

**Plán udržitelné městské
mobility města Kralupy nad
Vltavou**
2026 - 2028



Zpracovatel: Město Kralupy nad Vltavou

Obsah

1.	Úvod a rámec dokumentu	4
1.1	Účel a cíle dokumentu	4
1.2	Význam mobility pro rozvoj města.....	5
1.3	Legislativní a metodický rámec	6
1.4	Vazba na další strategické dokumenty	7
1.5	Vymezení řešeného území	7
1.6	Informace o probíhajících a připravovaných projektech spojených s dopravou.....	8
2.	Analytická část – Analýza současného stavu	14
2.1	Územní a socioekonomická analýza	14
2.1.1	Demografický vývoj.....	14
2.1.2	Urbanistická struktura města.....	19
2.2	Analýza mobility obyvatel	21
3.	Vize a cíle mobility.....	28
3.1	Vize mobility.....	29
3.2	Strategické cíle mobility	29
3.3	Měřitelné cíle	30
4.	Návrhová část	30
4.1	Veřejná doprava – opatření.....	32
4.1.1	Posílení železniční dopravy	32
4.1.2	Integrace s autobusovou dopravou	32
4.1.3	Zlepšení dostupnosti a komfortu	32
4.1.4	Udržitelnost a ekologická doprava.....	33
4.1.5	Doporučená opatření pro Kralupy nad Vltavou	33
4.2	Individuální automobilová doprava – opatření.....	33
4.2.1	Optimalizace parkování	34
4.2.2	Zlepšení dopravní infrastruktury	34
4.2.3	Multimodální integrace	34
4.2.4	Udržitelnost a omezení negativních dopadů	34
4.2.5	Doporučená opatření.....	34
4.3	Pěší doprava	35
4.3.1	Zlepšení chodníků a pěších tras.....	35
4.3.2	Propojení s veřejnou dopravou	36

4.3.3	Integrace s cyklistikou a sdílenou dopravou	36
4.3.4	Bezpečnost a komfort	36
4.3.5	Doporučená opatření.....	36
4.4	Cyklistická doprava.....	36
4.4.1	Rozvoj cyklostezek a bezpečných tras.....	37
4.4.2	Integrace s veřejnou dopravou	37
4.4.3	Bezpečnost a komfort	37
4.4.4	Podpora udržitelné dopravy	37
4.4.5	Doporučená opatření.....	38
4.5	Multimodální dopravy.....	38
4.5.1	Integrace veřejné dopravy a individuální dopravy.....	39
4.5.2	Podpora pěší a cyklistické dopravy	39
4.5.3	Inteligentní dopravní systémy.....	39
4.5.4	Udržitelnost a snížení emisí	39
4.5.5	Doporučená opatření.....	39
5.	Prostorová opatření.....	39
5.1	Zónování a regulace dopravy	40
5.2	Optimalizace parkování.....	40
5.3	Rozvoj přestupních a dopravních uzlů	40
5.4	Veřejný prostor a bezpečnost	40
5.5	Doporučená konkrétní opatření pro Kralupy	40
6.	Implementace.....	41
6.1	Fáze implementace	41
6.2	Doporučené priority pro Kralupy	42
6.3	Harmonogram realizace (návrh)	42
7.	Financování mobility	43
7.1	Městský rozpočet	43
7.2	Státní a krajské dotace	43
7.3	Evropské fondy	43
7.4	Partnerství a soukromé investice	43
7.5	Orientační rozpočet vybraných opatření	43
7.6	Prioritizace financování.....	44
8.	Monitoring a evaluace.....	44
8.1	Podíl dopravy (modal split)	44
8.1.1	Strategický směr	45
8.2	Intenzita dopravy	46

8.2.1	Charakter dopravního zatížení	46
8.2.2	Odhad intenzit dopravy (typické hodnoty)	46
8.2.3	Klíčové problémy	47
8.2.4	Strategický směr	47
8.3	Emise	47
8.3.1	Charakter emisního zatížení	48
8.3.2	Odhad struktury emisí podle dopravy	48
8.3.3	Strategický směr	49
8.4	Klimatické cíle v oblasti dopravy	49
8.4.1	Cílový stav (návrh)	50
8.4.2	Nástroje pro dosažení cílů	50
9.	Zapojení veřejnosti	50
9.1	Participace veřejnosti	50
9.1.1	Nástroje participace	50
9.1.2	Návrh struktury dotazníku	51
9.1.3	Harmonogram participace (2027–2028)	52
9.1.4	Strategický přístup	52
10.	Závěr	53
10.1	Hlavní přínosy	53
10.1.1	Přínosy pro město a jeho obyvatele	53
10.1.2	Směřování do budoucna	54
10.1.3	Důraz na spolupráci s veřejností	54
10.1.4	Závěrečné sdělení	54
11.	Použité zdroje	55

1. Úvod a rámec dokumentu

1.1 Účel a cíle dokumentu

Účelem dokumentu **Plán udržitelné městské mobility města Kralupy nad Vltavou** je vytvořit strategický rámec pro dlouhodobý rozvoj dopravy a mobility ve městě. Dokument stanovuje hlavní směřování dopravního systému s cílem zajistit jeho efektivní fungování, dostupnost a udržitelnost při současném zohlednění potřeb obyvatel, ekonomického rozvoje a ochrany životního prostředí.



Ilustrační obrázek

Plán městské mobility se zaměřuje na komplexní řešení dopravního systému a integruje různé druhy dopravy, zejména veřejnou dopravu, individuální automobilovou dopravu, cyklistickou a pěší dopravu. Důraz je kladen na podporu udržitelných forem mobility, zvyšování bezpečnosti dopravy a zlepšování kvality veřejného prostoru.

Hlavním účelem dokumentu je identifikovat současné problémy dopravního systému, definovat dlouhodobou vizi mobility a navrhnout konkrétní opatření vedoucí ke zlepšení dopravní situace ve městě. Dokument zároveň vytváří podklad pro rozhodování samosprávy, plánování investic do dopravní infrastruktury a koordinaci dopravních projektů.

Mezi hlavní cíle plánu městské mobility patří zejména:

- zlepšení dostupnosti a kvality dopravního systému pro obyvatele i návštěvníky města,
- zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu,
- podpora udržitelných způsobů dopravy, zejména veřejné, cyklistické a pěší dopravy,
- snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a kvalitu života obyvatel,
- efektivní řízení individuální automobilové dopravy a parkování,
- zajištění dlouhodobě udržitelného rozvoje mobility ve městě.

Plán městské mobility představuje koncepční dokument, který slouží jako podklad pro další strategické a plánovací dokumenty města a zároveň vytváří rámec pro realizaci konkrétních dopravních opatření a projektů.

1.2 Význam mobility pro rozvoj města

Mobilita obyvatel je klíčovým faktorem pro **ekonomický, sociální i prostorový rozvoj města**. Ve městě Kralupy nad Vltavou, které má charakter **suburbánního města v zázemí Prahy**, ovlivňuje každodenní dojíždka za prací, školou a službami nejen životní styl obyvatel, ale také celkovou funkčnost městské infrastruktury.

1. Ekonomický význam

- **Podpora dojíždky do Prahy** umožňuje obyvatelům města využívat širší pracovní trh, což zvyšuje příjmy domácností a stabilitu lokální ekonomiky.
- **Dopravní dostupnost** přitahuje nové obyvatele a investory, čímž podporuje rozvoj rezidenčních a komerčních projektů.

2. Sociální význam

- Kvalitní mobilita zajišťuje **přístup ke školám, zdravotnickým zařízením a veřejným službám**, což zvyšuje kvalitu života obyvatel.
- Efektivní dopravní systémy podporují **sociální inkluzi**, protože umožňují pohyb nejen vlastními auty, ale i pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou.

3. Urbanistický a prostorový význam

- **Dopravní uzly** (např. železniční stanice, terminál MHD, P+R parkoviště) formují strukturu města a jeho rozvojové plochy.

- Dobře plánovaná mobilita umožňuje **snižovat přetížení centra**, optimalizovat parkování a podporovat **udržitelnou městskou dopravu** (cyklo a pěší doprava).

4. Ekologický a environmentální význam

- Efektivní a multimodální dopravní systémy snižují **emise z individuální automobilové dopravy**, přispívají k lepší kvalitě ovzduší a zdravějšímu životnímu prostředí.
- Podpora veřejné dopravy, cyklostezek a pěších tras přispívá k **udržitelnému rozvoji města**.

Mobilita je pro Kralupy nad Vltavou nejen praktickou potřebou pro každodenní život, ale i strategickým nástrojem rozvoje. Efektivní a udržitelná doprava podporuje **ekonomickou prosperitu, kvalitu života, urbanistický růst a environmentální udržitelnost** města.

1.3 Legislativní a metodický rámec

Zpracování plánu udržitelné městské mobility vychází z evropských, národních a regionálních strategických dokumentů, které definují principy udržitelného rozvoje dopravy a plánování mobility ve městech. Dokument je zpracován v souladu s metodickými doporučeními Evropské unie a respektuje platnou legislativu České republiky v oblasti dopravy, územního plánování a ochrany životního prostředí.

Na evropské úrovni je koncept plánování městské mobility podporován zejména institucí European Commission, která vytvořila metodické pokyny pro zpracování plánů udržitelné městské mobility. Tyto dokumenty zdůrazňují integrovaný přístup k plánování dopravy, zapojení veřejnosti do rozhodovacích procesů a podporu environmentálně šetrných forem dopravy.

Na národní úrovni vychází plán mobility především ze strategických dokumentů státu, které definují dlouhodobý rozvoj dopravního systému. Mezi klíčové dokumenty patří například Dopravní politika České republiky a Strategie regionálního rozvoje České republiky. Tyto dokumenty stanovují priority rozvoje dopravní infrastruktury, podporu udržitelných druhů dopravy a zvyšování bezpečnosti dopravního systému.

Důležitou roli hraje také legislativa upravující oblast územního plánování a dopravy, zejména Stavební zákon, který stanovuje základní rámec pro plánování rozvoje území a infrastruktury, a Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících, který upravuje organizaci a zajištění veřejné dopravy.

Při zpracování dokumentu byly rovněž využity metodické materiály připravené institucemi státní správy, zejména Ministerstvo dopravy České republiky, které vydalo metodické pokyny pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility v českém prostředí.

Legislativní a metodický rámec tak vytváří základní strukturu a principy pro zpracování plánu mobility a zajišťuje, aby navrhovaná opatření byla v souladu s dlouhodobými strategickými cíli rozvoje dopravy a udržitelného rozvoje území.

1.4 Vazba na další strategické dokumenty

Plán udržitelné městské mobility (SUMP) je koncepčním dokumentem, který úzce navazuje na stávající strategické dokumenty města a doplňuje je o komplexní přístup k plánování dopravy a mobility. Zajišťuje koordinaci mezi jednotlivými plány a programy města a vytváří rámec pro integrovaný rozvoj dopravy ve všech dopravních módech.

Mezi klíčové strategické dokumenty, na které plán mobility navazuje, patří:

- **Územní plán města** – vymezuje rozvojové plochy, dopravní koridory a veřejný prostor, čímž poskytuje základní rámec pro plánování dopravní infrastruktury a integraci jednotlivých druhů dopravy.
- **Strategický plán města** – stanovuje dlouhodobé cíle města v oblasti rozvoje ekonomiky, životního prostředí, bydlení a veřejných služeb. Plán mobility přispívá k naplnění těchto cílů prostřednictvím zlepšení dostupnosti a kvality dopravní obsluhy.
- **Plány a koncepce sektorových oblastí:**
 - Koncepce parkovacího systému na území města
 - Generel cyklistické dopravy
 - Plán dopravní obslužnosti centra města
- **Regionální strategické dokumenty** – například Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje, Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje.

Díky propojení s těmito dokumenty je plán městské mobility nejen nástrojem pro koordinaci dopravních projektů a opatření, ale také zajišťuje **soulad rozvoje dopravy s územním plánováním a s dlouhodobou strategií města**. Toto propojení umožňuje efektivní plánování investic, podporu udržitelných forem dopravy a zároveň naplňuje cíle města v oblasti bezpečnosti, dostupnosti a kvality života obyvatel.

1.5 Vymezení řešeného území

Řešené území plánu udržitelné městské mobility zahrnuje celé katastrální území města a jeho bezprostřední zázemí, které je významně ovlivněno denní dojížděnkou obyvatel a dopravními toky směrem k městu a do okolí. Vymezení území bylo provedeno s ohledem na dopravní vazby, existující infrastrukturu a územní plán města, tak aby plán mobility reflektoval skutečné potřeby obyvatel a uživatelů dopravního systému.

Hlavním kritériem pro stanovení hranic území je **dopravní obslužnost**, tedy oblast, kterou obyvatelé města pravidelně využívají pro práci, školu, služby a volnočasové aktivity. Zahrnuje proto nejen samotné město, ale i přilehlé obce, se kterými jsou propojeny významné silniční, cyklistické a pěší trasy a linky veřejné dopravy.

Vymezené území umožňuje komplexní pohled na dopravní systém, zahrnuje:

- **všechny hlavní silniční a železniční komunikace** sloužící městu,
- **hlavní trasy veřejné dopravy**, včetně příměstských spojů,

- **cyklistickou a pěší infrastrukturu**, která propojuje centrum města s přilehlými částmi a okolními obcemi,
- **zásadní body parkování a přestupní uzly**, které ovlivňují dopravní chování obyvatel.

Takto vymezené území poskytuje nezbytný rámec pro analýzu mobility, identifikaci problémů a návrh opatření v rámci plánu udržitelné městské mobility. Umožňuje rovněž efektivní koordinaci s ostatními strategickými dokumenty města a zajišťuje, že navrhovaná opatření budou realizovatelná a odpovídající reálným potřebám dopravy v městském i příměstském prostoru.



Ilustrační obrázek

1.6 Informace o probíhajících a připravovaných projektech spojených s dopravou

Následující kapitola předkládá přehled investičních projektů probíhajících a plánovaných v rámci řešeného území. Jedná se o projekty dopravní infrastruktury (silniční síť, parkovací infrastruktura, opatření pro bezpečnost dopravy cyklistickou i pěší dopravu).

Rekonstrukce náměstí Jaroslava Seiferta v Kralupech nad Vltavou - předmětem projektu je revitalizace veřejného prostranství ve městě Kralupy nad Vltavou se zaměřením na rozvoj zelené infrastruktury, posílení ochrany přírody a podporu biologické rozmanitosti v urbanizovaném prostředí. Projekt se týká hlavního veřejného prostoru ve východní části

města. Navrhovaná opatření představují komplexní obnovu parkového náměstí z roku 1974, které je obyvateli dlouhodobě využíváno především k odpočinku a rekreaci.

Veřejné prostranství podél ulice Mostní - předmětem projektu je rekonstrukce veřejného prostranství mezi ulicí Mostní a parkem Jaroslava Seiferta. Hlavním cílem je zvýšení bezpečnosti a komfortu chodců při překonávání frekventované komunikace a parkoviště mezi parkovým náměstím a autobusovou zastávkou. Součástí projektu je rovněž zlepšení hospodaření se srážkovými vodami na ploše parkoviště.

Stávající stromořadí podél ulice Mostní je ve špatném zdravotním stavu, stromy stagnují a postupně odumírají. Navržena je jeho obnova formou nové výsadby se současnou výměnou nevhodné zeminy za strukturální substrát. Tato výsadba bude představovat iniciační fázi plánované aleje podél hlavního městského tahu, která bude v budoucnu dále rozvíjena v rámci navazujících projektů.

