



GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE

CYKLOGENEREL Č. BUDĚJOVIC

MOTIVACE
ANALÝZA
NÁVRH
ZÁSADY
OPATŘENÍ
METODIKA
ETAPIZACE
OSTATNÍ



2014

OBJEDNATEL

STATUTÁRNÍ MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE
NÁMĚSTÍ PŘEMYSLA OTAKARA II. Č.1, 2
370 92 ČESKÉ BUDĚJOVICE

ZPRACOVATEL

Ing. ADOLF JEBAVÝ
ADOS, ALTERNATIVNÍ DOPRAVNÍ STUDIO, GORKÉHO 59/9, 602 00 BRNO

Ing. LUKÁŠ ČERNÝ
Mgr. ONDŘEJ HREJSEMNOU
Ing. NELA KOLKOVÁ

ODBORNÁ SPOLUPRÁCE

Ing. arch. TOMÁŠ CACH

DOPRAVNÍ MODEL

HASKONINGDHV CZECH REPUBLIC, SPOL. S R.O.
Ing. DAN BÁRTA

FOTOGRAFIE

Mgr. LUKÁŠ BAJT
Ing. arch. TOMÁŠ CACH
Ing. LUKÁŠ ČERNÝ
Ing. ADOLF JEBAVÝ
Ing. NELA KOLKOVÁ
Ing. JAKUB KUTÍLEK

GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE

CYKLOGENEREL Č. BUDĚJOVIC

MOTIVACE

ANALÝZA

NÁVRH

ZÁSADY

OPATŘENÍ

METODIKA

ETAPIZACE

OSTATNÍ



2014

DOPROVODNÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA	150
SYSTEM PARKOVACÍCH ZAŘÍZENÍ PRO KOLA	150
SYSTEM SDÍLENÍ KOL A PŮJČOVNY KOL	152
ZAČLENĚNÍ DO INTEGROVANÉHO SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY	152
INFORMAČNÍ SYSTÉM	153
VEŘEJNÉ OPRAVNY KOL	153
SOUVISEJÍCÍ ČINNOSTI	154
INFORMACE, OSVĚTA, PROPAGACE, KAMPANĚ A AKCE	154
SPRÁVA A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ	155
KOORDINOVANÉ PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	156
ŘÍZENÝ SYSTÉM PARKOVÁNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL	157
PROVÁDĚNÍ PRAVIDELNÉHO CYKLISTICKÉHO AUDITU	158
PRŮZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY	159
KŘÍŽOVATKOVÉ PRŮZKUMY 2014	159

MOTIVACE

ANALÝZA

NÁVRH

ZÁSADY

OPATŘENÍ

METODIKA

ETAPIZACE

OSTATNÍ

GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE

CYKLOGENEREL Č. BUDĚJOVIC



2014

DOPROVODNÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

SYSTÉM PARKOVACÍCH ZAŘÍZENÍ PRO KOLA

Společně s budováním liniové infrastruktury je nezbytné cyklistům nabídnout také možnosti bezpečného odstavení kol, a to zejména tam, kde je poptávka očekávána. Jedná se o dopravní terminály, místa cílů cest obecně (služby, úřady, školy, sportovní zařízení aj), ale rovněž o další zdrojové lokality (např. v bytové zóně, kde je třeba počítat s tím, že mnozí nemohou odstavit svoje kolo přímo v bytě/domě).

Dle délky odstavení jízdních kol rozlišujeme odstavení krátkodobé (tj. na 1 až 2 hodiny), anebo dlouhodobé (např. po dobu pracovní doby, vyučování, přes noc, systém Bike & Ride apod.) Pro krátkodobé odstavení slouží jednoduché stojany. Dlouhodobé odstavení je nutno řešit podle konkrétního případu. Co se týče odhadu počtu parkovaných kol, pak například u bytových a občanských staveb by krom výpočtu stání pro motorová vozidla měl být proveden i výpočet pro zajištění dostatečného počtu míst pro kola (udává se 1 kolo na 2 obyvatele). Pro návrh jsou rozhodující tzv. sezónní nároky - kolo jako dopravní prostředek se nejčastěji využívá od jara do podzimu. V případě zařízení pro výrobu a obchod lze potřebný počet odstavných stání stanovit průzkumem, anebo v závislosti na dělbě přepravní práce.

Stojany

Umístění stojanů je nutné u zdrojů i cílů cest (drobné obchody, bydlíště apod.) – tedy ideálně na každé ulici a plošně v pěších zónách.

Odstavné plochy (objekty)

Jedná se o zpravidla o krytá parkovací zařízení pro větší počet kol.

Odstavné plochy (objekty) se umísťují zejména u škol, rekreačních a sportovních zařízení, pracovišť a nákupních center.

Úschovné prostory (boxy)

Jedná se o uzamykatelné prostory pro dlouhodobé odstavení jízdních kol (nádraží, pracoviště, bydlíště). Jejich výhodou je bezpečná ochrana jak proti krádeži a vandalismu, tak proti povětrnostním vlivům.

Nevýhodou je samozřejmě cena, která je kvůli zámkovým mechanismům větší než u běžných odstavných ploch (objektů).



Doporučené počty parkovacích míst podle lokality

Uvedení hodnoty jsou převzaty dle holandského standardu pro města střední velikosti s podílem cyklistické dopravy 20 %.

Obchody a obchodní centra	40–80 míst na 1000 m ²
Kanceláře	10–40 míst na 1000 m ²
Vzdělávací zařízení	300–800 míst na 1000 studentů
Sportovní zařízení	200–400 míst na 1000 návštěvníků
Nemocnice	200–500 míst na 1000 lůžek
Parky, koupaliště apod.	100–350 míst na 1000 uživatelů

Město by mělo přednostně budovat bezpečná parkovací zařízení v budovách magistrátu a městských institucí a rovněž vyžadovat budování těchto zařízení po středních a větších investorech (např. u nákupních center, multifunkčních budov a velkých sportovních areálů). Je také nutné pamatovat na hlídaná či uzamykatelná místa pro kola ve všech hromadných garážích.

Odstavná zařízení pro jízdní kola musí splňovat tyto požadavky:

- **stabilní opření kola**, tj. zařízení musí být pevné, aby udrželo i kolo s nákladem (např. nákupem), a to i za silného větru
- pohodlné zajištění kola **s možností uzamčení jak rámu, tak nejméně jednoho kola**
- provedení stojanů a případné zastřešení má **odpovídat okolnímu prostředí a vyhovovat většině druhů a velikostí jízdních kol**
- při užívání odstavného zařízení **nesmí docházet k poranění osob, ani k poškození jízdních kol**
- zařízení pro dlouhodobé stání je třeba **ochránit před povětrnostními vlivy**
- zařízení musí být umístěno **na viditelném místě**, na veřejném prostranství, pokud možno v zorném poli cyklisty (např. v blízkosti vchodu do objektu = atraktivita použití, bezpečnost odstavených kol, propagace cyklistické dopravy)
- **větší zařízení** je vhodné **zajistit ostrahou** (např. kamerovým systémem)



Umístění stojanů

Stojany jsou umísťovány jednotlivě, či ve skupinách, tak aby byl zabezpečen volný manipulační prostor 1,5 m do každého směru od okraje stojanu (skupiny stojanů) k nejbližší pevné překážce. Osová vzdálenost jednotlivých stojanů je alespoň 90 cm. Na chodnicích navazujících na komunikaci pro motorová vozidla bude stojan osazen minimálně 50 cm od hrany komunikace a v rámci chodníku bude zajištěn minimální průchod 1,5 m, což je zjednodušená aplikace normy STN 73 6110. Stojany jsou pod povrchem komunikace obetonovány. Vyčnívající část stojanu je vysoká nejméně 85 cm od povrchu komunikace. Při umístění je stávající povrch vyříznut v rozsahu přečnivajícím půdorys stojanu na každou stranu o 30 cm, skladyby komunikace budou vybourány na úroveň -30 cm. Po provedení výkopových prací je stojan osazen a obetonován do úrovně -30cm. Skladby komunikace jsou nahrazeny ve složení: 20 cm betonové lože - PB I (C20/25), 4 cm štěrkořtř frakce 0/4, 6 cm zámková dlažba betonová. V případě osazení do stávající živičné vrstvy je povrch zámkové dlažby proveden tak, aby plynule navazoval na stávající povrch. V případě umístění do zatravněné plochy je postupováno obdobně s tím, že celá plocha je ohraničena záhonovým obrubníkem uloženým v betonovém loži. Okolí je zpětně upraveno a zatravněno. Pouze v případě, kdy původní povrch je tvořen rozebratelnými prvky, jsou tyto pouze vyjmuty a po instalaci v původní skladbě vráceny zpět.



SYSTEMY SDÍLENÍ KOL A PŮJČOVNY KOL

Systémy sdílení kol jsou čím dál tím populárnější. Ve světě existuje celá řada systémů, od těch provozovaných nejrůznějšími společenstvími a nezávislými organizacemi až po ty komerční, fungující na bázi reklamy. Ústředním motivem většiny systémů je zcela volný, anebo cenově dostupný přístup k jízdním kolům pro realizaci krátkých cest uvnitř města.

Současný boom sdílení kol se připisuje známému pařížskému systému *Vélib*, který v roce 2007 zprovoznil síť 20 000 speciálně konstruovaných kol, která rozdělil mezi 1450 stanic volně rozmístěných po celé Paříži. Jedná se o **systém založený na principu členství**, kde se jedinec registruje členskou kartou (kreditní kartou, nebo telefonem) na kterékoli ze stanic a použije kolo na časově omezené období (obvykle kratší než 2 hodiny). Jedinec má plnou odpovědnost za kolo do doby jeho návratu do stanice. Paříž, podobně jako další evropská města, **spolupracuje s reklamní kanceláří** (v případě Paříže se jedná o JCDecaux), což mu umožňuje provozovat při minimálních uživatelských poplatcích komerčně velké množství kol. Navíc díky tomu, že se jedná o projekt Public-Private Partnership se spoluúčastí města, je možné využívat kolo první půl hodiny zdarma. Další ukázkou úspěšné symbiózy v oblasti sdílení kol je **spolupráce města s dopravním podnikem či s dráhou**. V takovém případě je systém úzce navázaný na systém veřejné dopravy. Ukázkou této dobré praxe najdeme v Německu, kde je partnerem města Deutsche Bahn a jejich systém půjčování kol se nazývá *Call a Bike*.



Na systému půjčování kol spolupracuje Londýn s bankou Barclays, New York pak s bankou Citibank.

Výhodou všech moderních systémů sdílení kol je **jednoznačná identifikace uživatele a tím pádem zaručená návratnost kol**, ať už do konkrétního stanice, anebo nově kdekoli ve městě za

podmínky přesné identifikace místa. Takto může jedno kolo vykonat za den až 15 jízd s 15 různými uživateli a najezdit přitom až 10 000 km za rok (příkladem je systém *Vélo'V* v Lyonu).

Podmínkou úspěšnosti je dostatečné množství kol a vzdálenost stanic cca 300–400 m v centru města.

Jedním z důležitých principů v systému sdílení kol je **progresivní navýšení sazby za dlouhodobější užívání kola**, což přirozeně vede ke zmenšení oblasti využití a celý proces se tím stává efektivnější (není nutné svážet kola z velkých vzdáleností, a pokud ano, tak je to zohledněno v ceně, kterou uživatel zaplatí).



U výše položených míst města mohou prostředky veřejné dopravy velmi dobře sloužit rovněž jako tzv. cyklistické výtahy

ZAČLENĚNÍ DO INTEGROVANÉHO SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY

Pokud má být kolo začleněno do integrovaného dopravního systému, je třeba, aby tento systém umožňoval:

- přepravu kol v prostředcích veřejné dopravy
- bezpečné zaparkování kola na významných dopravních uzlech ve městě (přestupní terminály)
- půjčení kola na vytipovaných dopravních uzlech majících vazbu na území kraje (autobusové nádraží, vlakové nádraží)

Přeprava kola v prostředcích veřejné dopravy

Možnost využití jízdního kola v kombinaci s prostředky hromadné dopravy podstatně zvětšuje mobilitu lidí používajících kolo. Při užívání hromadné dopravy je cyklista v podobné pozici jako například rodič s malým dítětem, s kočárkem – oba potřebují více místa než běžný cestující. Na toto je třeba myslet jak při návrhu vozového parku, tak při budování či úpravě zastávek, stanic.

Co se týče možnosti přepravy, existuje celá řada závěsných a ostatních přídavných zařízení, ke kterým lze kolo připevnit. Taková zařízení jsou vhodnější například na delší vzdálenosti, meziměstská spojení. Co se týče městské dopravy, odbavení na zastávkách musí být především rychlé, kolo tak máme většinou stále u sebe. Z toho plyne určité omezení přepravy například v době dopravní špičky.

Ponechání kola v místě přestupu na veřejnou dopravu

Pro ponechání kola v terminálech či na zastávkách, což se může týkat jak městské dopravy (konečné zastávky linek MHD), tak meziměstské, je nutné nabídnout takové řešení, aby kolo bylo chráněno před krádeží a ideálně též před povětrnostními vlivy.

