



Bytové Domy Vltava

DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ PODKLADY

**LEDEN 2026
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 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	2
4 STRUČNÝ POPIS NOVE VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	3
5 DOPRAVA VYVOLANÁ PROVOZEM AREÁLU	3
6 VÝHLEDOVÉ DOPRAVNÍ PODMÍNKY, KUMULACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY	4
7 INTENZITY DOPRAVY – MODEL Y DOPRAVY	5
7.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ	5
7.1 MODEL 1 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2026	5
7.2 MODEL 2 – VÝHLED ROK 2032	7
8 SOUHRN A ZÁVĚR	9

SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA 1: ŠIRŠÍ VZTAHY A SCHÉMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ
- PŘÍLOHA 2: SITUACE AREÁLU
- PŘÍLOHA 3: VÝPOČET GENEROVANÉ DOPRAVY
- PŘÍLOHA 4: MODEL 1 - INTENZITY DOPRAVY – STÁVAJÍCÍ STAV 2026
- PŘÍLOHA 4.1: SCHEMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – STÁVAJÍCÍ STAV 2026
- PŘÍLOHA 4.2: SOUČTOVÉ TABULKY – STÁVAJÍCÍ STAV 2026
- PŘÍLOHA 5: MODEL 2 - INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2032
- PŘÍLOHA 5.1: SCHEMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2032, BEZ ZÁMĚRU
- PŘÍLOHA 5.2: SCHEMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2032, SE ZÁMĚREM
- PŘÍLOHA 5.3: ROZPAD AREÁLOVÉ DOPRAVY NA SÍTI – VÝHLED 2032
- PŘÍLOHA 5.4: SOUČTOVÉ TABULKY – VÝHLED 2032, BEZ ZÁMĚRU
- PŘÍLOHA 5.5: SOUČTOVÉ TABULKY – VÝHLED 2032, SE ZÁMĚREM

1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE

1.0.1 Tato zpráva byla vypracována společností **European Transportation Consultancy, s.r.o.** (dále jen „**ETC**“) pro objednatele a jeho smluvní partnery. Použití těchto informací třetí stranou není povoleno bez předchozího souhlasu objednatele.

1.0.2 Hlavním úkolem tohoto projektu bylo zajištění dopravně-inženýrských podkladů pro další posouzení dopadu „**Bytové Domy Vltava**“. Posouzení bylo uvažováno na stávající dopravní síti i ve výhledu.

1.0.3 Záměr Bytové domy Vltava se nachází v centru města Kralupy nad Vltavou poblíž vlakového nádraží. Na tomto území je plánována revitalizace a přestavba brownfieldové plochy. Projekt navazuje na již budovanou rozvojovou plochu Rezidence nad Vltavou. Ze severu je území ohraničeno ulicí Havlíčkova/Libušina a z východu pak ulicí Trojanova. Na jihu řešené území přiléhá až k prostoru přednádraží vlakové stanice a přilehlé ulice Nádražní. Ze západní strany je pak území vymezeno komunikací K Parkovacímu domu.

1.0.4 Zpracované posouzení a z něj vyplývající podklady by měly sloužit zejména k dalším odborným posouzením (akustika, hluk), a také k projednání záměru s dotčenými úřady.

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

2.0.1 Při zapracování této studie byly použity tyto základní podklady:

- Digitální mapa zájmového území.
- Situace stávajících komunikací.
- Informace o rozvoji sítě pozemních komunikací.
- Rezidence nad Vltavou (domy 01-08 a KC), DIP, ETC, březen 2021 [1]
- Dopravní průzkum 2019, 2024 (ETC).
- Variace intenzit automobilové dopravy na komunikační síti.
- Databáze výsledků dopravních průzkumů variací dopravy v obdobných areálech (ETC).
- Podklady o náplni a rozsahu záměru od stavebníka
- DUR Residence nad Vltavou (01-08 a KC), Building project, 2021
- Územní studie LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“, M4 Architekti, 2020
- Dokumentace EIA pro akci „Přeložka silnice II/240 (D7-D8) úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ od společnosti AF-CITYPLAN s.r.o., 2019
- TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
- TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (III. vydání)
- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
- Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2018 (v posledním znění)

3 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY

3.0.1 Stávající území je sevřeno mezi místními komunikacemi III. třídy (ul. Havlíčkova, Trojanova, Žižkova, Nádražní atd.), které jsou, vzhledem k umístění v centrální části města, využívány především pro cílovou dopravu do této oblasti (nádraží, vzdělání, služby a obytná zástavba). Napojení samotného záměru se tedy předpokládá přímo na tyto místní komunikace.

3.0.2 Centrální oblast obsahující oblast Palackého a Komenského náměstí, nádraží, samotné řešené území a industriální zóny ve východní části, je pak na hlavní komunikační síť napojena přes ulici Jodlova. Jedná se v podstatě o jedinou přístupovou komunikaci do zmíněného centrální území, jelikož průjezd ulicí Palackého je omezen pomocí vysouvací zábrany a celá oblast Palackého nám. je dopravně zklidněna.

3.0.3 Veškerá doprava je tak nucena využít trasy přes ul. Jodlova a následně se přes stávající okružní křižovatku napojit na komunikaci II/101 (ul. Mostní), která je hlavním nositelem dopravy v území. Jedná se o severo-západní průtah celým městem, který dále zprostředkovává vazby jak do dalších částí města, tak i na nadřazenou dálniční síť (D8 a D7) a další navazující komunikace. V současné době přenáší značné množství dopravy, jejíž pohyb je limitován omezenou kapacitou jednotlivých uzlů na této komunikaci. Zejména pak okružní křižovatka Mostní – Jodlova – Erbenova, sloužící k příjezdu do oblasti, ve které se nachází řešené území, pak může znamenat pro daný záměr z hlediska kapacity omezení.

3.1 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

3.1.1 Z hlediska polohy města Kralupy a poměrně krátké dojezdové vzdálenosti lze očekávat, že velká část budoucích obyvatel připravovaného záměru bude denně cestovat do zaměstnání do Prahy. Z pohledu snížení generované automobilové dopravy ze záměru je důležité, aby byla zajištěna konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy (z hlediska počtu spojů i docházkové vzdálenosti).

3.1.2 V těsném sousedství záměru, v docházkové vzdálenosti do 200 m, se nachází vlaková stanice Kralupy n. Vltavou, ze které se pomocí linek S4 a R20 lze za cca 35 min. dojet do centra Prahy (Masarykovo nádraží či Hlavní nádraží). Linky jezdí minimálně v půlhodinových intervalech. Stanici pak projíždí ještě dalších 6 vlakových linek, které zprostředkovávají vazbu také do dalších okolních měst.

3.1.3 V těsné blízkosti vedle vlakového nádraží se pak nachází i nádraží autobusové, ze kterého je v současnosti provozováno cca 10 linek. Linka 370 pak nabízí alternativu přímého vlakového spojení do Prahy, ovšem celkový čas cesty na stanici metra C Kobylisy je cca 40 min. a po přičtení cesty do centra se cestovní doba pohybuje okolo 60 minut. Z daného je patrné, že pro cestu do Prahy se jeví výrazně výhodněji vlakové spojení. Autobusové linky naopak zprostředkovávají rychlé spojení do okolních měst a obcí. Popis tohoto projektu a jeho vztahu k řešenému záměru je popsán detailněji v dalších kapitolách.

3.1.4 Pro srovnání cestovní doba automobilem do centra Prahy (Hl. nádraží) se pohybuje na úrovni minimálně 45 minut, v období běžné dopravní špičky se však cestovní doba zásadně prodlužuje (běžně 60-90 minut).

3.1.5 Ve stávajícím stavu je uvažováno cca 100 cest autobusů denně (50 v každém směru). Ve výhledovém stavu je pak uvažováno s růstem intenzity autobusové dopravy na cca 120 cest autobusů denně (60 v každém směru).

3.1.6 Lze tak konstatovat, že území je velmi dobře dostupné pomocí stávajícího systému hromadné dopravy, čímž je vytvořen základní předpoklad pro minimalizaci dopravního dopadu záměru.

4 STRUČNÝ POPIS NOVÉ VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

4.0.1 Návrh stavebníka představuje výstavbu pěti bytových domů v lokalitě Za Nádražím. Celkem bude vystavěno 237 bytových jednotek o různých rozměrech a kategoriích. Rozsah řešeného území i jeho poloha v rámci města je patrná z **Přílohy 1: Širší vztahy**.