Přeložka ulice Nádražní - předmětem projektu je vybudování nové páteřní kanalizační stoky včetně napojení jednotlivých nemovitostí a zřízení uličních vpustí pro efektivní odvádění srážkových vod. Součástí je také realizace nového páteřního vodovodního řadu včetně vodovodních přípojek, které zajistí spolehlivé zásobování území pitnou vodou. Projekt dále zahrnuje kompletní obnovu povrchů komunikací, parkovacích stání a chodníků s důrazem na zvýšení bezpečnosti a komfortu všech uživatelů veřejného prostoru. V rámci řešení bude rovněž modernizováno veřejné osvětlení s cílem zlepšit viditelnost a bezpečnost v území. Nedílnou součástí projektu je i návrh a realizace nové zeleně, která přispěje ke zlepšení mikroklimatu, zvýšení estetické kvality prostoru a podpoře ekologické stability území.

Oprava komunikace Třebízského – předmětem projektu je výměna stávajícího asfaltového povrchu komunikace, který je v současnosti ve zhoršeném technickém stavu a nevyhovuje požadavkům na bezpečný a komfortní provoz. Součástí prací bude odstranění stávajících poškozených vrstev a realizace nového konstrukčního souvrství vozovky včetně kvalitního asfaltového povrchu. Zároveň dojde k opravě a částečné rekonstrukci systému dešťové kanalizace, která zajistí efektivní odvod srážkových vod z komunikace. Opatření přispějí ke zvýšení životnosti vozovky, zlepšení odvodnění území a celkovému zvýšení bezpečnosti a funkčnosti dopravní infrastruktury.

Rekonstrukce komunikace J. Palacha – předmětem projektu je kompletní rekonstrukce komunikace včetně sanace a úpravy podkladních vrstev, které zajistí její dlouhodobou stabilitu a odolnost vůči dopravní zátěži. Součástí řešení je také nové uspořádání dopravy v klidu formou vybudování parkovacích stání, která budou odpovídat současným potřebám území. Projekt dále zahrnuje výstavbu nových chodníků s důrazem na bezpečný a bezbariérový pohyb chodců. V rámci rekonstrukce bude instalováno moderní veřejné osvětlení, které přispěje ke zvýšení bezpečnosti a komfortu užívání prostoru ve večerních a nočních hodinách. Nedílnou součástí projektu je rovněž úprava a doplnění zeleně, která zlepší estetickou hodnotu území, podpoří jeho ekologickou funkci a přispěje ke zlepšení mikroklimatických podmínek.

Bezbariérový chodník v ulici V Pískovně – předmětem projektu je vybudování nového bezbariérového chodníku v lokalitě, kde v současnosti chodník zcela chybí. Navržené řešení zajistí bezpečný a komfortní pohyb chodců, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, rodičů s kočárky či seniorů. Součástí projektu je také realizace veřejného

osvětlení, které zlepší viditelnost a zvýší bezpečnost v území zejména v nočních hodinách. Zároveň bude řešeno odvodnění stávající komunikace a nově vybudovaného chodníku, a to tak, aby bylo zajištěno efektivní odvádění srážkových vod a předcházeno jejich hromadění na povrchu. Navrhovaná opatření přispějí ke zvýšení dopravní bezpečnosti, komfortu uživatelů a celkové funkčnosti veřejného prostoru.

Výstavba chodníku v lokalitě Na Hrázi - předmětem projektu je vybudování nového bezbariérového chodníku v lokalitě, kde dosud není zajištěna odpovídající infrastruktura pro pěší. Navržené řešení umožní bezpečný a plynulý pohyb chodců, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, a přispěje ke zvýšení celkové prostupnosti území. Součástí projektu je rovněž realizace veřejného osvětlení, které zajistí dostatečné osvětlení komunikace i chodníku a tím zvýší bezpečnost a komfort užívání prostoru v nočních a zhoršených světelných podmínkách. Dále bude řešeno odvodnění stávající komunikace i nově budovaného chodníku, a to prostřednictvím vhodných technických opatření zajišťujících efektivní odvod srážkových vod. Tím dojde k eliminaci rizika vzniku kaluží, zlepšení stavu povrchů a prodloužení jejich životnosti. Realizace projektu povede ke zvýšení bezpečnosti dopravy, zkvalitnění veřejného prostoru a zlepšení podmínek pro každodenní pohyb obyvatel.

Parkovací stání v ul. Hybešova – předmětem projektu je vybudování nových parkovacích stání, která budou kapacitně i dispozičně odpovídat současným potřebám území a přispějí ke zlepšení organizace dopravy v klidu. Součástí návrhu je také řešení bezpečného pohybu chodců prostřednictvím navazujících přechodů pro chodce, které zajistí bezbariérové a přehledné propojení parkovacích ploch se stávajícím chodníkem. Přechody budou navrženy s důrazem na bezpečnost, dostatečnou viditelnost a komfort uživatelů, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Realizace projektu povede ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, lepší organizaci dopravy a celkovému zkvalitnění veřejného prostoru.

Rekonstrukce mostku v ulici Hennigsdorfská – předmětem projektu je demolice stávajícího mostního objektu a výstavba nového mostku včetně nezbytných přeložek inženýrských sítí. Na tuto stavbu navazuje realizace chodníků a parkovacích stání, které zajistí bezpečné a funkční dopravní napojení území a zlepší podmínky pro pěší i dopravu v klidu

Nový silniční most přes Vltavu - předmětem projektu je výstavba nového silničního mostu přes řeku Vltavu, který bude klíčovým prvkem dopravní infrastruktury města Kralupy nad Vltavou. Most bude napojen na plánovaný obchvat města a současně na místní komunikace v lokalitách Ke Kocandě a u dýhárný. Realizace mostu zajistí zlepšení dopravní dostupnosti území, odvede část tranzitní dopravy mimo centrum města a přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. Projekt tak představuje strategickou investici s významným dopadem na celkové dopravní uspořádání a rozvoj města.

Okružní křižovatka v ulici Přemyslova a Lidové nám. - předmětem projektu je výstavba okružní křižovatky v prostoru ulic Přemyslova a Lidové náměstí, realizovaná ve spolupráci se Středočeským krajem. Cílem je zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu v této dopravně zatížené lokalitě. Součástí projektu je komplexní úprava navazující dopravní infrastruktury, včetně vybudování nových parkovacích stání, která přispějí k lepší organizaci dopravy v klidu. Dále budou realizovány nové chodníky s důrazem na bezpečný a bezbariérový pohyb chodců. Projekt zahrnuje také instalaci moderního veřejného osvětlení, které zvýší

bezpečnost a komfort užívání prostoru v nočních hodinách. Nedílnou součástí je i doplnění a úprava zeleně, která zlepší estetickou hodnotu území, podpoří jeho ekologickou funkci a přispěje ke zlepšení mikroklimatických podmínek. Realizace projektu povede ke zkvalitnění dopravního řešení, zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu a celkovému zlepšení veřejného prostoru v dané lokalitě.

Komunikace Zeměchy – předmětem projektu je vybudování nové komunikace zajišťující dopravní napojení rozvojové lokality. Komunikace bude navržena s ohledem na bezpečný a plynulý provoz všech účastníků dopravy a bude odpovídat současným technickým a kapacitním požadavkům. Součástí projektu je realizace chodníku, který zajistí bezpečný a komfortní pohyb chodců v území, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Dále bude instalováno veřejné osvětlení, které přispěje ke zvýšení bezpečnosti a uživatelského komfortu zejména v nočních hodinách. Projekt tak zajistí kvalitní dopravní obslužnost nové lokality a vytvoří základní infrastrukturu pro její další rozvoj.

Výstavba komunikace V Luhu – předmětem projektu je výstavba nové obslužné komunikace, která zajistí dopravní přístup a obslužnost daného území. Komunikace bude navržena s důrazem na bezpečný a plynulý provoz a bude odpovídat aktuálním technickým normám. Součástí projektu je také vytvoření parkovací plochy pro občany, která přispěje ke zlepšení situace v oblasti dopravy v klidu a zvýší dostupnost parkovacích míst v lokalitě. Navrhovaná opatření povedou ke zkvalitnění dopravní infrastruktury, zvýšení komfortu obyvatel a celkovému zlepšení funkčnosti veřejného prostoru.

Rekonstrukce komunikace v ul. J. Janury – předmětem projektu je obnova povrchů chodníků, které budou nově upraveny tak, aby splňovaly požadavky na bezpečný, komfortní a bezbariérový pohyb chodců. Součástí projektu je rovněž modernizace veřejného osvětlení, která zajistí dostatečné osvětlení prostoru, zvýší bezpečnost a zlepší podmínky pro jeho užívání v nočních hodinách. Nedílnou součástí je také úprava a doplnění zeleně, která přispěje ke zvýšení estetické kvality prostředí, zlepšení mikroklimatu a podpoře ekologické stability území.

Rekonstrukce místní komunikace v ul. V Sadech - předmětem projektu je rekonstrukce povrchů komunikace, která zahrnuje obnovu stávajících konstrukčních vrstev a realizaci nového povrchu s cílem zvýšit bezpečnost, komfort a životnost dopravní infrastruktury. Součástí projektu je také modernizace veřejného osvětlení, která zajistí kvalitní a rovnoměrné osvětlení komunikace. Tím dojde ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu i pohybu chodců, zejména v nočních hodinách a za snížené viditelnosti. Navrhovaná opatření přispějí ke zkvalitnění technického stavu komunikace, zlepšení dopravních podmínek a celkové funkčnosti veřejného prostoru.

Komunikace a nová parkovací místa na Purkyňově náměstí – předmětem projektu je rekonstrukce komunikace, která zahrnuje obnovu konstrukčních vrstev a realizaci nového povrchu s cílem zajistit bezpečný, plynulý a komfortní provoz. Součástí projektu je také úprava a rekonstrukce parkovacích stání, která budou nově uspořádána s ohledem na efektivní využití prostoru a současné potřeby dopravy v klidu. Realizace projektu povede ke zlepšení technického stavu dopravní infrastruktury, zvýšení bezpečnosti provozu a celkovému zkvalitnění veřejného prostoru.

Nová parkovací stání v ulici Kaplířova a Prokopova – předmětem projektu je výstavba nové parkovací plochy včetně navazující obslužné komunikace, která zajistí bezpečný a plynulý přístup k parkovacím stáním. Součástí projektu je realizace veřejného osvětlení, které zvýší bezpečnost a komfort užívání prostoru zejména v nočních hodinách. Dále bude vybudován bezbariérový chodník, umožňující bezpečný pohyb chodců, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Nedílnou součástí projektu je také návrh a realizace zeleně, která přispěje ke zlepšení estetické kvality území, podpoře ekologické stability a zlepšení mikroklimatických

Chodník k vlakovému nádraží Zeměchy – předmětem projektu je vybudování nového bezbariérového chodníku propojujícího novou obytnou výstavbu v lokalitě Zeměchy s železniční stanicí. Navržené řešení zajistí bezpečný, přímý a komfortní pohyb chodců, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, seniorů či rodičů s kočárky. Chodník bude navržen v souladu s platnými normami na bezbariérové užívání staveb a bude zohledňovat zvýšené nároky na bezpečnost v blízkosti dopravní infrastruktury. Projekt tak přispěje ke zlepšení pěší dostupnosti železniční dopravy, podpoří udržitelnou mobilitu a zvýší kvalitu života obyvatel v dané lokalitě.

Parkovací dům u nádraží P+R - cílem projektu je podpora využívání veřejné dopravy a její zatraktivnění prostřednictvím vybudování parkovacího domu typu P+R s kapacitou přibližně 230 parkovacích stání pro osobní automobily a 50 stání pro jízdní kola. Parkovací dům s dostatečnou kapacitou pro parkování motorových i nemotorových vozidel umožní efektivní a bezproblémovou kombinaci individuální automobilové dopravy s železniční a autobusovou dopravou, čímž přispěje ke snížení dopravní zátěže v centru města a ke zlepšení dopravní obslužnosti území.

Cyklotrasa Lobeček III. – předmětem projektu je vybudování nové cyklotrasy vedoucí od městského koupaliště v ulici Vltavská směrem do Veltrus, s napojením na oblast u Miřejovického mostu. Trasa bude navržena tak, aby zajistila bezpečný a komfortní pohyb cyklistů i dalších uživatelů, včetně chodců v případě sdílených úseků. Projekt přispěje ke zlepšení prostupnosti území a podpoře bezmotorové dopravy mezi Kralupy nad Vltavou a Veltrusy. Cyklotrasa zároveň nabídne atraktivní rekreační spojení podél řeky Vltavy a podpoří aktivní trávení volného času. Navrhované řešení bude klást důraz na bezpečnost, návaznost na stávající dopravní infrastrukturu a začlenění trasy do okolní krajiny s ohledem na její přírodní hodnoty.

Cyklostezka Mikovice – Otvovice - předmětem projektu je vybudování nové cyklostezky propojující ulici U Křížku v Kralupech nad Vltavou s Obecním úřadem v Otvovicích. Navržená trasa zajistí bezpečné a plynulé spojení pro cyklisty i další uživatele bezmotorové dopravy mezi oběma obcemi. Projekt přispěje ke zlepšení dopravní dostupnosti území, podpoře každodenní dojíždky za prací, službami i vzděláním a zároveň nabídne kvalitní infrastrukturu pro rekreační využití. Cyklostezka bude navržena s důrazem na bezpečnost, přehlednost a návaznost na stávající dopravní síť. Realizace projektu podpoří rozvoj udržitelné mobility, snížení dopravní zátěže a zlepšení kvality životního prostředí v regionu.

Cyklostezka Kralupy – Olovnice - předmětem projektu je vybudování nové cyklostezky vedoucí z lokality Na Cikánce okolo rybníka v Zeměchách směrem k obci Olovnice. Navržená trasa zajistí bezpečné a komfortní propojení pro cyklisty i další uživatele bezmotorové dopravy. Cyklostezka bude vedena s ohledem na okolní krajinu a přírodní hodnoty území a nabídne nejen dopravní, ale i rekreační využití. Projekt přispěje ke zlepšení prostupnosti území mezi Kralupy nad Vltavou a Olovnici a podpoří rozvoj šetrných forem dopravy. Realizace projektu povede ke zvýšení bezpečnosti cyklistů, snížení závislosti na automobilové dopravě a ke zlepšení kvality života obyvatel v širším regionu.

Cyklostezka Velvary – Nelahozeves – Kralupy - cílem projektu je vybudování souvislé, bezpečné a kapacitně vyhovující cyklostezky v trase Velvary – Nelahozeves – Kralupy nad Vltavou. Navržená trasa zajistí kvalitní a bezpečné dopravní propojení mezi dotčenými obcemi a umožní plynulý pohyb cyklistů mimo frekventované silniční komunikace. Projekt je zaměřen na vytvoření infrastruktury, která bude sloužit jak pro každodenní dojíždku za prací, školou či službami, tak i pro rekreační a volnočasové aktivity. Důraz bude kladen na bezpečnost, přehlednost a návaznost na stávající dopravní síť. Realizace projektu přispěje k podpoře udržitelné mobility, snížení dopravní zátěže a zlepšení kvality životního prostředí v regionu, zároveň zvýší atraktivitu území pro obyvatele i návštěvníky.

