



Zhotovitel:
AF-CITYPLAN s.r.o.

Datum:
3/2018

Zastoupený:
Petr Košan

Číslo zakázky:
2018/0027

Autorský kolektiv:
Michal Prosek

Kontrola:
Marek Šída

Objednatel:
Obecní úřad Velké Přílepy

Zastoupený:
Věra Čermáková

Přeložka silnic II/101 – II/240, dopravní posouzení dopadu jižního obchvatu na obec Velké Přílepy





OBSAH

1	ÚVOD, ZADÁNÍ	5
2	DOPRAVNÍ MODEL	5
2.1	PODKLADY PRO VYTVOŘENÍ DOPRAVNÍHO MODELU	5
2.2	POPIS DOPRAVNÍHO MODELU	5
2.3	DOPRAVNÍ NABÍDKA	6
2.4	DOPRAVNÍ POPTÁVKA.....	6
2.5	PROGNÓZA PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ.....	7
2.6	ZATĚŽOVACÍ SCÉNÁŘE	8
2.7	ROZSAH ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ PRO VÝPOČET ZATĚŽOVACÍCH SCÉNÁŘŮ	9
3	VÝSTUPY Z DOPRAVNÍHO MODELU	11
4	ZHODNOCENÍ VÝZNAMU STAVBY	12
4.1	VARIANTA SOUČASNÉHO STAVU – ROK 2017	12
4.2	VARIANTA K ROKU 2024	13
4.3	VARIANTA K ROKU 2040 (BEZ STAVBY SOKP 518 A 519).....	13
4.4	VARIANTA K ROKU 2040 (SOKP V CELÉM ROZSAHU)	14
5	PŘÍLOHY	16



SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Seznam staveb uvažovaných ve výhledových horizontech (varianty aktivní)	8
Tabulka 2 – Intenzity na současné komunikační síti	12
Tabulka 3 – Porovnání intenzit vozidel ve variantě aktivní a nulové – rok 2024	13
Tabulka 4 – Porovnání intenzit vozidel ve variantě aktivní a nulové – rok 2040 (bez stavby SOKP 518 a 519).....	13
Tabulka 5 – Porovnání intenzit vozidel ve variantě aktivní a nulové – rok 2040 (SOKP v celém rozsahu).....	14

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – dopravní model České republiky – výhledový stav	9
Obrázek 2 – Rozsah dopravního modelu použitý pro studii – výhledový stav.....	10
Obrázek 3 – Dopravní model v roce 2040 – varianta nulová (bez jižního obchvatu obce Velké Přílepy)	10
Obrázek 4 – Dopravní model v roce 2040 – varianta aktivní (s jižním obchvatem obce Velké Přílepy)	11
Obrázek 5 – Místa porovnání profilových intenzit ve variantě nulové a aktivní.....	12
Obrázek 6 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou aktivní a variantou nulovou – rok 2024....	13
Obrázek 7 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou aktivní a variantou nulovou – rok 2040 (bez stavby SOKP 518 a 519)	14
Obrázek 8 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou aktivní a variantou nulovou – rok 2040 (SOKP v celém rozsahu)	15



1 ÚVOD, ZADÁNÍ

Předmětem studie je zpracování dopravního posouzení dopadu výstavby přeložky silnic II/101 a II/240 na intenzity v obci Velké Přílepy ve variantě s jižním obchvatem obce. Prognóza je vypočtena pro časové horizonty 2024 a 2040. V každém časovém horizontu jsou vypočteny varianty aktivní (s jižním obchvatem obce Velké Přílepy) a nulové (bez obchvatu obce Velké Přílepy). Prognóza v roce 2040 je uvažována ve dvou scénářích, lišících se zprovozněním staveb SOKP 518,519.

Tato studie navazuje na aktualizaci výpočtu dopravních zátěží v souvislosti s připravovanou přeložkou silnice II/240 a II/101, v úseku mezi dálnicí D7 a dálnicí D8. Základem pro výpočet byla vybrána varianta B (vedení trasy přeložky silnice II/240 a II/101) jako varianta nulová.

Modelování posuzovaných scénářů je provedeno na základě aktualizovaného a kalibrovaného modelu intenzit automobilové dopravy celé České republiky. Základem dopravního modelu je parametrizovaná dopravní síť v podrobnosti komunikací do úrovně silnic III. třídy a hlavních průjezdných komunikací ve městech. Zdroje a cíle dopravy (dopravní zóny) jsou v podrobnosti základních sídelních jednotek. Pro hodnocení stávajících dopravních objemů jsou použity výsledky celostátního sčítání dopravy 2016, sčítání na hraničních přechodech 2010, sčítání TSK na komunikační síti Prahy 2016.

2 DOPRAVNÍ MODEL

Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet dopravního zatížení byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION® společnosti PTV Karlsruhe. Použity byly programy VISEM® 8.10 pro modelování dopravní poptávky a VISUM® 17.00 pro zatěžování komunikační sítě.

Program VISEM® je základní součástí programů PTV-VISION®, který je zaměřen na modelování přepravní poptávky. Vstupy do tohoto programu jsou: členění území do zón, demografické a aktivní informace o jednotlivých zónách, vzory dopravního chování homogenních skupin obyvatelstva, rozhodovací algoritmy a nabídka dopravních sítí a dopravních služeb. Výstupem jsou matice dopravních objemů jízd v členění na osobní, lehká nákladní (hmotnost do 3,5 t) a ostatní nákladní vozidla (hmotnost nad 3,5 t).

Program VISUM® je dalším programem z balíku PTV-VISION®, který zajišťuje přiřazení matic dopravní poptávky na parametrizované dopravní síť. Přiřazování respektuje kapacitně závislé zatěžování, desítky iteračních kroků, síť definovanou uzly, spojnicemi, délkou, kategorií, kapacitou, výchozí rychlostí, křižovatkami, povolenými křižovatkovými pohyby a délkou zdržení.

Program VISUM® umožňuje sledovat rozdíly v zatížení komunikační sítě pro různé varianty a různé časové horizonty. Výstupem je síť s ročním průměrem denních intenzit (RPDI) a rozdělení intenzit na denní a noční období.