Ideální variantou je **střežení kol kamerovým systémem, příp. umístění uzamykatelných boxů.** Je důležité, aby ta byla situována blízko nástupiště, odbavovací haly apod. Nevhodné umístění ve větší vzdálenosti, které by prodlužovalo manipulaci s kolem a cestu k němu, totiž bude nepopulární – to značí, že nebude využíváno.

INFORMAČNÍ SYSTÉM

Při vytváření systému cyklotras je důležité mít na paměti zejména snadnou orientaci a jednoduchost značení sítě. Mezi základní pravidla pro úspěšnou tvorbu systému cyklotras patří:

Sít' cyklotras musí tvořit logický celek s vazbou na důležité cíle v intravilánu a extravilánu,

Informační značení vychází z celostátního systému značení, kde má **každá trasa přidělené číslo**. Tento systém bude přednostně uplatňován na základních rekreačních cyklotrasách. O opatřeních na síti místních komunikací budou cyklisté informováni v cyklistických mapách, resp. na infotabulích.

Velmi vhodné je **využití orientačních tabulí**, které značení doplňují a usnadňují orientaci v prostoru a umožňují informovat o místních cílech.

Optimálním řešením pro město je **zjednodušený mapový podklad s vyznačením systému městských cyklotras**, doplněný o vyznačení parkovacích zařízení, významných přestupních terminálů apod. Vhodným doplňkem je mapa regionu s vyznačením regionálních napojení.



VEŘEJNÉ OPRAVNY KOL

Veřejné opravy kol představují velmi **efektivní řešení** jak cyklistům na vybraných místech zpříjemnit cestování a zároveň jim nabídnout **základní servis pro bezpečnou jízdu** (drobné servisní opravy – např. utažení povolené matky, napumpování prázdného kola, promazání řetězu). **Účelnost a oblíbenost** veřejných oprav kol potvrzují zkušenosti jak ze zahraničí (např. automat na duše podél řeky Labe v Německu), tak i z tuzemska (např. veřejná hustilka v Pardubicích).



SOUVISEJÍCÍ ČINNOSTI

INFORMACE, OSVĚTA, PROPAGACE, KAMPANĚ A AKCE

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL

Na českých silnicích zemře každoročně kolem třiceti dětí a tisíce jich utrpí zranění. Je to jeden z důvodů, proč stále více rodičů své děti do školy raději vozí autem. To nejenže zvedá úroveň IAD ve městech, ale vytváří v dětech návyky, které si ponесou celý život s sebou. Jak tedy dosáhnout toho, aby se děti do škol (ale nejen tam) dostaly bezpečně, bez ohledu na to, zda půjdou pěšky, anebo pojedou na kole?

Nabízí se celá řada opatření, z nichž nejúčinnější je omezení automobilového provozu ve městech (to však není předmětem tohoto generelu). **Bezpečnostní opatření pro nejzranitelnější skupinu cyklistů** (tj. pro malé děti) se dají shrnout do následujících bodů:

- Je nutné vyznačit speciální trasy zklidněnými ulicemi.
- Je nutné budovat oddělenou infrastrukturu.
- Je nutná podporovat bezpečné přecházení vozovky (pro děti používající chodníky)

V současné době je právě jízda po chodníku pro děti nejbezpečnějším pohybem na kole. Dle platné právní úpravy (zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu) konkrétně § 58, stanovuje, že děti mladší 10 let nesmí samy jezdit po silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci (mohou pouze s doprovodem osoby starší 15 let), ale vzápětí upřesňuje, že tento zákaz neplatí pro chodníky, cyklistické stezky a obytné a pěší zóny. Nepřímo tím tedy umožňuje **dětem mladším 10 let, aby jezdily po chodníku**. Nicméně z tohoto ustanovení se již nedá odvodit, že by se tato výjimka vztahovala i na osoby starší 10 let. Ti tedy mají tuto činnost zakázanou. Pokud bychom všeobecně zajistili dostatečné šířkové profily chodníků (a to především opatřeními na zamezení najíždění parkujících aut až ke stěnám domů), pak vlastně získáme rozsáhlou síť tras pro menší děti.

Slabými místy zůstávají přechody pro chodce. K tomu, aby cyklista dostal na přechodu pro chodce přednost, musí dle zákona sesednout z kola. Zde se nabízí technická opatření (rozšířená chodníková plocha, která zúží šířku vozovky tak, aby přecházení bylo co nejbezpečnější. Zároveň s tím je **třeba důsledně dodržovat při parkování minimální odstup od přechodů 5 m** tak, aby byli zejména malé děti za auty zřetelně vidět a aby byl zároveň zachován potřebný rozhled pro

zastavení. S ohledem na přechody je rovněž zásadní změna legislativy tak, aby ukládala řidičům povinnost dát přednost rovněž cyklistům na vyznačených přejezdech.

Nejlevnější a nejúčinnější úpravou pro bezpečný pohyb (nejen) malých cyklistů je co nejširší **zavádění tzv. zón 30 km/hod.** Je možné Vjezdy do takové zóny je možné opět zdůraznit – např. zúžením vozovky, zvýšenými prahy atd.

I menší děti jsou po dostatečném výcviku schopné jezdit po silnici, ale opatření na vozovce se budou týkat především dětí starších 10 let. Zde se opatření neliší od opatření pro cyklisty všeobecně, tj. především vyznačování cyklopruhů, předsazený prostor pro cyklisty na křižovatkách atd. Samostatnou kapitolou je pak vyznačení tras zklidněnými ulicemi, ulicemi s minimálním provozem či přímo stavba oddělené infrastruktury (cyklostezek).

DO PRÁCE NA KOLE

Velmi populární se staly pro-cyklistické kampaně *Do práce na kole*, které formou soutěže motivují k využívání jízdního kola k dojíždění do zaměstnání. Svoji tradici mají v Rakousku, Německu, Velké Británii, Dánsku či Maďarsku.

V roce 2011 se do této kampaně poprvé zapojila také Česká republika – v Praze se tehdy *Do práce na kole* jezdilo na jaře, v Pardubicích pak na podzim téhož roku. V roce 2012 se kampaň dočkala celorepublikového sjednocení a k průkopnickým městům se přidalo také Brno a Liberec. O rok později *Do práce na kole* jezdilo v rámci květnové kampaně už 10 velkých českých měst a v roce 2014 to už bylo 19 měst (Praha, Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Karviná, Jindřichův Hradec, Olomouc, Otrokovice, Ostrava, Opava, Plzeň, Přerov, Liberec, Ústí nad Labem, Pardubice, Jihlava, Jablonec nad Nisou, Zlín a Uherské Hradiště).



ROZJEĎ SVŮJ KOLOKTIV

SOUTĚŽ O CENY V KVĚTNU 2014

REGISTRUJ SE TEĎ! DOPRACENAKOLE.NET

PRAGA | BRNO | OSTRAVA | PLZEŇ | OLOMOUC | LIBEREK | ÚSTÍ NAD LABEM
PARDUBICE | JIHLAVA | JABLONEC NAD NISOU | UHERSKÉ HRADIŠTĚ | PŘEROV
HRADEC KRÁLOVÉ | ČESKÉ BUDĚJOVICE | JINDŘICHŮV HRADEC | ZLÍN

CTV express INED.cz CTP

autoA mat

SPRÁVA A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ

K tomu, aby byla zařízení pro cyklistickou dopravu veřejně akceptována a používána, musí být stále udržována v dobrém stavu (tj. ve stavu bezpečné a pohodlné použitelnosti). Mezi nejčastější **důvody nesjízdnosti komunikace** patří následující:

špatný stavební stav (porušený povrch, rozsáhlejší výtlučky, prorůstající kořeny stromů tvořící povrchové nerovnosti, chybějící kryt zařízení poklopů šachet, krytů odvodňovacích zařízení a dalších povrchových znaků)

špatné počasí (náledí, souvislá vrstva vody, větší kaluže z důvodu nefungujícího odvodnění apod.)

znečištění povrchu komunikace (rozbité sklo, rozsypaný ostrohranný štěrk, olejové skvrny, větve a jiné nečistoty ze zeleně, větší množství plodů či vrstva okvětých lístků apod.)

jiné nebezpečí či dočasné překážky (krátkodobě odstavená vozidla údržby apod.)

Kontroly a běžná údržba

Zařízení pro cyklistickou dopravu je třeba **pečlivě kontrolovat** – četnost kontrol nemá být nižší než je tomu u kontrol ostatní komunikační sítě a to **včetně všech součástí, příslušenství a souvisejících zařízení**. Zapomínat se při kontrole nesmí taktéž na **stojany pro jízdní kola**, zda není narušena jejich pevnost vč. kotvení (bezpečnost při odkládání kol). Do běžné údržby patří rovněž kontrola a případná **úprava doprovodné či sousední zeleně** – a to jak vzrostlé (dřeviny), tak plošné zeleně (tráva).



Čištění

Čištění (odstraňování listí, šterku, nečistot apod.) má zpravidla zajišťovat správce komunikace. Dle četnosti se dělí jednak na čištění **pravidelné**, a pak na **neočekávané** (například znečištění od vozidel stavby, zemědělské techniky apod.). Neočekávané čištění by měl zajistit, nebo alespoň uhradit ten, kdo jej způsobil.

Režim pravidelné údržby, priority a technika údržby jsou stanoveny individuálně pro každé území, dle každého správce a jeho možností.



Zimní údržba

V zimním období je nutné z komunikací odstraňovat větší množství sněhu, aby **zařízení pro cyklistickou dopravu zůstávalo sjízdné**. Toto se týká zejména zařízení pro cyklistickou dopravu s povinným užitím, která plní funkci zvláštní ochrany účastníků provozu. Masy sněhu odklizené z vozovek a chodníků nemají být skladovány na stezkách nebo na jízdních pružích pro cyklisty, aby nedocházelo k omezení cyklistické dopravy či dokonce k blokadě cyklistické dopravy. Jako posypový materiál nejsou u zařízení pro cyklistickou dopravu vhodné hrubozrnné materiály s ostrými hranami. Nejúčinnější a nejméně rizikové jsou **rozpuštěcí posypové materiály**.

V některých případech je však nezbytné sníh ve větším množství v infrastruktuře ponechat, neboť se může jednat o jediné možné místo pro odklizený sníh. V souvislosti s nízkými zimními intenzitami cyklistického provozu může místní úřad společně se správcem komunikace určit, že pro odklizený sníh budou vymezeny např. pruhy pro cyklisty. Doporučuje se o

tomto kroku vždy vhodným způsobem informovat veřejnost (zejm. cyklistickou), a to například dočasnými značkami umístěnými na začátku, v průběhu a na konci tohoto úseku.

V případě omezených kapacit pro odklizení sněhu, resp. odstraňování náledí, má být zpracován **plán zimní údržby** zahrnující nejdůležitější jízdní vztahy cyklistické dopravy. Priorita úklidu sněhu a zimního posypu přitom nemá být závislá na kategorii silnice, avšak má vycházet pouze z významu v síti pro cyklistickou dopravu. Veřejnost má být informována o tom, na kterých spojnicích pro cyklistickou dopravu se zimní údržba provádí. Kromě **prostorové definice** zimní údržby mají být definovány i **časové priority** (např. cesty do školy mají být uklizeny, posypány před začátkem provozu žáků do školy).

Aby bylo možné cyklistické stezky čistit a provádět zimní údržbu mechanizovaně, je potřebné určit minimální šířky, které nesmí být zmenšovány, a to ani bodově na úzkých místech. Z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu na zařízeních pro cyklistickou dopravu je nutné zajistit **posyp na všech nebezpečných a dopravně významných místech**.



KOORDINOVANÉ PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Rekonstrukce a revitalizace

K cyklistické dopravě je třeba za každé situace přistupovat plnohodnotně a vůči ostatním druhům dopravy rovnoprávně. V praktickém plánování to značí:

přizpůsobovat konkrétní technické podmínky vozovky adekvátně dané situaci

nenadřazovat kapacitu či komfort (kvalitu) automobilové dopravy bezpečnosti a plynulosti cyklistické (a pěší) dopravy

Podmínky pro cyklistickou dopravu by měly být po zásahu (dopravně-organizačním, stavebním) v optimálním případě **lepší, případně srovnatelné** s původním stavem a v souladu s principy a zásadami uvedenými v cyklistickém generelu. Ke zhoršení oproti původnímu stavu může dojít pouze ve zcela výjimečných a zároveň v prokazatelně odůvodnitelných případech.

Plánování cyklistické infrastruktury je podmíněno současným prostředím:

- zástavbou (budovami)
- inženýrskými sítěmi (další infrastrukturou)
- majetkoprávními poměry
- Kompromis je možný vždy v závislosti na konkrétním místě a na jeho významu (společenském, kulturním) pro jednotlivé druhy funkcí (dopravy, rekreace apod.).

