



LIBČICE NAD VLTAVOU – PLOCHA Z4-A

ÚVODNÍ NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ

**ČERVEN 2023
REV 00**

OBSAH

KAPITOLA	STRÁNKA
1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE	3
2 VÝCHOZÍ PODKLADY	3
3 PARKOVÁNÍ A VYVOLANÁ DOPRAVA V ÚZEMÍ	4
3.0 PARKOVÁNÍ	4
3.1 DOPRAVA VYVOLANÁ ŘEŠENÝM ÚZEMÍM	5
4 PŘEDBĚŽNÝ NÁVRH DOPRAVNÍHO NAPOJENÍ	7
4.0 STÁVAJÍCÍ NAPOJENÍ ÚZEMÍ	7
4.1 DOPORUČENÁ STRATEGIE NAPOJENÍ	9
5 KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ NA JEDNOTLIVÝCH TRASÁCH	12
5.1 ÚPRAVA UL. KOLONICE	12
5.2 UL. VLTAVSKÁ	14
5.3 UL. DĚLNICKÁ	15
6 DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ POSOUZENÍ	17
6.1 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ	17
6.2 MODEL 1 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2023	17
6.3 MODEL 2 – VÝHLED ROK 2027 BEZ REALIZACE ZÁMĚRU Z4A	19
6.4 MODEL 3 – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – NAPOJENÍ VAR A	19
6.5 MODEL 4 – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – NAPOJENÍ VAR B	22
6.6 MODEL 5 – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – NAPOJENÍ VAR C	23

SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA 1: VÝPOČET POTŘEBNÉHO POČTU STÁNÍ
- PŘÍLOHA 2: VÝPOČET VYVOLANÉ DOPRAVY
- PŘÍLOHA 3: KONTROLNÍ VÝPOČET VYVOLANÉ DOPRAVY DLE METODIKY MD
- PŘÍLOHA 4: ZÁKLADNÍ NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY
- 4.A - Varianta A – zjednosměrnění podjezdu Vltavská
 - 4.B - Varianta B – jednosměrné napojení na Vltavskou
 - 4.C - Varianta C – bez napojení na Vltavskou
- PŘÍLOHA 5: PŘEDBĚŽNÝ NÁVRH KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ
- 5.A – Předběžný návrh úpravy ul. Kolonie
 - 5.B – Předběžný návrh úpravy ul. Vltavská
 - 5.C – Předběžný návrh úpravy ul. Dělnická
- PŘÍLOHA 6: INTENZITY DOPRAVY - **MODEL 1** – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2023
- PŘÍLOHA 7: INTENZITY DOPRAVY - **MODEL 2** – VÝHLED ROK 2027 – BEZ REALIZACE ZÁMĚRU



- PŘÍLOHA 8: INTENZITY DOPRAVY - **MODEL 3** – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – VAR A
PŘÍLOHA 9: INTENZITY DOPRAVY - **MODEL 4** – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – VAR B
PŘÍLOHA 10: INTENZITY DOPRAVY - **MODEL 5** – VÝHLED – ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – VAR C



1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE

1.0.1 Tato zpráva byla vypracována společností **European Transportation Consultancy, s.r.o.** (dále jen „ETC“) pro společnost **KARLÍN GROUP** (dále jen „investor“) a jejich smluvních partnerů. Použití těchto informací třetí stranou není povoleno bez předchozího souhlasu objednatele.

1.0.2 Hlavním úkolem tohoto projektu bylo úvodního posouzení návrhu dopravního napojení „**LIBČICE NAD VLTAVOU – PLOCHA Z4-A**“ a doporučení další strategie. Posouzení bylo uvažováno na stávající dopravní síti i ve výhledu.

1.0.3 Návrh investora uvažuje s realizací převážně bytového souboru, doplněného o občanskou vybavenost (obchody a služby) a domov pro seniory. V rámci posouzení bylo na základě připravovaného regulačního plánu a zadání investora uvažováno s následující funkční náplní území:

- Celková HPP ... 40 000 m², z toho
 - bydlení ... 30 200 m²
 - občanská vybavenost ... 2 800 m²
 - domov pro seniory ... 7 000 m²
- Bytů ... cca 274 bytů, cca 755 obyvatel
- Domov pro seniory ... cca 200 jednotek, cca 300 obyvatel

1.0.4 Cílem této dopravní studie je prověřit současné i budoucí předpokládané dopravní podmínky a navrhnout takové dopravní řešení, které zajistí dostatečnou obsluhu řešeného rozvojového území, ale současně bude co nejvíce šetrné ke stávající zástavbě v okolí přístupových tras.

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

2.0.1 Při zpracování této studie byly použity tyto základní podklady:

- Digitální mapa zájmového území.
- Situace stávajících komunikací.
- Informace o rozvoji sítě pozemních komunikací.
- Variace intenzit automobilové dopravy na komunikační síti.
- Územní plán
- Podklady o náplni a rozsahu záměru od budoucího investora.
- Databáze výsledků dopravních průzkumů variací dopravy v obdobných areálech (ETC, s.r.o.).
- Situace komunikací s plánovaným areálem.
- Regulační plán Libčice nad Vltavou – zastavitelná plocha Z4-A, Pavel Hnilička Architects+Planners, 03/2023

3 PARKOVÁNÍ A VYVOLANÁ DOPRAVA V ÚZEMÍ

3.0 PARKOVÁNÍ

3.0.1 V rámci zpracování této studie byl stanoven potřebný počet parkovacích stání pro jednotlivé objekty dle výpočtu definovaného ČSN 73 6110. Plánovaný areál se nachází dle ČSN 736110 v obci do 5 000 obyvatel, z tohoto zařazení vyplývá redukční koeficient počtu stání $k_p = 1,0$.

3.0.2 Dále byla prověřena aktuální úroveň stupně automobilizace, která dle dostupných statistik pohybuje na úrovni 424 osobních vozidel/1000 obyvatel, což dále odpovídá koeficientu stupně automobilizace $k_a = 1,06$.

3.0.3 Výpočet vychází z aktuálně dostupných podkladů o funkčním využití ploch a hrubých a čistých podlažních plochách jednotlivých budov.

POŽADOVANÝ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ DLE ČSN 73 6110														
OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	ÚČELOVÁ JEDNOTKA	POČET ÚČ. JEDNOTEK NA		DOPORUČ. PODÍL NÁVŠTĚV. STÁNÍ	HRUBÝCH JEDNOTEK	ČISTÝCH JEDNOTEK	PS - ZÁKLADNÍ POČET		Ka	Kp	PS - POČET POŽADOVANÝCH		
			1 ODSAVNÉ STÁNÍ	1 PARKOVACÍ STÁNÍ				ODSTAVNÝCH	PARKOVACÍCH			ODSTAVNÝCH	PARKOVACÍCH	CELKEM
Bydlení	Byt o 1 obytné místnosti	Byt	2	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	28	28	14,0	1,4	1,06	1	14,8	1,5	17
Bydlení	Byt do 100 m2	Byt	1	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	195	195	195,0	26,0	1,06	1	206,7	27,6	235
Bydlení	Byt nad 100 m2	Byt	0,5	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	51	51	102,0	10,2	1,06	1	108,1	10,8	119
Retail	Jednotlivá prodejna	m2 prodejní plochy	-	50	100 %	2800	2240	0,0	44,8	1,06	1	0,0	47,5	48
Senior house	Domov důchodců	lůžko	5	-	-	7000	300	60,0	0,0	1,06	1	63,6	0,0	64
Celkem dle ČSN												393	87	483

3.0.4 Z výpočtu připraveného dle platné ČSN vyplývá, že pro řešené území je nutno zajistit **minimálně 483 parkovacích stání**. Maximální počet stání není platnou ČSN nijak omezen. Z celkového počtu pak **371 stání náleží bytům** (obyvatelé a návštěvy), 48 stání obchodům/službám, a 64 PS k domovu pro seniory.

3.0.5 Současně je ale nutné upozornit, že **platný ÚP města Libčice** uvádí pro danou plochu požadavek na zřízení minimálně 1,5 stání na byt. V případě aplikace tohoto pravidla vychází nezbytný počet stání mírně vyšší, viz. následující tabulka. S ohledem na skutečnost, že počet stání ostatních funkcí není platným ÚP regulován, je u těchto funkcí aplikován výpočet dle ČSN.

POŽADOVANÝ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ - BYTY DLE ÚP LIBČICE (1,5 STÁNÍ NA BYT), OSTATNÍ DLE ČSN														
OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	ÚČELOVÁ JEDNOTKA	POČET ÚČ. JEDNOTEK NA		DOPORUČ. PODÍL NÁVŠTĚV. STÁNÍ	HRUBÝCH JEDNOTEK	ČISTÝCH JEDNOTEK	PS - ZÁKLADNÍ POČET		Ka	Kp	PS - ZÁKLADNÍ POČET		
			1 ODSAVNÉ STÁNÍ	1 PARKOVACÍ STÁNÍ				ODSTAVNÝCH	ODSTAVNÝCH			ODSTAVNÝCH	PARKOVACÍCH	CELKEM
Bydlení	Byt o 1 obytné místnosti	Byt	1,5	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	28	28	42,0	-	1	1	42,0	-	42
Bydlení	Byt do 100 m2	Byt	1,5	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	195	195	292,5	-	1	1	292,5	-	293
Bydlení	Byt nad 100 m2	Byt	1,5	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	51	51	76,5	-	1	1	76,5	-	77
Retail	Jednotlivá prodejna	m2 prodejní plochy	-	50	100 %	2800	2240	0,0	44,8	1,06	1	0,0	47,5	48
Senior house	Domov důchodců	lůžko	5	-	-	7000	300	60,0	0,0	1,06	1	63,6	0,0	64
Celkem dle ÚP Libčice												475	47	524

3.0.6 V případě postupu dle platného ÚP vychází požadovaný počet stání na **524 PS**, z čehož je 412 stání určeno pro byty (obyvatelé a návštěvy), 48 stání obchodům/službám, a 64 PS k domovu pro seniory.

3.0.7 Požadavek vyplývající z tohoto postupu je nejvyšší. V zásadě je tedy možné konstatovat, že počet stání v řešeném území se ve výsledné podobě bude pohybovat na úrovni mezi cca 480 – **525 stáními**, účelně lze očekávat spíše na horní hranici stanoveného rozptylu. **Tento počet přitom odpovídá jak požadavkům ČSN, tak i platnému ÚP obce Libčice.** Zároveň tento počet odpovídá běžným zvyklostem a očekáváním s ohledem na umístění záměru a jeho funkci.

3.1 DOPRAVA VYVOLANÁ ŘEŠENÝM ÚZEMÍM

3.1.1 Nejdříve je nutné upozornit, že výše uvedený údaj o počtu navrhovaných stání má pouze dílčí vliv na úroveň dopravy vyvolané územím. Nositelem dopravy je zejména jeho náplň (počty obyvatel, bytů, počty obchodů a jejich funkce, počty zaměstnanců apod.). Počty stání se pak projevují na úrovni vyvolané dopravy pouze částečně (umožňují dílčí regulaci), nelze však hledat zcela lineární funkci mezi počtem navrhovaných stání a počtem vyvolaných cest.

3.1.2 Aktuální odhad dopravy vyvolané provozem řešeného záměru je založen na databázi výsledků průzkumů z řady obdobných lokality, které má zpracovatel k dispozici, vychází z běžných předpokladů a postupů aplikovaných v rámci obdobných posudků.

3.1.3 Za základního nositele dopravy v území je nutno označit zejména budoucí obyvatele bytových domů. Dle zadání se aktuálně předpokládá vybudování cca 274 bytů, s ohledem na jejich skladbu se pak očekává cca 755 obyvatel v rámci řešeného území. Běžně dosahované průměrné hodnoty dopravy generované na bytovou jednotku se přitom pohybují na úrovni okolo 0,7 obratu na byt za 24h u areálů s velmi dobrou dostupností (většinou ve větších městech s rozvinutým systémem MHD), k hodnotám okolo 1,5 odjezdu na byt u areálů ve větších vzdálenostech od měst s dobrou dopravní dostupností a pouze s dílčí občanskou vybaveností, až po 2,0 odjezdu na byt v případě areálů s velmi špatnou dostupností a minimální vybaveností (většinou satelitová zástavba rodinných domů závislá plně na dojezdu vozidlem).

3.1.4 S ohledem na řešenou lokalitu a její umístění je nutno zohlednit zejména následující významné skutečnosti, které zásadně ovlivní úroveň vyvolané dopravy:

- Město Libčice (dále také „LnV“) disponuje základní infrastrukturou, zejména pak základní školou, základními obchody apod. Další infrastruktura, např. obchody/služby bude doplněna přímo v rámci řešeného území.
- Město LnV je významně spádově napojeno na území hl. m. Prahy, případně Kralup n. Vltavou, které disponují všemi typy občanské vybavenosti, příležitostmi k zaměstnání apod. Tato území budou tvořit základní cíle dopravy pro většinu nových obyvatel.
- Obě tyto vazby (k Praze i Kralupům) jsou přitom velmi kvalitně zajištěny pomocí železniční tratě, jejíž zastávka přímo přiléhá k řešenému území. Cestovní doba do centra Prahy se přitom pohybuje pod 30 minutami, ke Kralupům pak pouze 7min, což je ve výsledku kratší cestovní doba než IAD. Tato skutečnost **napomůže zásadně snížit potenciál individuální dopravy vyvolané řešeným územím.**
- Umístění města v rámci regionu, chybějící pracovní příležitosti a silná vazba k větším městům v okolí naopak potenciál dopravy posilují.

3.1.5 V případě bytové funkce je tedy možné účelně očekávat vyvolanou dopravu **na mírně nadprůměrné úrovni okolo 1,5-1,6 odjezdu/24h a byt** (toto hodnotu je možno považovat za průměrnou pro danou lokalitu, nutno odstupňovat dle velikosti bytových jednotek a jejich skladby).

3.1.6 Dalším prvkem, který však z hlediska individuální dopravy není tak významný, je navrhovaný domov pro seniory s téměř 300 obyvateli. Tato funkce ze své podstaty neznamená zásadní zvýšení individuální dopravy v území. Doprava je generována zejména příjezdy návštěv, zaměstnanců, či drobným zásobováním apod. V daném případě je možné aplikovat běžnou metodiku a koeficienty obrátkovosti na parkovací stání okolo **1,1 obratu/24h**.

3.1.7 V neposledním případě je nutno počítat s cestami vyvolanými nově umisťovanými službami či obchody. Ty na jednu stranu sníží zátěž vyvolanou řešeným územím (část cest obyvatel bude realizována pouze v rámci lokality), na druhou stranu budou přitahovat cesty do území (rozšířená nabídka obchodů a služeb bude atraktivní i pro obyvatele z větší vzdálenosti). Běžně dosahovaná obrátkovost menších obchodů a služeb se pohybuje na hodnotách mezi cca 3,0 až po cca 4,5 obratu na parkovací stání a den (v případě supermarketu, s jehož umístěním se neuvažuje, by mohla být i vyšší). S ohledem na nejistoty ve využití jednotlivých prostor je a základě principu předběžné opatrnosti uvažováno s hodnotami na horní hranici okolo **4,5 příjezdu/24h**.

3.1.8 Výsledný výpočet vyvolané dopravy je uveden v následující tabulce, podrobněji pak v příloze 2. Výpočet vychází z maximálního očekávaného počtu stání na úrovni cca 525 PS.

OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	POČET BYTŮ, HPP	POČET PS	OBRAT NA BYT či HPP	OBRAT/ PS, DEN	DENNÍ INTENZITY (0:00-24:00)		INTENZITY RANNÍ (08:00-09:00)		INTENZITY (17:00-18:00)	
						PŘÍJEZDY	ODJEZDY	PŘÍJEZDY	ODJEZDY	PŘÍJEZDY	ODJEZDY
						[VOZ/24H]	[VOZ/24H]	[VOZ/H]	[VOZ/H]	[VOZ/H]	[VOZ/H]
Bydlení	Byt o 1 obytné místnosti	28	42	1,4	0,95	40	40	3	7	5	4
Bydlení	Byt do 100 m ²	195	293	1,6	1,08	315	315	17	56	34	29
Bydlení	Byt nad 100 m ²	51	77	1,8	1,23	95	95	5	17	11	9
Retail	Jednotlivá prodejna	2800	48	0,08	4,5	220	220	13	6	22	21
Senior house	Domov důchodců	7000	64	0,011	1,1	75	75	6	10	8	7
CELKEM			524			745	745	44	96	80	70

3.1.9 Na základě výše uvedeného posouzení je možné po dokončení celého záměru očekávat následující:

- Celý záměr bude v území vyvolávat průměrně **745 příjezdů a stejné množství odjezdů za 24h**.
- Běžně dosahovaný podíl zásobování u obdobných funkcí se pohybuje na úrovni okolo 1-1,5% z celodenních intenzit, tj. cca **10 příjezdů a 10 odjezdů**.
- V období ranní dopravní špičky bude u území **odjíždět až 96 vozidel za hodinu, přijíždět cca 44 vozidel za hodinu**
- V odpolední špičce je běžně dosahováno rovnoměrnějšího rozdělení cest a lze očekávat **cca 70 odjezdů a 80 příjezdů osobních vozidel za hodinu**.