2.1 PODKLADY PRO VYTVOŘENÍ DOPRAVNÍHO MODELU

Pro vytvoření dopravního modelu byly použity následující podklady:

- Celostátní sčítání dopravy (ŘSD, 2016)
- Směrový průzkum na hraničních přechodech (ŘSD, 2010)
- Intenzity automobilové dopravy na sledované síti v Praze (TSK, 2016)
- Statistický lexikon obcí České republiky 2010

2.2 POPIS DOPRAVNÍHO MODELU

Základ modelu komunikační sítě byl převzat z modelu individuální automobilové dopravy v celé České republice do podrobnosti silnic III. třídy a hlavních průjezdných komunikací ve městech, včetně základních silnic evropského významu v zahraničí, zpracovaný v rámci zakázky „Aktualizace



kategorizace silniční sítě do roku 2040“. Tento model je průběžně aktualizován a používán pro potřeby ŘSD ČR, krajů a měst.

Dopravní model intenzit automobilové dopravy zahrnuje kompletní komunikační síť a dopravní vztahy na území České republiky, včetně přeshraničních vazeb dle směrového průzkumu na hraničních přechodech, a to jak pro současný stav, tak i v prognóze do roku 2050.

Dopravní model se skládá z modelu dopravní poptávky, který představují matice přepravních vztahů pro jednotlivé druhy dopravy, a z modelu přepravní nabídky, který obsahuje parametrizovanou komunikační síť.

Část dopravního modelu, použitá pro účely této studie, zahrnuje přibližně území Středočeského kraje. Ve výřezu bylo vypočteno dopravní zatížení současného stavu a výhledových variant. Tím, že dopravní model je zpracován na pozadí celorepublikového dopravního modelu je možné ve výpočtech zohlednit změny intenzit na vstupujících komunikacích do „vyříznuté“ části sítě způsobené dostavbou komunikační sítě na území celé České republiky.

2.3 DOPRAVNÍ NABÍDKA

Pro vytvoření modelu dopravní nabídky je použit program VISUM®, který je součástí dopravně-plánovacího softwaru PTV-VISION® společnosti PTV Karlsruhe. Program VISUM® pracuje na základě principů síťové analýzy. Síť je tvořena uzly a hranami (spojnicemi), představujícími komunikační síť.

Pro každou spojnici jsou zadány následující parametry:

- typ spojnice (dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I., II. a III. třídy, železnice, místní komunikace rychlostní, sběrné, obslužné, pěší cesty),
- přípustné dopravní systémy,
- maximální rychlost,
- kapacita / 24 hod.

Uzly představují křižovatky, místa napojení dopravních zón nebo zastávky veřejné dopravy. Křižovatky mají následující parametry:

- typ křižovatky (světelně řízená, neřízená s / bez přednosti v jízdě, mimoúrovňová),
- zakázané pohyby v křižovatkách,
- zdržení při průjezdu křižovatkou.

Silniční komunikace jsou v dopravním modelu děleny podle typu na:

- dálnice,
- silnice pro motorová vozidla,
- silnice I. třídy (a průtahy),
- silnice II. třídy (a průtahy),
- silnice III. třídy,
- místní komunikace rychlostní (funkční skupina A),
- místní komunikace sběrné (funkční skupina B),
- místní komunikace obslužné (funkční skupina C).

2.4 DOPRAVNÍ POPTÁVKA

Vstup dopravní poptávky z matic přepravních vztahů do sítě se odehrává pomocí napojení dopravních zón. Na základě údajů ze Statického lexikonu obcí České republiky podle základních sídelních jednotek (ZSJ) je Hlavní město Praha rozdělena na 970 dopravních zón, Kladno na 51 dopravních zón a Kralupy nad Vltavou na 30 dopravních zón. Stejným způsobem jsou rozděleny některé další obce v blízkosti přeložky silnice II/101 a II/240. Obec Velké Přílepy je rozdělena na části Velké Přílepy a Kamýk.



Ostatní obce dopravního modelu jsou představovány jednou dopravní zónou.

Část dopravního modelu, použitá pro účely této studie, zahrnuje přibližně území Středočeského kraje a obsahuje celkem 2 860 dopravních zón.

Vstup dopravní poptávky do řešeného území na hranicích „vyříznuté“ části sítě je zajištěn pomocí samostatných vstupních zón, které jsou napojeny na koncové body komunikační sítě. Objem generované dopravy a její směřování v těchto vstupních zónách vychází z intenzity dopravy na dané vstupující komunikaci, která je vypočtena z celorepublikového modelu. Celkový počet vstupních zón je 174.

Celorepublikový model obsahuje téměř 7 400 dopravních zón.

Model dopravní poptávky obsahuje matice přepravních vztahů pro vnitrostátní dopravu a samostatné matice pro přeshraniční dopravu (vnější a tranzitní vztahy).

2.5 PROGNOZA PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ

Rozvoj na území Prahy je uvažován podle platného územního plánu. V oblastech s předpokládaným rozvojem území byl navýšen objem generovaných cest na základě využití a velikosti plochy. To se týká jak stávajících dopravních zón, tak zcela nových území.

Rozvoj obcí Středočeského kraje je uvažován dle Zásad územního rozvoje. Objem cestujících v každé obci v řešeném území byl navýšen samostatným koeficientem růstu. Tyto koeficienty vznikly na základě kombinace dvou faktorů, a to dosavadního skutečného růstu (nebo poklesu) počtu obyvatel v jednotlivých obcích Středočeského kraje a definováním obce jako součásti rozvojové oblasti či osy tak, jak je stanoveno v ZÚR. Růst rozvojových os byl předpokládán s různou dynamikou pro kategorie mezinárodního, státního či regionálního významu (dle studie Vyhodnocení a stanovení priorit budoucích komunikací dle ZÚR Středočeského kraje, SUDOP Praha, CityPlan, prosinec 2009). Výsledný koeficient pro každou obec vychází z kombinace koeficientu dosavadního vývoje počtu obyvatel, který má váhu 40 % a koeficientu zohledňujícího rozvojové osy a oblasti, který má váhu 60 %. Tento postup zohledňuje gravitační potenciál hl. m. Prahy a rozvojový potenciál oblastí a os definovaných v ZÚR. Takto bylo hodnoceno celé území v dopravním modelu.

Nárůst dálkových vztahů, které jsou vůči Středočeskému kraji tranzitní, vychází z celorepublikového modelu, ve kterém je nárůst dopravy zohledněn koeficienty růstu dle technických podmínek TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy.