Velké dopravní stavby

Základní specifika týkající se velkých dopravních staveb a cyklo dopravy:

Stavby pro motorovou dopravu (silniční stavby) **významně zasahují do fungování celého prostoru** území a zpravidla mají i přímý vliv na podmínky bezmotorové dopravy (především cyklistické a pěší).

V rámci vyvážené dopravní obsluhy je žádoucí udržovat **vyvážené podmínky pro jednotlivé druhy dopravy**, včetně provázanosti staveb motorové a bezmotorové dopravy.

Opomenutí či ignorování jiné než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území a často má i definitivně (trvale) **negativní vliv na celkové fungování území**.

Cyklo dopravu je třeba řešit již od počátečních prověřovacích studií záměru (tj. v územním plánování), kdy ještě není pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení (v DÚR



Ukázka dobře vyřešené rekreační vazby – překonání rychlostní komunikace s využitím biomostu (Praha, Vysočanská radiála).



Ukázka špatného řešení – přerušení historické vazby, náhradní objíždná trasa delší a méně komfortní i bezpečná (Pražský okruh).

ani DSP již nelze provést adekvátní a kvalitní řešení – prostorové podmínky, finanční strop záměru atd.).

Další uvedená opatření pro zohlednění cyklo dopravy se často netýkají pouze silničních staveb, ale v mnoha ohledech též ostatních dopravních staveb obecně, především kolejové dopravy.

Možná opatření pro zohlednění cyklo dopravy a významných silničních staveb jsou:

Příčné vazby – přes bariéry, komunikace s vyloučeným provozem cyklo dopravy (dálnice, silnice pro motorová vozidla), s vysokými intenzitami automobilové dopravy apod.

Podélné vazby – souběžné opatření s novou, či rekonstruovanou komunikací (extravilán i intravilán)

Šíření dopravního prostoru – integrační opatření, či pouze šířkové zohlednění cyklo dopravy přímo na dotčené komunikaci (především v intravilánu) v urbanizovaném prostředí (průtahy apod.), ale často také v extravilánu (šířka a kvalita krajnice)

Nové vazby v prostoru – nové zlepšení vazeb automobilové dopravy je současně doprovázeno zlepšením potřebné dostupnosti území (všech komunikačních vazeb, včetně cyklo dopravy)

MÚK (mimoúrovňové křižovatky) – plnohodnotné řešení bezmotorové dopravy se podílí na koncepci prostorově-organizačního uspořádání

Rozvojové území

Charakter rozvojového území určují následující parametry:

- velikost
- zelená louka / brownfields
- charakter (monofunkční/polyfunkční + smíšené, rezidenční aj.)
- umístění (intravilán – tj. centrum, předměstí apod. / extravilán)

Limity rozvojového území jsou výrazně volnější než u rekonstrukcí a revitalizací. Zároveň však umožňují jak výrazně lepší, tak i výrazně horší výsledek.

Bez systémového koncepčního přístupu ve všech fázích přípravy (již od počátečního definování záměru a tvorby zadání a dále ve všech fázích přípravy) nelze zajistit v řešeném území plnohodnotné a rovnocenné podmínky pro cyklistickou dopravu. Důsledkem je, že podmínky nejsou zpravidla řešeny vůbec, anebo jen částečně, navíc jsou zcela podřízeny všemu ostatnímu.

Postup při tvorbě koncepce prostoru (ve vztahu k cyklistické dopravě).

- **nesmí být lineární:**

Princip: Nejprve dojde ke komplexnímu řešení silniční a inženýrské infrastruktury, budov apod. a teprve po uzavření této etapy bude doplňováno řešení cyklistické dopravy.

Riziko: S ohledem na velmi podrobné a přesně specifikované požadavky na ostatní funkce a tematické okruhy (např. infrastruktura pro automobilovou dopravu) vznikne často i výrazně horší prostředí a podmínky pro cyklistickou dopravu než v prostředí současném (např. starší rostlá zástavba, historicky založená na jiných principech a hodnotách).

Příklad: Dojde k vytvoření nové nepřekonatelné bariéry novou komunikací a pro dosažení blízkého cíle bude nutné absolvovat několikanásobně delší cesty apod.

- **musí být kontinuální a interaktivní:**

Princip: Cyklistická doprava je řešena souběžně ve všech stupních přípravy a rozhodování ve srovnatelné podrobnosti se všemi ostatními sledovanými tématy a indikátory, s možností okamžité zpětné modifikace.

Důsledek: Řešení cyklistické dopravy může částečně i velmi výrazně ovlivnit prostorové či funkční uspořádání části lokality či celkové koncepce záměru.

Příklad: Dojde ke změně návrhu šířky uličních čar s ohledem na doplnění cyklistické infrastruktury, dojde ke změně koncepce rozmístění budov, funkcí či komunikací s ohledem na průběh významné cyklotrasy či cyklostezky apod.



ŘÍZENÝ SYSTÉM PARKOVÁNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Atraktivita města, resp. městských center souvisí s kvalitou veřejného prostoru. Příjemné pobytové prostředí je však zpravidla v rozporu s potřebami motorové dopravy na parkování, resp. odstavování vozidel. Ze zkušeností víme, že potřeby motorové dopravy na parkování, resp. odstavování vozidel stoupá s tím, čím lepší podmínky pro jejich pohyb a odstavení vytvoříme. Pokud budeme schopni **poptávku po parkování alespoň částečně regulovat** a současně s touto regulací budeme **aktivně měnit uliční prostor ve prospěch jeho pobytové funkce**, můžeme výraznou měrou přispět ke změně dopravního chování. Třeba i proto, že už nebude časově a ekonomicky výhodné využít pro dosažení cíle cesty automobil.

V čem spočívá řízená regulace parkovacích míst?

Především v efektivním časoprostorovém využití území, ale i ve vyčíslení hodnoty veřejného prostoru. Veřejný prostor má, obdobně jako pozemky v jeho okolí, svou cenu.

Základní principy pro regulaci parkovacích míst:

Městem řízená výstavba hromadných garáží mimo centra města, využití lokálních center s dostupností přímo ze sběrných komunikací a bez nutnosti zajíždění do dopravně omezených či zklidněných zón.

Proces postupného snižování parkovacích stání v ulicích spojený s jejich efektivním využitím.

Ekonomicky řízená nabídka parkovacích míst podle hodnoty veřejného prostoru.



PROVÁDĚNÍ PRAVIDELNĚHO CYKLISTICKÉHO AUDITU

Nedílnou součástí procesu postupného naplňování závěrů generelu je **pravidelný audit**. Týká se **řešeného území jako celku**, ale také **vhodnosti a účinnosti jednotlivých opatření**.

Vyhodnocení dopravního chování obyvatel

Dělba dopravní práce, resp. stav dopravního chování obyvatel města, patří k základním dopravně inženýrským údajům. Zajímá nás způsob, jak se vyvíjí automobilismus, kolik kilometrů lidé ujedou celkem, kolik z toho jezdí veřejnou dopravou, kolik autem, na kole, či kolik ujdou pěšky. Pokud chceme **aktivně ovlivňovat proces dopravního chování** a ne pouze řešit jeho důsledky, je nutné průzkum dopravního chování obyvatel provádět pravidelně, nejlépe **1x za 2 roky**.

Sledování a vyhodnocování nehodovosti

Nehodovost je další z důležitých ukazatelů pro práci s dopravním systémem. Její pravidelné vyhodnocování (nejlépe **1x za rok**) přispívá k **vytipování a následně lokalizaci problematických míst** v síti a k postupnému odstraňování jejich příčin. Stejně tak může sloužit i jako ukazatel při ověřování vhodnosti a účinnosti zvolených opatření.

Dopravní modelování

Součástí každé větší změny v systému by mělo být **předběžné ověření správnosti na dopravním modelu**. Proto je nezbytné, aby byl pravidelně aktualizován (nejlépe **1x za 2 roky**).

Průběžné sčítání provozu jízdních kol

Aktuální informace (nejlépe průběžné) o množství cyklistů na profilech jsou důležitým vstupem **při posuzování dílčích úseků, resp. uzlů sítě** ve vztahu k jejich propustnosti. Průběžné sčítání provozu jízdních kol zároveň slouží pro kalibraci dopravního modelu.

Sčítače s displejem

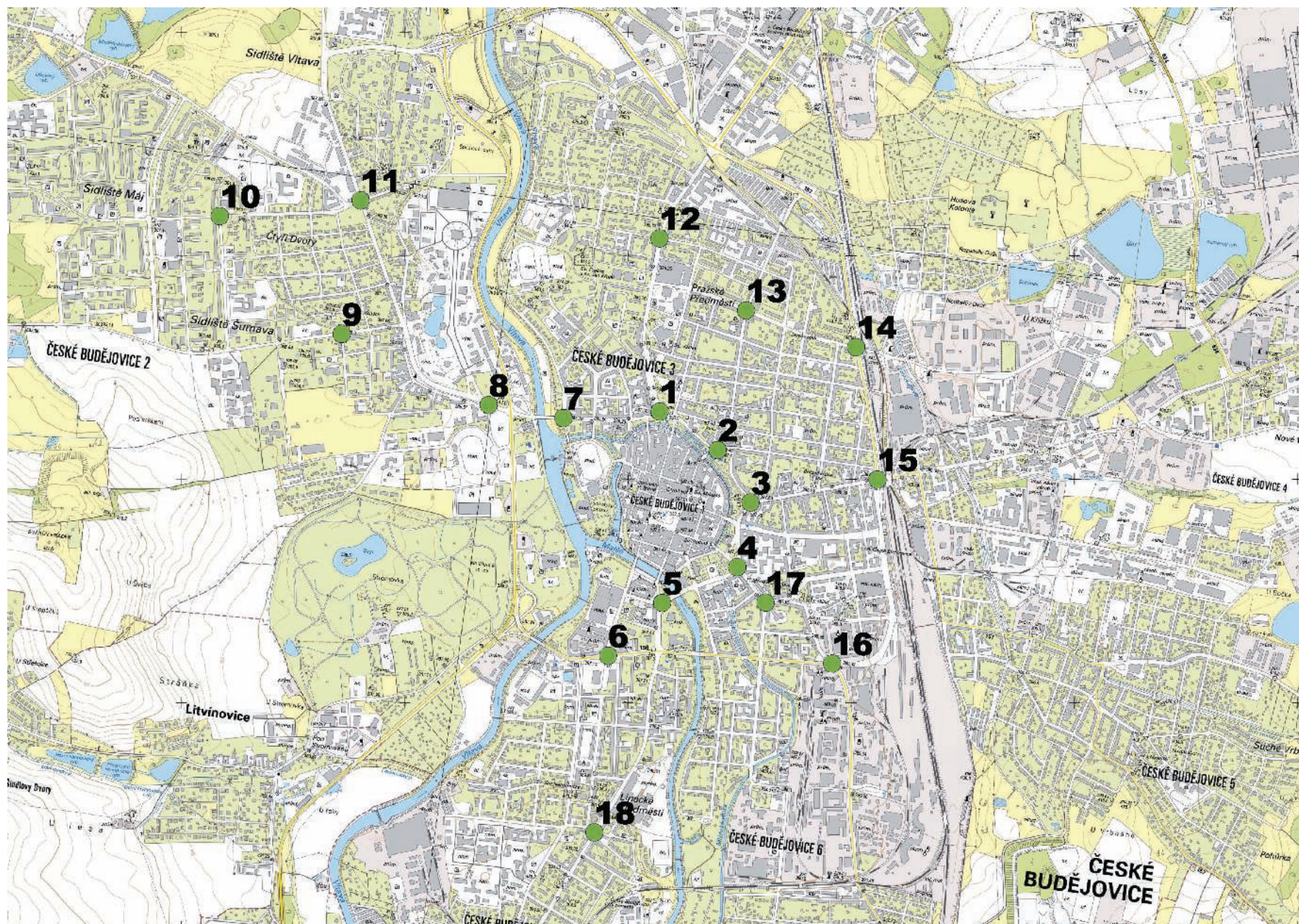
Automatické sčítače cyklistů, které přímo zobrazují aktuální počet průjezdů (v aktuálním dni a roce), jsou běžnou součástí ulic dánských měst – najdeme je například v Kodani či Aarhusu. V roce 2013 byl osazen první sčítač v podobě totemu s displejem v Pardubicích. Nejedná se o náhradu za běžné plošné sčítání. Tyto sčítače plní zejména **propagační funkci**, neboť přitahují k cykloopravě pozornost i těch, kteří kolo pravidelně nepoužívají, a zároveň povzbuzují k jízdě na kole. Tento sčítač vyhrál prestižní cenu Falco, která je udělena v rámci každoroční cyklistické konference.

V týmu českého národního cyklokoordinátora vznikla myšlenka doplnit sčítání o soutěž mezi jednotlivými městy v tom, kolik cyklistů projede vybraným profilem cyklostezky či cyklopruhu v tom kterém městě. Soutěžít mohou mezi sebou města v rámci ČR, SR i zahraničí. Výsledky se mohou zobrazit na instalovaném sčítači on-line tak, že je vidět počet ujetých kilometrů za den, či rok (praxe v Kodani).

Instalace sčítače cyklistů na ulici Vysokoškolákov v Žilíně v roce 2012.



PRŮZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY KŘIŽOVATKOVÉ PRŮZKUMY 2014



Lokalita: (1) Mariánské nám. (křižovatka Pražská tř. x Na Sadech x Husova tř.)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18. 9. 2014
 Jméno sčítače: Vančurová Pavla
 Počasí: jasno

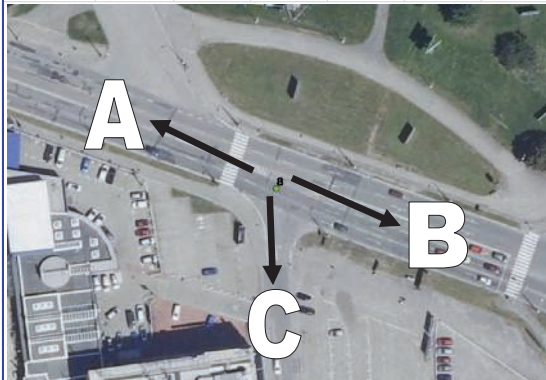


vjezd	z A		z B		z C		
	do B	do C	do A	do C	do A	do B	
7:00 - 7:30	20	2	4	12	2	35	75
7:30 - 8:00	16	3	12	23	0	11	65
8:00 - 8:30	7	0	1	3	0	3	14
8:30 - 9:00	7	0	10	5	2	3	27
9:00 - 9:30	14	1	12	3	2	2	34
9:30 - 10:00	16	3	10	6	5	3	43
10:00 - 10:30	9	0	4	4	1	2	20
10:30 - 11:00	5	0	7	1	1	0	14
13:00 - 13:30	18	0	14	7	1	3	43
13:30 - 14:00	3	3	9	4	2	4	25
14:00 - 14:30	10	2	13	6	0	3	34
14:30 - 15:00	21	4	3	5	4	0	37
15:00 - 15:30	7	1	7	6	0	0	21
15:30 - 16:00	20	4	12	4	0	4	44
16:00 - 16:30	9	1	11	4	0	3	28
16:30 - 17:00	10	2	15	2	0	1	30
	192	26	144	95	20	77	
	218		239		97		554

Počet cyklistů za 24h						
	A		B		C	
vjezd+koeficient	347	47	260	171	36	139
z	393		431		175	1000
do	296		486		218	
celkem na větv	690		917		393	

8h koeficient 1.805

Lokalita: (8) Husova tř. (křižovatka Husova tř. x Na Sádkách)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18. 9. 2014
 Jméno sčítače: Daniela Marková
 Počasí: jasno

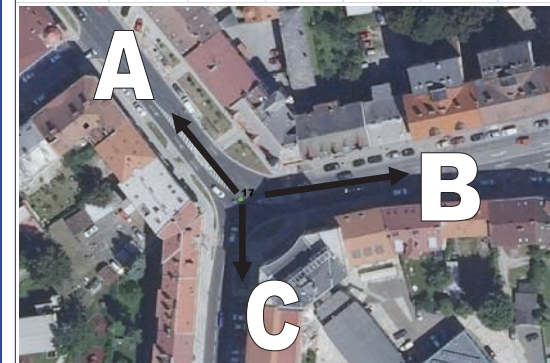


vjezd	z A		z B		z C		
	do B	do C	do A	do C	do A	do B	
7:00 - 7:30	59	0	4	0	0	11	74
7:30 - 8:00	62	4	28	5	7	5	111
8:00 - 8:30	38	6	32	3	6	9	94
8:30 - 9:00	34	5	18	0	4	2	63
9:00 - 9:30	19	1	6	1	4	4	35
9:30 - 10:00	13	0	12	0	1	0	26
10:00 - 10:30	34	3	13	1	1	1	53
10:30 - 11:00	35	11	34	3	11	8	102
13:00 - 13:30	34	3	13	1	1	1	53
13:30 - 14:00	35	11	34	3	11	8	102
14:00 - 14:30	5	0	40	0	1	0	46
14:30 - 15:00	35	5	54	4	7	4	109
15:00 - 15:30	25	3	79	4	10	4	125
15:30 - 16:00	32	4	52	4	5	3	100
16:00 - 16:30	28	5	60	1	3	8	105
16:30 - 17:00	24	2	46	8	6	4	90
	512	63	525	38	78	72	
	575		563		150		1288

Počet cyklistů za 24h						
	A		B		C	
vjezd+koeficient	924	114	948	69	141	130
z	1038		1016		271	2325
do	1088		1054		182	
celkem na větv	2126		2070		453	

8h koeficient 1.805

Lokalita: (17) Cechova (křižovatka Žžkova tř. x Cechova)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18. 9. 2014
 Jméno sčítače: Kolouchová Karolína
 Počasí: jasno

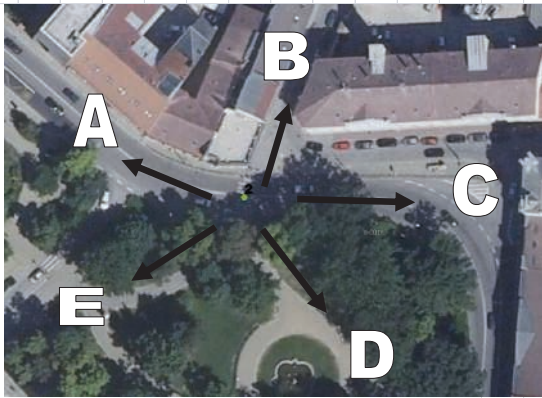


vjezd	z A		z B		z C		
	do B	do C	do A	do C	do A	do B	
7:00 - 7:30	8	4	9	3	7	5	36
7:30 - 8:00	2	2	6	4	2	8	24
8:00 - 8:30	6	1	6	0	4	5	22
8:30 - 9:00	4	3	11	2	3	7	30
9:00 - 9:30	5	2	5	5	3	3	23
9:30 - 10:00	4	3	4	4	1	5	21
10:00 - 10:30	6	2	5	7	2	8	30
10:30 - 11:00	5	4	4	4	2	6	25
13:00 - 13:30	4	3	8	2	1	5	23
13:30 - 14:00	11	3	6	6	4	7	37
14:00 - 14:30	9	4	7	2	7	5	34
14:30 - 15:00	8	6	15	6	4	8	47
15:00 - 15:30	7	2	9	11	4	5	38
15:30 - 16:00	10	2	20	7	1	5	45
16:00 - 16:30	10	7	14	12	2	4	49
16:30 - 17:00	14	1	5	8	1	3	32
	113	49	134	83	48	89	
	162		217		137		516

Počet cyklistů za 24h						
	A		B		C	
vjezd+koeficient	204	88	242	150	87	161
z	292		392		247	931
do	329		365		238	
celkem na větv	621		756		486	

8h koeficient 1.805

Lokalita: (2) Na Sadech (křižovatka Na Sadech x Jirovcova x U Černé věže)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Marková Apolena
 Počasí: jasno



Vjezd	z A				z B				z C				z D				z E				
	do B	do C	do D	do E	do A	do C	do D	do E	do A	do B	do D	do E	do A	do B	do C	do E	do A	do B	do C	do D	
7:00 - 7:30	0	5	0	0	1	0	20	12	1	0	1	0	1	19	0	1	0	7	1	5	74
7:30 - 8:00	0	1	0	0	1	0	10	10	0	0	0	0	0	15	0	0	0	7	0	1	45
8:00 - 8:30	1	1	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	0	9	0	1	0	2	0	1	33
8:30 - 9:00	0	0	0	0	0	0	5	4	1	0	0	0	0	5	0	1	0	3	0	1	20
9:00 - 9:30	1	2	1	0	0	0	4	7	2	0	0	0	0	11	0	0	0	5	0	1	34
9:30 - 10:00	0	1	0	1	0	0	5	4	0	0	1	0	0	13	0	0	0	2	0	0	27
10:00 - 10:30	1	0	0	0	0	0	10	10	0	1	0	1	0	13	0	1	0	5	0	2	44
10:30 - 11:00	0	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	10
13:00 - 13:30	0	5	0	1	1	0	5	5	1	0	0	0	0	10	0	0	0	5	0	3	36
13:30 - 14:00	1	3	0	1	0	0	7	10	1	0	1	0	0	14	0	1	0	6	0	0	45
14:00 - 14:30	0	0	0	0	0	0	22	13	2	0	0	0	0	15	0	0	0	10	0	0	62
14:30 - 15:00	0	0	0	0	1	0	12	13	1	0	0	0	0	13	0	0	0	14	0	0	54
15:00 - 15:30	0	2	0	0	0	0	13	20	1	0	0	0	0	3	0	0	0	5	0	0	44
15:30 - 16:00	1	0	0	0	1	0	21	21	0	0	0	0	0	25	0	5	1	8	0	0	83
16:00 - 16:30	0	0	0	0	0	0	15	21	5	0	1	0	0	16	0	2	0	8	0	0	68
16:30 - 17:00	2	2	0	0	0	0	8	9	3	0	2	0	0	14	0	0	0	8	0	0	48
	7	22	1	3	5	0	169	171	19	1	6	1	1	195	0	12	1	96	1	16	727
	33				345				27				208				114				727
Počet cyklistů za 24h																					
	A				B				C				D				E				
Vjezd+koeficient	13	40	2	5	9	0	305	309	34	2	11	2	2	352	0	22	2	173	2	29	1312
z	60				623				49				375				206				1312
do	47				540				42				347				321				
celkem na větv	106				1162				90				722				527				
8h																					
koeficient	1.805																				

Lokalita: (3) Rudolfovská tř. (křižovatka Na Sadech x Rudolfovská tř.)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Kubová Natálie
 Počasí: jasno



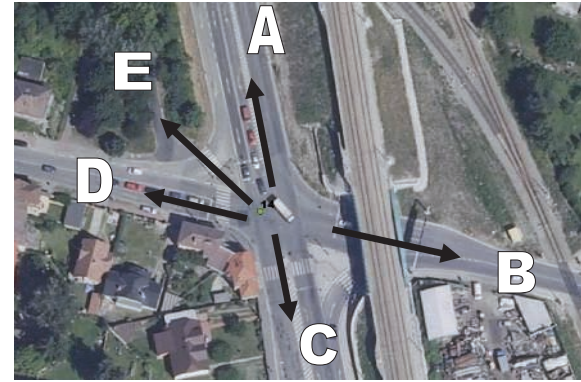
Vjezd	z A				z B				z C				z D				z E				
	do B	do C	do D	do E	do A	do C	do D	do E	do A	do B	do D	do E	do A	do B	do C	do E	do A	do B	do C	do D	
7:00 - 7:30	4	0	1	0	0	8	3	4	1	1	0	0	0	2	0	9	0	8	0	23	64
7:30 - 8:00	1	0	2	1	2	3	3	3	0	5	1	0	0	4	0	25	0	5	0	22	77
8:00 - 8:30	2	0	1	0	3	0	4	2	1	0	0	0	0	2	0	18	0	1	0	11	45
8:30 - 9:00	0	0	0	0	1	5	2	2	0	0	0	0	0	3	0	14	0	1	0	15	43
9:00 - 9:30	0	0	0	0	0	4	0	3	2	2	0	0	0	1	0	8	0	9	0	15	44
9:30 - 10:00	0	1	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	1	0	17	0	2	0	8	33
10:00 - 10:30	0	0	0	0	1	2	5	3	0	4	0	1	0	3	0	6	0	4	0	14	43
10:30 - 11:00	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	0	1	0	4	0	0	1	13	24
13:00 - 13:30	5	0	0	0	3	1	4	3	1	3	0	1	0	3	0	17	0	1	0	15	57
13:30 - 14:00	3	0	0	0	3	3	4	8	2	1	0	0	0	0	0	17	0	4	0	12	57
14:00 - 14:30	2	1	0	0	0	4	3	9	1	2	0	3	0	5	0	17	0	1	0	19	67
14:30 - 15:00	0	1	1	0	1	0	3	4	1	1	0	0	0	3	0	13	0	4	0	20	52
15:00 - 15:30	3	0	0	0	3	2	6	5	0	3	0	1	0	5	0	24	0	6	0	17	75
15:30 - 16:00	1	0	0	0	0	3	7	3	0	1	0	0	0	4	0	30	0	2	0	20	71
16:00 - 16:30	1	2	0	0	4	2	13	10	0	1	0	2	0	3	0	18	0	5	0	20	81
16:30 - 17:00	3	2	0	1	1	2	12	6	0	3	0	1	0	4	0	14	0	2	0	12	63
	25	7	5	2	22	39	74	67	9	29	1	9	0	44	0	251	0	55	1	256	896
	39				202				48				295				312				896
Počet cyklistů za 24h																					
	A				B				C				D				E				
Vjezd+koeficient	45	13	9	4	40	70	134	121	16	52	2	16	0	79	0	453	0	99	2	462	1617
z	70				365				87				532				563				1617
do	56				276				85				606				139				
celkem na větv	126				641				171				1139				702				
8h																					
koeficient	1.805																				