Cyklostezka Růžové údolí – předmětem projektu je vybudování cyklostezky navazující na městský okruh v oblasti Masnerovy stezky. Trasa bude dále pokračovat přes lokalitu Růžové údolí a bude napojena na stávající cyklostezku Kralupy – Olovnice. Navržené řešení zajistí bezpečné a plynulé propojení jednotlivých částí města i navazujících území a podpoří rozvoj cyklistické dopravy jako alternativy k automobilové dopravě. Cyklostezka bude sloužit jak pro každodenní dojíždku, tak pro rekreační využití. Projekt přispěje ke zvýšení prostupnosti území, zlepšení dopravní infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a ke zvýšení kvality života obyvatel i atraktivitu města.

Oprava mostku u Minické nádrže - předmětem projektu je výměna stávajících propustků na Turském potoce, které jsou ve nevyhovujícím technickém stavu a neplní plně svou funkci. Navržená opatření zajistí bezpečné a kapacitně odpovídající převedení vodního toku pod komunikací. Součástí projektu je rovněž rekonstrukce dotčené komunikace, včetně obnovy konstrukčních vrstev a povrchu, které budou realizovány v návaznosti na stavební zásahy do propustků. Realizace projektu přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zlepšení odtokových poměrů v území a celkové stabilitě dopravní infrastruktury.

Rekonstrukce ulice Žižkova – předmětem projektu je rekonstrukce komunikace spočívající ve výměně stávajících povrchů, které jsou v nevyhovujícím technickém stavu. Součástí prací bude odstranění poškozených vrstev a realizace nového konstrukčního souvrství vozovky s kvalitním povrchem. Navržená opatření zajistí zvýšení bezpečnosti a komfortu silničního provozu, prodloužení životnosti komunikace a zlepšení celkového technického stavu dopravní infrastruktury v dané lokalitě.

Rekonstrukce komunikace Trojanova – předmětem projektu je rekonstrukce komunikace spočívající ve výměně stávajících povrchů, které jsou v nevyhovujícím technickém stavu. Součástí prací bude odstranění poškozených vrstev a realizace nového konstrukčního souvrství vozovky s kvalitním povrchem. Projekt dále zahrnuje modernizaci veřejného osvětlení, která zajistí dostatečné a rovnoměrné osvětlení komunikace. Tím dojde ke zvýšení

bezpečnosti silničního provozu i pohybu chodců, zejména v nočních hodinách a za snížené viditelnosti. Navrhovaná opatření přispějí ke zkvalitnění dopravní infrastruktury, zlepšení technického stavu komunikace a zvýšení celkové bezpečnosti a komfortu uživatelů.

Úpravy prostoru před KD Vltava – cílem projektu je komplexní zkvalitnění městského veřejného prostoru se zaměřením na prostor před vstupem do kulturního domu a městského kina, včetně navazující komunikace a přilehlého pásu zeleně. Navržená úprava usiluje o vytvoření kvalitního, esteticky hodnotného a funkčního prostředí pro každodenní pohyb i pobyt obyvatel. Součástí projektu je realizace nové výsadby zeleně a celková revitalizace přilehlých ploch s důrazem na zvýšení ekologické stability a zlepšení mikroklimatických podmínek v území. Návrh řešení vychází z požadavku na výrazné posílení funkcí modrozelené infrastruktury (MZI) podél komunikace v ulici Mostní, zejména v oblasti hospodaření se srážkovými vodami, zadržování vody v krajině a snižování tepelných ostrovů. Realizace projektu přispěje ke zvýšení kvality veřejného prostoru, podpoře udržitelného rozvoje města a zlepšení podmínek pro život jeho obyvatel.

2. Analytická část – Analýza současného stavu

2.1 Územní a socioekonomická analýza

2.1.1 Demografický vývoj

Historický demografický vývoj - původně šlo o malou obec, která se začala výrazně rozvíjet až v 19. století. Rozvoj železnice od roku 1851, vznik průmyslových podniků (např. rafinerie, strojírna), příliv nových obyvatel do města. Díky tomu obec rychle rostla a roku 1902 získala statut města.

Na přelomu 19. a 20. století pokračoval dynamický populační růst města, který byl úzce spojen s dalším rozvojem průmyslu a dopravní infrastruktury. Kralupy nad Vltavou se postupně staly významným průmyslovým a dopravním uzlem regionu, což vedlo k dalšímu přílivu pracovních sil a rozšiřování zástavby.

Významný zlom nastal po druhé světové válce, kdy došlo k dalšímu rozvoji průmyslové výroby, zejména v oblasti chemického průmyslu a strojírenství. V období socialismu (zejména v 60.–80. letech 20. století) zaznamenalo město výrazný nárůst počtu obyvatel v souvislosti s výstavbou sídlišť a rozšiřováním průmyslových podniků. Tento rozvoj vedl k proměně původně menšího města v významné regionální centrum s rostoucími nároky na infrastrukturu a občanskou vybavenost.

Po roce 1989 došlo k transformaci ekonomiky a restrukturalizaci průmyslu, což se promítlo i do demografického vývoje. Tempo růstu se zpomalilo a vývoj počtu obyvatel se postupně

stabilizoval. V některých obdobích byl zaznamenán i mírný pokles, který souvisel s celkovými demografickými trendy v České republice, zejména s poklesem porodnosti a změnami migračního chování obyvatel.

V posledních desetiletích je demografický vývoj města ovlivněn především jeho polohou v zázemí Prahy. Díky dobré dopravní dostupnosti se Kralupy nad Vltavou stávají atraktivním místem pro bydlení, což přináší nové obyvatele, zejména mladší rodiny. Tento faktor částečně vyvažuje negativní přirozený přírůstek a přispívá ke stabilizaci počtu obyvatel.

Celkově lze historický demografický vývoj Kralup nad Vltavou charakterizovat jako přechod od malé obce k průmyslovému městu s výrazným růstem ve 20. století a následnou stabilizací v období po roce 1989, s významným vlivem suburbanizačních procesů v posledních letech.



Ilustrační obrázek

Současná demografická situace města Kralupy nad Vltavou je charakteristická relativně stabilním počtem obyvatel, který se pohybuje přibližně kolem 19 tisíc. Město tak patří mezi středně velká sídla ve Středočeském kraji a plní důležitou roli lokálního centra s vazbou na širší pražskou metropolitní oblast.

Významným rysem je silná vazba na hlavní město Prahu, která se projevuje zejména vysokým podílem obyvatel dojíždějících za prací, vzděláním a službami. Díky dobré dopravní dostupnosti (železniční i silniční) jsou Kralupy nad Vltavou součástí každodenního funkčního zázemí Prahy, což zásadně ovlivňuje demografické chování obyvatel.

Současný demografický vývoj je výrazně determinován migračními procesy. Přirozený přírůstek obyvatelstva je dlouhodobě nízký nebo záporný, a proto je celkový vývoj počtu obyvatel závislý především na stěhování. Město zaznamenává jak příchody nových obyvatel, často mladších domácností hledajících dostupnější bydlení mimo Prahu, tak i odchody, zejména do nově vznikajících suburbanizačních lokalit v širším okolí.

Suburbanizace v zázemí Prahy představuje jeden z klíčových faktorů ovlivňujících demografickou dynamiku města. Zatímco v minulosti byly Kralupy nad Vltavou cílovou destinací pro přistěhování, v současnosti částečně konkurují menším obcím v okolí, které nabízejí individuální bydlení. Tento trend může vést k odlivu části obyvatel, zejména rodin s dětmi.

Na druhé straně rozvoj bytové výstavby, revitalizace veřejných prostor a zlepšování občanské vybavenosti přispívají ke zvyšování atraktivity města. Nabídka služeb, školských zařízení, zdravotní péče a volnočasových aktivit hraje významnou roli při stabilizaci obyvatelstva a přilákání nových rezidentů.

Z hlediska věkové struktury je patrný trend postupného stárnutí populace, což odpovídá celorepublikovému vývoji. Roste podíl seniorů, zatímco podíl dětské složky populace stagnuje nebo mírně klesá. Tento vývoj klade zvýšené nároky na plánování sociálních a zdravotních služeb, ale také na adaptaci veřejného prostoru a bydlení.

Celkově lze současnou demografickou situaci Kralup nad Vltavou charakterizovat jako stabilizovanou, avšak citlivou na migrační vývoj, suburbanizační tlaky a kvalitu místního prostředí. Budoucí vývoj bude do značné míry záviset na schopnosti města udržet a dále rozvíjet svou atraktivitu pro různé skupiny obyvatel.

Hlavní demografické trendy města

Mírný dlouhodobý růst populace – město postupně roste.

Negativní přirozený přírůstek - úmrtí bývá více než narození.

Pozitivní migrační saldo - přistěhování převyšuje vystěhování.

*Vliv metropolitního regionu Prahy - město je součástí širšího **pražského dojížděkového regionu**.*

Hlavní demografické trendy města

Mírný dlouhodobý růst populace

Město postupně roste.



Negativní přirozený přírůstek

Úmrtí více než narození



Pozitivní migrační saldo

Přistěhování převyšuje vystěhování



Vliv metropolitního regionu Prahy

Součást širšího pražského dojíždkového regionu



Ilustrační obrázek

Socioekonomická charakteristika

Město Kralupy nad Vltavou má přibližně 19 000 obyvatel (k roku 2024/2025) a patří tak mezi středně velká města Středočeského kraje. V posledních letech je patrný spíše mírný růst počtu obyvatel, který souvisí především s výhodnou polohou města v zázemí hlavního města Prahy, dobrou dopravní dostupností a relativní dostupností bydlení. Tyto faktory zvyšují atraktivitu města zejména pro mladší domácnosti a rodiny.

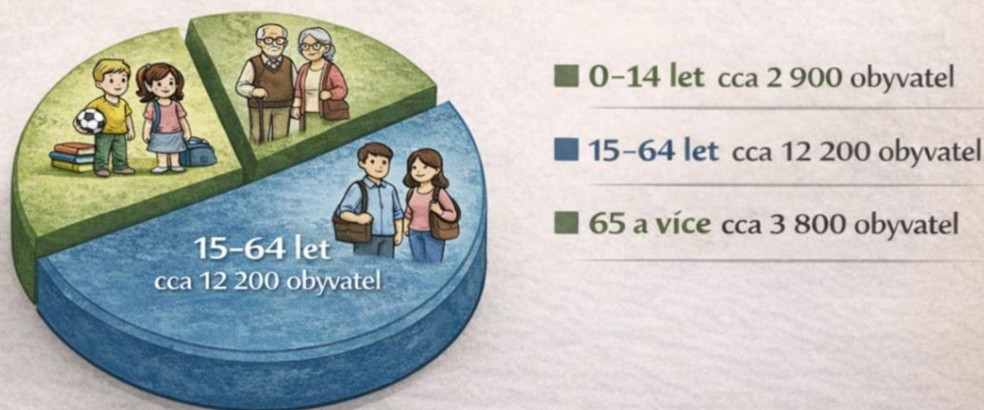
Věková struktura obyvatelstva je relativně vyrovnaná, přičemž dominantní podíl tvoří ekonomicky aktivní složka obyvatel ve věku 15–64 let, která čítá přibližně 12 200 osob. Tato skupina představuje klíčový potenciál pro místní pracovní trh i ekonomickou stabilitu města. Dětská složka ve věku 0–14 let tvoří přibližně 2 900 obyvatel, což ukazuje na stabilní, i když spíše mírný podíl mladší populace.

Postreprodukční složka obyvatel ve věku 65 a více let dosahuje přibližně 3 800 osob a její podíl postupně roste, což odpovídá celorepublikovému trendu stárnutí populace. Tento vývoj bude mít do budoucna dopady zejména na oblast zdravotních a sociálních služeb, bydlení i veřejné infrastruktury.

Celkově lze konstatovat, že demografická struktura města je relativně stabilní, avšak s postupně narůstajícím podílem seniorů. Budoucí vývoj bude ovlivněn především migrační atraktivitou města, rozvojem bytové výstavby a kvalitou veřejných služeb a prostředí.

Socioekonomická charakteristika

Město Kralupy nad Vltavou má přibližně 19 000 obyvatel (k roku 2024/2025). Počet obyvatel v posledních letech mírně roste, což souvisí zejména s jeho polohou v zázemí Prahy a atraktivitou pro bydlení. Věková struktura obyvatel je relativně vyrovnaná, s převahou ekonomicky aktivní složky.



Ilustrační obrázek

Ve městě Kralupy nad Vltavou dominuje produktivní složka obyvatelstva. I přes postupné stárnutí populace v důsledku suburbanizace je zároveň zajištěn stabilní podíl dětí, což zajišťuje demografickou rovnováhu.

Ekonomická aktivita obyvatel je poměrně vysoká – ekonomicky aktivních osob je přibližně 9–10 tisíc, z toho je zaměstnáno 8–9 tisíc osob, což znamená, že míra nezaměstnanosti ve městě je relativně nízká. Významná část obyvatel pracuje mimo město, neboť lokální pracovní trh je omezený, a Kralupy nad Vltavou tak plní částečně funkci spádového města pro bydlení a dojíždějící pracovní sílu.

Dojíždka

Dojíždění představuje klíčový prvek mobility obyvatel:

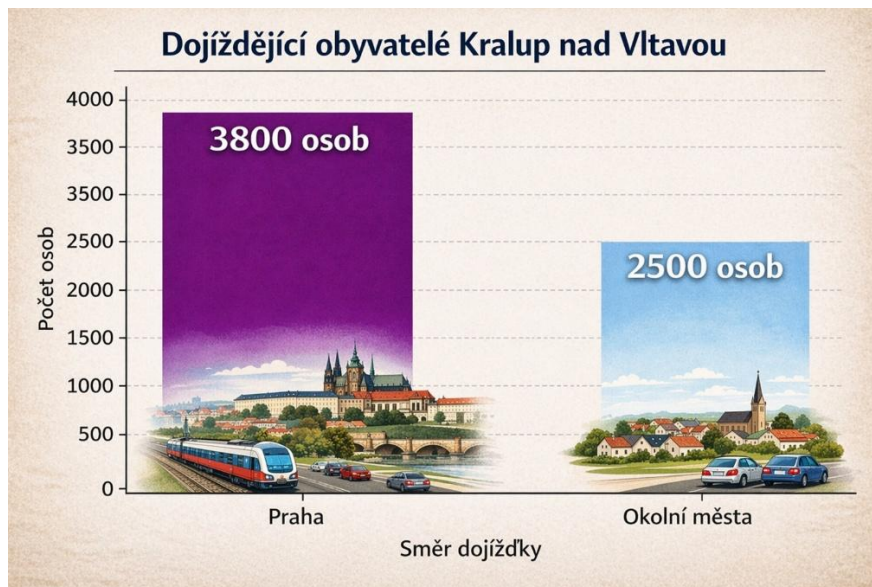
- mimo obec dojíždí přibližně **3 800 osob**
- denně dojíždí cca **2 500 osob**

Směry dojíždky

- především do **Prahy**, která je hlavním ekonomickým a vzdělávacím centrem
- dále do okolních měst, například **Neratovice** nebo **Odolena Voda**

Charakteristika dojížd'ky

- vysoký podíl denní dojížd'ky za prací a studiem
- výrazná závislost na Praze
- dojížd'ka je klíčovým faktorem ovlivňujícím dopravní zatížení a časově koncentrované špičky ve městě



Ilustrační obrázek

2.1.2 Urbanistická struktura města

Urbanistická struktura města představuje prostorové uspořádání obytných, komerčních, průmyslových a veřejných ploch, a je klíčová pro plánování dopravy a mobility. Z hlediska mobility ovlivňuje rozmístění funkcí města, intenzitu dopravních toků a způsob, jakým obyvatelé a návštěvníci využívají jednotlivé dopravní módy.