4.0.2 Nové komunikace obsluhující jednotlivé objekty budou primárně řešeny formou obytných ulic tak, aby byl omezen průjezd zbytné dopravy a sloužily především pro rezidenty. Vjezdy do garáží jednotlivých objektů tak budou vyvedeny z těchto komunikací. Vzhledem k charakteru území a předpokládanému zatížení dopravou jsou vzniklá křížení navržena jako úrovněová neřízená.

4.0.3 Navržená výstavba a její dopravní napojení žádným způsobem nebrání případné budoucí realizaci ostatních projektů, např. tzn. spojení obchvat města – centrum či nový most přes řeku Vltavu. Stejně tak nebrání provedení plánované rekonstrukce ul. Nádražní, v rámci jejíž výstavby dojde pouze k úpravě napojení výjezdů z lokality na nově vybudovanou komunikaci.

4.0.4 Bytové domy Vltava jsou plánované na severovýchodě rozvojové lokality „Za Nádražím“ celkové řešení plánovaného záměru je patrné z **přílohy 2 – Situace plánovaného areálu**.

4.0.5 Záměr sousedí a navazuje na areál Residence nad Vltavou, který je momentálně ve výstavbě. Současně s výstavbou záměru dojde k vytvoření třetího, severního vjezdu do území. Celá lokalita bude průjezdná, tudíž tento vjezd bude moci být využíván i dopravou z Residence nad Vltavou. Vzhledem k umístění záměru je uvažováno, že většina dopravy záměru bude využívat nový severní vjezd.

4.0.6 Pro potřeby záměru bude v souladu s platnou legislativou vybudováno **celkem 247 parkovacích stání** pro osobní vozidla. V rámci dohody investora s městem Kralupy nad Vltavou došlo také k přidání veřejných parkovacích stání do areálu, konkrétně na jeho severní vjezd. Celkem se jedná o dalších 35 parkovacích stání, která však nejsou určena pro areálovou dopravu, nýbrž pro veřejnost. Celkově bude tedy umístěno cca 282 parkovacích stání. Umístění těchto 35 stání bylo zohledněno i v modelu se záměrem, a to konkrétně přidáním 50 cest v každém směru na dopravní síť. Výpočet potřebného počtu stání je součástí dokumentace záměru.

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 S ohledem na rozsah záměru byl proveden standardními dopravně-inženýrskými postupy odborný odhad zátěží vyvolané dopravy. Odhad vyvolané dopravy byl založen na kapacitách objektů a

na základě předpokládané výměny vozidel během dne (obrátkovost). Při odvození objemu vyvolané dopravy bylo vycházeno i z dopravních průzkumů prováděných ETC u obdobných areálů. Souhrnně je výpočet předpokládané generované dopravy uveden **v příloze 3**. Ve výhledu se nepředpokládají změny v dopravě generované areálem.

5.0.3 Z provedeného výpočtu vyplývá, že plánovaný záměr bude ve výsledné podobě generovat celkem 250 příjezdů a 250 odjezdů osobních vozidel za 24 h. Vzhledem k převažující funkci bydlení lze celkový počet příjezdů nákladní dopravy (drobné zásobování, svoz odpadu apod.) odhadnout na cca 1 % z celkového množství příjezdů, tj. na cca 2 příjezdy a 2 odjezdy lehké nákladní dopravy za 24 h z celkového množství cest. Celkem tedy záměr generuje **252 příjezdů a 252 odjezdů všech vozidel za 24h**.

5.0.4 Ve špičkové ranní hodině lze očekávat zhruba 13 příjezdů a 47 odjezdů/h, ve špičkové odpolední hodině pak do 29 příjezdů a 12 odjezdů/h. V noci (22:00-6:00) lze očekávat maximálně 13 příjezdů a 13 odjezdů výhradně osobních vozidel.

6 VÝHLEDOVÉ DOPRAVNÍ PODMÍNKY, KUMULACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY

6.0.1 V blízkém okolí řešeného území již byla dokončena výstavba nového autobusového nádraží a parkovacího domu. Součástí těchto dvou staveb je i nová propojovací komunikace K Parkovacímu domu mezi ul. Havlíčkova/Ke Kocandě na severu a ul. Nádražní na jihu. Tento stav je tedy zohledněn již v modelu stávajícího stavu.

6.0.2 Dále je nutno očekávat rozvoj přilehlého území lokality Za Nádražím dle schválené územní studie. Část řešeného území je přitom již stavebně povolena - Residence nad Vltavou (01-08 a KC). Taktéž je uvažováno v těsné blízkosti záměru s dostavbou objektu školky. Západně je taktéž uvažováno s výstavbou záměru Vaníčkův dvůr.

6.0.3 V rámci kumulací je tedy uvažováno s následujícími počty příjezdů a odjezdů:

- Residence nad Vltavou (01-08 a KC) – celkem po zaokrouhlení 600/6 příjezdů a 600/6 odjezdů za 24 hodin
- MŠ Kralupy – celkem 50/1 příjezdů a 50/1 odjezdů za 24 hodin
- Vaníčkova dvůr - celkem 150/1 příjezdů a 150/1 odjezdů za 24 hodin

6.0.4 **Celkem bylo v rámci řešeného území po zaokrouhlení (tedy s drobnou rezervou) zohledněno 900/8 příjezdů a 900/8 odjezdů za 24 hodin.** Toto zatížení je tedy přidáno do výhledového modelu 2032 na jednotlivé vjezdy/výjezdy do/z území za účelem správného vyhodnocení celkového dopadu rozvoje lokality následovně:

- Jihozápadní vjezd – 400/4 příjezdů a 400/4 odjezdů za 24 hodin
- Jihovýchodní vjezd – 150/2 příjezdů a 150/2 odjezdů za 24 hodin
- Severní vjezd – 350/2 příjezdů a 350/2 odjezdů za 24 hodin (obsahuje 50 cest v každém směru z nově budovaných veřejných PS)

6.0.5 Na základě aktuálního průzkumu dopravy byla stanovena i úroveň dopravy vyvolané již dokončeným parkovacím domem. Ten však v současné době není využíván na 100% jeho kapacity, výhledově však lze očekávat jeho větší využití. I tato skutečnost je zohledněna ve výhledových modelech dopravy, konkrétně přičtením dalších 150 příjezdů a 150 odjezdů denně do výhledového stavu, kdy se uvažuje s jeho plným využitím.

6.0.6 V návaznosti na akci „Přeložka silnice II/240 (D7-D8) úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“, která by měla dokončit spojení mezi dálnicemi D7 a D8, je v koordinaci připravován i **jihovýchodní obchvat města Kralupy**, který by měl být veden od komunikace III/00811 po novém mostě přes Vltavu a dále se napojit před obcí Tursko na silnici II/240. Na obou stranách by pak měl dále navazovat na trasu výše zmíněného spojení.

6.0.7 I přes skutečnost, že probíhá projednávání dané stavby ve stupni Stavebního povolení, ze závěrů Stanoviska posuzování dopadu na životní prostředí dané stavby vyplývá řada podmínek, jejichž naplnění reálné zprovoznění obchvatu významně oddálí. Reálně lze dokončení obchvatu očekávat po roce 2032.

6.0.8 Jak vyplývá i z Dopravní studie zpracované v rámci Dokumentace EIA pro akci „Přeložka silnice II/240 (D7-D8) úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ od společnosti AF-CITYPLAN s.r.o., lze očekávat, že vlivem výstavby **obchvatu dojde k významnému poklesu intenzit dopravy na stávající trase silnice II/101 – ul. Mostní. Provedené výpočty jsou tedy připraveny na základě na principu předběžné opatrnosti pro nejhorší očekávaný výhledový zatěžovací stav, tj. bez obchvatu, a jsou tedy připraveny na straně bezpečnosti. Obchvat tedy není v rámci modelu 2032 zohledněn.**

7 INTENZITY DOPRAVY – MODEL DOPRAVY

7.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ

7.0.1 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 2026
- **Model 2** – Výhled – rok 2032 – a) bez realizace záměru, b) se záměrem

7.0.2 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.