- 3.1.10 S ohledem na výše uvedené závěry byl proveden kontrolní výpočet vyvolané dopravy dle metodiky *Metody prognózy intenzit generované dopravy* (2012) certifikované Ministerstvem dopravy ČR dne 4. října 2012.
- 3.1.11 Tato metodika neumožňuje jednoduše zohlednit mix funkcí, očekávaný v rámci řešeného území, kontrolní přepočten byl tedy proveden pro residenční část, která je z hlediska intenzit dopravy nejvýznamnější. *Metodika* uvažuje na odpovídající část HPP bydlení (30 200 m²) až 841 obyvatel, což je o cca o 10% vyšší údaj, než je reálně očekáván dle stanovené skladby bytů.
- 3.1.12 Výpočet dle *Metodiky* je doložen v samostatné příloze 3. Metodika zohledňuje běžné očekávané dělení přepravní práce mezi IAD : MHD : PĚŠÍ/CYKLO na poměr 40 : 50 : 10. Jedná se o běžné hodnoty s ohledem na umístění záměru. Ve výsledku se dle *Metodiky* očekává max. 480 příjezdů /24h do residenční části území při odhadovaných 841 obyvatelích. V zásadě je tedy možné konstatovat, že se obě metody výpočtu shodují, jelikož výše uvedený výpočet uvažuje 450 příjezdů při 755 obyvatelích. Výpočet dle výše uvedené metody použité ETC byl tedy potvrzen výpočtem dle *Metodiky* MD.
- 3.1.13 **Výše uvedené intenzity (755 příjezdů/24h) lze považovat za maximální očekávané**, v případě dílčí redukce počtu stání (např. na hodnoty okolo požadavku dle ČSN, tj. 480 PS) se neprojeví odpovídající redukcí počtu cest. Cesty se rozdělí na komunikační síť v území dle její dostupnosti, uspořádání, jednoduchosti a rychlosti průjezdu. Rozdělení cest lze přitom významně ovlivnit právě uspořádáním komunikační sítě tak, aby nebyla veškerá doprava koncentrována do jedné trasy, což by ve výsledku mohlo znamenat ohrožení chráněných zájmů v území.

4 PŘEDBĚŽNÝ NÁVRH DOPRAVNÍHO NAPOJENÍ

4.0 STÁVAJÍCÍ NAPOJENÍ ÚZEMÍ

- 4.0.1 Řešené území se nachází v ploše mezi železniční tratí a řekou Vltavou, což v podstatě determinuje možnosti dopravního napojení území. Přístup do území je v podstatě možný přes 4 stávající trasy, křižící úrovně či mimoúrovňově železniční trať.
- 4.0.2 Jedná se o následující napojení:
- **Ul. Vltavská**
 - Křížení železnice je upraveno formou podjezdu s omezenou šířkou. Výška podjezdu se jeví dostačující pro nákladní dopravu (zásobování, svoz odpadu apod.)
 - Je nutné upozornit, že stávající komunikace je místy poměrně úzká (až okolo 4m), což neumožňuje jednoduchý obousměrný provoz. Aktuálně trasa slouží výhradně pro přístup k přilehlým objektům, případně k objektům v oblasti ul. Hašlerova / K Jezu, omezeně pak oblast Dolan.
 - Současně podél trasy chybí chodníky či jiná ochrana pro pěší. Trasa je přitom intenzivně využívána pro přístup k řece a přilehlé oblasti.

- Komunikace je při stávajícím uspořádání nevyhovující pro obousměrné napojení řešeného území Z4-A, za vhodné lze označit jeho napojení jedině formou jednosměrného průjezdu.

- Komunikace je v majetku a správě KSUS, případné úpravy je nutno dále řešit s touto organizací či zástupci kraje.

➤ **Ul. Pod Nádražím**

- I toto křížení je řešeno formou podjezdu pod železniční tratí, průjezd je však velmi úzký. V současné době je průjezd využíván téměř výhradně pro pěší a cyklistickou dopravu, velmi omezeně pro obsluhu přilehlých objektů/pozemků.

- Směrové vedení stávající komunikace lze označit za velmi nevhodné z hlediska vedení běžné dopravy.

- Na trase chybí samostatné chodníky či jiná opatření pro pohyb pěších.

- Využití této trasy pro napojení záměru by pravděpodobně znamenalo zásadní úpravu komunikační sítě a zajištění nového propojení ve stopě ul. Za Kostelem, která je dnes určena výhradně pro pěší.

- Trasa se jeví jako vhodná pro napojení pěší a cyklistické dopravy

➤ **Ul. Dělnická**

- I toto křížení je řešeno formou podjezdu pod železniční tratí, průjezd je také úzký, umožňuje průjezd pouze jednoho vozidla. Bez úpravy tak není využitelný pro obousměrný provoz. Jeho aktuální využití je zcela minimální.

- Podjezd má sníženou výšku, nelze jej využít pro příjezd nákladní dopravy

- V podjezdu chybí samostatné chodníky či jiná opatření pro pohyb pěších.

- Zásadní pro využití průjezdu je i stávající úprava navazujícího úseku ul. Dělnická, která sice šířkovým uspořádáním odpovídá obousměrnému provozu (osobní dopravy), na trase však dochází k odstavování vozidel, což limituje možnosti vzájemného míjení a značně omezuje reálnou využitelnost úseku. Chodníky podél komunikace jsou velmi úzké či úplně chybí.

- Pro obousměrný provoz z/do záměru je bez zásadní úpravy tato trasa nevhodná.

➤ **Kolonie**

- Toto napojení je řešeno formou úrovnového signalizovaného přejezdu přes žel. trať.

- **Příjezd do území je dále veden přes areál „Šroubáren“, přičemž investor má k dispozici věcná břemena práva průjezdu až k řešené lokalitě Z4-A.**

- Na trase jsou patrná dílčí omezení, které bude nutné při využití napojení řešit (technická omezení, např. vlečka ve vozovce, venkovní skladovací prostory apod.)

- Ve spolupráci s ČVUT byla historicky prověřována kapacita přejezdu z hlediska IAD. Bylo zjištěno, že v kritické ranní špičce, je průjezd přes přejezd uvolněn po dobu cca 25 minut, zbylou dobu je přejezd obsazen z důvodu průjezdu vlaků. Dále byl proveden relativně pesimistický odhad kapacity přejezdu na úrovni cca 140 průjezdů/h v jednom

směru. Pozn.: Tento údaj byl vypočten na základě pesimistického předpokladu průjezdu vozidla každých 11 s, v případě, že bychom kapacitu uvažovali obdobě jako v případě signalizované křižovatky, byla by **výpočtová kapacita na úrovni až 750 průjezdů/h**. V zásadě je tedy možné uvažovat s tím, že reálná kapacita přejezdu je vyšší a to minimálně na 2 násobné, než výše deklarované úrovni, tj. **minimálně na hodnotách okolo 350 průjezdů/h v jednom směru**. Současně je ale nutné upozornit, že omezení vyplývající z provozu přejezdu snižují atraktivitu tohoto přístupu (větší zdržení při čekání).

- Současně je ale zřejmé, že **kapacita přejezdu je vyšší, než očekávaná celková zátěž vyvolaná záměrem v ranní špičkové hodině (max. 96 odjezdů)** a i v součtu s provozem stávajícího areálu Šroubáren je tak teoreticky tento přejezd schopen přenést celou zátěž z/do území Z4-A

- Kapacita je dále dílčím způsobem omezena pohybem pěších přes přejezd, jelikož není zajištěna samostatná trasa pro pěší. Tato skutečnost částečně deklarovanou kapacitu může snížit. Pro zlepšení fungování je vhodné doplnit samostatnou trasu pro pěší přes přejezd.

4.1 DOPORUČENÁ STRATEGIE NAPOJENÍ

4.1.1 S ohledem na výše uvedené parametry záměru, předpokládané intenzity a omezení na komunikační síti byl připraven úvodní návrh strategie napojení území Z4-A.

4.1.2 Strategie se snaží docílit vhodného rozdělení dopravy v celém území tak, aby nebyla zásadně přitížena ani jedna z možných tras a nedošlo k významnému zhoršení podmínek pro stávající obyvatele. Strategie bude dále postupně prověřována a upravována na základě dalších posouzení (např. hluková studie) a projednání se zástupní místní samosprávy, případně s veřejností.

4.1.3 Celá strategie je graficky znázorněna v příloze 4. V zásadě se strategie skládá ze 3 variant, které odlišně řeší napojení území Z4a do oblasti ul. Vltavská.

4.1.4 Základní principy jsou následující:

4.1.5 **Hlavní dopravní napojení bude realizováno přes železniční přejezd a ul. Kolonie**

- Tato trasa disponuje dostatečnou kapacitou, je umístěna směrově vhodně vůči dalšímu převažujícímu směřování dopravy ku Praze. Trasa má nejvyšší potenciál z hlediska přivedené areálové dopravy do území.

- Není však vhodné toto napojení ponechat jako jediné pro řešené území z důvodu možných omezení (opravy, výluky, nehody apod.). Navíc by došlo ke koncentrování veškeré dopravy z/do území zóny Z4-A a trasu ul. Kolonie, ke které přiléhá v některých místech stávající obytná zástavba, která by byla významně přitížena. **Dopravu do území je tedy vhodné rozdělit do více tras.**

- Na trase průjezdu areálem Šroubáren bude nutné provést dílčí technická opatření k uvolnění průjezdu (zlepšení povrchu, odstranění skladovacích ploch, úprava brány apod.).

- Ke zvýšení kapacity doporučujeme **doplnit samostatný přechod přes železniční trať** integrovaný optimálně do stávajícího zabezpečení přejezdu a navazující chodník. Dále lze za vhodné doplnit dílčí chybějící úseky chodníků podél trasy až k ul. Letecká
- Ul. Kolonie se jeví jako plně vyhovující očekávanému průjezdu do území, dle dostupných vlečných křivek vyhovuje běžnému pohybu osobní i nákladní dopravy. Komunikace tak nevykazuje potřebu dalších doplňujících úprav.
- Trasa bude využita jako **jediný přístup pro staveništní dopravu**.
- **Přetížení této trasy od záměru se očekává na úrovni cca 530 odjezdů/24h, tj. 65 průjezdů ve špičkové hodině a 305 příjezdů/24h, tj. 30 průjezdů ve špičkové hodině.** Dále je nutno očekávat dílčí přetížení vlivem omezení ul. Vltavská, které je popsáno níže (úroveň tohoto přetížení je zapotřebí stanovit průzkumem).

4.1.6 Doplňkové dopravní napojení přes ul. Dělnickou

- Podjezd pod železniční trať bude omezen pouze **na jednosměrný příjezd do území Z4-A, tj. jako doplňující trasa k ul. Kolonie**
- Trasa vykazuje vysokou atraktivitu z hlediska odjezdu z území Z4A a hrozilo by tedy její maximální využití na úkor průjezdu přes trasu Kolonie. To by znamenalo významné přetížení ul. Dělnická a zatížení přímo přiléhající obytné zástavby. Trasa ve směru příjezdu pak vykazuje mírně nižší atraktivitu (zejména pro směry od Kralup či od ul. Chýnovská (dílní vazba u Praze či Tursku). Pro tento směr se však jeví stejně vhodný průjezd po ul. Kolonie, což zajistí přirozené rozmělnění dopravního dopadu.
- Trasu je možné ponechat ve stávajícím šířkovém uspořádání. Opatření pro pěší v podchodu se nejeví jako nezbytná, jelikož mohou být využity jiné kratší trasy (např. přímý podchod železniční trati). V případě potřeby však lze při tomto uspořádání část světlé šířky podjezdu vyhradit pro potřeby pohybu pěších.
- **Přetížení této trasy od záměru se očekává na úrovni cca 450 průjezdů/24h, tj. 50 průjezdů ve špičkové hodině.** Dále je nutno očekávat dílčí přetížení vlivem omezení ul. Vltavská, které je popsáno níže (úroveň tohoto přetížení je zapotřebí stanovit průzkumem).
- **V případě podvarianty C – bez napojení Z4a na ul. Vltavskou se jako vhodnější jeví využít dané napojení naopak pro odjezd z území Z4a, což by posílilo kapacitu výjezdu v kritické ranní špičce.** Současně však lze očekávat vyšší zatížení ul. Dělnická dopravou vyjíždějící ze zóny Z4a.

4.1.7 Doplňkové dopravní napojení přes ul. Vltavskou – TOTO NAPOJENÍ JE UVAŽOVÁNO VE 3 PODVARIANTÁCH ŘEŠENÍ

➤ Varianta A – zjednosměrnění podjezdu

- Podjezd pod železniční trať bude **upraven na jednosměrný provoz, tj. bude omezen pouze na jednosměrný odjezd z území Z4-A.** Tento směr/trasa odjezdu se jeví jako atraktivní výhradně pro odjezd ve směru Ke Kralupům, naopak směrem ku Praze je vlivem významného závleku daleko méně atraktivní ve srovnání s průjezdem po ul. Kolonie.

- Přirozeně tak bude regulován výjezd z území po komunikaci Vltavská a zatížení přilehlých objektů bude minimalizováno.
- V případě jednosměrné úpravy navíc dojde k poklesu intenzit v opačném směru, což částečně vykompenzuje očekávaný nárůst dopravy z plochy Z4A.
- Úprava povede ke **zvýšení bezpečnosti chodců na dané trase**, umožní realizovat chodník, případně alespoň vydefinovat plochu pro pěší v rámci jednotlivých úseků, zejména pak přímo v podjezdu.
- Nevýhodou daného uspořádání je omezení přístupu k lokalitě Hašlerova / K Jezu, který musí být nahrazen trasou Dělnická a Kolonie. Z hlediska IAD se však nejedná o zásadní závlek či omezení.
- **Přetížení této trasy od záměru se očekává na úrovni cca 225 průjezdů/24h, tj. 31 průjezdů ve špičkové hodině (to odpovídá cca 1 průjezdu za 2 minuty).** Dále je nutno očekávat dílčí změny vlivem omezení ul. Vltavská (úroveň této změny je zapotřebí stanovit průzkumem).

➤ **Varianta B – jednosměrné napojení lokality Za nádražím**

- V této variantě se předpokládá **ponechání organizace provozu v železničním podjezdu** ve stávajícím stavu a **napojení záměru Z4a pouze jednosměrným výjezdem.**
- Tento výjezd bude doplněn o trasu pro pěší a cyklisty umožňující obousměrný pohyb.
- Atraktivita daného výjezdu z hlediska lokality Z4A je shodná jako v případě varianty A, tj. lze očekávat obdobné přetížení dané komunikace dopravou směřující ze záměru. **Přetížení této trasy od záměru se očekává na úrovni cca 225 průjezdů/24h, tj. 31 průjezdů ve špičkové hodině (to odpovídá cca 1 průjezdu za 2 minuty).** Dále je nutno očekávat dílčí změny vlivem omezení ul. Vltavská (úroveň této změny je zapotřebí stanovit průzkumem).
- Zásadní nevýhodou je však nemožnost zřízení chodníku v rámci stávající šířky podjezdu bez dalších opatření a dále pak nemožnost regulace průjezdu po Vltavské směrem do lokality ul. Hašlerova či Dolan. V daném případě pak doprava směřující ze záměru bude tvořit čistý nárůst provozu na ul. Vltavská
- Naopak výhodou je zachování stávající organizace provozu pro přilehlé lokality Hašlerova či pro směr do Dolan.
- Z důvodu regulace provozu a zvýšení bezpečnosti v železničním podjezdu lze řešení **doplnit o světlenou signalizaci**, která by dokázala provoz v daném úseku regulovat. Současně se může jednat o nástroj umožňující regulovat průjezd danou trasou např. volbou delšího času červeného signálu apod. Doplnění signalizace také umožní realizovat případné rozdělení podjezdu na část pro vozidla a pro pěší.

➤ **Varianta C – napojení pouze pro pěší a cyklistickou dopravu**

- Tato varianta předpokládá, že napojení **vozidlové dopravy zóny Z4a na ul. Vltavskou nebude umožněno.** Tato trasa by byla využita výhradně pro pěší a cyklisty.

- Nevýhodou řešení je vyšší zatížení dalších vjezdů a výjezdů z území (zejména ul. Dělnická) a dále i ul. 5. května v centru obce.
- Naopak výhodou je úplné omezení dopadu do ul. Vltavská.

4.1.8 Napojení Pod Nádražím / Ke kostelu bude zachováno výhradně pro pěší a cyklistickou dopravu

- Tato trasa se nejvíce jeví jako vhodná pro automobilovou dopravu, naopak poskytuje relativně rychlou vazbu pro pěší.

4.1.9 Při realizaci výše uvedené strategie dopravního napojení (zejména ve variantě A/B) je možné docílit vhodného přerozdělení dopravy směřující z/do řešené oblasti Z4A tak, že žádná z tras nebude přetížena veškerou dopravou směřující z/do území a dopad záměru je tedy možné rozložit do širší oblasti a mezi jednotlivé trasy.

4.1.10 Při volbě varianty C dojde k minimalizaci dopadu do ul. Vltavská, naopak vyšší zatížení je nutno očekávat na ul. Dělnická, případně i Kolonie. Dále je vyšší zatížení možno očekávat i v centrální části obce, tj. ul. 5. Května.

4.1.11 Z výše uvedeného pohledu lze jako nejvhodnější řešení označit variantu A, následovanou variantou B. Variantu C je možno označit za záložní řešení v případě, že nebude možné dosáhnout obecné dohody o využití ul. Vltavská jakožto jednoho z napojení.

5 KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ NA JEDNOTLIVÝCH TRASÁCH

5.0.1 S ohledem na výše popsanou strategii byl připraven i předběžný návrh dílčích kompenzačních opatření na jednotlivých trasách přístupu do areálu. Návrh úprav je připraven na základě dostupných materiálů a podklady a je nutno jej dále rozpracovat v dalších stupních projektové dokumentace.

5.1 ÚPRAVA UL. KOLONICE

5.1.1 V případě ul. Kolonie se má jednat o hlavní obousměrné napojení areálu. Jedná se o stávající trasu, která vykazuje dostatečné základní parametry pro provoz jak areálové osobní dopravy, tak i nákladní dopravy výstavby (trasa má být využita jako jediný příjezd na stavbu).