Město je tradičně členěno do několika hlavních zón:

Centrum města – centrum Kralup nad Vltavou není velké historické centrum, ale spíše menší městské centrum s praktickými službami, náměstím a blízkostí řeky. Zde se nachází například radnice, kulturní centrum, obchody, kavárny, banky a restaurace. Konají se zde také menší akce, trhy a různé kulturní programy. Uprostřed prostoru je menší parková úprava s lavičkami, která slouží k odpočinku a setkávání lidí. Dopravní systém v centru je silně zatížen individuální automobilovou dopravou a parkováním, zároveň je však podporována pěší a cyklistická doprava.

Obytné zóny – rozprostírají se kolem centra a zahrnují jak starší sídliště, tak novější rodinné zástavby. Tyto oblasti jsou často méně přístupné veřejnou dopravou a vyžadují propojení s hlavními dopravními tahy a páteřními linkami MHD.

Průmyslové a komerční zóny – v okolí Kralup nad Vltavou se nachází několik významných průmyslových a komerčních zón. Tyto oblasti jsou důležité hlavně díky dobrému napojení na železnici, silniční síť a blízkosti Prahy. Průmyslový areál rafinérie Kralupy je jednou z největších průmyslových oblastí. Nachází se na severním okraji města. Jde o velký petrochemický a chemický komplex. Hlavním podnikem je ORLEN Unipetrol, který zde provozuje rafinerii. V areálu působí také další firmy z oblasti chemického průmyslu, logistiky a technických služeb.

V okolí města se nachází také menší logistické a skladové zóny, zejména podél silnice směrem na Chvatěruby, v průmyslových areálech u železniční trati a v menších průmyslových parcích v okolních obcích.

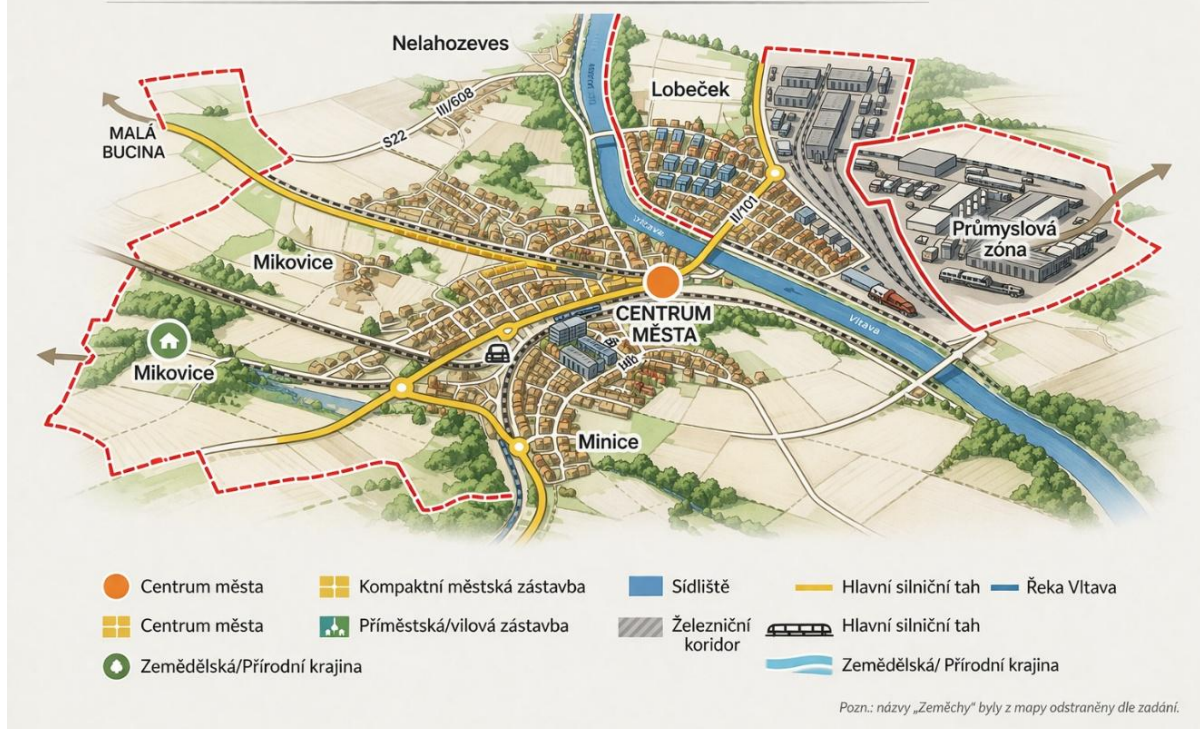
Komerční zóny města **Kralup nad Vltavou** - jsou soustředěny především v centru města a podél hlavních dopravních ulic. Nejvýznamnější komerční oblastí je okolí **Palackého náměstí**, kde se nachází obchody, banky, restaurace, kavárny a další služby pro obyvatele i návštěvníky města. Další komerční objekty a menší obchodní centra se nacházejí také v blízkosti hlavních silnic a obytných čtvrtí. Tyto zóny zahrnují například supermarkety, menší obchody, kanceláře a různé služby. Díky dobré dopravní dostupnosti a blízkosti **Praha** mají tyto komerční oblasti důležitý význam pro místní ekonomiku i každodenní život obyvatel.

Veřejné a rekreační plochy – ve městě **Kralupy nad Vltavou** se nachází několik veřejných a rekreačních ploch, které slouží k odpočinku, sportu a trávení volného času obyvatel. Městské parky v Kralupech nad Vltavou nabízejí prostor pro procházky, relaxaci i menší kulturní akce. Parky jsou vybaveny lavičkami, zelení a dětskými hřišti. Další rekreační možnosti poskytuje okolí řeky Vltavy, kde se nacházejí cyklostezky, pěší trasy a místa vhodná k odpočinku u vody. K rekreaci slouží také sportovní areály, například zimní stadion, plavecký bazén, sportovní hala a městské koupaliště atd., kde je možné provozovat různé sportovní aktivity. Tyto veřejné a rekreační plochy jsou důležitou součástí života města a přispívají ke kvalitě prostředí pro jeho obyvatele.

Urbanistická struktura města určuje **dopravní vazby mezi jednotlivými zónami** a tím ovlivňuje preference dopravních módů. Například vysoká koncentrace služeb a zaměstnání v centru podporuje krátké pěší cesty a využití MHD, zatímco rozsáhlé obytné oblasti na okraji města zvyšují závislost na automobilové dopravě.

Pro účely plánu udržitelné městské mobility je důležité zohlednit **propojení jednotlivých zón dopravní infrastrukturou**, identifikovat potenciální konfliktní oblasti a optimalizovat dostupnost všech dopravních módů pro různé typy cest (do práce, do školy, volnočasové aktivity).

Schématická mapa urbanistické struktury Kralup nad Vltavou



Ilustrační obrázek

2.2 Analýza mobility obyvatel

Analýza mobility obyvatel poskytuje základní informace o **dopravním chování** a identifikuje problémy a příležitosti pro zlepšení dopravní obslužnosti a udržitelné mobility. Zahrnuje průzkum dopravních preferencí, způsobů cestování a intenzity dopravy jednotlivých skupin obyvatel.

Nejvíce využívané trasy a dopravní špičky - město **Kralupy nad Vltavou** se rozkládá na obou březích řeky **Vltava** a jeho jednotlivé části jsou propojeny jediným mostem – **Most T. G. Masaryka**. Tento most je v širokém okolí jedinou možností, jak překonat řeku, a proto neslouží pouze obyvatelům města, ale také tranzitní dopravě z okolních obcí a regionu. Významně tak ovlivňuje a zároveň omezuje vedení dopravy ve městě, a to jak automobilové, tak autobusové. V období dopravních špiček bývá tato spojnice velmi přetížená, což často vede k výraznějším zpožděním při průjezdu.

Nejvýznamnější průmyslové zóny se nacházejí na pravém břehu řeky, především v oblasti průmyslového areálu **chemických výrob Kralupy**, známého také jako areál Kaučuku. Další významní zaměstnavatelé se soustřeďují v okolí ulic V Pískovně a U Dýchárny. Také na levém břehu řeky se však nachází několik menších průmyslových areálů, např. Bidfood Kralupy s.r.o., Heckl s.r.o., které zaměstnávají významný počet obyvatel města.

Významná nákupní místa jsou soustředěna především na pravém břehu v městské části **Lobeček**, kde se nachází několik supermarketů a dalších obchodů. Velmi důležitým dopravním a přestupním bodem je **Železniční stanice Kralupy nad Vltavou**, která se nachází přibližně ve středu města na levém břehu řeky. Tato stanice je významným zdrojem i cílem cest nejen pro

obyvatele města, ale i pro obyvatele okolních obcí. Zároveň zde končí většina příměstských autobusových linek i linek městské hromadné dopravy, což z ní činí klíčový uzel místní dopravy.

▪ **Charakter města – hloubková analýza**

Kralupy nad Vltavou patří mezi typická suburbánní města v zázemí Prahy. V praxi to znamená, že značná část obyvatel nepracuje přímo ve městě, které tak plní především funkci rezidenční a zajišťuje základní služby. Hlavní ekonomické centrum se nachází mimo něj, právě v Praze.

Tato skutečnost má výrazný dopad na mobilitu obyvatel – typické je každodenní, pravidelné dojíždění za prací či studiem. Doprava je proto silně časově koncentrovaná, což vede ke vzniku výrazných dopravních špiček, zejména v ranních a odpoledních hodinách.

▪ **Dopravní infrastruktura**

Veřejná doprava - Veřejná doprava ve městě **Kralupy nad Vltavou** hraje důležitou roli při každodenní mobilitě obyvatel. Mnoho lidí ji využívá především při dojíždění do zaměstnání, škol nebo při cestách do okolních měst. Velkou výhodou je dobré železniční spojení, které umožňuje rychlé cestování například do **Prahy** a dalších měst v regionu.

Hlavním dopravním uzlem je **Železniční stanice Kralupy nad Vltavou**, odkud pravidelně odjíždějí vlaky **do Prahy, Ústí nad Labem, Děčína, Kladna** a dalších měst. Jedná se o nejrychlejší spojení do Prahy (cca 25 min). Vlák je pro město Kralupy nad Vltavou a jeho okolí dominantní dopravní prostředek.

Kromě železniční dopravy je ve městě zajištěna také autobusová doprava, která propojuje jednotlivé části města s okolními obcemi.

Veřejná doprava tak představuje důležitou alternativu k automobilové dopravě, protože pomáhá snižovat dopravní zatížení silnic a zároveň poskytuje dostupný způsob přepravy pro obyvatele, kteří nevládní automobil nebo jej nechtějí používat cca 25 % cest.

Automobilová doprava - automobilová doprava ve městě **Kralupy nad Vltavou** dominuje především při dojíždění do zaměstnání a při cestách za nákupy. Přibližně 60 % všech cest obyvatel je uskutečněno osobním automobilem. Tento vysoký podíl je způsoben zejména pohodlím a rychlostí individuální dopravy, která umožňuje lidem snadno se přesouvat nejen po městě, ale také do okolních obcí nebo do blízké **Praha**, kam mnoho obyvatel denně dojíždí za prací.

Automobil je také často využíván při cestách do nákupních center, supermarketů nebo za různými službami, které se někdy nacházejí mimo pěší dostupnost centra města. Vysoké využívání automobilů však zároveň zvyšuje dopravní zatížení některých komunikací, zejména v dopravních špičkách, a vede k větší potřebě parkovacích míst v centru i v obytných čtvrtích. Proto se město postupně snaží podporovat i jiné formy dopravy, například veřejnou dopravu, cyklistiku a pěší pohyb.

Pěší a cyklistická doprava - ve městě **Kralupy nad Vltavou** představuje důležitou součást každodenní mobility obyvatel, zejména při kratších cestách po městě. Mnoho lidí využívá chůzi

především při cestách do škol, obchodů, na úřady nebo na vlakové nádraží. Díky poměrně kompaktní velikosti města je velká část služeb dostupná pěšky, zejména v okolí **Palackého náměstí**. Cyklistická doprava je využívána především pro rekreační účely, ale také pro kratší každodenní přesuny. Významnou roli hrají cyklostezky vedoucí podél řeky **Vltavy**, které jsou součástí širší sítě cyklotras v regionu. Tyto trasy spojují Kralupy s okolními obcemi a umožňují bezpečnější pohyb cyklistů mimo hlavní silnice. Pěší a cyklistická doprava zároveň přispívá ke zdravějšímu životnímu stylu obyvatel a pomáhá snižovat dopravní zatížení ve městě i negativní dopady automobilové dopravy na životní prostředí cca 15% cest.

▪ Mobilní vzorce chování obyvatel Kralupy nad Vltavou



Dojíždka do Praha

Nejvýznamnějším typem mobility obyvatel Kralup nad Vltavou je každodenní dojíždění do Prahy, které představuje hlavní směr pohybu. Jedná se o pravidelně se opakující pohyby s výraznou koncentrací dopravy ve špičkách:

ranní (cca 6:00–8:00)

odpolední (cca 15:00–18:00)

Dopravní prostředky:

-  vlak – nejvyužívanější díky rychlosti a kapacitě
-  automobil – alternativa poskytující větší flexibilitu

Typický scénář dojíždění: občan se přesune na nádraží (pěšky, MHD nebo autem), následně využije vlakové spojení do Prahy.

Vnitroměstská mobilita

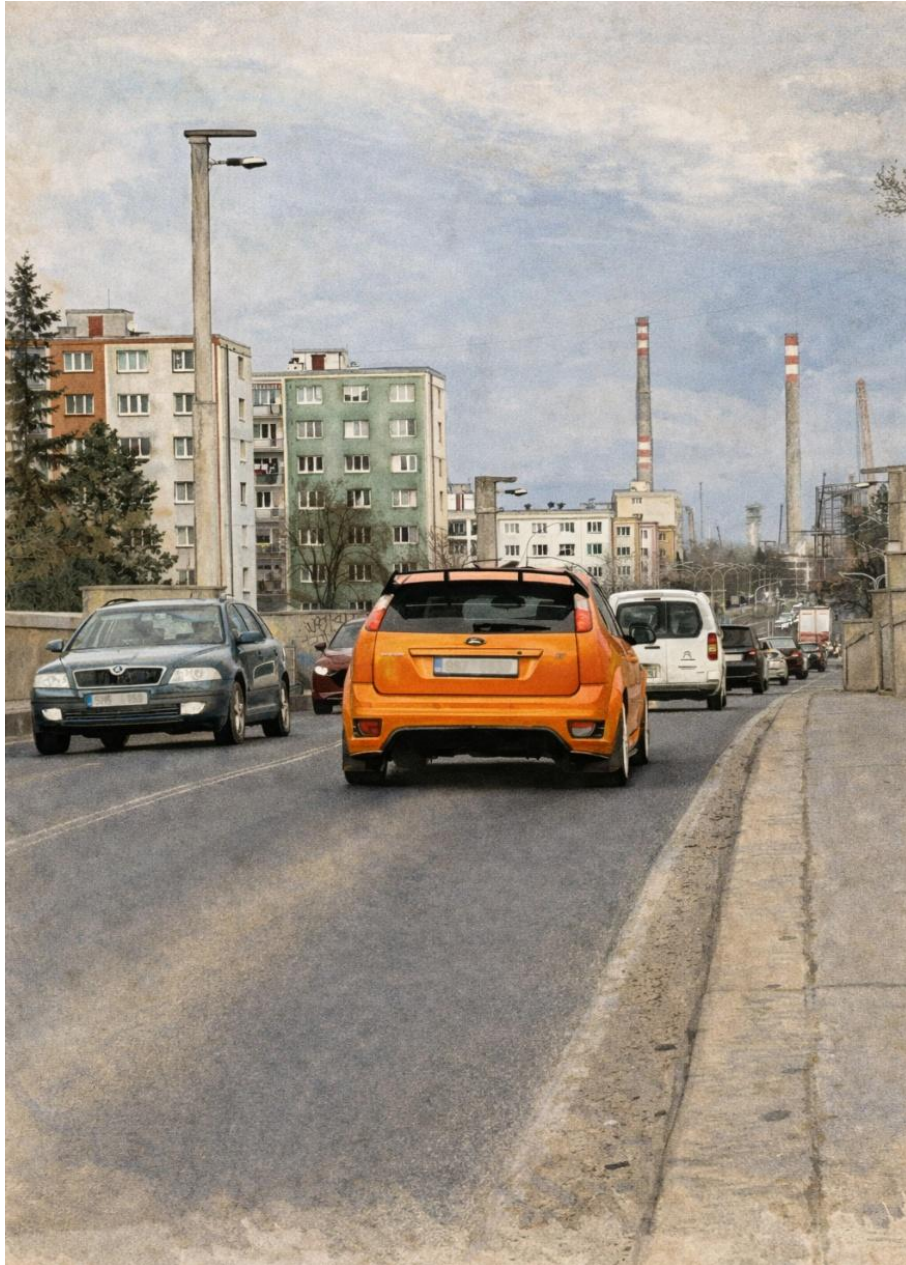
Vnitroměstská mobilita zahrnuje pohyb obyvatel v rámci města Kralupy nad Vltavou. Hlavními cíli těchto cest jsou vzdělávací instituce (školy), veřejná správa (úřady), obchodní a nákupní centra a zdravotnická zařízení.

V rámci tohoto typu mobility je využívána městská hromadná doprava, individuální automobilová doprava, ale také pěší a cyklistická doprava. Jedná se převážně o krátké vzdálenosti. Ve srovnání s dojíždkou do Prahy je zde nižší intenzita dopravy a zároveň rovnoměrnější rozložení cest během dne, tedy menší výskyt dopravních špiček.

Problematické oblasti

❖ Přetížení mostu přes řeku

Nejvýznamnějším dopravním problémem je **Most T. G. Masaryka**, který představuje **jediné silniční spojení mezi oběma břehy řeky Vltavy** v širokém okolí. Most je proto využíván nejen obyvateli města, ale také tranzitní dopravou z okolních obcí. V ranních a odpoledních dopravních špičkách dochází k jeho výraznému přetížení, což způsobuje zdržení automobilové i autobusové dopravy a zhoršuje plynulost dopravy ve městě.



Ilustrační obrázek

❖ **Dopravní zatížení hlavních komunikací**

Dalším problémem je vysoké zatížení hlavních průjezdních komunikací ve městě. Tyto silnice slouží nejen místní dopravě, ale také tranzitní dopravě mezi okolními obcemi. V dopravních špičkách zde často vznikají kolony, což prodlužuje dobu cestování a zvyšuje hluk i znečištění ovzduší v okolí těchto komunikací.



Ilustrační obrázek



Ilustrační obrázek

❖ **Parkování v centru města**

V centrální části města, zejména v okolí **Palackého náměstí**, je patrný **nedostatek parkovacích míst**. Velký počet lidí přijíždí do centra za prací, službami nebo nákupy, což zvyšuje tlak na parkovací kapacity. Tento problém se projevuje zejména během pracovních dnů.



Ilustrační obrázek



Ilustrační obrázek

❖ Dopravní zatížení v okolí železniční stanice

Oblast kolem **Železniční stanice Kralupy nad Vltavou** je významným dopravním uzlem, kde se setkává železniční, autobusová i automobilová doprava. Velká koncentrace cestujících zde způsobuje zvýšené dopravní zatížení, zejména v ranních a odpoledních špičkách. V těchto obdobích mnoho obyvatel dojíždí za prací, přičemž k vlakovému či autobusovému nádraží často přijíždějí osobním automobilem a následně pokračují ve své cestě veřejnou dopravou.



Ilustrační obrázek

❖ Nerovnoměrné rozmístění pracovních a nákupních lokalit

Významné průmyslové a obchodní zóny se nacházejí převážně na pravém břehu řeky, například v oblasti **areálu chemických výrob Kralupy** v městské části **Lobeček**. To vede k častým každodenním přesunům obyvatel mezi oběma břehy řeky, což dále zvyšuje dopravní zatížení mostu a hlavních komunikací.



Ilustrační obrázek

Doporučení

- **Zlepšení kapacity a alternativních spojení přes řeku**
 - Zvážit výstavbu druhého mostu, aby se snížilo přetížení během dopravních špiček a podpořila bezpečnost tranzitní dopravy.
- **Podpora veřejné dopravy**
 - Zlepšit frekvenci a kapacitu příměstských vlaků a autobusů, zejména ve špičkách.
 - Zavést lepší propojení autobusových linek s železniční stanicí, aby lidé měli rychlou a pohodlnou alternativu k automobilu.
- **Rozvoj pěší a cyklistické infrastruktury**
 - Rozšířit a propojit cyklostezky a chodníky, zejména mezi obytnými čtvrtěmi, průmyslovými zónami a obchodními centry.
 - Zvýšit bezpečnost cyklistů a chodců, např. přechody, vyhrazené pruhy a osvětlení.
- **Optimalizace parkování v centru města**

Zavedení regulovaných parkovacích zón a inteligentních parkovacích systémů může významně přispět ke snížení přetížení centra města Kralupy nad Vltavou a zároveň podpořit lepší dostupnost parkovacích míst pro rezidenty i návštěvníky. Důležitým doplněním tohoto opatření je také výstavba parkovacího domu typu P+R v blízkosti železniční stanice. Tento záchytný systém umožní řidičům odstavit vozidlo na okraji centra a dále pokračovat veřejnou dopravou, zejména vlakem směrem do Prahy. Tím dojde ke snížení počtu automobilů v centrální části města a ke zlepšení celkové dopravní situace.
- **Podpora multimodální dopravy**
 - Vytvořit bezpečné a pohodlné přestupní body mezi pěší, cyklistickou, autobusovou a vlakovou dopravou.
 - Motivovat obyvatele ke kombinaci různých druhů dopravy pro snížení počtu cest osobním automobilem.
- **Plánování dopravní zátěže u průmyslových a komerčních zón**
 - Sledovat a regulovat dopravu v okolí průmyslových areálů a nákupních center, například zavedením jednosměrného provozu, vyhrazených tras pro nákladní automobily a optimalizací semaforů.

Tato doporučení by mohla významně snížit dopravní zatížení, zvýšit bezpečnost a zároveň podporovat udržitelnou mobilitu ve městě.

3. Vize a cíle mobility

Efektivní a udržitelná mobilita je klíčová pro rozvoj města, jeho ekonomickou prosperitu, kvalitu života obyvatel i environmentální udržitelnost. Vize a cíle městské mobility v Kralupech nad Vltavou vycházejí z **analýzy stávající dopravy, dojížděky obyvatel a dopravní infrastruktury.**

3.1 Vize mobility

„Kralupy nad Vltavou se stávají městem s bezpečnou, dostupnou a udržitelnou dopravou, kde je mobilita obyvatel efektivní, ekologická a podporuje kvalitu života i rozvoj města.“

Klíčové prvky vize:

- dostupná doprava pro všechny skupiny obyvatel (děti, senioři, osoby s omezenou mobilitou),
- multimodální doprava – kombinace pěší, cyklistické, automobilové a veřejné dopravy,
- snížení závislosti na individuální automobilové dopravě v centru města,
- propojení města s regionálními centry (Praha, Neratovice, Odolena Voda) a integrace do systému PID,
- podpora ekologicky šetrných forem dopravy a zlepšení kvality ovzduší.

3.2 Strategické cíle mobility

Podpora veřejné dopravy

- zvýšení frekvence a návaznosti spojů MHD,
- zajištění kvalitního propojení s vlakovou dopravou do Prahy a okolních měst,
- integrace do systému PID pro jednotný tarif a snadný přestup.

Optimalizace individuální automobilové dopravy

- regulace parkování v centru města,
- výstavba P+R parkoviště u železniční stanice,
- zlepšení plynulosti dopravy a snížení dopravních špiček.

Rozvoj pěší a cyklistické dopravy

- budování bezpečných chodníků a cyklostezek,
- propojení různých částí města cyklostezkami,
- podpora zklidnění dopravy a bezpečného pohybu dětí a seniorů.

Multimodalita a inovace

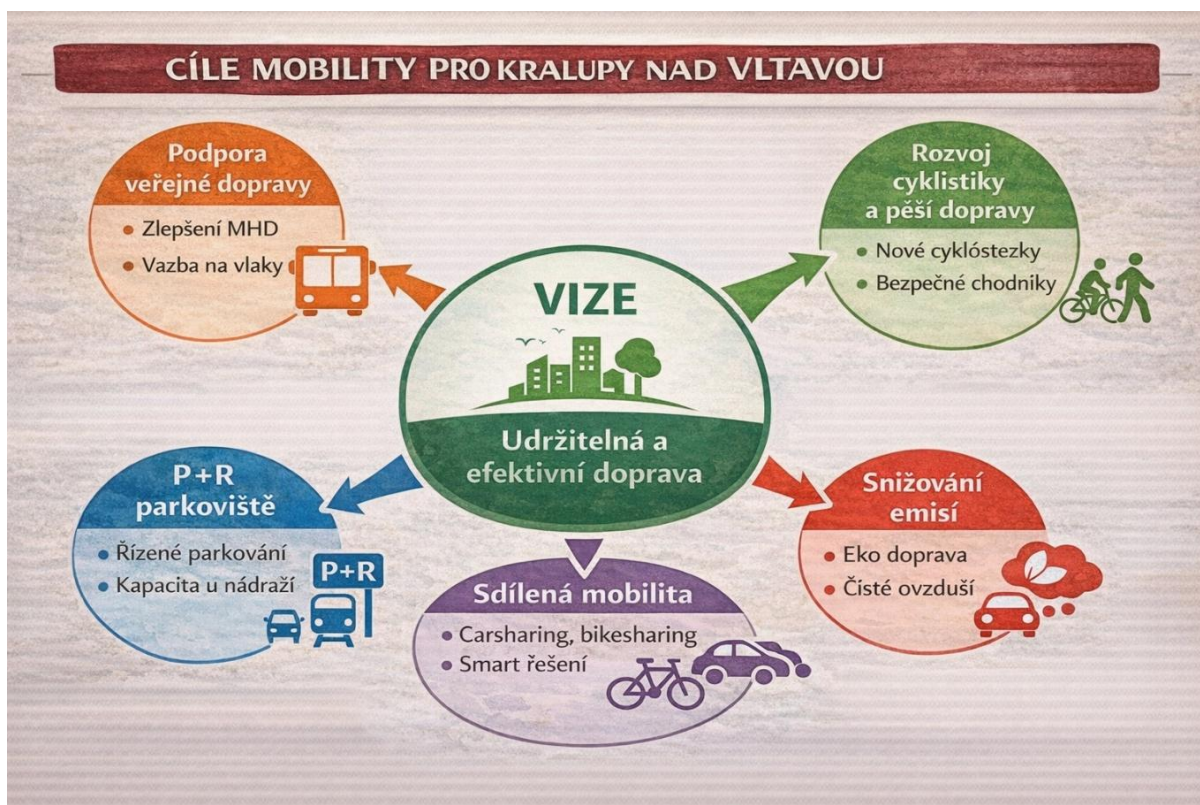
- vytvoření přestupních uzlů (vlak–bus–auto),
- zavedení sdílené mobility (carsharing, bikesharing),
- využití inteligentních systémů řízení dopravy a parkování.

Udržitelný a environmentální rozvoj

- snížení emisí a hluku,
- podpora ekologicky šetrných dopravních prostředků,
- zlepšení kvality veřejného prostoru a životního prostředí.

3.3 Měřitelné cíle

- zvýšení podílu veřejné dopravy a cyklistiky na denních cestách o 10–15 % do 5 let,
- snížení individuální automobilové dopravy v centru města o 10 % do 5 let,
- navýšení počtu P+R parkovacích míst u nádraží na 200–250 míst,
- snížení emisí NO_x a CO₂ v městské oblasti o 5–10 % během 10 let,
- zvýšení bezpečnosti dopravy – snížení počtu dopravních nehod v centru města.



Ilustrační obrázek

4. Návrhová část

Dopravní infrastruktura představuje základní rámec pro fungování městského dopravního systému a zahrnuje silniční síť, železniční tratě, terminály veřejné dopravy, cyklistickou a pěší infrastrukturu. Její charakter a kvalita významně ovlivňují dopravní chování obyvatel, využití jednotlivých dopravních módů a efektivitu městské mobility. Dopravní infrastruktura města tak tvoří páteř dopravního systému, která umožňuje realizaci opatření plánovaných v rámci plánu udržitelné městské mobility. Její analýza je základem pro identifikaci problémových oblastí, plánování investic a podporu udržitelných forem dopravy.

Silniční síť města se skládá z několika hierarchických úrovní:

- **Páteřní komunikace** – hlavní městské tahy zajišťující propojení jednotlivých částí města a spojení s okolními obcemi a regionálními centry.
- **Sběrné komunikace** – propojují rezidenční a komerční oblasti s páteřními tahy.
- **Lokální komunikace** – slouží zejména obytným čtvrtím a menším zónám, zajišťují přístup k domům a službám.

Silniční infrastruktura je doplněna o **dopravní uzly a křižovatky**, jejichž kapacita a řízení ovlivňují plynulost dopravy a bezpečnost účastníků silničního provozu.

Železniční síť v rámci města zajišťuje především **příměstskou a regionální dopravu**, spojující město s okolními obcemi a hlavními centry regionu. Klíčovou součástí jsou **železniční stanice a přestupní uzly**, které umožňují efektivní kombinaci železniční a autobusové dopravy.

Veřejná doprava zahrnuje především **autobusové linky** v rámci města a spojení s okolními obcemi. Hlavními prvky infrastruktury jsou:

- zastávky a přístřešky
- centrální terminály a přestupní uzly
- zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou pohyblivostí

Kvalita a dostupnost těchto prvků přímo ovlivňuje atraktivitu veřejné dopravy a její schopnost konkurovat individuální automobilové dopravě.

Cyklostezky a pěší trasy propojují jednotlivé části města a umožňují **bezpečné a pohodlné cestování pěšky nebo na kole**. Důležitou součástí jsou:

- samostatné cyklostezky a cyklopruhy
- pěší zóny v centru města
- propojení s příměstskými cyklotrasami

Rozvoj a propojení cyklistické a pěší infrastruktury je klíčový pro podporu udržitelných způsobů dopravy a snížení závislosti na automobilech.

Dopravní infrastruktura zahrnuje rovněž **parkovací kapacity** (veřejné parkoviště, rezidenční zóny, záchytná P+R parkoviště) a **přestupní uzly**, které umožňují kombinaci automobilové, veřejné a aktivní dopravy. Strategické umístění těchto prvků snižuje dopravní zátěž v centru města a podporuje přestup na veřejnou dopravu.

4.1 Veřejná doprava – opatření



Ilustrační obrázek

Veřejná doprava je klíčovým prvkem mobility ve městě Kralupy nad Vltavou, zejména vzhledem k vysokému podílu obyvatel dojíždějících do **Prahy** a okolních měst. Efektivní systém veřejné dopravy podporuje snížení dopravní zátěže, zlepšuje kvalitu ovzduší a zajišťuje dostupnost služeb pro všechny skupiny obyvatel.

4.1.1 Posílení železniční dopravy

- Zajištění **vyšší frekvence spojů** do Prahy v ranních a odpoledních špičkách, aby byla dojíždka pohodlnější a rychlejší.
- Zavedení **rychlých a spolehlivých vlaků** s kratšími intervaly pro klíčové trasy (Kralupy–Praha hlavní nádraží).
- Modernizace nádraží a zajištění **bezbariérového přístupu** k vlakům a perónům.

4.1.2 Integrace s autobusovou dopravou

- Optimalizace tras a jízdních řádů městských a příměstských autobusů, aby navazovaly na vlaky a umožnily **efektivní multimodální přestupy**.
- Zavedení **městské hromadné dopravy (MHD)** v rámci města, propojené s vlakovou stanicí a klíčovými body jako školy, zdravotnická zařízení a obchodní centra.

4.1.3 Zlepšení dostupnosti a komfortu

- Instalace **elektronických informačních panelů** s aktuálními odjezdy vlaků a autobusů.

- Zavedení jednotného **tarifního systému PID** pro snadné přestupy mezi vlaky, autobusy a MHD.
- Podpora **cyklomobilních přestupních uzlů** u stanic, včetně bezpečných stojanů pro kola a P+R parkovišť.

4.1.4 Udržitelnost a ekologická doprava

- Preferování **nízkoemisních autobusů** pro MHD i příměstské linky.
- Propagace **sdílené dopravy** (carsharing, bikesharing) jako doplněk k veřejné dopravě.
- Podpora pěší a cyklistické dopravy na přestupních trasách, aby se snížila závislost na individuálních automobilech.

4.1.5 Doporučená opatření pro Kralupy nad Vltavou

- Zvýšení počtu ranních a odpoledních spojů do Prahy o 20–30 %.
- Zavedení dvou nových příměstských autobusových linek propojujících okolní obce s vlakovým nádražím.
- Modernizace vlakového nádraží včetně čekárny, elektronických panelů a bezbariérového přístupu.
- Integrace MHD a příměstské dopravy s jednotným PID tarifem.
- Vybudování bezpečných cyklistických tras a stojanů u dopravních uzlů (případně cyklověží).

4.2 Individuální automobilová doprava – opatření



Ilustrační obrázek

Individuální automobilová doprava (IAD) je ve městě Kralupy nad Vltavou významným prvkem mobility, zejména v souvislosti s každodenní dojížděkou obyvatel do Prahy a okolních měst. Řešení IAD musí zároveň podporovat **plynulost dopravy, dostupnost parkování a bezpečnost účastníků silničního provozu**, aniž by docházelo k nadměrnému zatížení centra města.

4.2.1 Optimalizace parkování

- Zavedení **regulovaných parkovacích zón** v centru města pro rezidenty a návštěvníky.
- Vybudování **parkovacího domu P+R u železniční stanice**, umožňující přestup na veřejnou dopravu.
- Využití **inteligentních systémů parkování** s monitorováním volných míst a navigací řidičů.

4.2.2 Zlepšení dopravní infrastruktury

- Modernizace **hlavních dopravních tahů** do centra a směrem k železniční stanici.
- Optimalizace **dopravního značení a semaforů** pro lepší plynulost provozu v ranních a odpoledních špičkách.
- Budování **bezpečných přechodů a kruhových objezdů** pro snížení dopravních nehod.

4.2.3 Multimodální integrace

- Podpora kombinace automobilu a veřejné dopravy (P+R, bike & ride).
- Vytvoření **sdílených parkovacích míst pro carsharing** u dopravních uzlů.
- Podpora cyklotras a pěších tras v kombinaci s parkovišti, aby bylo možné snadno přejít z auta na ekologičtější dopravu.

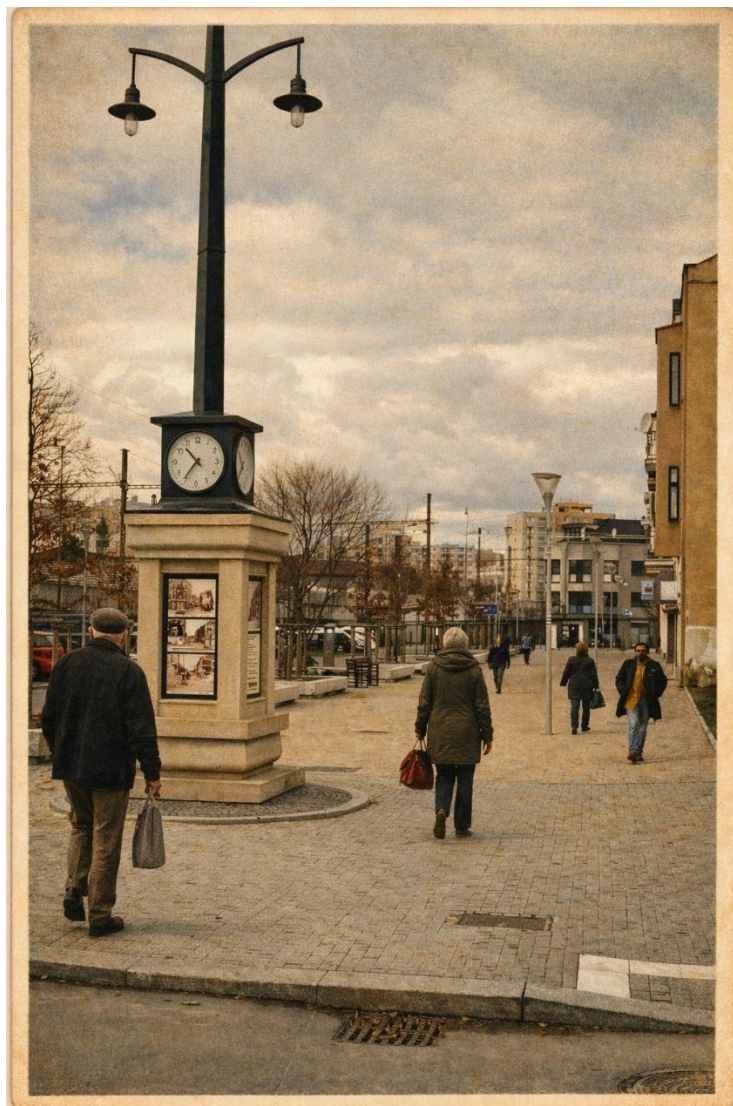
4.2.4 Udržitelnost a omezení negativních dopadů

- Snížení zátěže centra města a dopravních špiček regulací parkování a optimalizací tras.
- Omezení negativních dopadů IAD na životní prostředí prostřednictvím **nízkoemisních parkovišť a preferenčních pruhů pro ekologická vozidla**.
- Podpora ekologické a bezpečné mobility bez omezování dostupnosti pro rezidenty.

4.2.5 Doporučená opatření

- Vybudování P+R parkoviště u vlakového nádraží s kapacitou 200–250 míst.
- Zavedení inteligentního systému parkování s online informací o volných místech.
- Optimalizace hlavních dopravních tahů a zklidnění dopravy v centru města.
- Integrace IAD s veřejnou dopravou a cyklotrasami pro multimodální mobilitu.
- Podpora nízkoemisních vozidel a sdílené mobility v centru města.

4.3 Pěší doprava



Ilustrační obrázek

Pěší doprava je základní a ekologickou součástí mobility ve městě Kralupy nad Vltavou. Podpora chůze přispívá k **zdravému životnímu stylu**, **snížení dopravní zátěže** a **bezpečnosti ve městě**, a zároveň umožňuje snadný přístup k veřejné dopravě a službám.

4.3.1 Zlepšení chodníků a pěších tras

- Rekonstrukce a rozšíření stávajících **chodníků**, zejména ve frekventovaných zónách (centrum, školy, zdravotnická zařízení).
- Zajištění **bezbariérového přístupu** pro seniory, rodiče s kočárky a osoby s omezenou mobilitou.
- Vybudování **bezpečných přechodů a zpomalovacích pruhů** na hlavních komunikacích.

4.3.2 Propojení s veřejnou dopravou

- Pěší trasy propojující **vlakové a autobusové stanice** s centrem města a rezidenčními oblastmi.
- Zajištění **jasného směrového značení** a osvětlení pro bezpečný pohyb i ve večerních hodinách.
- Vytvoření **přestupních uzlů pěší – veřejná doprava**, kde je možné snadno přejít z chůze na vlak či autobus.

4.3.3 Integrace s cyklistikou a sdílenou dopravou

- Kombinace pěších tras s **cyklostezkami**, aby se umožnil snadný přechod mezi chůzí a jízdou na kole.
- Vytvoření **zón sdílené mobility** (bike sharing, car sharing) v přístupných pěších zónách.

4.3.4 Bezpečnost a komfort

- Zavedení **dobrého veřejného osvětlení**, odpočinkových míst a laviček podél hlavních tras.
- Ochrana pěších zón před nadměrným automobilovým provozem.
- Zvýšení **viditelnosti chodců** pomocí dopravních prvků, dopravních značek a zvýšených přechodů.

4.3.5 Doporučená opatření

- Rekonstrukce a modernizace hlavních chodníků v centru a přilehlých rezidenčních zónách.
- Vybudování bezpečných přechodů u škol, zdravotnických zařízení a nákupních center.
- Propojení pěších tras s veřejnou dopravou (vlak, autobus) a cyklostezkami.
- Zajištění osvětlení a odpočinkových zón na frekventovaných trasách.
- Vymezení pěších zón v centru města a v okolí hlavních dopravních uzlů.

4.4 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je ve městě Kralupy nad Vltavou významným prvkem udržitelné mobility. Podpora cyklo dopravy přispívá ke **snížení dopravní zátěže, zlepšení životního prostředí, zdravějšímu životnímu stylu** a propojení s veřejnou dopravou.



Ilustrační obrázek

4.4.1 Rozvoj cyklostezek a bezpečných tras

- Vybudování **nových cyklostezek** propojujících hlavní části města, školy, zdravotnická zařízení, obchodní centra a vlakovou stanici.
- Modernizace stávajících cyklotras a jejich **oddělení od automobilového provozu** pro zvýšení bezpečnosti.
- Zavedení **značení a navigace pro cyklisty** (např. šipky, vzdálenosti, směrovky).

4.4.2 Integrace s veřejnou dopravou

- Vytvoření **cykloparkovišť u železniční a autobusové stanice** (Bike & Ride).
- Podpora kombinace **cyklistiky a veřejné dopravy** – možnost přepravy kol ve vlacích a autobusech.
- Propojení cyklostezek s pěšími trasami a přestupními uzly, aby byla mobilita **multimodální**.

4.4.3 Bezpečnost a komfort

- Zajištění **kvalitního povrchu cyklostezek**, dobrého osvětlení a odpočinkových zón.
- Vybudování **bezpečných křižovatek a přechodů pro cyklisty**, zejména v centru a u škol.
- Podpora cyklistické infrastruktury pro různé skupiny: děti, dospělí, senioři.

4.4.4 Podpora udržitelné dopravy

- Preferování **nízkoemisní dopravy a ekologie** – cyklistika jako alternativa k autům pro krátké a střední vzdálenosti.
- Propagace **sdílených kol (bike sharing)** pro obyvatele i návštěvníky města.
- Kombinace s pěší a veřejnou dopravou pro snížení dopravní zátěže v centru města.

4.4.5 Doporučená opatření

- Vybudování cyklostezek propojujících centrum, vlakové a autobusové nádraží a rezidenční zóny.
- Vytvoření bezpečných cykloparkovišť u dopravních uzlů (Bike & Ride).
- Oddělení cyklotras od automobilového provozu v hlavních ulicích.
- Instalace směrových značek, odpočinkových zón a osvětlení pro bezpečnou jízdu i v noci.
- Podpora sdílených kol a integrace cyklodopravy s veřejnou dopravou.

4.5 Multimodální doprava

Multimodální doprava je koncept, který umožňuje obyvatelům Kralup nad Vltavou **kombinovat různé způsoby dopravy** – pěší, cyklistiku, automobilovou dopravu a veřejnou dopravu – při jedné cestě. Cílem je zvýšit **efektivitu mobility**, snížit zátěž centra města a podpořit **udržitelnou dopravu**.



Zdroj: PID

4.5.1 Integrace veřejné dopravy a individuální dopravy

- Vytvoření **P+R (park & ride) a B+R (bike & ride) parkovišť** u železniční stanice a hlavních přestupních uzlů.
- Propojení vlakových a autobusových linek s parkovišti a cyklostezkami, aby obyvatelé mohli **snadno přejít mezi dopravními prostředky**.
- Zavedení **jednotného tarifního systému PID**, který umožní kombinaci různých druhů dopravy s jedním jízdním dokladem.

4.5.2 Podpora pěší a cyklistické dopravy

- Propojení pěších tras a cyklostezek s hlavními dopravními uzly a P+R/B+R parkovišti.
- Vybudování **bezpečných přestupních tras** mezi chůzí, koly, auty a veřejnou dopravou.
- Zajištění **směrového značení a navigace** pro jednoduché orientování mezi jednotlivými způsoby dopravy.

4.5.3 Inteligentní dopravní systémy

- Implementace **inteligentních informačních systémů** (real-time odjezdy vlaků, autobusů a volná parkovací místa).
- Monitorování dopravních toků a optimalizace **plánování spojů a tras**.
- Podpora **mobilních aplikací**, které integrují plánování cest napříč všemi dopravními módy.

4.5.4 Udržitelnost a snížení emisí

- Podpora multimodálních cest s preferencí **ekologicky šetrných prostředků** (cyklistika, pěší trasy, veřejná doprava).
- Snížení závislosti na individuální automobilové dopravě v centru města.
- Zlepšení kvality ovzduší a snížení hlukové zátěže.

4.5.5 Doporučená opatření

- Vybudování P+R a B+R parkovišť (parkovacích domů) u železniční stanice a hlavních dopravních uzlů.
- Propojení pěších a cyklistických tras s veřejnou dopravou a parkovišti.
- Implementace inteligentních dopravních systémů s real-time informacemi.
- Propagace multimodální mobility mezi obyvateli a návštěvníky města.

5. Prostorová opatření

Prostorová opatření jsou klíčová pro **optimalizaci dopravy, zvýšení bezpečnosti a kvality veřejného prostoru** ve městě Kralupy nad Vltavou. Správné využití městského prostoru

umožňuje efektivní kombinaci všech druhů dopravy a podporuje **udržitelnou mobilitu**, zejména v centru města a u hlavních dopravních uzlů.

5.1 Zónování a regulace dopravy

- **Pěší zóny v centru města:** např. okolí Palackého náměstí a podél ul. Mostní, kde dochází k nejvyšší koncentraci pěších i nákupní dopravy.
- **Rezidenční zóny:** menší ulice kolem sídliště Lobeček, sídl. U Cukrovaru a sídl. Hůrka, kde se doporučuje omezení průjezdu aut a zavedení rezidentního parkování.
- **Bezpečnostní zóny kolem škol a zdravotnických zařízení:** například ZŠ a MŠ, Nemocnice s poliklinikou v Kralupech n. Vlt. – snížení rychlosti a zklidnění dopravy.

5.2 Optimalizace parkování

- Zavedení **regulovaných parkovacích zón v centru**, např. u Palackého náměstí.
- Výstavba **P+R parkoviště u železniční stanice Kralupy nad Vltavou**, kapacita 200–250 míst, propojení s vlakem a cyklostezkami.
- Využití **inteligentního systému parkování**, který ukazuje dostupná místa u centra a nádraží, aby se snížila zátěž v historickém jádru města.

5.3 Rozvoj přestupních a dopravních uzlů

- Modernizace **železniční stanice Kralupy nad Vltavou** a přilehlého autobusového terminálu.
- Propojení uzlu s pěšími trasami, cyklostezkami a P+R parkovištěm.
- Zavedení **bezbariérového přístupu**, krytých čekáren a navigačních prvků pro snadný přestup.

5.4 Veřejný prostor a bezpečnost

- Úprava **chodníků a veřejných ploch** v centru - instalace laviček, odpadkových košů a osvětlení.
- Oddělení pohybu **chodců, cyklistů a automobilů**, zejména na křižovatkách u školy a vlakového nádraží.
- Instalace **dopravních prvků a značení** pro plynulost a bezpečnost – zvýšené přechody u frekventovaných tras.

5.5 Doporučená konkrétní opatření pro Kralupy

- Vymezení pěších zón v okolí náměstí.
- Zavedení regulovaných parkovacích zón a P+R parkoviště u železniční stanice.
- Modernizace železniční stanice
- Propojení pěších tras, cyklostezek a parkovišť s hlavními dopravními uzly.
- Zajištění bezpečnosti a kvalitního veřejného prostoru: odpočinkové zóny, osvětlení, oddělení dopravních režimů.



Ilustrační obrázek

6. Implementace

Implementace opatření městské mobility v Kralupech nad Vltavou vyžaduje koordinovaný přístup mezi **městem, dopravci, investory a obyvateli**. Cílem je postupná realizace navržených opatření tak, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti, efektivity dopravy a kvality života obyvatel.

6.1 Fáze implementace

Fáze 1: Plánování a příprava

- Vypracování **podrobného harmonogramu realizace** všech dopravních opatření.
- Analýza **finančních nákladů** a zajištění zdrojů z městského rozpočtu, dotací EU a Středočeského kraje.
- Veřejné konzultace a **zapojení obyvatel a firem** do návrhu řešení.

Fáze 2: Infrastrukturní opatření

- Výstavba **P+R a B+R parkovišť** u železniční stanice Kralupy nad Vltavou.
- Modernizace **železniční stanice a autobusového terminálu**, zajištění bezbariérového přístupu a multimodálního propojení.

- Realizace **nových cyklostezek, pěších tras a přechodů**, zejména v centru města a kolem škol.
- Vymezení **pěších zón a regulovaných parkovacích zón** v centru města a rezidenčních oblastech.

Fáze 3: Systémová a technologická opatření

- Zavedení **inteligentních systémů řízení dopravy** a parkování, monitorování volných míst, real-time odjezdy vlaků a autobusů.
- Integrace **multimodální dopravy** (P+R, B+R, MHD, cyklostezky) a jednotného tarifního systému PID.
- Propagace **sdílených dopravních prostředků** a ekologických alternativ (bike sharing, car sharing, pěší zóny).

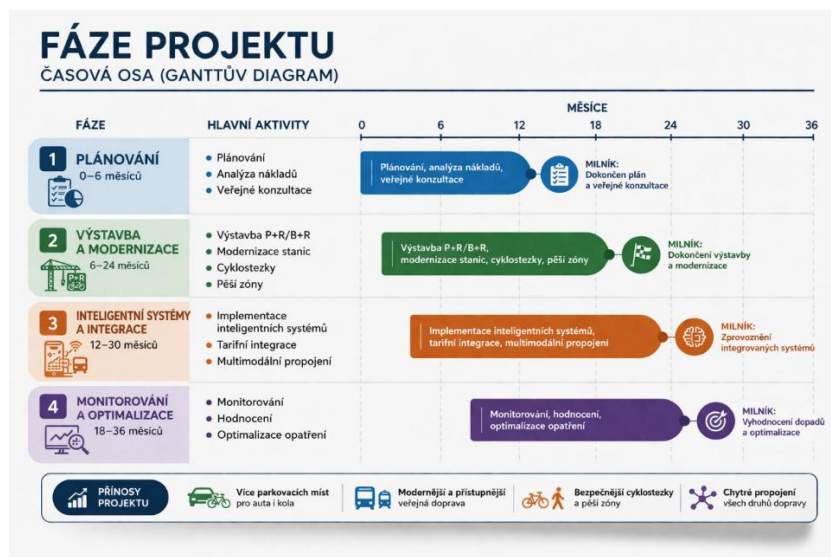
Fáze 4: Kontrola a hodnocení

- Pravidelné **monitorování dopravních toků**, dopadů na životní prostředí a bezpečnost.
- Hodnocení úspěšnosti opatření podle indikátorů: podíl veřejné dopravy a cyklo dopravy, snížení automobilové dopravy v centru, obsazenost P+R parkovišť, bezpečnost chodců a cyklistů.
- Úpravy a optimalizace opatření na základě zjištěných výsledků.

6.2 Doporučené priority pro Kralupy

- ✓ **P+R parkoviště u železniční stanice** – okamžitá realizace pro snížení dopravy v centru.
- ✓ **Modernizace železniční stanice** – multimodální přestupní uzel.
- ✓ **Pěší a cyklistická infrastruktura** – bezpečné propojení rezidenčních zón a centra města.
- ✓ **Regulace parkování a zónování dopravy** – snížení přetížení centra a zklidnění dopravy.
- ✓ **Inteligentní dopravní systémy** – efektivní řízení dopravy a monitorování dopravních toků.

6.3 Harmonogram realizace (návrh)



7. Financování mobility

Realizace návrhových opatření městské mobility v Kralupech nad Vltavou vyžaduje **kombinaci zdrojů z městského rozpočtu, státních dotací a evropských fondů**. Cílem je zajistit finanční dostupnost a efektivní alokaci prostředků při zachování vysoké kvality infrastruktury.

7.1 Městský rozpočet

- **Rezerva na dopravu a infrastrukturu** – financování drobnějších úprav, chodníků, cyklotras a značení.
- Příspěvek na **regulaci parkování, inteligentní systémy a vybavení přestupních uzlů**.

7.2 Státní a krajské dotace

- Dotace od **Středočeského kraje** na podporu veřejné dopravy, bezpečnosti silničního provozu a cyklostezek.
- Státní programy na **dopravní infrastrukturu, výstavbu P+R parkovacího domu a modernizaci železniční stanice**.

7.3 Evropské fondy

- **Operační program Doprava a OP Životní prostředí** – financování P+R parkovacího domu, B+R, modernizace veřejné dopravy, inteligentních systémů.
- **Fond soudržnosti a Evropský strukturální a investiční fond (ESIF)** – podpora udržitelné mobility a ekologických opatření.

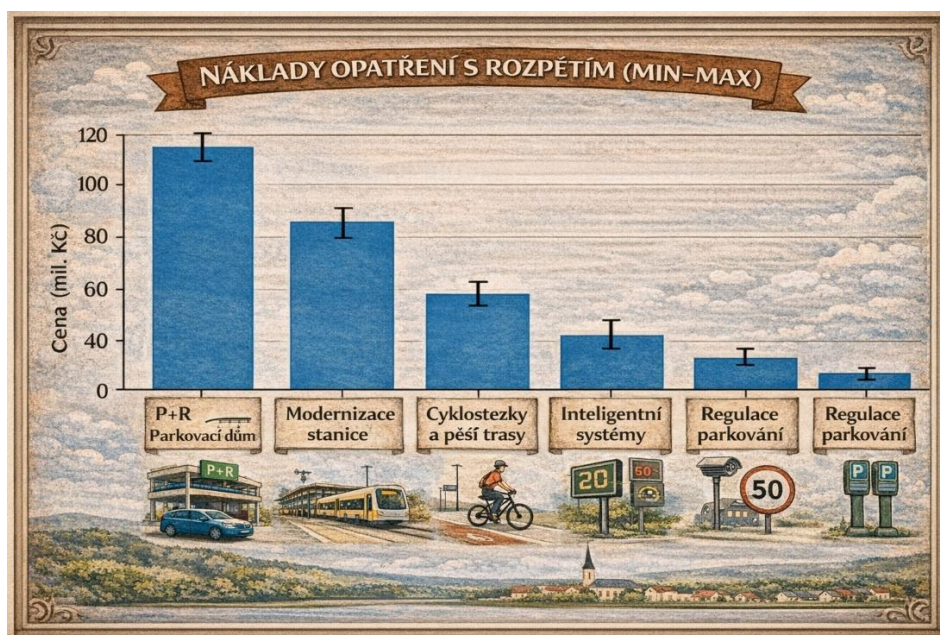
7.4 Partnerství a soukromé investice

- Partnerství s **dopravci (vlak, autobus), obchodními centry a developery**, kteří mohou spolufinancovat P+R parkovací dům, cyklostezky a multimodální přestupní uzly.
- Možnost **PPP projektů** (Public-Private Partnership) pro větší infrastrukturní investice.

7.5 Orientační rozpočet vybraných opatření

Opatření	Přibližná cena (mil. Kč)	Financování
P+R parkovací dům u železniční stanice	120–130	EU + město
Modernizace železniční stanice	50–60	Stát + EU
Cyklostezky a bezpečné pěší trasy	15–20	Město + kraj + EU
Inteligentní systémy řízení dopravy a parkování	10–12	Město + EU
Regulace parkování a pěší zóny	5–8	Město

Poznámka: Hodnoty jsou orientační a vycházejí z průměrných nákladů obdobných projektů ve středně velkých městech v ČR.



Ilustrační obrázek

7.6 Prioritizace financování

1. **Nejnáléhavější opatření** – výstavba P+R parkovacího domu a bezpečné propojení s veřejnou dopravou.
2. **Střednědobé investice** – modernizace nádraží, cyklostezky, inteligentní systémy.
3. **Dlouhodobé opatření** – zklidnění centra, pěší zóny a doplnění multimodální infrastruktury.

8. Monitoring a evaluace

8.1 Podíl dopravy (modal split)

Dělbá přepravní práce (modal split) vyjadřuje podíl jednotlivých druhů dopravy na celkovém počtu realizovaných cest obyvatel města. Tento ukazatel je klíčový pro hodnocení dopravního chování a plánování opatření v oblasti udržitelné mobility.

Pro město Kralupy nad Vltavou nejsou v současnosti k dispozici detailní statistická data o modal splitu. Na základě charakteru města, jeho polohy v metropolitním zázemí Prahy, významné dojížděky za prací a dostupnosti veřejné dopravy lze však stanovit kvalifikovaný odhad struktury dopravního chování:

- individuální automobilová doprava: **cca 40–55 %**,
- veřejná doprava (železniční a autobusová v systému PID): **cca 25–40 %**,
- pěší doprava: **cca 10–20 %**,
- cyklistická doprava: **cca 2–5 %**.

Dominantní postavení individuální automobilové dopravy souvisí především s každodenní dojížděkou obyvatel do Prahy a okolních sídel. Současně však město disponuje kvalitním železničním napojením a integrací do systému PID, což se projevuje relativně vysokým podílem veřejné dopravy.

Pěší doprava hraje významnou roli zejména při krátkých cestách v rámci města a při docházce k zastávkám veřejné dopravy. Podíl cyklistické dopravy je zatím nižší, avšak s ohledem na potenciál rozvoje cyklistické infrastruktury lze očekávat jeho postupný nárůst.

8.1.1 Strategický směr

Cílem města je postupné **snižování podílu individuální automobilové dopravy** a posilování udržitelných forem mobility, zejména veřejné, pěší a cyklistické dopravy.

Toho bude dosaženo prostřednictvím:

- rozvoje multimodálních přestupních vazeb (P+R, B+R),
- zvyšování kvality a dostupnosti veřejné dopravy,
- podpory bezpečné pěší a cyklistické infrastruktury,
- regulace dopravy v centru města a podpory sdílené mobility.



Ilustrační obrázek

8.2 Intenzita dopravy

Intenzita dopravy vyjadřuje zatížení pozemních komunikací dopravou, nejčastěji jako **počet vozidel za 24 hodin (RPDI)** nebo ve špičkových hodinách. Tento ukazatel slouží k posouzení kapacity komunikací, návrhu dopravních opatření a hodnocení dopadů dopravy na životní prostředí.

Pro město Kralupy nad Vltavou nejsou k dispozici souhrnná veřejná data o intenzitě dopravy na všech komunikacích. Na základě dopravního významu města, jeho napojení na silniční síť a silné dojížděky do Prahy lze identifikovat následující charakteristiky:

8.2.1 Charakter dopravního zatížení

- Město je významně zatíženo **tranzitní a dojížděkovou dopravou**, zejména ve směru Praha – sever (napojení na D8).
- Významné zatížení vykazují zejména:
 - průtah městem (hlavní městské komunikace),
 - přístupy k železniční stanici,
 - mostní objekty přes Vltavu,
 - napojení na okolní obce a průmyslové areály.
- V dopravních špičkách (ráno, odpoledne) dochází ke **zvýšené intenzitě provozu a lokálním kongescím**, což potvrzují i problémy s průjezdností autobusové dopravy v některých úsecích.

8.2.2 Odhad intenzit dopravy (typické hodnoty)

Na základě srovnatelných měst ve Středočeském kraji lze orientačně uvést:

- hlavní průtahové komunikace: **10 000 – 20 000 vozidel/den**,
- významné sběrné komunikace: **5 000 – 10 000 vozidel/den**,
- lokální komunikace: **1 000 – 5 000 vozidel/den**.

Špičkové hodinové intenzity mohou dosahovat přibližně **8–12 % denní intenzity**, což odpovídá typickému průběhu dopravy v menších městech.



Ilustrační obrázek

8.2.3 Klíčové problémy

- Vysoké zatížení centra města individuální automobilovou dopravou,
- dopravní špičky spojené s dojížděnkou do Prahy,
- omezená kapacita uliční sítě v některých částech města,
- konflikty mezi automobilovou dopravou a veřejnou dopravou.

8.2.4 Strategický směr

Cílem města je **řízení intenzity dopravy a snížení dopravního zatížení exponovaných lokalit**, zejména centra města.

Toho bude dosaženo prostřednictvím:

- podpory multimodální dopravy (P+R, B+R),
- regulace parkování a omezení tranzitu v centru,
- optimalizace dopravního řízení (křižovatky, semaforey),
- podpory veřejné, pěší a cyklistické dopravy.

8.3 Emise

Doprava je jedním z hlavních zdrojů emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů ve městě. Mezi nejvýznamnější emise patří zejména **oxid uhličitý (CO₂)**, **oxidy dusíku (NO_x)**, **pevné**

částice (PM₁₀, PM_{2,5}) a další škodliviny, které negativně ovlivňují kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel.

Pro město Kralupy nad Vltavou nejsou k dispozici detailní lokální emisní bilance podle jednotlivých druhů dopravy. Na základě struktury dopravního chování a intenzity dopravy lze však konstatovat, že **největším zdrojem emisí je individuální automobilová doprava**, zejména v souvislosti s každodenní dojížděnkou do Prahy.

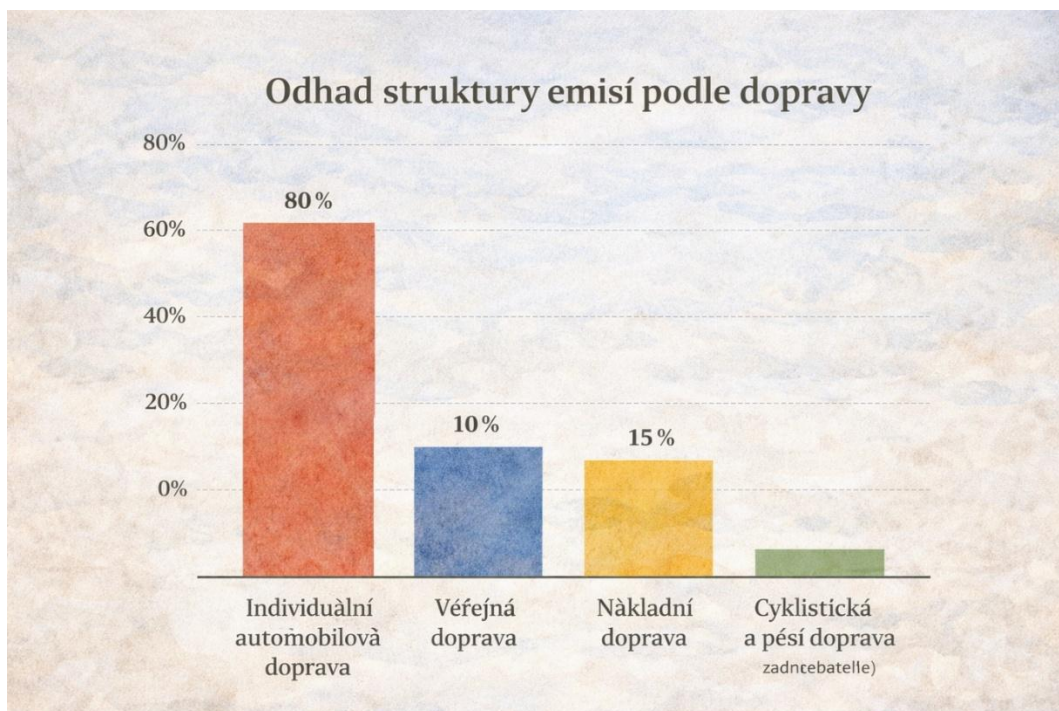
8.3.1 Charakter emisního zatížení

- Nejvyšší emisní zátěž je soustředěna:
 - na hlavních dopravních tazích,
 - v centru města,
 - v okolí mostů a křižovatek,
 - v blízkosti železniční stanice a přestupních uzlů.
- Emise jsou výrazně ovlivněny:
 - dopravními špičkami (ráno, odpoledne),
 - plynulostí provozu (zastavování, kolony),
 - podílem starších vozidel.
- Negativní dopady se projevují zejména:
 - zhoršenou kvalitou ovzduší,
 - hlukovou zátěží,
 - snížením kvality veřejného prostoru.

8.3.2 Odhad struktury emisí podle dopravy

Na základě obecných dat pro obdobná města lze předpokládat:

- individuální automobilová doprava: **cca 70–85 % emisí z dopravy**,
- veřejná doprava: **cca 5–15 %**,
- nákladní doprava: **cca 10–20 %**,
- cyklistická a pěší doprava: **zanedbatelné emise**.



Ilustrační obrázek

8.3.3 Strategický směr

Cílem města je **snížení emisní zátěže z dopravy** a zlepšování kvality ovzduší.

Toho bude dosaženo prostřednictvím:

- podpory veřejné dopravy a její atraktivity,
- rozvoje pěší a cyklistické infrastruktury,
- podpory multimodální dopravy (P+R, B+R),
- zavádění nízkoemisních a bezemisních vozidel,
- regulace dopravy v centru města,
- zvyšování plynulosti dopravy (řízení křižovatek, organizace provozu).

8.4 Klimatické cíle v oblasti dopravy

V souladu s národními a evropskými cíli v oblasti ochrany klimatu směřuje město Kralupy nad Vltavou ke **snížení emisí skleníkových plynů z dopravy**, zejména CO₂.

Doprava představuje významný zdroj emisí ve městě, a proto je klíčové zaměřit se na změnu dopravního chování a podporu udržitelných forem mobility.

8.4.1 Cílový stav (návrh)

Město si stanovuje orientační cíle:

- snížení emisí CO₂ z dopravy o 30–40 % do roku 2040,
- snížení podílu individuální automobilové dopravy,
- zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy,
- zvýšení podílu nízkoemisních a bezemisních vozidel.

8.4.2 Nástroje pro dosažení cílů

K dosažení těchto cílů bude město realizovat zejména:

- rozvoj veřejné dopravy a její integrace (PID, návaznosti),
- budování infrastruktury pro pěší a cyklisty,
- podpora multimodality (P+R, B+R),
- podpora elektromobility a nízkoemisních vozidel,
- regulace dopravy a parkování v centru města,
- zvyšování plynulosti dopravy (smart řízení dopravy).

Cílem města je do roku 2030 snížit emise z dopravy přibližně o 30–40 %, a to zejména omezením individuální automobilové dopravy a podporou udržitelných forem mobility.

9. Zapojení veřejnosti

9.1 Participace veřejnosti

Zapojení veřejnosti (participace) představuje klíčový prvek plánování udržitelné mobility. Aktivní účast obyvatel umožňuje lépe identifikovat potřeby města, zvýšit kvalitu navrhovaných opatření a posílit jejich veřejnou akceptaci.

Město Kralupy nad Vltavou bude participaci systematicky realizovat v období **2027–2028**, a to tak, aby získaná data mohla být využita pro **následující aktualizaci Plánu udržitelné městské mobility (SUMP)**.

9.1.1 Nástroje participace

➤ Dotazníková šetření

Hlavním nástrojem zapojení veřejnosti bude dotazníkové šetření, které proběhne v roce 2027.

Cílem dotazníku bude:

- zjistit dopravní chování obyvatel (způsob dopravy do práce/školy),
- identifikovat hlavní problémy (parkování, bezpečnost, přetížení),
- zjistit preference obyvatel v oblasti dopravy,
- získat podklady pro aktualizaci strategie mobility.

➤ **Dotazník bude realizován**

- online (web města),
- v tištěné podobě (úřad, školy, veřejná místa).

➤ **Veřejná projednání**

- proběhnou minimálně dvě veřejná projednání (analytická a návrhová fáze),
- cílem je prezentace výsledků a získání zpětné vazby,
- umožní diskusi nad konkrétními opatřeními.

➤ **Participativní workshopy**

- tematicky zaměřené (např. centrum města, cyklodoprava),
- zapojení odborníků, škol, firem a veřejnosti,
- společná tvorba návrhů opatření.

9.1.2 Návrh struktury dotazníku

Dotazník bude obsahovat zejména tyto okruhy:

❖ **Základní údaje**

- věk (kategorie),
- bydliště (část města / okolní obec),
- pracovní status (zaměstnanec, student, senior apod.).

❖ **Dopravní chování**

- Jakým způsobem se nejčastěji dopravujete do práce/školy?
- Jak často využíváte veřejnou dopravu?
- Vlastníte automobil / jízdní kolo?

❖ **Hodnocení dopravy ve městě**

- Jak hodnotíte dostupnost parkování?
- Jak hodnotíte kvalitu veřejné dopravy?
- Jak bezpečně se cítíte jako chodec / cyklista?

❖ **Problémová místa**

- Kde ve městě vnímáte největší dopravní problémy?
- Jaké konkrétní situace považujete za nebezpečné?

❖ **Preference a návrhy**

- Jaká opatření byste podpořili? (např. P+R, cyklostezky, regulace parkování)
- Co by vás motivovalo k využívání veřejné dopravy nebo kola?

❖ **Otevřená otázka**

- Vaše návrhy na zlepšení dopravy ve městě.

9.1.3 Harmonogram participace (2027–2028)

Fáze 1 – Příprava (1–3/2027)

- příprava dotazníku a komunikační kampaně,
- nastavení participačních nástrojů.

Fáze 2 – Sběr dat (3–6/2027)

- realizace dotazníkového šetření,
- sběr podnětů od obyvatel.

Fáze 3 – Analýza (6–9/2027)

- vyhodnocení dat,
- identifikace problémů.

Fáze 4 – Návrhy a projednání (9/2027 – 3/2028)

- workshopy a návrh opatření,
- veřejné projednání.

Fáze 5 – Finalizace (3–6/2028)

- zpracování připomínek,
- příprava aktualizace plánu mobility.

9.1.4 Strategický přístup

Participace bude realizována jako **opakovatelný proces**, jehož výsledky budou využity nejen pro aktualizaci plánu mobility v roce 2028, ale i pro dlouhodobé sledování dopravního chování obyvatel.



Ilustrační obrázek

10. Závěr

10.1 Hlavní přínosy

Navržená strategie mobility představuje důležitý krok k tomu, aby se Kralupy nad Vltavou dále rozvíjely jako moderní, dobře fungující a příjemné město pro život.

Cílem není omezovat mobilitu obyvatel, ale naopak ji **zlepšit, zpřehlednit a nabídnout více kvalitních možností dopravy**, které budou bezpečné, dostupné a šetrné k životnímu prostředí.

10.1.1 Přínosy pro město a jeho obyvatele

Realizace navržených opatření přinese:

- **lepší dostupnost města i jeho jednotlivých částí**, včetně napojení na Prahu a okolní region,
- **bezpečnější ulice pro všechny** – řidiče, chodce, cyklisty i děti,
- **méně dopravy v centru a příjemnější veřejný prostor**,
- **čistší ovzduší a nižší hlukovou zátěž**,
- **více možností, jak se po městě pohybovat** – nejen autem, ale i pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou.

10.1.2 Směřování do budoucna

Strategie reaguje na každodenní realitu obyvatel Kralup, zejména na dojížďku do Prahy a rostoucí dopravní zatížení.

Zároveň vytváří podmínky pro to, aby se město dlouhodobě rozvíjelo udržitelným způsobem, který bude:

- vyvážený mezi různými druhy dopravy,
- ohleduplný k životnímu prostředí,
- a především **přívětivý pro obyvatele**.
-

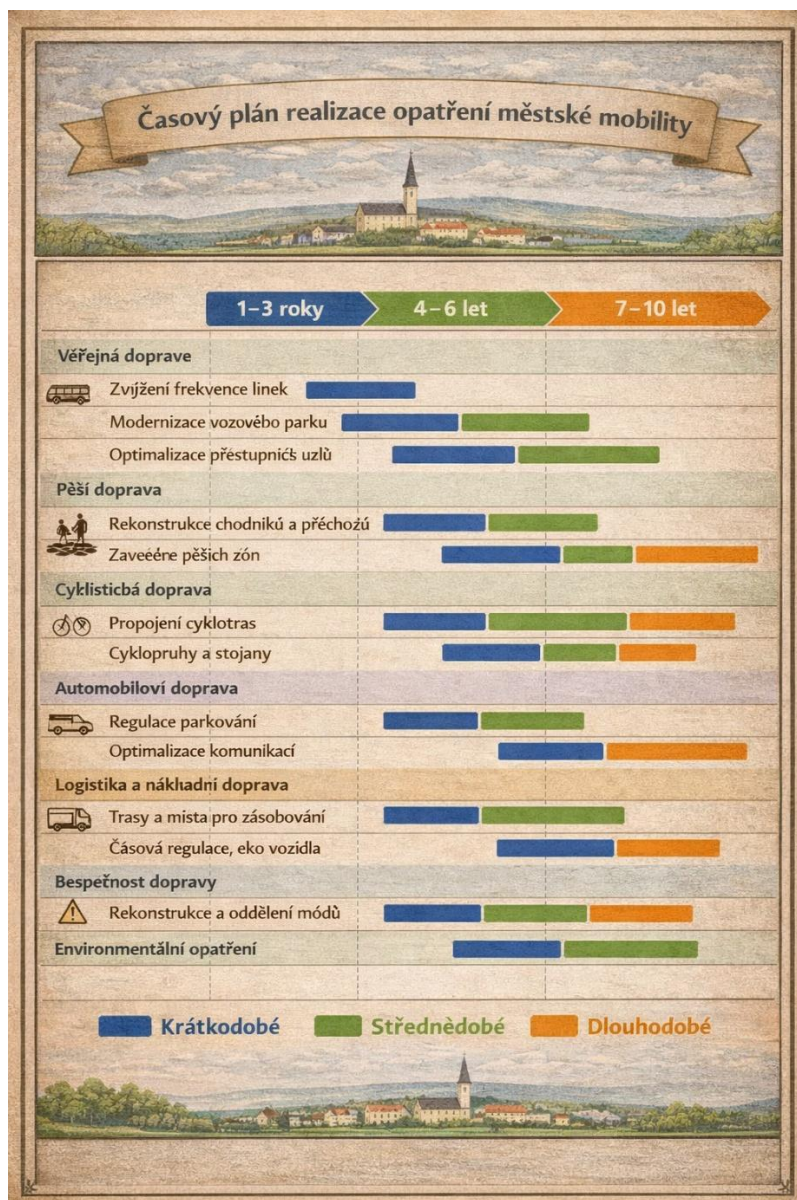
10.1.3 Důraz na spolupráci s veřejností

Důležitou součástí strategie je zapojení obyvatel. V letech **2027–2028** proběhne participace veřejnosti formou dotazníků, veřejných projednání a workshopů, jejichž výsledky budou využity při aktualizaci plánu mobility.

Město tak dává jasně najevo, že chce dopravu řešit **ve spolupráci s obyvatelem a s ohledem na jejich potřeby**.

10.1.4 Závěrečné sdělení

Navržená strategie není jen souborem technických opatření, ale představuje **vizi budoucnosti Kralup nad Vltavou** – města, které je dobře dostupné, bezpečné a nabízí kvalitní prostředí pro život.



Ilustrační obrázek

11. Použité zdroje

Národní metodiky a strategické dokumenty

- Ministerstvo dopravy ČR. *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Praha: MD ČR.
- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2015). *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst*. Brno: CDV.
- Akademie městské mobility. *Metodika SUMP 2.0*.

Legislativní a koncepční rámec ČR

- Ministerstvo dopravy ČR. *Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030*.
- Ministerstvo dopravy ČR. *Zásady pro zpracování plánů udržitelné městské mobility*.

Strategické dokumenty města

- Strategický plán města Kralupy nad Vltavou 2018–2033
dopravy
- Akční plán ke Strategickému plánu

Specifické dopravní dokumenty (klíčové pro SUMP)

- *Plán dopravní obslužnosti centra města Kralupy nad Vltavou (2020–)*
→ řeší organizaci dopravy v centru, zásobování, MHD, pěší vazby
- *Koncepce parkovacího systému na území města Kralupy nad Vltavou*
→ regulace parkování, rezidentní zóny, kapacity
- *Generel cyklistické dopravy ORP Kralupy nad Vltavou*
→ základní podklad pro aktivní mobilitu (cyklo)

Obecné informace o území

- Kralupy nad Vltavou – základní charakteristika města (poloha, počet obyvatel, funkce dopravního uzlu)
→ [Wikipedie – Kralupy nad Vltavou](#)
→ město leží cca 25 km severně od Prahy a má přibližně 19 tisíc obyvatel
- Wikipedia (EN): *Kralupy nad Vltavou*
→ doplňující informace o dopravním významu, ekonomice a železničním uzlu

Mapové podklady a prostorová data

- [Mapy.cz – Kralupy nad Vltavou](#)
→ základní mapový podklad (uliční síť, terén, cyklotrasy, plánování tras)
- [Geoportál Kralupy nad Vltavou](#)
→ lokální GIS data (dopravní infrastruktura, parcely, územní plán)
- [Mapa města \(Infokralupy\)](#)
→ orientační mapa, turistické a lokální informace
- [Mapa ČR – Kralupy nad Vltavou](#)
→ doplňkový mapový zdroj (regionální kontext)