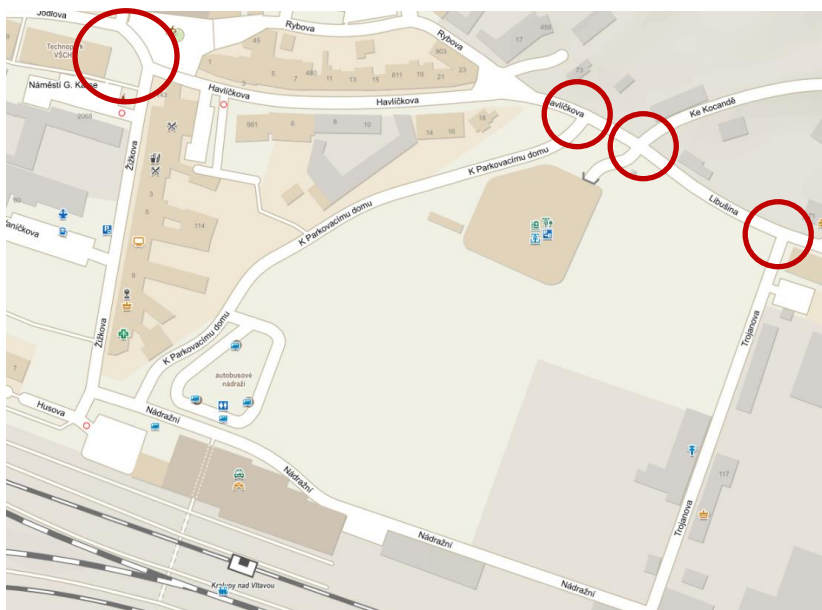
7.0.3 Zpracované modely slouží k vyhodnocení výhledové kapacity komunikační sítě a ve zpřesněné podobě (rozdělení den/noc) slouží i jako podklad pro výpočet enviromentálních studií.

7.1 MODEL 1 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2026

7.1.1 Stávající celkové intenzity provozu na komunikační síti jsou patrné z **přílohy 4**. Pro zjištění aktuálního stavu zatížení byl v listopadu 2019 proveden v předmětné oblasti dopravní průzkum, který

byl po sléze ověřen a aktualizován **sčítáním provedeným na jaře roku 2024**. Tyto zkalibrované hodnoty byly posléze, dle požadavků platných TP 225 (III. vydání), přepočteny na stávající stav, tedy rok 2026. Zjištěný stav 2026 tedy již zohledňuje aktuální stav území a to vč., již dobudovaného autobusového terminálu, parkovacího domu a ul. K Parkovacímu domu.

7.1.2 Průzkum byl prováděn celkem na 4 křižovatkách v přilehlém území stavby vyznačených na obrázku níže, co umožnilo stanovit intenzity v celé oblasti s vysokou mírou přesnosti. V rámci průzkumu byly zjišťovány i špičkové zatížení jednotlivých uzlů v okolí záměru. Výsledky průzkumů byly dále kalibrovány a porovnávány s výsledky předchozích průzkumů v řešeném území i s výsledky CSD ŘSD 2020.



Obrázek 1: Umístění sčítaných křižovatek

7.1.3 Dopravní průzkum byl vypracován v souladu s požadovanou metodikou podrobně popsanou v TP 189 – STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH (dále jen „TP 189“).

7.1.4 Dopravní průzkum byl proveden v termínu běžného pracovního dne. Průzkum probíhal v období 7:00 do 17:00. Vzhledem k účelu průzkumu a požadované přesnosti výsledků byl na základě daných TP 189 zvolen kombinovaný průzkum – s využitím videozáznamu a následným ručním vyhodnocením. Průzkum i jeho vyhodnocení bylo prováděno skupinou řádně vyškolených a poučených osob. V křižovatkách byla intenzita vozidel sledována po jednotlivých směrech dopravních proudů. Časově bylo sčítání rozděleno po 15 minutách.

7.1.5 Vyhodnocení průzkumu a výpočet RPDÍ byl prováděn do Protokolu výpočtu definovaného dle TP 189. Tento protokol umožní stanovit RPDÍ 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.

7.1.6 V průběhu průzkumů nedošlo k žádným mimořádným událostem (nehody, významné kulturní události apod.), které by mohly výrazně ovlivnit průběh či výsledky dopravního průzkumu.

7.1.7 Výsledky celostátního sčítání dopravy 2020, stejně jako výsledky průzkumu provedeného na okolní síti, byly tedy dle požadavků platných TP 225 (III. vydání) přepočteny na aktuální intenzity roku 2026 za použití příslušných koeficientů. Na základě porovnání byla provedena syntéza a kalibrace finálního modelu intenzit dopravy a přepočtu intenzit na průměrné hodnoty. Stanovené intenzity lze tedy označit za běžnou úroveň dopravy v území. Výsledný model stávajícího stavu je pak vytvořen syntézou dostupných dat, přičemž se jedná se o nejaktuálnější dostupná data k řešenému území.

7.1.8 Intenzity dopravy v roce 2026 jsou znázorněny pro jednotlivé směry ve schématu v **příloze 4.1**. V **příloze 4.2** jsou pak dále uvedeny součtové tabulky pro jednotlivé měřené profily (uvedeny obousměrné intenzity).

7.2 MODEL 2 – VÝHLED ROK 2032

7.2.1 Model 2 představuje výhledový stav pro rok plánovaného zprovoznění celého areálu. Výstavba areálu bude probíhat po jednotlivých etapách, přičemž dokončení prvních z etap lze reálně očekávat po roce 2028. Realizace posledních etap však bude závislá na celkovém postupu výstavby a dalších okolnostech, přičemž může nastat až v roce 2037. Po roce 2032 však lze současně očekávat i dokončení výstavby obchvatu Kralup, který dopravní situaci v území pozitivně ovlivní. S ohledem na výše uvedené nejistoty byl zvolen jako výhledový stav posouzení dopadu záměru výhled k roku 2032 a to jako nejhorší očekávaný scénář, kdy může teoreticky dojít k dokončení celého záměru (i dalších záměrů v okolí), aniž by byla ještě dokončena nadřazená komunikační síť představovaná obchvatem Kralup. Tento scénář lze přitom považovat obecně za platný i pro mírně vzdálenější období (cca do roku 2037) v případě, že nebude vybudován obchvat.

7.2.2 Model byl připraven zvlášť pro stav bez výstavby (0-vá varianta) a dále pro stav po dokončení nového záměru. Oba výhledy přitom zohledňují dopad dalších kumulovaných staveb v území, které jsou uvedeny v předchozích kapitolách. Jedná se zejména o celkový rozvoj území lokality Za Nádražím.

7.2.3 Pro stanovení předpokládaného vývoje obecné dopravy v území bylo přihlédnuto k platným *TP255 – PROGNÓZY INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY (III. vydání)*, které stanovují způsob výpočtu růstových koeficientů dopravy na základě přesnějšího určení lokality, typu komunikací i typu vozidel. Na základě těchto TP tak bylo možné stanovit předpokládaný růst dopravy mezi lety 2026 (stávající stav) a rokem 2032 pro každou z komunikací v dané lokalitě.

7.2.4 V rámci stavu bez záměru je tedy, jak už bylo popsáno výše, uvažováno s následujícími počty příjezdů a odjezdů z přilehlých areálů:

- Residence nad Vltavou (01-08 a KC) – celkem po zaokrouhlení 600/6 příjezdů a 600/6 odjezdů za 24 hodin
- MŠ Kralupy – celkem 50/1 příjezdů a 50/1 odjezdů za 24 hodin
- Vaníčková dvůr - celkem 150/1 příjezdů a 150/1 odjezdů za 24 hodin
- Parkovací dům – přičteno 150/0 příjezdů a 150/0 odjezdů za 24 hodin (pro výhledový rok 2032 uvažováno s využitím jeho plné kapacity)

- ve stavicím stavu uvažováno 200/0 příjezdů a 200/0 odjezdů denně
- ve výhledovém stavu uvažováno 350/0 příjezdů a 350/0 odjezdů denně

7.2.5 Celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, ve výhledu 2032 bez řešeného záměru, schematicky zobrazuje **Příloha 5.1 – Celkové intenzity na síti – výhled 2032, bez záměru.**

7.2.6 V rámci modelového stavu se záměrem se předpokládá výše uvedené množství vyvolané dopravy provozem záměru Bytové domy Vltava, tj. celkem **252 příjezdů a 252 odjezdů z areálu denně**. Taktéž se počítá s vytvořením třetího, severního vjezdu do území. Celá lokalita bude průjezdná, tudíž tento vjezd bude moci být využíván i dopravou z Residence nad Vltavou. Vzhledem k umístění záměru je uvažováno, že většina dopravy záměru bude využívat nový severní vjezd. Na tomto vjezdu bylo taktéž počítáno s přidáním 50 cest v každém směru z nově budovaných 35 veřejných parkovacích stání, viz kapitola 4.0.6.