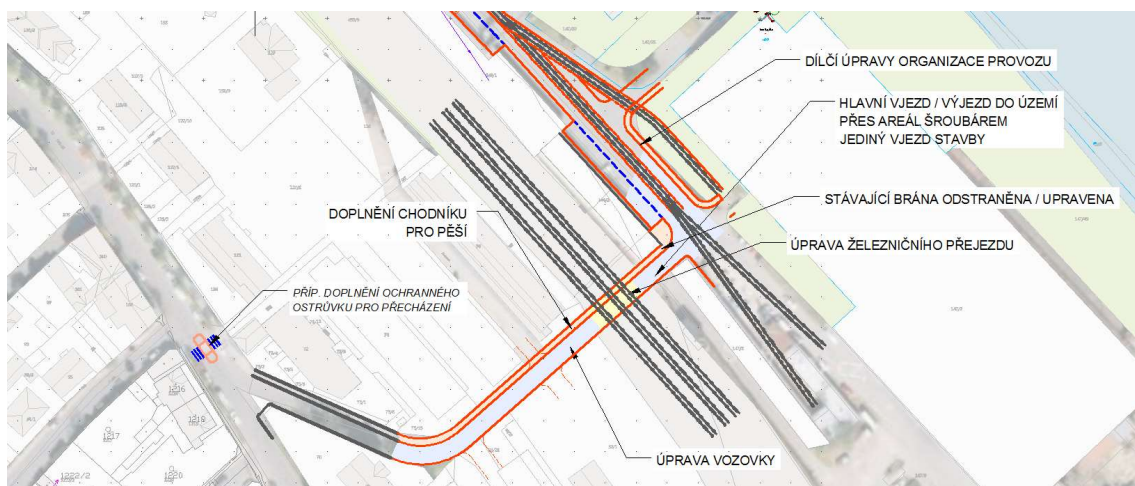
5.1.2 Naproti tomu stavba vykazuje dílčí nedostatky technického uspořádání, jako např. stav vozovky na železničním přejezdu), a zejména pak chybějící úseky chodníků. Chybějící chodníky lze přitom označit za hlavní problém dané trasy a to jak z hlediska bezpečností, tak i z hlediska plynulosti a kapacity dané trasy.

5.1.3 Ačkoliv nelze očekávat vysoké využití daného přístupu pěšími směřujícími do areálu Z4A, je nutno počítat s pohybem pěších do areálu Šroubáren, zejména pak občasnými špičkami při událostech v místním kulturním centru Uhelný mlýn, i ve vazbě na okolní přilehlé objekty. Z tohoto

důvodu lze označit za nezbytné vyřešení právě problematiky pěších podél celé trasy ul. Kolonie (optimálně až k objektu Uhelného mlýna).

5.1.4 Napojení ul. Kolonie na Leteckou lze označit za vyhovující jak z pohledu provozu osobní dopravy, tak z pohledu provozu nákladní dopravy (v předchozích studiích byl prověřován průjezd vlečnými křivkami). Naopak za potencionálně problematické lze označit uspořádání přechodu pro chodce přes ul. leteckou v blízkosti křižovatky. Přechod vykazuje nenormovou délku (okolo 9 m) a navíc dochází k odstavování vozidel v jeho těsné blízkosti čímž je omezen vzájemný rozhled chodec/vozidlo.

5.1.5 S ohledem na výše uvedené byl připraven předběžný návrh úpravy ul. Kolonie, který je naznačen na následujícím obrázku a v příloze 5.A.



Obrázek 1: Návrh úpravy ul. Kolonie

5.1.6 Návrh počítá s dostavbou chybějících částí chodníku pro pěší v celé délce trasy od ul. Letecká až do prostoru za stávající vjezdovou bránu areálu Šroubáren. Chodník by měl být vybudován v minimální šířce 2,0m, vozovka pak zachována v šířce min. 6,0 m.

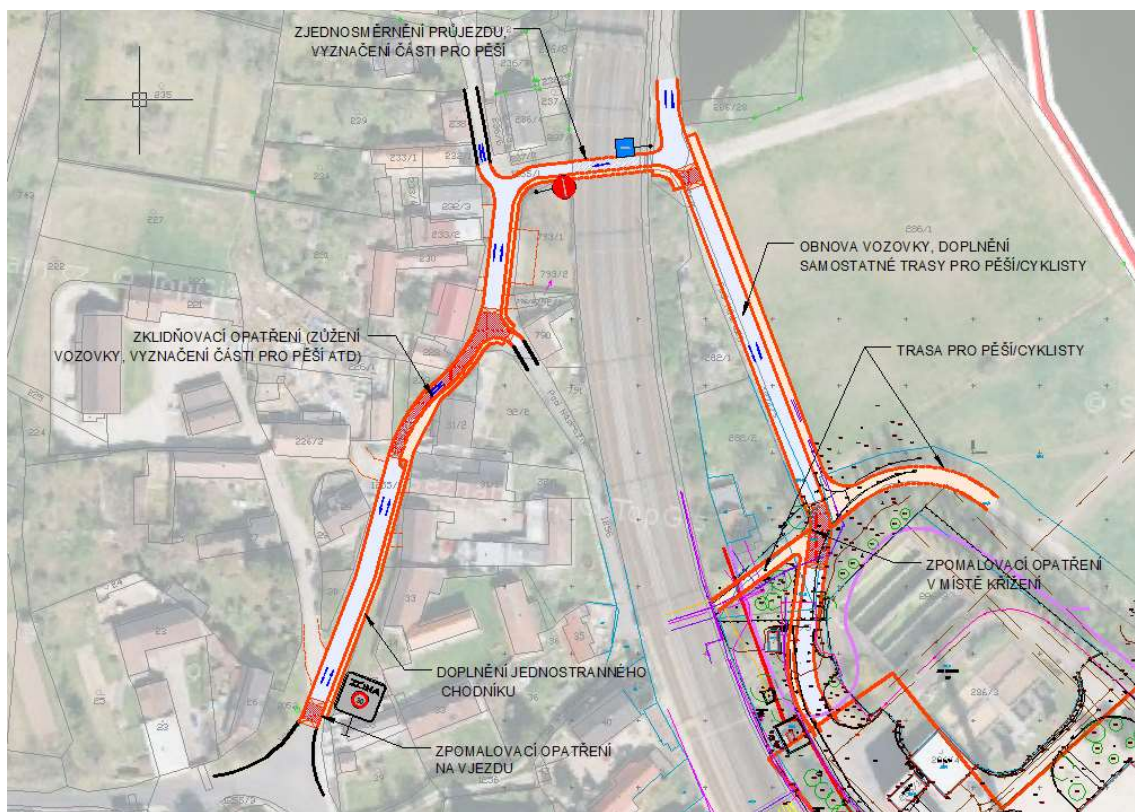
5.1.7 V souvislosti s navrženou úpravou dojde i k rekonstrukci povrchu vozovky zejména v oblasti železničního přejezdu. V současné době lze očekávat, že z důvodu vedení samostatné trasy pro pěší bude nutné dílčím způsobem upravit zabezpečovací zařízení přejezdu. Způsob úpravy bude definován v dalších stupních projektové dokumentace po projednání se SŽ.

5.1.8 Na úpravu ul. Kolonie naváže i dílčí úprava komunikací uvnitř areálu Šroubáren, která bude provedena po dohodě s majitelem. V celé délce bude zachována volná šířka vozovky min. 6,0 m, resp. o světlé šířce 7,0 m (vč. bezpečnostních odstupů). Do vozovky budou integrovány stávající koleje vlečky, která bude i nadále využívána. Zlepšen bude přístup pro pěší k objektu Uhelného mlýna.

5.1.9 Jako vhodné doplňující opatření je možno označit realizaci ochranného ostrůvku pro přecházení na stávajícím přechodu přes ul. Leteckou.

5.2 UL. VLTAVSKÁ

- 5.2.1 Ul. Vltavská představuje jednu ze sekundárních přístupových tras do území Z4A. V případě využití této trasy (varianta A+B) bylo doporučeno její využití pouze jako jednosměrného výjezdu z území Z4a z důvodu minimalizace zatížení této trasy.
- 5.2.2 V souvislosti s jejím využitím byly navrženy kompenzační opatření, které by napomohli zejména zvýšit bezpečnost pěších na dané trase, která disponuje omezenými návrhovými parametry. Jedná se o často využívanou trasu pro pěší a cyklisty, která přitom nedisponuje samostatnými chodníky ani dalšími opatření pro zpomalení dopravy.
- 5.2.3 Z hlediska regulace průjezdu se jako nejvhodnější jeví řešení ve variantě A, pro něž byl připraven předběžný návrh úpravy komunikace. Návrh je znázorněn na následujícím obrázku, podrobněji pak v samostatné příloze 5.B.



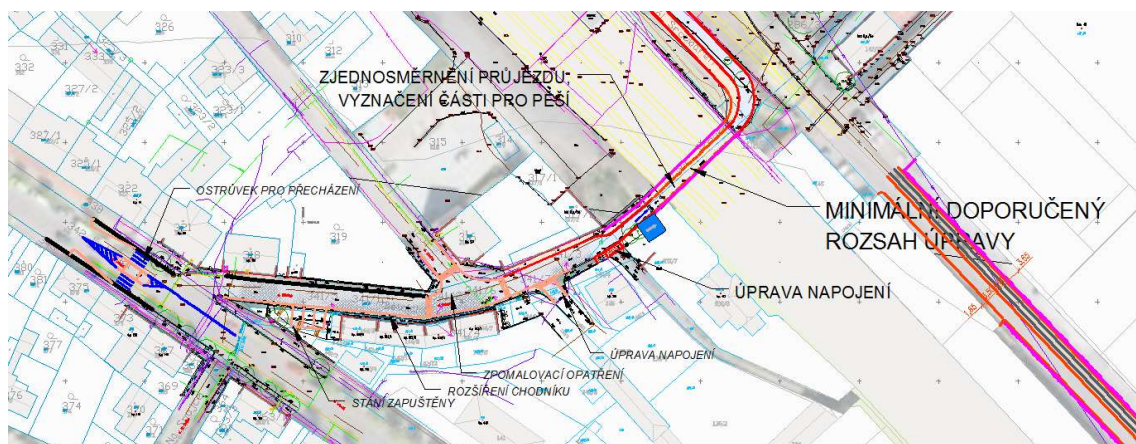
Obrázek 2: Návrh úpravy ul. Vltavská

- 5.2.4 Návrh předpokládá zavedení režimu zóny Tempo 30 v celé oblasti ul. Vltavská. V blízkosti napojení na ul. Kralupskou bude osazen zvýšený příčný práh pro zpomalení průjezdu a zvýraznění vjezdu do zóny. Uspořádání vlastní křižovatky s ul. Kralupskou bude zachováno, jelikož je využíváno k otáčení autobusu.

- 5.2.5 Dále bude vybudován nový chodník podél východní hrany vozovky v návaznosti na stávající chodník u ul. Kralupská. Předpokládá se realizace vozovky š. 5,50 m a chodníku o minimální šířce 1,5 m.
- 5.2.6 Ve střední části trasy (v blízkosti napojení ul. Pod Nádražím) je stávající trasa významně zúžena vlivem stávajících historických objektů. V daném místě je navržena zvýšená plocha až po křižovatku s ul. Pod Nádražím, kde bude část pro pěší a část pro vozidla oddělena pouze odlišným povrchem a převýšenou obrubou +2cm. Vozovka je uvažována v daném šíři obousměrná jednopruhová s šířkou cca 3,50 m (případně 3,25 m v místě největšího zúžení), na ní bude navazovat chodník s šířkou alespoň 1,50 m. Běžný průjezd osobního vozidla bude tedy možný výhradně po vozovkové části, v případě výjimečného průjezdu rozměrnějšího vozidla je pak umožněn průjezd po celé šířce uličního prostoru.
- 5.2.7 Za kritické lze označit řešení stávajícího podjezdu pod železniční tratí. Jak je uvedeno výše, stávající podjezd umožňuje osamocený průjezd nákladního vozidla (disponuje dostatečnou světlou šířkou i výškou), případně pomalé míjení 2 osobních vozidel. Chybí však opatření pro průchod pěších, což snižuje obecně bezpečnost daného místa.
- 5.2.8 Pro zvýšení bezpečnosti pěších je vhodné definovat v rámci stávající světlé šířky podjezdu trasu pro pěší na úkor vozovky. Z tohoto pohledu se nejvíce jako vhodné zachovat v podjezdu dlouhodobě obousměrný provoz vozidel, ale redukovat jej na jednosměrný (varianta A), případně jednopruhový obousměrný (v rámci varianty B), kdy by však pravděpodobně bylo nutné průjezd signalizovat.
- 5.2.9 Navržené řešení předpokládá vymezení chodníku o minimální šířce 1,50 m a vymezení vozovky v šířce min. 3,50 m (v závislosti na šířce podjezdu – bude upřesněno v dalších stupních).
- 5.2.10 Navazující úsek ul. Pod Nádražím (zpět směrem k areálu Z4A) bude plně rekonstruován, realizována bude vozovka o šířce 5,50 m (příp. 6,00 m) doprovázená samostatným chodníkem v kombinaci s cyklostezkou šířky min. 3,0 m. Podjezd pod železniční tratí v prodloužení ul. Za kostelem bude uzavřen pro běžnou dopravu a určen pouze pro pěší a cyklisty.

5.3 UL. DĚLNICKÁ

- 5.3.1 Stávající komunikace je řešena jako obousměrná dvoupruhová komunikace. Šířka vlastního podjezdu pod železniční tratí je však omezená na cca 4,50 m. Výškově navíc průjezd neumožňuje pohyb nákladní dopravy.
- 5.3.2 Dle navržené strategie by toto napojení mělo sloužit jako jednosměrný vjezd do území (varianta A+B) případně jako výjezd z území ve variantě C. Navržené řešení je znázorněno na dalším obrázku a v příloze 5.C.



Obrázek 3:Úprava ul. Dělnická

- 5.3.3 V rámci kompenzačních opatření bylo navrženo prodloužení chybějícího chodníku od nároží křižovatky Dělnická x Libušina směrem k podjezdu a jeho protažení přes stávající podjezd až do areálu Z4A. S ohledem na minimální dostupný prostor byla navržena šířka vozovky 2,57 m a šířka chodníku 1,25-1,50 m v závislosti na šířkovém uspořádání uličního profilu (vymezen stávajícími objekty/zdmi).
- 5.3.4 Na tuto úpravu naváže výstavba nové komunikace na východní straně podjezdu, kde bude vybudována nová vozovka s šířkou 3,75 m doprovázená chodníkem o šířce 3,0 m.
- 5.3.5 Jako doplňkové kompenzační opatření byla navržena úprava jižní hrany komunikace Dělnická, resp. rozšíření stávajícího chodníku podél objektu 143/3 – 144/7 ze stávající nevyhovující šířky okolo 0,6 m na cca 1,25 m tak, aby byla snížena rizika pro případné chodce (např. při vycházení z objektů). Dále lze za vhodné označit zapuštění 2 stávajících parkovacích stání na poz. 144/1 dále do svahu tak, aby zaparkovaná vozidla neomezovala průjezdní prostor komunikace.
- 5.3.6 Současně byla navržena realizace zvýšené křižovatkové plochy ul. Dělnická x Libušina pro zpomalení průjezdu.
- 5.3.7 Naopak napojení ul. Dělnická na ul. Leteckou bylo doporučeno ponechat ve stávajícím stavu. Komunikace dělnická poměrně rychle klesá od místa napojení a jakákoliv úprava nároží by znamenala další omezení z hlediska pohybu chodců (prodloužení přechodu). V případě jednosměrného vjezdu do území Z4A lze navíc očekávat primárně přetížení směru průjezdu na levém odbočení z ul. Letecká (ve směru od severu do areálu Z4A), jelikož od jihu bude doprava směřovat primárně přes železniční přejezd na ul. Kolonie. Příjezd nákladní dopravy přes ul. Dělnická pak není možný (omezená výška podjezdu).
- 5.3.8 S ohledem na vyšší očekávané zatížení ul. Letecká pak lze za daleko vhodnější kompenzační opatření označit umístění ochranného ostrůvku pro přecházení přes ul. Leteckou zhruba před objektem Pošty. Toto opatření zajistí snížení rychlosti průjezdu po jinak rovném úseku ul. Letecká, zlepšení podmínek pro levé odbočení (vozidlo se „ukryje do prostoru za ostrůvek“), ale vyřeší i potencionální problém s přecházením.

6 DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ POSOUZENÍ

6.0.1 S ohledem na výše uvedenou strategii a jednotlivé varianty bylo dále připraveno dopravně-inženýrské posouzení, které má za úkol podrobněji popsat dopad záměru v jednotlivých scénářích. Jedná se současně o podklady, které je možné využít pro zpracování hlukové či rozptylové studie.

6.1 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ

6.1.1 S ohledem na harmonogram výstavby a zprovoznění komunikační sítě byly dopravně-inženýrské podklady zpracovány v několika horizontech:

- **Model 1** – Stávající stav – rok 2023,
- **Model 2** – Výhled – rok 2027 – bez realizace záměru
- **Model 3** – Výhled – rok 2027 – s plochou Z4A – napojení var A
- **Model 4** – Výhled – rok 2027 – s plochou Z4A – napojení var B
- **Model 5** – Výhled – rok 2027 – s plochou Z4A – napojení var C

6.1.2 S ohledem na nedostupnost údajů o aktuálních úrovních provozu na lokální síti komunikací, jsou dopravně-inženýrské podklady připraveny na základě nového dopravního průzkumu prováděného na území Libčic nad Vltavou.

6.1.3 Modely dopravy a rozborů intenzit jsou připraveny na základě nejaktuálnější metodiky pro výpočty hluku, tj. dle aktualizovaných metodických pokynů pro výpočet hluku „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2018“, které byly schváleny Ministerstvem dopravy ČR, zn. 90/2019-910-UPR/3, v posledním znění na základě metodického usměrnění - schválené Metodické usměrnění pro zajištění jednotného postupu orgánů veřejného zdraví a zdravotních ústavů při posuzování, resp. realizaci výpočtů hluku z automobilové dopravy“ s č.j.: MZDR 39345/2019-2/OVZ ze dne 27.7.2020.

6.1.4 V rámci posouzení jsou dopravně-inženýrské podklady rozděleny na celkový počet vozidel a z toho osobní vozidla / lehká nákladní vozidla / těžká nákladní vozidla. Pro orientaci v čase byly informace zjišťovány za interval 24hod, za denní provoz (6:00 – 22:00), za noční provoz (22:00 – 6:00) na různých sledovaných profilech.

6.1.5 Podíl nočních intenzit (22:00-06:00) obecné dopravy je stanoven na základě postupu popsaného v metodických pokynech pro výpočet hluku „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2018“ v aktuálním znění.

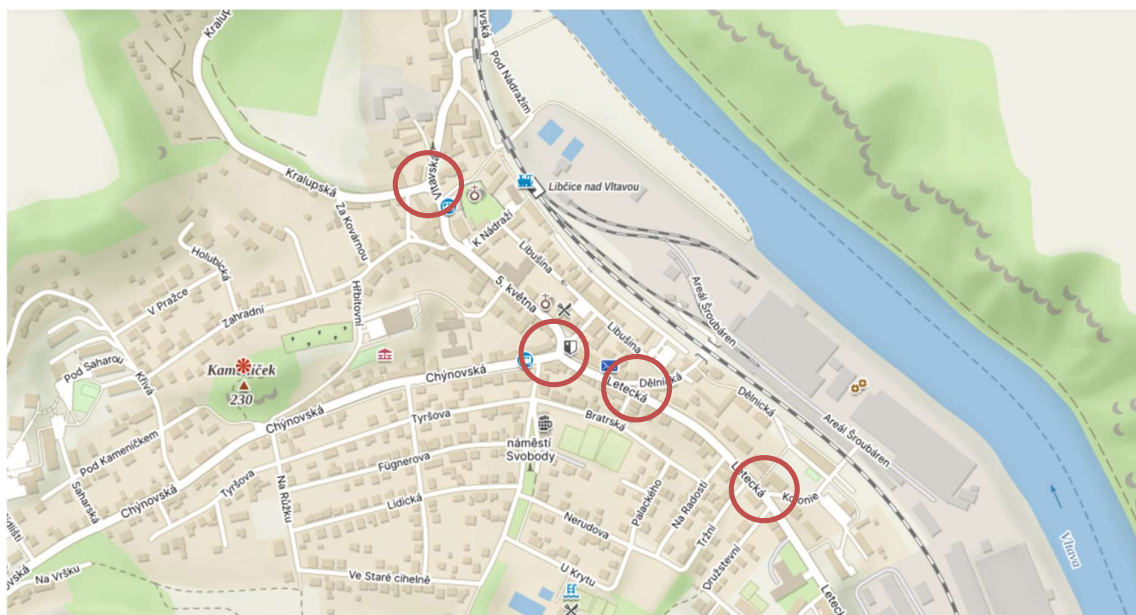
6.1.6 Umístění jednotlivých sledovaných profilů a jejich označení je patrné z **přílohy 6.1.**

6.2 MODEL 1 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2023

6.2.1 Pro zpracování podkladového modelu dopravy ve stávajícím stavu v centrální části Libčic a na všech v úvahu připadajících přístupových trasách do areálu (ul. Kolonie, Dělnická, Vltavská, bylo nutné nejdříve provést průzkum intenzit dopravy.

6.2.2 Ten byl proveden společností ETC a proběhl v termínu běžného pracovního dne 21.6.2023 v období 7:00 – 18:00. Prováděný dopravní průzkum byl zaměřen jak na stanovení celkových denních zátěží, tak i denních variací dopravy na předmětné síti. Zjištěné intenzity byly dále využity pro stanovení výhledových dopravních zátěží.

6.2.3 Vzhledem k účelu průzkumu a požadované přesnosti výsledků byl na základě daných TP 189 zvolen kombinovaný průzkum – s využitím videozáznamu a následným ručním vyhodnocením. Průzkum byl prováděn na následujících křižovatkách:



Obrázek 4: Umístění sčítaných křižovatek

6.2.4 Průzkum i jeho vyhodnocení bylo prováděno skupinou řádně vyškolených a poučených osob. Intenzita vozidel byla sledována po jednotlivých směrech dopravních proudů na křižovatkách. Časově bylo sčítání rozděleno po 15 minutách. V průběhu průzkumů nedošlo k žádným mimořádným událostem (nehody, významné kulturní události apod.), které by mohly výrazně ovlivnit průběh či výsledky dopravního průzkumu.

6.2.5 Vyhodnocení průzkumu a výpočet RPDÍ byl prováděn do Protokolu výpočtu definovaného dle TP 189. Tento protokol umožní stanovit RPDÍ i intenzity špičkové hodiny na základě předepsaných přepočtových koeficientů (denní variace, týdenní variace, roční variace). Tyto koeficienty jsou voleny na základě doby průzkumu, dne v týdnu, měsíce v roce a dále vždy podle charakteru provozu (hospodářský, smíšený, rekreační) a skupiny komunikací. Koeficienty jsou dále samostatně stanoveny pro jednotlivé skupiny vozidel. Celková metodika výpočtu odhadu RPDÍ je podrobně popsána v rámci TP 189 – STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.

6.2.6 Podrobně jsou intenzity rozepsány pro jednotlivé směry ve schématu v **příloze 6.2**. V **příloze 6.3** jsou pak dále uvedeny součtové tabulky pro jednotlivé měřené profily (uvedeny obousměrné

intenzity). Součtová tabulka a rozdělení intenzit je provedeno dle aktualizovaných metodických pokynů pro výpočet hluku „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2018“ v posledním znění.

6.3 MODEL 2 – VÝHLED ROK 2027 BEZ REALIZACE ZÁMĚRU Z4A

6.3.1 Model 2 představuje výhledový stav pro rok plánovaného úplného zprovoznění areálu a **jeho napojení na stávající komunikační síť**.

6.3.2 Model byl nejdříve připraven zvlášť pro stav bez výstavby (0-vá varianta), tj. při zachování stávajícího areálu a dále pro stav po dokončení nového záměru. Je zapotřebí upozornit, že v současné době není stávající území Z4A v podstatě využíváno a doprava generovaná územím je tedy zcela minimální.

6.3.3 Pro stanovení předpokládaného vývoje obecné dopravy v území je nutno přihlídnout k platným *TP255 – PROGNÓZY INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY*. Na základě těchto TP tak bylo možné stanovit předpokládaný růst dopravy mezi lety 2023 (stávající stav) a rokem 2027 pro daný typ komunikací v dané lokalitě (Středočeský kraj, vzdálenost do 20 km od krajského města) na následující hodnoty:

- | | | |
|--------------------------------|-----|------|
| ➤ Osobní vozidla (vč. dodávek) | ... | 1,06 |
| ➤ Nákladní vozidla (nad 3,5 t) | ... | 1,06 |

6.3.4 Pomocí těchto koeficientů byla navýšena obecná doprava projíždějící územím. Tímto postupem byl vytvořen model dopravy v území pro rok 2027 v případě, že bude zachována stávající komunikační síť. Výše popsanou metodou růstových koeficientů dopravy byl tedy odvozen očekávaný stav dopravy v celé oblasti v daném výhledu.

6.3.5 Celkové **výsledné intenzity v roce 2027** dopravy ve stavu bez záměru, schematicky zobrazuje **Příloha 7.1 - Celkové intenzity na síti – výhled 2027, bez záměru**

6.3.6 **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v **roce 2027 ve stavu bez záměru** na jednotlivých profilech uvádí **příloha 7.2**. V příloze/tabulce 7.2 je tedy popsán výhledový stav intenzit dopravy (stav bez výstavby).

6.4 MODEL 3 – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – NAPOJENÍ VAR A

6.4.1 Model 3 hodnotí výhledový stav dopravy v území **po zprovoznění záměru Z4A a jeho napojení ve variantě A, tj. se zjednosměrněním ul. Vltavská**.

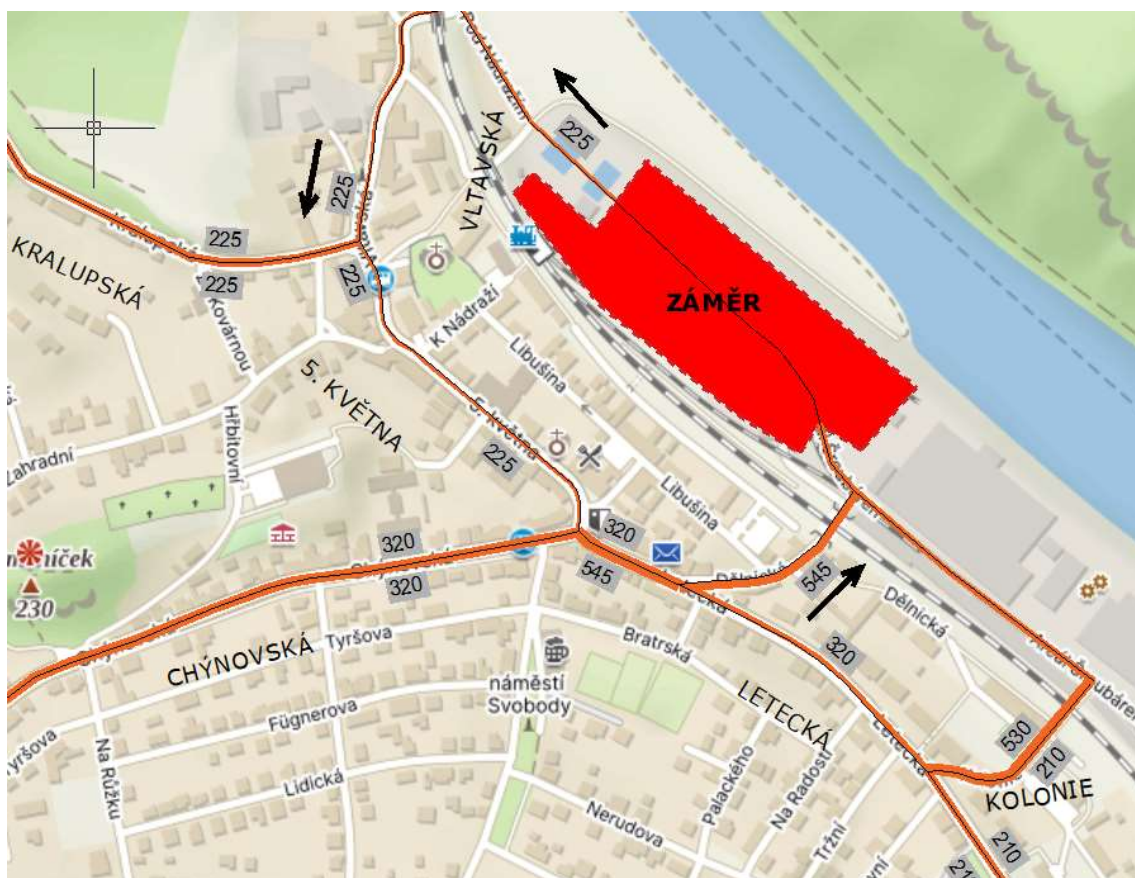
6.4.2 V rámci modelového stavu se záměrem se předpokládá výše uvedený nárůst dopravy generované novým záměrem o **celkem 755 příjezdů a 755 odjezdů všech vozidel z areálu denně**.

6.4.3 Celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, vč. změn vyvolaných dokončením nového záměru, schematicky zobrazuje **Příloha 8.1 – Celkové intenzity na síti – výhled 2027, se záměrem Z4A – varianta B**.

6.4.4 Rozpad areálové dopravy na komunikační síť byl proveden standartními dopravně-inženýrskými metodami, tj. zejména na základě rozboru zdrojů a cílů dopravy a ohodnocení příjezdových a odjezdových tras z/do areálu, s přihlédnutím ke stávajícímu směřování dopravy z území, zjištěnému na základě dopravního průzkumu. Předpokládaný rozpad areálové dopravy v roce 2027 je patrný z **Přílohy 8.2 – Rozpad areálové dopravy**.

6.4.5 **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v **roce 2027 ve stavu se záměrem** ve variantě A na jednotlivých profilech uvádí **příloha 8.3**. V **příloze 8.3** je tedy uveden výhledový stav intenzit dopravy po dokončení záměru na každém z úseků, odvozený z předpokládaného směrového rozdělení. Model zohledňuje i další výše uvedené skutečnosti (nárůst obecné dopravy, další rozvoj v území atd.). Součtové tabulky a rozdělení intenzit je provedeno dle aktualizovaných metodických pokynů pro výpočet hluku „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2018“ v posledním znění.

6.4.6 Ze zpracovaného modelu rozpadu areálové dopravy (příloha 8.2) dobře patrné rozdělení nové dopravy na území Libčic v dané variantě, tj. očekávané nárůsty dopravy na jednotlivých trasách. Výřez ze zpracovaného modelu je patrný i na následujícím obrázku.

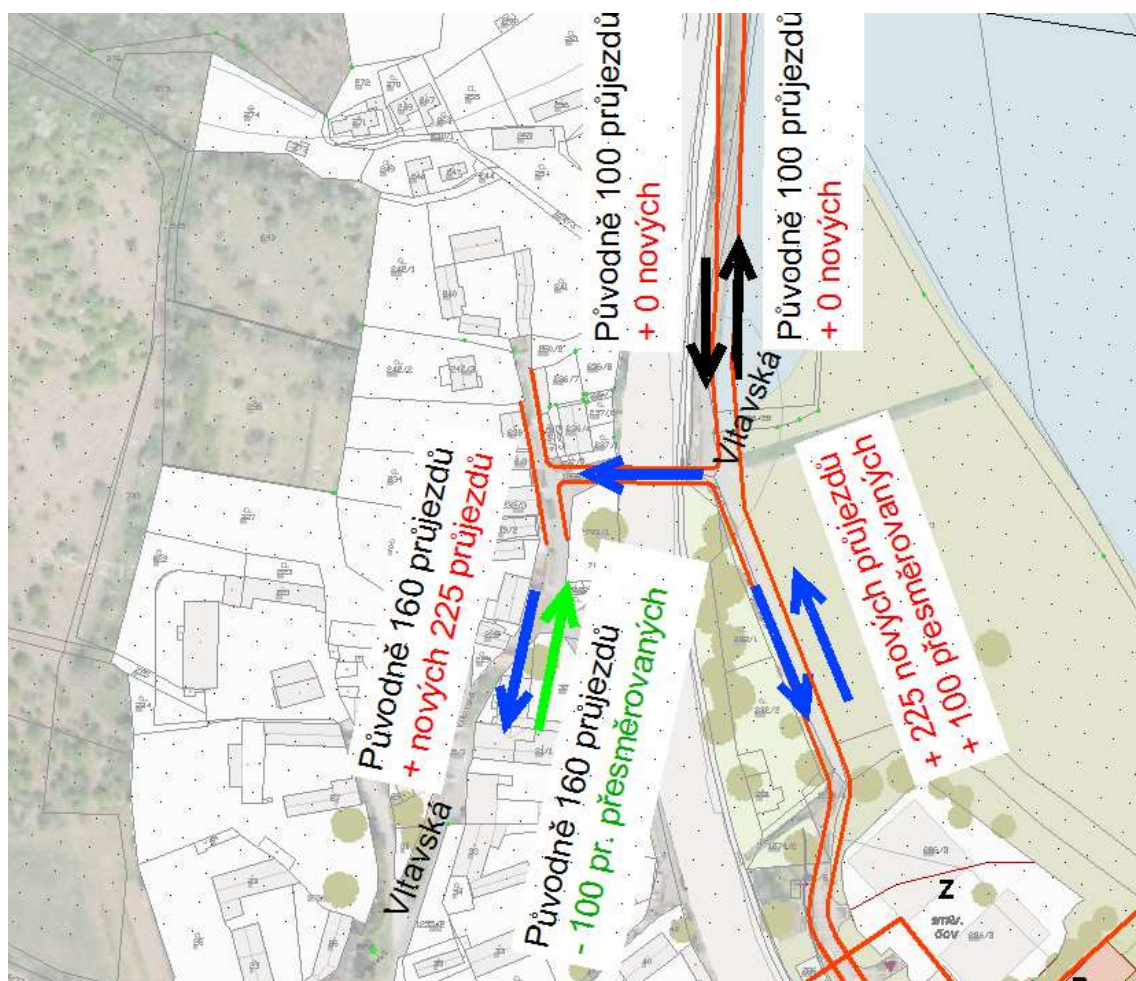


Obrázek 5: Rozpad areálové dopravy ve variantě A

6.4.7 Z daného je patrné, že nejvytíženější trasou z/do území bude ul. Kolonie, na které se jako na jediné očekává obousměrný provoz z i do řešeného území. Celkové přetížení může být až na úrovni 800 průjezdů za den.

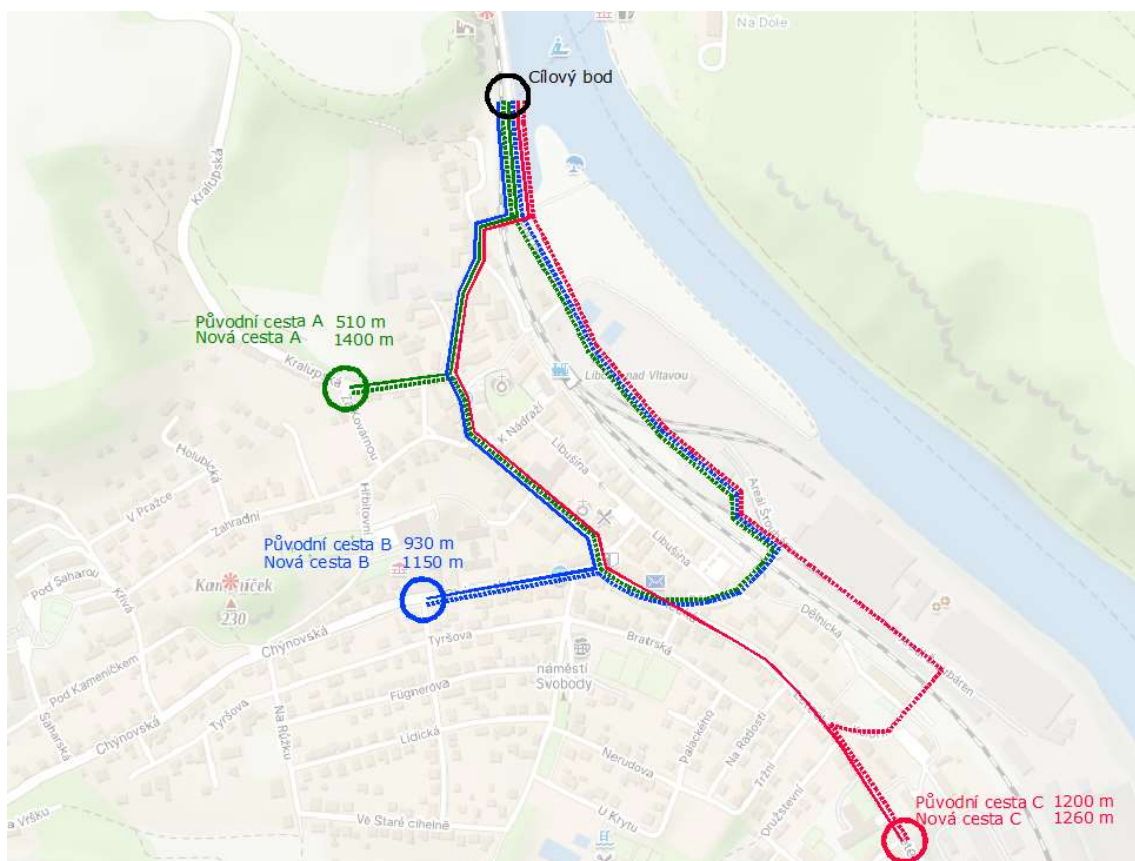
6.4.8 Dále se očekává významné přetížení ul. Dělnická, která má sloužit jako vjezd do řešeného území, a to na úrovni cca 550 průjezdů/24h. Napojení ul. Vltavská, které má význam zejména pro směr odjezdu ke Kralupům bude přetíženo zhruba 225 průjezdy za 24 hodin. Tento průjezd bude jednosměrný, jelikož varianta A předpokládá zjednosměrnění podjezdu pod železniční tratí.

6.4.9 Ve vztahu k ul. Vltavská se varianta A jeví jako příznivá z důvodu omezení průjezdu ve směru do Dolan, kdy se očekává pokles intenzit v daném směru až o 100 průjezdů/24h. **Reálně by tedy celkový nárůst intenzit dopravy na trase ul. Vltavská dosahoval hodnot pouze mezi cca 100-150 průjezdy za 24h. Princip je znázorněn na další obrázku.**



Obrázek 6: Změny intenzit v oblasti ul. Vltavská (Var A)

6.4.10 Naopak nevýhodou je nutnost průjezdu do oblasti ul. Hašlerova (případně do Dolan) přes ul. Dělnickou či Kolonie a dále přes areál Z4A. Tím jednak stoupne zatížení těchto ul. (cca o 100 průjezdů za den) a současně se změní trasa příjezdu oproti aktuální zvyklosti. Z hlediska obsluhy území Hašlerova se však nejedná o zásadní zhoršení, resp. prodloužení příjezdové trasy se projeví pouze při příjezdu od Kralup (prodloužení vzdálenosti o cca 900 m), pro všechny ostatní trasy příjezdu („od Prahy“) je délka průjezdu v podstatě shodná - prodloužení o max. 100 – 200 m, což je z hlediska průjezdu automobilu zanedbatelné), princip je doložen na následujícím schématu.



Obrázek 7: Změny přístupových tras k lokalitě Hašlerova (Var A)

6.4.11 Zhoršení přístupnosti území Hašlerova je tedy relativně minimální, úprava však pomůže obecně zvýšit bezpečnost na trase ul. Vltavská, kde přes mírné navýšení průjezdnosti bude nově převládat pouze jednosměrný pohyb vozidel, který lze z hlediska pohybu pěších či cyklistů a jejich orientace považovat za jednoznačně vhodnější.

6.4.12 Další výhodou celého uspořádání je i optimalizace rozložení zátěže v centrální části Libčic, kdy vlivem přirozeného rozpadu dopravy tato varianta vykazuje nejnižší přetížení ulic 5. května či ul. Letecká (zejména na ul. 5. května lze očekávat pouze jednostranné přetížení od směru z Kralup na úrovni do 250 průjezdů za den).

6.5 MODEL 4 – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – NAPOJENÍ VAR B

6.5.1 Model 4 hodnotí výhledový stav dopravy v území po zprovoznění záměru Z4A a jeho napojení ve variantě B, tj. s jednosměrným napojením Z4A na ul. Vltavskou, která však bude zachována v obousměrném režimu.

6.5.2 V rámci modelového stavu se záměrem se předpokládá výše uvedený nárůst dopravy generované novým záměrem o celkem 755 příjezdů a 755 odjezdů všech vozidel z areálu denně.

- 6.5.3 Celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, vč. změn vyvolaných dokončením nového záměru, schematicky zobrazuje **Příloha 9.1 – Celkové intenzity na síti – výhled 2027, se záměrem Z4A – varianta B.**
- 6.5.4 Rozpad areálové dopravy na komunikační síť byl proveden standartními dopravně-inženýrskými metodami, tj. zejména na základě rozboru zdrojů a cílů dopravy a ohodnocení příjezdových a odjezdových tras z/do areálu, s přihlédnutím ke stávajícímu směřování dopravy z území, zjištěnému na základě dopravního průzkumu. Předpokládaný rozpad areálové dopravy v roce 2027 je patrný z **Přílohy 9.2 – Rozpad areálové dopravy - Var B.**
- 6.5.5 **Je nutné upozornit, že přetížení jednotlivých tras provozem dopravy ze zóny Z4A je ve variantě B shodné s variantou A, jelikož jedinou změnou je přesun jednosměrné části napojení až za podjezd železniční trati, přístupové trasy Z4A tak zůstávají shodné.**
- 6.5.6 **Výhodou uspořádání je zachování stávajícího přístupu k lokalitě Hašlerova,** což však současně znamená nemožnost regulace průjezdu po ul. Vltavská (na rozdíl od varianta A). Nárůst dopravy vyvolaný plochou Z4A se tedy projeví v daném případě projeví plnohodnotně.
- 6.5.7 I přes tuto skutečnost je možné díky celkově nízké úrovni intenzit provést navrhované úpravy ke zvýšení bezpečnosti na trase ul. Vltavská.
- 6.5.8 **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v **roce 2027 ve stavu se záměrem** ve variantě B na jednotlivých profilech uvádí **příloha 9.3.** V **příloze 9.3** je tedy uveden výhledový stav intenzit dopravy po dokončení záměru na každém z úseků, odvozený z předpokládaného směřového rozdělení. Model zohledňuje i další výše uvedené skutečnosti (nárůst obecné dopravy, další rozvoj v území atd.). Součtové tabulky a rozdělení intenzit je provedeno dle aktualizovaných metodických pokynů pro výpočet hluku „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2018“ v posledním znění.

6.6 MODEL 5 – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – NAPOJENÍ VAR C

- 6.6.1 Model 5 hodnotí výhledový stav dopravy v území **po zprovoznění záměru Z4A a jeho napojení ve variantě C, tj. bez napojení Z4A na ul. Vltavskou,** ta tedy zůstává beze změny.
- 6.6.2 V rámci modelového stavu se záměrem se předpokládá výše uvedený nárůst dopravy generované novým záměrem o **celkem 755 příjezdů a 755 odjezdů všech vozidel z areálu denně.**
- 6.6.3 Celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, vč. změn vyvolaných dokončením nového záměru, schematicky zobrazuje **Příloha 10.1 – Celkové intenzity na síti – výhled 2027, se záměrem Z4A – varianta C.**
- 6.6.4 Rozpad areálové dopravy na komunikační síť byl proveden standartními dopravně-inženýrskými metodami, tj. zejména na základě rozboru zdrojů a cílů dopravy a ohodnocení příjezdových a odjezdových tras z/do areálu, s přihlédnutím ke stávajícímu směřování dopravy z území, zjištěnému na základě dopravního průzkumu. Předpokládaný rozpad areálové dopravy v roce 2027 je patrný z **Přílohy 10.2 – Rozpad areálové dopravy – Var C.**

6.6.5 Směrování dopravy je v daném případě významně ovlivněno existencí pouze 2 napojení celého území Z4A a současně změnou směrování dopravy na ul. Dělnická. Směrování dopravy je patrné i z následujícího výřezu.



Obrázek 8: Rozpad areálové dopravy ve variantě A

6.6.6 Jak je z výše uvedeného parné, **přetížení ul. Vltavská je v této variantě nulové**, čehož je ovšem **dosaženo na úkor významnějšího přetížení ulic v centru města, zejména pak ul. 5. května** (v této variantě až 550 průjezdů/24h), a **ul. Letecká, kde zejména v úseku Chýnovská – Dělnická je nutno očekávat nárůst až na úrovni 1100 průjezdů/24h.**

6.6.7 Z hlediska dopadu **do ul. Dělnická lze očekávat zhruba obdobný či mírně vyšší nárůst dopravy**, ačkoliv doprava bude směřovat v opačném směru, vyšší zatížení je nutno očekávat i na ul. Kolonie, která by ve výsledku představovala jediný vjezd do území Z4A.

6.6.8 Toto lze přitom označit za nevýznamnější nevýhodu varianty C, kdy by jediný přístup do území byl zajištěn přes stávající železniční přejezd. V případě výluk na trati či oprav přejezdu by tak nebyl zajištěn jiný přístup do území Šroubáren i plochy Z4a, ul. Vltavská by tedy i nadále musela tvořit náhradní trasu pro období těchto omezení.

6.6.9 **Přístupu k lokalitě Hašlerova** by byl zachován v souladu se stávajícím stavem. Úpravy ul. Vltavská by v daném případě nebyly v souvislosti se záměrem provedeny, jelikož provoz záměru by se dané komunikace nijak nedotýkal.

6.6.10 **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v **roce 2027 ve stavu se záměrem** ve variantě C na jednotlivých profilech uvádí **příloha 9.3**. V **příloze 9.3** je tedy uveden výhledový stav intenzit dopravy po dokončení záměru na každém z úseků, odvozený z předpokládaného směrového rozdělení. Model zohledňuje i další výše uvedené skutečnosti (nárůst obecné dopravy, další rozvoj v území atd.). Součtové tabulky a rozdělení intenzit je provedeno dle aktualizovaných metodických pokynů pro výpočet hluku „Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2018“ v posledním znění.

V Praze dne 31.7.2023

ing. Jiří Souček (za European Transportation Consultancy)



LIBČICE NAD VLTAVOU – PLOCHA Z4-A
ÚVODNÍ NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ/ ČERVEN 2023/ REV 00

PŘÍLOHY

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost **KARLÍN GROUP** výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2023



**Příloha 1 : POŽADOVANÝ POČET PARK. STÁNÍ**

Klient: **Karlín Group**
Název: **Zastavitelná plocha Z4A**
Lokalita: **Libčice nad Vltavou**

Velikost obce: **do 5 000 obyvatel**
Charakter území: **A**
Stupeň úrovně dostupnosti: **3**
Stupeň automobilizace: **1 : 2,5**

Kapacity dle regulačního plánu

POŽADOVANÝ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ DLE ČSN 73 6110

OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	ÚČELOVÁ JEDNOTKA	POČET UC. JEDNOTEK NA		DOPORUC. PODÍL NÁVŠTĚV. STÁNÍ	HRUBÝCH JEDNOTEK	ČISTÝCH JEDNOTEK	PS - ZÁKLADNÍ POČET		Ka	Kp	PS - POČET POŽADOVANÝCH		
			1 ODSTAVNÉ STÁNÍ	1 PARKOVACÍ STÁNÍ				ODSTAVNÝCH	PARKOVACÍCH			ODSTAVNÝCH	PARKOVACÍCH	CELKEM
Bydlení	Byt o 1 obytné místnosti	Byt	2	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	28	28	14,0	1,4	1,06	1	14,8	1,5	17
Bydlení	Byt do 100 m2	Byt	1	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	195	195	195,0	26,0	1,06	1	206,7	27,6	235
Bydlení	Byt nad 100 m2	Byt	0,5	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	51	51	102,0	10,2	1,06	1	108,1	10,8	119
Retail	Jednotlivá prodejna	m2 prodejní plochy	-	50	100 %	2800	2240	0,0	44,8	1,06	1	0,0	47,5	48
Senior house	Domov důchodců	lůžko	5	-	-	7000	300	60,0	0,0	1,06	1	63,6	0,0	64
Celkem dle ČSN												393	87	483

POŽADOVANÝ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ - BYTY DLE ÚP LIBČICE (1,5 STÁNÍ NA BYT), OSTATNÍ DLE ČSN

OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	ÚČELOVÁ JEDNOTKA	POČET UC. JEDNOTEK NA		DOPORUC. PODÍL NÁVŠTĚV. STÁNÍ	HRUBÝCH JEDNOTEK	ČISTÝCH JEDNOTEK	PS - ZÁKLADNÍ POČET		Ka	Kp	PS - ZÁKLADNÍ POČET		
			1 ODSTAVNÉ STÁNÍ	1 PARKOVACÍ STÁNÍ				ODSTAVNÝCH	ODSTAVNÝCH			ODSTAVNÝCH	PARKOVACÍCH	CELKEM
Bydlení	Byt o 1 obytné místnosti	Byt	1,5	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	28	28	42,0	-	1	1	42,0	-	42
Bydlení	Byt do 100 m2	Byt	1,5	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	195	195	292,5	-	1	1	292,5	-	293
Bydlení	Byt nad 100 m2	Byt	1,5	1 / 20 obyv.	1 / 20 obyv.	51	51	76,5	-	1	1	76,5	-	77
Retail	Jednotlivá prodejna	m2 prodejní plochy	-	50	100 %	2800	2240	0,0	44,8	1,06	1	0,0	47,5	48
Senior house	Domov důchodců	lůžko	5	-	-	7000	300	60,0	0,0	1,06	1	63,6	0,0	64
Celkem dle ÚP Libčice												475	47	524



Zastavitelná plocha Z4A
Dopravní studie / Červen 2023

Příloha 2A : INTENZITY OSOBNÍ DOPRAVY GENEROVANÉ AREÁLEM

Klient: **Karlín Group**
Název: **Zastavitelná plocha Z4A**
Lokalita: **Libčice nad Vltavou**

OZNAČENÍ OBJEKTU	FUNKCE	POČET BYTŮ, HPP	POČET PS	OBRAT NA BYT či HPP	OBRAT/ PS, DEN	DENNI 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]												
Bydlení	Byt o 1 obytné místnosti	28	42	1,4	0,95	40	40	5,2	17,5	3	7	10,6	9,2	5	4	5	5	2	2
Bydlení	Byt do 100 m2	195	293	1,6	1,08	315	315	5,2	17,5	17	56	10,6	9,2	34	29	5	5	16	16
Bydlení	Byt nad 100 m2	51	77	1,8	1,23	95	95	5,2	17,5	5	17	10,6	9,2	11	9	5	5	5	5
Retail	Jednotlivá prodejna	2800	48	0,08	4,5	220	220	5,6	2,4	13	6	9,6	9,5	22	21	0,8	1,2	2	3
Senior house	Domov důchodců	7000	64	0,011	1,1	75	75	8	12,5	6	10	10,6	9,2	8	7	5	5	4	4
CELKEM		524				745	745			44	96			80	70			29	30

Příloha 2

Výpočet intenzity generované dopravy

Kategorie území, úroveň dokumentace

	Název území:	Libčice Karlín group, dle platného ÚP
1	Území vymezené danou funkcí:	B - území obytná
2	Typ zástavby:	B2 - hromadná obytná zástavba
3	Úroveň dokumentace:	regulační plán / územní studie

Výpočet výchozího ukazatele území U

4	Výměra území:	Hrubá podlažní plocha [HPP]	[m ²]	30200	
				dolní mez	horní mez
	Hrubá podlažní plocha jednoho podlaží bytové sekce:	HPP _{SEK}	[m ²]	280	240
5	Průměrný počet bytů na jedno podlaží bytové sekce:	B _{SEK}	[-]	3	
	Průměrný počet obyvatel na jeden byt:	OB	[-]	2,6	
6	Výchozí ukazatel území:	U	počet obyvatel	841	0
7	Jednotka výchozího ukazatel území:	1 U	počet obyvatel	841	0

Výpočet intenzity generované dopravy

Výpočet přes celkový počet cest

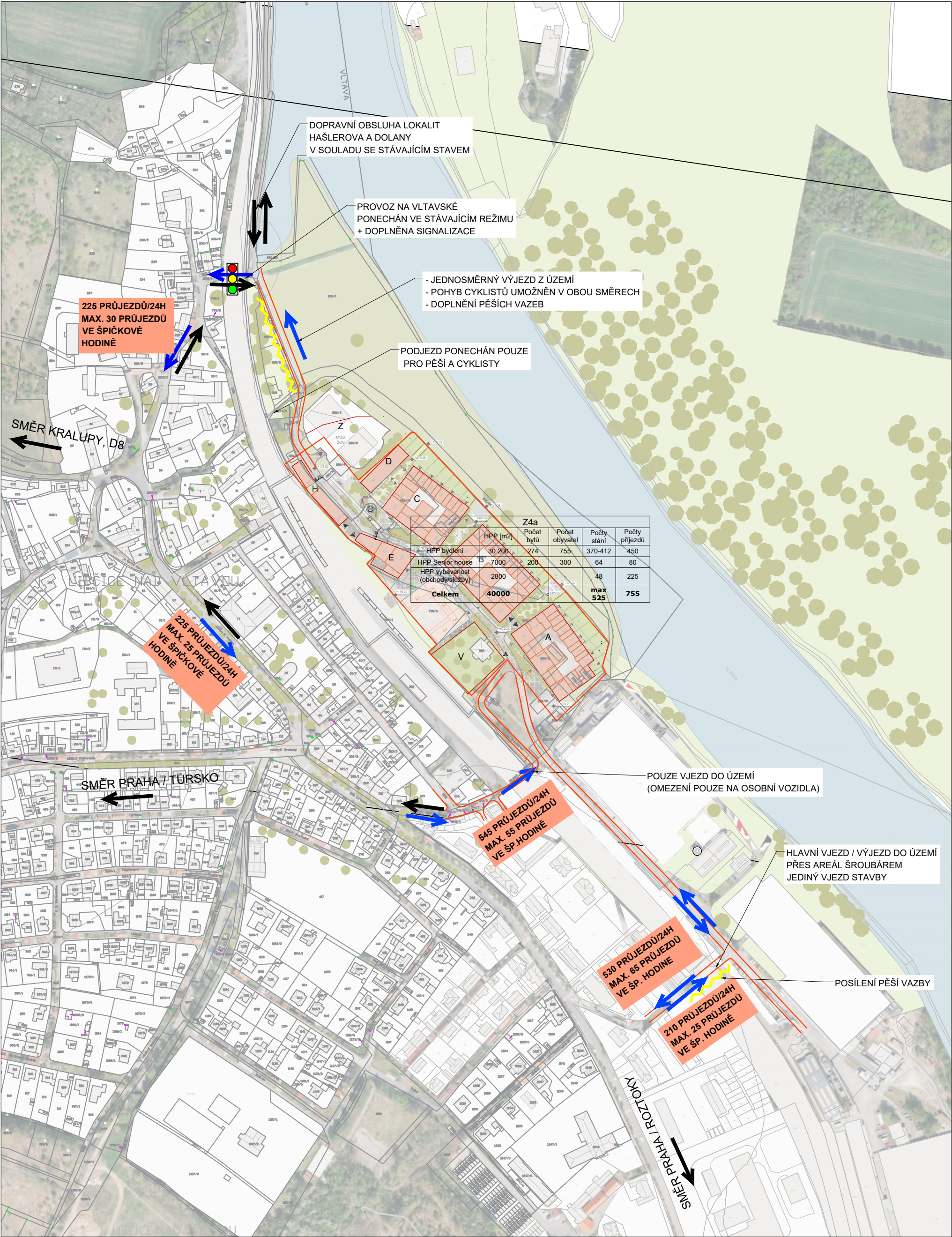
				dolní mez		horní mez	
8	Koeficient počtu generovaných cest na jednotku ukazatele U:	K _{PC/U}	[cest/1 U]	3			
9	Celkový počet cest v jednom směru:	PC _{CELK}	[cest/den]	2523		0	
10	Vliv urbanistických a dalších podmínek na výsledný počet cest (popis):						
11	Výsledný uvažovaný počet cest:	PC _{CELK}	[cest/den]	2523			
12	Kvalita obsluhy MHD:				Dobrá		
				IAD	MHD	pěší	cyklo
13	Koeficient dělby přepravní práce:	k _{DPP}	[%]	40%	50%	8%	2%
14	Vliv urbanistických podmínek (popis):						
15	Koeficient dělby přepravní práce po úpravě vlivem urbanistických podmínek:	k _{DPP}	[%]	40%	50%	8%	2%
16	Počet cest v jednom směru:	PC	[cest/den]	1009	1262	202	50
17	Vliv sdílené dopravy:						
18	Počet cest po úpravě vlivem sdílené dopravy (v jednom směru):	PC	[cest/den]	1009	1262	202	50
19	Průměrná obsazenost prostředku:	k _{OBS}	[osob/voz]	2,1	30	1	1
20	Inenzita dopravy (na vjezdu, v jednom směru):	I	[voz/den]	480	42	202	50
21	Vliv přetažené dopravy:						
22	Nárůst intenzity dopravy na okolních komunikacích (v jednom směru):	I	[voz/den]	480	42	202	50

Závěr



PŘÍLOHA 4: ZÁKLADNÍ NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY







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:

LIBČICE NAD VLTAVOU - PLOCHA Z4-A

ZÁKLADNÍ NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ
varianta B

Měřítko:

1:3000

Datum:

06/2023

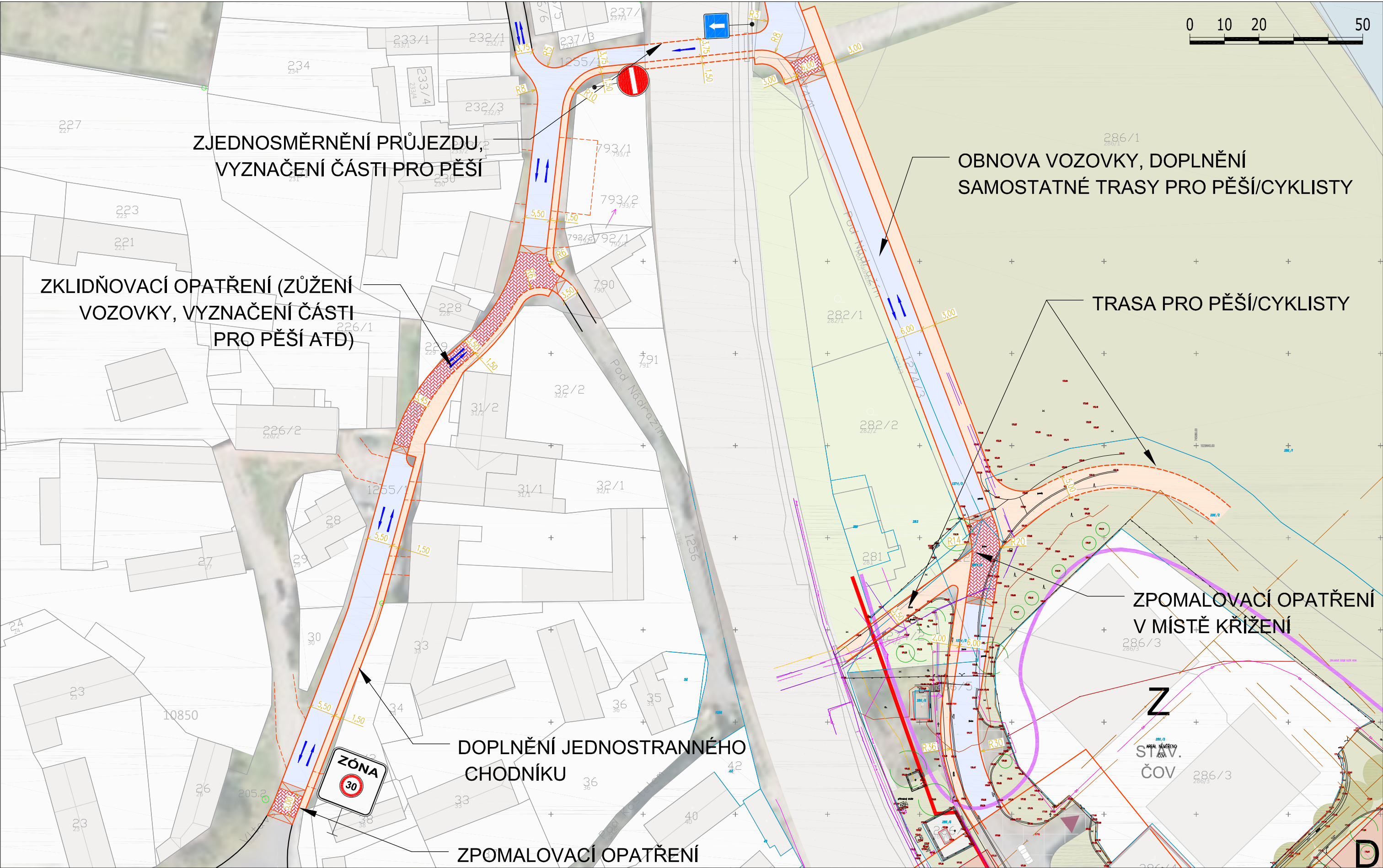
Výkres č.:

4.B

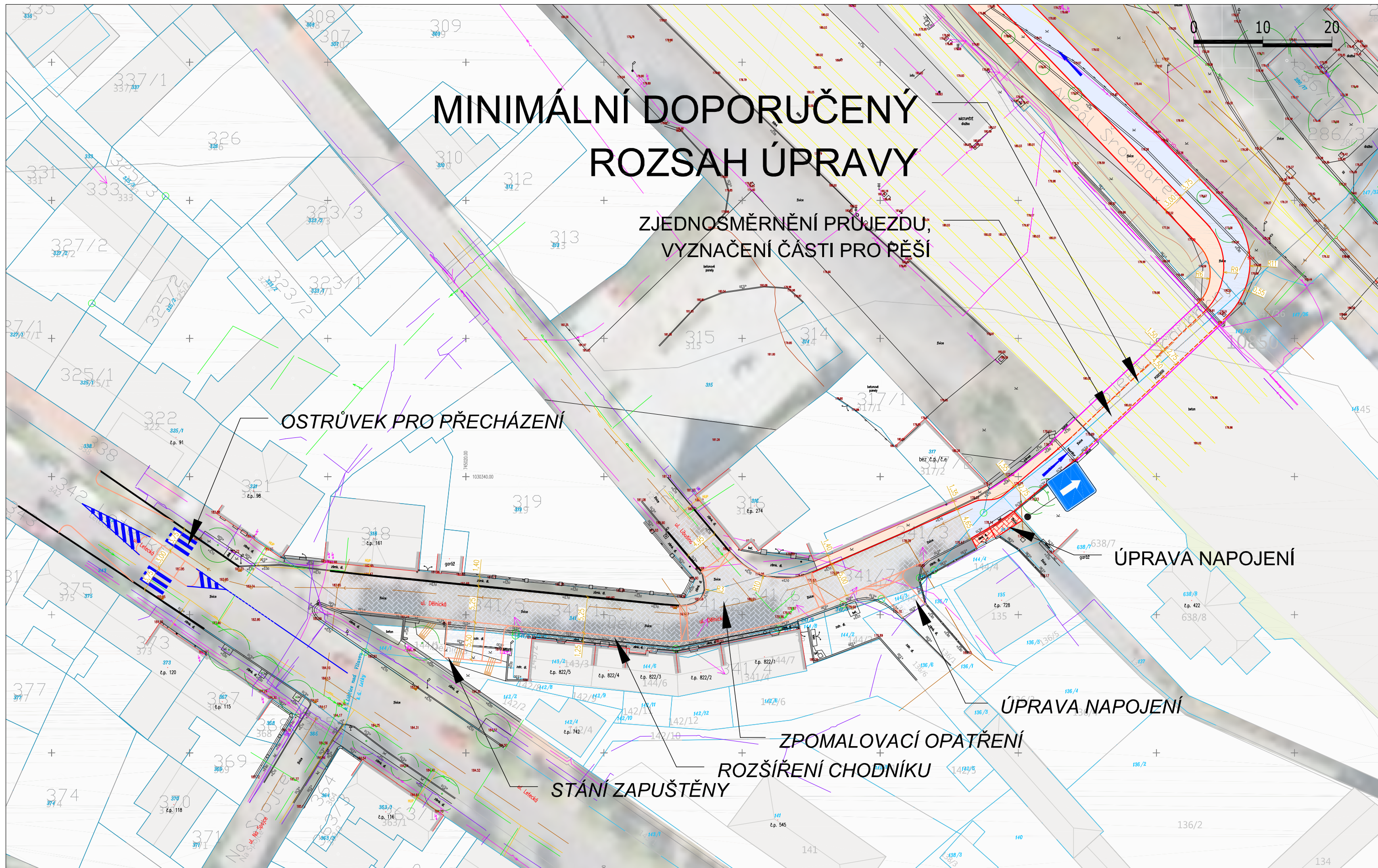


PŘÍLOHA 5: PŘEDBĚŽNÝ NÁVRH KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ





 EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Traffic and Transportation Planning, Infrastructure Design and Planning 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	Klient KARLÍN GROUP		Akce: LIBČICE NAD VLTAVOU - PLOCHA Z4-A		Výkres: Předběžný návrh úpravy ul. Vltavská	
	Kreslil Ing. J. Souček	Kontroloval: Ing. J. P. Henley	Stupeň KONCEPT	Měřítko 1:1000	Datum: 07/2023	Č. v.: 5.B

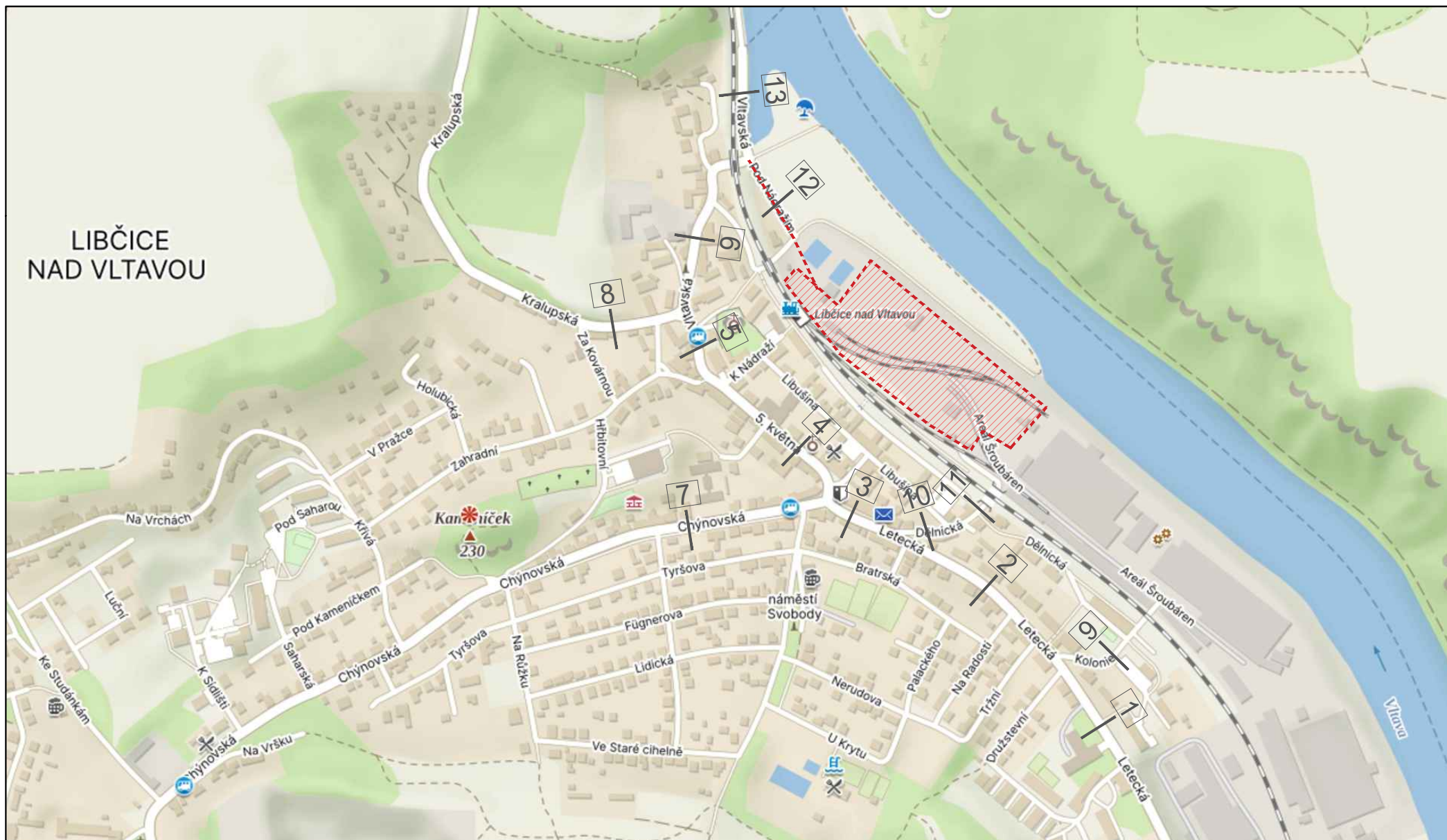


 EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Traffic and Transportation Planning, Infrastructure Design and Planning Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	Klient KARLÍN GROUP		Akce: LIBČICE NAD VLTAVOU - PLOCHA Z4-A		Výkres: Předběžný návrh úpravy ul. Dělnická	
	Kreslil Ing. J. Souček	Kontroloval: Ing. J. P. Henley	Stupeň KONCEPT	Měřítko 1:500	Datum: 07/2023	Č. v.: 5.C



PŘÍLOHA 6: INTENZITY DOPRAVY - MODEL 1 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2023





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:

Měřítko:

NTS

Zastavitelná plocha Z4A

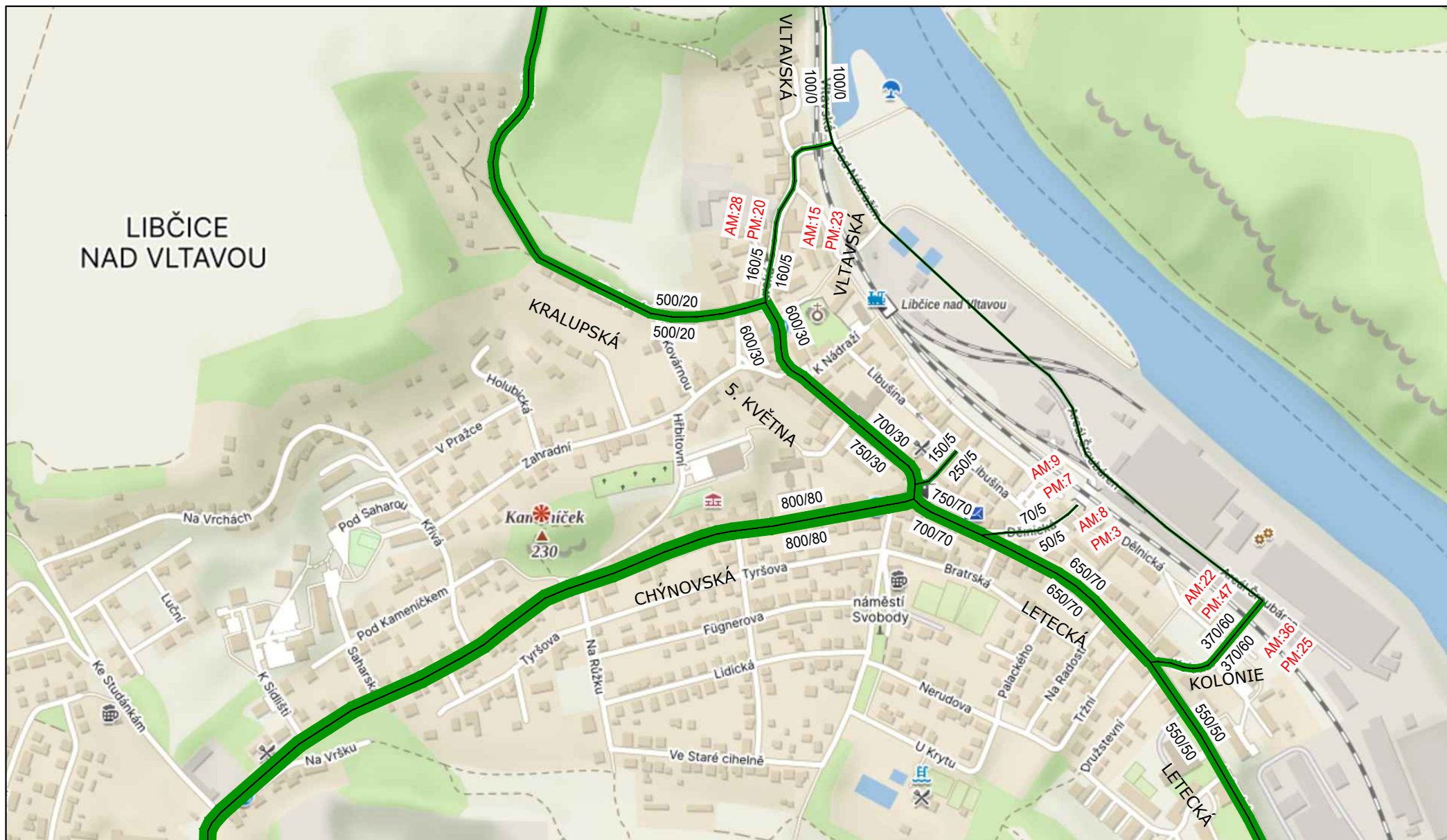
ŠIRŠÍ VZTAHY A SCHÉMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ

Datum:

07/2023

Výkres č.:

6.1



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:

Měřítko:

NTS

Libčice Nad Vltavou - Zastavitelná plocha Z4A

SCHÉMA INTENZIT DOPRAVY STÁVAJÍCÍHO STAVU - ROKU 2023

Datum:

07/2023

Výkres č.:

6.2



PŘÍLOHA 6.3 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2023

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 6.3A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2023 - stávající stav

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	Letecká 1	6. Silnice III. třídy	1100	100	1000	85	15	1030	92	938	79	13	70	8	62	6	2
2	Letecká 2	6. Silnice III. třídy	1300	140	1160	119	21	1216	130	1086	111	19	84	10	74	8	2
3	Letecká 3	6. Silnice III. třídy	1450	140	1310	119	21	1358	130	1228	111	19	92	10	82	8	2
4	5. května	6. Silnice III. třídy	1450	60	1390	54	6	1367	56	1311	50	6	83	4	79	4	0
5	Vltavská 1	6. Silnice III. třídy	1200	60	1140	54	6	1130	56	1074	50	6	70	4	66	4	0
6	Vltavská 2	7. Místní komunikace	320	10	310	10	0	294	10	284	10	0	26	0	26	0	0
7	Chýnovská	6. Silnice III. třídy	1600	160	1440	136	24	1498	148	1350	126	22	102	12	90	10	2
8	Kralupská	6. Silnice III. třídy	1000	40	960	36	4	944	38	906	34	4	56	2	54	2	0
9	Kolonie	7. Místní komunikace	740	120	620	114	6	678	110	568	104	6	62	10	52	10	0
10	Dělnická 1	7. Místní komunikace	120	10	110	10	0	111	10	101	10	0	9	0	9	0	0
11	Dělnická 2	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Pod Nádražím (vjezd)	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Vltavská 3	7. Místní komunikace	200	0	200	0	0	184	0	184	0	0	16	0	16	0	0
			VV	NV	OV	LNV	TNV										

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

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

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

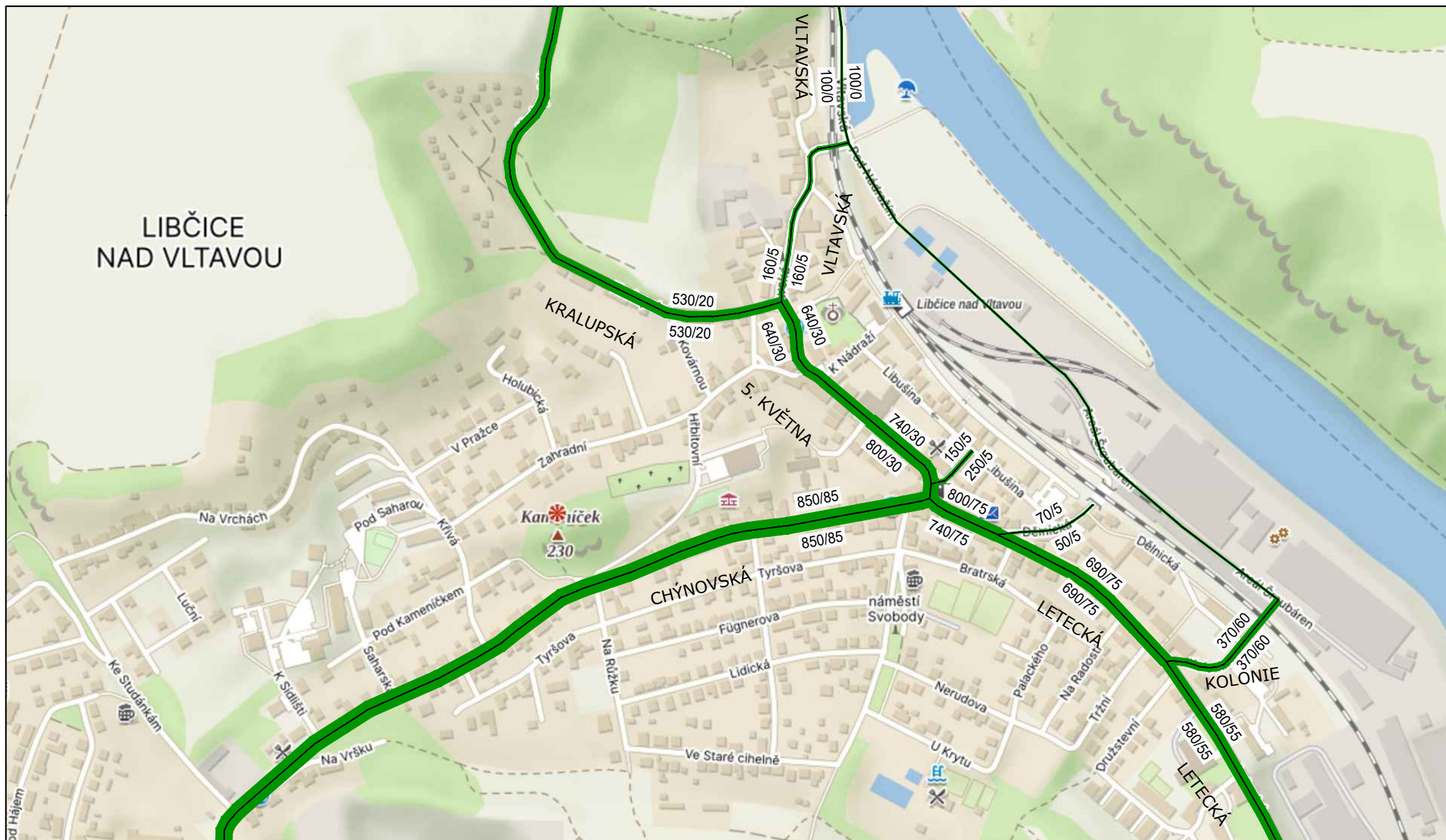
VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV





PŘÍLOHA 7: INTENZITY DOPRAVY - MODEL 2 – VÝHLED ROK 2027 – BEZ REALIZACE ZÁMĚRU





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:

Libčice Nad Vltavou - Zastavitelná plocha Z4A SCHÉMA INTENZIT DOPRAVY - ROK 2027 - BEZ ZÁMĚRU

Měřítko:

NTS

Datum:

07/2023

Výkres č.:

7.1



PŘÍLOHA 7.2 **SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2027**

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 7.2A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2027 - VÝHLED BEZ ZÁMĚRU

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	Letecká 1	6. Silnice III. třídy	1160	110	1050	94	16	1086	102	984	88	14	74	8	66	6	2
2	Letecká 2	6. Silnice III. třídy	1380	150	1230	128	22	1292	140	1152	120	20	88	10	78	8	2
3	Letecká 3	6. Silnice III. třídy	1540	150	1390	128	22	1443	140	1303	120	20	97	10	87	8	2
4	5. května	6. Silnice III. třídy	1540	60	1480	54	6	1451	56	1395	50	6	89	4	85	4	0
5	Vltavská 1	6. Silnice III. třídy	1280	60	1220	54	6	1206	56	1150	50	6	74	4	70	4	0
6	Vltavská 2	7. Místní komunikace	320	10	310	10	0	294	10	284	10	0	26	0	26	0	0
7	Chýnovská	6. Silnice III. třídy	1700	170	1530	144	26	1592	158	1434	134	24	108	12	96	10	2
8	Kralupská	6. Silnice III. třídy	1060	40	1020	36	4	1000	38	962	34	4	60	2	58	2	0
9	Kolonie	7. Místní komunikace	740	120	620	114	6	678	110	568	104	6	62	10	52	10	0
10	Dělnická 1	7. Místní komunikace	120	10	110	10	0	111	10	101	10	0	9	0	9	0	0
11	Dělnická 2	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Pod Nádražím (vjezd)	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Vltavská 3	7. Místní komunikace	200	0	200	0	0	184	0	184	0	0	16	0	16	0	0
			VV	NV	OV	LNV	TNV										

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

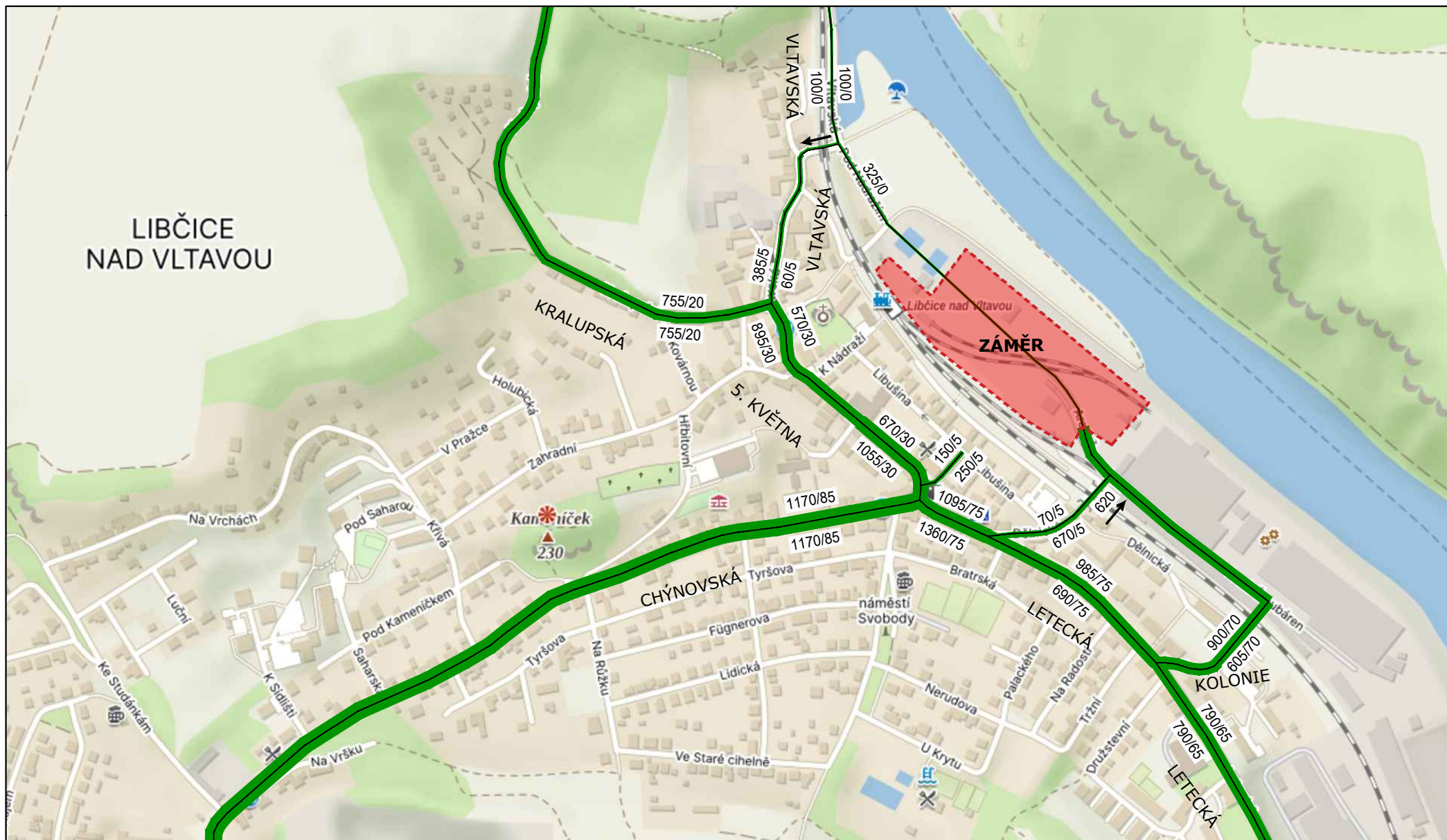
Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

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

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



PŘÍLOHA 8: INTENZITY DOPRAVY - MODEL 3 – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – VAR A



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:

Měřítko:

NTS

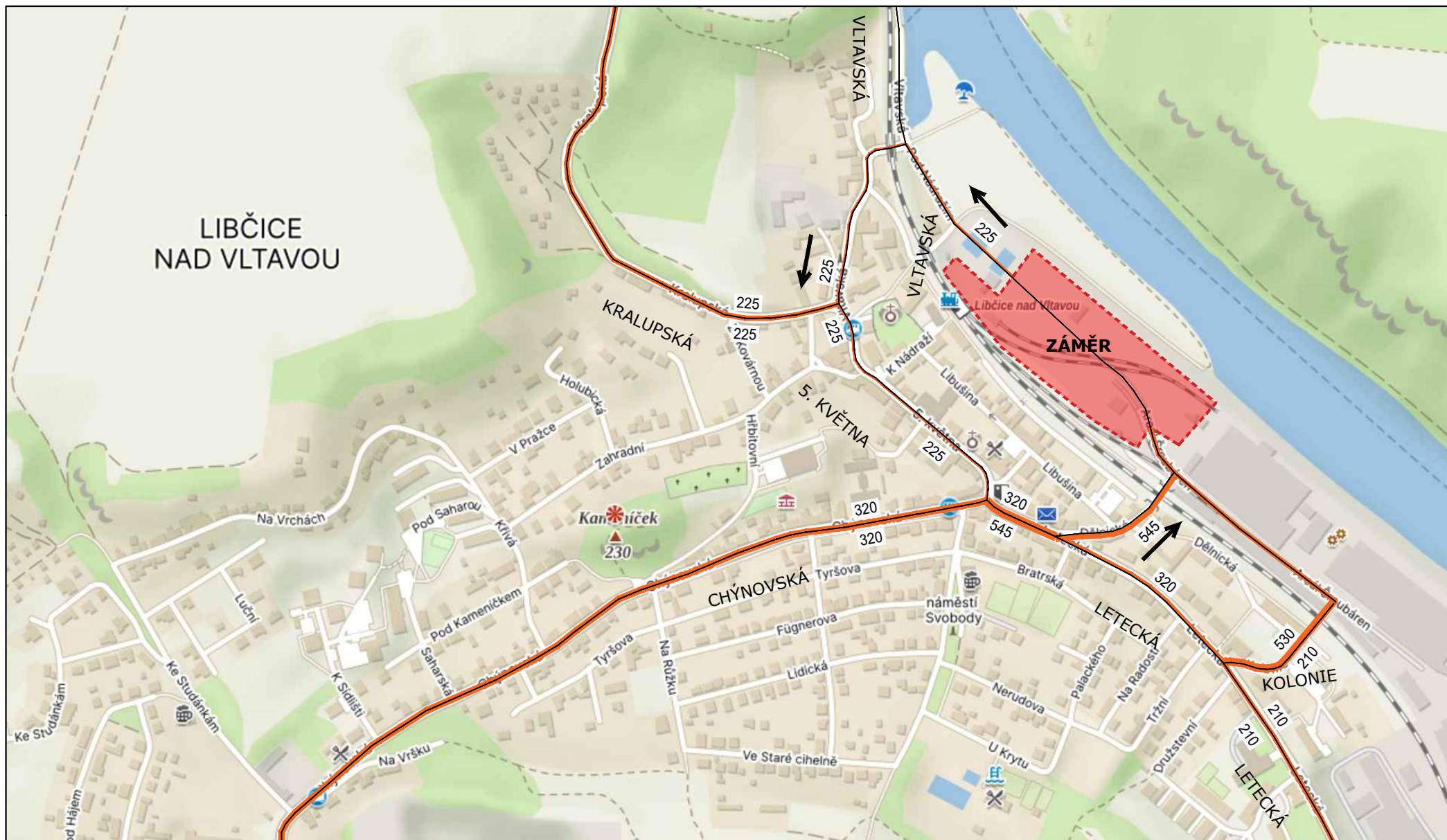
Libčice Nad Vltavou - Zastavitelná plocha Z4A SCHÉMA INTENZIT DOPRAVY - ROK 2027 - SE ZÁMĚREM - VARIANTA A

Datum:

07/2023

Výkres č.:

8.1



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:

Měřítko:

NTS

Libčice Nad Vltavou - Zastavitelná plocha Z4A

DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY - VARIANTA A

Datum:

07/2023

Výkres č.:

8.2



PŘÍLOHA 8.3 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2027 - VARIANTA A

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 8.3A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2027 - VARIANTA A

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	Letecká 1	6. Silnice III. třídy	1580	130	1450	114	16	1482	120	1362	106	14	98	10	88	8	2
2	Letecká 2	6. Silnice III. třídy	1675	150	1525	128	22	1571	140	1431	120	20	104	10	94	8	2
3	Letecká 3	6. Silnice III. třídy	2455	150	2305	128	22	2309	140	2169	120	20	146	10	136	8	2
4	5. května	6. Silnice III. třídy	1725	60	1665	54	6	1627	56	1571	50	6	98	4	94	4	0
5	Vltavská 1	6. Silnice III. třídy	1465	60	1405	54	6	1381	56	1325	50	6	84	4	80	4	0
6	Vltavská 2	7. Místní komunikace	445	10	435	10	0	408	10	398	10	0	37	0	37	0	0
7	Chýnovská	6. Silnice III. třídy	2340	170	2170	144	26	2198	158	2040	134	24	142	12	130	10	2
8	Kralupská	6. Silnice III. třídy	1510	40	1470	36	4	1426	38	1388	34	4	84	2	82	2	0
9	Kolonie	7. Místní komunikace	1505	140	1365	134	6	1380	128	1252	122	6	125	12	113	12	0
10	Dělnická 1	7. Místní komunikace	740	10	730	10	0	680	10	670	10	0	60	0	60	0	0
11	Dělnická 2	7. Místní komunikace	620	0	620	0	0	569	0	569	0	0	51	0	51	0	0
12	Pod Nádražím (vjezd)	7. Místní komunikace	325	0	325	0	0	298	0	298	0	0	27	0	27	0	0
13	Vltavská 3	7. Místní komunikace	200	0	200	0	0	184	0	184	0	0	16	0	16	0	0
			VV	NV	OV	LNV	TNV										

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

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

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

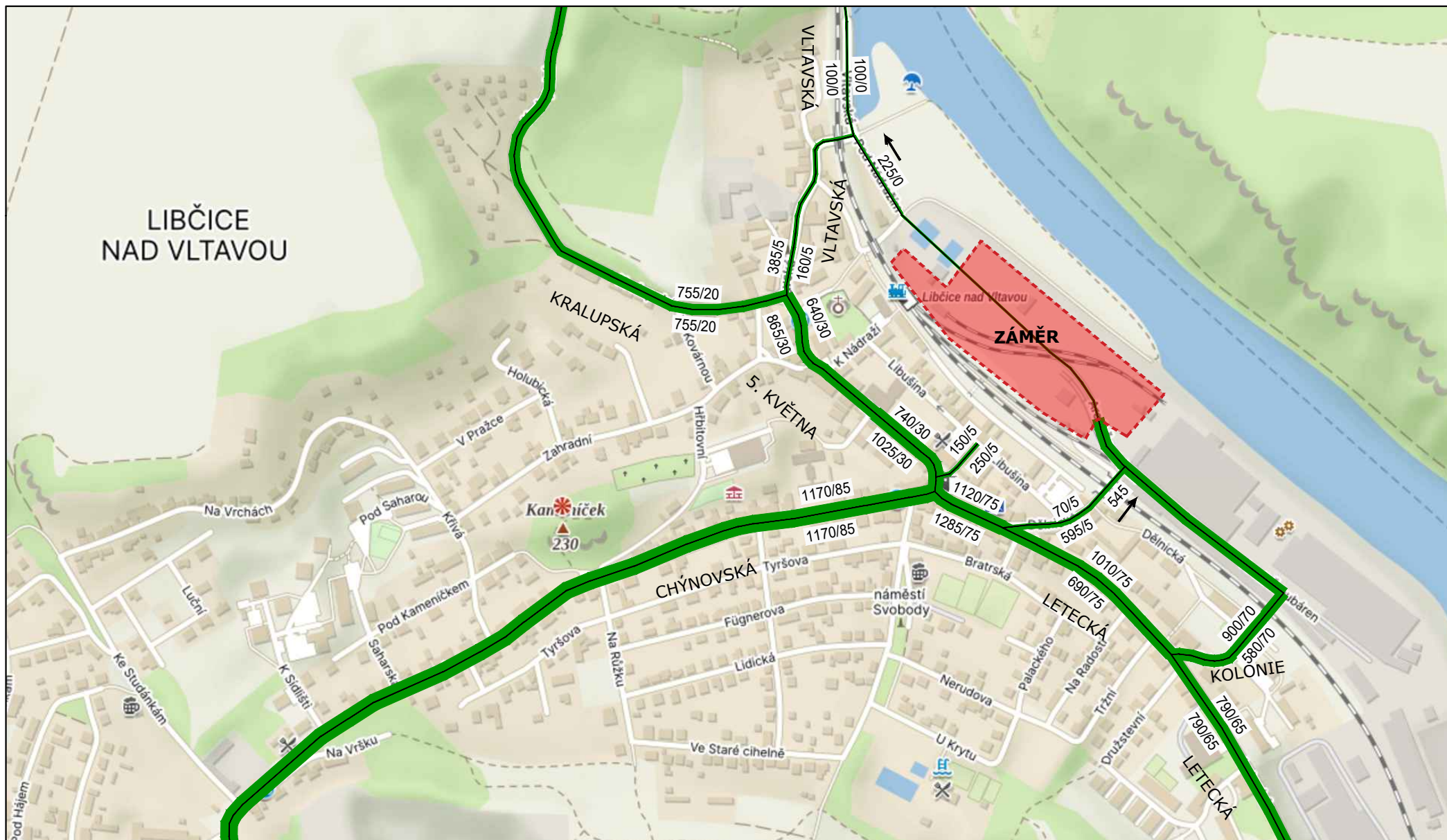
VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV





PŘÍLOHA 9: INTENZITY DOPRAVY - MODEL 4 – VÝHLED ROK 2027 – S PLOCHOU Z4A – VAR B





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:

Měřítko:

NTS

Libčice Nad Vltavou - Zastavitelná plocha Z4A

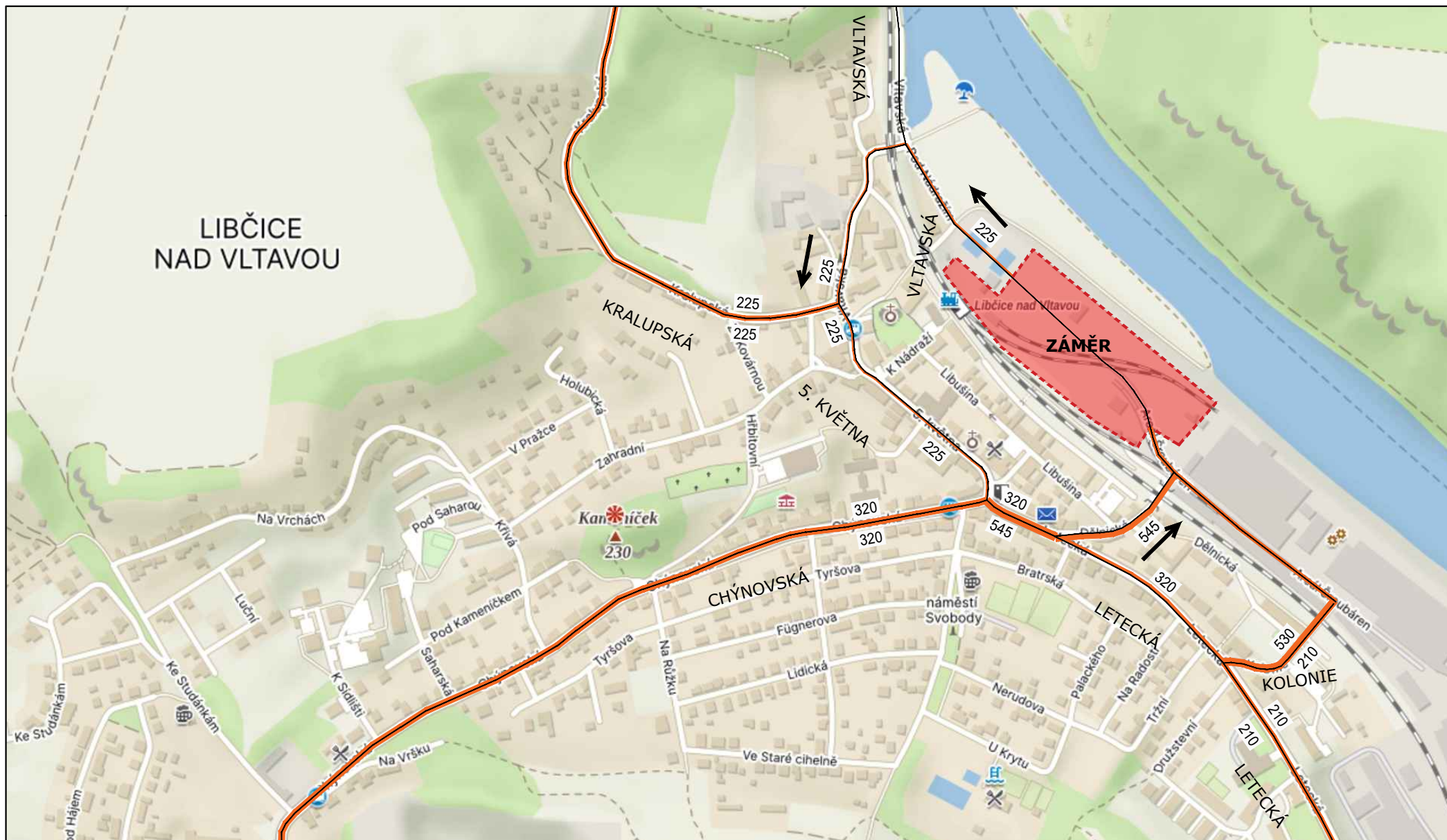
SCHÉMA INTENZIT DOPRAVY - ROK 2027 - SE ZÁMĚREM - VARIANTA B

Datum:

07/2023

Výkres č.:

9.1



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:

Měřítko:

NTS

Libčice Nad Vltavou - Zastavitelná plocha Z4A

DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY - VARIANTA B

Datum:

07/2023

Výkres č.:

9.2



PŘÍLOHA 9.3 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ VE VÝHLEDU 2027 - VARIANTA B

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 9.3A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2027 - VARIANTA B

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	Letecká 1	6. Silnice III. třídy	1580	130	1450	114	16	1482	120	1362	106	14	98	10	88	8	2
2	Letecká 2	6. Silnice III. třídy	1700	150	1550	128	22	1595	140	1455	120	20	105	10	95	8	2
3	Letecká 3	6. Silnice III. třídy	2405	150	2255	128	22	2262	140	2122	120	20	143	10	133	8	2
4	5. května	6. Silnice III. třídy	1765	60	1705	54	6	1664	56	1608	50	6	101	4	97	4	0
5	Vltavská 1	6. Silnice III. třídy	1505	60	1445	54	6	1419	56	1363	50	6	86	4	82	4	0
6	Vltavská 2	7. Místní komunikace	545	10	535	10	0	500	10	490	10	0	45	0	45	0	0
7	Chýnovská	6. Silnice III. třídy	2340	170	2170	144	26	2198	158	2040	134	24	142	12	130	10	2
8	Kralupská	6. Silnice III. třídy	1510	40	1470	36	4	1426	38	1388	34	4	84	2	82	2	0
9	Kolonie	7. Místní komunikace	1480	140	1340	134	6	1357	128	1229	122	6	123	12	111	12	0
10	Dělnická 1	7. Místní komunikace	665	10	655	10	0	611	10	601	10	0	54	0	54	0	0
11	Dělnická 2	7. Místní komunikace	545	0	545	0	0	500	0	500	0	0	45	0	45	0	0
12	Pod Nádražím (vjezd)	7. Místní komunikace	225	0	225	0	0	206	0	206	0	0	19	0	19	0	0
13	Vltavská 3	7. Místní komunikace	200	0	200	0	0	184	0	184	0	0	16	0	16	0	0
			VV	NV	OV	LNV	TNV										

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

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

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

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



PŘÍLOHA 10: INTENZITY DOPRAVY - MODEL 5 - VÝHLED - ROK 2027 - S PLOCHOU Z4A - VAR C



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:

Libčice Nad Vltavou - Zastavitelná plocha Z4A

SCHÉMA INTENZIT DOPRAVY - ROK 2027 - SE ZÁMĚREM - VARIANTA C

Měřítko:

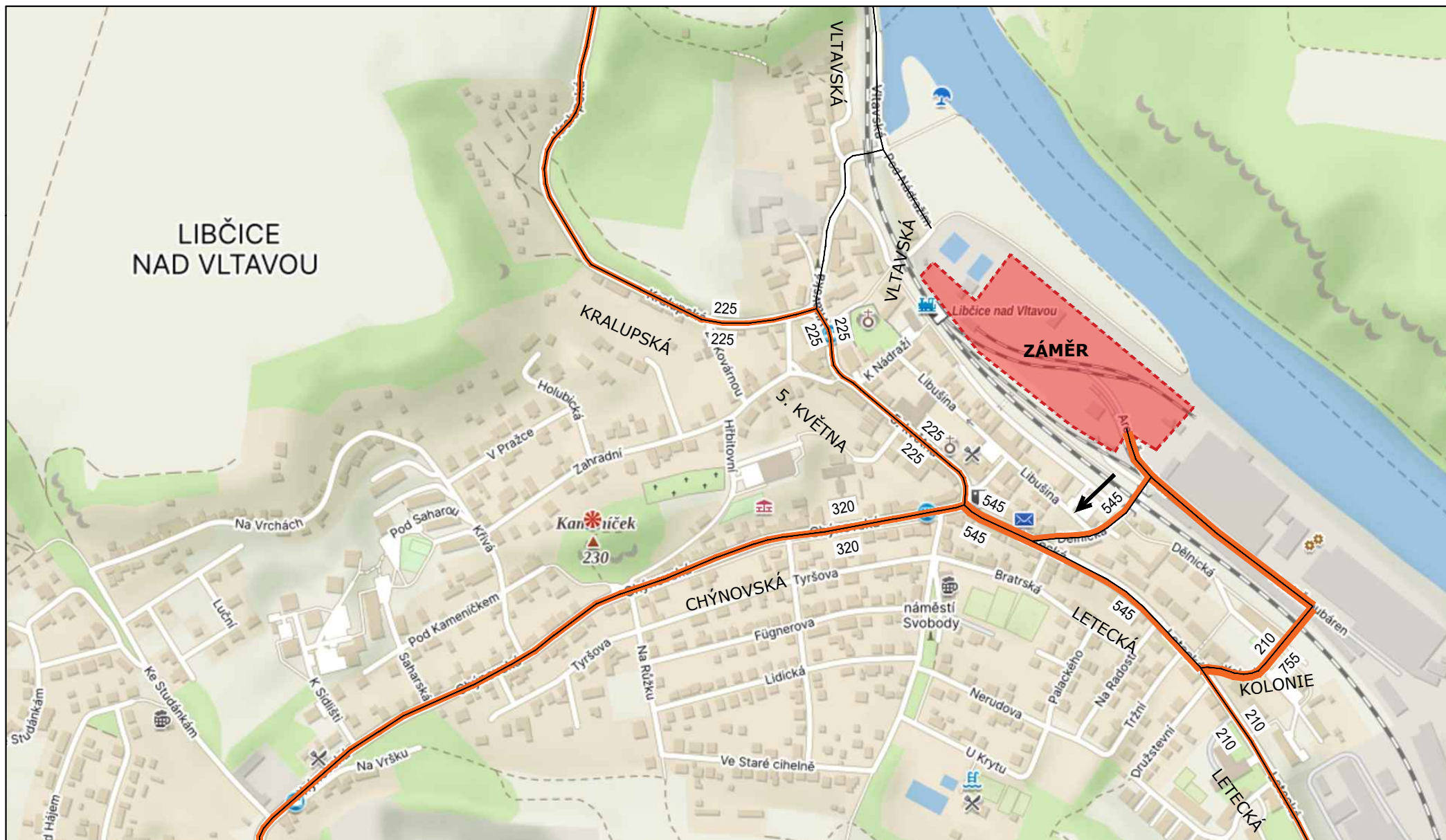
NTS

Datum:

07/2023

Výkres č.:

10.1



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:

Libčice Nad Vltavou - Zastavitelná plocha Z4A

DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY - VARIANTA C

Měřítko:

NTS

Datum:

07/2023

Výkres č.:

10.2



PŘÍLOHA 10.3 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ VE VÝHLEDU 2027 - VARIANTA C

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 10.3A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2027 - VARIANTA C

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	Letecká 1	6. Silnice III. třídy	1580	130	1450	114	16	1482	120	1362	106	14	98	10	88	8	2
2	Letecká 2	6. Silnice III. třídy	1925	150	1775	128	22	1807	140	1667	120	20	118	10	108	8	2
3	Letecká 3	6. Silnice III. třídy	2630	150	2480	128	22	2475	140	2335	120	20	155	10	145	8	2
4	5. května	6. Silnice III. třídy	1990	60	1930	54	6	1878	56	1822	50	6	112	4	108	4	0
5	Vltavská 1	6. Silnice III. třídy	1730	60	1670	54	6	1632	56	1576	50	6	98	4	94	4	0
6	Vltavská 2	7. Místní komunikace	320	10	310	10	0	294	10	284	10	0	26	0	26	0	0
7	Chýnovská	6. Silnice III. třídy	2340	170	2170	144	26	2198	158	2040	134	24	142	12	130	10	2
8	Kralupská	6. Silnice III. třídy	1510	40	1470	36	4	1426	38	1388	34	4	84	2	82	2	0
9	Kolonie	7. Místní komunikace	1705	140	1565	134	6	1563	128	1435	122	6	142	12	130	12	0
10	Dělnická 1	7. Místní komunikace	665	10	655	10	0	610	10	600	10	0	55	0	55	0	0
11	Dělnická 2	7. Místní komunikace	545	0	545	0	0	500	0	500	0	0	45	0	45	0	0
12	Pod Nádražím (vjezd)	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Vltavská 3	7. Místní komunikace	200	0	200	0	0	184	0	184	0	0	16	0	16	0	0
			VV	NV	OV	LNV	TNV										

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

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

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

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

