

Městský úřad Kralupy nad Vltavou

Palackého nám. 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou

www.mestokralupy.cz, podatelna@mestokralupy.cz, tel.: 315 739 811

IČ: 00236977, DIČ: CZ00236977, DS: 8zzbfvq

Č. J.: MUKV 48523/2026 KT
SP.ZN.: MUKV-S 7928/2026 KT
PID: MUKVX01CLZQT
POČET LISTŮ: 1
POČET PŘÍLOH: 1 - úschovna

VYŘIZUJE: Mgr. Klára Marešová
TEL.: 315 739 892
E-MAIL: klara.maresova@mestokralupy.cz

DATUM: 29.09.2026

Odpověď na žádost o informace dle zákona 106/1999 Sb.

Město Kralupy nad Vltavou (dále jen „povinný subjekt“), jakožto povinný subjekt ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o svobodném přístupu k informacím“) obdržel dne 13.09.2026 žádost vedenou pod č. j. MUKV 47267/2026 KT.

Ve Vaší žádosti jste požádal o sdělení následujících informací:

1. Kapacitní posouzení křižovatky Mostní × třída Legií × Třebízského (podle TP 188, TP 234 nebo jiné metodiky) a prognózu intenzit dopravy, o které se opírá závěr „kapacitně vyhoví“, z kterékoli fáze přípravy stavby (studie 2020, dokumentace pro společné povolení 2021–2023, dokumentace pro provádění stavby 2023). Pokud takové posouzení neexistuje, žádám o výslovné sdělení této skutečnosti.

2. Přílohu Územní studie lokality „za Nádražím“ nazvanou „Dopravně-inženýrské posouzení“ (zpracovatel ETC – European Transportation Consultancy, s.r.o., Ing. David Petr, Ing. Jiří Souček), na kterou studie odkazuje na str. 14 a 24 a v seznamu příloh na str. 97 a která není součástí verze zveřejněné na webu města, v plném znění včetně dopravních průzkumů a kapacitních výpočtů křižovatek Mostní – Třebízského – třída Legií a Mostní – Jodlova – Erbenova; a informaci, jakým způsobem a kterým dokumentem město závěry tohoto posouzení zohlednilo při rozhodování o nahrazení světelné signalizace okružní křižovatkou.

3. Informaci, zda město po uvedení okružní křižovatky do provozu (15. 9. 2025) provedlo nebo zadalo jakékoli vyhodnocení její propustnosti (měření intenzit, zdržení nebo délek front), zda v této věci jednalo s projektantem nebo s KSÚS Středočeského kraje, a zda zadalo či plánuje zadat posouzení nebo úpravu této křižovatky; a kopie případných výsledků.

K Vaším dotazům poskytujeme následující informace:

1. Kapacita navržené jednopruhové okružní křižovatky nebyla detailně posuzována výpočtovými programy z následujícího důvodu – metodika „Technické podmínky TP 135“

(Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích). Tyto schválené ministerské metodiky stanovují, že standardní kompaktní jednopruhová okružní křižovatka vyhovuje kapacitně bez nutnosti podrobného matematického posuzování, pokud celková sumární intenzita všech vozidel vjíždějících do křižovatky nepřesahuje 15 000 až 18 000 vozidel za 24 hodin (v závislosti na podílu odbočujících proudů). Podle Celostátního sčítání dopravy (CSD) činí intenzity v tomto uzlu 17 728 voz/24 hod na hlavní ulici Mostní, 1 400 voz/24 hod na Třídě Legií a 2 500 voz/24 hod v ulici Třebízského.

2. Na základě Vaší žádosti Vám požadovanou Územní studii lokality „Za Nádražím“ zasíláme, s ohledem na datový objem souboru, prostřednictvím datového úložiště Úschovna.cz.

Dle vyjádření projektanta Ing. Petra Novotného, Ph.D., MBA, představuje zvolené řešení formou jednopruhové okružní křižovatky komplexní řešení s optimální synergií mezi dopravní kapacitou, bezpečností nejslabších účastníků provozu (chodci, cyklisté) a potřebným urbanistickým rozvojem konkrétního městského prostoru. A dále, že křižovatky řízené semaforem (SSZ) mají prokazatelně výrazně delší střední dobu zdržení vozidla, než křižovatky neřízené nebo okružní. Pro úroveň kvality dopravy (ÚKD) stupně E podle ČSN 73 6110 a TP 188 se střední doba zdržení na neřízené či okružní křižovatce pohybuje v rozmezí 35,1 až 45,0 sekund, zatímco u světelně řízené křižovatky činí 55,1 až 70,0 sekund.

3. Město po uvedení křižovatky do provozu nerealizovalo samostatný dopravně-kapacitní průzkum. Následné provádění dopravních průzkumů či kapacitních posouzení po dokončení stavby není standardním úkonem a přistupuje se k němu zpravidla pouze v případech, kdy nový stav vykazuje závažné provozní či bezpečnostní nedostatky. Provoz na předmětné křižovatce odpovídá po jejím zprovoznění očekávanému dopravnímu zatížení.

Pro úplnost naší odpovědi uvádíme, že předmětná komunikace a křižovatka Mostní x třída Legií x Třebízského je ve vlastnictví Středočeského kraje a ve správě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, p.o. se sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5, e-mail: epodatelna@ksus.cz.

Mgr. Lucie Vacková
referent odboru kancelář tajemníka MěÚ



European Transportation Consultancy, s.r.o.

ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“

Dopravně-inženýrské posouzení

Kralupy nad Vltavou

Zpráva připravena pro m4 architekti s.r.o.,

Březen 2020

Obsah

1.	ÚVOD A ÚČEL STUDIE	2
2.	STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY	2
2.2.	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	2
2.3.	PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA	3
3.	výhledové dopravní podmínky	3
3.2.	NOVÝ AUTOBUSOVÝ TERMINÁL	3
3.3.	PARKOVACÍ DŮM	4
3.4.	OBCHVAT MĚSTA KRALUPY NAD VLTAVOU	4
3.5.	NOVÝ MOST PŘES VLTAVU A SPOJENÍ OBCHVAT – CENTRUM MĚSTA	5
3.6.	ZAVEDENÍ NÍZKOEMISNÍ ZÓNY V KRALUPECH NAD VLTAVOU	6
3.7.	OMEZENÍ TRANZITNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY	6
4.	PLÁNOVANÉ VYUŽITÍ ÚZEMÍ	7
4.2.	DOPRAVNÍ OBSLUHA ÚZEMÍ	7
4.3.	PARKOVÁNÍ	7
5.	INTENZITY PROVOZU	8
6.	OVĚŘENÍ KAPACITY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	10
6.2.	SSZ MOSTNÍ – TŘEBÍZSKÉHO – TŘÍDA LEGÍ	10
6.3.	OK MOSTNÍ – JODLOVA – ERBENOVA	10
6.4.	OK MOSTNÍ – PODŘÍPSKÁ – S. K. NEUMANNA	12
8.	SOUHRN A ZÁVĚR	13

Přílohy

1.	Umístění záměru a širší vztahy
2.	Schéma blokového uspořádání a dopravní obsluhy území
3.1	Výpočet potřebného počtu parkovacích stání
3.2	Výpočet intenzit dopravy generované areálem – varianta s parkovacím domem
3.3	Výpočet intenzit dopravy generované areálem – varianta bez parkovacího domu
4.	Intenzity dopravy – Původní stav 2000
5.	Intenzity dopravy – Stávající stav 2019
6.	Intenzity dopravy – Výhled 2024
7.	Intenzity dopravy – Výhled 2030
8.	Kapacitní posouzení
8.1.	SSZ – Mostní – Třebízského – třída Legií
8.2.	OK – Mostní – Jodlova – Erbenova

1. ÚVOD A ÚČEL STUDIE

- 1.1.1. Společnost European Transportation Consultancy s.r.o (dále jen „ETC“) byla oslovena společností **m4 architekti s.r.o.**, jakožto zpracovatelem projektu územní studie lokality „Za Nádražím“ v Kralupech n. Vltavou s požadavkem na dopravně-inženýrského posouzení plánované výstavby.
- 1.1.2. Hlavním cílem studie je prověřit jednotlivé varianty výstavby a doporučit řešení území z hlediska dopravy, které zajistí možnost realizace plánované výstavby, aniž by došlo k zásadnímu ovlivnění provozu pro další účastníky provozu, byla zajištěna dostatečná kapacita komunikační sítě v území, kvalitní obsluha vlastního areálu, a to nejenom z pohledu individuální automobilové dopravy, ale i z pohledu pěších, cyklistů a obsluhy veřejnou hromadnou dopravou.
- 1.1.3. Řešené území se nachází v centru města Kralupy nad Vltavou poblíž vlakového nádraží a jedná se o klasickou revitalizaci a přestavbu Brown Fieldové plochy. 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 plánovanou novou komunikací, která by měla propojit ul. Havlíčkova/Ke Kocandě na severu a ul. Nádražní na jihu. Rozsah řešeného území i jeho poloha v rámci města je patrná z **Přílohy 1: Širší vztahy**.
- 1.1.4. Tato studie shrnuje současné poznatky o stávajícím území a vyhodnocuje vlastní varianty záměru. Zpracované posouzení a z něj vyplývající podklady by měly sloužit zejména k dalším odborným posouzením (akustika, hluk), a také k předjednání záměru s dotčenými úřady. Současně slouží jako podklad pro vznik podrobnějšího urbanistického konceptu/ územní studie či následné dokumentace k územnímu řízení.

2. STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY

- 2.1.1. 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.
- 2.1.2. 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 centrálního území, jelikož průjezd ulic Palackého je omezen pomocí vysouvací zábrany a celá oblast Palackého nám. je dopravně zklidněna.
- 2.1.3. 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 do dalších částí města, ale také 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.

2.2. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

- 2.2.1. 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, ale také případné redukce počtu parkovacích stání je důležité, aby byla zajištěna konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy (z hlediska počtu spojů i docházkové vzdálenosti).
- 2.2.2. 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.
- 2.2.3. V těsné blízkosti vedle vlakového nádraží se pak nachází i nádraží autobusové, ze kterého je v současnosti operováno 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. V budoucnu se předpokládá stavba nového autobusového nádraží. Popis tohoto projektu a jeho vztahu k řešenému záměru je popsán detailněji v dalších kapitolách.
- 2.2.4. Lze tak konstatovat, že území je **velmi dobře dostupné pomocí stávajícího systému hromadné dopravy**, čímž je vytvořen základní předpoklad pro minimalizaci dopravního dopadu záměru.

2.3. PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

2.3.1. Do stávající oblasti je od řeky Vltavy přivedena cyklotrasa, která je ukončena před budovou nádraží, kde je zřízeno parkování pro kola. Opatření pro cyklisty nejsou v rámci stávajících komunikací a uličních prostorů nijak vyznačena.

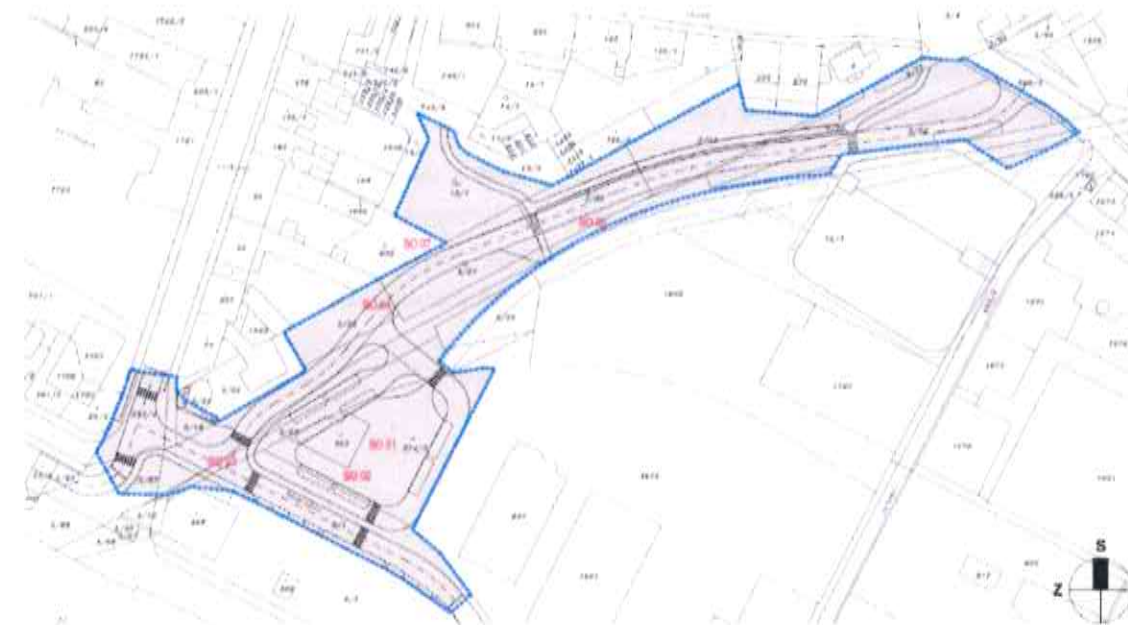
2.3.2. Samotné předmětné území není dnes z hlediska pěší ani cyklistické dopravy dostupné a jeho prostupnost a návaznost na další trasy v okolí je zapotřebí zlepšit. Zároveň se předpokládá, že vzhledem k charakteru komunikační sítě v okolí předmětného území nebude pohyb cyklistů v rámci uličního prostoru nijak vymezen, ale bude probíhat smíšené s automobilovou dopravou. Součástí studie je i návrh propojení nádražního předprostoru s prodlouženou cyklostezkou 7 EV 7 Vltavská

3. VÝHLEDOVÉ DOPRAVNÍ PODMÍNKY

3.1.1. V blízkém okolí řešeného území je uvažována výstavba nového autobusového nádraží a parkovacího domu. Ve výhledu se pak počítá se stavbou přeložky komunikace II/101 a vytvoření obchvatu města Kralupy. Zároveň jsou v rámci platného Územního plánu definovány koridory pro nový most přes Vltavu a navazující přivaděč do centra města. Tyto projekty mohou mít vliv na výhledové dopravní podmínky a intenzity v oblasti a ovlivnit podmínky pro dopravu ze záměru, a proto jsou popsány detailněji níže.

3.2. NOVÝ AUTOBUSOVÝ TERMINÁL

3.2.1. Pro daný záměr je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, dle které by se nový autobusový terminál měl přesunout ze stávající pozice přes ulici Nádražní do prostoru stávajícího parkoviště. V souvislosti se stavbou nového autobusového terminálu by měla vzniknout i propojka mezi ul. Nádražní a ul. Havlíčkova/Ke Kocandě. Rozsah projektu nového autobusového terminálu je patrný z obrázku doloženého níže.



Obrázek 1: Projekt nového autobusového terminálu Kralupy n. Vltavou (zdroj: Plán dop. obslužnosti centra města Kralupy n. V.)

3.2.2. Část autobusů, které v současné době projíždí ulicí Žižkovou bude nově odkloněna přes ul. Havlíčkova na navrženou propojující komunikaci. Ta je navržena ve stopě, která dle platného ÚP odpovídá koridoru, který by v budoucnu měl navazovat na nový most přes Vltavu a přivaděč od obchvatu města z východu.

3.2.3. Návrh v předmětném území s touto novou komunikací počítá a část záměru je na ni přímo napojena. Uvažovaný návrh budoucí komunikace touto napojení nijak nebrání a je tedy možné uvažovaný záměr na tuto komunikaci připojit. Vliv nové komunikace a změnu tras části autobusových linek byl zohledněn v rámci navazujících modelů dopravy, které jsou součástí této studie.

3.3. PARKOVACÍ DŮM

3.3.1. Nový parkovací dům s kapacitou 353 parkovacích stání bude umístěn u křižení ulic Havlíčkova, Ke Kocandě a nově plánované komunikace budované v rámci projektu autobusového terminálu. Parkovací dům by měl sloužit především pro odstav vozidel typu P+R v souvislosti s přestupním terminálem hromadné dopravy (železniční a autobusové nádraží). Dle zpracované dokumentace pro územní rozhodnutí je vjezd do objektu navržen z Libušiny ulice v místě křižení s ulicí Ke Kocandě. Součástí záměru je i pěší komunikace vedoucí podél nové propojující komunikace směrem k budově nádraží. Uvažovaný rozsah projektu je patrný z doloženého obrázku níže.



Obrázek 2: Projekt nového parkovacího domu (zdroj: Plán dop. obslužnosti centra města Kralupy n. V.)

3.3.2. S ohledem na umístění P+R lze očekávat zvýšený pohyb pěších mezi těmito objekty, což by mělo být zohledněno v rámci křižení napojení části záměru a pěší komunikace vedoucí k nádraží.

3.3.3. Vliv nového kapacitního parkovacího domu, který bude přitahovat novou dopravu do území a využívat stejnou komunikační síť jako uvažovaný záměr, byl zohledněn v rámci navazujících modelů dopravy, které jsou součástí této studie.

3.4. OBCHVAT MĚSTA KRALUPY NAD VLTAVOU

3.4.1. 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. Trasa uvažovaného obchvatu je znázorněna na obrázku níže.



Obrázek 3: Trasa JV obchvatu Kralup n. Vltavou (zdroj: mapy.cz)

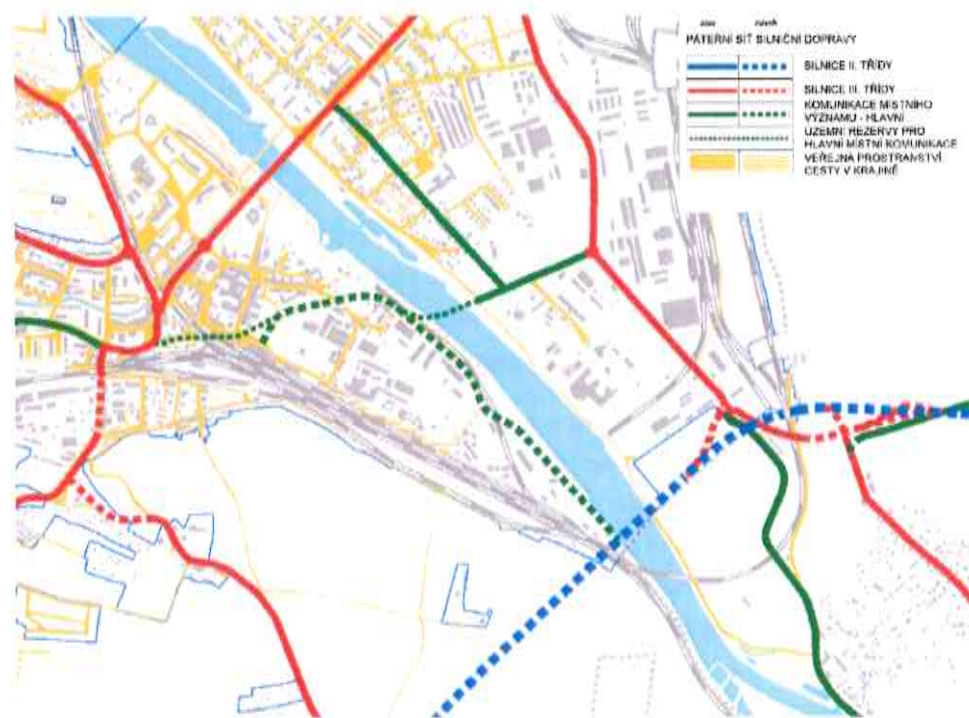
3.4.2. Uvažovaný obchvat by měl odvést tranzitní dopravu mimo přetížený průtah silnice II/101 městem (ul. Hlavní) a snížit tak zatížení této dnes velmi exponované intravilánové komunikace. To se může jevit pozitivně především z hlediska uvolnění kapacity jednotlivých uzlů uvnitř města. Zároveň by v rámci obchvatu měl vzniknout nový most přes řeku Vltavu, který zajistí alternativní možnost překročení vodního toku.

3.4.3. Dle aktuálních informací je v současnosti podána žádost o stavební povolení na první etapu, tzn. úsek Chvatěruby – Tursko včetně obchvatu Kralup. Očekává se, že pokud nenastanou komplikace, mohlo by dojít k zahájení stavby v roce 2021. Vzhledem k náročnosti stavby, kdy jsou její součástí dva mostní objekty (přes řeku a kolejiště dráhy) nelze reálně očekávat zprovoznění této etapy před rokem 2024. Současně je však nutné upozornit, že ze závěrů Stanoviska posuzování dopadu na životní prostředí dané stavby vyplývá řada podmínek, jejichž naplnění reálně zprovoznění obchvatu spíše oddálí. Reálně lze dokončení obchvatu očekávat v horizontu cca 10 let, tj. po roce 2030.

3.4.4. Vyhodnocení vlivu stavby JV obchvatu je tak hodnoceno v rámci navazujících dopravních modelů až pro dlouhodobý výhledový rok 2030, kdy se již předpokládá plný vliv zprovoznění této stavby. Předpokládaný vliv obchvatu na intenzity dopravy na vnitroměstské síti je převzat 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.

3.5. NOVÝ MOST PŘES VLTAVU A SPOJENÍ OBCHVAT – CENTRUM MĚSTA

3.5.1. V rámci platného ÚP jsou v blízkém okolí předmětného území navrženy koridory pro realizaci dopravních staveb, které mohou mít významný vliv na celkové směřování dopravy v území. Jedná se především o vybudování nového spojení mezi obchvatem na jihovýchodě a centrem města, který by měl vzniknout prodloužením ulice Ke Kocandě a podél řeky se napojit na trasu obchvatu města. Ve směru do centra by pak nové spojení navázalo na komunikaci připravovanou v rámci projektu Autobusový terminál a dále by přes ulici Husova dle ÚP mělo dojít k mimoúrovňovému překřížení železnice a následnému napojení na ul. S. K. Neumanna. Nový most přes řeku Vltavu by pak měl vzniknout mezi ul. Třebízského a Ke Kocandě, tedy zhruba v místě dnešního vedení inženýrských sítí přes koryto řeky, a dále navázat na zmíněné spojení. Je nutno upozornit, že případný podjezd železniční trati a nový most jsou v plánu vedeny pouze jako územní rezervy a jejich realizace je tedy velmi nepravděpodobná. Přesto jsou níže podrobněji hodnoceny. Návrh výhledového uspořádání silniční sítě dle stávajícího ÚP je patrné na obrázku níže.



Obrázek 4: Návrh uspořádání komunikační sítě dle stávajícího ÚP

3.5.2. Z dopravního hlediska se však jeví jako nevhodné vytvářet nové přímé spojení mezi centrální oblastí města a JV obchvatem. A to i v případě nerealizace nového křížení přes železnici, které se jeví z technického hlediska jako velmi nákladné. Uvažované propojení k obchvatu bude ve výsledku představovat nejkratší spojnici z obchvatu do centrální části Kralup, lze tak jednoznačně očekávat, že tato nová trasa naindukuje novou dopravu přímo do centra města a na stávající komunikace (ul. Havlíčkova, Jodlova, Komenského náměstí), které nejsou na tuto dopravu adaptovatelné (dopad na hlukovou situaci i kapacitu). Efektivní regulace takového průjezdu (v podstatě se jedná o tranzit přímo přes centrum města), je přitom běžnými dopravně-organizačními opatřeními v podstatě nemožná.

3.5.3. Ve výsledku tak tato stavba může degradovat význam samotného obchvatu, protože umožní zavlečení velké části tranzitní dopravy přes centrální oblast města. Realizace tohoto napojení by místo efektu vymístění vozidel z centra města měla za následek přesný opak, tedy přivedení dopravy přímo do centrální oblasti. V případě nerealizace podjezdu pod železniční trati a napojení na ul. S. K. Neumanna by pak všechna vozidla byla nucena využít trasy přes ul. Jodlova a následně se přes kapacitně a prostorově omezenou křižovatku Mostní – Jodlova – Erbenova a dále pokračovat po komunikaci Mostní. Přičemž odlehčení ulice Mostní od dopravy je hlavním účelem vzniku JV obchvatu, které by toto spojení výrazně snížilo.

3.5.4. I když by nemuselo vlivem dalších opatření (zákaz vjezdu nákladních vozidel, nízkoe emisní zóna atd.) dojít k přetížení nákladní dopravou, tak i v případě pohybu pouze osobních a dodávkových vozidel, by realizace takového napojení znamenala nepříznivé dopady na centrální oblast především z environmentálního hlediska (hluk, emise atd.). Předmětný záměr by tímto projektem byl pak přímo ovlivněn.

3.5.5. Z pohledu urbanismu je také nevhodné vytvořit „bariéru“ v podobě významné městské komunikace uprostřed centrální oblasti a oddělit tak starou zástavbu okolo Palackého a Komenského náměstí od potencionálně rozvojových ploch v širším centru města na východě. Na komunikacích uvnitř tohoto území by se přitom měly co nejvíce objevovat prvky pro zklidnění dopravy.

3.5.6. V případě uvažovaného nového přemostění je situace obdobná. V navržené pozici by sice došlo k pravděpodobnému snížení zatížení na ul. Hlavní, ale tranzitní doprava by byla ze severu/jihu znovu vedena přes centrální oblast a při případné nerealizaci podjezdu pod trati a napojení na ulici S. K. Neumanna by byla opět přetížena ulice Jodlova. Navíc alternativní druhý most přes řeku Vltavu má vzniknout v rámci připravovaného projektu JV obchvatu, proto se realizace dalšího mostu jeví jako nadbytečná.

3.5.7. Z dopravního a urbanistického hlediska se jeví vhodnější výhledové uspořádání situace, kdy mezi připravovanou trasou obchvatu a vnitřní komunikační sítí města budou zachována pouze stávající napojení (ul. Pražská na jihu a ul. U Dýháry na severu). Toto uspořádání zajistí maximální přenesení tranzitní dopravy na trasu obchvatu a pokles tohoto typu dopravy na vnitroměstské komunikační síti.

3.5.8. V pohledu dalšího rozvoje centrální oblasti východně od vlakového nádraží se sice toto nové napojení na východní obchvat Kralup může jevit jako přínosné (převezme významnou část dopravy z těchto ploch), ale pouze za podmínky eliminace dopadu tranzitní dopravy skrze centrum města. Takového stavu by se teoreticky dalo docílit pomocí případné významné změny organizace dopravy v rámci této centrální oblasti, ta by však významně negativně ovlivnila i další nezbytné funkce v centrální části města (např. P+R, vlakové a autobusové nádraží atd.), reálné fungování takového omezení je však v podstatě nemožné. V úvahu připadá pouze přímé napojení oblasti východně od centra na budoucí obchvat, bez propojení na stávající komunikační síť.

3.5.9. Z důvodu očekávaných silně negativních dopadů, nelze doporučit realizaci nových propojení či napojení na obchvat přímo z centra města. Tyto komunikační stavby tedy nejsou hodnoceny v navazujících modelech v rámci této studie. Případné samostatné napojení dílčí oblasti centra na obchvat pak nebude mít zásadní dopad na zpracované modely dopravy.

3.6. ZAVEDENÍ NÍZKOEMISNÍ ZÓNY V KRALUPECH NAD VLTAVOU

3.6.1. V září roku 2019 byla společností EDIP s.r.o. zpracována „Studie proveditelnosti pro zavedení nízkoemisní zóny v Kralupech nad Vltavou“. V závěrech této studie se po posouzení stávajícího a případného výhledového stavu po zavedení zóny konstatuje, že se v současné době zavedení nízkoemisní zóny ve městě nedoporučuje. Předpokládaný pokles koncentrací znečišťujících látek by se pohyboval vzhledem k omezenému rozsahu zóny a dotčených vozidel pouze na úrovni do 5 %.

3.6.2. V souvislosti se zavedením NEZ by došlo v dané oblasti k poklesu intenzit dopravy o cca 4 %. Omezení by pak vedlo k omezení tranzitní dopravy o cca 25-30 %. Dle závěru této studie se nicméně oproti zavedení NEZ doporučuje realizace omezení či přemístění tranzitní dopravy pomocí realizace JV obchvatu popsaného výše. Z toho důvodu není s efektem NEZ v navazujících modelech dopravy uvažováno. I v případě budoucího zavedení NEZ v Kralupech jsou tak výhledové intenzity hodnoceny na straně bezpečnosti.

3.7. OMEZENÍ TRANZITNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

3.7.1. Ze Studie proveditelnosti pro zavedení nízkoemisní zóny v Kralupech nad Vltavou (zpracováno spol. EDIP, září 2019) dále vyplývá, že dosažení poklesu intenzit i emisí uvnitř města doporučují spíše zavedení **omezení tranzitní nákladní dopravy**, které by se v centru města projevilo poklesem nákladní dopravy.

3.7.2. Stávající vazbu pro nákladní dopravu mezi D7 a D8, realizovanou v současné době i přes Kralupy n. Vltavou, v případě zavedení omezení nahradí trasa po komunikaci I/16 okolo Velvar a Slaného. Tato trasa se jeví jako vhodná především z toho důvodu, že prochází mimo obydlená území. Směrem od D7 na již dokončený obchvat města Slaný a nově vznikající navazující úsek přeložky I/16 mimo obce Žižice a Ješín, který by měl být dokončen během roku 2020, dále navazuje obchvat okolo Velvar a napojení na dálnici D8. Tato trasa plně nahradí stávající trasu přes Kralupy a vzhledem k vedení mimo zastavěná území nebude znamenat prodloužení cestovní doby. Opatření není závislé na stavbě JV obchvatu. Uvažovaná trasa je patrná z doloženého obrázku níže.



Obrázek 5: Alternativní trasa pro nákladní dopravu přes I/16

3.7.3. V případě zavedení omezení tranzitní nákladní dopravy lze očekávat pokles intenzit nákladních vozidel uvnitř města Kralupy o 25 až 30 %), což by se pozitivně projevilo především na ul. Hlavní a kapacitách stávajících křižovatek na tomto tahu. Důležité je pak zmínit, že pozitivní vliv na kapacitu křižovatek by byl ve výsledku vyšší, než uváděných 25–30 %, jelikož v kapacitních posouzeních jsou nákladní vozidla a soupravy pro přepočít na jednotková vozidla přenásobeny koeficienty (1,7, 2, či dokonce 2,5), a tudíž by se výsledný efekt poklesu na kapacitu jednotlivých křižovatek mohl být až dvojnásobný vůči samotnému poklesu počtu vozidel.

3.7.4. Uvažované opatření není v navazujících modelech samostatně vyčísleno, nicméně je zahrnuto v modelovém výhledu pro rok 2030, kdy je uvažováno, že tranzitní nákladní doprava bude přesunuta z centra města na JV obchvat.

4. PLÁNOVANÉ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

4.1.1. Projekt územní studie území „Za Nádražím“ v Kralupech nad Vltavou představuje přestavbu stávajícího nevyužívaného brownfieldu v centrální oblasti města, kde by mělo vzniknout až 16 bytových domů doplněných o komunitní centrum. Alternativně je uvažována realizace objektu mateřské školky namísto jednoho z bytových objektů. Po realizaci celého projektu se počítá s realizací cca 976 bytových jednotek o celkové výměře zhruba 55 600m² HPP.

4.1.2. Projekt je předběžně z hlediska kapacit a počtu parkovacích stání připraven ve dvou variantách – s a bez nového parkovacího domu.

4.1.3. Blokové schéma záměru je patrné z **přílohy 2**. Celkový návrh je pak v koordinaci se sousedními záměry Parkovacího domu a Autobusového terminálu.

4.2. DOPRAVNÍ OBSLUHA ÚZEMÍ

4.2.1. Dopravní napojení uvažovaného záměru je navrženo primárně z nově budované komunikace procházející středem řešeného území, které propojí budoucí komunikaci spojující ul. Nádražní a Havlíčkova/Ke Kocandě, která je připravována v rámci projektu Autobusového terminálu, a ul. Trojanova na východě. Severně umístěné domy mohou být dopravně napojeny přímo na ul. Libušina. Toto uspořádání by mělo zajistit vhodné rozdělení dopravy mezi jednotlivé části komunikační sítě centrální oblasti okolo záměru.

4.2.2. Komunikace 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.

4.2.3. V souvislosti se záměrem dojde i k úpravě ul. Nádražní a přilehlého prostoru, která naváže na úpravy této komunikace v rámci projektu Autobusový terminál.

4.2.4. Daný návrh ve své podobě žádným způsobem nebrání případné budoucí realizaci výše popsaných projektů, tzn. spojení obchvat města – centrum či nový most přes řeku Vltavu, resp. řešení autobusového terminálu i objektu P+R.

4.3. PARKOVÁNÍ

4.3.1. Primárně jsou ve studii sledovány 2 scénáře počtu realizovaných parkovacích stání:

- **Bez parkovacího domu** - Parkování zajištěno pouze na pozemcích jednotlivých domů (v podnoží 1.NP a částečně na soukromých zahradách případně podél nově budovaných komunikací (celkem 629 parkovacích stání)
- **S parkovacím domem** – Parkovací stání dále doplněna v samostatném parkovacím domě u ul. Nádražní (celkem 824 parkovacích stání)

4.3.2. Do bilance nejsou započítána parkovací stání, které bude možné vybudovat podél stávajících komunikací – např. u rekonstruované ul. Nádražní (cca 40 stání). Tato stání budou určena pro veřejnou potřebu a nebudou

sloužit pro navrhovaný záměr. Jak již bylo zmíněno, přístup do jednotlivých garáží bude realizován z nových obslužných komunikací. Dopravně-technické řešení parkování ani úprav komunikací není předmětem této studie a je doloženo v rámci urbanistické studie.

4.3.3. V rámci studie byl proveden kontrolní výpočet potřebného počtu parkovacích stání pro daný záměr dle ČSN 736110. Plánovaný záměr je dle ČSN možno zařadit do charakteru území skupiny B, stupně úrovně dostupnosti 2, z čehož vyplývá koeficient redukce počtu stání $K_p = 0,8$. Koeficient stupně automobilizace byl uvažován $K_a = 1,11$ dle posledních dostupných údajů ČSÚ a registru vozidel pro město Kralupy.

4.3.4. Výpočet vychází z aktuálně dostupných podkladů o funkčním využití a hrubých a čistých podlažních plochách budov, počtech bytů a jejich skladbě (velký počet malometrážních bytů) atd. Samotný výpočet je doložen v **příloze 3**.

4.3.5. Dle provedeného výpočtu a požadavků ČSN vyplývá, že by záměr měl být vybaven nejméně 707 parkovacími stáními, z nichž 622 je odstavných (určeny pro obyvatele bytových domů) a 85 parkovacích (návštěvy a komunitní centrum).

4.3.6. Jak je uvedeno výše, záměr je z hlediska navrženého počtu stání připraven ve dvou variantách, které souvisí s uspořádáním vlastního záměru a současně popisují i možnou míru regulace nové výstavby v centrální části města.

• Bez parkovacího domu

- V této variantě je uvažováno s realizací celkem **629 parkovacích stání** v prostoru jednotlivých objektů či nových komunikací. Z celkového počtu stání je 85 zajištěno pro návštěvy a komunitní centrum. Pro byty je navrženo celkem 544 stání.
- Navrhovaný počet stání je odvozen z poměru cca 0,6 stání na byt, což lze považovat za obecně maximální možnou redukci stání vzhledem k umístění záměru v centrální oblasti města a těsné blízkosti autobusového i vlakového nádraží. Současně tento počet odpovídá požadovanému počtu při zanedbání stávajícího stupně automobilizace (aktuálně $k_a = 1,11$), tj. regulované cílové hodnotě maximální počtu vozidel v centru města na hodnotě stupně automobilizace 1,0.
- V daném případě by bylo nutné zajistit výjimku z ČSN 736110, případně stanovit odpovídající regulaci stání v centru města územně plánovací dokumentací - stanovení regulačního koeficientu stupně úrovně dostupnosti K_p na hodnotu optimálně až 0,6 a regulovat cílový stupeň automobilizace pro centrum města na hodnotu $K_a = \text{min. } 0,8 \text{ až max. } 1,0$. Tato hodnota K_a přitom odpovídá maximálnímu úrovni 300 – 400 vozidel na 1000 obyvatel, což lze v centru města označit za účelný počet, který napomůže chránit i další zájmy v území.

• S parkovacím domem

- V této variantě je uvažováno s obdobným řešením jak o předchozí variantě, přičemž parkovací stání jsou dále doplněny v samostatném parkovacím domě, navrženém mezi ul. Nádražní a kolejistěm. Celkem je navrženo **824 parkovacích stání**. Pro byty je opět navrženo celkem 544 stání u objektů a dále 195 stání v parkovacím domě, celkem tedy 739 PS. Dále je opět zajištěno 85 pro návštěvy a komunitní centrum v prostoru ulic či zahrad jednotlivých domů

- Navržené řešení tedy odpovídá požadavku ČSN. Počet stání přitom odpovídá poměru cca poměru 0,85 stání na byt, což je hodnota, která obecně odpovídá charakteru plánované zástavby (velký podíl malých bytů) a zejména umístění záměru v centru města, a velmi dobré dostupnosti pomocí MHD (v přímém sousedství vlakového i autobusového nádraží. Návštěvníká stání jsou řešena jako minimální hodnoty dle ČSN.
- Tato varianta tedy odpovídá požadavkům ČSN, míra regulace parkování a dopravy v centrální oblasti je však uvažována na významně nižší úrovni.

5. INTENZITY PROVOZU

5.1.1. Základem pro vypracování detailního konceptu dopravního řešení jsou údaje o stávajících a výhledových dopravních intenzitách v území.

5.1.2. Nejdříve byl proveden odhad vyvolané dopravy v území vlivem plánované výstavby.

5.1.3. Výpočet vyvolané dopravy detailně zohledňuje umístění záměru v centrální části města a současně zohledňuje i předpokládanou dělbu přepravní práce mezi VHD a IAD. Jak je uvedeno výše, cestovní doba zejména pomocí vlaku do centra Prahy je velmi malá (okolo 35 minut), což je z pohledu IAD zejména v období dopravních špiček nedosažitelná hodnota (významná zdržení jsou dosahována jak na příjezdu od Prahy po D8 – např. ul. V Holešovičkách), tak na alternativní trase přes Prahu 6). Blízkost vlakového nádraží v docházkové vzdálenosti od záměru tak tvoří zásadní předpoklad ke snížení dopravního dopadu záměru.

5.1.4. Současně jednotlivé výpočty zohledňují i očekávaný dopad regulace počtu stání v jednotlivých variantách, resp. poměr zajištěných stání vůči počtu bytů. S ohledem na stanovenou míru regulace je nutno očekávat, že sice při klesajícím počtu stání dojde i k poklesu vyvolané dopravy, vliv tohoto parametru však není lineární. S klesajícím počtem stání bude docházet i k navýšení průměrné obrátkovosti na jedno stání.

5.1.5. Na základě údajů o plánovaném HPP jednotlivých funkcí, počtu stání, a předpokládané obrátkovosti byly pro obě varianty stanoveny očekávané úrovně generované dopravy:

- S Parkovacím domem (824 parkovacích stání)

- V případě této „maximální“ varianty je dle provedeného výpočtu doloženého v Příloze 3.2 očekáváno cca 860 příjezdů a 860 odjezdů všech vozidel z/do území denně. Vzhledem k funkčnímu využití byl počet příjezdů nákladní dopravy odhadnut na 1 % z celkového množství dopravy, tj. cca na 9 příjezdů a 9 odjezdů nákladních vozidel za 24 h.
- Ve špičkové ranní hodině lze očekávat zhruba 46 příjezdů a 158 odjezdů/h, ve špičkové odpolední hodině pak do 101 příjezdů a 44 odjezdů/h. V noci (22:00-6:00) lze očekávat maximálně 42 příjezdů a 42 odjezdů výhradně osobních vozidel.

- Bez parkovacího domu (629 parkovacích stání)

- V případě této varianty s výrazně regulovaným počtem stání je dle provedeného výpočtu doloženého v Příloze 3.3 očekáváno cca 720 příjezdů a 720 odjezdů všech vozidel z/do území denně. Vzhledem k funkčnímu využití byl počet příjezdů nákladní dopravy odhadnut na 1 % z celkového množství dopravy, tj. cca na 7 příjezdů a 7 odjezdů nákladních vozidel za 24 h.
- Ve špičkové ranní hodině lze očekávat zhruba 39 příjezdů a 132 odjezdů/h, ve špičkové odpolední hodině pak do 85 příjezdů a 37 odjezdů/h. V noci (22:00-6:00) lze očekávat maximálně 35 příjezdů a 35 odjezdů výhradně osobních vozidel.

5.1.6. Z provedených výpočtů je patrné, že vlivem regulace počtu stání může být dosaženo poměrně významného efektu v regulaci vyvolané dopravy.

5.1.7. Je tedy patrné, že **redukce počtu navrhovaných stání se jeví jako vhodný nástroj pro regulaci dopadu záměru**, zvláště vzhledem k pozici záměru, nicméně tato redukce se neprojeví lineárním poklesem počtu cestu. Redukce počtu se projeví poklesem vyvolané dopravy na úrovni zhruba ½ poklesu počtu stání a s postupujícím poklesem počtu stání tento vliv významně klesá.

5.1.8. Ačkoliv platná ČSN nepředpokládá regulaci tzv. odstavných stání, tj. stání určených pro obyvatele, jiné metodiky určené pro výpočty potřebného počtu stání, např. tzv. Pražské stavební předpisy, tuto regulaci v centrálních částech města umožňují, jelikož se může jednat o jeden z významných regulačních prvků, které mohou napomoci při minimalizaci dopadů záměrů v těchto oblastech, které současně disponují velmi dobrou dopravní dostupností pomocí VHD. ČSN tuto regulaci umožňuje pouze pro návštěvnická stání.

5.1.9. S ohledem na umístění vlastního záměru, reálné dopravní podmínky a omezení v území (vytížená komunikační síť), lze pro všechny záměry v centru města Kralupy nad Vltavou doporučit **stanovení potřebné míry regulace počtu jak odstavných, tak parkovacích stání dle metodiky ČSN 736110**.

5.1.10. Cílem takového opatření, které může být definováno buď speciální vyhláškou, zohledněno v ÚP či může být řešeno individuálními výjimkami z ČSN potvrzenými stavebním úřadem, by měla být právě **odpovídající regulace stání v centru**, která bude definovat jak minimální počty stání pro jednotlivé záměry, které je ještě možné akceptovat i vzhledem k dalším chráněným zájmům, případně i regulovat maximální hranici přípustnou pro danu oblast. Jak je uvedeno výše, jako **nejvhodnější se jeví regulovat cílový stupeň automobilizace pro centrum města na hodnotu $K_a = \min. 0,8$ až $\max. 1,0$** . Tato hodnota K_a přitom odpovídá maximálnímu úrovni 300 – 400 vozidel na 1000 obyvatel, což lze v centru města označit za účelný počet, který napomůže chránit i další zájmy v území. Regulace **koeficientu K_p (dostupnost území) na hodnotu 0,6** současně umožní regulovat počty zbytných cest návštěvníků do centrální oblasti.

5.1.11. V rámci dalšího hodnocení vlivu záměru na dopravní situaci, ale i enviromentální charakteristiky (hluk, emise atd.), byly navazující výpočty a posouzení provedeny **pro maximální variantu s novým parkovacím domem, a to z toho důvodu, že veškerá vyhodnocení jsou v takovém případě vypočteny na maximální v úvahu připadající stav, a tedy na straně bezpečnosti**.

5.1.12. Současně je nutné upozornit, že zprovoznění záměru nelze očekávat najednou (v roce 2024), kdy budou realizovány maximálně 1. etapy záměru. Záměr bude zprovozněn postupně dle průběhu výstavby pravděpodobně v letech 2024 – 2030, odpovídajícím způsobem tak bude rozmělněn i jeho reálný dopravní dopad. Na základě principu předběžné opatrnosti a zpracování výpočtů na straně bezpečnosti, je však ve všech výhledových stavech záměr uvažován a hodnocen jako celek.

5.1.13. V návaznosti na vyhodnocení dopadu záměru byly dále v rámci této studie zpracovány dopravní modely v navazujících horizontech:

- **Model 1** – Původní stav – rok 2000
- **Model 2** – Stávající stav – rok 2019
- **Model 3** – Výhled – rok 2024–a) bez realizace záměru, b) se záměrem
- **Model 4** – Výhled– rok 2030–a) bez realizace záměru, b) se záměrem

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

5.1.15. Kartogram intenzit pro rok 2000, který slouží k prokázání staré hlukové zátěže v rámci akustického posouzení, je doložen v **Příloze 4**. Data jsou odvozena z dat CSD ŘSD, která jsou dostupná pro část sčítané sítě. Intenzity na úsecích mimo sledovanou síť CSD jsou stanoveny metodou přepočtových koeficientů zjištěných dle porovnání původních a stávajících intenzit s přihlédnutím k jiným studiím v dané lokalitě (akustické studie pro projekty Autobusový terminál a Parkovací dům).

5.1.16. Stávající celkové intenzity provozu na komunikační síti jsou patrné z **přílohy 5**. Pro zjištění aktuálního stavu zatížení byl v listopadu 2019 proveden v předmětné oblasti dopravní průzkum. V rámci průzkumu byly zjišťovány i špičkové zatížení jednotlivých uzlů v okolí záměru.

5.1.17. Střednědobý výhled pro rok 2024 bez posuzovaného záměru, ale při zohlednění dalších záměrů v okolí (projekt Autobusový terminál a Parkovací dům) je doložen na kartogramu v **příloze 6.1**. Výhledové intenzity obecné dopravy jsou stanoveny pomocí růstových koeficientů TP 225. Výhledový stav při zohlednění provozu celého území „Za Nádražím“ v Kralupech n. Vltavou ve variantě s novým parkovacím domem i dalších záměrů v území je pak doložen v **příloze 6.2**. Na kartogramu v **příloze 6.3** je pak doložen předpokládaný rozpad generované dopravy ze záměru, který byl stanoven na základě rozboru zdrojů/cílů dopravy v oblasti. V rámci střednědobého výhledu nejsou v souladu s výše popsanými skutečnostmi hodnoceny jakékoliv změny komunikační sítě (kromě nové komunikace v rámci projektu Autobusového terminálu).

5.1.18. V rámci dlouhodobého výhledu je vyhodnocen vliv zprovoznění JV obchvatu města. Ostatní změny komunikační sítě (spojení centrum – obchvat, nový most přes Vltavu) nejsou v rámci modelu hodnoceny. Stav bez záměru je pak doložen na kartogramu v **příloze 7.1**. Výhledový stav při zohlednění provozu celého území „Za Nádražím“ v Kralupech n. Vltavou ve variantě s novým parkovacím domem i dalších záměrů v území je pak doložen v **příloze 7.2**. Na kartogramu v **příloze 7.3** je pak doložen předpokládaný rozpad generované dopravy ze záměru, který byl stanoven na základě rozboru zdrojů/cílů dopravy v oblasti.

5.1.19. Z doložených modelů je možné dovodit, že intenzity v okolí záměru budou (i vlivem jeho realizace) postupně narůstat, minimálně do doby realizace JV obchvatu, jehož zprovozněním by mělo zatížení ul. Hlavní klesnout až o cca 40 %. Nárůst intenzit dopravy na hlavní komunikační síti do doby zprovoznění JV obchvatu, či zavedení regulace dopravy, se může jevit jako limitující pro napojení celého záměru na stávající komunikace. Z toho důvodu byla dále ověřena kapacita komunikační sítě v několika scénářích.

6. OVĚŘENÍ KAPACITY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

6.1.1. Na základě zpracovaných modelů dopravy a provedeného průzkumu byla vyhodnocena kapacita sítě v širším území, resp. kapacita jednotlivých křižovatek a případně bylo navrženo adekvátní řešení.

6.1.2. V rámci kapacitního posouzení byly uvažovány podíly špičkových intenzit vyplývající z provedeného průzkumu. Na síti byla zaznamenána drobná nerovnoměrnost jednotlivých dopravních proudů v průběhu ranní i odpolední špičky. V rámci vyhodnocení kapacity pak byla uvažována odpolední špička, která byla na základě dat hodnocena jako horší. Průměrné zatížení se pak pohybovalo průměrně v rozmezí 9,1 – 10,3 %, což jsou očekávané hodnoty vzhledem k oblasti a typu komunikací.

6.2. SSZ MOSTNÍ – TŘEBÍZSKÉHO – TŘÍDA LEGIÍ

6.2.1. Jednou z křižovatek, kde se předpokládá významnější ovlivnění záměrem je stávající křižovatka Mostní – Třebízského – třída Legií. Stávající čtyřramenná křižovatka je řízena pomocí světelných signálů, přičemž pro odbočení vpravo z ul. Mostní do ul. Třebízského je často využíván bypass přes ulici Předmostí, která je jednosměrná.

6.2.2. Křižovatka je vybavena odbočovacími řadicími pruhy pouze na rameni Mostní jih. Na všech ostatních ramenech je vždy pouze jeden společný řadicí pruh. Všechna ramena jsou osazena plnými signály. Přechody pro chodce jsou vedeny přes ramena třída Legií a Mostní sever. Přechod pro chodce v ulici Třebízského je od křižovatkové plochy odsazen cca 35 m a není v systému signalizace zahrnut. Situace stávající křižovatky je patrná z následujícího obrázku 5.



Obrázek 6: Situace křižovatky Mostní – Třebízského – třída Legií

6.2.3. Kapacitní posouzení pro výhledový stav v roce 2024 je doloženo v příloze 8.1.1 včetně pentlogramu zatížení a signálního plánu. Z posouzení vyplývá, že je křižovatka ve stávajícím uspořádání schopna přenést výhledové intenzity se záměrem ve variantě s novým parkovacím domem. Úroveň kvality dopravy (ÚKD) se bude pohybovat na úrovni D – tedy dostačující. Křižovatka tedy vlivem záměru nevyžaduje další úpravy. S ohledem na optimální využití kapacity daného uzlu je však zapotřebí očekávat nutnost optimalizace provozu v daném uzlu (seřízení SSZ).

6.2.4. Kapacitní posouzení pro výhledový stav v roce 2030 je doloženo v příloze 8.1.2 včetně pentlogramu zatížení a signálního plánu. Z posouzení vyplývá, že je křižovatka ve stávajícím uspořádání schopna přenést výhledové intenzity se záměrem ve variantě s novým parkovacím domem. Úroveň kvality dopravy (ÚKD) se bude pohybovat na úrovni C – tedy uspokojivé. Křižovatka tedy vlivem záměru nevyžaduje další úpravy. S ohledem na optimální využití kapacity daného uzlu je však zapotřebí očekávat nutnost optimalizace provozu v daném uzlu (seřízení SSZ).

6.3. OK MOSTNÍ – JODLOVA – ERBENOVA

6.3.1. Další s posuzovaných křižovatek je čtyřramenná křižovatka Mostní – Jodlova – Erbenova. Uzel byl v relativně nedávné době (cca 6 let) přestavěn ze signalizované na okružní křižovatku. Ta je ve stávajícím stavu uspořádána s jedním pruhem na okruhu a průměrem 28 m. Jedná se o křižovatku, která tvoří hlavní přístupový bod do centrální oblasti, kde by měl být vybudován předmětný záměr. Jeho kapacita je tedy pro realizaci záměru zásadní.

6.3.2. Situace stávajícího stavu je patrná z obrázku doloženého níže.



Obrázek 7: Situace křižovatky Mostní – Jodlova – Erbenova

6.3.3. Během provedení dopravního průzkumu bylo pozorováno, že již ve stávajícím stavu vznikají v období kritických dopravních špiček (zejména odpolední) v oblasti křižovatky nárazové kolony a dochází tak k omezení průjezdnosti daného uzlu. Zejména pak dochází k nárazovým kongescím na rameni Mostní sever směrem přes most až ke křižovatce Mostní – Třebízského – třída Legií. Z toho důvodu byla u této křižovatky posouzena kapacita již ve stávajícím zatěžujícím stavu.

6.3.4. Kapacitní posouzení pro stávající stav 2019 je pak doloženo v příloze 8.2.1 včetně pentlogramu zatížení. Z posouzení vyplývá, že je křižovatka ve stávajícím stavu disponuje minimální rezervou kapacity. Úroveň kvality dopravy (ÚKD) se pohybuje během kritické odpolední špičky na úrovni E s minimální rezervou na úrovni 42 pvoz/h na rameni Mostní – sever. Provoz v křižovatce je tak v podstatě saturován.

6.3.5. Posouzení stávajícího stavu naznačuje, že možnosti křižovatky pro přenesení výhledových intenzit ve stávajícím uspořádání jsou omezené. V případě jakéhokoli budoucího růstu dopravy (zejména obecné, který lze očekávat i bez jakékoli další výstavby v území), lze předpokládat, že bude rezerva kapacity křižovatky vyčerpána a kapacita překročena. Závěry posouzení pro výhledové stavy jsou popsány níže.

6.3.6. Z kapacitního posouzení pro výhledový stav v roce 2024, ve stavu bez záměru, které je doložené v příloze 8.2.2, vyplývá, že po předpokládaném nárůstu dopravy dojde k překročení kapacity dané křižovatky. ÚKD je v tomto stavu tedy na úrovni F – nevyhovující, přičemž rezerva je překročena o cca 56 pvoz/h na kritickém rameni Mostní – sever. Oproti stávajícímu stavu dochází k překročení kapacity vjezdů také na ramenech Mostní – jih a Jodlova.

6.3.7. Kapacitní posouzení pro výhledový stav v roce 2024, se záměrem ve variantě s novým parkovacím domem, je doloženo v příloze 8.2.3 včetně pentlogramu zatížení. Z posouzení vyplývá, že kapacita křižovatky bude překročena cca o 150 pvoz/h. Překročena je kapacita všech vjezdů mimo ul. Erbenova, na které je minimální rezerva kapacity.

6.3.8. Z provedených posouzení je tedy patrné, že daná křižovatka nemá ve stávajícím uspořádání kapacitu na přenesení záměru ve variantě s novým parkovacím domem, ale ani kapacitu pro přenesení predikovaných intenzit obecné dopravy či případné přenesení jiných významných záměrů v okolí.

6.3.9. Z hlediska případného navýšení kapacity uzlu a zajištění větší propustnosti dopravy se pak, vzhledem k prostorovému uspořádání, jeví jako jediná možná varianta přestavba na světelně řízenou křižovatku. Je nutné upozornit, že případná výstavba nové SSZ by znamenala navýšení kapacity uzlu oproti původní SSZ křižovatce (modernější způsob řízení, optimalizace provozu díky dynamickému řízení křižovatky, směrové signály zvyšující kapacitu, řízení formou zelené vlny se sousedními křižovatkami apod., oproti původní křižovatce s historickým způsobem řízení, plnými signály apod.). Tato úprava je však poměrně nešťastná z toho pohledu, že v nedaleké minulosti byl uzel právě z světelného řízení přestavěn na okružní křižovatku. Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky je doloženo v příloze 8.2.4. Z posouzení je zřejmé, že světelně řízená křižovatka je schopna přenést predikované zatížení (vč. záměru). Rezerva kapacity je však poměrně malá (nad 3%).

6.3.10. Opětovná přestavba okružní křižovatky (která je optimální z pohledu zklidnění průjezdu na hlavní tahu) na signalizovanou, se však nejeví jako zcela vhodné řešení jak z pohledu plánované realizace JV obchvatu, tak i z pohledu případné regulace průjezdu nákladní dopravy (okružní křižovatka je jako regulační prvek vhodnější). Po dokončení obchvatu se předpokládá, že dojde k přesunu tranzitní dopravy mimo trasu ul. Hlavní, a tedy i

k celkovému poklesu intenzit dopravy na této komunikaci. To bude mít mimo jiné za následek uvolnění kapacit daných uzlů na této trase, což by mělo pomoci ke zlepšení dopravní situace uvnitř města.

6.3.11. Následně tedy byla prověřena kapacita okružní křižovatky pro výhledový stav 2030, se záměrem ve variantě s novým parkovacím domem, tj. ve scénáři po dostavbě obchvatu města. Z kapacitního posouzení, které je doložené v příloze 8.2.6, pak vyplývá, že ÚKD se bude v tomto stavu pohybovat na úrovni C – tedy uspokojivé a rezerva křižovatky bude cca 160 pvoz/h. Je tedy možné konstatovat, že po dostavbě JV obchvatu města, bude křižovatka opět disponovat dostatečnou kapacitou i při stávajícím uspořádání jako okružní křižovatky.

6.3.12. Případnou přestavbu okružní křižovatky na světelnou lze tedy označit ze střednědobého pohledu za nevhodnou, případně dokonce zatracenou investici.

6.3.13. S ohledem na celkovou dopravní situaci na průtahu silnice II/101 Kralupy a zejména velmi vysokému podílu tranzitní nákladní dopravy, lze jako možné řešení daného problému označit regulaci průjezdu nákladní dopravy na průtahu Kralupy. Jedná se o opatření, díky kterému by došlo k dílčímu snížení zatížení dané křižovatky. Dle výše popsaných informací takové opatření povede k poklesu intenzit nákladních vozidel až o 25–30 %. Vliv tohoto opatření na kapacitu daného uzlu by pak kvůli zohlednění typu vozidel ve výpočtu byl zhruba dvojnásobný. Z hlediska kapacity uzlu by se tak regulace provozu projevila poklesem intenzit v křižovatce o zhruba 4% (při zohlednění skladby dopravního proudu), což lze značit s pohledu překročení kapacity uzlu za zásadní. Vzhledem k tomu, že uvažované snížení zatížení vlivem daného opatření se dá očekávat především na hlavním tahu komunikace II/101 (ul. Hlavní), dojde tak především k uvolnění kapacity nejvíce problematického ramene Mostní – sever.

6.3.14. Způsob regulace je podrobněji popsán i v kapitole 3.7. Podmínkou pro zavedení regulace je očekávané dokončení přeložky silnice I/16, vč. obchvatu Slaného, která by však měla být dokončena již na konci roku 2020, tzn. ve velkém předstihu před realizací řešeného záměru. Přeložka silnice I/16 by měla převzít vazbu mezi dálnicemi D7 a D8 a umožnit vyloučit tranzitní nákladní dopravu po silnici II/101 a II/240.

6.3.15. Dalším regulačním nástrojem může být zavedení parkovací zóny v centrální části města, tj. omezení bezplatného parkování. V některých částech centra je přitom zpoplatnění stání již zavedeno, např. na oblasti Palackého náměstí a ul. Vaníčkova). Toto opatření je vhodné opět z hlediska minimalizace množství zbytných cest do centra i živelného parkování v ulicích a okolí vlakového nádraží. Zavedení regulace parkování je vhodné i s ohledem na připravované dokončení objektu P+R, kdy je zapotřebí pomocí regulovat nevhodné stání na volných prostorech v ulicích a přesunout tyto řidiče právě do objektu P+R. Jejich přirozený přesun z nezaplatněných ulic do placeného parkovacího domu je přitom nelze předpokládat

6.3.16. Opatření by mělo vést ke snížení počtu zbytných cest do centra města a tím i k poklesu intenzit na úrovni okolo 10 – 15 %, čímž se opět uvolní část kapacity komunikační sítě.

6.3.17. Po zavedení opatření k omezení tranzitní nákladní dopravy na průjezdu městem a regulace parkování v centru dojde tedy k uvolnění kapacity na daném tahu pro běžné fungování města Kralupy nad Vltavou a to na úkor nevhodné tranzitní dopravy. Předběžné kapacitní posouzení pro variantu s regulací dopravy je uvedeno v příloze 8.2.5. Z posouzení vyplývá, že křižovatka se bude při tomto scénáři pohybovat na hranici kapacity (stupeň E/F), přičemž predikované překročení kapacity je na úrovni cca 20 vozidel, což je méně, než nejistota

výpočtu. Navržené opatření tedy vytvoří podmínky pro realizaci nové zástavby v Kralupech vč. záměru lokality „Za Nádražím“ Kralup n. Vltavou.

6.3.18. Souhrnně jsou jednotlivé výsledky posouzení dané křižovatky uvedeny v následující tabulce:

Posuzovaný stav / uspořádání	Kapacitně vyhovuje? / Stupeň UKD	Rezerva	Zdržení / Délka fronty	Poznámka
2019 Okružní	Ano E	4 %	> 50 s > 180 m	Provoz je v současné době v podstatě saturován
2024 – bez záměru Okružní	NE F	- 5 %	> 160 s > 340 m	Při běžném růstu dopravy lze očekávat překročení kapacity uzlu i bez další výstavby, pokud nebudou zavedena další opatření
2024 – se záměrem Okružní	NE F	- 28 %	> 530 s > 550 m	Po překročení kapacity se každý další i drobný nárůst dopravy projevuje významným růstem kolon i zdržení.
2024 se záměrem SSZ	ANO E	> 3 %	> 130s / 90s > 90 m	Signalizovaná křižovatka je schopna přenést výhledová zatížení i se záměrem. Největší zdržení lze očekávat na Jodlově (vlivem dlouhého cyklu), na hlavní komunikaci klesá zdržení na 90 s
2024 se záměrem a regulací dopravy Okružní	Ano/NE E/F	0 až -2 %	> 130 s > 270 m	Při zavedení regulace tranzitní nákladní dopravy a placeného parkování v centru lze docílit poklesu intenzit na hodnoty okolo 2500 průjezd/h, tj. na hraniční hodnoty z hlediska kapacity uzlu.
2030 - se záměrem a obchvatem Okružní	ANO C	> 20 %	> 20 s > 60 m	Po dostavbě obchvatu dojde k zásadnímu poklesu tranzitní dopravy (osobní i nákladní) a okružní křižovatka se jeví jako nejvhodnější řešení.

6.3.19. Souhrnně je možné konstatovat, že jako nejvhodnější řešení problémové situace na průtahu městem se jeví zavedení regulace průjezdu tranzitní dopravy v kombinaci s regulací dopravy v centru (parkování). Úprava křižovatky na SSZ je možná a také může napomoci řešení daného problému, z dlouhodobého pohledu (po dostavbě obchvatu) se však tato úprava jeví jako zbytečná, případně dokonce kontraproduktivní.

6.3.20. Při zavedení omezení nákladní dopravy v centru města je možné konstatovat, že **je možné zahájit postupnou realizaci nových záměrů v centru města**. Současně je nutno sledovat vývoj dopravy po zavedení regulace a případně přistoupit k dalším opatřením.

6.3.21. Urychlená výstavba obchvatu, resp. celé přeložky silnice II/101 a II/240 mezi dálnicemi D7 a D8, by však i nadále měla být prioritou pro řešení dopravní situace ve městě.

6.4. OK MOSTNÍ – PODŘIPSKÁ – S. K. NEUMANNA

6.4.1. Stávající okružní tříramenná křižovatka s jedním pruhem na okruhu ve stávajícím uspořádání, ve kterém je vybudována spojující větev mezi rameny Mostní sever – Podřipská, nevykazovala dle pozorování v rámci provedeného dopravního průzkumu žádné kapacitní problémy. Ojedinělý vznik krátkých kolon probíhal v odpolední špičce vlivem vzdutí vozidel od nedalekého světelně řízeného přechodu pro chodce přes ul. Mostní. Tento efekt ovšem nesouvisí s kapacitou daného uzlu.

6.4.2. Předpokládané zatížení ve výhledovém stavu 2024, se záměrem je 20 300 voz/den, resp. cca 2 050 voz/h. jedná se o hodnoty nižší, než v případě sousední křižovatky a současně hodnoty, které křižovatka při daném uspořádání, musí být schopna přenést, jelikož teoretická kapacita okružní křižovatky se udává v rozmezí 25 000 – 30 000 voz/den, resp. 2 000 – 2 500 voz/h.

6.4.3. Z daného tedy vyplývá, že křižovatka tedy vlivem záměru nevyžaduje další úpravy a je schopna přenést predikované intenzity dopravy.

8. SOUHRN A ZÁVĚR

8.1.1. S ohledem na provedené analýzy a posouzení byly v rámci koncepční studie definována zejména následující závěry, doporučení a rizika:

- Území je velmi kvalitně napojeno na silniční síť, ta však zejména z hlediska její zátěže automobilovou dopravou vykazuje určitá omezení, která mohou ovlivnit realizovatelnost záměru v definované kapacitě.
- Celé území disponuje velmi dobrou dostupností různými druhy VHD – autobusové i vlakové nádraží v těsné blízkosti uvažovaného záměru. To tvoří nezbytný základ pro **minimalizaci vyvolané dopravy** i počtu stání v navrhovaných objektech.
- V rámci řešení vlastního záměru je nutno dbát zřetel na správné doplnění pěších i cyklistických tras, které vzájemně propojí území a nejvýznamnější cíle v okolí, zejména pak blízké terminály veřejné dopravy.
- Návrh záměru respektuje okolní záměry v území (Autobusový terminál a Parkovací dům) a zároveň neznemožňuje případnou realizaci nových dopravních projektů, které jsou zaneseny v rámci ÚP (nový most přes Vltavu, spojení centrum – JV obchvat města).
- Z hlediska širší komunikační sítě se jako limitní jeví, že 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 a navazující okružní křižovatku. **Jedná se v podstatě o jedinou přístupovou komunikaci do zmíněného centrálního území, a navíc přes křižovatku, která již v současné době vykazuje určité kapacitní omezení.**
- Z dopravního hlediska se nedoporučuje v daném území rozvíjet návrhy definované ÚP, konkrétně pak propojení budoucího JV obchvatu města a centrální oblasti, jelikož by to vedlo znovu k závleku tranzitní dopravy do této oblasti a degradaci významu samotného obchvatu. Obdobná situace by pak nastala v případě realizace nového mostu přes Vltavu, který se ze stejného důvodu také nedoporučuje realizovat. **Tyto stavby by měly negativní dopady (dopravní, environmentální, urbanistické) jak na vlastní centrum města, tak i na uvažovaný záměr.**
- Aktuálně je připravována stavba JV obchvatu města, který by měl odvést tranzitní dopravu mimo centrum města a odlehčit velmi zatíženou ul. Mostní, která je hlavním nositelem dopravy ve městě. V rámci výhledového modelu dopravy odvozeného ze zpracované Dopravní studie v rámci Dokumentace EIA „Přeložka silnice II/240 (D7-D8) úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ je uvažováno, že na ul. Hlavní dojde k poklesu dopravy až o cca 40 %, což bude mít pozitivní dopad i na kapacitu uzlů na dané trase. Zprovoznění daného obchvatu je zohledněno až v modelovém stavu pro rok 2030.
- V rámci studie byly hodnoceny dvě varianty záměru – S a bez nového parkovacího domu. Varianta s novým parkovacím domem byla vyhodnocena jako kritická, jak z hlediska počtu parkovacích stání, tak i z hlediska úrovně generované dopravy, a proto je s ní počítáno v navazujících modelech dopravy a kapacitních posouzeních.

- V případě realizace záměru v lokalitě „Za Nádražím“ v Kralupech n. Vltavou ve variantě s novým parkovacím domem se předpokládá až **860 příjezdů a odjezdů všech vozidel/24 h**

- SSZ křižovatka Mostní – Třebízského – třída Legií

- posouzení pro oba výhledové stavy se záměrem prokázalo, že křižovatka vlivem záměru nevyžaduje zásadní úpravy a je schopna přenést předpokládané výhledové intenzity dopravy. S ohledem na optimální využití kapacity daného uzlu je však zapotřebí očekávat nutnost optimalizace provozu v daném uzlu (seřízení SSZ, případně doplnění směrových signálů apod.).

- OK Mostní – Jodlova – Erbenova

- daná křižovatka se dle provedených posouzení již v současném stavu pohybuje na hranici své kapacity, což vede ke vzniku kongescí, zejména v kritické odpolední špičce. Nejkritičtější je pak jeví situace na rameni Mostní – sever. **Propustnost dané křižovatky se jeví jako hlavní limit z hlediska dopravy pro budoucí zprovoznění záměru i další rozvoj Kralup**
- daná křižovatka nemá ve stávajícím uspořádání kapacitu na přenesení záměru, ale ani kapacitu pro přenesení predikovaných intenzit dopravy či případné přenesení jiných významných záměrů v okolí.

8.1.2. Z hlediska případného navýšení kapacity uzlu a zajištění větší propustnosti dopravy, se pak, vzhledem k prostorovému uspořádání, jeví jako jediná možná varianta přestavba na světelně řízenou křižovatku. Tato úprava je poměrně nešťastná z toho pohledu, že v nedaleké minulosti byl uzel právě ze světelného řízení přestavěn na okružní křižovatku, stejně jako s ohledem na výhledový stav po dostavbě obchvatu, kdy okružní křižovatka kapacitně vyhoví a současně bude tvořit vhodný nástroj pro zklidnění dopravy.

- OK Mostní – S. K. Neumanna – Podřipská

- Z provedeného posouzení vyplývá, že křižovatka vlivem záměru nevyžaduje další úpravy a je schopna přenést predikované intenzity dopravy.

8.1.3. Z provedených posouzení vyplývá, že pro budoucí rozvoj města Kralupy nad Vltavou i vlastní záměr, se jeví jako kritické zejména řešení dopravy **OK Mostní – Jodlova – Erbenova, resp. na celém na průtahu silnice II/101**. Tato problematika bude výhledově vyřešena dostavbou JV obchvatu města, který sníží dopravu na průtahu až o 40%. Vzhledem k nejistotám týkajícím se realizace obchvatu a termínu jeho dokončení, byla doporučena následující opatření ke zlepšení dopravní situace a umožnění realizace dílčích záměrů na území města před dokončením obchvatu:

- V návaznosti na dokončení přeložky silnice I/16 vč. obchvatu Slaného, **zavést regulaci průjezdu tranzitní nákladní dopravy na průtahu II/101 Kralupy formou dopravního značení**. Opatření se projeví dílčím poklesem zejména těžké nákladní dopravy až o 25–30 % a poklesem zatížení kritických křižovek zhruba o 4%. **Po zavedení opatření k omezení tranzitní nákladní dopravy na průjezdu městem dojde k uvolnění kapacity na daném tahu pro běžné fungování města Kralupy nad Vltavou a to na úkor nevhodné tranzitní dopravy**. Současně dojde ke zlepšení environmentálních podmínek v Kralupech.

- Pro všechny nové záměry na území centra města Kralupy nad Vltavou **umožnit regulaci počtu jak odstavných, tak parkovacích stání** dle metodiky ČSN 736110, tj. **územně plánovací dokumentací** - stanovit regulační koeficient stupně úrovně dostupnosti K_p na hodnotu 0,8 a **regulovat cílový stupeň automobilizace pro centrum města na hodnotu K_a = min. 0,8 až max. 1,0**. Tato hodnota K_a přitom odpovídá maximálnímu úrovní 300 – 400 vozidel na 1000 obyvatel, což lze v centru města označit za účelný počet, který napomůže chránit i další zájmy v území. Regulace má za úkol minimalizovat dopravní dopad těchto staveb s ohledem na velmi dobrou dostupnost VHD a krátkou cestovní dobu do Prahy pomocí vlakového spojení.
- **Současně s dokončením objektu P+R zavést parkovací zóny v centrální části města**, tj. omezení bezplatného parkování. V některých částech centra je přitom zpoplatnění stání již zavedeno, např. na oblasti Palackého náměstí a ul. Vaníčkova). Toto opatření je vhodné opět z hlediska minimalizace množství zbytných cest do centra i živelného parkování v ulicích a okolí vlakového nádraží. Zavedení regulace parkování je vhodné i s ohledem na **připravované dokončení objektu P+R**, kdy je zapotřebí pomocí regulovat nevhodné stání na volných prostorech v ulicích a přesunout tyto řidiče právě do objektu P+R. Jejich přirozený přesun z nezpлатněných ulic do placeného parkovacího domu je přitom nelze předpokládat

8.1.4. Pomocí těchto regulačních opatření lze vytvořit podmínky pro realizaci nové výstavby ve městě i do doby dostavby obchvatu města.

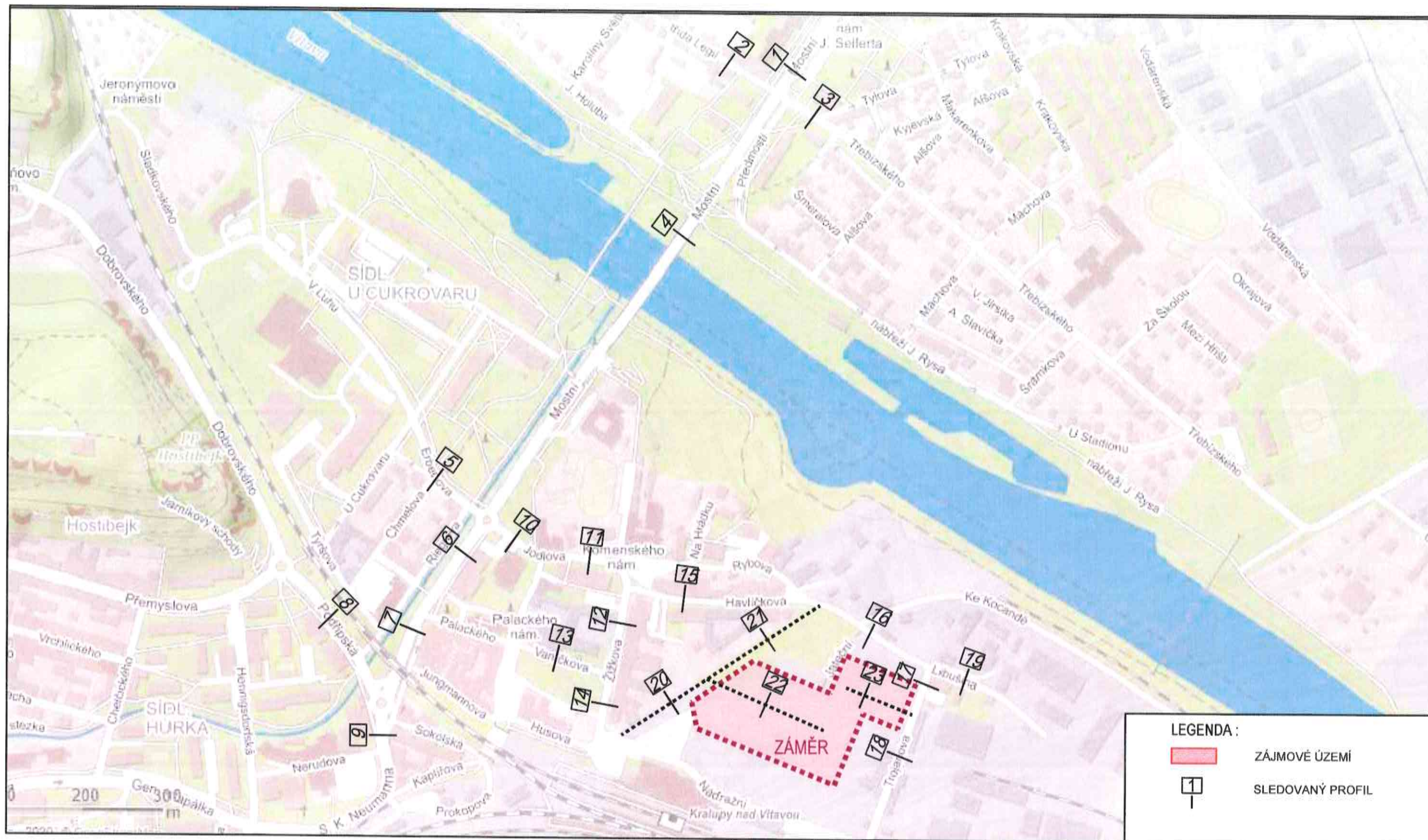
8.1.5. Současně je nutné upozornit, že zprovoznění řešeného záměru lokality „Za Nádražím“ v Kralupech nelze očekávat najednou (v roce 2024), kdy budou realizovány maximálně 1. etapy záměru, ale postupně dle průběhu výstavby pravděpodobně v letech 2024 – 2030. Odpovídajícím způsobem tak bude rozmělněn i reálný dopravní dopad záměru Vzhledem k nejistotám ohledně budoucího vývoje dopravy a tím i kapacity komunikační sítě, lze doporučit průběžné sledování vývoje intenzit dopravy v souvislosti s dostavbou jednotlivých etap záměru a případné zavedení dalších regulačních opatření a to zejména do dostavby obchvatu města.

8.1.6. Urychlená výstavba obchvatu, resp. celé přeložky silnice II/101 a II/240 mezi dálnicemi D7 a D8, by však i nadále měla být prioritou pro řešení dopravní situace ve městě.

Ing. David Petr

Ing. Jiří Souček

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:

ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“ ŠIRŠÍ VZTAHY A SCHÉMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ

Měřítko:

NTS

Datum:

01/2020

Výkres č.:

PŘÍLOHA 1



Příloha 2 - Schema blokového uspořádání a
dopravní obsluhy



Příloha 3.1 : POŽADOVANÝ POČET PARK. STÁNÍ

Název:
Lokalita:

ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“
Kralupy nad Vltavou

Velikost obce: do 50 000 obyvatel
Charakter území: B
Stupeň úrovně dostupnosti: 2
Stupeň automobilizace: 1 : 2,5

POŽADOVANÝ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ DLE ČSN 73 6110															
OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	ÚČELOVÁ JEDNOTKA	POČET UC. JEDNOTEK NA		DOPORUČ. PODÍL NÁVŠTĚV. STÁNÍ	HRUBÝCH JEDNOTEK	ČISTÝCH JEDNOTEK	PS - ZÁKLADNÍ POČET		Ka	Kp	PS - POČET POŽADOVANÝCH			
			1 ODSAVNÉ STÁNÍ	1 PARKOVACÍ STÁNÍ				ODSAVNÝCH	PARKOVACÍCH			ODSAVNÝCH	PARKOVACÍCH	CELKEM	
Bytový dům 1-16	Byt o 1 obytné místnosti	Byt	2	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	832	832	416,0	89,6	1,11	0,8	461,8	80	702	
Bytový dům 1-16	Byt do 100 m2	Byt	1	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	144	144	144,0		1,11	0,8	159,8			
Komunitní centrum	Galerie, muzeum	m2 plochy pro veřejnost	-	50	50 %	300	255	0,0	5,1	1,11	0,8	0,0	4,5	5	
CELKEM															707



Příloha 3.2 : INTENZITY OSOBNÍ DOPRAVY GENEROVANÉ AREÁLEM - S PARKOVACÍM DOMEM

Název: **UZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“**
Lokalita: **Kralupy nad Vltavou**

OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	POČET PS	OBRAT/ PS, DEN	DENNÍ INTENZITY (0:00-24:00)		INTENZITY RANNÍ SPICKOVÉ HODINY (08:00-09:00)				INTENZITY ODPOLEDNÍ SPICKOVÉ 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]
Bytový dům 1 16	Bydlení	739	1	740	740	5,2	18,5	39	137	11,6	4,8	86	36	5	5	37	37
Bytový dům 1 16	Návštěvnická stání	80	1,3	105	105	5,2	18,5	6	20	11,6	4,8	13	6	5	5	5	5
Komunitní centrum	Galerie, muzeum	5	2,5	15	15	6,2	6,4	1	1	10	9	2	2	0	0	0	0
CELKEM		824		860	860			46	158			101	44			42	42

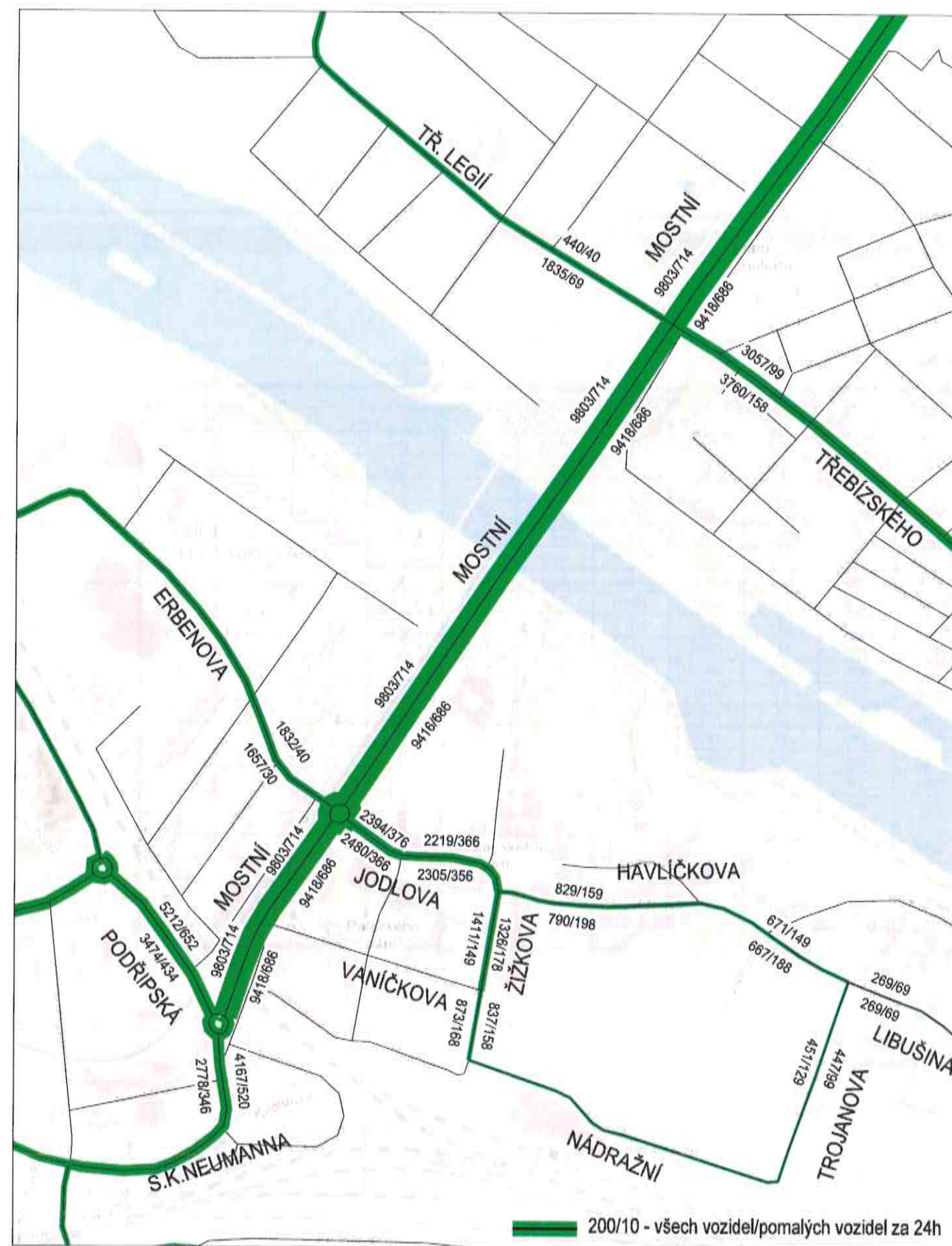


Příloha 3.3 : INTENZITY OSOBNÍ DOPRAVY GENEROVANÉ AREÁLEM - BEZ PARKOVACÍHO DOMU

Název: ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“
Lokalita: Kralupy nad Vltavou

OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	POČET PS	OBRAT/ PS, DEN	DENNÍ INTENZITY (0:00-24:00)		INTENZITY RANNÍ SPÍČKOVÉ HODINY (08:00-09:00)				INTENZITY ODPOLEDNÍ SPÍČKOVÉ 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]
Bytový dům 1-16	Bydlení	544	1,1	600	600	5,2	18,5	32	111	11,6	4,8	70	29	5	5	30	30
Bytový dům 1-16	Návštěvnická stání	80	1,3	105	105	5,2	18,5	6	20	11,6	4,8	13	6	5	5	5	5
Komunitní centrum	Galerie, muzeum	5	2,5	15	15	6,2	6,4	1	1	10	9	2	2	0	0	0	0
CELKEM		629		720	720			39	132			85	37			35	35

**PŘÍLOHA 4: INTENZITY DOPRAVY – PŮVODNÍ
STAV 2000**



 EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Armý Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: elc@etc-transport.com www.etc-transport.com	Výkres: ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“ SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI - STAV 2000		
	Měřítko: NTS	Datum: 03 / 2020	Výkres č.: 4.1

PŘÍLOHA 4.2

SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2000

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD.

Tabulka 4.2A: Intenzity dopravních proudů pro rok 2000 - původní stav

Komunikace			Intenzity automobil. dopravy											
Č.	Jméno	Charakter	24 hod				z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00			
1	MOSTNÍ 1	II	19221	17821	523	877	19221	17821	523	877	0	0	0	0
2	TRÍDA LEGIÍ	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	TŘEBÍZSKÉHO	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	MOSTNÍ 2	II	19221	17821	523	877	19221	17821	523	877	0	0	0	0
5	ERBENOVA	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	MOSTNÍ 3	II	19221	17821	523	877	19221	17821	523	877	0	0	0	0
7	MOSTNÍ 4	II	19221	17821	523	877	19221	17821	523	877	0	0	0	0
8	PODŘIPSKÁ	II	8686	7600	269	817	8686	7600	269	817	0	0	0	0
9	S.K.NEUMANNA	II	6945	6079	242	624	6945	6079	242	624	0	0	0	0
10	JODLOVA 1	M	4797	4132	554	111	4797	4132	554	111	0	0	0	0
11	JODLOVA 2	M	4449	3802	539	108	4449	3802	539	108	0	0	0	0
12	ŽIŽKOVA 1	M	2700	2410	273	17	2700	2410	273	17	0	0	0	0
13	VANÍČKOVA	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	ŽIŽKOVA 2	M	1673	1384	272	17	1673	1384	272	17	0	0	0	0
15	HAVLÍČKOVA 1	M	1584	1262	250	72	1584	1262	250	72	0	0	0	0
16	HAVLÍČKOVA 2	M	1305	1001	236	68	1305	1001	236	68	0	0	0	0
17	TROJANOVA 1	M	879	670	140	69	879	670	140	69	0	0	0	0
18	TROJANOVA 2	M	879	670	140	69	879	670	140	69	0	0	0	0
19	LIBUŠINA	M	522	400	114	8	522	400	114	8	0	0	0	0
20	NOVÁ KOMUNIKACE 1	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	NOVÁ KOMUNIKACE 2	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	NAPOJENÍ ZÁMĚRU - A	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	NAPOJENÍ ZÁMĚRU - B	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

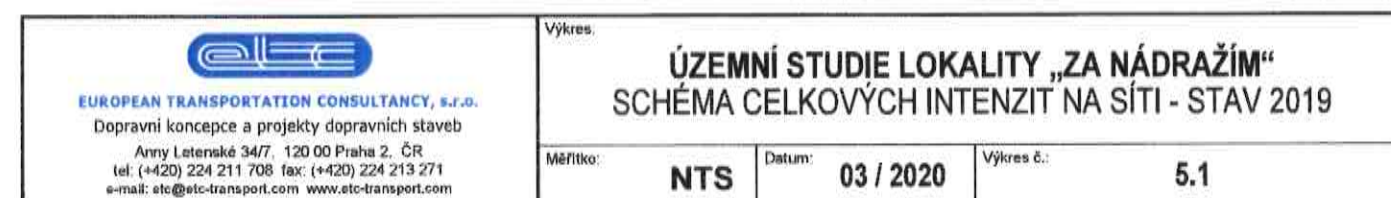
VV OV LNV TNV

Podíl denní, noční a špičkové intenzity byly provedeny dle TP 159 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích

Charakter	D	E	I	II	M
OV	9.1%	8.2%	7.5%	7.0%	6.4%
LN	17.2%	12.1%	10.3%	9.8%	10.5%
TNV	21.4%	20.7%	16.5%	9.4%	10.9%

VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LN	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

**PŘÍLOHA 5: INTENZITY DOPRAVY – STÁVAJÍCÍ
STAV 2019**



PŘÍLOHA 5.2

SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2019

Pozn.: Vytvořeno dle průzkumu ETC.

Tabulka 5.2A: Intenzity dopravních proudů pro rok 2019 - stávající stav 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	II	12400	11170	738	492	11495	10384	665	446	905	786	73	46
2	TŘÍDA LEGIÍ	M	2600	2490	110	0	2429	2331	98	0	171	159	12	0
3	TŘEBÍZSKÉHO	M	7800	7540	247	13	7289	7058	220	11	511	482	27	2
4	MOSTNÍ 2	II	20000	18620	828	552	18557	17310	747	500	1443	1310	81	52
5	ERBENOVA	M	4000	3930	66	4	3742	3679	59	4	258	251	7	0
6	MOSTNÍ 3	II	17700	16480	732	488	16421	15319	660	442	1279	1161	72	46
7	MOSTNÍ 4	II	17500	16280	732	488	16236	15134	660	442	1264	1146	72	46
8	PODŘIPSKÁ	II	8800	7830	485	485	8155	7279	437	439	645	551	48	46
9	S.K.NEUMANNA	II	9600	9270	297	33	8915	8617	268	30	685	653	29	3
10	JODLOVA 1	M	5500	4750	637	113	5116	4447	568	101	384	303	69	12
11	JODLOVA 2	M	5100	4370	620	110	4742	4091	553	98	358	279	67	12
12	ŽIŽKOVA 1	M	3100	2770	313	17	2887	2593	279	15	213	177	34	2
13	VANÍČKOVA	M	1260	1210	50	0	1178	1133	45	0	82	77	5	0
14	ŽIŽKOVA 2	M	1920	1590	313	17	1781	1488	278	15	139	102	35	2
15	HAVLIČKOVA 1	M	1810	1450	288	72	1680	1358	257	65	130	92	31	7
16	HAVLIČKOVA 2	M	1490	1150	272	68	1380	1077	242	61	110	73	30	7
17	TROJANOVA 1	M	1000	770	161	69	925	720	143	62	75	50	18	7
18	TROJANOVA 2	M	1000	770	161	69	925	720	143	62	75	50	18	7
19	LIBUŠINA	M	600	460	132	8	556	430	118	8	44	30	14	0
20	NOVÁ KOMUNIKACE 1	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	NOVÁ KOMUNIKACE 2	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	NAPOJENÍ ZÁMĚRU - A	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	NAPOJENÍ ZÁMĚRU - B	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

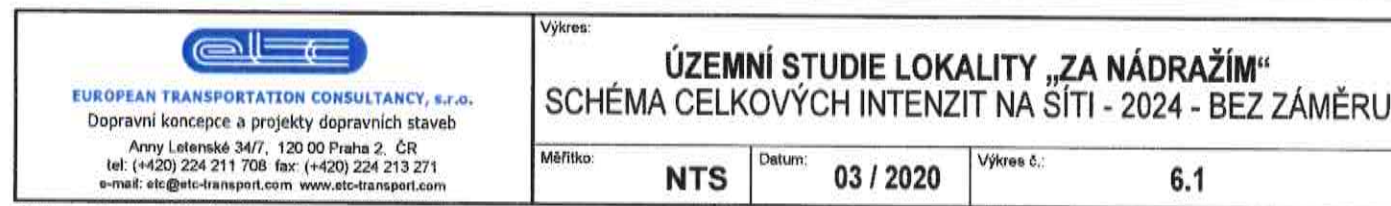
VV OV LNV TNV

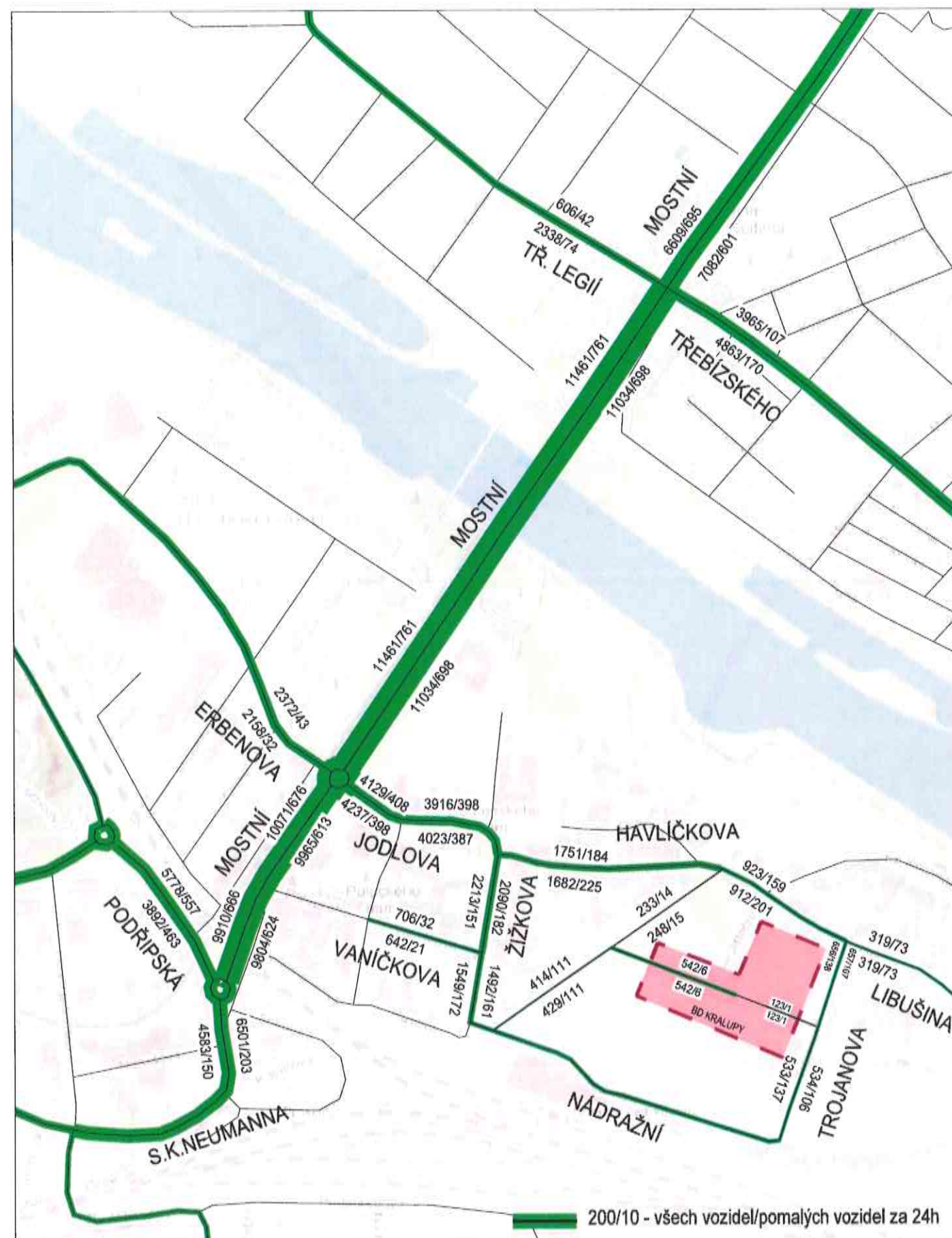
Podíly denní, noční a špičkové intenzity byly provedeny dle TP 185 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích

Charakter	D	E	I	II
OV	9.1%	8.2%	7.5%	7.0%
Podíl noční intenzity (22.00-6.00) z 24 h	NV	17.2%	12.1%	10.3%
	TNV	21.4%	20.7%	15.5%

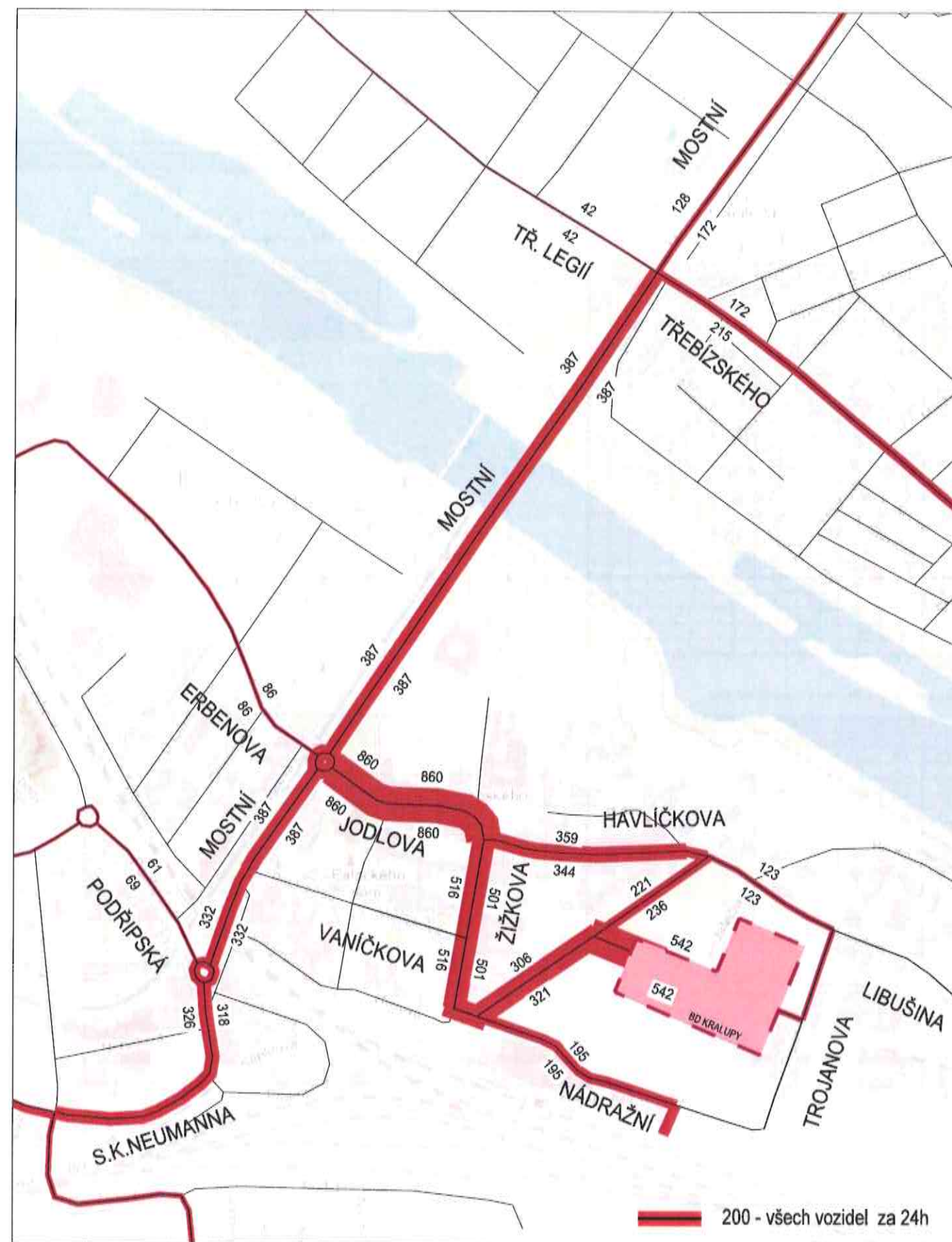
VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LVN	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 6: INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2024





ETC 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: ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“ SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA ŠÍTI - 2024 - SE ZÁMĚREM		
Měřítko: NTS	Datum: 03 / 2020	Výkres č.: 6.2			



 EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Armý Lešenská 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: ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“ SCHÉMA ROZPADU AREÁLOVÉ DOPRAVY - 2024 <table><tr><td>Měřítko:</td><td>NTS</td><td>Datum:</td><td>03 / 2020</td><td>Výkres č.:</td><td>6.3</td></tr></table>	Měřítko:	NTS	Datum:	03 / 2020	Výkres č.:	6.3
Měřítko:	NTS	Datum:	03 / 2020	Výkres č.:	6.3		

Tabulka 6.4A: Intenzity dopravních proudů pro rok 2024 - výhled bez posuzovaného areálu

WV	OV	LNv	TNV
----	----	-----	-----

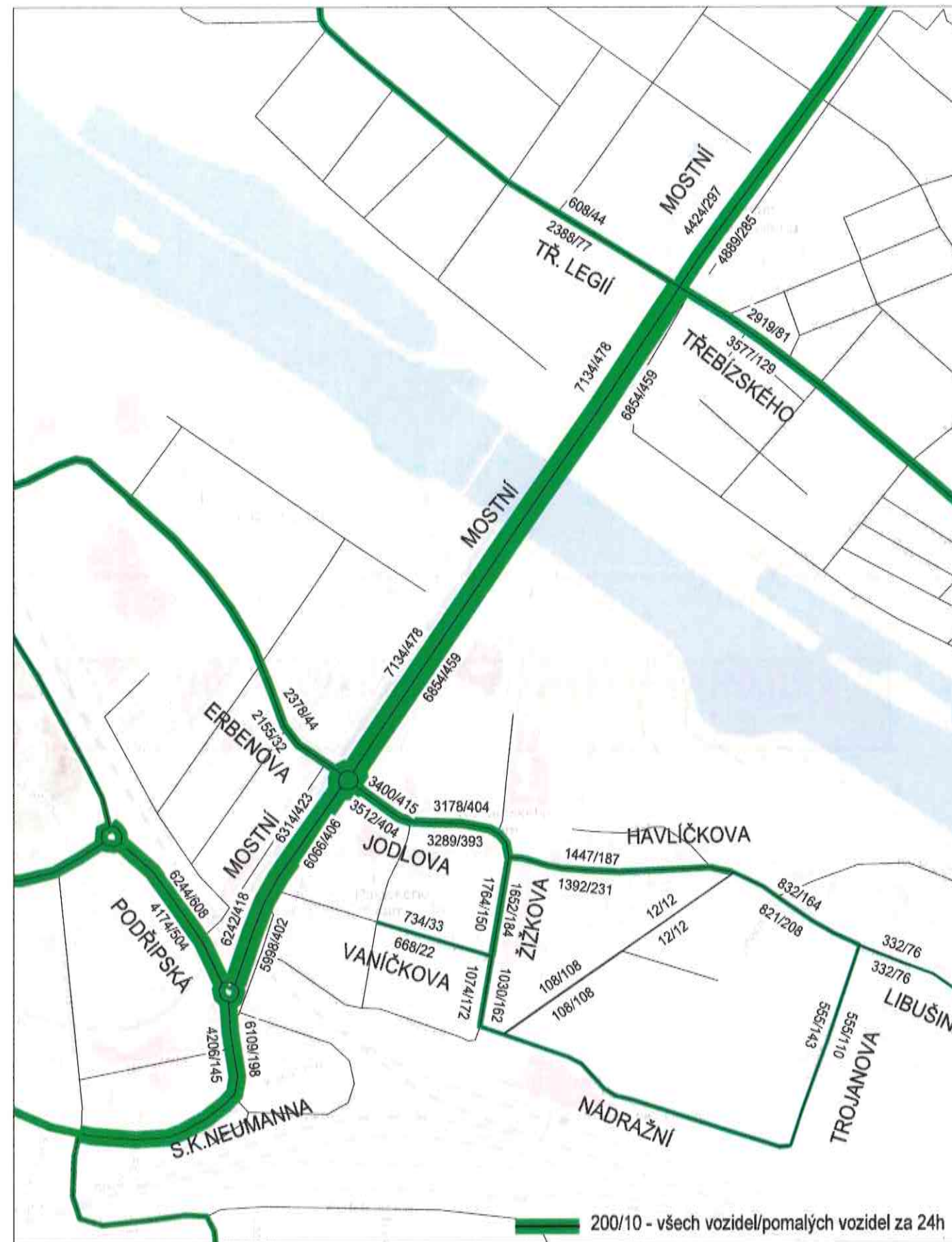
Tabulka 6.4C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2024 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

VV	OV	LNv	TNv
----	----	-----	-----

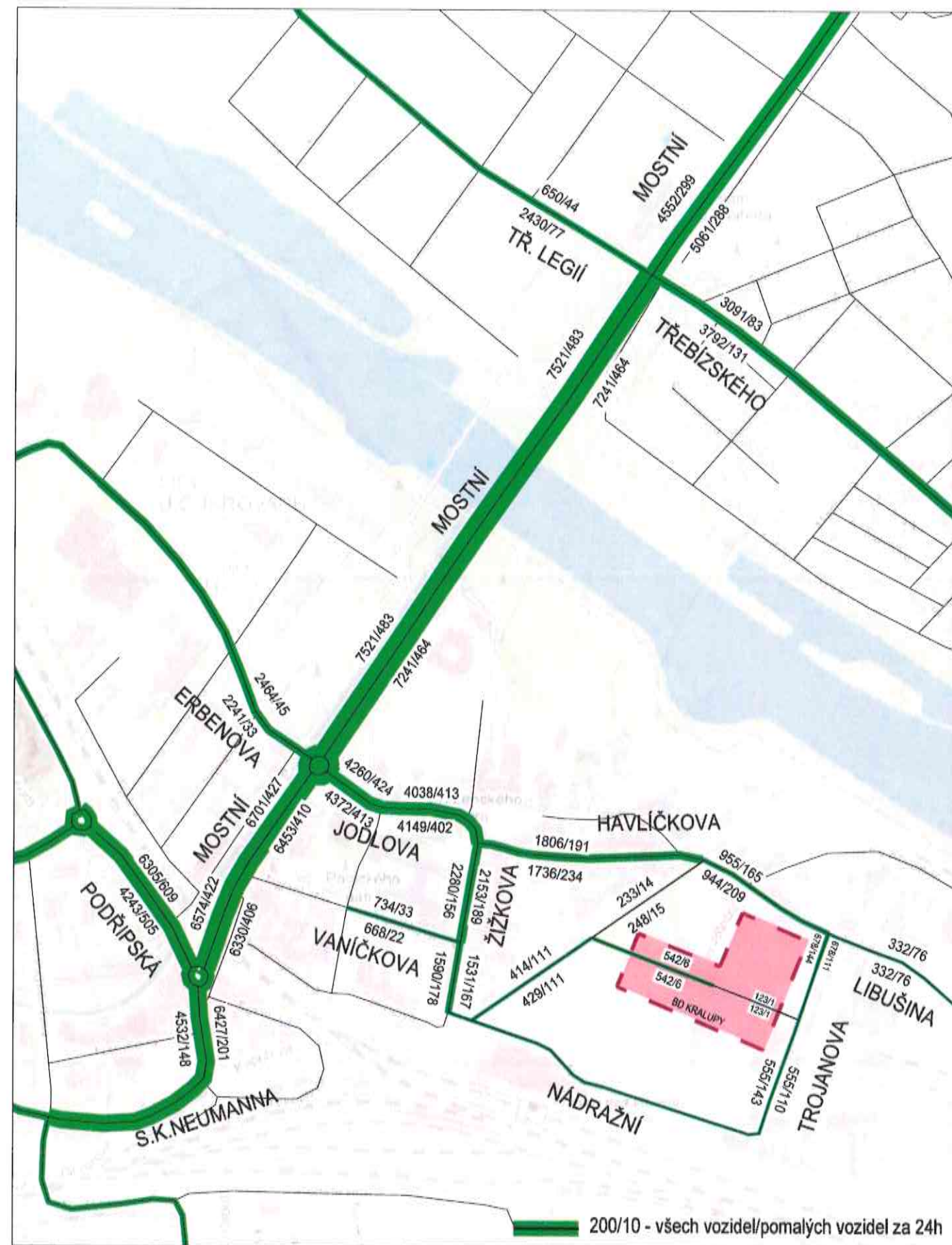
	Charaltes	I	II	III
Proportion of time by size	(%)	0.1%	0.1%	0.1%
Proportion of time by size	(%)	1.1%	1.1%	1.1%
Proportion of time by size	(%)	1.1%	1.1%	1.1%

PRÍLOHA 6.4

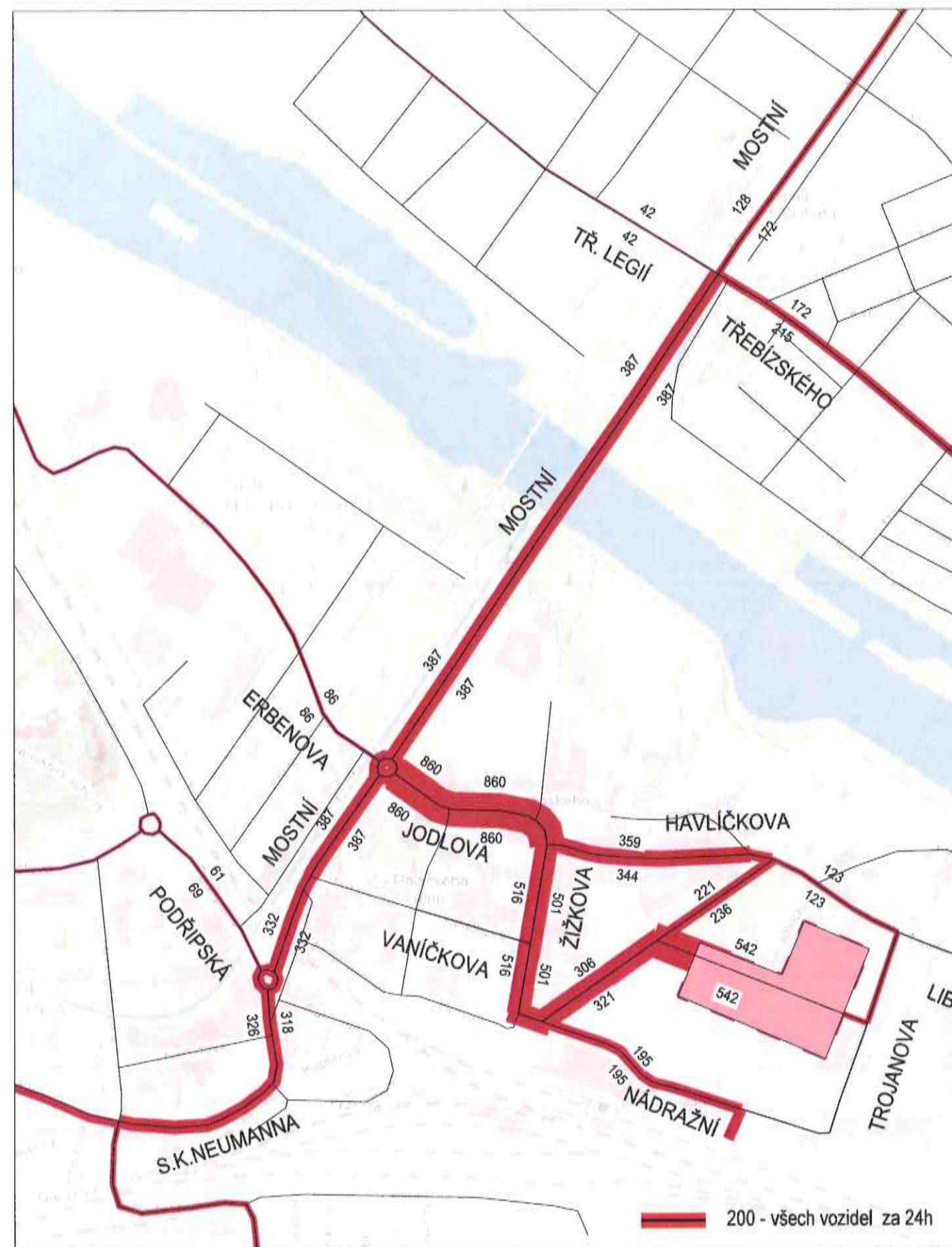
**PŘÍLOHA 6: INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED
2030**



 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: ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“ SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI - 2030 - BEZ ZÁMĚRU			
Měřítko:	NTS	Datum:	03 / 2020
		Výkres č.:	7.1



 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: ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“ SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI - 2030 - SE ZÁMĚREM	
Měřítko: NTS	Datum: 03 / 2020	Výkres č.: 7.2	



 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: ÚZEMNÍ STUDIE LOKALITY „ZA NÁDRAŽÍM“ SCHEMA ROZPADU AREÁLOVÉ DOPRAVY - 2030		
	Měřítko: NTS	Datum: 03 / 2020	Výkres č.: 7.3

PŘÍLOHA 6.3 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2030

Tabulka 6.3A: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled bez posuzovaného areálu

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	II	9313	8731	347	235	8642	8116	313	213	671	615	34	22
2	TRÍDA LEGII	M	2996	2875	121	0	2799	2691	108	0	197	184	13	0
3	TŘEBÍZSKÉHO	M	6496	6286	200	10	6073	5885	178	9	423	401	21	1
4	MOSTNÍ 2	II	13988	13051	559	378	12979	12132	504	343	1009	919	95	35
5	ERBENOVA	M	4533	4457	72	4	4240	4172	64	4	293	285	8	0
6	MOSTNÍ 3	II	12380	11551	494	335	11487	10738	445	304	893	813	49	31
7	MOSTNÍ 4	II	12240	11420	489	331	11357	10616	441	300	883	804	48	31
8	PODŘÍPSKÁ	II	10418	9306	556	556	9856	8651	501	504	762	655	55	52
9	S.K.NEUMANNA	II	10315	9972	308	35	9580	9270	278	32	735	702	30	3
10	JODLOVA 1	M	6912	6093	696	123	6433	5703	621	109	479	390	75	14
11	JODLOVA 2	M	6467	5670	877	120	6019	5308	604	107	448	362	73	13
12	ŽIŽKOVA 1	M	3416	3082	317	17	3183	2885	283	15	233	197	34	2
13	VANIČKOVA	M	1402	1347	55	0	1310	1261	49	0	92	86	6	0
14	ŽIŽKOVA 2	M	2104	1770	317	17	1954	1657	282	15	150	113	35	2
15	HAVLÍČKOVA 1	M	2839	2421	339	79	2638	2266	302	70	201	155	37	9
16	HAVLÍČKOVA 2	M	1653	1281	297	75	1530	1199	265	86	123	82	32	9
17	TROJANOVA 1	M	1110	857	177	76	1028	803	158	67	82	54	19	9
18	TROJANOVA 2	M	1110	857	177	76	1028	803	158	67	82	54	19	9
19	LIBUŠINA	M	664	512	144	8	616	480	128	8	48	32	16	0
20	NOVÁ KOMUNIKACE 1	M	216	0	216	0	193	0	193	0	23	0	23	0
21	NOVÁ KOMUNIKACE 2	M	24	0	24	0	21	0	21	0	3	0	3	0
22	NAPOJENÍ ZÁMĚRU - A	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	NAPOJENÍ ZÁMĚRU - B	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

VV OV LNV TNV

Tabulka 6.3B: Vyvolaná doprava v území - 2030

DOPRAVA GENEROVANÁ PROVOZEM AREÁLU - MAXIMÁLNÍ VARIANTA												
	Příjezdy				Odjezdy				obousměrně			
24hodinová (00:00-24:00)	860	851	9	0	860	851	9	0	1720	1702	18	0
z toho denní (06:00-22:00)	818	809	9	0	818	809	9	0	1636	1618	18	0
z toho noční (22:00-6:00)	42	42	0	0	42	42	0	0	84	84	0	0
	VV	OV	LNv	TNv								

VV OV LNV TNV

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Komunikace			24 hod (00:00 - 24:00)								Z toho denní 06:00-22:00								Z toho noční 22:00 - 6:00							
Č.	Jméno	Charakter	doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby				doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby				doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby			
1	MOSTNÍ 1	II	9613	9026	352	235	300	295	5	0	8928	8397	318	213	286	281	5	0	685	629	34	22	14	14	0	0
2	TRÍDA LEGII	M	3060	2959	121	0	84	84	0	0	2879	2771	108	0	80	80	0	0	201	188	13	0	4	4	0	0
3	TŘEBÍZSKÉHO	M	6883	6669	204	10	387	383	4	0	6441	6249	183	9	368	364	4	0	442	420	21	1	19	19	0	0
4	MOSTNÍ 2	II	14762	13815	569	378	774	764	10	0	13715	12858	514	343	736	726	10	0	1047	957	55	35	38	38	0	0
5	ERBENOVA	M	4705	4627	74	4	172	170	2	0	4402	4332	66	4	162	160	2	0	303	295	8	0	10	10	0	0
6	MOSTNÍ 3	II	13154	12317	502	335	774	766	8	0	12223	11466	453	304	736	728	8	0	931	851	49	31	38	38	0	0
7	MOSTNÍ 4	II	12904	12076	497	331	664	656	8	0	11989	11240	449	300	632	624	8	0	915	836	48	31	32	32	0	0
8	PODŘÍPSKÁ	II	10548	9434	556	556	130	128	2	0	9780	8773	503	504	124	122	2	0	768	661	55	52	6	6	0	0
9	S.K.NEUMANNA	II	10959	10610	314	35	644	638	6	0	10193	9877	284	32	613	607	6	0	766	733	30	3	31	31	0	0
10	JODLOVA 1	M	8632	7795	714	123	1720	1702	18	0	8069	7321	639	109	1636	1618	18	0	563	474	75	14	84	84	0	0
11	JODLOVA 2	M	8187	7372	695	120	1720	1702	18	0	7655	6928	622	107	1636	1618	18	0	532	446	73	13	84	84	0	0
12	ŽIŽKOVA 1	M	4433	4088	328	17	1017	1006	11	0	4151	3842	294	15	968	957	11	0	282	246	34	2	49	49	0	0
13	VANIČKOVA	M	1402	1347	55	0	0	0	0	0	1310	1261	49	0	0	0	0	0	92	86	8	0	0	0	0	0
14	ŽIŽKOVA 2	M	3121	2776	328	17	1017	1006	11	0	2822	2614	283	15	968	957	11	0	199	162	35	2	49	49	0	0
15	HAVLÍČKOVA 1	M	3542	3117	346	79	703	696	7	0	3306	2927	309	70	668	661	7	0	236	190	37	9	35	35	0	0
16	HAVLÍČKOVA 2	M	1899	1525	299	75	246	244	2	0	1764	1431	267	66	234	232	2	0	135	94	32	9	12	12	0	0
17	TROJANOVA 1	M	1356	1101	179	76	246	244	2	0	1262	1035	160	67	234	232	2	0	94	66	19	9	12	12	0	0
18	TROJANOVA 2	M	1110	857	177	76	0	0	0	0	1028	803	158	67	0	0	0	0	82	54	19	9	0	0	0	0
19	LIBUŠINA	M	664	512	144	8	0	0	0	0	616	480	128	8	0	0	0	0	48	32	16	0	0	0	0	0
20	NOVÁ KOMUNIKACE 1	M	843	621	222	0	627	621	6	0	789	590	199	0	596	590	6	0	54	31	23	0	31	31	0	0
21	NOVÁ KOMUNIKACE 2	M	481	452	29	0	457	452	5	0	455	429	26	0	434	429	5	0	26	23	3	0	23	23	0	0
22	NAPOJENÍ ZÁMĚRU - A	M	1084	1072	12	0	1084	1072	12	0	1032	1020	12	0	1032	1020	12	0	52	52	0	0	52	52	0	0
23	NAPOJENÍ ZÁMĚRU - B	M	246	244	2	0	246	244	2	0	234	232	2	0	234	232	2	0	12	12	0	0	12	12	0	0

VV OV LNV TNV

Proudy denní, noční a spouštěcí byly přepočteny dle 1^{stí} třídy - Společné státní technické podmínky dopravního inženýringu.

Charakter: II - dle 1. třídy, M - dle 2. třídy, LNV - dle 3. třídy, TNV - dle 4. třídy.

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

Tabulka 6.3C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou - maximální varianta

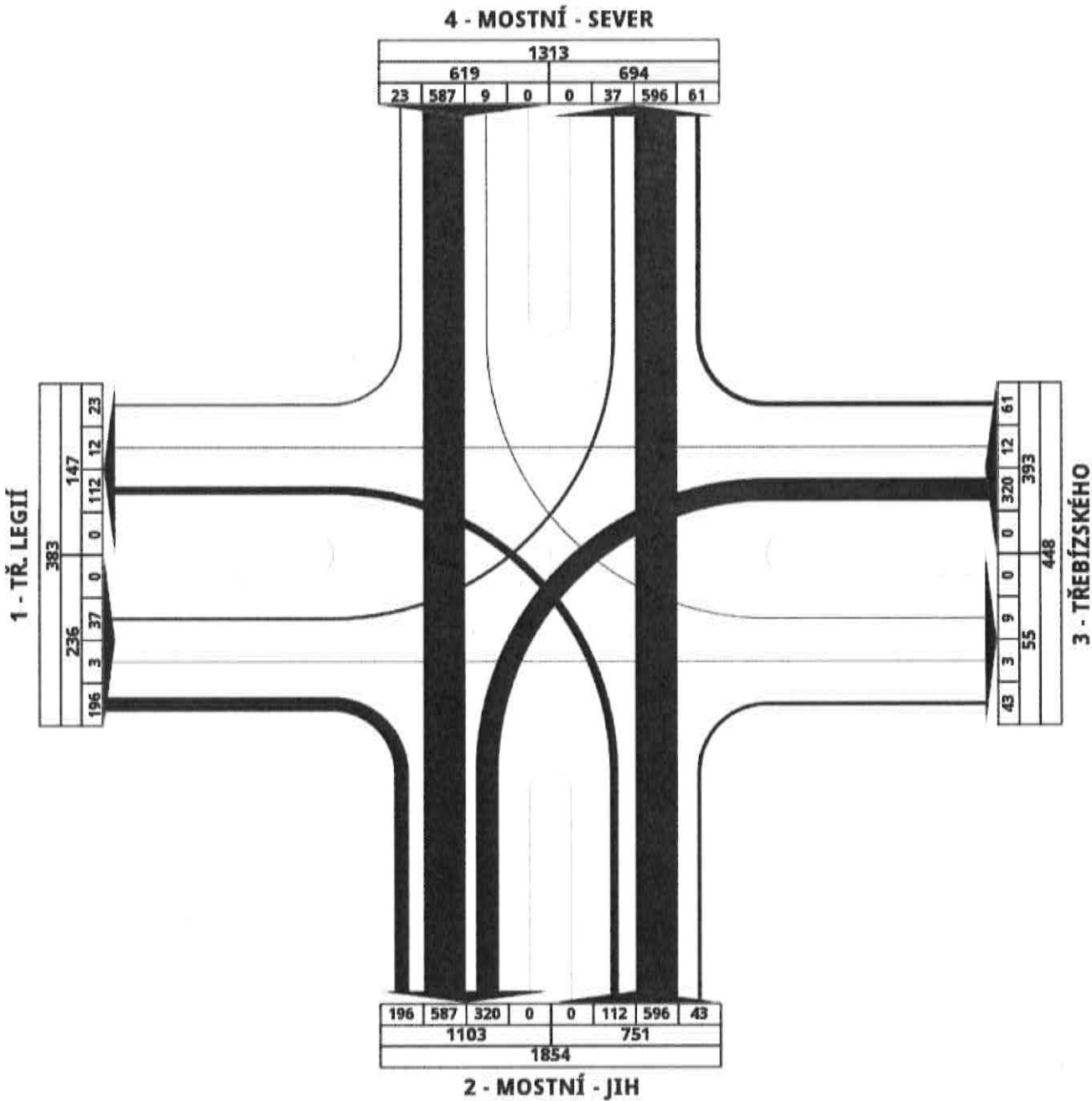
VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LNv	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 8: KAPACITNÍ POSOUZENÍ

**PŘÍLOHA 8.1: SSZ – MOSTNÍ – TŘEBÍZSKÉHO –
TŘÍDA LEGÍ**

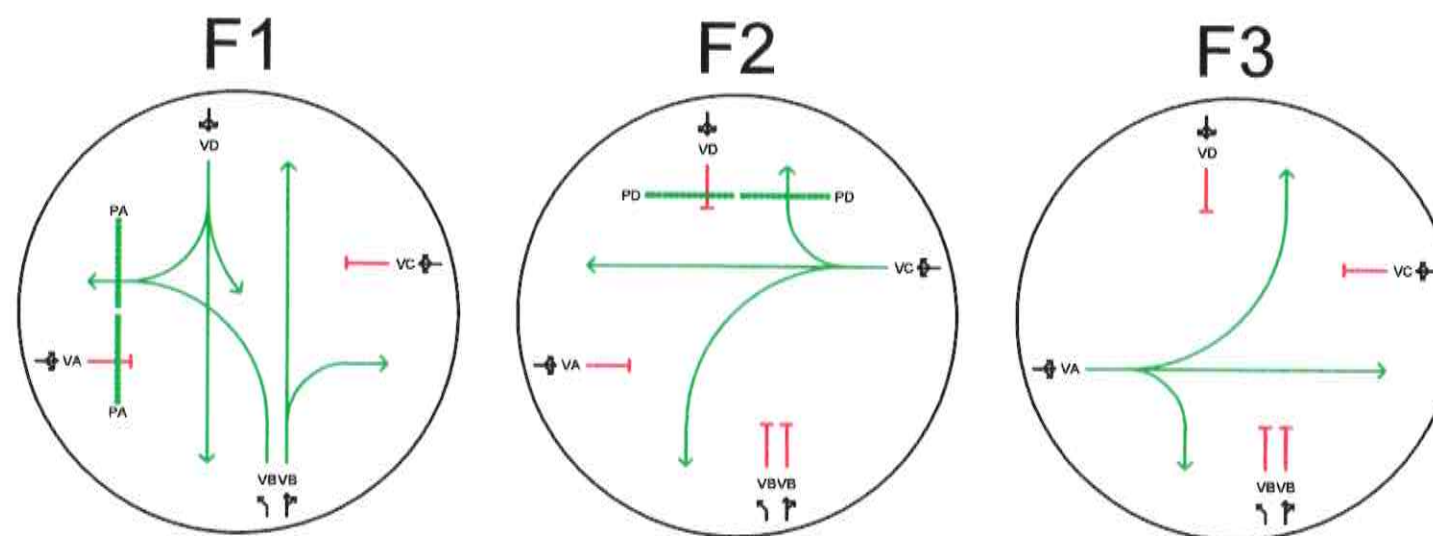
Název křižovatky: KRALUPY: MOSTNÍ X TŘ. LEGIÍ X TŘEBÍZSKÉHO

Zatěžovací stav: Výhled 2024 - se záměrem, maximální varianta

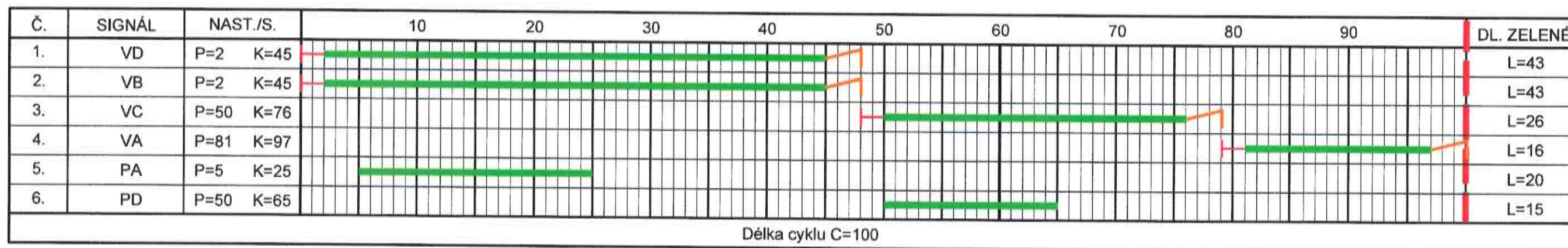


Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 1999 voz/h

Hodnoty jsou uváděny ve voz/h



PRŮBĚHU ŘÍZENÍ - STÁVAJÍCÍ ŘEŠENÍ



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.
Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb
Krakovská 7, 110 00 Praha 1, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

KRALUPY - MOSTNÍ X TŘÍDA LEGIÍ X TŘEBÍZSKÉHO

PRŮBĚHU ŘÍZENÍ - SOUČASNÉ ŘEŠENÍ

PŘÍLOHA 8.1.1 B

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: KRALUPY: MOSTNÍ X TR. LEGIÍ X TŘEBÍZSKÉHO
Intenzity:
Název uspořádání:
Délka cyklu t_C [s] 100

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

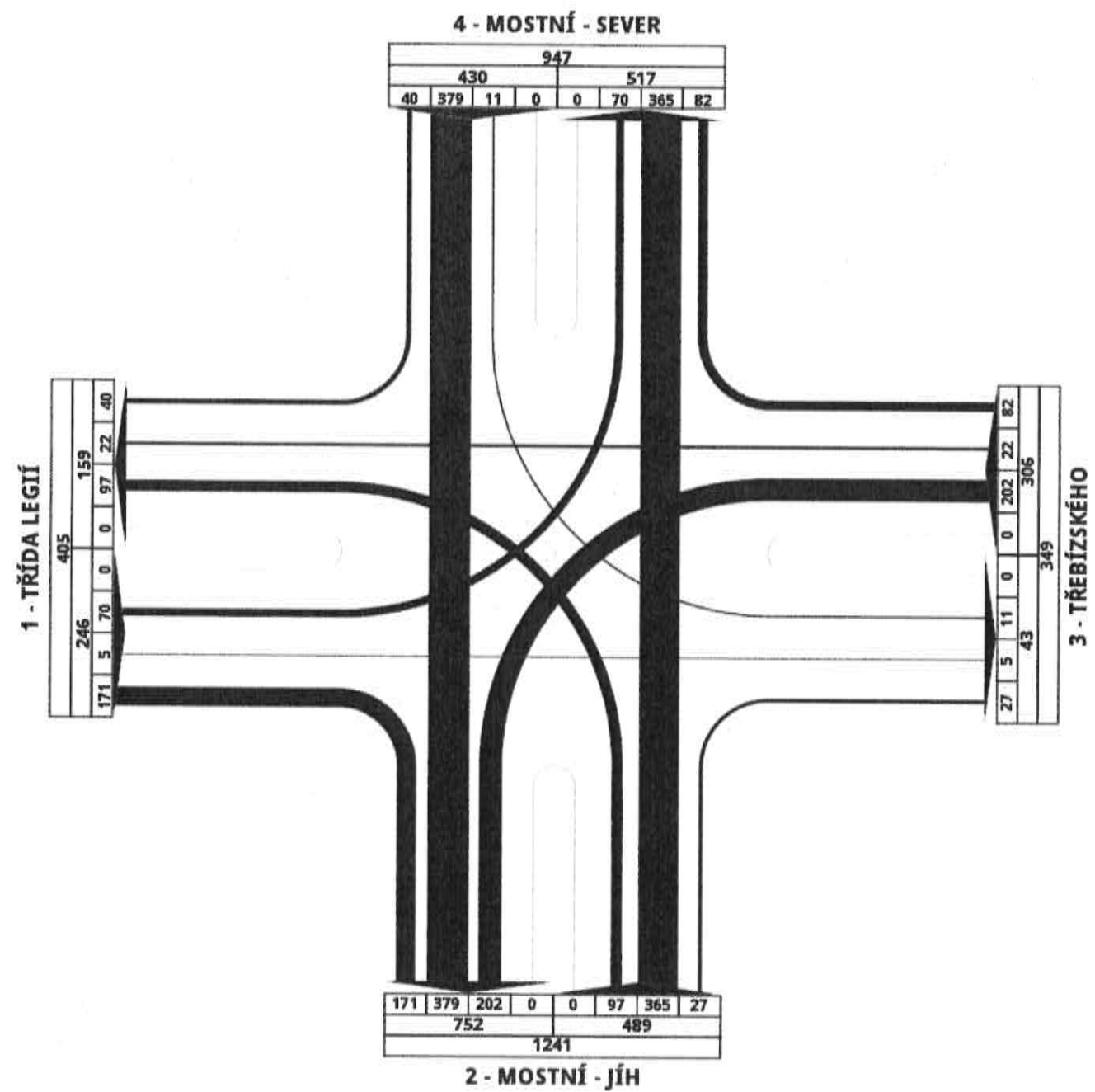
Vjezd (signální skupina)	I_p [pvoz/h]	S_p [pvoz/h]	z_p [s]	C_{L1} [pvoz/h]	N_A [pvoz]	C_{L2} [pvoz/h]	S_L [pvoz/h]	z_o [s]	C_{L3} [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VB-L	673	1966	43	79	2	72	1739	0	0	151

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

Vjezd (signální skupina)	I_V [pvoz/h]	z [s]	S_V [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD	
	11	12	13	14	15	16	17	18	dosažená	požadovaná
									19	20
VA	241	16	1780	285	15	34		68	D	E
VB-L	115	43	1739	151	24	11		56	D	E
VB-R,P	687	43	1986	854	20	65		30	B	E
VC	403	26	1764	459	12	50		58	D	E
VD	685	43	1966	845	19	65		31	B	E

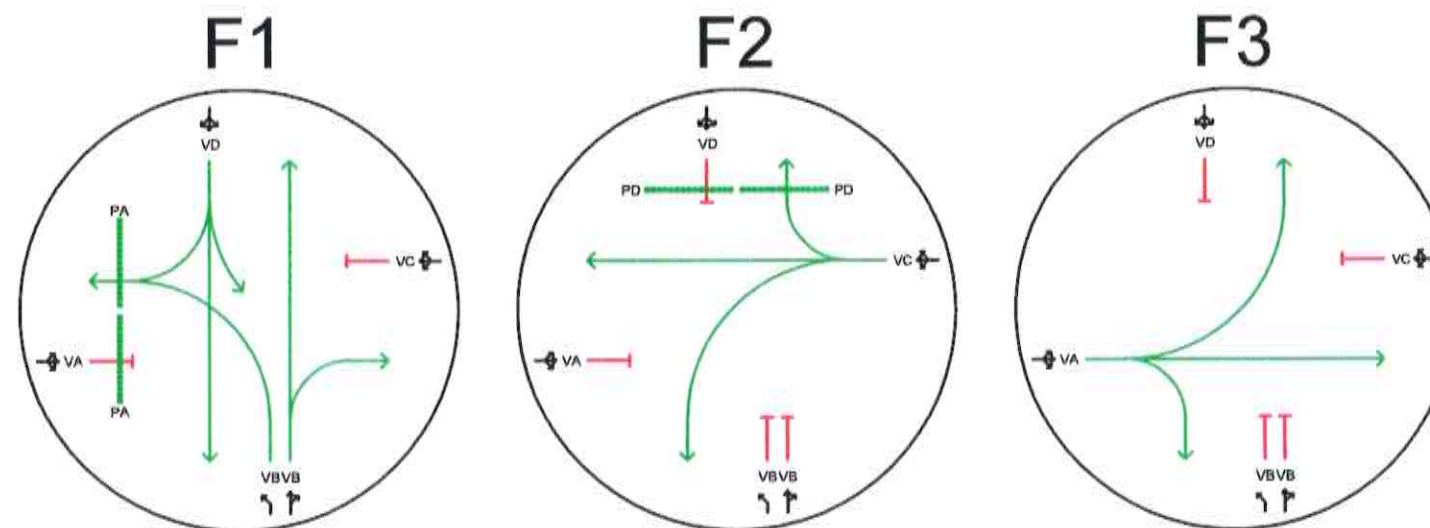
Název křižovatky: KRALUPY - MOSTNÍ X TR. LEGIÍ X TŘEBÍZSKÉHO

Zatěžovací stav: KRALUPY - K3 - MOSTNÍ X TŘEB. - ŠPIČKA 2030



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 1471 voz/h

Hodnoty jsou uváděny ve voz/h



PRŮBĚH ŘÍZENÍ - OPTIMALIZOVANÉ ŘEŠENÍ

Č.	SIGNÁL	NAST./S.	10	20	30	40	50	60	70	80	90	DL. ZELENÉ
1.	VD	P=2 K=41										L=39
2.	VB	P=2 K=41										L=39
3.	VC	P=46 K=72										L=26
4.	VA	P=77 K=97										L=20
5.	PA	P=5 K=25										L=20
6.	PD	P=46 K=66										L=20

Délka cyklu C=100



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.
Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb
Kraťovská 7, 110 00 Praha 1, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

KRALUPY - MOSTNÍ X TŘÍDA LEGIÍ X TŘEBÍZSKÉHO

PRŮBĚHU ŘÍZENÍ - OPTIMALIZACE PRO 2030

PŘÍLOHA 8.1.2 B

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: KRALUPY - MOSTNÍ X TŘ. LEGÍI X TŘEBÍZSKÉHO
Intenzity: KRALUPY - K3 - MOSTNÍ X TŘEB. - ŠPIČKA 2030
Název uspořádání: KRALUPY: MOSTNÍ X TŘ. LEGÍI X TŘEBÍZSKÉHO
Délka cyklu t_C [s] 100

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

Vjezd (signální skupina)	I_p [pvoz/h]	S_p [pvoz/h]	z_p [s]	C_{L1} [pvoz/h]	N_A [pvoz]	C_{L2} [pvoz/h]	S_L [pvoz/h]	z_o [s]	C_{L3} [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VB-L	451	1953	39	178	2	72	1739	0	0	250

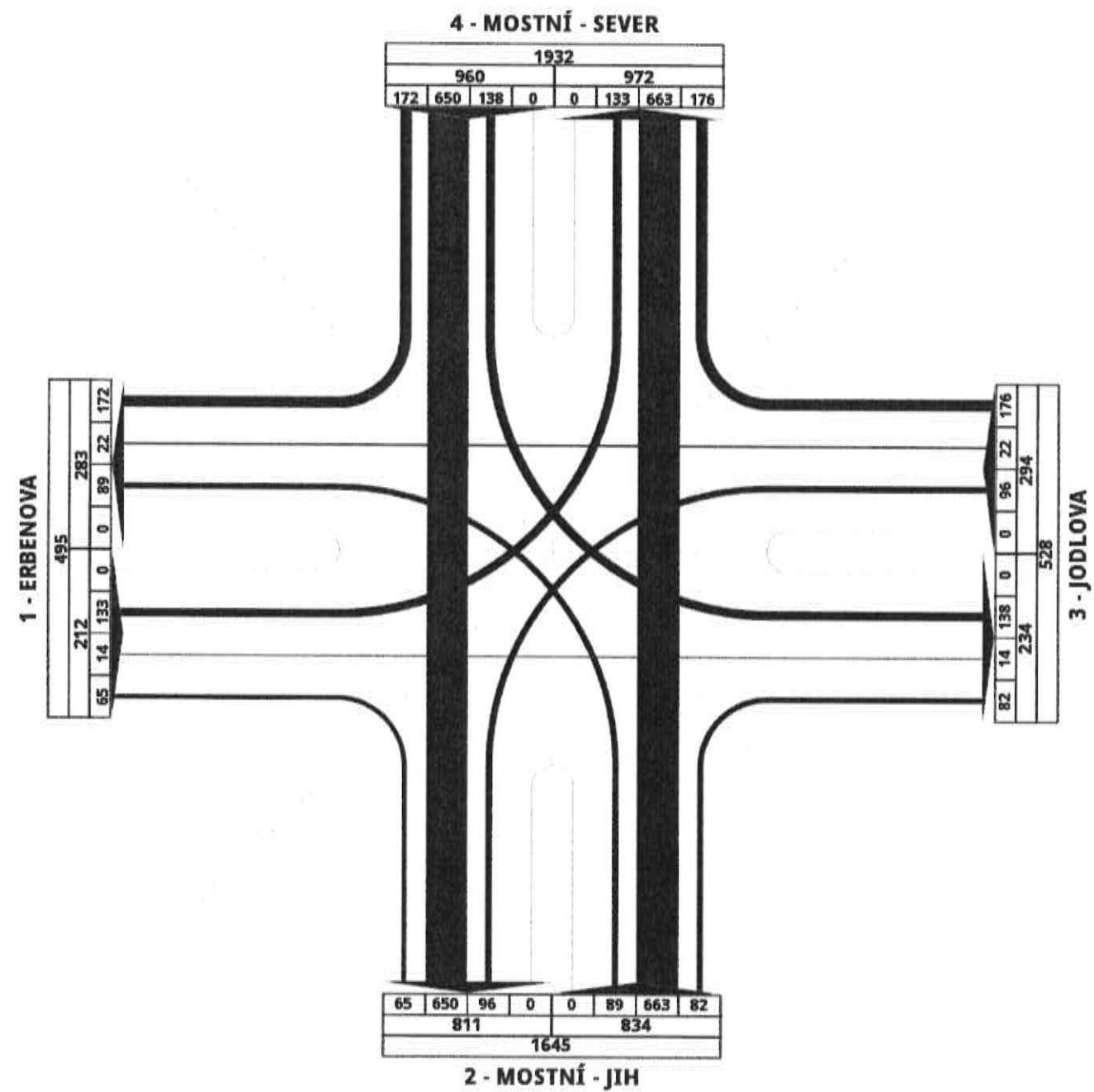
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

Vjezd (signální skupina)	I_V [pvoz/h]	z [s]	S_V [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD	
	11	12	13	14	15	16	17	18	dosažená	požadovaná
VA	251	20	1811	362	31	33		44	C	E
VB-L	101	39	1739	250	60	10		24	B	E
VB-R,P	417	39	1985	774	46	42		24	B	E
VC	314	26	1801	468	33	39		37	C	E
VD	462	39	1953	762	39	47		25	B	E

**PŘÍLOHA 8.2: OK – MOSTNÍ – JODLOVA –
ERBENOVA**

Název křižovatky: KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA

Zatěžovací stav: KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA - ŠPIČKOVÉ INTENZITY 2019



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 2300 voz/h

Hodnoty jsou uváděny ve voz/h

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky

Název křižovatky	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA		
Název uspořádání	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA - okružka		
Zatěžovací stav	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA - stávající stav 2019		
Počet paprsků	4		
Vypracoval	European Transportation Consultancy, s.r.o.	Datum	9.3.2020, 13:22:36

Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [s]
1	ERBENOVA	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
2	MOSTNÍ - JIH	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	JODLOVA	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
4	MOSTNÍ - SEVER	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-

Schéma číslování dopravních proudů

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{0A} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]	I _p [ch]
1	ERBENOVA	1 (1-4)	132	1	0	0	0	133	134	217	
		2 (1-3)	13	1	0	0	0	14	15		
		3 (1-2)	63	1	1	0	0	65	68		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	MOSTNÍ - JIH	4 (2-1)	85	2	2	0	0	89	95	904	
		5 (2-4)	634	23	6	0	0	663	698		
		6 (2-3)	62	11	9	0	0	82	111		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	JODLOVA	7 (3-2)	75	15	6	0	0	96	123	340	
		8 (3-1)	21	1	0	0	0	22	23		
		9 (3-4)	158	18	0	0	0	176	194		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
4	MOSTNÍ - SEVER	10 (4-3)	123	15	0	0	0	138	153	1054	
		11 (4-2)	598	27	25	0	0	650	727		
		12 (4-1)	170	2	0	0	0	172	174		
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								2300		2515	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Typ uspoř. vjezdu	n ₀ [-]	n _V [-]	n _e [-]	R _V [m]	R _e [m]	L _{kol} [m]	D [m]	Spojovací větev ANO/NE	L _{kk} [m]	L _b [m]
1	ERBENOVA	1/1	1	1	1	11	13	13	28	NE	-	-
2	MOSTNÍ - JIH	1/1	1	1	1	15	16	13		NE	-	-
3	JODLOVA	1/1	1	1	1	12	13	13		NE	-	-
4	MOSTNÍ - SEVER	1/1	1	1	1	15	18	13		NE	-	-

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_o [pvoz/h]	I_v [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_v [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	$L_{95\%}$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	ERBENOVA	1003	217		417	200	0,52	18	B	19	-	ANO
2	MOSTNÍ - JIH	302	904		1036	132	0,87	25	C	99	-	ANO
3	JODLOVA	927	340		475	135	0,72	26	C	41	-	ANO
4	MOSTNÍ - SEVER	241	1054		1096	42	0,96	52	E	183	-	ANO

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	ERBENOVA	292		1229	937	0,24	0,90	ANO
2	MOSTNÍ - JIH	918		1259	341	0,73	0,90	ANO
3	JODLOVA	279		1229	950	0,23	0,90	ANO
4	MOSTNÍ - SEVER	1026		1279	253	0,8	0,90	ANO

Posouzení kapacity spojovacích větví

Paprsek	Název komunikace	I_b [pvoz/h]	$I_{e(+1)}$ [pvoz/h]	C_b [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	$L_{95\%}$ [m]	L_b [m]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

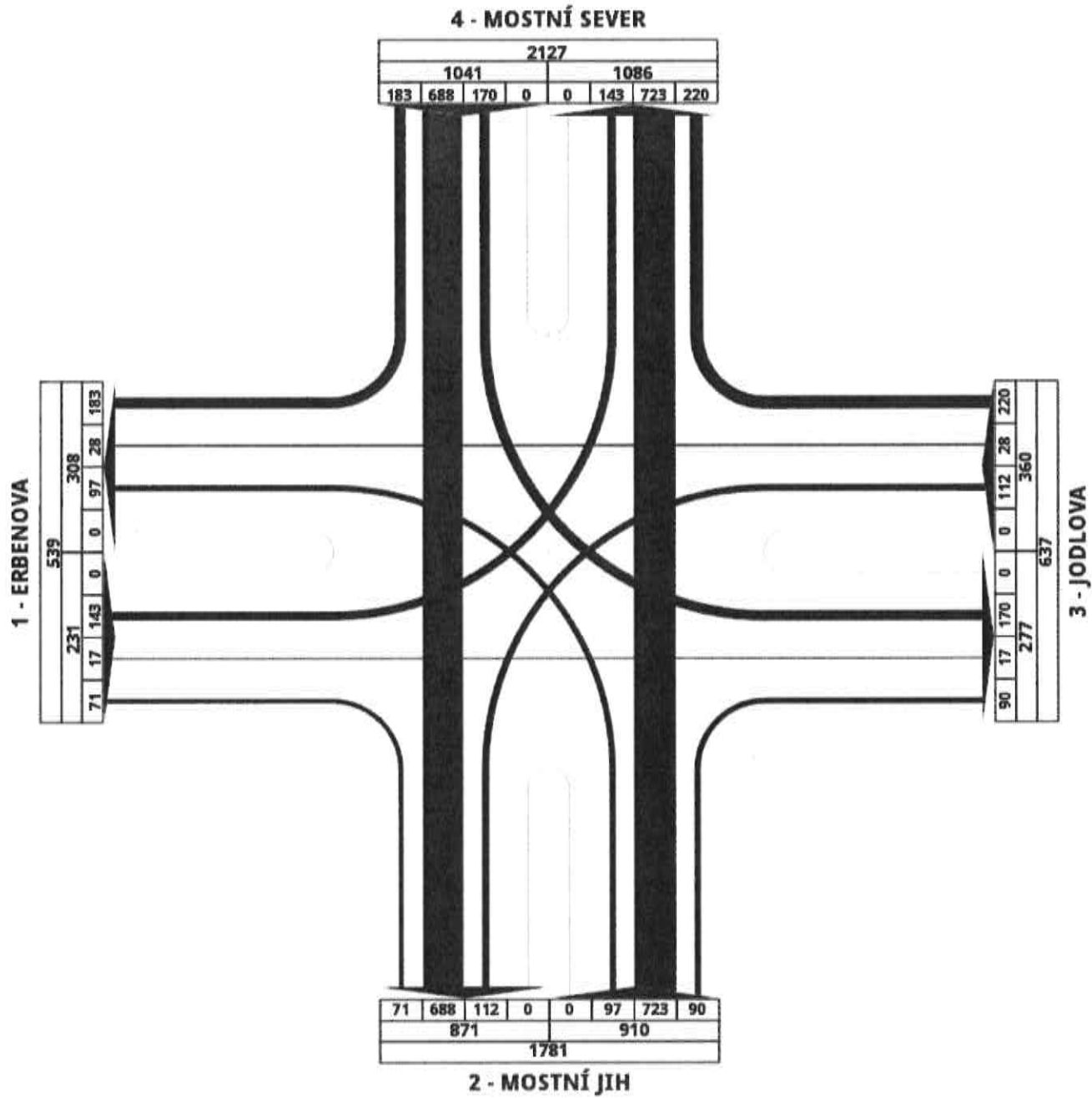
Celkové shrnutí

Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	ANO
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	ANO
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

Název křižovatky: KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA

Zatěžovací stav: ŠPIČKOVÉ INTENZITY-výhled 2024 - BEZ ZÁMĚRU



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 2542 voz/h

Hodnoty jsou uváděny ve voz/h

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky

Název křižovatky	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA			
Název uspořádání	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA - okružka			
Zatěžovací stav	ŠPIČKOVÉ INTENZITY-výhled 2024 - BEZ ZÁMĚRU			
Počet paprsků	4			
Vypracoval	European Transportation Consultancy, s.r.o.	Datum	9.3.2020, 13:24:30	
Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [s]
1	ERBENOVA	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
2	MOSTNÍ JIH	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	JODLOVA	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
4	MOSTNÍ SEVER	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-

Schéma číslování dopravních proudů

Paprsek 4

Paprsek 1

Paprsek 3

Paprsek 2

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{0A} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]	I _{ped} [ch/h]
1	ERBENOVA	1 (1-4)	141	1	1	0	0	143	146	236	
		2 (1-3)	16	1	0	0	0	17	18		
		3 (1-2)	70	1	0	0	0	71	72		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	MOSTNÍ JIH	4 (2-1)	95	2	0	0	0	97	99	989	
		5 (2-4)	678	24	21	0	0	723	789		
		6 (2-3)	79	11	0	0	0	90	101		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	JODLOVA	7 (3-2)	96	16	0	0	0	112	128	412	
		8 (3-1)	27	1	0	0	0	28	29		
		9 (3-4)	193	19	8	0	0	220	255		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
4	MOSTNÍ SEVER	10 (4-3)	149	16	5	0	0	170	196	1137	
		11 (4-2)	641	28	19	0	0	688	754		
		12 (4-1)	180	2	1	0	0	183	187		
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								2542		2774	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Typ uspoř. vjezdu	n _o [-]	n _v [-]	n _e [-]	R _v [m]	R _e [m]	L _{kol} [m]	D [m]	Spojovací větev ANO/NE	L _{kk} [m]	L _b [m]
1	ERBENOVA	1/1	1	1	1	11	13	13	28	NE	-	-
2	MOSTNÍ JIH	1/1	1	1	1	15	16	13		NE	-	-
3	JODLOVA	1/1	1	1	1	12	13	13		NE	-	-
4	MOSTNÍ SEVER	1/1	1	1	1	15	18	13		NE	-	-

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_o [pvoz/h]	I_v [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_v [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	$L_{95\%}$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	ERBENOVA	1078	238		367	131	0,64	27	C	30	-	ANO
2	MOSTNÍ JIH	360	989		979	-10	1,01	94	F	248	-	NE
3	JODLOVA	1034	412		401	-11	1,03	162	F	166	-	NE
4	MOSTNÍ SEVER	256	1137		1081	-56	1,05	140	F	345	-	NE

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	ERBENOVA	315		1229	914	0,26	0,90	ANO
2	MOSTNÍ JIH	954		1259	305	0,76	0,90	ANO
3	JODLOVA	315		1229	914	0,26	0,90	ANO
4	MOSTNÍ SEVER	1190		1279	89	0,93	0,90	NE

Posouzení kapacity spojovacích větví

Paprsek	Název komunikace	I_b [pvoz/h]	$I_{e(+1)}$ [pvoz/h]	C_b [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	$L_{95\%}$ [m]	L_b [m]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

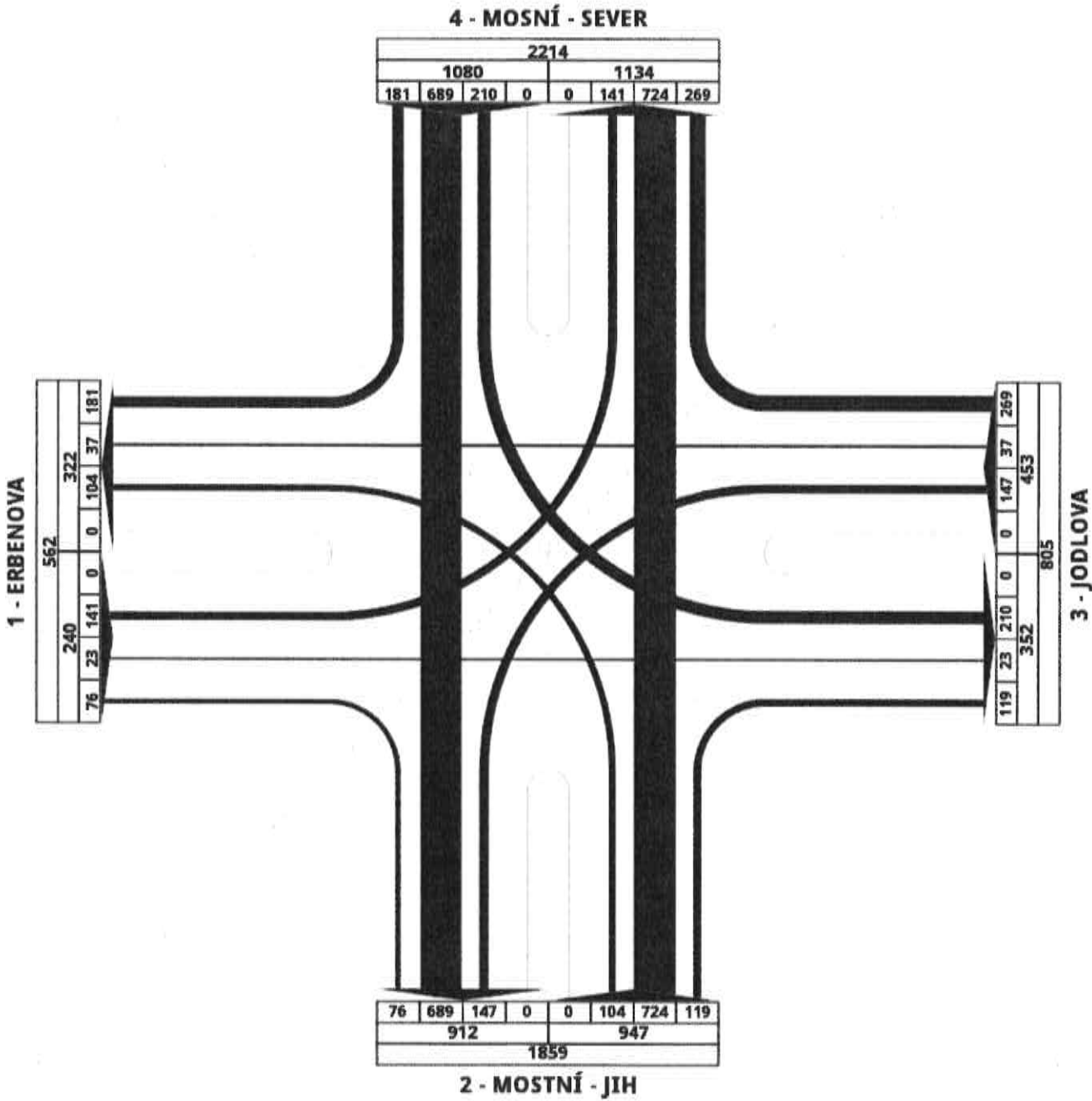
Celkové shrnutí

Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	NE
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	NE
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář

Název křižovatky: KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA

Zatěžovací stav: ŠPIČKOVÉ INTENZITY-výhled 2024, maximální varianta



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 2720 voz/h

Hodnoty jsou uváděny ve voz/h

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky

Název křižovatky	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA			
Název uspořádání	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA			
Zatěžovací stav	ŠPIČKOVÉ INTENZITY-výhled 2024, maximální varianta			
Počet paprsků	4			
Vypracoval	European Transportation Consultancy, s.r.o.	Datum	9.3.2020, 13:25:12	
Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [s]
1	ERBENOVA	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
2	MOSTNÍ - JIH	silnice II. třídy	D	45
3	JODLOVA	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
4	MOSNÍ - SEVER	silnice II. třídy	D	45

Schéma číslování dopravních proudů

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{0A} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _v [pvoz/h]	I _{ped} [ch/h]
1	ERBENOVA	1 (1-4)	139	1	1	0	0	141	144	245	
		2 (1-3)	22	1	0	0	0	23	24		
		3 (1-2)	75	1	0	0	0	76	77		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	MOSTNÍ - JIH	4 (2-1)	102	2	0	0	0	104	106	1028	
		5 (2-4)	679	24	21	0	0	724	790		
		6 (2-3)	107	11	1	0	0	119	132		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	JODLOVA	7 (3-2)	131	15	1	0	0	147	164	507	
		8 (3-1)	36	1	0	0	0	37	38		
		9 (3-4)	242	18	9	0	0	269	305		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
4	MOSNÍ - SEVER	10 (4-3)	189	15	6	0	0	210	237	1177	
		11 (4-2)	642	28	19	0	0	689	755		
		12 (4-1)	178	2	1	0	0	181	185		
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								2720		2957	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Typ uspoř. vjezdu	n ₀ [-]	n _v [-]	n _e [-]	R _v [m]	R _e [m]	L _{kol} [m]	D [m]	Spojovací větev ANO/NE	L _{kk} [m]	L _b [m]
1	ERBENOVA	1/1	1	1	1	11	13	13	28	NE	-	-
2	MOSTNÍ - JIH	1/1	1	1	1	15	16	13		NE	-	-
3	JODLOVA	1/1	1	1	1	12	13	13		NE	-	-
4	MOSNÍ - SEVER	1/1	1	1	1	15	18	13		NE	-	-

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_o [pvoz/h]	I_v [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_v [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	$L_{95\%}$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	ERBENOVA	1158	245		317	72	0,77	47	E	50	-	ANO
2	MOSTNÍ - JIH	405	1028		937	-91	1,1	213	F	410	45	NE
3	JODLOVA	1040	507		397	-110	1,28	538	F	398	-	NE
4	MOSNÍ - SEVER	308	1177		1030	-147	1,14	283	F	556	45	NE

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	ERBENOVA	329		1229	900	0,27	0,90	ANO
2	MOSTNÍ - JIH	996		1259	263	0,79	0,90	ANO
3	JODLOVA	393		1229	836	0,32	0,90	ANO
4	MOSNÍ - SEVER	1239		1279	40	0,97	0,90	NE

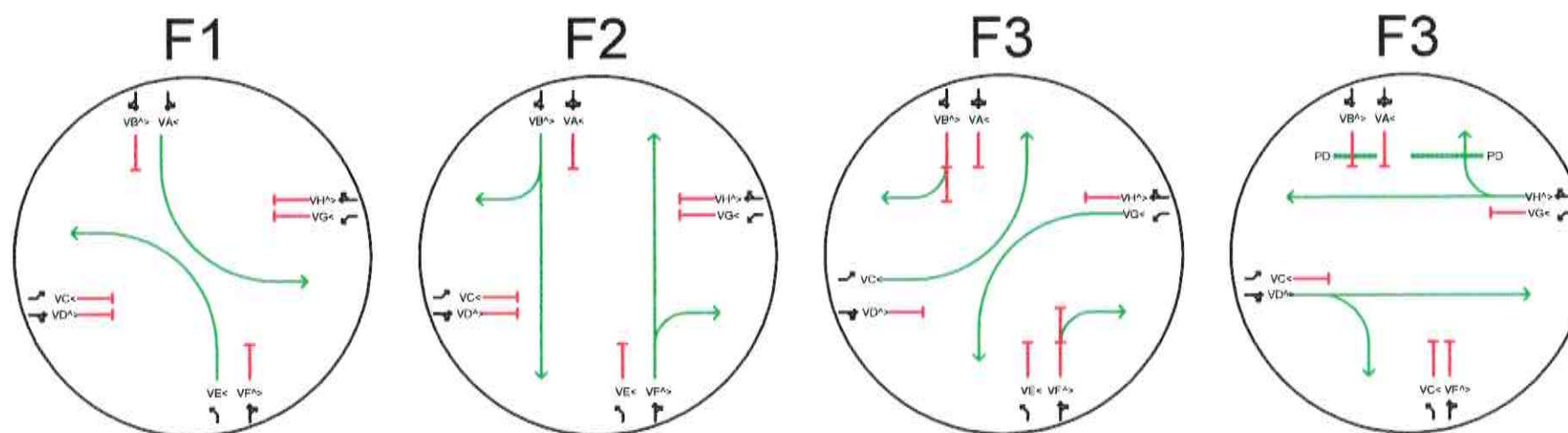
Posouzení kapacity spojovacích větví

Paprsek	Název komunikace	I_b [pvoz/h]	$I_{e(+1)}$ [pvoz/h]	C_b [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	$L_{95\%}$ [m]	L_b [m]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Celkové shrnutí

Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	NE
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	NE
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář



PRŮBĚHU ŘÍZENÍ - NÁVRH

Č.	SIGNÁL	NAST./S.	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	DL. ZELENÉ
1.	VA<	P=2 K=14												L=12
2.	VB^> + SB>	P=19 K=29												L=10 +24
3.	VC<	P=40 K=56												L=16
4.	VD^>	P=63 K=120												L=57
5.	VE<	P=2 K=14												L=12
6.	VF^>	P=19 K=35												L=16 +21
7.	VG<	P=40 K=58												L=18
8.	VH^>	P=61 K=120												L=59
9.	PA	P=61 K=110												L=49
Délka cyklu C=120														



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.
Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb
Krakovská 7, 110 00 Praha 1, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA

PRŮBĚHU ŘÍZENÍ - 2024 / PŘESTAVBA NA SSZ

PŘÍLOHA 8.2.4.A

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA
Intenzity: ŠPIČKOVÉ INTENZITY-výhled 2024, maximální varianta
Název uspořádání: Signalizovaná křižovatka se směrovým řízením
Délka cyklu t_C [s] 120

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

Vjezd (signální skupina)	I_p [pvoz/h]	S_p [pvoz/h]	z_p [s]	C_{L1} [pvoz/h]	N_A [pvoz]	C_{L2} [pvoz/h]	S_L [pvoz/h]	z_o [s]	C_{L3} [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

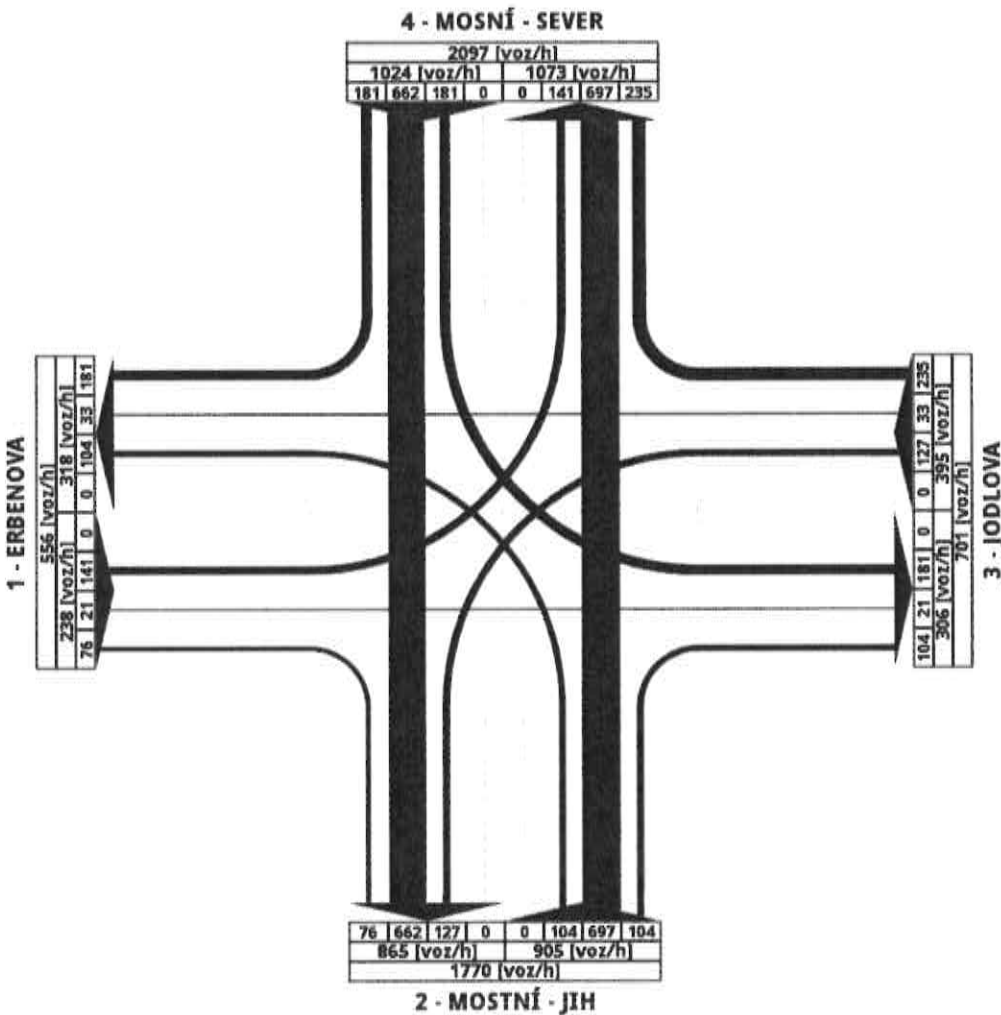
Vjezd (signální skupina)	I_V [pvoz/h]	z [s]	S_V [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD	
	11	12	13	14	15	16	17	18	dosažená	požadovaná
									19	20
VA<	144	12	1714	171	16	26		97	E	E
VB^> + SB>	101	18	1775	266	62	17		45	C	E
VC<	105	16	1818	242	57	18		48	C	D
VD^>	902	57	1953	928	3	95		88	E	D
VE<	160	12	1714	171	7	29		181	E	E
VF^> + SF>	334	24	1743	349	4	53		150	E	E
VG<	230	18	1778	267	14	39		83	E	D
VH^>	922	59	1936	952	3	94		80	E	D

Kartogram intenzit dopravy
Lokalita: KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA
Intenzita (zatěžovací stav): ŠPIČKOVÉ INTENZITY - výhled 2024, maximální
varianta; s regulací nákladní dopravy a parkovací zónou

uložen: 27.3.2020 projekt: Kralupy Finep
upraven: 27.3.2020 místo (obec): nepřirazeno

součet intenzit na všech vjezdech: 2562 vozidel

Poznámka
nezadána



Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky

Název křižovatky	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA			
Název uspořádání	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA			
Zatěžovací stav	ŠPIČKOVÉ INTENZITY - výhled 2024, maximální varianta; s regulací nákladní dopravy a parkovací zónou			
Počet paprsků	4			
Vypracoval	European Transportation Consultancy, s.r.o.	Datum	27.3.2020, 15:15:59	
Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [s]
1	ERBENOVA	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
2	MOSTNÍ - JIH	silnice II. třídy	D	45
3	JODLOVA	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
4	MOSNÍ - SEVER	silnice II. třídy	D	45

Schéma číslování dopravních proudů

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _{IA} [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]	I _{ped} [ch/h]
1	ERBENOVA	1 (1-4)	139	1	1	0	0	141	144	243	
		2 (1-3)	20	1	0	0	0	21	22		
		3 (1-2)	75	1	0	0	0	76	77		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	MOSTNÍ - JIH	4 (2-1)	102	2	0	0	0	104	106	938	
		5 (2-4)	679	18	0	0	0	697	715		
		6 (2-3)	92	11	1	0	0	104	117		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	JODLOVA	7 (3-2)	111	15	1	0	0	127	144	449	
		8 (3-1)	32	1	0	0	0	33	34		
		9 (3-4)	208	18	9	0	0	235	271		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
4	MOSNÍ - SEVER	10 (4-3)	160	15	6	0	0	181	208	1075	
		11 (4-2)	642	20	0	0	0	662	682		
		12 (4-1)	178	2	1	0	0	181	185		
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								2562		2705	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Typ uspoř. vjezdu	n _o [-]	n _v [-]	n _e [-]	R _v [m]	R _e [m]	L _{kol} [m]	D [m]	Spojovací větev ANO/NE	L _{kk} [m]	L _b [m]
1	ERBENOVA	1/1	1	1	1	11	13	13	28	NE	-	-
2	MOSTNÍ - JIH	1/1	1	1	1	15	60	13		NE	-	-
3	JODLOVA	1/1	1	1	1	12	13	13		NE	-	-
4	MOSNÍ - SEVER	1/1	1	1	1	15	60	13		NE	-	-

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	I _o [pvoz/h]	I _v [pvoz/h]	I _{ped} [ch/h]	C _v [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a _v [-]	t _w [s]	UKD [-]	L _{95%} [m]	t _{w,lim} [s]	t _w ≤ t _{w,lim} Rez > 0
1	ERBENOVA	1034	243		396	153	0,61	23	C	27	-	ANO
2	MOSTNÍ - JIH	374	938		966	28	0,97	63	E	187	45	NE
3	JODLOVA	965	449		449	-0	1	129	F	156	-	NE
4	MOSNÍ - SEVER	284	1075		1053	-22	1,02	102	F	276	45	NE

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	ERBENOVA	325		1229	904	0,26	0,90	ANO
2	MOSTNÍ - JIH	903		1399	496	0,65	0,90	ANO
3	JODLOVA	347		1229	882	0,28	0,90	ANO
4	MOSNÍ - SEVER	1130		1399	269	0,81	0,90	ANO

Posouzení kapacity spojovacích větví

Paprsek	Název komunikace	I_b [pvoz/h]	$I_{b(+1)}$ [pvoz/h]	C_b [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	$L_{95\%}$ [m]	L_b [m]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Celkové shrnutí

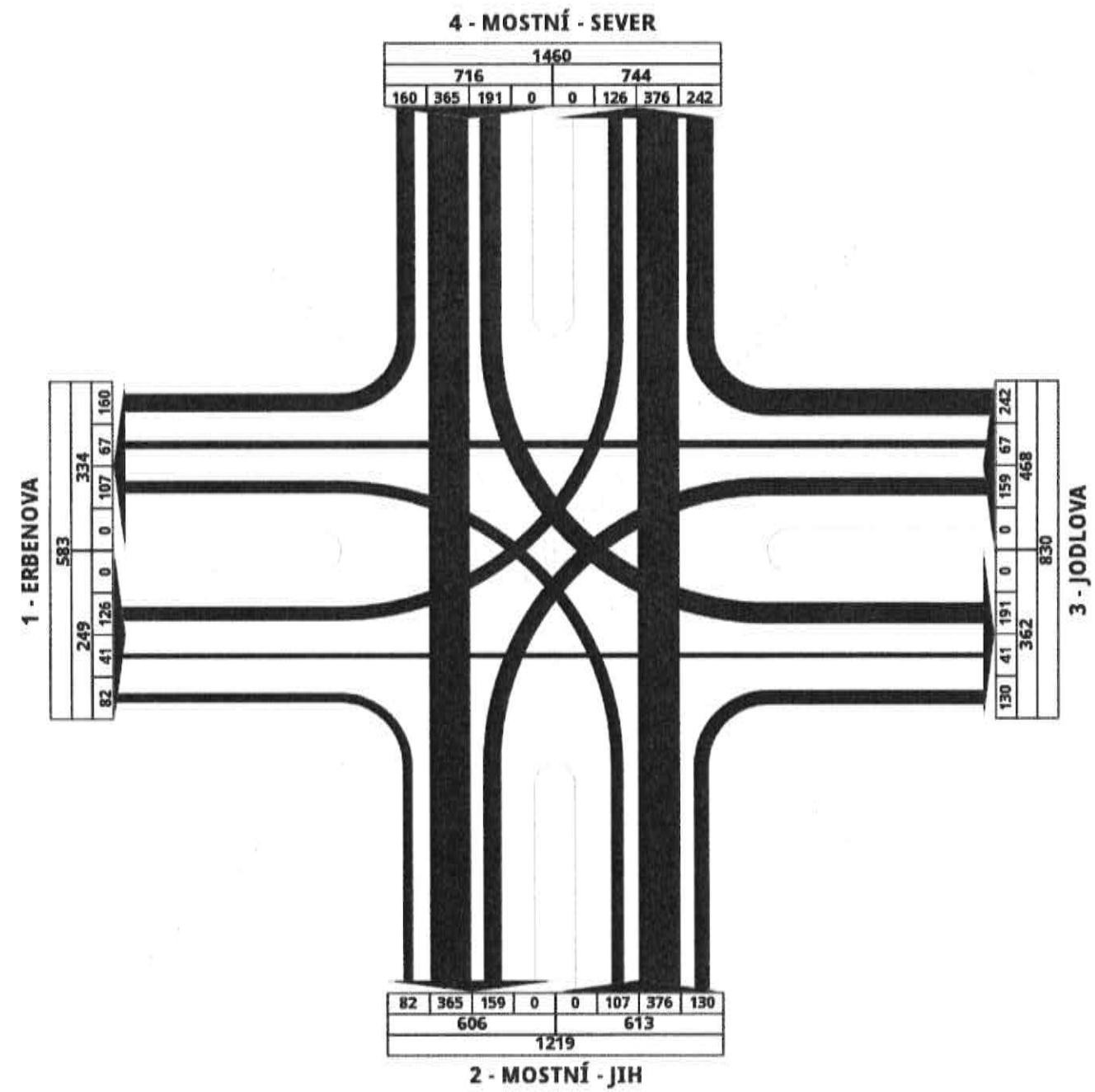
Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	NE
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	ANO
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář

Výstup software EDIP Ok (verze 3,03) | 27.3.2020, 15:15:59 | European Transportation Consultancy, s.r.o., Ing. Karel Smejkal, Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)

Název křižovatky: KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA

Zatěžovací stav: 2030 ŠPIČKA



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 2046 voz/h

Hodnoty jsou uváděny ve voz/h

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky

Název křižovatky	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA		
Název uspořádání	KRALUPY - MOSTNÍ X ERBENOVA X JODLOVA - okružka		
Zatěžovací stav	2030 ŠPIČKA		
Počet paprsků	4		

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{0A} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{LK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _y [pvoz/h]	I _p [ch/h]
1	ERBENOVA	1 (1-4)	124	1	1	0	0	126	129	254	
		2 (1-3)	40	1	0	0	0	41	42		
		3 (1-2)	81	1	0	0	0	82	83		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	MOSTNÍ - JIH	4 (2-1)	106	1	0	0	0	107	108	666	
		5 (2-4)	353	11	12	0	0	376	411		
		6 (2-3)	115	13	2	0	0	130	147		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	JODLOVA	7 (3-2)	141	16	2	0	0	159	179	524	
		8 (3-1)	65	2	0	0	0	67	69		
		9 (3-4)	216	18	8	0	0	242	276		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
4	MOSTNÍ - SEVER	10 (4-3)	170	15	8	0	0	191	218	782	
		11 (4-2)	342	11	12	0	0	365	400		
		12 (4-1)	157	2	1	0	0	160	164		
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								2046		2226	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Typ uspoř. vjezdu	n ₀ [-]	n _V [-]	n _e [-]	R _V [m]	R _e [m]	L _{kol} [m]	D [m]	Spojovací větev ANO/NE	L _{kk} [m]	L _b [m]
1	ERBENOVA	1/1	1	1	1	11	13	13	28	NE	-	-
2	MOSTNÍ - JIH	1/1	1	1	1	15	16	13		NE	-	-
3	JODLOVA	1/1	1	1	1	12	13	13		NE	-	-
4	MOSTNÍ - SEVER	1/1	1	1	1	15	18	13		NE	-	-

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_o [pvoz/h]	I_v [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_v [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	$L_{95\%}$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	ERBENOVA	797	254		561	307	0,45	12	B	15	-	ANO
2	MOSTNÍ - JIH	389	666		952	286	0,7	12	B	40	-	ANO
3	JODLOVA	648	524		683	159	0,77	22	C	53	-	ANO
4	MOSTNÍ - SEVER	356	782		983	201	0,8	17	B	63	-	ANO

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	ERBENOVA	341		1229	888	0,28	0,90	ANO
2	MOSTNÍ - JIH	662		1259	597	0,53	0,90	ANO
3	JODLOVA	407		1229	822	0,33	0,90	ANO
4	MOSTNÍ - SEVER	816		1279	463	0,64	0,90	ANO

Posouzení kapacity spojovacích větví

Paprsek	Název komunikace	I_b [pvoz/h]	$I_{b(+1)}$ [pvoz/h]	C_b [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	$L_{95\%}$ [m]	L_b [m]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Celkové shrnutí

Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	ANO
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	ANO
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