7.2.7 Celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, vč. změn vyvolaných dokončením nového záměru, schematicky zobrazuje **Příloha 5.2 – Celkové intenzity na síti – výhled 2032, se záměrem.**

7.2.8 Rozpad areálové dopravy 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. Předpokládaný rozpad areálové dopravy v roce 2032 je patrný z **Přílohy 5.3.**

7.2.9 **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v roce 2032 jsou uvedeny v **příloze 5.4** pro stav bez záměru, respektive v **příloze 5.5** pro stav se záměrem. Součtové tabulky a rozdělení intenzit je provedeno dle aktualizovaných metodických pokynů pro výpočet hluku „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2018“ v posledním znění.

8 SOUHRN A ZÁVĚR

8.0.1 Hlavním úkolem tohoto projektu bylo zajištění dopravně-inženýrských podkladů pro další posouzení dopadu „Bytové Domy Vltava“. Posouzení bylo uvažováno na stávající dopravní síti i ve výhledu.

8.0.2 Dopravně-inženýrské posouzení bylo provedeno na základě dostupných poznatků o stávající dopravě v řešeném území a s ohledem na očekávaný rozvoj sítě komunikací i zástavby v dané lokalitě.

8.0.3 Návrh stavebníka představuje výstavbu pěti bytových domů v lokalitě Za Nádražím. Celkem bude vystavěno 237 bytových jednotek o různých rozměrech a kategoriích.

8.0.4 Záměr sousedí a navazuje na areál Residence nad Vltavou, který je momentálně ve výstavbě. Současně s výstavbou záměru dojde k vytvoření třetího, severního vjezdu do území. Celá lokalita bude průjezdná, tudíž tento vjezd bude moci být využíván i dopravou z Residence nad Vltavou. Vzhledem k umístění záměru je uvažováno, že většina dopravy záměru bude využívat nový severní vjezd.

8.0.5 Pro potřeby záměru bude v souladu s platnou legislativou vybudováno **celkem 247 parkovacích stání** pro osobní vozidla. V rámci dohody investora s městem Kralupy nad Vltavou došlo také k přidání veřejných parkovacích stání do areálu, konkrétně na jeho severní vjezd. Celkem se jedná o dalších 35 parkovacích stání, která však nejsou určena pro areálovou dopravu, nýbrž pro veřejnost. Celkově bude tedy umístěno cca 282 parkovacích stání. Umístění těchto stání bylo zohledněno i v modelu se záměrem, a to konkrétně přidáním 50 cest v každém směru na dopravní síť.

8.0.6 Z provedeného výpočtu vyplývá, že plánovaný záměr bude ve výsledné podobě generovat celkem 250 příjezdů a 250 odjezdů osobních vozidel za 24 h. Vzhledem k převažující funkci bydlení lze celkový počet příjezdů nákladní dopravy (drobné zásobování, svoz odpadu apod.) odhadnout na cca 1 % z celkového množství příjezdů, tj. na cca 2 příjezdy a 2 odjezdy lehké nákladní dopravy za 24 h z celkového množství cest. Celkem tedy záměr generuje **252 příjezdů a 252 odjezdů všech vozidel za 24h.**

8.0.7 Ve špičkové ranní hodině lze očekávat zhruba 13 příjezdů a 47 odjezdů/h, ve špičkové odpolední hodině pak do 29 příjezdů a 12 odjezdů/h. V noci (22:00-6:00) lze očekávat maximálně 13 příjezdů a 13 odjezdů výhradně osobních vozidel.

8.0.8 Dále je nutno očekávat rozvoj přilehlého území lokality Za Nádražím dle schválené územní studie. Část řešeného území je přitom již stavebně povolena - Residence nad Vltavou (01-08 a KC). Taktéž je uvažováno v těsné blízkosti záměru s dostavbou objektu školky. Západně je taktéž uvažováno s výstavbou záměru Vaníčkova dvůr.

8.0.9 **Celkem bylo v rámci řešeného území po zaokrouhlení (tedy s drobnou rezervou) zohledněno 900/8 příjezdů a 900/8 odjezdů za 24 hodin.** Toto zatížení je tedy přidáno do výhledového modelu 2032 na jednotlivé vjezdy/výjezdy do/z území za účelem správného vyhodnocení celkového dopadu rozvoje lokality následovně:

- Jihozápadní vjezd – 400/4 příjezdů a 400/4 odjezdů za 24 hodin

- Jihovýchodní vjezd – 150/2 příjezdů a 150/2 odjezdů za 24 hodin
- Severní vjezd – 350/2 příjezdů a 350/2 odjezdů za 24 hodin (obsahuje 50 cest v každém směru z nově budovaných veřejných PS)

8.0.10 Jak vyplývá i z Dopravní studie zpracované v rámci Dokumentace EIA pro akci „Přeložka silnice II/240 (D7-D8) úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ od společnosti AF-CITYPLAN s.r.o., lze očekávat, že vlivem výstavby **obchvatu dojde k významnému poklesu intenzit dopravy na stávající trase silnice II/101 – ul. Mostní. Provedené výpočty jsou tedy připraveny na základě na principu předběžné opatrnosti pro nejhorší očekávaný výhledový zatěžovací stav, tj. bez obchvatu, a jsou tedy připraveny na straně bezpečnosti.** Obchvat tedy **není v rámci modelu 2032 zohledněn.**

8.0.11 S ohledem na harmonogram výstavby a zprovoznění komunikační sítě byly dopravně-inženýrské podklady zpracovány v následujících postupných horizontech:

- **Model 1** – Stávající stav – rok 2026
- **Model 2** – Výhled – rok 2032 – a) bez realizace záměru, b) se záměrem

8.0.12 Celkově je možné konstatovat, že přetížení vnější sítě provozem BDV je malé jak z pohledu celkového denního zatížení (252 příjezdů a 252 odjezdů), tak i z pohledu špičkového zatížení (max. 60 cest ve špičkové hodině, což odpovídá jednomu vozidlu za minutu). S ohledem na vysoké intenzity na hlavním průtahu Kralupy (ul. Mostní) se na tomto tahu jedná v podstatě o nerozlišitelný nárůst (podíl na celkových intenzitách je cca 1%). Mírně vyšší dopad lze očekávat na ul. Jodlova, i zde však nárůst vyvolaný provozem areálu do cca 5% z celodenních intenzit.

8.0.13 Z celkového hlediska tak lze realizaci záměru hodnotit jako akceptovatelnou bez dalších podmínek, jelikož její dopad na dopravní situaci v území bude malý.

