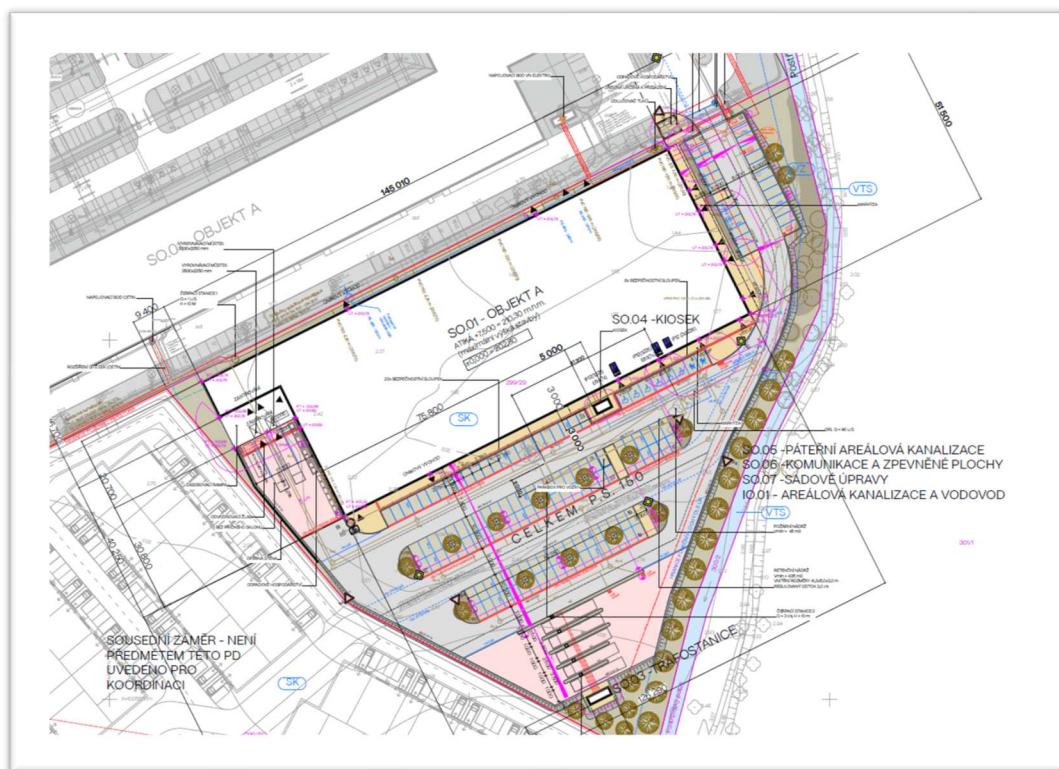


Retail Park KOZOMÍN II

Kozomín

*Stanovení stávajících a výhledových intenzit dopravy
na komunikační síti v okolí záměru*



Dopravní studie

OBSAH:

1. Identifikační údaje	3
2. Předmět díla	4
3. Použité podklady a předpisy	4
4. Zkratky	5
5. Základní údaje	5
6. Stávající dopravní zatížení	6
6.1. Intenzity dopravy z celostátního sčítání dopravy	6
6.2. Intenzity dopravy z dopravního průzkumu	6
7. Generovaná doprava od záměru	6
7.1. Jízdy zaměstnanců.....	7
7.2. Jízdy zákazníků.....	7
7.3. Jízdy od nabíjecí stanice nákladních vozidel	7
7.4. Distribuce generované dopravy na komunikační síť	7
8. Kumulované záměry.....	7
8.1. UrbanBox Park Kozomín	8
9. Výhledové dopravní zatížení.....	8
9.1. Rok 2028 bez záměrů	8
9.2. Rok 2028 se záměrem Kozomín II	9
9.3. Rok 2028 s kumulací všech záměrů v okolí	9
10. Rozdělení intenzit na denní a noční období	9
11. Závěr.....	9
12. Přílohy	10

1. Identifikační údaje

Název projektu: Retail Park Kozomín II
Stanovení stávajících a výhledových intenzit dopravy na komunikační síti
v okolí záměru

Místo stavby: Kozomín

Katastrální území: Kozomín [672009]

Druh projektu: Dopravní studie

Objednatel: pichlarchitects s.r.o.
Dětská 2538/110
100 00 Praha 10
IČ: 06764720
DIČ: CZ06764720

Zhotovitel: Ing. Tomáš Havlíček, Ph.D.
Nušlova 2277/19
Praha 5, 158 00
IČ: 06031081
Autorizace ČKAIT: 0014901, ID00 – Dopravní stavby

Spolupráce: Ing. Michal Uhlík, Ph.D.

Datum: duben 2026

2. Předmět díla

Předmětem dopravní studie je stanovení stávajících a výhledových intenzit dopravy na komunikační síti v okolí záměru Retail Park Kozomín II. Dopravní studie bude sloužit jako podklad pro rozptylovou a hlukovou studii v rámci povolovacích procesů.

Cílem studie je aktualizace generované dopravy od záměru, zpracování intenzit dopravy z celostátního sčítání dopravy 2025 [3.6] a provedení dopravních průzkumů [3.5] pro zpřesnění a ucelení dopravní sítě. Na základě požadavku objednatele a zpracovatelů návazných studií byla definována komunikační síť v okolí záměru a celkem 4 výpočtové stavy:

- stávající stav – rok 2026
- výhledový stav – rok 2028 bez záměrů
- výhledový stav – rok 2028 se záměrem Retail Park Kozomín II
- výhledový stav – rok 2028 s kumulací všech záměrů v okolí

V souvislosti s masivní výstavbou v řešené oblasti byla již v minulosti zpracována řada obdobných studií. Předložená studie vychází především z dat o záměrech v okolí, které jsou prezentovány v Závěrečné zprávě akce Dostavba průmyslového areálu Úžice a Chvatěruby [3.4]. Z nově vznikajících záměrů byl navíc zohledněn ještě sousední záměr UrbanBox Park Kozomín [3.3], naopak záměr Letiště Vodochody, který byl zrušen, není zohledněn. Generovaná doprava od záměru Retail Park Kozomín II byla odhadnuta na základě počtu parkovacích stání a informací o záměru dodaných objednatelem [3.2].

Získané hodnoty intenzit z provedených dopravních průzkumů a z celostátní databáze sčítání dopravy 2025 [3.6] byly pomocí TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy [3.13] přepočteny na intenzity stávajícího, resp. výhledového období. Plánované uvedení záměru do provozu je v roce 2028. Intenzity dopravy jsou zpracovány po úsecích a jsou pro všechny výpočtové stavy rozděleny podle TP 219 – Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí [3.13] na denní a noční období.

3. Použité podklady a předpisy

Pro účel studie byly použity následující podklady a předpisy, resp. software:

- [3.1] Zadání objednatele, 03/2026;
- [3.2] Dokumentace pro povolení záměru, pichlarchitects s.r.o., 05/2025;
- [3.3] UrbanBox Park Kozomín, Oznámení o záměru, Mgr. Barbora Janíčková, 01/2026;
- [3.4] Dostavba průmyslového areálu Úžice a Chvatěruby, Závěrečná zpráva, PUDIS a.s., 06/2024;
- [3.5] Vlastní dopravní průzkum dne 18. 3. 2026 na třech profilech silnice č. III/0081;
- [3.6] Celostátní sčítání dopravy 2025, dostupné z: <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2025>;
- [3.7] ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic (09/2018);
- [3.8] ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ed. 2 (06/2012) včetně Opravy č. 1 (04/2024);
- [3.9] ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací (01/2006), včetně Změny č. 1 (02/2010) a Změny č. 2 (07/2025);
- [3.10] TP 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací, EDIP, s.r.o., 09/2018 + Dodatek č. 1, 06/2024;
- [3.11] TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, EDIP, s.r.o., 12/2018;

- [3.12] TP 219 – Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, EDIP, s.r.o., 02/2019;
- [3.13] TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy, EDIP, s.r.o., 09/2018, včetně Opravy č. 1 (10/2018);
- [3.14] Metody prognózy intenzit generované dopravy, EDIP, s.r.o., 04/2013;
- [3.15] mapový portál www.mapy.com;
- [3.16] mapový portál www.google.com/maps.

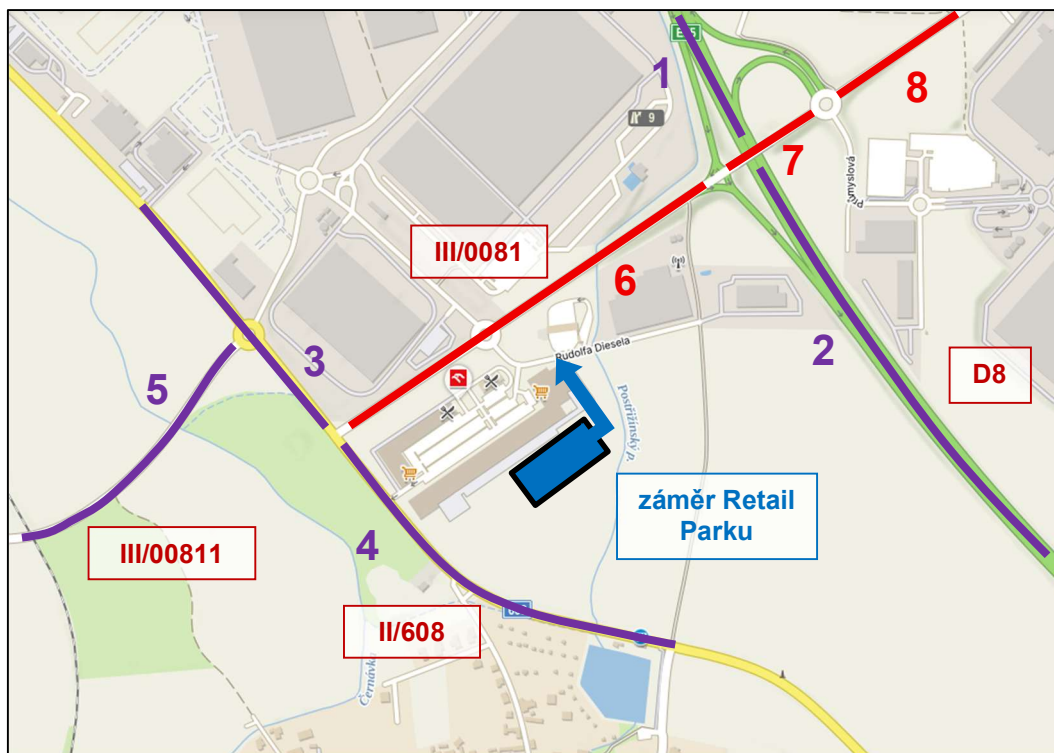
4. Zkratky

- [4.1] CSD2025 – celostátní sčítání dopravy v roce 2025;
- [4.2] RPDI – roční průměr denních intenzit.

5. Základní údaje

Záměr se nachází severně od silnice druhé třídy č. II/608 a jihovýchodně od silnice třetí třídy č. III/0081 v katastru obce Kozomín. Napojení záměru na komunikační síť je plánováno ulicí Rudolfa Diesela. Poloha záměru je patrná z Obr. 1.

Na základě požadavku objednatele a zpracovatelů návazných studií byla definována komunikační síť v okolí záměru. Na Obr. 1 jsou fialovou barvou a číslem zobrazeny úseky, na nichž byla intenzita RPDI [4.2] převzata z nejnovější databáze celostátního sčítání dopravy 2025 [3.6]. Červenou barvou a číslem jsou pak vyznačeny úseky, na nichž byla intenzita dopravy stanovena dopravním průzkumem [3.5]. Řešené úseky definuje Tab. 1. Definované úseky lze zároveň jednoduše porovnat s výstupy uvedenými v Závěrečné zprávě pro akci Dostavba průmyslového areálu Úžice a Chvatěruby [3.4].



Obr. 1 Umístění záměru a definované úseky komunikační sítě, zdroj podkladu: [3.15]

Tab. 1 Označení definovaných úseků komunikační sítě

č.	komunikace	začátek úseku	konec úseku
1	dálnice D8	exit 18	exit 9
2	dálnice D8	exit 9	exit 1
3	silnice č. II/608	křižovatka s II/101	křižovatka s III/0081
4	silnice č. II/608	křižovatka s III/0081	křižovatka s III/0082
5	silnice č. III/00811	křižovatka s III/2429	křižovatka s II/608
6	silnice č. III/0081	křižovatka s II/608	průsečná křižovatka s rampou D8
7	silnice č. III/0081	průsečná křižovatka s rampou D8	okružní křižovatka s rampou D8
8	silnice č. III/0081	okružní křižovatka s rampou D8	křižovatka s III/24211

6. Stávající dopravní zatížení

Úseky č. 1-5 patří mezi periodicky sčítané úseky celostátního sčítání dopravy, jehož výsledky za rok 2025 [3.6] byly zveřejněny teprve 19. 3. 2026. Jedná se tedy o velmi čerstvá a relevantní data. Zároveň je z celostátního sčítání dopravy 2025 [3.6] zřejmé, že na silnici č. III/0081 není definován žádný sčítací úsek. Proto bylo nutné pro ucelení komunikační sítě provést doplňující dopravní průzkumy na úsecích č. 6-8. Všechny hodnoty intenzit dopravy jsou udávány v RPDI [4.2] s rozdělením dle druhu vozidel.

6.1. Intenzity dopravy z celostátního sčítání dopravy

Intenzity dopravy z celostátního sčítání dopravy 2025 [3.6] jsou pro jednotlivé úseky doloženy v Příloze č. 2, která zároveň dokladuje přepočty těchto intenzit na objednatelům definovaný stávající a výhledový stav (rok 2026 a rok 2028). Pro každý z pěti úseků je doložen výpočet podle TP 225 metodou jednotného součinitele vývoje [3.13]. Pro účely přepočtu se uvažuje jako místo záměru Středočeský kraj se vzdáleností záměru od krajského města do 20 km a typ komunikace je zvolen dle Tab. 1. Koeficient vývoje intenzit dopravy se podle tabulky v Příloze 1 vypočítá tak, že se podělí součinitel vývoje pro danou skupinu vozidel (osobní, lehká nákladní a těžká nákladní) pro výhledový rok součinitelem vývoje pro výchozí rok sčítání (zde rok 2026 / rok 2025). Hodnoty součinitelů pro rok 2026 byly lineárně interpolovány z hodnot pro roky 2025 a 2030. Příloha 1 zároveň definuje příslušný koeficient k druhu vozidla z celostátního sčítání dopravy 2025 [3.6].

6.2. Intenzity dopravy z dopravního průzkumu

Průzkum byl proveden na všech třech úsecích (č. 6-8) současně manuálním sčítáním podle TP 189 [3.11] v běžný pracovní den, konkrétně ve středu 18. 3. 2026, v doporučeném časovém období 7-11 h a 13-17 h. Celkové hodnoty nasčítané za 8 h průzkumu jsou pro jednotlivé druhy vozidel včetně přepočtu na hodnotu RPDI [4.2] pro každý úsek uvedeny v Přílohách č. 3-5. Jelikož byl dopravní průzkum proveden ve stejném roce, jako je definovaný současný stav, není nutné tyto hodnoty dále přepočítávat.

Všechny manuálně sčítané profily leží na silnici č. III/0081, což je silnice III. třídy. Charakter provozu byl s ohledem na sousední úseky odhadnut jako smíšený, a proto byla zvolena skupina přepočtových koeficientů II-S. Průzkum byl proveden v březnu, jedná se tedy v souladu s TP 189 [3.11] o zimní období.

7. Generovaná doprava od záměru

V areálu Retail Parku jsou navržena parkovací stání pro osobní automobily s celkovým počtem 150 parkovacích stání a 5 stání pro nabíjení návěsových souprav. Většinu vyvolané dopravy

v rámci areálu bude tedy tvořit osobní doprava zákazníků. Generovaná doprava je stanovena dle podkladů investora [3.1].

7.1. Jízdy zaměstnanců

Očekává se, že v areálu bude pracovat zhruba 56 zaměstnanců ve 2 směnách. Vzhledem k tomu, že lokalita je špatně dostupná pomocí veřejné hromadné dopravy, lze předpokládat zhruba 80 % podíl využití osobních automobilů. Zbytek budou tvořit spolujízdy, jízdy na kole atd. To tedy znamená **45 jízd osobních automobilů jednosměrně**.

7.2. Jízdy zákazníků

U míst pro návštěvníky (celkem 150 parkovacích stání) lze vzhledem k větší vzdálenosti od zastavěných oblastí uvažovat s průměrnou obrátkovostí 5 cest na 1 parkovací stání za den, což znamená celkem **750 jízd osobních automobilů jednosměrně**. Z hlediska zásobování se předpokládá příjezd a odjezd **31 nákladních automobilů za den**.

7.3. Jízdy od nabíjecí stanice nákladních vozidel

V areálu Retail Parku bude 5 stání pro nabíjení návěsových souprav. Takový objekt nemá v certifikované metodice [3.14] stanoven žádný způsob výpočtu generované dopravy. Vzhledem ke kapacitě 5 stání a době nabíjení takových vozidel lze očekávat, že při maximálním využití může dosahovat obrátkovost jednoho stání hodnoty 5 vozidel za den. Pro účely dopravní studie bude tedy uvažováno s hodnotou **25 nákladních vozidel za den jednosměrně**.

7.4. Distribuce generované dopravy na komunikační síť

Rozdělení generované dopravy do jednotlivých směrů bylo uvažováno dopravně inženýrským odhadem. Zároveň je využito předpokládaného směřování dopravy z dokumentu Dostavba průmyslového areálu Úžice a Chvatěruby [3.4]. Zde bylo předpokládáno pro již zprovozněný záměr Retail Park Kozomín I, že všechny těžké nákladní automobily přijedou vždy od dálnice D8 a vrátí se na ni zpět. Využijí tedy definované úseky 1, 2, 6, 7 a 8. Osobní automobily budou mít směřování následující:

- 44 % od dálnice D8 (úseky 1, 2, 6, 7 a 8)
- 30 % od Kralup nad Vltavou (úseky 3, 5 a 6)
- 17 % od Veltrus (úseky 3 a 6)
- 9 % od Kozomína (úseky 4 a 6)

Přesné počty vozidel pro jednotlivé úseky komunikační sítě jsou součástí Přílohy č. 6, která zároveň rozděluje tuto intenzitu na denní a noční období. Dle zadání objednatele [3.1] bude z celkového počtu 31 nákladních vozidel zásobování 80 % vozidel klasifikováno pro účely návazných studií jako těžká nákladní vozidla, zbylá vozidla budou lehká nákladní (25 těžkých nákladních vozidel a 6 lehkých nákladních vozidel). Zároveň se nepředpokládá žádné využití nočního období pro zásobování, přičemž v nočním období ani nebude záměr v provozu (žádné jízdy zákazníků). Zatížení v nočním období lze očekávat pouze od nabíjecí stanice nákladních automobilů, a to v poměru 70/30 (den/noc). V nočním období tedy bude uvažován příjezd a odjezd 7 těžkých nákladních vozidel od nabíjecí stanice.

8. Kumulované záměry

Posuzovaný záměr Retail Park Kozomín II se nachází v lokalitě, kde je v blízkém okolí potenciál dalších záměrů. Jednotlivé záměry, včetně jejich generovaných intenzit dopravy, byly podrobně popsány v Závěrečné zprávě pro akci Dostavba průmyslového areálu Úžice a Chvatěruby [3.4]. Některé popsání záměrů jsou v současnosti v provozu a jejich přetížení je již zohledněno ve stávajících intenzitách dopravy z celostátního sčítání dopravy 2025 [3.6] resp.

v intenzitách z doplňujícího dopravního průzkumu. Jedná se o záměry Skladový areál EUROFROST CB – Postřižín, Prologis Park Ůžice, Čerpací stanice pohonných hmot, Logistická hala Kozomín, Mrazárna, Retail Park Kozomín I, rodinné domy v Postřižíně, Areál pro sběr a výkup stavebních odpadů a Areál pro třídění a drcení stavebních odpadů Červená Lhota. Naopak záměr Letiště Vodochody, který byl zrušen, nebude zohledněn.

Záměry, které ještě nejsou v provozu uvádí Tab. 2. Na základě požadavku objednatele je rovněž doplněn nový synergický záměr UrbanBox Park Kozomín [3.3].

Tab. 2 Přehled synergických rozvojových záměrů

č.	záměr	příloha
1	CTPark Prague North D8.3 – D8.6	Příloha 7
2	Obalovna Chvatěruby	Příloha 8
3	Bydlení Ůžice – východ a sever	Příloha 9
4	Výstavba rodinných domů v Kozomíně	Příloha 10
5	Dobývací prostor Dřínov	Příloha 11
6	Dostavba průmyslového areálu Ůžice a Chvatěruby	Příloha 12
7	UrbanBox Park Kozomín	Příloha 13

Hodnoty intenzit generované dopravy pro jednotlivé záměry byly převzaty ze Závěrečné zprávy pro akci Dostavba průmyslového areálu Ůžice a Chvatěruby [3.4] a jsou doloženy v Přílohách dle Tab. 2 včetně rozdělení na denní a noční období.

8.1. UrbanBox Park Kozomín

Jediným záměrem, který nebyl detailně popsán v Závěrečné zprávě pro akci Dostavba průmyslového areálu Ůžice a Chvatěruby [3.4] je záměr UrbanBox Park Kozomín. Tento záměr má mít 129 parkovacích stání, přičemž v oznámení záměru [3.3] je vyčíslena **generovaná doprava ve výši 509 voz/den jednosměrně**. Záměr generuje pouze osobní a lehké nákladní automobily, a to v rozdělení 376 osobních vozidel a 55 lehkých nákladních vozidel v denním období a 65 osobních vozidel a 14 lehkých nákladních vozidel v nočním období. Z hlediska směřování vozidel byly převzaty poměry intenzit pro sousední Retail Park Kozomín I, které byly popsány v kapitole 7.4.

9. Výhledové dopravní zatížení

Na základě požadavku objednatele a zpracovatelů návazných studií byly definovány celkem 3 výhledové stavy:

- rok 2028 bez záměrů
- rok 2028 se záměrem Retail Park Kozomín II
- rok 2028 s kumulací všech záměrů v okolí

Rok 2028 je rokem plánovaného uvedení záměru Kozomín II do provozu.

9.1. Rok 2028 bez záměrů

Výhledové intenzity dopravy pro rok 2028 byly stanoveny metodou jednotného součinitele vývoje [3.13]. Pro účely přepočtu se uvažuje jako místo záměru Středočeský kraj se vzdáleností záměru od krajského města do 20 km a typ komunikace je zvolen dle Tab. 1. Koeficient vývoje intenzit dopravy se podle tabulky v Příloze 1 vypočítá tak, že se podělí součinitel vývoje pro danou skupinu vozidel (osobní, lehká nákladní a těžká nákladní) pro výhledový rok součinitelem vývoje pro výchozí rok sčítání (zde rok 2028 / rok 2026). Hodnoty součinitelů pro rok 2026 a 2028 byly lineárně interpolovány z hodnot pro roky 2025 a 2030.

Příloha 1 zároveň definuje příslušný koeficient k druhu vozidla z celostátního sčítání dopravy 2025 [3.6]. Pro jednotlivé úseky jsou výhledové hodnoty RPDl [4.2] doloženy v Příloze č. 2.

9.2. Rok 2028 se záměrem Kozomín II

Pro tento výhledový stav se k hodnotám RPDl [4.2] výhledového roku 2028 přičítá hodnota generované dopravy dle kapitoly 7. Podle odhadovaného směřování dopravy se v každém úseku řešené komunikační sítě přitíží o příslušný počet vozidel.

9.3. Rok 2028 s kumulací všech záměrů v okolí

Pro tento výhledový stav se k hodnotám RPDl [4.2] výhledového roku 2028 přičítá hodnota generované dopravy dle kapitoly 7 a navíc ještě generovaná doprava od dalších kumulovaných záměrů dle kapitoly 8. Podle odhadovaného směřování dopravy se v každém úseku řešené komunikační sítě přitíží o příslušný počet vozidel.

10. Rozdělení intenzit na denní a noční období

Pro dva základní výpočtové stavy (rok 2026 – současný stav a rok 2028 – výhledový stav bez záměrů) bylo provedeno rozdělení intenzit dopravy na denní a noční období podle TP 219 – Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí [3.12]. Generovaná doprava má podíl noční intenzity definován dle podkladů k jednotlivým záměrům a k výhledovému stavu se přičítá. Pro každý úsek byla určena hodnota podílu intenzity nákladní dopravy a následně byla celková intenzita rozdělena na intenzitu v denním období (6-22 h) a v nočním období (22–6 h). Koeficienty pro jednotlivé druhy vozidel jsou uvedeny v tabulkách v Přílohách č. 14 a 15.

Pro výhledový stav se záměrem Retail Park Kozomín II je intenzita v denním období (6-22 h) a v nočním období (22–6 h) uvedena v Příloze č. 16.

Pro výhledový stav s kumulací všech záměrů v okolí je intenzita v denním období (6-22 h) a v nočním období (22–6 h) uvedena v Příloze č. 17.

11. Závěr

Na základě požadavku objednatele byla pro akci Retail Park Kozomín II zpracována dopravní studie jako podklad pro rozptylovou a hlukovou studii. Byla analyzována a přepočítána data z celostátního sčítání dopravy 2025 [3.6], proveden doplňující dopravní průzkum [3.5] a dle podkladů k jednotlivým záměrům byla stanovena generovaná doprava od všech záměrů v okolí. Způsob výpočtu je přehledně popsán v jednotlivých kapitolách studie.

Výsledné hodnoty intenzit dopravy pro 4 definované výpočtové stavy udávají v rozdělení na denní a noční období Přílohy č. 14, 15, 16 a 17.

12. Přílohy

Příloha 1	Koeficienty vývoje intenzit dopravy dle TP 225
Příloha 2	Přepočet intenzit na výhledový stav (rok 2026 a 2028)
Příloha 3	Výpočet RPDÍ manuálně sčítaných úseků – úsek 6
Příloha 4	Výpočet RPDÍ manuálně sčítaných úseků – úsek 7
Příloha 5	Výpočet RPDÍ manuálně sčítaných úseků – úsek 8
Příloha 6	Generovaná doprava pro záměr Retail Park Kozomín II
Příloha 7	Generovaná doprava pro záměr CTPark Prague North, haly D8.3, D8.4, D8.5 a D8.6
Příloha 8	Generovaná doprava pro záměr Obalovna Chvatěruby
Příloha 9	Generovaná doprava pro záměr Bydlení Úžice – východ a sever
Příloha 10	Generovaná doprava pro záměr Rodinné domy v Kozomíně
Příloha 11	Generovaná doprava pro záměr Dobývací prostor Dřínov
Příloha 12	Generovaná doprava pro záměr Dostavba průmyslového areálu Úžice a Chvatěruby
Příloha 13	Generovaná doprava pro záměr UrbanBox Park Kozomín
Příloha 14	Intenzity na úsecích rozdělené na denní a noční období – rok 2026, stávající stav
Příloha 15	Intenzity na úsecích rozdělené na denní a noční období – rok 2028, výhledový stav bez záměrů
Příloha 16	Intenzity na úsecích rozdělené na denní a noční období – rok 2028, výhledový stav se záměrem Retail Parku Kozomín II
Příloha 17	Intenzity na úsecích rozdělené na denní a noční období – rok 2028, výhledový stav s kumulací všech záměrů v okolí

Příloha 1 Koeficienty vývoje intenzit dopravy dle TP 225

Středočeský kraj a Praha

A - Osobní vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,08	1,07	1,08	1,07	1,10	1,07	1,10	1,07
	2025	1,16	1,14	1,17	1,13	1,18	1,12	1,19	1,13
	2030	1,23	1,19	1,24	1,18	1,26	1,17	1,27	1,17
	2035	1,29	1,23	1,31	1,21	1,32	1,19	1,33	1,19
	2040	1,33	1,26	1,36	1,22	1,37	1,20	1,38	1,20
	2045	1,37	1,27	1,41	1,23	1,42	1,20	1,42	1,20
	2050	1,40	1,28	1,45	1,23	1,46	1,20	1,45	1,19
	2055	1,43	1,29	1,49	1,22	1,49	1,19	1,48	1,18

B - Lehká nákladní vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,10	1,09	1,10	1,10	1,12	1,09	1,13	1,10
	2025	1,23	1,22	1,22	1,21	1,25	1,20	1,27	1,21
	2030	1,36	1,34	1,32	1,32	1,38	1,31	1,40	1,32
	2035	1,46	1,43	1,42	1,42	1,48	1,40	1,51	1,40
	2040	1,54	1,49	1,49	1,47	1,57	1,46	1,61	1,46
	2045	1,61	1,55	1,56	1,52	1,66	1,50	1,70	1,51
	2050	1,68	1,60	1,62	1,56	1,73	1,54	1,79	1,54
	2055	1,74	1,64	1,68	1,59	1,81	1,56	1,87	1,57

C - Těžká vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,04	1,03	1,04	1,03	1,05	1,03	1,05	1,03
	2025	1,09	1,07	1,09	1,07	1,10	1,07	1,11	1,07
	2030	1,13	1,11	1,14	1,11	1,16	1,10	1,17	1,10
	2035	1,19	1,16	1,19	1,15	1,22	1,13	1,23	1,13
	2040	1,23	1,19	1,23	1,18	1,27	1,15	1,29	1,15
	2045	1,27	1,22	1,26	1,20	1,31	1,17	1,33	1,17
	2050	1,30	1,25	1,30	1,22	1,35	1,18	1,37	1,18
	2055	1,33	1,27	1,33	1,23	1,38	1,19	1,41	1,19

Skupina vozidel	Druhy vozidel
A – Osobní vozidla	O – Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy M – Jednostopá motorová vozidla
B – Lehká nákladní vozidla	LN – Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
C – Těžká vozidla	SN – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) bez přívěsů
	SNP – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) s přívěsy
	TN – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) bez přívěsů
	TNP – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) s přívěsy
	NSN – Návěšové soupravy nákladních vozidel
	A – Autobusy AK – Autobusy kloubové TR – Traktory bez přívěsů TRP – Traktory s přívěsy

Pozn.: Dodávky byly počítány jako LN. Uvažována byla vzdálenost od krajského města do 20 km. Hodnoty součinitelů pro roky 2026 a 2028 byly získány lineární interpolací mezi roky 2025 a 2030.

Výhledové koeficienty pro rok 2026 a 2028

Přepočet z CSD 2025

dálnice

OA - koef. pro přepočet na rok 2026 pro dálnici kpi =	1,01
OA - koef. pro přepočet na rok 2028 pro dálnici kpi =	1,04
LN - koef. pro přepočet na rok 2026 pro dálnici kpi =	1,02
LN - koef. pro přepočet na rok 2028 pro dálnici kpi =	1,06
TV - koef. pro přepočet na rok 2026 pro dálnici kpi =	1,01
TV - koef. pro přepočet na rok 2028 pro dálnici kpi =	1,02

silnice II. třídy

OA - koef. pro přepočet na rok 2026 pro silnici II. třídy kpi =	1,01
OA - koef. pro přepočet na rok 2028 pro silnici II. třídy kpi =	1,04
LN - koef. pro přepočet na rok 2026 pro silnici II. třídy kpi =	1,02
LN - koef. pro přepočet na rok 2028 pro silnici II. třídy kpi =	1,06
TV - koef. pro přepočet na rok 2026 pro silnici II. třídy kpi =	1,01
TV - koef. pro přepočet na rok 2028 pro silnici II. třídy kpi =	1,03

silnice III. třídy

OA - koef. pro přepočet na rok 2026 pro silnici III. třídy kpi =	1,01
OA - koef. pro přepočet na rok 2028 pro silnici III. třídy kpi =	1,04
LN - koef. pro přepočet na rok 2026 pro silnici III. třídy kpi =	1,02
LN - koef. pro přepočet na rok 2028 pro silnici III. třídy kpi =	1,06
TV - koef. pro přepočet na rok 2026 pro silnici III. třídy kpi =	1,01
TV - koef. pro přepočet na rok 2028 pro silnici III. třídy kpi =	1,03

Přepočet z dopravního průzkumu 2026

silnice III. třídy

OA - koef. pro přepočet na rok 2028 pro silnici III. třídy kpi =	1,03
LN - koef. pro přepočet na rok 2028 pro silnici III. třídy kpi =	1,04
TV - koef. pro přepočet na rok 2028 pro silnici III. třídy kpi =	1,02

Příloha 2 Přepočet intenzit na výhledový stav (rok 2026 a 2028)

RPDI 2025 dle Celostátního sčítání dopravy 2025

č.	Komunikace (úsek)	DA	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	TR	TRP (Z)	O	M	SV	I pro hlukové výpočty		
															I _{OA}	I _{NA}	I _{NS}
1.	dálnice D8 (exit 18 - exit 9)	4 693	706	598	613	336	397	5 657	40	0	3	36 134	122	49 299	36 256	6 373	6 670
2.	dálnice D8 (exit 9 - exit 1)	5 193	1 354	1 353	519	801	412	9 213	382	0	1	40 816	126	60 170	40 942	9 083	10 145
3.	silnice II/608 (kř. II/101 - kř. III/0081)	419	103	166	34	232	26	347	12	0	4	4 908	64	6 315	4 972	932	411
4.	silnice II/608 (kř. III/0081 - kř. III/0082)	739	154	171	7	110	12	161	50	0	9	6 330	131	7 874	6 461	1 224	189
5.	silnice III/00811 (kř. III/2429 - kř. II/608)	1 003	322	240	14	107	22	242	68	0	7	10 921	135	13 081	11 056	1 740	285
6.	silnice III/0081 (kř. II/608 - kř. rampa D8)	Tyto úseky nejsou v rámci CSD sčítány, intenzity byly získány pomocí dopravního průzkumu, který byl proveden v březnu 2026.															
7.	silnice III/0081 (most mezi rampami D8)																
8.	silnice III/0081 (kř. rampa D8 - kř. III/24211)																

RPDI 2026 - přepočet z CSD 2025 (intenzity roku 2026 z úseků 6, 7 a 8 jsou získány přímo z dopravního průzkumu)

č.	Komunikace (úsek)	DA	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	TR	TRP (Z)	O	M	SV	I pro hlukové výpočty		
															I _{OA}	I _{NA}	I _{NS}
1.	dálnice D8 (exit 18 - exit 9)	4 792	721	602	617	338	400	5 699	40	0	3	36 570	123	49 907	36 694	6 494	6 719
2.	dálnice D8 (exit 9 - exit 1)	5 303	1 383	1 363	523	807	415	9 281	385	0	1	41 309	128	60 896	41 436	9 240	10 219
3.	silnice II/608 (kř. II/101 - kř. III/0081)	428	105	168	34	235	26	351	12	0	4	4 975	65	6 402	5 039	947	415
4.	silnice II/608 (kř. III/0081 - kř. III/0082)	754	157	173	7	111	12	163	51	0	9	6 416	133	7 986	6 549	1 246	191
5.	silnice III/00811 (kř. III/2429 - kř. II/608)	1 024	329	243	14	108	22	245	69	0	7	11 068	137	13 264	11 205	1 772	288
6.	silnice III/0081 (kř. II/608 - kř. rampa D8)	1 549	254	467	44	268	148	1 854	30	8	3	11 083	258	15 966	11 341	2 576	2 049
7.	silnice III/0081 (most mezi rampami D8)	1 038	500	242	23	214	96	1 241	28	3	4	8 320	237	11 946	8 557	2 025	1 364
8.	silnice III/0081 (kř. rampa D8 - kř. III/24211)	646	232	101	1	79	10	212	12	4	4	4 667	172	6 140	4 839	1 074	227

RPDI 2028 - přepočet z CSD 2025/z dopravního průzkumu 2026

č.	Komunikace (úsek)	DA	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	TR	TRP (Z)	O	M	SV	I pro hlukové výpočty		
															I _{OA}	I _{NA}	I _{NS}
1.	dálnice D8 (exit 18 - exit 9)	4 991	751	611	626	343	406	5 782	41	0	3	37 442	126	51 122	37 569	6 737	6 817
2.	dálnice D8 (exit 9 - exit 1)	5 522	1 440	1 383	530	819	421	9 416	390	0	1	42 294	131	62 347	42 424	9 554	10 368
3.	silnice II/608 (kř. II/101 - kř. III/0081)	445	109	171	35	240	27	358	12	0	4	5 108	67	6 577	5 174	978	424
4.	silnice II/608 (kř. III/0081 - kř. III/0082)	785	164	177	7	114	12	166	52	0	9	6 587	136	8 210	6 724	1 291	195
5.	silnice III/00811 (kř. III/2429 - kř. II/608)	1 065	342	248	14	110	23	250	70	0	7	11 362	140	13 631	11 502	1 835	294
6.	silnice III/0081 (kř. II/608 - kř. rampa D8)	1 611	264	477	45	274	151	1 894	31	8	3	11 377	265	16 400	11 642	2 665	2 093
7.	silnice III/0081 (most mezi rampami D8)	1 080	520	247	23	219	98	1 268	29	3	4	8 541	243	12 274	8 784	2 097	1 393
8.	silnice III/0081 (kř. rampa D8 - kř. III/24211)	672	241	103	1	81	10	217	12	4	4	4 791	177	6 313	4 967	1 113	232

Pozn.: Intenzity pro hlukové výpočty - I_{OA} = O+M,

I_{NA} = DA+LN+SN+TN+TR+A,

I_{NS} = NSN+SNP+TNP+TRP+AK

Příloha 3 Výpočet RPDl manuálně sčítaných úseků – úsek 6

Protokol pro výpočet odhadu denní, týdenní a roční intenzity motorové dopravy podle TP 189																						
Komunikace	III/0081				Stanoviště	profil č. 6 - západně od mostu přes dálnici D8																
Datum průzkumu	18.03.2026				Den týdne	středa																
Měsíc	březen				Období roku	zimní																
Doba průzkumu	7:00-11:00 a 13:00-17:00																					
Vypracoval	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.				Datum zpracování	19.03.2026																
1	Kategorie a třída komunikace				Silnice III. třídy																	
2	Nedělní faktor				$f_{NE}[-]$	-																
3	Charakter provozu (pouze pro silnice II. a III. třídy)				Smíšený (odhad na základě sousedních úseků)																	
4	Skupina přepočtových koeficientů				II-S																	
					N								N	K	A			TV	O	DA	M	S
					LN	SN	SNP	TN	TNP	TR	TRP	celkem	NSN	A	AK	celkem	(N+K+A)					
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne				I_m [voz.]	179	330	30	189	102	6	2	838	1276	17	0	17	2131	6523	1094	48	9796
					p_i^d [%]	59,40	59,40	53,72	59,40	53,72	59,40	59,40		53,72	52,73	52,73	52,73		57,29	59,40	55,06	
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy				$k_{m,d}$ [-]	1,68	1,68	1,86	1,68	1,86	1,68	1,68		1,86	1,90	1,90	1,90		1,75	1,68	1,82	
7	Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)				I_d [voz./den]	301	556	56	318	190	10	3	1434	2375	32	0	32	3842	11386	1842	87	17157
					p_i^t [%]	128,50	128,50	129,30	128,50	129,30	128,50	128,50		129,30	118,00	118,00	118,00		104,30	128,50	104,80	
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy				$k_{d,t}$ [-]	0,78	0,78	0,77	0,78	0,77	0,78	0,78		0,77	0,85	0,85	0,85		0,96	0,78	0,95	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy				I_t [voz./den]	235	432	43	248	147	8	3	1115	1837	27	0	27	2979	10917	1433	83	15412
					p_i^t [%]	92,50	92,50	99,10	92,50	99,10	92,50	92,50		99,10	92,00	92,00	92,00		98,50	92,50	32,20	
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy				$k_{t,RPDI}$ [-]	1,08	1,08	1,01	1,08	1,01	1,08	1,08		1,01	1,09	1,09	1,09		1,02	1,08	3,11	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy				RPDI [voz./den]	254	467	44	268	148	8	3	1192	1854	30	0	30	3076	11083	1549	258	15966
12	Odhad přesnosti určení RPDl				[%]																8	
13	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den				$k_{d,t}^{PD}$ [-]	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98		0,98	1,02	1,02	1,02		1,03	0,98	1,04	
14	Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny				RPDI ^{PD} [voz.]	318	586	55	336	188	11	4	1498	2358	36	0	36	3892	11918	1944	281	18035
15	Přepočtový koeficient RPDl na padesátirázovou intenzitu dopravy				$k_{RPDI,50}$ [-]																0,119	
16	Padesátirázová intenzita dopravy				I_{50} [voz./hod]																1900	
17	Přepočtový koeficient RPDl na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy				$k_{RPDI,5h}$ [-]																0,113	
18	Intenzita špičkové hodiny				I_{5h} [voz./hod]																1804	
Komentář:																						

Příloha 4 Výpočet RPDl manuálně sčítaných úseků – úsek 7

Protokol pro výpočet odhadu denní, týdenní a roční intenzity motorové dopravy podle TP 189																					
Komunikace	III/0081				Stanoviště				profil č. 7 - most přes dálnici D8												
Datum průzkumu	18.03.2026				Den týdne				středa												
Měsíc	březen				Období roku				zimní												
Doba průzkumu	7:00-11:00 a 13:00-17:00																				
Vypracoval	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.				Datum zpracování				19.03.2026												
1	Kategorie a třída komunikace				Silnice III. třídy																
2	Nedělní faktor			$f_{NE}[-]$	-																
3	Charakter provozu (pouze pro silnice II. a III. třídy)				Smišený (odhad na základě sousedních úseků)																
4	Skupina přepočtových koeficientů				II-S																
				N							N	K	A			TV	O	DA	M	S	
				LN	SN	SNP	TN	TNP	TR	TRP	celkem	NSN	A	AK	celkem	(N+K+A)					
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne			I_m [voz.]	353	171	16	151	66	2	3	762	854	16	0	16	1632	4897	733	44	7306
				p_i^d [%]	59,40	59,40	53,72	59,40	53,72	59,40	59,40		53,72	52,73	52,73	52,73		57,29	59,40	55,06	
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy			$k_{m,d}$ [-]	1,68	1,68	1,86	1,68	1,86	1,68	1,68		1,86	1,90	1,90	1,90		1,75	1,68	1,82	
7	Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)			I_d [voz./den]	594	288	30	254	123	3	5	1297	1590	30	0	30	2917	8548	1234	80	12779
				p_i^t [%]	128,50	128,50	129,30	128,50	129,30	128,50	128,50		129,30	118,00	118,00	118,00		104,30	128,50	104,80	
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy			$k_{d,t}$ [-]	0,78	0,78	0,77	0,78	0,77	0,78	0,78		0,77	0,85	0,85	0,85		0,96	0,78	0,95	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy			I_t [voz./den]	462	224	23	198	95	3	4	1009	1229	26	0	26	2264	8195	960	76	11496
				p_i^t [%]	92,50	92,50	99,10	92,50	99,10	92,50	92,50		99,10	92,00	92,00	92,00		98,50	92,50	32,20	
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy			$k_{t,RPDI}$ [-]	1,08	1,08	1,01	1,08	1,01	1,08	1,08		1,01	1,09	1,09	1,09		1,02	1,08	3,11	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy			RPDI [voz./den]	500	242	23	214	96	3	4	1082	1241	28	0	28	2351	8320	1038	237	11946
12	Odhad přesnosti určení RPDl			[%]																8	
13	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den			$k_{d,t}^{PD}$ [-]	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98		0,98	1,02	1,02	1,02		1,03	0,98	1,04	
14	Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny			RPDI ^{PD} [voz.]	627	304	30	268	122	4	5	1360	1578	34	0	34	2971	8947	1302	258	13479
15	Přepočtový koeficient RPDl na padesátirázovou intenzitu dopravy			$k_{RPDI,50}$ [-]																0,119	
16	Padesátirázová intenzita dopravy			I_{50} [voz./hod]																1422	
17	Přepočtový koeficient RPDl na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy			$k_{RPDI,5h}$ [-]																0,113	
18	Intenzita špičkové hodiny			I_{5h} [voz./hod]																1350	
Komentář:																					

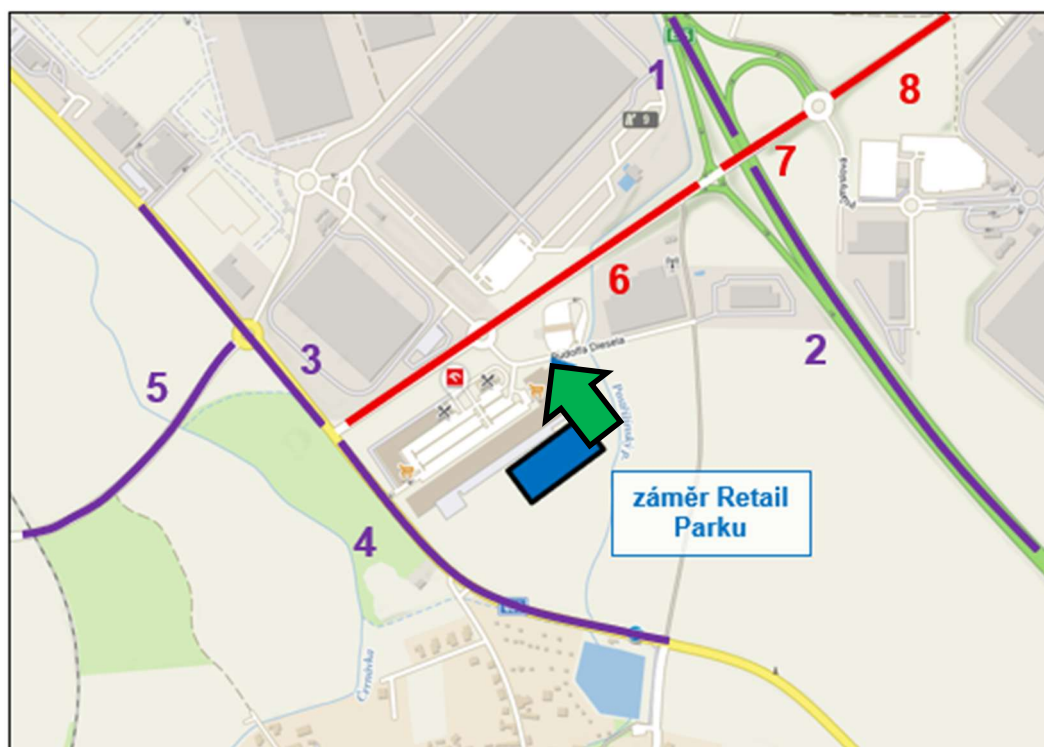
Příloha 5 Výpočet RPDl manuálně sčítaných úseků – úsek 8

Protokol pro výpočet odhadu denní, týdenní a roční intenzity motorové dopravy podle TP 189																					
Komunikace	III/0081				Stanoviště	profil č. 8 - východně od OK s rampu D8 a Průmyslovou ul.															
Datum průzkumu	18.03.2026				Den týdne	středa															
Měsíc	březen				Období roku	zimní															
Doba průzkumu	7:00-11:00 a 13:00-17:00																				
Vypracoval	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.				Datum zpracování	19.03.2026															
1	Kategorie a třída komunikace				Silnice III. třídy																
2	Nedělní faktor			$f_{NE}[-]$	-																
3	Charakter provozu (pouze pro silnice II. a III. třídy)				Smíšený (odhad na základě sousedních úseků)																
4	Skupina přepočtových koeficientů				II-S																
				N								N	K	A			TV	O	DA	M	S
				LN	SN	SNP	TN	TNP	TR	TRP	celkem	NSN	A	AK	celkem	(N+K+A)					
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne			I_m [voz.]	164	71	1	56	7	3	3	305	146	7	0	7	458	2747	456	32	3693
				p_i^d [%]	59,40	59,40	53,72	59,40	53,72	59,40	59,40		53,72	52,73	52,73	52,73		57,29	59,40	55,06	
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy			$k_{m,d}$ [-]	1,68	1,68	1,86	1,68	1,86	1,68	1,68		1,86	1,90	1,90	1,90		1,75	1,68	1,82	
7	Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)			I_d [voz./den]	276	120	2	94	13	5	5	515	272	13	0	13	800	4795	768	58	6421
				p_i^t [%]	128,50	128,50	129,30	128,50	129,30	128,50	128,50		129,30	118,00	118,00	118,00		104,30	128,50	104,80	
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy			$k_{d,t}$ [-]	0,78	0,78	0,77	0,78	0,77	0,78	0,78		0,77	0,85	0,85	0,85		0,96	0,78	0,95	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy			I_t [voz./den]	215	93	1	73	10	4	4	401	210	11	0	11	622	4597	597	55	5872
				p_i^r [%]	92,50	92,50	99,10	92,50	99,10	92,50	92,50		99,10	92,00	92,00	92,00		98,50	92,50	32,20	
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy			$k_{t,RPDI}$ [-]	1,08	1,08	1,01	1,08	1,01	1,08	1,08		1,01	1,09	1,09	1,09		1,02	1,08	3,11	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy			RPDI [voz./den]	232	101	1	79	10	4	4	431	212	12	0	12	655	4667	646	172	6140
12	Odhad přesnosti určení RPDl			[%]																8	
13	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den			$k_{d,t}^{PD}$ [-]	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98		0,98	1,02	1,02	1,02		1,03	0,98	1,04	
14	Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny			RPDI ^{PD} [voz.]	291	126	2	99	13	5	5	542	270	15	0	15	827	5019	810	187	6843
15	Přepočtový koeficient RPDl na padesátirázovou intenzitu dopravy			$k_{RPDI,50}$ [-]																0,119	
16	Padesátirázová intenzita dopravy			I_{50} [voz./hod]																731	
17	Přepočtový koeficient RPDl na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy			$k_{RPDI,3h}$ [-]																0,113	
18	Intenzita špičkové hodiny			I_{3h} [voz./hod]																694	
Komentář:																					

Příloha 6 Generovaná doprava pro záměr Retail Park Kozomín II

úsek	Intenzity dopravy		
	6 - 22 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	280	6	43
2	280	6	43
3	747	0	0
4	143	0	0
5	477	0	0
6	1590	12	86
7	420	6	43
8	140	0	0

úsek	Intenzity dopravy		
	22 - 6 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	0	0	7
2	0	0	7
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	14
7	0	0	7
8	0	0	0



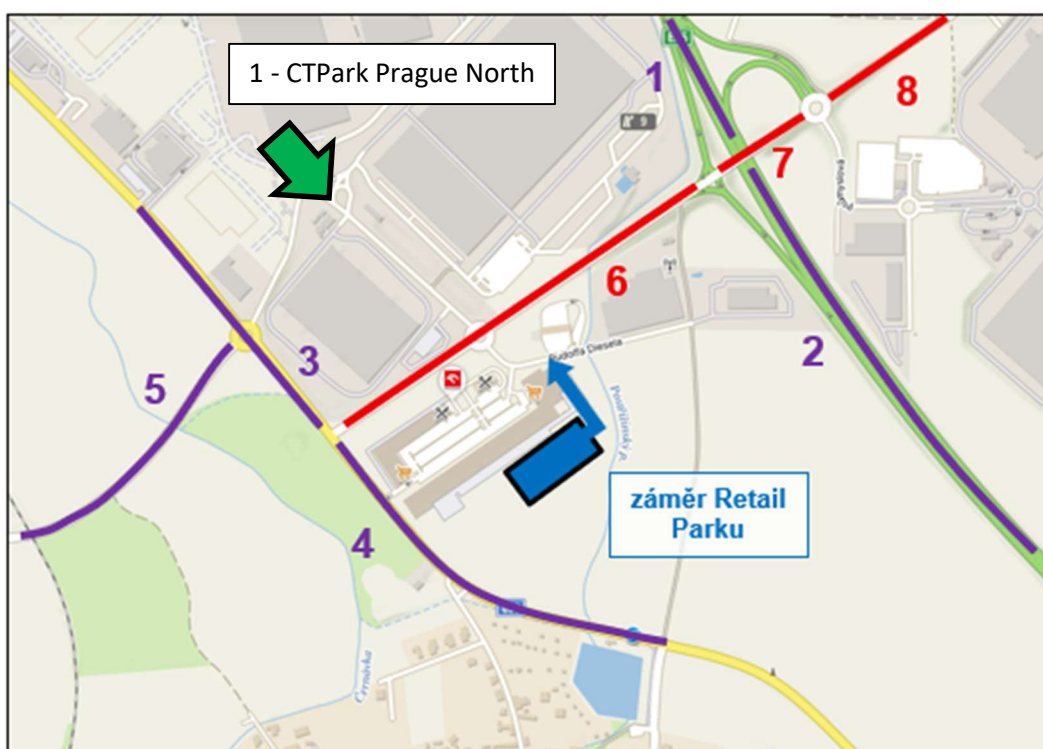
Generovaná doprava jednosměrně (voz/den):

OA	795
LNA	6
TNA	50

Příloha 7 Generovaná doprava pro záměr CTPark Prague North, haly D8.3, D8.4, D8.5 a D8.6

	Intenzity dopravy		
	6 - 22 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	140	81	293
2	185	53	148
3	324	36	0
4	324	36	0
5	93	12	0
6	463	189	441
7	301	122	220
8	140	55	0

	Intenzity dopravy		
	22 - 6 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	26	11	38
2	35	7	20
3	61	5	0
4	61	5	0
5	17	2	0
6	87	25	57
7	57	16	28
8	26	7	0



Generovaná doprava jednosměrně (voz/den):

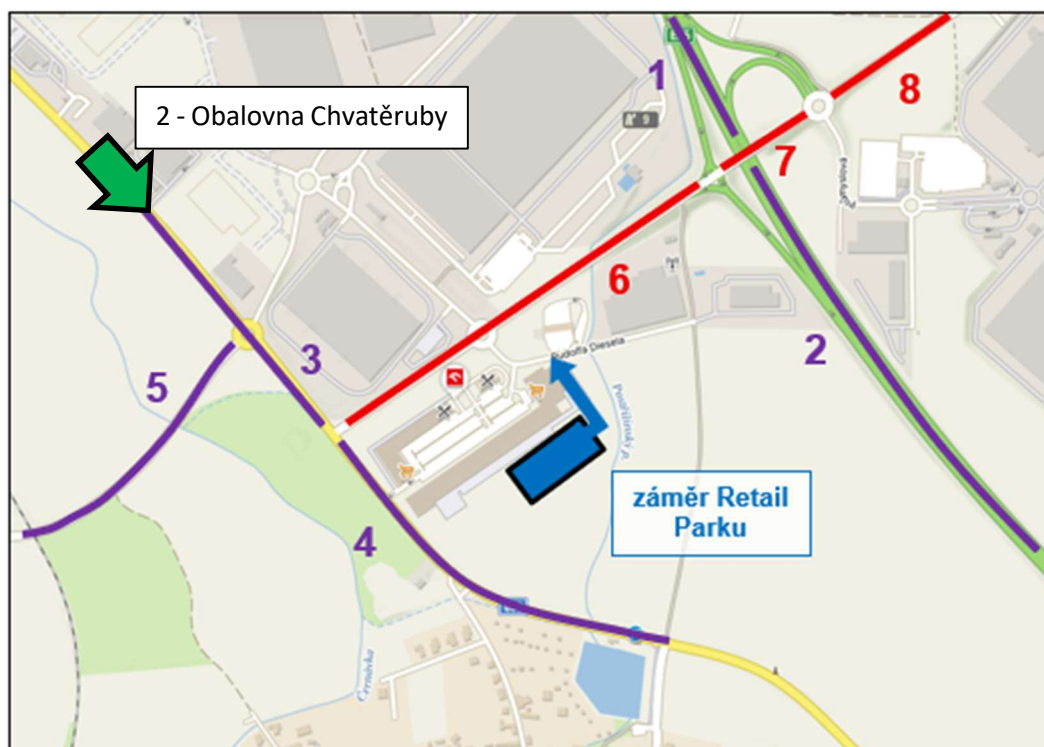


OA	550
LNA	134
TNA	249

Příloha 8 Generovaná doprava pro záměr Obalovna Chvatěruby

úsek	Intenzity dopravy		
	6 - 22 h		
	OA	LNA	TNA
1	0	0	5
2	0	0	5
3	8	0	50
4	8	0	20
5	0	0	20
6	0	0	10
7	0	0	6
8	0	0	0

úsek	Intenzity dopravy		
	22 - 6 h		
	OA	LNA	TNA
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
8	0	0	0



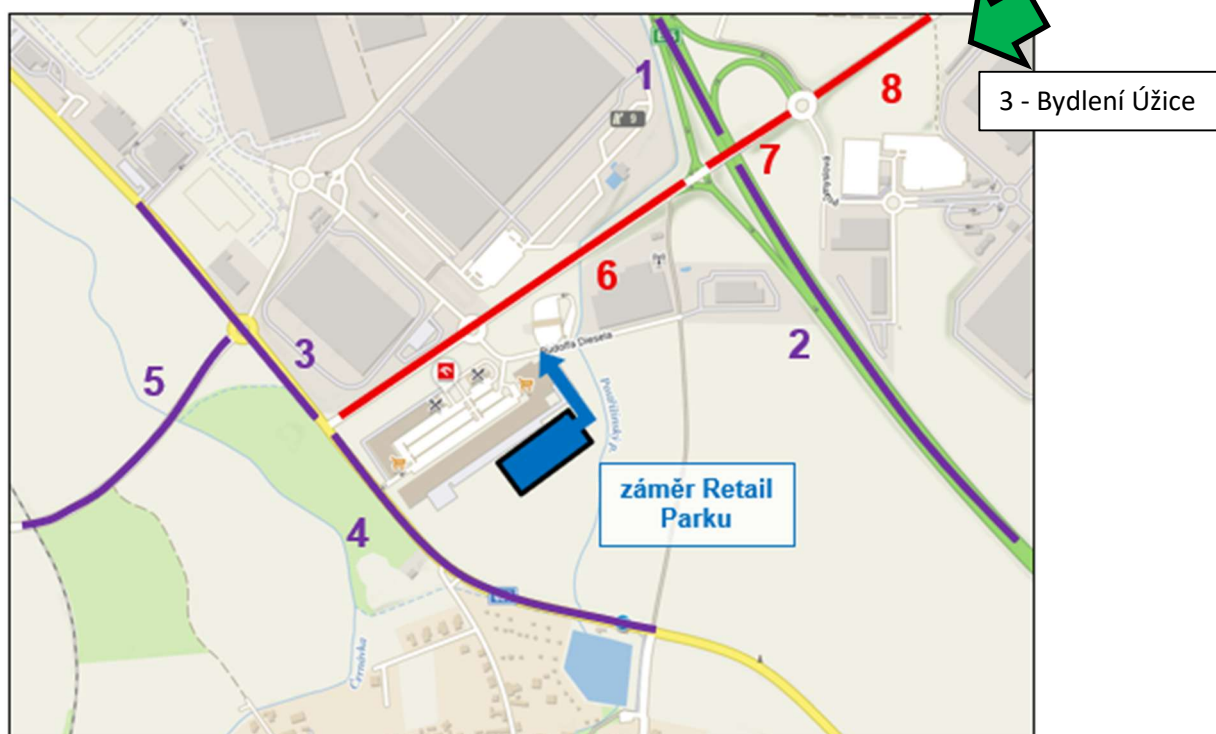
Generovaná doprava jednosměrně (voz/den):

OA	8
LNA	0
TNA	35

Příloha 9 Generovaná doprava pro záměr Bydlení Úžice – východ a sever

úsek	Intenzity dopravy		
	6 - 22 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	94	0	0
2	282	0	0
3	81	0	0
4	24	0	0
5	56	0	0
6	105	0	0
7	293	0	0
8	481	0	0

úsek	Intenzity dopravy		
	22 - 6 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	6	0	0
2	18	0	0
3	5	0	0
4	2	0	0
5	4	0	0
6	7	0	0
7	19	0	0
8	31	0	0



Generovaná doprava jednosměrně
(voz/den):

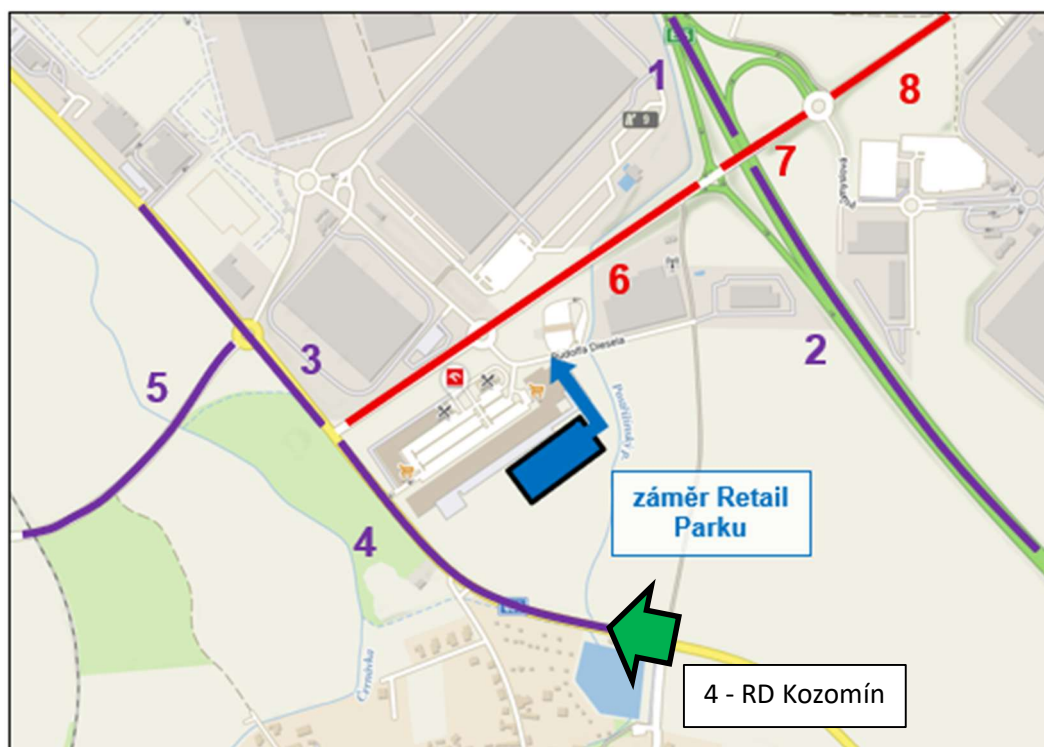
OA	256
LNA	0
TNA	0



Příloha 10 Generovaná doprava pro záměr Rodinné domy v Kozomíně

úsek	Intenzity dopravy		
	6 - 22 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	14	0	0
2	84	0	0
3	51	0	0
4	170	0	0
5	38	0	0
6	119	0	0
7	70	0	0
8	22	0	0

úsek	Intenzity dopravy		
	22 - 6 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	1	0	0
2	4	0	0
3	3	0	0
4	10	0	0
5	2	0	0
6	7	0	0
7	4	0	0
8	1	0	0



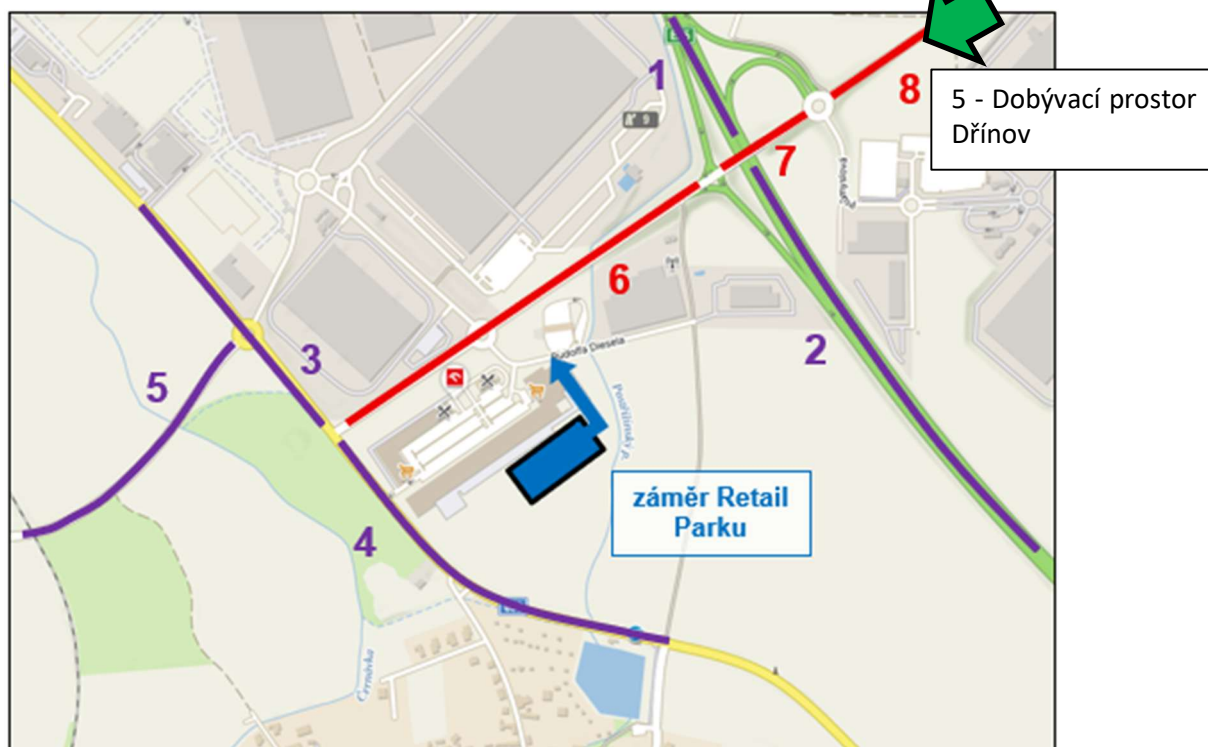
Generovaná doprava jednosměrně (voz/den):

OA	90
LNA	0
TNA	0

Příloha 11 Generovaná doprava pro záměr Dobývací prostor Dřínov

úsek	Intenzity dopravy		
	6 - 22 h		
	OA	LNA	TNA
1	0	4	16
2	0	6	20
3	0	2	8
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	2	8
7	0	7	26
8	0	12	44

úsek	Intenzity dopravy		
	22 - 6 h		
	OA	LNA	TNA
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
8	0	0	0



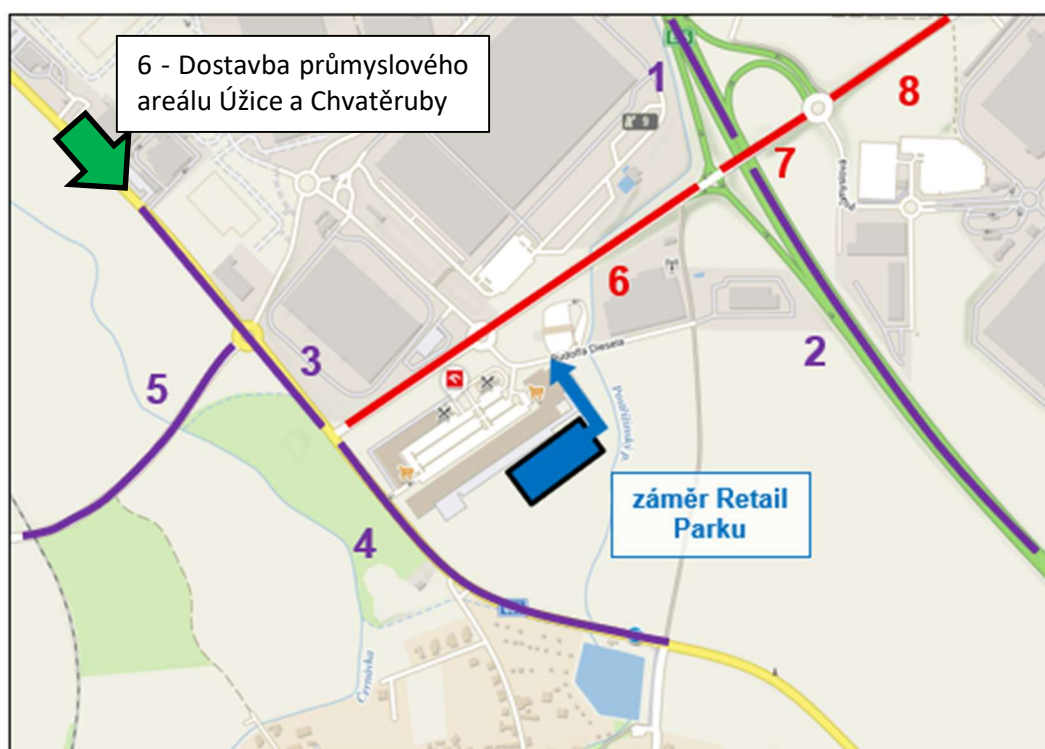
Generovaná doprava jednosměrně (voz/den):

OA	0
LNA	6
TNA	22

Příloha 12 Generovaná doprava pro záměr Dostavba průmyslového areálu Úžice a Chvatěruby

úsek	Intenzity dopravy		
	6 - 22 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	241	594	212
2	321	392	317
3	960	1580	529
4	160	202	0
5	321	202	0
6	800	1378	529
7	520	873	265
8	241	392	0

úsek	Intenzity dopravy		
	22 - 6 h		
úsek	OA	LNA	TNA
1	29	75	26
2	39	53	39
3	120	204	65
4	20	21	0
5	39	21	0
6	100	183	65
7	65	130	32
8	29	53	0



Generovaná doprava jednosměrně (voz/den):

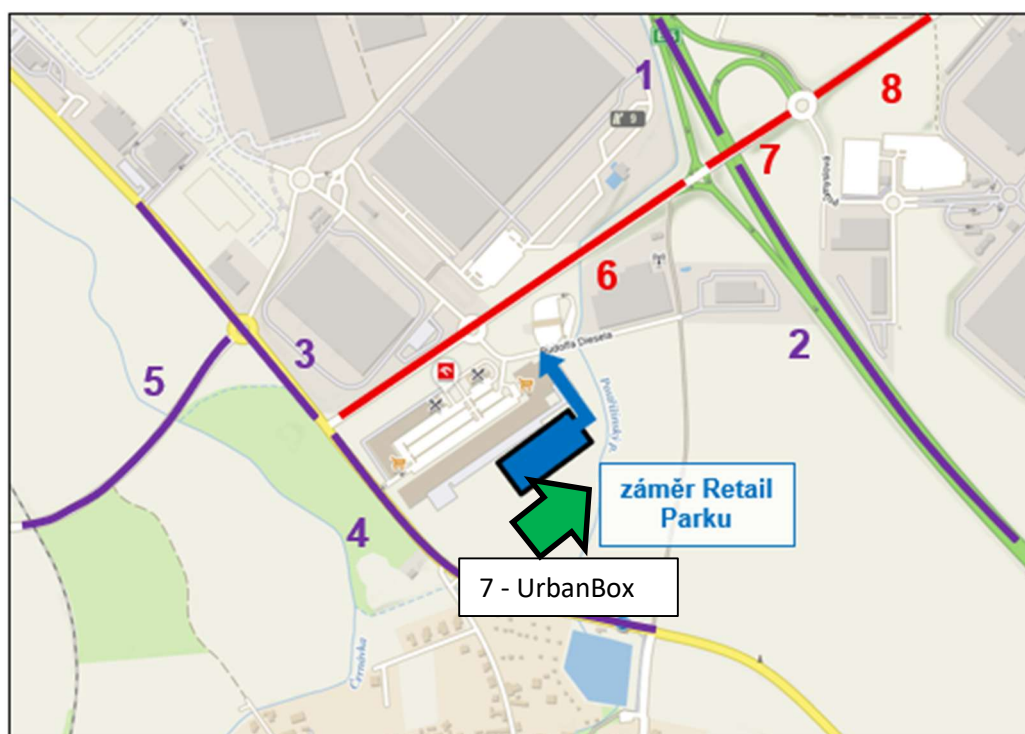


OA	900
LNA	1115
TNA	297

Příloha 13 Generovaná doprava pro záměr UrbanBox Park Kozomín

úsek	Intenzity dopravy		
	6 - 22 h		
	OA	LNA	TNA
1	132	54	0
2	132	56	0
3	354	0	0
4	68	0	0
5	226	0	0
6	752	110	0
7	198	55	0
8	66	0	0

úsek	Intenzity dopravy		
	22 - 6 h		
	OA	LNA	TNA
1	22	14	0
2	24	14	0
3	61	0	0
4	12	0	0
5	39	0	0
6	131	28	0
7	35	14	0
8	12	0	0



Generovaná doprava jednosměrně (voz/den):

OA	441
LNA	69
TNA	0

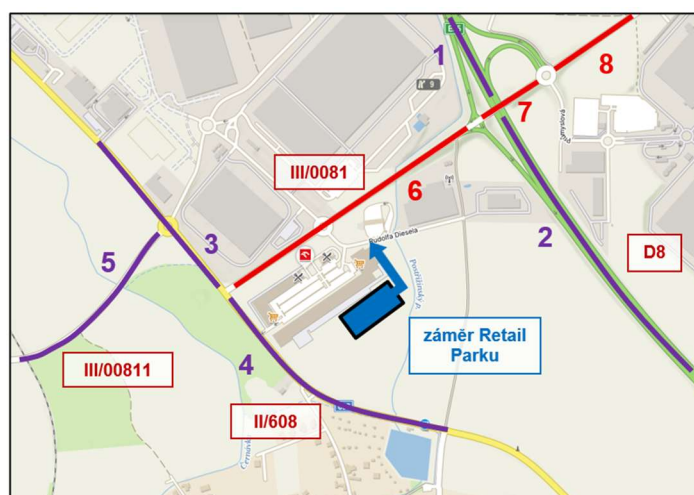
Příloha 14 Intenzity na úsecích rozdělené na denní a noční období – rok 2026, stávající stav

	komunikace (úsek)	Intenzita dopravy [voz/6-22h] denní období			Intenzita dopravy [voz/22-6h] noční období			intenzita dopravy [voz/24 h]			
		I _{OA, den}	I _{NA, den}	I _{NS, den}	I _{OA, noc}	I _{NA, noc}	I _{NS, noc}	I _{OA}	I _{NA}	I _{NS}	celkem
1	dálnice D8 (exit 18 - exit 9)	34913	5960	5854	1781	535	865	36694	6494	6719	49907
2	dálnice D8 (exit 9 - exit 1)	39421	8477	8902	2015	763	1318	41436	9240	10219	60896
3	silnice II/608 (kř. II/101 - kř. III/0081)	4771	882	379	268	65	37	5039	947	415	6402
4	silnice II/608 (kř. III/0081 - kř. III/0082)	6200	1160	174	348	86	17	6549	1246	191	7986
5	silnice III/00811 (kř. III/2429 - kř. II/608)	10609	1649	262	596	122	26	11205	1772	288	13264
6	silnice III/0081 (kř. II/608 - kř. rampa D8)	10737	2398	1867	604	178	182	11341	2576	2049	15966
7	silnice III/0081 (most mezi rampami D8)	8101	1885	1243	456	140	121	8557	2025	1364	11946
8	silnice III/0081 (kř. rampa D8 - kř. III/24211)	4582	1000	207	257	74	20	4839	1074	227	6140

Podrobnosti výpočtu:

	komunikace (úsek)	podíl NA	koeficienty podílu noční dopravy OA				koeficienty podílu noční dopravy NA				koeficienty podílu noční dopravy NS			
		P _{NA}	N _Z	N _Q	k _{PNA}	P _{noc}	N _Z	N _Q	k _{PNA}	P _{noc}	N _Z	N _Q	k _{PNA}	P _{noc}
1	dálnice D8 (exit 18 - exit 9)	26,48%	9,3	-4,5	0,2	4,85%	19,0	-10,9	0,5	8,23%	21,1	-8,3	0,3	12,88%
2	dálnice D8 (exit 9 - exit 1)	31,96%	9,3	-4,5	0,2	4,86%	19,0	-10,9	0,5	8,26%	21,1	-8,3	0,3	12,90%
3	silnice II/608 (kř. II/101 - kř. III/0081)	21,29%	6,7	-1,4	0,1	5,32%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
4	silnice II/608 (kř. III/0081 - kř. III/0082)	18,00%	6,7	-1,4	0,1	5,32%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
5	silnice III/00811 (kř. III/2429 - kř. II/608)	15,53%	6,7	-1,4	0,1	5,32%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
6	silnice III/0081 (kř. II/608 - kř. rampa D8)	28,97%	6,7	-1,4	0,1	5,33%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
7	silnice III/0081 (most mezi rampami D8)	28,37%	6,7	-1,4	0,1	5,33%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
8	silnice III/0081 (kř. rampa D8 - kř. III/24211)	21,19%	6,7	-1,4	0,1	5,32%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%

x = neuplatní se

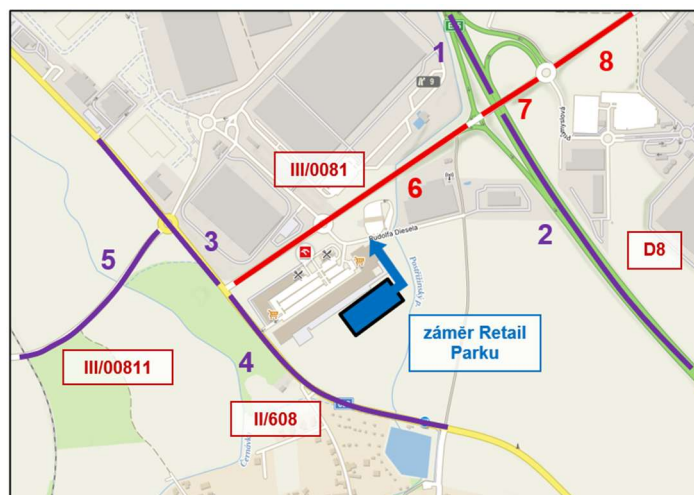


Příloha 15 Intenzity na úsecích rozdělené na denní a noční období – rok 2028, výhledový stav bez záměrů

	komunikace (úsek)	Intenzita dopravy [voz/6-22h] denní období			Intenzita dopravy [voz/22-6h] noční období			intenzita dopravy [voz/24 h]			
		I _{OA, den}	I _{NA, den}	I _{NS, den}	I _{OA, noc}	I _{NA, noc}	I _{NS, noc}	I _{OA}	I _{NA}	I _{NS}	celkem
1	dálnice D8 (exit 18 - exit 9)	35745	6182	5939	1823	555	878	37569	6737	6817	51122
2	dálnice D8 (exit 9 - exit 1)	40361	8765	9031	2063	789	1337	42424	9554	10368	62347
3	silnice II/608 (kř. II/101 - kř. III/0081)	4899	911	387	275	67	38	5174	978	424	6577
4	silnice II/608 (kř. III/0081 - kř. III/0082)	6366	1202	178	358	89	17	6724	1291	195	8210
5	silnice III/00811 (kř. III/2429 - kř. II/608)	10891	1708	268	611	127	26	11502	1835	294	13631
6	silnice III/0081 (kř. II/608 - kř. rampa D8)	11022	2481	1907	620	184	186	11642	2665	2093	16400
7	silnice III/0081 (most mezi rampami D8)	8316	1952	1269	468	145	124	8784	2097	1393	12274
8	silnice III/0081 (kř. rampa D8 - kř. III/24211)	4703	1037	211	264	77	21	4967	1113	232	6313

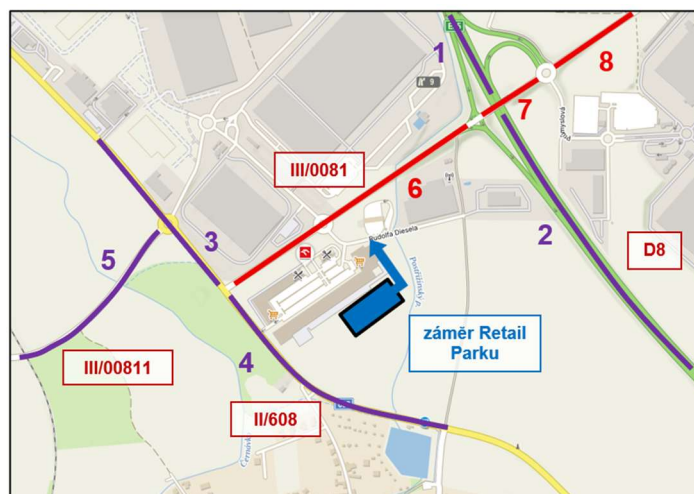
Podrobnosti výpočtu:

	komunikace (úsek)	podíl NA P _{NA}	koeficienty podílu noční dopravy OA				koeficienty podílu noční dopravy NA				koeficienty podílu noční dopravy NS			
			N _Z	N _Q	k _{PNA}	P _{noc}	N _Z	N _Q	k _{PNA}	P _{noc}	N _Z	N _Q	k _{PNA}	P _{noc}
1	dálnice D8 (exit 18 - exit 9)	26,51%	9,3	-4,5	0,2	4,85%	19,0	-10,9	0,5	8,23%	21,1	-8,3	0,3	12,88%
2	dálnice D8 (exit 9 - exit 1)	31,95%	9,3	-4,5	0,2	4,86%	19,0	-10,9	0,5	8,26%	21,1	-8,3	0,3	12,90%
3	silnice II/608 (kř. II/101 - kř. III/0081)	21,32%	6,7	-1,4	0,1	5,32%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
4	silnice II/608 (kř. III/0081 - kř. III/0082)	18,10%	6,7	-1,4	0,1	5,32%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
5	silnice III/00811 (kř. III/2429 - kř. II/608)	15,62%	6,7	-1,4	0,1	5,32%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
6	silnice III/0081 (kř. II/608 - kř. rampa D8)	29,01%	6,7	-1,4	0,1	5,33%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
7	silnice III/0081 (most mezi rampami D8)	28,44%	6,7	-1,4	0,1	5,33%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%
8	silnice III/0081 (kř. rampa D8 - kř. III/24211)	21,31%	6,7	-1,4	0,1	5,32%	6,9	x	x	6,90%	8,9	x	x	8,90%



Příloha 16 Intenzity na úsecích rozdělené na denní a noční období – rok 2028, výhledový stav se záměrem Retail Parku Kozomín II

	komunikace (úsek)	Intenzita dopravy [voz/6-22h] denní období			Intenzita dopravy [voz/22-6h] noční období			intenzita dopravy [voz/24 h]			
		I _{OA} , den	I _{NA} , den	I _{NS} , den	I _{OA} , noc	I _{NA} , noc	I _{NS} , noc	I _{OA}	I _{NA}	I _{NS}	celkem
1	dálnice D8 (exit 18 - exit 9)	36025	6188	5982	1823	555	885	37849	6743	6867	51458
2	dálnice D8 (exit 9 - exit 1)	40641	8771	9074	2063	789	1344	42704	9560	10418	62683
3	silnice II/608 (kř. II/101 - kř. III/0081)	5646	911	387	275	67	38	5921	978	424	7324
4	silnice II/608 (kř. III/0081 - kř. III/0082)	6509	1202	178	358	89	17	6867	1291	195	8353
5	silnice III/00811 (kř. III/2429 - kř. II/608)	11368	1708	268	611	127	26	11979	1835	294	14108
6	silnice III/0081 (kř. II/608 - kř. rampa D8)	12612	2493	1993	620	184	200	13232	2677	2193	18102
7	silnice III/0081 (most mezi rampami D8)	8736	1958	1312	468	145	131	9204	2103	1443	12750
8	silnice III/0081 (kř. rampa D8 - kř. III/24211)	4843	1037	211	264	77	21	5107	1113	232	6453



Příloha 17 Intenzity na úsecích rozdělené na denní a noční období – rok 2028, výhledový stav s kumulací všech záměrů v okolí

	komunikace (úsek)	Intenzita dopravy [voz/6-22h] denní období			Intenzita dopravy [voz/22-6h] noční období			intenzita dopravy [voz/24 h]			
		I _{OA, den}	I _{NA, den}	I _{NS, den}	I _{OA, noc}	I _{NA, noc}	I _{NS, noc}	I _{OA}	I _{NA}	I _{NS}	celkem
1	dálnice D8 (exit 18 - exit 9)	36646	6921	6508	1907	655	949	38554	7576	7457	53586
2	dálnice D8 (exit 9 - exit 1)	41645	9278	9564	2183	863	1403	43828	10141	10967	64937
3	silnice II/608 (kř. II/101 - kř. III/0081)	7424	2541	974	525	264	103	7949	2805	1076	11831
4	silnice II/608 (kř. III/0081 - kř. III/0082)	7264	1440	198	462	115	17	7726	1555	215	9496
5	silnice III/00811 (kř. III/2429 - kř. II/608)	12102	1922	288	712	150	26	12814	2072	314	15200
6	silnice III/0081 (kř. II/608 - kř. rampa D8)	14851	4184	2981	952	408	322	15803	4592	3303	23698
7	silnice III/0081 (most mezi rampami D8)	10118	3039	1829	648	282	191	10766	3321	2020	16107
8	silnice III/0081 (kř. rampa D8 - kř. III/24211)	5793	1496	255	363	137	21	6156	1632	276	8065