V souvislosti s realizací železničního spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna dojde k významnému zkvalitnění veřejné dopravy v severozápadním segmentu Prahy a Středočeského kraje, především pak mezi Prahou, Kladnem a letištěm Václava Havla. V důsledku výrazného poklesu cestovní doby dojde k převedení části cestujících z automobilů do systému veřejné hromadné dopravy, což se projeví poklesem počtu osobních vozidel v řešeném území. Objem převedené dopravy vychází z aktualizované studie proveditelnosti železničního spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna z roku 2015. Z této studie vychází i objem generované dopravy na letišti Václava Havla.

V této aktualizaci je taktéž započítán vliv realizace letiště Vodochody.



2.6 ZATĚŽOVACÍ SCÉNÁŘE

Dopravní posouzení dopadu výstavby přeložky silnic II/101 a II/240 na intenzity v obci Velké Přílepy s jižním obchvatem je vypočteno pro roky 2024 a 2040.

V roce 2040 jsou dále vytvořeny dva scénáře, lišící se zprovozněním stavby SOKP 518,519.

Pro roky 2024 a 2040 jsou vypočtena dopravní zatížení ve dvou variantách:

- 1) Nulová varianta – jižní obchvat obce Velké Přílepy není zprovozněn
- 2) Aktivní varianta – jižní obchvat obce Velké Přílepy je zprovozněn

Ve výhledových variantách je zakázán průjezd nákladních vozidel na silnici III/2406 v obci Velké Přílepy. V aktivních variantách je uvažováno na křižovatkách s přeložkou silnice II/240 a II/101 na vedlejších silnicích se zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 12 tun (mimo zásobování).

Okolní komunikační síť je zprovozněna na základě předpokládaného harmonogramu výstavby dálnic, silnic a místních komunikací.

Tabulka 1 – Seznam staveb uvažovaných ve výhledových horizontech (varianty aktivní)

Silnice	Úsek	2024	2040	2040
SOKP			s	bez
D3	Praha - Mezno	-	X	X
D3	Veselí nad Lužnicí - Č. Budějovice	X	X	X
D6	Nové Strašecí - Hořovičky, obchvat	X	X	X
D6	Petrohrad - Lubenec	-	X	X
D6	Lubenec, obchvat	X	X	X
D6	Knínice - Karlovy Vary	-	X	X
D7	Slaný - MÚK Bítozeves	X	X	X
D11	SOKP - Jirny zkapacitnění	X	X	X
D11	MÚK Beranka a nové napojení II/611	X	X	X
D11	Hradec Králové - st. hranice	X	X	X
D35	Opatovice - Staré Město	X	X	X
D35	Staré Město - Mohelnice	-	X	X
D35	Úlibice, obchvat	X	X	X
D35	Úlibice - Hořice	-	X	X
D35	Hořice - Plotička	X	X	X
SOKP	511 Běchovice - D1	X	X	X
SOKP	510 zkapacitnění	X	X	X
SOKP	518,519 Ruzyně - Suchdol - Březiněves	-	X	-
SOKP	520 Březiněves - Satalice	-	X	X
MO	Pelc-Tyrolka - Balabenka	-	X	X
MO	Balabenka - Rybníčky	-	X	X
	Radlická radiála	-	X	X
	KOMOKO	-	X	X
	Vestecská spojka	-	X	X
	Březiněves obchvat	-	X	-
I/9	Zdiby - Mělník, zkapacitnění	-	X	X
I/9	Mělník, obchvat 2., 4. stavba	X	X	X
I/12	SOKP - Úvaly	X	X	X
I/16	Velvary - Slaný	X	X	X
I/16	Mělník obchvat	-	X	X
I/16	Byšice obchvat	-	X	X
I/16	Vysoká Libeň obchvat	-	X	X
I/16	Bezno obchvat	-	X	X

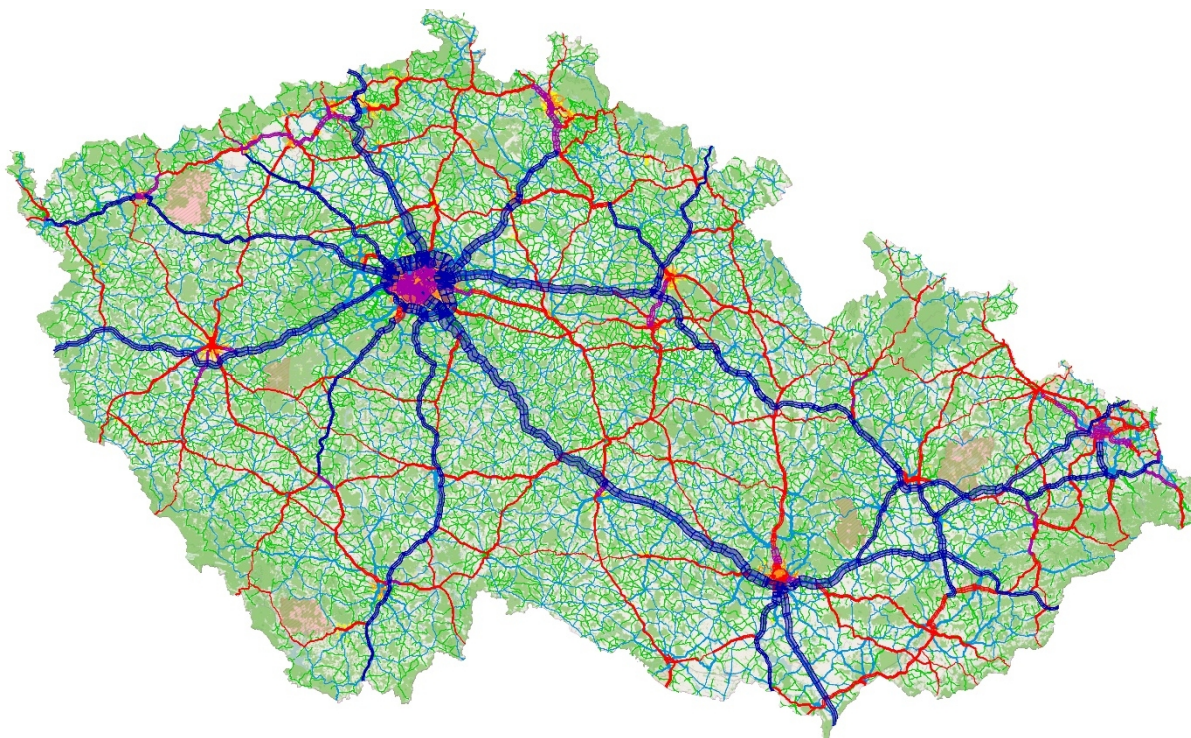


I/16	Mšec obchvat	-	X	X
I/16	Jizerní Vtelno obchvat	-	X	X
I/61	Unhošť - Kladno	X	X	X
II/101	Říčany - Úvaly	X	X	X
II/101	Jesenice obchvat	-	X	X
II/101	Chýnčice - Rudná	-	X	X
II/101	Rudná - Unhošť	-	X	X
II/101	R7 - Kralupy	X	X	X
II/101	Kralupy - D8	X	X	X
II/101	D8 - I/9	-	X	X
II/101	Neratovice obchvat	-	X	X
II/101	Kostelec nad Labem obchvat	-	X	X
II/101	Brandýs nad Labem obchvat	-	X	X
II/101	Jirny - Úvaly	X	X	X
II/116	Řevnice - Jinočany	-	X	X
II/240	Kralupy nad Vltavou, přeložka	-	X	X
II/240	Velvary, přeložka	-	X	X

2.7 ROZSAH ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ PRO VÝPOČET ZATĚŽOVACÍCH SCÉNÁŘŮ

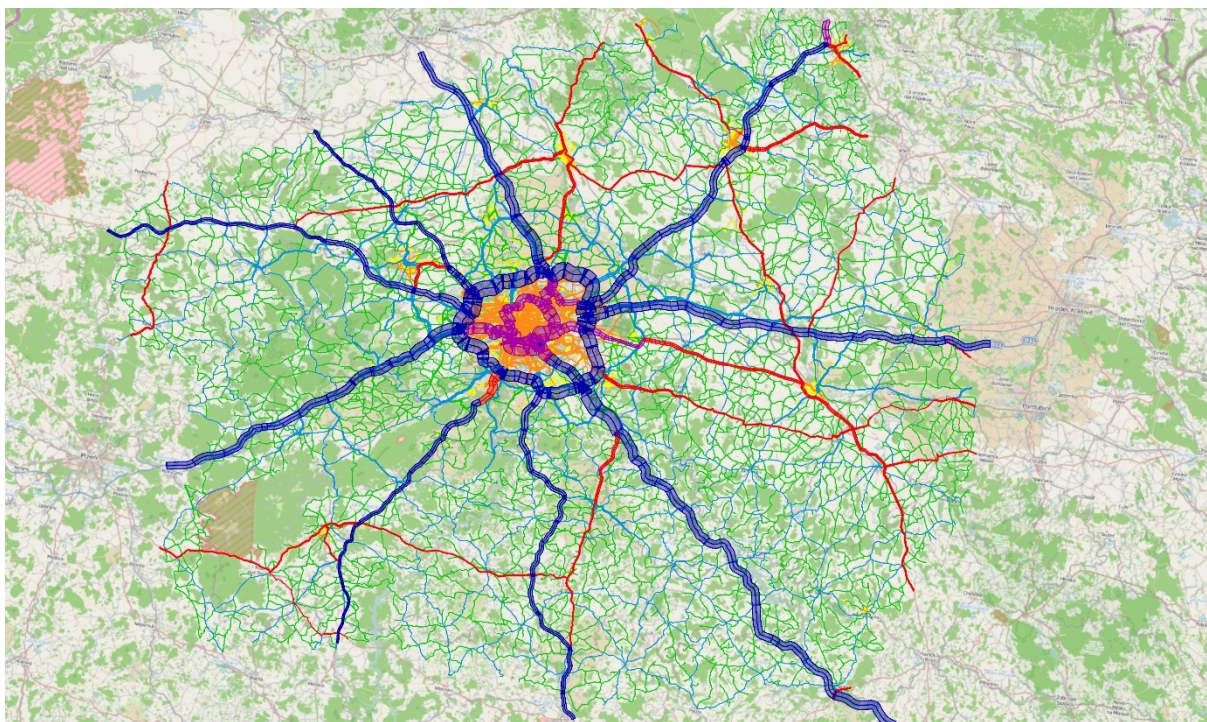
Základní výpočet dopravního zatížení byl proveden na části sítě, která odpovídá přibližně rozsahu Středočeského kraje. Tím, že dopravní model je zpracován na pozadí celorepublikového dopravního modelu, je možné ve výpočtech zohlednit změny intenzit na vstupujících komunikacích do „vyříznuté“ části sítě způsobené dostavbou komunikační sítě na území celé České republiky.

Obrázek 1 – dopravní model České republiky – výhledový stav



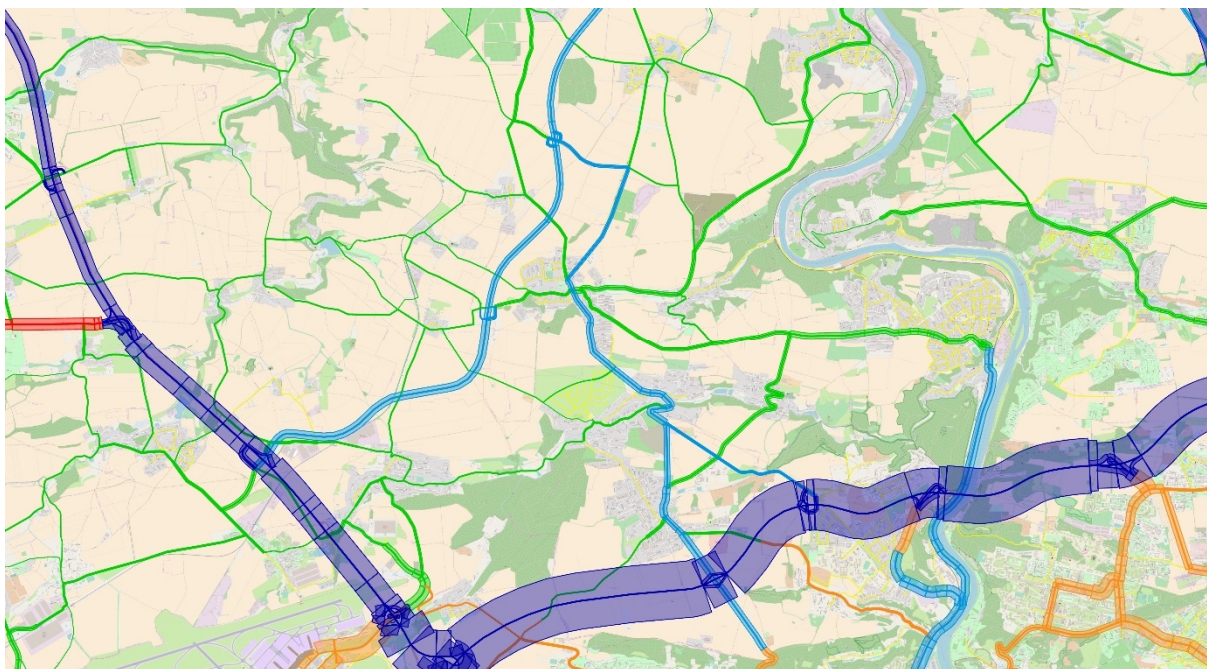


Obrázek 2 – Rozsah dopravního modelu použitý pro studii – výhledový stav

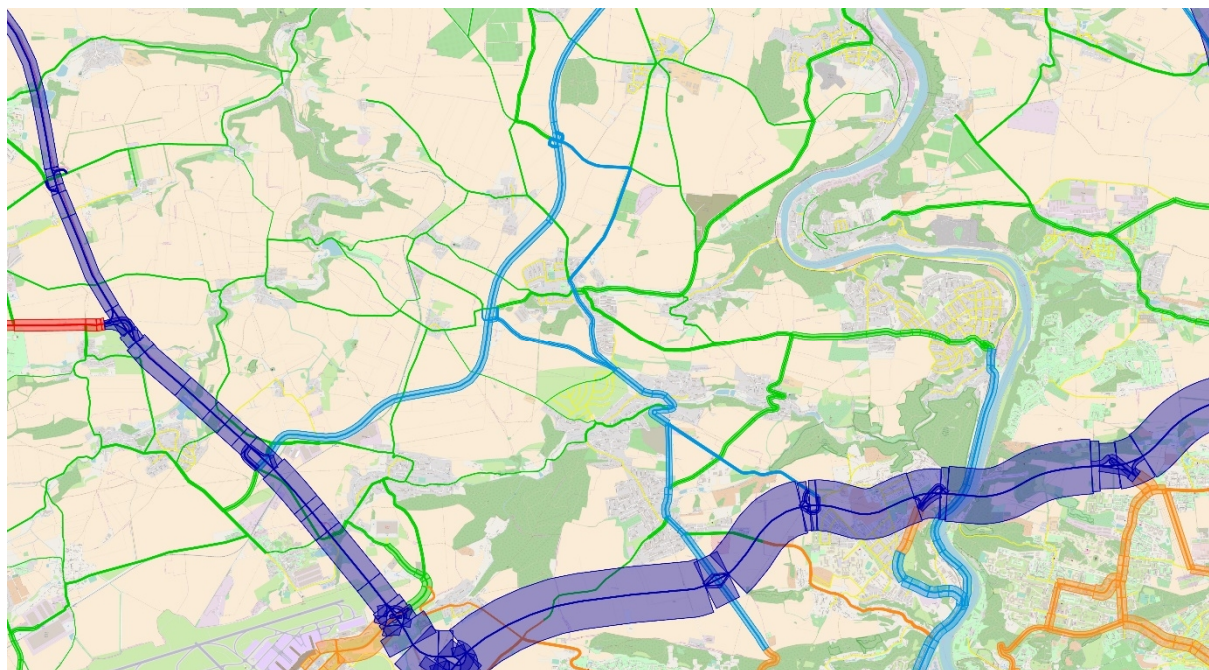


Na výše zobrazeném výřezu bylo vypočteno dopravní zatížení nulové a aktivní varianty.

Obrázek 3 – Dopravní model v roce 2040 – varianta nulová (bez jižního obchvatu obce Velké Přílepy)



Obrázek 4 – Dopravní model v roce 2040 – varianta aktivní (s jižním obchvatem obce Velké Přílepy)



3 VÝSTUPY Z DOPRAVNÍHO MODELU

Po výpočtu zatížení byly pro všechny varianty vytvořeny kartogramy intenzit, které zobrazují zatížení silniční sítě ve formátu [všechna vozidla / lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) / ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) bez autobusů MHD] a to v období za 24 hodin, denní období (6:00 – 22:00 hodin) a noční období (22:00 – 6:00 hodin).

Hodnoty intenzit pro noční a denní dopravu jsou vypočteny z celodenních intenzit podle technických podmínek TP 219 Dopravně-inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí. Pro přepočet celodenních intenzit na intenzity v denním a nočním období se vychází z kategorie pozemní komunikace, podílu nákladní dopravy a koeficientů uvedených v TP 219.

Pro tyto účely se komunikace dělí na:

- dálnice
- silnice I. třídy se statutem mezinárodní silnice („E“)
- silnice I. třídy bez statutu mezinárodní silnice
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- místní komunikace

Podíl intenzity v nočním období z celodenní intenzity dopravy pro jednotlivé druhy vozidel je dán vztahem:

$$P_{noc} = N_Z + (N_Q + k_{PNA} \cdot P_{NA})$$

Kde: N_Z je základní procentní podíl intenzity dopravy v noční době [%]

N_Q, k_{PNA} jsou koeficienty zpřesňující procentní podíl intenzity dopravy v noční době podle podílu intenzity nákladní dopravy [%]

Hodnoty koeficientů pro jednotlivé druhy vozidel jsou uvedeny v TP 219 a liší se podle typu komunikace a kategorie vozidel.

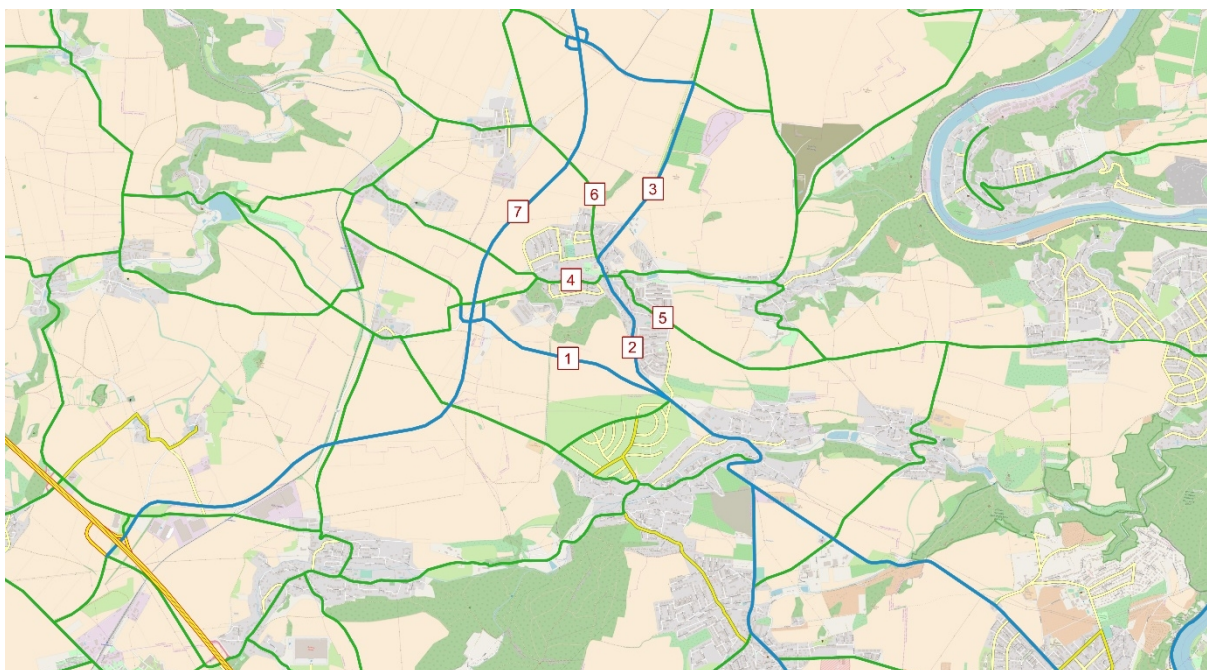
Podíl intenzity v denní době se vypočte jako rozdíl celodenní intenzity a intenzity v noční době.



4 ZHODNOCENÍ VÝZNAMU STAVBY

Obchvat je veden v trase mezi obcemi Velké Přílepy a Statenice a propojuje původní silnici II/240 s přeložkou silnice II/240 a II/101 (nahrazující současnou nevyhovující trasu silnice přes obce Horoměřice, Velké Přílepy a Tursko). Hlavní význam jižního obchvatu obce Velké Přílepy je převedení tranzitující dopravy přes obec Velké Přílepy na tento obchvat. Tím by došlo ke snížení intenzit dopravy na silnicích Pražská (II/240), Kladenská (III/2406), Roztocká (III/2421) a Svrkyňská (III/24010).

Obrázek 5 – Místa porovnání profilových intenzit ve variantě nulové a aktivní



4.1 VARIANTA SOUČASNÉHO STAVU – ROK 2017

Tabulka 2 – Intenzity na současné komunikační síti

profil	úsek	varianta
		stav
1	Jižní obchvat obce V. Přílepy	--
2	Pražská (II/240), Statenice – V. Přílepy	10 700
3	Pražská (II/240), V. Přílepy – Tursko	7 250
4	Kladenská (III/2406)	3 300
5	Roztocká (III/2421)	3 410
6	Svrkyňská (III/24010)	2 570
7	Přeložka II/240 a II/101, Lichoceves – Svrkyně	--



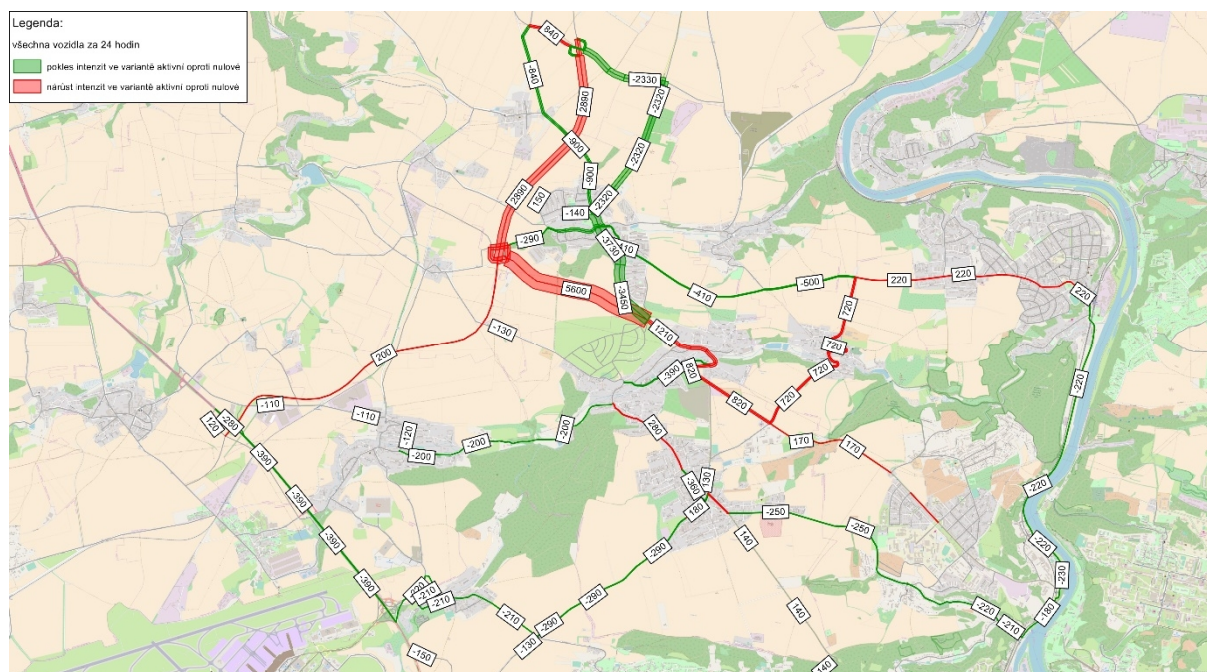
4.2 VARIANTA K ROKU 2024

V roce 2024 bude intenzita na jižním obchvatu obce Velké Přílepy 5 600 vozidel za 24 hodin.

Tabulka 3 – Porovnání intenzit vozidel ve variantě aktivní a nulové – rok 2024

profil	úsek	varianta	varianta		%
		bez přeložky II/240 a II/101	nulová	aktivní	nárůst / pokles
1	Jižní obchvat obce V. Přílepy	--	--	5 600	--
2	Pražská (II/240), Statenice – V. Přílepy	11 200	8 690	5 240	-39,7
3	Pražská (II/240), V. Přílepy – Tursko	8 220	5 920	3 600	-39,2
4	Kladenská (III/2406)	4 160	4 400	3 320	-24,5
5	Roztocká (III/2421)	4 080	4 580	4 170	-9,0
6	Svrkyňská (III/24010)	2 780	2 260	1 360	-39,8
7	Přeložka II/240 a II/101, Lichoceves – Svrkyně	--	14 340	17 230	20,2

Obrázek 6 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou aktivní a variantou nulovou – rok 2024



4.3 VARIANTA K ROKU 2040 (BEZ STAVBY SOKP 518 A 519)

V roce 2024 bude intenzita na jižním obchvatu obce Velké Přílepy 6 840 vozidel za 24 hodin.

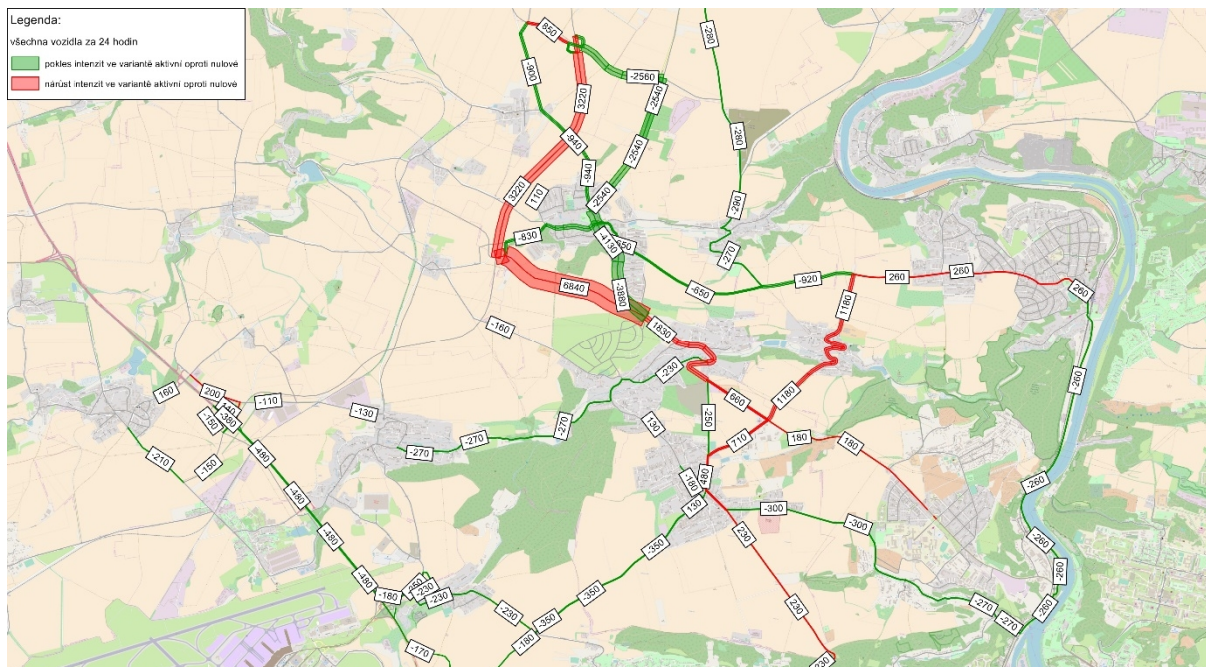
Tabulka 4 – Porovnání intenzit vozidel ve variantě aktivní a nulové – rok 2040 (bez stavby SOKP 518 a 519)

profil	úsek	varianta		%
		nulová	aktivní	nárůst / pokles
1	Jižní obchvat obce V. Přílepy	--	6 840	--
2	Pražská (II/240), Statenice – V. Přílepy	9 790	5 910	-39,6
3	Pražská (II/240), V. Přílepy – Tursko	6 610	4 070	-38,4
4	Kladenská (III/2406)	5 200	3 610	-30,6



5	Roztocká (III/2421)	5 050	4 410	-12,7
6	Svrkyňská (III/24010)	2 490	1 550	-37,8
7	Přeložka II/240 a II/101, Lichoceves – Svrkyně	15 430	18 650	20,9

Obrázek 7 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou aktivní a variantou nulovou – rok 2040 (bez stavby SOKP 518 a 519)



4.4 VARIANTA K ROKU 2040 (SOKP V CELÉM ROZSAHU)

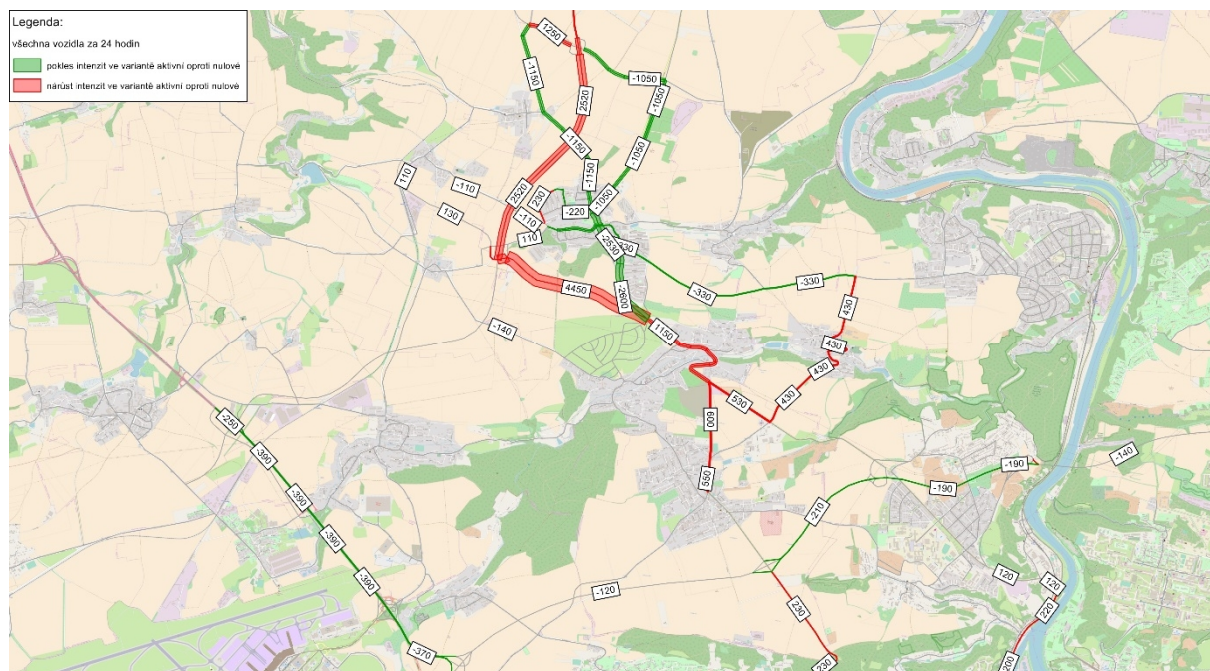
V roce 2024 bude intenzita na jižním obchvatu obce Velké Přílepy 4 450 vozidel za 24 hodin.

Tabulka 5 – Porovnání intenzit vozidel ve variantě aktivní a nulové – rok 2040 (SOKP v celém rozsahu)

profil	úsek	varianta		%
		nulová	aktivní	nárůst / pokles
1	Jižní obchvat obce V. Přílepy	--	4 450	--
2	Pražská (II/240), Statenice – V. Přílepy	9 470	6 880	-27,3
3	Pražská (II/240), V. Přílepy – Tursko	4 070	3 020	-25,8
4	Kladenská (III/2406)	3 380	2 470	-26,9
5	Roztocká (III/2421)	3 660	3 330	-9,0
6	Svrkyňská (III/24010)	2 340	1 190	-49,1
7	Přeložka II/240 a II/101, Lichoceves – Svrkyně	8 720	11 230	28,8



Obrázek 8 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou aktivní a variantou nulovou – rok 2040 (SOKP v celém rozsahu)





5 PŘÍLOHY

Rok 2024

- 1.1.1 Zatížení silniční sítě – rok 2024 – varianta nulová – vozidla za 24 hodin
- 1.1.2 Zatížení silniční sítě – rok 2024 – varianta nulová – vozidla za denní období (6:00 – 22:00 hodin)
- 1.1.3 Zatížení silniční sítě – rok 2024 – varianta nulová – vozidla za noční období (22:00 – 6:00 hodin)
- 1.2.1 Zatížení silniční sítě – rok 2024 – varianta aktivní – vozidla za 24 hodin
- 1.2.2 Zatížení silniční sítě – rok 2024 – varianta aktivní – vozidla za denní období (6:00 – 22:00 hodin)
- 1.2.3 Zatížení silniční sítě – rok 2024 – varianta aktivní – vozidla za noční období (22:00 – 6:00 hodin)
- 1.3 Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou aktivní a nulovou – rok 2024
- 1.4.1 Zatížení silniční sítě – rok 2024 (bez přeložky II/101 a II/240) – varianta nulová – vozidla za 24 hodin
- 1.4.2 Zatížení silniční sítě – rok 2024 (bez přeložky II/101 a II/240) – varianta nulová – vozidla za denní období (6:00 – 22:00 hodin)
- 1.4.3 Zatížení silniční sítě – rok 2024 (bez přeložky II/101 a II/240) – varianta nulová – vozidla za noční období (22:00 – 6:00 hodin)

Rok 2040 bez staveb SOKP 518 a 519

- 2.1.1 Zatížení silniční sítě – rok 2040 bez SOKP – varianta nulová – vozidla za 24 hodin
- 2.1.2 Zatížení silniční sítě – rok 2040 bez SOKP – varianta nulová – vozidla za denní období (6:00 – 22:00 hodin)
- 2.1.3 Zatížení silniční sítě – rok 2040 bez SOKP – varianta nulová – vozidla za noční období (22:00 – 6:00 hodin)
- 2.2.1 Zatížení silniční sítě – rok 2040 bez SOKP – varianta aktivní – vozidla za 24 hodin
- 2.2.2 Zatížení silniční sítě – rok 2040 bez SOKP – varianta aktivní – vozidla za denní období (6:00 – 22:00 hodin)
- 2.2.3 Zatížení silniční sítě – rok 2040 bez SOKP – varianta aktivní – vozidla za noční období (22:00 – 6:00 hodin)
- 2.3 Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou aktivní a nulovou – rok 2040 bez SOKP

Rok 2040 s SOKP v celém rozsahu

- 3.1.1 Zatížení silniční sítě – rok 2040 s SOKP – varianta nulová – vozidla za 24 hodin
- 3.1.2 Zatížení silniční sítě – rok 2040 s SOKP – varianta nulová – vozidla za denní období (6:00 – 22:00 hodin)
- 3.1.3 Zatížení silniční sítě – rok 2040 s SOKP – varianta nulová – vozidla za noční období (22:00 – 6:00 hodin)
- 3.2.1 Zatížení silniční sítě – rok 2040 s SOKP – varianta aktivní – vozidla za 24 hodin
- 3.2.2 Zatížení silniční sítě – rok 2040 s SOKP – varianta aktivní – vozidla za denní období (6:00 – 22:00 hodin)



3.2.3 Zatížení silniční sítě – rok 2040 s SOKP – varianta aktivní – vozidla za noční období (22:00 – 6:00 hodin)

3.3 Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou aktivní a nulovou – rok 2040 s SOKP

Rok 2017

4.1 Zatížení silniční sítě – rok 2017 – vozidla za 24 hodin

4.2 Zatížení silniční sítě – rok 2017 – vozidla za denní období (6:00 – 22:00 hodin)

4.3 Zatížení silniční sítě – rok 2017 – vozidla za noční období (22:00 – 6:00 hodin)