V Praze dne 7.1.2026

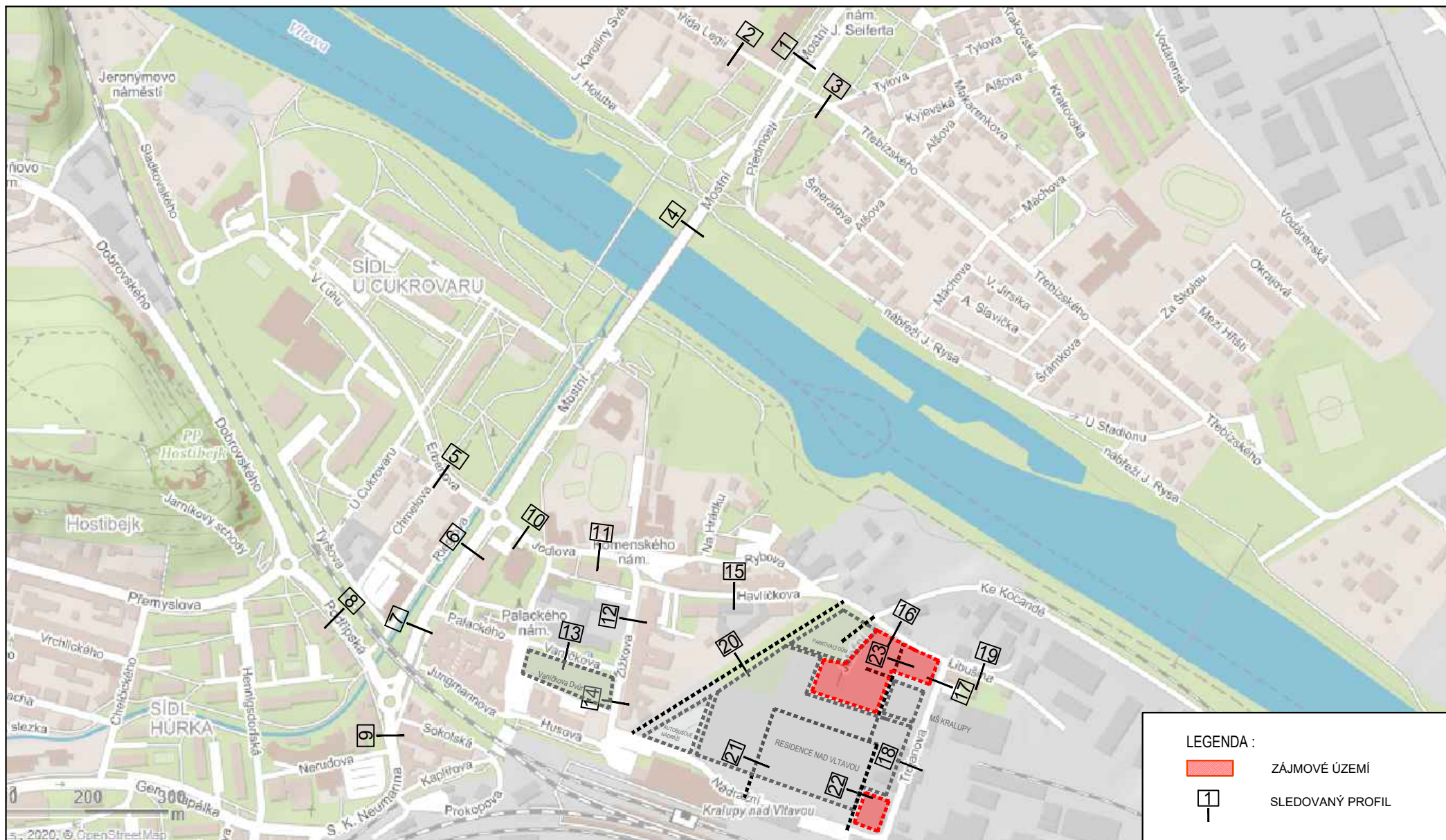
Ing. Jan Tesař,

Ing. Jiří Souček (za European Transportation Consultancy)



PŘÍLOHY





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:

BYTOVÉ DOMY VLTAVA ŠIRŠÍ VZTAHY A SCHÉMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ

Měřítko:

NTS

Datum:

2026

Výkres č.:

PŘÍLOHA 1



LEGENDA :

HRANICE:

HRANICE PARCEL (K.O. KRALUPY NAD VLTAVOU)

HRANICE PARCEL SLUČOVANÝCH

PARCELNÍ ČÍSLO (K.O. KRALUPY NAD VLTAVOU)

PARCELNÍ ČÍSLO DOTČENÁ STAVBOU (K.O. KRALUPY NAD VLTAVOU)

HRANICE ŘEŠENÉHO OZEMÍ

HRANICE POZEMKŮ V MAJETKU INVESTORA

HRANICE MEZI ŘEŠENÝMI A NEŘEŠENÝMI POZEMKY V MAJETKU INVESTORA

HRANICE TRVALÉHO ZABORU NA OZEMÍ POZEMKU

HRANICE DOČASNÉHO ZABORU NA OZEMÍ POZEMKU

ROZHRANÍ ETAP

HRANICE PÁSMO DRÁHY – 60m OD OSY KRAJNÍ KOLEJE

HRANICE PÁSMO TRAKOVNÍHO VEDENÍ

HRANICE ZÁPLAVOVÉHO OZEMÍ VLTAVY Q100

HRANICE ZÁPLAVOVÉHO OZEMÍ VLTAVY Q100

HRANICE ZÁPLAVOVÉHO OZEMÍ VLTAVY Q20

RUŠENÉ PŘÍPOJKY

PŘESMĚŘOVÁNÍ MW A RR SPOJŮ

T – MOBILNÍ – MW SPOJ

NOVÉ NAVRHOVANÉ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

ČEZ DISTRIBUCE – VN

ČEZ DISTRIBUCE – NN

ROZVODNÁ SKŘÍNĚ

VODAFONE – SDĚLOVACÍ VEDENÍ OPTIKY

ČÁSTIČNÝ ROZVODNÝ

XXX – HOROVOD – PŘÍPOJKA

STŘEDODSKÉ VODÁŘNÍ – KANALIZACE DĚŠŤOVÁ – STOKA

STŘEDODSKÉ VODÁŘNÍ – KANALIZACE DĚŠŤOVÁ – PŘÍPOJKA

STŘEDODSKÉ VODÁŘNÍ – KANALIZACE TLAKOVÁ – STOKA

STŘEDODSKÉ VODÁŘNÍ – KANALIZACE TLAKOVÁ – PŘÍPOJKA

STŘEDODSKÉ VODÁŘNÍ – KANALIZACE SPLAŠKOVÁ – STOKA

STŘEDODSKÉ VODÁŘNÍ – KANALIZACE SPLAŠKOVÁ – PŘÍPOJKA

STŘEDODSKÉ VODÁŘNÍ – VODOVOD – PŘÍPOJKA

TECHNICKÉ SLUŽBY M. KRALUPY N/VLT. – VO

SLOUP VO

OBJEKTY:

STAVAJÍCÍ OBJEKTY OKOLNÍ

POVOLENÉ OBJEKTY – 7. NADZEMNÍ PODLAŽÍ

POVOLENÉ OBJEKTY – 8. NADZEMNÍ PODLAŽÍ

POVOLENÉ OBJEKTY – 1. NADZEMNÍ PODLAŽÍ

NAVRHOVANÉ OBJEKTY – 7. NADZEMNÍ PODLAŽÍ

NAVRHOVANÉ OBJEKTY – 8. NADZEMNÍ PODLAŽÍ

NAVRHOVANÉ OBJEKTY – 1. NADZEMNÍ PODLAŽÍ

NAVRHOVANÉ OBJEKTY – SUTERÉN

STAVBNÍ BUIKY

VJEZD/ VÝJEZD NA STAVENISĚ

OPLOCHOVÁ PLOCHA VOZIDEL ZE STAVBY

ZPEVNĚNÁ PLOCHA PRO VOZIDLA STAVBY

ZAJISTĚNÍ STAVEBNÍ JÁMY:

ZAPOROVÉ PAŽENÍ

DOČASNÉ KOTVY

NAPOJOVACÍ BODY TI:

PŘÍPOJKA ELEKTRO SLABO – PŘE

PŘÍPOJKA ELEKTRO SLABO – PŘENET

PŘÍPOJKA HOROVODU – PRAŽSKÁ TEPLARENSKÁ

PŘÍPOJKA VODOVODU – PVK

PŘÍPOJKA SPL. KANALIZACE – PVK

PŘÍPOJKA DEŠ. KANALIZACE – PVK

INDEX

ZMĚNA

JMÉNO

DATUM

STAVBA

Bytové domy Vltava – Bytové domy I-V a hřiště

Kralupy nad Vltavou (mezi ulicemi Nádražní, Trojanova, Libušina a k Pakovacím domu)

RAZÍTKO

PARE

k.ú. Kralupy nad Vltavou [534951],

BD I ± 0.000 = 175,44 m n.m., BD II-IV ± 0.000 = 175,30 m n.m., BD V ± 0.000 = 174,10 m n.m. Bpv

HLAVNÍ PROJEKTANT, HIP, KOORDINACE

m3m s.r.o.

Korunovožní 982/27

170 00 Praha 7

ING. MARTIN KOVAŘÍK

ING. MICHAL POKORNÝ

ING. JAN ROUBAL

ING. LUKÁŠ VESECKÝ

HLAVNÍ ARCHITEKT

m4 architekti s.r.o.