Lokalita: (7) Jiráskovo nábř. (křižovatka Husova x Jiráskovo nábř. X Sokolský ostrov)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Bumbová Zuzana
 Počasí: jasno



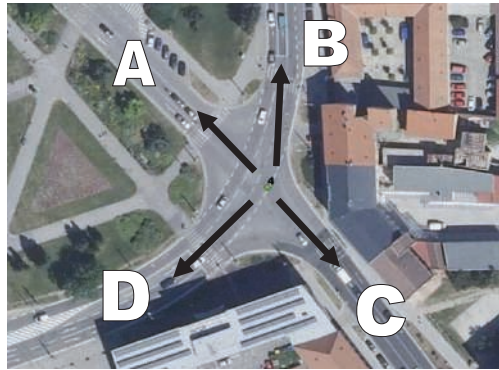
Vjezd	z A				z B				z C				z D				z E				
	do B	do C	do D	do E	do A	do C	do D	do E	do A	do B	do D	do E	do A	do B	do C	do E	do A	do B	do C	do D	
7:00 - 7:30	2	2	0	6	1	0	0	6	4	0	11	5	0	0	23	6	5	22	21	5	119
7:30 - 8:00	3	7	0	15	0	1	0	11	0	0	9	11	0	0	35	6	7	19	45	5	174
8:00 - 8:30	1	4	0	8	1	1	0	3	3	1	13	10	0	0	23	5	3	15	24	5	120
8:30 - 9:00	3	1	0	15	2	2	0	9	2	1	7	14	0	0	15	5	14	20	30	8	148
9:00 - 9:30	2	1	0	3	3	0	0	15	2	3	10	10	0	0	27	5	5	15	20	5	126
9:30 - 10:00	2	1	0	9	0	0	0	7	1	0	7	10	0	0	19	9	2	11	17	6	101
10:00 - 10:30	0	0	0	3	2	1	0	5	8	1	6	10	0	0	10	7	5	17	14	3	92
10:30 - 11:00	0	2	0	7	5	0	0	10	1	0	4	14	0	0	15	3	1	17	14	4	97
13:00 - 13:30	5	0	0	3	1	0	0	7	3	0	23	8	0	1	19	3	5	14	11	7	110
13:30 - 14:00	0	0	0	2	0	0	0	11	0	0	34	21	0	0	21	4	5	14	16	7	135
14:00 - 14:30	0	0	0	2	0	0	0	5	1	0	35	19	0	0	22	7	1	6	6	6	110
14:30 - 15:00	3	0	0	5	1	2	0	8	1	0	28	40	0	2	28	25	4	25	15	8	195
15:00 - 15:30	1	0	0	5	1	5	0	12	5	1	40	40	0	7	40	40	8	30	15	15	265
15:30 - 16:00	1	0	0	5	5	5	0	20	0	0	32	33	0	11	40	33	12	30	30	30	287
16:00 - 16:30	1	2	0	2	1	5	0	6	1	0	25	22	0	5	27	26	7	20	16	13	179
16:30 - 17:00	3	0	0	8	0	1	0	7	1	2	35	35	0	5	29	25	3	21	12	8	195
	27	20	0	98	23	23	0	142	33	9	319	302	0	31	393	209	87	296	306	135	2453
	145				188				663				633				824				2453
Počet cyklistů za 24h																					
	A				B				C				D				E				
vjezd+koeficient	49	36	0	177	42	42	0	256	60	16	576	545	0	56	709	377	157	534	552	244	
z	262				339				1197				1143				1487				4428
do	258				655				1339				819				1462				
celkem na vřtvi	520				995				2536				1962				2949				
8h																					
koeficient	1.805																				

Lokalita: (14) Pekařenská (křižovatka Pekařenská x Nádažní)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Šátavová Tereza
 Počasí: jasno



Vjezd	z A				z B				z C				z D				z E				
	do B	do C	do D	do E	do A	do C	do D	do E	do A	do B	do D	do E	do A	do B	do C	do E	do A	do B	do C	do D	
7:00 - 7:30	0	0	0	0	0	2	3	1	0	2	0	1	0	13	4	3	0	3	2	4	38
7:30 - 8:00	0	0	0	0	0	1	11	0	0	4	4	1	0	8	3	8	0	5	1	6	52
8:00 - 8:30	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3	1	0	0	1	0	0	7
8:30 - 9:00	0	0	0	0	0	1	4	1	0	0	1	0	0	2	0	2	0	1	1	0	13
9:00 - 9:30	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	6
9:30 - 10:00	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6
10:00 - 10:30	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	5
10:30 - 11:00	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	2	10
13:00 - 13:30	0	0	0	0	0	0	5	2	0	6	0	2	0	0	1	4	0	1	0	3	24
13:30 - 14:00	0	0	0	0	1	1	7	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0	4	2	1	27
14:00 - 14:30	1	0	0	0	0	1	7	3	1	4	0	4	0	9	0	3	0	0	3	2	38
14:30 - 15:00	0	0	0	0	0	1	16	7	0	2	0	0	1	3	2	1	0	1	2	5	41
15:00 - 15:30	1	3	0	0	2	9	15	9	0	0	1	4	0	6	0	1	0	2	0	3	56
15:30 - 16:00	0	1	0	0	0	4	11	12	0	0	0	1	0	2	2	5	0	3	1	3	45
16:00 - 16:30	1	0	0	2	0	1	13	5	1	1	0	4	0	8	1	1	0	4	1	5	48
16:30 - 17:00	0	0	0	0	0	1	16	3	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	3	28
	3	5	0	2	3	26	113	45	2	26	7	17	1	65	16	35	0	28	13	37	444
	10				187				52				117				78				444
Počet cyklistů za 24h																					
	A				B				C				D				E				
vjezd+koeficient	5	9	0	4	5	47	204	81	4	47	13	31	2	117	29	63	0	51	23	67	
z	18				338				94				211				141				801
do	11				220				108				283				249				
celkem na vřtvi	29				558				202				495				390				
8h																					
koeficient	1.805																				

Lokalita: (4) Žižkova tř. (křižovatka Žižkova tř. x Senovážné nám.)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Šímková Kateřina
 Počasí: jasno

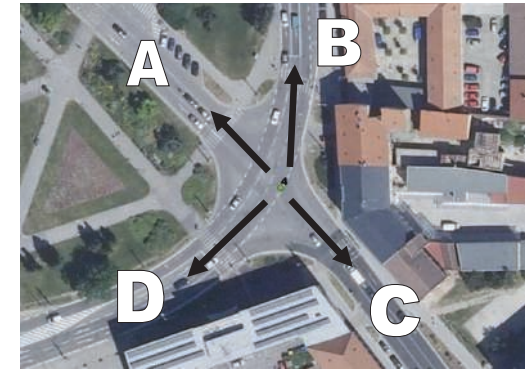


vjezd	z A			z B			z C			z D			
	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	0	5	3	0	2	0	6	0	0	1	2	4	23
7:30 - 8:00	1	4	4	0	6	1	7	0	0	5	4	1	33
8:00 - 8:30	1	2	5	0	4	0	6	3	0	5	2	0	28
8:30 - 9:00	0	5	3	0	4	0	4	2	0	5	2	0	25
9:00 - 9:30	0	4	0	0	0	0	3	1	1	3	0	0	12
9:30 - 10:00	3	3	7	0	1	2	6	2	0	3	0	0	27
10:00 - 10:30	0	4	4	0	0	1	4	2	1	5	3	0	24
10:30 - 11:00	0	4	1	0	0	0	0	0	0	2	5	0	12
13:00 - 13:30	0	3	3	0	1	2	2	2	1	1	3	0	18
13:30 - 14:00	1	4	2	0	0	0	3	2	1	2	3	0	18
14:00 - 14:30	0	1	1	0	3	2	7	3	1	0	2	1	21
14:30 - 15:00	1	3	5	0	2	2	3	9	0	8	2	1	36
15:00 - 15:30	0	1	3	0	1	0	1	2	0	3	0	1	12
15:30 - 16:00	2	4	4	0	0	2	6	4	0	5	1	0	28
16:00 - 16:30	1	7	4	0	0	1	10	1	1	8	1	1	35
16:30 - 17:00	0	2	0	0	2	0	7	2	1	3	0	2	19
	10	56	49	0	26	13	75	35	7	59	30	11	371

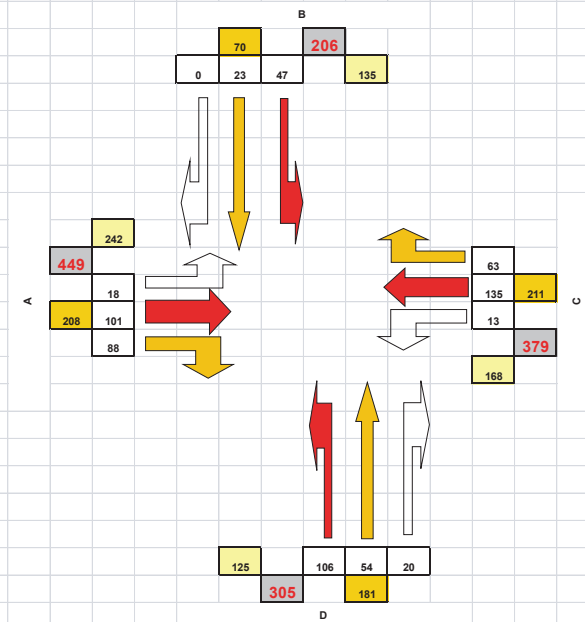
Počet cyklistů za 24h													
	A			B			C			D			
vjezd+koeficient	18	101	88	0	47	23	135	63	13	106	54	20	
z	208			70			211			181			670
do	242			135			168			125			
celkem na větv	449			206			379			305			

8h
 koeficient 1,805

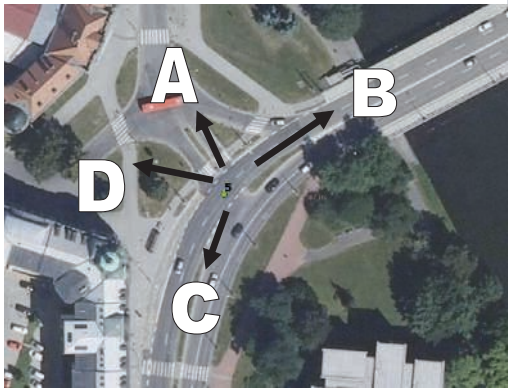
Lokalita: (4) Žižkova tř. (křižovatka Žižkova tř. x Senovážné nám.)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Šímková Kateřina
 Počasí: jasno



Kartogram křižovatky - křižovatka Žižkova tř. x Senovážné nám. - Za 24 hodin - Všechní den



Lokalita: (5) Lidická tř. (křižovatka Lidická tř. x Dr. Stejskala)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Podlahová Šárka
 Počasí: jasno

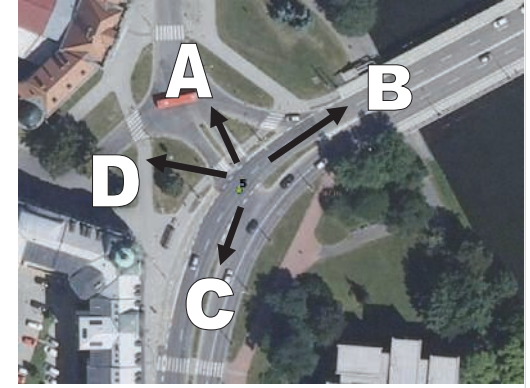


vjezd	z A			z B			z C			z D			
výjezd	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	0	0	6	2	0	1	5	4	0	0	0	0	18
7:30 - 8:00	0	3	1	0	5	0	6	3	0	0	1	0	19
8:00 - 8:30	0	2	1	0	4	2	4	2	0	0	0	0	15
8:30 - 9:00	0	2	0	0	2	1	1	2	0	0	0	0	8
9:00 - 9:30	0	5	0	0	2	1	3	1	0	1	0	1	14
9:30 - 10:00	0	3	0	2	1	1	3	2	1	0	0	0	13
10:00 - 10:30	0	5	3	0	1	1	6	4	0	1	1	1	23
10:30 - 11:00	0	4	1	0	2	1	3	0	0	0	1	1	13
13:00 - 13:30	0	5	1	0	1	0	5	2	0	1	0	0	15
13:30 - 14:00	0	3	1	1	2	0	2	2	2	0	0	1	14
14:00 - 14:30	0	7	1	1	1	1	8	3	0	2	1	0	25
14:30 - 15:00	3	3	1	0	1	2	6	0	1	1	0	1	19
15:00 - 15:30	0	14	1	0	7	2	6	2	0	8	0	2	42
15:30 - 16:00	4	5	3	0	4	2	6	4	0	3	1	0	32
16:00 - 16:30	0	3	3	0	3	2	9	6	0	4	0	0	30
16:30 - 17:00	0	4	2	0	6	0	7	1	0	0	0	0	20
	7	68	25	6	42	17	80	38	4	21	5	7	
	100			65			122			33			320

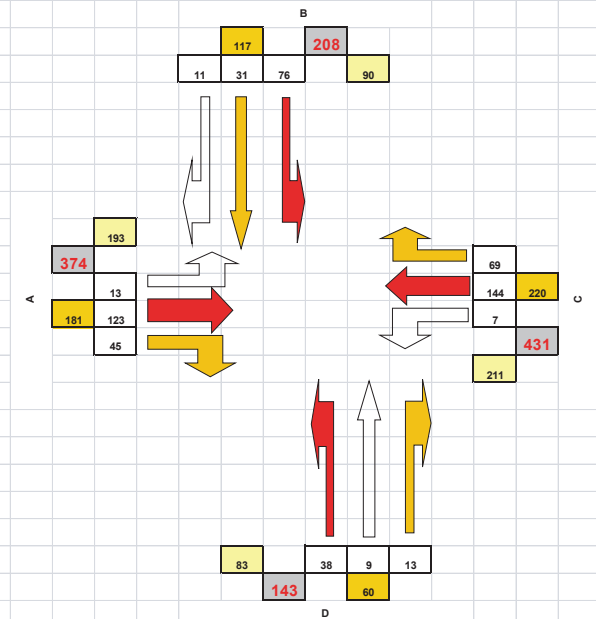
Počet cyklistů za 24h													
	A			B			C			D			
výjezd+koeficient	13	123	45	11	76	31	144	69	7	38	9	13	
z	181			117			220			60			578
do	193			90			211			83			
celkem na větv	374			208			431			143			

Bh
 koeficient 1.805

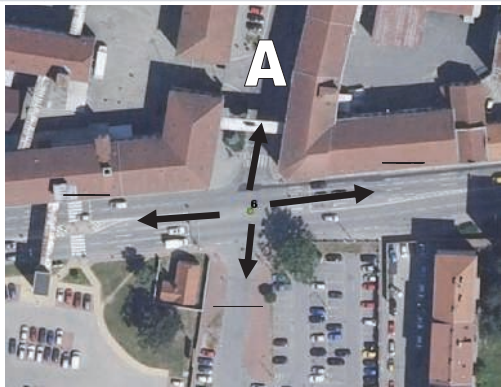
Lokalita: (5) Lidická tř. (křižovatka Lidická tř. x Dr. Stejskala)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Podlahová Šárka
 Počasí: jasno



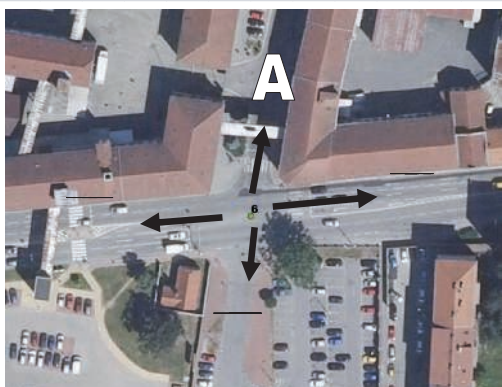
Kartogram křižovatky - křižovatka Lidická tř. x Dr. Stejskala - Za 24 hodin - Všechny dny



Lokalita: (6) F. A. Gerstnera (křižovatka F. A. Gerstnera x Mánesova)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Haiklová Kristýna
 Počasí: jasno



Lokalita: (6) F. A. Gerstnera (křižovatka F. A. Gerstnera x Mánesova)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Haiklová Kristýna
 Počasí: jasno

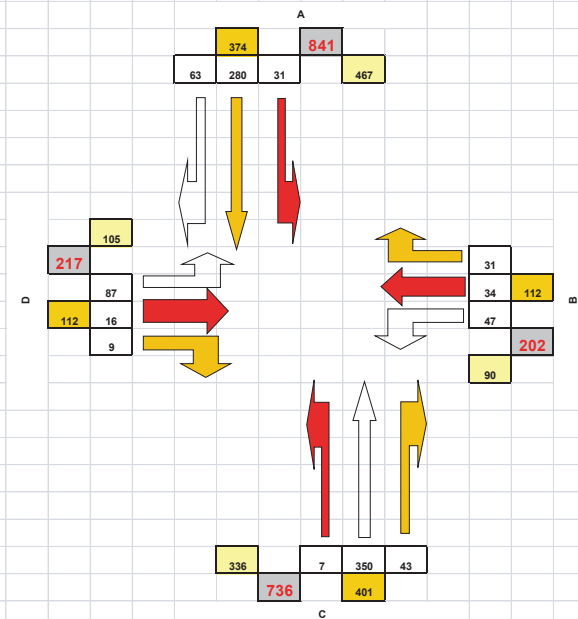


vjezd	z A			z B			z C			z D			
vjezd	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	1	28	7	5	0	1	31	0	0	5	1	0	79
7:30 - 8:00	2	11	1	7	0	3	12	1	0	1	0	0	38
8:00 - 8:30	1	6	4	1	0	2	15	0	0	5	3	0	37
8:30 - 9:00	1	10	2	1	0	1	19	2	0	4	1	1	42
9:00 - 9:30	0	10	2	1	0	1	20	0	0	5	1	0	40
9:30 - 10:00	3	13	5	0	0	1	21	1	1	4	0	0	49
10:00 - 10:30	1	20	0	0	1	0	11	0	0	5	0	0	38
10:30 - 11:00	1	13	1	0	0	1	16	0	0	0	1	0	33
13:00 - 13:30	0	5	1	0	1	0	5	2	0	1	0	0	15
13:30 - 14:00	0	3	1	1	2	0	2	2	2	0	0	1	14
14:00 - 14:30	0	7	1	1	1	1	8	3	0	2	1	0	25
14:30 - 15:00	3	3	1	0	1	2	6	0	1	1	0	1	19
15:00 - 15:30	0	14	1	0	7	2	6	2	0	8	0	2	42
15:30 - 16:00	4	5	3	0	4	2	6	4	0	3	1	0	32
16:00 - 16:30	0	3	3	0	3	2	9	6	0	4	0	0	30
16:30 - 17:00	0	4	2	0	6	0	7	1	0	0	0	0	20
	17	155	35	17	26	19	194	24	4	48	9	5	553
	207			62			222			62			553

Počet cyklistů za 24h				
	A	B	C	D
vjezd+koeficient	31	280	63	31
z	374	112	401	112
do	467	90	336	105
celkem na větv	841	202	736	217

8h
 koeficient 1.805

Kartogram křižovatky - křižovatka F. A. Gerstnera x Mánesova - Za 24 hodin - Všechny dny



Lokalita: (9) Branišovská (křižovatka Branišovská x K. Fleischmanna)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Vlášková Magdaléna
 Počasí: jasno



vjezd	z A			z B			z C			z D			
	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	51	3	0	7	0	2	4	6	0	1	3	2	79
7:30 - 8:00	44	3	0	5	1	3	0	1	0	1	3	1	62
8:00 - 8:30	13	2	1	2	4	2	0	1	0	0	5	1	31
8:30 - 9:00	23	1	0	4	6	4	1	0	0	0	3	0	42
9:00 - 9:30	24	3	0	5	0	2	0	0	1	0	1	1	37
9:30 - 10:00	21	1	0	6	2	3	1	1	0	1	5	0	41
10:00 - 10:30	18	3	1	2	1	3	0	1	1	0	3	1	34
10:30 - 11:00	9	2	0	3	1	1	0	0	0	0	2	0	18

13:00 - 13:30	11	0	0	14	0	1	3	0	0	0	3	0	32
13:30 - 14:00	13	1	0	14	1	1	1	5	0	1	2	1	40
14:00 - 14:30	10	3	3	20	0	2	6	1	3	0	5	0	53
14:30 - 15:00	22	0	0	19	3	7	8	1	0	1	1	1	63
15:00 - 15:30	15	0	0	25	0	4	7	1	0	0	2	0	54
15:30 - 16:00	18	5	0	32	0	3	12	2	1	0	3	2	78
16:00 - 16:30	13	0	1	37	0	4	4	1	0	2	5	0	67
16:30 - 17:00	18	4	2	34	0	2	14	6	0	1	5	2	88
	323	31	8	229	19	44	61	27	6	8	51	12	819
	362			292			94			71			

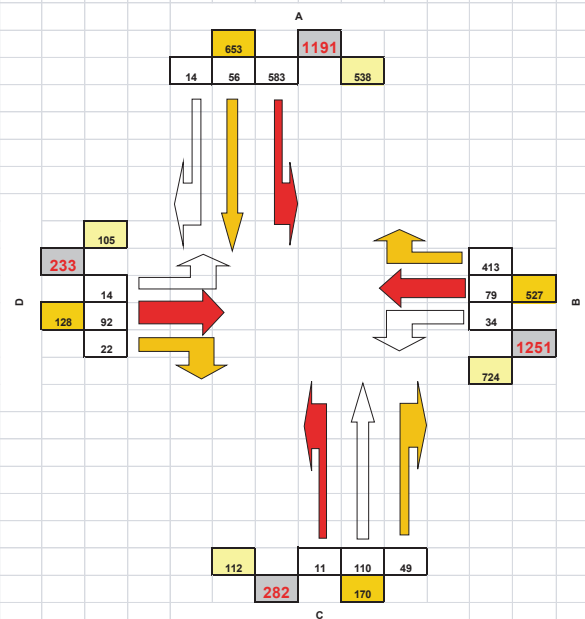
Počet cyklistů za 24h				
	A	B	C	D
vjezd+koeficient	583	56	14	413
z	653	527	170	128
do	538	724	112	105
celkem na větv	1191	1251	282	233

8h
koeficient 1.805

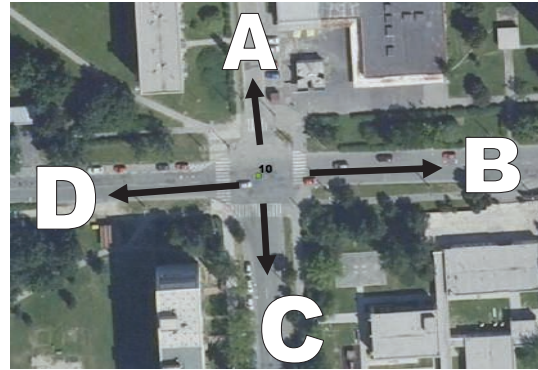
Lokalita: (9) Branišovská (křižovatka Branišovská x K. Fleischmanna)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Vlášková Magdaléna
 Počasí: jasno



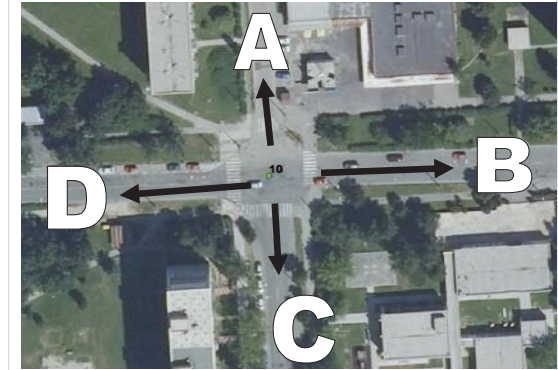
Kartogram křižovatky - křižovatka Branišovská x K. Fleischmanna - Za 24 hodin - Všechny směry



Lokalita: (10) J. Opletala (křižovatka O. Nedbala x J. Opletala)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Samohýl Adam
 Počasí: jasno



Lokalita: (10) J. Opletala (křižovatka O. Nedbala x J. Opletala)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Samohýl Adam
 Počasí: jasno



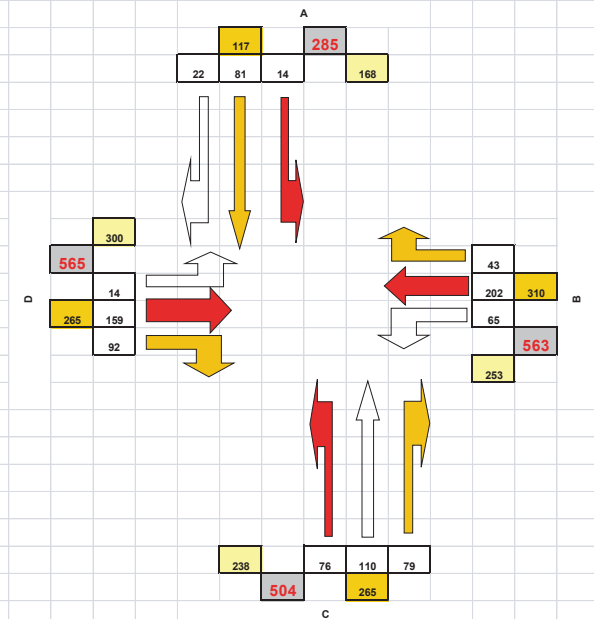
Kartogram křižovatky - křižovatka O. Nedbala x J. Opletala - Za 24 hodin - Všechny dny

vjezd	z A			z B			z C			z D			
	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	0	5	3	0	3	2	1	0	0	0	10	2	26
7:30 - 8:00	3	5	0	0	2	5	1	3	0	1	6	4	30
8:00 - 8:30	0	7	2	0	2	7	5	3	2	1	5	4	38
8:30 - 9:00	1	2	0	1	0	2	1	0	5	1	4	2	19
9:00 - 9:30	0	4	0	2	2	2	2	3	2	2	2	5	26
9:30 - 10:00	0	1	1	1	0	3	0	2	2	0	1	2	13
10:00 - 10:30	0	2	0	1	1	7	1	0	1	0	8	4	25
10:30 - 11:00	0	0	1	0	2	5	0	0	3	0	4	2	17

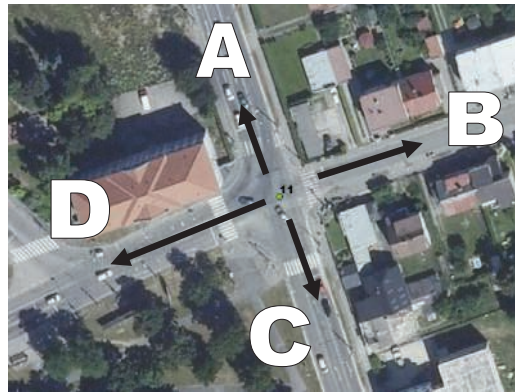
13:00 - 13:30	0	3	0	0	0	1	0	3	0	0	4	2	13
13:30 - 14:00	0	0	2	0	2	8	3	1	6	0	4	5	31
14:00 - 14:30	2	3	1	1	0	10	6	2	3	0	6	4	38
14:30 - 15:00	1	2	1	1	1	13	5	3	2	0	8	1	38
15:00 - 15:30	0	1	0	2	4	10	8	7	2	2	3	1	40
15:30 - 16:00	1	3	0	4	4	13	6	7	5	1	8	5	57
16:00 - 16:30	0	5	1	7	7	14	12	6	5	0	12	3	72
16:30 - 17:00	0	2	0	4	6	10	10	4	4	0	3	5	48
	8	45	12	24	36	112	61	44	42	8	88	51	
	65			172			147			147			531

Počet cyklistů za 24h													
	A			B			C			D			
vjezd+koeficient	14	81	22	43	65	202	110	79	76	14	159	92	958
z	117			310			265			265			
do	168			253			238			300			
celkem na větv	285			563			504			565			

8h
 koeficient 1.805



Lokalita: (11) O. Nedbala (křižovatka O. Nedbala x J. Boreckého x Husova tř.)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Piašilová Leona
 Počasí: jasno



Lokalita: (11) O. Nedbala (křižovatka O. Nedbala x J. Boreckého x Husova tř.)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Piašilová Leona
 Počasí: jasno

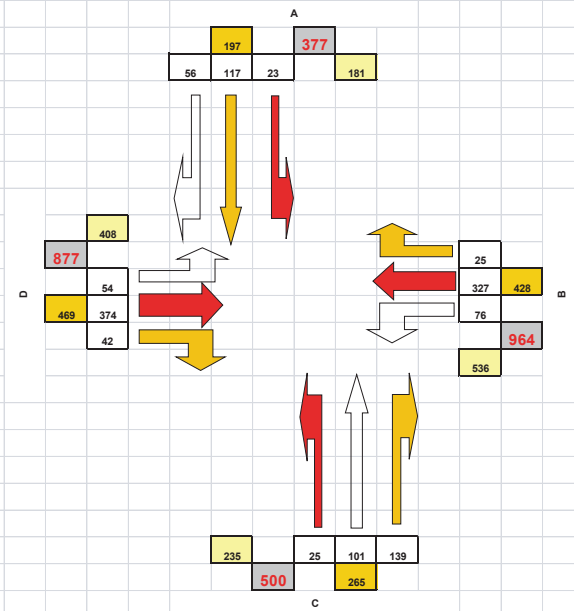


Kartogram křižovatky - křižovatka O. Nedbala x J. Boreckého x Husova tř. - Za 24 hodin - Všední den

vjezd	z A			z B			z C			z D			
	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	2	9	3	1	4	7	3	13	1	5	12	3	63
7:30 - 8:00	1	4	3	0	1	7	4	6	1	1	12	2	42
8:00 - 8:30	1	4	2	1	4	10	3	5	1	3	12	2	48
8:30 - 9:00	0	4	3	1	2	5	1	9	1	2	10	3	41
9:00 - 9:30	2	5	1	2	3	10	6	5	1	2	12	1	50
9:30 - 10:00	0	4	1	1	3	5	2	1	2	3	10	1	33
10:00 - 10:30	0	4	3	0	1	6	1	3	0	0	15	1	34
10:30 - 11:00	0	2	2	1	1	5	1	1	0	1	6	2	22
13:00 - 13:30	0	2	0	0	3	9	3	4	0	3	13	1	38
13:30 - 14:00	1	2	4	0	2	10	5	4	1	2	7	1	39
14:00 - 14:30	2	3	1	1	2	10	2	4	0	2	7	0	34
14:30 - 15:00	0	1	3	2	4	19	6	4	2	0	17	3	61
15:00 - 15:30	1	6	1	1	3	26	8	7	0	2	9	1	65
15:30 - 16:00	1	2	3	1	3	16	1	3	1	1	21	0	53
16:00 - 16:30	1	5	1	1	2	26	5	3	1	1	25	1	72
16:30 - 17:00	1	8	0	1	4	10	5	5	2	2	19	1	58
	13	65	31	14	42	181	56	77	14	30	207	23	
	109			237			147			260			753

Počet cyklistů za 24h													
	A			B			C			D			
vjezd+koeficient	23	117	56	25	76	327	101	139	25	54	374	42	
z	197			428			265			469			1359
do	181			536			235			408			
celkem na větv	377			964			500			877			

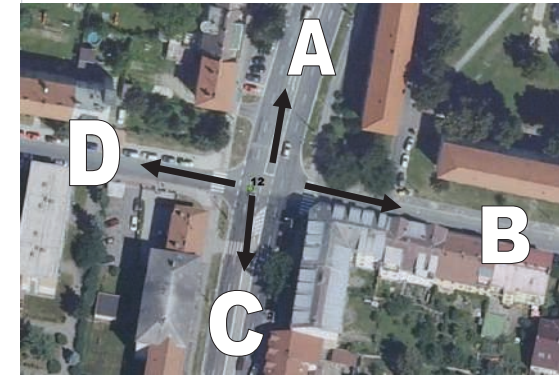
8h
 koeficient 1.805



Lokalita: (12) Pražská tř. (křižovatka Pražská tř. x Nerudova)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Halubicová Kristýna
 Počasí: jasno

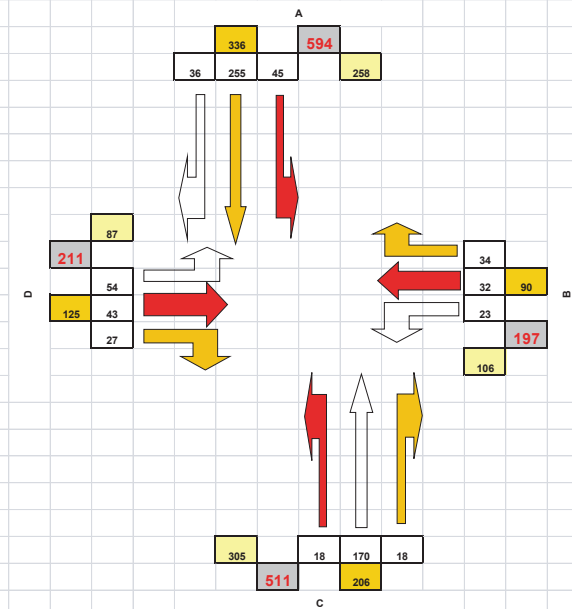


Lokalita: (12) Pražská tř. (křižovatka Pražská tř. x Nerudova)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Halubicová Kristýna
 Počasí: jasno



vjezd	z A			z B			z C			z D			
vjezd	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	2	11	0	0	0	0	6	1	1	1	2	2	26
7:30 - 8:00	5	11	4	1	1	3	1	1	1	0	4	0	32
8:00 - 8:30	2	6	0	1	0	1	4	1	1	1	0	2	19
8:30 - 9:00	3	5	0	1	0	3	5	1	0	1	2	0	21
9:00 - 9:30	2	11	2	2	1	1	5	1	1	1	2	0	29
9:30 - 10:00	0	7	2	3	0	2	7	0	0	3	1	1	26
10:00 - 10:30	0	3	0	1	4	0	5	0	1	0	2	1	17
10:30 - 11:00	0	7	0	0	0	0	7	1	1	0	2	0	18

Kartogram křižovatky - křižovatka Pražská tř. x Nerudova - Za 24 hodin - Všední den



13:00 - 13:30	2	10	0	0	0	0	8	1	1	0	0	0	22
13:30 - 14:00	3	1	1	2	0	1	8	0	0	1	1	2	20
14:00 - 14:30	1	11	3	1	0	0	5	0	0	2	3	1	27
14:30 - 15:00	1	19	4	2	1	0	9	1	1	2	1	0	41
15:00 - 15:30	0	10	0	0	0	1	5	1	0	2	0	1	20
15:30 - 16:00	1	12	1	2	4	3	6	0	0	6	2	2	39
16:00 - 16:30	2	8	0	1	2	1	6	0	2	4	1	1	28
16:30 - 17:00	1	9	3	2	0	2	7	1	0	6	1	2	34
	25	141	20	19	13	18	94	10	10	30	24	15	
	186			50			114			69			419

Počet cyklistů za 24h				
	A	B	C	D
vjezd+koeficient	45	255	36	34
z	336	90	206	125
do	258	106	305	87
celkem na větv	594	197	511	211

Bh
 koeficient 1.805

Lokalita: (13) Jírovcova (křižovatka Jírovcova x Pekárenská)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Eliášová Kristýna
 Počasí: jasno



vjezd	z A			z B			z C			z D			
vjezd	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	5	11	2	2	0	2	8	2	0	0	11	3	46
7:30 - 8:00	3	17	1	5	2	8	7	2	1	2	11	5	64
8:00 - 8:30	4	6	0	1	2	4	13	0	0	2	5	4	41
8:30 - 9:00	2	10	0	2	4	9	3	0	2	0	4	1	37
9:00 - 9:30	0	9	0	3	2	7	6	0	3	1	8	1	40
9:30 - 10:00	3	9	0	2	3	7	9	1	2	0	2	2	40
10:00 - 10:30	1	8	0	2	2	5	4	2	1	0	7	0	32
10:30 - 11:00	1	10	1	2	0	10	2	1	1	3	5	3	39
13:00 - 13:30	1	9	3	5	0	7	14	1	5	2	3	1	51
13:30 - 14:00	1	12	0	1	0	6	6	2	5	1	4	0	38
14:00 - 14:30	2	23	0	4	3	8	9	4	1	0	13	0	67
14:30 - 15:00	5	16	5	4	2	6	12	2	2	1	8	1	64
15:00 - 15:30	5	17	0	1	4	11	10	5	3	0	6	1	63
15:30 - 16:00	5	11	2	1	1	7	11	3	5	1	8	4	59
16:00 - 16:30	2	9	3	2	4	15	5	6	1	1	5	1	54
16:30 - 17:00	1	14	0	3	3	6	10	0	8	0	2	1	48
	41	191	17	40	32	118	129	31	40	14	102	28	783
	249			190			200			144			783

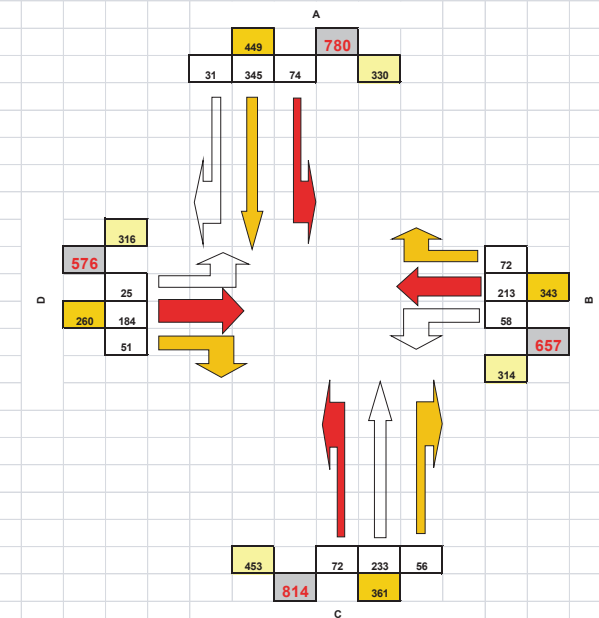
Počet cyklistů za 24h													
	A			B			C			D			
vjezd+koeficient	74	345	31	72	58	213	233	56	72	25	184	51	
z	449			343			361			260			1413
do	330			314			453			316			
celkem na větv	780			657			814			576			

8h	
koeficient	1.805

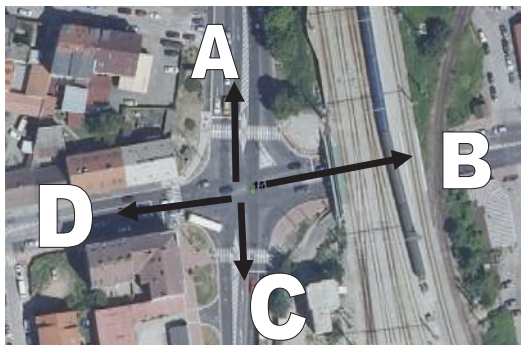
Lokalita: (13) Jírovcova (křižovatka Jírovcova x Pekárenská)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Eliášová Kristýna
 Počasí: jasno



Kartogram křižovatky - křižovatka Jírovcova x Pekárenská - Za 24 hodin - Všední den



Lokalita: (15) Nádražní (křižovatka Nádražní x Rudolfová tř.)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Vacílková Alžběta
 Počasí: jasno

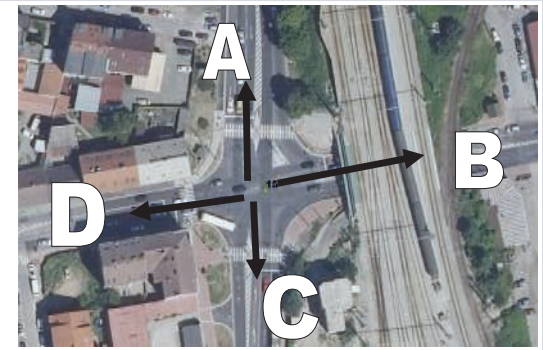


vjezd	z A			z B			z C			z D			
	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	4	1	1	1	5	7	3	4	0	0	16	0	42
7:30 - 8:00	5	0	0	6	4	8	1	3	0	4	13	0	44
8:00 - 8:30	3	0	0	1	3	8	1	5	0	0	5	1	27
8:30 - 9:00	3	1	0	0	2	11	0	2	0	0	4	1	24
9:00 - 9:30	2	1	0	1	4	4	0	4	0	0	7	1	24
9:30 - 10:00	2	0	1	0	2	4	0	6	1	1	1	2	20
10:00 - 10:30	0	1	0	0	3	2	1	2	0	0	7	1	17
10:30 - 11:00	1	1	3	0	3	3	0	2	0	0	1	0	14
13:00 - 13:30	2	2	0	2	3	9	0	4	0	0	3	2	27
13:30 - 14:00	2	0	1	4	5	3	0	5	1	0	9	2	32
14:00 - 14:30	4	1	2	3	5	7	1	6	2	0	6	1	38
14:30 - 15:00	2	0	3	3	9	20	1	4	0	0	5	2	49
15:00 - 15:30	3	4	3	2	7	14	0	4	1	1	9	1	49
15:30 - 16:00	2	3	1	1	13	21	2	2	0	0	8	0	53
16:00 - 16:30	3	1	1	7	13	17	1	1	1	2	9	1	57
16:30 - 17:00	2	0	1	3	3	14	0	3	1	0	4	1	32
	40	16	17	34	84	152	11	57	7	8	107	16	549
	73			270			75			131			

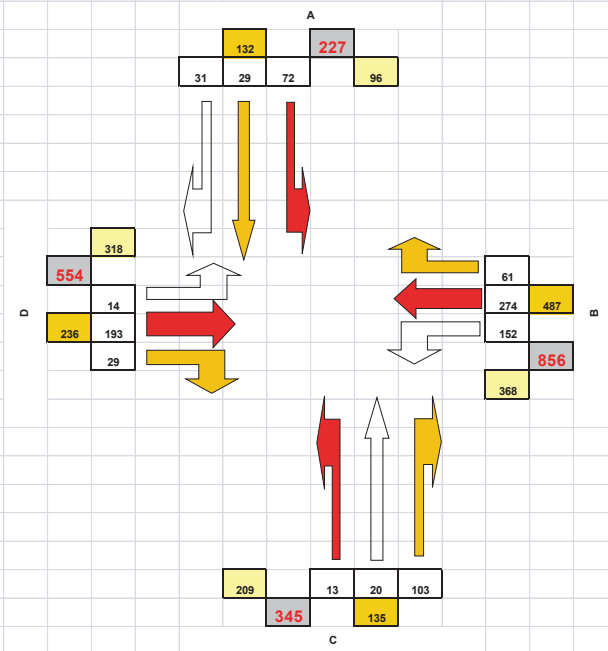
Počet cyklistů za 24h				
	A	B	C	D
vjezd+koeficient	72	29	31	61
z	132	487	135	236
do	96	368	209	318
celkem na vřtvi	227	856	345	554

8h
 koeficient 1.805

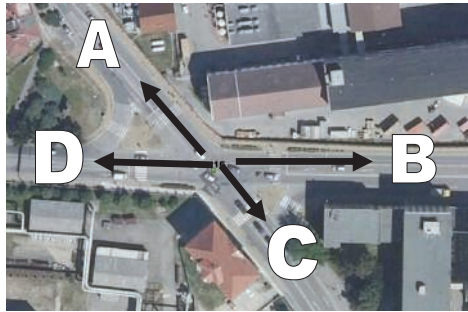
Lokalita: (15) Nádražní (křižovatka Nádražní x Rudolfová tř.)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Vacílková Alžběta
 Počasí: jasno



Kartogram křižovatky - křižovatka Nádražní x Rudolfová tř. - Za 24 hodin - Vřední den



Lokalita: (16) Novohradská (křižovatka Mánesova x Novohradská)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Bušková Lenka
 Počasí: jasno

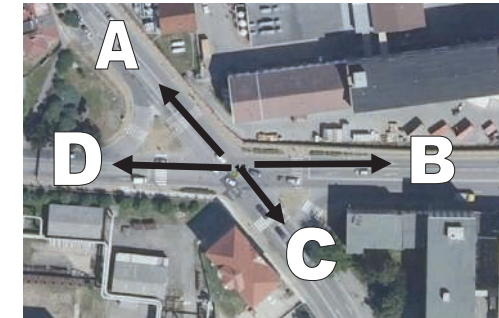


Vjezd	z A			z B			z C			z D			
	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	4	9	2	3	2	10	4	2	8	1	9	2	56
7:30 - 8:00	4	10	3	1	2	10	5	1	8	0	7	3	54
8:00 - 8:30	0	5	0	2	0	2	1	1	2	2	4	1	20
8:30 - 9:00	0	4	0	2	0	2	1	0	0	0	6	0	15
9:00 - 9:30	0	3	0	0	0	2	4	0	2	1	5	1	18
9:30 - 10:00	0	2	0	0	0	0	3	1	0	0	3	0	9
10:00 - 10:30	0	6	1	2	1	2	3	1	2	2	3	5	28
10:30 - 11:00	0	5	0	0	1	0	2	0	1	0	3	4	16
13:00 - 13:30	0	12	0	2	8	1	6	5	8	0	12	5	59
13:30 - 14:00	0	4	0	2	1	4	5	5	2	0	3	3	29
14:00 - 14:30	2	6	0	4	4	3	12	10	18	0	6	4	69
14:30 - 15:00	0	8	0	2	3	6	10	6	8	2	6	3	54
15:00 - 15:30	3	5	2	1	5	10	23	9	8	3	11	2	82
15:30 - 16:00	1	2	1	0	0	11	6	2	5	2	8	2	40
16:00 - 16:30	0	4	0	0	2	0	7	3	6	1	4	2	29
16:30 - 17:00	0	4	2	1	1	4	5	3	2	0	5	1	28
	14	89	11	22	30	67	97	49	80	14	95	38	
	114			119			226			147			606

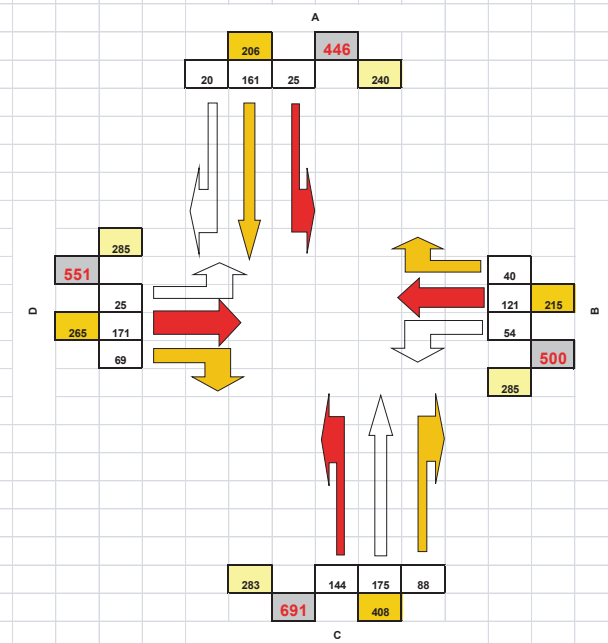
Počet cyklistů za 24h													
Vjezd+koeficient	A			B			C			D			
	z	do	celkem	z	do	celkem	z	do	celkem	z	do	celkem	
z	25	161	20	40	54	121	175	88	144	25	171	69	1094
do	240			285			283			285			
celkem na vřtvi	446			500			691			551			

8h
 koeficient 1.805

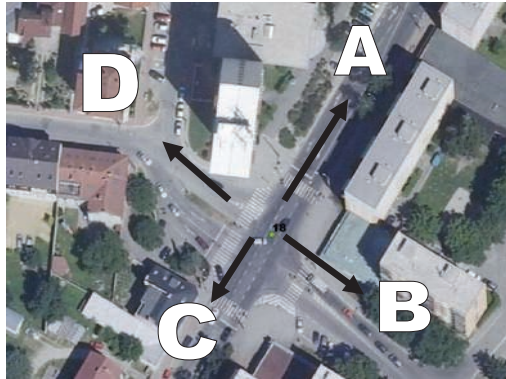
Lokalita: (16) Novohradská (křižovatka Mánesova x Novohradská)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítáče: Bušková Lenka
 Počasí: jasno



Kartogram křižovatky - křižovatka Mánesova x Novohradská - Za 24 hodin - Vřední den



Lokalita: (18) Lidická tř. (křižovatka Lidická x L. M. Pařízka x Generála Svobody)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Mičanová Eliška
 Počasí: jasno

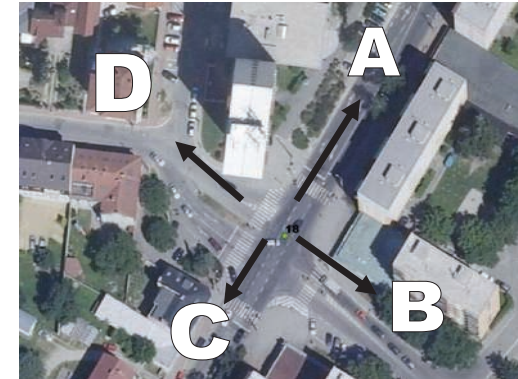


vjezd	z A			z B			z C			z D			
vjezd	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
7:00 - 7:30	1	2	2	3	0	9	7	0	9	0	2	4	39
7:30 - 8:00	0	3	0	3	0	16	7	0	2	1	4	1	37
8:00 - 8:30	1	3	2	1	0	6	8	0	2	1	1	0	25
8:30 - 9:00	0	4	3	2	0	5	7	0	2	3	2	0	28
9:00 - 9:30	3	6	2	0	0	11	1	1	2	1	3	0	30
9:30 - 10:00	0	5	2	3	1	1	6	1	1	1	3	2	26
10:00 - 10:30	0	3	2	1	0	1	5	0	3	0	4	6	25
10:30 - 11:00	0	4	3	1	0	3	7	1	3	1	2	4	29
13:00 - 13:30	1	8	1	2	1	3	6	0	2	0	1	2	27
13:30 - 14:00	2	8	4	0	0	3	6	0	1	3	3	1	31
14:00 - 14:30	1	13	1	4	0	4	8	0	2	6	13	2	54
14:30 - 15:00	3	5	0	3	0	5	11	2	2	4	11	5	51
15:00 - 15:30	3	5	1	7	1	7	7	0	3	3	11	3	51
15:30 - 16:00	2	9	1	5	1	5	6	1	0	6	9	2	47
16:00 - 16:30	2	6	1	5	4	4	9	4	1	0	11	1	48
16:30 - 17:00	0	4	1	4	1	6	3	0	2	2	9	4	36
	19	88	26	44	9	89	104	10	37	32	89	37	584
	133			142			151			158			

Počet cyklistů za 24h													
	A			B			C			D			
vjezd+koeficient	34	159	47	79	16	161	188	18	67	58	161	67	
z	240			256			273			285			1054
do	325			213			242			274			
celkem na větv	565			469			514			560			

8h
 koeficient 1.805

Lokalita: (18) Lidická tř. (křižovatka Lidická x L. M. Pařízka x Generála Svobody)
 Den, datum, čas: čtvrtek, 18.9.2014
 Jméno sčítače: Mičanová Eliška
 Počasí: jasno



Kartogram křižovatky - křižovatka Lidická x L. M. Pařízka x Generála Svobody - Za 24 hodin - Všední den