Dejvická 306/9

160 00 Praha 6

ING. ARCH. MATYÁŠ SEDLÁK

ING. ARCH. ONDŘEJ ŠÍMA

ČÁST PROJEKTU

ZPRACOVATEL ČÁSTI

m3m s.r.o.

Korunovožní 982/27

170 00 Praha 7

TEL. 220 518 400

ING. MARTIN KOVAŘÍK

ING. MICHAL POKORNÝ

ING. JAN ROUBAL

ING. LUKÁŠ VESECKÝ

NÁZEV PŘÍLOHY

SITUACE

VYPRACOVAL

ING. MICHAL POKORNÝ

KONTROLOVAL

ING. MARTIN KOVAŘÍK

DATUM

01/2026

INDEX

-

STAVEBNÍ OBJEKT

-

FORMÁT

8 x A4

MĚŘÍTKO

1:500

PROJEKT

FÁZE PROJEKTU

KÓD ČÁSTI

ČÍSLO PŘÍLOHY

AKTUÁLNÍ DATUM

REVIZE

B

D

V

D

P

Z

-

2

01/2026

-



Příloha 3 : INTENZITY DOPRAVY GENEROVANÉ AREÁLEM

Název: **Bytové Domy Vltava**
Lokalita: **Kralupy nad Vltavou**

OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	POČET PS	OBRAT/ PS, DEN	DENNÍ INTENZITY (0:00-24:00)		INTENZITY RANNÍ ŠPIČKOVÉ HODINY (08:00-09:00)				INTENZITY ODPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINY (17:00-18:00)				NOCNÍ INTENZITY (22:00-06:00)			
				PŘÍJEZDY	ODJEZDY	% Z DENNÍCH (24H) PŘÍJEZDŮ	% Z DENNÍCH (24H) ODJEZDŮ	PŘÍJEZDY	ODJEZDY	% Z DENNÍCH (24H) PŘÍJEZDŮ	% Z DENNÍCH (24H) ODJEZDŮ	PŘÍJEZDY	ODJEZDY	% Z DENNÍCH (24H) PŘÍJEZDŮ	% Z DENNÍCH (24H) ODJEZDŮ	PŘÍJEZDY	ODJEZDY
				[VOZ/24H]	[VOZ/24H]			[VOZ/H]	[VOZ/H]			[VOZ/H]	[VOZ/H]			[VOZ/8H]	[VOZ/8H]
Bytové Domy Vltava	Bydlení	247	1,00	250	250	5,2	18,5	13	47	11,6	4,8	29	12	5	5	13	13
CELKEM		247		250	250			13	47			29	12			13	13

PŘÍLOHA 4: MODEL 1 - INTENZITY DOPRAVY – STÁVAJÍCÍ STAV 2026



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:

BYTOVÉ DOMY VLTAVA SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI - STAV 2026

Měřítko:

NTS

Datum:

2026

Výkres č.:

4.1

PŘÍLOHA 4.2 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2026

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 4.2A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2026 - stávající stav

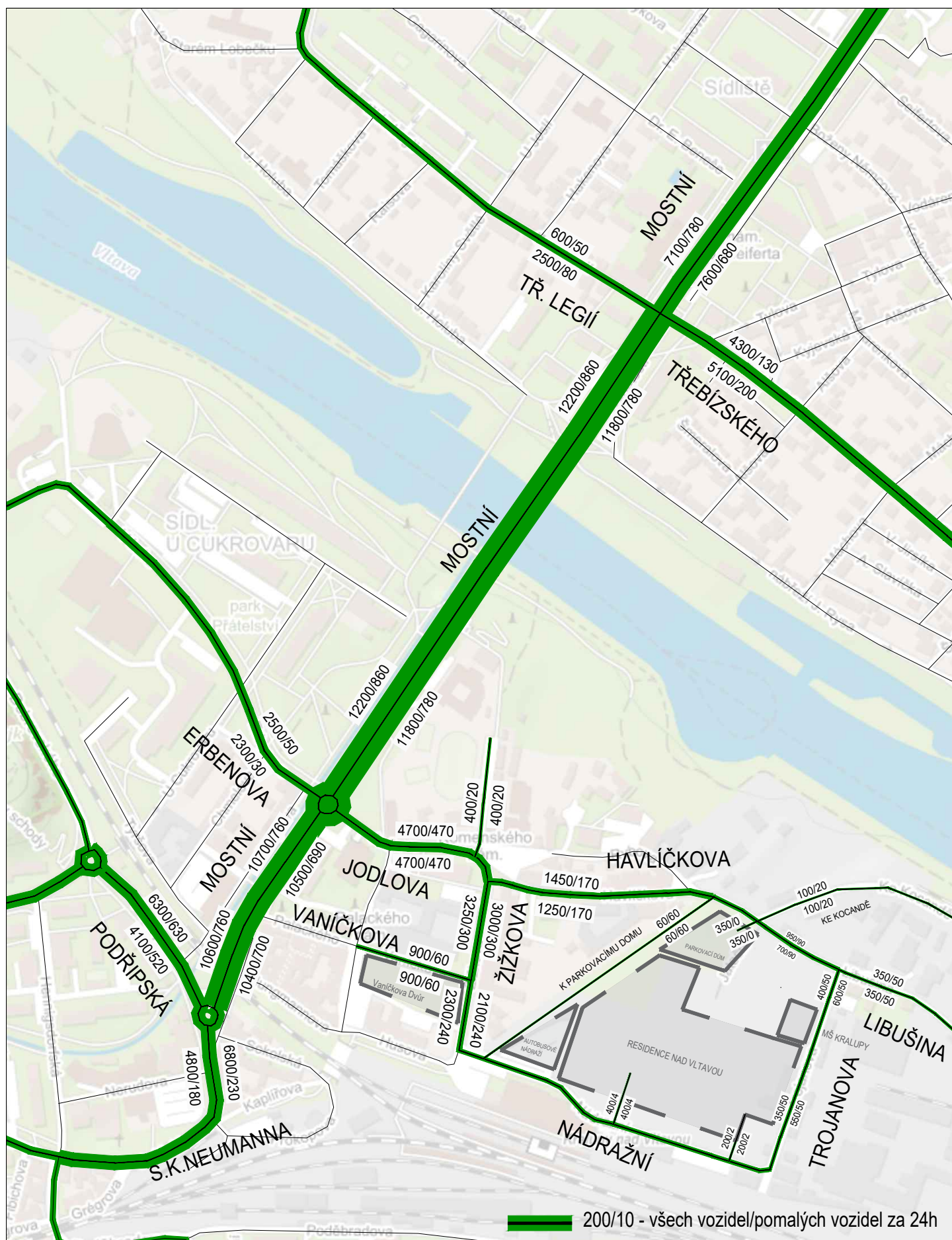
Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	MOSTNÍ 1	5. Silnice II. a III. třídy	13400	1340	12060	814	526	12175	1164	11011	708	456	1225	176	1049	106	70
2	TŘÍDA LEGÍ	6. Místní komunikace	2800	110	2690	110	0	2640	102	2538	102	0	160	8	152	8	0
3	TŘEBÍZSKÉHO	6. Místní komunikace	8400	300	8100	286	14	7918	279	7639	266	13	482	21	461	20	1
4	MOSTNÍ 2	5. Silnice II. a III. třídy	21600	1510	20090	918	592	19741	1342	18399	816	526	1859	168	1691	102	66
5	ERBENOVA	6. Místní komunikace	4400	70	4330	66	4	4162	65	4097	61	4	238	5	233	5	0
6	MOSTNÍ 3	5. Silnice II. a III. třídy	19200	1330	17870	808	522	17555	1182	16373	719	463	1645	148	1497	89	59
7	MOSTNÍ 4	5. Silnice II. a III. třídy	19000	1340	17660	814	526	17369	1190	16179	723	467	1631	150	1481	91	59
8	PODŘIPSKÁ	5. Silnice II. a III. třídy	9700	1060	8640	540	520	8797	916	7881	467	449	903	144	759	73	71
9	S.K.NEUMANNA	5. Silnice II. a III. třídy	10300	370	9930	334	36	9467	337	9130	304	33	833	33	800	30	3
10	JODLOVA 1	6. Místní komunikace	7000	840	6160	718	122	6538	780	5758	668	112	462	60	402	50	10
11	JODLOVA 2	6. Místní komunikace	7000	840	6160	718	122	6538	780	5758	668	112	462	60	402	50	10
12	ŽIŽKOVA 1	6. Místní komunikace	4500	520	3980	495	26	4205	484	3721	461	24	295	36	259	34	2
13	VANÍČKOVA	6. Místní komunikace	1400	100	1300	100	0	1312	92	1220	92	0	88	8	80	8	0
14	ŽIŽKOVA 2	6. Místní komunikace	3100	420	2680	400	20	2892	390	2502	372	18	208	30	178	28	2
15	HAVLÍČKOVA 1	6. Místní komunikace	2100	320	1780	259	61	1957	296	1661	241	55	143	24	119	18	6
16	HAVLÍČKOVA 2	6. Místní komunikace	1300	160	1140	127	33	1211	148	1063	117	31	89	12	77	10	2
17	TROJANOVA 1	6. Místní komunikace	700	80	620	56	24	653	74	579	52	22	47	6	41	4	2
18	TROJANOVA 2	6. Místní komunikace	700	80	620	56	24	653	74	579	52	22	47	6	41	4	2
19	LIBUŠINA	6. Místní komunikace	600	80	520	76	4	558	74	484	70	4	42	6	36	6	0
20	K PARKOVACÍMU DOMU	6. Místní komunikace	100	100	0	100	0	92	92	0	92	0	8	8	0	8	0
21	NAPOJENÍ JIH 1	6. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	NAPOJENÍ JIH 2	6. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	NAPOJENÍ SEVER	6. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			VV	NV	OV	LNV	TNV										

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je k uvádění IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 5: MODEL 2 - INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2032



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:

BYTOVÉ DOMY VLTAVA SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI - 2032 - BEZ ZÁMĚRU

Měřítko:

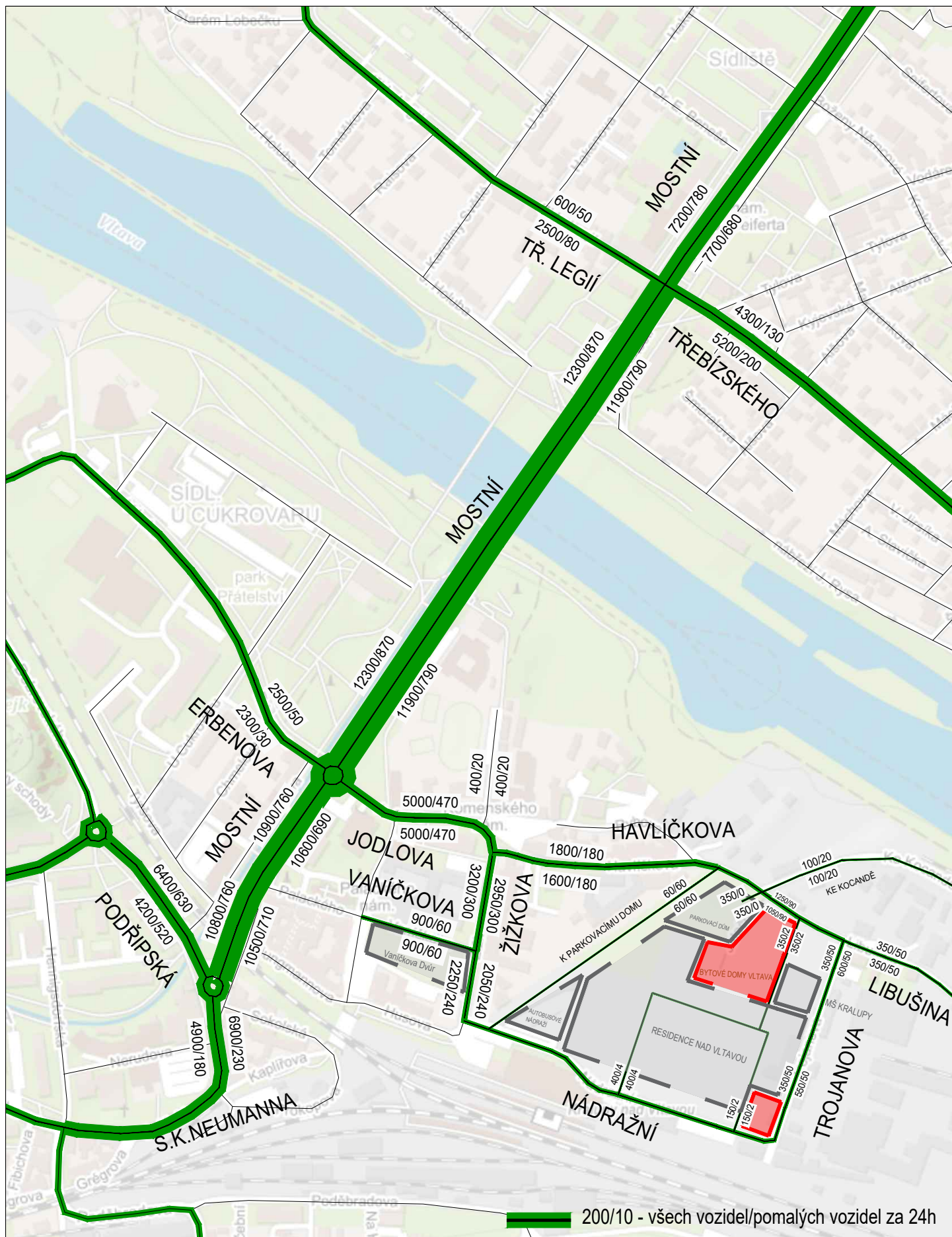
NTS

Datum:

2026

Výkres č.:

5.1



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:

BYTOVÉ DOMY VLTAVA SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI - 2032 - SE ZÁMĚREM

Měřítko:

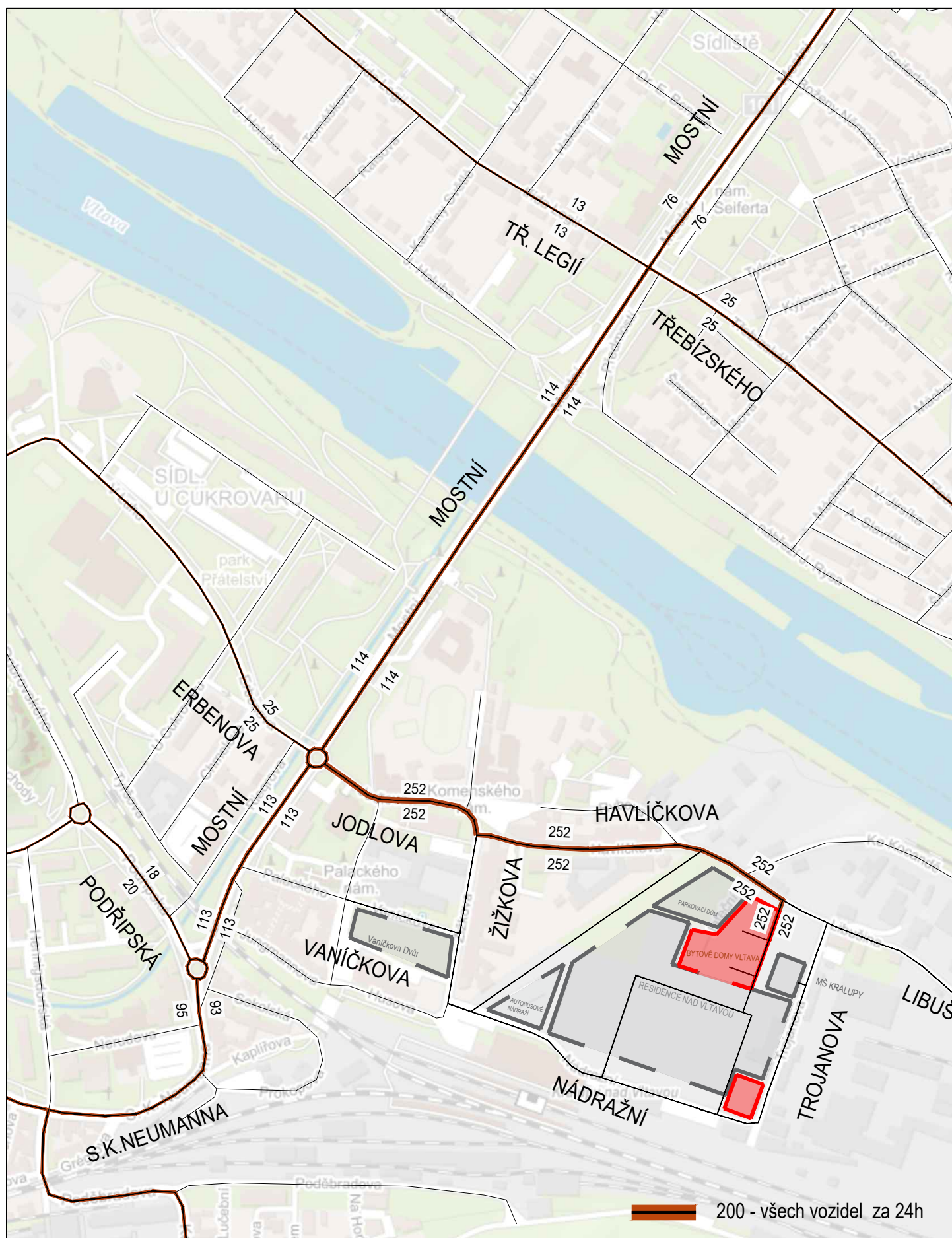
NTS


Datum:

2026

Výkres č.:

5.2



 <p>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</p>	<p>Výkres:</p> <p>BYTOVÉ DOMY VLTAVA SCHÉMA ROZPADU AREÁLOVÉ DOPRAVY - 2032</p>		
Měřítko: NTS	Datum: 2026	Výkres č.: 5.3	

PŘÍLOHA 5.4 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2032

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 5.4A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2032 - VÝHLED BEZ ZÁMĚRU

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	MOSTNÍ 1	5. Silnice II. a III. třídy	14700	1460	13240	902	558	13374	1268	12106	784	484	1326	192	1134	118	74
2	TŘÍDA LEGÍ	6. Místní komunikace	3100	130	2970	130	0	2926	121	2805	121	0	174	9	165	9	0
3	TŘEBÍZSKÉHO	6. Místní komunikace	9400	330	9070	315	15	8871	307	8564	294	13	529	23	506	21	2
4	MOSTNÍ 2	5. Silnice II. a III. třídy	24000	1640	22360	1013	627	21979	1456	20523	900	556	2021	184	1837	113	71
5	ERBENOVA	6. Místní komunikace	4800	80	4720	76	4	4544	75	4469	71	4	256	5	251	5	0
6	MOSTNÍ 3	5. Silnice II. a III. třídy	21200	1450	19750	896	554	19410	1288	18122	796	492	1790	162	1628	100	62
7	MOSTNÍ 4	5. Silnice II. a III. třídy	21000	1460	19540	902	558	19224	1296	17928	801	495	1776	164	1612	101	63
8	PODŘÍPSKÁ	5. Silnice II. a III. třídy	10400	1150	9250	599	551	9426	992	8434	518	474	974	158	816	81	77
9	S.K.NEUMANNA	5. Silnice II. a III. třídy	11600	410	11190	372	38	10686	373	10313	339	34	914	37	877	33	4
10	JODLOVA 1	6. Místní komunikace	9400	940	8460	810	130	8850	874	7976	756	118	550	66	484	54	12
11	JODLOVA 2	6. Místní komunikace	9400	940	8460	810	130	8850	874	7976	756	118	550	66	484	54	12
12	ŽIŽKOVA 1	6. Místní komunikace	6250	600	5650	573	27	5884	560	5324	535	25	366	40	326	38	2
13	VANÍČKOVA	6. Místní komunikace	1800	120	1680	120	0	1706	112	1594	112	0	94	8	86	8	0
14	ŽIŽKOVA 2	6. Místní komunikace	4400	480	3920	458	22	4128	448	3680	428	20	272	32	240	30	2
15	HAVLÍČKOVA 1	6. Místní komunikace	2700	340	2360	275	65	2542	314	2228	255	59	158	26	132	20	6
16	HAVLÍČKOVA 2	6. Místní komunikace	1650	180	1470	145	35	1550	166	1384	135	31	100	14	86	10	4
17	TROJANOVA 1	6. Místní komunikace	1000	100	900	74	26	946	94	852	70	24	54	6	48	4	2
18	TROJANOVA 2	6. Místní komunikace	900	100	800	74	26	846	94	752	70	24	54	6	48	4	2
19	LIBUŠINA	6. Místní komunikace	700	100	600	96	4	656	94	562	90	4	44	6	38	6	0
20	K PARKOVACÍMU DOMU	6. Místní komunikace	120	120	0	120	0	112	112	0	112	0	8	8	0	8	0
21	NAPOJENÍ JIH 1	6. Místní komunikace	800	8	792	8	0	760	8	752	8	0	40	0	40	0	0
22	NAPOJENÍ JIH 2	6. Místní komunikace	400	4	396	4	0	388	4	384	4	0	12	0	12	0	0
23	NAPOJENÍ SEVER	6. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			VV	NV	OV	LNV	TNV										

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 5.5 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2032

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 5.5A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2032 - VÝHLED SE ZÁMĚREM

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	MOSTNÍ 1	5. Silnice II. a III. třídy	14900	1460	13440	902	558	13564	1268	12296	784	484	1336	192	1144	118	74
2	TŘÍDA LEGÍ	6. Místní komunikace	3100	130	2970	130	0	2924	121	2803	121	0	176	9	167	9	0
3	TŘEBÍZSKÉHO	6. Místní komunikace	9500	330	9170	315	15	8967	307	8660	294	13	533	23	510	21	2
4	MOSTNÍ 2	5. Silnice II. a III. třídy	24200	1660	22540	1033	627	22165	1476	20689	920	556	2035	184	1851	113	71
5	ERBENOVA	6. Místní komunikace	4800	80	4720	76	4	4540	75	4465	71	4	260	5	255	5	0
6	MOSTNÍ 3	5. Silnice II. a III. třídy	21500	1450	20050	896	554	19696	1288	18408	796	492	1804	162	1642	100	62
7	MOSTNÍ 4	5. Silnice II. a III. třídy	21300	1470	19830	912	558	19510	1306	18204	811	495	1790	164	1626	101	63
8	PODŘIPSKÁ	5. Silnice II. a III. třídy	10600	1150	9450	599	551	9624	992	8632	518	474	976	158	818	81	77
9	S.K.NEUMANNA	5. Silnice II. a III. třídy	11800	410	11390	372	38	10874	373	10501	339	34	926	37	889	33	4
10	JODLOVA 1	6. Místní komunikace	10000	940	9060	810	130	9418	874	8544	756	118	582	66	516	54	12
11	JODLOVA 2	6. Místní komunikace	10000	940	9060	810	130	9418	874	8544	756	118	582	66	516	54	12
12	ŽIŽKOVA 1	6. Místní komunikace	6150	600	5550	573	27	5784	560	5224	535	25	366	40	326	38	2
13	VANÍČKOVA	6. Místní komunikace	1800	120	1680	120	0	1706	112	1594	112	0	94	8	86	8	0
14	ŽIŽKOVA 2	6. Místní komunikace	4300	480	3820	458	22	4028	448	3580	428	20	272	32	240	30	2
15	HAVLÍČKOVA 1	6. Místní komunikace	3400	360	3040	295	65	3210	334	2876	275	59	190	26	164	20	6
16	HAVLÍČKOVA 2	6. Místní komunikace	2300	200	2100	165	35	2168	186	1982	155	31	132	14	118	10	4
17	TROJANOVA 1	6. Místní komunikace	950	100	850	74	26	896	94	802	70	24	54	6	48	4	2
18	TROJANOVA 2	6. Místní komunikace	900	100	800	74	26	846	94	752	70	24	54	6	48	4	2
19	LIBUŠINA	6. Místní komunikace	700	100	600	96	4	656	94	562	90	4	44	6	38	6	0
20	K PARKOVACÍMU DOMU	6. Místní komunikace	120	120	0	120	0	112	112	0	112	0	8	8	0	8	0
21	NAPOJENÍ JIH 1	6. Místní komunikace	800	8	792	8	0	760	8	752	8	0	40	0	40	0	0
22	NAPOJENÍ JIH 2	6. Místní komunikace	300	4	296	4	0	288	4	284	4	0	12	0	12	0	0
23	NAPOJENÍ SEVER	6. Místní komunikace	700	4	696	4	0	668	4	664	4	0	32	0	32	0	0
			VV	NV	OV	LNV	TNV										

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV