

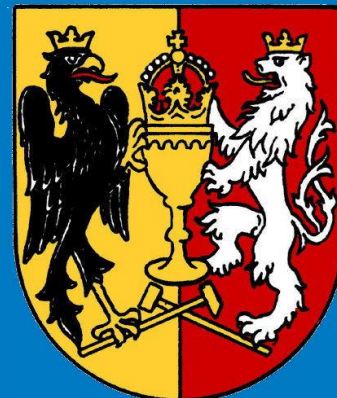
České vysoké učení technické v Praze

FAKULTA DOPRAVNÍ

Ústav dopravních systémů

Horská 3, 128 03 PRAHA 2

<http://www.fd.cvut.cz>



GENEREL DOPRAVY KUTNÁ HORA

Závěrečná technická zpráva

červen 2020

Odpovědný řešitel: **Ing. Martin Jacura, Ph.D.**

Řešitelský tým: **doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.**
Ing. Martin Jacura, Ph.D.
Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.

Objednatel: **Město Kutná Hora**



ČVUT

FD

**DOPRAVNÍ
SYSTEMY**

**Ústav dopravních
systémů (K612)**

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

Název akce:

Generel dopravy Kutná Hora

Objednatel:

Město Kutná Hora

Havlíčkovo náměstí 552 / 1, 284 01 KUTNÁ HORA

IČO 00236095

Osoby oprávněné jednat:

ve věcech smluvních Ing. Josef Viktora (starosta města)

ve věcech technických Ing. Vlastimil Kapička
(vedoucí Odboru regionálního rozvoje a územního plánování)

Zhotovitel:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

Ústav dopravních systémů

Konviktská 20, PRAHA 1, 120 00

zastoupený děkanem fakulty doc. Ing. Pavlem Hrubešem, Ph.D.

vedoucí ústavu Ing. Martin Jacura, Ph.D.

odpovědný řešitel Ing. Martin Jacura, Ph.D.

řešitelský tým Bc. Klára Cieslová doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

Ing. Martin Jacura, Ph.D. Ing. Bc. Jan Kruntorád

Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D. Bc. Václav Lauda

Ing. Aleš Novotný Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Ing. Petr Richter Bc. Michal Šupej

Ing. Valeriya Vanting Polina Zayats

kontaktní telefony tel: + 420 224 355 087, + 420 224 355 088

E-mail..... jacurmar@fd.cvut.cz

OBSAH

1. Úvod	8
1.1. Cíle generelu dopravy	8
1.2. Předmět generelu dopravy	9
1.2.1. Analytická část	9
1.2.2. Návrhová část	10
2. Komplexní analýza stávajícího stavu dopravy	10
2.1. Komunikační systém města a tranzitní doprava	10
2.1.1. Zhodnocení návrhů z Dopravního generelu Centrální zóny	12
2.2. Současný stav veřejné hromadné dopravy	13
2.2.1. Významné zdroje a cíle dopravy, vyjíždka a dojíždka	14
2.2.2. Železniční doprava	16
2.2.2.1. Žst. Kutná Hora hl. n.	18
2.2.2.2. Zast. Kutná Hora – Sedlec	20
2.2.2.3. Žst. Kutná Hora město	21
2.2.2.4. Zast. Kutná Hora předměstí	22
2.2.2.5. Zast. Poličany	23
2.2.3. Autobusová doprava (veřejná linková doprava)	23
2.2.4. Linky městské hromadné dopravy	24
2.2.5. Zastávky a přestupní body, možnosti multimodálního cestování	30
2.2.5.1. Přestupní bod žst. Kutná Hora, hl. n. (hlavní nádraží)	30
2.2.5.2. Přestupní bod žst. Kutná Hora město (žel. st.)	34
2.2.5.3. Přestupní bod Autobusové nádraží (aut. st.)	35
2.2.5.4. Multimodální cestování u ostatních žel. stanic a zastávek	37
2.2.5.5. Zastávky autobusové dopravy	37
2.3. Cyklistická doprava	38
2.3.1. Cyklistické trasy ve městě	38
2.3.2. Absence opatření pro cyklisty na cyklistických trasách	42
2.4. Vybrané části města	43
2.4.1. Historické centrum města	43
2.4.1.1. Současný stav sítě místních komunikací	43
2.4.1.2. Současný stav řešení dopravy v klidu	43
2.4.1.3. Pěší provoz a cyklistická doprava	45
2.4.1.4. Aktuálnost Dopravního generelu Centrální zóny z let 1999 – 2003	45
2.4.2. Sídliště Šipší	48
2.4.2.1. Aktuálnost Dopravního generelu sídliště Šipší z roku 2004	50
2.4.3. Sídliště Hlouška	51
3. SWOT analýza dopravního systému města	54
3.1. Komunikační systém města a tranzitní doprava	55
3.2. SWOT analýza VHD	56
3.3. Vybrané části města včetně cyklistické dopravy	56
3.3.1. Historické centrum města	56
3.3.2. Sídliště Šipší a sídliště Hlouška	56

4. Dopravní průzkumy	57
4.1. Směrový dopravní průzkum.....	57
4.1.1. Metoda provedení směrového průzkumu	57
4.1.2. Zpracování dat a typy cest.....	59
4.1.3. Grafické výstupy – výkresy	60
4.2. Dopravní průzkumy na křižovatkách.....	60
4.2.1. Křižovatka K1 (Kouřimská – Na Valech)	62
4.2.2. Křižovatka K2 (Čs. legionářů – J. z Poděbrad – Vocelova – Zemanova) ...	70
4.2.3. Křižovatka K3 (Benešova – Štefánikova)	84
4.2.4. Křižovatka K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova).....	95
4.2.5. Křižovatka K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná).....	106
4.2.6. Křižovatka K6 (Čáslavská – Hrnčířská).....	120
4.3. Průzkumy dopravy v klidu	135
4.3.1. Metodika, provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu	136
4.3.1.1. Obecné způsoby provádění průzkumů dopravy v klidu.....	136
4.3.1.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu	136
4.3.1.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu	137
4.3.2. Historické centrum města.....	137
4.3.2.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu	138
4.3.2.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu	143
4.3.2.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu	290
4.3.2.4. Vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu	294
4.3.3. Sídliště Šipší	295
4.3.3.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu	295
4.3.3.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu	295
4.3.3.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu	345
4.3.4. Sídliště Hlouška	350
4.3.4.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu	350
4.3.4.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu	350
4.3.4.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu	396
4.3.5. Místní část Žižkov	401
4.3.5.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu	401
4.3.5.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu	403
4.3.5.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu	424
4.4. Převážný průzkum v MHD	428
4.4.1. Parametry průzkumů	428
4.4.2. Výstupy z průzkumů	430
4.4.3. Vybrané výsledky přepravních průzkumů	430
4.4.4. Porovnání dubnového a červnového průzkumu.....	432
4.4.5. Závěry zjištěné na základě vyhodnocení přepravních průzkumů	433
4.5. Sociologický průzkum	434
4.5.1. Průzkum a oblasti zájmu	434
4.5.1.1. Využívání veřejné hromadné dopravy.....	434
4.5.1.2. Parkování v centru.....	435
4.5.1.3. Cyklistická doprava	435
4.5.2. Podmínky dopravního průzkumu.....	435
4.5.3. Vyhodnocení průzkumu – využívání VHD	435
4.5.3.1. Složení respondentů	435

4.5.3.2. Využívání VHD a parametry cest.....	436
4.5.3.3. Zhodnocení kvality veřejné hromadné dopravy.....	440
4.5.4. Parkování v centru.....	448
4.5.4.1. Složení respondentů.....	448
4.5.4.2. Zdroje cesty.....	450
4.5.4.3. Jízdy do centra.....	452
4.5.4.4. Parkování v centru.....	454
4.5.5. Cyklistická doprava.....	455
4.5.5.1. Složení respondentů.....	455
4.5.5.2. Parametry cest vykonaných na kole.....	456
4.5.5.3. Kvalita cyklistické dopravy.....	457
4.5.6. Závěry ze sociologického průzkumu.....	459
5. Návrh sítě místních komunikací ve městě.....	460
5.1. Návrh uspořádání v závislosti na funkčním členění komunikací.....	460
5.1.1. Návrh opatření v I. etapě (krátkodobá a střednědobá).....	460
5.1.2. Návrh opatření ve II. etapě (dlouhodobá).....	460
5.2. Změny v organizaci dopravy.....	461
5.2.1. Doporučení pro usměrnění provozu včetně jednosměrných ulic.....	462
5.2.1.1. Historické centrum.....	462
5.2.1.2. Sídliště Šipší a sídliště Hlouška.....	462
5.2.1.3. Cyklistická doprava v jednosměrných ulicích.....	463
5.3. Stavební opatření a úprava křižovatek.....	464
5.3.1. Doporučení pro typ křižovatek a případně jejich řízení.....	464
5.3.1.1. Křižovatka ulic Benešova a Masarykova.....	464
5.3.2. Odstranění krizových míst z pohledu bezpečnosti dopravy.....	464
5.3.2.1. Návrh okružní křižovatky ulic Benešova a Masarykova.....	465
5.3.2.2. Návrh stykové křižovatky ulic Benešova a Masarykova.....	466
6. Návrh sítě tras pro cyklisty.....	466
6.1. Návrh cyklistických tras v centru a propojení s obytnými oblastmi.....	467
6.2. Opatření ke zvýšení podílu cyklistické dopravy v centru města.....	468
6.3. Opatření ke zvýšení podílu cyklistické dopravy na dopravních osách.....	468
6.3.1. Spojení se sídlištěm Šipší.....	468
6.3.2. Spojení se sídlištěm Hlouška.....	469
6.4. Navržená opatření pro cyklisty na místních komunikacích.....	470
6.5. Priority výstavby.....	470
7. Návrh koncepce dopravy.....	471
7.1. Tranzitní doprava.....	471
7.1.1. Opatření pro eliminaci tranzitní dopravy.....	471
7.1.2. Návrh ploch na odstavování těžkých nákladních vozidel.....	471
7.2. Návrh opatření v městské hromadné dopravě.....	471
7.2.1. Zásady návrhu systému veřejné dopravy a okrajové podmínky.....	472
7.2.2. Návrh nové koncepce MHD – varianta A.....	473
7.2.3. Návrh nové koncepce MHD – varianta B.....	476
7.2.4. Návrh opatření na základě požadavků zadavatele z 24.2.2020.....	476

7.2.5.	Zastávky veřejné dopravy.....	480
7.2.6.	Přestupní body veřejné dopravy	481
7.2.6.1.	Hlavní nádraží – žst. Kutná Hora hl. n.	481
7.2.6.2.	Železniční stanice – žst. Kutná Hora město	481
7.2.6.3.	Současné autobusové nádraží	481
7.2.7.	Obsluha nových lokalit s očekávanou bytovou výstavbou	482
7.3.	Doprava v historickém centru města.....	482
7.3.1.	Opatření pro udržitelnou dopravu – změna organizace dopravy	482
7.3.1.1.	Organizace dopravy v centru města – varianta 1 (razantní).....	483
7.3.1.2.	Organizace dopravy v centru města – varianta 2 (mírná).....	483
7.3.1.3.	Organizace dopravy v centru města – varianta 3 (konzervativní).....	484
7.3.2.	Opatření pro snížení intenzity zbytné IAD	484
7.3.2.1.	Uplatnění smart-technologií pro regulaci provozu v centru města ...	484
7.3.3.	Opatření pro zvýšení podílu nemotorové dopravy v centru města	486
7.3.4.	Návrh pěších tras v centru a propojení s obytnými oblastmi.....	486
7.3.5.	Návrh ploch pro dopravu v klidu	486
7.3.5.1.	Navržené systémy parkování.....	487
7.3.5.2.	Parkování s parkovacím kotoučem	487
7.3.5.3.	Parkování pro rezidenty (držitele povolení vydaným MěÚ)	489
7.3.5.4.	Smíšené parkování (placené parkování a rezidenti).....	489
7.3.5.5.	Záchytná parkoviště pro celodenní parkování	490
7.3.5.6.	Odhady počtu parkovacích míst.....	492
7.3.6.	Organizace dopravy v klidu	492
7.3.6.1.	Návrh systému zpoplatnění.....	492
7.3.6.2.	Návrh časového omezení.....	494
7.3.6.3.	Uplatnění smart-technologií pro regulaci dopravy v klidu.....	495
7.3.7.	Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý i dlouhodobý výhled	496
7.4.	Doprava v klidu na sídlišti Šipší	496
7.4.1.	Návrh ploch pro dopravu v klidu a jejich organizace.....	496
7.4.1.1.	Návrh ploch pro dopravu v klidu	496
7.4.1.2.	Možnosti regulace využívání ploch pro dopravu v klidu	500
7.4.1.3.	Detaily vybraných parkovacích ploch na sídlišti Šipší	501
7.4.2.	Doporučení pro realizaci jednosměrných ulic.....	502
7.4.3.	Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý výhled	504
7.4.4.	Souhrnný návrh opatření pro dlouhodobý výhled	504
7.5.	Doprava v klidu na sídlišti Hlouška	505
7.5.1.	Návrh ploch pro dopravu v klidu a jejich organizace.....	505
7.5.1.1.	Návrh ploch pro dopravu v klidu	505
7.5.1.2.	Možnosti regulace využívání ploch pro dopravu v klidu	508
7.5.1.3.	Detaily vybraných parkovacích ploch na sídlišti Hlouška	510
7.5.2.	Doporučení pro realizaci jednosměrných ulic.....	511
7.5.3.	Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý výhled	513
7.5.4.	Souhrnný návrh opatření pro dlouhodobý výhled	514
7.6.	Dopravní souvislosti mezi sídlišti a centrem.....	515
7.7.	Návrh nástupních ploch pro požární techniku.....	515
7.7.1.	Obecné principy návrhu	515
7.7.2.	Nástupní plochy pro požární techniku sídlišti Šipší.....	517
7.7.3.	Nástupní plochy pro požární techniku sídlišti Hlouška	519

8. Souhrn navržených opatření	520
8.1. Organizačně technická opatření	520
8.1.1. Odhad investičních nákladů	520
8.1.1.1. Centrum.....	520
8.1.1.2. Sídliště Šipší	521
8.1.1.3. Sídliště Hlouška	521
8.1.1.4. Ostatní oblasti.....	521
8.1.2. Návrh etapizace realizací.....	522
8.2. Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury	523
8.2.1. Odhad investičních nákladů	523
8.2.2. Návrh etapizace realizací.....	523
8.3. Nové investice v dopravní infrastruktuře	524
8.3.1. Odhad investičních nákladů	524
8.3.2. Návrh etapizace realizací.....	525
9. Seznam příloh.....	526

1. ÚVOD

Dopravní systém moderního města je základem sociálně-ekonomického rozvoje města a je komplexním systémem interakce různých faktorů, které poskytují komfort a pohodlí pro obyvatele a návštěvníky města v souladu s moderními trendy. Technická, ekonomická, sociální a manažerská rozhodnutí, která jsou základem pro řešení městské infrastruktury představující zejména dopravní plochy včetně těch určených pro dopravu v klidu, by se měla řídit strategickým přístupem založeným na analýze chování všech uživatelů různých druhů dopravy. Všechna rozhodnutí učiněná v této oblasti jsou vždy spojena s ekonomickými aspekty i riziky. Současně platí, že správná řešení udržitelné mobility v oblasti dopravního systému vytvoří postupně stabilní prostředí pro organizaci dopravního systému, která má přímý vliv na život obyvatel.

1.1. Cíle generelu dopravy

Cílem Generelu dopravy je zpracování inženýrského dokumentu v oblasti rozvoje a udržitelnosti dopravy ve městě a nejbližším okolí, který identifikuje hlavní problémy dopravy – mobilitu a dopravní potřeby uživatelů a zároveň navrhuje opatření na jejich řešení v etapách s výhledem do budoucích let.

Sektor dopravy obecně prochází významnou transformací, zejména díky novým dopravním prostředkům, novým službám a moderním technologiím v oblasti dopravních systémů, proto je nutné stanovit komplexní a dlouhodobou integrovanou strategii a koncepci dopravy ve městě Kutná Hora dopravním generelem, jehož úkolem a cílem je stanovení vzájemných vazeb jednotlivých druhů dopravy pro zajištění udržitelné mobility.

Generel dopravy musí který identifikovat hlavní problémy dopravy – mobilitu a dopravní potřeby uživatelů a zároveň navrhnout opatření na jejich řešení v etapách s výhledem do let budoucích.

Záměrem generelu dopravy je zejména:

- eliminovat nadbytečnou dopravu a dopravu v klidu z historického centra města a výrazně tak snížit zavedením MHD zátěž tohoto území dopravou ze sídlišť a okrajových čtvrtí

- eliminovat tranzitní dopravu, průjezd páteřní komunikací a odstavování kamionů na této komunikaci
- řešení regulace statické dopravy (doprava v klidu) podle místních podmínek v historickém centru a na sídlištích Šipší a Hlouška, kde základními nástroji regulace parkování bude organizace dopravy v klidu, zpoplatnění a časové omezení
- preferování a zvýšení podílu nemotorové dopravy a hromadné dopravy v historickém centru města a na hlavních dopravních osách spojujícími střed města s významnými obytnými celky

1.2. Předmět generelu dopravy

Předmětem generelu dopravy je především dopravně-inženýrský návrh a koncepce multimodálních dopravních vztahů a obsluhy ve městě a návrhů jejich řešení pro:

- automobilovou dopravu
- veřejnou hromadnou dopravu
- cyklistickou dopravu
- pěší provoz
- vzájemnou intermodalitu

Generel dopravy obsahuje řešení koncepčních otázek v oblasti tranzitní dopravy, dopravy v klidu, městské i veřejné hromadné dopravy, cyklistické dopravy a pěšího provozu ve vazbě na okolní funkční dopravní systémy, zejména pak integrovaný dopravní systém. V rámci historického centra města, zapsaného na seznam UNESCO, obsahuje zejména opatření pro udržitelnou dopravu včetně respektování turistických tras tímto centrem s ohledem na bezpečnost provozu.

Předmět generelu dopravy zahrnuje níže uvedené části:

1.2.1. Analytická část

- komplexní analýza stávajícího stavu dopravy s přehlednou SWOT analýzou celého dopravního systému města
- dopravní průzkumy:
 - směrový dopravní průzkum se zápisem registračních značek v rámci celého města a přilehlých městských části (18 stanovišť)
 - směrový dopravní průzkum na křižovatkách (6 stanovišť)

- průzkum dopravy v klidu (v historickém centru, sídliště Šipší, Hlouška a místní část Žižkov)
- přepravní průzkum ve vozidlech a zastávkových profilech linek MHD, linek ostatní veřejné linkové autobusové dopravy a v železničních stanicích Kutná Hora – hlavní nádraží, Kutná Hora – město a Kutná Hora – Sedlec
- sociologický průzkum zaměřený na využívání veřejné hromadné dopravy a nemotorové dopravy v dopravních osách směřujících do centra města

1.2.2. Návrhová část

- návrh sítě tras a určení stavební nebo organizační opatření a priorit výstavby
- návrh koncepce dopravy pro všechny složky – koncept řešení dopravy s krátkodobým i dlouhodobým výhledem

2. KOMPLEXNÍ ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU DOPRAVY

Komplexní analýza stávajícího stavu dopravy je zaměřena na problematiku dopravní infrastruktury a jejích potřeb, včetně celkové analýzy a aktuálnosti dříve vydaných dopravních generelů (tj. Dopravní generel Centrální zóny a Dopravní generel sídliště Šipší) a obsahuje analytickou část s přehlednou SWOT analýzou v závěru každé řešené části.

2.1. Komunikační systém města a tranzitní doprava

Územím města Kutná Hora prochází tři významné pozemní komunikace – silnice I/2, silnice II/126 a na velmi krátkém úseku i silnice II/337. Tyto komunikace jsou pak doplněny sítí silnic nižšího významu a místními komunikacemi (viz Příloha 1).

Následující Tabulka 1 ukazuje je přehled silnic I. až III. třídy na území města Kutná Hora.

Problematickým úsekem je průtah silnice I. třídy městem Kutná Hora, který vede ulicemi Kouřimská, Na Valech, Československých legionářů, Štefánikova, Masarykova a Vítězná (viz Příloha 1). Rizikovost úseku spočívá například ve vedení průtahu v těsné blízkosti centra, ve vedení cyklistické trasy Masarykovou ulicí a v příliš předimenzovaných šířkových dispozicích komunikací. Předimenzované šířky jízdních pruhů v Masarykově ulici a dlouhý přímý úsek svádí řidiče k vyšším rychlostem, což je při souběžném vedení cyklistů nežádoucí.

Tabulka 1 – přehled silnic I. až III. třídy na území města Kutná Hora

Označení silnice	Trasa
I/2	Praha – Kutná Hora – Pardubice
II/126	Trhový Štěpánov – Kutná Hora (připojení na silnici I/2)
II/337	Uhlířské Janovice – Skuteč
III/03321	Kutná Hora, Kaňk (připojení na silnici I/38) – Církvice
III/03322	Kutná Hora – Kutná Hora, Kaňk
III/33354	Kutná Hora – Dolany
III/33355	Kutná Hora – Libenice (připojení na silnici I/38)
III/33714	Kutná Hora, Poličany – připojení na silnici II/126
III/33716	Kutná Hora, Karlov – Kluky
III/33719	Kutná Hora, Karlov – Močovice
III/33721a	Neškaredice – Církvice

Pozitivně lze hodnotit již existující oblasti se zákazem tranzitní nákladní dopravy. Konkrétně se jedná o následující oblasti (viz Příloha 1):

- sídliště Šipší
- jihozápadní část místní části Žižkov
- obytné části místní části Sedlec
- významná část historického centra

Hlavní tranzitní vazby jsou však v současné době vedeny po komunikacích I. a II. tříd, kdy některé z nich prochází v těsné blízkosti centra. Jedná se především o vztah východ – západ, kdy je tato doprava vedena po komunikaci I/2 a dále o vztah, který přivádí dopravu jižně od Kutné Hory po komunikaci II/126.

Tranzitní dopravu na východním okraji města již dnes vhodně řeší tangenta I/33, která se má v budoucnu dále upravovat, tak aby kapacitně zajišťovala očekávané objemy dopravy.

Podíl a jednotlivé směry tranzitní dopravy byly i předmětem dopravního průzkumu viz kapitola 4.1.

2.1.1. Zhodnocení návrhů z Dopravního generelu Centrální zóny

Dopravní generel centrální zóny pochází z roku 2003 a řeší zejména funkční rozdělení místních komunikací, organizaci dopravy v historickém centru, rozmístění parkovišť a omezení vjezdu pro určité skupiny vozidel.

Z pohledu plnění dopravního generelu ve smyslu organizace provozu město na většině místních komunikací v historickém centru aplikovalo doporučený systém komunikací s jednosměrným a obousměrným provozem. Přehled nalezených rozdílných řešení je uveden v kapitole 3. Hlavní nevýhodou návrhu je umožnění přímého průjezdu vozidel skrz centrum, což s sebou přináší nežádoucí zbytnou dopravu.

Rozmístění parkovišť dopravní generel z roku 2003 dělí na dvě základní skupiny:

- hlavní parkovací plochy
- vedlejší parkovací plochy

Město Kutná Hora se při rozmístění parkovacích ploch drželo původního generelu dopravy. Vedlejší parkovací plochy jsou většinou realizovány formou parkovacích stání podél pozemní komunikace a hlavní parkovací plochy představují parkoviště s vyšším počtem parkovacích míst. V současném stavu historické centrum nabízí řadu nových parkovacích ploch, které v dopravním generelu z roku 2003 nejsou zaevidovány. Hlavní rozdíl oproti generelu je v možnostech parkování v oblasti Městské sady. Zde měla původně vzniknout hlavní parkovací plocha, ale v dnešní době se zde nachází několik parkovacích míst, která jsou určena zejména rezidentům a část vozidel zde vlivem obousměrného provozu a absence parkovacích míst stojí v rozporu se zákonem.

Na řadě ulic v historickém centru je aplikován zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhu anebo zákaz vjezdu vozidel s hmotností nad 6 t. Město postupovalo se zaváděním oblastí se zklidněnými komunikacemi v souladu s generelem dopravy. Rozdílný režim je aplikován v ulici Hloušecká, která je v režimu zklidněné komunikace oproti navrženému režimu obslužné komunikace v generelu dopravy. V centrální části historického centra (ulice Husova, Palackého náměstí, ulice Tylova, Vladislavova, Kollárova a Libušina) byla zavedena zóna 30 s omezením vjezdu motorové dopravy. Vjezd je ale umožněn na základě koupě parkovacího lístku platného po dobu 30 minut, přičemž neexistuje efektivní kontrola reálné doby pobytu v zóně.

V rámci analýzy Dopravního generelu Centrální zóny z let 1999 – 2003 byly posouzeny a zhodnoceny návrhy úprav některých křižovatek na ulici Štefánikova a Na Valech, které tvoří průtah silnice I/2 kolem historického centra Kutné Hory:

- návrh úprav – ulice Štefánikova / Na Valech:
 - navržené úpravy ve velké míře odpovídají současnému stavu
 - rozdíly ve srovnání se současným stavem spočívají převážně v řešení převedení pěšího provozu přes pozemní komunikaci, kdy v navržené verzi se počítá se směrovacími ostrůvky a dělicími pásy s ochrannou funkcí pro chodce, ale dnešní podoba řeší oddělení vjezdů a výjezdů na / z okružní křižovatky pomocí vodorovného dopravního značení a řada z navržených přechodů pro chodce nebyla realizována
 - v případě křižovatky ulic Česká a Na Valech není v návrhu počítáno s připojovacím pruhem pro vozidla připojující se z ulice Česká na ulici Na Valech
- návrh úprav – ulice Na Valech / Kremnická / Husova:
 - navržené úpravy ulice Kremnická byly ve velké míře realizovány
 - některé fyzické dopravní ostrůvky byly nahrazeny levnější variantou v podobě vodorovného dopravního značení
 - oproti návrhu došlo k rozšíření ulice Na Valech a současné uspořádání nabízí 2 průjezdní pruhy a 2 pruhy pro levé odbočení
 - v ulici Kouřimská nebyl realizován navržený přechod pro chodce
 - návrh se rovněž zabývá návrhem parkoviště, které sice v současné době existuje, nicméně v jiném uspořádání parkovacích míst

2.2. Současný stav veřejné hromadné dopravy

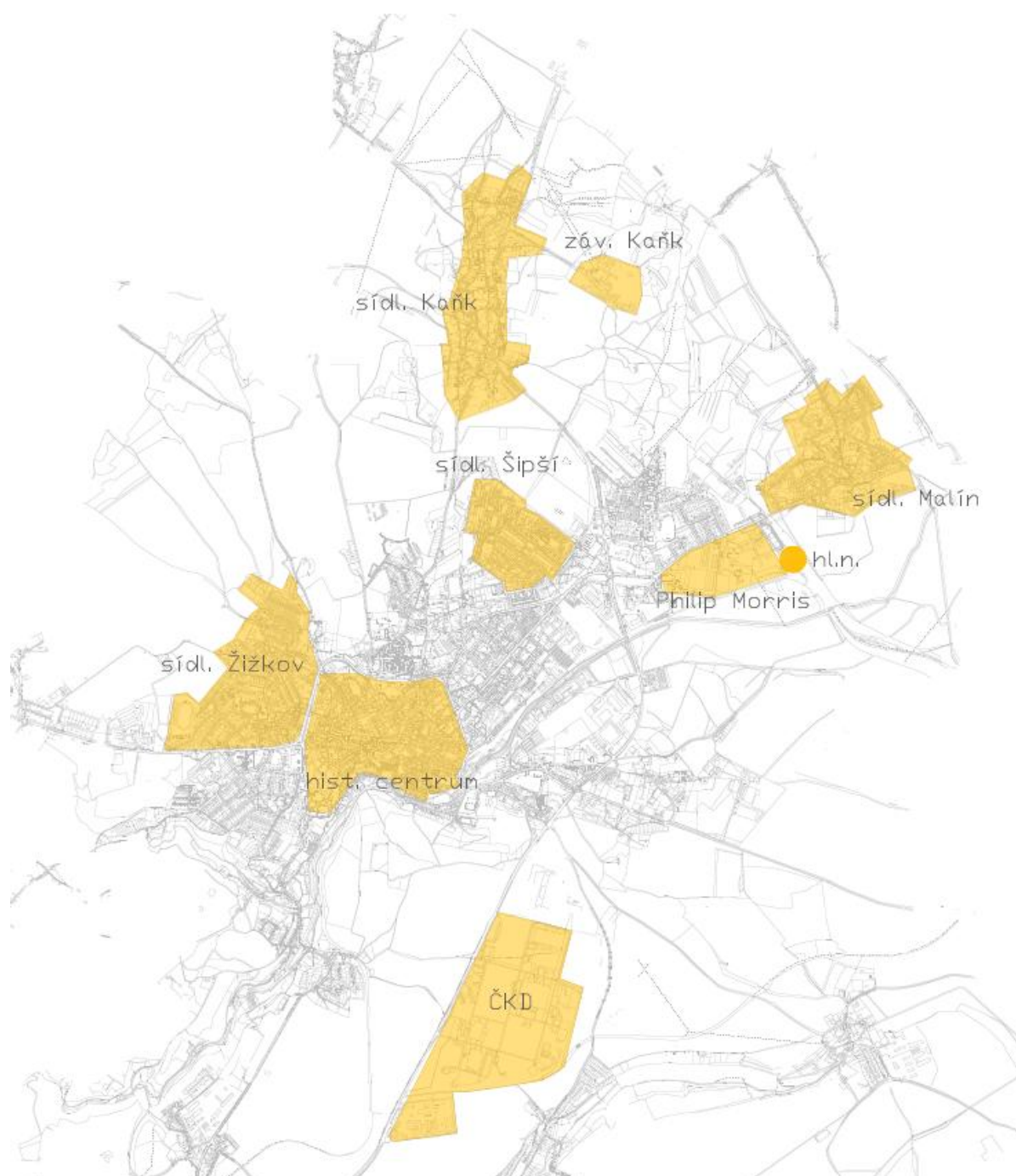
Dopravní obslužnost města Kutná Hora veřejnou dopravou je obecně zajištěna železniční a autobusovou dopravou. Železniční doprava je významná zejména z pohledu vnějších vztahů, byť zajišťuje i část přepravních vztahů uvnitř území města, autobusová doprava je významná jak z hlediska vnější vztahů, tak plošné obsluhy území města.

Území města Kutná Hora v současné době částečně obsluhují linky veřejné dopravy objednávané městem Kutná Hora (MHD Kutná Hora), linky zapojené do systému PID (Pražská integrovaná doprava; vlakové linky R9, R41, S2, S20 a S28 a autobusovou

linku 381) a autobusové linky zapojené do systému SID (Středočeská integrovaná doprava; Kutnohorská a Kolínská oblast).

2.2.1. Významné zdroje a cíle dopravy, vyjízdka a dojízdka

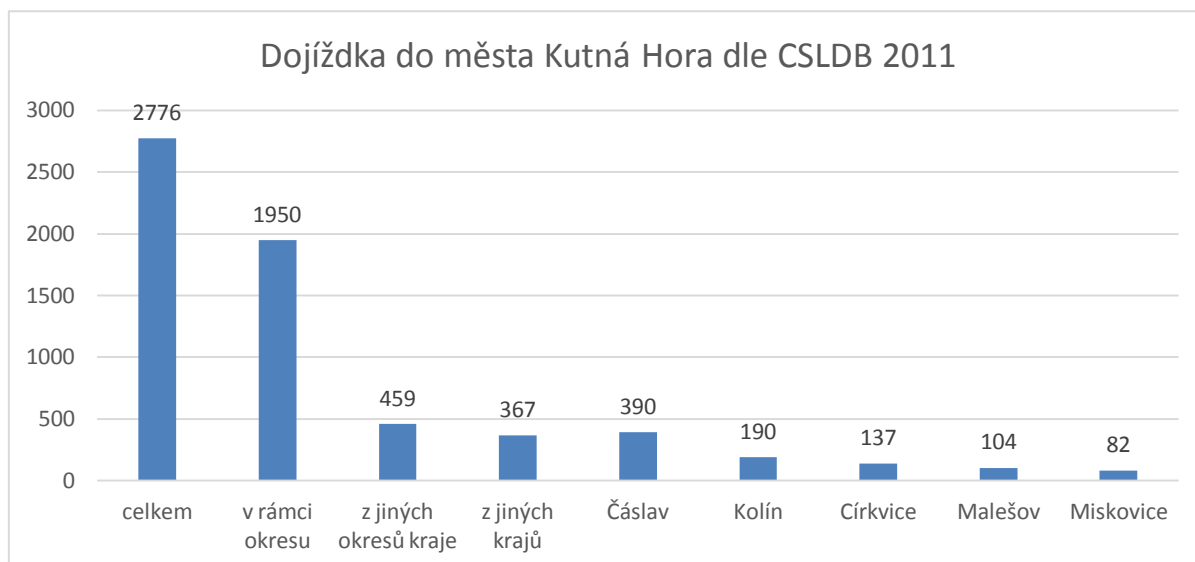
Nejvýznamnějšími zdroji poptávky po veřejné dopravě jsou zejména významné obytné oblasti na území města – sídliště Žižkov, Šipší, Kaňk a Malín.



obr. 1

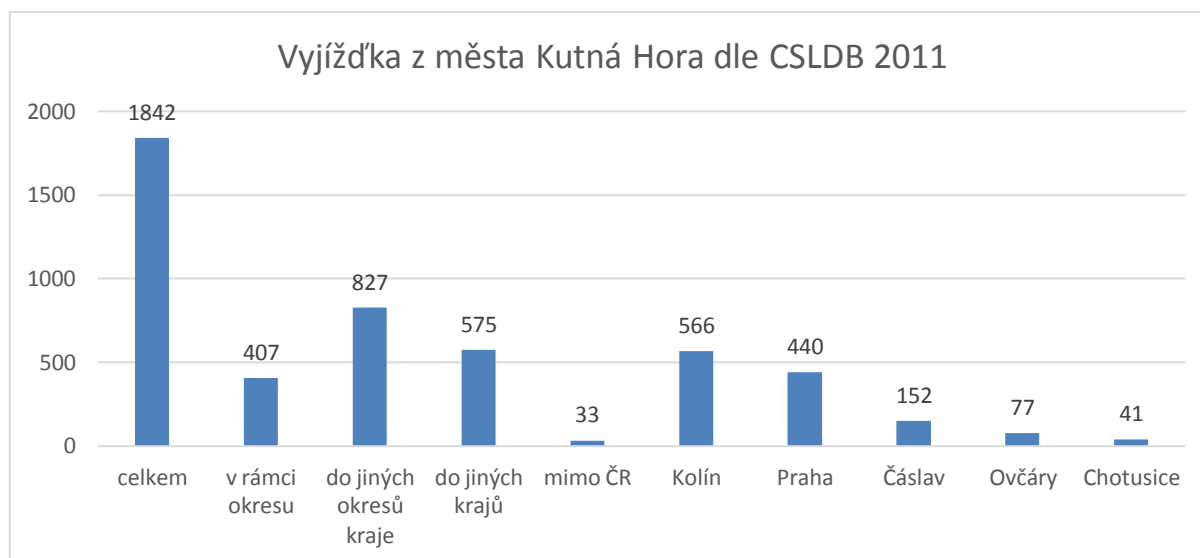
Schematické znázornění významných zdrojů a cílů dopravy na území města

Cílem poptávky po veřejné dopravě je typicky historické centrum (občanská vybavenost, turisticky zajímavé cíle), další turisticky zajímavé objekty na území města, budovy škol a veřejných institucí a významní zaměstnavatelé (Philip Morris, Foxconn, ČKD, závod v Kaňku). Orientační schéma umístění významných zdrojů a cílů dopravy na území města se nachází na obr. 1.



graf 1

graf dojíždky do města Kutná Hora (bez rozlišení typů dopravy) dle údajů CSLDB 2011



graf 2

graf vyjíždky do města Kutná Hora (bez rozlišení typů dopravy) dle údajů CSLDB 2011

Do Kutné Hory dojíždí za prací téměř tři tisíce lidí, z nichž většina bydlí v okrese Kutná Hora. Nezanedbatelný počet lidí dojíždí ale i z ostatních okresů a krajů. Konkrétní počty dojíždějících a pět obcí, z nichž do Kutné Hory dojíždí nejvíce obyvatel uvádí

graf 1. Použitá data pochází z Celostátního sčítání lidu, domů a bytů 2011 (SLDB 2011), novější údaje nemá zpracovatel k dispozici.

Vyjíždějících je souhrnně o zhruba tisíc méně (viz graf 2). Obecně lze konstatovat, že většina vyjíždějících má cíl cesty ve větší vzdálenosti od Kutné Hory. Poměrně vysoký podíl Kolína a Prahy lze dát do souvislosti s kvalitní nabídkou železniční dopravy a celkovému vysokému gravitačnímu efektu obou měst.

2.2.2. Železniční doprava

Železniční doprava zajišťuje v rámci systému veřejné dopravy zejména vnější vztahy. Územím města procházejí celostátní dráha č. 230 a regionální dráha č. 235, na území města se vyskytují železniční stanice celkem 2 železniční stanice (Kutná Hora hl. n., viz obr. 2, a Kutná Hora město, viz obr. 3) a 3 železniční zastávky (Kutná Hora – Sedlec, Kutná Hora předměstí a Poličany).



obr. 2

Vlaky osobní dopravy v žst. Kutná Hora hl. n.



obr. 3

Žst. Kutná Hora město

Železniční stanice Kutná Hora hl. n. leží na elektrizované dvoukolejné na trati č. 230 Kolín – Havlíčkův Brod, žst. Kutná Hora je stykovou stanicí trakčních soustav 3kV DC a 25 kV/50 Hz AC. Stanice je situována na severovýchodě města, mezi místními částmi Sedlec a Malín.

Žst. Kutná Hora město a zastávky Kutná Hora-Sedlec, Kutná Hora předměstí a Poličany leží na trati č. 235 Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou. Kvůli způsobu zaústění trati 235 do žst. Kutná Hora hl. n. (zaústění do čáslavského zhlaví směrem Čáslav) musí všechny vlaky trasované z žst. Kutná Hora město do žst. Kutná Hora hl. n. (Kolín) zajíždět do žst. Kutná Hora hl. n. úvratově. Tato skutečnost prodlužuje dobu vjezdu / odjezdu vlaku o čas potřebný na uskutečnění úvratí, komplikuje provoz a vyžaduje nasazení vratných souprav či jednotek na výkony v osobní dopravě

(v opačném případě je nutný posun za spoluúčasti vlakové čety v čele sunuté soupravy).



obr. 4

Vedení železničních tratí, polohy železničních stanic a zastávek v rámci města Kutná Hora s vyznačenými teoretickými izochronami pěší dostupnosti (10 min) a vedením linek železniční dopravy)

Vedení železničních tratí územím města a poloha jednotlivých stanic a zastávek je zobrazena na obr. 4.

Linky vlakové dopravy obsluhující město Kutná Hora jsou objednávány Ministerstvem dopravy ČR (kategorie R) nebo Středočeským krajem (kategorie Os – linky „S“). Všechny předmětné vlakové linky jsou zaintegrované do systému PID a jsou provozovány dopravcem České dráhy, a.s.. Základní údaje a provozní parametry shrnuje Tabulka 2.

Tabulka 2 – základní údaje a provozní parametry linek vlakové dopravy obsluhujících město Kutná Hora

číslo linky	trasa	integrováný systém (dopravce)	objednatel	provozní parametry
R9	Praha hl. n. – Havlíčkův Brod – Brno	PID (dopravce ČD a.s.)	MD ČR	celotýdenně, 9 – 12 párů spojů
R41	Praha-Masarykovo nádr. – Kutná Hora	PID (dopravce ČD a.s.)	MD ČR	ve špičce hodinový interval mimo špičku dvouhodinový
S2	Praha-Masarykovo nádr. – Nymburk – Kolín – Kutná Hora	PID (dopravce ČD a.s.)	Středočeský kraj	pracovní dny, 4 spoje ve směru do Prahy
S20	Kolín – Kutná Hora – Světlá nad Sázavou	PID (dopravce ČD a.s.)	Středočeský kraj	celotýdenně, 10 – 14 spojů v každém směru
S28	Kutná Hora – Zruč nad Sázavou	PID (dopravce ČD a.s.)	Středočeský kraj	celotýdenně, 24 párů spojů v pracovní dny, 17 párů ve dnech pracovního volna ve špičce půlhodinový takt, mimo špičku hodinový

2.2.2.1. Žst. Kutná Hora hl. n.

Žst. Kutná Hora hl. n. je situována na okraji města, v prostoru mezi městskými částmi Sedlec a Malín, ve vzdálenosti přes 3 km od centra města (viz obr. 5). Pro spojení s centrem města i většinou významných zdrojů a cílů dopravy je třeba využít návazných autobusových linek (viz obr. 6).



obr. 5

Žst. Kutná Hora hl. n. (ortofoto; mapový podklad: www.mapy.cz)



obr. 6

Celkový pohled na přednádražní prostor žst. Kutná Hora hl. n. včetně patrné přestupní vazby mezi vlakovou a autobusovou dopravou

Železniční stanice disponuje poměrně rozsáhlým kolejištěm tvořeném dopravními i manipulačními kolejemi. Stanice je vybavena ostrovním nástupištěm s dvěma nástupními hranami (u hlavních dopravních kolejí č. 1 a 2), které je přístupné mimoúrovňově podchodem, úrovňovými nástupištěm u koleje č. 11 a vnějším nástupištěm u koleje č. 13 u výpravní budovy. Nástupiště ani ostatní části stanice nesplňují normové parametry pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Stanice je obsluhována linkami osobní železniční vnitrostátní dálkové dopravy (R9, R41) i regionální dopravy (S2, S20 a S28). Počty spojů odjíždějících ze stanice v uvedené směry (v GVD 2018/2019) shrnuje Tabulka 3 (destinace uvedené v tabulce nejsou cílovou stanicí vlaků, reprezentují směry odjezdu ze žst. Kutná Hora hl. n.).

Tabulka 3 – počty spojů odjíždějící ze stanice Kutná Hora, hl. n.

Linka	Počet spojů								
	Pracovní den			Sobota			Neděle a svátek		
	Zruč n. Sáz.	Kolín	Havl. Brod	Zruč n. Sáz.	Kolín	Havl. Brod	Zruč n. Sáz.	Kolín	Havl. Brod
R9	–	12	12	–	10	9	–	9	9
R41	–	4	–	–	–	–	–	–	–
S2	–	1	–	–	–	–	–	–	–
S20	–	14	12	–	12	12	–	10	11
S28	24	–	1	17	2	–	17	–	–

Stanice má význam i z hlediska nákladní železniční dopravy.

2.2.2.2. Zast. Kutná Hora – Sedlec



obr. 7

Zast. Kutná Hora – Sedlec (ortofoto; mapový podklad: www.mapy.cz)

Tabulka 4 – počty spojů odjíždějící ze zast. Kutná Hora – Sedlec

Linka	Počet spojů					
	Pracovní den		Sobota		Neděle a svátek	
	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou
S28	24	24	18	17	16	17

Zastávka Kutná Hora – Sedlec je situována na trati č. 235 na jižním okraji městské části Sedlec, v těsné blízkosti kláštera Nanebevzetí panny Marie a sv. J. Křtitele (viz obr. 7)

a obr. 8). Je tvořena jedním vnějším nástupištěm, výška nástupní hrany, ale nespĺňuje požadavky pro bezbariérový nástup a výstup cestujících.

Je obsluhována spoji linky regionální vlakové dopravy PID S28. Počty spojů odjíždějících ze stanice v uvedené směry (v GVD 2018/2019) shrnuje Tabulka 4.

2.2.2.3. Žst. Kutná Hora město

Železniční stanice Kutná Hora město (viz obr. 9 a obr. 10) je situována na trati č. 235 na jihovýchodním okraji centra města, s docházkovou vzdáleností cca 700 m na Palackého náměstí. Železniční stanice je vybavena úroňovými nástupišti, nevyhovuje tak současným požadavkům pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.



obr. 8

Zast. Kutná Hora – Sedlec
(nástupiště, mobiliář a přístup na zastávku)



obr. 9

Žst. Kutná Hora město
(výpravní budova, úroňové nástupiště)

Stanice je obsluhována spoji linky regionální vlakové dopravy PID S28. Z hlediska provozu se jedná o stanici pásmovou, podstatná část spojů linky S28 ve směru od žst. Kutná Hora hl. n. je zde ukončena a dochází zde k obrátům souprav. Počty spojů odjíždějících ze stanice v uvedené směry (v GVD 2018/2019) shrnuje Tabulka 5.

Tabulka 5 – počty spojů odjíždějící ze žst. Kutná Hora město

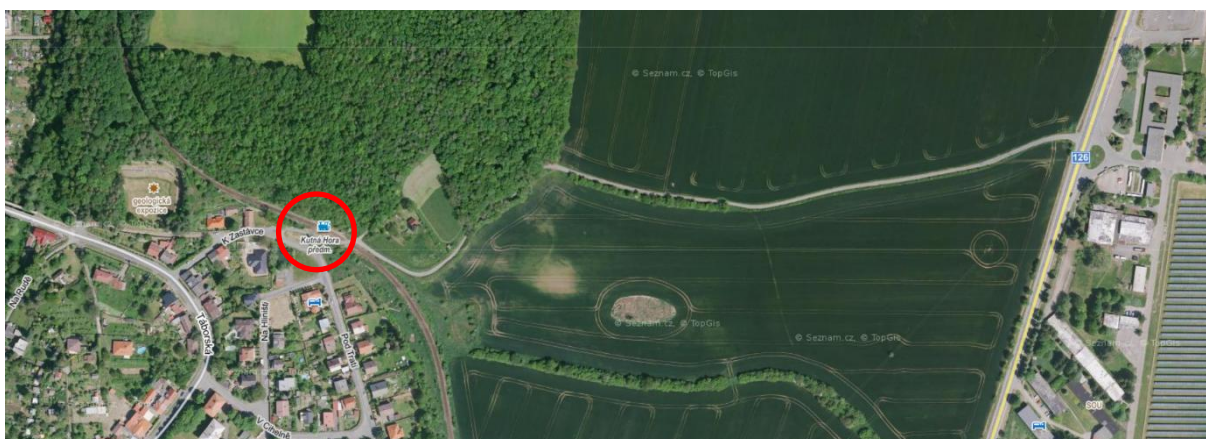
Linka	Počet spojů					
	Pracovní den		Sobota		Neděle a svátek	
	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou
S28	24	14	18	9	16	9



obr. 10

Žst. Kutná Hora město (ortofoto; mapový podklad: www.mapy.cz)

2.2.2.4. Zast. Kutná Hora předměstí



obr. 11

Zast. Kutná Hora předměstí

Tabulka 6 – počty spojů odjíždějící ze zast. Kutná Hora předměstí

Linka	Počet spojů					
	Pracovní den		Sobota		Neděle a svátek	
	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou
S28	14	14	10	9	8	9

Železniční zastávka Kutná Hora předměstí se nachází na severním okraji městské části Vrchlice (viz obr. 11 a obr. 12). Zastávka je vybavena jedním vnějším nástupištěm, výška nástupní hrany ale nespĺňuje požadavky pro bezbariérový nástup a výstup cestujících. V docházkové vzdálenosti se nachází nízká obytná zástavba městské části

Vrchlice. Od zastávky je zřízena pěší vazba k jednomu ze vstupů do areálu ČKD (cca 900 m).

Zastávka je obsluhována spoji železniční linky PID S28. Počty spojů odjíždějících ze stanice v uvedené směry (v GVD 2018/2019) shrnuje Tabulka 6.

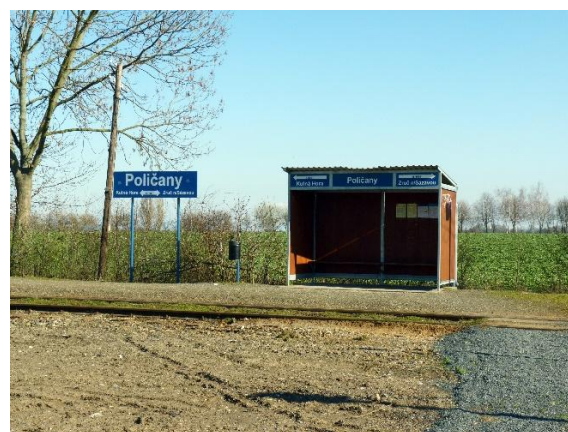
2.2.2.5. Zast. Poličany

Železniční zastávka Poličany se nachází na jihovýchodním cípu sídla Poličany (viz obr. 13), které je součástí města Kutná Hora. Zastávka je vybavena jedním vnějším nástupištěm, výška nástupní hrany ale nesplňuje požadavky pro bezbariérový nástup a výstup cestujících. V docházkové vzdálenosti se nachází nízká obytná zástavba městské části Poličany.



obr. 12

Zast. Kutná Hora předměstí



obr. 13

Zast. Poličany

Počty spojů odjíždějících ze stanice v uvedené směry (v GVD 2018/2019) shrnuje Tabulka 7.

Tabulka 7 – počty spojů odjíždějící ze zast. Poličany

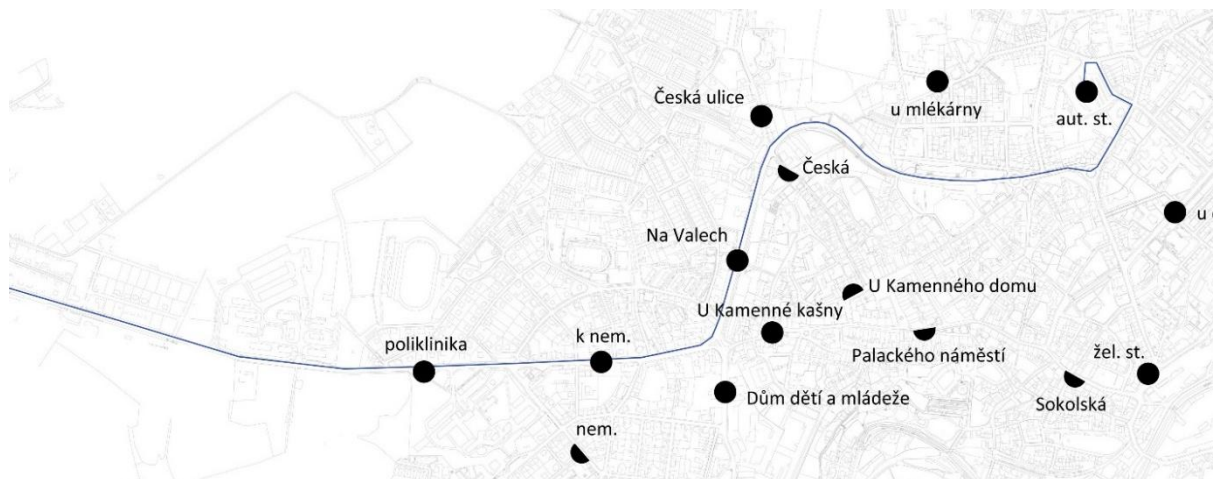
Linka	Počet spojů					
	Pracovní den		Sobota		Neděle a svátek	
	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou	Kutná Hora hl. n.	Zruč n. Sázavou
S28	14	14	10	9	8	9

2.2.3. Autobusová doprava (veřejná linková doprava)

Veřejná linková autobusové doprava zajišťuje především vnější přepravní vztahy a spojení Kutné Hory s okolními obcemi, avšak v určitých lokalitách města zajišťují

i vnitroměstské vazby. Linky jsou objednávány a spolufinancovány Středočeským krajem v rámci zajištění tzv. základní dopravní obslužnosti.

Linka 381 (Praha, Háje – Kutná Hora, aut.st) je integrována do systému PID (viz obr. 14). Ostatní linky jsou v současné době součástí systému SID.



obr. 14

Linkové vedení linky PID 381 na území města Kutná Hora

Přehled všech regionálních autobusových linek relevantních k území města Kutná Hora uvádí Tabulka 8 a Tabulka 9 a obr. 16.

2.2.4. Linky městské hromadné dopravy

Autobusové linky městské hromadné dopravy plní zejména funkci plošné obsluhy území a spojení významných zdrojů dopravy z centrem města, případně s přestupními body železniční a autobusové linkové dopravy.

MHD Kutná Hora je tvořena celkem 7 autobusovými linkami, které obsluhují všechny oblasti Kutné Hory s výjimkou odlehlých lokalit Neškaredice, Perštejtec, Poličany a Vrchlice (viz Příloha 2.1). Jednotlivé linky se však výrazně liší ve svých provozních parametrech (příklad „páteřní“ linky viz obr. 15). Linky MHD jsou objednávány městem Kutná Hora, platí na nich tarif „MHD Kutná Hora“, linky jsou rovněž integrovány do systému SID. Nástup do spojů MHD probíhá výhradně předními dveřmi, odbavení probíhá u řidiče vozidla.

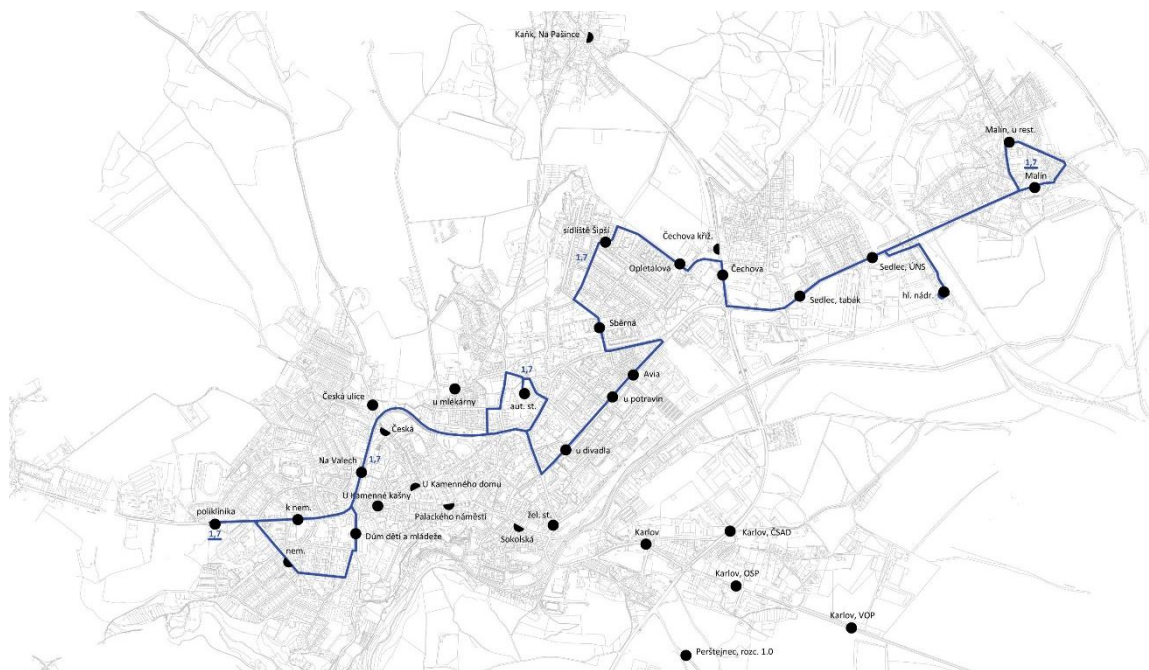
Tabulka 10 shrnuje jednotlivé linky, jejich trasu a základní parametry.

Tabulka 8 – přehled všech regionálních autobusových linek relevantních k území města Kutná Hora

číslo linky	trasa	systém	rozsah provozu	interval (RŠ/sedlo/OŠ/večer)
381	Praha, Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora, aut. st.	PID (dopravce ČSAD POLKOST)	každý den; 4 – 22 h	30/120/60/120 (120 min ve dnech pracovního klidu)
G46	Kolín – Červené Pečky – Kutná Hora, aut. st.	SID (dopravce OAD Kolín)	každý den; 4 – 20 h	60/120 (3 páry spojů denně ve dnech pracovního klidu)
F11	Kutná Hora – Vidice – Čestín – Uhlířské Janovice – Petrovice II, Losiny	SID	prac. dny; 5 – 19 h	11 spojů v každém směru
F12	Kutná Hora – Sázava	SID	prac. dny; 5 – 16 h	9 – 10 spojů v každém směru
F13	Kutná Hora – Semtěš	SID	prac. dny; 5 – 19 h	10 – 11 spojů v každém směru
F14	Kutná Hora – Kácov	SID	prac. dny; 5 – 20 h	13 – 14 spojů v každém směru
F15	Kutná Hora – Zbraslavice	SID	prac. dny; 4 – 19 h	5 – 6 spojů v každém směru
F16	Kutná Hora – Kolín	SID	prac. dny; 4 – 19 h	19 – 20 spojů v každém směru
F17	Kutná Hora – Týnec nad Labem – Labské Chrčice	SID	prac. dny; 5 – 19 h	7 – 9 spojů v každém směru
F18	Kutná Hora – Kluky – Čáslav	SID	prac. dny; 4 – 19 h	9 spojů v každém směru
F19	Kutná Hora – Třebešice – Zbýšov	SID	prac. dny; 5 – 16 h	1 – 2 spoje v každém směru
F20	Kutná Hora – Třebešín	SID	prac. dny; 3 – 20 h	5 – 7 spojů v každém směru
F21	Kutná Hora – Uhlířské Janovice – Sázava	SID	prac. dny; 4 – 19 h	5 – 7 spojů v každém směru
F22	Kutná Hora – Vrdy	SID	prac. dny; 5 – 18 h	5 – 6 spojů v každém směru
F23	Kutná Hora – Zruč nad Sázavou	SID	prac. dny; 4 – 18 h	6 – 8 spojů v každém směru

Tabulka 9 – přehled všech regionálních autobusových linek relevantních k území města Kutná Hora
(pokračování)

číslo linky	trasa	systém	rozsah provozu	interval (RŠ/sedlo/OŠ/večer)
F24	Kutná Hora – Červené Janovice – Zbýšov	SID	prac. dny; 7 – 8 h	7 – 8 spojů v každém směru
F25	Kutná Hora, ZZN – Církvice – Čáslav	SID	prac. dny; 5 – 15 h	1 – 2 spoje v každém směru
F41	Čáslav – Církvice – Nové Dvory – Kutná Hora – Kolín – Ovčáry	SID	prac. dny; 4 – 20 h	6 spojů v každém směru
F52	Kutná Hora – Čáslav	SID	prac. dny; 5 – 19 h	ranní špička: 20 min sedlo: 30 min odpoł. špička: 30 min.
F56	Čáslav – Kutná Hora – Kolín	SID	prac. dny; 5 – 17 h	4 – 5 spojů v každém směru



obr. 15

Linkové vedení „pátevní“ linky F01 / F07

Tabulka 10 – přehled všech linek městské hromadné dopravy města Kutná Hora

číslo linky	trasa	charakter linky	rozsah provozu	délka trasy	interval (RŠ/sedlo/OŠ/večer)
F01	Poliklinika – aut. st. – hlavní nádraží – Malín	páteční linka	celodenně prac. dny 4 – 22 h	10 km	20/30/15/30 min
F02	Aut.st. – Avia – ČKD – celnice	návoz zaměstnanců ČKD	prac. dny 5 – 15 h	6 km	3, resp. 4 spoje vypravované před začátkem a koncem dopol. prac. směny
F03	poliklinika – aut.st. – Kaňk	návoz zaměstnanců závodu v Kaňku	prac. dny 4 – 8 a 13 – 15 h	8 km	nepravidelný provoz
F04	celnice – ČKD – Karlov – aut. st.	návoz zaměstnanců ČKD	prac. dny 5 – 11 a 13 – 15 h	5 km	nepravidelný provoz
F05	aut.st. – sídliště Šipší – ČKD – celnice	návoz zaměstnanců ČKD	5 – 6 a 14 – 16 h	7 km	nepravidelný provoz
F06	hl. nádraží ČD – sídliště Šipší – Kamenná kašna – poliklinika	víkendová turistická linka	prac. dny 7 – 18 h	7 km	60 min
F07	poliklinika – aut.st. – hl. nádraží ČD – Malín	víkendová varianta linky 1	celodenně dny prac. volna 6 – 22 h	10 km	60 min

Jako páteční linku lze označit linku F01 (viz obr. 15 a obr. 18) v trase Poliklinika – aut. st. – hlavní nádraží – Malín, která v západovýchodním směru prochází prakticky přes celé město po trase průtahu silnice č. I/2 a kromě obou hlavních přestupních bodů na linkovou autobusovou dopravu (aut.st.) a železniční dopravu (hlavní nádraží) obsluhují i místní polikliniku, oblast Žižkova, sídliště Šipší a oblast Malína.

Historické centrum města však bohužel mívá (obsluhuje jej pouze okrajově zejména ze zastávky Na Valech). Linka je provozována ve špičkovém intervalu 15 minut (v odpolední špičce). Linka je v provozu pouze ve všední den, o víkendu a ve dnech pracovního klidu je v téměř ve stejné trase v provozu linka F07 (viz obr. 15).

Linka F06 (viz obr. 17 a obr. 19) je de facto variantou páteřní linky F01, která ve střední části prochází historickým centrem města a zajišťuje jeho plošnou obsluhu a nezajíždí do sídliště Šipší. Linka je provozována v pracovní dny v období 7 – 18 hod v intervalu 60 minut.

Ostatní linky (viz obr. 17) nejsou provozovány v pravidelném intervalu, mají charakter spíše jednotek vybraných spojů.



obr. 17

Linkové vedení ostatních linek MHD (mimo linky F01 / F07)



obr. 18

Spoj linky F01 při obratu v zastávce Poliklinika



obr. 19

Spoj linky F06 v zastávce U Kamenného domu
v historickém centru města

Vedení všech linek veřejné dopravy na území města, včetně umístění stanic a zastávek a pokrytí území města teoretickými izochronami pěší dostupnosti, zobrazuje obr. 20.

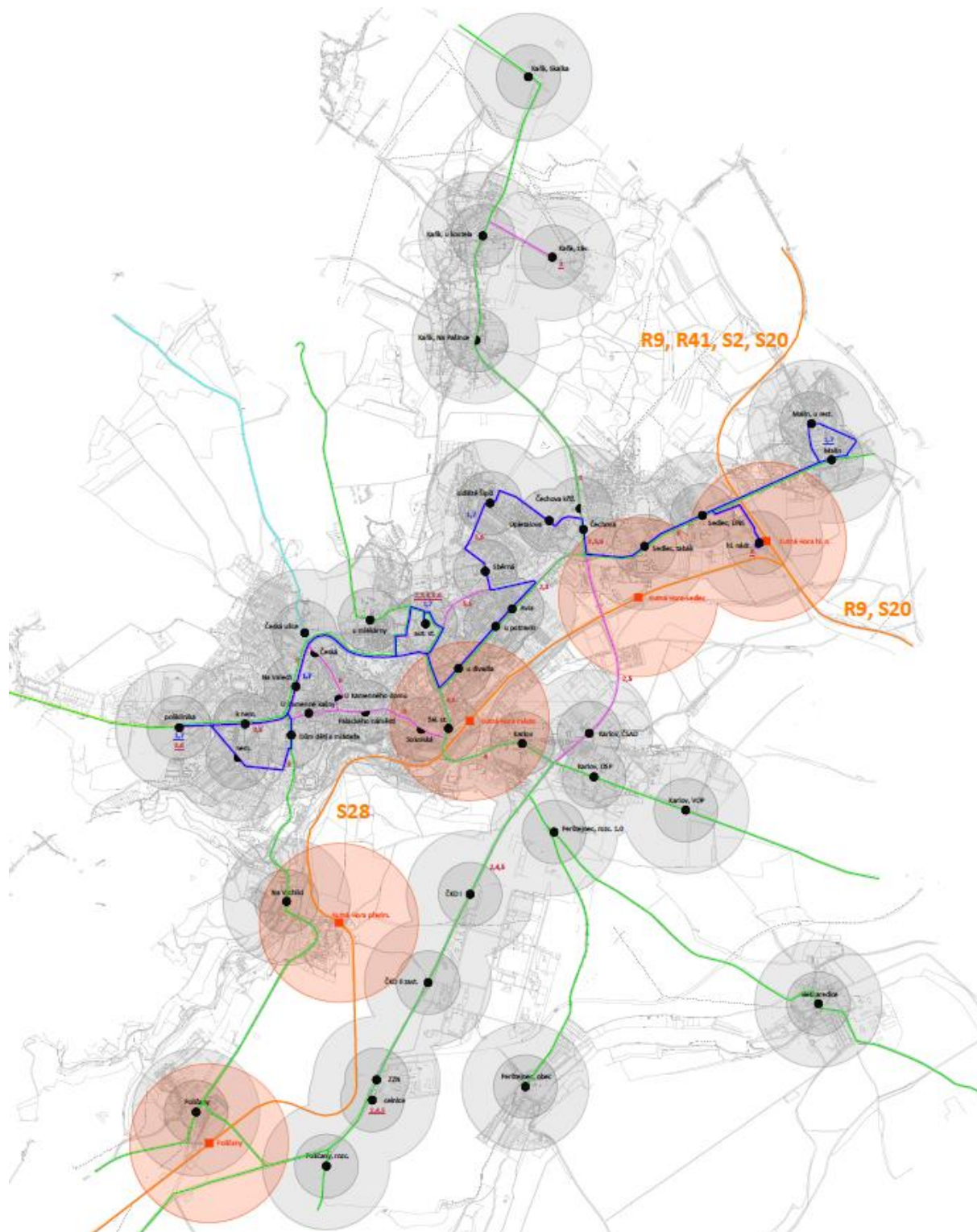
2.2.5. Zastávky a přestupní body, možnosti multimodálního cestování

V rámci města Kutná Hora se nacházejí 3 hlavní přestupní body veřejné dopravy:

- žst. Kutná Hora hl. n. (hlavní nádraží):
 - přestupní bod (viz obr. 21) mezi dálkovými a regionálními vlakovými linkami a autobusovými linkami (MHD)
- žst. Kutná Hora město (žel. st.):
 - přestupní bod mezi regionální vlakovou linkou a autobusovými linkami (MHD)
- „autobusové nádraží“ (aut. st.):
 - přestupní bod mezi linkovou autobusovou dopravou a MHD

2.2.5.1. Přestupní bod žst. Kutná Hora, hl. n. (hlavní nádraží)

V rámci železniční stanice Kutná Hora hl. n. je zajištěn přestup (viz obr. 21) mezi dálkovými a regionálními vlaky železniční dopravy, autobusovými spoji veřejné linkové dopravy a spoji MHD Kutná Hora (viz výše).



obr. 20

Celková mapa linek veřejné dopravy na území města, umístění stanic a zastávek, včetně pokrytí města teoretickou docházkovou vzdáleností 5 min. a 10. min.



obr. 21

Přednádražní prostor žst. Kutná Hora hl. n. s patrnou zastávkou MHD v přímé návaznosti na 1. nástupiště, respektive výstup z pochodu, stanoviště taxi a poměrně extenzivním parkováním



obr. 22

Krátká přímá přestupní vazba mezi vlakovými linkami regionální tratě a autobusovými linkami MHD v žst. Kutná Hora hl. n.

Autobusová zastávka Kutná Hora, hl. nádr. je umístěna přímo v přednádražním prostoru výpravní budovy. Přestupní vazba je vyhovující, krátká a přímá. Přestup z I. nástupiště je typu „hrana – hrana“, podchod vedoucí od II. nástupiště je vyústěný přímo u autobusové zastávky (viz obr. 22):

- linky obsluhující přestupní uzel:
 - S2, S20, S28
 - R9, R41
 - F01, F06, F07
- podmínky pro multimodální cestování:
 - železniční stanice
 - autobusová zastávka v prostoru přednádraží
 - parkoviště (charakter P+R)
 - prostor pro odstavení jízdních kol (B+R)

Železniční stanice, zastávková stanoviště i vlastní trasa přestupní vazba nespĺňují podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace (viz obr. 23). Z dnešního pohledu v nedostatečné míře jsou poskytovány informace o odjezdech návazných spojů. V rámci místních šetření byla opakovaně zaznamenána praxe zastavení autobusu a výstupu cestujících mimo zastávkové stanoviště, byť v místě poměrně logickém (viz obr. 24).



obr. 23

Pohled na 1. nástupiště u výpravní budovy a vstup do podchodu zajišťující mimoúrovňový přístup na ostrovní 2. nástupiště



obr. 24

Zaznamenaná praxe výstupu cestujících z autobusových linek mimo výstupní zastávkové stanoviště

V přednádražním prostoru je rovněž umístěno parkoviště s přibližně 30 místy příčného parkování prakticky fungující jako parkoviště P+R. Kapacita tohoto parkoviště je pravidelně překračována, další vozidla využívají „divokého“ parkování v rámci celého přednádražního prostoru (viz obr. 25 a obr. 26).



obr. 25

Neoficiální parkoviště P+R na původních plochách nákladového obvodu žst. Kutná Hora hl. n.



obr. 26

„Divoké“ parkování v prostoru přednádraží před výpravní budovou

Pro cyklisty je v prostoru výpravní budovy přibližně deset míst pro nehlídané kryté parkování typu B+R (viz obr. 27). Navazující cyklistická infrastruktura není realizována.

Z hlediska pěších vazeb lze zmínit neexistující přímou pěší vazbu na z prostoru železniční stanice směrem k místní části Malín, v současné době je běžné přecházení kolejí z 2. nástupiště a využívání pěšiny spojující prostor železniční stanice s Malínem.



obr. 27

Krytý prostor pro odstavení jízdních kol ve výpravní budově

2.2.5.2. Přestupní bod žst. Kutná Hora město (žel. st.)

Přestupní vazba mezi vlakovou dopravou a MHD je v současné době realizována pěší trasou mezi žst. Kutná Hora město a autobusovou zastávkou „žel. st.“ v ulici Štefánikova.

- linky obsluhující přestupní uzel:
 - S28
 - F04, F06, F12, F18, F19, F20, F23, F24
- podmínky pro multimodální cestování:
 - železniční stanice
 - autobusová zastávka v ulici (viz obr. 28 a obr. 29)
 - parkoviště (charakter P+R)
 - prostor pro odstavení jízdních kol (B+R)

Přestupní vazba je přímá, relativně intuitivní a má délku cca 200 m. Bohužel, přechody pro chodce v oblasti zastávky žel. st. nejsou optimálně navázány na pěší trasy. U zastávkového stanoviště v jižním směru je nedostatečná šířka nástupiště, obě zastávkové stanoviště nesplňují normové parametry pro výšku nástupní hrany. Zastávka rovněž nesplňuje parametry pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.



obr. 28

Autobusová zastávka „žel. st.“, v pozadí patrná výpravní budova žst. Kutná Hora město



obr. 29

Prostor nástupiště zastávkového stanoviště autobusové zastávky „žel. st.“ v jižním směru

V přednádraží je umístěno malé parkoviště s kapacitou 25 parkovacích míst příčného uspořádání. Přednádražní prostor je rovněž vybaven stojany na jízdní kola.

2.2.5.3. Přestupní bod Autobusové nádraží (aut. st.)

Autobusové nádraží je situováno v prostoru mezi ulice Lorecká, Waldhauserova a kpt. Vosky (viz obr. 31) a slouží jako přestupní bod všech meziměstských autobusových linek a autobusovými linkami MHD.



obr. 30

Panoramatický snímek prostoru autobusového nádraží

Autobusové nádraží je tvořeno extenzivní plochou (viz obr. 30), v rámci které je umístěno 11 odjezdových stanovišť na čtyřech nástupištích a 3 příjezdové stání. Součástí autobusového nádraží je rovněž výpravní budova situovaná v jeho jihozápadní části (viz obr. 33).



obr. 31

Ortofoto prostoru autobusového nádraží (mapový podklad [www. mapy.cz](http://www.mapy.cz))



obr. 32

Pohled na zastávková stanoviště autobusového nádraží (v pozadí prostor pro odstavky vozidel a výpravní budova)



obr. 33

Výpravní budova autobusového nádraží se zastávkou linek MHD a výstupními zastávkami

- linky obsluhující přestupní uzel:
 - všechny linky MHD Kutná Hora
 - 381
 - všechny meziměstské autobusové linky
- podmínky pro multimodální cestování:
 - autobusové nádraží disponuje 3 příjezdovými a 11 odjezdovými stanovišti na 4 nástupištích (viz obr. 32)

Stávající podoba autobusového nádraží zcela nespĺňuje současné požadavky na uspořádání a provedení přestupních bodů veřejné dopravy – předimenzovaný počet stání, nevyhovující celkové uspořádání přestupního bodu, neřešené pěší vazby mezi jednotlivými stanovišti i s okolím autobusového nádraží, nevyhovující podoba městského mobiliáře, absence informačních prvků pro cestující, apod.

2.2.5.4. Multimodální cestování u ostatních žel. stanic a zastávek

Vlaková zastávka Kutná Hora – Sedlec (viz obr. 34) je vzdálená od autobusové zastávky „Kutná Hora, Sedlec, Tabák“ 430 m, tedy v docházkové vzdálenosti 7 minut. Přestupní vazba však není (z logiky věci) příliš využívaná. V oblasti přilehlé zastávce se však pravidelně vyskytuje „divoké“ parkování charakteru P+R (obr. 35). Cyklistická infrastruktura se v oblasti zastávky nevyskytuje.



obr. 34

Zast. Kutná Hora – Sedlec



obr. 35

„Divoké“ parkování typu P+R
u zastávky Kutná Hora – Sedlec

Přestupní vazba mezi zast. Kutná Hora předměstí a autobusovou zastávkou „Kutná Hora, Na Vrchlici“ měří přibližně 400 m (docházková vzdálenost 6 – 7 minut). Přestupní vazba v současné době nemá dopravní význam a není příliš využívaná. Zastávka nedisponuje parkovištěm, ani prvky pro cyklisty.

Přestupní vazba mezi zast. Poličany a autobusovou zastávkou „Kutná Hora, Poličany“ měří přibližně 400 m (docházková vzdálenost 6 – 7 minut). Přestupní vazba v současné době nemá dopravní význam a není příliš využívaná. Zastávka nedisponuje parkovištěm, ani prvky pro cyklisty.

2.2.5.5. Zastávky autobusové dopravy

Na území města se nachází celkem 44 autobusových zastávek (některé z nich pouze v jednom směru). Uspořádání a stavební provedení jednotlivých zastávek v rámci města vykazuje značné rozdíly. Lze konstatovat, že většina zastávek nespĺňuje současné požadavky a parametry pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.



obr. 36

Zastávka Sídliště Šipší splňující současné požadavky na autobusové zastávky, včetně vhodného začlenění do veřejného prostranství



obr. 37

Optimálně provedené pěší vazba v čele zastávkových stanišť (Sídliště Šipší)



obr. 38

Současný stav zastávky (a obratiště) „poliklinika“



obr. 39

Současný stav autobusové zastávky „Kaňk, záv.“

Seznam zastávek (příklady viz obr. 36, obr. 37, obr. 38 a obr. 39) autobusové dopravy na území města uvádí Tabulka 11 a Tabulka 12 a zobrazuje (včetně izochron teoretické pěší dostupnosti 5 min a 10 min) obr. 40.

2.3. Cyklistická doprava

2.3.1. Cyklistické trasy ve městě

V současné době jsou cyklisté ve městě vedeni po stávající komunikační síti prostřednictvím cyklistických tras, které v sobě ale nezahrnují žádné prvky zajišťující bezpečný a komfortní provoz cyklistů, a to ani v optické podobě např. pomocí piktogramového koridoru, který by řidiče motorových vozidel upozorňoval alespoň na výskyt cyklistů v prostoru pozemní komunikace.

Současné cyklistické trasy popisuje Tabulka 13 a jsou zobrazeny v Příloze 3.3.

Tabulka 11 – seznam zastávek autobusové dopravy na území města Kutná Hora

název zastávky	čísla linek obsluhující zastávku	poznámka
Avia	F01, F02, F03, F07, F13, F16, F17, F22, F52	
celnice	F02, F04, F05	
Čechova	F01, F03, F05, F06, F07, F16, F56	
Čechova křiž.	F3	
Česká	F6	
Česká ulice	G46	
ČKD I	F02, F04, F05, F12, F18, F19, F20, F23, F24, F25, 381	
ČKD II zastávka	F02, F04, F05, F12, F18, F20, F23, F24, F25	
Dům dětí a mládeže	F01, F06, F07, F15, F23	
Hl. nádr.	F01, F06, F07	přestupní vazba na žst. Kutná Hora hl.n. (součást přestupního bodu – viz výše)
K nemocnici	F01, F03, F06, F07, 381	
Kaňk, Na Pašince	F03, F16, F56	
Kaňk, Skalka	F16, F41, F56	
Kaňk, u kostela	F03, F16, F56	
Kaňk, závod	F03	
Karlov	F04, F12, F18, F19, F20, F23, F24	
Karlov, ČSAD	F02, F52	
Karlov, OSP	F25, F52	
Karlov, VOP	F25	
Malín	F01, F07, F13, F17, F22, F41, F52, F56	
Malín, u rest.	F01, F07, F41	
Na Valech	F01, F03, F07, F11, F14, F21, F23, 381	
Na Vrchlici	F15	teoretická přestupní vazba k železniční zastávce Kutná Hora předměstí

Tabulka 12 – seznam zastávek autobusové dopravy na území města Kutná Hora (pokračování)

název zastávky	čísla linek obsluhující zastávku	poznámka
Nemocnice	F01, F06, F07	
Neškaredice	F18, F19	
Opletalova	F01, F03, F05, F06, F07, F11, F14, F21	
Palackého náměstí	F06	
Perštejnec, obec	F18, F19	
Perštejnec, rozcestí 1.0	F18, F19	
Poličany	F12, F15, F23	teoretická přestupní vazba k železniční zastávce Poličany
Poličany, rozcestí	F24	
poliklinika	F01, F06, F07, F11, F14, F21, 381	
Sběrná	F01, F03, F05, F06, F07	
Sedlec, Tabák	F01, F06, F07, F13, F17, F22, F52	
Sedlec, ÚNS	F01, F06, F07, F13, F17, F22, F52	
Sídlíště Šipší	F01, F03, F05, F06, F07	
Sokolská	F06	
U divadla	F01, F02, F03, F07, F13, F16, F17, F20, F22, F52	
U Kamenné kašny	F06	
U Kamenného domu	F06	
U mlékárny	F16	
U potravin	F01, F02, F03, F07	
ZZN	F12, F18, F20, F23, F24, F25	
Žel. st.	F04, F06, F12, F18, F19, F20, 23, 24	přestupní vazba na žst. Kutná Hora město (součást přestupního bodu – viz výše).



obr. 40

Autobusové zastávky (včetně izochron teoretické pěší dostupnosti 5 min a 10 min) na území města Kutná Hora

Tabulka 13 – přehled cyklistických tras, které v současnosti procházejí městem Kutná Hora

Č. cyklotrasy	Trasa
0091	Kutná Hora – Kutná Hora, Kaňk
0106 (EV 4)	Talberk – Malešov – Kutná Hora – Kolín
1 (EV 4)	Praha – Mukařov – Kutná Hora – Brno

Cyklistické trasy 0106 a 1 vedou místně po trase cyklistické trasy EV4, což je cyklistická trasa, která je součástí evropské cyklistické sítě.

Trasování cyklistických tras se dostává do vzájemné blízkosti v oblasti centra, kde však v současné době chybí dostatečné vybavení pro odstavování kol, zejména v místech, kde je očekávaná vysoká návštěvnost.

2.3.2. Absence opatření pro cyklisty na cyklistických trasách

Kutnou Horou ve všech hlavních směrech vede síť různých cyklistických tras, avšak nevýhodou současného stavu je prakticky absolutní absence jakýchkoli samostatných opatření pro cyklisty a jakýchkoli prvků a komunikací pro cyklisty, kde by mohl cyklista jet bezpečně a odděleně od motorové dopravy (tj. vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty, stezek pro cyklisty nebo stezek pro chodce a cyklisty nebo aspoň piktogramových koridorů pro cyklisty, tj. komunikací, kde by byli cyklisté chráněni od hlavního dopravního prostoru a motorové dopravy a zároveň svou jízdou nikterak neovlivňovali ani ostatní řidiče, ani případně chodce).

V příloze Dopravního generelu Centrální zóny z roku 2003 se bohužel vůbec nepracuje neuvažuje se s návrhem oddělené cyklistické dopravy.

Jako rizikový úsek z pohledu bezpečnosti cyklistické dopravy lze vnímat také vedení cyklotrasy Masarykovou ulicí bez jakýchkoli opatření ve prospěch provozu cyklistů, která leží na průtahu silnice I. třídy.

Na největších sídlištích ve městě, zejména na sídlišti Šipší a s výjimkou Masarykovy ulice pak i na sídlišti Hlouška (který by mohly být potenciálním zdrojem cyklistické dopravy pro spojení těchto sídlišť cyklistickou dopravou s Centrální zónou) je s výjimkou pouhého trasování cyklistické trasy Masarykovou ulicí absolutní absence jakéhokoli řešení cyklistické dopravy a možnost realizace cyklistické infrastruktury (např. aspoň oddělených vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty) pro bezpečný pohyb lidí na kole zde byla dosud zcela opomenuta.

2.4. Vybrané části města

2.4.1. Historické centrum města

2.4.1.1. Současný stav sítě místních komunikací

Historické centrum představuje významnou část zastavěné plochy města Kutná Hora, která je tvořena zejména nízkou zástavbou smíšeného charakteru. Jeho dopravní obsluhu zajišťuje hustá síť zklidněných místních komunikací a pěších zón, ve většině případů s úzkým uličním profilem (viz Příloha 3.1). Pomyslnou hranici mezi historickým centrem a obytnými celky přilehlých sídlišť a dalších obytných čtvrtí tvoří průtah silnice I/2, který spojuje města na ose Praha – Kutná Hora – Pardubice, a který do města přivádí i nežádoucí tranzitní dopravu.

Alternativu k tomuto průtahu představují soubor převážně jednosměrných ulic Česká / Husova – Jiřího z Poděbrad – Na Náměti / Sokolská (ulice Sokolská je obousměrná) umožňující nerušený průjezd historickým centrem ze západu na východ (viz Příloha 3.1). Princip jednosměrných komunikací je účinným opatřením pro zklidnění automobilové dopravy využívající se zejména v centrech měst a v oblastech s převažujícím obytným charakterem. V případě, že zavedené jednosměrné komunikace umožňují plynulý průjezd centrem, i když pouze v jednom směru, je opatření v rozporu s jeho primárním cílem. Ulice Na Náměti navíc plní vjezdovou funkci pro křižovatku ulic Na Náměti × Štefánikova × Masarykova, čímž ovlivňuje kapacitu křižovatky.

V úzkém centru (okolí Palackého náměstí, kostela sv. Jakuba a chrámu sv. Barbory) je povolený vjezd motorových vozidel a parkování pouze za účelem zásobování a také vozidlům s povolením vydaným Městem Kutná Hora. Ostatním řidičům je umožněn omezený vjezd a parkování po dobu maximálně 30 minut – toto omezení platí celoročně a je zpoplatněno sazbou 15 Kč (viz Příloha 3.1).

Jako výhodu lze považovat současné technické provedení místních komunikací v centru, které umožňuje aplikaci dalších zklidňujících opatření bez velkých stavebních zásahů.

2.4.1.2. Současný stav řešení dopravy v klidu

V oblasti historického centra se nachází řada ploch určených pro parkování jak rezidentů, tak i návštěvníků města Kutná Hora, kdy většina těchto míst je volně

přístupná a neregulovaná (viz Příloha 3.2). V případě placeného parkování jsou sazby nastaveny velmi nízko a běžného řidiče od parkování na daném místě spíše neodradí. Příkladem může být parkoviště U Kapličky nacházející se na okraji centrální části Kutné Hory, kde se cena za celodenní parkování pohybuje kolem 20 – 25 Kč/den, v ostatních případech se jedná o částku okolo 100 Kč/den. Některá parkoviště jsou zpoplatněna pouze ve všední dny a v sobotu.

Na jihozápadní straně centra se nachází kryté parkoviště v ulici Kremnická, které v době provádění analýzy současného stavu bylo možno využívat zcela zdarma. V rámci zvýšení kapacity krytého parkoviště by bylo vhodné upravit stávající vodorovné dopravní značení a za stejným účelem je potřeba provést obnovu vodorovného dopravního značení také na parkovišti u sídla Policie ČR.

V zóně s dopravním omezením, konkrétně v místech, kde je jedna výšková úroveň pro vozidla i pro pěší, není vždy zcela jasné, zda na dané ploše smí či nesmí vozidla stát.

Úzká šířková dispozice ulic v centru města může mít negativní vliv na vznik nových parkovacích míst. Tuto situaci lze řešit vybudováním parkovacích ploch na okraji centra a následně podniknout kroky pro zlepšení plošné obsluhy centra veřejnou hromadnou dopravou a přizpůsobení její nabídky. Vzhledem k charakteru oblasti by bylo vhodné při návrhu nových parkovacích stání a ploch, příp. rekonstrukci stávajících, zvolit jako kryt parkovacího stání zatravňovací dlaždice (příklad viz obr. 41 a obr. 42), která by přispěly k příznivějšímu vzhledu v daném prostředí optickým zvýšením podílu zeleně.



obr. 41

Příklad použití zatravňovacích dlaždic
(detail zatravňovací dlažby Transform)



obr. 42

Příklad použití zatravňovacích dlaždic
(zatravňovací plastové dlaždice GEOmail)

2.4.1.3. Pěší provoz a cyklistická doprava

Díky historickému původu města vznikly na základě šířkových dispozic z řady ulic přirozené komunikace pro chodce či komunikace s vyloučením motorové dopravy. Pěší zóny byly zřízeny z ulic Barborská a Šultysova. Velkým pozitivem je i snaha města vyjít vstříc lidem se sníženou schopností pohyblivosti, kdy návštěvníky na svých internetových stránkách informuje o bezbariérové trase napříč centrem. Přímo do úzkého centra jsou vedeny i turistické trasy, které se mimo jiné potkávají na Palackého náměstí.

Kutnou Horou ve všech hlavních směrech vede síť cyklistických tras, které se setkávají v historickém centru města a nabízí tak návštěvníkům města přístup na potenciální místa zájmu prostřednictvím jízdy na kole. Slabou stránkou je rovněž nedostatek stojanů na cyklistická kola, a to zejména v místech, kde se očekává vysoká návštěvnost.

2.4.1.4. Aktuálnost Dopravního generelu Centrální zóny z let 1999 – 2003

Jednou z hlavních a nejdůležitějších součástí Dopravního generelu Centrální zóny z let 1999 – 2003 je návrh komunikační sítě, jehož cílem byl návrh funkčního členění místních komunikací na území města a rozmístění parkovacích ploch. Zpracované schéma na rozdíl od schématu pro širší dopravní vztahy již zahrnuje i informace o názvech významných měst ležících ve směru daných místních komunikací a celkově ho lze považovat za srozumitelné a přínosné a většina zde znázorněných skutečností odpovídá současné situaci.

Při porovnání se stávajícím stavem lze sledovat například následující rozdíly – v současném stavu např.:

- ulice Bartolomějská je ve svém jednosměrném úseku vedena opačným směrem (tj. ve směru k ulici Česká)
- v ulici Lierova je veden obousměrný provoz
- v ulici Hloušecká je povolen provoz pouze dopravní obsluhy
- ulice Vocolova je vedena jednosměrně směrem do centra
- ulice Mezibranská je volně přístupná jednosměrná komunikace směrem do centra
- ulice Kollárova je vedena opačným směrem (tj. směrem do ulice Jiřího z Poděbrad)

- ulice Krupičkova je volně přístupná a jednosměrně vedena do centra
- ulice Rudní je ve svém jednosměrném úseku volně přístupná
- ulice Uhelná je volně přístupná
- ulice Slavíkova je volně přístupná jednosměrná komunikace (tj. ve směru k ulici Uhelná)
- ulice Jungmannovo náměstí je vedena v opačném směru (tj. směrem na Jungmannovo náměstí)

Bezpochyby jednu z nejvíce stěžejních částí původního dopravního generelu, která následně tvoří základ pro správné provedení návrhu nových dopravních vztahů, je pentagram intenzit dopravy, který je přehledný a intuitivní, zobrazuje navíc i data o intenzitách dopravy pro jednotlivé směry oproti verzi ze sčítání dopravy z roku 1999.

Již v roce 1999 bylo při sčítání dopravy zaznamenáno (na základě „Dopravního průzkumu – křižovatkového sčítání“ z roku 1999, realizovaného v rámci „Dopravního generelu Centrální zóny“ dokončeného v roce 2003), že intenzity dopravy na průtahu silnice I/2 (který tvoří pomyslnou hranici mezi historickým centrem a obytnými celky přilehlých sídlišť a dalších obytných čtvrtí) dosahují v některých částech centrální zóny Kutné Hory hodnot téměř až 15 000 voz/den, kde nejvíce kritickým místem byla křižovatka ulic Štefánikova a Benešovská (s celkovou intenzitou téměř 17 000 voz/den vozidel na této křižovatce přičemž nejzatíženější paprsky této křižovatky byly:

- Štefánikova – západ cca 15 000 voz/den
- Štefánikova – jih..... cca 10 000 voz/den
- Benešovacca 9 000 voz/den

V Masarykově ulici, která je pokračující průtahem silnice I/12 městem, byly v rámci stejného průzkumu intenzit identifikovány hodnoty cca 6 000 voz/den, tedy nižší o 1/3 než v ulici Benešova, což napovídá o větším využití ulice Benešova pro tranzitní dopravu než ulice Masarykova již v roce 1999.

V roce 2003 byla pak zpracována prognóza intenzit dopravy pro rok 2010, kde pro úsek na Štefánikově ulici před zmíněnou křižovatkou budoucí intenzity měly dosahovat hodnot přes 25 000 voz/den. Tato prognóza se však nenaplnila, neboť intenzity dopravy za posledních 10 let v této části Kutné Hory spíše klesaly, konkrétně v rámci celostátního sčítání dopravy byly zaznamenány na výše popisovaných úsecích tyto intenzity dopravy (v pořadí pro roky 2010 / 2016):

- Štefánikova (průměr).....cca 14 000 voz/den (2010) / 12 000 voz/den (2016)
- Masarykova cca 6 000 voz/den (2010) / 5 000 voz/den (2016)

Analýza aktuálnosti Dopravního generelu Centrální zóny z let 1999 – 2003 je v dalších krocích provedena podle struktury jednotlivých zbývajících částí tohoto dokumentu:

- širší dopravní vztahy:
 - příloha týkající se širších dopravních vztahů vyobrazuje hlavní pozemní komunikace zasahující na území města Kutná Hora, centrální zónu města a směrovost hlavních místních komunikací v této zóně, křižovatky navržené pro úpravy a vodní toky
 - chybí zde základní informace o cílech, kam zobrazené pozemní komunikace vedou
 - schéma je velmi stručné a v podstatě jedinou užitečnou informací je směrování místních komunikací v centru
- etapy vývoje komunikační sítě:
 - příloha „Etapy vývoje komunikační sítě“ řeší posloupnost začátků jednotlivých úprav vybraných lokalit
 - tyto skutečnosti lze zahrnout pouze do průvodní zprávy bez potřeby grafického znázornění
- návrh úprav – Václavské náměstí:
 - cílem úprav Václavského náměstí bylo řešení parkovacích stání
 - návrh byl realizován bez navržených chodníkových mysů, což vedlo k prodloužení délky přechodů pro chodce a také to znemožnilo zřízení některých navržených přechodů pro chodce
 - oproti návrhu je v reálné situaci dán větší prostor chodcům prostřednictvím prodloužení pěší zóny v ulici Šultysova
- návrh úprav – náměstí Národního odboje a Rejskovo náměstí:
 - podoba Rejskova náměstí je v reálné situaci odlišná oproti návrhu v celkovém dopravním uspořádání
 - zatímco v návrhu je jízda v Rejskově ulici umožněna prostřednictvím přímého pravého odbočení, v současné podobě je nutné pro odbočení do Rejskovy ulice objet kamennou kašnu uprostřed Rejskova náměstí (zrealizovaná varianta je vhodnějším řešením, neboť zmenšuje plochy pro

motorovou dopravu a snižuje celkový počet možných kolizních bodů a zároveň poskytuje větší plochu pro chodce)

2.4.2. Sídliště Šipší

Sídliště Šipší je obytná oblast na severovýchodním okraji Kutné Hory (viz obr. 43). Základním typem zástavby jsou zde činžovní bytové domy od 4 do 8 nadzemních podlaží, část oblasti tvoří ulice s rodinnými domy.



obr. 43

Sídliště Šipší (vymezená oblast řešení) a přílehlá vilová čtvrť

Vyhodnocení současného rozmístění a uspořádání parkovacích ploch na území sídliště Šipší bylo provedeno porovnáním s přílohou č. 2.3 „Generelu dopravy sídliště Šipší – výsledný návrh“ a předběžným průzkumem v terénu.

Většina ploch, která jsou vyhrazena pro parkování, je zde v současnosti dobře uspořádána. Tyto plochy obsahují správné vodorovné značení, které umožňuje zvýšení počtu odstavných míst.

Za správné příklady a logické řešení situace lze považovat např. parkování na ulicích Ortenova a Opletalova, na kterých došlo k realizaci kolmých odstavných stání po celé délce pozemní komunikace.

Současně ke zlepšení organizace dopravy v klidu došlo i v ulici 17.listopadu, kde se nachází šikmá a podélná odstavná místa po obou stranách pozemní komunikace.

Během analýzy stávajícího stavu organizace dopravy na sídlišti Šipší (viz též Příloha 3.4) se zřetelem na dopravu v klidu byly dále zaznamenány níže uvedené zajímavé skutečnosti:

- plochy určená pro odstavování vozidel na severním okraji sídliště (viz obr. 44) neobsahují žádné vodorovné dopravní značení – je možné, že při úpravě uspořádání těchto ploch pomocí vodorovného dopravního značení by došlo ke zvýšení kapacity odstavných míst a snížení pravděpodobnosti vzniku občasných možných nepříjemných situací, například zablokování vozidel jinými parkujícími vozidly
- parkoviště, obsahující vyhrazená místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, neodpovídají stanoveným normám, tj. konkrétně to znamená, že v mnohých případech je šířka těchto odstavených stání menší než šířka stanovená v ČSN (nutná šířka je 3,5 m)
- sídliště Šipší obsahuje několik pozemních komunikací s nevhodnou šířkou průjezdu vozidel pro oba směry a současně k odstavení vozidel na jedné její straně
 - nejlepším řešením tohoto problému je realizace jednosměrného provozu, který může současně i zvýšit počet odstavných míst
 - jiným alternativním způsobem řešení je úplný zákaz parkování, který by pak umožnil plynulý průjezd vozidel v obou směrech

- v některých ulicích převládá parkování na chodníku, které omezuje pohyb chodců
- zkoumané území obsahuje velké množství volných nevyužívaných ploch, které by byly vhodné pro navržení nových odstavných ploch nebo stání – tyto nové plochy by umožnily zvýšení počtu odstavných míst a zároveň zlepšily současný stav dopravy v klidu
- sídliště Šipší neobsahuje vyhrazené nástupní plochy pro požární techniku
 - objekty musí mít ve své blízkosti vyhrazenou nástupní plochu pro hasiče
 - tato plocha se zřizuje pro případ záchranu osob v případě požáru a případně i požární zásah výškovou technikou



obr. 44

Parkovací plochy na severním okraji sídliště Šipší bez vodorovného dopravního značení

2.4.2.1. [Aktuálnost Dopravního generelu sídliště Šipší z roku 2004](#)

Od zpracování dopravního generelu sídliště Šipší v roce 2004 až do současnosti prakticky na vymezeném území (viz obr. 43) nedošlo k výstavbě nových bytových objektů.

Na základně získaného podkladu „Generel dopravy sídliště Šipší“ z roku 2004 bylo zjištěno, že na území sídliště Šipší je 2 193 bytových jednotek, v kterých žilo v roce 6 540 obyvatel. V roce 2004 bylo na celém sídlišti zaznamenáno celkem 811 odstavných stání a v rámci „Generelu dopravy sídliště Šipší“ bylo navrženo jejich navýšení na 1 285 odstavných stání s výhledovým řešením jejich dalšího navýšení až na 1 645 odstavných stání.

Podle součinitelů vlivu stupně automobilizace, redukce počtu stání a základních ukazatelů výhledového počtu odstavných stání bylo teoreticky zjištěno, že je v řešené oblasti potřeba 2 500 až 2 600 odstavných stání.

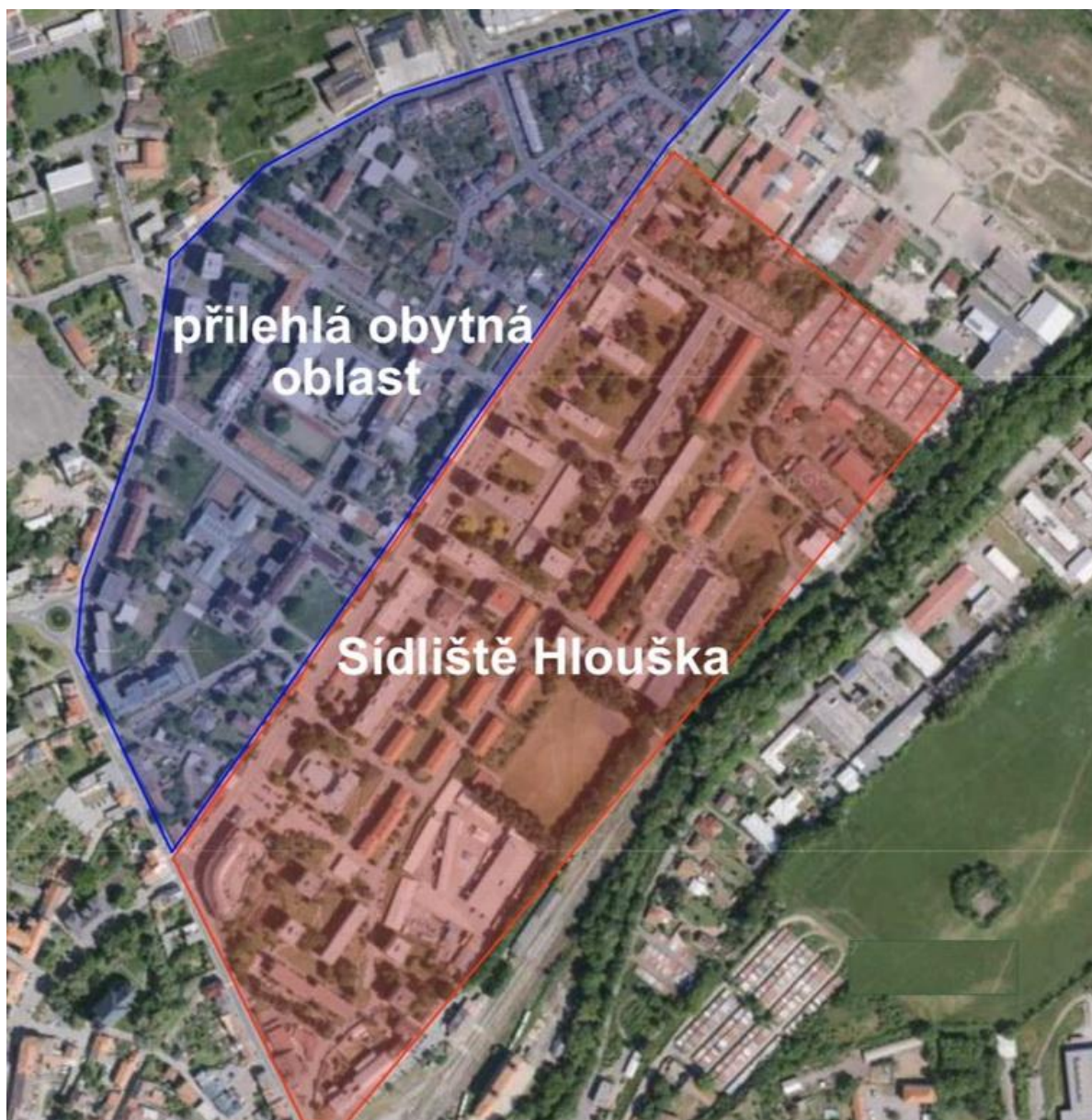
Z hlediska současných potřeb a standardů je tedy i vůči výhledovému návrhu teoretický deficit dalších cca 900 odstavných stání – skutečná potřeba odstavných stání bude ale prověřena průzkumem dopravy v klidu, a poté bude předložen návrh řešení, který bude předpokládat realistickou potřebu odstavných stání, neboť teoretické výpočty v některých případech skutečným potřebám příliš neodpovídají.

Přestože v roce 2004 bylo v rámci Dopravního generelu sídliště Šipší navrženo nové uspořádání pro odstavná místa, tak do současné doby došlo pouze k některým předloženým návrhům. Stále je nezbytně nutné napravit řadu existujících nedostatků a rovněž nalézt cestu ke zvýšení počtu odstavných stání, např. dle návrhu z roku 2004 (příloha č. 2.3) mělo na ulicích Mazákova a Studentů dojít k realizaci kolmých odstavných stání, ale při analýze současného stavu nebylo zaznamenáno žádné takové podobné uspořádání odstavných stání, vozidla zde stojí na místech mimo vyznačená odstavná stání nebo parkovací plochy.

2.4.3. Sídlíště Hlouška

Sídliště Hlouška je obytná oblast východním až severovýchodním směrem nedaleko od historického centra Kutné Hory (viz obr. 45). Základním typem zástavby jsou činžovní bytové domy od 3 do 10 nadzemních podlaží. V současné době nedošlo k novým stavbám na tomto území.

Analýza současného stavu provedená na území sídliště Hlouška odhalila různé podoby nevhodných nebo chybných řešení dopravy v klidu nebo organizace dopravy jako takové (viz Příloha 3.6) a chybného nebo nevhodného uspořádání odstavných ploch na pozemních komunikacích, které je pro zvýšení kvality dopravy, ale i ostatních stránek života v řešené oblasti doporučeno odstranit.



obr. 45

Sídliště Hlouška (vymezená oblast řešení) a přílehlá obytná oblast

Na zkoumaném území převládají obousměrné komunikace, na kterých jsou po obou stranách odstavovány automobily, čímž je zabírána požadovaná šířka pro obousměrný průjezd vozidel – pro odstranění těchto konfliktních situací a nevhodného uspořádání provozu je doporučeno rozšíření systému jednosměrných komunikací.

Další skutečnost identifikovaná v řešeném území je časté parkování automobilů na chodníku nebo na místech mimo pozemní komunikaci, která k odstavování vozidel určená nejsou, což lze vše klasifikovat jako porušení pravidel provozu na pozemních

komunikacích – v dalších návrzích je proto předpokládáno, že budou výše popsané jevy v návrhu eliminovány, čímž se zajistí větší prostor pro chodce na chodnících.

Na sídlišti Hlouška je několik vyznačených ploch pro parkoviště, ale v současné době dosud nedošlo k jejich uspořádání pomocí vodorovného dopravního značení, neboť ho tato parkoviště vůbec neobsahují. Vyznačení odstavných stání za pomoci vodorovného dopravního značení může zvětšit parkovací plochy a zvýšit efektivitu odstavování vozidel a tím i kapacitu těchto ploch.

Jedním z nevhodných řešení současné organizace dopravy, které může vést i ke konfliktním situacím a vyskytuje se na několika pozemních komunikacích tohoto sídliště, jsou zpravidla stykové křižovatky s tzv. „zalomenou předností v jízdě“, které ovšem neobsahují žádné doprovodné psychologické prvky (tj. aspoň vodorovné dopravní značení), čímž dochází k rozporu mezi skutečnou (reálnou) a psychologickou (pocitovou) předností v jízdě. Minimálním potřebným opatřením pro zajištění aspoň základní bezpečnosti dopravy je zavedení vodorovného dopravního značení a nebo úplného odstranění stanovení přednosti v jízdě na těchto křižovatkách a realizace doplňujících podpůrných zklidňovacích opatření na vybraných úsecích pozemních komunikací v řešené oblasti.

Při analýze současného stavu bylo v řešené oblasti identifikováno několik volných ploch pro navržení nových odstavných stání nebo ploch, které by byly dobrým řešením pro zvýšení počtu potřebných odstavných stání.

Z pohledu řešení dopravy v klidu považovat za rizikovou oblast též Masarykovu ulici, konkrétně pak kolmá stání, ze kterých se řidiči připojují na průtah silnice I. třídy.

Odstavné plochy, obsahující vyhrazená místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, se na sídlišti Hlouška vyskytují jen ve velmi omezeném množství.

Sídliště Hlouška, stejně jako sídliště Šipší, neobsahuje vyhrazené nástupní plochy pro požární techniku, které se zřizují pro případ záchrany osob v případě požáru a případně i požární zásah výškovou technikou a všechny objekty musí mít takovou plochu ve své blízkosti.

Tabulka 14 – SWOT analýza pro komunikační systém města a tranzitní dopravu

<p>S – silné stránky (Strengths)</p> <ul style="list-style-type: none">dopravní funkce komunikace I/38, která tvoří východní tangentu města a měla by i v budoucnu kapacitně pokrývat veškeré potřeby silniční dopravyaž na některé bodové problémy je stávající silniční síť města kapacitně vyhovující	<p>W – slabé stránky (Weaknesses)</p> <ul style="list-style-type: none">stávající komunikační síť neumožňuje výrazné převedení tranzitní dopravy mimo centrální část města, aniž by došlo ke vzniku dopravních problémů v jiných částechs ohledem na významné historické a turistické cíle ve městě dochází k vzájemnému ovlivňování běžné a sezónní dopravy
<p>O – příležitosti (Opportunities)</p> <ul style="list-style-type: none">možnost realizace obchvatu, který by převedl část dopravy z I/2 mimo centrální část města	<p>T – hrozby (Threats)</p> <ul style="list-style-type: none">případné převedení části dopravy z I/2 na budoucí obchvat města bude realizováno později a dojde v některých místech k vyčerpání kapacity komunikací nebo křižovateknekoordinovaná výstavba nebo rekonstrukce na stávající síti, především na průtahu I/2 může zásadním způsobem ovlivnit pohyb ve městě

Tabulka 15 – SWOT analýza pro veřejnou hromadnou dopravu

<p>S – silné stránky (Strengths)</p> <ul style="list-style-type: none">bohatá směrová nabídka linkového vedenídobré pokrytí území města sítí zastávekobslužení většiny klíčových zdrojů / cílů	<p>W – slabé stránky (Weaknesses)</p> <ul style="list-style-type: none">identifikované nevyužívané dopravní výkony MHDnepřehlednost a nesystematičnost linkového vedeníabsence kvalitních přestupních vazeb na železnici i mezi jednotlivými linkami (stav, nevhodné)
<p>O – příležitosti (Opportunities)</p> <ul style="list-style-type: none">využití fondů EU na nákup nových vozidel případně úpravy infrastruktury pro veřejnou dopravu (zastávky, přestupní body)	<p>T – hrozby (Threats)</p> <ul style="list-style-type: none">zmenšení podílu VHD na modal-splituzvýšení intenzity IAD

3. SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA

SWOT analýza je zpravidla závěrečný krok v rámci analytické části zpracování jakéhokoli plánu rozvoje, jehož metoda spočívá v identifikaci a následné klasifikaci

a ohodnocení jednotlivých faktorů definujících hlavní poznatky o řešeném tématu, zde např. o životě ve městě s přesahem do budoucího rozvoje města.

SWOT je zkratkou z anglických slov Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabiny), Opportunities (příležitosti) a Threats (hrozby):

- silné stránky (pozitivně působící faktory, které město může přímo ovlivňovat)
- slabé stránky (negativně působící faktory, které město může přímo ovlivňovat)
- příležitosti (pozitivně působící faktory, které nabízí vnější prostředí a jež město nemůže přímo ovlivnit, ale může je využít)
- hrozby (negativně působící faktory)

Tabulka 16 – SWOT analýza pro historické centrum

<p>S – silné stránky (Strengths)</p> <ul style="list-style-type: none">• MHD obsluhuje i historické centrum• vedení cyklistických tras v historickém centru• snaha o zavedení regulovaného parkování• možnost platby za parkování pomocí mobilního telefonu• regulace vozidel v úzkém centru• informace o bezbariérové trase• místní komunikace v centru umožňují realizaci dalších zklidňujících opatření• užívání svislých dopravních značek zmenšené velikosti v centru	<p>W – slabé stránky (Weaknesses)</p> <ul style="list-style-type: none">• jednosměrné komunikace umožňují plynulý průjezd centrem• úzký uliční profil znesnadňuje hledání vhodných míst pro náhradní řešení parkování• nízké sazby na placených parkovištích• většina parkovacích míst je volně přístupná a neregulovaná• absence stojanů pro jízdní kola• absence cyklistických komunikací• vedení cyklistické trasy po průtahu silnice I. třídy (ulice Masarykova) bez prvků pro ochranu cyklistů
<p>O – příležitosti (Opportunities)</p> <ul style="list-style-type: none">• určitými úpravami systému MHD lze docílit zlepšení dopravy v centru	<p>T – hrozby (Threats)</p> <ul style="list-style-type: none">• nárůst vozidel pohybujících se v centru města v důsledku neřešení současné situace• nemožnost získat pozemků pro vybudování parkovacích ploch na okraji centra• kryté parkoviště v ulici Kremnická bylo možno využívat zdarma

3.1. Komunikační systém města a tranzitní doprava

SWOT analýzu pro komunikační systém města a tranzitní dopravu uvádí Tabulka 14.

3.2. SWOT analýza VHD

SWOT analýza (viz Tabulka 15) poukazuje především na zbytečnou složitost a časté nadbytečné spoje. Zároveň ale kutnohorská VHD dostatečně obsluhuje všechny důležité zdroje a cíle dopravy. Zlepšit je třeba časovou synchronizaci odjezdů a příjezdů vlaků s místní VHD i jednotlivých autobusových linek mezi sebou.

Tabulka 17 – SWOT analýza pro sídliště Šipší a Hlouška

<p>S – silné stránky (Strengths)</p> <ul style="list-style-type: none">• dobrý technický stav pozemních komunikací• realizace efektivní koncepce parkování• možnost úpravy organizace parkování• možnost realizace parkování pomocí zatravnovacích dlaždic• využití jednosměrných ulic k vyšší efektivitě parkování• koncepce veřejné hromadné dopravy• prostor pro realizaci cyklistické infrastruktury spojující sídliště s historickým centrem města	<p>W – slabé stránky (Weaknesses)</p> <ul style="list-style-type: none">• nedostatek odstavných míst i ploch• parkování na zeleni• absence infrastruktury pro cyklistickou dopravu• absence požárních ploch• nevhodné dopravní značení a organizace dopravy na některých křižovatkách• nízká četnost spojů MHD• úzká šířka pozemních komunikací neumožňuje rozšíření odstavných míst bez stavebních úprav
<p>O – příležitosti (Opportunities)</p> <ul style="list-style-type: none">• výhodná poloha sídlišť v relativní blízkosti historického centra města• využívání veřejné hromadné dopravy• využívání cyklistické dopravy	<p>T – hrozby (Threats)</p> <ul style="list-style-type: none">• neukázněnost řidičů při odstavování vozidel a neefektivní využívání odstavných ploch ze strany řidičů• cyklicky se zvyšující nároky na počet odstavných míst• neochota občanů využívat jiné formy dopravy ze sídlišť do města (MHD, cyklistická doprava)

3.3. Vybrané části města včetně cyklistické dopravy

3.3.1. Historické centrum města

SWOT analýza pro historické centrum města včetně zhodnocení nemotorové dopravy v této oblasti uvádí Tabulka 16.

3.3.2. Sídliště Šipší a sídliště Hlouška

Na základě analýzy údajů získaných z otevřených zdrojů a dříve provedených průzkumů stavu odstavných stání na sídlištích Šipší a Hlouška je nutné zhodnotit

efektivitu využití a uspořádání odstavných míst na ulicích nebo samostatných odstavných ploch a jejich vliv na provoz na pozemních komunikacích. Cílem je zhodnocení současného stavu odstavných míst a ploch, efektivity jejich využívání, udržení kvality života, snížení negativních vlivů na životní prostředí a návrh řešení dané problematiky. SWOT analýza pro sídliště Šipší a Hlouška uvádí Tabulka 17.

4. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

4.1. Směrový dopravní průzkum

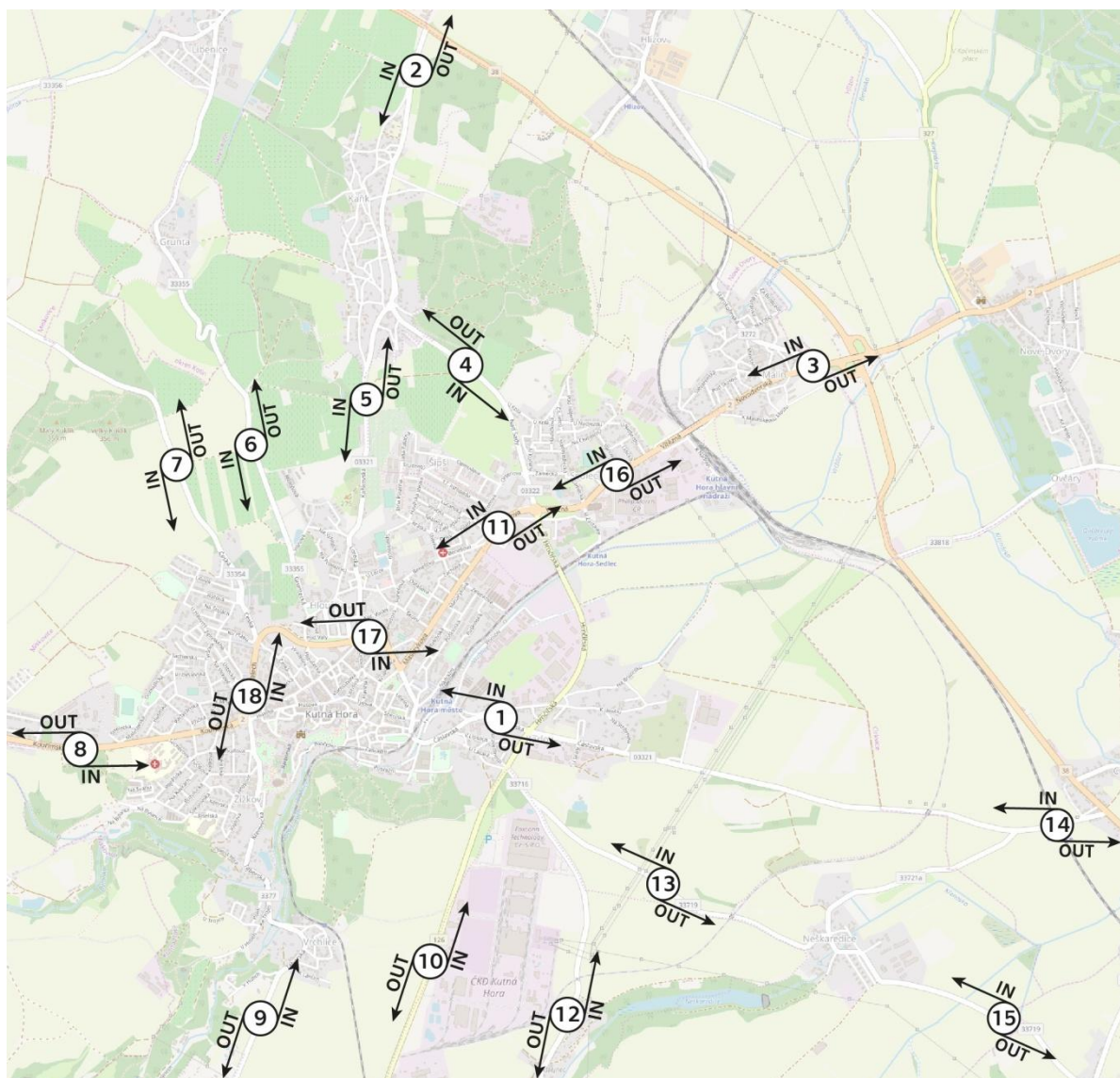
4.1.1. Metoda provedení směrového průzkumu

Směrový dopravní průzkum proběhl podle zásad pro provádění dopravních průzkumů (TP 189 – „Stanovení intenzity dopravy na pozemních komunikacích“) ve čtvrtek 23. 5. 2019 v časovém intervalu 06:00 – 18:00 h. Dopravní průzkum probíhal formou zachycení registračních značek na celkem 18 vybraných profilech (viz Tabulka 18 a obr. 46). Profily byly vybrány tak, aby byla zachycena všechna vozidla na všech vjezdech do oblasti obce Kutná Hora. Dále byly vybrány kontrolní profily uvnitř obce, které měly za cíl zjistit kudy v rámci městské komunikační sítě vozidla projíždějí. Během dopravního průzkumu bylo na profilech 12 a 15 dopravní omezení způsobené opravou pozemní komunikace III/33716 v Perštejnici resp. opravou pozemní komunikace III/33719 v Neškaredicích.

Sběr registračních značek projíždějících vozidel byl proveden pomocí videokamer, které byly umístěny vedle pozemní komunikace a snímaly přední část projíždějících vozidel, kde na každý profil byly použity 2 kamery (pro každý směr zvlášť). Takto pořízené videozáznamy byly následně podrobeny analýze specializovaným softwarem, který dokáže v obraze najít registrační značku vozidla a přečíst její jednotlivé znaky. Tyto záznamy jsou následně ukládány do datové sady, kde pro každý záznam je uchován text registrační značky, čas detekce, kategorie vozidla, číslo stanoviště a sledovaný směr. Tato datová sada je následně očištěna o neplatné údaje (neúplně rozpoznané registrační značky, registrační značky zachycené v protisměru, jinak zachycené texty).

Tabulka 18 – přehled a typy stanišť pro směrový dopravní průzkum

č. stan.	typ profilu	poloha profilu
1	vnitřní	ulice Čáslavská na úrovni domu čp. 51
2	hraniční	III/03321 severně od Kaňku, před vyústěním do I/38
3	hraniční	I/2 východně od Malína, před MÚK I/2 x I/38
4	vnitřní	III/03322 u odbočky k rozhledně Háj
5	vnitřní	III/03321 u odbočky k vysílači Sukov
6	hraniční	III/33355 – za hranicí obce
7	hraniční	III/33354 – za hranicí obce
8	hraniční	I/2 v ulici Kouřimská u areálu kasárna
9	hraniční	III/3377 mezi Vrchlicemi a Poličany
10	hraniční	II/126 u areálu ČKD Kutná Hora
11	vnitřní	I/2 v ulici Masarykova na úrovni domu čp. 621
12	hraniční	III/33716 severně od Perštejnec na úrovni přejezdu vlečky
13	vnitřní	III/33719 západně od Neškaredic na úrovni přejezdu vlečky
14	hraniční	III/03321 západně od Církvic na úrovni žel. přejezdu
15	hraniční	III/33719 východně od Neškaredic
16	vnitřní	I/2 v ulici Vítězná na úrovni křižovatky s ulicí U Hřiště
17	vnitřní	I/2 mezi okružní křižovatkou Štefánikova x Benešova a křižovatkou s ulicí Lorecká
18	vnitřní	I/2 v ulici Na Valech na úrovni autobusové zastávky Na Valech



obr. 46

Mapa umístění stanovišť včetně sledovaných směrů pro směrový dopravní průzkum

4.1.2. Zpracování dat a typy cest

Tato základní očištěná datová sada, která obsahuje pouze správně zachycené registrační značky v příslušném směru, je následně použita jako vstupní data při zjišťování cest a vazeb jednotlivých vozidel. Za cestu se považuje taková posloupnost stanovišť, u které jízdní doba mezi dvěma stanovišti nepřesahuje 30 minut a celková jízdní doba uskutečněné cesty nepřesahuje 60 minut. Všechny ostatní průjezdy skrz jednotlivé měřicí body, které nespádaly do námi definované cesty, byly započítány jako průjezd pouze tímto stanovištěm. Z takto vytvořených cest byly zjištěny jednotlivé vazby uskutečňované v rámci sledované oblasti. Vazbou se rozumí dvojice

počátečního stanoviště cesty a koncového stanoviště cesty. Tyto vazby byly následně roztrženy do 5 typů:

- **Dojíždka**
 - vazba, která začíná na hraničním bodě sledované lokality a končí na některém bodě uvnitř sledované lokality
- **Vyjíždka**
 - vazba, která začíná na vnitřním bodě sledované lokality a končí na hraničním bodě sledované lokality
- **Tranzit**
 - vazba, která začíná i končí na hraničním bodě sledované lokality
- **Město**
 - vazba, která začíná i končí na vnitřním bodě sledované lokality
- **Obrat**
 - vazba, která začíná i končí na hraničním bodě sledované lokality, ale v rámci cesty vozidlo zajelo do města a v mezích definice cesty město opět opustilo ve stejném bodě, jako do něho vstoupilo

4.1.3. Grafické výstupy – výkresy

Výkresy (viz Příloha 4.1 až Příloha 4.46) zobrazují počet dojíždějících, vyjíždějících a tranzitujících vozidel po jednotlivých trasách vztažených k hraničnímu bodu sledované oblasti. Hodnoty uvedené na spojnicích mezi jednotlivými lokalitami vyjadřují počet vozidel za 24 hodin, která uskuteční pohyb v rámci zobrazeného typu vazby mezi spojenými lokalitami. Vykresleny jsou pouze trasy mezi jednotlivými lokalitami, po nichž projelo více jak 20 voz / den.

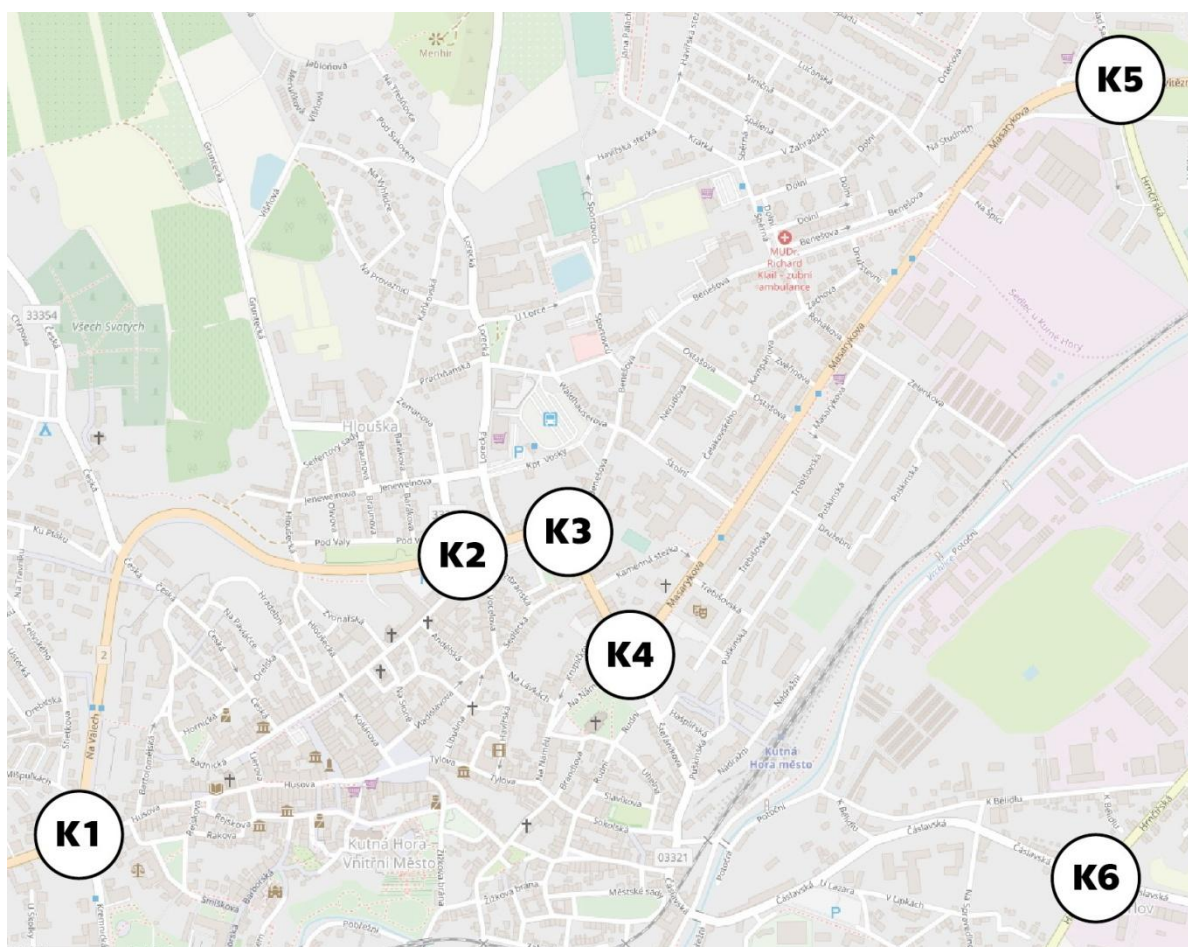
Výkresy (viz Příloha 4.1 až Příloha 4.46) jsou vždy vyhotoveny ve 2 verzích:

- zobrazující cesty všech vozidel
- zobrazující cesty pouze pomalých vozidel (SNA, TNA, BUS)

4.2. Dopravní průzkumy na křižovatkách

Dopravní průzkumy na jednotlivých křižovatkách proběhly taktéž podle zásad pro provádění dopravních průzkumů (TP 189 – „Stanovení intenzity dopravy na pozemních komunikacích“) ve čtvrtek 23. 5. 2019 v časovém intervalu 06:00 – 18:00 h. Jednotlivé lokality byly snímány pomocí videokamery umístěné na sloupu veřejného osvětlení ve

výšce zhruba 4 m. V rámci křižovatkových dopravních průzkumů bylo celkem sledováno 6 křižovatek (viz Tabulka 19 a obr. 47).



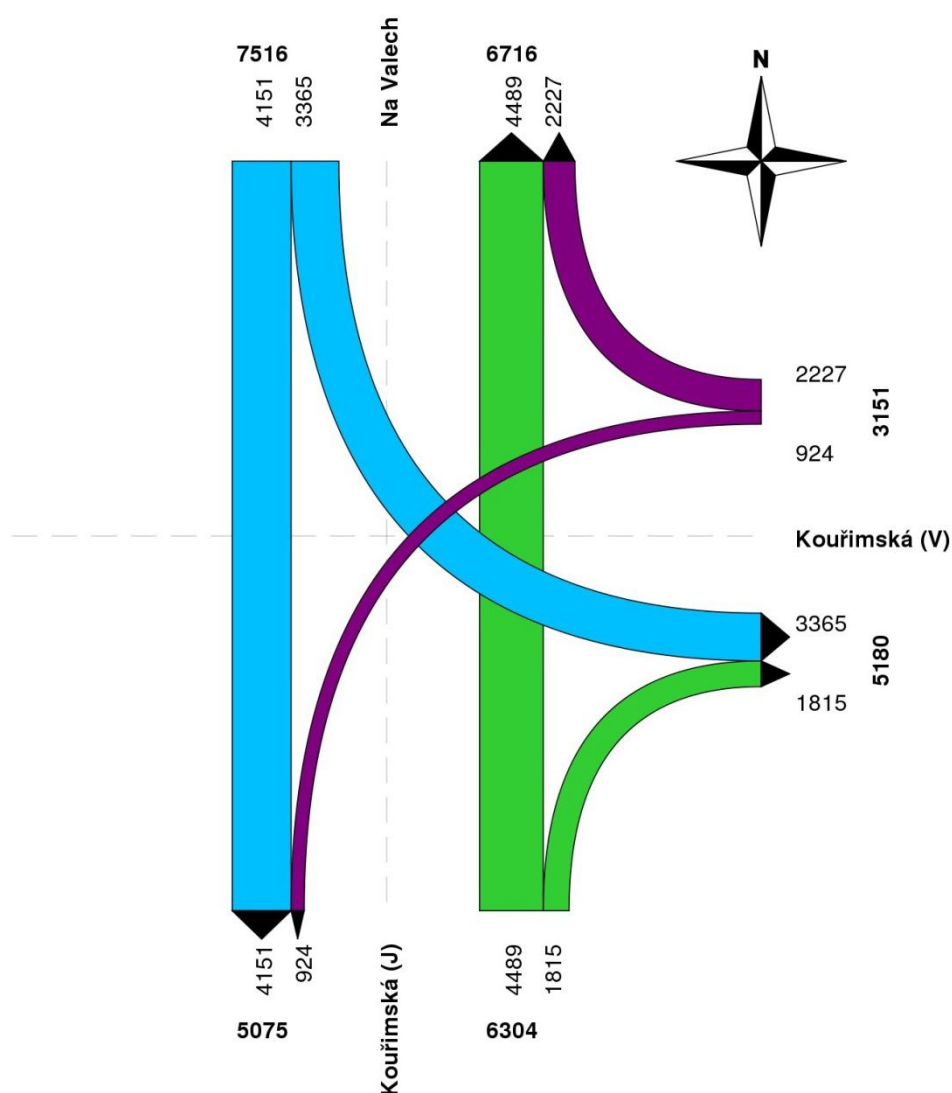
obr. 47

Mapa umístění křižovatek se sledováním intenzit všech dopravních proudů (křižovatkových pohybů)
Tabulka 19 – seznam křižovatek se sledováním intenzit všech dopravních proudů (křižovatkových pohybů)

označení křižovatky	název křižovatky
K1	Na Valech x Kouřimská
K2	Československých legionářů x Zemanova
K3	Štefánikova x Benešova
K4	Masarykova x Štefánikova
K5	Masarykova x Hrnčířská
K6	Hrnčířská x Časlavská

Z takto pořízených videozáznamů byly následně studenty Fakulty dopravní nasčítány intenzity vozidel projíždějících sledovanými lokalitami. Tyto výsledky byly následně zpracovány tabelární formou po hodinových agregacích intenzit s rozlišením dopravního proudu na 7 kategorií (OA, DA, SNA, TNA, NAV, BUS, M). Dále byly vytvořeny zátěžové diagramy intenzit, které graficky zachycují poměr intenzit jednotlivých směrů na celkovém zatížení sledované křižovatky. Nasčítané hodnoty byly dále přepočítány na hodnoty ročního průměru denních intenzit dle přepočtových koeficientů TP 189.

4.2.1. Křižovatka K1 (Kouřimská – Na Valech)



obr. 48

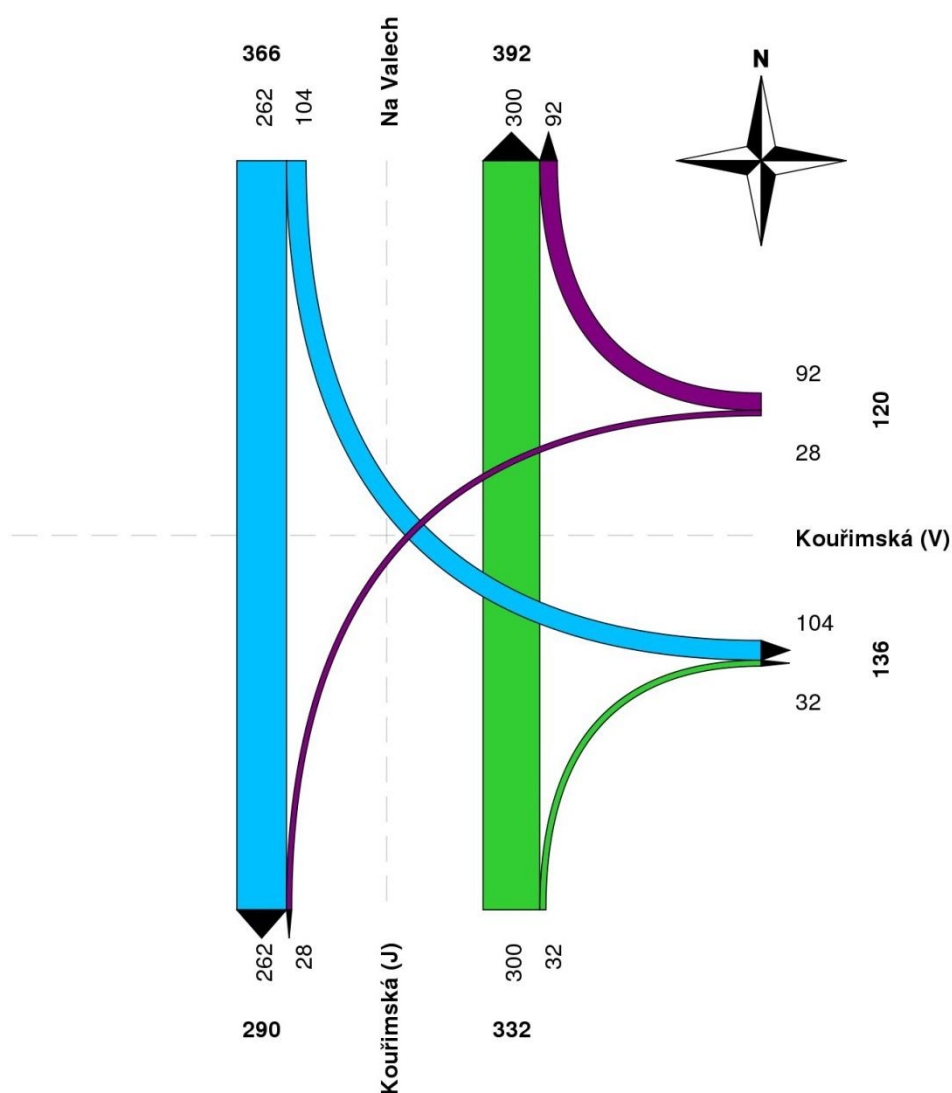
Diagram intenzit dopravy na křižovatce K1 (Kouřimská – Na Valech) pro všechna vozidla [vozidlo / 24 h]

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K1 (Kouřimská – Na Valech) pro všechna vozidla je uveden na obr. 48 a jen pro pomalá vozidla na obr. 49, celkové vyhodnocení intenzit na křižovatce K1 po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 20.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé směry po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 21 až Tabulka 26.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé vjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 27 až Tabulka 29.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé výjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 30 až Tabulka 32.



obrázek 49

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K1 (Kouřimská – Na Valech) jen pro pomalá vozidla [vozidlo / 24 h]

Tabulka 20 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na celé křižovatce
K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	Vozidla celkem									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	612	42	24	4	11	11	1	705	4.2	0
07:00 - 08:00	1 200	57	25	21	7	17	2	1 329	7.8	0
08:00 - 09:00	938	60	22	7	14	15	4	1 060	6.2	0
09:00 - 10:00	848	44	28	5	15	13	0	953	5.6	0
10:00 - 11:00	781	52	38	6	15	23	0	915	5.4	0
11:00 - 12:00	785	49	25	8	16	23	8	914	5.4	0
12:00 - 13:00	810	54	23	6	8	18	3	922	5.4	0
13:00 - 14:00	958	48	30	10	20	23	7	1 096	6.5	0
14:00 - 15:00	1 054	41	24	8	14	26	7	1 174	6.9	0
15:00 - 16:00	1 167	46	15	7	13	20	5	1 273	7.5	0
16:00 - 17:00	1 141	44	17	2	16	16	14	1 250	7.4	0
17:00 - 18:00	958	30	8	2	9	16	3	1 026	6.0	0
Σ	11 252	567	279	86	158	221	54	12 617	74.4	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	15 325	772	282	87	173	277	53	16 969	100	0

Počet všech vozidel celkem = **16 969** (bez MHD)
z toho: MOTO = **53**
POMALÁ = **819** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **1 329** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 21 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Kouřimská (J) do paprsku Kouřimská (V) na křižovatce K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Kouřimská (J)								
	K	Kouřimská (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	70	5	2	0	0	0	0	77	4.2	0
07:00 - 08:00	174	6	6	0	0	0	0	186	10.2	0
08:00 - 09:00	98	9	1	0	0	0	0	108	6.0	0
09:00 - 10:00	96	6	3	1	2	0	0	108	6.0	0
10:00 - 11:00	70	5	4	2	1	2	0	84	4.6	0
11:00 - 12:00	104	3	0	1	0	0	0	108	6.0	0
12:00 - 13:00	79	4	1	0	0	1	0	85	4.7	0
13:00 - 14:00	111	1	0	2	0	0	1	115	6.3	0
14:00 - 15:00	124	6	0	1	0	0	0	131	7.2	0
15:00 - 16:00	122	5	1	0	0	0	0	128	7.1	0
16:00 - 17:00	107	3	0	0	0	0	2	112	6.2	0
17:00 - 18:00	97	2	0	0	0	0	0	99	5.5	0
Σ	1 252	55	18	7	3	3	3	1 341	73.9	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 705	75	18	7	3	4	3	1 815	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 815** (bez MHD)
z toho: MOTO = **3**
POMALÁ = **32** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **186** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 22 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Kouřimská (J) do paprsku Na Valech na křižovatce K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Kouřimská (J)								
	K	Na Valech								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	183	13	5	2	6	3	0	212	4.7	0
07:00 - 08:00	261	20	7	9	5	6	1	309	6.9	0
08:00 - 09:00	293	11	6	4	8	3	1	326	7.3	0
09:00 - 10:00	234	6	7	3	6	5	0	261	5.8	0
10:00 - 11:00	210	8	8	3	11	4	0	244	5.4	0
11:00 - 12:00	176	13	7	3	10	8	8	225	5.0	0
12:00 - 13:00	222	17	5	5	6	5	0	260	5.8	0
13:00 - 14:00	257	10	12	5	14	7	1	306	6.8	0
14:00 - 15:00	261	7	12	3	10	2	2	297	6.6	0
15:00 - 16:00	292	7	2	3	8	4	4	320	7.1	0
16:00 - 17:00	292	13	4	0	12	4	3	328	7.3	0
17:00 - 18:00	245	9	2	2	7	2	1	268	6.0	0
Σ	2 926	134	77	42	103	53	21	3 356	74.8	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 985	183	78	42	113	67	21	4 489	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 489** (bez MHD)
z toho: MOTO = **21**
POMALÁ = **300** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **328** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 23 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Kouřimská (V) do paprsku Kouřimská (J) na křižovatce K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Kouřimská (V)								
	K	Kouřimská (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	32	2	0	0	0	0	0	34	3.7	0
07:00 - 08:00	54	2	3	0	0	1	0	60	6.5	0
08:00 - 09:00	63	5	1	0	0	1	0	70	7.6	0
09:00 - 10:00	50	2	1	0	0	1	0	54	5.8	0
10:00 - 11:00	40	2	1	0	0	1	0	44	4.8	0
11:00 - 12:00	59	1	2	1	0	1	0	64	6.9	0
12:00 - 13:00	54	0	0	0	0	1	0	55	6.0	0
13:00 - 14:00	54	1	2	0	0	1	1	59	6.4	0
14:00 - 15:00	51	1	0	0	0	1	0	53	5.7	0
15:00 - 16:00	67	5	0	0	1	1	0	74	8.0	0
16:00 - 17:00	62	0	0	0	0	2	0	64	6.9	0
17:00 - 18:00	48	2	1	0	0	1	0	52	5.6	0
Σ	634	23	11	1	1	12	1	683	73.9	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	864	31	11	1	1	15	1	924	100	0

Počet všech vozidel celkem = **924** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1**
POMALÁ = **28** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **74** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 24 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Kouřimská (V) do paprsku Na Valech na křižovatce K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Kouřimská (V)								
	K	Na Valech								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	88	4	0	2	0	3	1	98	4.4	0
07:00 - 08:00	214	11	1	2	0	4	0	232	10.4	0
08:00 - 09:00	108	7	1	1	0	5	0	122	5.5	0
09:00 - 10:00	97	2	4	1	0	2	0	106	4.8	0
10:00 - 11:00	93	5	3	0	0	3	0	104	4.7	0
11:00 - 12:00	76	7	2	0	0	3	0	88	4.0	0
12:00 - 13:00	85	5	3	0	0	2	1	96	4.3	0
13:00 - 14:00	122	6	2	1	0	7	3	141	6.3	0
14:00 - 15:00	156	8	0	0	0	8	2	174	7.8	0
15:00 - 16:00	164	7	0	2	0	4	0	177	7.9	0
16:00 - 17:00	163	3	3	2	0	3	6	180	8.1	0
17:00 - 18:00	122	4	2	0	0	4	1	133	6.0	0
Σ	1 488	69	21	11	0	48	14	1 651	74.1	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 027	94	21	11	0	60	14	2 227	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 227** (bez MHD)
z toho: MOTO = **14**
POMALÁ = **92** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **232** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 25 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Na Valech do paprsku Kouřimská (J) na křižovatce K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Na Valech								
	K	Kouřimská (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	152	11	14	0	5	5	0	187	4.5	0
07:00 - 08:00	220	10	4	6	2	6	0	248	6.0	0
08:00 - 09:00	212	16	8	1	6	6	1	250	6.0	0
09:00 - 10:00	202	12	5	0	7	3	0	229	5.5	0
10:00 - 11:00	208	20	16	1	3	7	0	255	6.1	0
11:00 - 12:00	206	10	9	3	6	3	0	237	5.7	0
12:00 - 13:00	211	18	8	1	2	6	1	247	6.0	0
13:00 - 14:00	217	20	11	1	6	4	0	259	6.2	0
14:00 - 15:00	256	10	9	2	4	7	1	289	7.0	0
15:00 - 16:00	283	12	9	1	4	7	0	316	7.6	0
16:00 - 17:00	282	16	8	0	4	6	0	316	7.6	0
17:00 - 18:00	238	10	3	0	2	8	1	262	6.3	0
Σ	2 687	165	104	16	51	68	4	3 095	74.6	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 660	225	105	16	56	85	4	4 151	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 151** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4**
POMALÁ = **262** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **316** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.6% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 26 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Na Valech do paprsku Kouřimská (V) na křižovatce K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Na Valech								
	K	Kouřimská (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	87	7	3	0	0	0	0	97	2.9	0
07:00 - 08:00	277	8	4	4	0	0	1	294	8.7	0
08:00 - 09:00	164	12	5	1	0	0	2	184	5.5	0
09:00 - 10:00	169	16	8	0	0	2	0	195	5.8	0
10:00 - 11:00	160	12	6	0	0	6	0	184	5.5	0
11:00 - 12:00	164	15	5	0	0	8	0	192	5.7	0
12:00 - 13:00	159	10	6	0	0	3	1	179	5.3	0
13:00 - 14:00	197	10	3	1	0	4	1	216	6.4	0
14:00 - 15:00	206	9	3	2	0	8	2	230	6.8	0
15:00 - 16:00	239	10	3	1	0	4	1	258	7.7	0
16:00 - 17:00	235	9	2	0	0	1	3	250	7.4	0
17:00 - 18:00	208	3	0	0	0	1	0	212	6.3	0
Σ	2 265	121	48	9	0	37	11	2 491	74.0	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 085	165	49	9	0	46	11	3 365	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3 365** (bez MHD)
z toho: MOTO = **11**
POMALÁ = **104** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **294** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 27 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Kouřimská (J) do křižovatky K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Kouřimská (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	253	18	7	2	6	3	0	289	4.6	0
07:00 - 08:00	435	26	13	9	5	6	1	495	7.9	0
08:00 - 09:00	391	20	7	4	8	3	1	434	6.9	0
09:00 - 10:00	330	12	10	4	8	5	0	369	5.9	0
10:00 - 11:00	280	13	12	5	12	6	0	328	5.2	0
11:00 - 12:00	280	16	7	4	10	8	8	333	5.3	0
12:00 - 13:00	301	21	6	5	6	6	0	345	5.5	0
13:00 - 14:00	368	11	12	7	14	7	2	421	6.7	0
14:00 - 15:00	385	13	12	4	10	2	2	428	6.8	0
15:00 - 16:00	414	12	3	3	8	4	4	448	7.1	0
16:00 - 17:00	399	16	4	0	12	4	5	440	7.0	0
17:00 - 18:00	342	11	2	2	7	2	1	367	5.8	0
Σ	4 178	189	95	49	106	56	24	4 697	74.5	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	5 690	257	96	50	116	70	24	6 303	100	0

Počet všech vozidel celkem = **6 303** (bez MHD)
z toho: MOTO = **6 303**
POMALÁ = **332** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **495** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 28 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Kouřimská (V) do křižovatky K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská											
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Kouřimská (V)							vozidel	% šph	MHD
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M				
06:00 - 07:00	120	6	0	2	0	3	1	132	4.2	0	
07:00 - 08:00	268	13	4	2	0	5	0	292	9.3	0	
08:00 - 09:00	171	12	2	1	0	6	0	192	6.1	0	
09:00 - 10:00	147	4	5	1	0	3	0	160	5.1	0	
10:00 - 11:00	133	7	4	0	0	4	0	148	4.7	0	
11:00 - 12:00	135	8	4	1	0	4	0	152	4.8	0	
12:00 - 13:00	139	5	3	0	0	3	1	151	4.8	0	
13:00 - 14:00	176	7	4	1	0	8	4	200	6.3	0	
14:00 - 15:00	207	9	0	0	0	9	2	227	7.2	0	
15:00 - 16:00	231	12	0	2	1	5	0	251	8.0	0	
16:00 - 17:00	225	3	3	2	0	5	6	244	7.7	0	
17:00 - 18:00	170	6	3	0	0	5	1	185	5.9	0	
Σ	2 122	92	32	12	1	60	15	2 334	74.1	0	
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26	
00:00 - 24:00	2 890	125	32	12	1	75	15	3 150	100	0	

Počet všech vozidel celkem = **3 150** (bez MHD)
z toho: MOTO = **3 150**
POMALÁ = **120** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **292** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 29 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Na Valech do křižovatky K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská											
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Na Valech							vozidel	% šph	MHD
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M				
06:00 - 07:00	239	18	17	0	5	5	0	284	3.8	0	
07:00 - 08:00	497	18	8	10	2	6	1	542	7.2	0	
08:00 - 09:00	376	28	13	2	6	6	3	434	5.8	0	
09:00 - 10:00	371	28	13	0	7	5	0	424	5.6	0	
10:00 - 11:00	368	32	22	1	3	13	0	439	5.8	0	
11:00 - 12:00	370	25	14	3	6	11	0	429	5.7	0	
12:00 - 13:00	370	28	14	1	2	9	2	426	5.7	0	
13:00 - 14:00	414	30	14	2	6	8	1	475	6.3	0	
14:00 - 15:00	462	19	12	4	4	15	3	519	6.9	0	
15:00 - 16:00	522	22	12	2	4	11	1	574	7.6	0	
16:00 - 17:00	517	25	10	0	4	7	3	566	7.5	0	
17:00 - 18:00	446	13	3	0	2	9	1	474	6.3	0	
Σ	4 952	286	152	25	51	105	15	5 586	74.3	0	
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26	
00:00 - 24:00	6 745	390	154	25	56	132	15	7 517	100	0	

Počet všech vozidel celkem = **7 517** (bez MHD)
z toho: MOTO = **7 517**
POMALÁ = **367** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **574** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.6% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 30 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Kouřimská (J)
z křižovatky K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	Kouřimská (J)									
	VÝJEZD OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	184	13	14	0	5	5	0	221	4.4	0
07:00 - 08:00	274	12	7	6	2	7	0	308	6.1	0
08:00 - 09:00	275	21	9	1	6	7	1	320	6.3	0
09:00 - 10:00	252	14	6	0	7	4	0	283	5.6	0
10:00 - 11:00	248	22	17	1	3	8	0	299	5.9	0
11:00 - 12:00	265	11	11	4	6	4	0	301	5.9	0
12:00 - 13:00	265	18	8	1	2	7	1	302	6.0	0
13:00 - 14:00	271	21	13	1	6	5	1	318	6.3	0
14:00 - 15:00	307	11	9	2	4	8	1	342	6.7	0
15:00 - 16:00	350	17	9	1	5	8	0	390	7.7	0
16:00 - 17:00	344	16	8	0	4	8	0	380	7.5	0
17:00 - 18:00	286	12	4	0	2	9	1	314	6.2	0
Σ	3 321	188	115	17	52	80	5	3 778	74.5	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 523	256	116	17	57	100	5	5 074	100	0

Počet všech vozidel celkem = **5 074** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 074**
POMALÁ = **290** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **390** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 31 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Kouřimská (V)
z křižovatky K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	Kouřimská (V)									
	VÝJEZD OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	157	12	5	0	0	0	0	174	3.4	0
07:00 - 08:00	451	14	10	4	0	0	1	480	9.3	0
08:00 - 09:00	262	21	6	1	0	0	2	292	5.6	0
09:00 - 10:00	265	22	11	1	2	2	0	303	5.8	0
10:00 - 11:00	230	17	10	2	1	8	0	268	5.2	0
11:00 - 12:00	268	18	5	1	0	8	0	300	5.8	0
12:00 - 13:00	238	14	7	0	0	4	1	264	5.1	0
13:00 - 14:00	308	11	3	3	0	4	2	331	6.4	0
14:00 - 15:00	330	15	3	3	0	8	2	361	7.0	0
15:00 - 16:00	361	15	4	1	0	4	1	386	7.5	0
16:00 - 17:00	342	12	2	0	0	1	5	362	7.0	0
17:00 - 18:00	305	5	0	0	0	1	0	311	6.0	0
Σ	3 517	176	66	16	3	40	14	3 832	74.0	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 790	240	67	16	3	50	14	5 180	100	0

Počet všech vozidel celkem = **5 180** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 180**
POMALÁ = **136** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **480** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 32 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Na Valech z křižovatky K1 (Kouřimská – Na Valech)

Na Valech x Kouřimská										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD Na Valech									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	271	17	5	4	6	6	1	310	4.6	0
07:00 - 08:00	475	31	8	11	5	10	1	541	8.1	0
08:00 - 09:00	401	18	7	5	8	8	1	448	6.7	0
09:00 - 10:00	331	8	11	4	6	7	0	367	5.5	0
10:00 - 11:00	303	13	11	3	11	7	0	348	5.2	0
11:00 - 12:00	252	20	9	3	10	11	8	313	4.7	0
12:00 - 13:00	307	22	8	5	6	7	1	356	5.3	0
13:00 - 14:00	379	16	14	6	14	14	4	447	6.7	0
14:00 - 15:00	417	15	12	3	10	10	4	471	7.0	0
15:00 - 16:00	456	14	2	5	8	8	4	497	7.4	0
16:00 - 17:00	455	16	7	2	12	7	9	508	7.6	0
17:00 - 18:00	367	13	4	2	7	6	2	401	6.0	0
Σ	4 414	203	98	53	103	101	35	5 007	74.6	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	6 012	276	99	54	113	127	34	6 715	100	0

Počet všech vozidel celkem = **6 715** (bez MHD)
z toho: MOTO = **6 715**
POMALÁ = **393** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **541** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

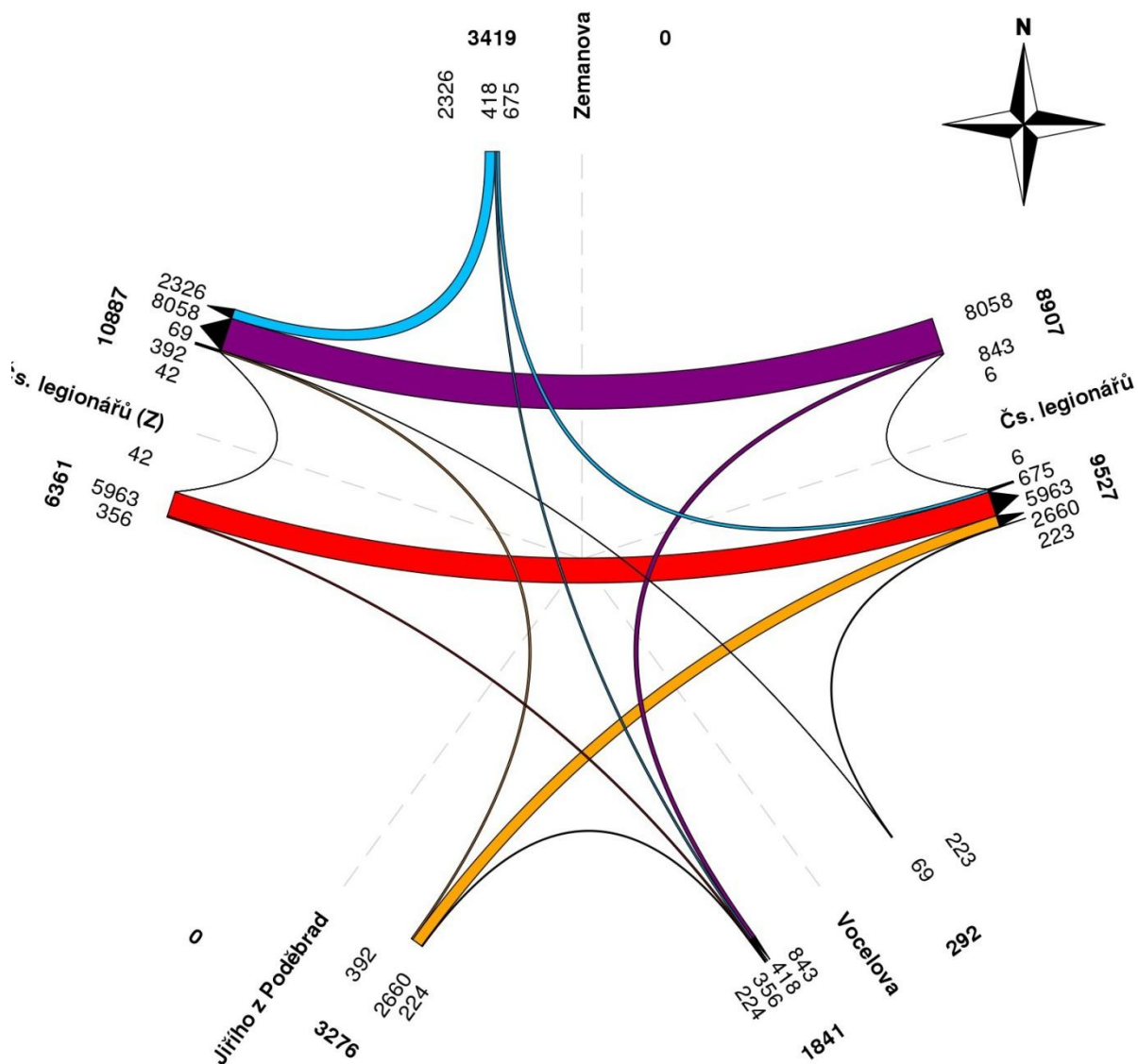
4.2.2. Křižovatka K2 (Čs. legionářů – J. z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova) pro všechna vozidla je uveden na obr. 50 a jen pro pomalá vozidla na obr. 51, celkové vyhodnocení intenzit na křižovatce K2 po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 33.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé směry po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 34 až Tabulka 47.

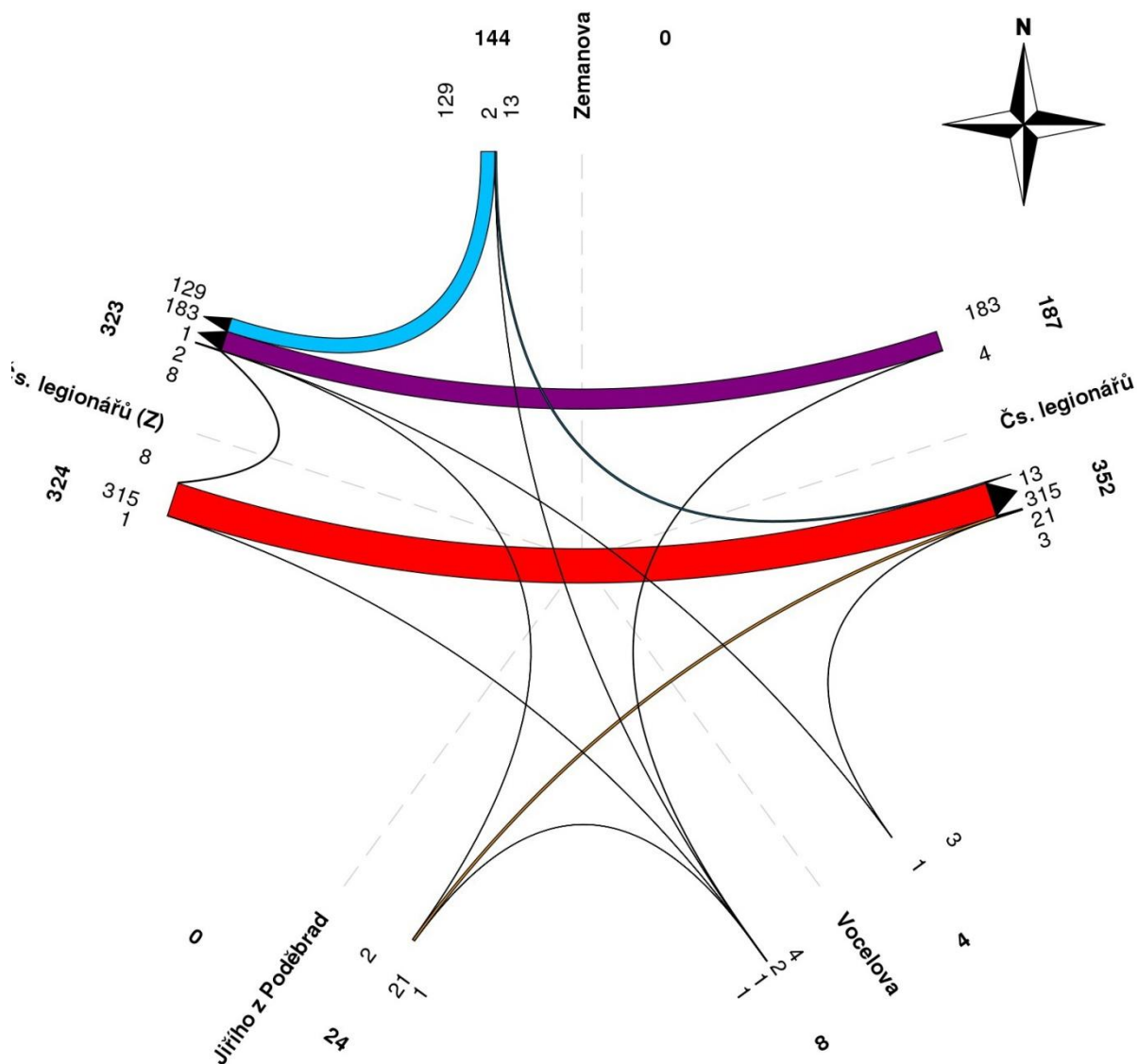
Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé vjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 48 až Tabulka 52.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé výjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 53 až Tabulka 55.



obr. 50

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova) pro všechna vozidla [vozidlo / 24 h]



obr. 51

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova) jen pro pomalá vozidla [vozidlo / 24 h]

Tabulka 33 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na celé křižovatce
K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	Vozidla celkem									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	789	65	7	8	20	13	3	905	4.1	0
07:00 - 08:00	1 277	108	14	13	26	18	3	1 459	6.6	0
08:00 - 09:00	1 177	69	4	3	12	18	1	1 284	5.8	1
09:00 - 10:00	1 232	67	2	3	17	12	0	1 333	6.0	1
10:00 - 11:00	1 200	51	7	6	29	12	1	1 306	5.9	1
11:00 - 12:00	1 211	59	8	5	15	15	4	1 317	5.9	3
12:00 - 13:00	1 097	83	4	10	19	19	3	1 235	5.5	1
13:00 - 14:00	1 219	100	3	17	27	30	5	1 401	6.3	0
14:00 - 15:00	1 333	81	2	16	25	24	5	1 486	6.7	1
15:00 - 16:00	1 569	95	8	3	18	16	3	1 712	7.7	1
16:00 - 17:00	1 525	69	2	3	23	16	9	1 647	7.4	1
17:00 - 18:00	1 294	40	2	2	13	16	4	1 371	6.2	1
Σ	14 923	887	63	89	244	209	41	16 456	73.9	11
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	20 325	1 208	64	90	268	262	40	22 257	100	14

Počet všech vozidel celkem = **22 257** (bez MHD)
z toho: MOTO = **40**
POMALÁ = **684** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **1 712** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 34 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čs. legionářů (V) do paprsku Čs. legionářů (V) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Československých legionářů (V)								
	K	Československých legionářů (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
07:00 - 08:00	0	1	0	0	0	0	0	1	16.7	0
08:00 - 09:00	1	0	0	0	0	0	0	1	16.7	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
12:00 - 13:00	2	0	0	0	0	0	0	2	33.3	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
14:00 - 15:00	1	0	0	0	0	0	0	1	16.7	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
Σ	4	1	0	0	0	0	0	5	83.3	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	5	1	0	0	0	0	0	6	100	0

Počet všech vozidel celkem = **6** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **0** (bez MHD)
Špičková hodina 12:00 - 13:00 = **2** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
33.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 35 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čs. legionářů (V) do paprsku Čs. legionářů (Z) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Československých legionářů (V)								
	K	Československých legionářů (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	312	28	2	5	11	2	0	360	4.5	0
07:00 - 08:00	487	37	7	6	6	0	1	544	6.8	0
08:00 - 09:00	422	7	2	0	0	0	0	431	5.3	0
09:00 - 10:00	455	6	1	0	0	0	0	462	5.7	0
10:00 - 11:00	463	5	3	0	7	0	0	478	5.9	0
11:00 - 12:00	495	4	5	0	6	1	0	511	6.3	0
12:00 - 13:00	405	26	4	4	9	7	1	456	5.7	1
13:00 - 14:00	470	28	2	6	15	5	4	530	6.6	0
14:00 - 15:00	498	20	1	4	10	2	2	537	6.7	0
15:00 - 16:00	543	30	2	2	11	4	0	592	7.3	0
16:00 - 17:00	544	17	0	0	10	0	3	574	7.1	0
17:00 - 18:00	456	16	0	0	5	1	0	478	5.9	0
Σ	5 550	224	29	27	90	22	11	5 953	73.9	1
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	7 559	305	29	27	99	28	11	8 058	100	1

Počet všech vozidel celkem = **8 058** (bez MHD)
z toho: MOTO = **11**
POMALÁ = **183** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **592** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 36 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čs. legionářů (V) do paprsku Vocelova na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Československých legionářů (V)								
	K	Vocelova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	15	2	1	0	1	0	0	19	2.3	0
07:00 - 08:00	43	5	0	0	1	0	0	49	5.8	0
08:00 - 09:00	65	0	0	0	0	0	0	65	7.7	0
09:00 - 10:00	69	0	0	0	0	0	0	69	8.2	0
10:00 - 11:00	63	0	0	0	0	0	0	63	7.5	0
11:00 - 12:00	53	0	0	0	0	0	0	53	6.3	0
12:00 - 13:00	41	4	0	0	0	0	0	45	5.3	0
13:00 - 14:00	45	2	0	0	0	0	0	47	5.6	0
14:00 - 15:00	63	4	0	1	0	0	0	68	8.1	0
15:00 - 16:00	51	2	0	0	0	0	0	53	6.3	0
16:00 - 17:00	54	2	0	0	0	0	0	56	6.6	0
17:00 - 18:00	33	0	0	0	0	0	0	33	3.9	0
Σ	595	21	1	1	2	0	0	620	73.5	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	810	29	1	1	2	0	0	843	100	0

Počet všech vozidel celkem = **843** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **4** (bez MHD)
Špičková hodina 09:00 - 10:00 = **69** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 37 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Zemanova do paprsku Čs. legionářů (V) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Zemanova								
	K	Československých legionářů (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	34	2	1	1	0	0	1	39	5.8	0
07:00 - 08:00	31	1	0	0	1	0	0	33	4.9	0
08:00 - 09:00	34	1	0	0	0	0	0	35	5.2	0
09:00 - 10:00	35	4	0	1	1	0	0	41	6.1	0
10:00 - 11:00	26	2	0	0	0	0	1	29	4.3	0
11:00 - 12:00	30	3	0	1	0	0	0	34	5.0	0
12:00 - 13:00	32	2	0	1	0	0	0	35	5.2	0
13:00 - 14:00	44	5	0	2	0	0	0	51	7.6	0
14:00 - 15:00	44	0	0	2	0	0	0	46	6.8	0
15:00 - 16:00	51	6	0	0	1	1	0	59	8.7	0
16:00 - 17:00	47	1	0	0	0	0	0	48	7.1	0
17:00 - 18:00	47	2	0	0	0	0	1	50	7.4	0
Σ	455	29	1	8	3	1	3	500	74.1	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	620	39	1	8	3	1	3	675	100	0

Počet všech vozidel celkem = **675** (bez MHD)
z toho: MOTO = **3**
POMALÁ = **13** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **59** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 38 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Zemanova do paprsku Čs. legionářů (Z) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Zemanova								
	K	Československých legionářů (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	71	6	0	0	0	5	0	82	3.5	0
07:00 - 08:00	140	14	0	1	0	8	0	163	7.0	0
08:00 - 09:00	108	13	1	0	2	9	1	134	5.8	0
09:00 - 10:00	116	12	0	1	0	7	0	136	5.8	0
10:00 - 11:00	117	6	1	3	3	8	0	138	5.9	0
11:00 - 12:00	122	4	0	0	0	5	1	132	5.7	0
12:00 - 13:00	113	11	0	2	1	6	0	133	5.7	0
13:00 - 14:00	120	9	0	1	0	8	0	138	5.9	0
14:00 - 15:00	136	13	0	1	1	9	0	160	6.9	0
15:00 - 16:00	155	12	1	0	0	6	1	175	7.5	0
16:00 - 17:00	144	5	0	0	0	7	0	156	6.7	0
17:00 - 18:00	162	2	0	0	0	9	0	173	7.4	0
Σ	1 504	107	3	9	7	87	3	1 720	73.9	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 048	146	3	9	8	109	3	2 326	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 326** (bez MHD)
z toho: MOTO = **3**
POMALÁ = **129** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **175** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 39 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Zemanova do paprsku Vocelova na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Zemanova								
	K	Vocelova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	8	0	0	0	0	0	0	8	1.9	0
07:00 - 08:00	19	0	0	0	0	0	0	19	4.5	0
08:00 - 09:00	34	0	0	0	0	0	0	34	8.1	0
09:00 - 10:00	26	1	0	0	2	0	0	29	6.9	0
10:00 - 11:00	26	1	0	0	0	0	0	27	6.5	0
11:00 - 12:00	26	1	0	0	0	0	0	27	6.5	0
12:00 - 13:00	22	1	0	0	0	0	0	23	5.5	0
13:00 - 14:00	18	3	0	0	0	0	0	21	5.0	0
14:00 - 15:00	25	3	0	0	0	0	0	28	6.7	0
15:00 - 16:00	34	1	0	0	0	0	0	35	8.4	0
16:00 - 17:00	36	0	0	0	0	0	0	36	8.6	0
17:00 - 18:00	18	2	0	0	0	0	0	20	4.8	0
Σ	292	13	0	0	2	0	0	307	73.4	0
koefficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	398	18	0	0	2	0	0	418	100	0

Počet všech vozidel celkem = **418** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **2** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **36** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.6% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 40 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Jiřího z Poděbrad do paprsku Čs. legionářů (V) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Jiřího z Poděbrad								
	K	Československých legionářů (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	68	4	0	0	0	0	1	73	2.7	0
07:00 - 08:00	110	12	1	1	3	0	1	128	4.8	0
08:00 - 09:00	133	12	0	1	0	0	0	146	5.5	0
09:00 - 10:00	176	11	0	0	4	0	0	191	7.2	0
10:00 - 11:00	177	13	0	0	1	0	0	191	7.2	0
11:00 - 12:00	167	15	1	0	0	0	0	183	6.9	0
12:00 - 13:00	136	11	0	0	0	0	0	147	5.5	0
13:00 - 14:00	141	11	0	3	0	0	0	155	5.8	0
14:00 - 15:00	177	11	0	2	0	0	0	190	7.1	0
15:00 - 16:00	177	15	3	0	0	0	1	196	7.4	0
16:00 - 17:00	172	9	0	0	0	0	0	181	6.8	0
17:00 - 18:00	174	4	0	0	0	0	0	178	6.7	0
Σ	1 808	128	5	7	8	0	3	1 959	73.6	0
koefficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 462	174	5	7	9	0	3	2 660	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 660** (bez MHD)
z toho: MOTO = **3**
POMALÁ = **21** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **196** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 41 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Jiřího z Poděbrad do paprsku Čs. legionářů (Z) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Jiřího z Poděbrad								
	K	Československých legionářů (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	10	6	0	0	0	0	0	16	4.1	0
07:00 - 08:00	18	1	2	0	0	0	0	21	5.4	0
08:00 - 09:00	27	3	0	0	0	0	0	30	7.7	0
09:00 - 10:00	17	1	0	0	0	0	0	18	4.6	0
10:00 - 11:00	20	3	0	0	0	0	0	23	5.9	0
11:00 - 12:00	23	3	0	0	0	0	0	26	6.6	0
12:00 - 13:00	30	3	0	0	0	0	0	33	8.4	0
13:00 - 14:00	22	3	0	0	0	0	0	25	6.4	0
14:00 - 15:00	19	2	0	0	0	0	1	22	5.6	0
15:00 - 16:00	30	1	0	0	0	0	0	31	7.9	0
16:00 - 17:00	25	5	0	0	0	0	0	30	7.7	0
17:00 - 18:00	14	0	0	0	0	0	0	14	3.6	0
Σ	255	31	2	0	0	0	1	289	73.7	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	347	42	2	0	0	0	1	392	100	0

Počet všech vozidel celkem = **392** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1**
POMALÁ = **2** (bez MHD)
Špičková hodina 12:00 - 13:00 = **33** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 42 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Jiřího z Poděbrad do paprsku Vocelova na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Jiřího z Poděbrad								
	K	Vocelova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	2	1	0	0	0	0	0	3	1.3	0
07:00 - 08:00	8	1	0	0	0	0	0	9	4.0	0
08:00 - 09:00	9	1	0	0	0	0	0	10	4.5	0
09:00 - 10:00	19	0	0	0	0	0	0	19	8.5	0
10:00 - 11:00	19	3	1	0	0	0	0	23	10.3	0
11:00 - 12:00	25	0	0	0	0	0	0	25	11.2	0
12:00 - 13:00	8	0	0	0	0	0	0	8	3.6	0
13:00 - 14:00	7	0	0	0	0	0	0	7	3.1	0
14:00 - 15:00	16	0	0	0	0	0	0	16	7.1	0
15:00 - 16:00	17	0	0	0	0	0	0	17	7.6	0
16:00 - 17:00	22	0	0	0	0	0	0	22	9.8	0
17:00 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	6	2.7	0
Σ	158	6	1	0	0	0	0	165	73.7	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	215	8	1	0	0	0	0	224	100	0

Počet všech vozidel celkem = **224** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **1** (bez MHD)
Špičková hodina 11:00 - 12:00 = **25** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 43 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čs. legionářů (Z) do paprsku Čs. legionářů (V) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Československých legionářů (Z)								
	K	Československých legionářů (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	252	14	3	1	8	6	1	285	4.8	0
07:00 - 08:00	370	33	4	5	15	10	1	438	7.3	0
08:00 - 09:00	296	31	1	2	9	9	0	348	5.8	1
09:00 - 10:00	276	30	1	1	10	5	0	323	5.4	1
10:00 - 11:00	254	18	2	3	16	4	0	297	5.0	1
11:00 - 12:00	236	28	1	4	9	8	3	289	4.8	3
12:00 - 13:00	270	22	0	3	9	5	1	310	5.2	0
13:00 - 14:00	324	36	1	5	12	15	1	394	6.6	0
14:00 - 15:00	322	25	1	6	14	12	2	382	6.4	1
15:00 - 16:00	447	27	2	1	6	5	1	489	8.2	1
16:00 - 17:00	428	28	2	3	13	9	6	489	8.2	1
17:00 - 18:00	354	12	2	2	8	5	3	386	6.5	1
Σ	3 829	304	20	36	129	93	19	4 430	74.3	10
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	5 215	414	20	36	142	117	19	5 963	100	13

Počet všech vozidel celkem = **5 963** (bez MHD)
z toho: MOTO = **19**
POMALÁ = **315** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **489** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 44 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čs. legionářů (Z) do paprsku Čs. legionářů (Z) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Československých legionářů (Z)								
	K	Československých legionářů (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	2	1	0	0	0	0	0	3	7.1	0
07:00 - 08:00	5	1	0	0	0	0	0	6	14.3	0
08:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
09:00 - 10:00	2	0	0	0	0	0	0	2	4.8	0
10:00 - 11:00	1	0	0	0	0	0	0	1	2.4	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	1	0	1	2.4	0
12:00 - 13:00	2	0	0	0	0	1	0	3	7.1	0
13:00 - 14:00	3	0	0	0	0	2	0	5	11.9	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	1	0	1	2.4	0
15:00 - 16:00	4	1	0	0	0	0	0	5	11.9	0
16:00 - 17:00	2	0	0	0	0	0	0	2	4.8	0
17:00 - 18:00	1	0	0	0	0	1	0	2	4.8	0
Σ	22	3	0	0	0	6	0	31	73.8	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	30	4	0	0	0	8	0	42	100	0

Počet všech vozidel celkem = **42** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **8** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **6** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
14.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 45 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čs. legionářů (Z) do paprsku Vocelova na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Československých legionářů (Z)								
	K	Vocelova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	8	0	0	0	0	0	0	8	2.2	0
07:00 - 08:00	38	0	0	0	0	0	0	38	10.7	0
08:00 - 09:00	30	1	0	0	1	0	0	32	9.0	0
09:00 - 10:00	32	1	0	0	0	0	0	33	9.3	0
10:00 - 11:00	17	0	0	0	0	0	0	17	4.8	0
11:00 - 12:00	15	0	0	0	0	0	0	15	4.2	0
12:00 - 13:00	14	2	0	0	0	0	0	16	4.5	0
13:00 - 14:00	11	2	0	0	0	0	0	13	3.7	0
14:00 - 15:00	15	0	0	0	0	0	0	15	4.2	0
15:00 - 16:00	32	0	0	0	0	0	0	32	9.0	0
16:00 - 17:00	22	2	0	0	0	0	0	24	6.7	0
17:00 - 18:00	16	2	0	0	0	0	0	18	5.1	0
Σ	250	10	0	0	1	0	0	261	73.3	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	341	14	0	0	1	0	0	356	100	0

Počet všech vozidel celkem = **356** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **1** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **38** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 46 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Vocelova do paprsku Čs. legionářů (V) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Vocelova								
	K	Československých legionářů (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	6	0	0	1	0	0	0	7	3.1	0
07:00 - 08:00	6	2	0	0	0	0	0	8	3.6	0
08:00 - 09:00	11	0	0	0	0	0	0	11	4.9	0
09:00 - 10:00	5	1	0	0	0	0	0	6	2.7	0
10:00 - 11:00	12	0	0	0	2	0	0	14	6.3	0
11:00 - 12:00	13	1	0	0	0	0	0	14	6.3	0
12:00 - 13:00	17	0	0	0	0	0	1	18	8.1	0
13:00 - 14:00	13	1	0	0	0	0	0	14	6.3	0
14:00 - 15:00	14	3	0	0	0	0	0	17	7.6	0
15:00 - 16:00	23	0	0	0	0	0	0	23	10.3	0
16:00 - 17:00	23	0	0	0	0	0	0	23	10.3	0
17:00 - 18:00	10	0	0	0	0	0	0	10	4.5	0
Σ	153	8	0	1	2	0	1	165	74.0	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	208	11	0	1	2	0	1	223	100	0

Počet všech vozidel celkem = **223** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1**
POMALÁ = **3** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **23** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 47 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Vocelova do paprsku Čs. legionářů (Z) na křižovatce K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Vocelova								
	K	Československých legionářů (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	1	1	0	0	0	0	0	2	2.9	0
07:00 - 08:00	2	0	0	0	0	0	0	2	2.9	0
08:00 - 09:00	7	0	0	0	0	0	0	7	10.1	0
09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	4	5.8	0
10:00 - 11:00	5	0	0	0	0	0	0	5	7.2	0
11:00 - 12:00	6	0	1	0	0	0	0	7	10.1	0
12:00 - 13:00	5	1	0	0	0	0	0	6	8.7	0
13:00 - 14:00	1	0	0	0	0	0	0	1	1.4	0
14:00 - 15:00	3	0	0	0	0	0	0	3	4.3	0
15:00 - 16:00	5	0	0	0	0	0	0	5	7.2	0
16:00 - 17:00	6	0	0	0	0	0	0	6	8.7	0
17:00 - 18:00	3	0	0	0	0	0	0	3	4.3	0
Σ	48	2	1	0	0	0	0	51	73.9	0
koefficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	65	3	1	0	0	0	0	69	100	0

Počet všech vozidel celkem = **69** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **1** (bez MHD)
Špičková hodina 08:00 - 09:00 = **7** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 48 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Čs. legionářů (V) do křižovatky K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Československých legionářů (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	327	30	3	5	12	2	0	379	4.3	0
07:00 - 08:00	530	43	7	6	7	0	1	594	6.7	0
08:00 - 09:00	488	7	2	0	0	0	0	497	5.6	0
09:00 - 10:00	524	6	1	0	0	0	0	531	6.0	0
10:00 - 11:00	526	5	3	0	7	0	0	541	6.1	0
11:00 - 12:00	548	4	5	0	6	1	0	564	6.3	0
12:00 - 13:00	448	30	4	4	9	7	1	503	5.6	1
13:00 - 14:00	515	30	2	6	15	5	4	577	6.5	0
14:00 - 15:00	562	24	1	5	10	2	2	606	6.8	0
15:00 - 16:00	594	32	2	2	11	4	0	645	7.2	0
16:00 - 17:00	598	19	0	0	10	0	3	630	7.1	0
17:00 - 18:00	489	16	0	0	5	1	0	511	5.7	0
Σ	6 149	246	30	28	92	22	11	6 578	73.8	1
koefficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	8 375	335	30	28	101	28	11	8 908	100	1

Počet všech vozidel celkem = **8 908** (bez MHD)
z toho: MOTO = **8 908**
POMALÁ = **187** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **645** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 49 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Zemanova do křižovatky K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Zemanova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	113	8	1	1	0	5	1	129	3.8	0
07:00 - 08:00	190	15	0	1	1	8	0	215	6.3	0
08:00 - 09:00	176	14	1	0	2	9	1	203	5.9	0
09:00 - 10:00	177	17	0	2	3	7	0	206	6.0	0
10:00 - 11:00	169	9	1	3	3	8	1	194	5.7	0
11:00 - 12:00	178	8	0	1	0	5	1	193	5.6	0
12:00 - 13:00	167	14	0	3	1	6	0	191	5.6	0
13:00 - 14:00	182	17	0	3	0	8	0	210	6.1	0
14:00 - 15:00	205	16	0	3	1	9	0	234	6.8	0
15:00 - 16:00	240	19	1	0	1	7	1	269	7.9	0
16:00 - 17:00	227	6	0	0	0	7	0	240	7.0	0
17:00 - 18:00	227	6	0	0	0	9	1	243	7.1	0
Σ	2 251	149	4	17	12	88	6	2 527	73.9	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 066	203	4	17	13	110	6	3 419	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3 419** (bez MHD)
z toho: MOTO = **3 419**
POMALÁ = **144** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **269** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 50 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Jiřího z Poděbrad do křižovatky K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Jiřího z Poděbrad								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	80	11	0	0	0	0	1	92	2.8	0
07:00 - 08:00	136	14	3	1	3	0	1	158	4.8	0
08:00 - 09:00	169	16	0	1	0	0	0	186	5.7	0
09:00 - 10:00	212	12	0	0	4	0	0	228	7.0	0
10:00 - 11:00	216	19	1	0	1	0	0	237	7.2	0
11:00 - 12:00	215	18	1	0	0	0	0	234	7.1	0
12:00 - 13:00	174	14	0	0	0	0	0	188	5.7	0
13:00 - 14:00	170	14	0	3	0	0	0	187	5.7	0
14:00 - 15:00	212	13	0	2	0	0	1	228	7.0	0
15:00 - 16:00	224	16	3	0	0	0	1	244	7.4	0
16:00 - 17:00	219	14	0	0	0	0	0	233	7.1	0
17:00 - 18:00	194	4	0	0	0	0	0	198	6.0	0
Σ	2 221	165	8	7	8	0	4	2 413	73.6	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 025	225	8	7	9	0	4	3 278	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3 278** (bez MHD)
z toho: MOTO = **3 278**
POMALÁ = **24** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **244** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 51 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Čs. legionářů (Z) do křižovatky K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Československých legionářů (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	262	15	3	1	8	6	1	296	4.7	0
07:00 - 08:00	413	34	4	5	15	10	1	482	7.6	0
08:00 - 09:00	326	32	1	2	10	9	0	380	6.0	1
09:00 - 10:00	310	31	1	1	10	5	0	358	5.6	1
10:00 - 11:00	272	18	2	3	16	4	0	315	5.0	1
11:00 - 12:00	251	28	1	4	9	9	3	305	4.8	3
12:00 - 13:00	286	24	0	3	9	6	1	329	5.2	0
13:00 - 14:00	338	38	1	5	12	17	1	412	6.5	0
14:00 - 15:00	337	25	1	6	14	13	2	398	6.3	1
15:00 - 16:00	483	28	2	1	6	5	1	526	8.3	1
16:00 - 17:00	452	30	2	3	13	9	6	515	8.1	1
17:00 - 18:00	371	14	2	2	8	6	3	406	6.4	1
Σ	4 101	317	20	36	130	99	19	4 722	74.2	10
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	5 586	432	20	36	143	124	19	6 360	100	13

Počet všech vozidel celkem = **6 360** (bez MHD)
z toho: MOTO = **6 360**
POMALÁ = **323** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **526** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 52 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Vocelova do křižovatky K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Vocelova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	7	1	0	1	0	0	0	9	3.1	0
07:00 - 08:00	8	2	0	0	0	0	0	10	3.4	0
08:00 - 09:00	18	0	0	0	0	0	0	18	6.1	0
09:00 - 10:00	9	1	0	0	0	0	0	10	3.4	0
10:00 - 11:00	17	0	0	0	2	0	0	19	6.5	0
11:00 - 12:00	19	1	1	0	0	0	0	21	7.2	0
12:00 - 13:00	22	1	0	0	0	0	1	24	8.2	0
13:00 - 14:00	14	1	0	0	0	0	0	15	5.1	0
14:00 - 15:00	17	3	0	0	0	0	0	20	6.8	0
15:00 - 16:00	28	0	0	0	0	0	0	28	9.6	0
16:00 - 17:00	29	0	0	0	0	0	0	29	9.9	0
17:00 - 18:00	13	0	0	0	0	0	0	13	4.4	0
Σ	201	10	1	1	2	0	1	216	73.7	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	274	14	1	1	2	0	1	293	100	0

Počet všech vozidel celkem = **293** (bez MHD)
z toho: MOTO = **293**
POMALÁ = **4** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **29** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 53 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Čs. legionářů (V)
z křižovatky K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Československých legionářů (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	360	20	4	3	8	6	3	404	4.2	0
07:00 - 08:00	517	49	5	6	19	10	2	608	6.4	0
08:00 - 09:00	475	44	1	3	9	9	0	541	5.7	1
09:00 - 10:00	492	46	1	2	15	5	0	561	5.9	1
10:00 - 11:00	469	33	2	3	19	4	1	531	5.6	1
11:00 - 12:00	446	47	2	5	9	8	3	520	5.5	3
12:00 - 13:00	457	35	0	4	9	5	2	512	5.4	0
13:00 - 14:00	522	53	1	10	12	15	1	614	6.4	0
14:00 - 15:00	558	39	1	10	14	12	2	636	6.7	1
15:00 - 16:00	698	48	5	1	7	6	2	767	8.0	1
16:00 - 17:00	670	38	2	3	13	9	6	741	7.8	1
17:00 - 18:00	585	18	2	2	8	5	4	624	6.5	1
Σ	6 249	470	26	52	142	94	26	7 059	74.1	10
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	8 511	640	26	53	156	118	26	9 530	100	13

Počet všech vozidel celkem = **9 530** (bez MHD)
z toho: MOTO = **9 530**
POMALÁ = **353** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **767** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 54 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Čs. legionářů (Z)
z křižovatky K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Československých legionářů (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	396	42	2	5	11	7	0	463	4.3	0
07:00 - 08:00	652	53	9	7	6	8	1	736	6.8	0
08:00 - 09:00	564	23	3	0	2	9	1	602	5.5	0
09:00 - 10:00	594	19	1	1	0	7	0	622	5.7	0
10:00 - 11:00	606	14	4	3	10	8	0	645	5.9	0
11:00 - 12:00	646	11	6	0	6	7	1	677	6.2	0
12:00 - 13:00	555	41	4	6	10	14	1	631	5.8	1
13:00 - 14:00	616	40	2	7	15	15	4	699	6.4	0
14:00 - 15:00	656	35	1	5	11	12	3	723	6.6	0
15:00 - 16:00	737	44	3	2	11	10	1	808	7.4	0
16:00 - 17:00	721	27	0	0	10	7	3	768	7.1	0
17:00 - 18:00	636	18	0	0	5	11	0	670	6.2	0
Σ	7 379	367	35	36	97	115	15	8 044	73.9	1
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	10 050	500	35	36	106	144	15	10 886	100	1

Počet všech vozidel celkem = **10 886** (bez MHD)
z toho: MOTO = **10 886**
POMALÁ = **321** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **808** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 55 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Vocelova z křižovatky K2 (Čs. legionářů – Jiřího z Poděbrad – Vocelova – Zemanova)

Československých legionářů x Zemanova										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Vocelova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	33	3	1	0	1	0	0	38	2.1	0
07:00 - 08:00	108	6	0	0	1	0	0	115	6.3	0
08:00 - 09:00	138	2	0	0	1	0	0	141	7.7	0
09:00 - 10:00	146	2	0	0	2	0	0	150	8.2	0
10:00 - 11:00	125	4	1	0	0	0	0	130	7.1	0
11:00 - 12:00	119	1	0	0	0	0	0	120	6.5	0
12:00 - 13:00	85	7	0	0	0	0	0	92	5.0	0
13:00 - 14:00	81	7	0	0	0	0	0	88	4.8	0
14:00 - 15:00	119	7	0	1	0	0	0	127	6.9	0
15:00 - 16:00	134	3	0	0	0	0	0	137	7.4	0
16:00 - 17:00	134	4	0	0	0	0	0	138	7.5	0
17:00 - 18:00	73	4	0	0	0	0	0	77	4.2	0
Σ	1 295	50	2	1	5	0	0	1 353	73.5	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 764	68	2	1	5	0	0	1 840	100	0

Počet všech vozidel celkem	=	1 840	(bez MHD)
z toho: MOTO	=	1 840	
POMALÁ	=	8	(bez MHD)
Špičková hodina 09:00 - 10:00	=	150	celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
		8.2%	z celkového počtu vozidel (bez MHD)

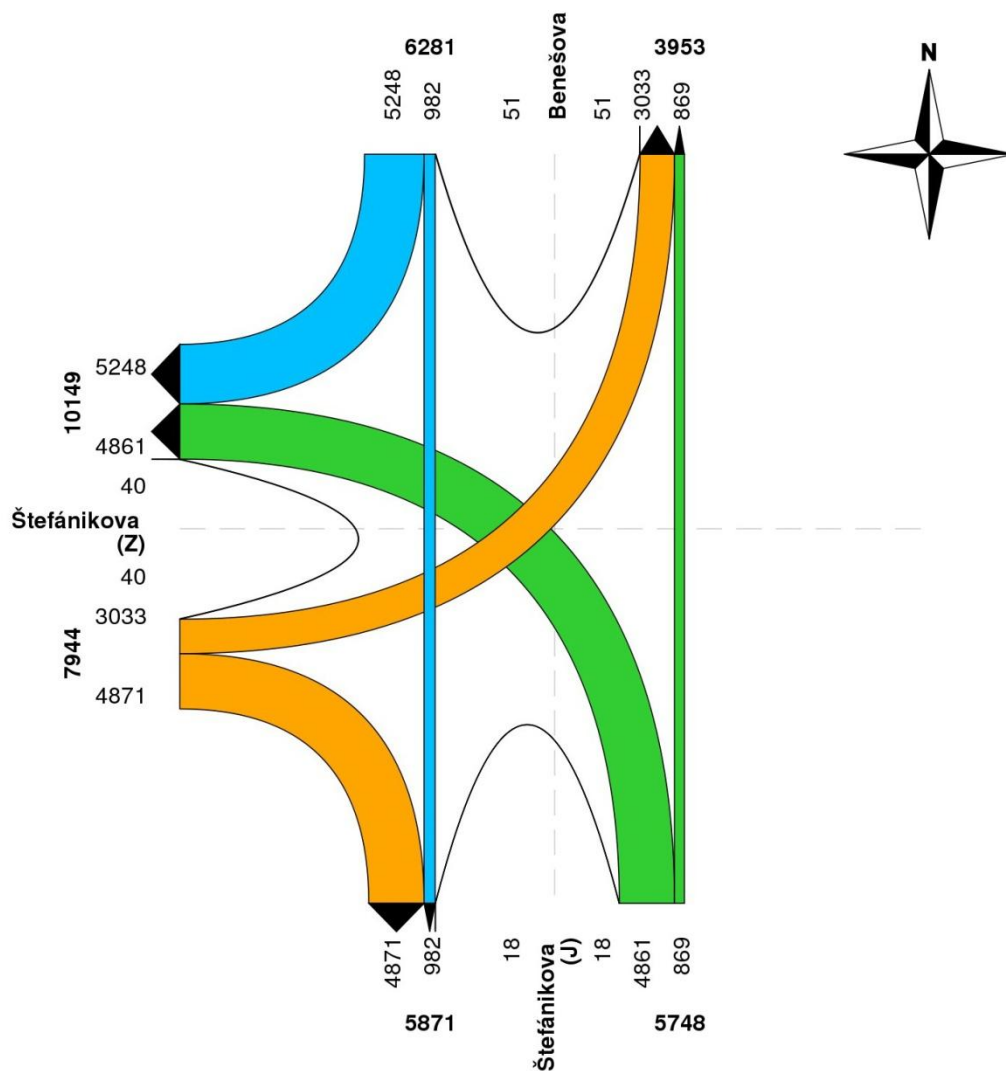
4.2.3. Křižovatka K3 (Benešova – Štefánikova)

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova) pro všechna vozidla je uveden na obr. 52 a jen pro pomalá vozidla na obr. 53, celkové vyhodnocení intenzit na křižovatce K3 po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 56.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé směry po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 57 až Tabulka 65.

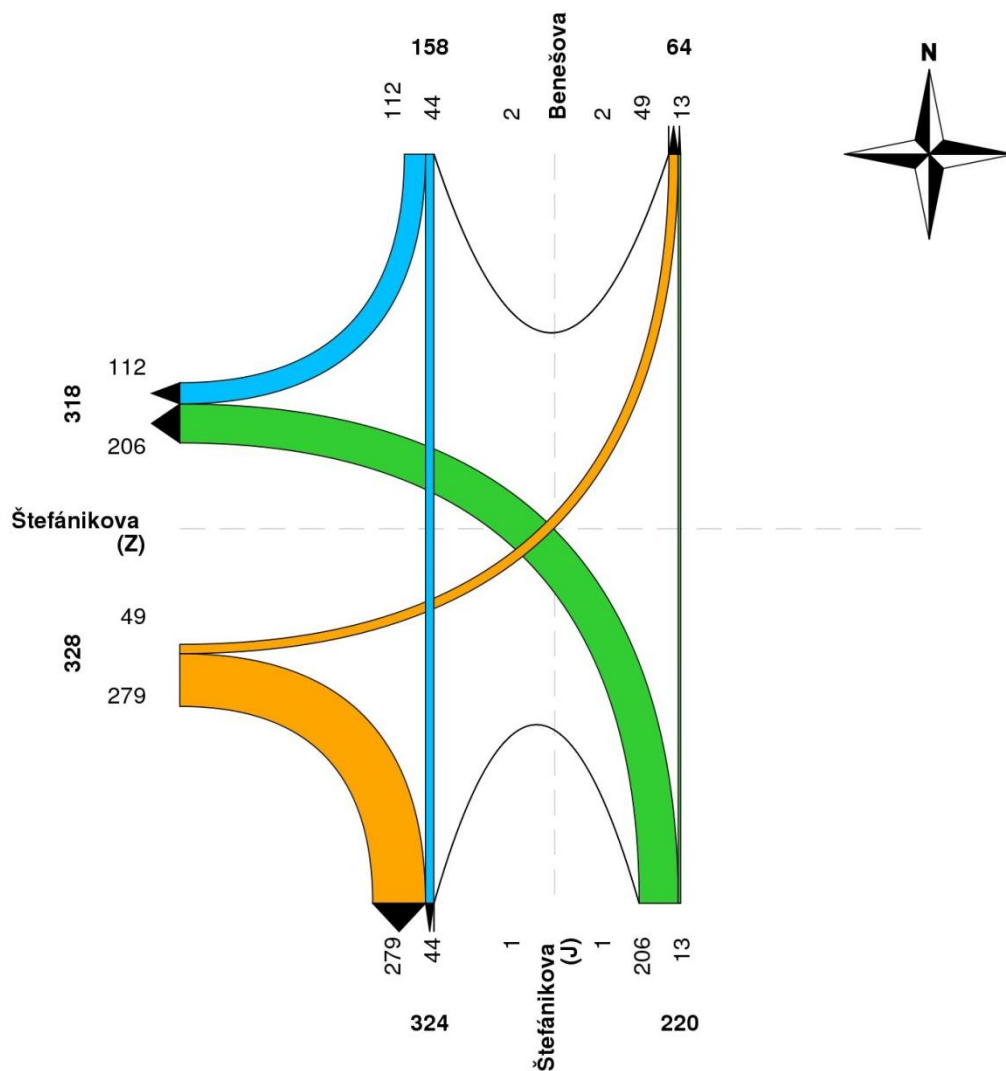
Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé vjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 66 až Tabulka 68.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé výjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 69 až Tabulka 71.



obr. 52

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova) pro všechna vozidla [vozidlo / 24 h]



obr. 53

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)
jen pro pomalá vozidla [vozidlo / 24 h]

Tabulka 56 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na celé křižovatce
K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova											
23.05.2019 čtvrtek	Vozidla celkem								vozidel	% šph	MHD
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M				
06:00 - 07:00	708	64	27	7	11	5	3	825	4.1	14	
07:00 - 08:00	1 120	91	20	14	18	2	2	1 267	6.3	34	
08:00 - 09:00	1 025	73	30	11	15	8	2	1 164	5.8	13	
09:00 - 10:00	1 012	99	30	6	13	7	0	1 167	5.8	5	
10:00 - 11:00	995	107	40	6	12	12	0	1 172	5.9	9	
11:00 - 12:00	1 012	99	39	8	12	12	5	1 187	5.9	13	
12:00 - 13:00	997	82	27	8	12	9	6	1 141	5.7	16	
13:00 - 14:00	1 152	95	35	10	19	9	10	1 330	6.7	23	
14:00 - 15:00	1 217	54	32	12	12	11	8	1 346	6.7	28	
15:00 - 16:00	1 363	78	26	4	10	5	8	1 494	7.5	20	
16:00 - 17:00	1 370	64	17	4	16	2	8	1 481	7.4	16	
17:00 - 18:00	1 182	48	6	3	9	2	2	1 252	6.3	19	
Σ	13 153	954	329	93	159	84	54	14 826	74.2	210	
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26	
00:00 - 24:00	17 914	1 299	333	94	174	105	53	19 972	100	264	

Počet všech vozidel celkem = **19 972** (bez MHD)
z toho: MOTO = **53**
POMALÁ = **706** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **1 494** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 57 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Benešova do paprsku
Benešova na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Benešova								
	K	Benešova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	4	0	1	0	0	0	0	5	9.8	0
07:00 - 08:00	3	0	0	0	1	0	0	4	7.8	0
08:00 - 09:00	2	0	0	0	0	0	0	2	3.9	0
09:00 - 10:00	4	1	0	0	0	0	0	5	9.8	0
10:00 - 11:00	3	0	0	0	0	0	0	3	5.9	0
11:00 - 12:00	1	0	0	0	0	0	0	1	2.0	0
12:00 - 13:00	2	0	0	0	0	0	0	2	3.9	0
13:00 - 14:00	3	0	0	0	0	0	0	3	5.9	0
14:00 - 15:00	3	0	0	0	0	0	0	3	5.9	0
15:00 - 16:00	1	1	0	0	0	0	0	2	3.9	0
16:00 - 17:00	1	0	0	0	0	0	0	1	2.0	0
17:00 - 18:00	7	0	0	0	0	0	0	7	13.7	0
Σ	34	2	1	0	1	0	0	38	74.5	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	46	3	1	0	1	0	0	51	100	0

Počet všech vozidel celkem = **51** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **2** (bez MHD)
Špičková hodina 17:00 - 18:00 = **7** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
13.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 58 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Benešova do paprsku Štefánikova (Z) na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Benešova								
	K	Štefánikova (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	197	15	5	1	2	1	0	221	4.2	0
07:00 - 08:00	323	21	1	2	0	0	0	347	6.6	2
08:00 - 09:00	259	13	4	6	1	0	0	283	5.4	1
09:00 - 10:00	281	18	5	1	0	0	0	305	5.8	0
10:00 - 11:00	302	32	8	0	2	5	0	349	6.7	0
11:00 - 12:00	283	29	3	3	1	4	1	324	6.2	0
12:00 - 13:00	299	12	6	0	1	4	2	324	6.2	0
13:00 - 14:00	314	32	8	0	1	1	1	357	6.8	0
14:00 - 15:00	310	12	2	3	0	4	2	333	6.3	1
15:00 - 16:00	294	19	6	1	2	3	1	326	6.2	1
16:00 - 17:00	369	14	4	0	2	0	0	389	7.4	0
17:00 - 18:00	306	12	0	0	1	0	0	319	6.1	0
Σ	3 537	229	52	17	13	22	7	3 877	73.9	5
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 817	312	53	17	14	28	7	5 248	100	6

Počet všech vozidel celkem = **5 248** (bez MHD)
z toho: MOTO = **7**
POMALÁ = **112** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **389** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 59 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Benešova do paprsku Štefánikova (J) na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Benešova								
	K	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	38	2	0	0	0	2	0	42	4.3	7
07:00 - 08:00	58	4	1	0	2	0	0	65	6.6	10
08:00 - 09:00	53	3	1	0	0	6	0	63	6.4	1
09:00 - 10:00	56	4	1	0	0	5	0	66	6.7	1
10:00 - 11:00	42	5	1	0	1	3	0	52	5.3	2
11:00 - 12:00	50	2	1	0	0	6	0	59	6.0	4
12:00 - 13:00	53	3	2	0	0	0	0	58	5.9	9
13:00 - 14:00	48	2	0	0	0	2	1	53	5.4	6
14:00 - 15:00	49	3	0	0	0	2	0	54	5.5	15
15:00 - 16:00	58	5	1	0	0	0	1	65	6.6	11
16:00 - 17:00	74	2	0	0	0	0	0	76	7.7	7
17:00 - 18:00	72	1	0	0	0	0	0	73	7.4	9
Σ	651	36	8	0	3	26	2	726	73.9	82
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	887	49	8	0	3	33	2	982	100	103

Počet všech vozidel celkem = **982** (bez MHD)
z toho: MOTO = **2**
POMALÁ = **44** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **76** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 60 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Štefánikova (Z) do paprsku Benešova na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (Z)								
	K	Benešova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	101	3	0	1	0	0	2	107	3.5	0
07:00 - 08:00	177	16	3	0	0	0	0	196	6.5	0
08:00 - 09:00	162	8	4	1	1	0	0	176	5.8	0
09:00 - 10:00	160	18	2	1	0	0	0	181	6.0	0
10:00 - 11:00	152	8	6	0	2	1	0	169	5.6	0
11:00 - 12:00	148	10	8	0	1	0	0	167	5.5	0
12:00 - 13:00	158	10	2	0	0	0	4	174	5.7	0
13:00 - 14:00	190	6	2	0	1	0	1	200	6.6	0
14:00 - 15:00	201	4	6	0	0	1	0	212	7.0	0
15:00 - 16:00	224	12	1	0	1	0	3	241	7.9	0
16:00 - 17:00	219	6	0	1	0	1	2	229	7.6	0
17:00 - 18:00	182	7	0	0	0	0	0	189	6.2	0
Σ	2 074	108	34	4	6	3	12	2 241	73.9	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 825	147	34	4	7	4	12	3 033	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3 033** (bez MHD)
z toho: MOTO = **12**
POMALÁ = **49** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **241** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 61 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Štefánikova (Z) do paprsku Štefánikova (Z) na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (Z)								
	K	Štefánikova (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	3	0	0	0	0	0	0	3	7.5	0
07:00 - 08:00	2	1	0	0	0	0	0	3	7.5	0
08:00 - 09:00	1	0	0	0	0	0	0	1	2.5	0
09:00 - 10:00	1	2	0	0	0	0	0	3	7.5	0
10:00 - 11:00	5	0	0	0	0	0	0	5	12.5	0
11:00 - 12:00	2	0	0	0	0	0	0	2	5.0	0
12:00 - 13:00	4	0	0	0	0	0	0	4	10.0	0
13:00 - 14:00	1	0	0	0	0	0	1	2	5.0	0
14:00 - 15:00	2	0	0	0	0	0	0	2	5.0	0
15:00 - 16:00	2	0	0	0	0	0	0	2	5.0	0
16:00 - 17:00	2	0	0	0	0	0	0	2	5.0	0
17:00 - 18:00	1	0	0	0	0	0	0	1	2.5	0
Σ	26	3	0	0	0	0	1	30	75.0	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	35	4	0	0	0	0	1	40	100	0

Počet všech vozidel celkem = **40** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1**
POMALÁ = **0** (bez MHD)
Špičková hodina 10:00 - 11:00 = **5** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 62 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Štefánikova (Z) do paprsku Štefánikova (J) na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (Z)								
	K	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	172	15	6	3	6	0	1	203	4.2	0
07:00 - 08:00	239	19	5	6	10	2	2	283	5.8	2
08:00 - 09:00	240	23	12	3	8	0	2	288	5.9	0
09:00 - 10:00	229	23	12	2	5	2	0	273	5.6	0
10:00 - 11:00	234	19	14	3	6	1	0	277	5.7	0
11:00 - 12:00	227	25	13	1	3	1	4	274	5.6	2
12:00 - 13:00	231	25	7	4	9	3	0	279	5.7	0
13:00 - 14:00	260	28	17	4	11	3	2	325	6.7	1
14:00 - 15:00	298	18	16	6	8	4	3	353	7.2	0
15:00 - 16:00	352	16	10	2	3	0	2	385	7.9	0
16:00 - 17:00	331	21	8	2	12	1	5	380	7.8	0
17:00 - 18:00	302	7	2	2	6	1	2	322	6.6	0
Σ	3 115	239	122	38	87	18	23	3 642	74.8	5
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 243	326	123	38	95	23	23	4 871	100	6

Počet všech vozidel celkem = **4 871** (bez MHD)
z toho: MOTO = **23**
POMALÁ = **279** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **385** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 63 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Štefánikova (J) do paprsku Benešova na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (J)								
	K	Benešova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	17	2	1	0	0	1	0	21	2.4	7
07:00 - 08:00	46	2	1	0	1	0	0	50	5.8	20
08:00 - 09:00	60	2	1	0	0	0	0	63	7.2	11
09:00 - 10:00	38	7	1	0	0	0	0	46	5.3	4
10:00 - 11:00	44	4	1	0	0	0	0	49	5.6	7
11:00 - 12:00	37	7	1	0	0	0	0	45	5.2	6
12:00 - 13:00	38	3	2	1	0	0	0	44	5.1	7
13:00 - 14:00	39	4	0	0	0	1	1	45	5.2	12
14:00 - 15:00	53	1	0	0	0	0	0	54	6.2	12
15:00 - 16:00	84	5	0	0	0	0	0	89	10.2	7
16:00 - 17:00	63	2	0	0	0	0	0	65	7.5	9
17:00 - 18:00	68	2	0	0	0	0	0	70	8.1	10
Σ	587	41	8	1	1	2	1	641	73.8	112
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	799	56	8	1	1	3	1	869	100	141

Počet všech vozidel celkem = **869** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1**
POMALÁ = **13** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **89** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 64 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Štefánikova (J) do paprsku Štefánikova (Z) na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (J)								
	K	Štefánikova (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	176	27	14	2	3	1	0	223	4.6	0
07:00 - 08:00	272	28	9	6	4	0	0	319	6.6	0
08:00 - 09:00	242	24	8	1	5	1	0	281	5.8	0
09:00 - 10:00	239	26	9	2	8	0	0	284	5.8	0
10:00 - 11:00	213	39	10	3	1	2	0	268	5.5	0
11:00 - 12:00	264	26	13	4	7	1	0	315	6.5	1
12:00 - 13:00	211	29	8	3	2	2	0	255	5.2	0
13:00 - 14:00	296	23	8	6	6	2	3	344	7.1	4
14:00 - 15:00	301	16	8	3	4	0	3	335	6.9	0
15:00 - 16:00	348	20	8	1	4	2	1	384	7.9	0
16:00 - 17:00	311	18	5	1	2	0	1	338	7.0	0
17:00 - 18:00	244	19	4	1	2	1	0	271	5.6	0
Σ	3 117	295	104	33	48	12	8	3 617	74.4	5
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 245	402	105	33	53	15	8	4 861	100	6

Počet všech vozidel celkem = **4 861** (bez MHD)
z toho: MOTO = **8**
POMALÁ = **206** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **384** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 65 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Štefánikova (J) do paprsku Štefánikova (J) na křižovatce K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (J)								
	K	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
07:00 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
08:00 - 09:00	6	0	0	0	0	1	0	7	38.9	0
09:00 - 10:00	4	0	0	0	0	0	0	4	22.2	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
12:00 - 13:00	1	0	0	0	0	0	0	1	5.6	0
13:00 - 14:00	1	0	0	0	0	0	0	1	5.6	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	1
16:00 - 17:00	0	1	0	0	0	0	0	1	5.6	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
Σ	12	1	0	0	0	1	0	14	77.8	1
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	16	1	0	0	0	1	0	18	100	1

Počet všech vozidel celkem = **18** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **1** (bez MHD)
Špičková hodina 08:00 - 09:00 = **7** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
38.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 66 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Benešova do křižovatky K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Benešova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	239	17	6	1	2	3	0	268	4.3	7
07:00 - 08:00	384	25	2	2	3	0	0	416	6.6	12
08:00 - 09:00	314	16	5	6	1	6	0	348	5.5	2
09:00 - 10:00	341	23	6	1	0	5	0	376	6.0	1
10:00 - 11:00	347	37	9	0	3	8	0	404	6.4	2
11:00 - 12:00	334	31	4	3	1	10	1	384	6.1	4
12:00 - 13:00	354	15	8	0	1	4	2	384	6.1	9
13:00 - 14:00	365	34	8	0	1	3	2	413	6.6	6
14:00 - 15:00	362	15	2	3	0	6	2	390	6.2	16
15:00 - 16:00	353	25	7	1	2	3	2	393	6.3	12
16:00 - 17:00	444	16	4	0	2	0	0	466	7.4	7
17:00 - 18:00	385	13	0	0	1	0	0	399	6.4	9
Σ	4 222	267	61	17	17	48	9	4 641	73.9	87
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	5 750	364	62	17	19	60	9	6 281	100	109

Počet všech vozidel celkem = **6 281** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **6 281**
 POMALÁ = **158** (bez MHD)
 Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **466** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 67 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Štefánikova (Z) do křižovatky K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Štefánikova (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	276	18	6	4	6	0	3	313	3.9	0
07:00 - 08:00	418	36	8	6	10	2	2	482	6.1	2
08:00 - 09:00	403	31	16	4	9	0	2	465	5.9	0
09:00 - 10:00	390	43	14	3	5	2	0	457	5.8	0
10:00 - 11:00	391	27	20	3	8	2	0	451	5.7	0
11:00 - 12:00	377	35	21	1	4	1	4	443	5.6	2
12:00 - 13:00	393	35	9	4	9	3	4	457	5.8	0
13:00 - 14:00	451	34	19	4	12	3	4	527	6.6	1
14:00 - 15:00	501	22	22	6	8	5	3	567	7.1	0
15:00 - 16:00	578	28	11	2	4	0	5	628	7.9	0
16:00 - 17:00	552	27	8	3	12	2	7	611	7.7	0
17:00 - 18:00	485	14	2	2	6	1	2	512	6.4	0
Σ	5 215	350	156	42	93	21	36	5 913	74.4	5
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	7 103	477	158	42	102	26	35	7 943	100	6

Počet všech vozidel celkem = **7 943** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **7 943**
 POMALÁ = **328** (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **628** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 68 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Štefánikova (J) do křižovatky K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	193	29	15	2	3	2	0	244	4.2	7
07:00 - 08:00	318	30	10	6	5	0	0	369	6.4	20
08:00 - 09:00	308	26	9	1	5	2	0	351	6.1	11
09:00 - 10:00	281	33	10	2	8	0	0	334	5.8	4
10:00 - 11:00	257	43	11	3	1	2	0	317	5.5	7
11:00 - 12:00	301	33	14	4	7	1	0	360	6.3	7
12:00 - 13:00	250	32	10	4	2	2	0	300	5.2	7
13:00 - 14:00	336	27	8	6	6	3	4	390	6.8	16
14:00 - 15:00	354	17	8	3	4	0	3	389	6.8	12
15:00 - 16:00	432	25	8	1	4	2	1	473	8.2	8
16:00 - 17:00	374	21	5	1	2	0	1	404	7.0	9
17:00 - 18:00	312	21	4	1	2	1	0	341	5.9	10
Σ	3 716	337	112	34	49	15	9	4 272	74.3	118
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	5 061	459	113	34	54	19	9	5 749	100	148

Počet všech vozidel celkem = **5 749** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **5 749**
 POMALÁ = **220** (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **473** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 69 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Benešova z křižovatky K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Benešova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	122	5	2	1	0	1	2	133	3.4	7
07:00 - 08:00	226	18	4	0	2	0	0	250	6.3	20
08:00 - 09:00	224	10	5	1	1	0	0	241	6.1	11
09:00 - 10:00	202	26	3	1	0	0	0	232	5.9	4
10:00 - 11:00	199	12	7	0	2	1	0	221	5.6	7
11:00 - 12:00	186	17	9	0	1	0	0	213	5.4	6
12:00 - 13:00	198	13	4	1	0	0	4	220	5.6	7
13:00 - 14:00	232	10	2	0	1	1	2	248	6.3	12
14:00 - 15:00	257	5	6	0	0	1	0	269	6.8	12
15:00 - 16:00	309	18	1	0	1	0	3	332	8.4	7
16:00 - 17:00	283	8	0	1	0	1	2	295	7.5	9
17:00 - 18:00	257	9	0	0	0	0	0	266	6.7	10
Σ	2 695	151	43	5	8	5	13	2 920	73.9	112
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 671	206	43	5	9	6	13	3 953	100	141

Počet všech vozidel celkem = **3 953** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **3 953**
 POMALÁ = **63** (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **332** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 70 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Štefánikova (Z)
z křižovatky K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Štefánikova (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	376	42	19	3	5	2	0	447	4.4	0
07:00 - 08:00	597	50	10	8	4	0	0	669	6.6	2
08:00 - 09:00	502	37	12	7	6	1	0	565	5.6	1
09:00 - 10:00	521	46	14	3	8	0	0	592	5.8	0
10:00 - 11:00	520	71	18	3	3	7	0	622	6.1	0
11:00 - 12:00	549	55	16	7	8	5	1	641	6.3	1
12:00 - 13:00	514	41	14	3	3	6	2	583	5.7	0
13:00 - 14:00	611	55	16	6	7	3	5	703	6.9	4
14:00 - 15:00	613	28	10	6	4	4	5	670	6.6	1
15:00 - 16:00	644	39	14	2	6	5	2	712	7.0	1
16:00 - 17:00	682	32	9	1	4	0	1	729	7.2	0
17:00 - 18:00	551	31	4	1	3	1	0	591	5.8	0
Σ	6 680	527	156	50	61	34	16	7 524	74.1	10
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	9 098	718	158	51	67	43	16	10 151	100	13

Počet všech vozidel celkem = **10 151** (bez MHD)
z toho: MOTO = **10 151**
POMALÁ = **319** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **729** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

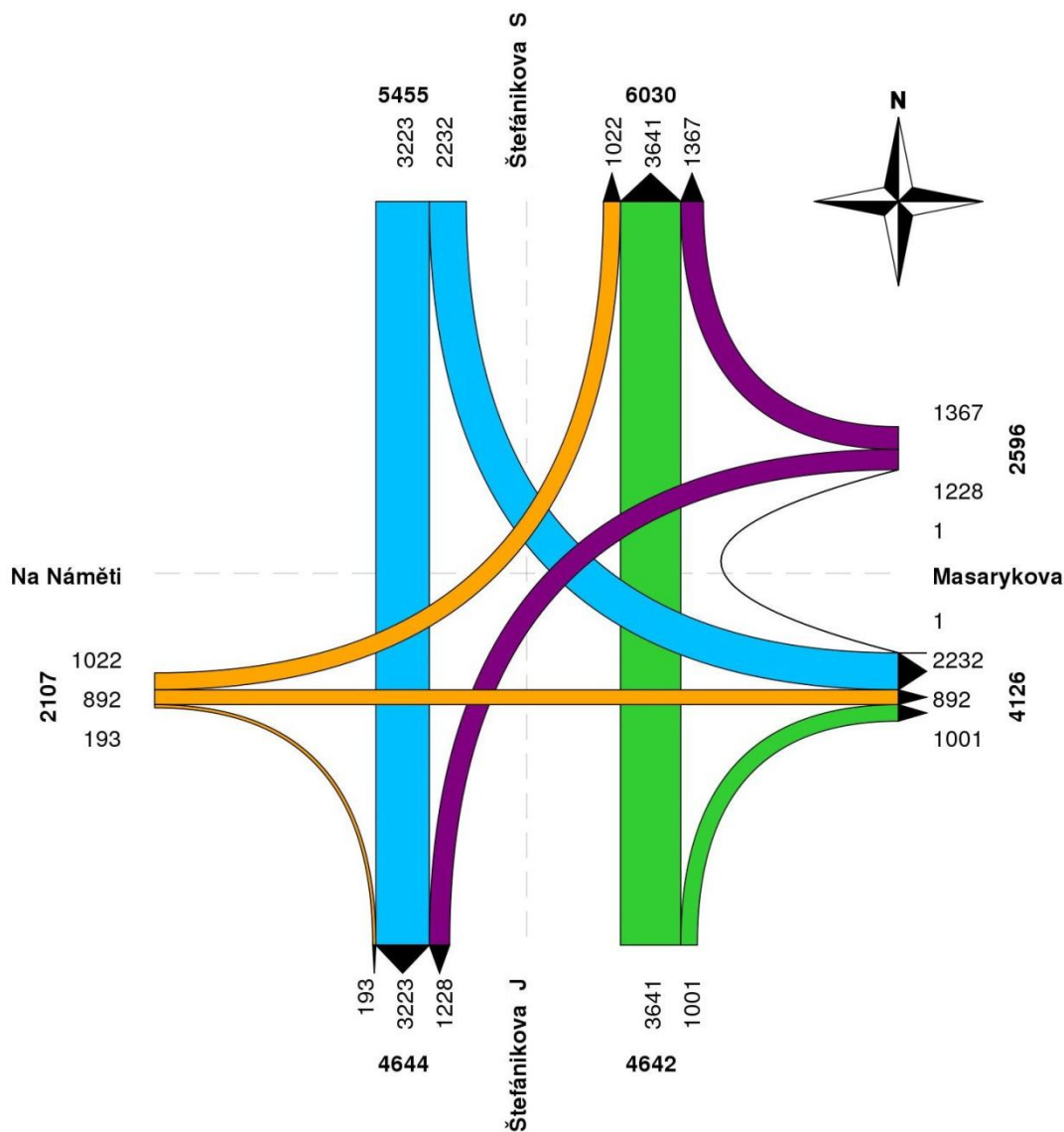
Tabulka 71 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Štefánikova (J)
z křižovatky K3 (Benešova – Štefánikova)

Štefánikova x Benešova										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	210	17	6	3	6	2	1	245	4.2	7
07:00 - 08:00	297	23	6	6	12	2	2	348	5.9	12
08:00 - 09:00	299	26	13	3	8	7	2	358	6.1	1
09:00 - 10:00	289	27	13	2	5	7	0	343	5.8	1
10:00 - 11:00	276	24	15	3	7	4	0	329	5.6	2
11:00 - 12:00	277	27	14	1	3	7	4	333	5.7	6
12:00 - 13:00	285	28	9	4	9	3	0	338	5.8	9
13:00 - 14:00	309	30	17	4	11	5	3	379	6.5	7
14:00 - 15:00	347	21	16	6	8	6	3	407	6.9	15
15:00 - 16:00	410	21	11	2	3	0	3	450	7.7	12
16:00 - 17:00	405	24	8	2	12	1	5	457	7.8	7
17:00 - 18:00	374	8	2	2	6	1	2	395	6.7	9
Σ	3 778	276	130	38	90	45	25	4 382	74.6	88
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	5 146	376	131	38	99	56	25	5 871	100	110

Počet všech vozidel celkem = **5 871** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 871**
POMALÁ = **324** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **457** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

4.2.4. Křižovatka K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova) pro všechna vozidla je uveden na obr. 54 a jen pro pomalá vozidla na obr. 55, celkové vyhodnocení intenzit na křižovatce K4 po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 72.



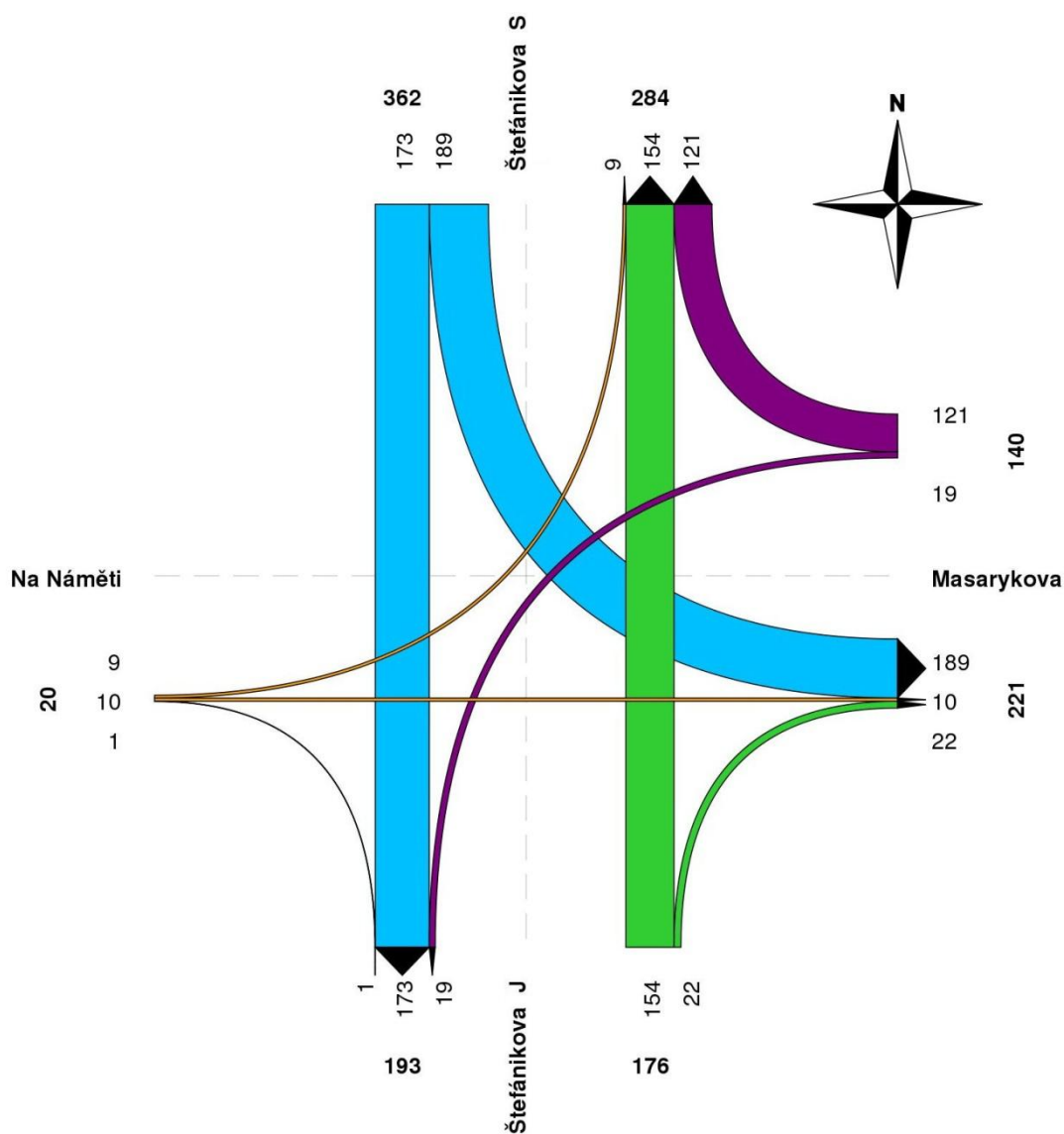
obr. 54

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova) pro všechna vozidla [vozidlo / 24 h]

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé směry po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 73 až Tabulka 82.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé vjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 83 až Tabulka 86.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé výjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 87 až Tabulka 89.



obr. 55

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova) jen pro pomalá vozidla [vozidlo / 24 h]

Tabulka 72 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na celé křižovatce
K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	Vozidla celkem									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	522	44	12	13	10	11	1	613	4.1	8
07:00 - 08:00	811	65	16	14	15	8	1	930	6.3	25
08:00 - 09:00	728	72	20	12	9	15	1	857	5.8	5
09:00 - 10:00	722	72	24	12	11	9	1	851	5.7	3
10:00 - 11:00	707	84	21	16	9	10	3	850	5.7	6
11:00 - 12:00	762	70	17	12	12	13	9	895	6.0	8
12:00 - 13:00	700	82	14	8	15	15	1	835	5.6	5
13:00 - 14:00	778	80	24	15	20	20	8	945	6.4	11
14:00 - 15:00	894	60	22	14	11	25	6	1 032	7.0	7
15:00 - 16:00	1 084	58	10	14	10	12	10	1 198	8.1	9
16:00 - 17:00	952	56	6	7	14	11	5	1 051	7.1	7
17:00 - 18:00	869	45	2	6	9	15	3	949	6.4	7
Σ	9 529	789	188	143	145	164	49	11 007	74.4	101
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	12 978	1 075	190	145	159	206	48	14 801	100	127

Počet všech vozidel celkem = **14 801** (bez MHD)
z toho: MOTO = **48**
POMALÁ = **700** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **1 198** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 73 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z papsku Štefánikova (J) do papsku Masarykova na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (J)								
	K	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	37	5	0	1	0	1	0	44	4.4	0
07:00 - 08:00	60	8	1	1	0	0	0	70	7.0	0
08:00 - 09:00	34	6	0	0	0	0	0	40	4.0	0
09:00 - 10:00	54	6	3	0	0	0	0	63	6.3	0
10:00 - 11:00	47	5	0	4	0	0	0	56	5.6	0
11:00 - 12:00	59	5	0	0	1	0	0	65	6.5	1
12:00 - 13:00	49	7	1	1	0	0	0	58	5.8	0
13:00 - 14:00	50	5	1	1	1	1	0	59	5.9	0
14:00 - 15:00	73	4	0	1	0	1	1	80	8.0	0
15:00 - 16:00	74	2	0	0	0	0	0	76	7.6	0
16:00 - 17:00	65	4	0	0	0	1	0	70	7.0	0
17:00 - 18:00	57	1	0	0	0	0	0	58	5.8	0
Σ	659	59	6	9	2	4	1	740	73.9	1
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	898	80	6	9	2	5	1	1 001	100	1

Počet všech vozidel celkem = **1 001** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1**
POMALÁ = **22** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **80** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 74 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Štefánikova (J) do paprsku Štefánikova (S) na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (J)								
	K	Štefánikova (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	167	19	5	4	5	3	0	203	5.6	0
07:00 - 08:00	231	25	6	4	2	2	0	270	7.4	5
08:00 - 09:00	199	23	7	1	2	2	0	234	6.4	5
09:00 - 10:00	156	27	6	5	5	0	0	199	5.5	2
10:00 - 11:00	161	22	5	1	1	1	0	191	5.2	2
11:00 - 12:00	174	19	4	5	4	0	0	206	5.7	2
12:00 - 13:00	145	21	2	1	3	4	0	176	4.8	0
13:00 - 14:00	197	23	1	3	4	8	4	240	6.6	3
14:00 - 15:00	219	19	6	1	0	4	0	249	6.8	0
15:00 - 16:00	257	17	2	3	3	4	0	286	7.9	0
16:00 - 17:00	218	13	1	2	2	2	0	238	6.5	1
17:00 - 18:00	190	15	1	1	1	3	0	211	5.8	0
Σ	2 314	243	46	31	32	33	4	2 703	74.2	20
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 152	331	47	31	35	41	4	3 641	100	25

Počet všech vozidel celkem = **3 641** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4**
POMALÁ = **154** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **286** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 75 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Masarykova do paprsku Štefánikova (J) na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Masarykova								
	K	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	64	4	0	0	0	0	0	68	5.5	0
07:00 - 08:00	78	5	2	0	0	0	0	85	6.9	0
08:00 - 09:00	60	7	1	1	0	0	0	69	5.6	0
09:00 - 10:00	66	4	2	0	0	0	1	73	5.9	0
10:00 - 11:00	52	7	1	0	1	0	0	61	5.0	0
11:00 - 12:00	73	3	3	0	0	0	1	80	6.5	0
12:00 - 13:00	71	8	1	1	0	0	0	81	6.6	0
13:00 - 14:00	72	5	2	0	0	1	0	80	6.5	0
14:00 - 15:00	69	5	0	0	0	0	0	74	6.0	0
15:00 - 16:00	72	3	0	0	1	0	6	82	6.7	1
16:00 - 17:00	74	2	0	0	0	0	0	76	6.2	0
17:00 - 18:00	74	2	0	0	0	1	2	79	6.4	0
Σ	825	55	12	2	2	2	10	908	73.9	1
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 124	75	12	2	2	3	10	1 228	100	1

Počet všech vozidel celkem = **1 228** (bez MHD)
z toho: MOTO = **10**
POMALÁ = **19** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **85** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
6.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 76 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Masarykova do paprsku Masarykova na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Masarykova								
	K	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
07:00 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
08:00 - 09:00	0	1	0	0	0	0	0	1	100.0	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
Σ	0	1	0	0	0	0	0	1	100.0	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	0	1	0	0	0	0	0	1	100	0

Počet všech vozidel celkem = 1 (bez MHD)
z toho: MOTO = 0
POMALÁ = 0 (bez MHD)
Špičková hodina 08:00 - 09:00 = 1 celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
100.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 77 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Masarykova do paprsku Štefánikova (S) na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Masarykova								
	K	Štefánikova (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	25	3	2	2	0	4	0	36	2.6	2
07:00 - 08:00	85	4	1	2	2	3	0	97	7.1	10
08:00 - 09:00	55	5	0	2	2	5	0	69	5.0	0
09:00 - 10:00	67	3	0	1	2	1	0	74	5.4	1
10:00 - 11:00	52	6	1	6	0	3	0	68	5.0	3
11:00 - 12:00	70	11	2	2	3	5	0	93	6.8	0
12:00 - 13:00	58	6	3	0	4	1	0	72	5.3	4
13:00 - 14:00	81	5	2	3	4	4	1	100	7.3	3
14:00 - 15:00	80	8	2	2	4	6	2	104	7.6	2
15:00 - 16:00	102	6	1	2	1	3	1	116	8.5	2
16:00 - 17:00	101	3	1	0	2	4	1	112	8.2	2
17:00 - 18:00	71	4	0	0	2	5	0	82	6.0	3
Σ	847	64	15	22	26	44	5	1 023	74.8	32
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 154	87	15	22	29	55	5	1 367	100	40

Počet všech vozidel celkem = 1 367 (bez MHD)
z toho: MOTO = 5
POMALÁ = 121 (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = 116 celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 78 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Na Náměti do paprsku Štefánikova (J) na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Na Náměti								
	K	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	2	1	0	0	0	0	0	3	1,6	0
07:00 - 08:00	8	0	1	0	0	0	0	9	4,7	0
08:00 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	10	5,2	0
09:00 - 10:00	12	1	0	0	0	0	0	13	6,7	0
10:00 - 11:00	16	4	0	0	0	0	0	20	10,4	0
11:00 - 12:00	7	1	0	0	0	0	0	8	4,1	0
12:00 - 13:00	6	0	0	0	0	0	0	6	3,1	0
13:00 - 14:00	7	1	0	0	0	0	0	8	4,1	0
14:00 - 15:00	12	2	0	0	0	0	0	14	7,3	0
15:00 - 16:00	24	0	0	0	0	0	0	24	12,4	0
16:00 - 17:00	10	1	0	0	0	0	0	11	5,7	0
17:00 - 18:00	15	1	0	0	0	0	0	16	8,3	0
Σ	129	12	1	0	0	0	0	142	73,6	0
koeficient	1,36	1,36	1,01	1,01	1,10	1,26	0,98			1,26
00:00 - 24:00	176	16	1	0	0	0	0	193	100	0

Počet všech vozidel celkem = **193** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **1** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **24** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12,4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 79 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Na Náměti do paprsku Masarykova na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Na Náměti								
	K	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	11	0	1	0	0	0	0	12	1,3	0
07:00 - 08:00	47	0	1	1	0	0	0	49	5,5	0
08:00 - 09:00	38	4	2	0	0	0	0	44	4,9	0
09:00 - 10:00	37	6	1	0	0	0	0	44	4,9	0
10:00 - 11:00	59	4	2	0	0	0	0	65	7,3	0
11:00 - 12:00	58	5	0	1	0	0	3	67	7,5	0
12:00 - 13:00	53	3	0	0	0	0	0	56	6,3	0
13:00 - 14:00	53	4	0	0	0	0	0	57	6,4	0
14:00 - 15:00	72	3	0	0	0	0	0	75	8,4	0
15:00 - 16:00	78	2	1	0	0	0	0	81	9,1	0
16:00 - 17:00	45	3	0	0	0	0	0	48	5,4	0
17:00 - 18:00	59	1	0	0	0	0	0	60	6,7	0
Σ	610	35	8	2	0	0	3	658	73,8	0
koeficient	1,36	1,36	1,01	1,01	1,10	1,26	0,98			1,26
00:00 - 24:00	831	48	8	2	0	0	3	892	100	0

Počet všech vozidel celkem = **892** (bez MHD)
z toho: MOTO = **3**
POMALÁ = **10** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **81** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9,1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 80 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Na Náměti do paprsku Štefánikova (S) na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Na Náměti								
	K	Štefánikova (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	18	1	1	0	0	0	0	20	2,0	0
07:00 - 08:00	42	3	0	0	0	0	0	45	4,4	0
08:00 - 09:00	51	3	2	0	0	0	0	56	5,5	0
09:00 - 10:00	70	6	2	0	0	0	0	78	7,6	0
10:00 - 11:00	53	10	0	1	0	0	0	64	6,3	0
11:00 - 12:00	70	2	0	0	0	0	0	72	7,0	0
12:00 - 13:00	50	12	0	0	0	0	0	62	6,1	0
13:00 - 14:00	59	6	0	1	0	0	0	66	6,5	0
14:00 - 15:00	61	3	0	0	0	0	0	64	6,3	0
15:00 - 16:00	88	7	1	0	0	0	0	96	9,4	0
16:00 - 17:00	60	5	0	0	0	0	0	65	6,4	0
17:00 - 18:00	60	4	0	1	0	0	0	65	6,4	0
Σ	682	62	6	3	0	0	0	753	73,7	0
koeficient	1,36	1,36	1,01	1,01	1,10	1,26	0,98			1,26
00:00 - 24:00	929	84	6	3	0	0	0	1 022	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 022** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **9** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **96** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9,4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 81 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Štefánikova (S) do paprsku Štefánikova (J) na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (S)								
	K	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	143	8	1	2	4	0	1	159	4,9	3
07:00 - 08:00	180	11	3	2	7	1	1	205	6,4	5
08:00 - 09:00	174	15	6	4	5	3	0	207	6,4	0
09:00 - 10:00	163	15	8	3	1	2	0	192	6,0	0
10:00 - 11:00	152	18	8	4	4	3	1	190	5,9	0
11:00 - 12:00	130	13	4	2	1	3	1	154	4,8	4
12:00 - 13:00	148	14	5	4	3	4	1	179	5,6	0
13:00 - 14:00	156	14	12	4	2	3	1	192	6,0	2
14:00 - 15:00	178	5	4	5	3	3	2	200	6,2	3
15:00 - 16:00	235	10	4	3	2	2	1	257	8,0	1
16:00 - 17:00	227	11	2	2	6	0	3	251	7,8	1
17:00 - 18:00	203	8	0	1	4	2	0	218	6,8	2
Σ	2 089	142	57	36	42	26	12	2 404	74,6	21
koeficient	1,36	1,36	1,01	1,01	1,10	1,26	0,98			1,26
00:00 - 24:00	2 845	193	58	36	46	33	12	3 223	100	26

Počet všech vozidel celkem = **3 223** (bez MHD)
z toho: MOTO = **12**
POMALÁ = **173** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **257** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8,0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 82 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Štefánikova (S) do paprsku Masarykova na křižovatce K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Štefánikova (S)								
	K	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	55	3	2	4	1	3	0	68	3.0	3
07:00 - 08:00	80	9	1	4	4	2	0	100	4.5	5
08:00 - 09:00	107	8	2	4	0	5	1	127	5.7	0
09:00 - 10:00	97	4	2	3	3	6	0	115	5.2	0
10:00 - 11:00	115	8	4	0	3	3	2	135	6.0	1
11:00 - 12:00	121	11	4	2	3	5	4	150	6.7	1
12:00 - 13:00	120	11	2	1	5	6	0	145	6.5	1
13:00 - 14:00	103	17	6	3	9	3	2	143	6.4	3
14:00 - 15:00	130	11	10	5	4	11	1	172	7.7	2
15:00 - 16:00	154	11	1	6	3	3	2	180	8.1	5
16:00 - 17:00	152	14	2	3	4	4	1	180	8.1	3
17:00 - 18:00	140	9	1	3	2	4	1	160	7.2	2
Σ	1 374	116	37	38	41	55	14	1 675	75.0	26
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 871	158	37	38	45	69	14	2 232	100	33

Počet všech vozidel celkem = **2 232** (bez MHD)
z toho: MOTO = **14**
POMALÁ = **189** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **180** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 83 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Štefánikova (J) do křižovatky K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	204	24	5	5	5	4	0	247	5.3	0
07:00 - 08:00	291	33	7	5	2	2	0	340	7.3	5
08:00 - 09:00	233	29	7	1	2	2	0	274	5.9	5
09:00 - 10:00	210	33	9	5	5	0	0	262	5.6	2
10:00 - 11:00	208	27	5	5	1	1	0	247	5.3	2
11:00 - 12:00	233	24	4	5	5	0	0	271	5.8	3
12:00 - 13:00	194	28	3	2	3	4	0	234	5.0	0
13:00 - 14:00	247	28	2	4	5	9	4	299	6.4	3
14:00 - 15:00	292	23	6	2	0	5	1	329	7.1	0
15:00 - 16:00	331	19	2	3	3	4	0	362	7.8	0
16:00 - 17:00	283	17	1	2	2	3	0	308	6.6	1
17:00 - 18:00	247	16	1	1	1	3	0	269	5.8	0
Σ	2 973	302	52	40	34	37	5	3 443	74.2	21
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 049	411	53	40	37	46	5	4 641	100	26

Počet všech vozidel celkem = **4 641** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4 641**
POMALÁ = **176** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **362** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 84 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Masarykova do křižovatky K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova											
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Masarykova							vozidel	% šph	MHD
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M				
06:00 - 07:00	89	7	2	2	0	4	0	104	4.0	2	
07:00 - 08:00	163	9	3	2	2	3	0	182	7.0	10	
08:00 - 09:00	115	13	1	3	2	5	0	139	5.4	0	
09:00 - 10:00	133	7	2	1	2	1	1	147	5.7	1	
10:00 - 11:00	104	13	2	6	1	3	0	129	5.0	3	
11:00 - 12:00	143	14	5	2	3	5	1	173	6.7	0	
12:00 - 13:00	129	14	4	1	4	1	0	153	5.9	4	
13:00 - 14:00	153	10	4	3	4	5	1	180	6.9	3	
14:00 - 15:00	149	13	2	2	4	6	2	178	6.9	2	
15:00 - 16:00	174	9	1	2	2	3	7	198	7.6	3	
16:00 - 17:00	175	5	1	0	2	4	1	188	7.2	2	
17:00 - 18:00	145	6	0	0	2	6	2	161	6.2	3	
Σ	1 672	120	27	24	28	46	15	1 932	74.5	33	
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26	
00:00 - 24:00	2 277	163	27	24	31	58	15	2 595	100	41	

Počet všech vozidel celkem = **2 595** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **2 595**
 POMALÁ = **140** (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **198** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.6% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 85 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Na Náměti do křižovatky K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova											
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Na Náměti							vozidel	% šph	MHD
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M				
06:00 - 07:00	31	2	2	0	0	0	0	35	1,7	0	
07:00 - 08:00	97	3	2	1	0	0	0	103	4,9	0	
08:00 - 09:00	99	7	4	0	0	0	0	110	5,2	0	
09:00 - 10:00	119	13	3	0	0	0	0	135	6,4	0	
10:00 - 11:00	128	18	2	1	0	0	0	149	7,1	0	
11:00 - 12:00	135	8	0	1	0	0	3	147	7,0	0	
12:00 - 13:00	109	15	0	0	0	0	0	124	5,9	0	
13:00 - 14:00	119	11	0	1	0	0	0	131	6,2	0	
14:00 - 15:00	145	8	0	0	0	0	0	153	7,3	0	
15:00 - 16:00	190	9	2	0	0	0	0	201	9,5	0	
16:00 - 17:00	115	9	0	0	0	0	0	124	5,9	0	
17:00 - 18:00	134	6	0	1	0	0	0	141	6,7	0	
Σ	1 421	109	15	5	0	0	3	1 553	73,7	0	
koeficient	1,36	1,36	1,01	1,01	1,10	1,26	0,98			1,26	
00:00 - 24:00	1 935	148	15	5	0	0	3	2 106	100	0	

Počet všech vozidel celkem = **2 106** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **2 106**
 POMALÁ = **20** (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **201** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9,5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 86 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Štefánikova (S) do křižovatky K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Štefánikova (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	198	11	3	6	5	3	1	227	4.2	6
07:00 - 08:00	260	20	4	6	11	3	1	305	5.6	10
08:00 - 09:00	281	23	8	8	5	8	1	334	6.1	0
09:00 - 10:00	260	19	10	6	4	8	0	307	5.6	0
10:00 - 11:00	267	26	12	4	7	6	3	325	6.0	1
11:00 - 12:00	251	24	8	4	4	8	5	304	5.6	5
12:00 - 13:00	268	25	7	5	8	10	1	324	5.9	1
13:00 - 14:00	259	31	18	7	11	6	3	335	6.1	5
14:00 - 15:00	308	16	14	10	7	14	3	372	6.8	5
15:00 - 16:00	389	21	5	9	5	5	3	437	8.0	6
16:00 - 17:00	379	25	4	5	10	4	4	431	7.9	4
17:00 - 18:00	343	17	1	4	6	6	1	378	6.9	4
Σ	3 463	258	94	74	83	81	26	4 079	74.7	47
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 717	351	95	75	91	102	26	5 457	100	59

Počet všech vozidel celkem = **5 457** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 457**
POMALÁ = **363** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **437** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 87 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Štefánikova (J) z křižovatky K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Štefánikova (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	209	13	1	2	4	0	1	230	5.0	3
07:00 - 08:00	266	16	6	2	7	1	1	299	6.4	5
08:00 - 09:00	244	22	7	5	5	3	0	286	6.2	0
09:00 - 10:00	241	20	10	3	1	2	1	278	6.0	0
10:00 - 11:00	220	29	9	4	5	3	1	271	5.8	0
11:00 - 12:00	210	17	7	2	1	3	2	242	5.2	4
12:00 - 13:00	225	22	6	5	3	4	1	266	5.7	0
13:00 - 14:00	235	20	14	4	2	4	1	280	6.0	2
14:00 - 15:00	259	12	4	5	3	3	2	288	6.2	3
15:00 - 16:00	331	13	4	3	3	2	7	363	7.8	2
16:00 - 17:00	311	14	2	2	6	0	3	338	7.3	1
17:00 - 18:00	292	11	0	1	4	3	2	313	6.7	2
Σ	3 043	209	70	38	44	28	22	3 454	74.4	22
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 145	285	71	38	48	35	22	4 644	100	28

Počet všech vozidel celkem = **4 644** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4 644**
POMALÁ = **192** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **363** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 88 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Masarykova z křižovatky K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova											
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Masarykova							vozidel	% šph	MHD
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M				
06:00 - 07:00	103	8	3	5	1	4	0	124	3.0	3	
07:00 - 08:00	187	17	3	6	4	2	0	219	5.3	5	
08:00 - 09:00	179	19	4	4	0	5	1	212	5.1	0	
09:00 - 10:00	188	16	6	3	3	6	0	222	5.4	0	
10:00 - 11:00	221	17	6	4	3	3	2	256	6.2	1	
11:00 - 12:00	238	21	4	3	4	5	7	282	6.8	2	
12:00 - 13:00	222	21	3	2	5	6	0	259	6.3	1	
13:00 - 14:00	206	26	7	4	10	4	2	259	6.3	3	
14:00 - 15:00	275	18	10	6	4	12	2	327	7.9	2	
15:00 - 16:00	306	15	2	6	3	3	2	337	8.2	5	
16:00 - 17:00	262	21	2	3	4	5	1	298	7.2	3	
17:00 - 18:00	256	11	1	3	2	4	1	278	6.7	2	
Σ	2 643	211	51	49	43	59	18	3 074	74.5	27	
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26	
00:00 - 24:00	3 600	287	52	50	47	74	18	4 128	100	34	

Počet všech vozidel celkem = **4 128** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4 128**
POMALÁ = **223** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **337** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

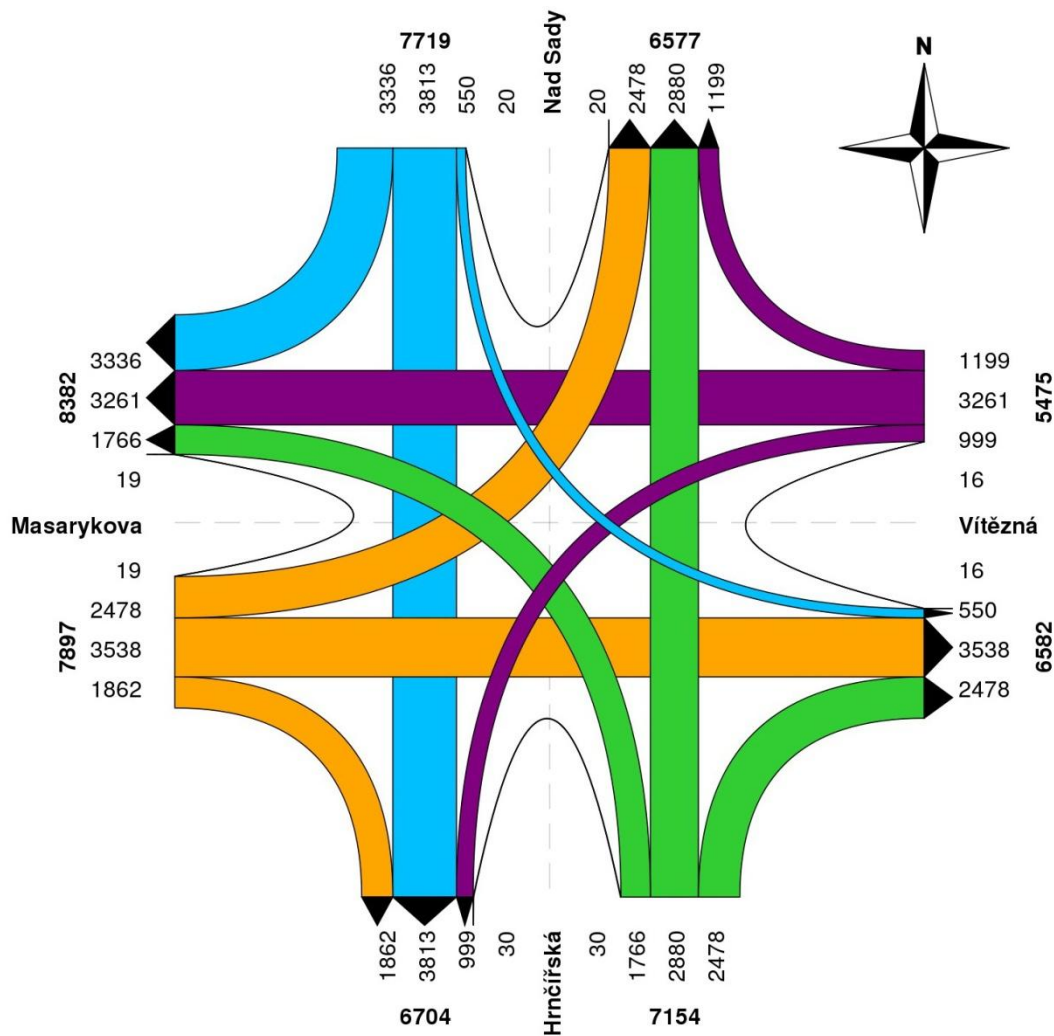
Tabulka 89 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Štefánikova (S) z křižovatky K4 (Masarykova – Na Náměti – Štefánikova)

Masarykova x Štefánikova											
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Štefánikova (S)							vozidel	% šph	MHD
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M				
06:00 - 07:00	210	23	8	6	5	7	0	259	4.3	2	
07:00 - 08:00	358	32	7	6	4	5	0	412	6.8	15	
08:00 - 09:00	305	31	9	3	4	7	0	359	6.0	5	
09:00 - 10:00	293	36	8	6	7	1	0	351	5.8	3	
10:00 - 11:00	266	38	6	8	1	4	0	323	5.4	5	
11:00 - 12:00	314	32	6	7	7	5	0	371	6.2	2	
12:00 - 13:00	253	39	5	1	7	5	0	310	5.1	4	
13:00 - 14:00	337	34	3	7	8	12	5	406	6.7	6	
14:00 - 15:00	360	30	8	3	4	10	2	417	6.9	2	
15:00 - 16:00	447	30	4	5	4	7	1	498	8.3	2	
16:00 - 17:00	379	21	2	2	4	6	1	415	6.9	3	
17:00 - 18:00	321	23	1	2	3	8	0	358	5.9	3	
Σ	3 843	369	67	56	58	77	9	4 479	74.3	52	
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26	
00:00 - 24:00	5 234	503	68	57	64	97	9	6 032	100	65	

Počet všech vozidel celkem = **6 032** (bez MHD)
z toho: MOTO = **6 032**
POMALÁ = **286** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **498** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

4.2.5. Křižovatka K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná) pro všechna vozidla je uveden na obr. 56 a jen pro pomalá vozidla na obr. 57, celkové vyhodnocení intenzit na křižovatce K5 po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 90.



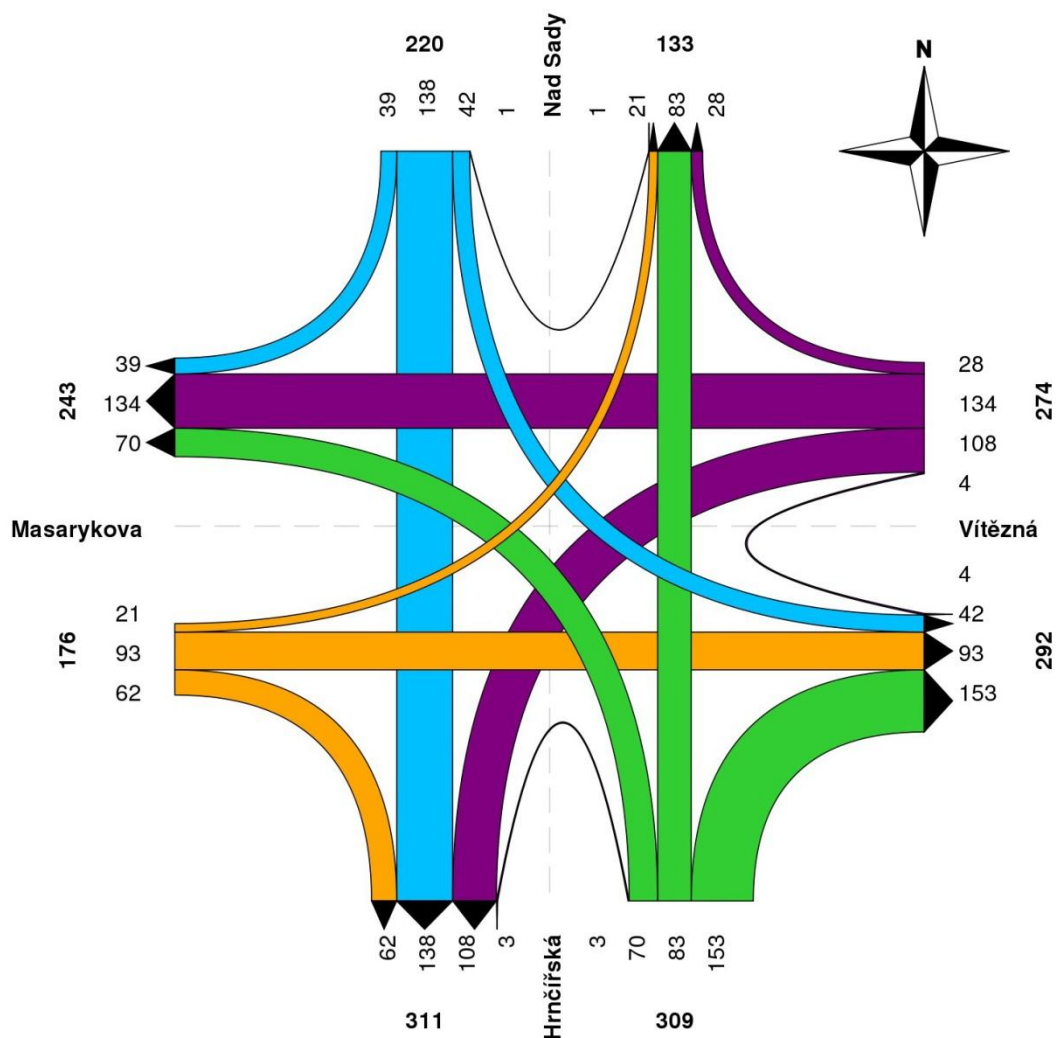
obr. 56

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná) pro všechna vozidla [vozidlo / 24 h]

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé směry po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 91 až Tabulka 106.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé vjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 107 až Tabulka 110.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé výjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 111 až Tabulka 114.



obr. 57

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná) jen pro pomalá vozidla [vozidlo / 24 h]

Tabulka 90 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na celé křižovatce
K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	Vozidla celkem									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	1 194	107	21	7	28	0	12	1 369	4.8	18
07:00 - 08:00	1 572	157	32	20	35	0	11	1 827	6.5	24
08:00 - 09:00	1 437	132	43	27	28	5	4	1 676	5.9	19
09:00 - 10:00	1 302	159	30	22	30	5	9	1 557	5.5	18
10:00 - 11:00	1 383	158	33	25	32	14	4	1 649	5.8	12
11:00 - 12:00	1 559	152	41	23	28	13	19	1 835	6.5	13
12:00 - 13:00	1 336	139	31	18	36	12	17	1 589	5.6	16
13:00 - 14:00	1 469	115	26	27	23	2	21	1 683	6.0	22
14:00 - 15:00	1 699	104	32	21	22	5	14	1 897	6.7	26
15:00 - 16:00	1 885	119	23	8	25	7	16	2 083	7.4	33
16:00 - 17:00	1 820	77	10	4	14	8	11	1 944	6.9	16
17:00 - 18:00	1 781	52	10	3	14	4	13	1 877	6.6	15
Σ	18 437	1 471	332	205	315	75	151	20 986	74.3	232
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	25 111	2 004	336	207	346	94	148	28 246	100	291

Počet všech vozidel celkem = **28 246** (bez MHD)
z toho: MOTO = **148**
POMALÁ = **983** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **2 083** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 91 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Masarykova do
paprsku Masarykova na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Masarykova								
	K	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	1
07:00 - 08:00	5	0	0	0	0	0	0	5	26.3	0
08:00 - 09:00	1	0	0	0	0	0	0	1	5.3	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
15:00 - 16:00	3	0	0	0	0	0	0	3	15.8	0
16:00 - 17:00	2	0	0	0	0	0	0	2	10.5	0
17:00 - 18:00	3	0	0	0	0	0	0	3	15.8	0
Σ	14	0	0	0	0	0	0	14	73.7	1
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	19	0	0	0	0	0	0	19	100	1

Počet všech vozidel celkem = **19** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **0** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **5** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
26.3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 92 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Masarykova do paprsku Hrnčířská na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Masarykova								
	K	Hrnčířská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	73	7	2	0	3	0	1	86	4.6	3
07:00 - 08:00	137	7	4	1	0	0	1	150	8.1	2
08:00 - 09:00	97	8	3	0	2	1	1	112	6.0	5
09:00 - 10:00	71	8	1	1	3	0	0	84	4.5	3
10:00 - 11:00	66	7	2	1	0	2	1	79	4.2	0
11:00 - 12:00	58	8	4	3	3	0	0	76	4.1	1
12:00 - 13:00	71	8	2	0	3	2	3	89	4.8	0
13:00 - 14:00	111	8	1	1	0	0	1	122	6.6	4
14:00 - 15:00	154	5	2	5	1	0	4	171	9.2	3
15:00 - 16:00	132	5	2	0	2	0	0	141	7.6	2
16:00 - 17:00	150	4	0	0	0	0	2	156	8.4	2
17:00 - 18:00	114	2	0	1	1	0	0	118	6.3	2
Σ	1 234	77	23	13	18	5	14	1 384	74.3	27
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 681	105	23	13	20	6	14	1 862	100	34

Počet všech vozidel celkem = **1 862** (bez MHD)
z toho: MOTO = **14**
POMALÁ = **62** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **171** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 93 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Masarykova do paprsku Nad Sady na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Masarykova								
	K	Nad Sady								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	47	2	0	0	0	0	2	51	2.1	1
07:00 - 08:00	113	6	1	0	0	0	0	120	4.8	1
08:00 - 09:00	112	8	2	2	0	0	1	125	5.0	1
09:00 - 10:00	176	7	1	0	0	1	0	185	7.5	1
10:00 - 11:00	152	9	0	0	0	1	0	162	6.5	0
11:00 - 12:00	168	5	2	1	1	1	2	180	7.3	0
12:00 - 13:00	110	6	1	0	0	0	9	126	5.1	0
13:00 - 14:00	129	7	1	1	0	0	6	144	5.8	1
14:00 - 15:00	150	5	0	0	0	1	0	156	6.3	3
15:00 - 16:00	169	8	2	0	0	0	0	179	7.2	3
16:00 - 17:00	201	5	0	0	0	0	1	207	8.4	1
17:00 - 18:00	188	4	1	0	0	0	2	195	7.9	0
Σ	1 715	72	11	4	1	4	23	1 830	73.8	12
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 336	98	11	4	1	5	23	2 478	100	15

Počet všech vozidel celkem = **2 478** (bez MHD)
z toho: MOTO = **23**
POMALÁ = **21** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **207** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 94 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Masarykova do paprsku Vítězná na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Masarykova								
	K	Vítězná								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	160	8	1	0	0	0	2	171	4.8	4
07:00 - 08:00	204	19	3	1	3	0	0	230	6.5	1
08:00 - 09:00	198	13	6	4	3	0	0	224	6.3	2
09:00 - 10:00	114	26	6	1	0	0	1	148	4.2	2
10:00 - 11:00	150	26	0	0	2	3	1	182	5.1	0
11:00 - 12:00	168	16	6	1	3	5	1	200	5.7	2
12:00 - 13:00	158	20	3	0	4	5	3	193	5.5	4
13:00 - 14:00	194	19	3	4	4	0	5	229	6.5	3
14:00 - 15:00	231	13	3	3	0	0	1	251	7.1	4
15:00 - 16:00	230	14	1	2	1	1	2	251	7.1	9
16:00 - 17:00	241	12	1	0	1	0	2	257	7.3	4
17:00 - 18:00	269	11	3	0	0	0	3	286	8.1	4
Σ	2 317	197	36	16	21	14	21	2 622	74.1	39
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 156	268	36	16	23	18	21	3 538	100	49

Počet všech vozidel celkem = **3 538** (bez MHD)
z toho: MOTO = **21**
POMALÁ = **93** (bez MHD)
Špičková hodina 17:00 - 18:00 = **286** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 95 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská do paprsku Masarykova na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská								
	K	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	97	8	4	1	3	0	0	113	6.4	2
07:00 - 08:00	107	15	1	2	5	0	2	132	7.5	4
08:00 - 09:00	97	7	5	1	1	0	0	111	6.3	5
09:00 - 10:00	77	13	2	2	2	0	1	97	5.5	2
10:00 - 11:00	83	9	3	1	2	0	0	98	5.5	3
11:00 - 12:00	104	10	4	4	1	0	3	126	7.1	3
12:00 - 13:00	75	7	1	3	1	0	0	87	4.9	1
13:00 - 14:00	98	11	1	0	2	0	0	112	6.3	4
14:00 - 15:00	76	2	1	4	2	0	1	86	4.9	7
15:00 - 16:00	121	15	3	0	1	0	2	142	8.0	2
16:00 - 17:00	110	1	1	0	1	0	3	116	6.6	1
17:00 - 18:00	87	3	0	0	3	0	4	97	5.5	2
Σ	1 132	101	26	18	24	0	16	1 317	74.6	36
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 542	138	26	18	26	0	16	1 766	100	45

Počet všech vozidel celkem = **1 766** (bez MHD)
z toho: MOTO = **16**
POMALÁ = **70** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **142** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 96 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská do paprsku Hrnčířská na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská								
	K	Hrnčířská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	4	0	1	0	0	0	0	5	16.7	0
07:00 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
08:00 - 09:00	3	0	0	1	0	0	0	4	13.3	0
09:00 - 10:00	3	1	0	0	0	0	0	4	13.3	0
10:00 - 11:00	1	2	0	0	0	0	0	3	10.0	0
11:00 - 12:00	1	0	0	0	0	0	0	1	3.3	0
12:00 - 13:00	0	1	0	0	0	0	0	1	3.3	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	1	0	0	1	3.3	0
16:00 - 17:00	2	0	0	0	0	0	0	2	6.7	0
17:00 - 18:00	2	0	0	0	0	0	0	2	6.7	0
Σ	16	4	1	1	1	0	0	23	76.7	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	22	5	1	1	1	0	0	30	100	0

Počet všech vozidel celkem = 30 (bez MHD)
z toho: MOTO = 0
POMALÁ = 3 (bez MHD)
Špičková hodina 06:00 - 07:00 = 5 celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
16.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 97 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská do paprsku Nad Sady na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská								
	K	Nad Sady								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	116	15	2	0	3	0	1	137	4.8	0
07:00 - 08:00	189	19	1	1	4	0	1	215	7.5	1
08:00 - 09:00	134	18	3	4	4	0	1	164	5.7	0
09:00 - 10:00	137	18	6	4	4	0	4	173	6.0	1
10:00 - 11:00	122	20	3	4	5	0	0	154	5.3	0
11:00 - 12:00	145	13	2	4	3	0	2	169	5.9	0
12:00 - 13:00	147	13	1	0	1	0	0	162	5.6	1
13:00 - 14:00	129	7	2	3	1	0	1	143	5.0	0
14:00 - 15:00	221	15	0	1	3	0	1	241	8.4	0
15:00 - 16:00	179	17	0	0	5	0	0	201	7.0	0
16:00 - 17:00	190	6	1	0	0	0	1	198	6.9	0
17:00 - 18:00	171	3	2	1	2	0	1	180	6.3	0
Σ	1 880	164	23	22	35	0	13	2 137	74.2	3
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 561	223	23	22	38	0	13	2 880	100	4

Počet všech vozidel celkem = 2 880 (bez MHD)
z toho: MOTO = 13
POMALÁ = 83 (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = 241 celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 98 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská do paprsku Vítězná na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská								
	K	Vítězná								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	129	16	2	2	10	0	3	162	6.5	0
07:00 - 08:00	130	15	6	3	6	0	2	162	6.5	0
08:00 - 09:00	105	13	9	4	6	0	0	137	5.5	0
09:00 - 10:00	99	13	5	4	10	0	0	131	5.3	0
10:00 - 11:00	120	12	3	3	6	0	1	145	5.9	0
11:00 - 12:00	123	13	3	2	5	0	6	152	6.1	1
12:00 - 13:00	136	14	8	3	9	0	0	170	6.9	1
13:00 - 14:00	120	7	3	5	1	1	1	138	5.6	0
14:00 - 15:00	156	11	8	0	3	0	2	180	7.3	0
15:00 - 16:00	167	15	3	2	1	0	2	190	7.7	1
16:00 - 17:00	139	11	1	3	3	0	0	157	6.3	0
17:00 - 18:00	125	4	1	0	2	0	2	134	5.4	0
Σ	1 549	144	52	31	62	1	19	1 858	75.0	3
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 110	196	53	31	68	1	19	2 478	100	4

Počet všech vozidel celkem = **2 478** (bez MHD)
z toho: MOTO = **19**
POMALÁ = **153** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **190** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 99 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Nad Sady do paprsku Masarykova na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Nad Sady								
	K	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	77	7	0	0	1	0	0	85	2.5	0
07:00 - 08:00	163	8	2	0	0	0	0	173	5.2	2
08:00 - 09:00	185	12	0	0	0	0	0	197	5.9	1
09:00 - 10:00	224	11	1	0	1	0	0	237	7.1	2
10:00 - 11:00	210	10	4	2	1	0	0	227	6.8	3
11:00 - 12:00	300	29	5	1	2	0	2	339	10.2	1
12:00 - 13:00	174	13	1	1	1	0	0	190	5.7	2
13:00 - 14:00	229	7	4	3	1	0	1	245	7.3	2
14:00 - 15:00	171	9	1	0	0	0	0	181	5.4	0
15:00 - 16:00	185	2	0	0	2	0	2	191	5.7	4
16:00 - 17:00	171	9	1	0	0	1	1	183	5.5	0
17:00 - 18:00	203	6	0	0	0	1	1	211	6.3	1
Σ	2 292	123	19	7	9	2	7	2 459	73.7	18
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 122	168	19	7	10	3	7	3 336	100	23

Počet všech vozidel celkem = **3 336** (bez MHD)
z toho: MOTO = **7**
POMALÁ = **39** (bez MHD)
Špičková hodina 11:00 - 12:00 = **339** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 100 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Nad Sady do paprsku Hrnčířská na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Nad Sady								
	K	Hrnčířská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	137	14	3	3	4	0	1	162	4.2	0
07:00 - 08:00	180	20	8	3	3	0	1	215	5.6	1
08:00 - 09:00	199	17	4	5	5	0	0	230	6.0	1
09:00 - 10:00	162	25	2	5	2	0	0	196	5.1	0
10:00 - 11:00	181	19	5	6	5	0	0	216	5.7	0
11:00 - 12:00	194	17	5	2	3	0	0	221	5.8	1
12:00 - 13:00	191	20	7	5	5	0	0	228	6.0	1
13:00 - 14:00	206	15	4	3	7	0	2	237	6.2	0
14:00 - 15:00	251	15	4	2	6	0	0	278	7.3	1
15:00 - 16:00	346	10	4	1	1	0	0	362	9.5	1
16:00 - 17:00	224	13	4	1	3	0	1	246	6.5	0
17:00 - 18:00	233	6	1	0	2	0	0	242	6.3	0
Σ	2 504	191	51	36	46	0	5	2 833	74.3	6
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 410	260	52	36	50	0	5	3 813	100	8

Počet všech vozidel celkem = **3 813** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5**
POMALÁ = **138** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **362** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 101 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Nad Sady do paprsku Nad Sady na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Nad Sady								
	K	Nad Sady								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
07:00 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
08:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
09:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	6	30.0	0
10:00 - 11:00	2	2	0	0	0	0	0	4	20.0	0
11:00 - 12:00	2	0	0	0	0	0	0	2	10.0	0
12:00 - 13:00	2	0	0	0	0	0	0	2	10.0	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	0	1	0	0	1	5.0	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
Σ	12	2	0	0	1	0	0	15	75.0	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	16	3	0	0	1	0	0	20	100	0

Počet všech vozidel celkem = **20** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **1** (bez MHD)
Špičková hodina 09:00 - 10:00 = **6** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
30.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 102 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Nad Sady do paprsku Vítězná na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Nad Sady								
	K	Vítězná								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	53	2	1	1	0	0	0	57	10.4	2
07:00 - 08:00	23	9	0	2	2	0	0	36	6.5	3
08:00 - 09:00	22	1	0	1	1	3	0	28	5.1	1
09:00 - 10:00	25	4	2	0	1	1	0	33	6.0	3
10:00 - 11:00	45	7	1	1	0	3	0	57	10.4	3
11:00 - 12:00	29	4	1	0	0	0	0	34	6.2	1
12:00 - 13:00	34	6	2	0	2	0	0	44	8.0	2
13:00 - 14:00	26	4	0	0	1	0	0	31	5.6	3
14:00 - 15:00	8	4	0	0	0	1	0	13	2.4	2
15:00 - 16:00	8	4	0	0	1	2	0	15	2.7	3
16:00 - 17:00	30	4	0	0	0	3	0	37	6.7	0
17:00 - 18:00	18	3	1	1	0	2	0	25	4.5	1
Σ	321	52	8	6	8	15	0	410	74.5	24
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	437	71	8	6	9	19	0	550	100	30

Počet všech vozidel celkem = **550** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **42** (bez MHD)
Špičková hodina 06:00 - 07:00 = **57** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 103 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Vítězná do paprsku Masarykova na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Vítězná								
	K	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	168	13	2	0	1	0	1	185	5.7	2
07:00 - 08:00	218	21	2	2	5	0	2	250	7.7	5
08:00 - 09:00	169	21	9	2	2	1	1	205	6.3	0
09:00 - 10:00	128	20	0	0	3	3	3	157	4.8	1
10:00 - 11:00	141	19	9	2	4	4	1	180	5.5	0
11:00 - 12:00	160	24	5	2	4	4	3	202	6.2	1
12:00 - 13:00	139	14	3	4	5	4	1	170	5.2	3
13:00 - 14:00	143	18	3	3	1	1	2	171	5.2	3
14:00 - 15:00	171	13	8	3	2	1	1	199	6.1	2
15:00 - 16:00	215	19	4	1	4	3	3	249	7.6	4
16:00 - 17:00	220	7	0	0	2	3	0	232	7.1	4
17:00 - 18:00	215	7	1	0	1	1	0	225	6.9	2
Σ	2 087	196	46	19	34	25	18	2 425	74.4	27
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 842	267	47	19	37	31	18	3 261	100	34

Počet všech vozidel celkem = **3 261** (bez MHD)
z toho: MOTO = **18**
POMALÁ = **134** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **250** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 104 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Vítězná do paprsku Hrnčířská na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Vítězná								
	K	Hrnčířská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	94	14	3	0	2	0	1	114	11.4	1
07:00 - 08:00	36	12	4	4	5	0	0	61	6.1	0
08:00 - 09:00	57	11	1	3	2	0	0	74	7.4	1
09:00 - 10:00	36	8	4	5	4	0	0	57	5.7	0
10:00 - 11:00	43	10	3	4	6	0	0	66	6.6	0
11:00 - 12:00	38	7	4	3	3	0	0	55	5.5	0
12:00 - 13:00	40	10	1	2	4	1	0	58	5.8	0
13:00 - 14:00	36	9	4	3	4	0	1	57	5.7	0
14:00 - 15:00	38	5	4	3	2	1	4	57	5.7	1
15:00 - 16:00	31	5	3	0	5	0	5	49	4.9	1
16:00 - 17:00	37	3	1	0	3	0	0	44	4.4	2
17:00 - 18:00	64	2	0	0	2	0	0	68	6.8	0
Σ	550	96	32	27	42	2	11	760	76.1	6
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	749	131	32	27	46	3	11	999	100	8

Počet všech vozidel celkem = **999** (bez MHD)
z toho: MOTO = **11**
POMALÁ = **108** (bez MHD)
Špičková hodina 06:00 - 07:00 = **114** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 105 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Vítězná do paprsku Nad Sady na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Vítězná								
	K	Nad Sady								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	39	1	0	0	1	0	0	41	3.4	2
07:00 - 08:00	67	5	0	1	1	0	2	76	6.3	4
08:00 - 09:00	56	3	1	0	1	0	0	61	5.1	2
09:00 - 10:00	44	5	0	0	0	0	0	49	4.1	3
10:00 - 11:00	66	5	0	1	1	0	0	73	6.1	3
11:00 - 12:00	69	6	0	0	0	3	0	78	6.5	2
12:00 - 13:00	58	7	0	0	1	0	1	67	5.6	1
13:00 - 14:00	47	2	0	1	1	0	1	52	4.3	2
14:00 - 15:00	72	6	1	0	3	1	0	83	6.9	3
15:00 - 16:00	99	5	1	2	1	1	0	109	9.1	3
16:00 - 17:00	103	2	0	0	0	1	0	106	8.8	2
17:00 - 18:00	89	1	0	0	1	0	0	91	7.6	3
Σ	809	48	3	5	11	6	4	886	73.9	30
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 102	65	3	5	12	8	4	1 199	100	38

Počet všech vozidel celkem = **1 199** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4**
POMALÁ = **28** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **109** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9.1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 106 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Vítězná do paprsku Vítězná na křižovatce K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Vítězná								
	K	Vítězná								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
07:00 - 08:00	0	1	0	0	1	0	0	2	12.5	0
08:00 - 09:00	2	0	0	0	1	0	0	3	18.8	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
10:00 - 11:00	1	1	0	0	0	1	0	3	18.8	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
12:00 - 13:00	1	0	1	0	0	0	0	2	12.5	0
13:00 - 14:00	1	1	0	0	0	0	0	2	12.5	0
14:00 - 15:00	0	1	0	0	0	0	0	1	6.3	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
Σ	5	4	1	0	2	1	0	13	81.3	0
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	7	5	1	0	2	1	0	16	100	0

Počet všech vozidel celkem = **16** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **4** (bez MHD)
Špičková hodina 08:00 - 09:00 = **3** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
18.8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 107 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Masarykova do křižovatky K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	280	17	3	0	3	0	5	308	3.9	9
07:00 - 08:00	459	32	8	2	3	0	1	505	6.4	4
08:00 - 09:00	408	29	11	6	5	1	2	462	5.9	8
09:00 - 10:00	361	41	8	2	3	1	1	417	5.3	6
10:00 - 11:00	368	42	2	1	2	6	2	423	5.4	0
11:00 - 12:00	394	29	12	5	7	6	3	456	5.8	3
12:00 - 13:00	339	34	6	0	7	7	15	408	5.2	4
13:00 - 14:00	434	34	5	6	4	0	12	495	6.3	8
14:00 - 15:00	535	23	5	8	1	1	5	578	7.3	10
15:00 - 16:00	534	27	5	2	3	1	2	574	7.3	14
16:00 - 17:00	594	21	1	0	1	0	5	622	7.9	7
17:00 - 18:00	574	17	4	1	1	0	5	602	7.6	6
Σ	5 280	346	70	33	40	23	58	5 850	74.1	79
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	7 191	471	71	33	44	29	57	7 896	100	99

Počet všech vozidel celkem = **7 896** (bez MHD)
z toho: MOTO = **7 896**
POMALÁ = **177** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **622** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 108 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Hrnčířská do křižovatky K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Hrnčířská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	346	39	9	3	16	0	4	417	5.8	2
07:00 - 08:00	426	49	8	6	15	0	5	509	7.1	5
08:00 - 09:00	339	38	17	10	11	0	1	416	5.8	5
09:00 - 10:00	316	45	13	10	16	0	5	405	5.7	3
10:00 - 11:00	326	43	9	8	13	0	1	400	5.6	3
11:00 - 12:00	373	36	9	10	9	0	11	448	6.3	4
12:00 - 13:00	358	35	10	6	11	0	0	420	5.9	3
13:00 - 14:00	347	25	6	8	4	1	2	393	5.5	4
14:00 - 15:00	453	28	9	5	8	0	4	507	7.1	7
15:00 - 16:00	467	47	6	2	8	0	4	534	7.5	3
16:00 - 17:00	441	18	3	3	4	0	4	473	6.6	1
17:00 - 18:00	385	10	3	1	7	0	7	413	5.8	2
Σ	4 577	413	102	72	122	1	48	5 335	74.6	42
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	6 234	563	103	73	134	1	47	7 155	100	53

Počet všech vozidel celkem = **7 155** (bez MHD)
z toho: MOTO = **7 155**
POMALÁ = **311** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **534** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 109 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Nad Sady do křižovatky K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Nad Sady								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	267	23	4	4	5	0	1	304	3.9	2
07:00 - 08:00	366	37	10	5	5	0	1	424	5.5	6
08:00 - 09:00	406	30	4	6	6	3	0	455	5.9	3
09:00 - 10:00	417	40	5	5	4	1	0	472	6.1	5
10:00 - 11:00	438	38	10	9	6	3	0	504	6.5	6
11:00 - 12:00	525	50	11	3	5	0	2	596	7.7	3
12:00 - 13:00	401	39	10	6	8	0	0	464	6.0	5
13:00 - 14:00	461	26	8	6	9	0	3	513	6.6	5
14:00 - 15:00	430	28	5	2	6	1	0	472	6.1	3
15:00 - 16:00	539	16	4	1	4	2	2	568	7.4	8
16:00 - 17:00	425	26	5	1	4	4	2	467	6.1	0
17:00 - 18:00	454	15	2	1	2	3	1	478	6.2	2
Σ	5 129	368	78	49	64	17	12	5 717	74.1	48
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	6 986	501	79	50	70	21	12	7 719	100	60

Počet všech vozidel celkem = **7 719** (bez MHD)
z toho: MOTO = **7 719**
POMALÁ = **220** (bez MHD)
Špičková hodina 11:00 - 12:00 = **596** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 110 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Vítězná do křižovatky K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Vítězná								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	301	28	5	0	4	0	2	340	6.2	5
07:00 - 08:00	321	39	6	7	12	0	4	389	7.1	9
08:00 - 09:00	284	35	11	5	6	1	1	343	6.3	3
09:00 - 10:00	208	33	4	5	7	3	3	263	4.8	4
10:00 - 11:00	251	35	12	7	11	5	1	322	5.9	3
11:00 - 12:00	267	37	9	5	7	7	3	335	6.1	3
12:00 - 13:00	238	31	5	6	10	5	2	297	5.4	4
13:00 - 14:00	227	30	7	7	6	1	4	282	5.1	5
14:00 - 15:00	281	25	13	6	7	3	5	340	6.2	6
15:00 - 16:00	345	29	8	3	10	4	8	407	7.4	8
16:00 - 17:00	360	12	1	0	5	4	0	382	7.0	8
17:00 - 18:00	368	10	1	0	4	1	0	384	7.0	5
Σ	3 451	344	82	51	89	34	33	4 084	74.6	63
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 700	469	83	52	98	43	32	5 477	100	79

Počet všech vozidel celkem = **5 477** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 477**
POMALÁ = **276** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **407** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 111 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Masarykova z křižovatky K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Masarykova								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	342	28	6	1	5	0	1	383	4.6	5
07:00 - 08:00	493	44	5	4	10	0	4	560	6.7	11
08:00 - 09:00	452	40	14	3	3	1	1	514	6.1	6
09:00 - 10:00	429	44	3	2	6	3	4	491	5.9	5
10:00 - 11:00	434	38	16	5	7	4	1	505	6.0	6
11:00 - 12:00	564	63	14	7	7	4	8	667	8.0	5
12:00 - 13:00	388	34	5	8	7	4	1	447	5.3	6
13:00 - 14:00	470	36	8	6	4	1	3	528	6.3	9
14:00 - 15:00	418	24	10	7	4	1	2	466	5.6	9
15:00 - 16:00	524	36	7	1	7	3	7	585	7.0	10
16:00 - 17:00	503	17	2	0	3	4	4	533	6.4	5
17:00 - 18:00	508	16	1	0	4	2	5	536	6.4	5
Σ	5 525	420	91	44	67	27	41	6 215	74.2	82
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	7 525	572	92	44	73	34	40	8 380	100	103

Počet všech vozidel celkem = **8 380** (bez MHD)
z toho: MOTO = **8 380**
POMALÁ = **243** (bez MHD)
Špičková hodina 11:00 - 12:00 = **667** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 112 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Hrnčířská z křižovatky K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD Hrnčířská									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	308	35	9	3	9	0	3	367	5.5	4
07:00 - 08:00	353	39	16	8	8	0	2	426	6.4	3
08:00 - 09:00	356	36	8	9	9	1	1	420	6.3	7
09:00 - 10:00	272	42	7	11	9	0	0	341	5.1	3
10:00 - 11:00	291	38	10	11	11	2	1	364	5.4	0
11:00 - 12:00	291	32	13	8	9	0	0	353	5.3	2
12:00 - 13:00	302	39	10	7	12	3	3	376	5.6	1
13:00 - 14:00	353	32	9	7	11	0	4	416	6.2	4
14:00 - 15:00	443	25	10	10	9	1	8	506	7.5	5
15:00 - 16:00	509	20	9	1	9	0	5	553	8.2	4
16:00 - 17:00	413	20	5	1	6	0	3	448	6.7	4
17:00 - 18:00	413	10	1	1	5	0	0	430	6.4	2
Σ	4 304	368	107	77	107	7	30	5 000	74.6	39
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	5 862	501	108	78	117	9	29	6 704	100	49

Počet všech vozidel celkem = **6 704** (bez MHD)
z toho: MOTO = **6 704**
POMALÁ = **312** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **553** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 113 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Nad Sady z křižovatky K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD Nad Sady									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	202	18	2	0	4	0	3	229	3.5	3
07:00 - 08:00	369	30	2	2	5	0	3	411	6.2	6
08:00 - 09:00	302	29	6	6	5	0	2	350	5.3	3
09:00 - 10:00	363	30	7	4	4	1	4	413	6.3	5
10:00 - 11:00	342	36	3	5	6	1	0	393	6.0	3
11:00 - 12:00	384	24	4	5	4	4	4	429	6.5	2
12:00 - 13:00	317	26	2	0	2	0	10	357	5.4	2
13:00 - 14:00	305	16	3	5	2	0	8	339	5.2	3
14:00 - 15:00	443	26	1	1	6	2	1	480	7.3	6
15:00 - 16:00	447	30	3	2	6	1	0	489	7.4	6
16:00 - 17:00	494	13	1	0	1	1	2	512	7.8	3
17:00 - 18:00	448	8	3	1	3	0	3	466	7.1	3
Σ	4 416	286	37	31	48	10	40	4 868	74.0	45
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	6 015	390	37	31	53	13	39	6 578	100	56

Počet všech vozidel celkem = **6 578** (bez MHD)
z toho: MOTO = **6 578**
POMALÁ = **134** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **512** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 114 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Vítězná z křižovatky K5 (Hrnčířská – Masarykova – Nad Sady – Vítězná)

Masarykova x Hrnčířská										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD		Vítězná							
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	342	26	4	3	10	0	5	390	5.9	6
07:00 - 08:00	357	44	9	6	12	0	2	430	6.5	4
08:00 - 09:00	327	27	15	9	11	3	0	392	6.0	3
09:00 - 10:00	238	43	13	5	11	1	1	312	4.7	5
10:00 - 11:00	316	46	4	4	8	7	2	387	5.9	3
11:00 - 12:00	320	33	10	3	8	5	7	386	5.9	4
12:00 - 13:00	329	40	14	3	15	5	3	409	6.2	7
13:00 - 14:00	341	31	6	9	6	1	6	400	6.1	6
14:00 - 15:00	395	29	11	3	3	1	3	445	6.8	6
15:00 - 16:00	405	33	4	4	3	3	4	456	6.9	13
16:00 - 17:00	410	27	2	3	4	3	2	451	6.9	4
17:00 - 18:00	412	18	5	1	2	2	5	445	6.8	5
Σ	4 192	397	97	53	93	31	40	4 903	74.5	66
koeficient	1.36	1.36	1.01	1.01	1.10	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	5 710	541	98	54	102	39	39	6 583	100	83

Počet všech vozidel celkem	=	6 583	(bez MHD)
z toho: MOTO	=	6 583	
POMALÁ	=	293	(bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00	=	456	celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
		6.9%	z celkového počtu vozidel (bez MHD)

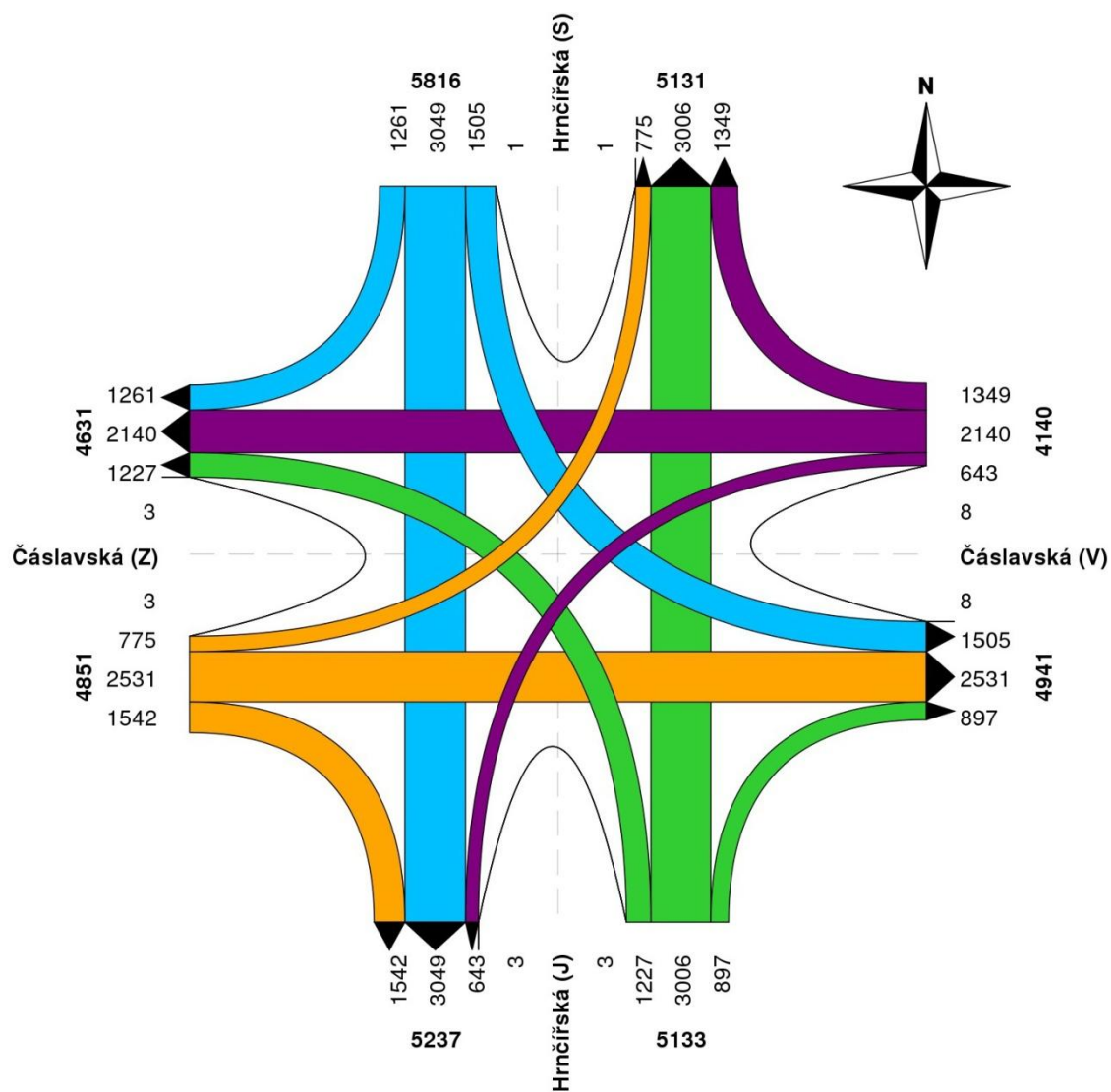
4.2.6. Křižovatka K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská) pro všechna vozidla je uveden na obr. 58 a jen pro pomalá vozidla na obr. 59, celkové vyhodnocení intenzit na křižovatce K6 po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 115.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé směry po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 116 až Tabulka 131.

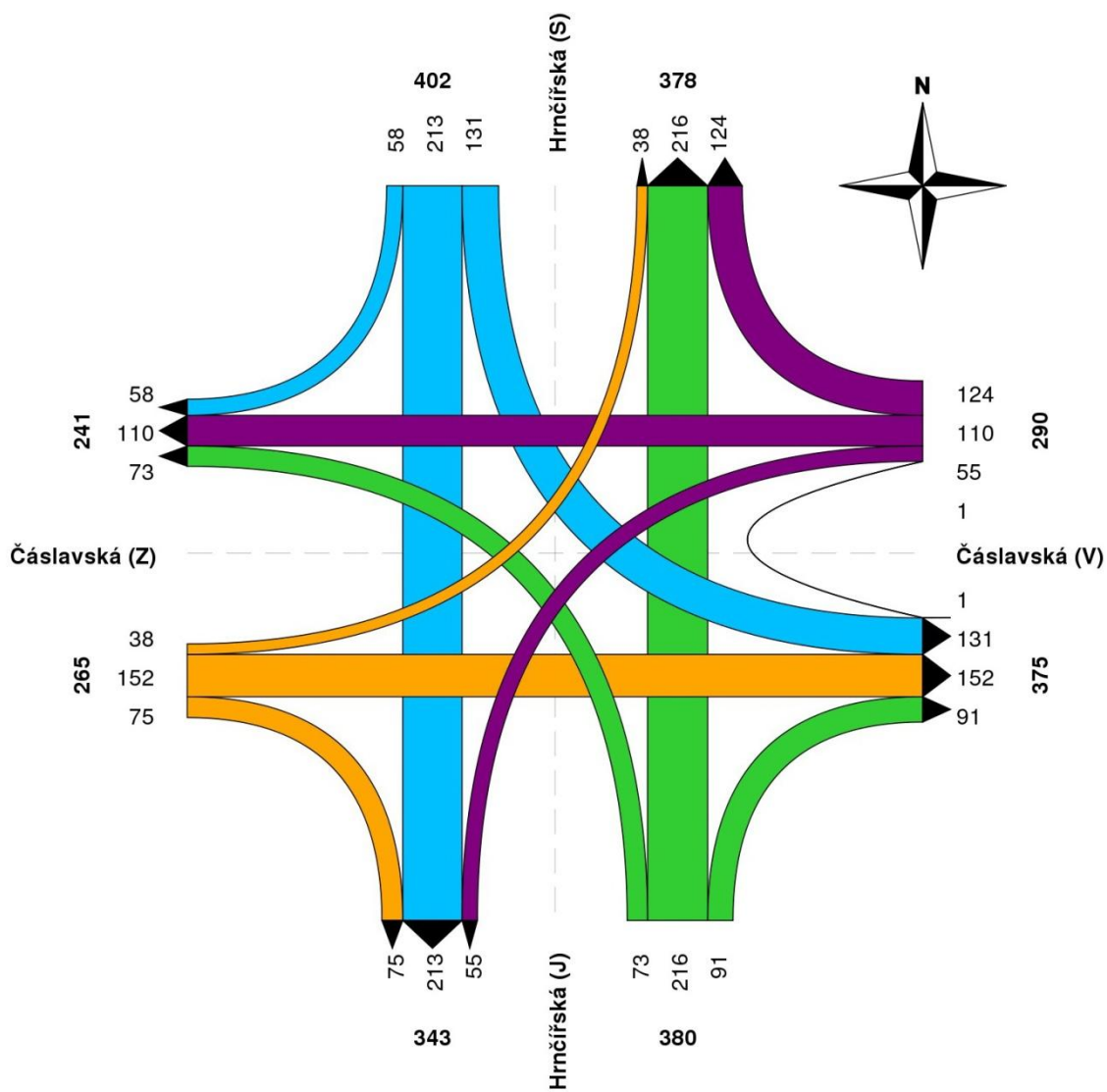
Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé vjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 132 až Tabulka 135.

Vyhodnocení intenzit pro jednotlivé výjezdy po jednotlivých hodinách a pro jednotlivé kategorie vozidel zobrazuje Tabulka 136 až Tabulka 139.



obr. 58

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská) pro všechna vozidla [vozidlo / 24 h]



obr. 59

Diagram intenzit dopravy na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská) jen pro pomalá vozidla [vozidlo / 24 h]

Tabulka 115 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na celé křižovatce
K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	Vozidla celkem									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	1 082	67	30	24	21	11	7	1 242	6.2	0
07:00 - 08:00	1 205	115	55	44	28	19	1	1 467	7.4	0
08:00 - 09:00	974	125	43	46	32	15	3	1 238	6.2	0
09:00 - 10:00	899	85	46	44	18	6	2	1 100	5.5	0
10:00 - 11:00	877	107	33	56	26	8	2	1 109	5.6	0
11:00 - 12:00	865	100	34	49	18	14	6	1 086	5.4	0
12:00 - 13:00	955	102	38	39	28	15	13	1 190	6.0	0
13:00 - 14:00	998	105	28	40	32	19	6	1 228	6.2	0
14:00 - 15:00	1 333	94	26	29	23	24	17	1 546	7.8	0
15:00 - 16:00	1 401	52	13	19	19	8	11	1 523	7.6	0
16:00 - 17:00	1 298	61	11	16	19	6	5	1 416	7.1	0
17:00 - 18:00	1 149	38	13	10	17	13	5	1 245	6.2	0
Σ	13 036	1 051	370	416	281	158	78	15 390	77.2	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	17 142	1 382	396	446	300	198	77	19 941	100	0

Počet všech vozidel celkem = **19 941** (bez MHD)
z toho: MOTO = **77**
POMALÁ = **1 340** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **1 546** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 116 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čáslavská (Z) do
paprsku Čáslavská (Z) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Čáslavská (Z)								
	K	Čáslavská (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
07:00 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
08:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
17:00 - 18:00	2	0	0	0	0	0	0	2	66.7	0
Σ	2	0	0	0	0	0	0	2	66.7	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3	0	0	0	0	0	0	3	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **0** (bez MHD)
Špičková hodina 17:00 - 18:00 = **2** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
66.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 117 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čáslavská (Z) do paprsku Hrnčířská (J) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Čáslavská (Z)								
	K	Hrnčířská (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	89	5	0	0	2	2	0	98	6.4	0
07:00 - 08:00	99	5	4	0	2	2	1	113	7.3	0
08:00 - 09:00	86	5	4	0	3	2	0	100	6.5	0
09:00 - 10:00	66	6	3	0	1	1	1	78	5.1	0
10:00 - 11:00	78	5	2	0	0	2	0	87	5.6	0
11:00 - 12:00	78	8	2	1	0	4	0	93	6.0	0
12:00 - 13:00	70	4	1	1	0	2	0	78	5.1	0
13:00 - 14:00	98	5	2	0	1	3	0	109	7.1	0
14:00 - 15:00	92	2	1	0	1	5	1	102	6.6	0
15:00 - 16:00	120	3	0	1	0	3	0	127	8.2	0
16:00 - 17:00	81	0	0	0	1	1	1	84	5.4	0
17:00 - 18:00	108	0	0	0	0	5	0	113	7.3	0
Σ	1 065	48	19	3	11	32	4	1 182	76.7	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 400	63	20	3	12	40	4	1 542	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 542** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4**
POMALÁ = **75** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **127** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 118 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čáslavská (Z) do paprsku Hrnčířská (S) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Čáslavská (Z)								
	K	Hrnčířská (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	31	2	5	1	1	0	0	40	5.2	0
07:00 - 08:00	32	3	1	1	1	2	0	40	5.2	0
08:00 - 09:00	38	6	1	0	1	2	0	48	6.2	0
09:00 - 10:00	35	1	1	0	0	0	0	37	4.8	0
10:00 - 11:00	36	6	1	0	2	0	0	45	5.8	0
11:00 - 12:00	45	9	2	1	1	1	0	59	7.6	0
12:00 - 13:00	50	3	4	1	0	1	0	59	7.6	0
13:00 - 14:00	43	3	1	0	0	2	0	49	6.3	0
14:00 - 15:00	75	2	0	0	0	0	1	78	10.1	0
15:00 - 16:00	58	0	0	0	0	1	0	59	7.6	0
16:00 - 17:00	37	0	0	0	0	0	2	39	5.0	0
17:00 - 18:00	39	4	0	0	0	0	1	44	5.7	0
Σ	519	39	16	4	6	9	4	597	77.0	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	682	51	17	4	6	11	4	775	100	0

Počet všech vozidel celkem = **775** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4**
POMALÁ = **38** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **78** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 119 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čáslavská (Z) do paprsku Čáslavská (V) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Čáslavská (Z)								
	K	Čáslavská (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	108	11	2	3	5	1	1	131	5.2	0
07:00 - 08:00	145	18	5	4	6	1	0	179	7.1	0
08:00 - 09:00	128	14	7	5	3	0	0	157	6.2	0
09:00 - 10:00	110	11	8	4	1	1	0	135	5.3	0
10:00 - 11:00	109	19	7	7	3	1	0	146	5.8	0
11:00 - 12:00	115	11	3	5	2	1	0	137	5.4	0
12:00 - 13:00	116	18	4	4	2	1	0	145	5.7	0
13:00 - 14:00	130	16	7	8	2	0	1	164	6.5	0
14:00 - 15:00	173	11	0	3	2	2	3	194	7.7	0
15:00 - 16:00	204	12	3	3	2	0	2	226	8.9	0
16:00 - 17:00	166	12	1	4	3	0	0	186	7.3	0
17:00 - 18:00	144	3	1	0	4	0	0	152	6.0	0
Σ	1 648	156	48	50	35	8	7	1 952	77.1	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 167	205	51	54	37	10	7	2 531	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 531** (bez MHD)
z toho: MOTO = **7**
POMALÁ = **152** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **226** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 120 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská (J) do paprsku Čáslavská (Z) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská (J)								
	K	Čáslavská (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	98	2	1	2	0	4	1	108	8.8	0
07:00 - 08:00	78	1	3	1	0	5	0	88	7.2	0
08:00 - 09:00	54	7	2	1	1	0	0	65	5.3	0
09:00 - 10:00	59	5	1	0	0	0	0	65	5.3	0
10:00 - 11:00	52	4	1	4	0	1	0	62	5.1	0
11:00 - 12:00	43	1	3	3	0	1	2	53	4.3	0
12:00 - 13:00	53	5	1	2	1	2	1	65	5.3	0
13:00 - 14:00	56	4	1	0	0	6	0	67	5.5	0
14:00 - 15:00	113	4	1	1	0	2	2	123	10.0	0
15:00 - 16:00	84	4	0	1	1	1	0	91	7.4	0
16:00 - 17:00	83	1	1	1	0	2	0	88	7.2	0
17:00 - 18:00	59	3	1	2	0	3	0	68	5.5	0
Σ	832	41	16	18	3	27	6	943	76.9	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 094	54	17	19	3	34	6	1 227	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 227** (bez MHD)
z toho: MOTO = **6**
POMALÁ = **73** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **123** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 121 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská (J) do paprsku Hrnčířská (J) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská (J)								
	K	Hrnčířská (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	2	0	0	0	0	0	0	2	66.7	0
07:00 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
08:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
Σ	2	0	0	0	0	0	0	2	66.7	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3	0	0	0	0	0	0	3	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **0** (bez MHD)
Špičková hodina 06:00 - 07:00 = **2** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
66.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 122 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská (J) do paprsku Hrnčířská (S) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská (J)								
	K	Hrnčířská (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	201	11	2	5	2	1	3	225	7.5	0
07:00 - 08:00	168	16	7	5	5	0	0	201	6.7	0
08:00 - 09:00	147	14	6	10	8	1	0	186	6.2	0
09:00 - 10:00	115	13	2	15	1	0	0	146	4.9	0
10:00 - 11:00	117	13	3	11	3	0	2	149	5.0	0
11:00 - 12:00	112	10	7	4	2	1	3	139	4.6	0
12:00 - 13:00	125	16	6	13	5	0	1	166	5.5	0
13:00 - 14:00	139	19	2	9	8	1	0	178	5.9	0
14:00 - 15:00	211	19	7	4	8	6	3	258	8.6	0
15:00 - 16:00	212	8	2	4	5	0	0	231	7.7	0
16:00 - 17:00	250	7	4	3	5	0	0	269	8.9	0
17:00 - 18:00	164	4	1	1	5	0	2	177	5.9	0
Σ	1 961	150	49	84	57	10	14	2 325	77.3	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 579	197	52	90	61	13	14	3 006	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3 006** (bez MHD)
z toho: MOTO = **14**
POMALÁ = **216** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **269** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 123 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská (J) do paprsku Čáslavská (V) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská (J)								
	K	Čáslavská (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	54	1	0	1	3	0	0	59	6.6	0
07:00 - 08:00	39	6	1	10	4	1	0	61	6.8	0
08:00 - 09:00	40	6	2	5	3	0	0	56	6.2	0
09:00 - 10:00	26	3	1	1	0	0	0	31	3.5	0
10:00 - 11:00	42	3	0	8	2	0	0	55	6.1	0
11:00 - 12:00	38	4	2	6	4	0	0	54	6.0	0
12:00 - 13:00	44	2	2	5	2	0	4	59	6.6	0
13:00 - 14:00	40	7	0	1	2	0	0	50	5.6	0
14:00 - 15:00	83	3	1	3	0	1	0	91	10.1	0
15:00 - 16:00	71	2	0	2	2	0	1	78	8.7	0
16:00 - 17:00	53	1	1	2	2	0	0	59	6.6	0
17:00 - 18:00	41	0	3	0	1	0	0	45	5.0	0
Σ	571	38	13	44	25	2	5	698	77.8	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	751	50	14	47	27	3	5	897	100	0

Počet všech vozidel celkem = **897** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5**
POMALÁ = **91** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **91** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10.1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 124 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská (S) do paprsku Čáslavská (Z) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská (S)								
	K	Čáslavská (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	88	3	1	0	0	0	0	92	7.3	0
07:00 - 08:00	132	7	4	1	0	2	0	146	11.6	0
08:00 - 09:00	58	12	5	1	0	3	0	79	6.3	0
09:00 - 10:00	58	6	5	0	0	1	0	70	5.6	0
10:00 - 11:00	47	6	8	1	0	0	0	62	4.9	0
11:00 - 12:00	43	8	0	1	0	1	0	53	4.2	0
12:00 - 13:00	52	6	1	1	0	2	0	62	4.9	0
13:00 - 14:00	56	5	1	2	1	1	1	67	5.3	0
14:00 - 15:00	61	6	2	0	0	0	0	69	5.5	0
15:00 - 16:00	81	1	0	0	0	1	0	83	6.6	0
16:00 - 17:00	99	4	0	0	0	0	0	103	8.2	0
17:00 - 18:00	73	2	1	1	3	1	0	81	6.4	0
Σ	848	66	28	8	4	12	1	967	76.7	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 115	87	30	9	4	15	1	1 261	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 261** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1**
POMALÁ = **58** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **146** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11.6% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 125 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská (S) do paprsku Hrnčířská (J) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská (S)								
	K	Hrnčířská (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	129	10	3	1	2	0	0	145	4.8	0
07:00 - 08:00	168	18	9	4	3	1	0	203	6.7	0
08:00 - 09:00	170	20	7	11	4	1	1	214	7.0	0
09:00 - 10:00	139	10	6	9	3	1	0	168	5.5	0
10:00 - 11:00	129	17	8	9	10	0	0	173	5.7	0
11:00 - 12:00	129	12	4	14	3	0	1	163	5.3	0
12:00 - 13:00	163	4	9	3	8	1	4	192	6.3	0
13:00 - 14:00	146	11	6	5	6	2	1	177	5.8	0
14:00 - 15:00	184	17	3	8	6	2	3	223	7.3	0
15:00 - 16:00	207	8	4	2	4	0	5	230	7.5	0
16:00 - 17:00	209	11	2	1	4	0	1	228	7.5	0
17:00 - 18:00	223	10	4	2	2	0	0	241	7.9	0
Σ	1 996	148	65	69	55	8	16	2 357	77.3	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	2 625	195	70	74	59	10	16	3 049	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3 049** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **16**
 POMALÁ = **213** (bez MHD)
 Špičková hodina 17:00 - 18:00 = **241** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 126 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská (S) do paprsku Hrnčířská (S) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská (S)								
	K	Hrnčířská (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
07:00 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
08:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
13:00 - 14:00	1	0	0	0	0	0	0	1	100.0	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
Σ	1	0	0	0	0	0	0	1	100.0	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1	0	0	0	0	0	0	1	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **0**
 POMALÁ = **0** (bez MHD)
 Špičková hodina 13:00 - 14:00 = **1** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
100.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 127 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Hrnčířská (S) do paprsku Čáslavská (V) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Hrnčířská (S)								
	K	Čáslavská (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	56	6	9	2	2	1	2	78	5.2	0
07:00 - 08:00	69	12	8	6	2	2	0	99	6.6	0
08:00 - 09:00	65	11	2	7	2	2	2	91	6.0	0
09:00 - 10:00	84	10	4	3	3	1	1	106	7.0	0
10:00 - 11:00	79	11	1	4	2	2	0	99	6.6	0
11:00 - 12:00	67	6	3	5	1	3	0	85	5.6	0
12:00 - 13:00	79	17	1	3	4	1	2	107	7.1	0
13:00 - 14:00	81	8	2	4	5	1	0	101	6.7	0
14:00 - 15:00	102	8	3	3	1	2	0	119	7.9	0
15:00 - 16:00	97	4	1	1	2	1	1	107	7.1	0
16:00 - 17:00	88	8	0	1	1	1	0	99	6.6	0
17:00 - 18:00	66	4	1	1	1	1	1	75	5.0	0
Σ	933	105	35	40	26	18	9	1 166	77.5	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 227	138	37	43	28	23	9	1 505	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 505** (bez MHD)
z toho: MOTO = **9**
POMALÁ = **131** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **119** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 128 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čáslavská (V) do paprsku Čáslavská (Z) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Čáslavská (V)								
	K	Čáslavská (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	134	5	4	4	1	0	0	148	6.9	0
07:00 - 08:00	180	12	4	6	1	1	0	204	9.5	0
08:00 - 09:00	98	11	2	3	1	0	0	115	5.4	0
09:00 - 10:00	102	7	6	7	5	0	0	127	5.9	0
10:00 - 11:00	111	12	2	3	2	0	0	130	6.1	0
11:00 - 12:00	102	18	2	5	3	0	0	130	6.1	0
12:00 - 13:00	97	9	2	2	2	2	0	114	5.3	0
13:00 - 14:00	103	11	3	8	1	0	3	129	6.0	0
14:00 - 15:00	123	11	4	3	0	1	2	144	6.7	0
15:00 - 16:00	133	5	2	3	2	0	0	145	6.8	0
16:00 - 17:00	120	11	2	1	1	0	0	135	6.3	0
17:00 - 18:00	118	7	0	2	0	0	0	127	5.9	0
Σ	1 421	119	33	47	19	4	5	1 648	77.0	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 869	156	35	50	20	5	5	2 140	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 140** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5**
POMALÁ = **110** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **204** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 129 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čáslavská (V) do paprsku Hrnčířská (J) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Čáslavská (V)								
	K	Hrnčířská (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	48	5	0	3	1	0	0	57	8.9	0
07:00 - 08:00	44	8	3	2	0	0	0	57	8.9	0
08:00 - 09:00	32	4	3	0	4	2	0	45	7.0	0
09:00 - 10:00	40	5	2	2	2	0	0	51	7.9	0
10:00 - 11:00	20	6	0	2	1	0	0	29	4.5	0
11:00 - 12:00	19	5	1	0	1	0	0	26	4.0	0
12:00 - 13:00	27	10	2	1	1	1	1	43	6.7	0
13:00 - 14:00	28	5	1	1	4	1	0	40	6.2	0
14:00 - 15:00	37	5	1	1	2	0	0	46	7.2	0
15:00 - 16:00	29	2	0	1	0	0	0	32	5.0	0
16:00 - 17:00	29	1	0	3	2	0	0	35	5.4	0
17:00 - 18:00	37	0	0	0	0	0	0	37	5.8	0
Σ	390	56	13	16	18	4	1	498	77.4	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	513	74	14	17	19	5	1	643	100	0

Počet všech vozidel celkem = **643** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1**
POMALÁ = **55** (bez MHD)
Špičková hodina 06:00 - 07:00 = **57** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 130 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čáslavská (V) do paprsku Hrnčířská (S) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Čáslavská (V)								
	K	Hrnčířská (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	44	6	3	2	2	2	0	59	4.4	0
07:00 - 08:00	51	9	6	4	4	2	0	76	5.6	0
08:00 - 09:00	58	15	2	3	1	2	0	81	6.0	0
09:00 - 10:00	65	8	7	3	2	1	0	86	6.4	0
10:00 - 11:00	57	5	0	7	1	2	0	72	5.3	0
11:00 - 12:00	74	8	5	4	1	2	0	94	7.0	0
12:00 - 13:00	79	8	5	3	3	2	0	100	7.4	0
13:00 - 14:00	77	11	2	2	2	2	0	96	7.1	0
14:00 - 15:00	75	6	3	3	3	3	2	95	7.0	0
15:00 - 16:00	105	3	1	1	1	1	2	114	8.5	0
16:00 - 17:00	82	5	0	0	0	2	1	90	6.7	0
17:00 - 18:00	75	1	1	1	1	3	1	83	6.2	0
Σ	842	85	35	33	21	24	6	1 046	77.5	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	1 107	112	37	35	22	30	6	1 349	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 349** (bez MHD)
z toho: MOTO = **6**
POMALÁ = **124** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **114** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 131 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel ve směru z paprsku Čáslavská (V) do paprsku Čáslavská (V) na křižovatce K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	OD	Čáslavská (V)								
	K	Čáslavská (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
07:00 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
08:00 - 09:00	0	0	0	0	1	0	0	1	12.5	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
14:00 - 15:00	4	0	0	0	0	0	0	4	50.0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
16:00 - 17:00	1	0	0	0	0	0	0	1	12.5	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0
Σ	5	0	0	0	1	0	0	6	75.0	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	7	0	0	0	1	0	0	8	100	0

Počet všech vozidel celkem = **8** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **1** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **4** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
50.0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 132 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Čáslavská (Z) do křižovatky K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Čáslavská (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	228	18	7	4	8	3	1	269	5.5	0
07:00 - 08:00	276	26	10	5	9	5	1	332	6.8	0
08:00 - 09:00	252	25	12	5	7	4	0	305	6.3	0
09:00 - 10:00	211	18	12	4	2	2	1	250	5.1	0
10:00 - 11:00	223	30	10	7	5	3	0	278	5.7	0
11:00 - 12:00	238	28	7	7	3	6	0	289	6.0	0
12:00 - 13:00	236	25	9	6	2	4	0	282	5.8	0
13:00 - 14:00	271	24	10	8	3	5	1	322	6.6	0
14:00 - 15:00	340	15	1	3	3	7	5	374	7.7	0
15:00 - 16:00	382	15	3	4	2	4	2	412	8.5	0
16:00 - 17:00	284	12	1	4	4	1	3	309	6.4	0
17:00 - 18:00	293	7	1	0	4	5	1	311	6.4	0
Σ	3 234	243	83	57	52	49	15	3 733	76.9	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 253	320	89	61	56	61	15	4 855	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 855** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4 855**
POMALÁ = **267** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **412** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 133 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Hrnčářská (J)
do křižovatky K6 (Čáslavská – Hrnčářská)

Hrnčářská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Hrnčářská (J)						vozidel	% šph	MHD
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M			
06:00 - 07:00	355	14	3	8	5	5	4	394	7.7	0
07:00 - 08:00	285	23	11	16	9	6	0	350	6.8	0
08:00 - 09:00	241	27	10	16	12	1	0	307	6.0	0
09:00 - 10:00	200	21	4	16	1	0	0	242	4.7	0
10:00 - 11:00	211	20	4	23	5	1	2	266	5.2	0
11:00 - 12:00	193	15	12	13	6	2	5	246	4.8	0
12:00 - 13:00	222	23	9	20	8	2	6	290	5.7	0
13:00 - 14:00	235	30	3	10	10	7	0	295	5.7	0
14:00 - 15:00	407	26	9	8	8	9	5	472	9.2	0
15:00 - 16:00	367	14	2	7	8	1	1	400	7.8	0
16:00 - 17:00	386	9	6	6	7	2	0	416	8.1	0
17:00 - 18:00	264	7	5	3	6	3	2	290	5.7	0
Σ	3 366	229	78	146	85	39	25	3 968	77.3	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 426	301	84	156	91	49	25	5 132	100	0

Počet všech vozidel celkem = **5 132** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 132**
POMALÁ = **380** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **472** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9.2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 134 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Hrnčářská (S)
do křižovatky K6 (Čáslavská – Hrnčářská)

Hrnčářská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Hrnčářská (S)						vozidel	% šph	MHD
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M			
06:00 - 07:00	273	19	13	3	4	1	2	315	5.4	0
07:00 - 08:00	369	37	21	11	5	5	0	448	7.7	0
08:00 - 09:00	293	43	14	19	6	6	3	384	6.6	0
09:00 - 10:00	281	26	15	12	6	3	1	344	5.9	0
10:00 - 11:00	255	34	17	14	12	2	0	334	5.7	0
11:00 - 12:00	239	26	7	20	4	4	1	301	5.2	0
12:00 - 13:00	294	27	11	7	12	4	6	361	6.2	0
13:00 - 14:00	284	24	9	11	12	4	2	346	6.0	0
14:00 - 15:00	347	31	8	11	7	4	3	411	7.1	0
15:00 - 16:00	385	13	5	3	6	2	6	420	7.2	0
16:00 - 17:00	396	23	2	2	5	1	1	430	7.4	0
17:00 - 18:00	362	16	6	4	6	2	1	397	6.8	0
Σ	3 778	319	128	117	85	38	26	4 491	77.2	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 968	419	137	125	91	48	26	5 814	100	0

Počet všech vozidel celkem = **5 814** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 814**
POMALÁ = **401** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **448** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 135 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na vjezdu z paprsku Čáslavská (V) do křižovatky K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	VJEZD	Čáslavská (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	226	16	7	9	4	2	0	264	6.4	0
07:00 - 08:00	275	29	13	12	5	3	0	337	8.1	0
08:00 - 09:00	188	30	7	6	7	4	0	242	5.8	0
09:00 - 10:00	207	20	15	12	9	1	0	264	6.4	0
10:00 - 11:00	188	23	2	12	4	2	0	231	5.6	0
11:00 - 12:00	195	31	8	9	5	2	0	250	6.0	0
12:00 - 13:00	203	27	9	6	6	5	1	257	6.2	0
13:00 - 14:00	208	27	6	11	7	3	3	265	6.4	0
14:00 - 15:00	239	22	8	7	5	4	4	289	7.0	0
15:00 - 16:00	267	10	3	5	3	1	2	291	7.0	0
16:00 - 17:00	232	17	2	4	3	2	1	261	6.3	0
17:00 - 18:00	230	8	1	3	1	3	1	247	6.0	0
Σ	2 658	260	81	96	59	32	12	3 198	77.2	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	3 495	342	87	103	63	40	12	4 142	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 142** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4 142**
POMALÁ = **293** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **337** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 136 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Čáslavská (Z) z křižovatky K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Čáslavská (Z)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	320	10	6	6	1	4	1	348	7.5	0
07:00 - 08:00	390	20	11	8	1	8	0	438	9.5	0
08:00 - 09:00	210	30	9	5	2	3	0	259	5.6	0
09:00 - 10:00	219	18	12	7	5	1	0	262	5.7	0
10:00 - 11:00	210	22	11	8	2	1	0	254	5.5	0
11:00 - 12:00	188	27	5	9	3	2	2	236	5.1	0
12:00 - 13:00	202	20	4	5	3	6	1	241	5.2	0
13:00 - 14:00	215	20	5	10	2	7	4	263	5.7	0
14:00 - 15:00	297	21	7	4	0	3	4	336	7.3	0
15:00 - 16:00	298	10	2	4	3	2	0	319	6.9	0
16:00 - 17:00	302	16	3	2	1	2	0	326	7.0	0
17:00 - 18:00	252	12	2	5	3	4	0	278	6.0	0
Σ	3 103	226	77	73	26	43	12	3 560	76.9	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 080	297	82	78	28	54	12	4 631	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 631** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4 631**
POMALÁ = **242** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **438** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 137 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Hrnčířská (J)
z křižovatky K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD Hrnčířská (J)									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	268	20	3	4	5	2	0	302	5.8	0
07:00 - 08:00	311	31	16	6	5	3	1	373	7.1	0
08:00 - 09:00	288	29	14	11	11	5	1	359	6.9	0
09:00 - 10:00	245	21	11	11	6	2	1	297	5.7	0
10:00 - 11:00	227	28	10	11	11	2	0	289	5.5	0
11:00 - 12:00	226	25	7	15	4	4	1	282	5.4	0
12:00 - 13:00	260	18	12	5	9	4	5	313	6.0	0
13:00 - 14:00	272	21	9	6	11	6	1	326	6.2	0
14:00 - 15:00	313	24	5	9	9	7	4	371	7.1	0
15:00 - 16:00	356	13	4	4	4	3	5	389	7.4	0
16:00 - 17:00	319	12	2	4	7	1	2	347	6.6	0
17:00 - 18:00	368	10	4	2	2	5	0	391	7.5	0
Σ	3 453	252	97	88	84	44	21	4 039	77.1	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 541	331	104	94	90	55	21	5 236	100	0

Počet všech vozidel celkem = **5 236** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 236**
POMALÁ = **343** (bez MHD)
Špičková hodina 17:00 - 18:00 = **391** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
7.5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 138 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Hrnčířská (S)
z křižovatky K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD Hrnčířská (S)									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	276	19	10	8	5	3	3	324	6.3	0
07:00 - 08:00	251	28	14	10	10	4	0	317	6.2	0
08:00 - 09:00	243	35	9	13	10	5	0	315	6.1	0
09:00 - 10:00	215	22	10	18	3	1	0	269	5.2	0
10:00 - 11:00	210	24	4	18	6	2	2	266	5.2	0
11:00 - 12:00	231	27	14	9	4	4	3	292	5.7	0
12:00 - 13:00	254	27	15	17	8	3	1	325	6.3	0
13:00 - 14:00	260	33	5	11	10	5	0	324	6.3	0
14:00 - 15:00	361	27	10	7	11	9	6	431	8.4	0
15:00 - 16:00	375	11	3	5	6	2	2	404	7.9	0
16:00 - 17:00	369	12	4	3	5	2	3	398	7.8	0
17:00 - 18:00	278	9	2	2	6	3	4	304	5.9	0
Σ	3 323	274	100	121	84	43	24	3 969	77.3	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 370	360	107	130	90	54	24	5 135	100	0

Počet všech vozidel celkem = **5 135** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 135**
POMALÁ = **381** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **431** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
8.4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

Tabulka 139 – hodinové intenzity jednotlivých kategorií vozidel na výjezdu do paprsku Čáslavská (V) z křižovatky K6 (Čáslavská – Hrnčířská)

Hrnčířská x Čáslavská										
23.05.2019 čtvrtek	VÝJEZD	Čáslavská (V)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
06:00 - 07:00	218	18	11	6	10	2	3	268	5.4	0
07:00 - 08:00	253	36	14	20	12	4	0	339	6.9	0
08:00 - 09:00	233	31	11	17	9	2	2	305	6.2	0
09:00 - 10:00	220	24	13	8	4	2	1	272	5.5	0
10:00 - 11:00	230	33	8	19	7	3	0	300	6.1	0
11:00 - 12:00	220	21	8	16	7	4	0	276	5.6	0
12:00 - 13:00	239	37	7	12	8	2	6	311	6.3	0
13:00 - 14:00	251	31	9	13	9	1	1	315	6.4	0
14:00 - 15:00	362	22	4	9	3	5	3	408	8.3	0
15:00 - 16:00	372	18	4	6	6	1	4	411	8.3	0
16:00 - 17:00	308	21	2	7	6	1	0	345	7.0	0
17:00 - 18:00	251	7	5	1	6	1	1	272	5.5	0
Σ	3 157	299	96	134	87	28	21	3 822	77.4	0
koeficient	1.32	1.32	1.07	1.07	1.07	1.26	0.98			1.26
00:00 - 24:00	4 151	393	103	144	93	35	21	4 940	100	0

Počet všech vozidel celkem	=	4 940	(bez MHD)
z toho: MOTO	=	4 940	
POMALÁ	=	375	(bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00	=	411	celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
		8.3%	z celkového počtu vozidel (bez MHD)

4.3. Průzkumy dopravy v klidu

Doprava v klidu souvisí s umístěním automobilu na určitou plochu a na určitou dobu. Parkování je možné regulovat umožněním odstavit vozidlo jen na vyhrazeném místě označeném speciálními dopravními značením. Význam potřeba uspořádat místa pro dopravu v klidu stále vzrůstá zejména ve středních a velkých městech se vzrůstajícím počtem automobilů, které v jejich ulicích náhodně stojí a postupně významně komplikují pohyb veškeré dopravy. Automobily v extrémních situacích částečně blokuji vstupy do úřadů a jiných institucí i obytných budov, zasahují do prostorů nutných k projetí vozidel integrovaného záchranného systému a vytvářejí řadu dalších překážek, a proto je velmi důležité této problematice věnovat pozornost.

Město Kutná Hora se potýká s problémem kapacity parkovacích ploch zejména na sídlištích. S cílem daný problém přesně popsat, analyzovat a navrhnout řešení, bylo potřeba provést v těchto oblastech dopravní průzkum zaměřený na využívání dopravy v klidu.

Výsledky průzkumu dopravy v klidu poslouží proto jako podklad pro regulaci a organizaci dopravy v klidu v historickém centru města a na sídlištích Šipší a Hlouška a zároveň pro stanovení potřeby návrhu nových parkovacích míst nebo vhodné regulace jejich využívání.

4.3.1. Metodika, provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

4.3.1.1. Obecné způsoby provádění průzkumů dopravy v klidu

Pro stanovení potřeb dopravy v klidu je nutné zjistit požadavky na parkovací plochy v jednotlivých oblastech. Průzkumy dopravy v klidu lze provádět několika způsoby:

- na základě počtu vyjíždějících a vyjíždějících vozidel ze zkoumané oblasti
- zápisem registračních značek vozidel na sledovaném úseku v pravidelných časových intervalech (zpravidla po 1 h)
- případně sčítáním kordonu

V případě průzkumu dopravy v klidu v posuzovaných oblastech města Kutná Hora byla zvolena metodika zápisu registračních značek, ze kterých bylo možné následně určit délku doby parkování a využití parkovacích stání (tzv. obratovost). Podle výsledků sčítání lze stanovit časový průběh obsazenosti parkovacích míst, průměrnou časovou délku parkování (zda se jednalo o krátkodobé, střednědobé či dlouhodobé parkování), obrat a počet parkujících vozidel za časový interval (špička / sedlo / doba průzkumu).

4.3.1.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu

Jako jednotkový časový interval pro zápis registračních značek parkujících vozidel pro všechny zóny byla zvolena 1 h, každý sčítač tedy prošel přidělenou zónu 1-krát během 1 h. Úkolem sčítačů byl zápis registrační značky vozidel do připravených formulářů v rámci každé dílčí části jednotlivých oblastí buď v historickém centru města (viz kapitola 4.3.2.1 a obr. 60, obr. 61, obr. 62 a obr. 63), na sídlišti Šipší (viz kapitola 4.3.3.1 a obr. 64, obr. 65, obr. 66 a obr. 67), na sídlišti Hlouška (viz kapitola 4.3.4.1 a obr. 68, obr. 69, obr. 70 a obr. 71) a v posuzované části místní části Žižkov (viz kapitola 4.3.5.1 a obr. 72 a obr. 73) a to bez ohledu na to, kde bylo vozidlo odstaveno (pokud se nacházelo ve zkoumané oblasti). Registrační značka jakéhokoliv vozidla je unikátní, neopakující se znak vozidla, díky kterému je možné zcela přesně stanovit místo a dobu odstavení takového vozidla.

Průzkum dopravy v klidu za účelem zjištění stávající reálné obsazenosti parkovacích míst, obratu vozidel a délku jejich stání byl proveden v úterý 16.04.2019. Zaznamenávání trvalo v době od 05:00 do 20:00. V době průzkumu bylo polojasno až oblačno, bez přeháněk.

4.3.1.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

Jak již bylo naznačeno v předchozích kapitolách, každá posuzovaná část města (tj. historické centrum, sídliště Šipší, sídliště Hlouška a posuzovaná část místní části Žižkov) byla rozdělena do oblastí, přičemž každá oblast se dále dělí na části. Jedna část představuje jednu souvislou nebo více těsně sdružených parkovacích ploch, parkovacích zálivů nebo pruhů. Stejně dělení na oblasti a části bylo zachováno u všech obrázků, grafů a příloh souvisejícími s tímto tématem.

Způsob provádění průzkumu byl založen na opisování celé registrační značky vozidla do předem připravených tabulek. Tabulka vždy obsahovala jednotlivé řešené úseky. Celá oblast byla systematicky procházena každou hodinu, kdy se každé vozidlo vždy zaznamenalo do tabulky. Později byla veškerá data přepsána do tabulky v MS-Excel a vyhodnocena pomocí níže uvedených grafů (viz graf 3 až graf 541).

Pro identifikaci různých uživatelů dopravy v klidu byly zadány níže uvedené počáteční podmínky. Uživatelé byli rozděleni do 3 skupin:

- rezidenti – v grafech (viz graf 3 až graf 541) označeni jako „rezidenti“
 - rezidenti byli identifikováni tak, že se jejich vozidla během průzkumu vyskytovaly v daném úseku první nebo poslední hodinu průzkumu
- obyvatelé dojíždějící na místo parkování za účelem cesty do zaměstnání – v grafech (viz graf 3 až graf 541) označeni jako „denní dojíždění“
 - tito uživatelé byli identifikováni časovou délkou stání alespoň 8 hodin a zároveň tím, že na daném úseku nestáli současně první i poslední hodinu průzkumu
- ostatní, zpravidla místní obyvatelé Kutné Hory – v grafech (viz graf 3 až graf 541) označeni jako „ostatní (místní)“
 - jako ostatní uživatelé byli označeni všichni, kteří se nezařadili mezi 2 předcházející popsané skupiny

4.3.2. Historické centrum města

Do průzkumu dopravy v klidu historického centra nebyly zahrnuty následující oblasti:

- ulice Stará tiskárna
- ulice Zahradní
- ulice Novomlýnská
- ulice Macháčkovo nábřeží

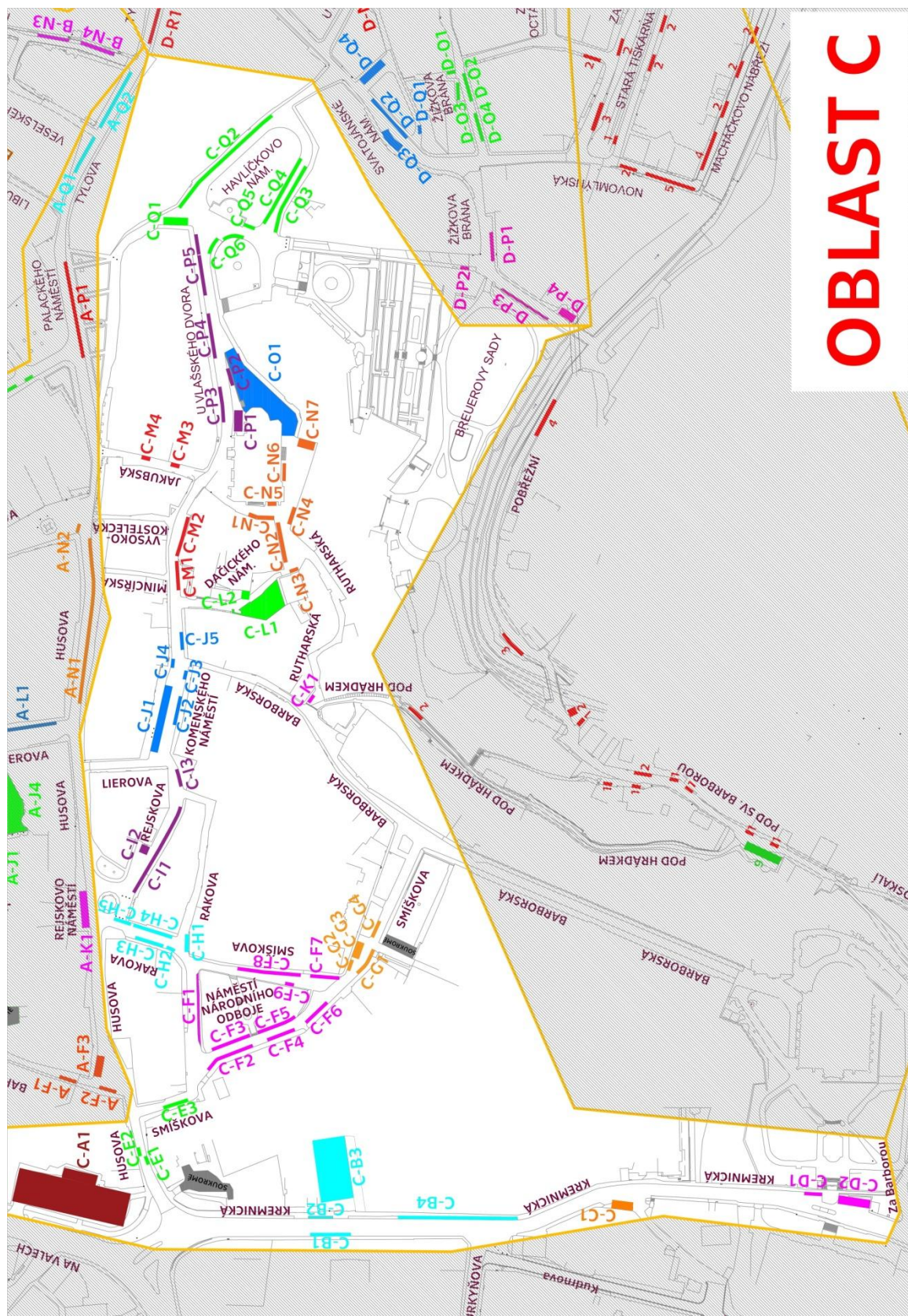
4.3.2.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu

Pro průzkum dopravy v klidu a jednodušší vyhodnocení stávající situace v historickém centru města byl vytvořen pasport stávajících parkovacích ploch. Pro jednoznačné a logické vyhodnocení poptávky po místech a obratovosti vozidel v daném místě byly parkovací plochy seskupené do oblastí a ty pak byly rozděleny na dílčí části, které jsou tvořeny už konkrétními seskupeními parkovacích míst v dané ulici, její části nebo skupině kratších ulic. Způsob přiřazení jednotlivých parkovacích míst v jednotlivých ulicích do dílčích oblastí a dále do konkrétních částí v rámci historického centra města jsou zobrazeny na obr. 60, obr. 61, obr. 62 a obr. 63. Celkový přehled využívaných parkovacích stání v závislosti na geometrickém uspořádání v oblasti historického centra města zobrazuje Příloha 3.2.

Pro oblast historického centra bylo zjištěno 1 007 legálních parkovacích stání pro osobní automobily a 7 parkovacích stání pro autobusy (nejsou započítána neveřejná stání) a 174 nelegálních parkovacích stání (využívaných v rozporu se zákonem). Celkový přehled typu parkovacích stání v oblasti historického centra udává Tabulka 140 a jsou též zobrazeny v Příloze 3.2.

Tabulka 140 – přehled jednotlivých používaných typů parkování v současnosti ve městě Kutná Hora

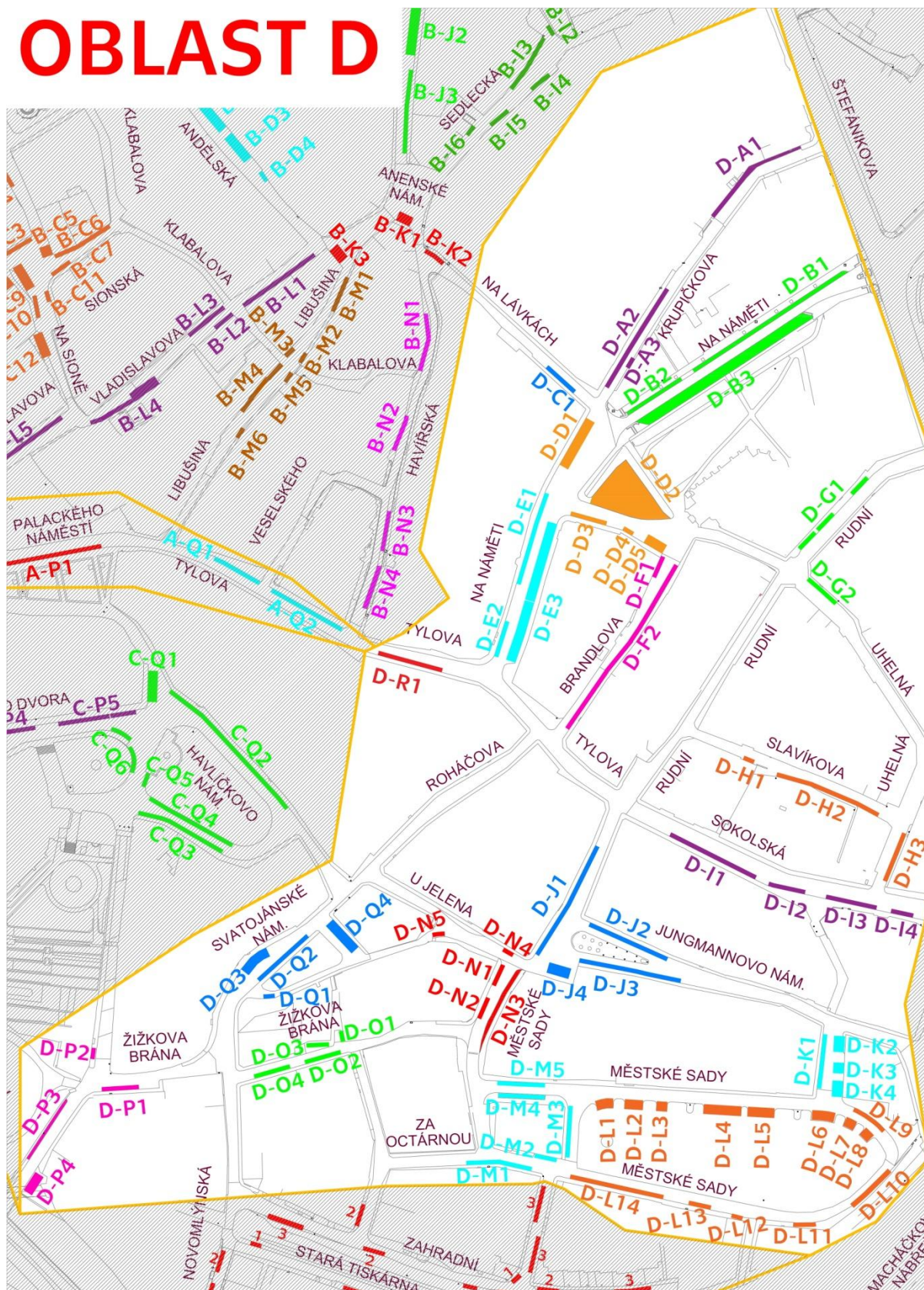
Typ parkování	Počet míst
Parkovací stání v oblastech přístupných pouze rezidentům	49
Parkovací stání v zóně 30 s omezením vjezdu motorových vozidel	78
Placené stání mimo zónu 30 s omezením vjezdu motorových vozidel	147
Placené parkovací stání na obvodu historického centra (B = místa pro autobusy)	42 + 7 (B)
Počet neplacených parkovacích stání v historickém centru a Kremnické ulici	691



obr. 62

přirazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí historického centra města (oblast C)

OBLAST D



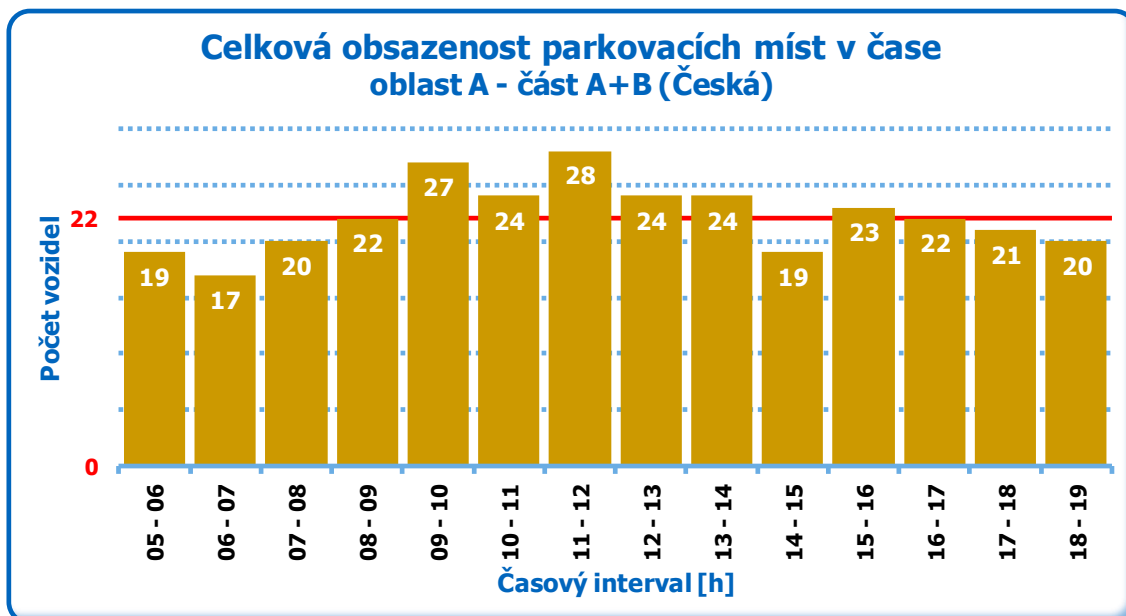
obr. 63

přirazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí historického centra města (oblast D)

4.3.2.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu

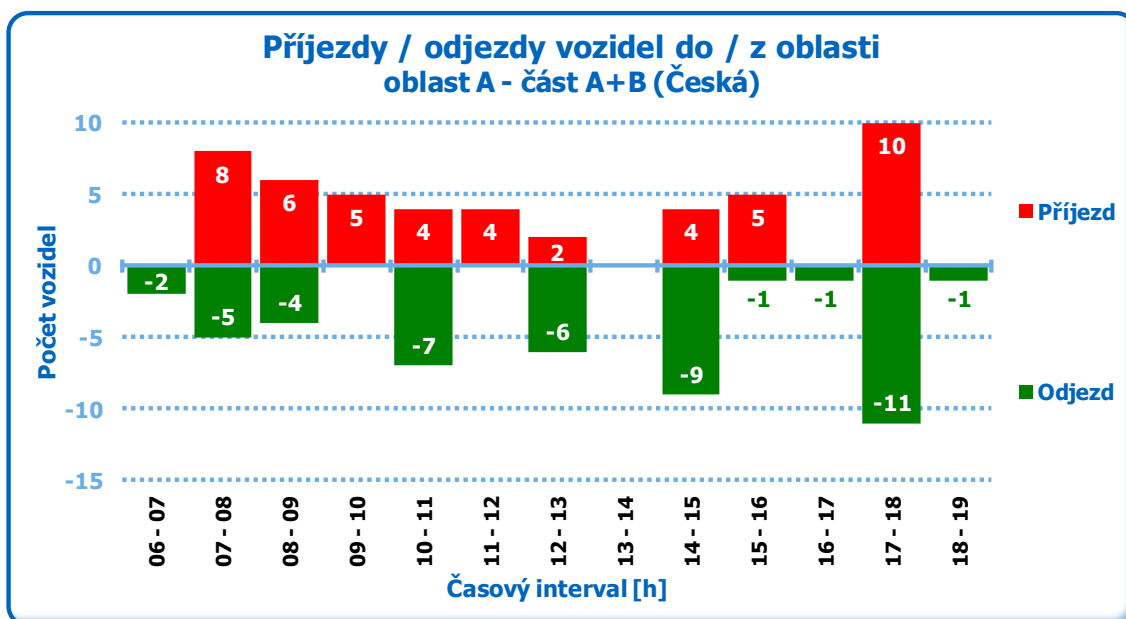
Na základě postupů a principů popsaných v kapitole 4.3.1 byly v posuzovaných oblastech a jejich dílčích částech v historickém centru města zjištěny níže uvedené charakteristiky dopravy v klidu:

- **oblast A / část A+B (Česká):**
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 3 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části A+B) činí 22 parkovacích míst)
 - následující graf 4 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části A+B) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 5
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části A+B) graf 6 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 7 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 8 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části A+B) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 9 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



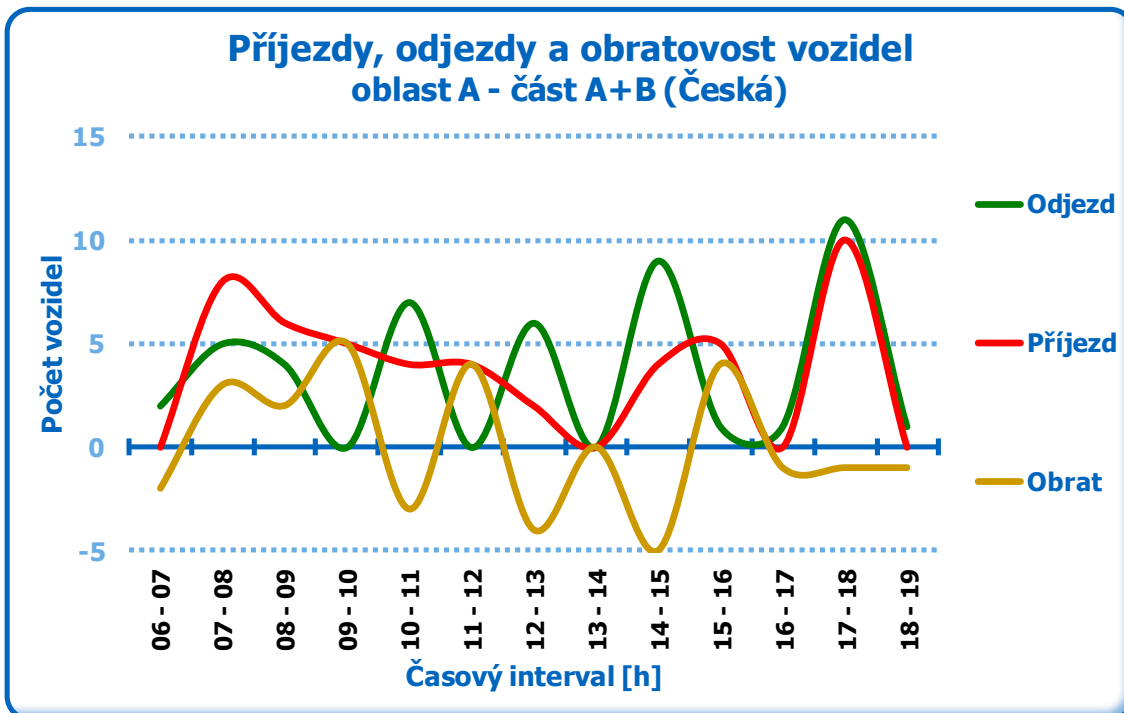
graf 3

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část A+B (Česká)“



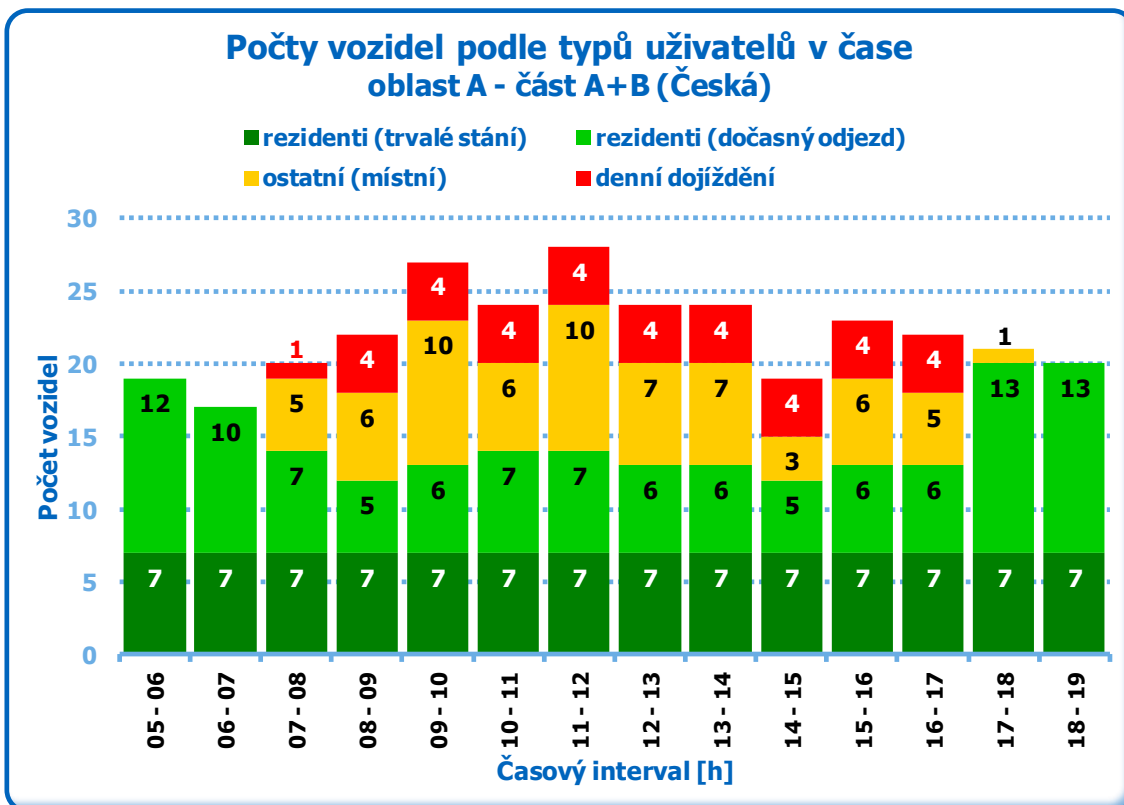
graf 4

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část A+B (Česká)“



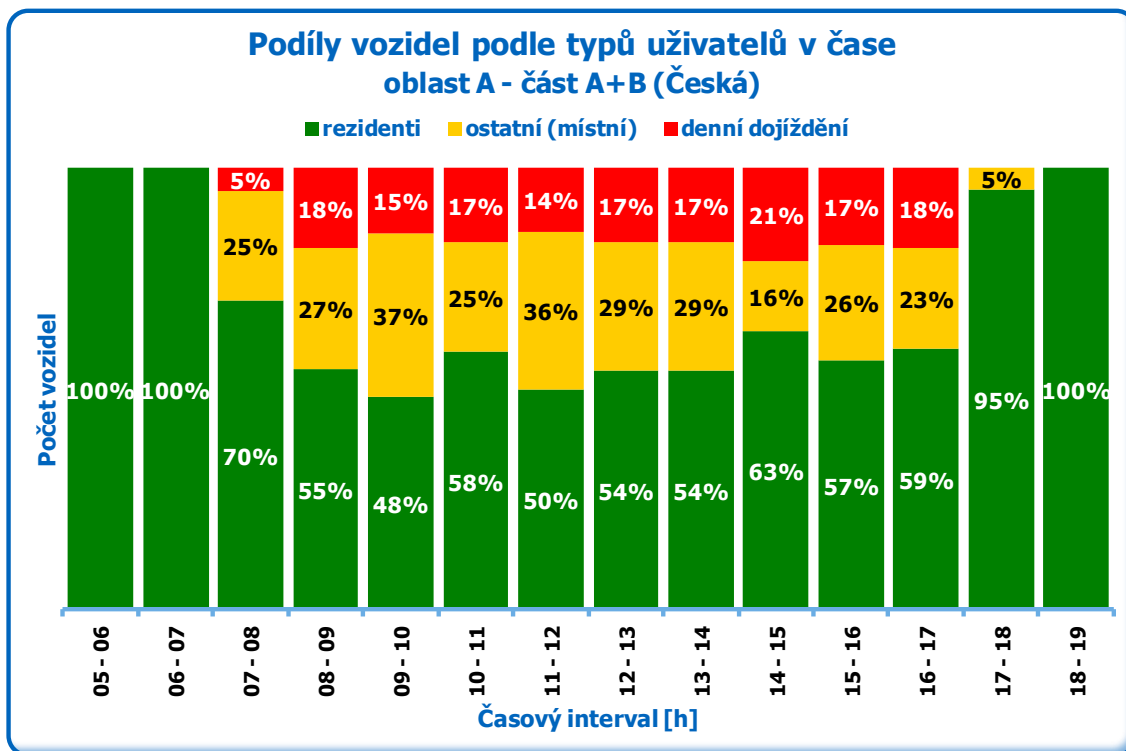
graf 5

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část A+B (Česká)“



graf 6

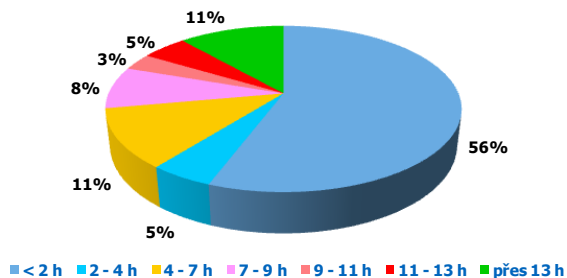
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část A+B (Česká)“



graf 7

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část A+B (Česká)“

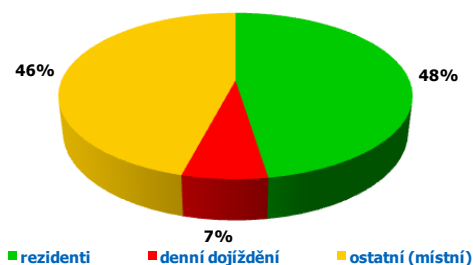
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast A - část A+B (Česká)**



graf 8

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část A+B (Česká)“ podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast A - část A+B (Česká)**



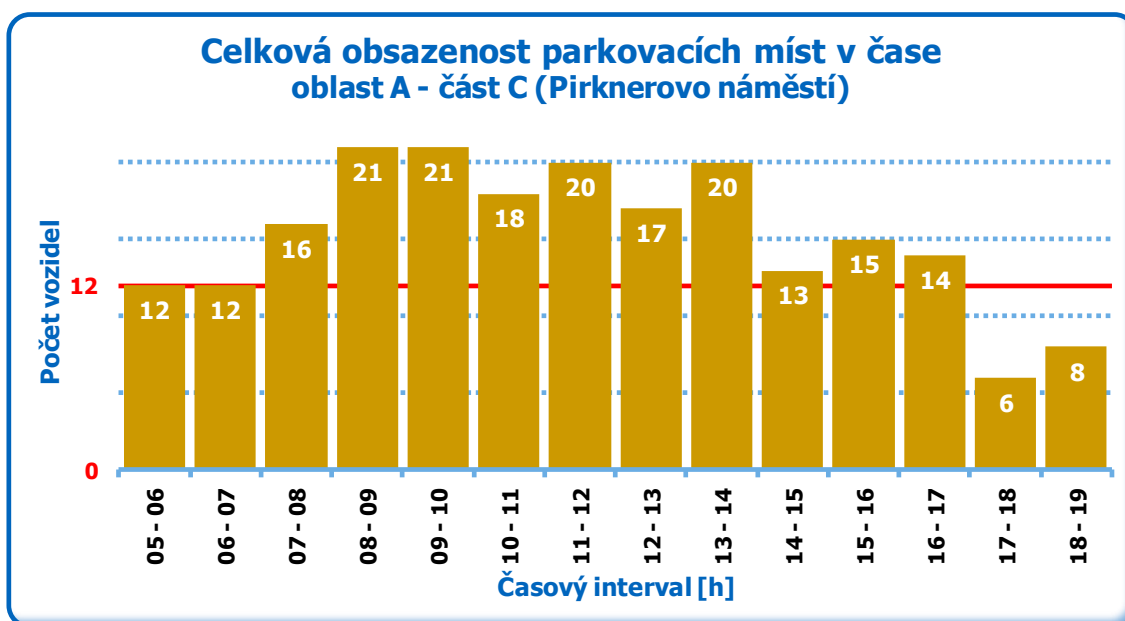
graf 9

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část A+B (Česká)“

- oblast A / část C (Pirknerovo náměstí):

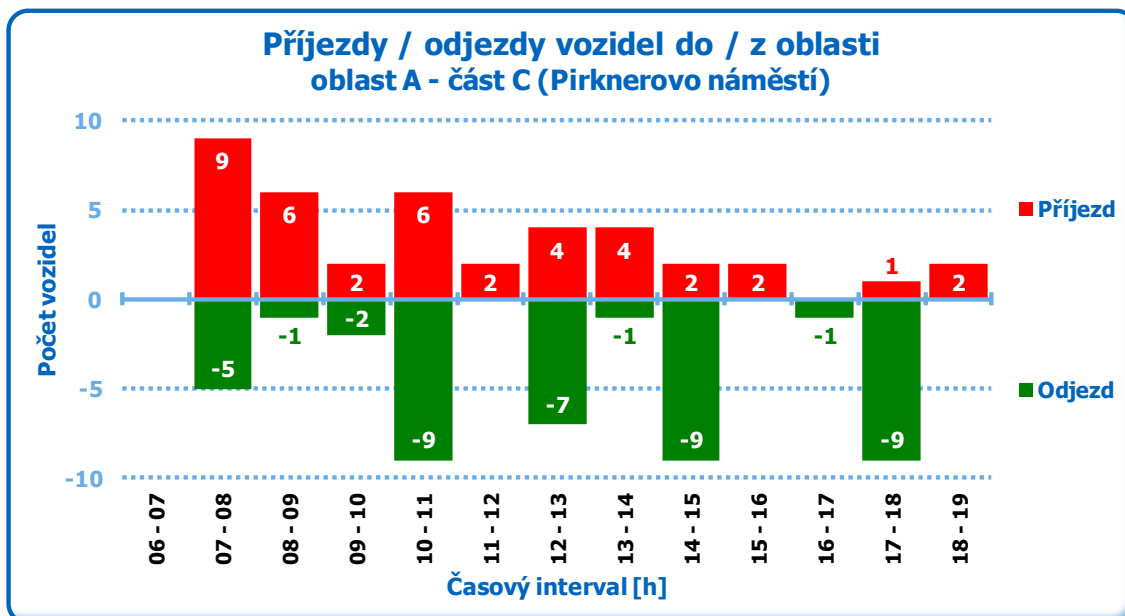
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 10 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část C) činí 12 parkovacích míst)

- následující graf 11 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část C) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 12
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část C) graf 13 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 14 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 15 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část C) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 16 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



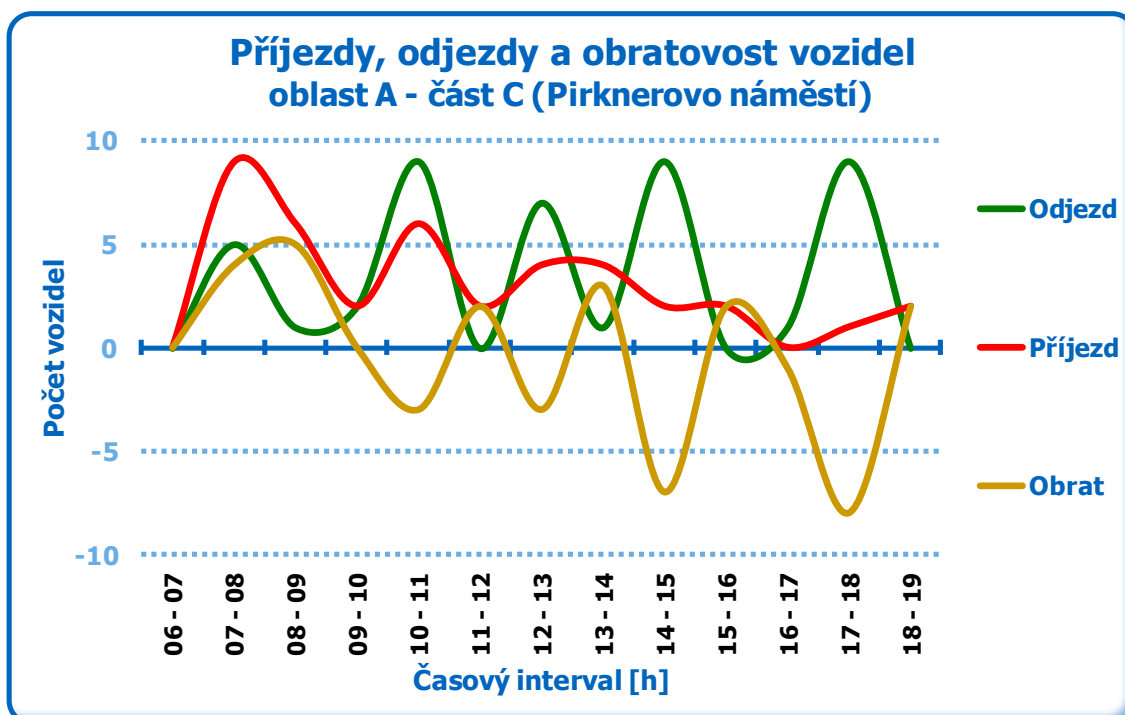
graf 10

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část C (Pirknerovo náměstí)“



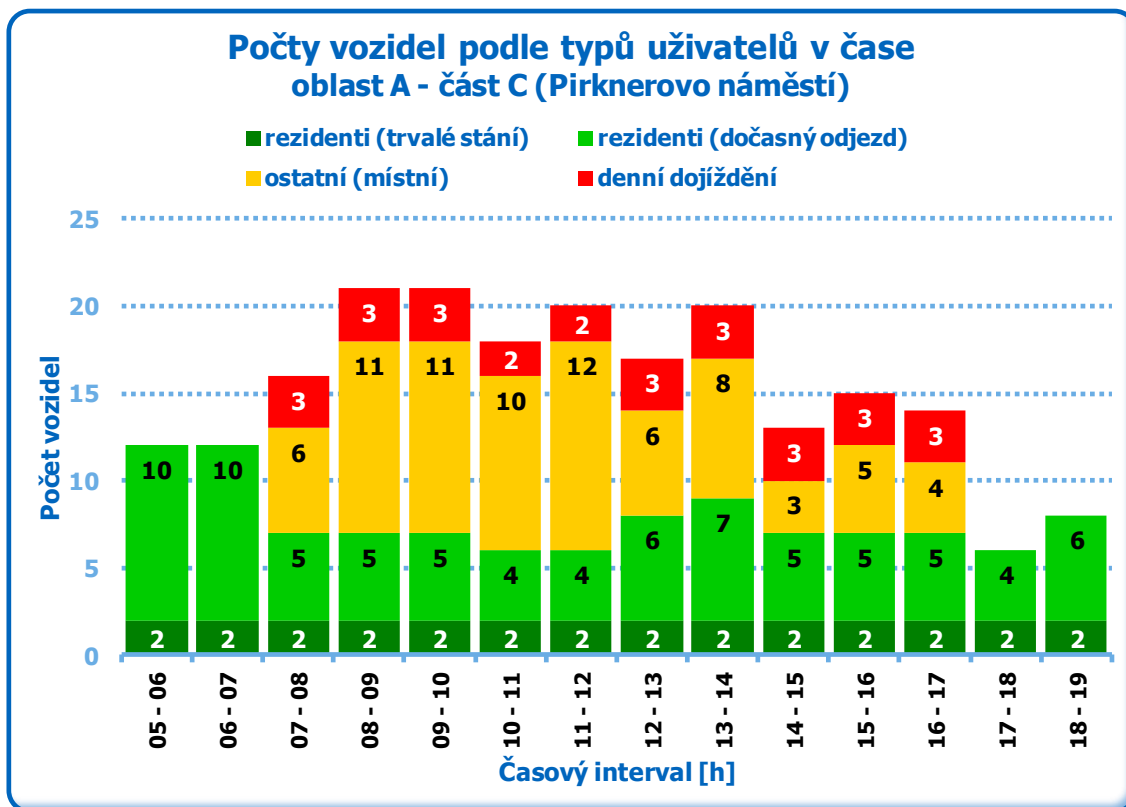
graf 11

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část C (Pirknerovo náměstí)“



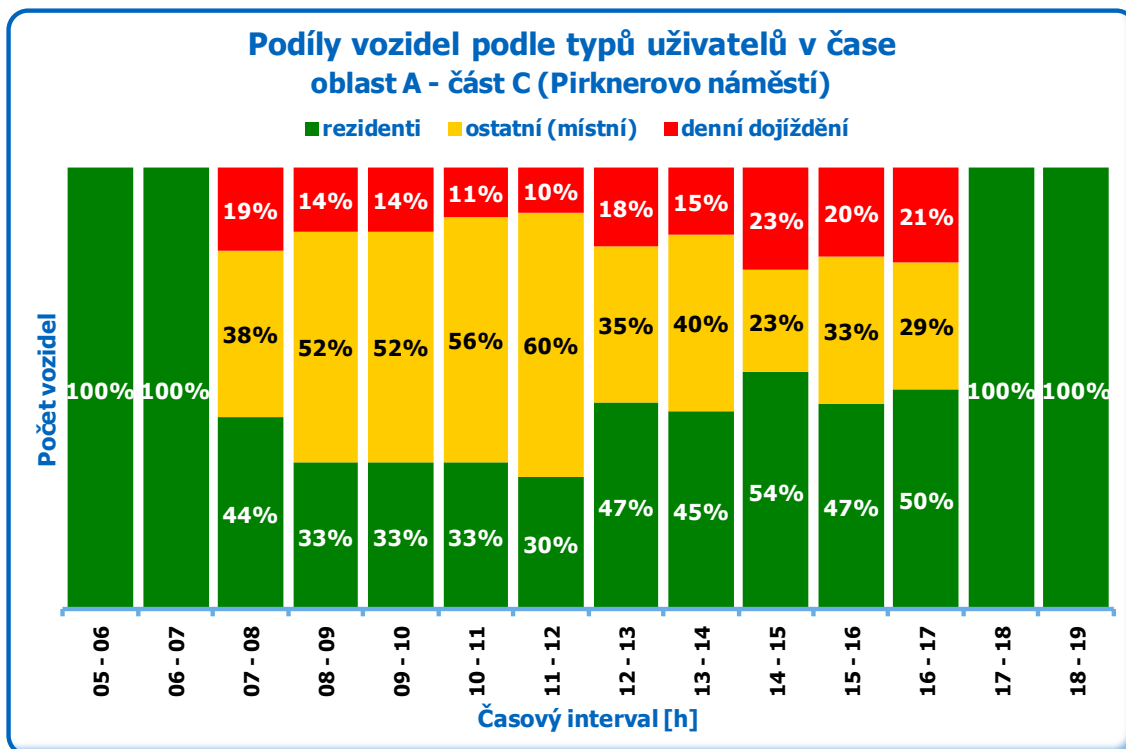
graf 12

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část C (Pirknerovo náměstí)“



graf 13

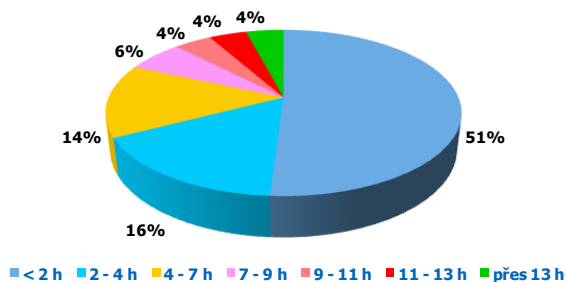
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část C (Pirknerovo náměstí)“



graf 14

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část C (Pirknerovo náměstí)“

Podíly vozidel podle délky stání
oblast A - část C (Pirknerovo náměstí)



graf 15

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část C (Pirknerovo náměstí)“ podle časové délky jejich parkování

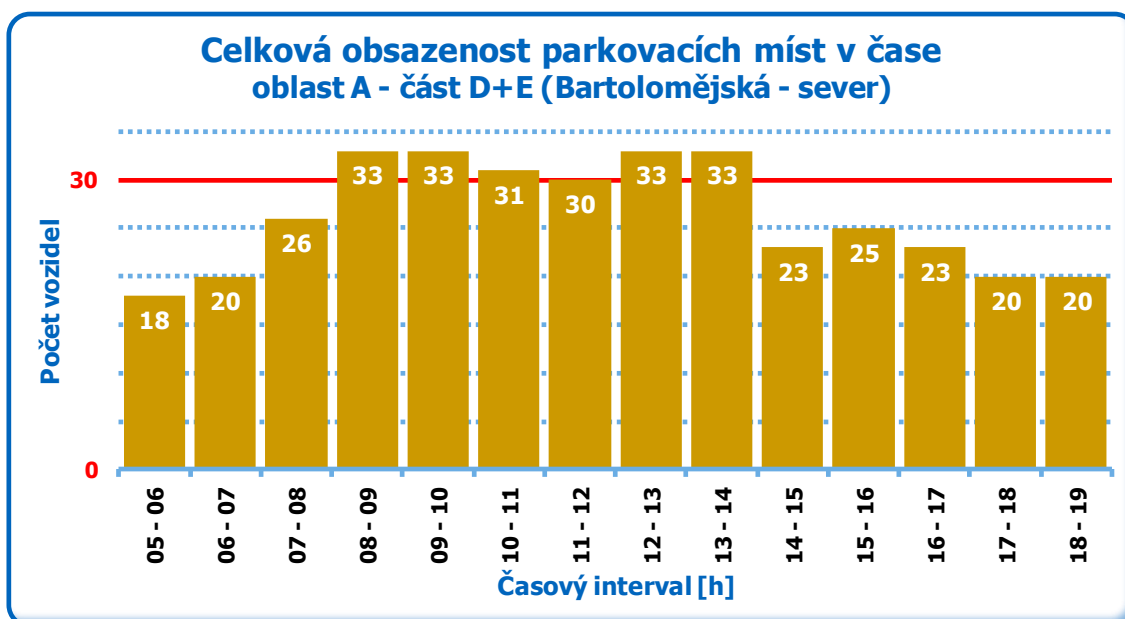
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast A - část C (Pirknerovo náměstí)



graf 16

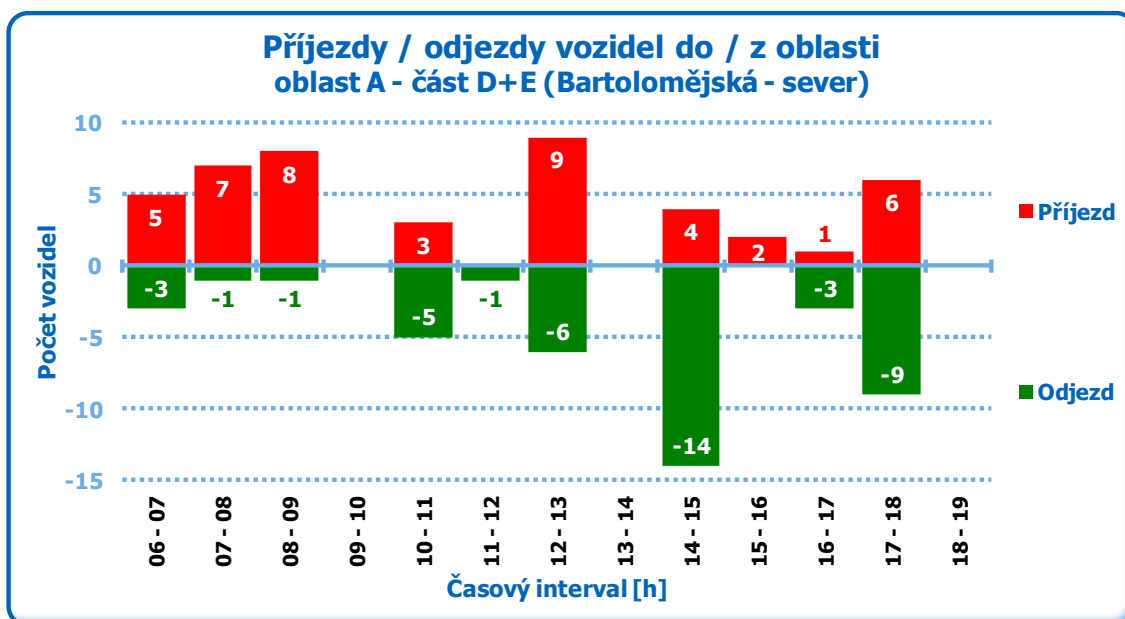
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část C (Pirknerovo náměstí)“

- oblast A / část D+E (Bartolomějská – sever):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 17 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části D+E) činí 30 parkovacích míst)
 - následující graf 18 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části D+E) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 19
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části D+E) graf 20 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 21 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 22 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části D+E) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 23 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



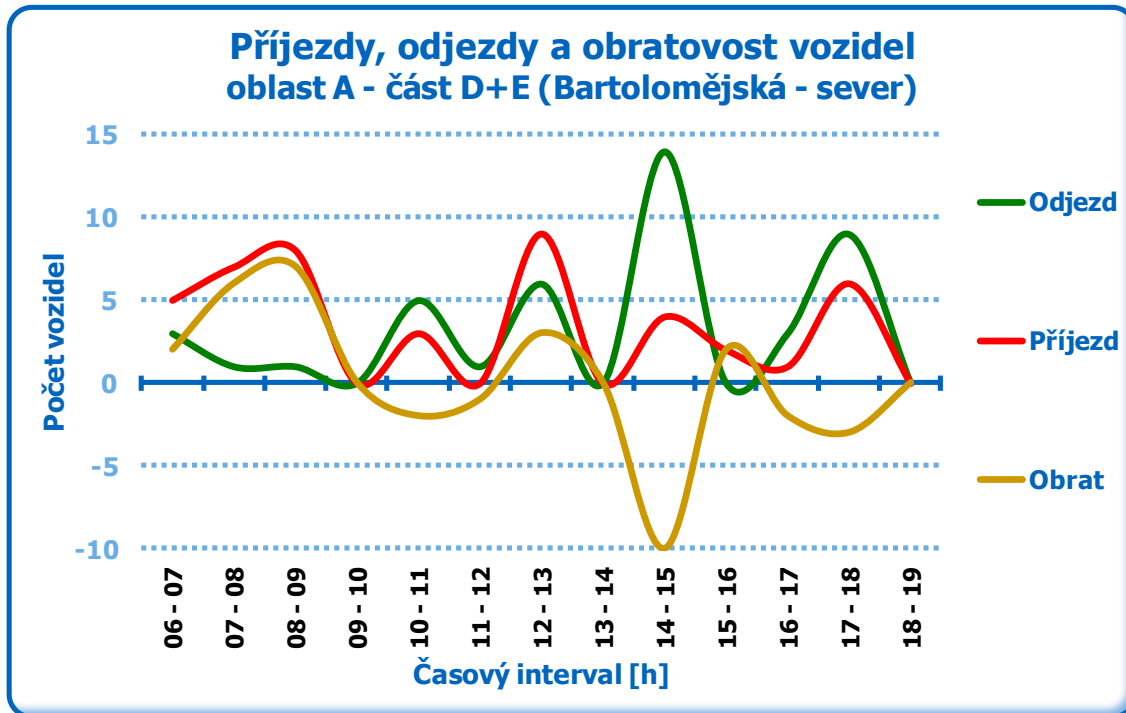
graf 17

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část D+E (Bartolomějská – sever)“



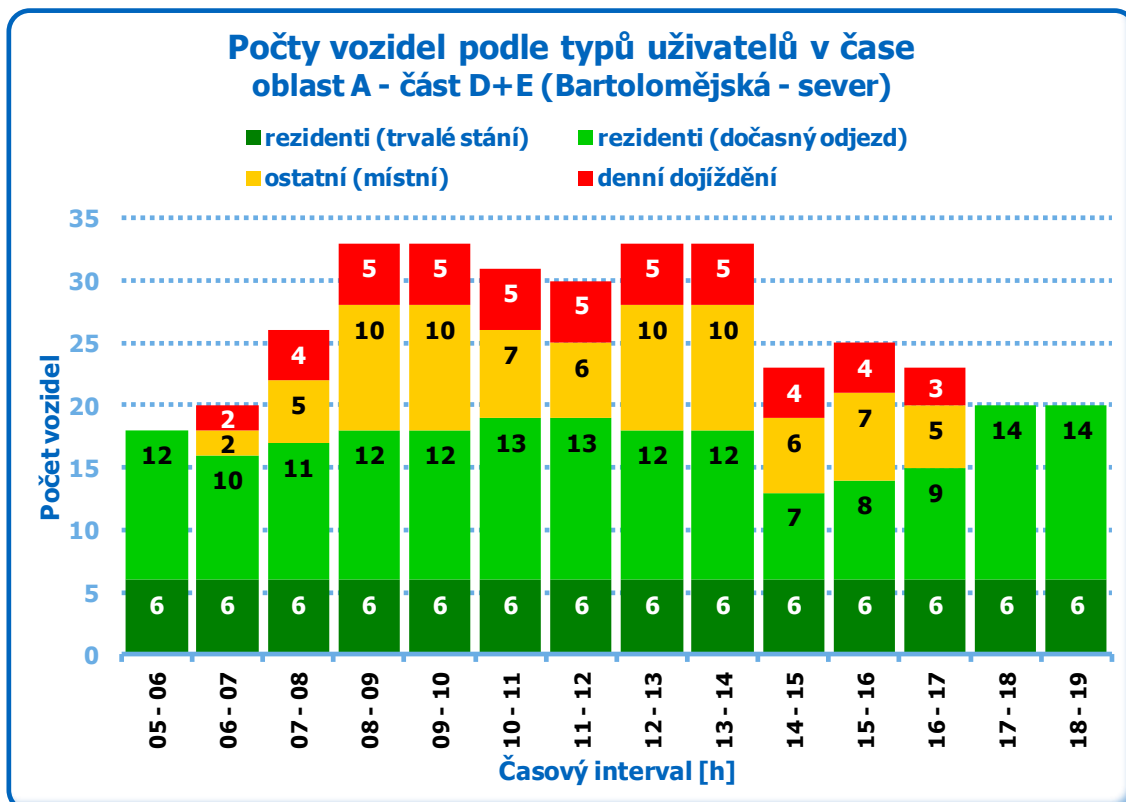
graf 18

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část D+E (Bartolomějská – sever)“



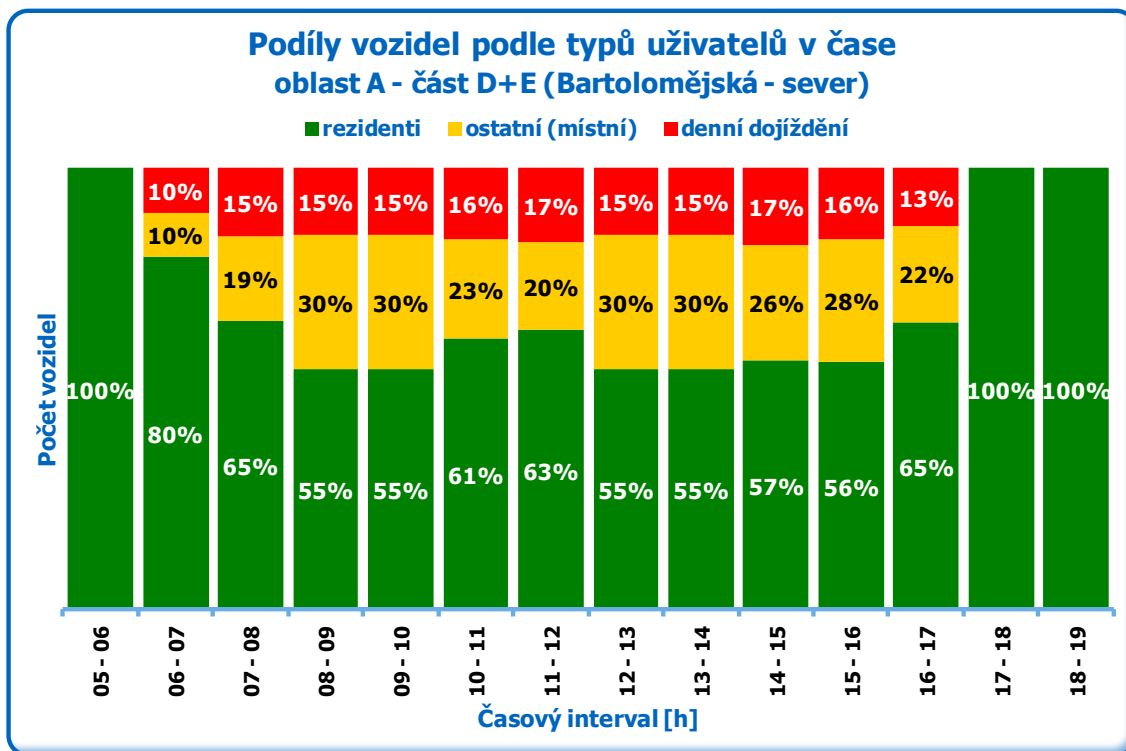
graf 19

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část D+E (Bartolomějská – sever)“



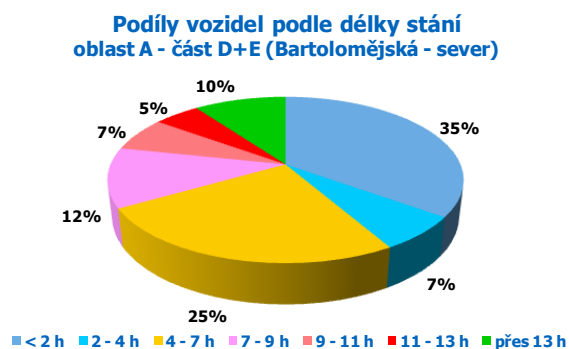
graf 20

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část D+E (Bartolomějská – sever)“



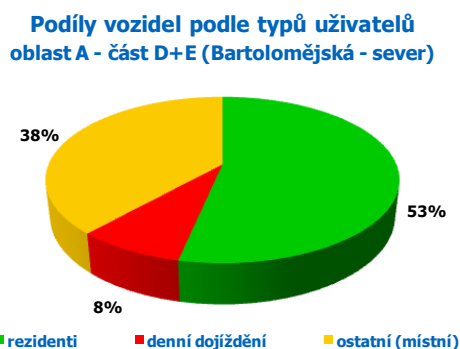
graf 21

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část D+E (Bartolomějská – sever)“



graf 22

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část D+E (Bartolomějská – sever)“ podle časové délky jejich parkování

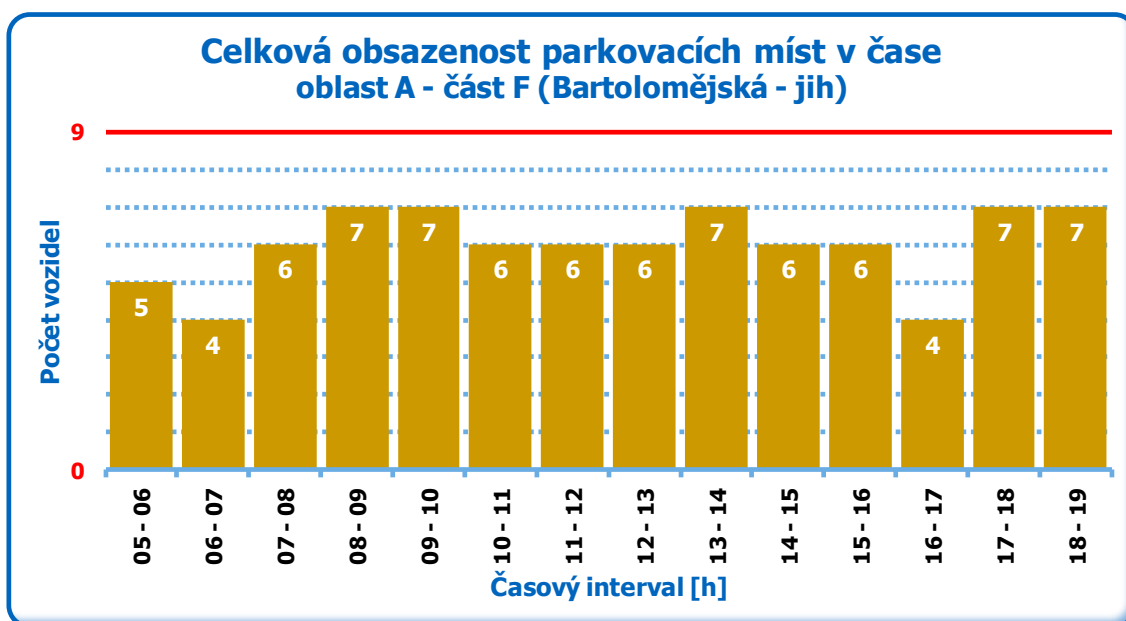


graf 23

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část D+E (Bartolomějská – sever)“

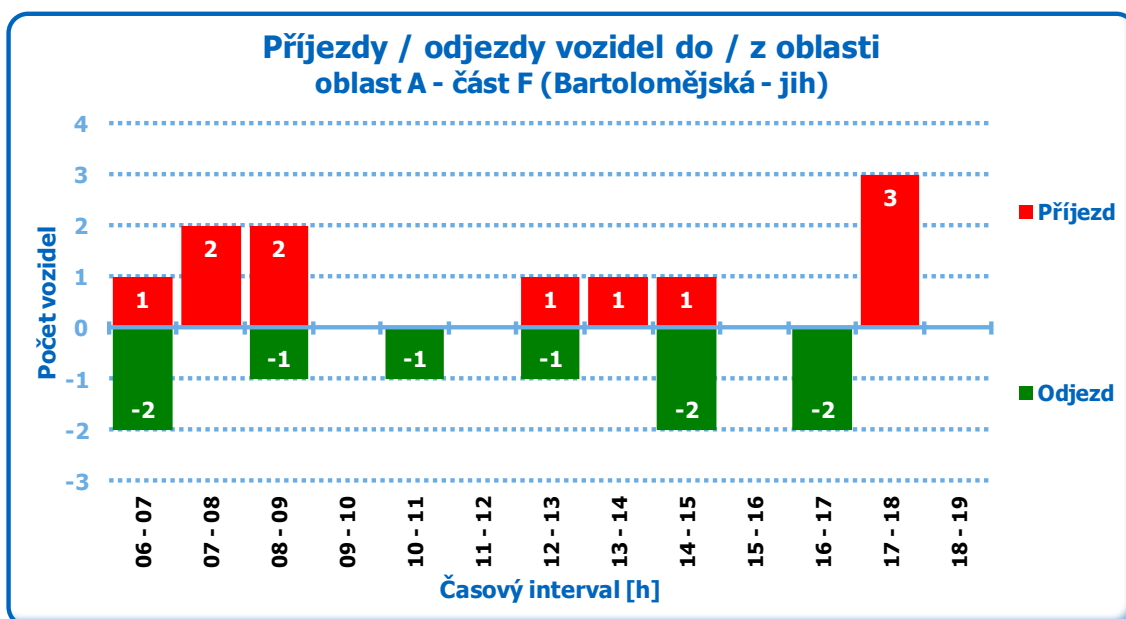
- oblast A / část F (Bartolomějská – jih):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 24 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část F) činí 9 parkovacích míst)

- následující graf 25 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část F) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 26
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část F) graf 27 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 28 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 29 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část F) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 30 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



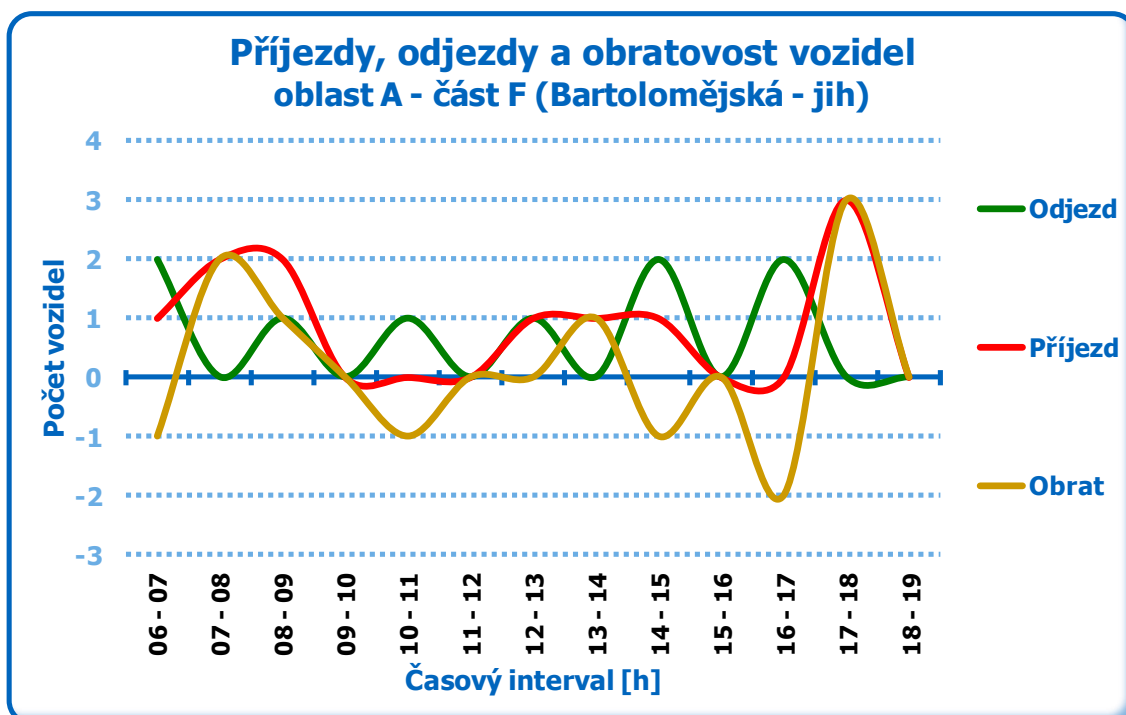
graf 24

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část F (Bartolomějská – jih)“



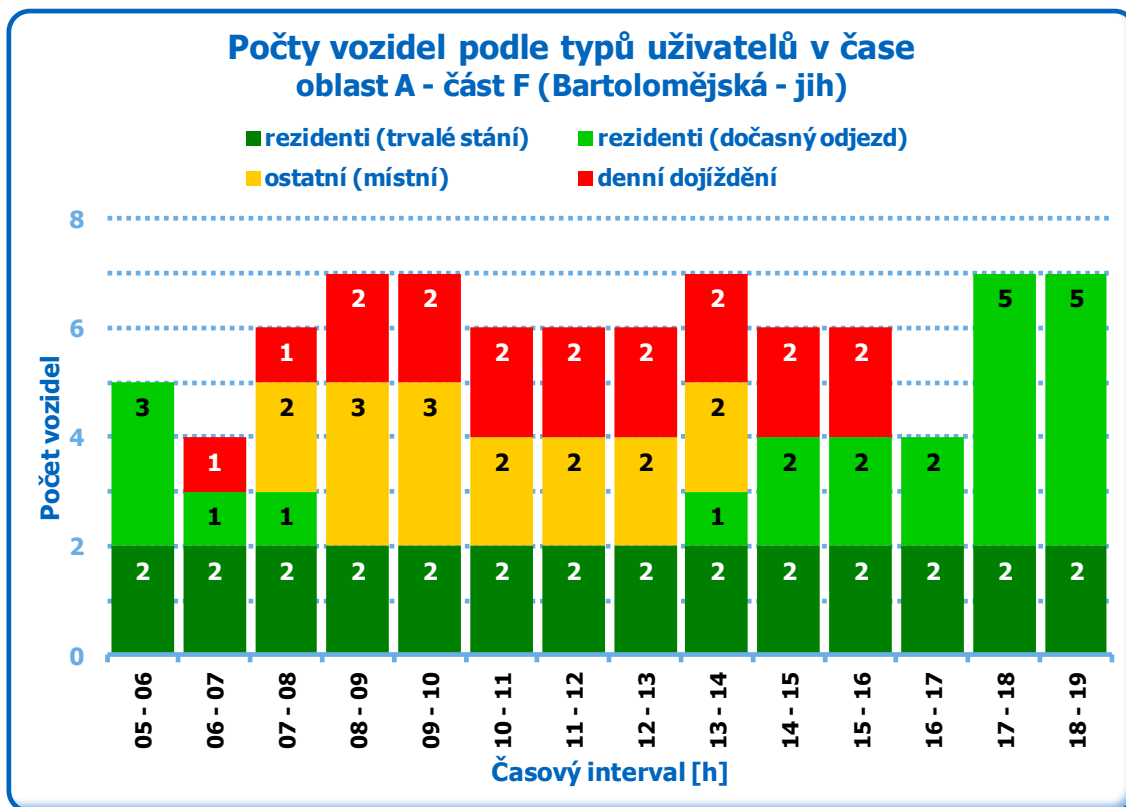
graf 25

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část F (Bartolomějská – jih)“



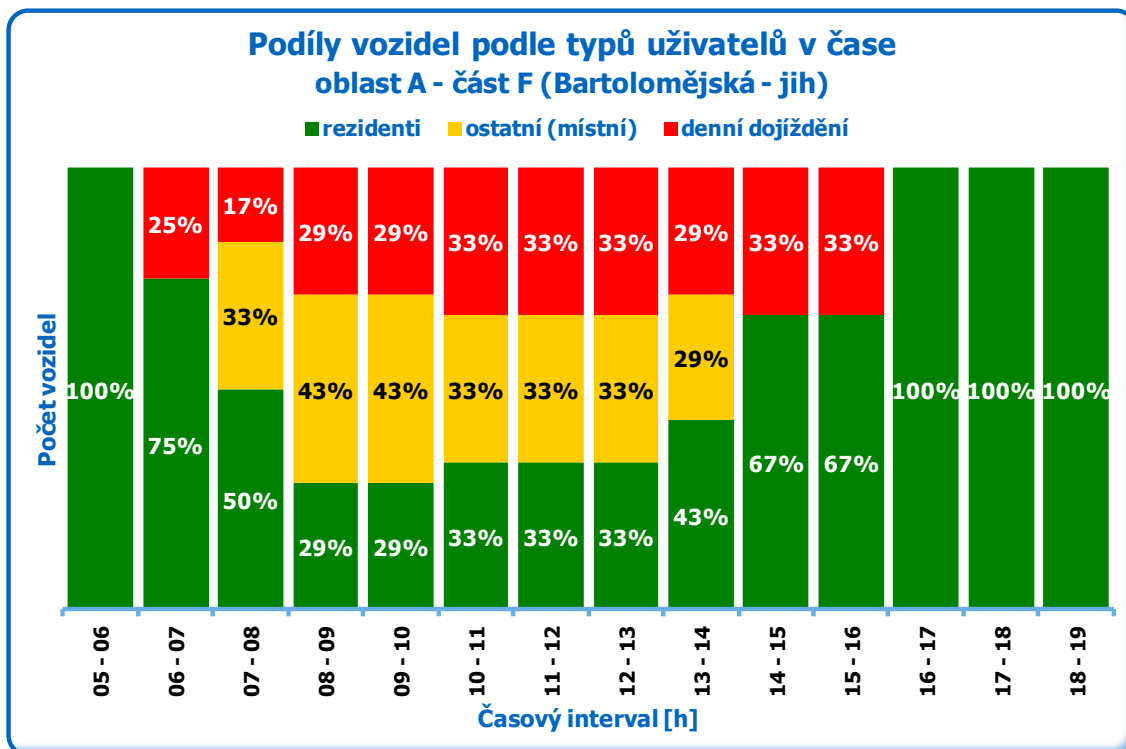
graf 26

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část F (Bartolomějská – jih)“



graf 27

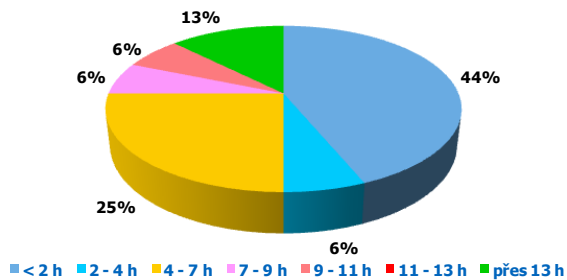
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část F (Bartolomějská – jih)“



graf 28

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část F (Bartolomějská – jih)“

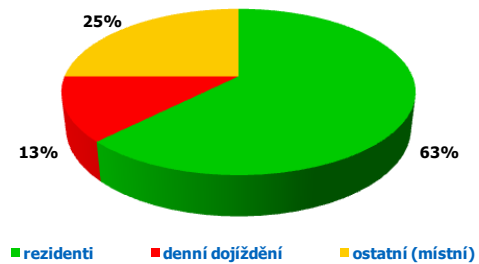
Podíly vozidel podle délky stání
oblast A - část F (Bartolomějská - jih)



graf 29

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část F (Bartolomějská – jih)“ podle časové délky jejich parkování

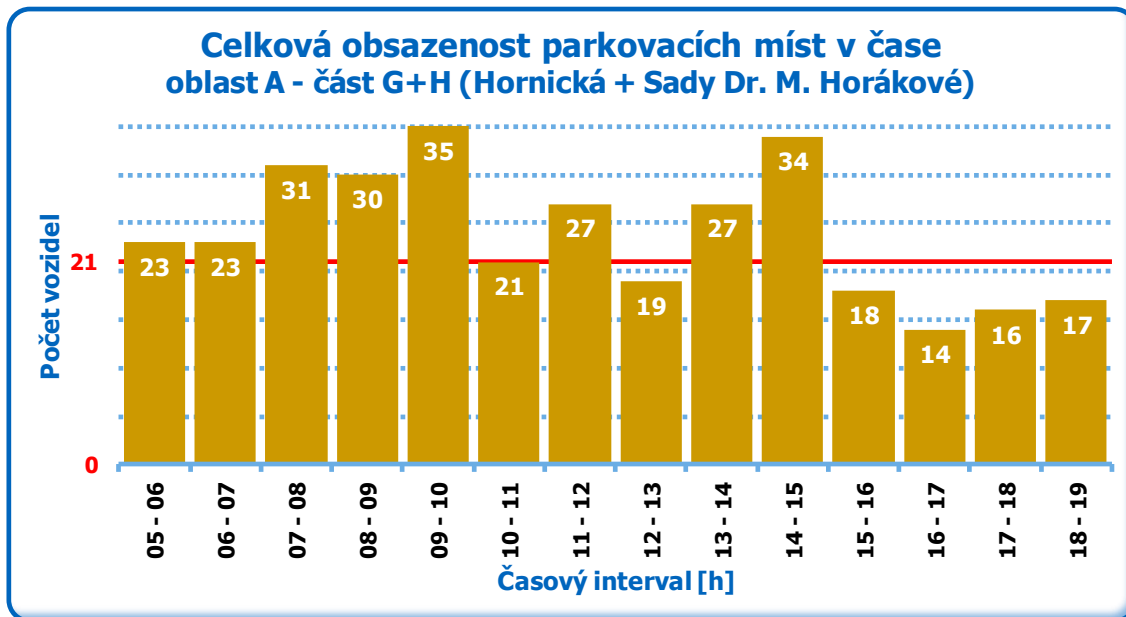
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast A - část F (Bartolomějská - jih)



graf 30

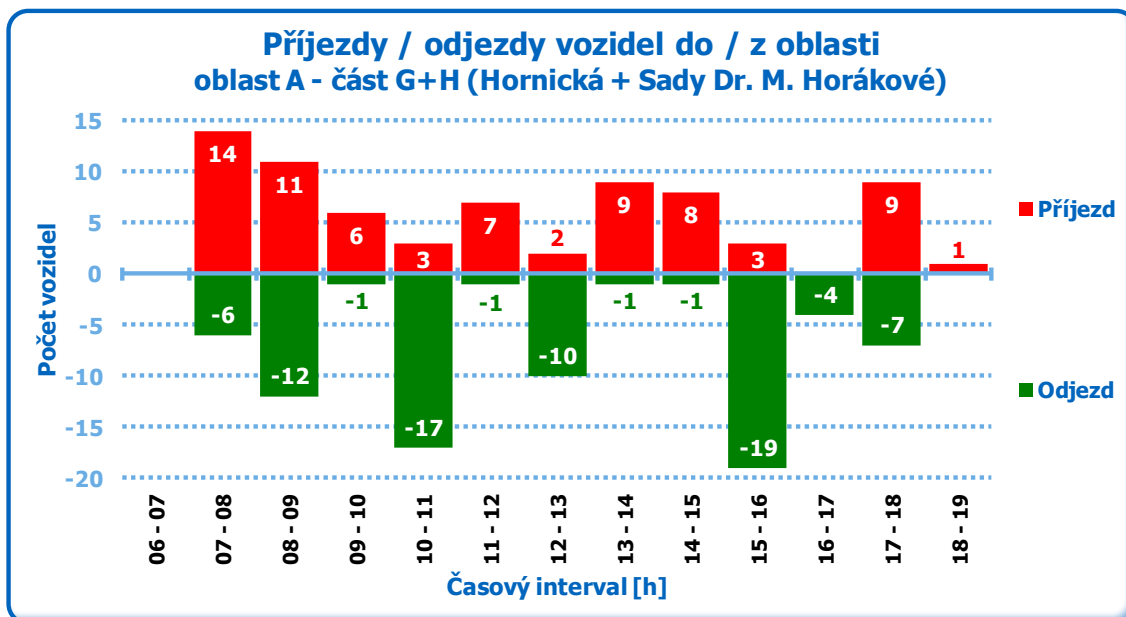
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část F (Bartolomějská – jih)“

- oblast A / část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 31 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části G+H) činí 21 parkovacích míst)
 - následující graf 32 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části G+H) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 33
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části G+H) graf 34 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 35 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 36 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části G+H) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 37 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



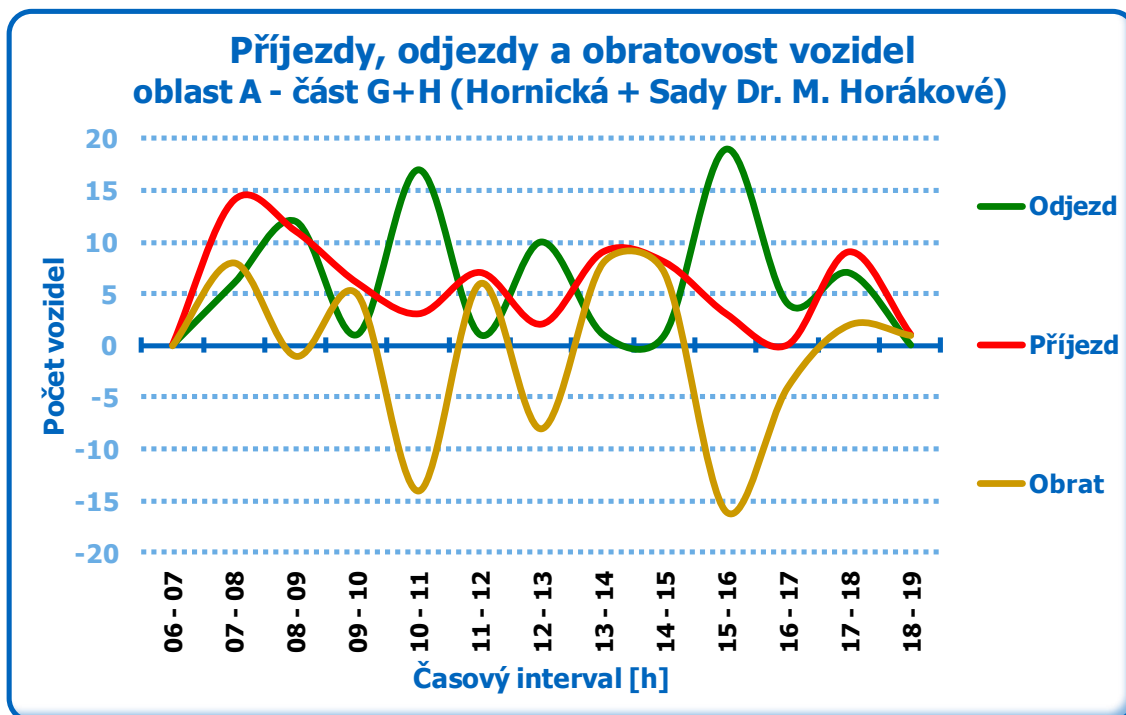
graf 31

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové)“



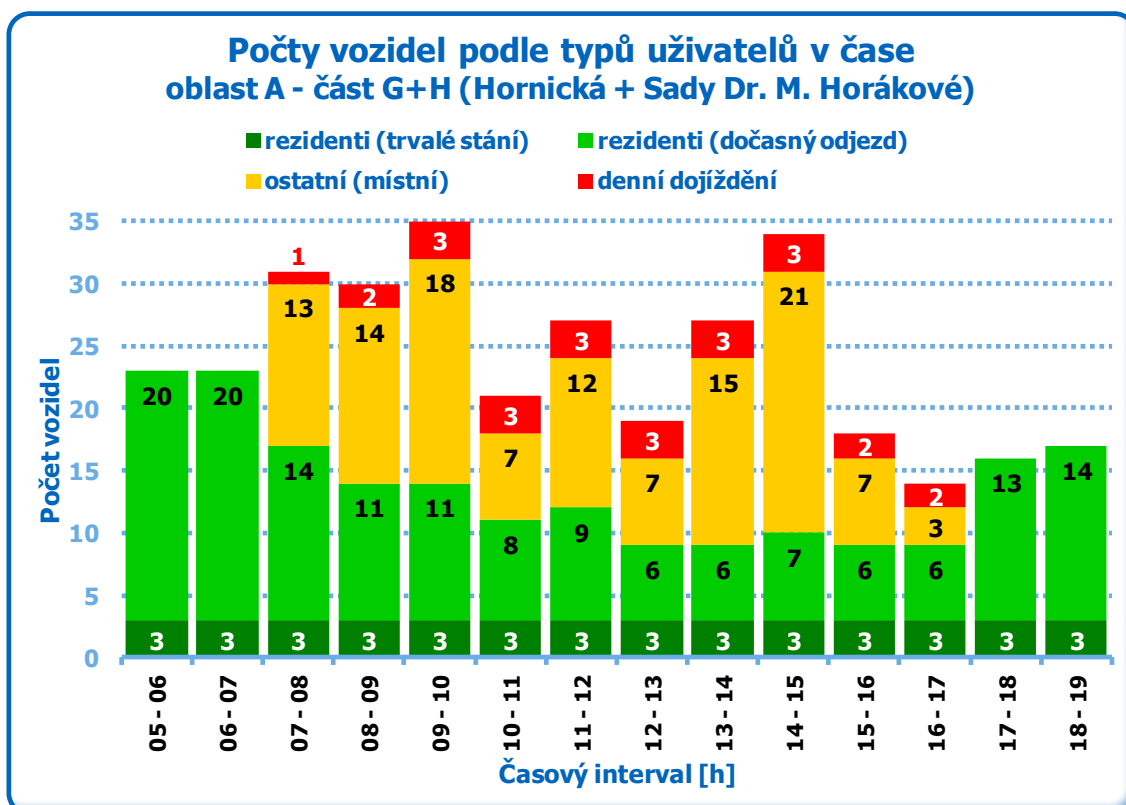
graf 32

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové)“



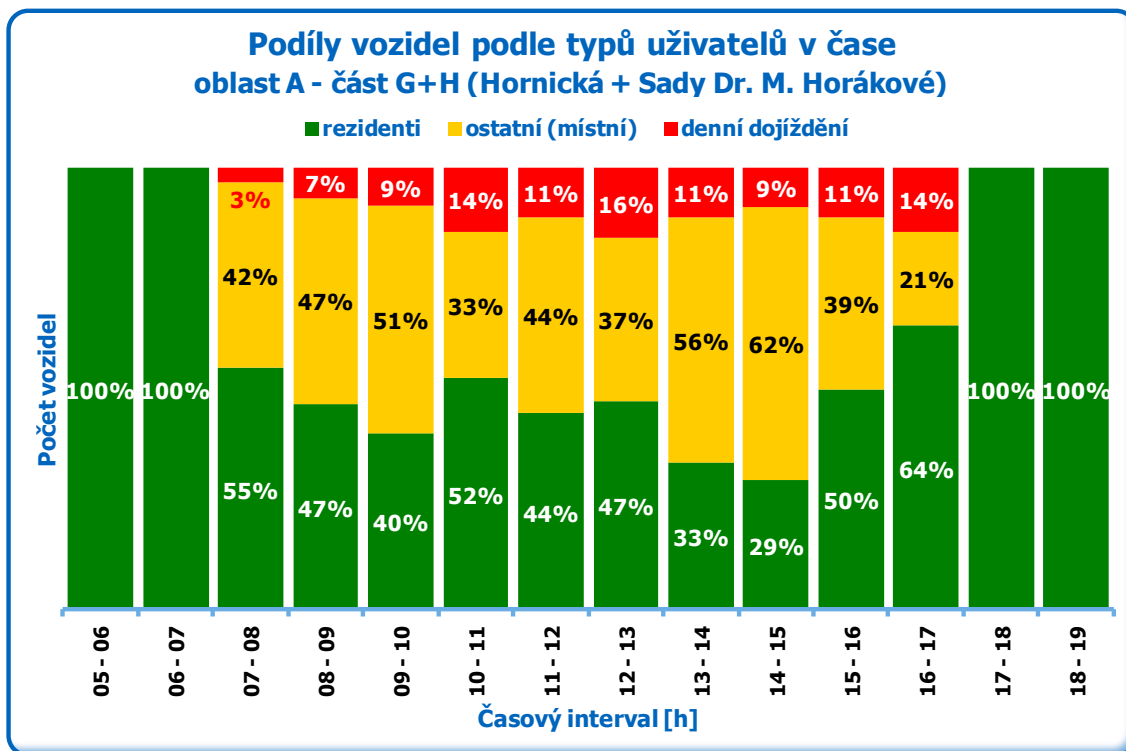
graf 33

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové)“



graf 34

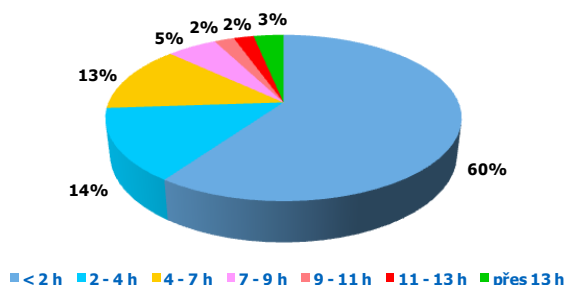
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové)“



graf 35

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové)“

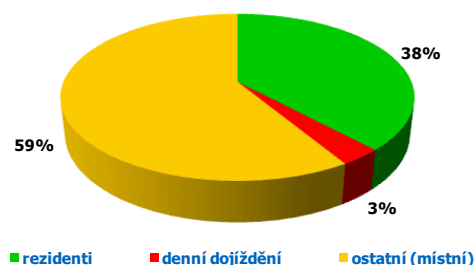
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast A - část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové)**



graf 36

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové)“ podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast A - část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové)**



graf 37

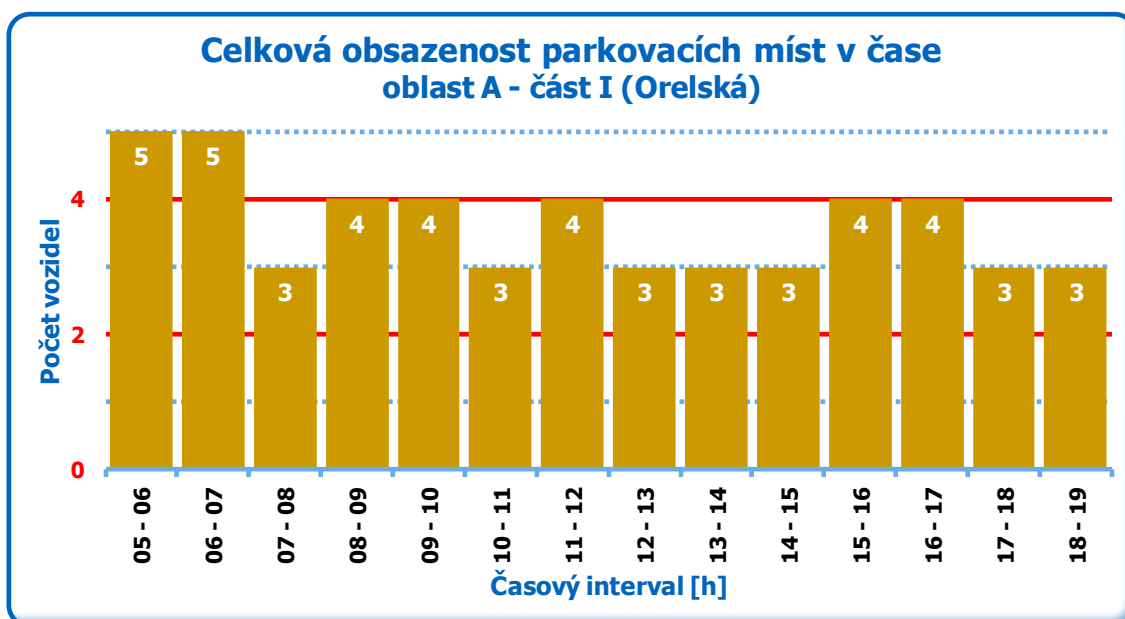
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část G+H (Hornická + Sady Dr. M. Horákové)“

- oblast A / část I (Orelská):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 38 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená

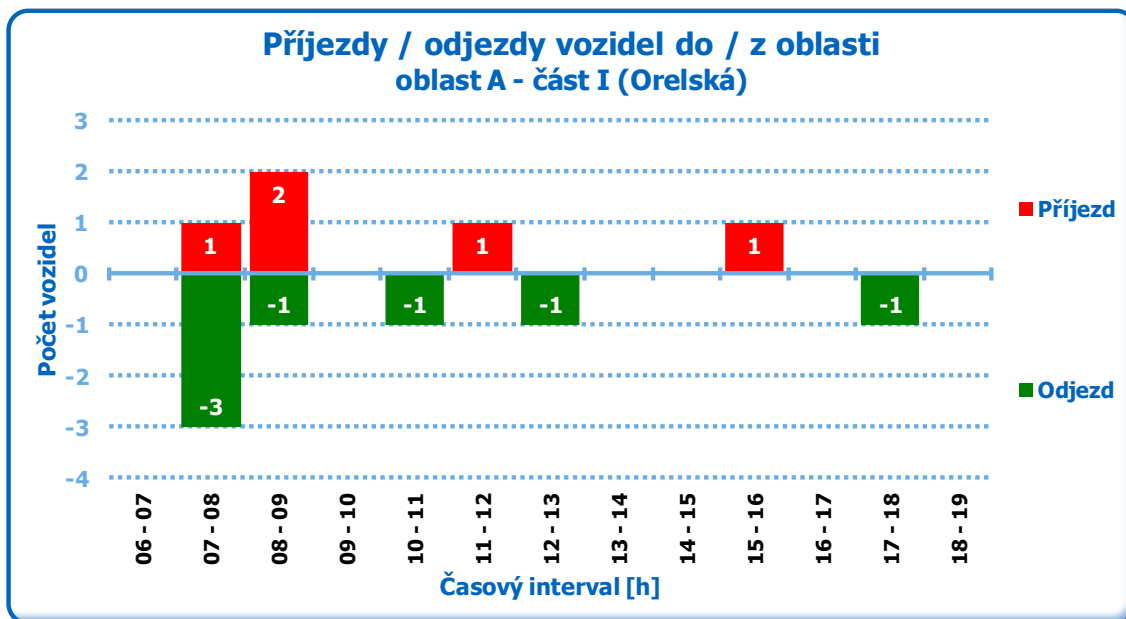
podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část I) činí 2 parkovací místa)

- následující graf 39 znázorňuje vývoj počtu vozidel příjezdějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část I) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 40
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část I) graf 41 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 42 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 43 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část I) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 44 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



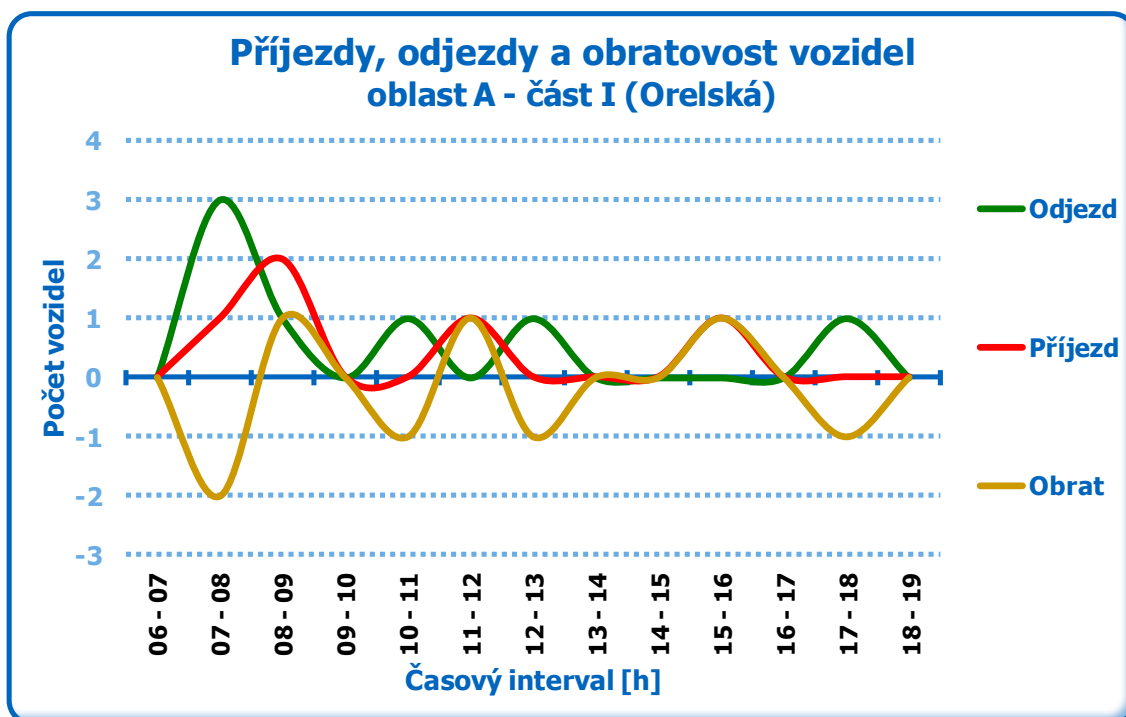
graf 38

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část I (Orelská)“



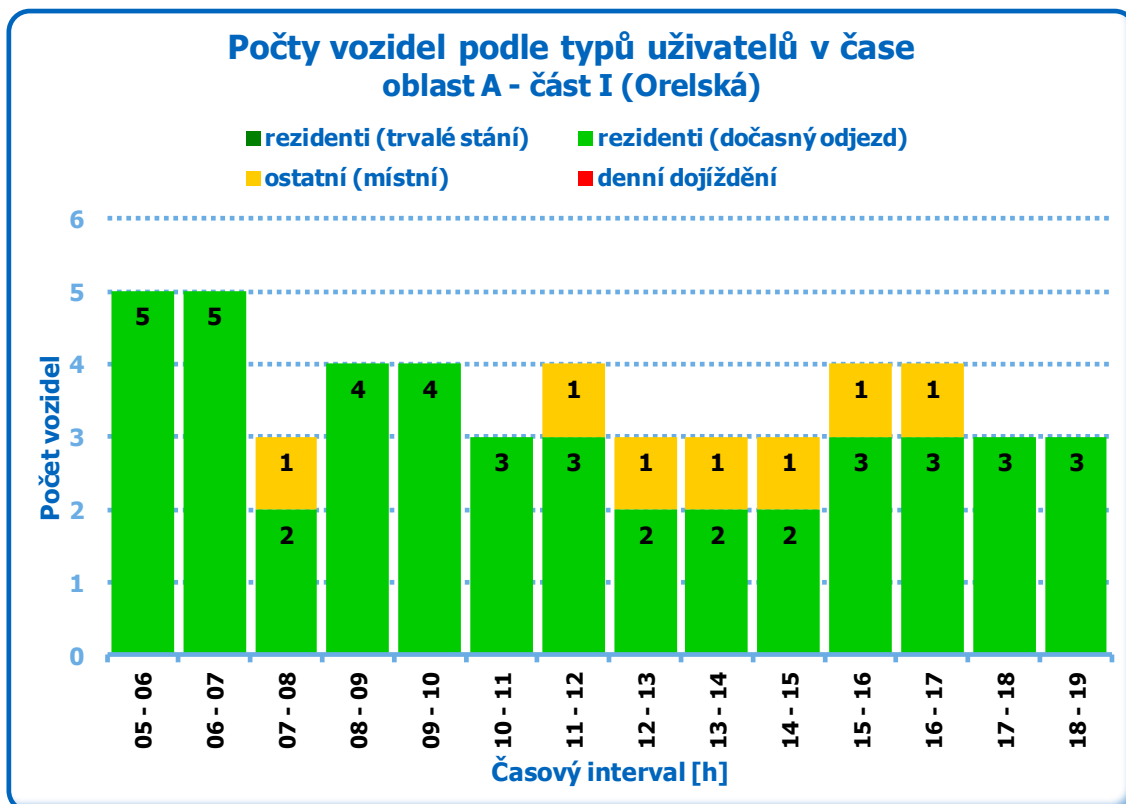
graf 39

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část I (Orelská)“



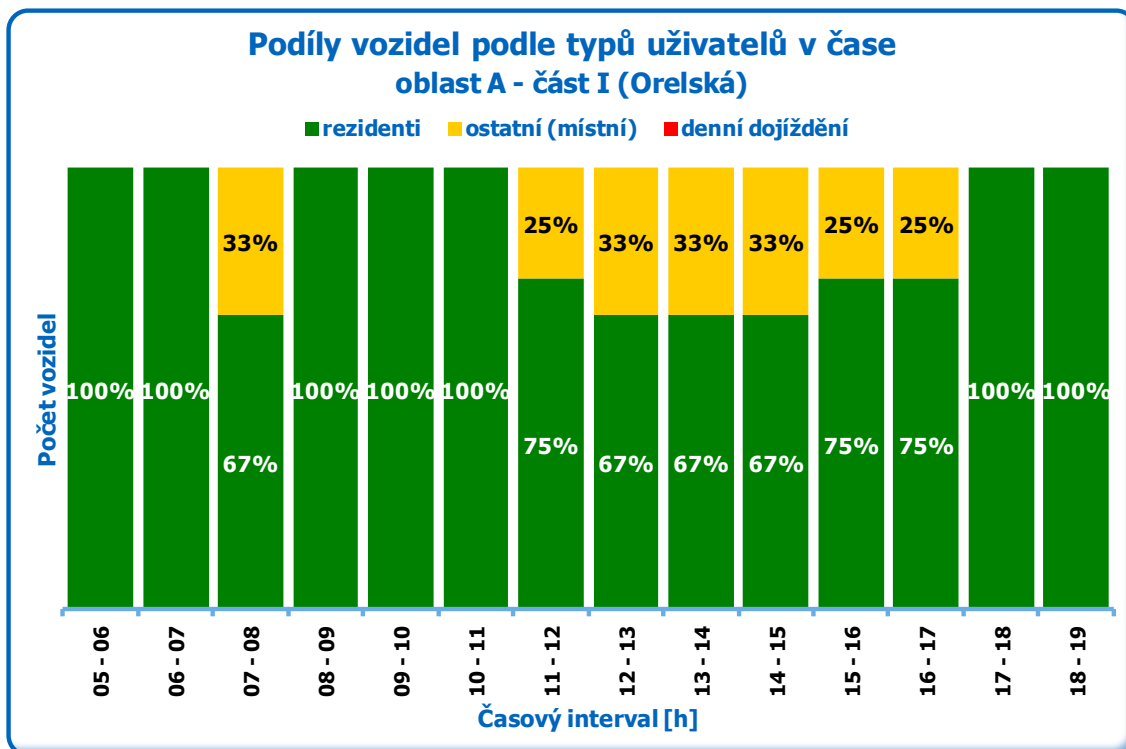
graf 40

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část I (Orelská)“



graf 41

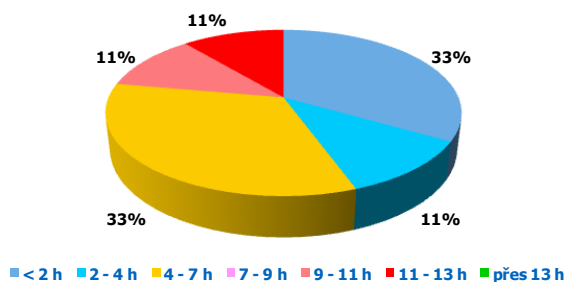
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část I (Orelská)“



graf 42

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část I (Orelská)“

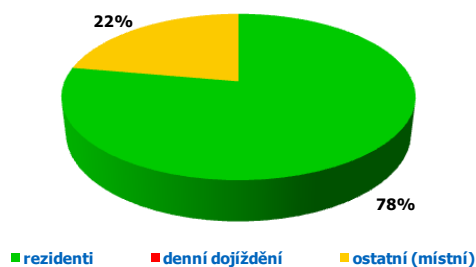
Podíly vozidel podle délky stání
oblast A - část I (Orelská)



graf 43

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část I (Orelská)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast A - část I (Orelská)

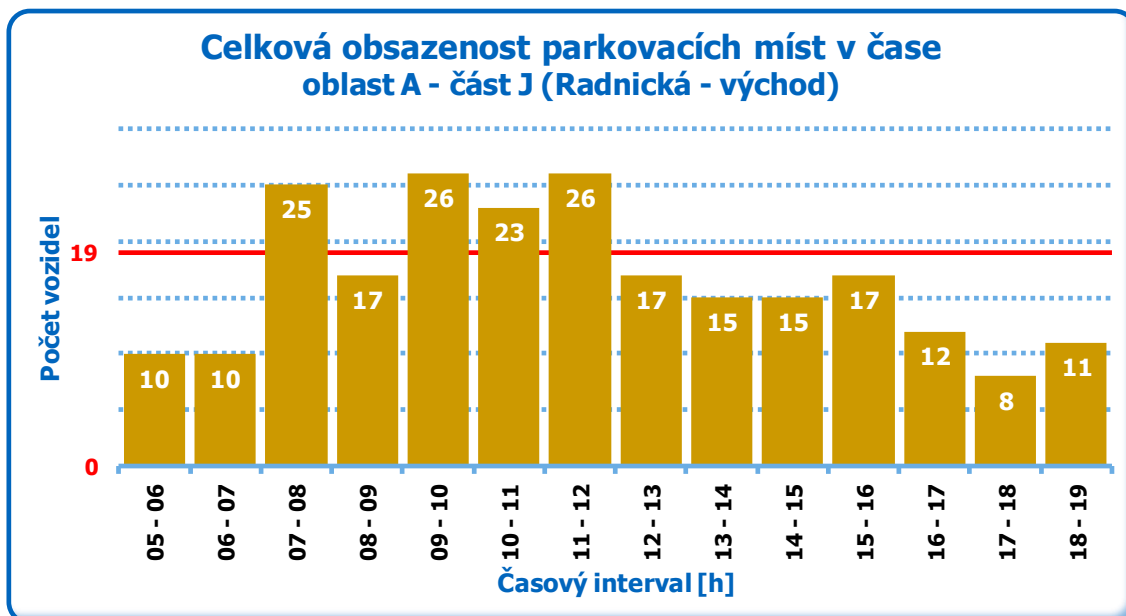


graf 44

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část I (Orelská)“

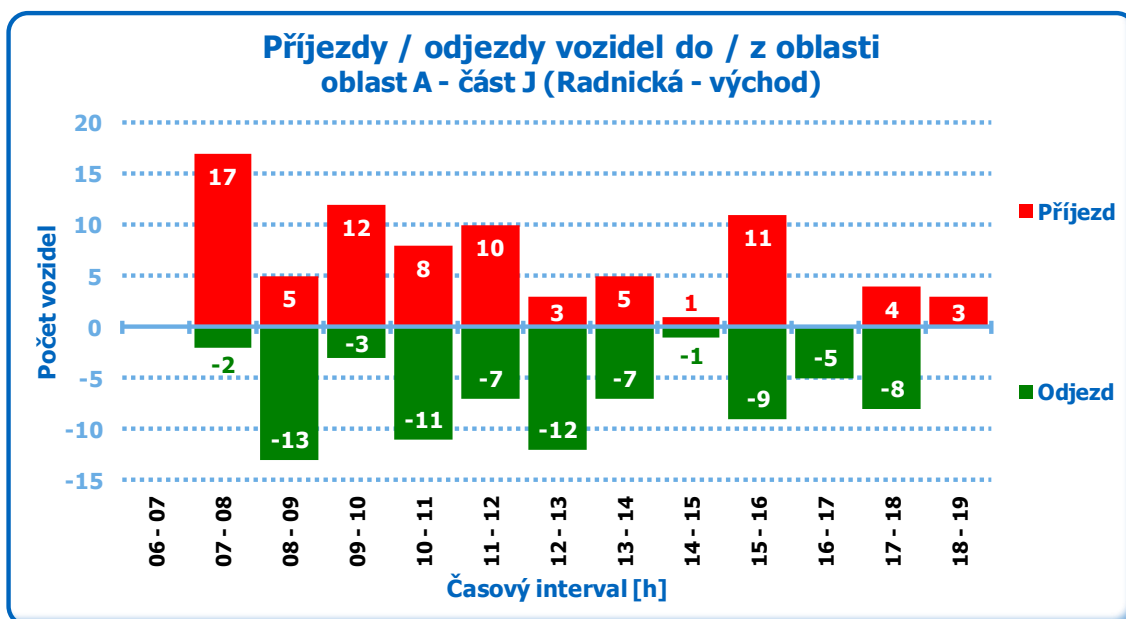
- oblast A / část J (Radnická – východ):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 45 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část J) činí 19 parkovacích míst)
- následující graf 46 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část J) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 47
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část J) graf 48 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 49 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 50 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část J) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 51 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



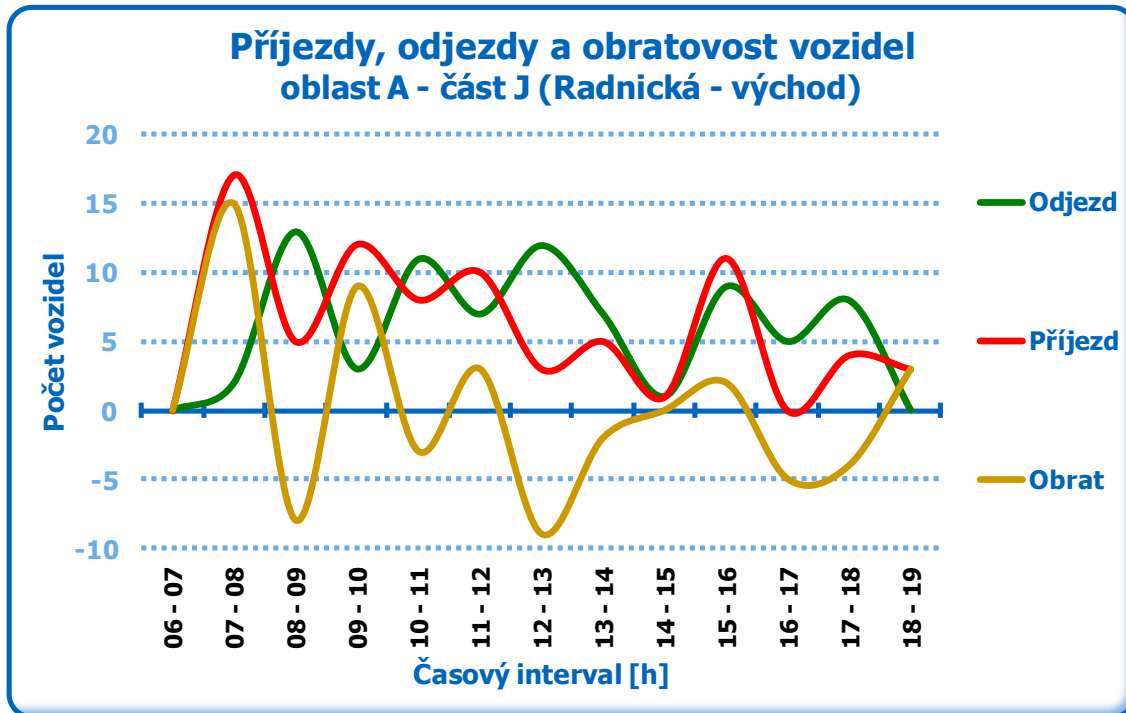
graf 45

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část J (Radnická – východ)“



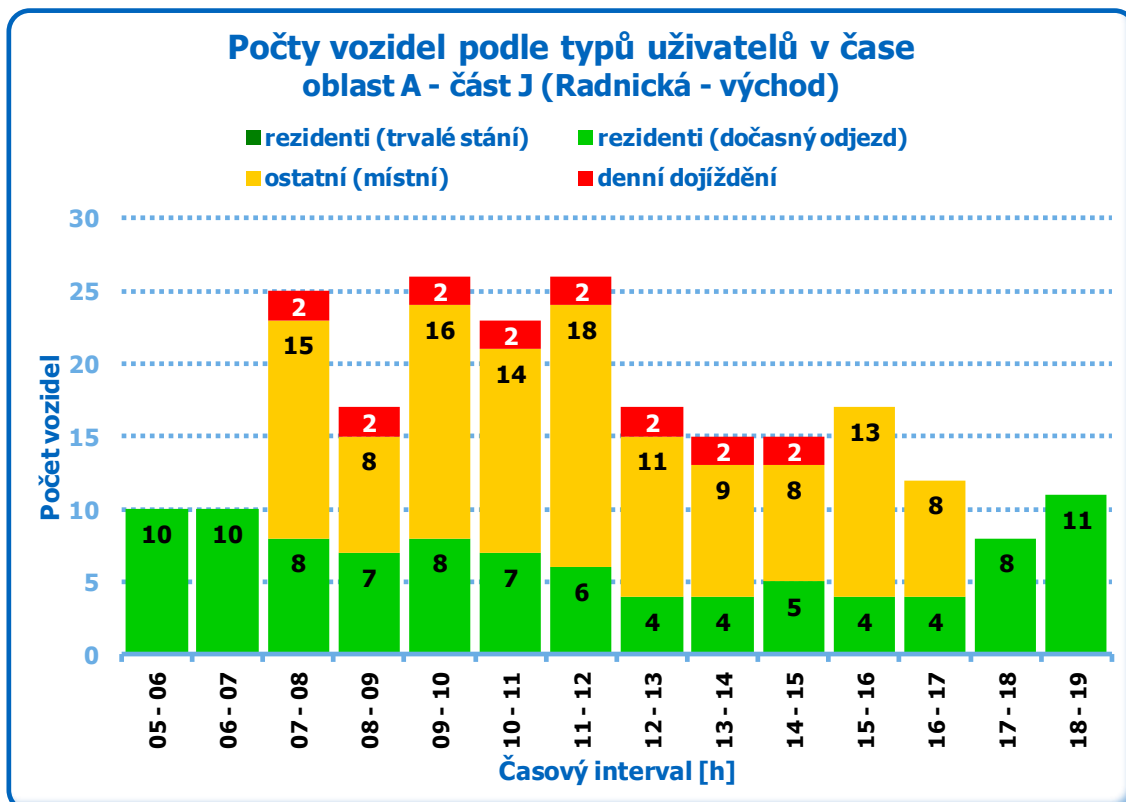
graf 46

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část J (Radnická – východ)“



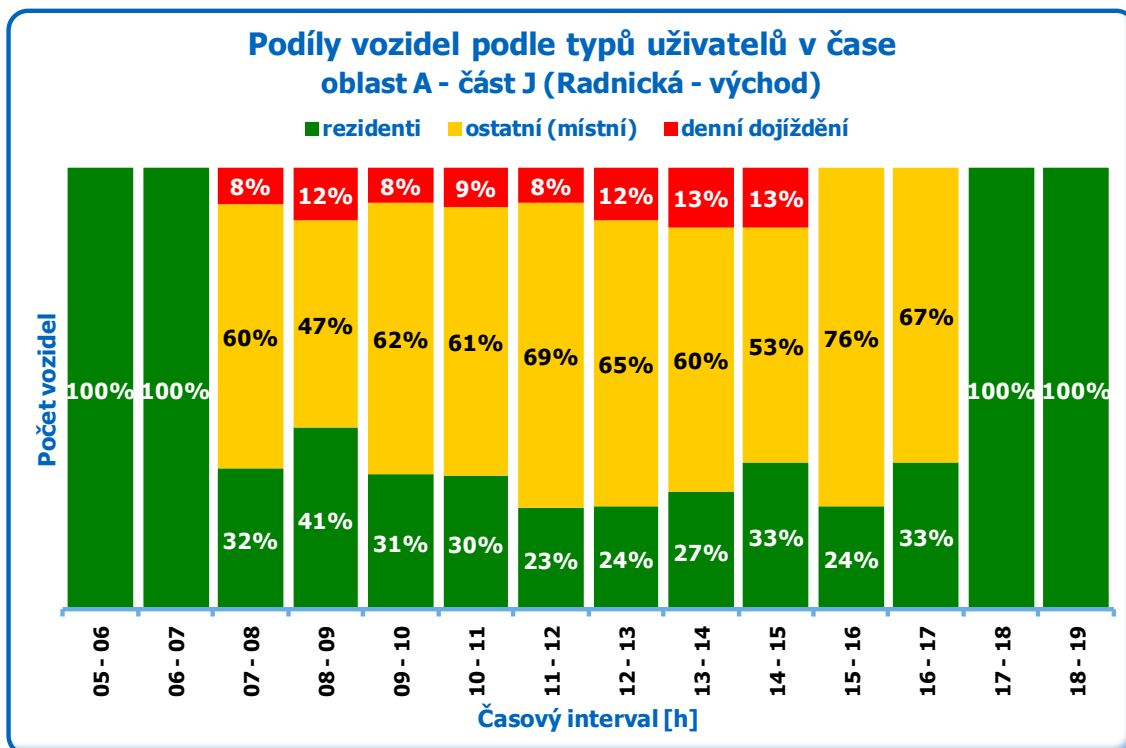
graf 47

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část J (Radnická – východ)“



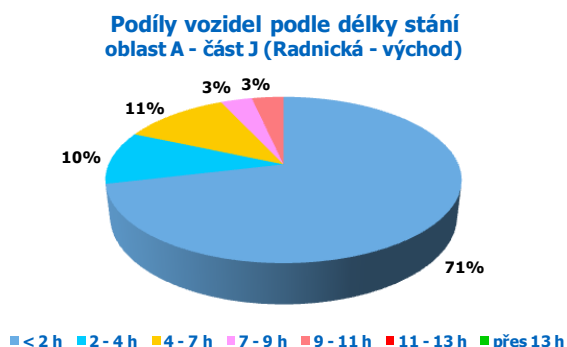
graf 48

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část J (Radnická – východ)“

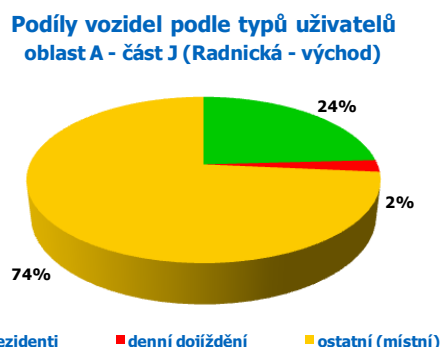


graf 49

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část J (Radnická – východ)“



graf 50



graf 51

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část J (Radnická – východ)“ podle časové délky jejich parkování

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část J (Radnická – východ)“

• oblast A / část K (Rejskovo náměstí):

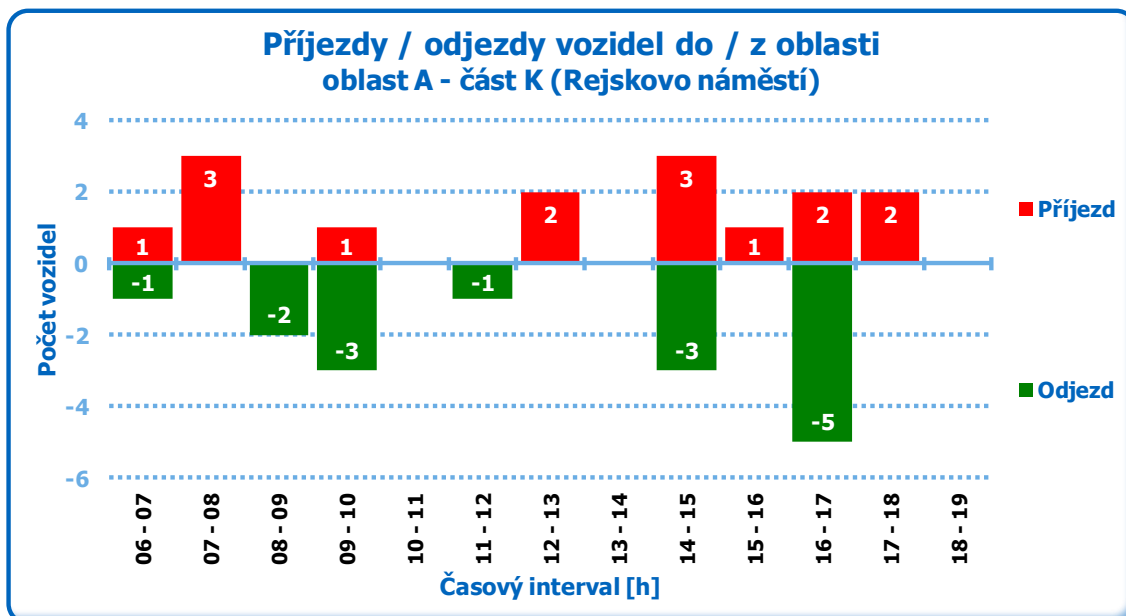
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 52 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část K) činí 7 parkovacích míst)

- následující graf 53 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část K) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 54
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část K) graf 55 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 56 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 57 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část K) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 58 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



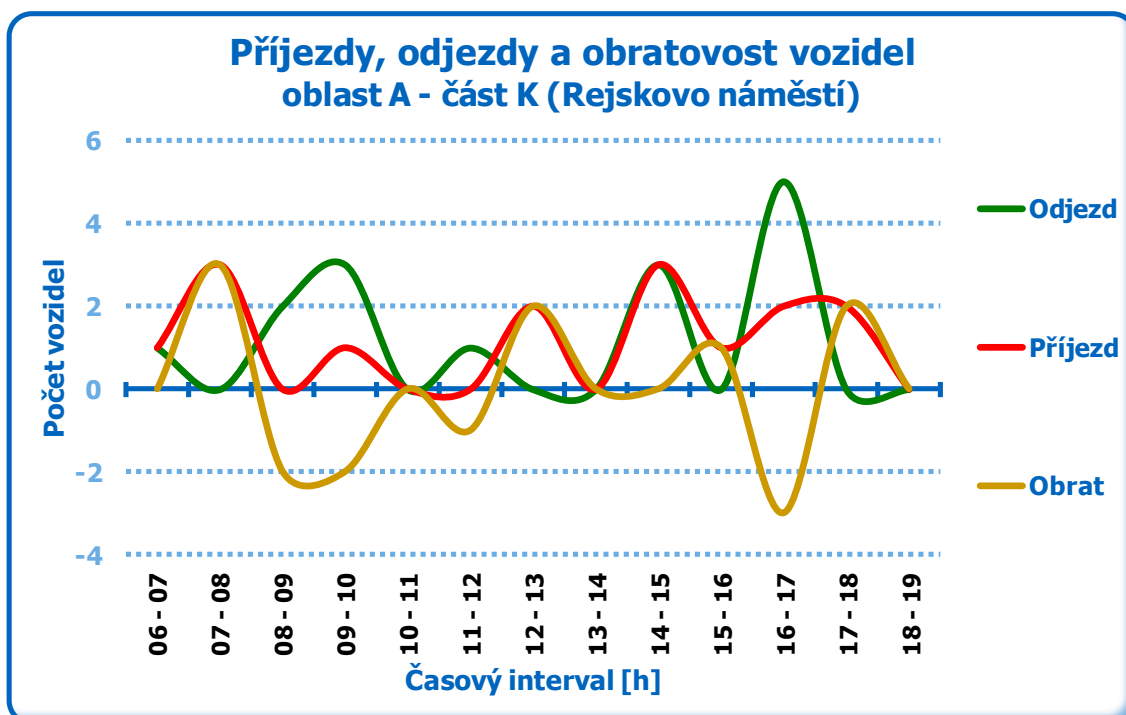
graf 52

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část K (Rejskovo náměstí)“



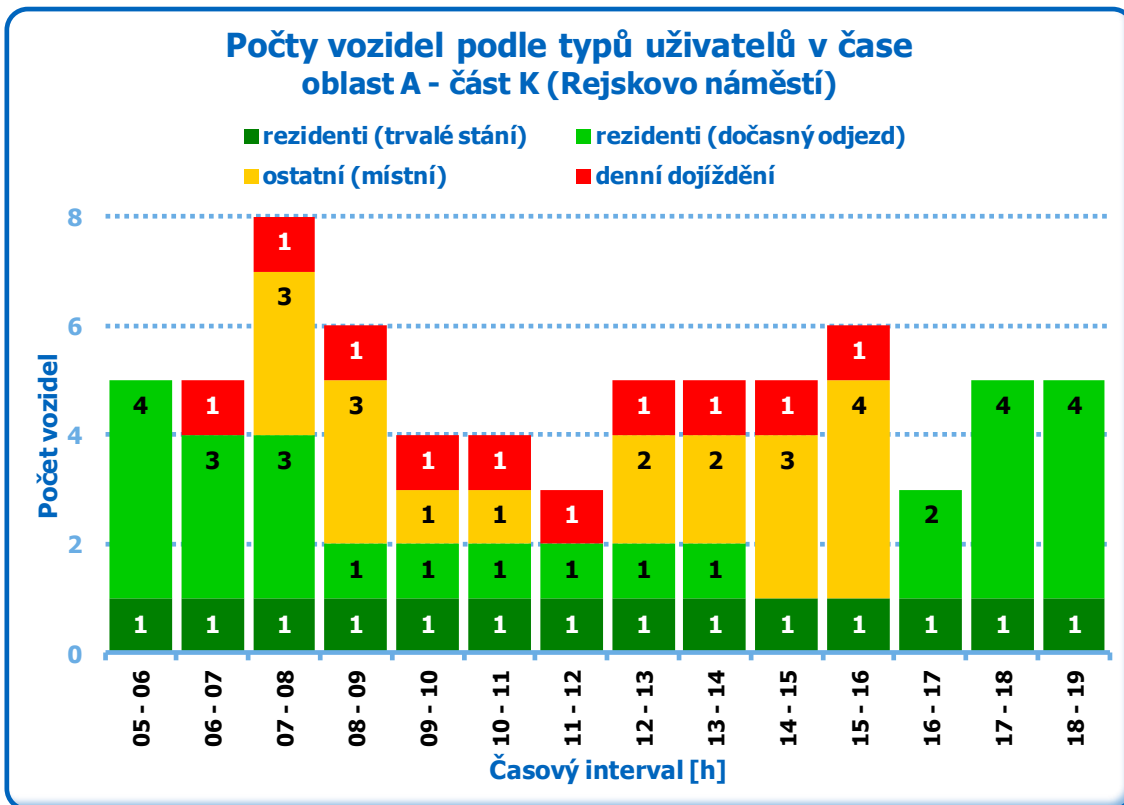
graf 53

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část K (Rejskovo náměstí)“



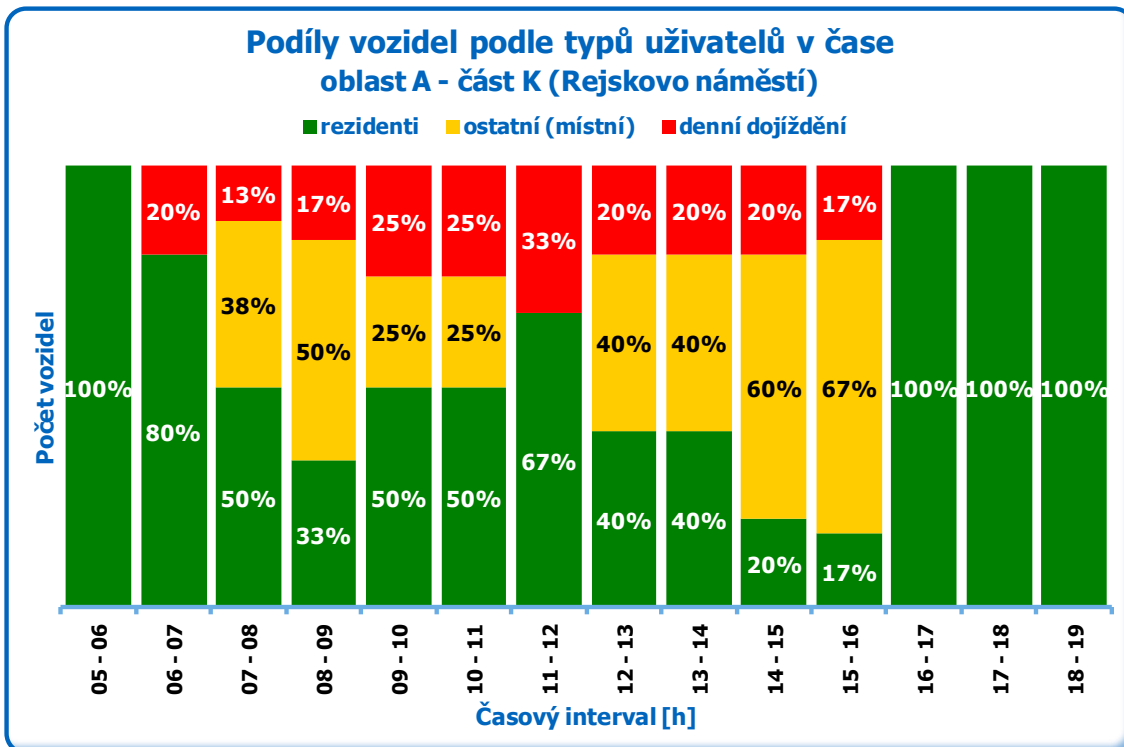
graf 54

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část K (Rejskovo náměstí)“



graf 55

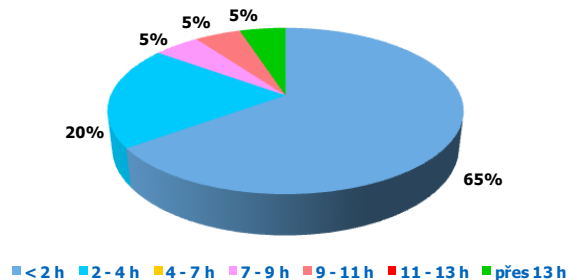
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část K (Rejskovo náměstí)“



graf 56

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část K (Rejskovo náměstí)“

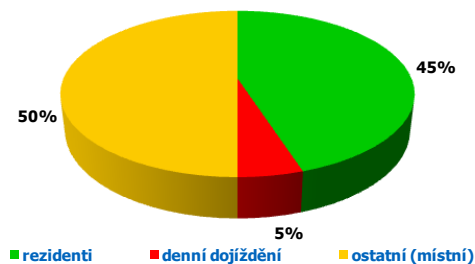
Podíly vozidel podle délky stání
oblast A - část K (Rejskovo náměstí)



graf 57

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část K (Rejskovo náměstí)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast A - část K (Rejskovo náměstí)

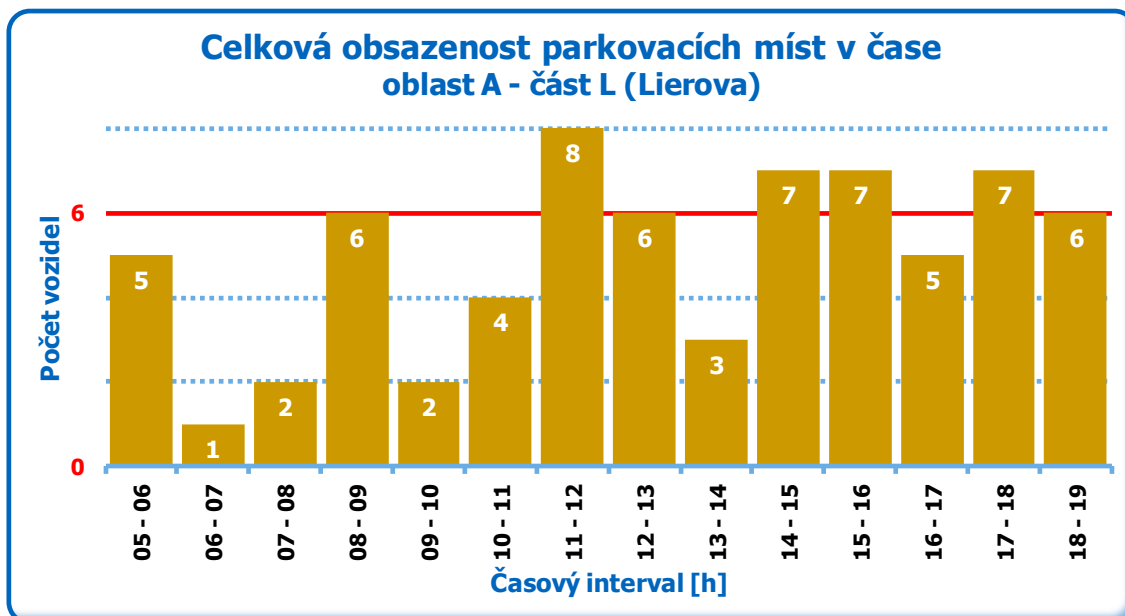


graf 58

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část K (Rejskovo náměstí)“

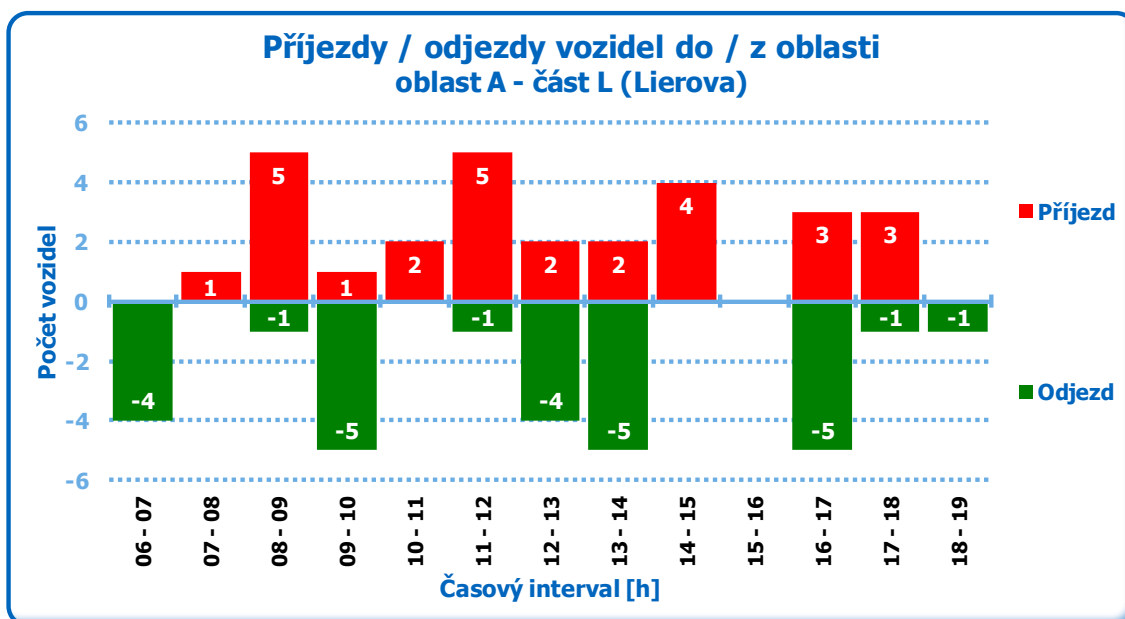
- oblast A / část L (Lierova):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 59 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část L) činí 6 parkovacích míst)
- následující graf 60 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část L) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 61
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část L) graf 62 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 63 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 64 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část L) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 65 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



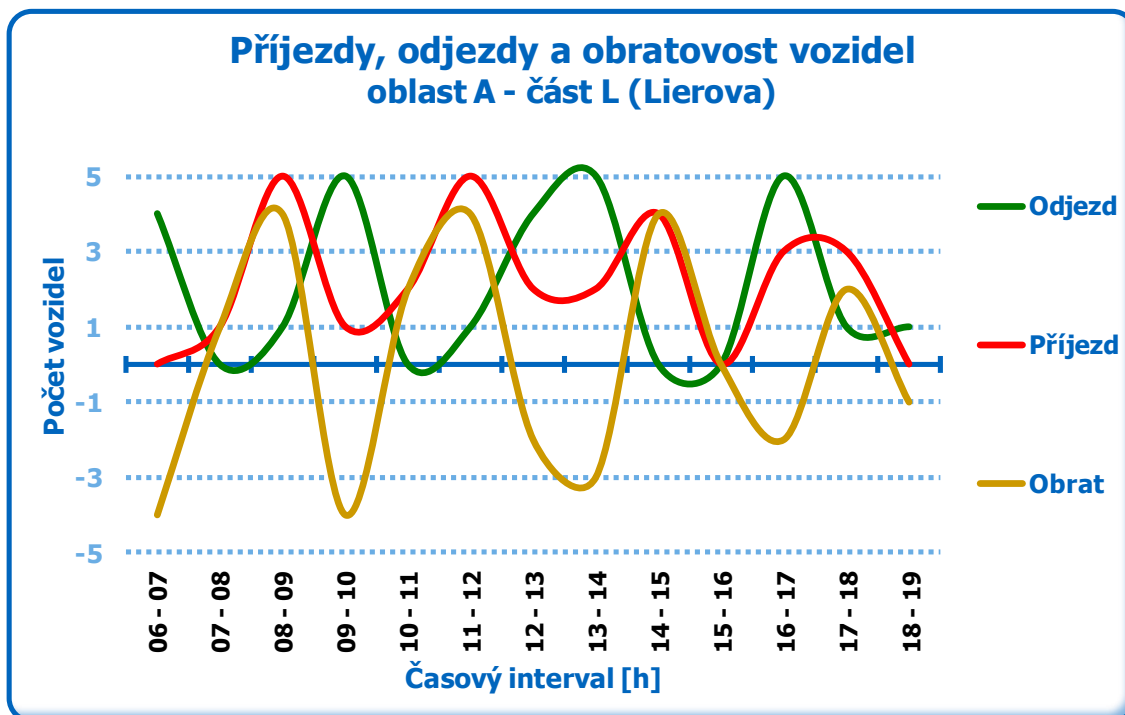
graf 59

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část L (Lierova)“



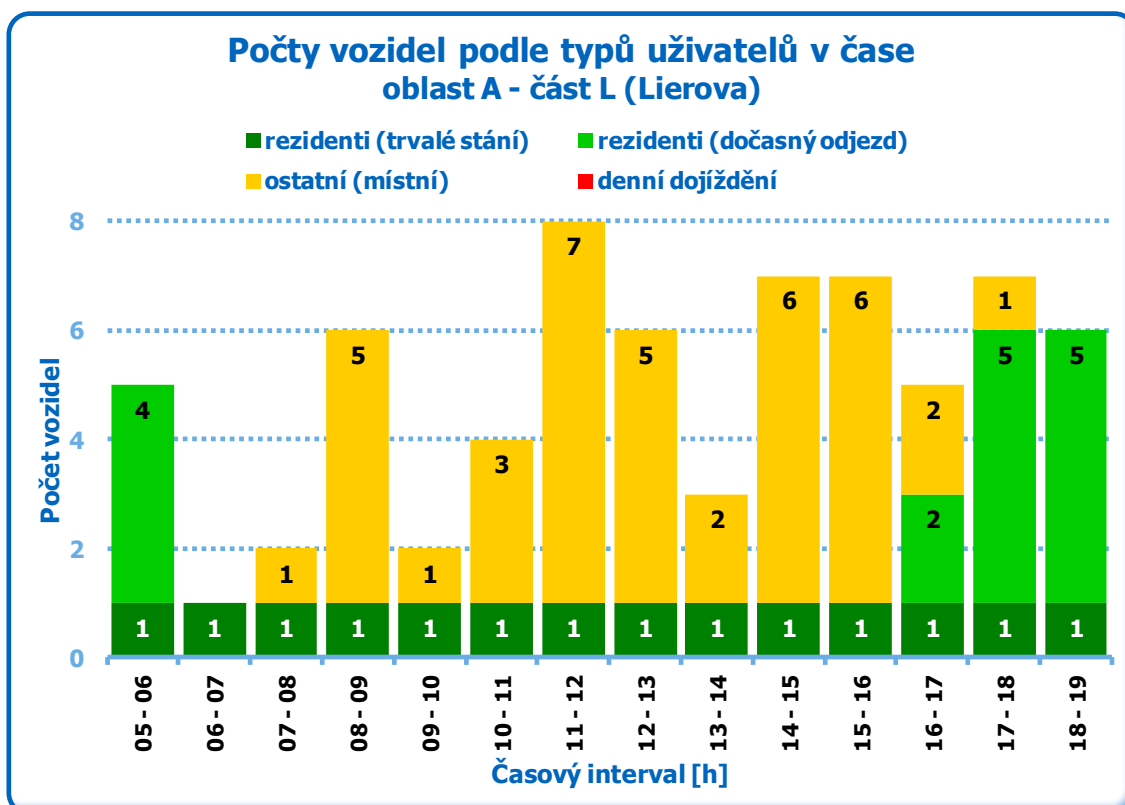
graf 60

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část L (Lierova)“



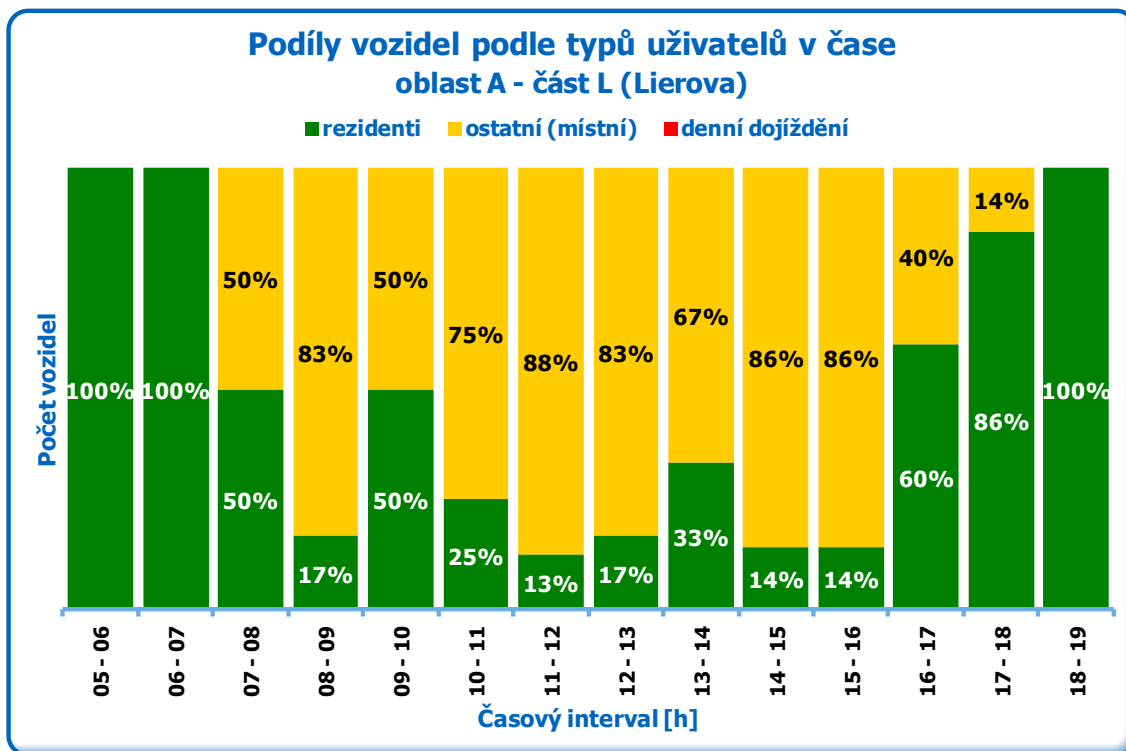
graf 61

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část L (Lierova)“



graf 62

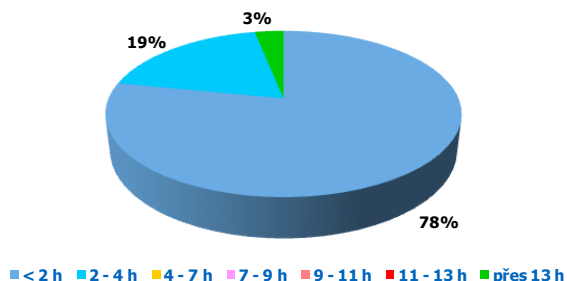
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část L (Lierova)“



graf 63

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část L (Lierova)“

Podíly vozidel podle délky stání
oblast A - část L (Lierova)



graf 64

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast A – část L (Lierova)“ podle časové délky
jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast A - část L (Lierova)



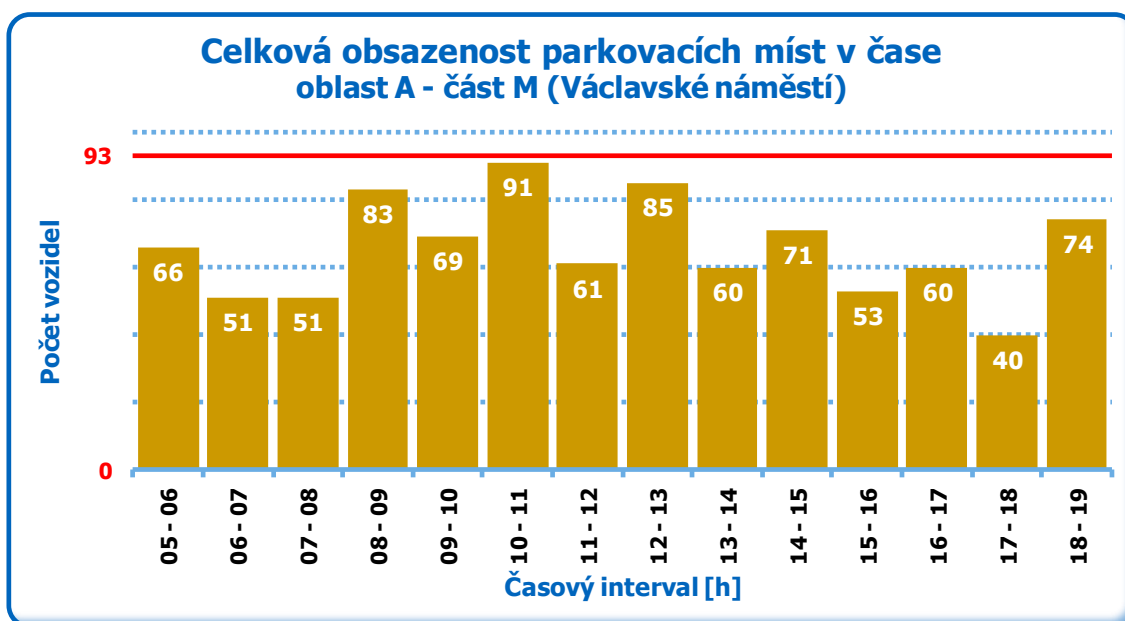
graf 65

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast A – část L (Lierova)“

- oblast A / část M (Václavské náměstí):

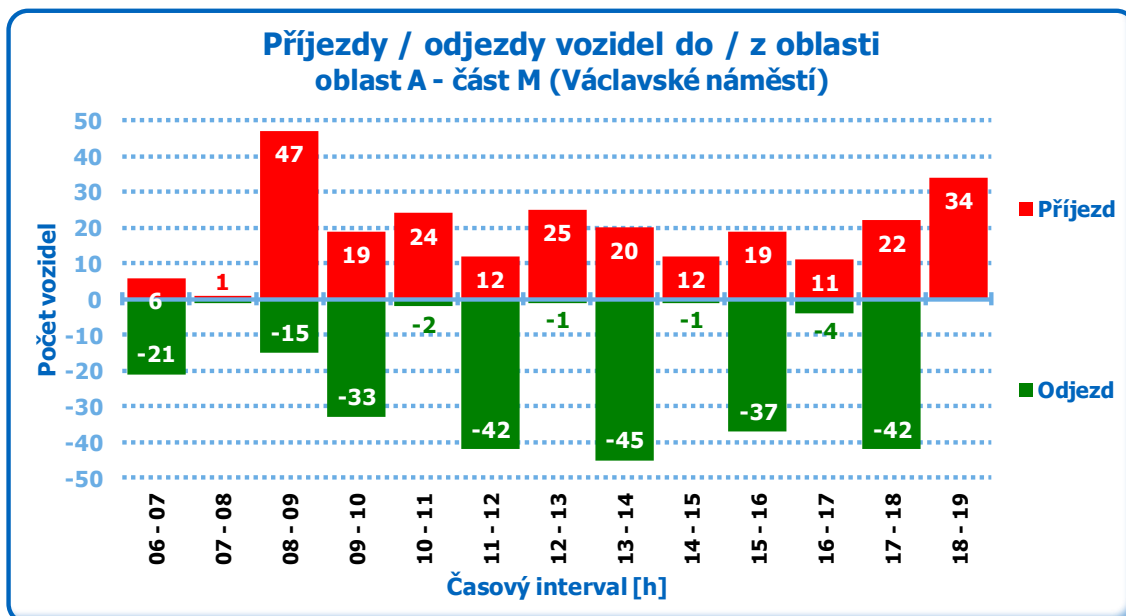
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 66 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část M) činí 93 parkovacích míst)

- následující graf 67 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část M) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 68
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část M) graf 69 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 70 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 71 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část M) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 72 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



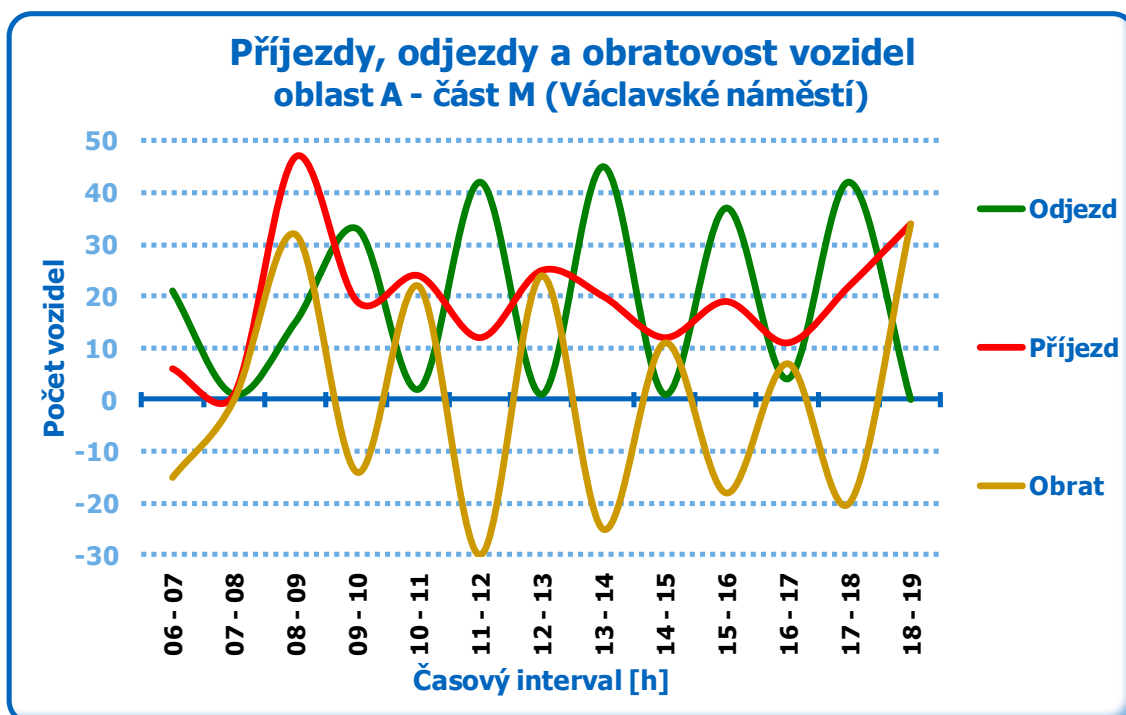
graf 66

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část M (Václavské náměstí)“



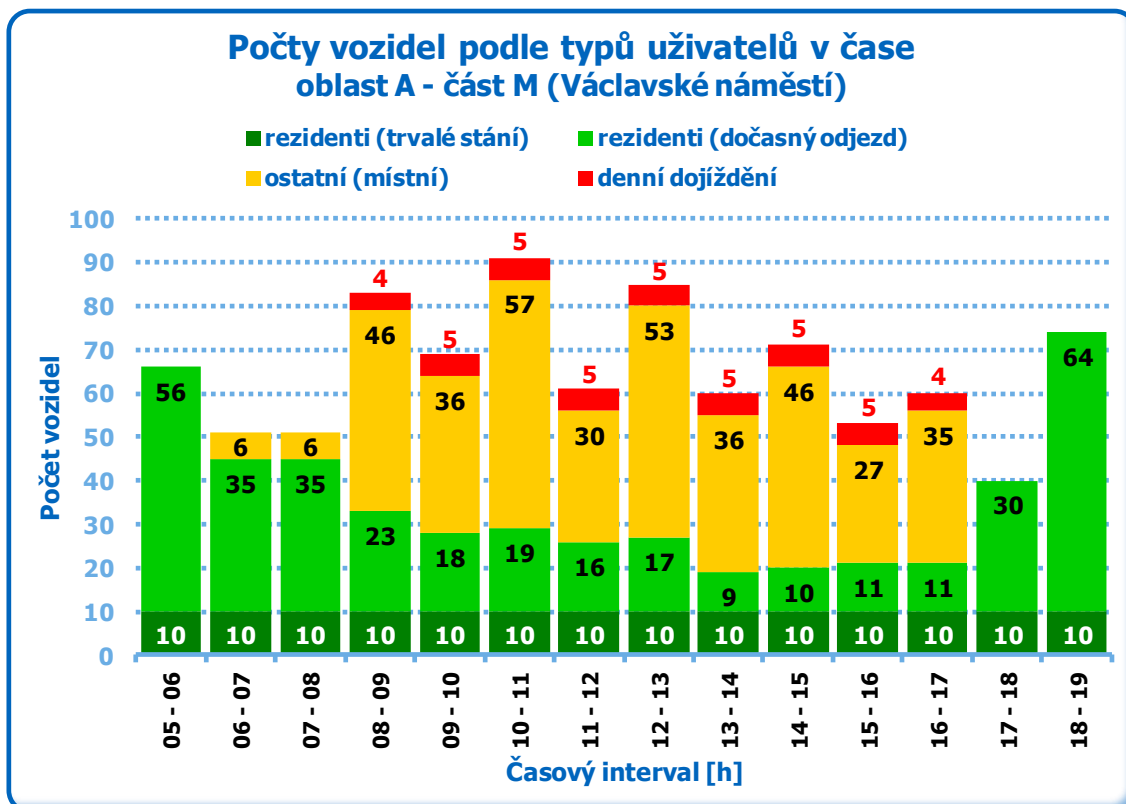
graf 67

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část M (Václavské náměstí)“



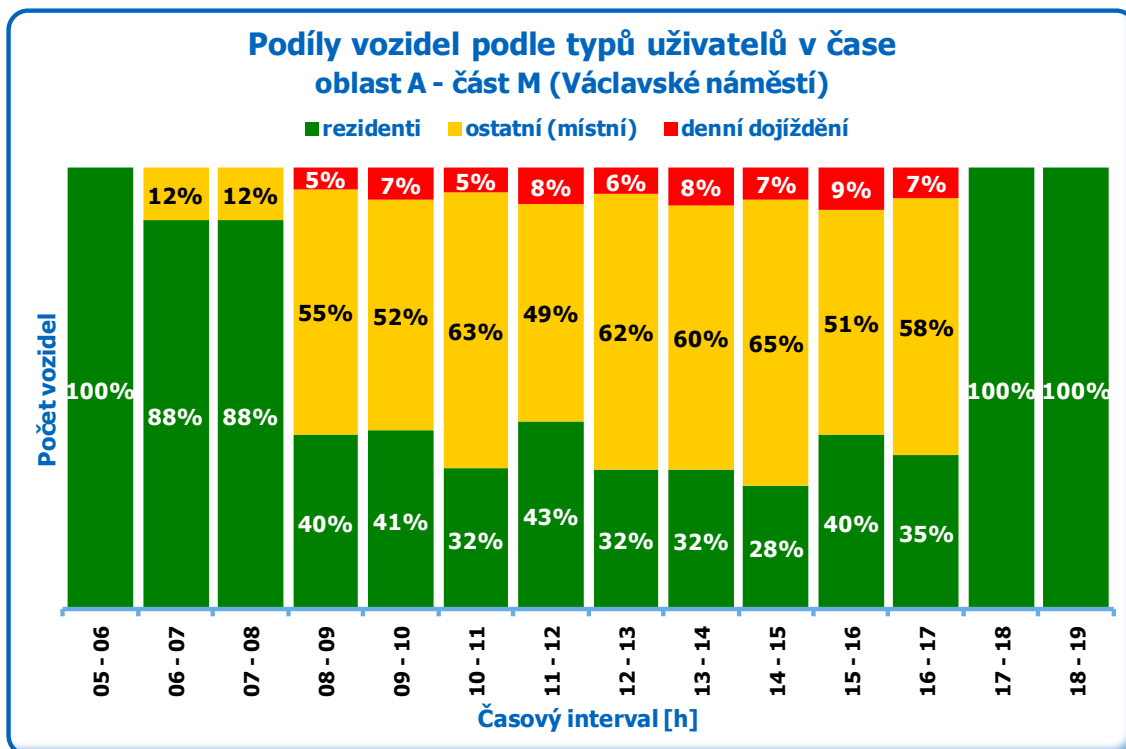
graf 68

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část M (Václavské náměstí)“



graf 69

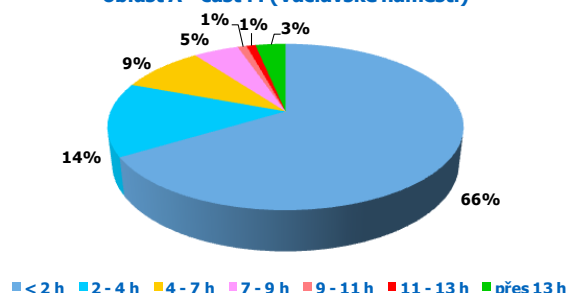
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část M (Václavské náměstí)“



graf 70

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část M (Václavské náměstí)“

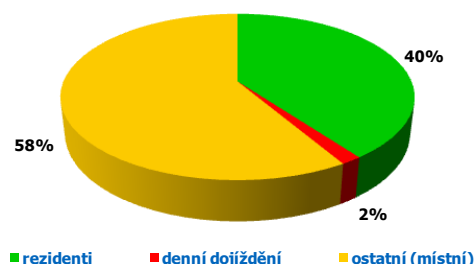
Podíly vozidel podle délky stání
oblast A - část M (Václavské náměstí)



graf 71

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část M (Václavské náměstí)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast A - část M (Václavské náměstí)



graf 72

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část M (Václavské náměstí)“

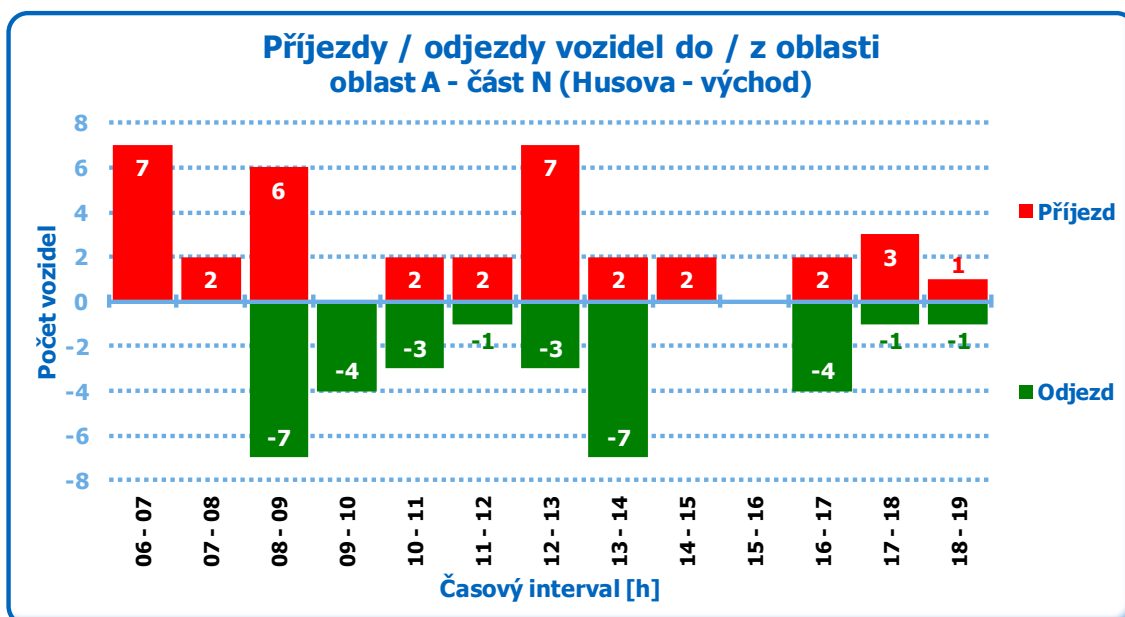
- oblast A / část N (Husova – východ):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 73 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část N) činí 15 parkovacích míst)
- následující graf 74 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část N) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 75
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část N) graf 76 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 77 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 78 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část N) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 79 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



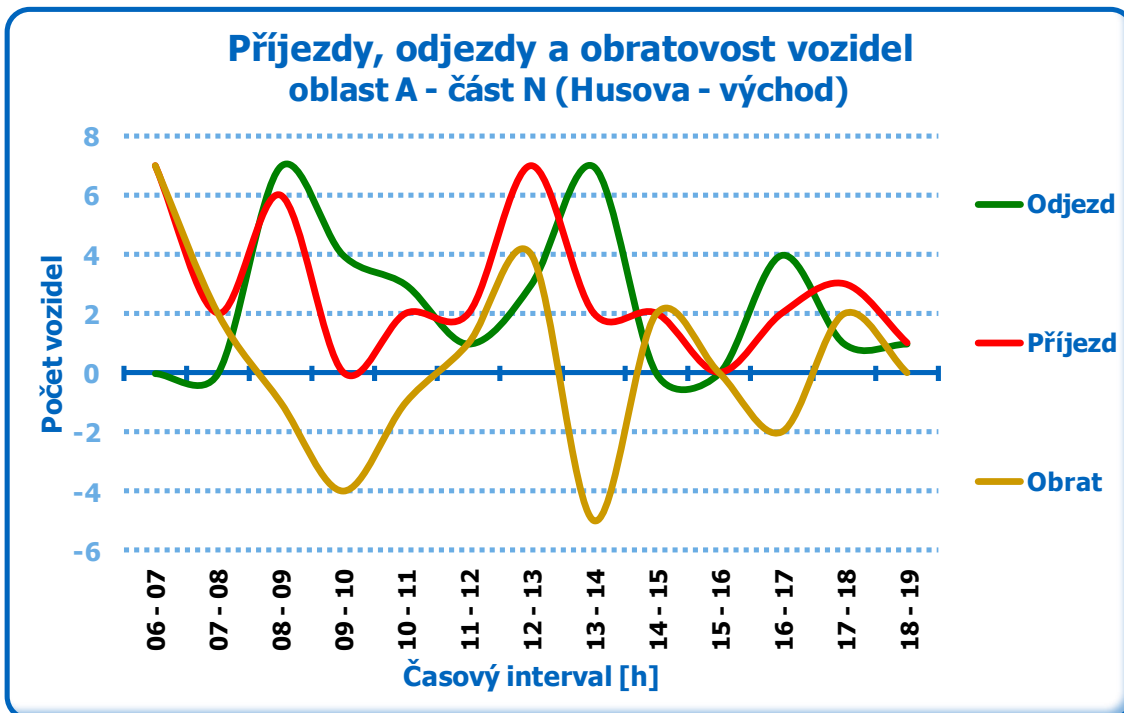
graf 73

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část N (Husova – východ)“



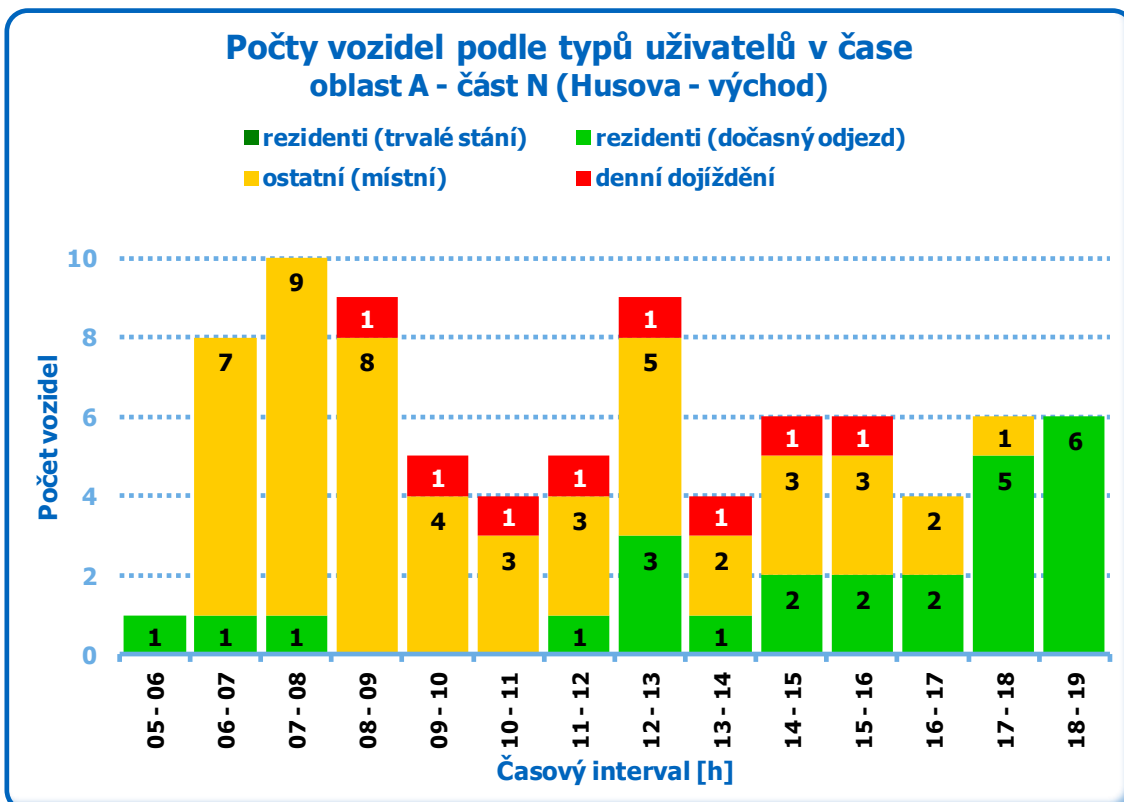
graf 74

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část N (Husova – východ)“



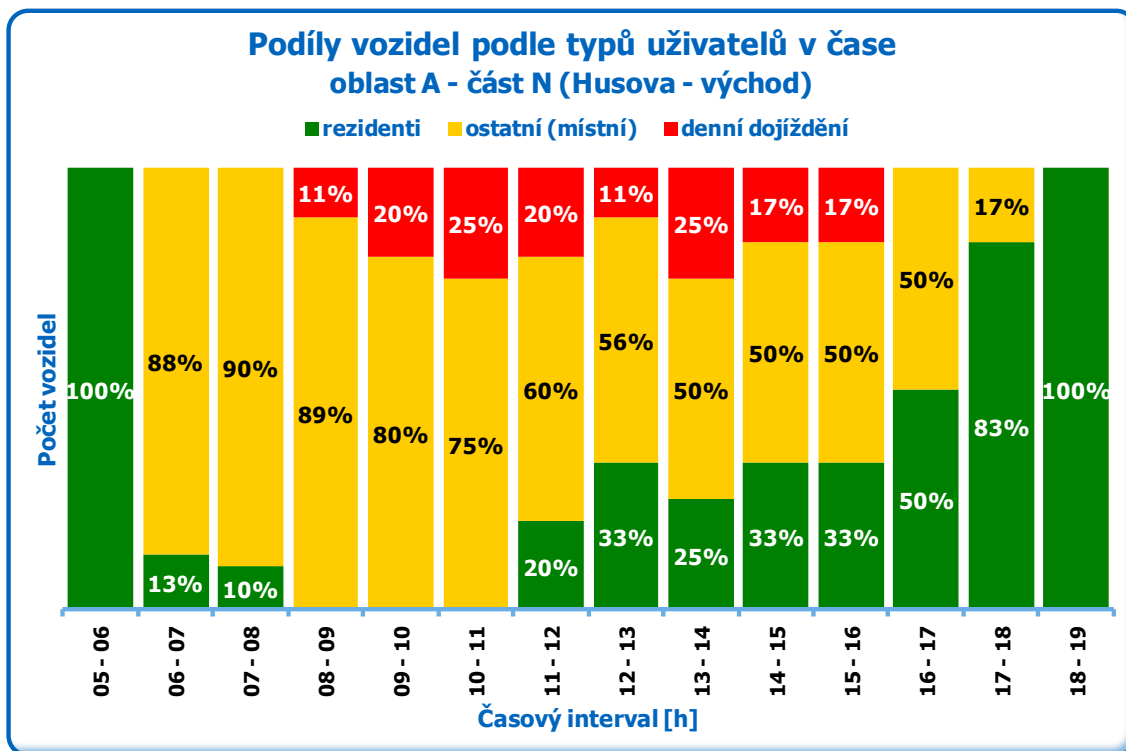
graf 75

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část N (Husova – východ)“



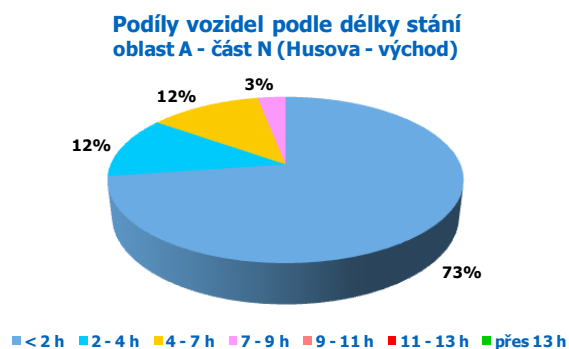
graf 76

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část N (Husova – východ)“



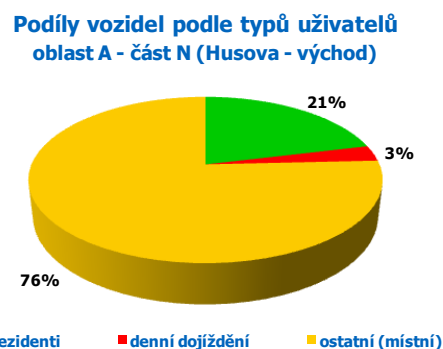
graf 77

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část N (Husova – východ)“



graf 78

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část N (Husova – východ)“ podle časové délky jejich parkování



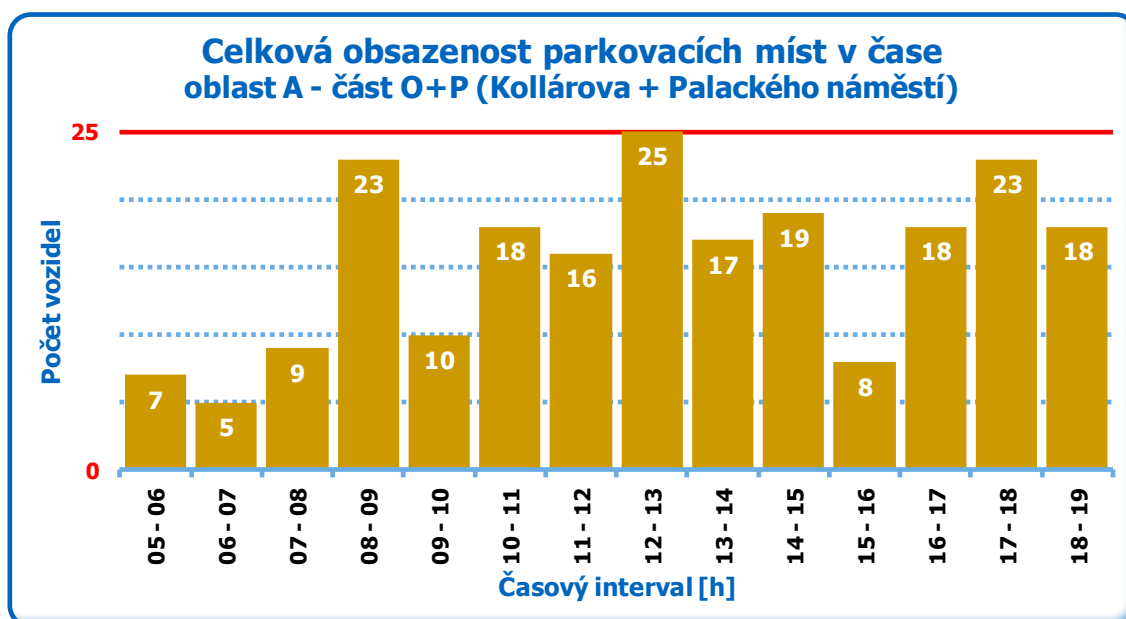
graf 79

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část N (Husova – východ)“

• oblast A / část O+P (Kollárova + Palackého náměstí):

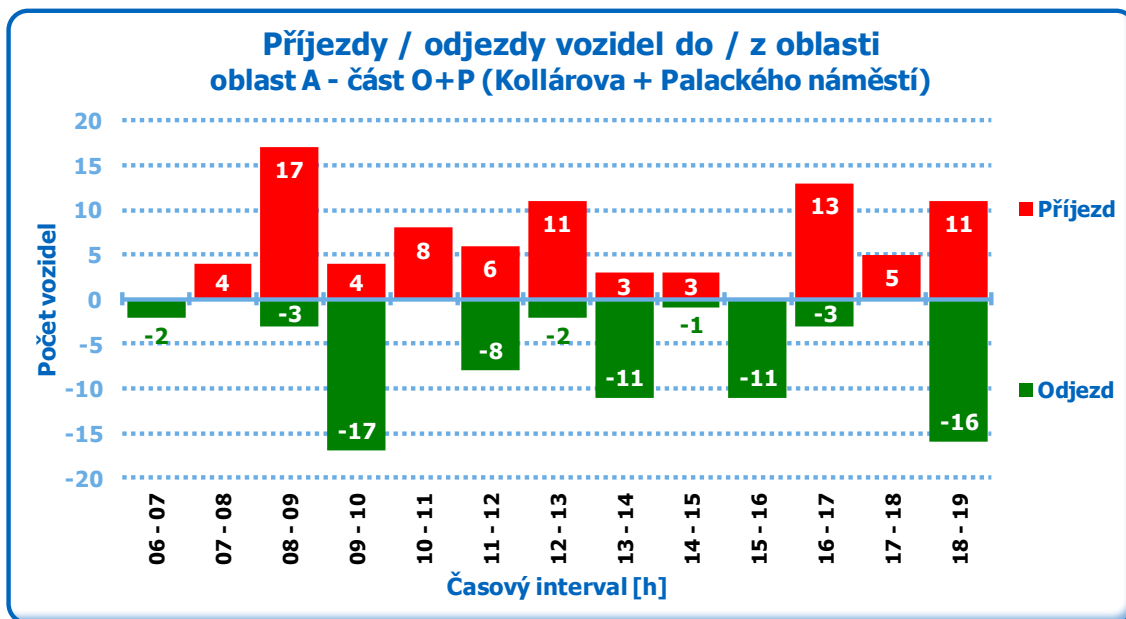
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 80 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části O+P) činí 25 parkovacích míst)

- následující graf 81 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části O+P) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 82
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části O+P) graf 83 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 84 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 85 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části O+P) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 86 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



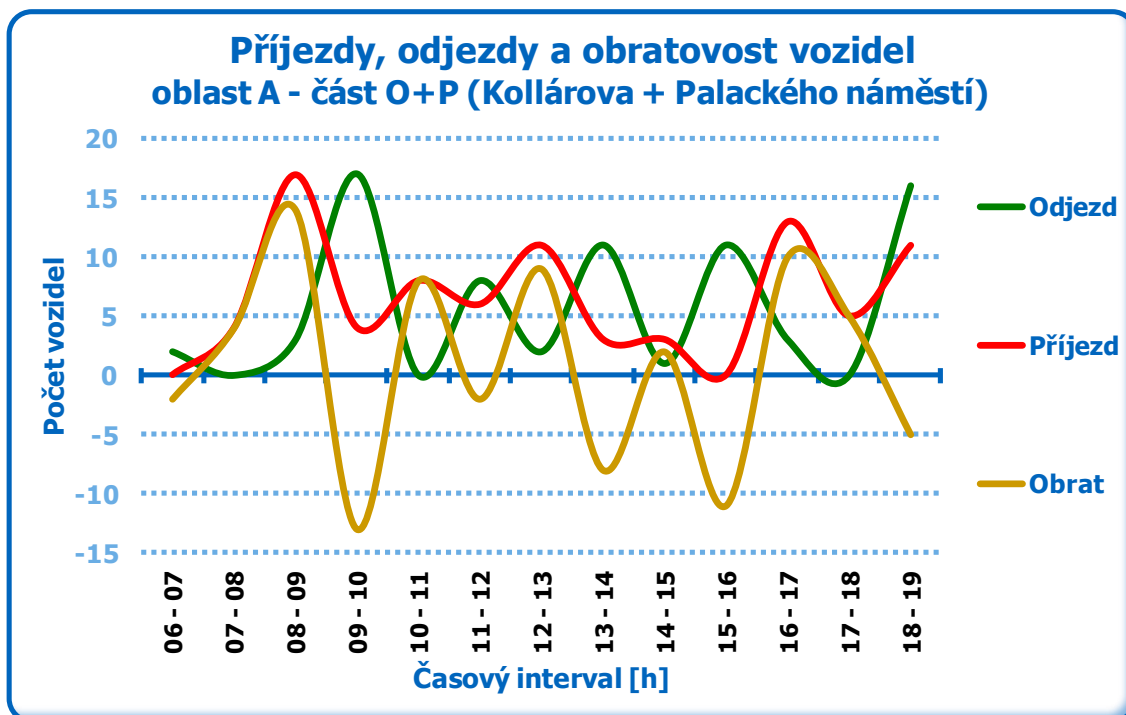
graf 80

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část O+P
(Kollárova + Palackého náměstí)“



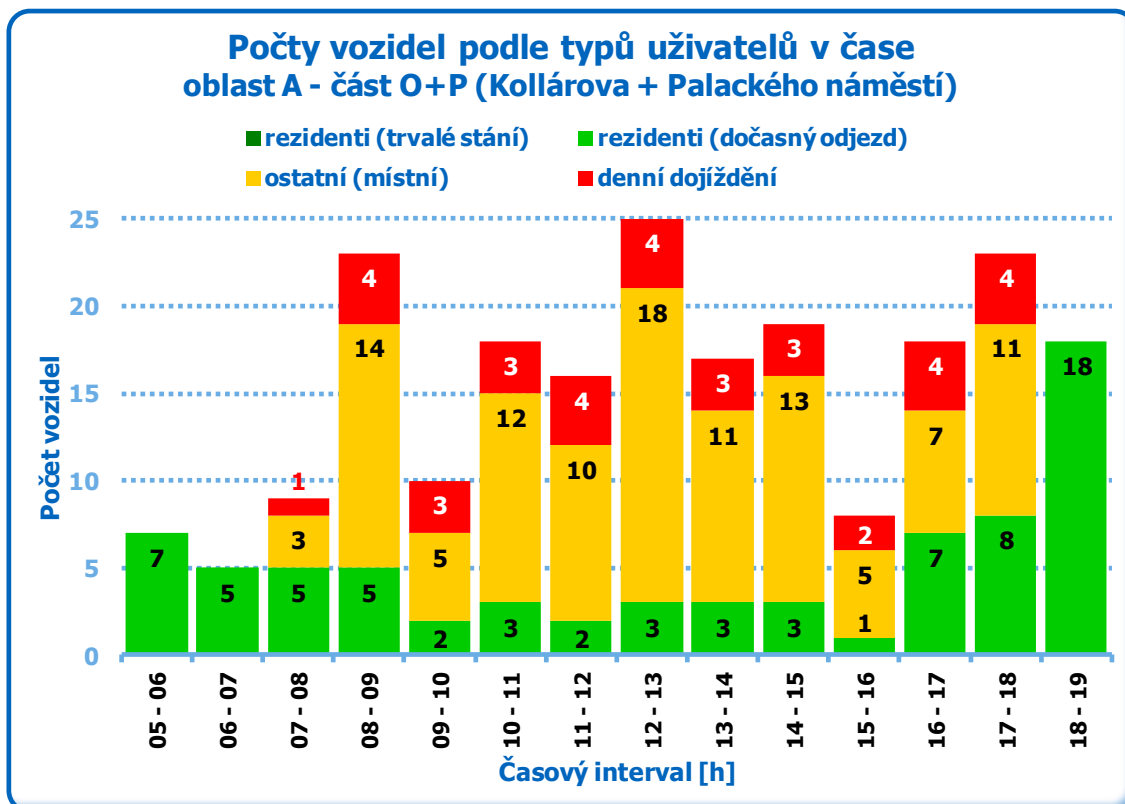
graf 81

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část O+P (Kollárova + Palackého náměstí)“



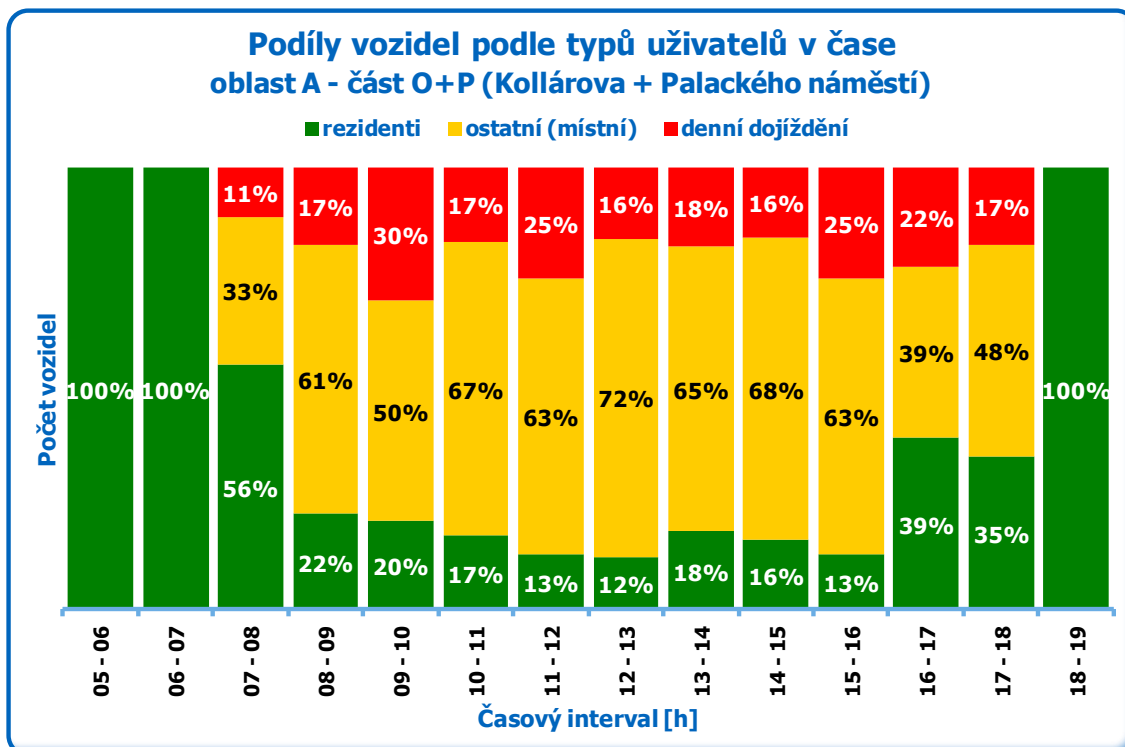
graf 82

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část O+P (Kollárova + Palackého náměstí)“



graf 83

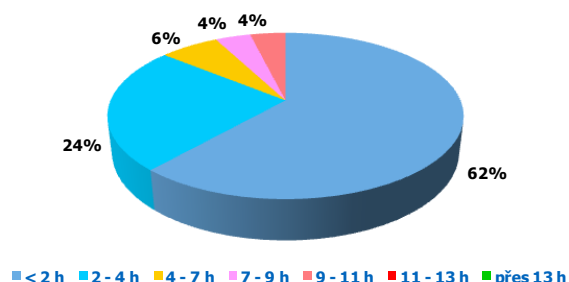
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část O+P (Kollárova + Palac. n.)“



graf 84

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část O+P (Kollárova + Palackého náměstí)“

Podíly vozidel podle délky stání
oblast A - část O+P (Kollárova + Palackého náměstí)



graf 85

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část O+P (Kollárova + Palackého náměstí)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast A - část O+P (Kollárova + Palackého náměstí)



graf 86

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část O+P (Kollárova + Palackého náměstí)“

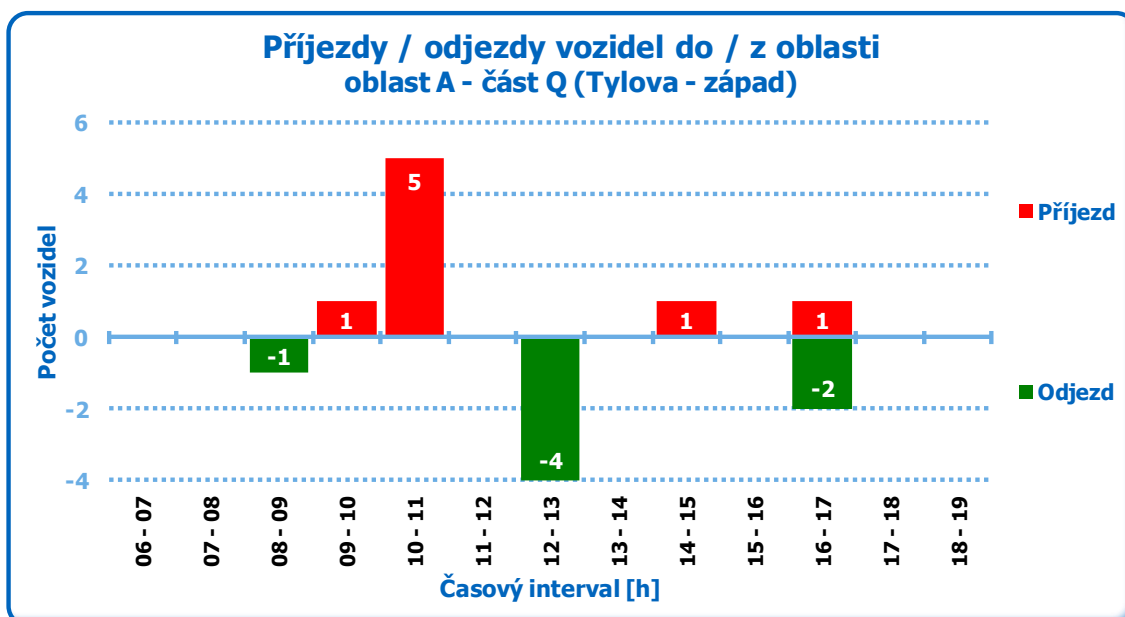
- oblast A / část Q (Tylova – západ):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 87 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část Q) činí 10 parkovacích míst)
- následující graf 88 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část Q) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 89
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část Q) graf 90 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 91 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 92 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část Q) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 93 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



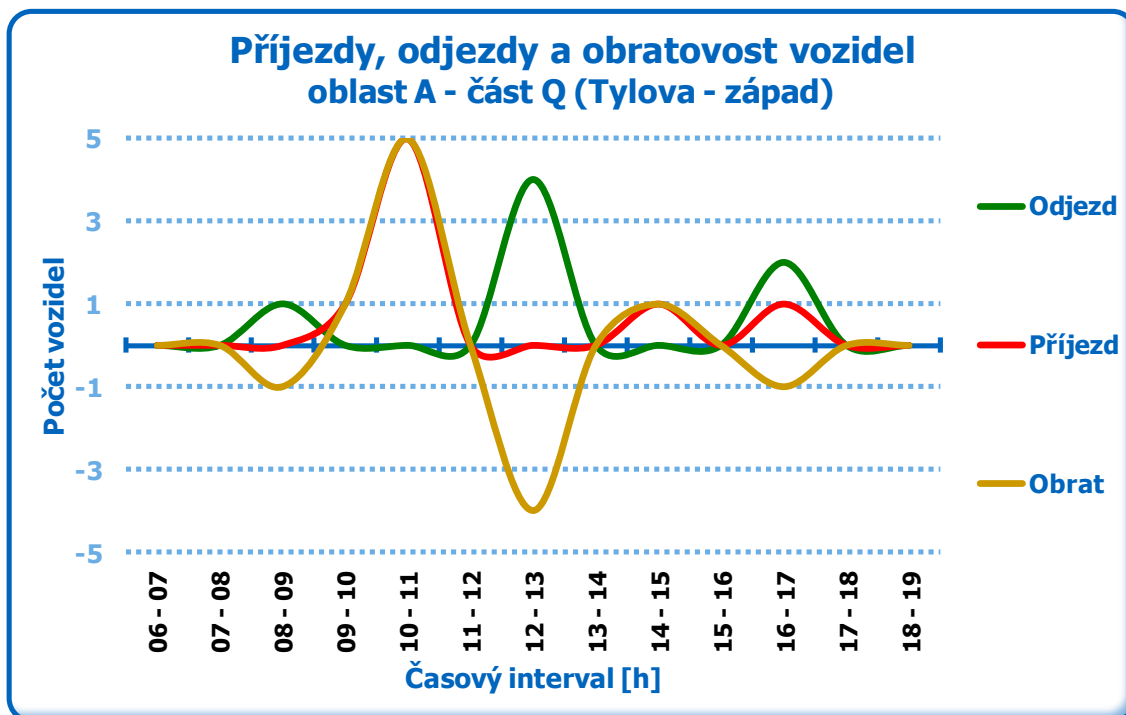
graf 87

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast A – část Q (Tylova – západ)“



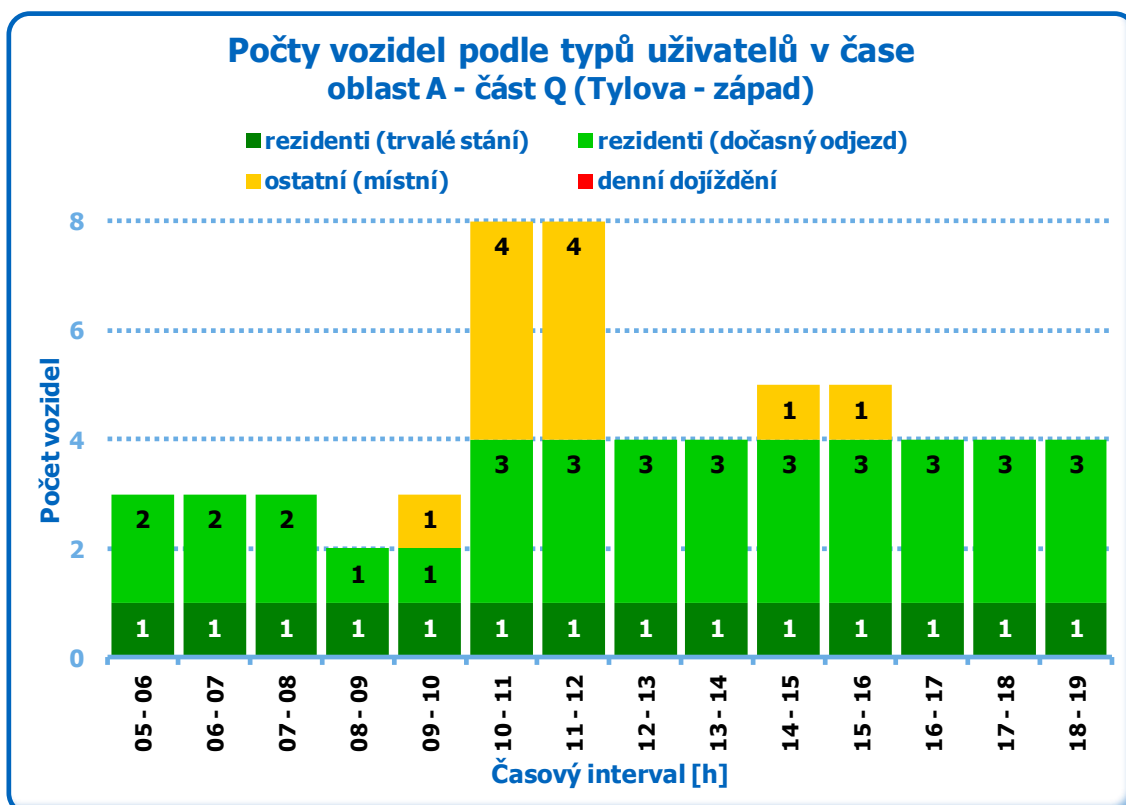
graf 88

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast A – část Q (Tylova – západ)“



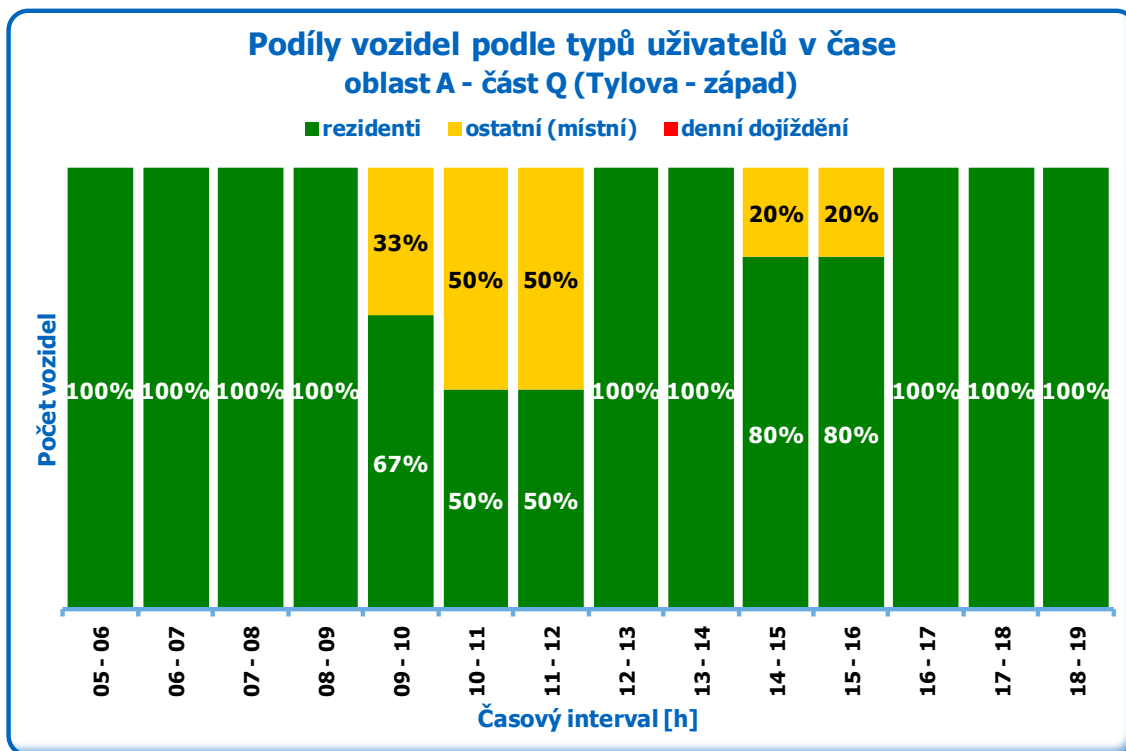
graf 89

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast A – část Q (Tylova – západ)“



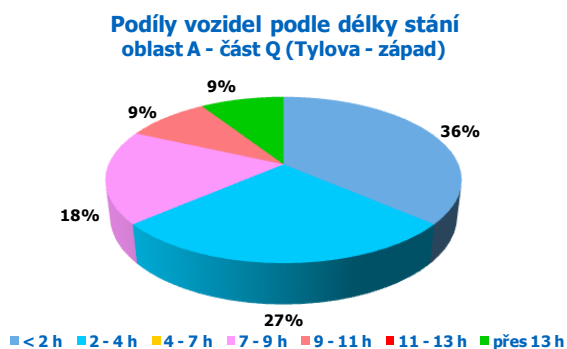
graf 90

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část Q (Tylova – západ)“



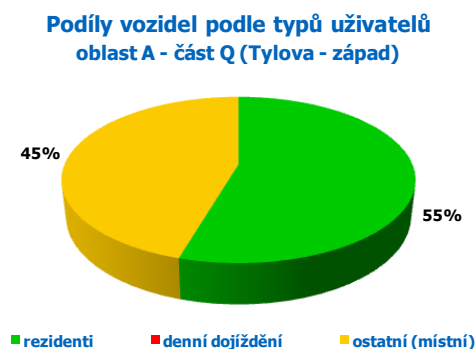
graf 91

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast A – část Q (Tylova – západ)“



graf 92

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast A – část Q (Tylova – západ)“ podle časové délky jejich parkování



graf 93

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast A – část Q (Tylova – západ)“

• oblast B / část A (Hradební – Zvonařská):

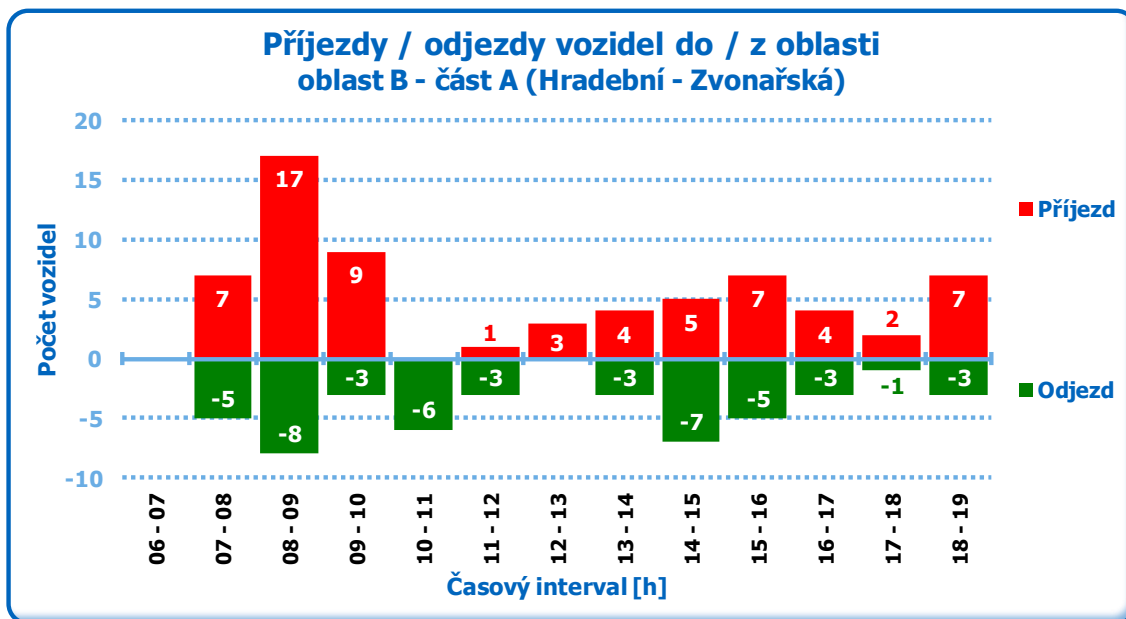
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 94 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část A) činí 11 parkovacích míst)

- následující graf 95 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část A) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 96
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část A) graf 97 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 98 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 99 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část A) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 100 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



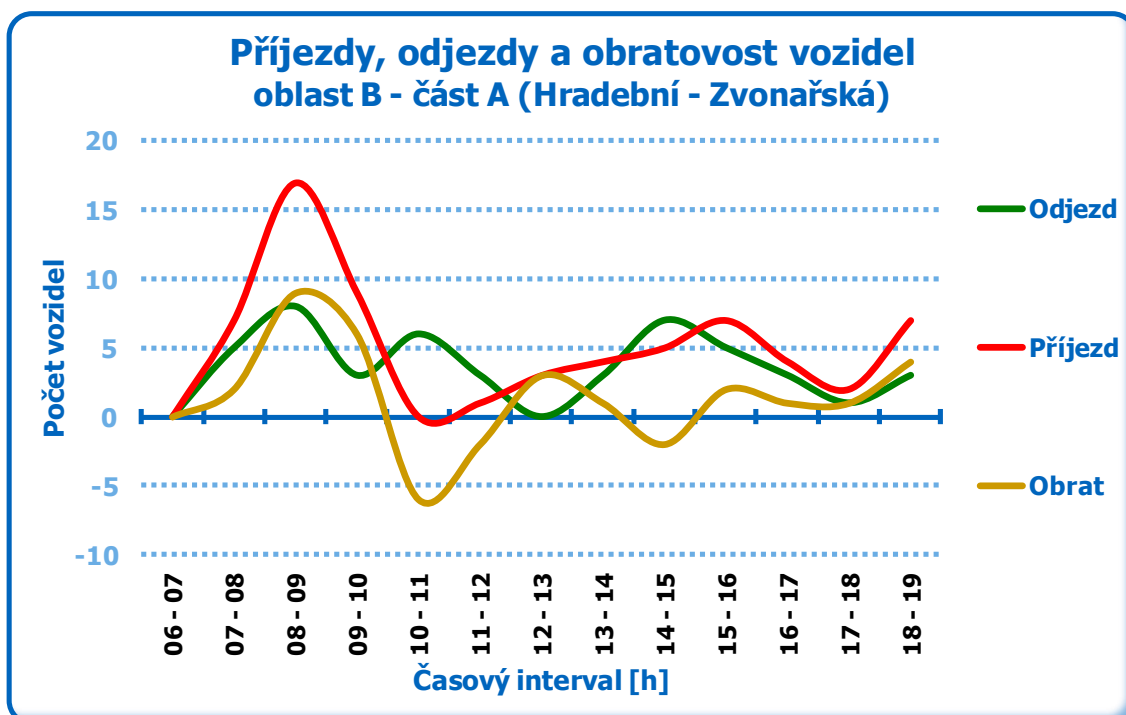
graf 94

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část A (Hradební – Zvonařská)“



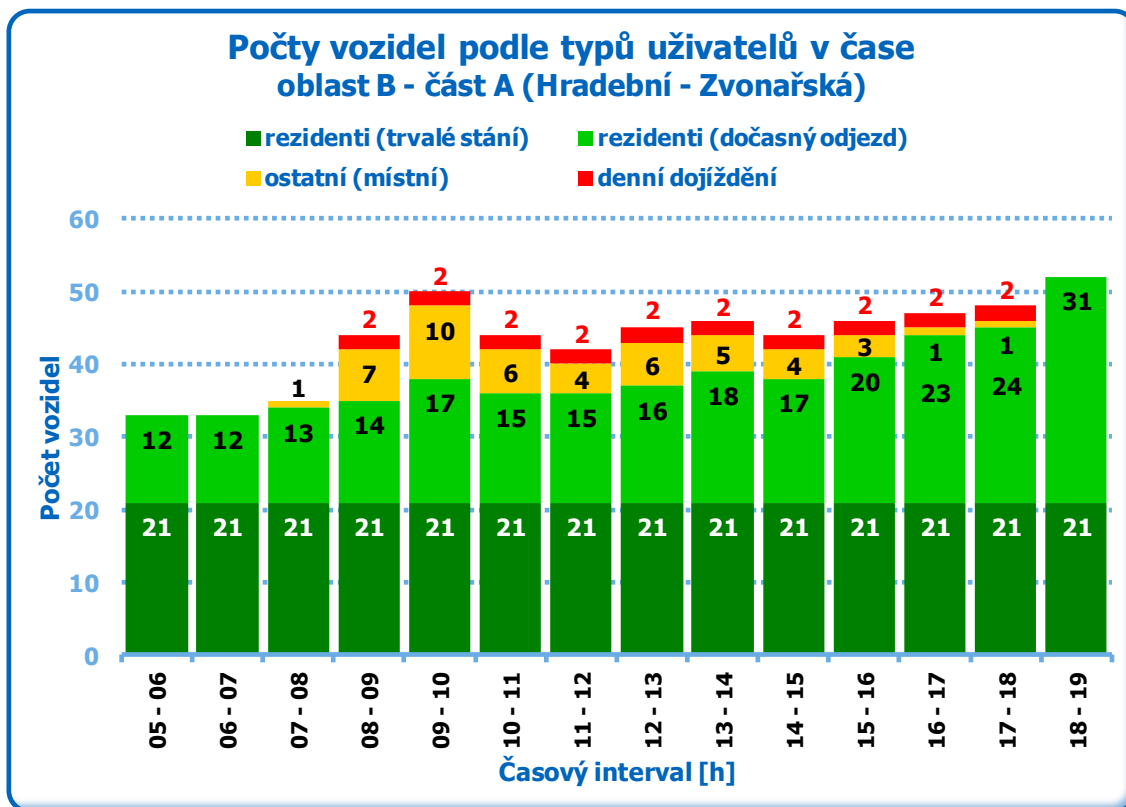
graf 95

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část A (Hradební – Zvonařská)“



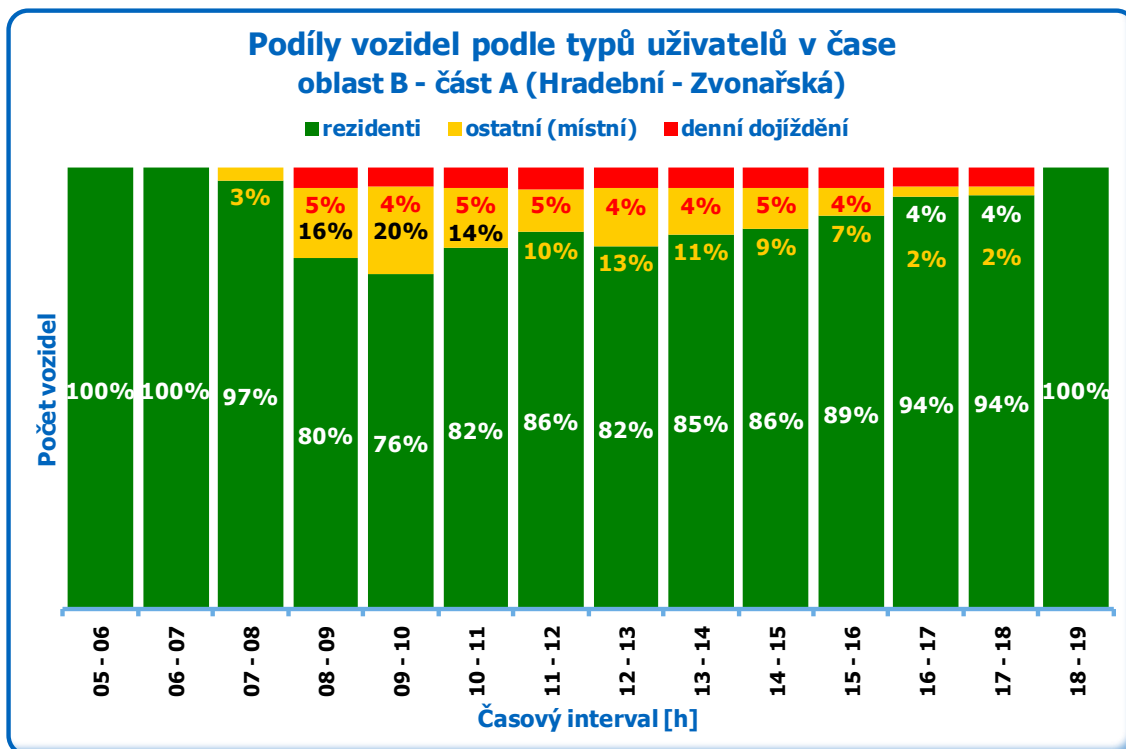
graf 96

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část A (Hradební – Zvonařská)“



graf 97

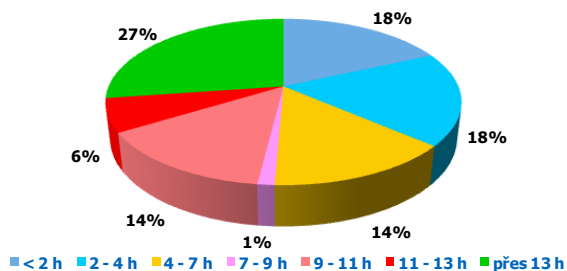
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část A (Hradební – Zvonařská)“



graf 98

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část A (Hradební – Zvonařská)“

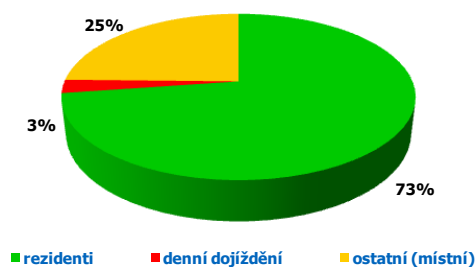
Podíly vozidel podle délky stání
oblast B - část A (Hradební - Zvonařská)



graf 99

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část A (Hradební – Zvonařská)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast B - část A (Hradební - Zvonařská)

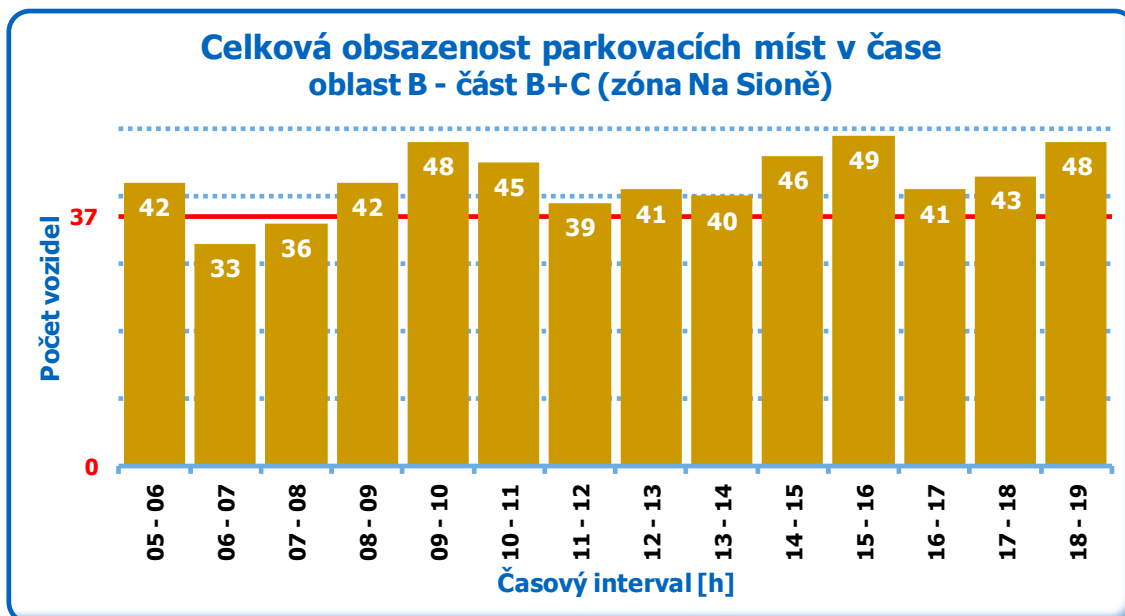


graf 100

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část A (Hradební – Zvonařská)“

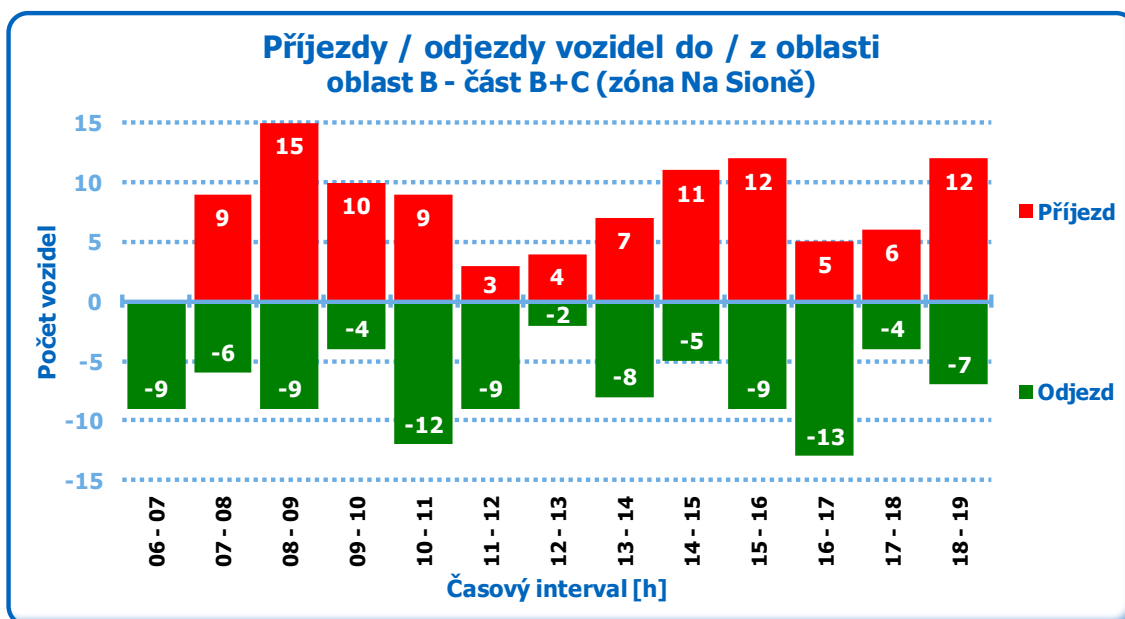
- oblast B / část B+C (zóna Na Sioně):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 101 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části B+C) činí 37 parkovacích míst)
- následující graf 102 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části B+C) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 103
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části B+C) graf 104 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 105 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 106 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části B+C) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 107 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



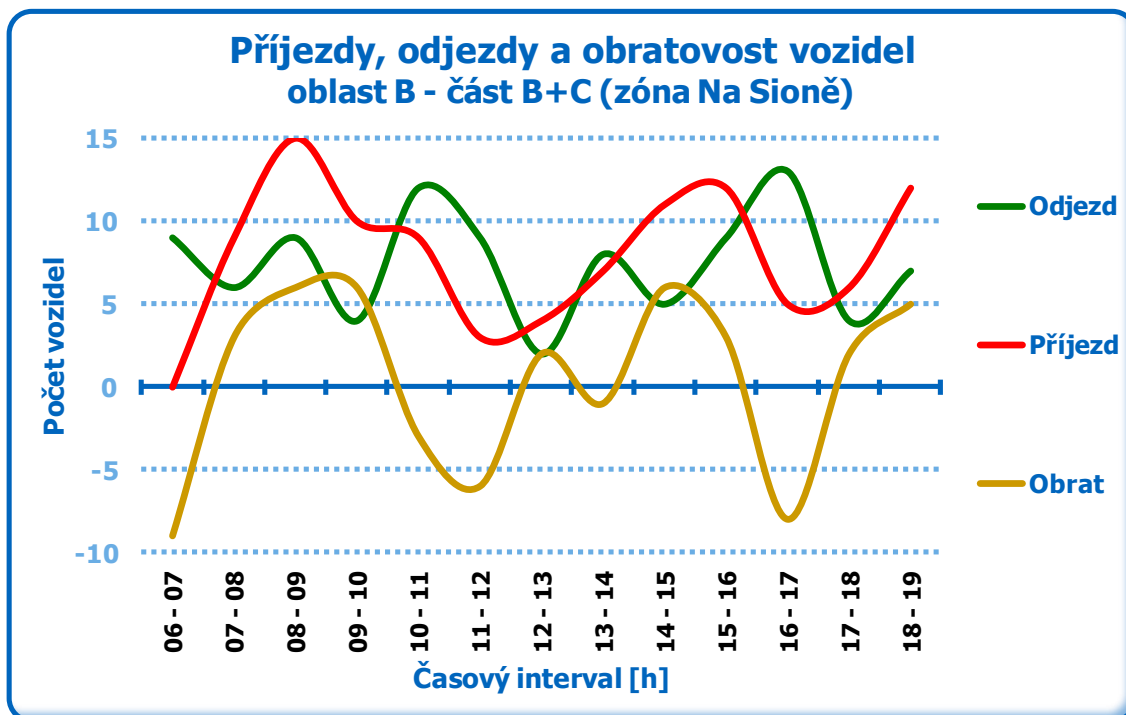
graf 101

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část B+C (zóna Na Sioně)“



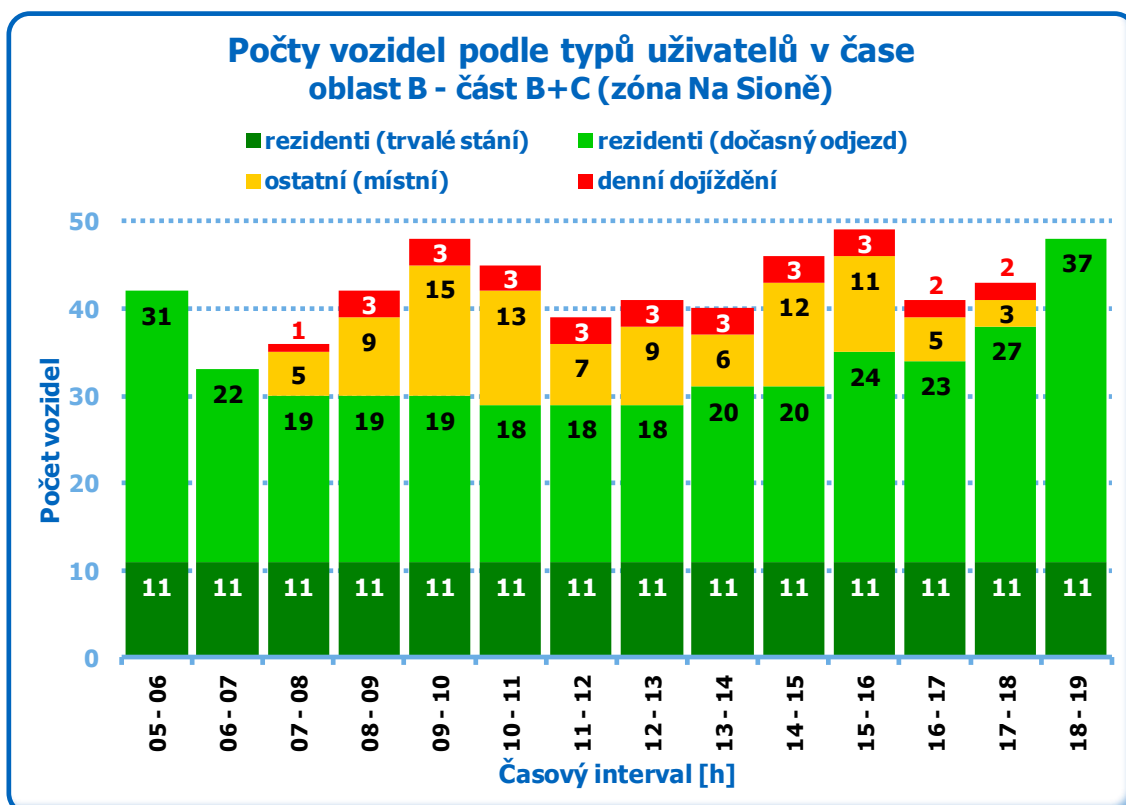
graf 102

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část B+C (zóna Na Sioně)“



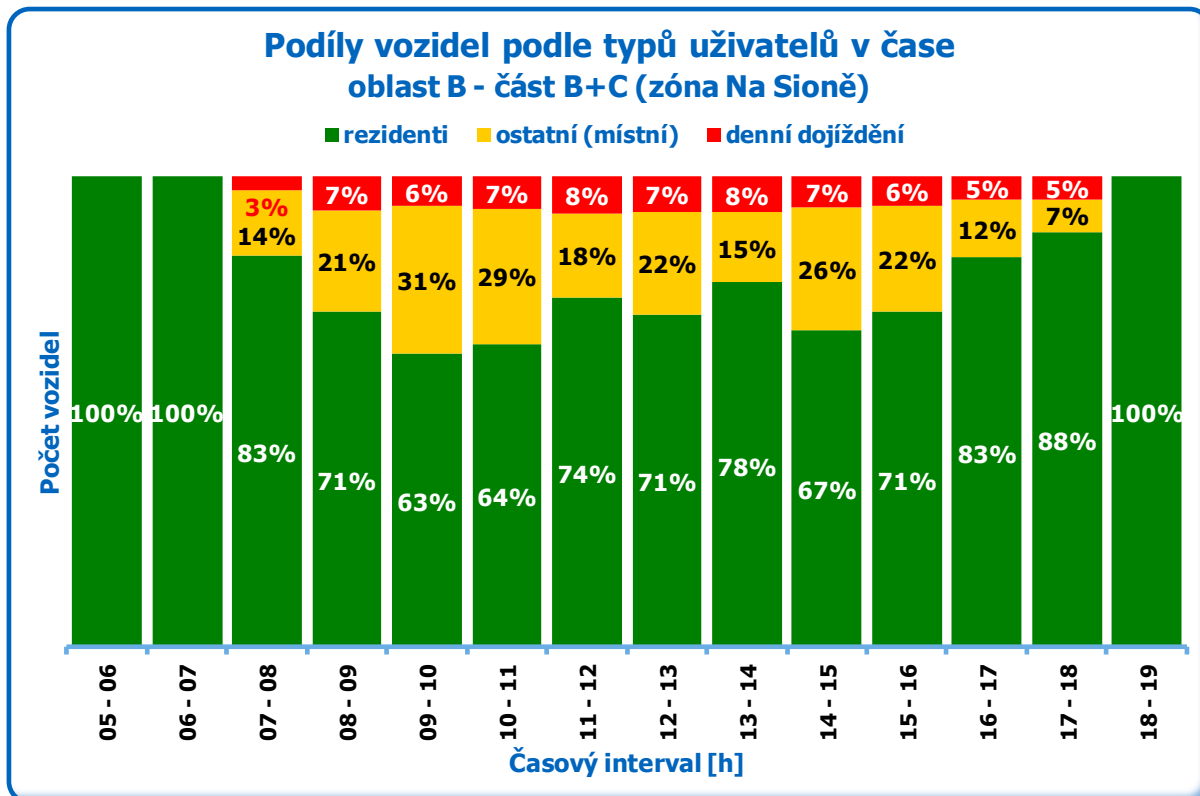
graf 103

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část B+C (zóna Na Sioně)“



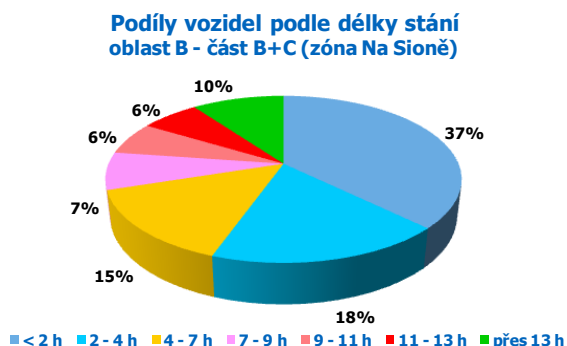
graf 104

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část B+C (zóna Na Sioně)“



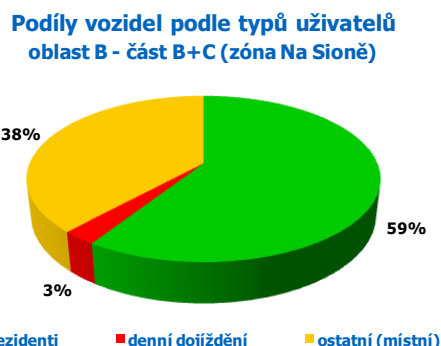
graf 105

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část B+C (zóna Na Sioně)“



graf 106

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část B+C (zóna Na Sioně)“ podle časové délky jejich parkování



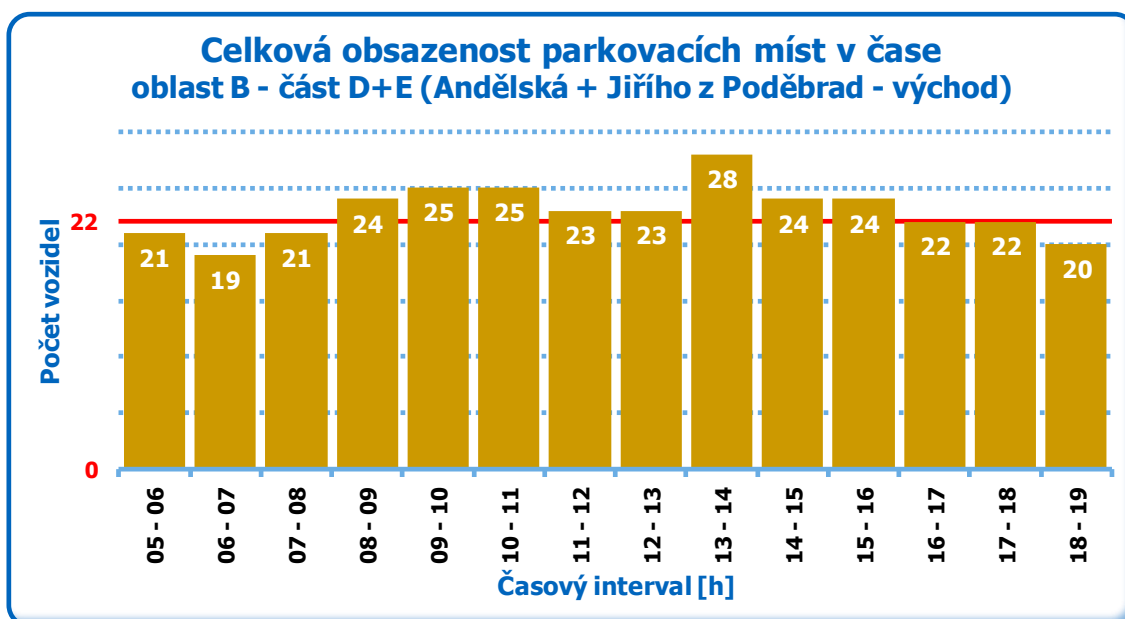
graf 107

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část B+C (zóna Na Sioně)“

- oblast B / část D+E (Andělská + Jiřího z Poděbrad – východ):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 108 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená

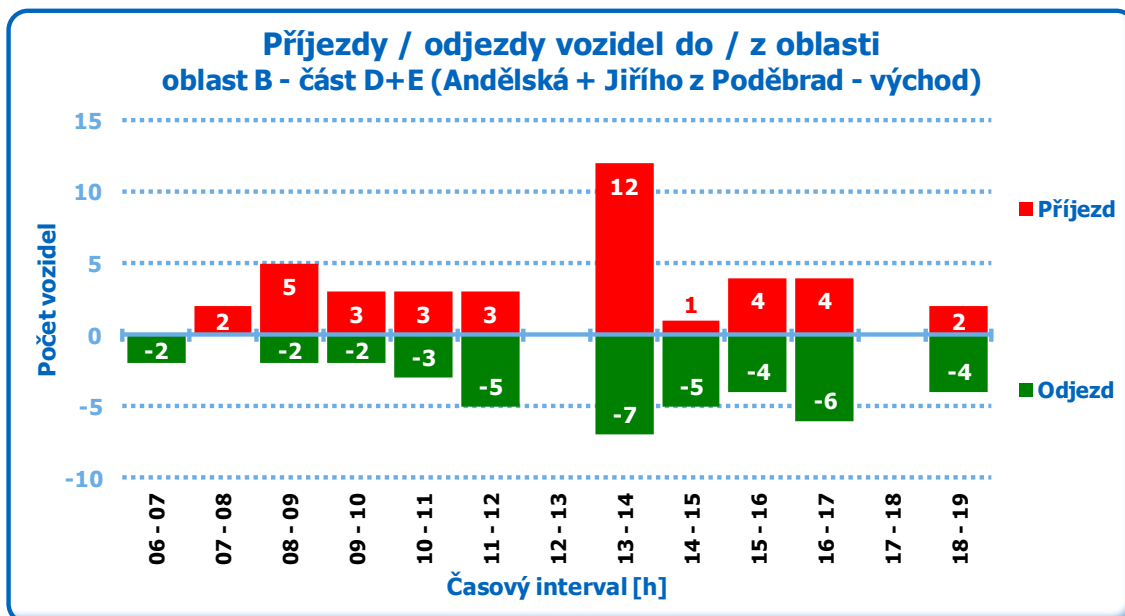
podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části D+E) činí 22 parkovacích míst)

- následující graf 109 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části D+E) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 110
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části D+E) graf 111 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 112 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 113 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části D+E) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 114 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



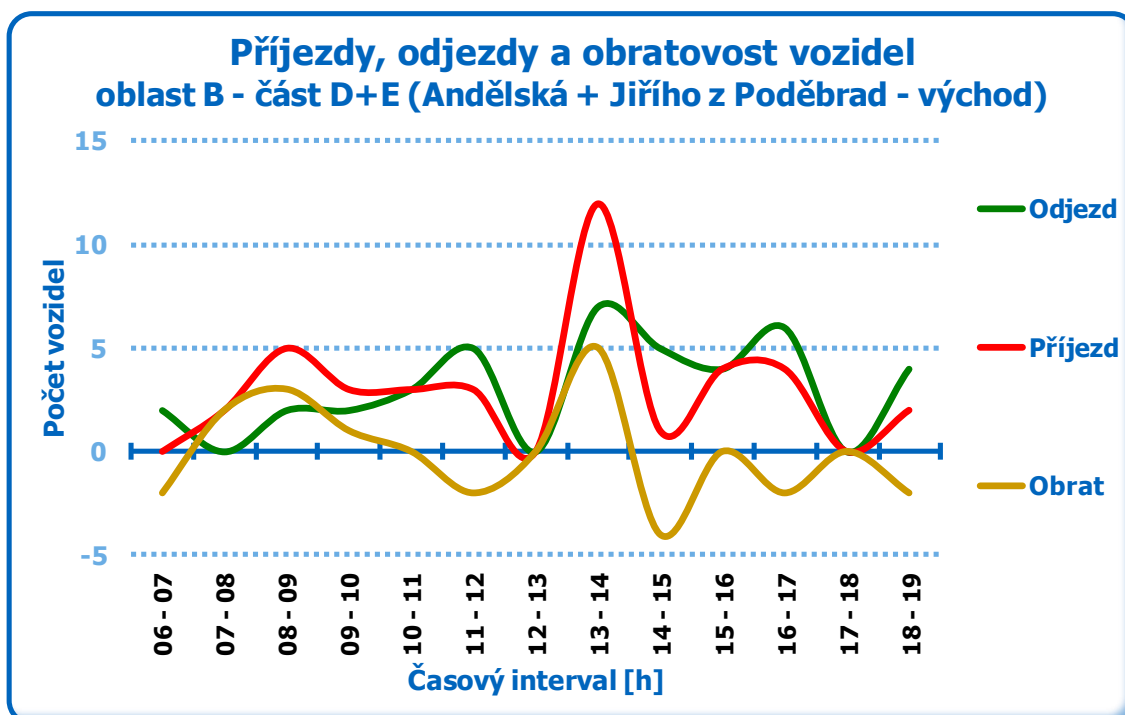
graf 108

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část D+E (Andělská + Jiřího z Poděbrad – východ)“



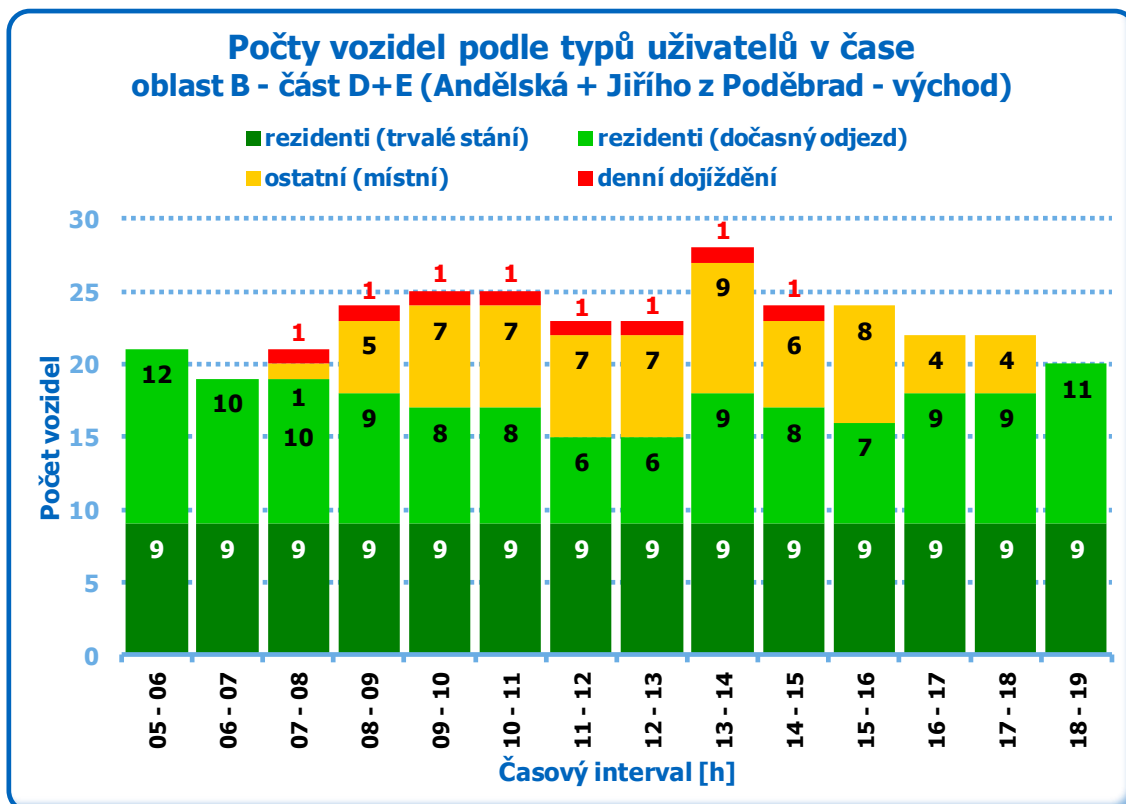
graf 109

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část D+E (Andělská + Jiřího z Poděbrad – východ)“



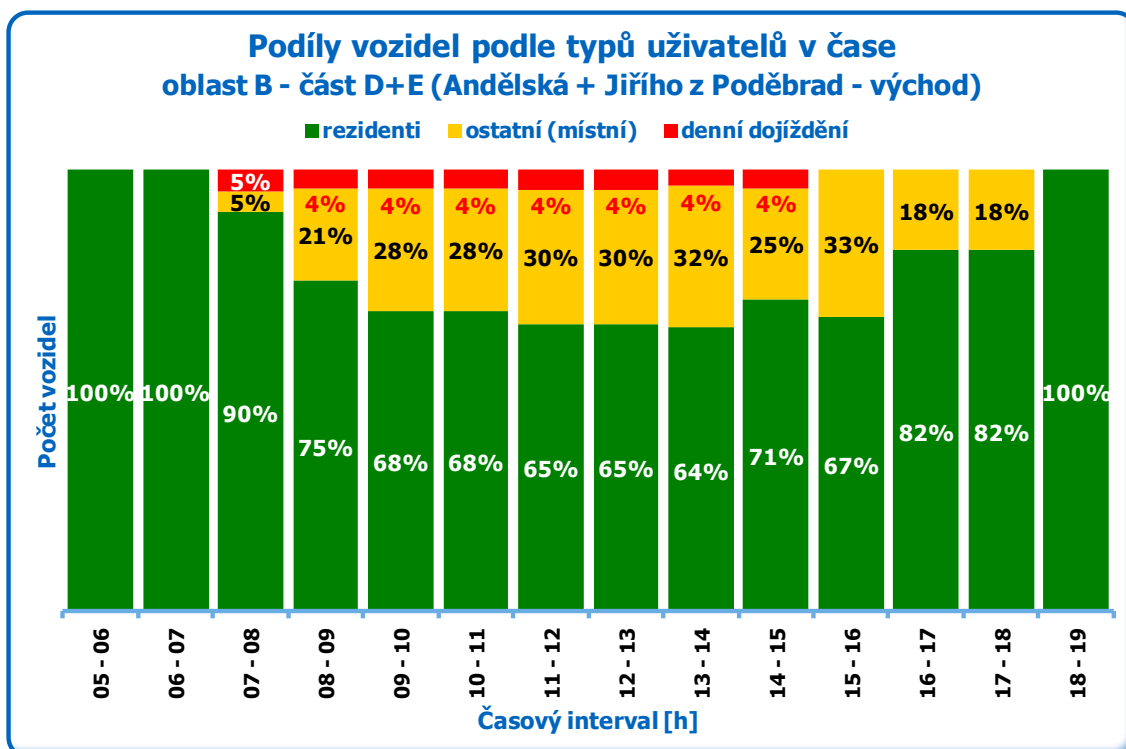
graf 110

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část D+E (Andělská + Jiřího z Poděbrad – východ)“



graf 111

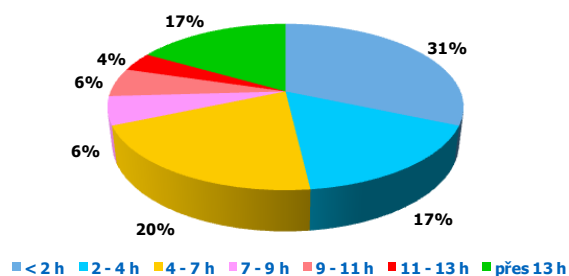
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část D+E (Anděl. + J. z P. – vých.)“



graf 112

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část D+E (Andělská + Jiřího z P. – východ)“

Podíly vozidel podle délky stání
oblast B - část D+E (Andělská + Jiřího z Poděbrad -



graf 113

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část D+E (Andělská + Jiřího z Poděbrad – východ)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast B - část D+E (Andělská + Jiřího z Poděbrad - východ)



graf 114

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část D+E (Andělská + Jiřího z Poděbrad – východ)“

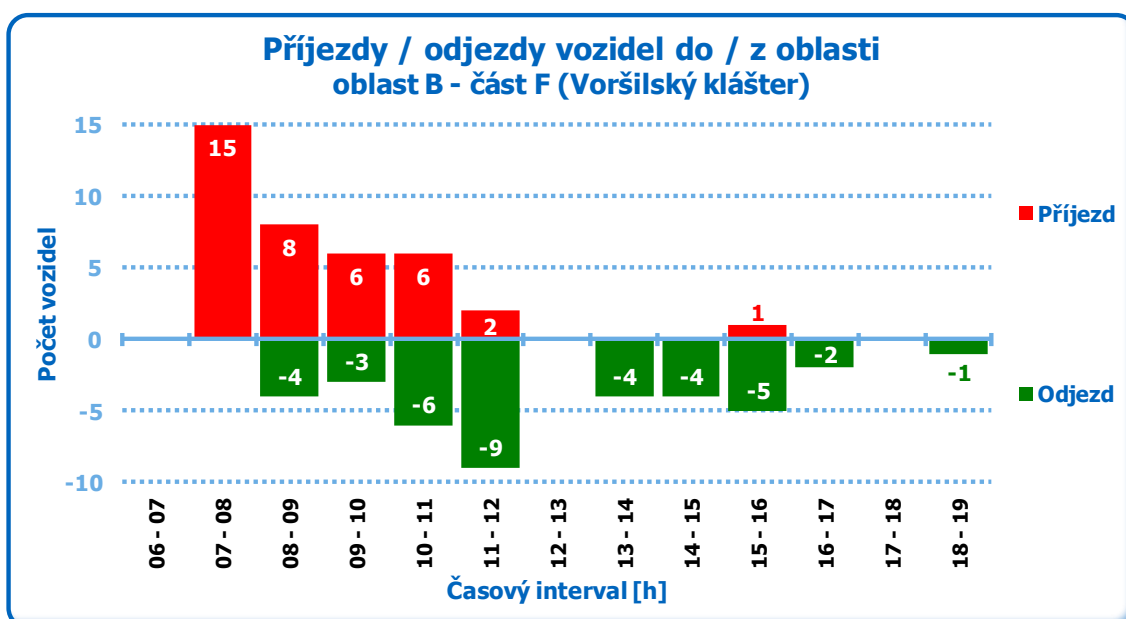
- oblast B / část F (Voršilský klášter):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 115 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část F) činí 18 parkovacích míst)
- následující graf 116 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část F) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 117
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část F) graf 118 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 119 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 120 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část F) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 121 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



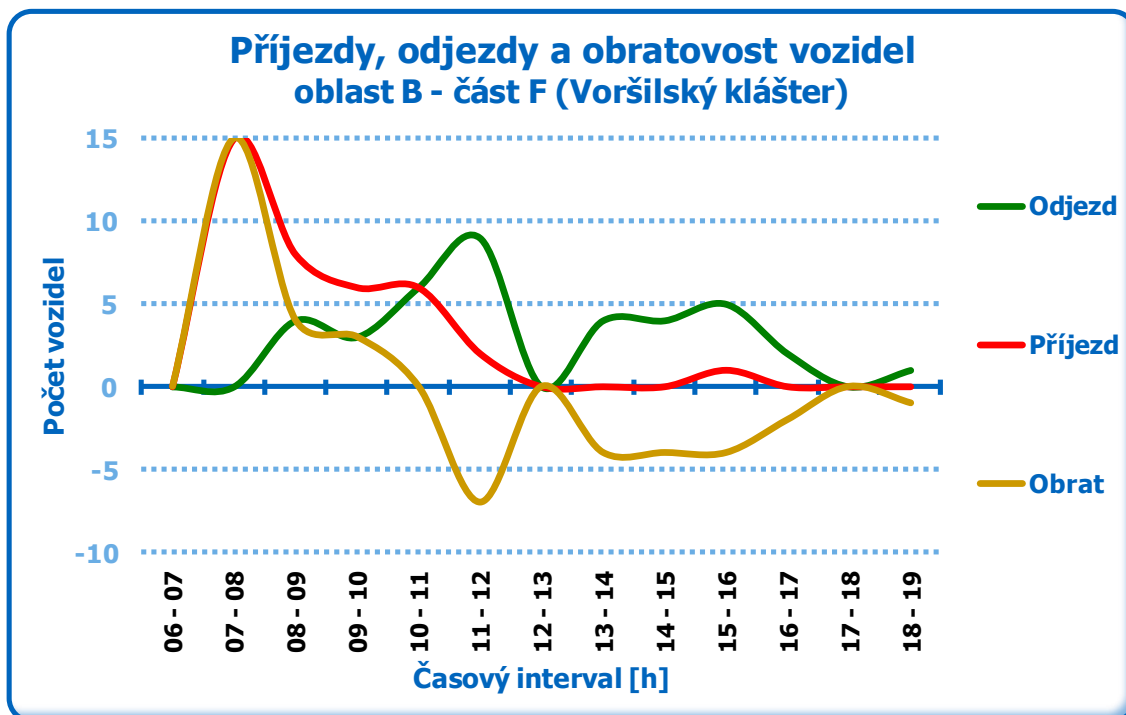
graf 115

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část F (Voršilský klášter)“



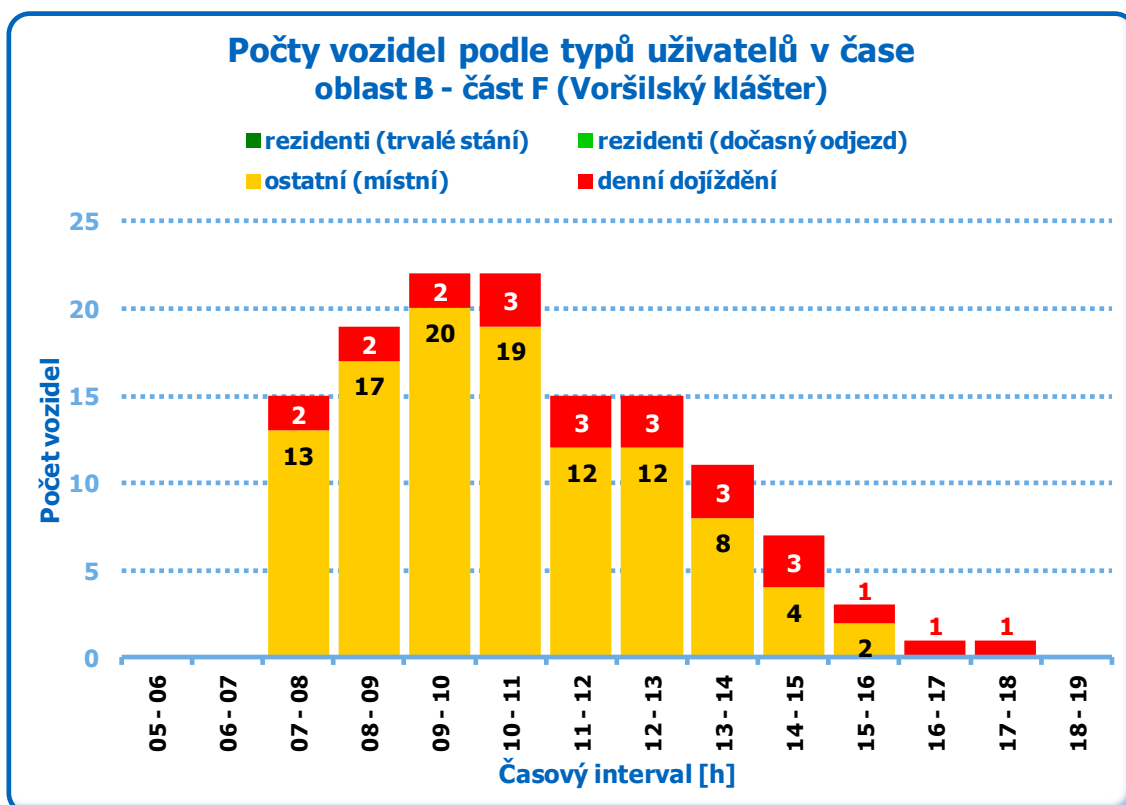
graf 116

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část F (Voršilský klášter)“



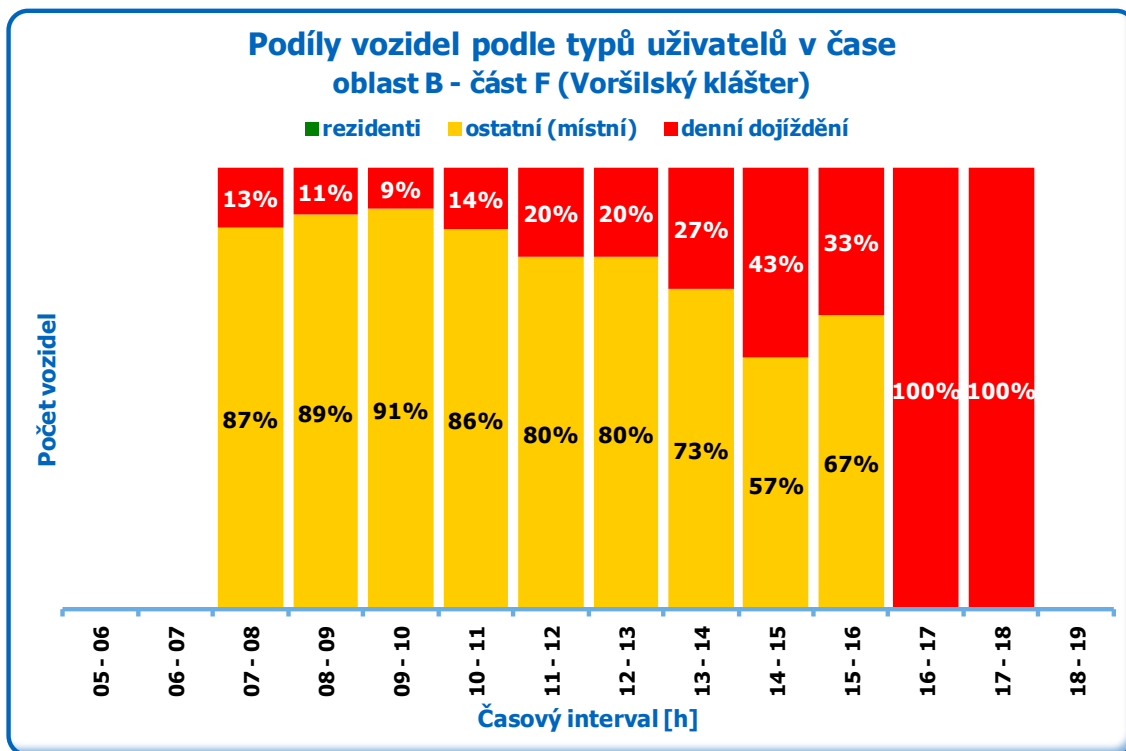
graf 117

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část F (Voršilský klášter)“



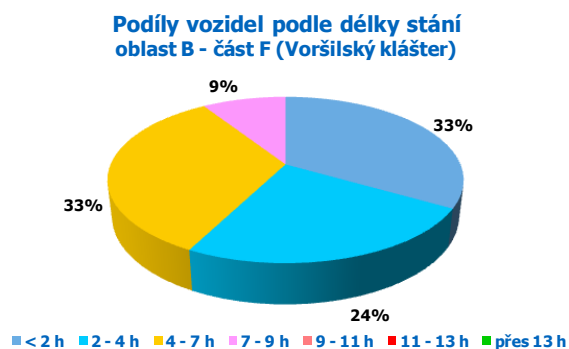
graf 118

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část F (Voršilský klášter)“



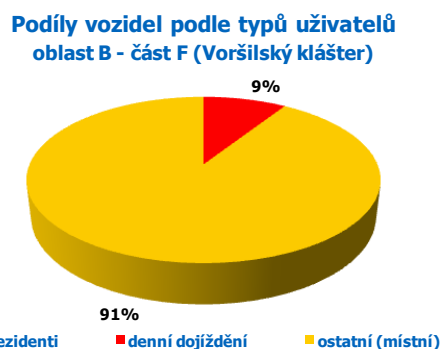
graf 119

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část F (Voršilský klášter)“



graf 120

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část F (Voršilský klášter)“ podle časové délky jejich parkování



graf 121

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část F (Voršilský klášter)“

- oblast B / část G (parkoviště u kapličky):

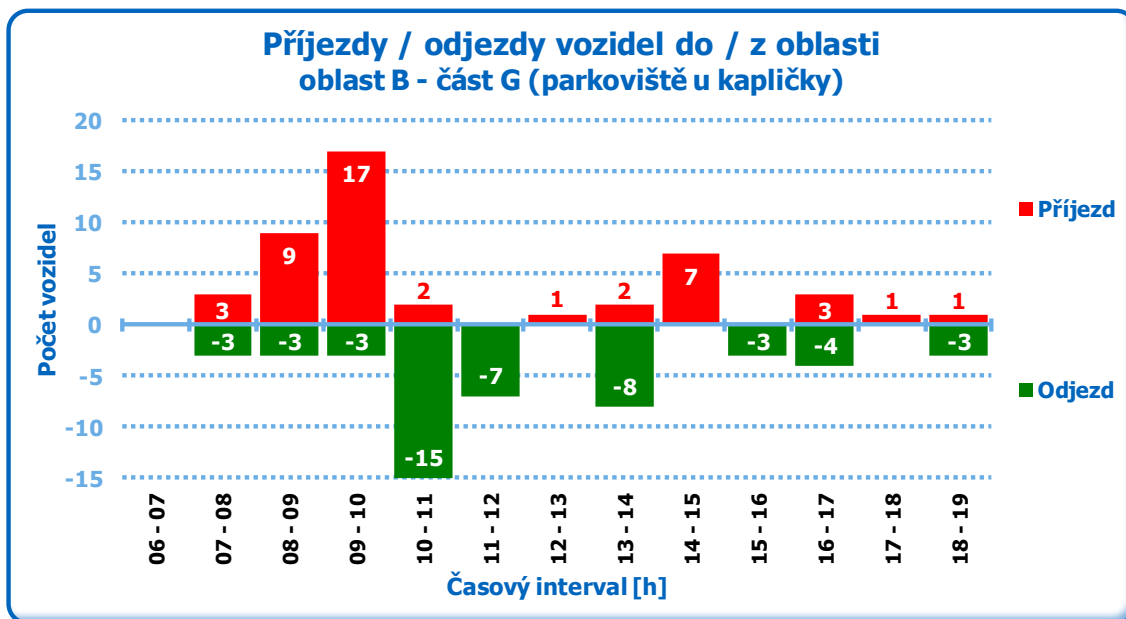
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 122 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část G) činí 31 parkovacích míst)

- následující graf 123 znázorňuje vývoj počtu vozidel příjezdějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část G) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 124
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část G) graf 125 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 126 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 127 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část G) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 128 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



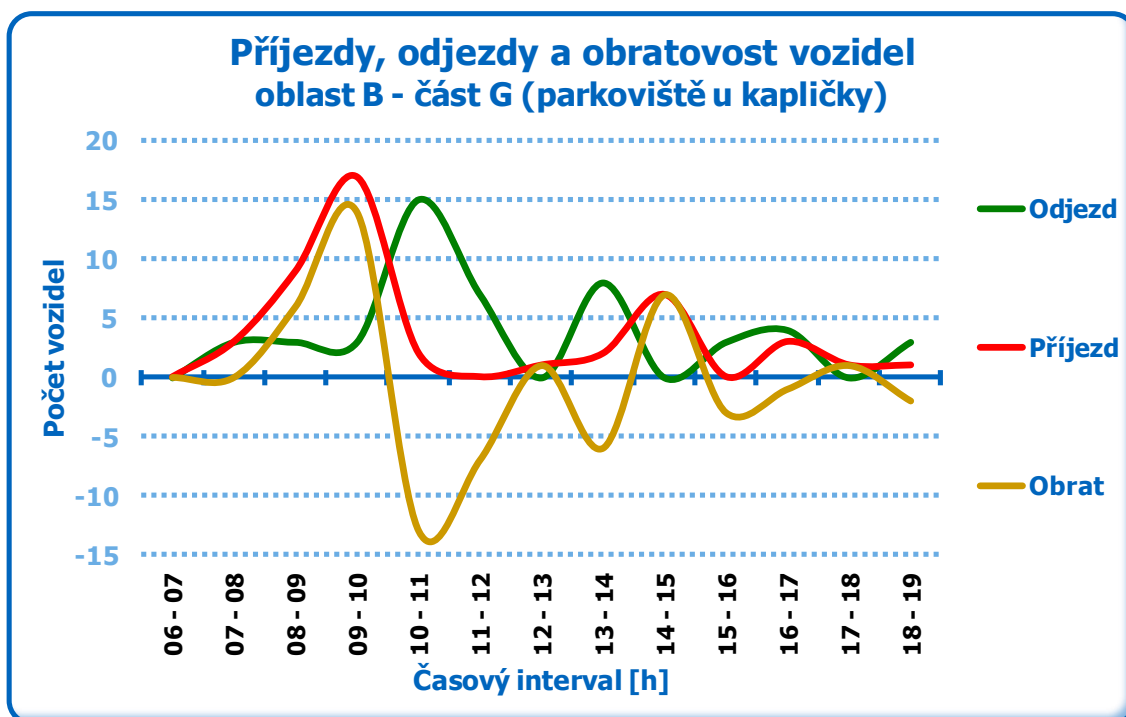
graf 122

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část G (parkoviště u kapličky)“



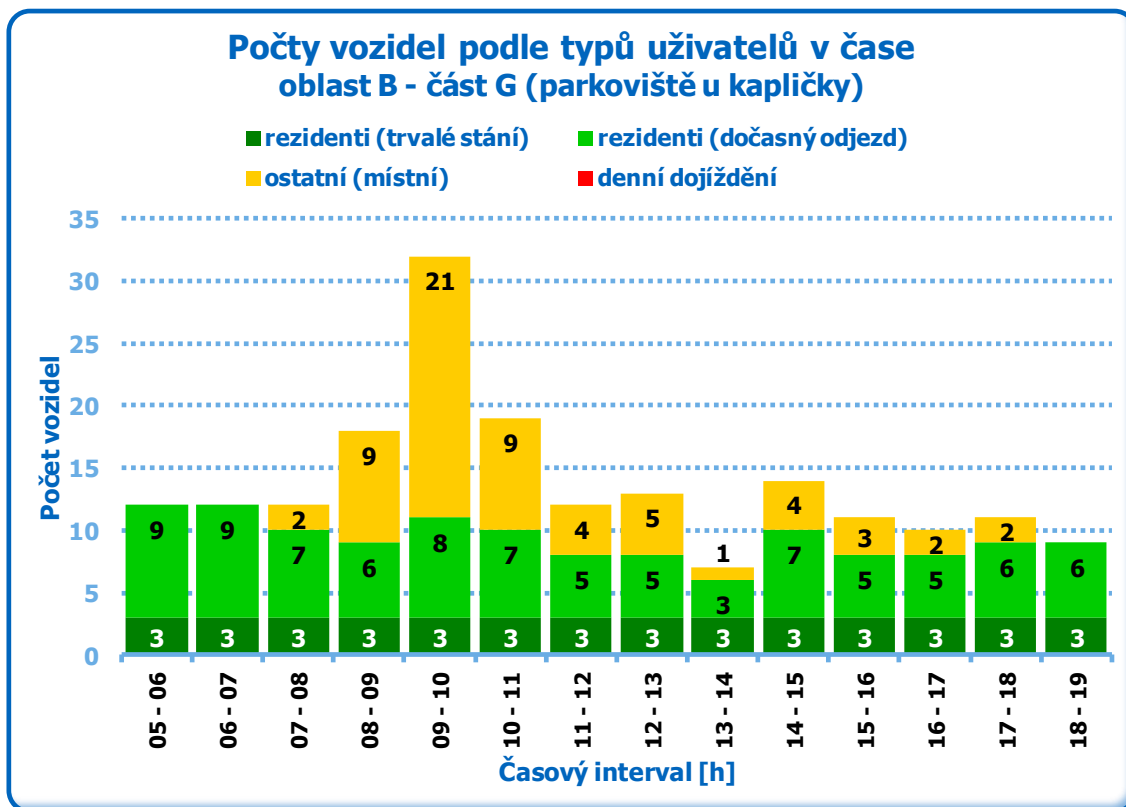
graf 123

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část G (parkoviště u kapličky)“



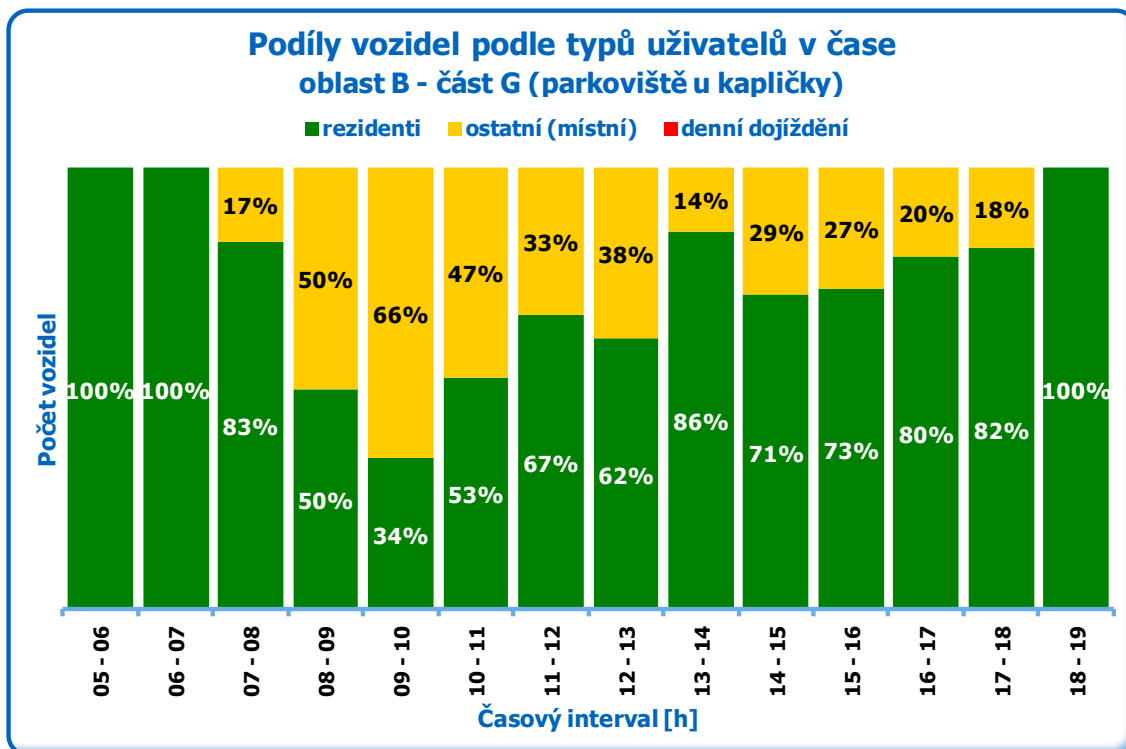
graf 124

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část G (parkoviště u kapličky)“



graf 125

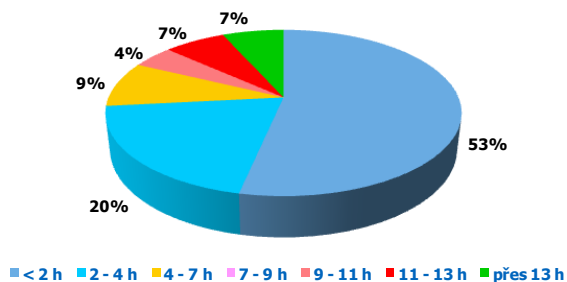
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část G (parkoviště u kapličky)“



graf 126

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část G (parkoviště u kapličky)“

Podíly vozidel podle délky stání
oblast B - část G (parkoviště u kapličky)



graf 127

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část G (parkoviště u kapličky)“ podle časové délky jejich parkování

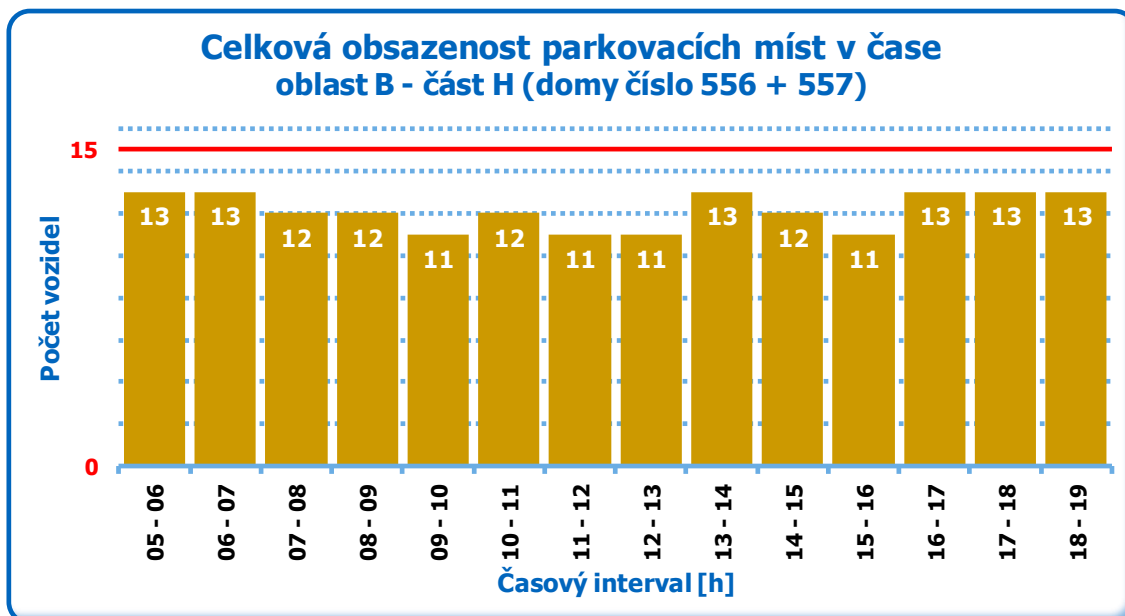
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast B - část G (parkoviště u kapličky)



graf 128

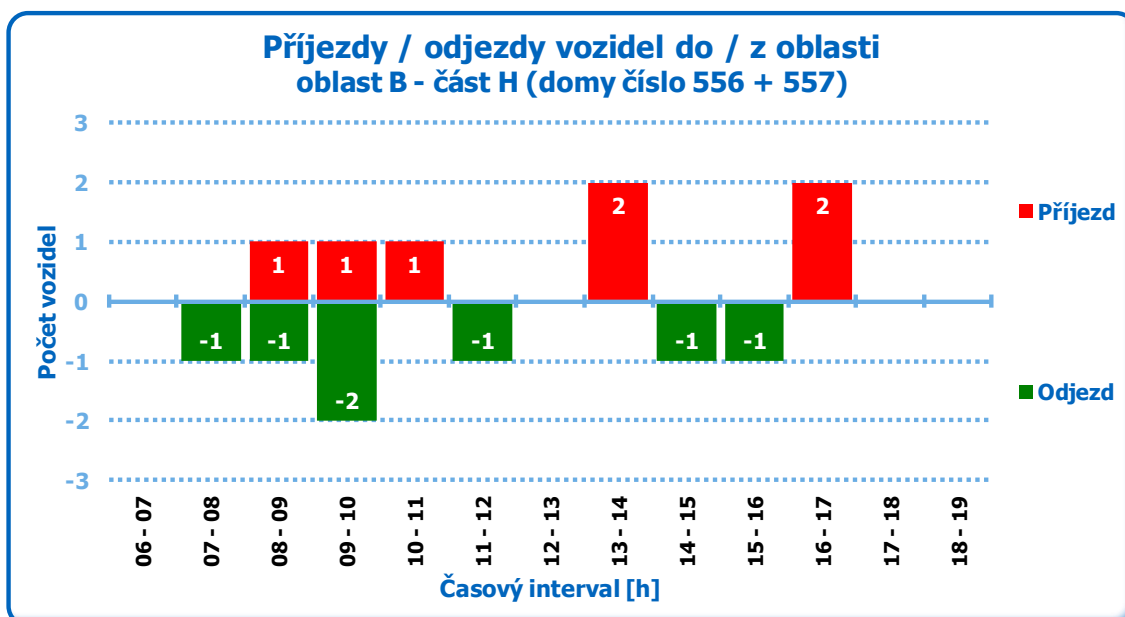
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část G (parkoviště u kapličky)“

- oblast B / část H (domy číslo 556 + 557):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 129 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část H) činí 15 parkovacích míst)
 - následující graf 130 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část H) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 131
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část H) graf 132 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 133 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 134 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část H) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 135 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



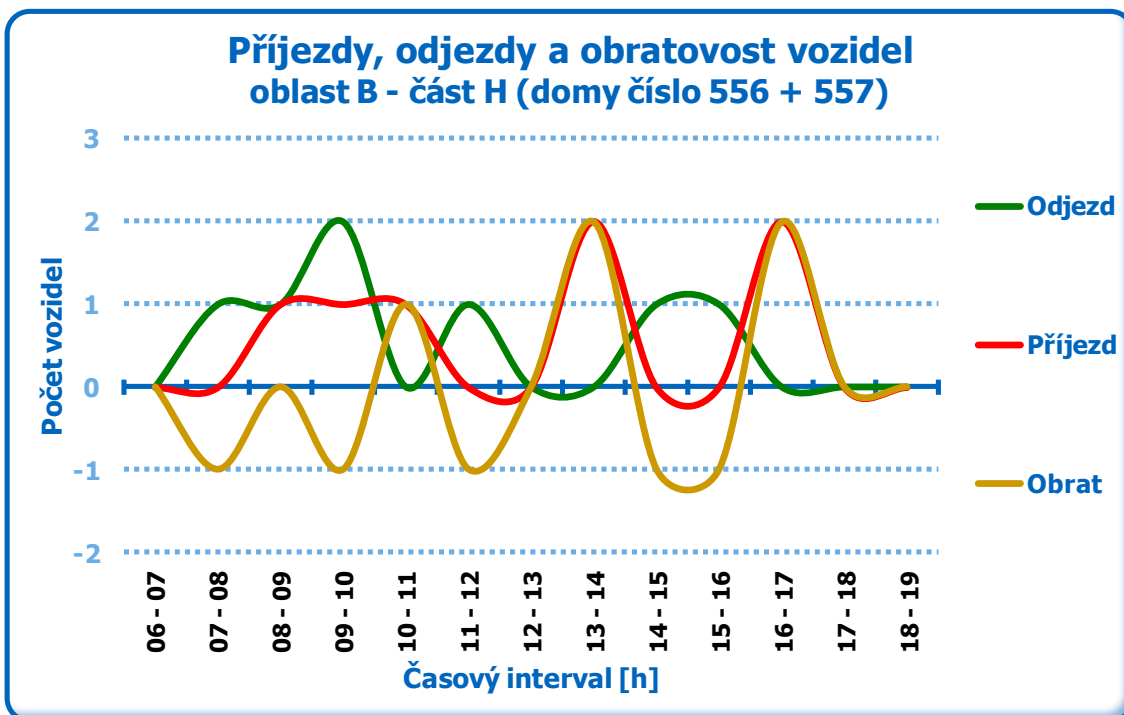
graf 129

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část H (domy číslo 556 + 557)“



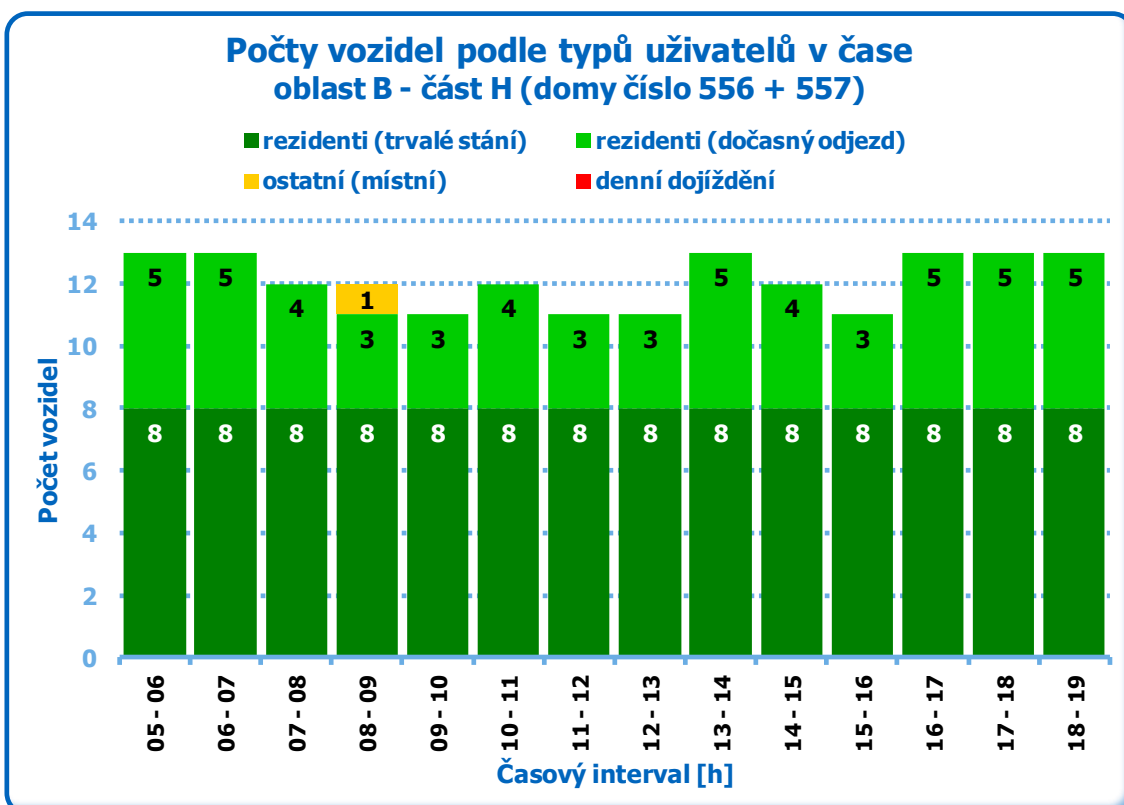
graf 130

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část H (domy číslo 556 + 557)“



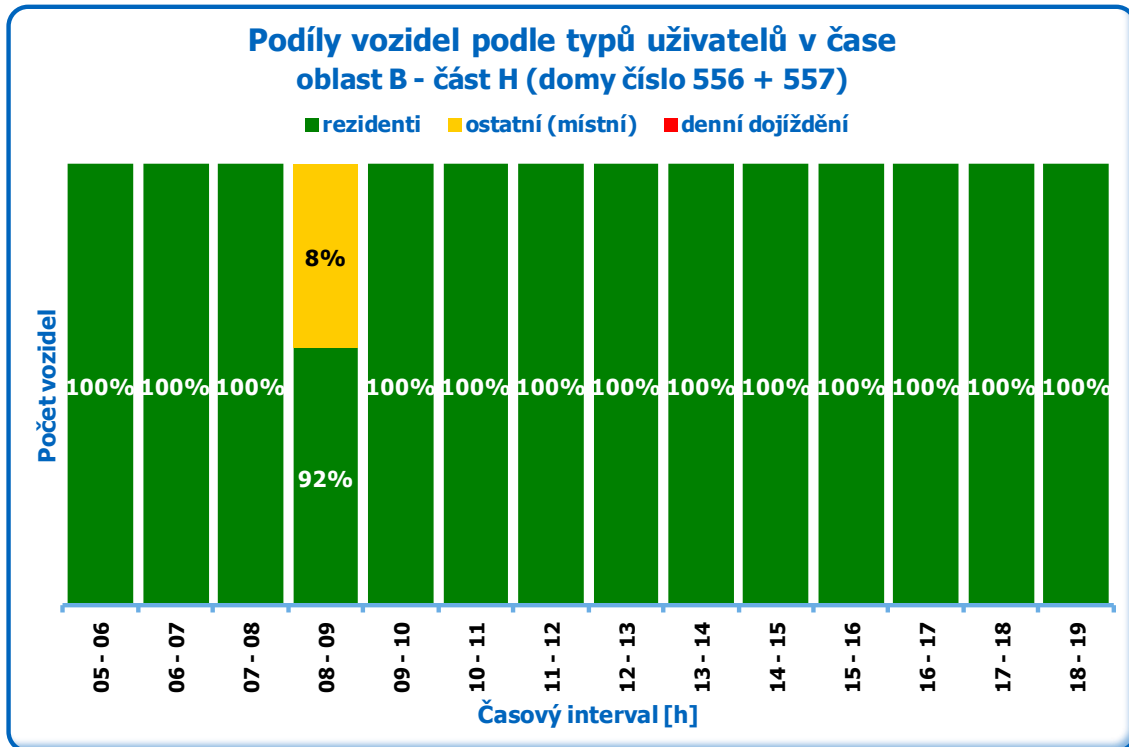
graf 131

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část H (domy číslo 556 + 557)“



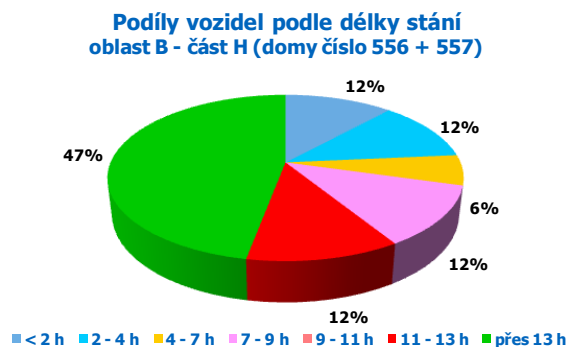
graf 132

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část H (domy číslo 556 + 557)“



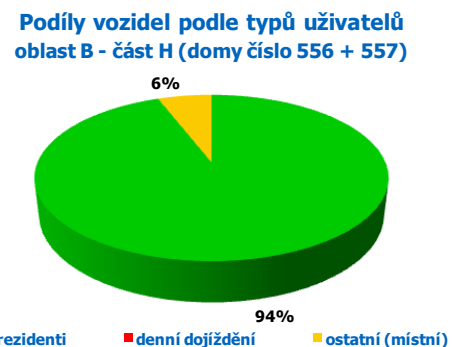
graf 133

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část H (domy číslo 556 + 557)“



graf 134

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část H (domy číslo 556 + 557)“ podle časové délky jejich parkování



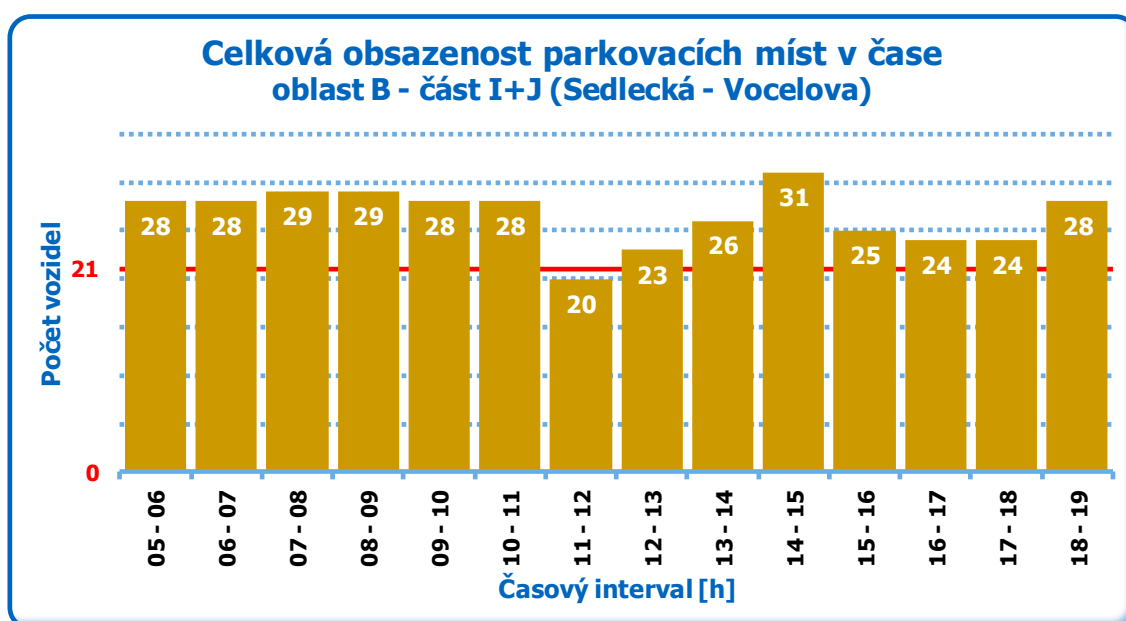
graf 135

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část H (domy číslo 556 + 557)“

• oblast B / část I+J (Sedlecká – Vocelova):

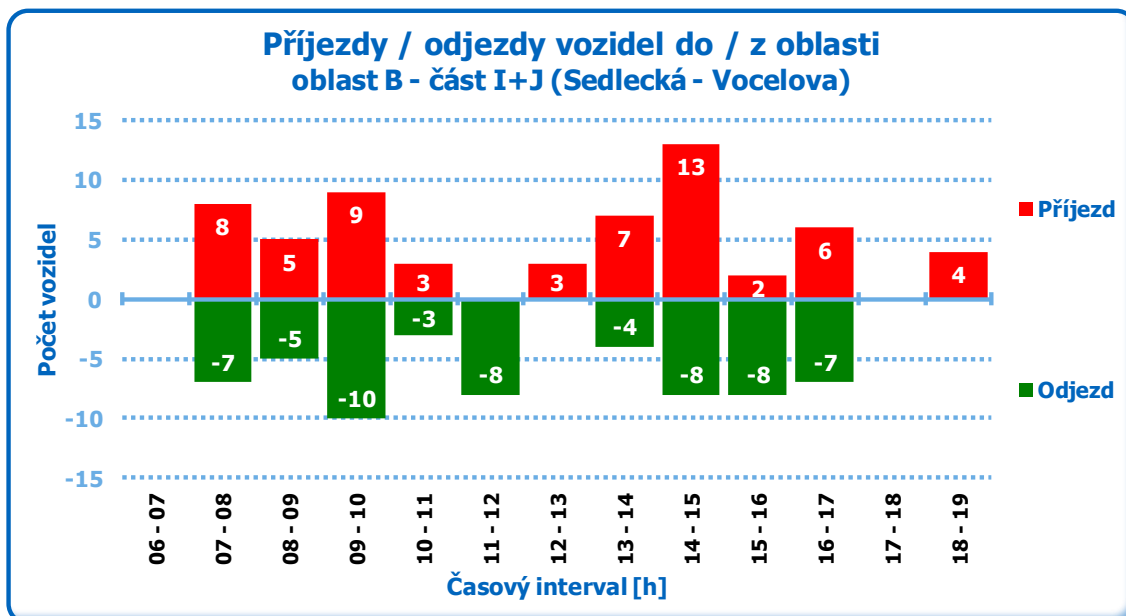
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 136 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části I+J) činí 21 parkovacích míst)

- následující graf 137 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části I+J) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 138
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části I+J) graf 139 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 140 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 141 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části I+J) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 142 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



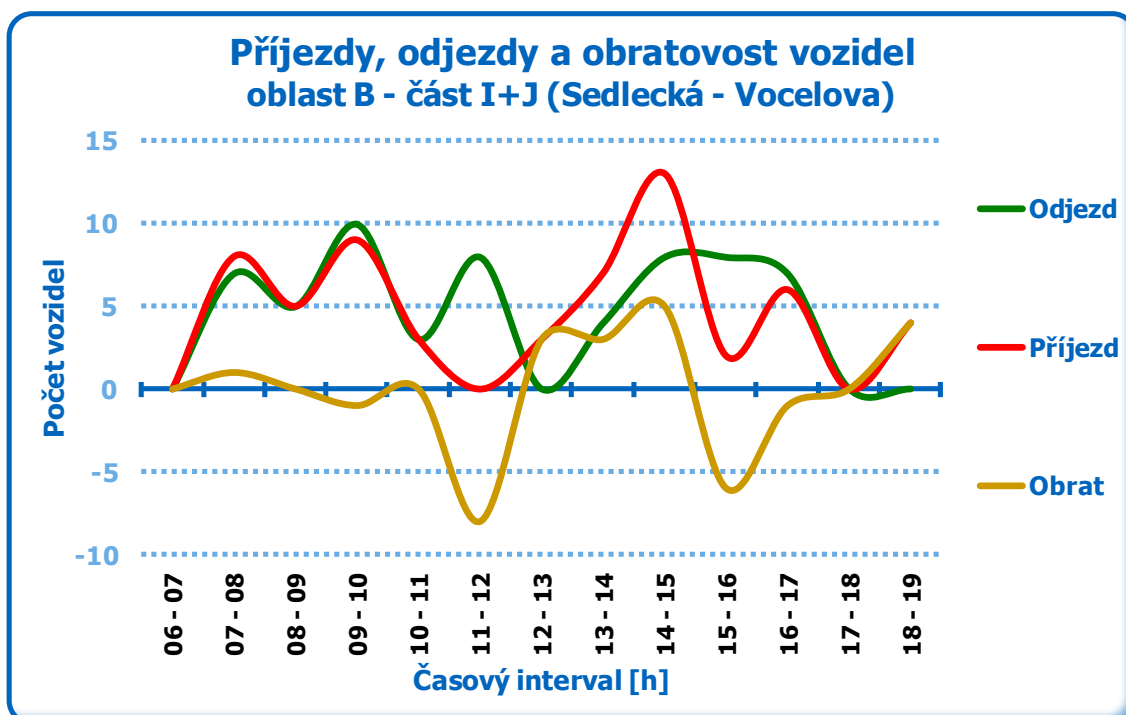
graf 136

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část I+J (Sedlecká – Vocelova)“



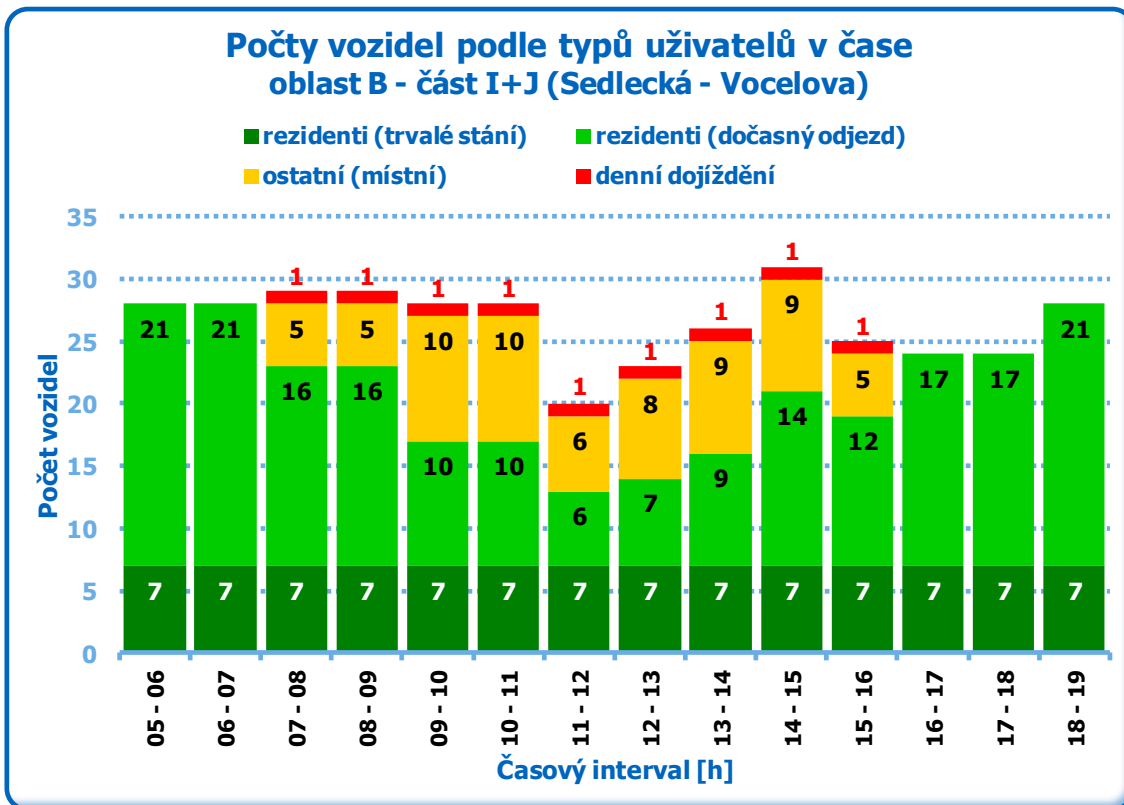
graf 137

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část I+J (Sedlecká – Vocelova)“



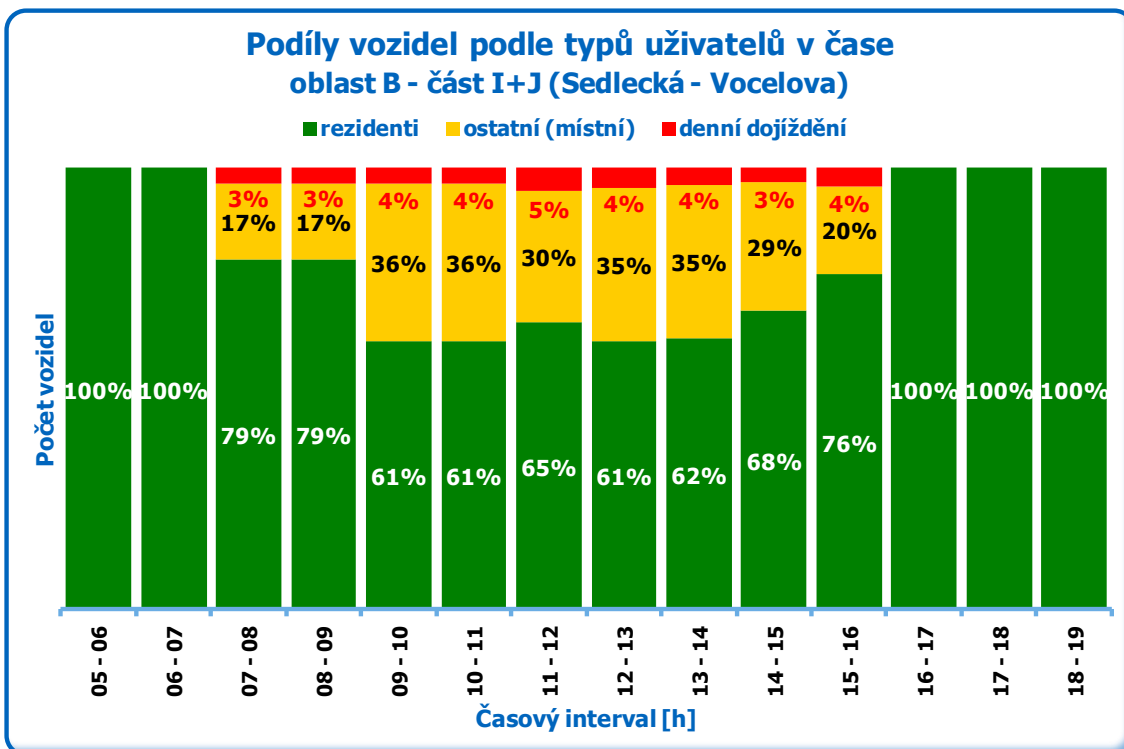
graf 138

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část I+J (Sedlecká – Vocelova)“



graf 139

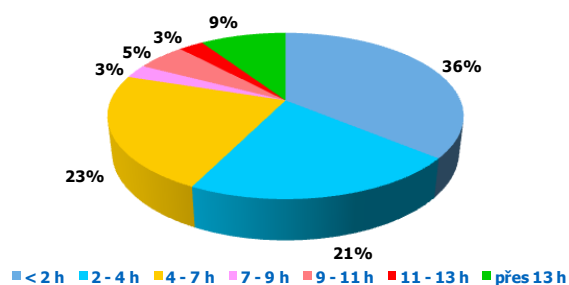
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část I+J (Sedlecká – Vocelova)“



graf 140

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část I+J (Sedlecká – Vocelova)“

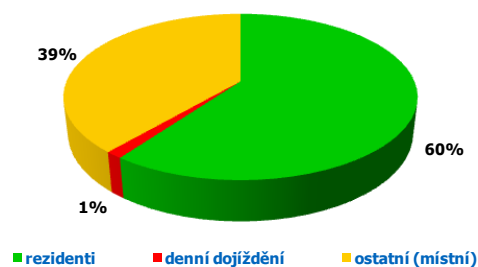
Podíly vozidel podle délky stání
oblast B - část I+J (Sedlecká - Vocelova)



graf 141

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část I+J (Sedlecká – Vocelova)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast B - část I+J (Sedlecká - Vocelova)

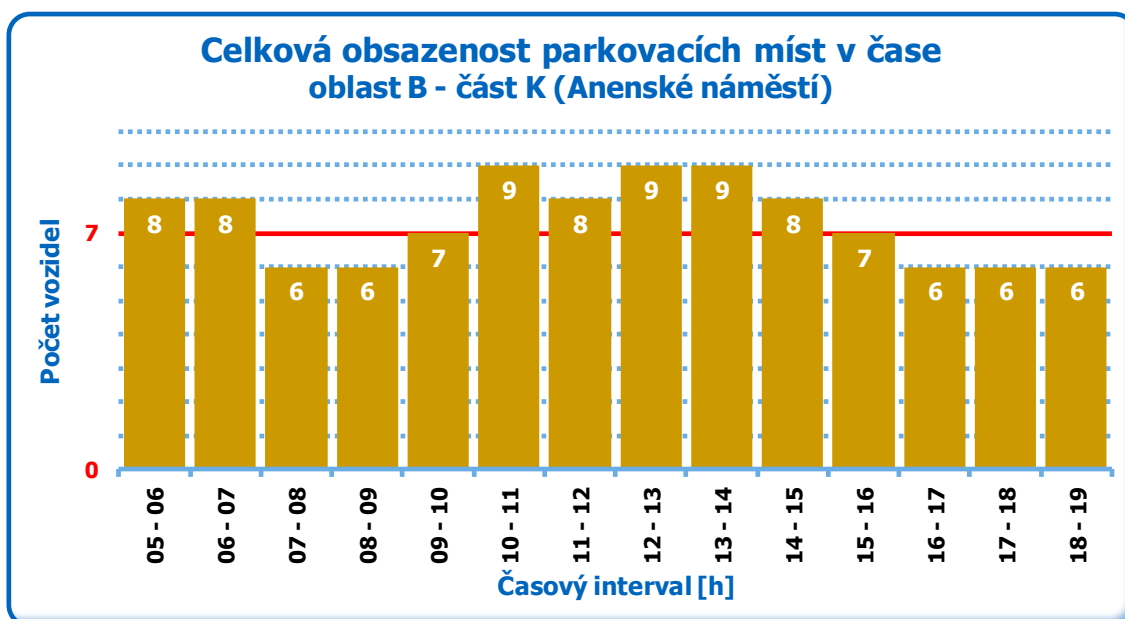


graf 142

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část I+J (Sedlecká – Vocelova)“

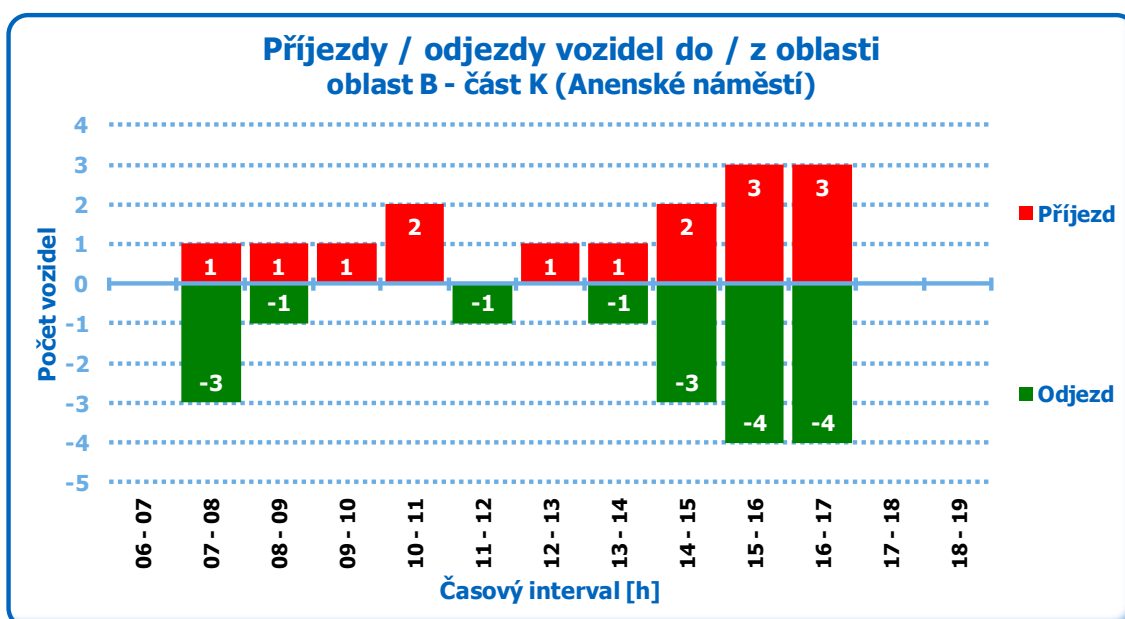
- oblast B / část K (Anenské náměstí):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 143 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část K) činí 7 parkovacích míst)
- následující graf 144 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část K) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 145
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část K) graf 146 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 147 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 148 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část K) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 149 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



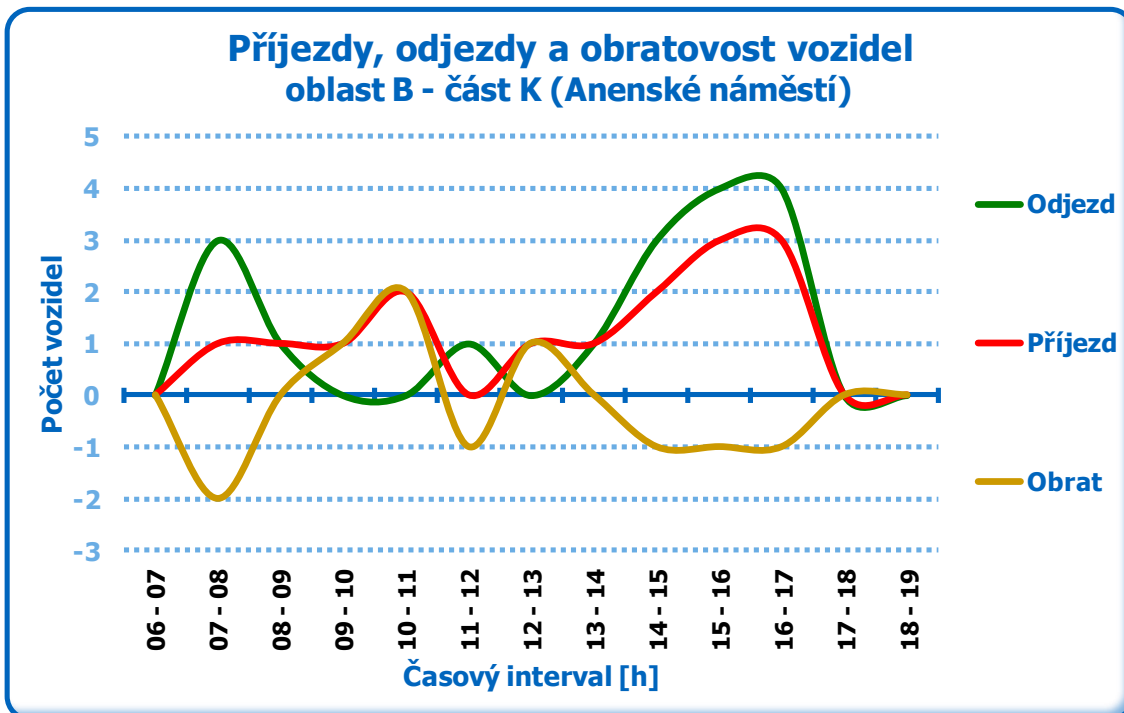
graf 143

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část K (Anenské náměstí)“



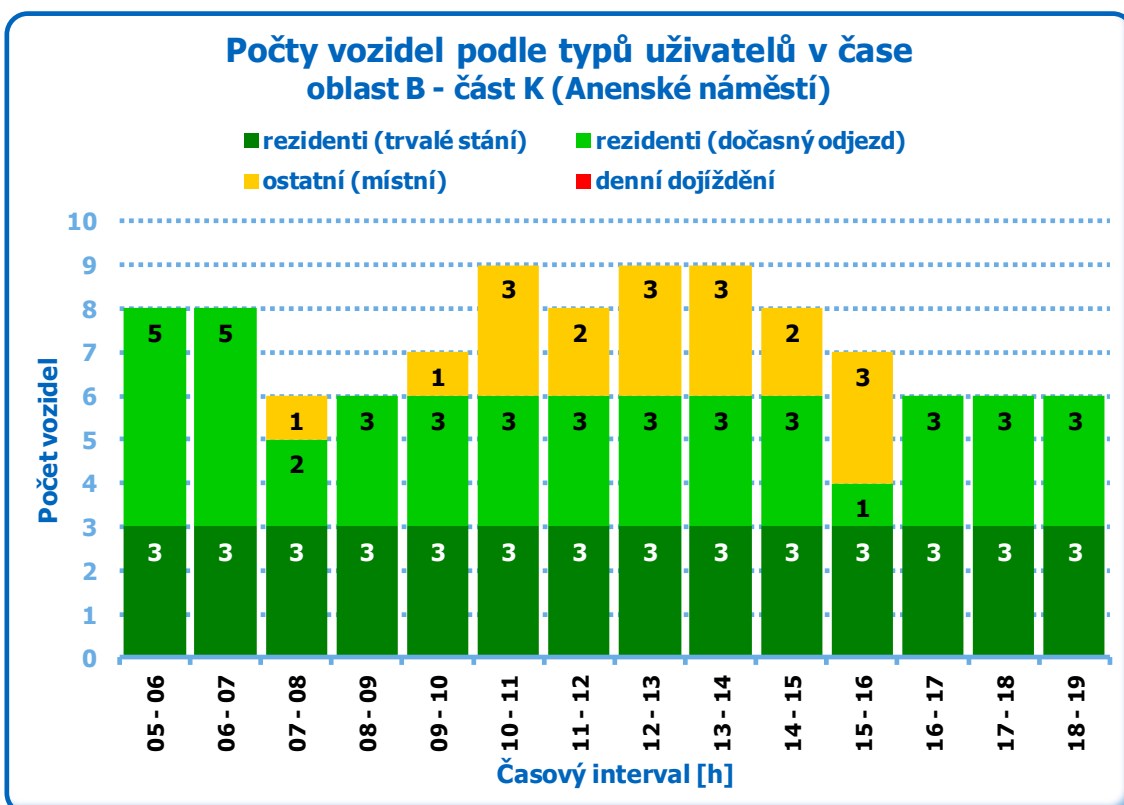
graf 144

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část K (Anenské náměstí)“



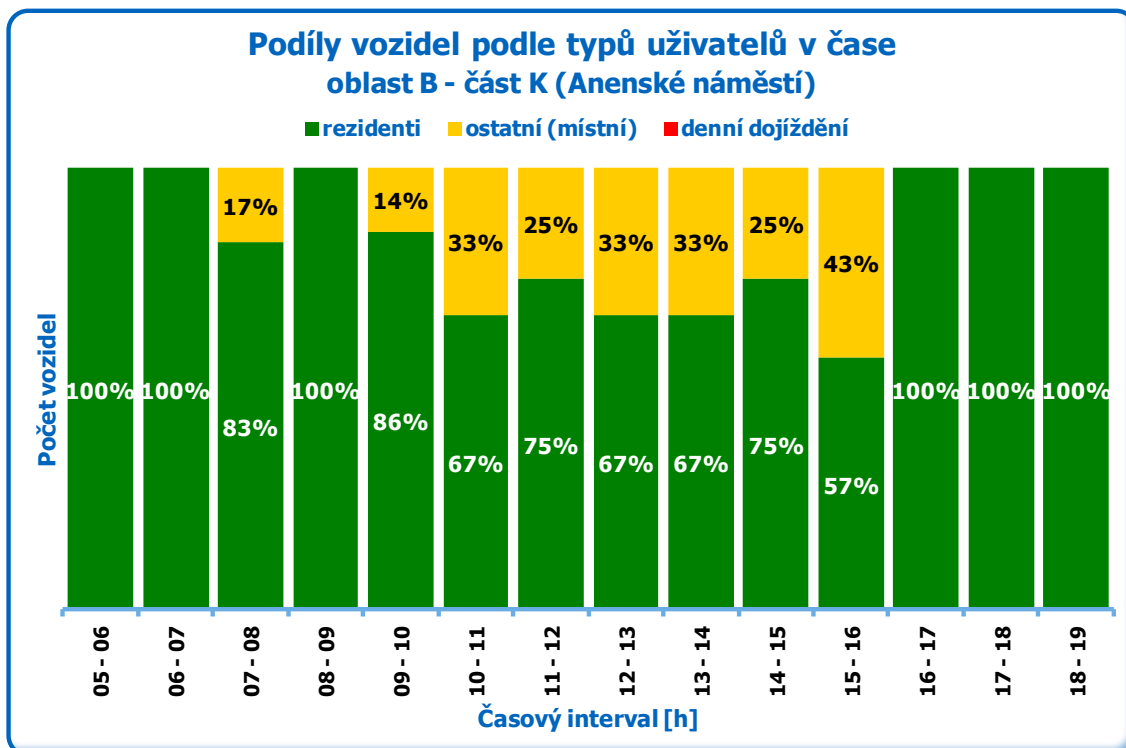
graf 145

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část K (Anenské náměstí)“



graf 146

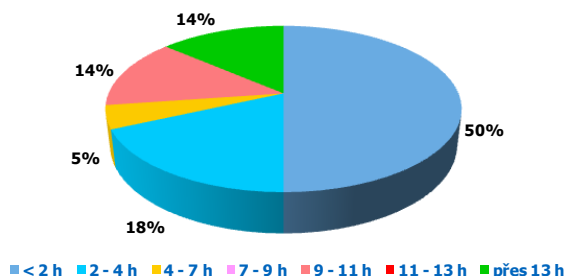
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část K (Anenské náměstí)“



graf 147

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část K (Anenské náměstí)“

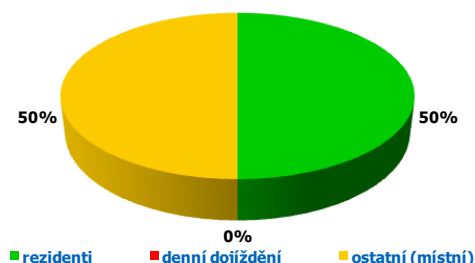
Podíly vozidel podle délky stání
oblast B - část K (Anenské náměstí)



graf 148

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část K (Anenské náměstí)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast B - část K (Anenské náměstí)



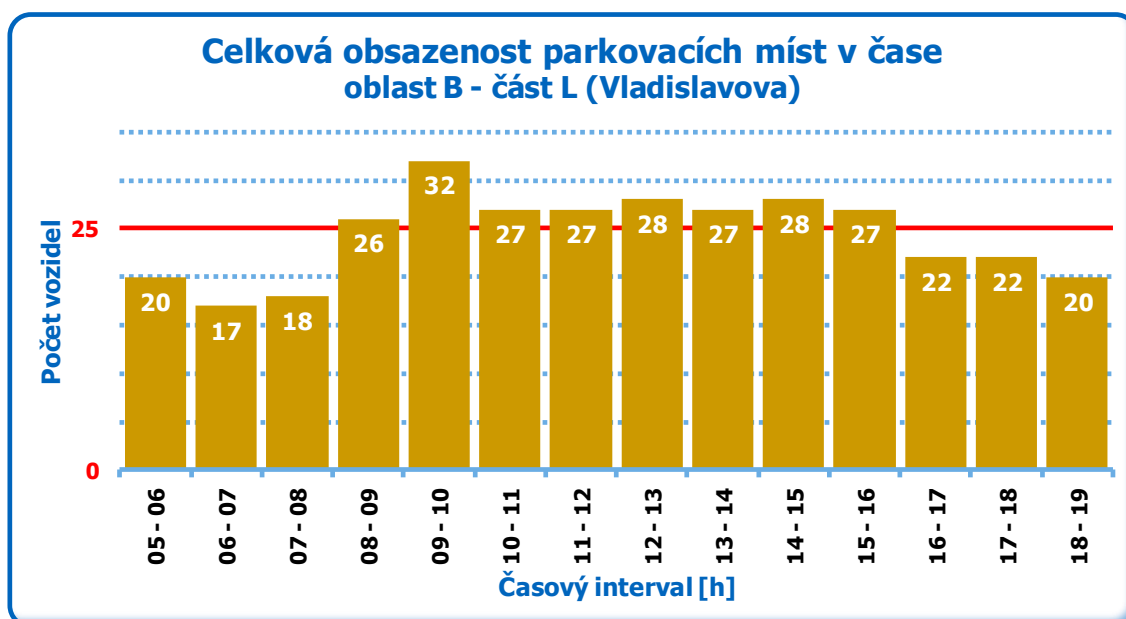
graf 149

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část K (Anenské náměstí)“

- oblast B / část L (Vladislavova):

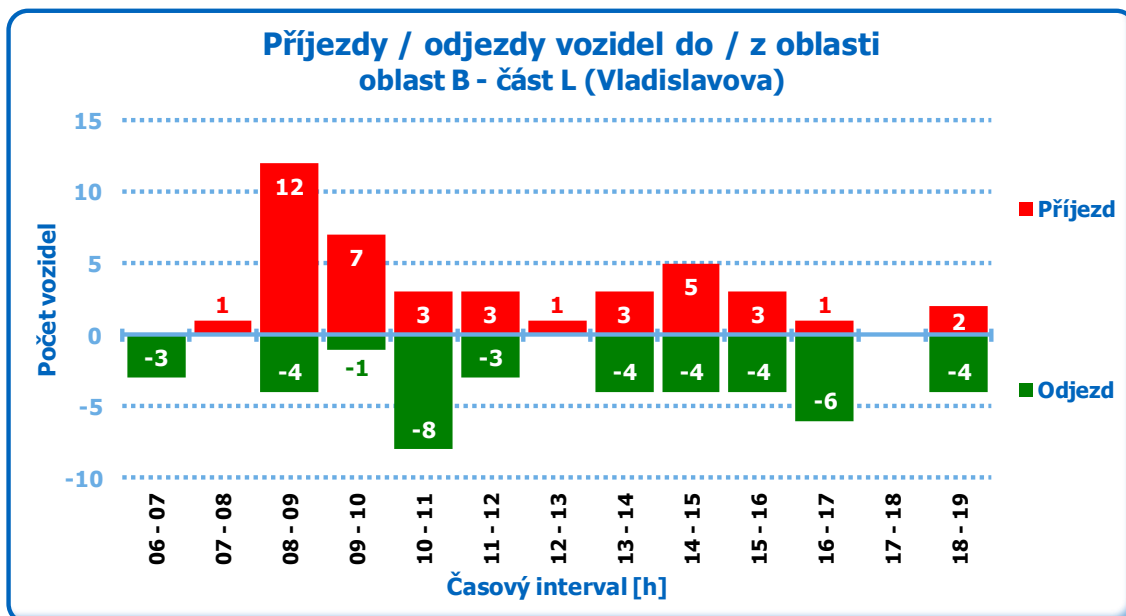
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 150 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část L) činí 25 parkovacích míst)

- následující graf 151 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část L) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 152
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část L) graf 153 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 154 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 155 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část L) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 156 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



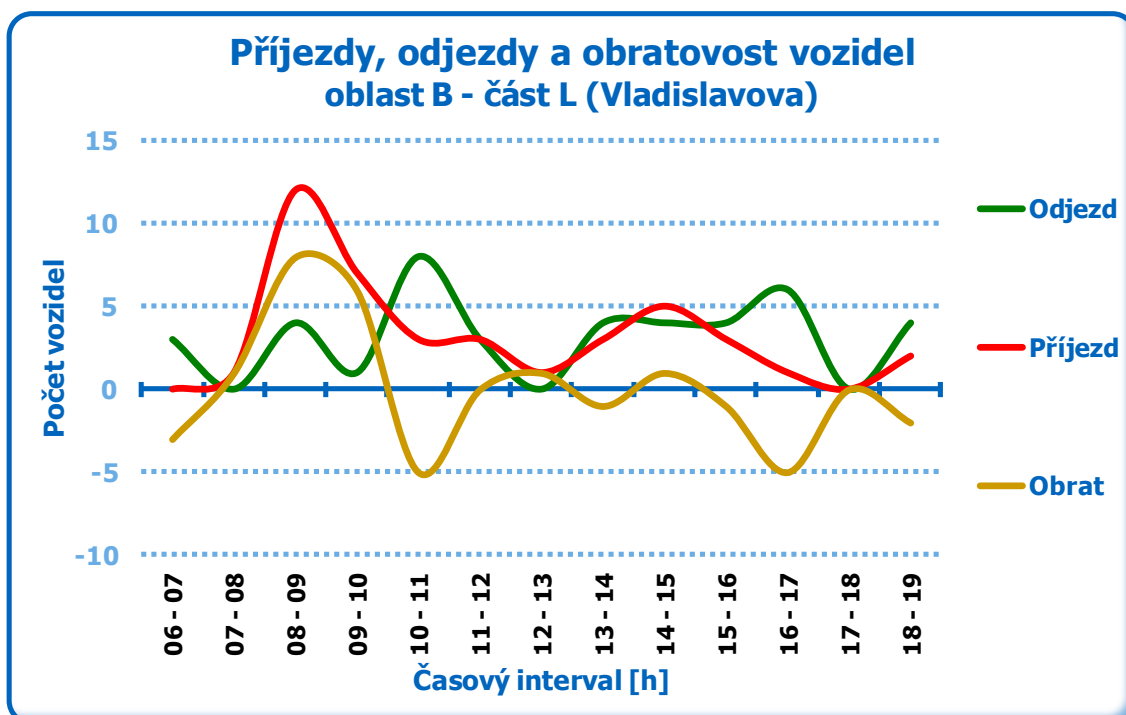
graf 150

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část L (Vladislavova)“



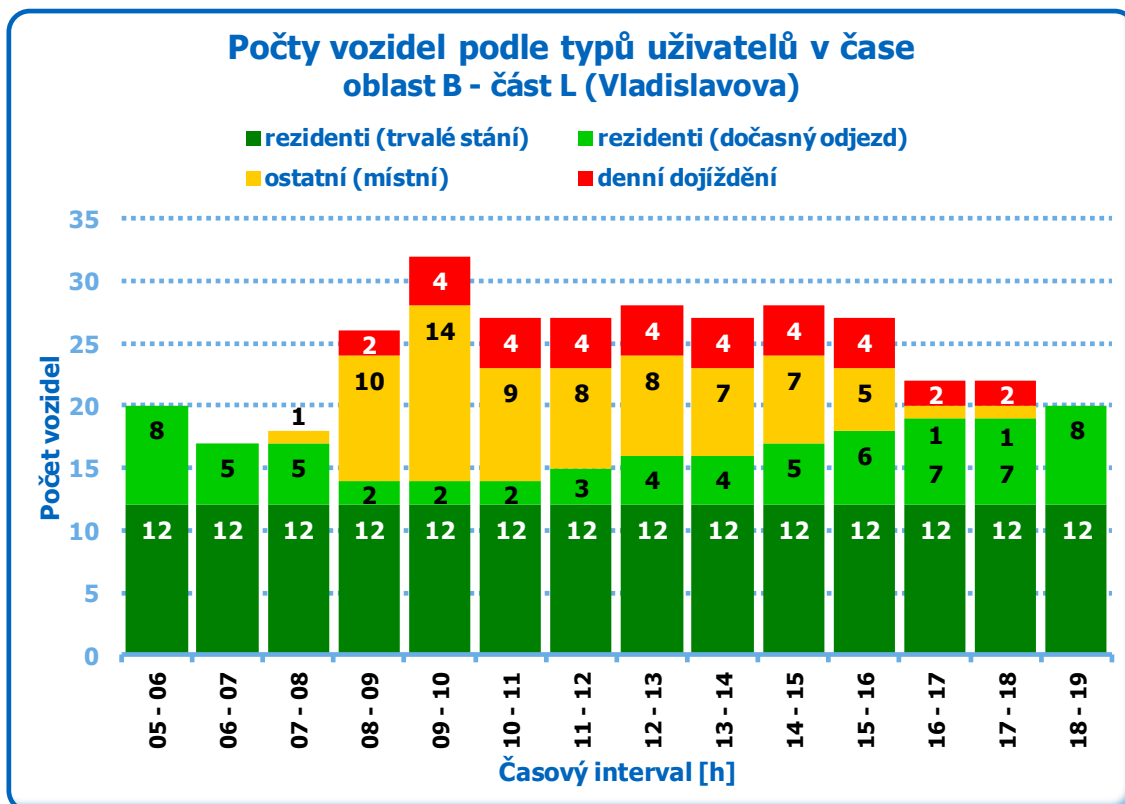
graf 151

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část L (Vladislavova)“



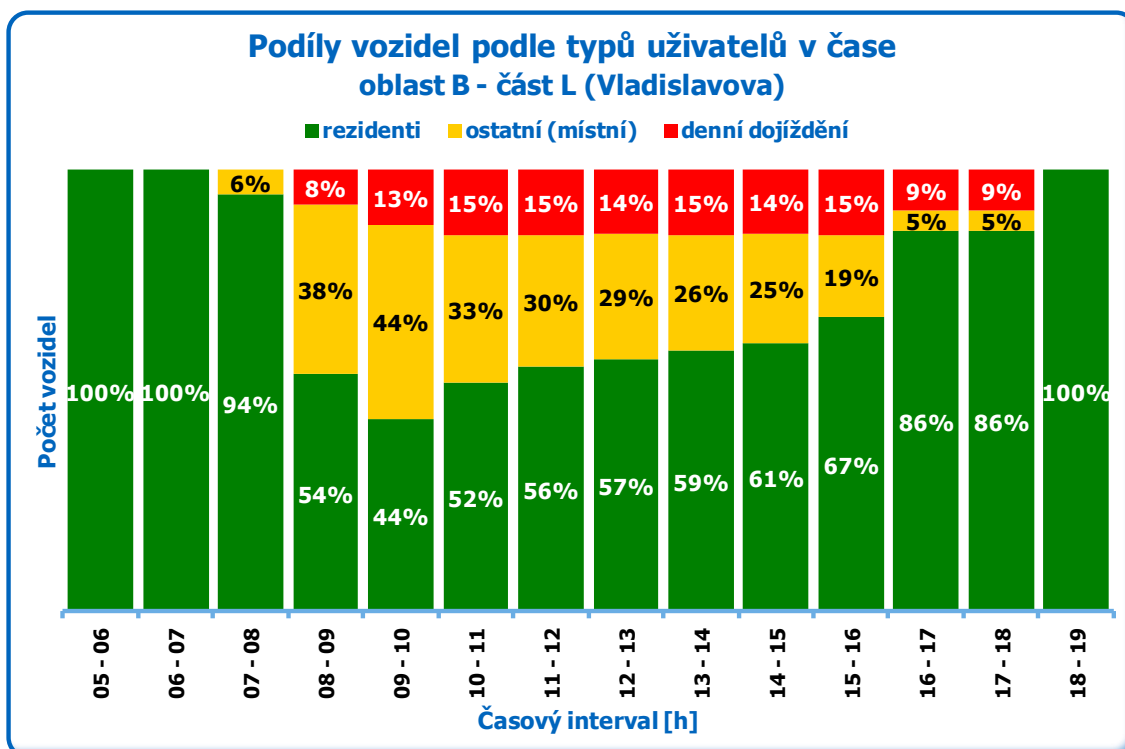
graf 152

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část L (Vladislavova)“



graf 153

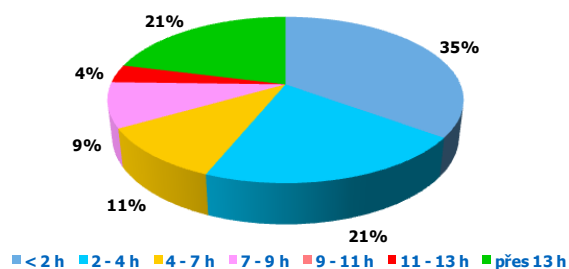
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část L (Vladislavova)“



graf 154

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část L (Vladislavova)“

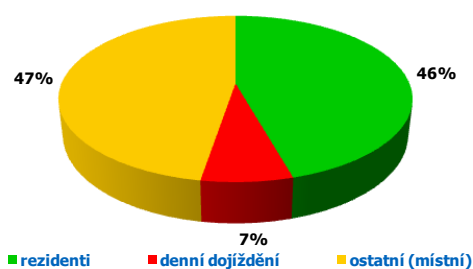
Podíly vozidel podle délky stání
oblast B - část L (Vladislavova)



graf 155

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část L (Vladislavova)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast B - část L (Vladislavova)

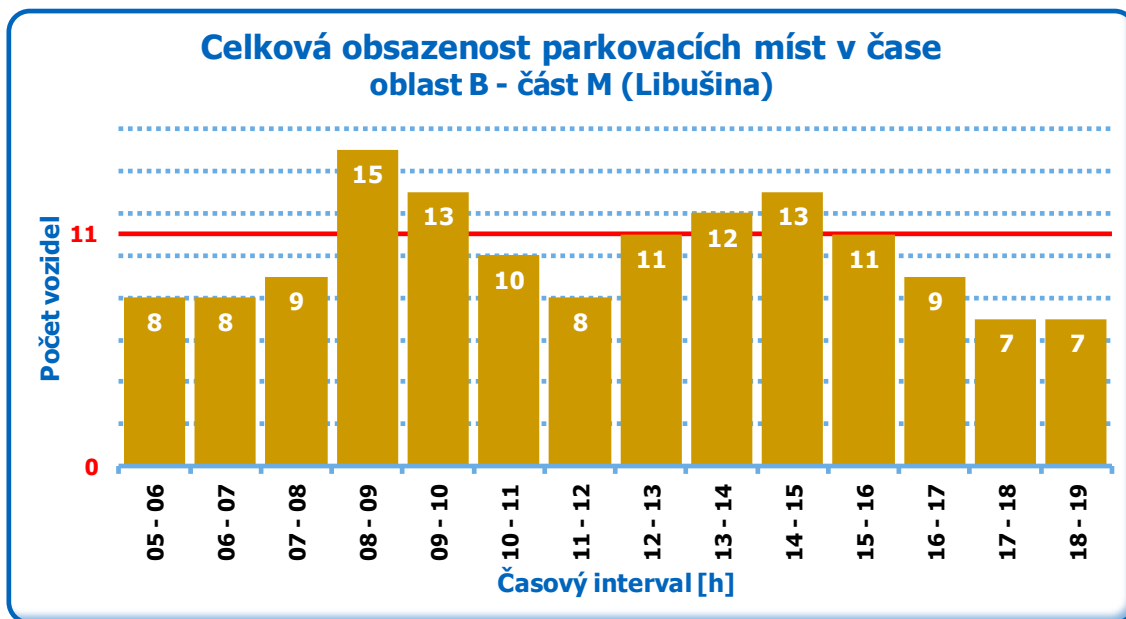


graf 156

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část L (Vladislavova)“

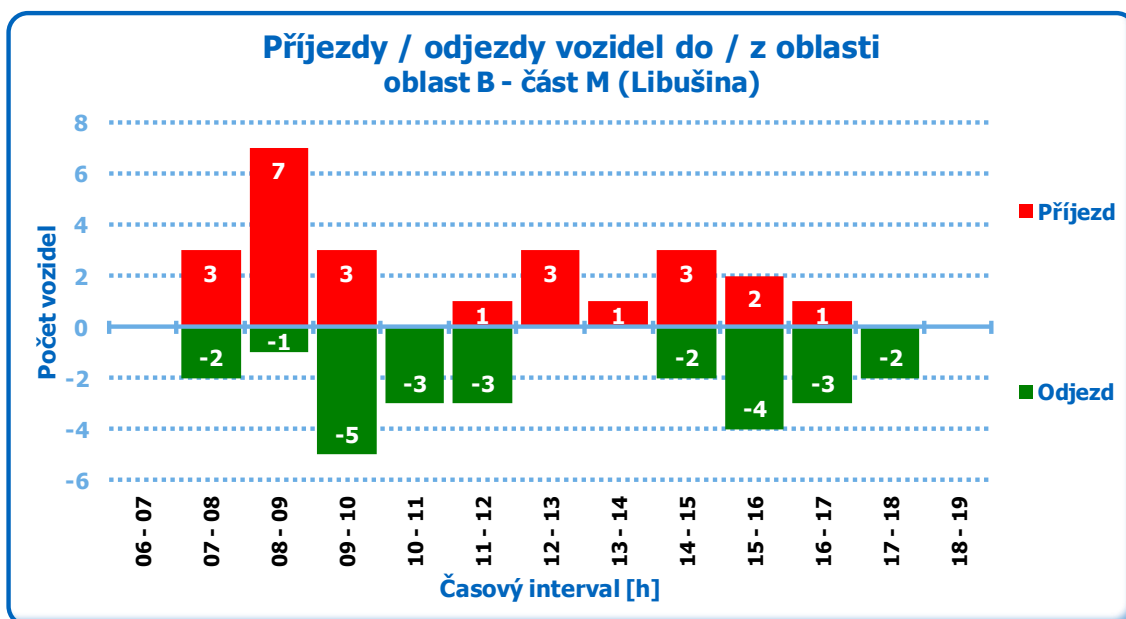
- oblast B / část M (Libušina):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 157 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část M) činí 11 parkovacích míst)
- následující graf 158 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část M) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 159
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část M) graf 160 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 161 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 162 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část M) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 163 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



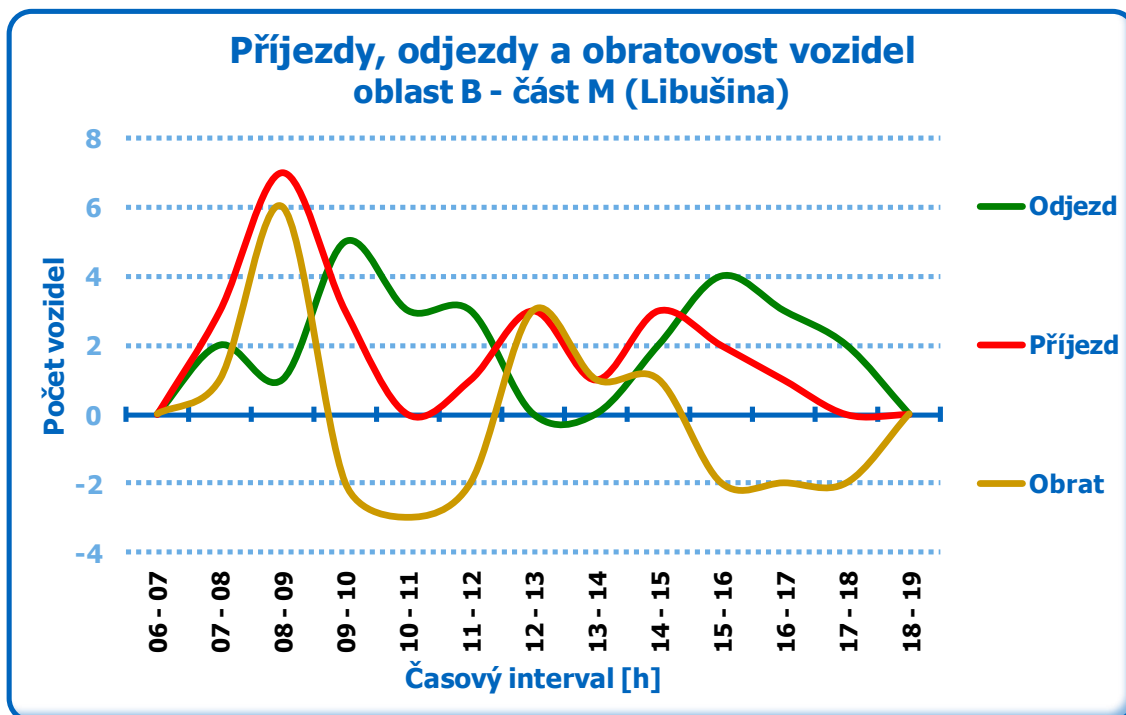
graf 157

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část M (Libušina)“



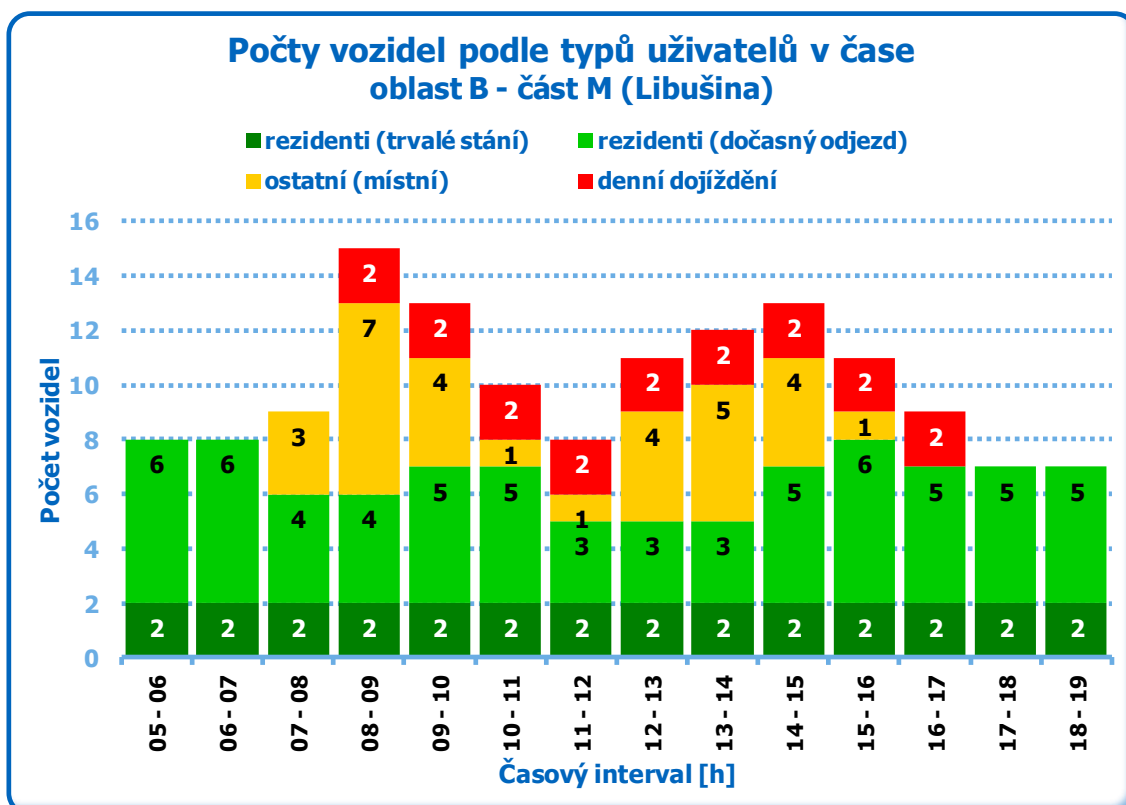
graf 158

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část M (Libušina)“



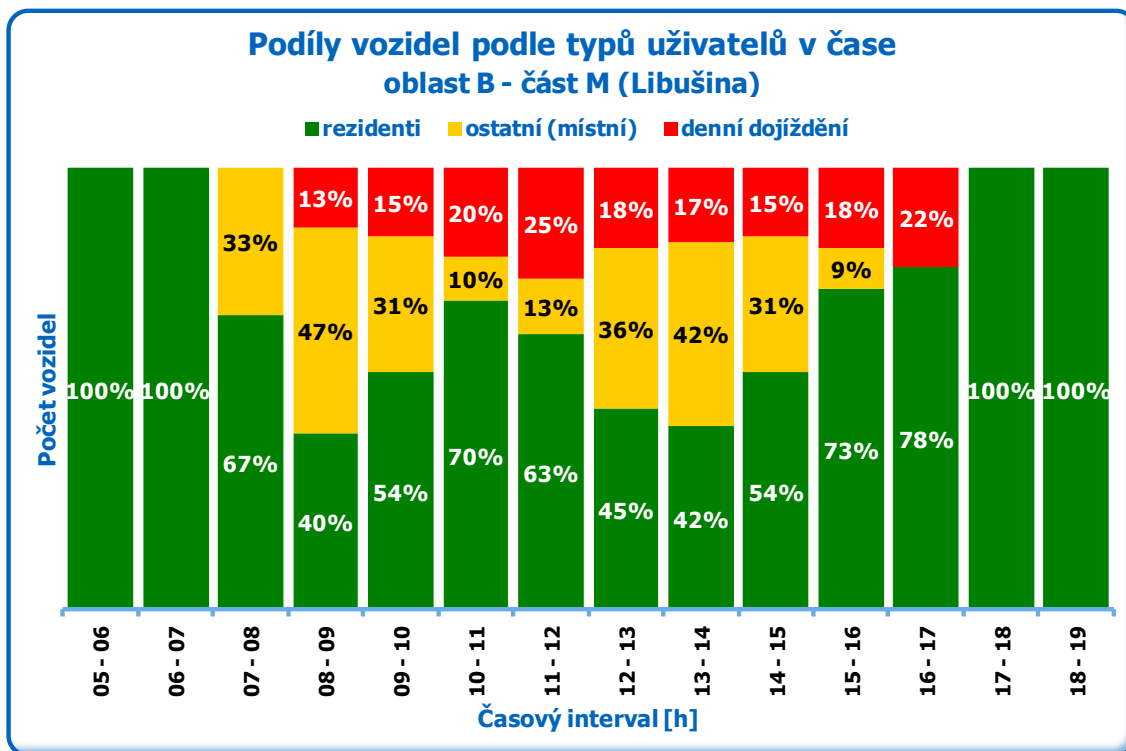
graf 159

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část M (Libušina)“



graf 160

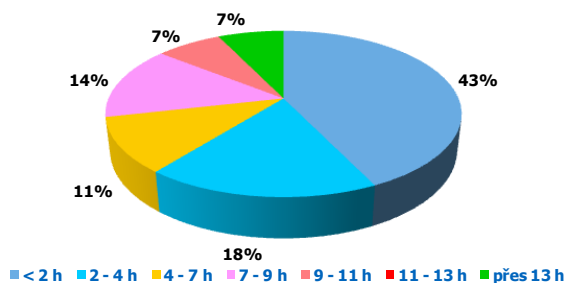
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část M (Libušina)“



graf 161

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část M (Libušina)“

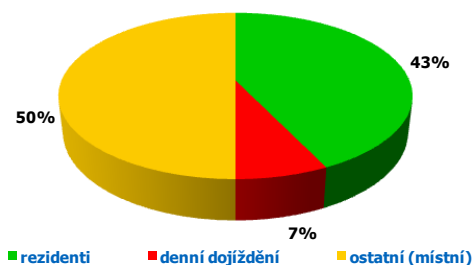
Podíly vozidel podle délky stání
oblast B - část M (Libušina)



graf 162

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část M (Libušina)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast B - část M (Libušina)



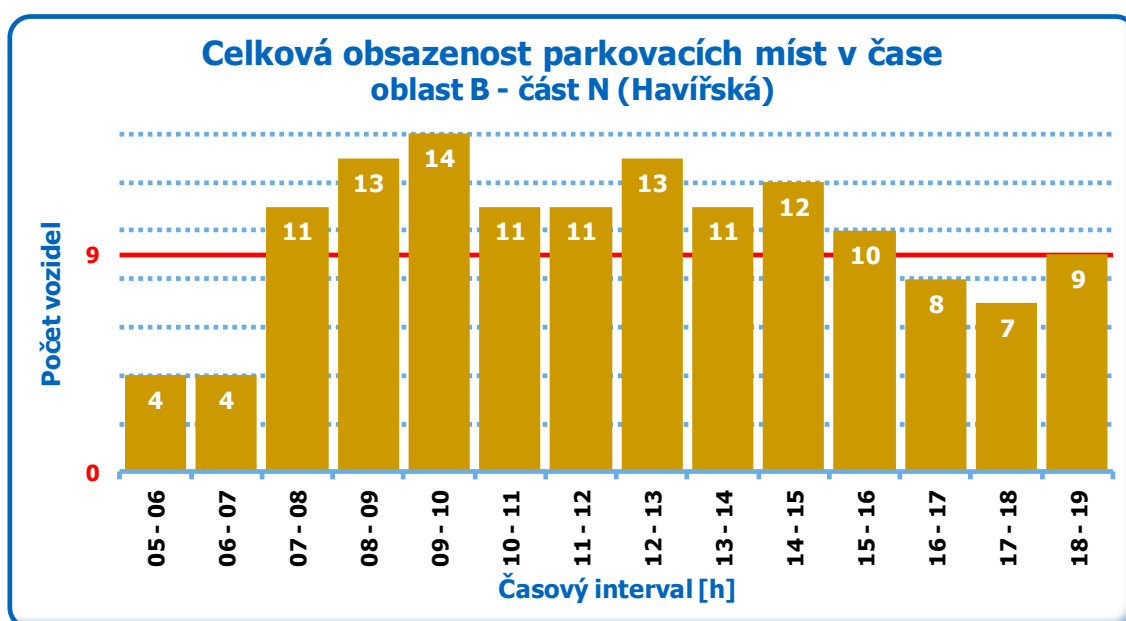
graf 163

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část M (Libušina)“

- oblast B / část N (Havířská):

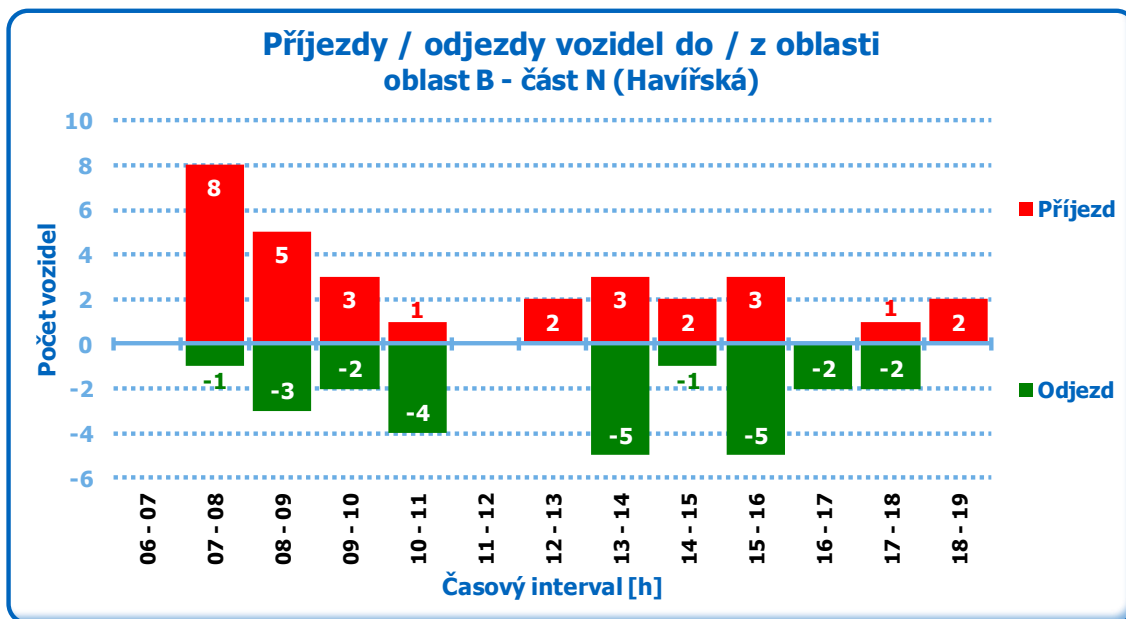
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 164 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část N) činí 9 parkovacích míst)

- následující graf 165 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část N) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 166
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část N) graf 167 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 168 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 169 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část N) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 170 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



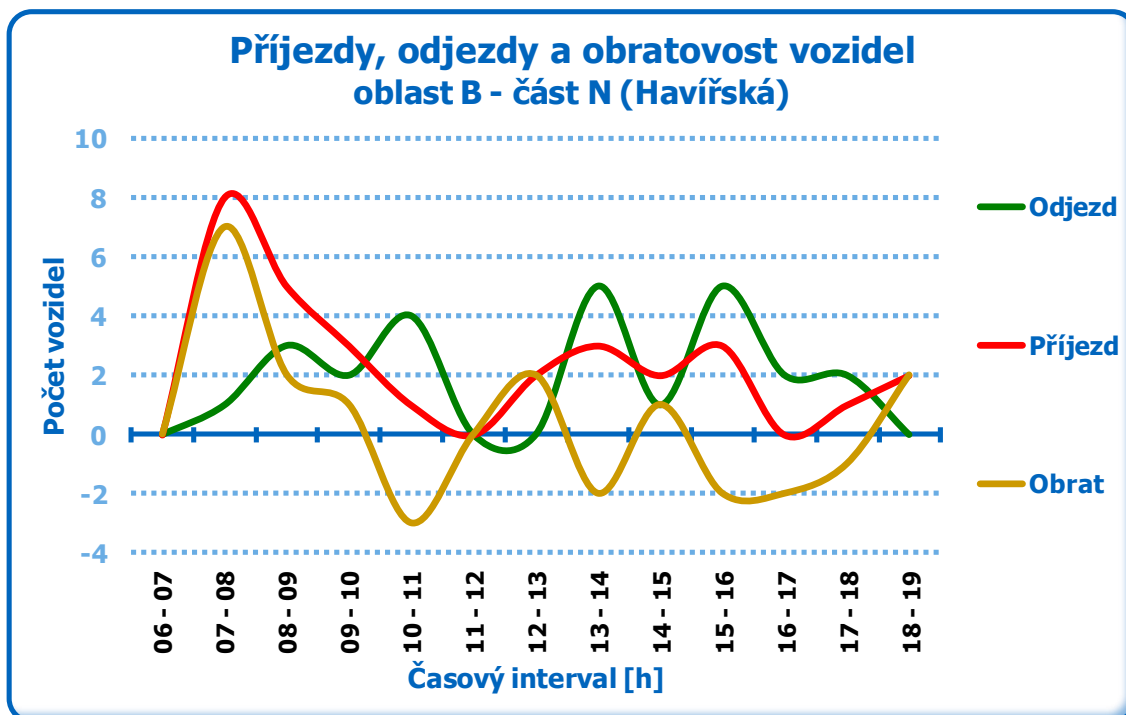
graf 164

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast B – část N (Havířská)“



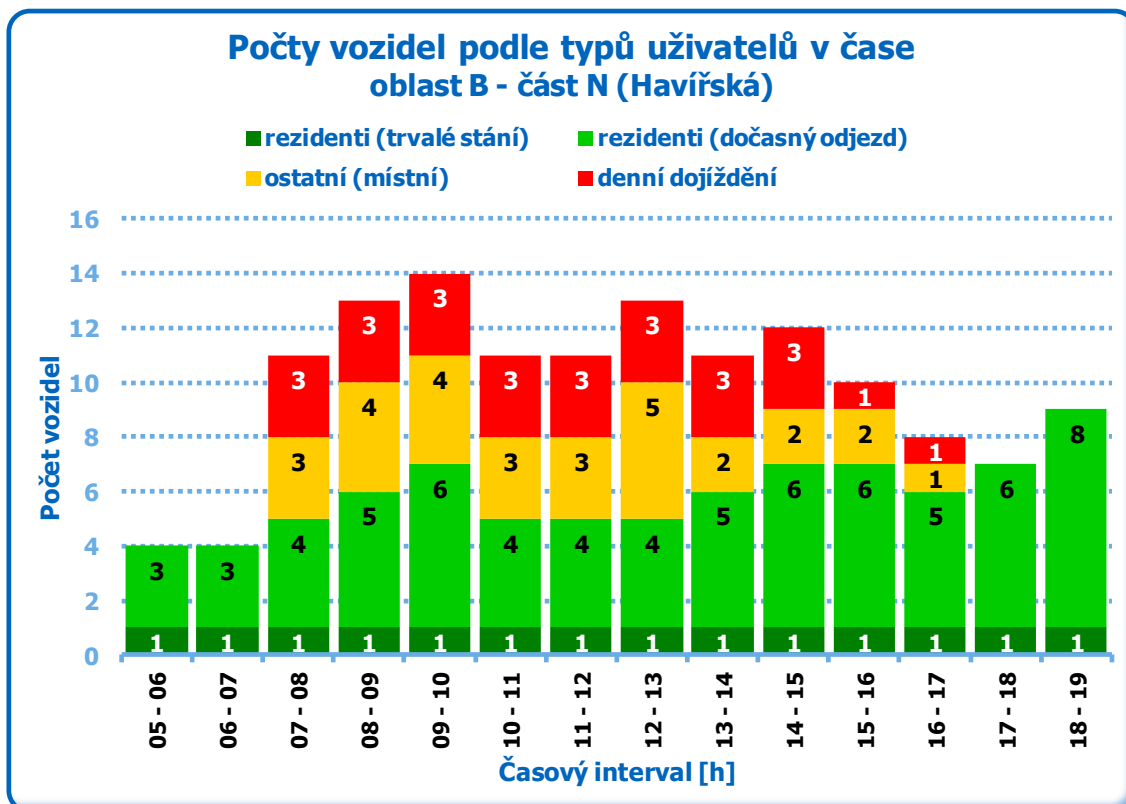
graf 165

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast B – část N (Havířská)“



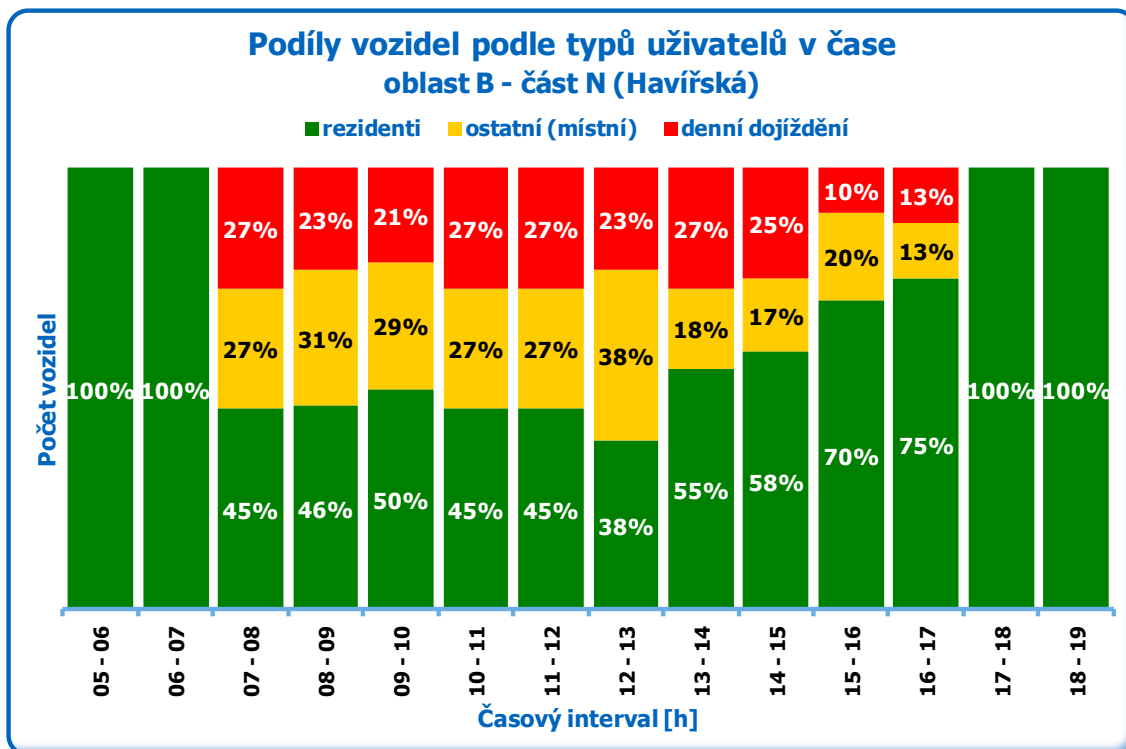
graf 166

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast B – část N (Havířská)“



graf 167

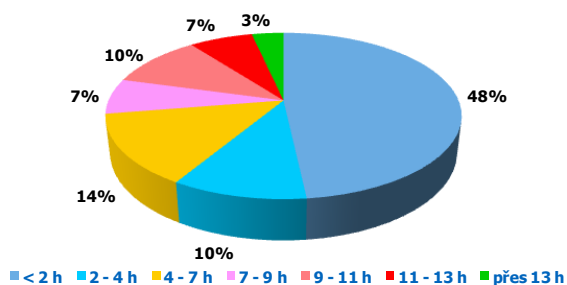
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část N (Havířská)“



graf 168

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast B – část N (Havířská)“

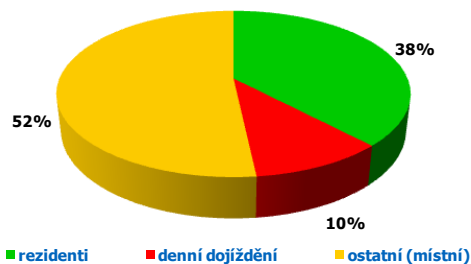
Podíly vozidel podle délky stání
oblast B - část N (Havířská)



graf 169

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast B – část N (Havířská)“ podle časové délky jejich parkování

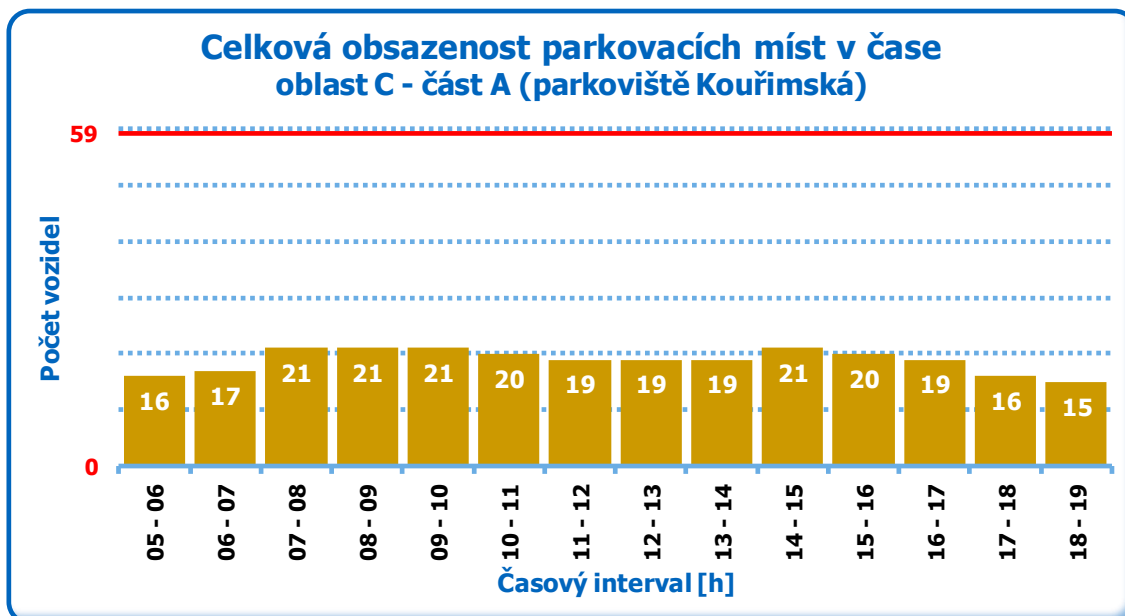
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast B - část N (Havířská)



graf 170

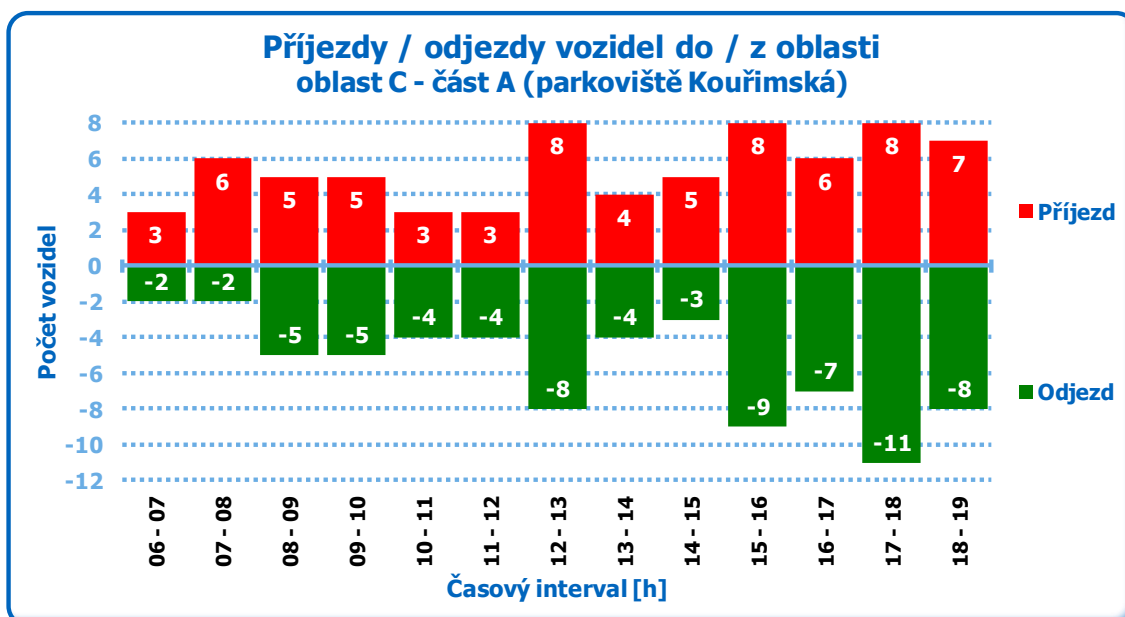
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast B – část N (Havířská)“

- oblast C / část A (parkoviště Kouřimská):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 171 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část A) činí 59 parkovacích míst)
 - následující graf 172 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část A) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 173
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část A) graf 174 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 175 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 176 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část A) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 177 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



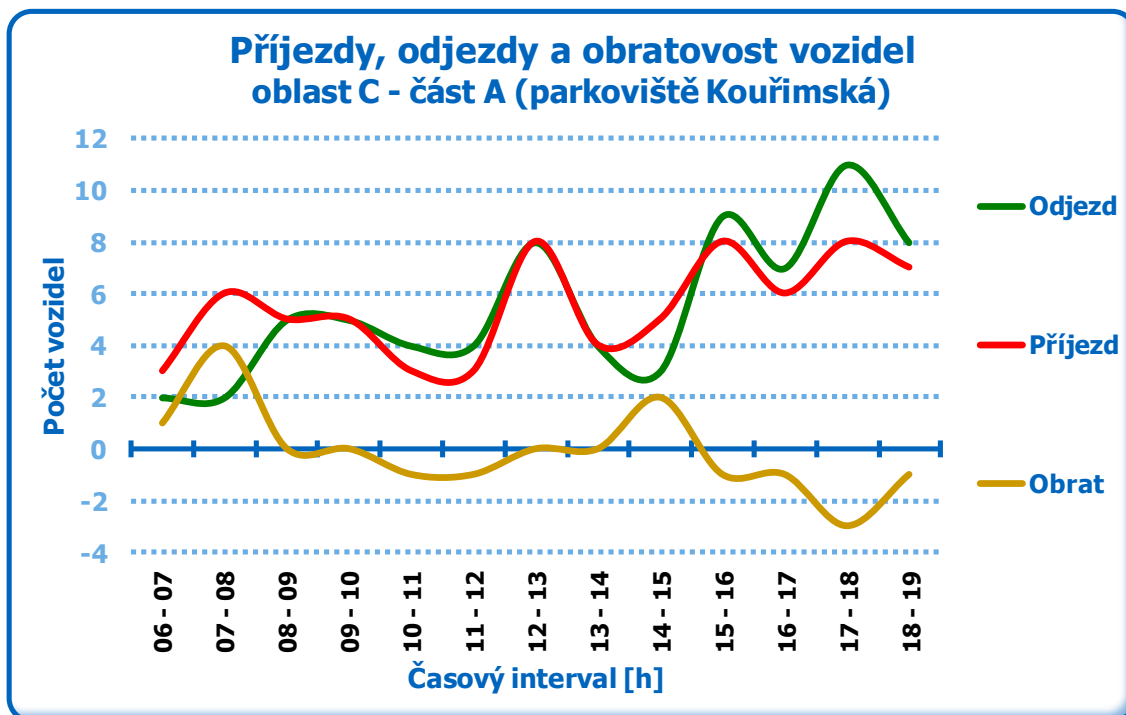
graf 171

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast C – část A (parkoviště Kouřimská)“



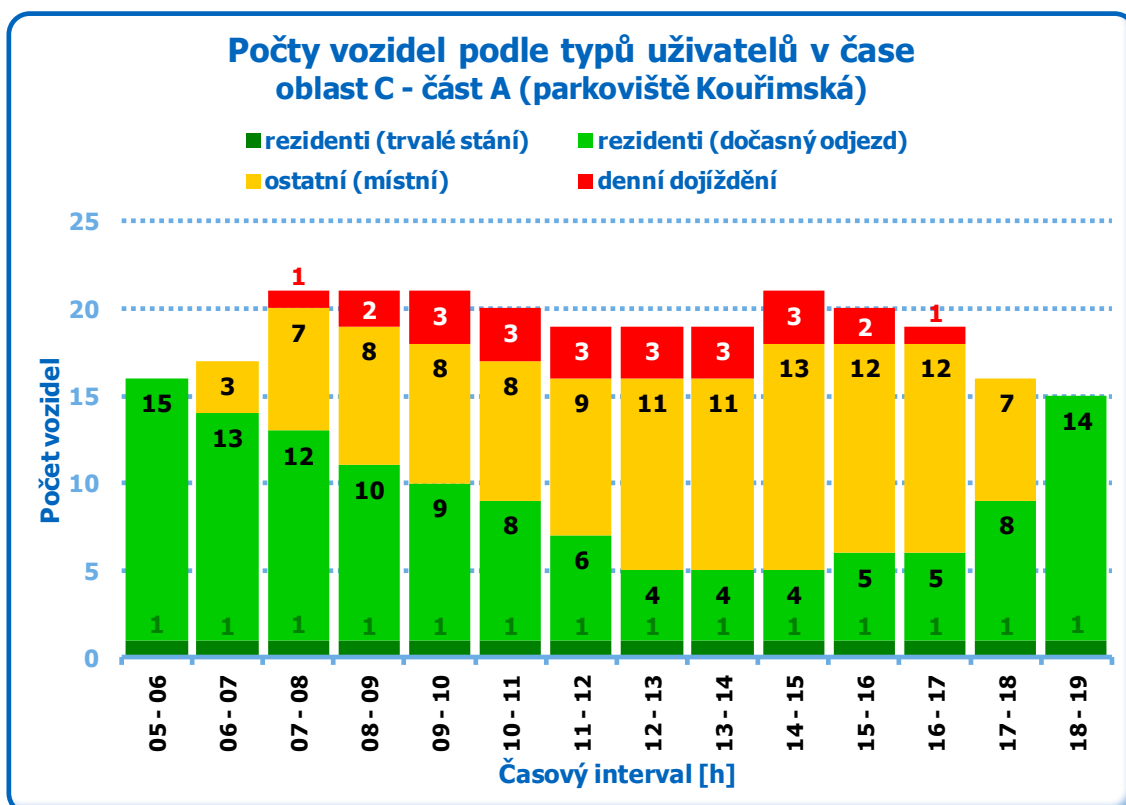
graf 172

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast C – část A (parkoviště Kouřimská)“



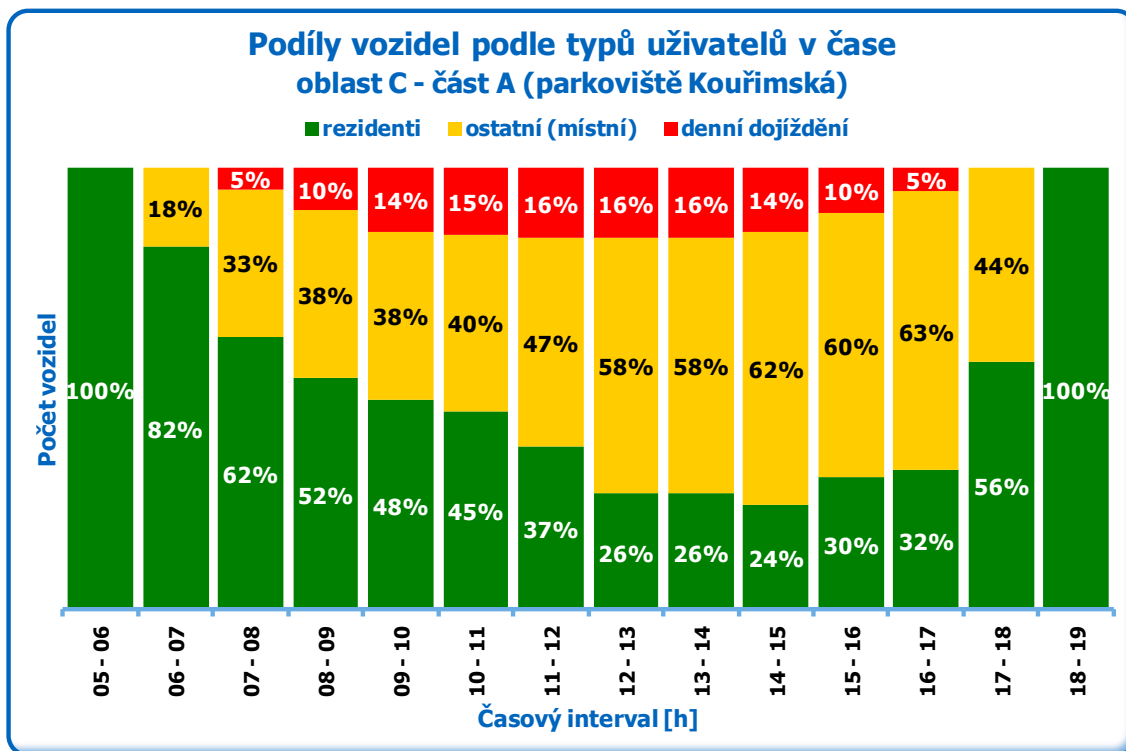
graf 173

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast C – část A (parkoviště Kouřimská)“



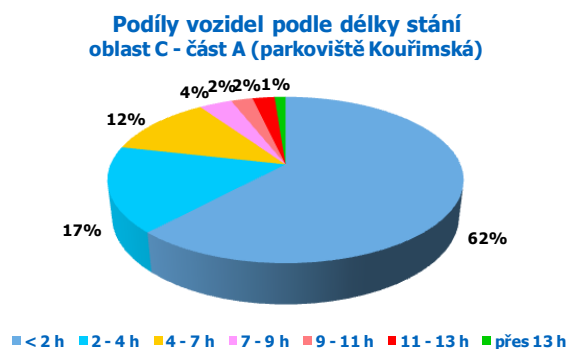
graf 174

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část A (parkoviště Kouřimská)“



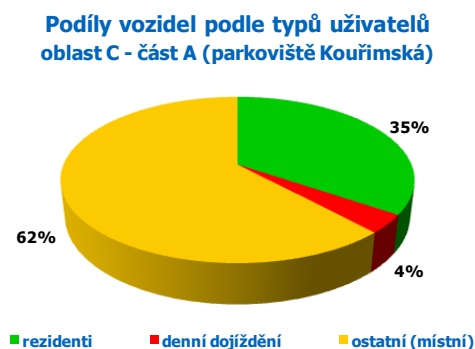
graf 175

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část A (parkoviště Kouřimská)“



graf 176

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast C – část A (parkoviště Kouřimská)“ podle časové délky jejich parkování



graf 177

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast C – část A (parkoviště Kouřimská)“

• oblast C / část B+C+D (Kremnická):

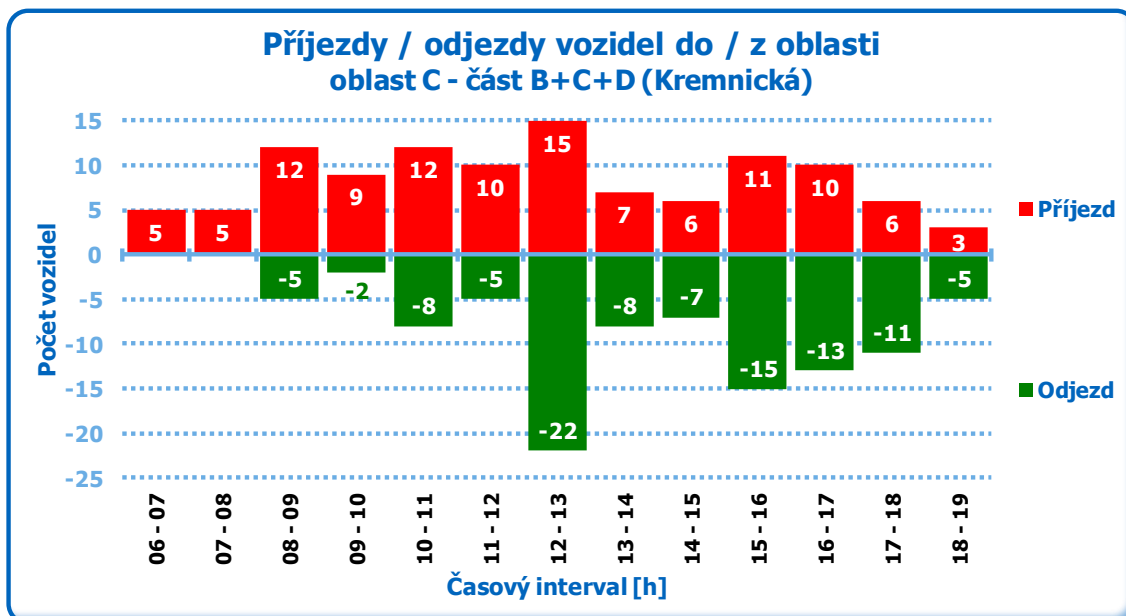
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 178 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části B+C+D) činí 51 parkovacích míst)

- následující graf 179 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části B+C+D) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 180
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části B+C+D) graf 181 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 182 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 183 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části B+C+D) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 184 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



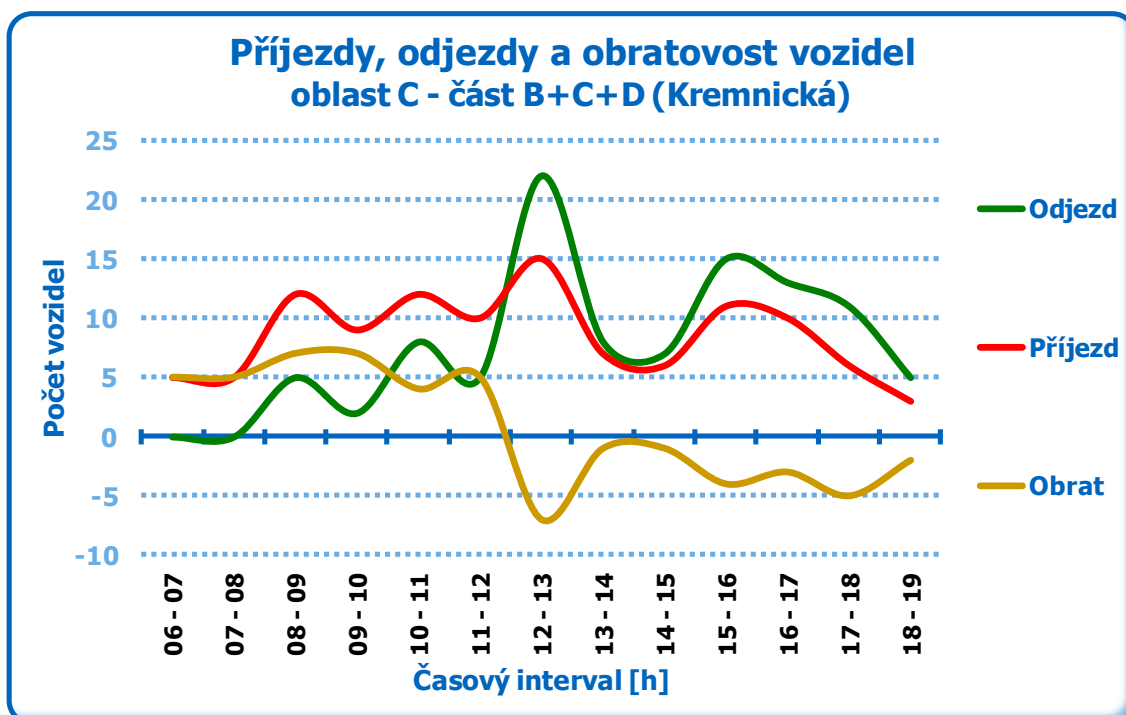
graf 178

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast C – část B+C+D (Kremnická)“



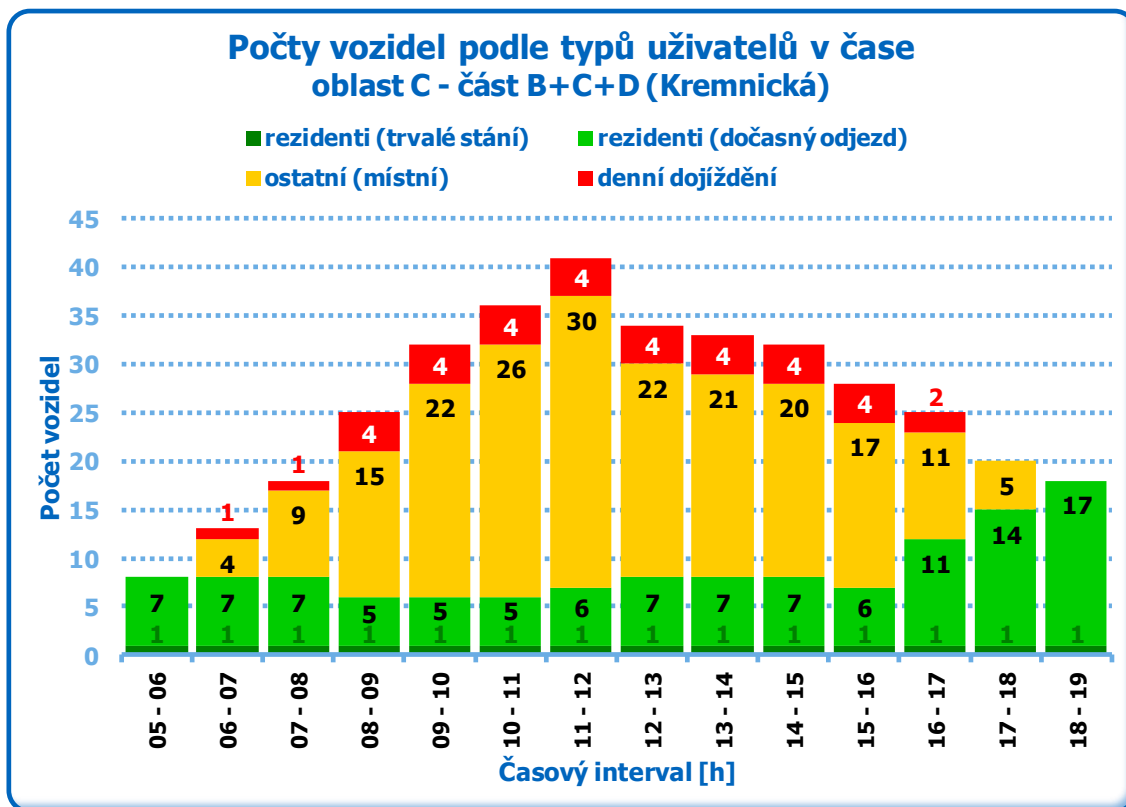
graf 179

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast C – část B+C+D (Kremnická)“



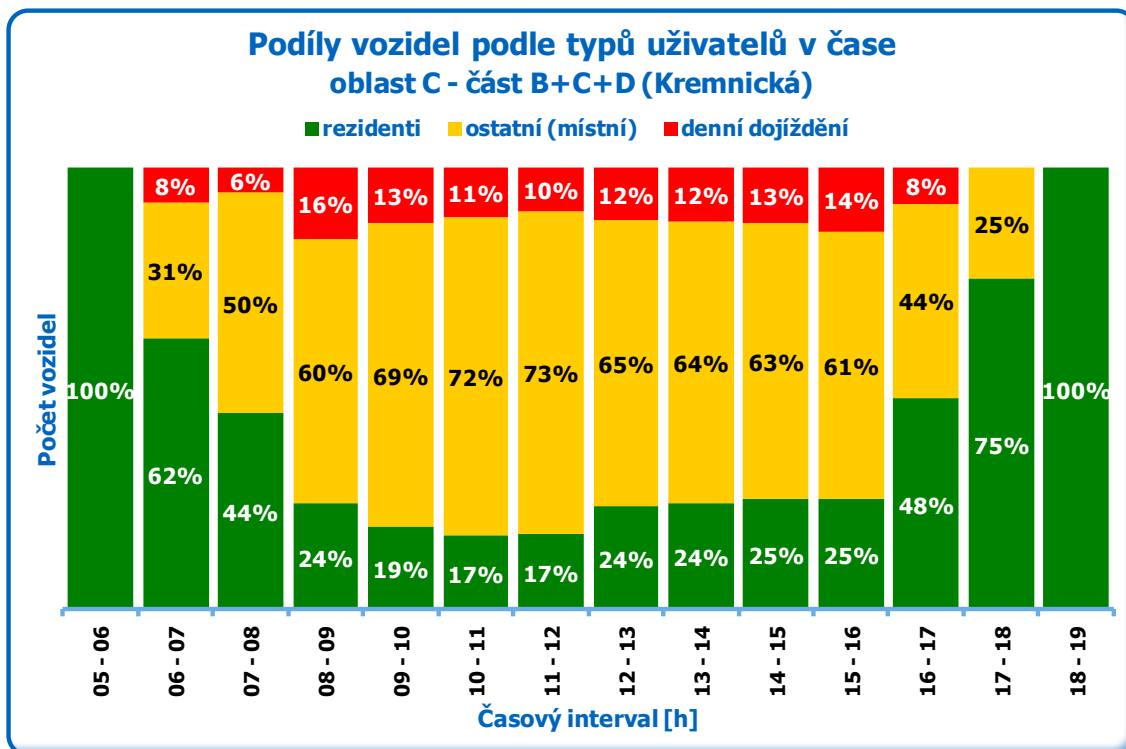
graf 180

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast C – část B+C+D (Kremnická)“



graf 181

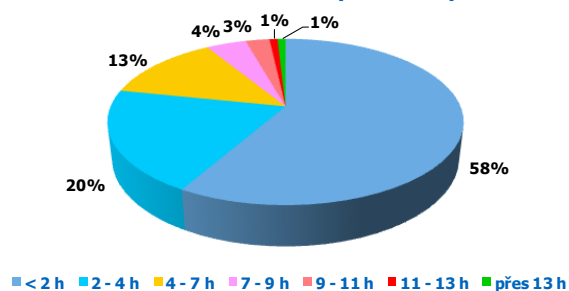
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část B+C+D (Kremnická)“



graf 182

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část B+C+D (Kremnická)“

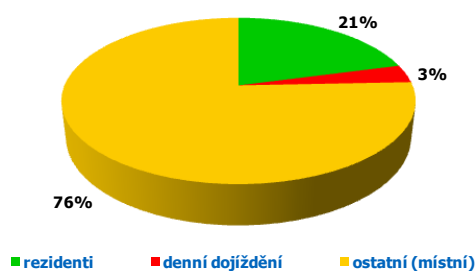
Podíly vozidel podle délky stání
oblast C - část B+C+D (Kremnická)



graf 183

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast C – část B+C+D (Kremnická)“ podle časové délky jejich parkování

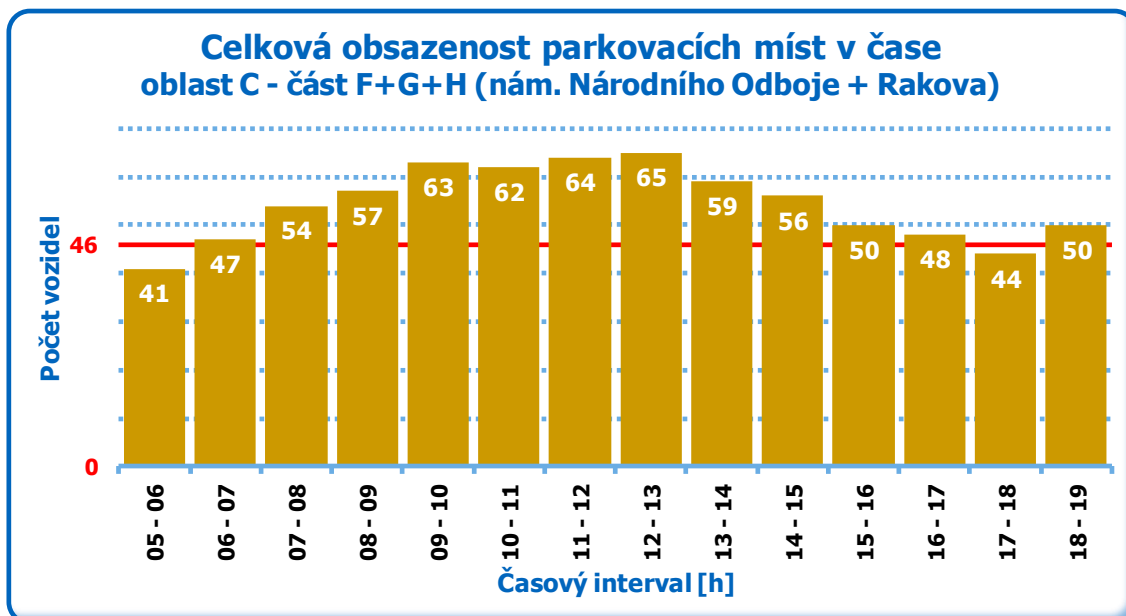
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast C - část B+C+D (Kremnická)



graf 184

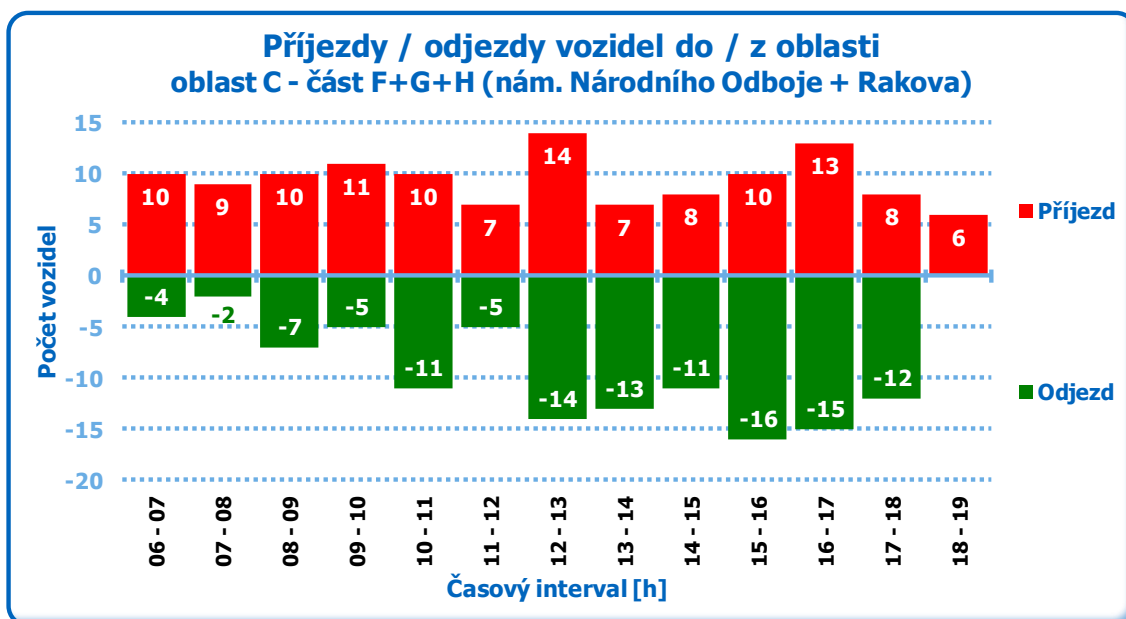
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast C – část B+C+D (Kremnická)“

- oblast C / část F+G+H (nám. Národního Odboje + Rakova):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 185 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části F+G+H) činí 46 parkovacích míst)
 - následující graf 186 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části F+G+H) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 187
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části F+G+H) graf 188 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 189 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 190 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části F+G+H) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 191 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



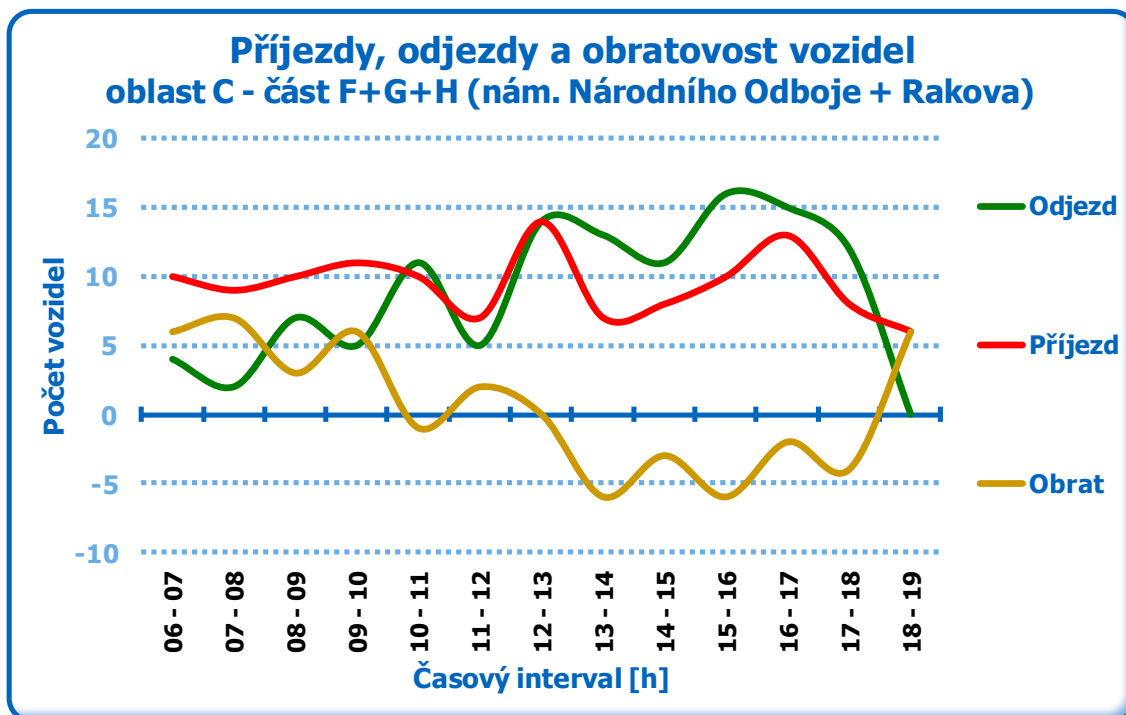
graf 185

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast C – část F+G+H (nám. Národního Odboje + Rakova)“



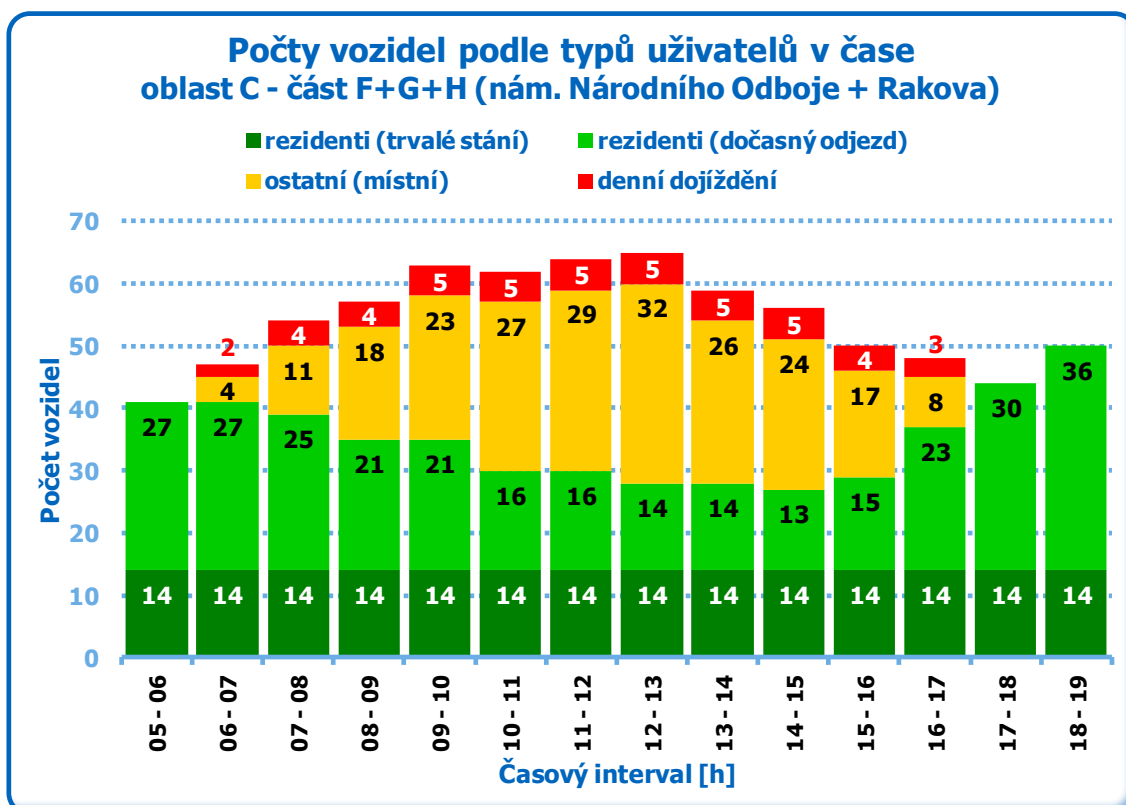
graf 186

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast C – část F+G+H (nám. Národního Odboje + Rakova)“



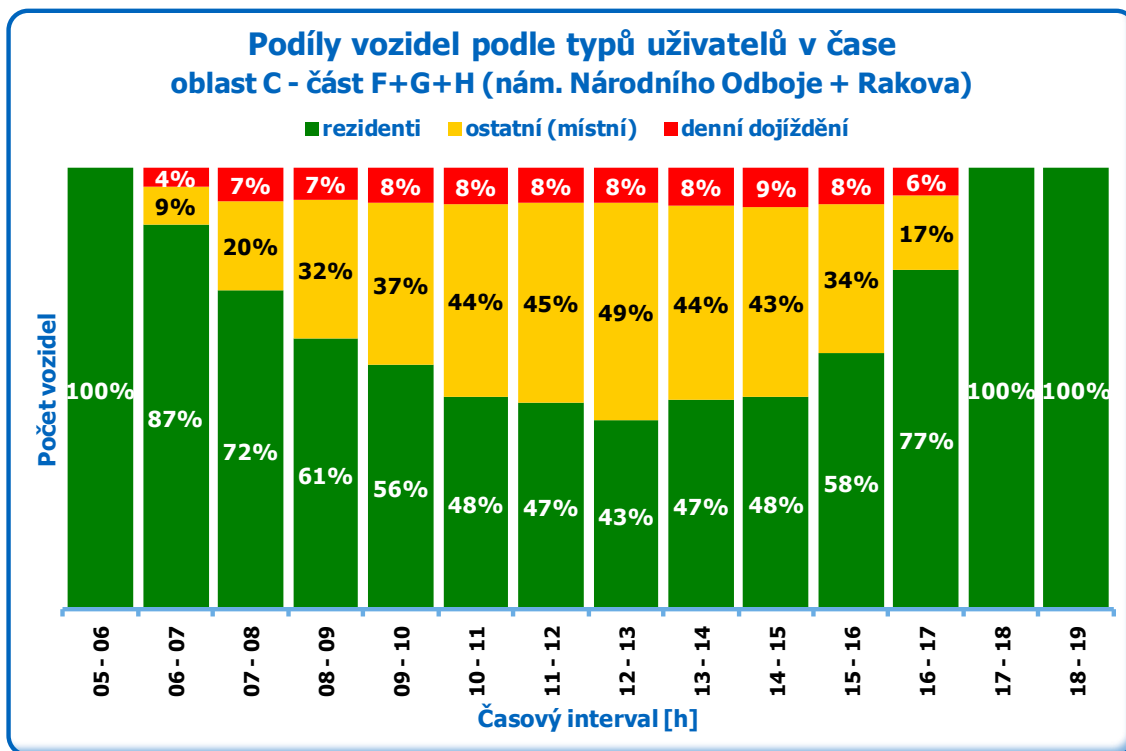
graf 187

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast C – část F+G+H (nám. Národ. Odboje + Rakova)“



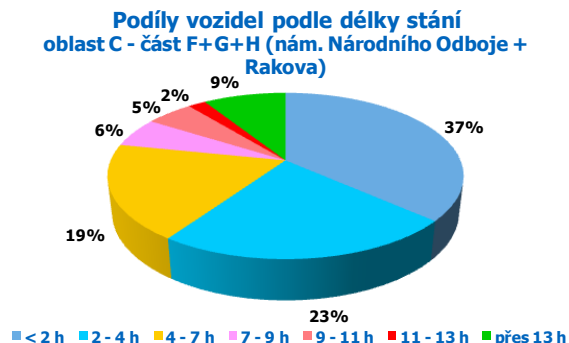
graf 188

abs. počty voz. podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část F+G+H (nám. Nár. Odboje + Rakova)“



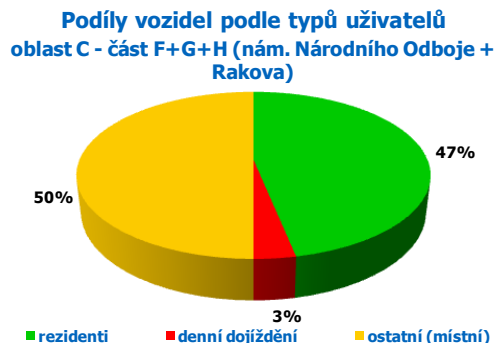
graf 189

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část F+G+H (nám. Národního Odboje + Rakova)“



graf 190

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast C – část F+G+H (nám. Národního Odboje + Rakova)“ podle časové délky jejich parkování



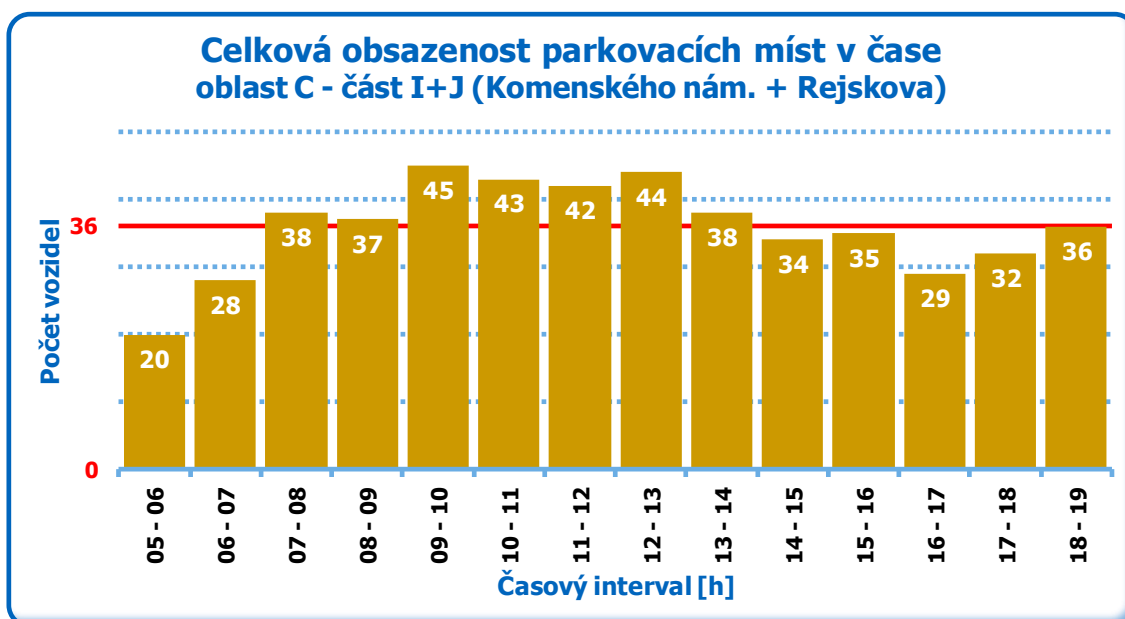
graf 191

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast C – část F+G+H (nám. Národního Odboje + Rakova)“

- oblast C / část I+J (Komenského nám. + Rejskova):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 192 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená

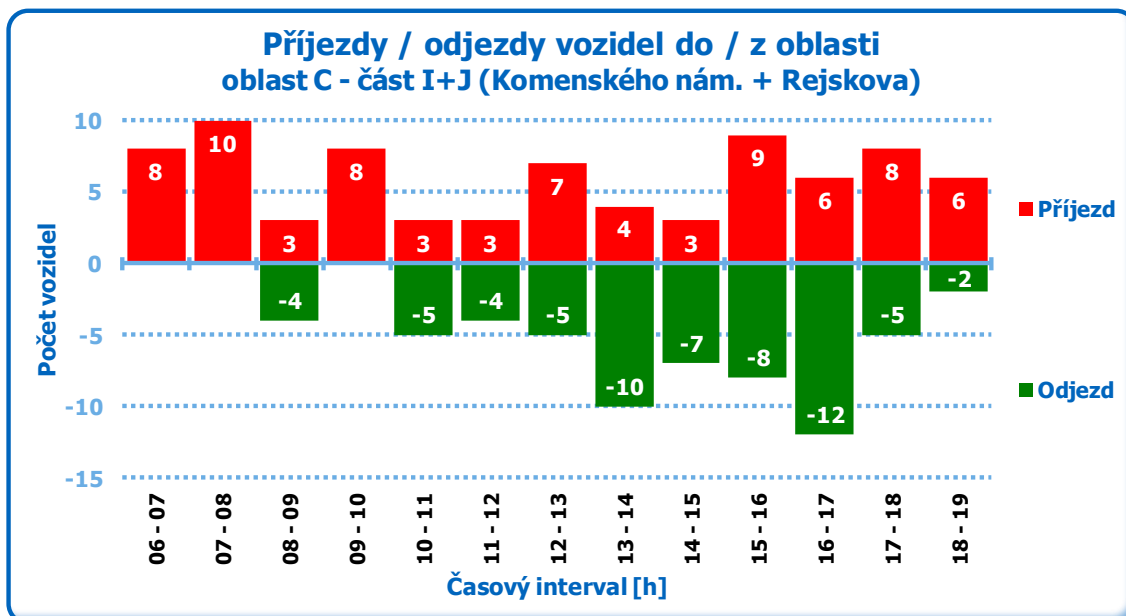
podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části I+J) činí 36 parkovacích míst)

- následující graf 193 znázorňuje vývoj počtu vozidel příjezdějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části I+J) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 194
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části I+J) graf 195 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 196 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 197 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části I+J) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 198 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



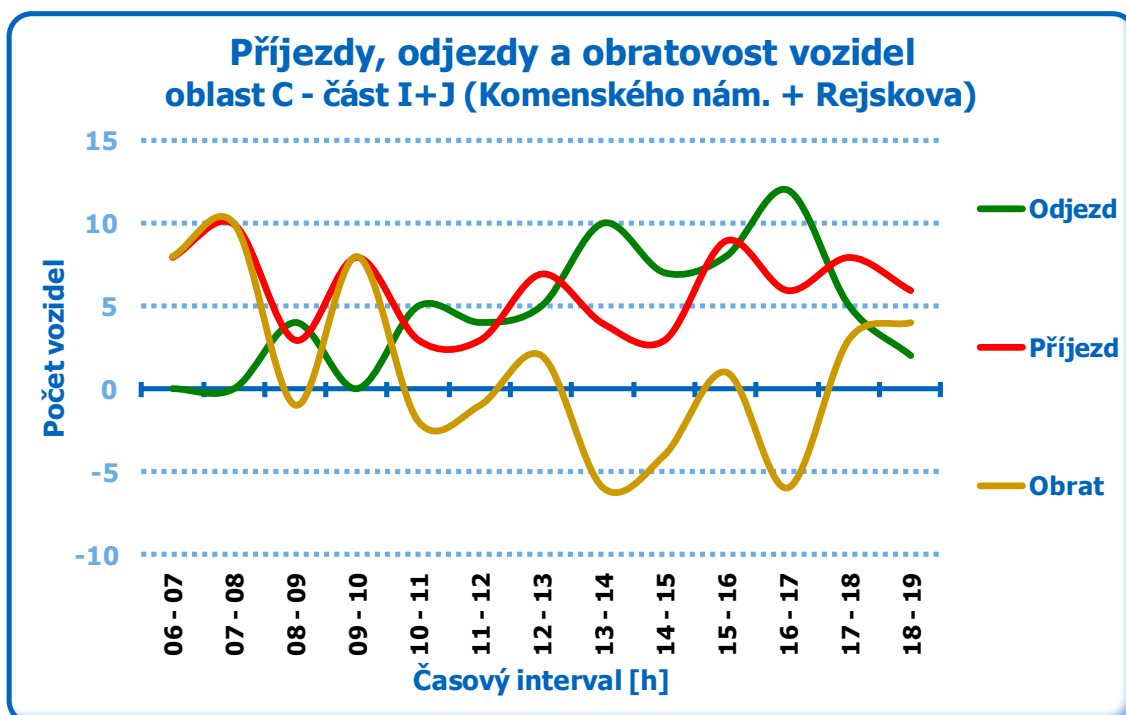
graf 192

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast C – část I+J (Komenského nám. + Rejskova)“



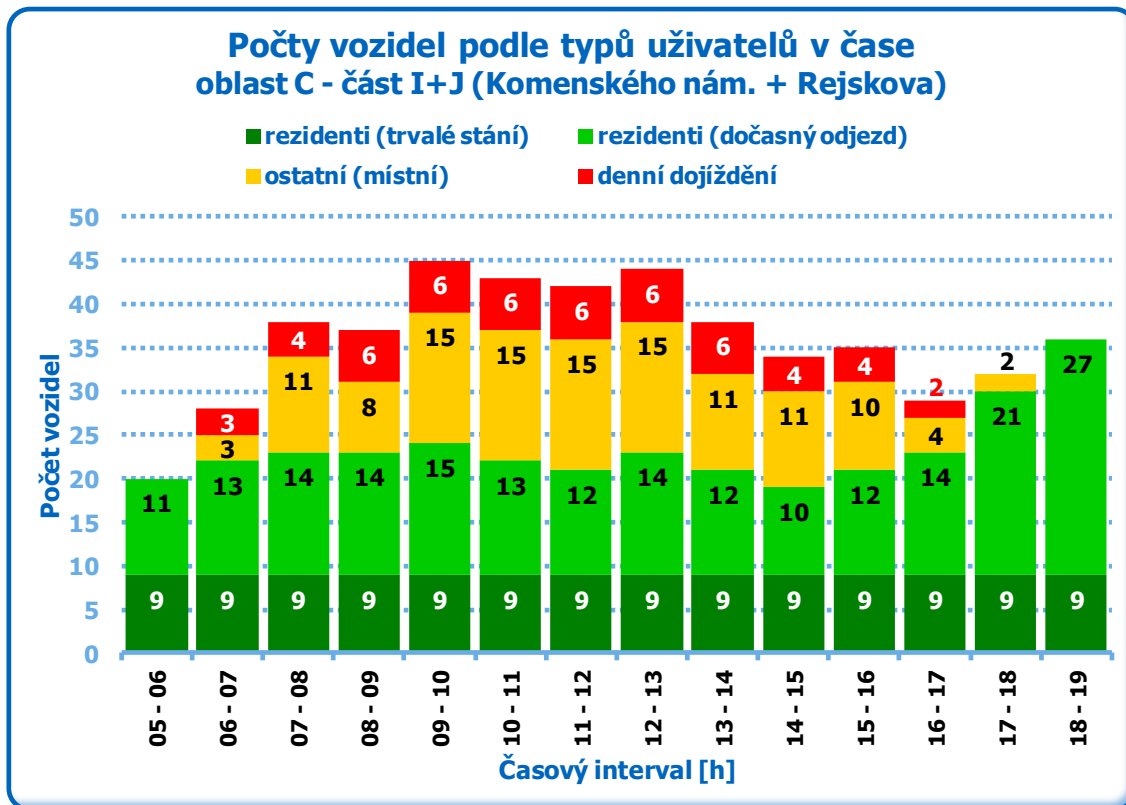
graf 193

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast C – část I+J (Komenského nám. + Rejskova)“



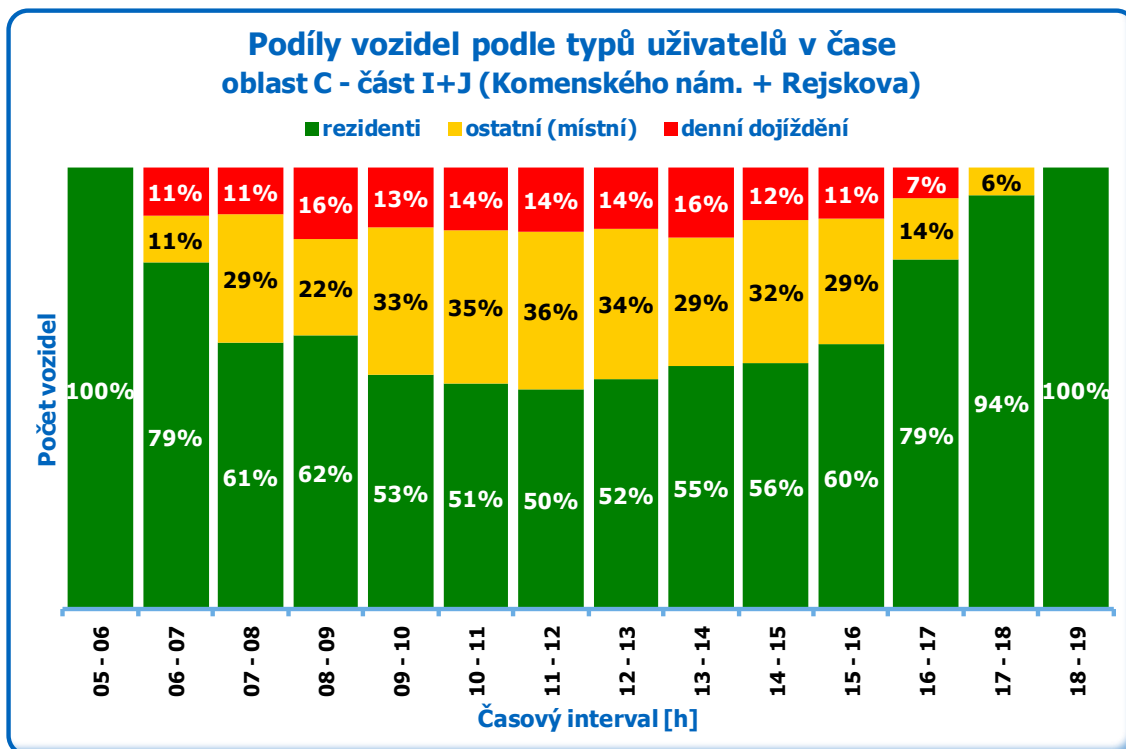
graf 194

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast C – část I+J (Komenského nám. + Rejskova)“



graf 195

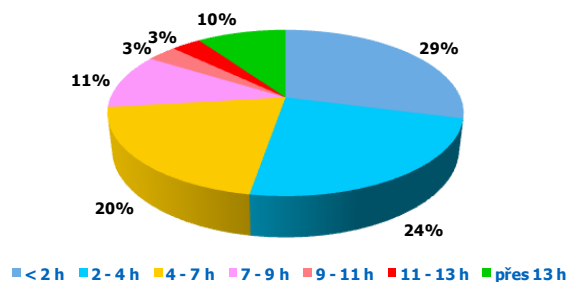
abs. počty voz. podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část I+J (Komenského nám. + Rejskova)“



graf 196

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část I+J (Komenského nám. + Rejskova)“

Podíly vozidel podle délky stání
oblast C - část I+J (Komenského nám. + Rejskova)



graf 197

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast C – část I+J (Komenského nám. + Rejskova)“ podle časové délky jejich parkování

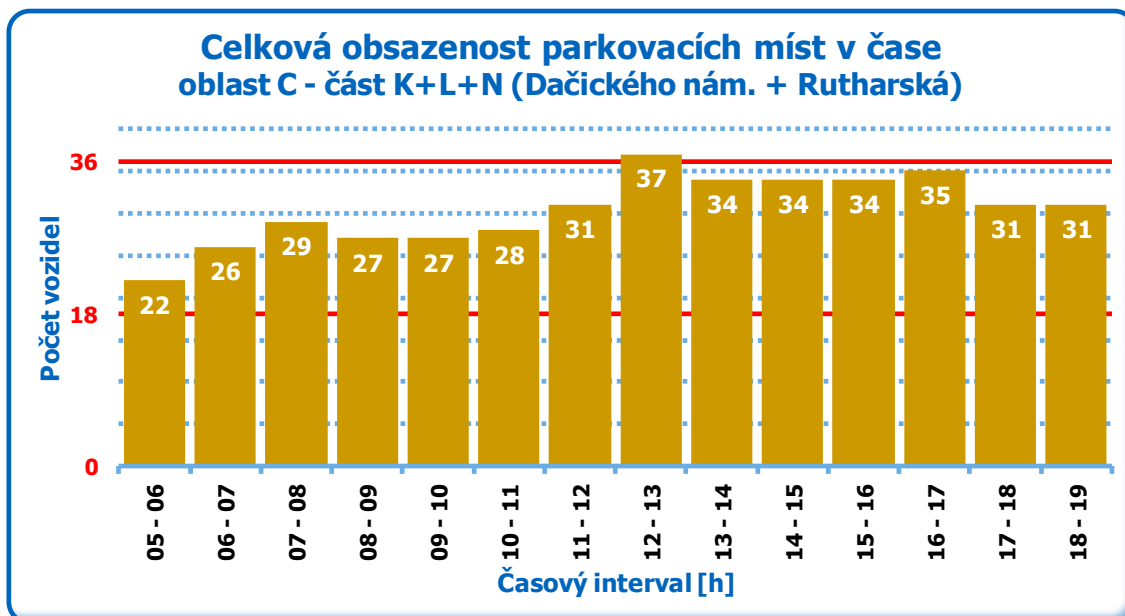
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast C - část I+J (Komenského nám. + Rejskova)



graf 198

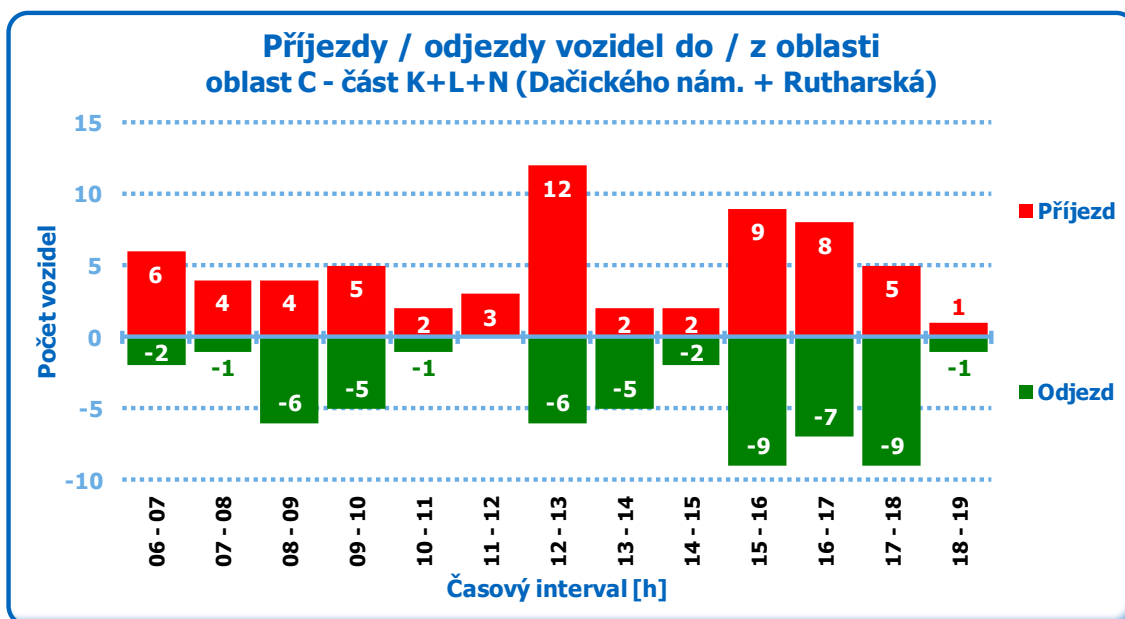
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast C – část I+J (Komenského nám. + Rejskova)“

- oblast C / část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 199 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části K+L+N) činí 18 parkovacích míst)
 - následující graf 200 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části K+L+N) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 201
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části K+L+N) graf 202 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 203 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 204 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části K+L+N) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 205 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



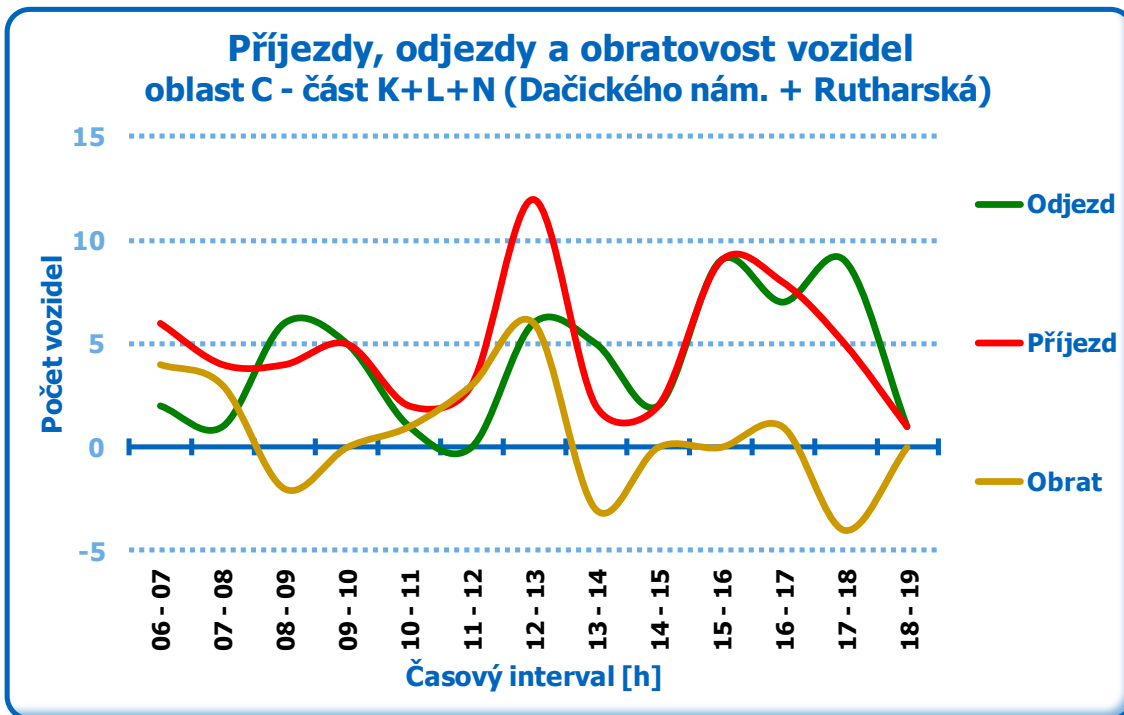
graf 199

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast C – část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská)“



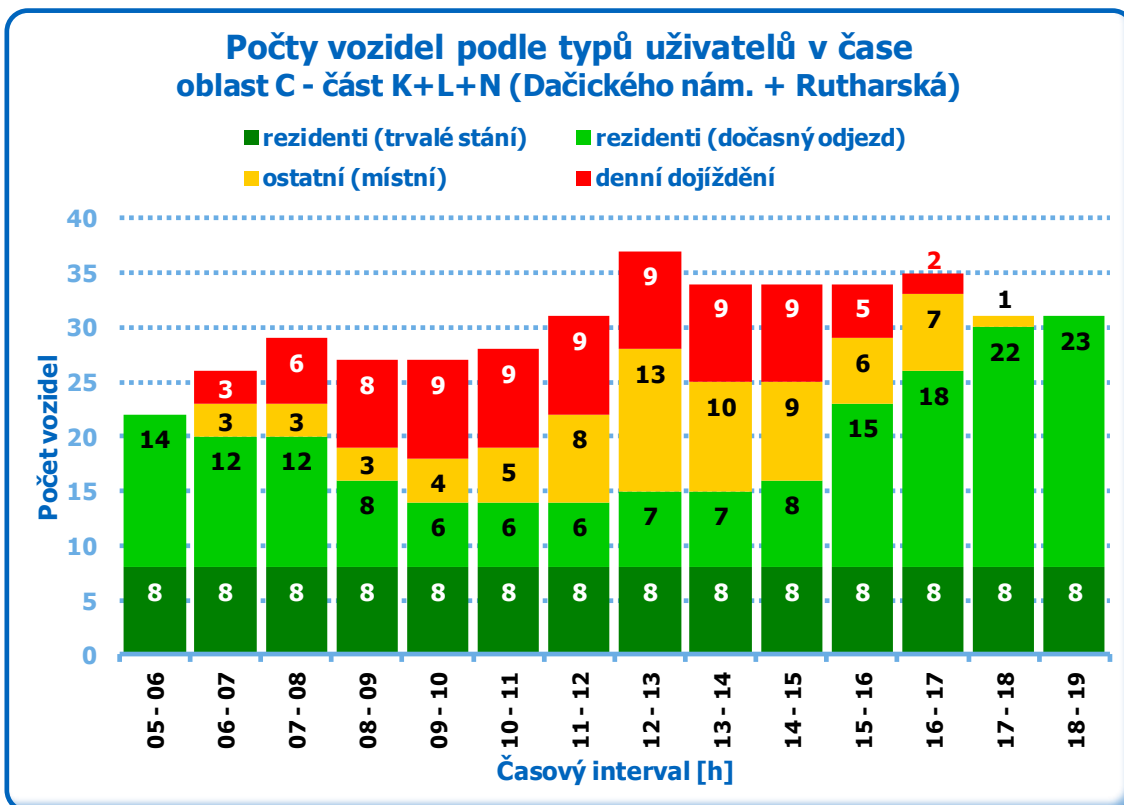
graf 200

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast C – část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská)“



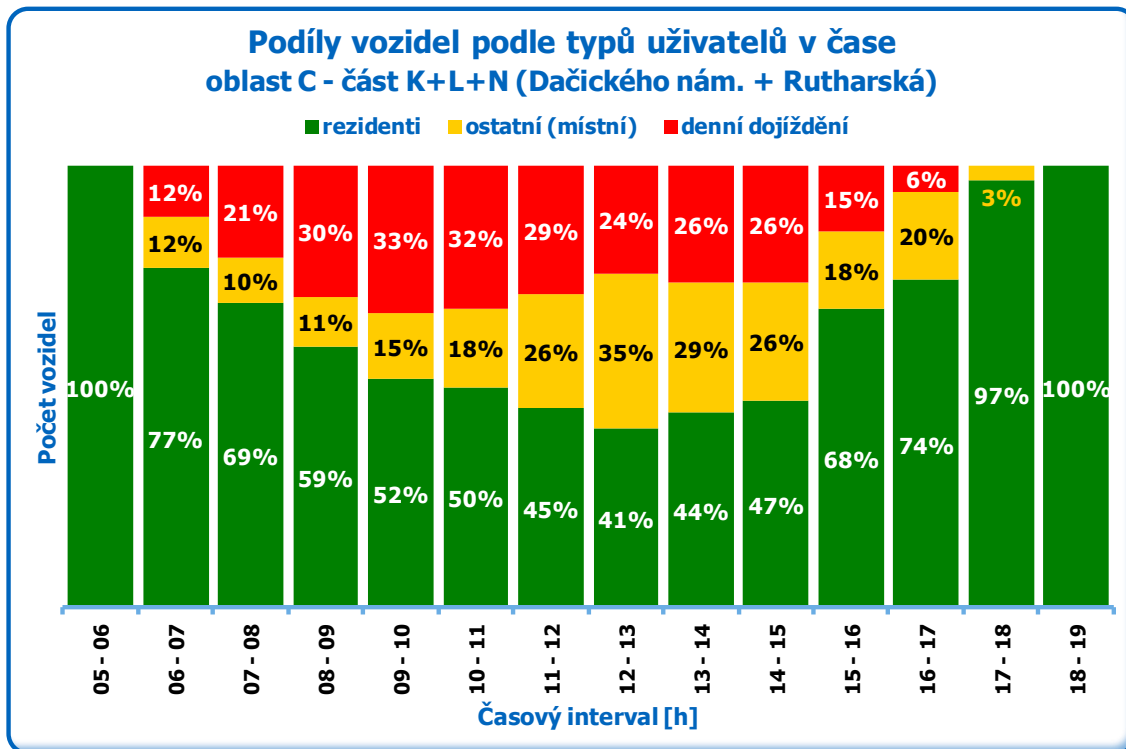
graf 201

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast C – část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská)“



graf 202

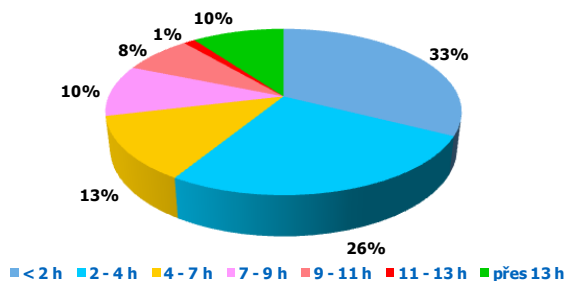
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská)“



graf 203

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská)“

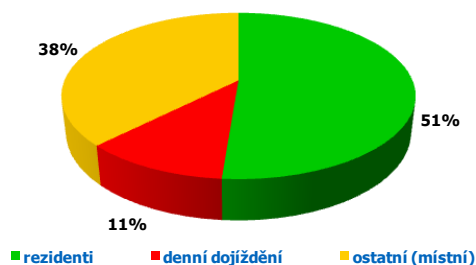
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast C - část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská)**



graf 204

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast C – část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská)“ podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast C - část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská)**



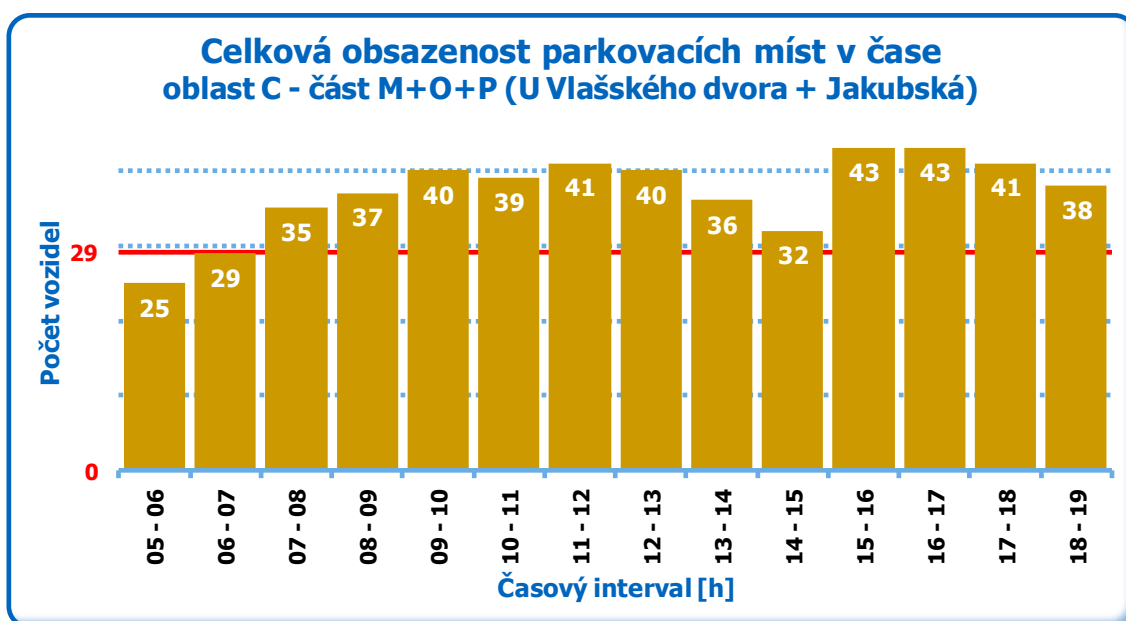
graf 205

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast C – část K+L+N (Dačického nám. + Rutharská)“

- oblast C / část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská):

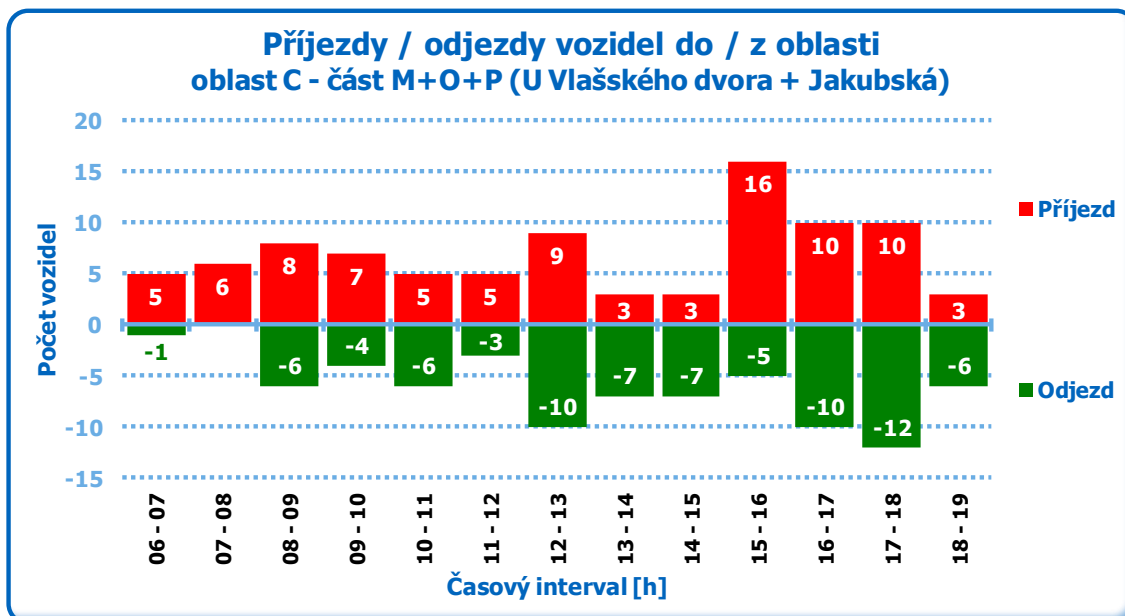
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 206 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části M+O+P) činí 29 parkovacích míst)

- následující graf 207 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části M+O+P) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 208
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části M+O+P) graf 209 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 210 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 211 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části M+O+P) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 212 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



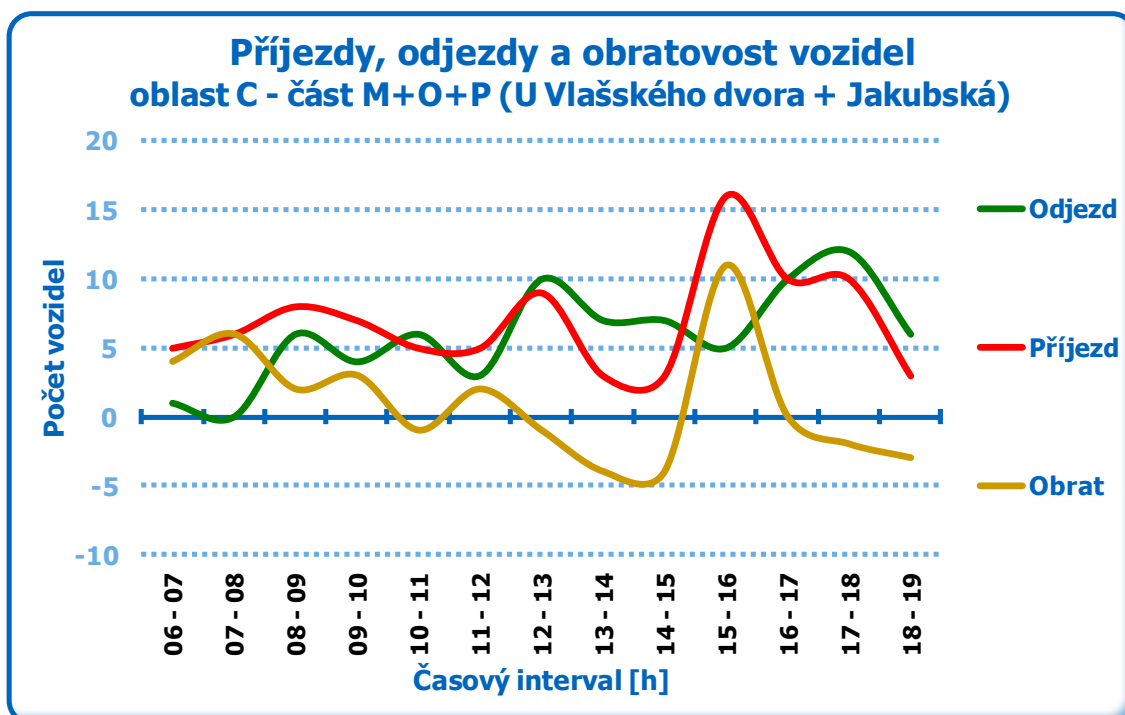
graf 206

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast C – část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská)“



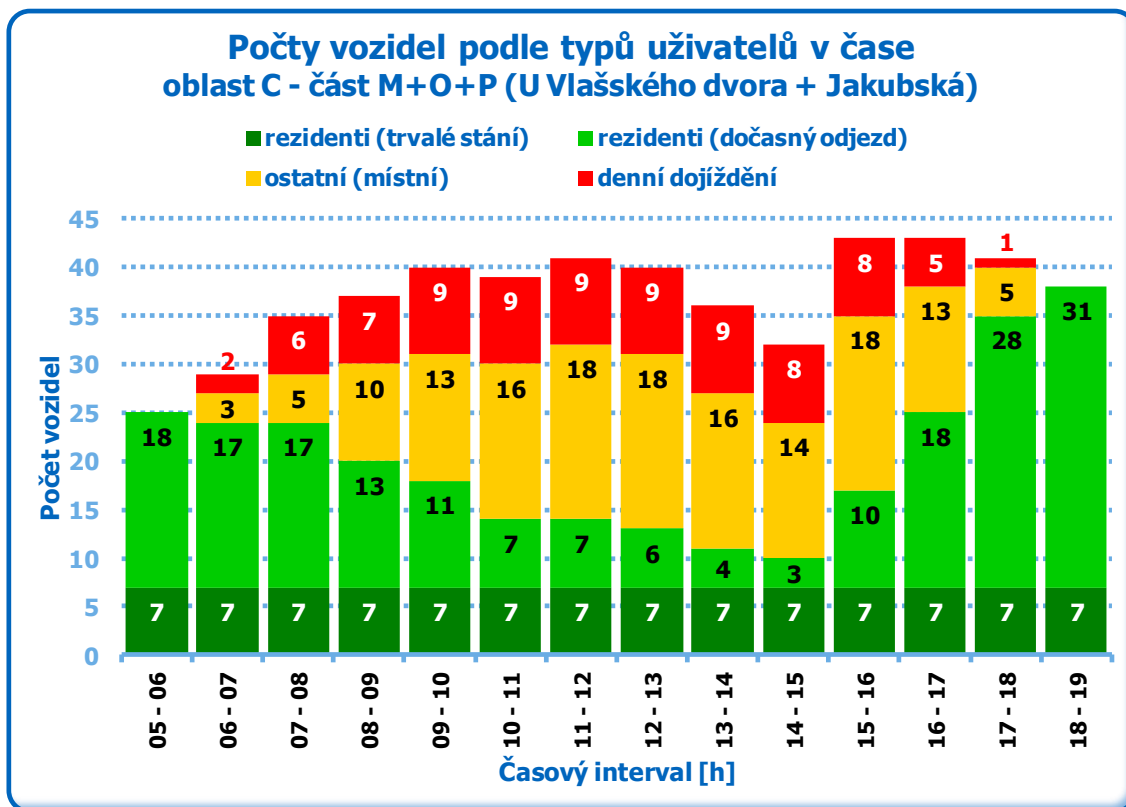
graf 207

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast C – část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská)“



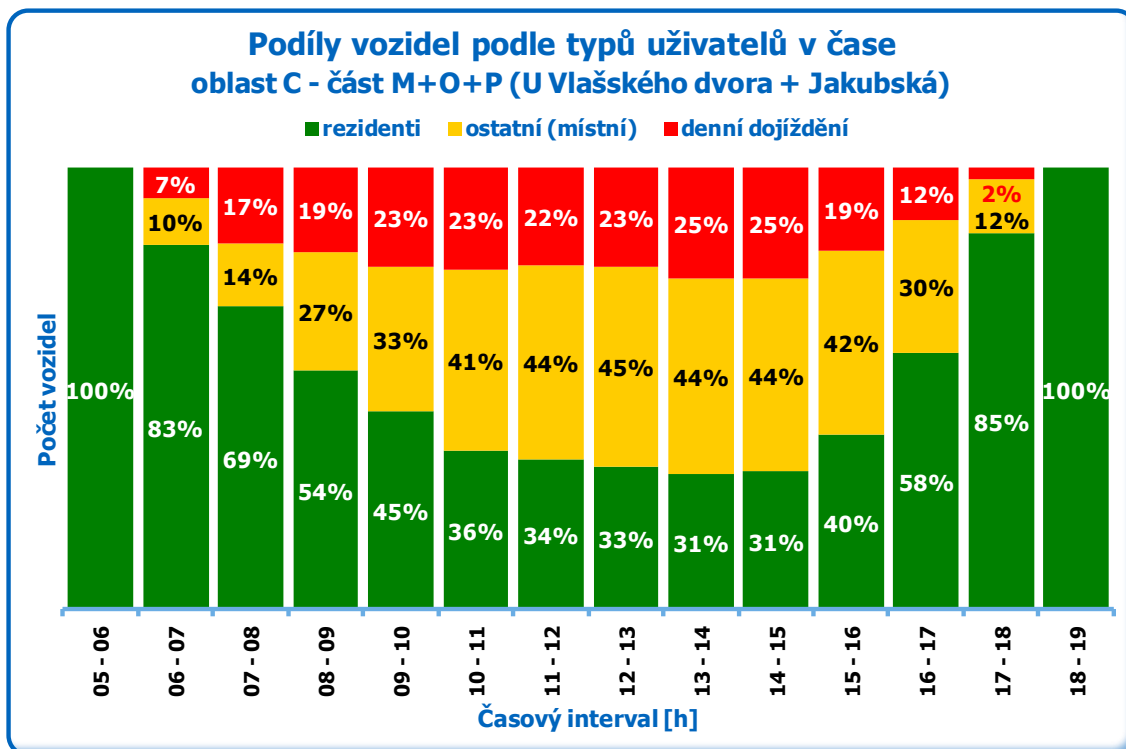
graf 208

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast C – část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská)“



graf 209

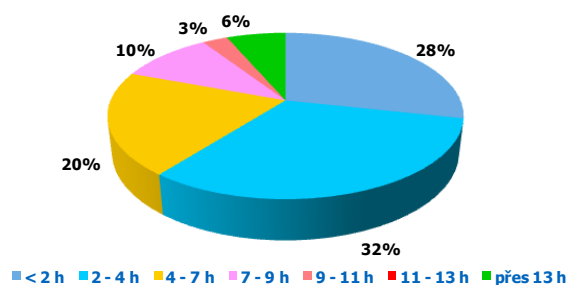
abs. počty voz. podle typů uživatel. v čase v lokalitě „oblast C – část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská)“



graf 210

podíly vozidel podle typu uživatel. v čase v lokalitě „oblast C – část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská)“

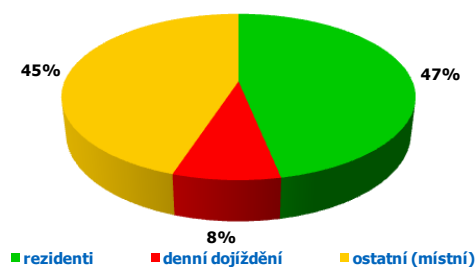
Podíly vozidel podle délky stání
oblast C - část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská)



graf 211

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast C – část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská)“ podle časové délky jejich parkování

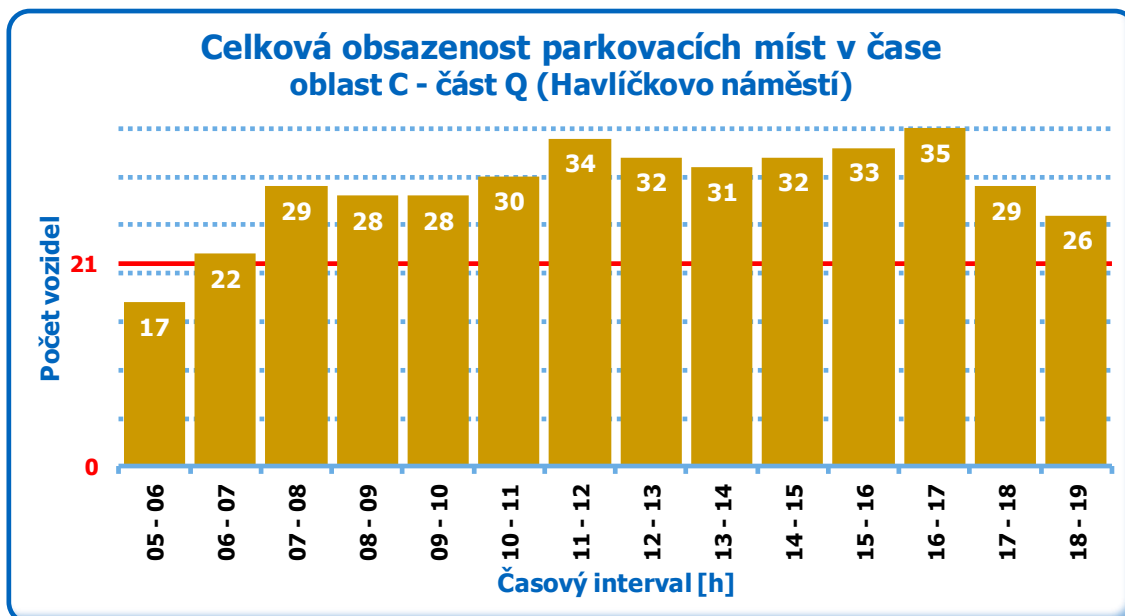
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast C - část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská)



graf 212

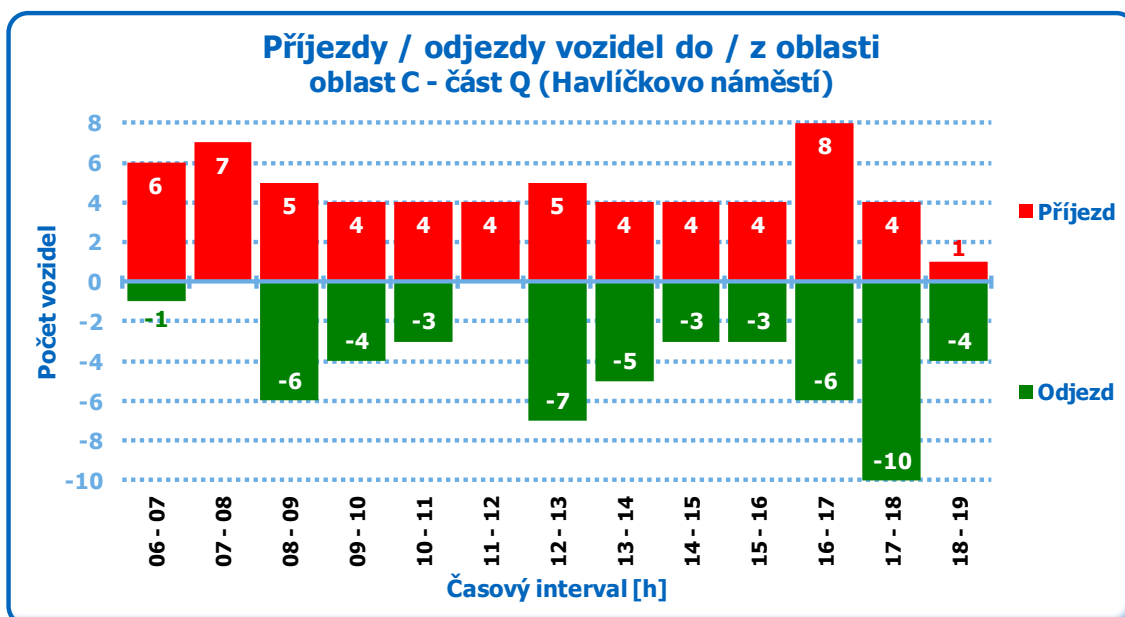
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast C – část M+O+P (U Vlašského dvora + Jakubská)“

- oblast C / část Q (Havlíčkovo náměstí):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 213 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část Q) činí 21 parkovacích míst)
 - následující graf 214 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část Q) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 215
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část Q) graf 216 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 217 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 218 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část Q) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 219 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



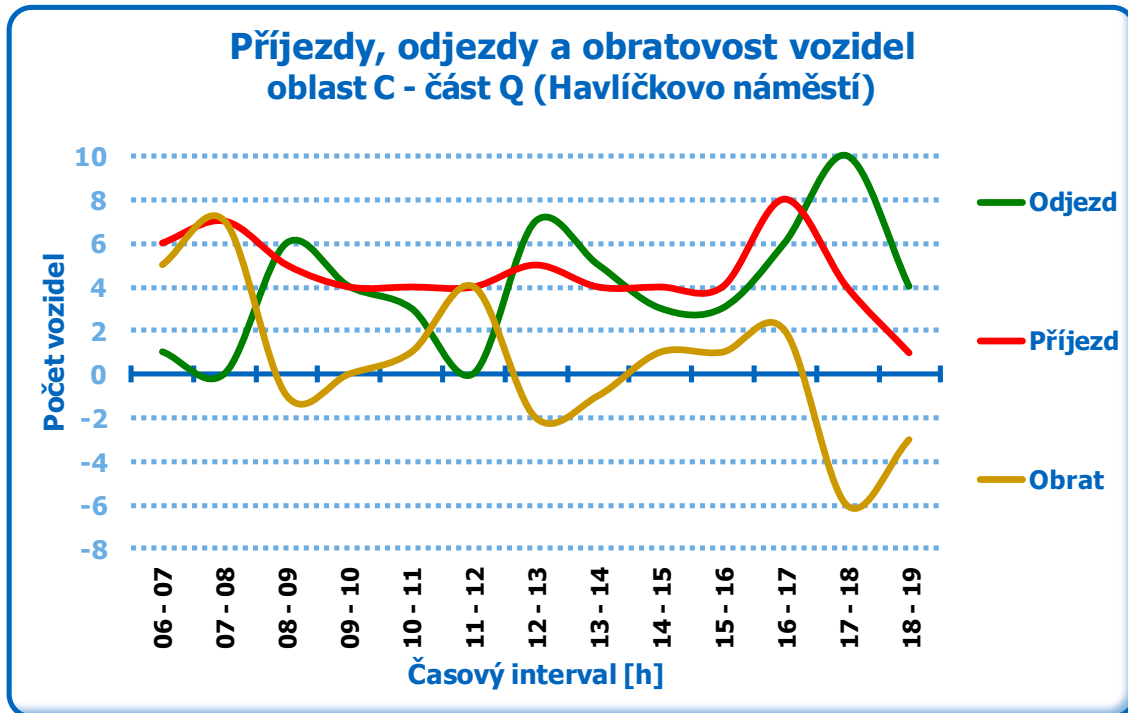
graf 213

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast C – část Q (Havlíčkovo náměstí)“



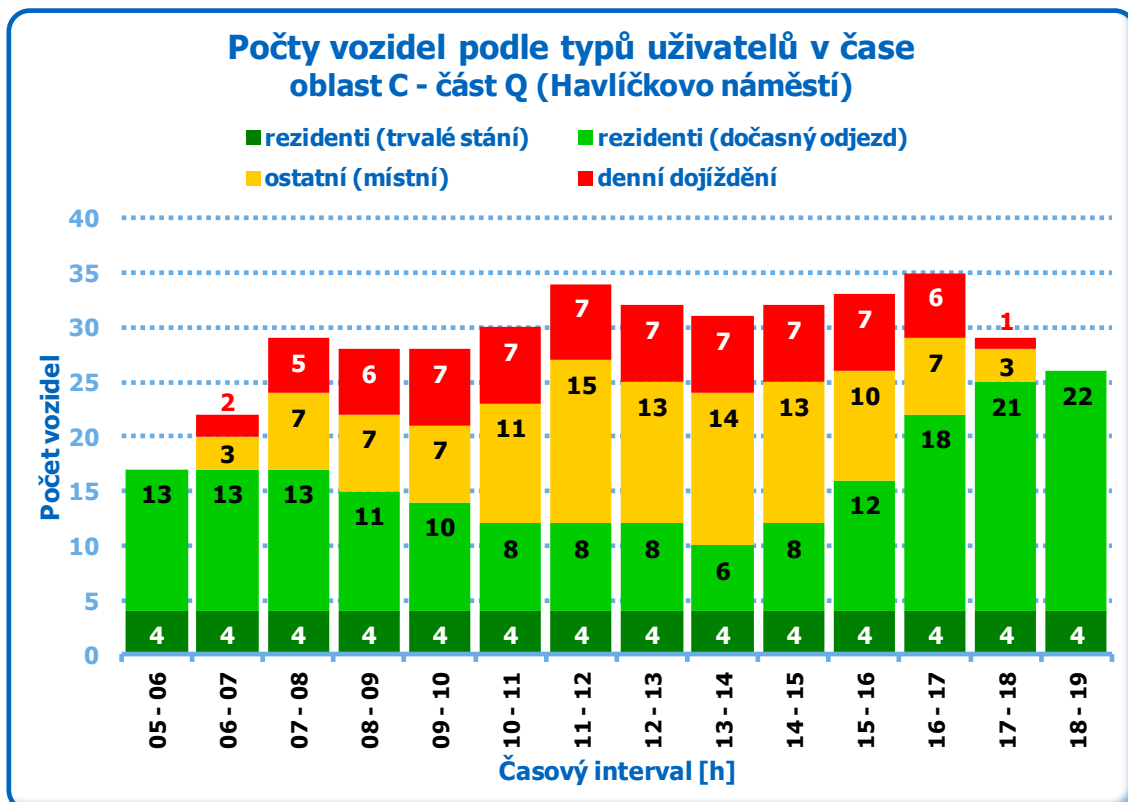
graf 214

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast C – část Q (Havlíčkovo náměstí)“



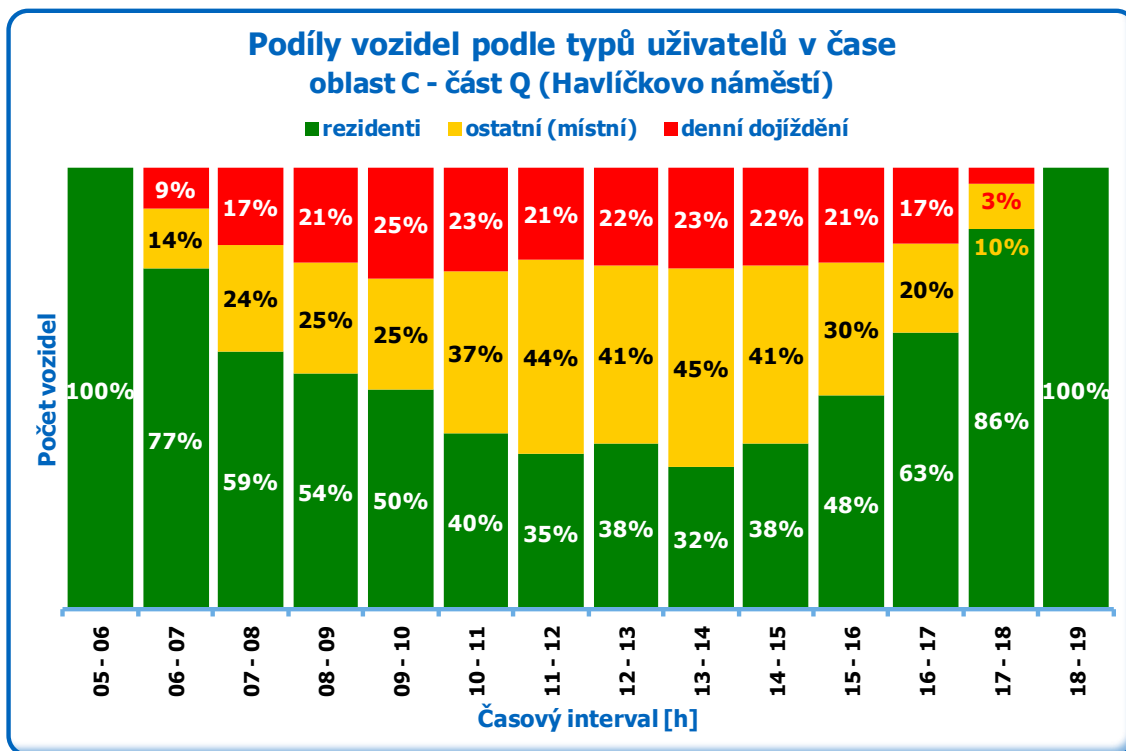
graf 215

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast C – část Q (Havlíčkovo náměstí)“



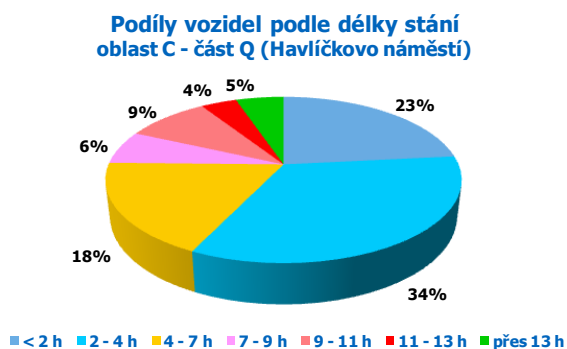
graf 216

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část Q (Havlíčkovo náměstí)“



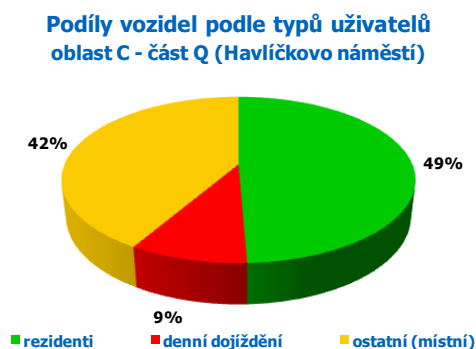
graf 217

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast C – část Q (Havlíčkovo náměstí)“



graf 218

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast C – část Q (Havlíčkovo náměstí)“ podle časové délky jejich parkování



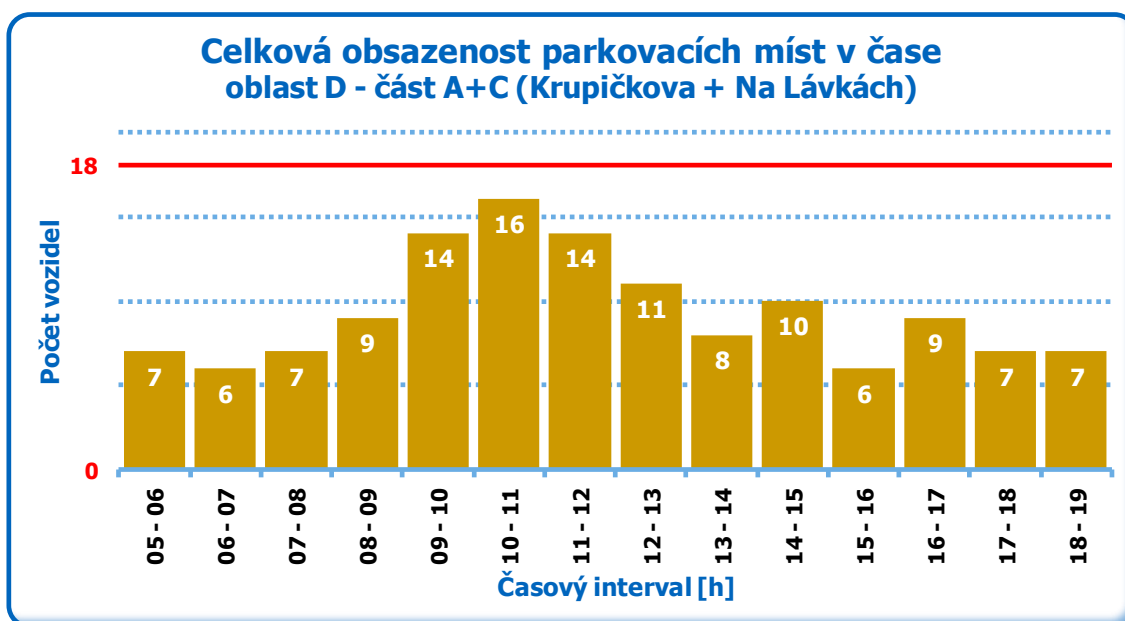
graf 219

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast C – část Q (Havlíčkovo náměstí)“

• oblast D / část A+C (Krupičkova + Na Lávkách):

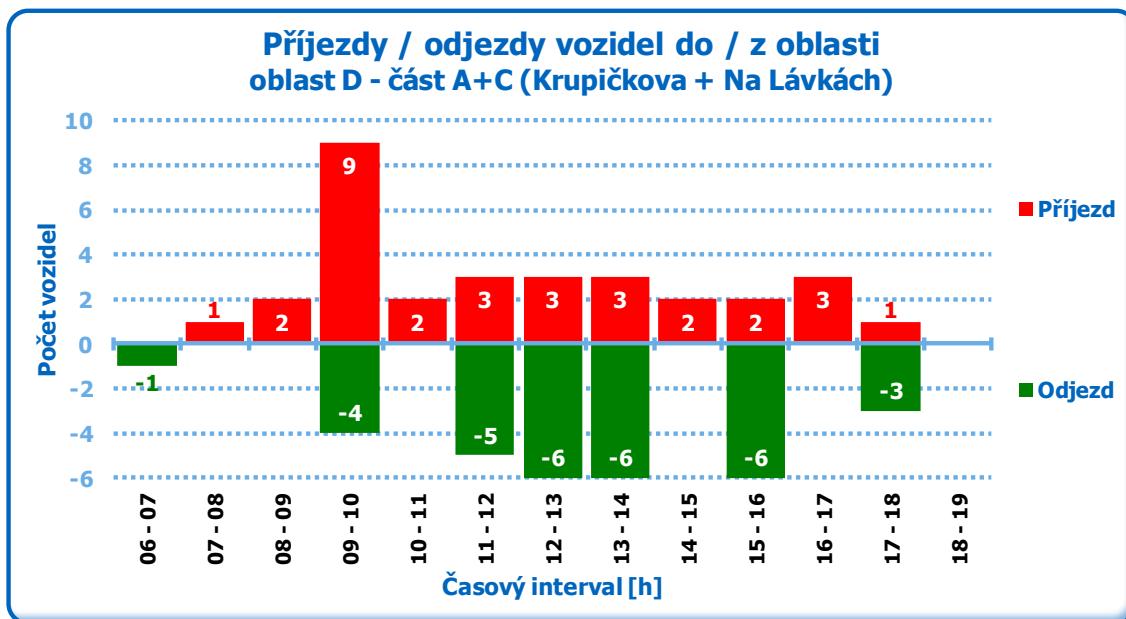
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 220 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části A+C) činí 18 parkovacích míst)

- následující graf 221 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části A+C) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 222
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části A+C) graf 223 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 224 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 225 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části A+C) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 226 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



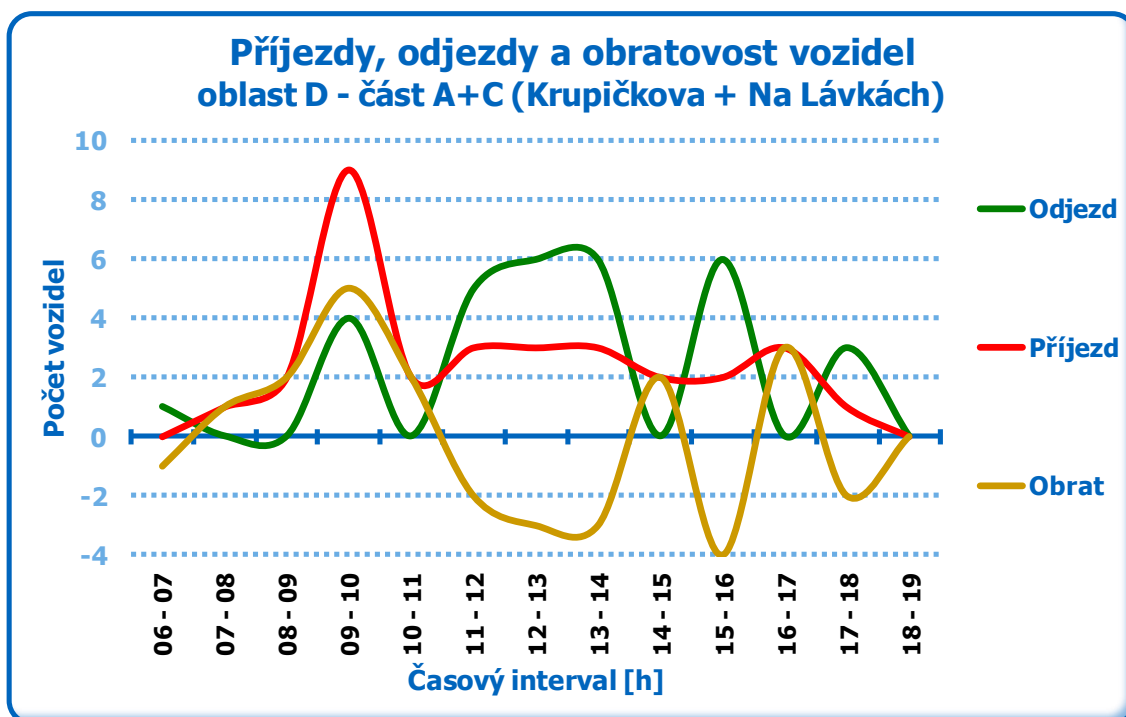
graf 220

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část A+C (Krupičkova + Na Lávkách)“



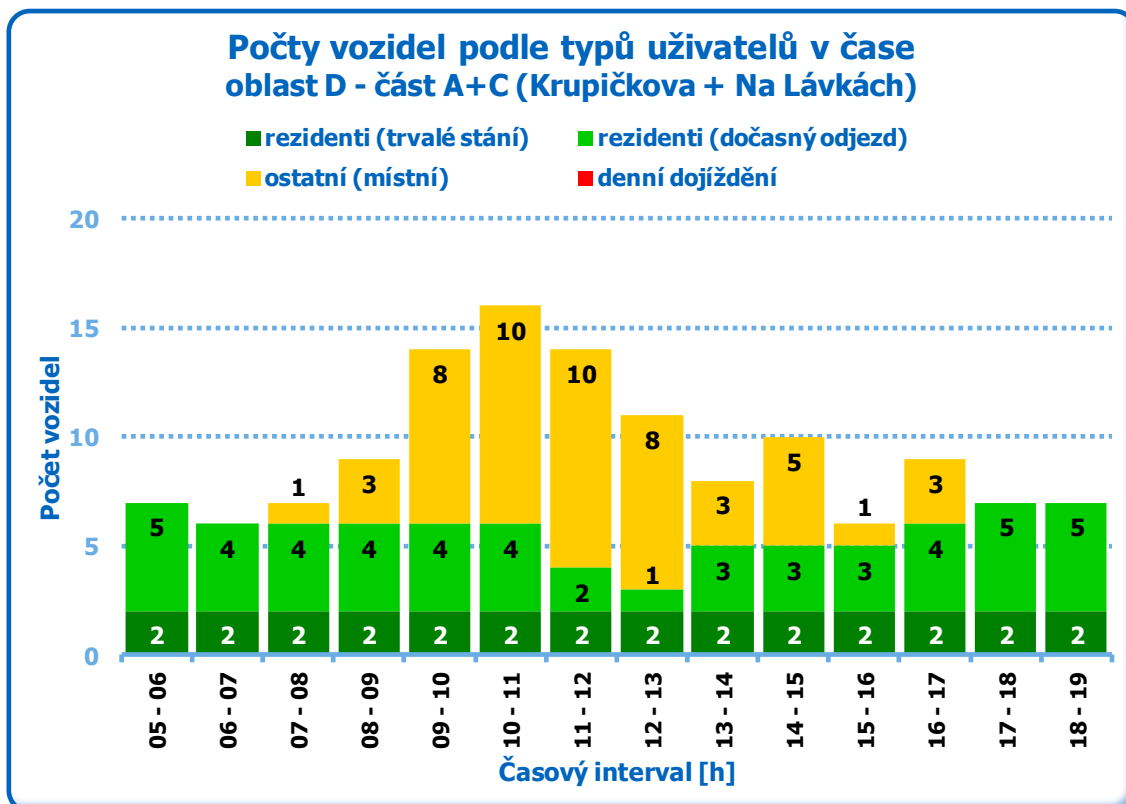
graf 221

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část A+C (Krupičkova + Na Lávkách)“



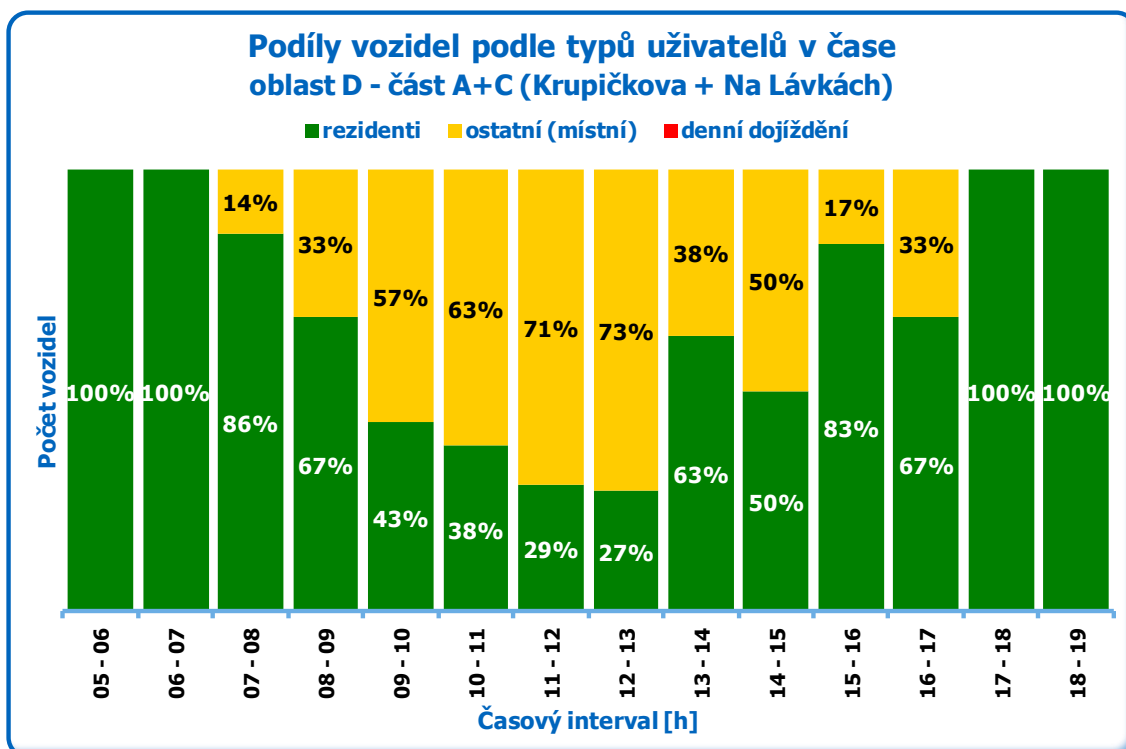
graf 222

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část A+C (Krupičkova + Na Lávkách)“



graf 223

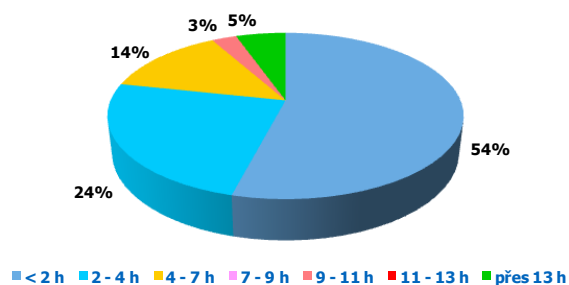
absol. počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část A+C (Krupičkova + Na Lávkách)“



graf 224

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část A+C (Krupičkova + Na Lávkách)“

Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - část A+C (Krupičkova + Na Lávkách)



graf 225

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část A+C (Krupičkova + Na Lávkách)“ podle časové délky jejich parkování

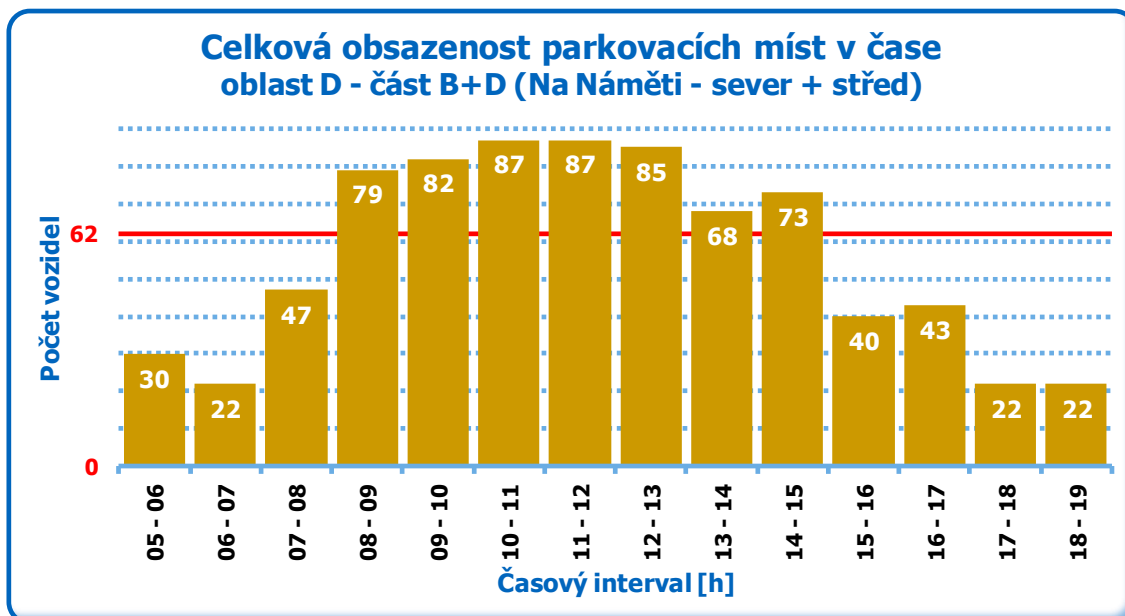
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - část A+C (Krupičkova + Na Lávkách)



graf 226

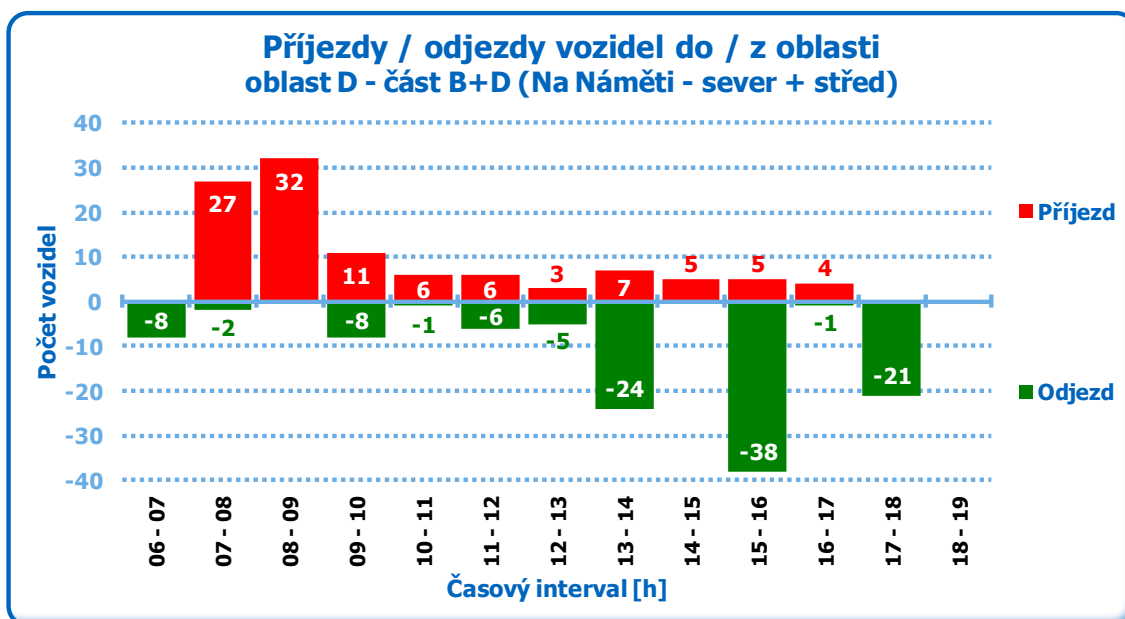
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část A+C (Krupičkova + Na Lávkách)“

- oblast D / část B+D (Na Náměti – sever + střed):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 227 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části B+D) činí 62 parkovacích míst)
 - následující graf 228 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části B+D) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 229
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části B+D) graf 230 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 231 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 232 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části B+D) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 233 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



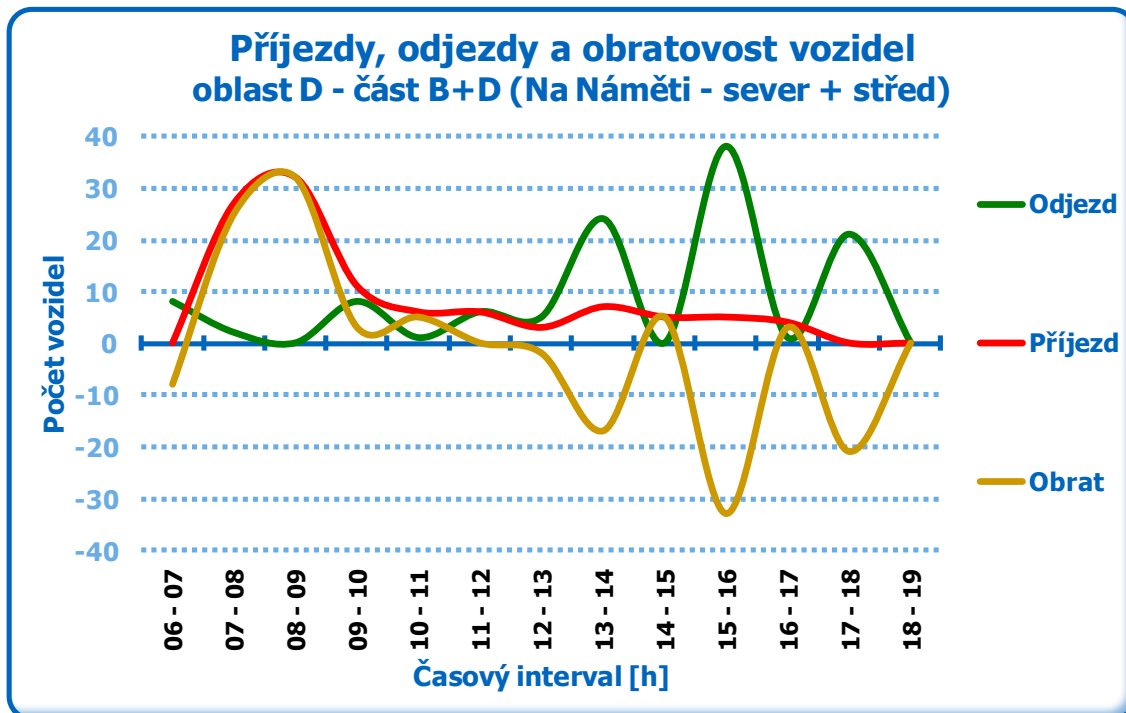
graf 227

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část B+D (Na Náměti – sever + střed)“



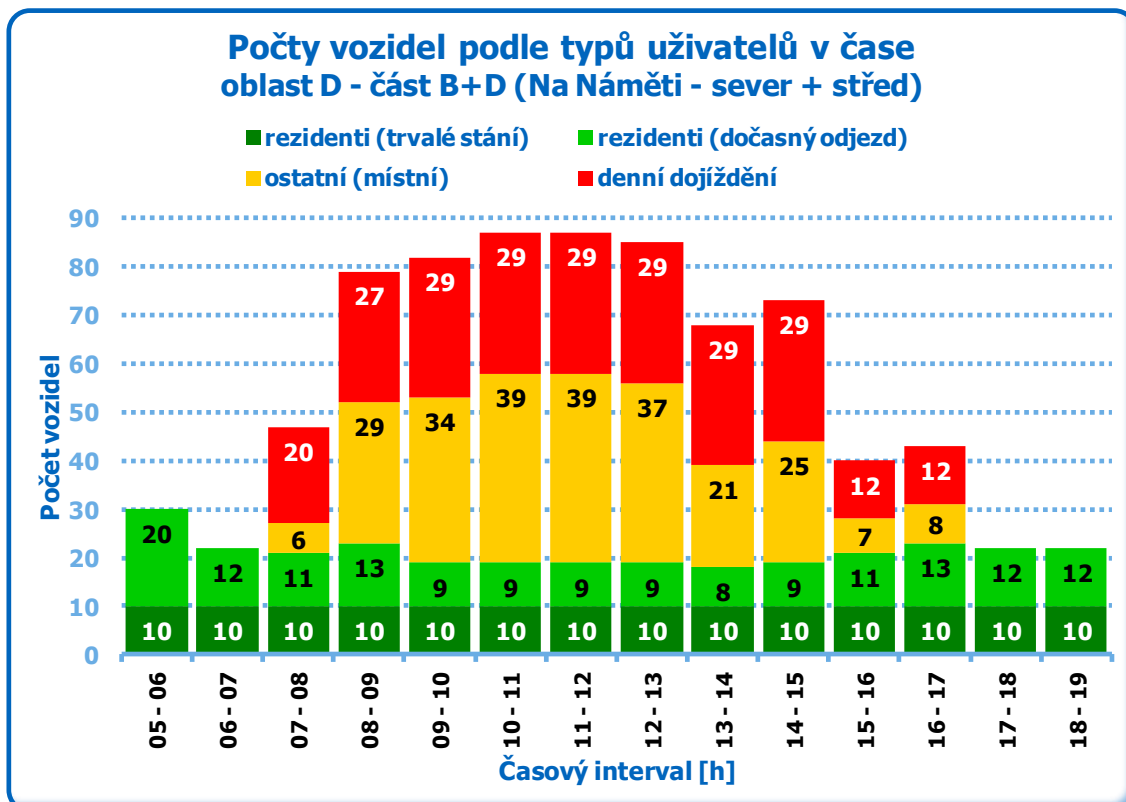
graf 228

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část B+D (Na Náměti – sever + střed)“



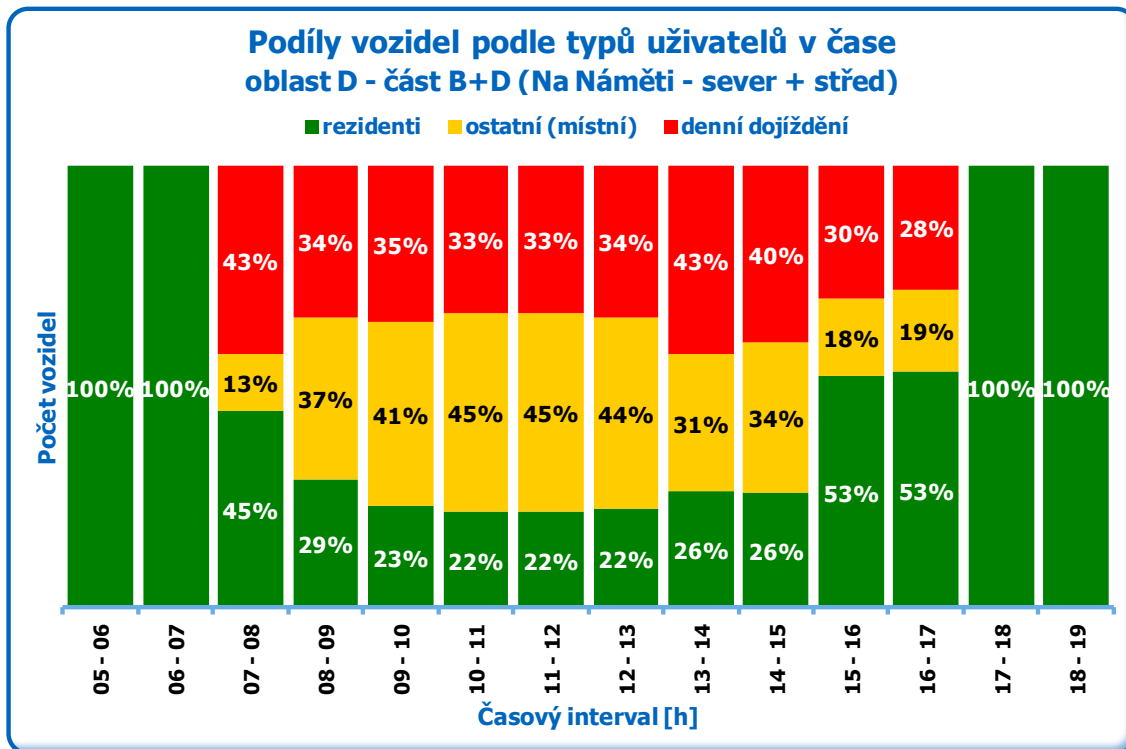
graf 229

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část B+D (Na Náměti – sever + střed)“



graf 230

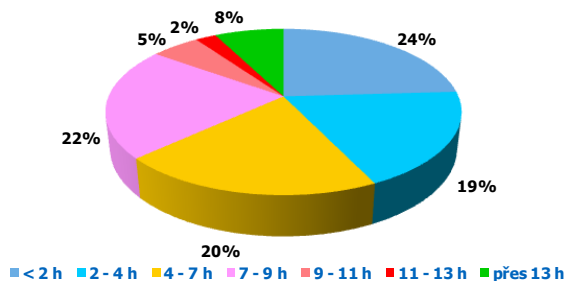
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část B+D (Na Náměti – sever + střed)“



graf 231

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část B+D (Na Náměti – sever + střed)“

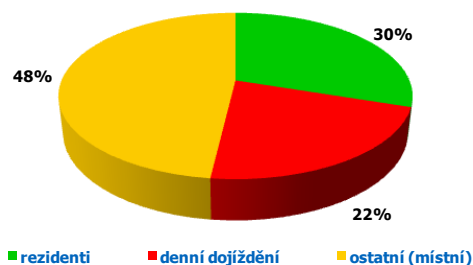
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - část B+D (Na Náměti - sever + střed)**



graf 232

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část B+D (Na Náměti – sever + střed)“ podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - část B+D (Na Náměti - sever + střed)**



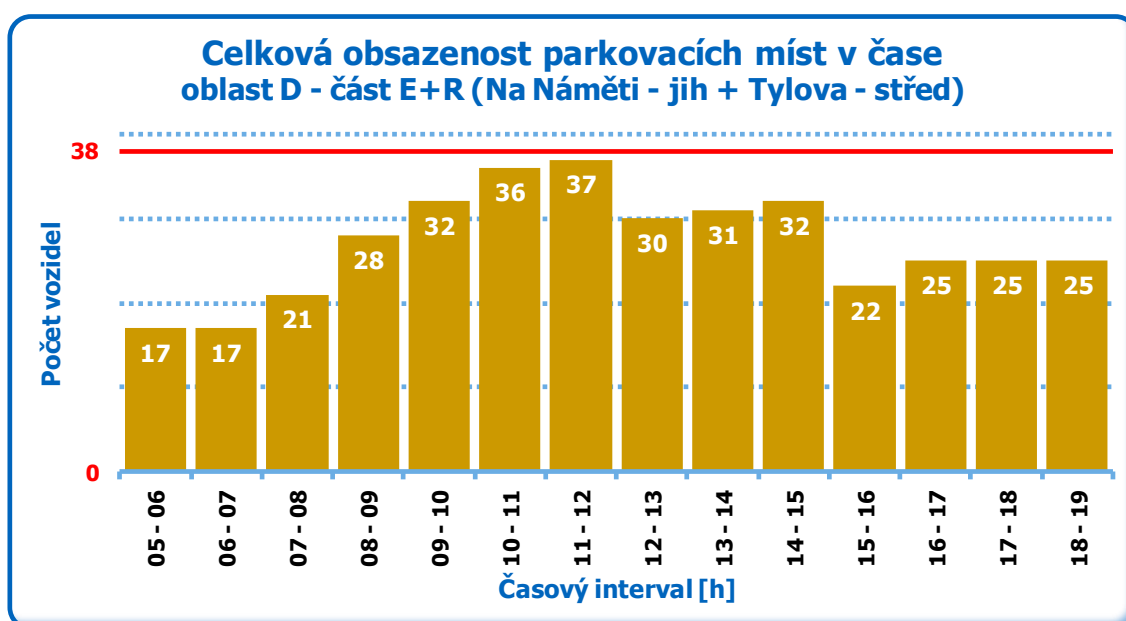
graf 233

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část B+D (Na Náměti – sever + střed)“

- oblast D / část E+R (Na Náměti – jih + Tylova – střed):

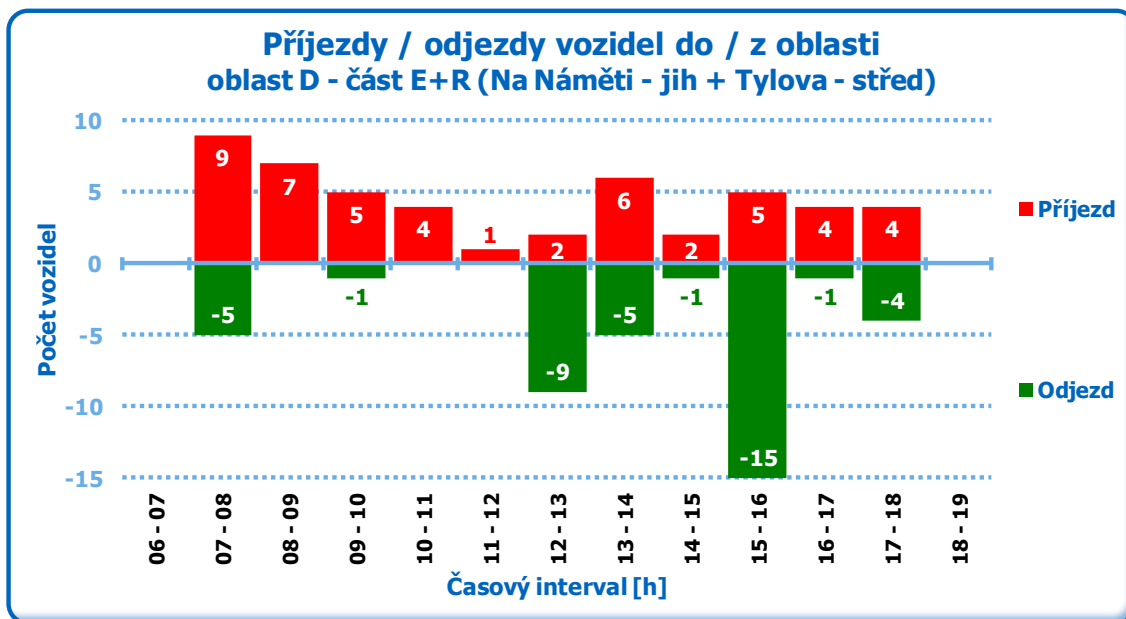
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 234 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části E+R) činí 38 parkovacích míst)

- následující graf 235 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části E+R) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 236
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části E+R) graf 237 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 238 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 239 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části E+R) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 240 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



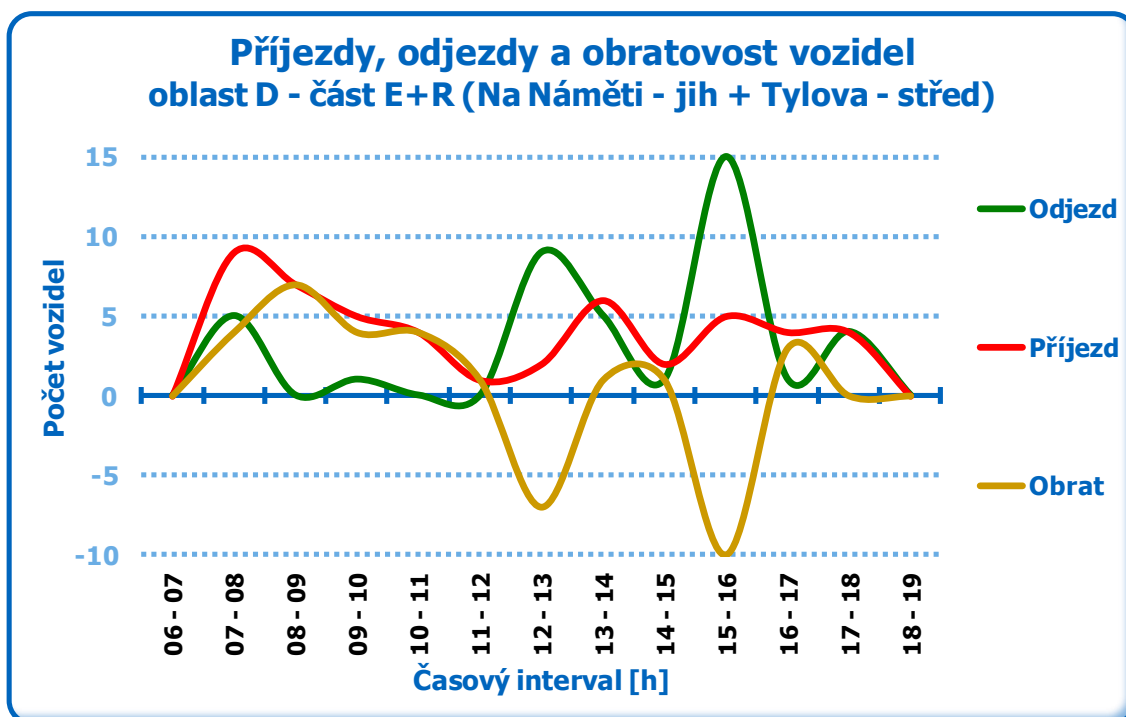
graf 234

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část E+R (Na Náměti – jih + Tylova – střed)“



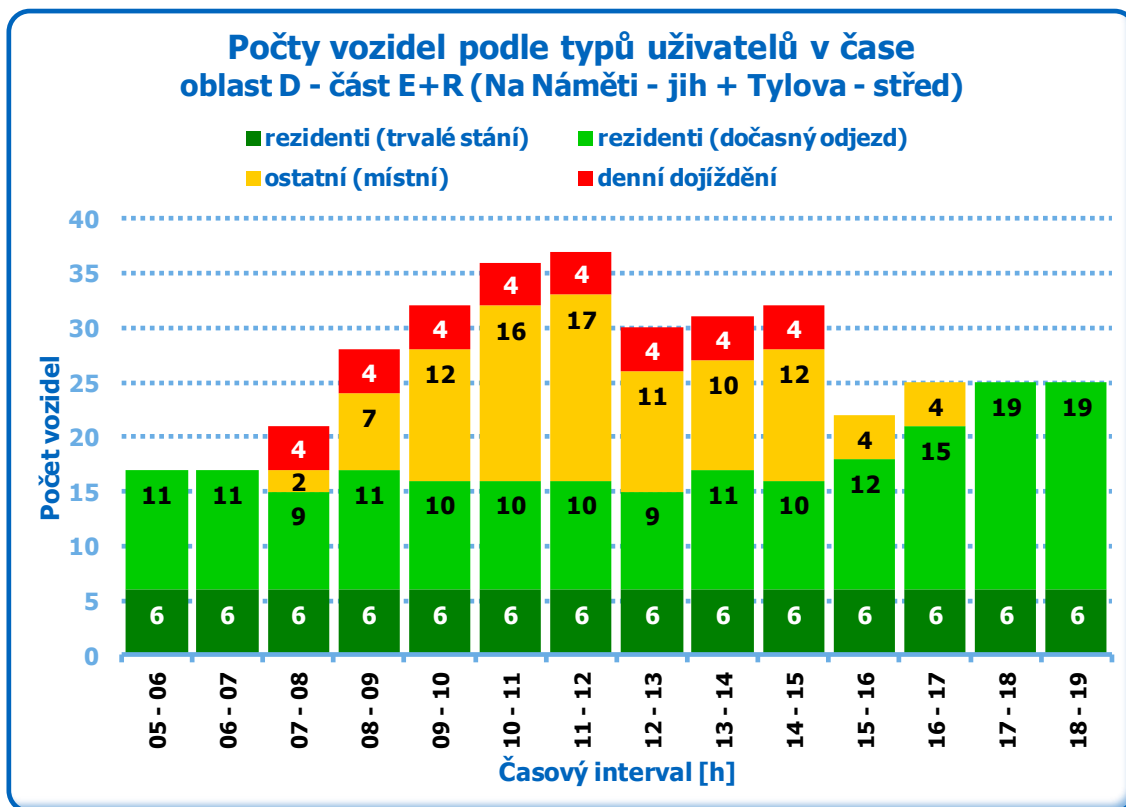
graf 235

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část E+R (Na Náměti – jih + Tylova – střed)“



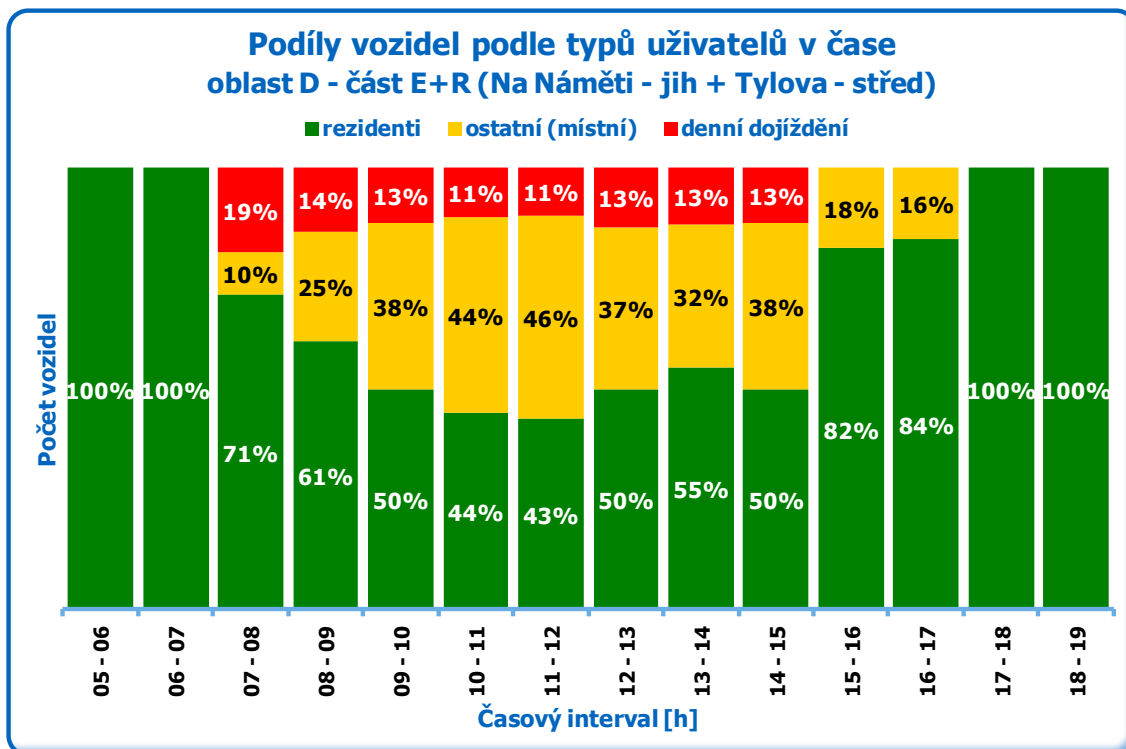
graf 236

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část E+R (Na Náměti – jih + Tylova – střed)“



graf 237

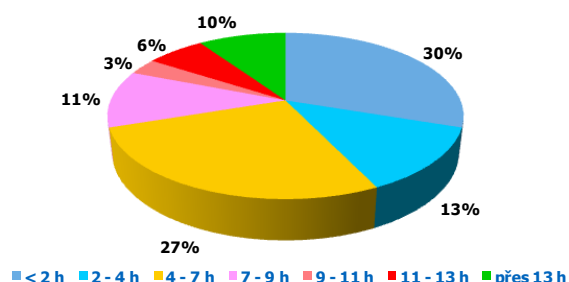
abs. počty voz. podle typů uživat. v čase v lokalitě „oblast D – část E+R (Na Náměti – jih + Tylova – střed)“



graf 238

podíly voz. podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část E+R (Na Náměti – jih + Tylova – střed)“

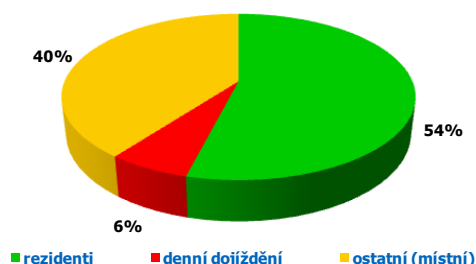
Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - část E+R (Na Náměti - jih + Tylova - střed)



graf 239

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část E+R (Na Náměti – jih + Tylova – střed)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - část E+R (Na Náměti - jih + Tylova - střed)



graf 240

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část E+R (Na Náměti – jih + Tylova – střed)“

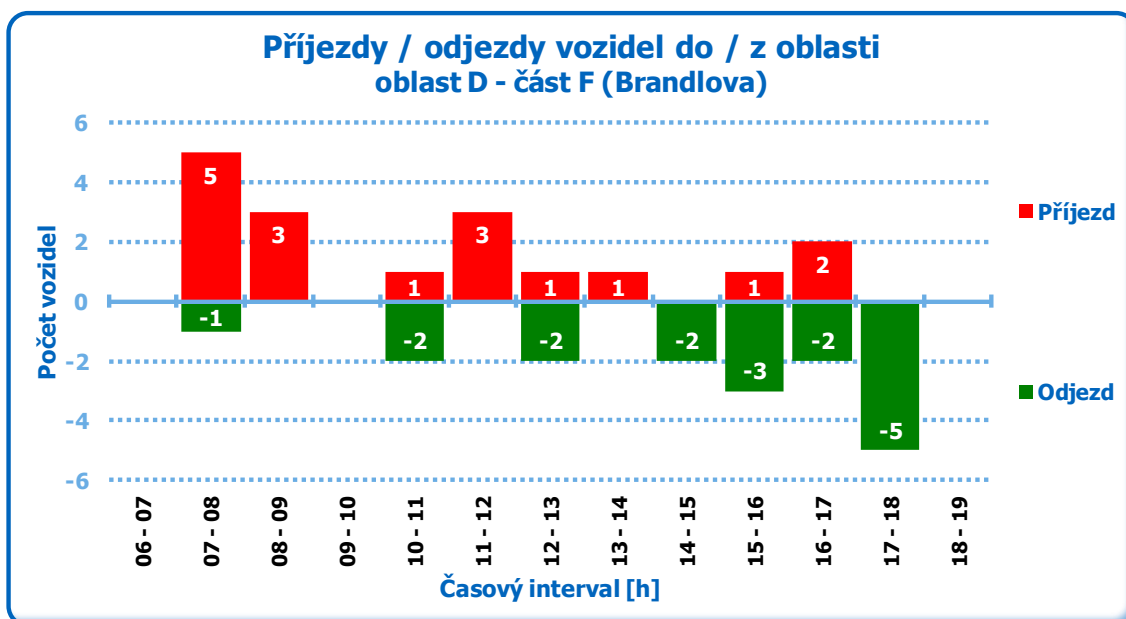
- oblast D / část F (Brandlova):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 241 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část F) činí 16 parkovacích míst)
- následující graf 242 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část F) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 243
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část F) graf 244 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 245 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 246 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část F) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 247 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



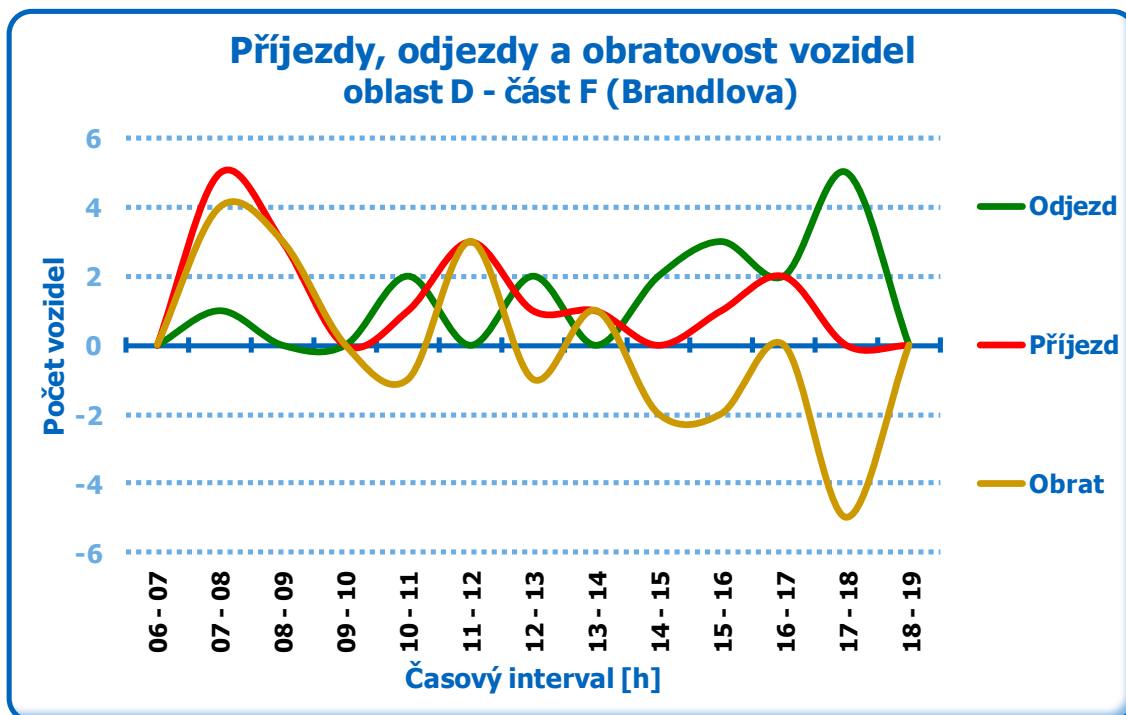
graf 241

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část F (Brandlova)“



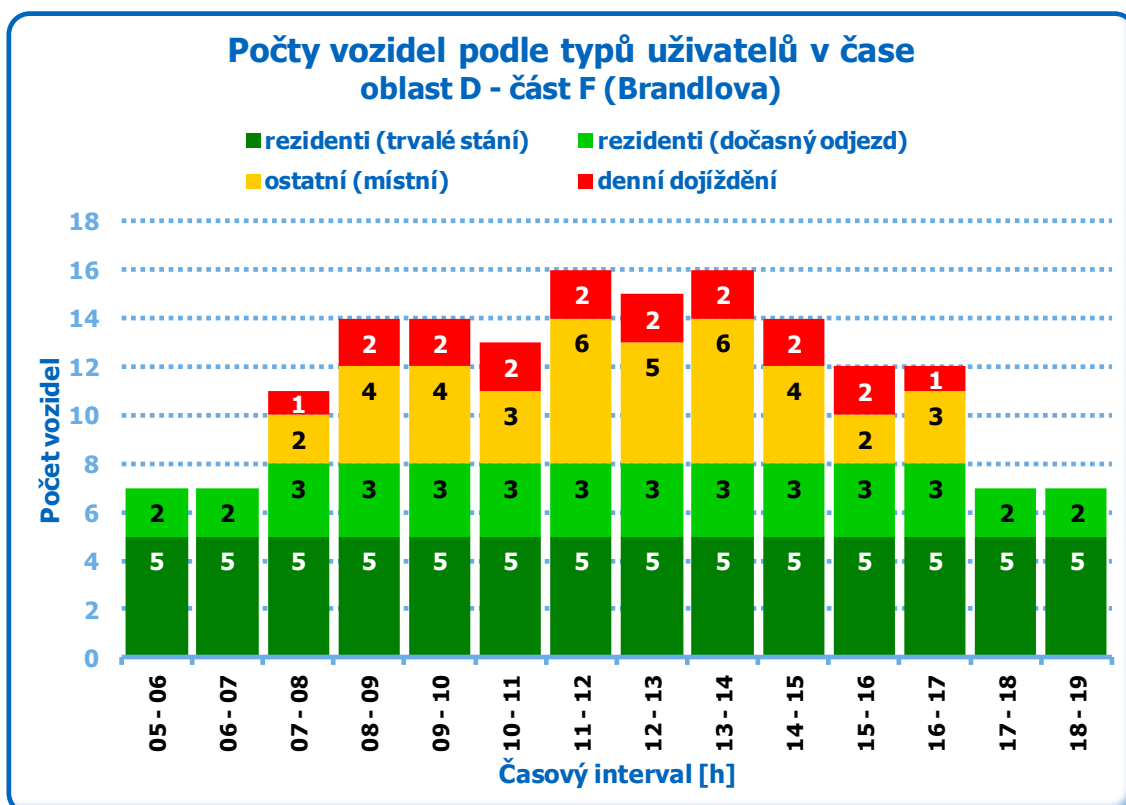
graf 242

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část F (Brandlova)“



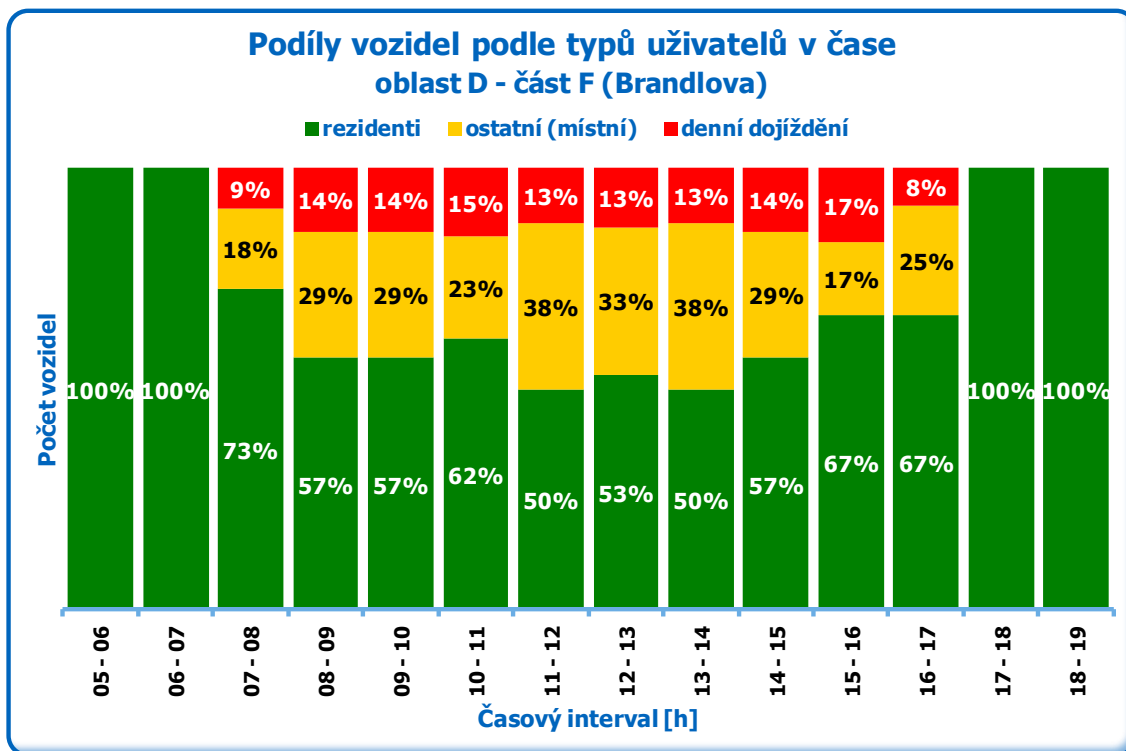
graf 243

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část F (Brandlova)“



graf 244

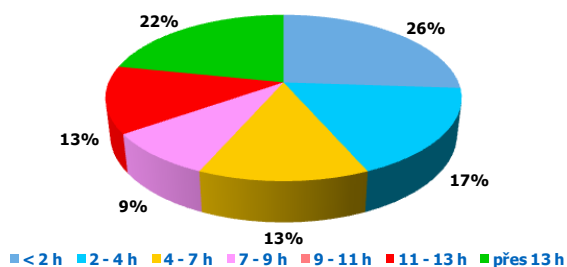
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část F (Brandlova)“



graf 245

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část F (Brandlova)“

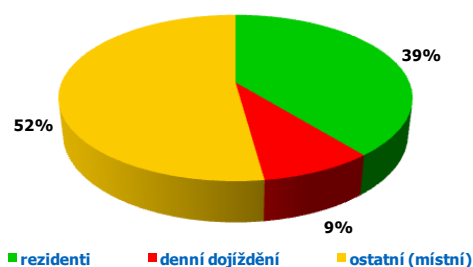
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - část F (Brandlova)**



graf 246

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část F (Brandlova)“ podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - část F (Brandlova)**



graf 247

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část F (Brandlova)“

• oblast D / část G (Rudní + Uhelná – sever):

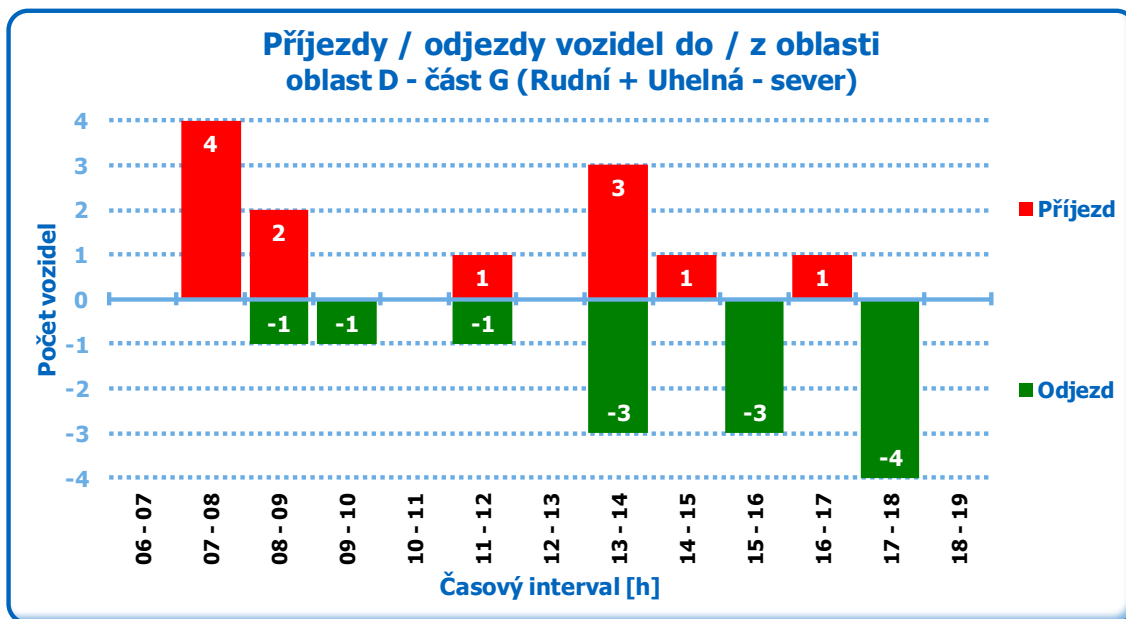
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 248 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část G) činí 3 parkovací místa)

- následující graf 249 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část G) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 250
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část G) graf 251 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 252 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 253 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část G) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 254 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



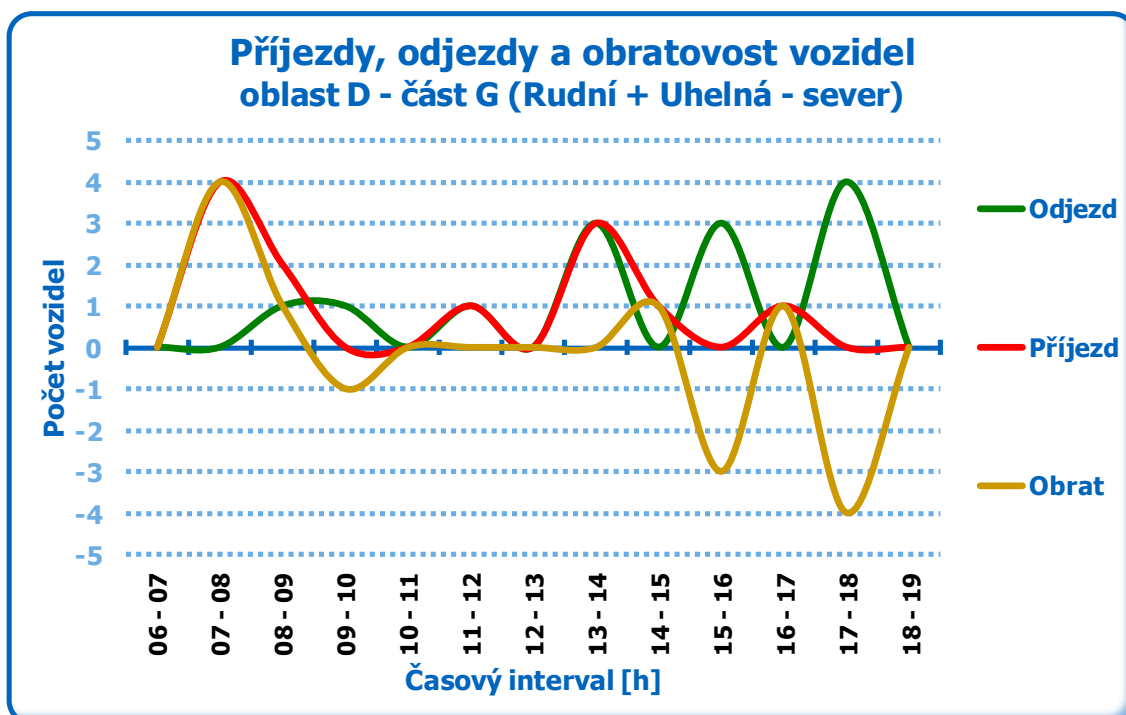
graf 248

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část G (Rudní + Uhelná – sever)“



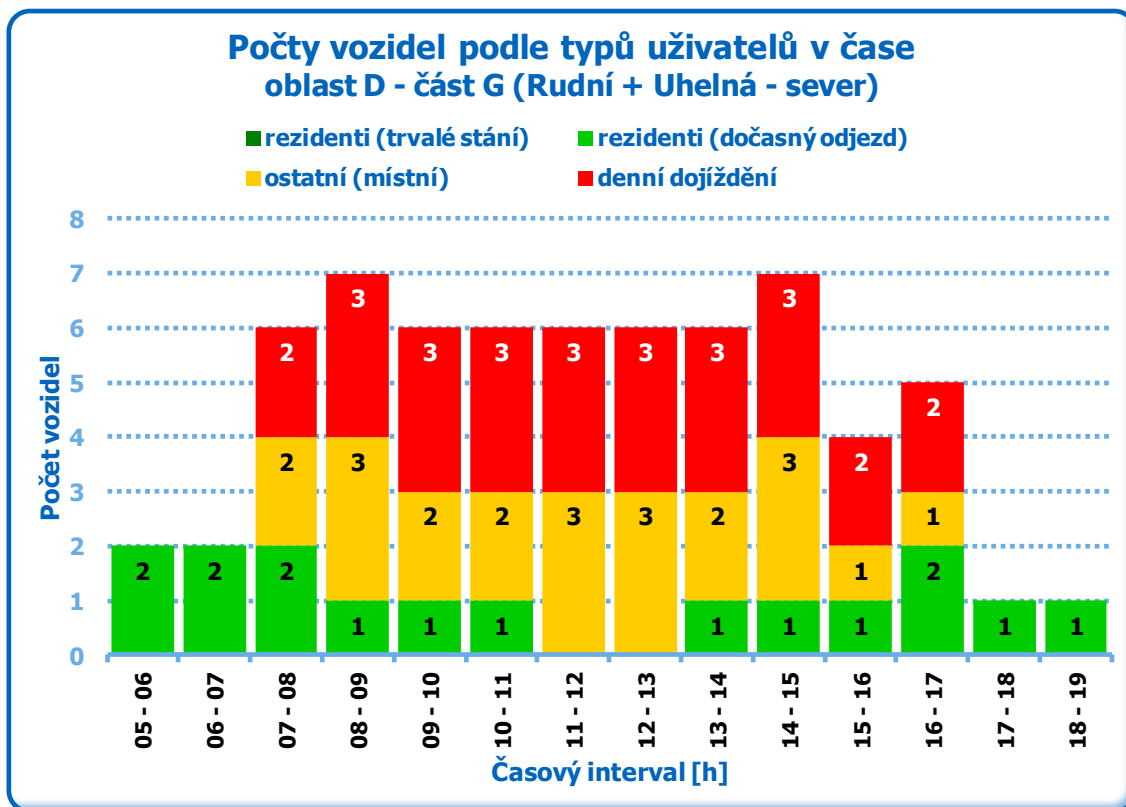
graf 249

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část G (Rudní + Uhelná – sever)“



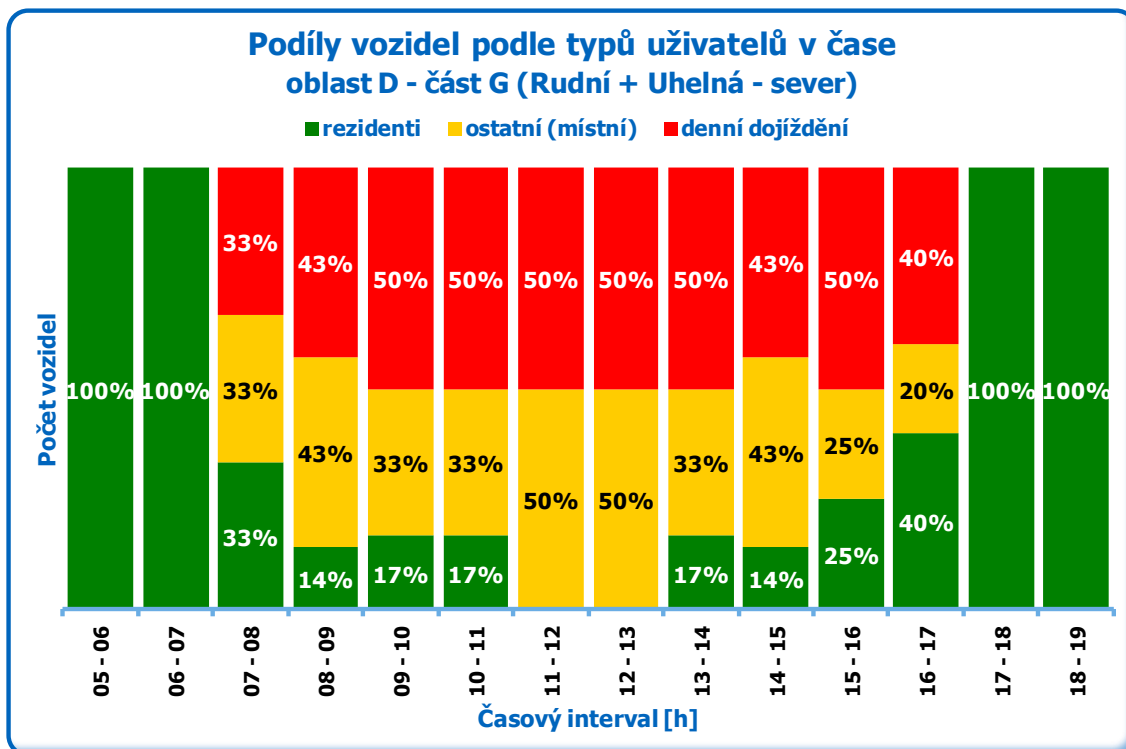
graf 250

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část G (Rudní + Uhelná – sever)“



graf 251

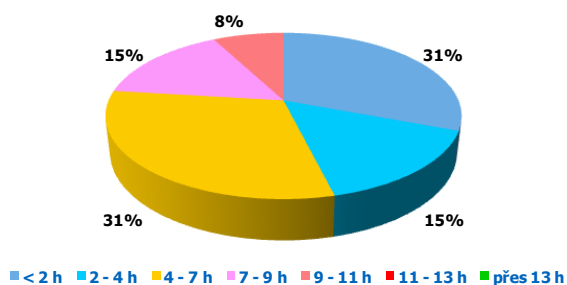
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část G (Rudní + Uhelná – sever)“



graf 252

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část G (Rudní + Uhelná – sever)“

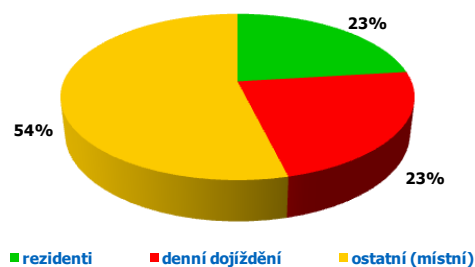
Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - část G (Rudní + Uhelná - sever)



graf 253

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část G (Rudní + Uhelná – sever)“ podle časové délky jejich parkování

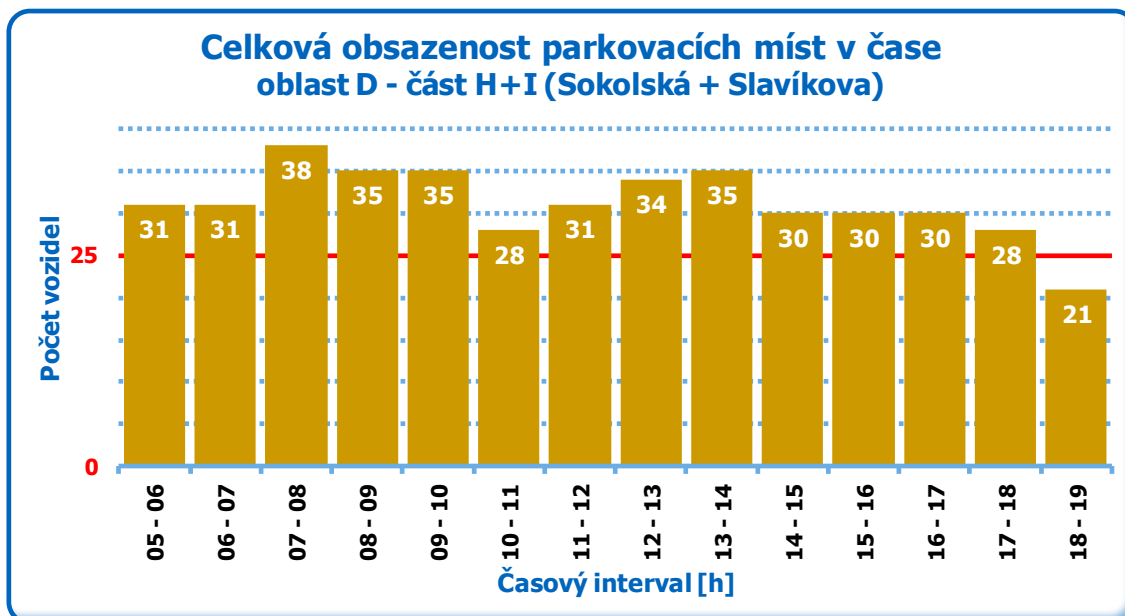
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - část G (Rudní + Uhelná - sever)



graf 254

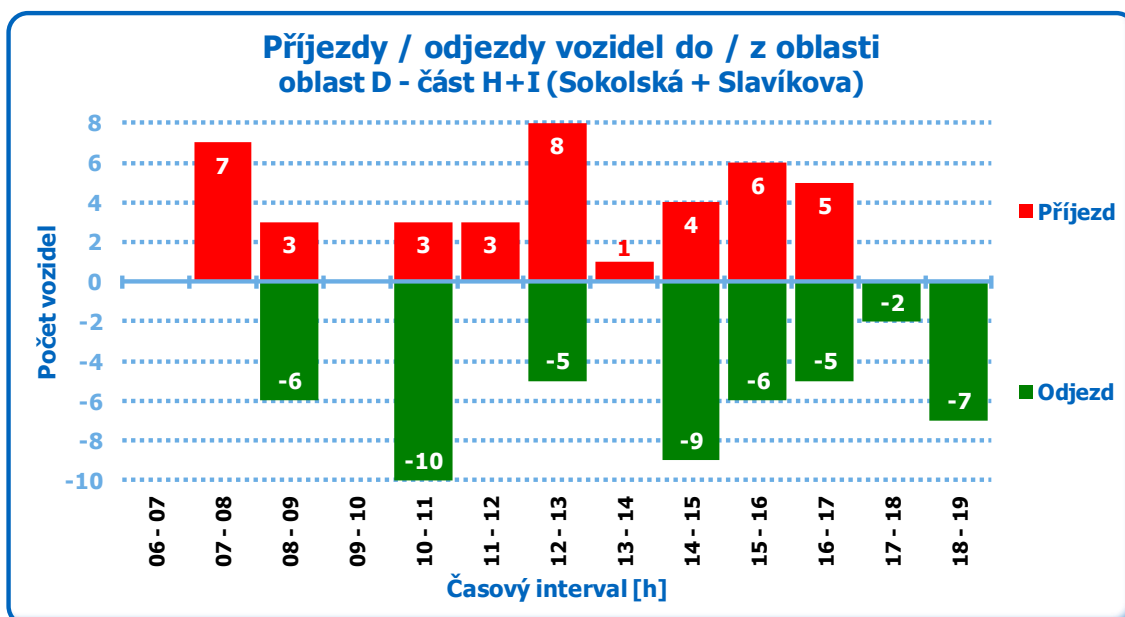
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část G (Rudní + Uhelná – sever)“

- **oblast D / část H+I (Sokolská + Slavíkova):**
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 255 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části H+I) činí 25 parkovacích míst)
 - následující graf 256 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části H+I) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 257
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části H+I) graf 258 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 259 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 260 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části H+I) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 261 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



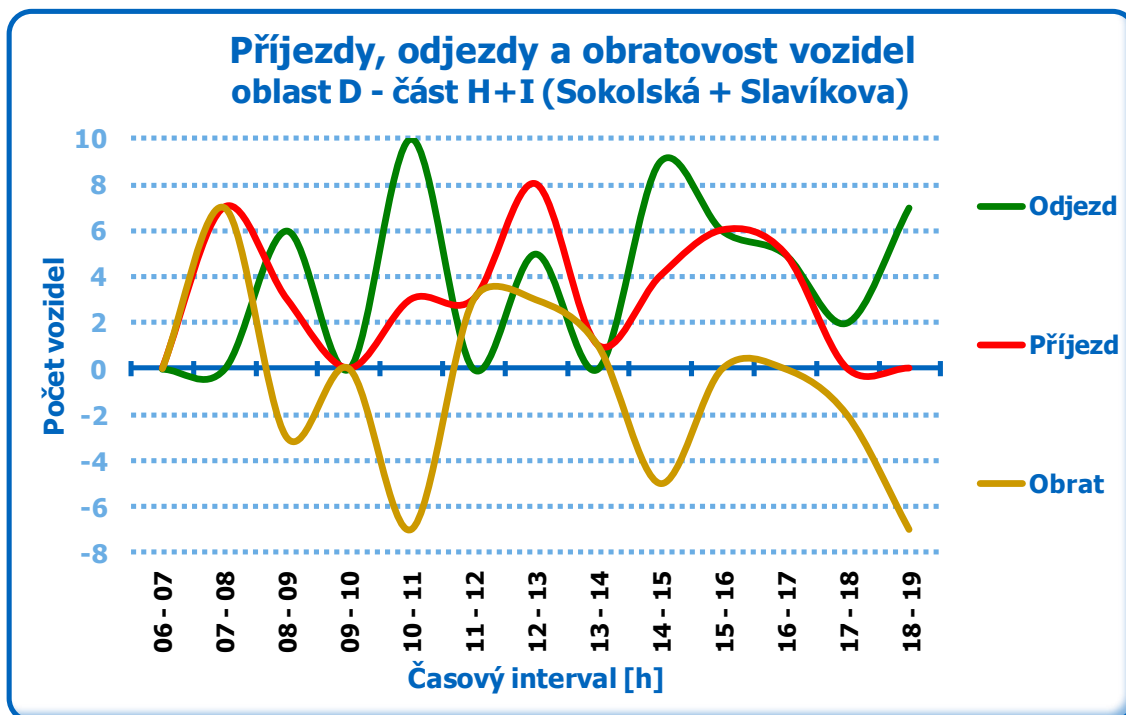
graf 255

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část H+I (Sokolská + Slavíkova)“



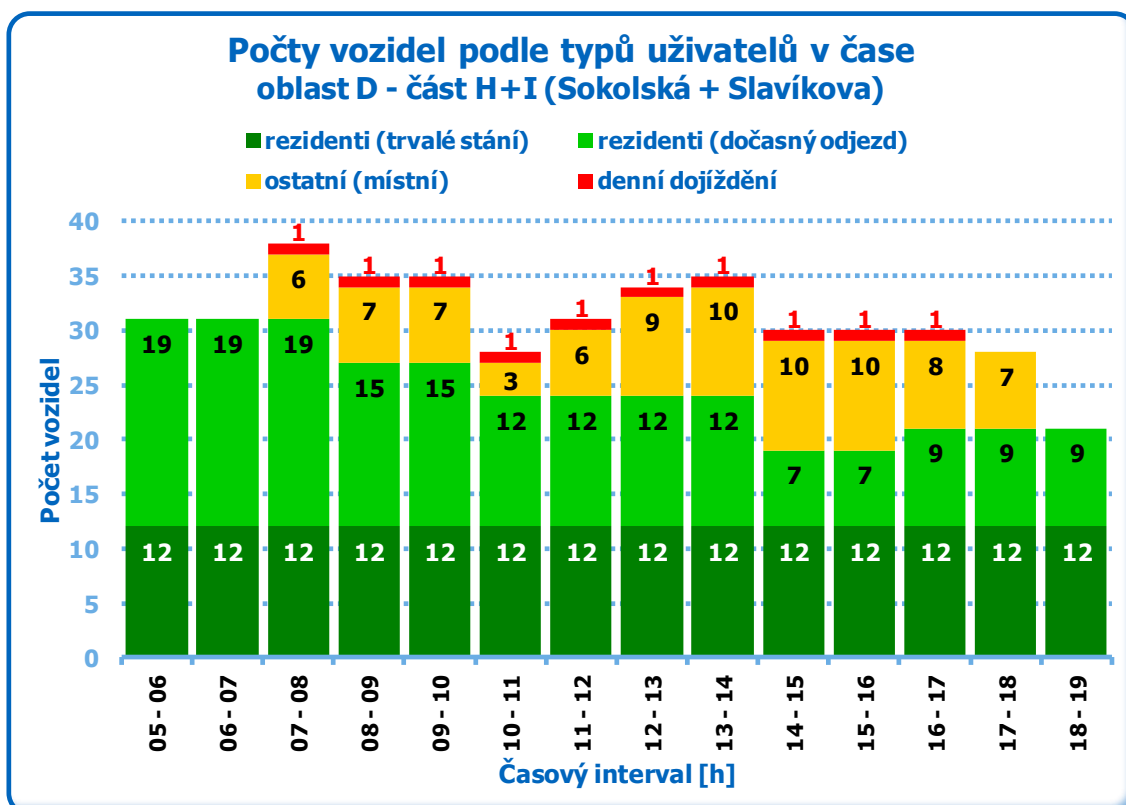
graf 256

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část H+I (Sokolská + Slavíkova)“



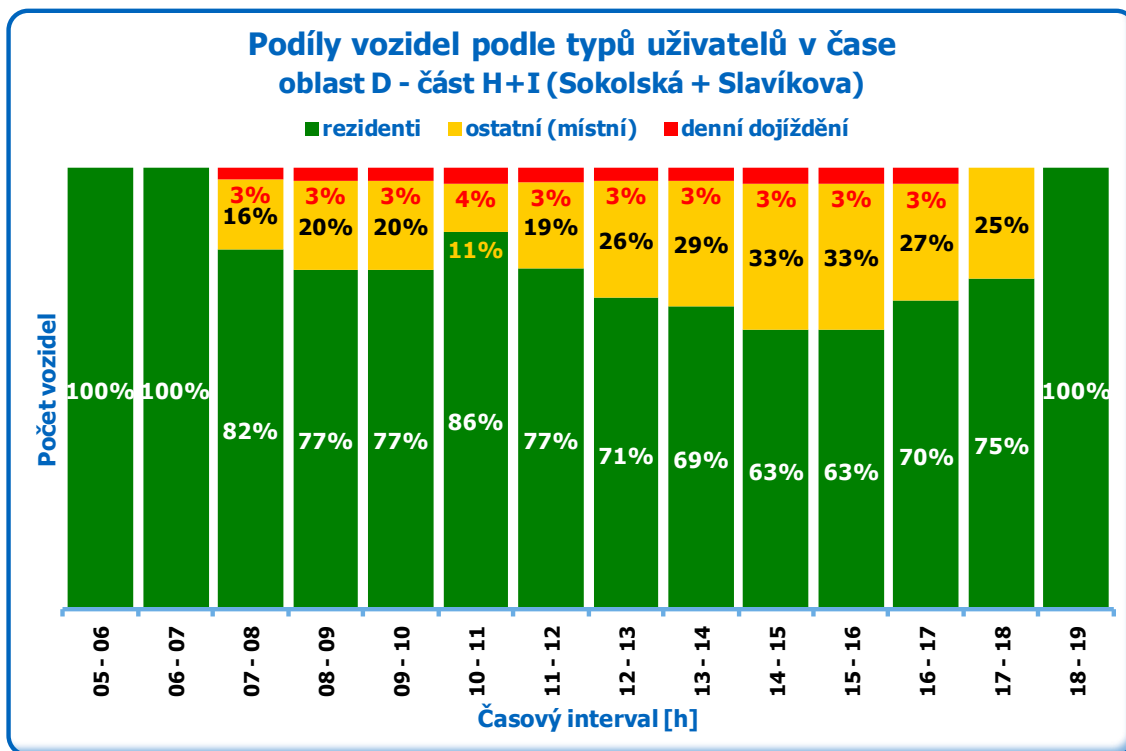
graf 257

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část H+I (Sokolská + Slavíkova)“



graf 258

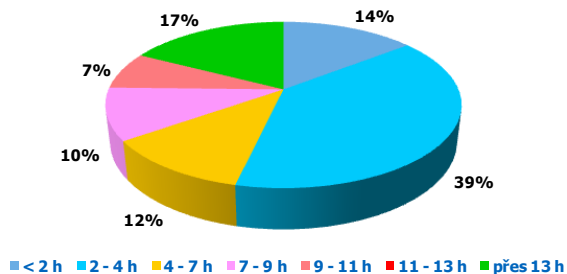
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část H+I (Sokolská + Slavíkova)“



graf 259

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část H+I (Sokolská + Slavíkova)“

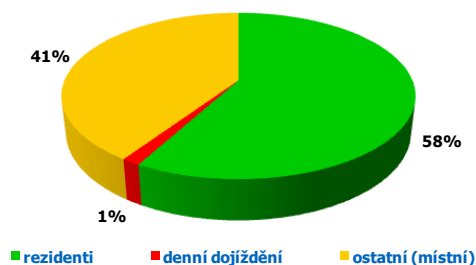
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - část H+I (Sokolská + Slavíkova)**



graf 260

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část H+I (Sokolská + Slavíkova)“ podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - část H+I (Sokolská + Slavíkova)**

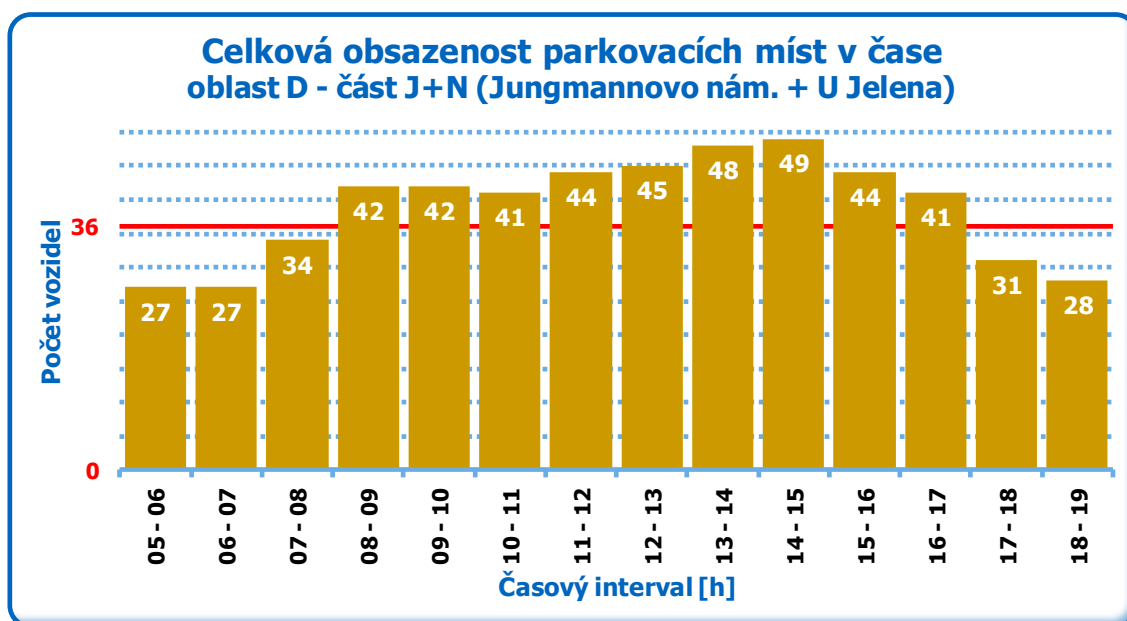


graf 261

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část H+I (Sokolská + Slavíkova)“

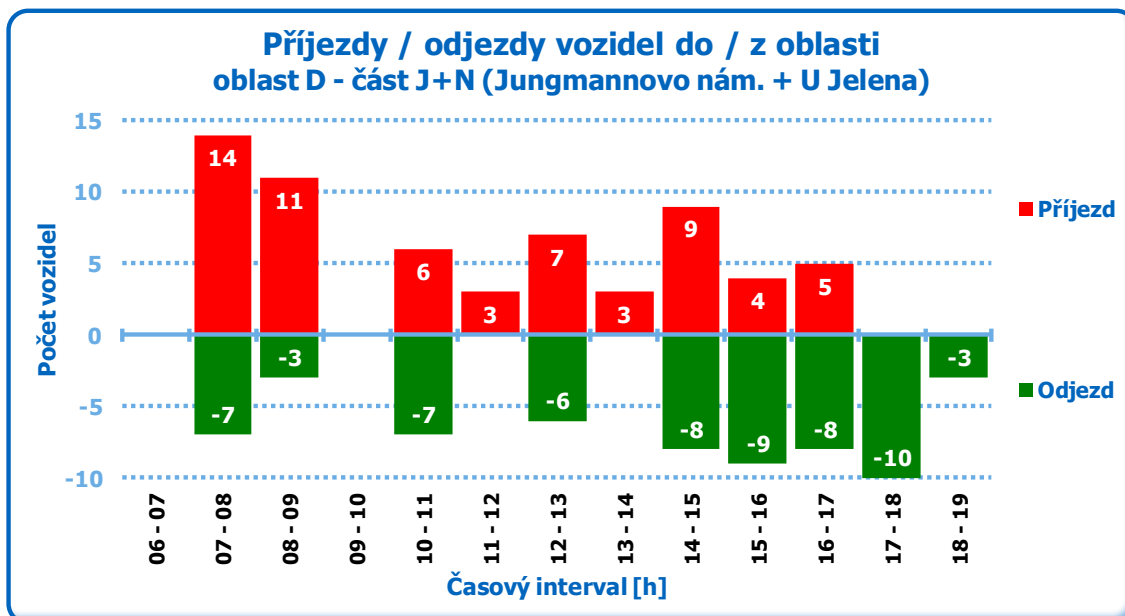
- **oblast D / část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena):**
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 262 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části J+N) činí 36 parkovacích míst)

- následující graf 263 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části J+N) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 264
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části J+N) graf 265 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 266 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 267 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části J+N) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 268 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



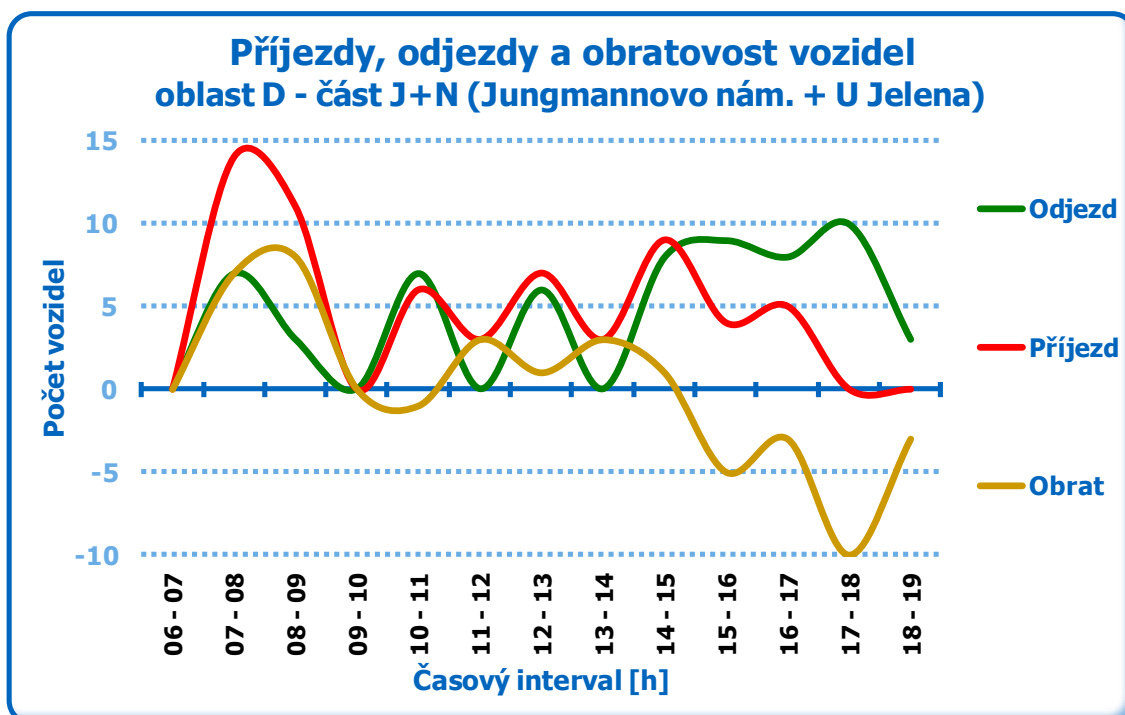
graf 262

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena)“



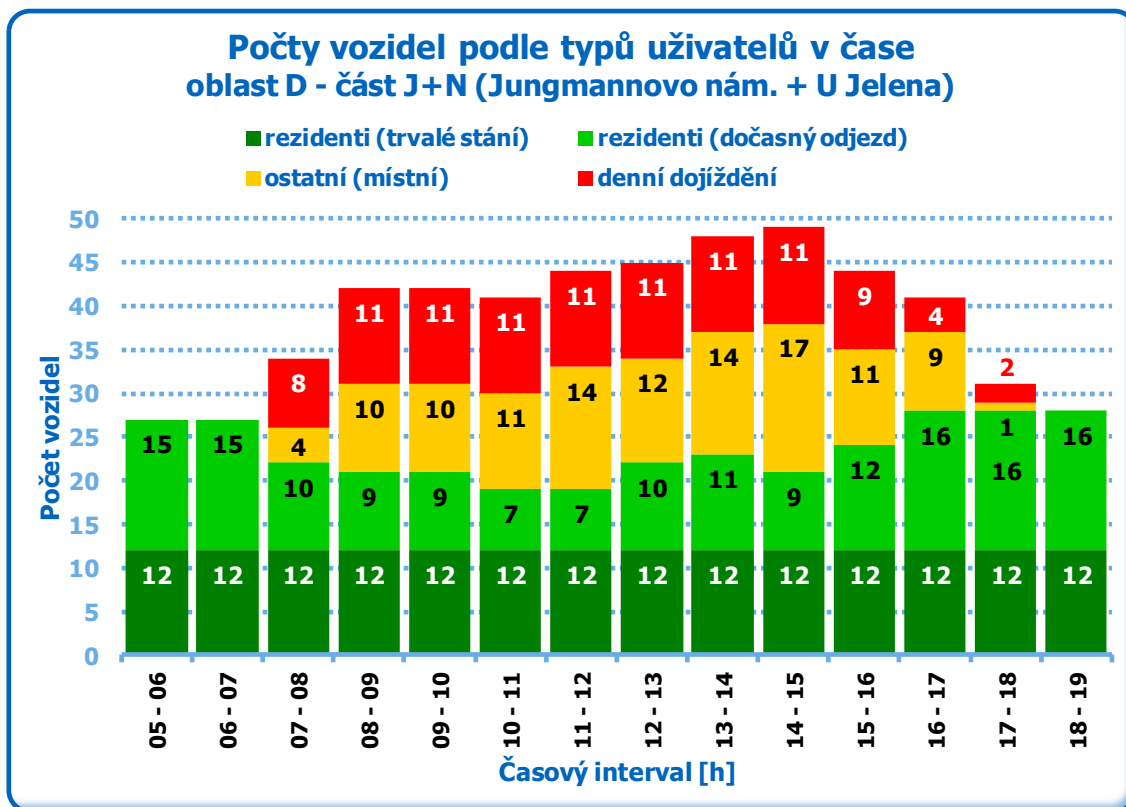
graf 263

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena)“



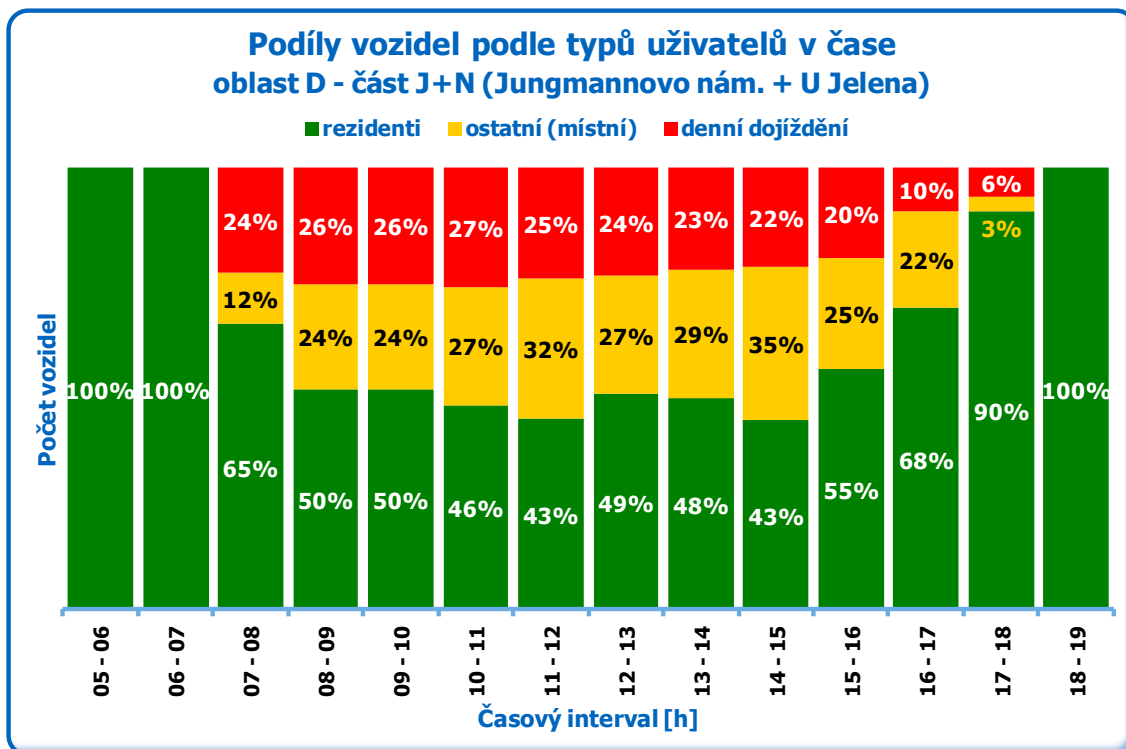
graf 264

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena)“



graf 265

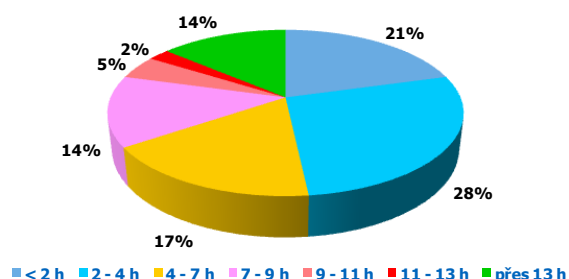
abs. počty voz. podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena)“



graf 266

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena)“

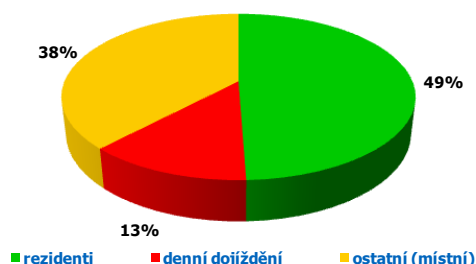
Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena)



graf 267

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena)

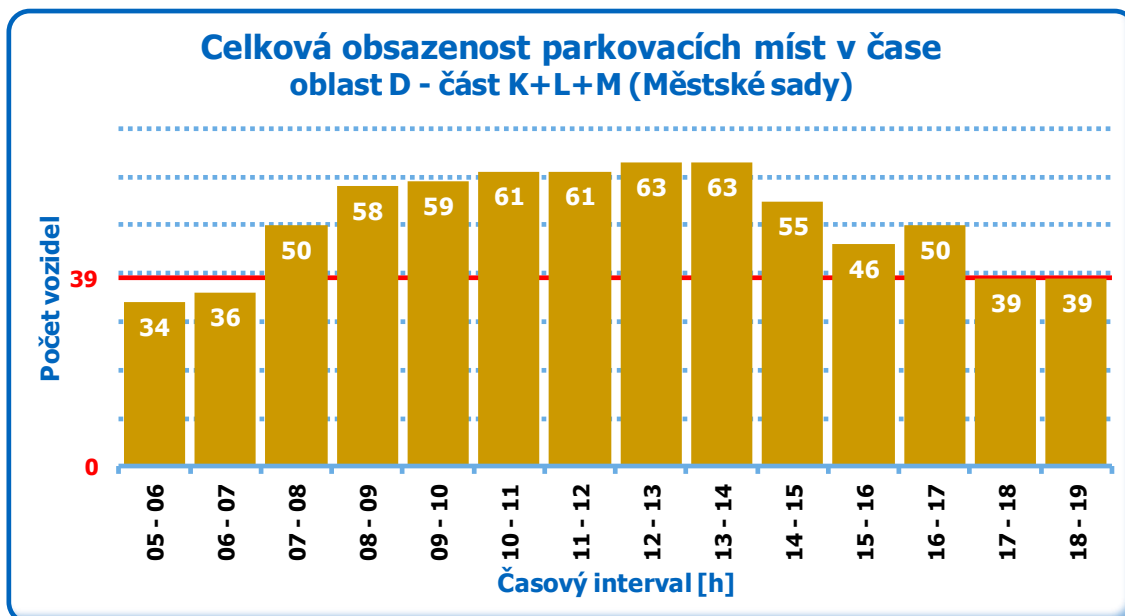


graf 268

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část J+N (Jungmannovo nám. + U Jelena)“

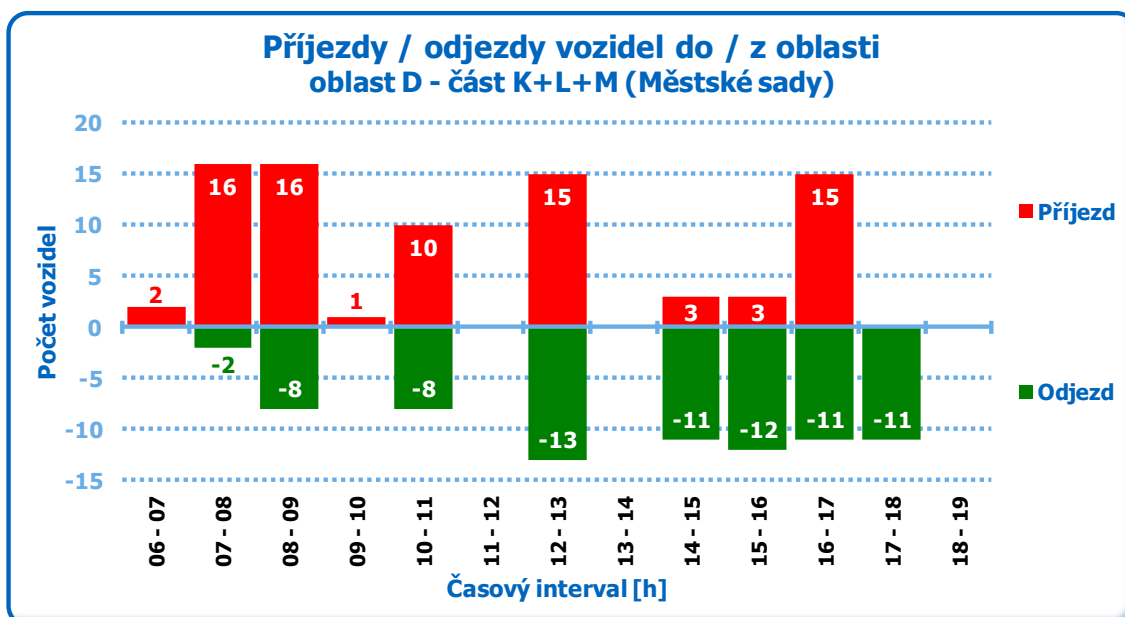
- oblast D / část K+L+M (Městské sady):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 269 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části K+L+M) činí 39 parkovacích míst)
- následující graf 270 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části K+L+M) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 271
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části K+L+M) graf 272 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 273 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 274 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části K+L+M) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 275 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



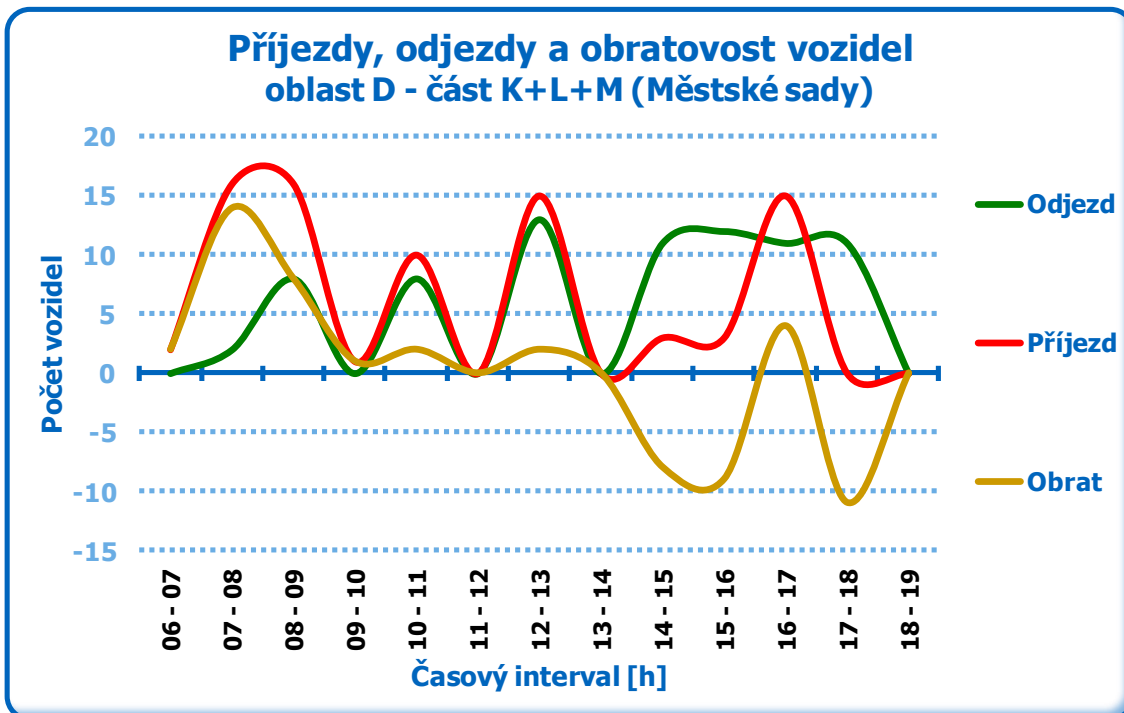
graf 269

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část K+L+M (Městské sady)“



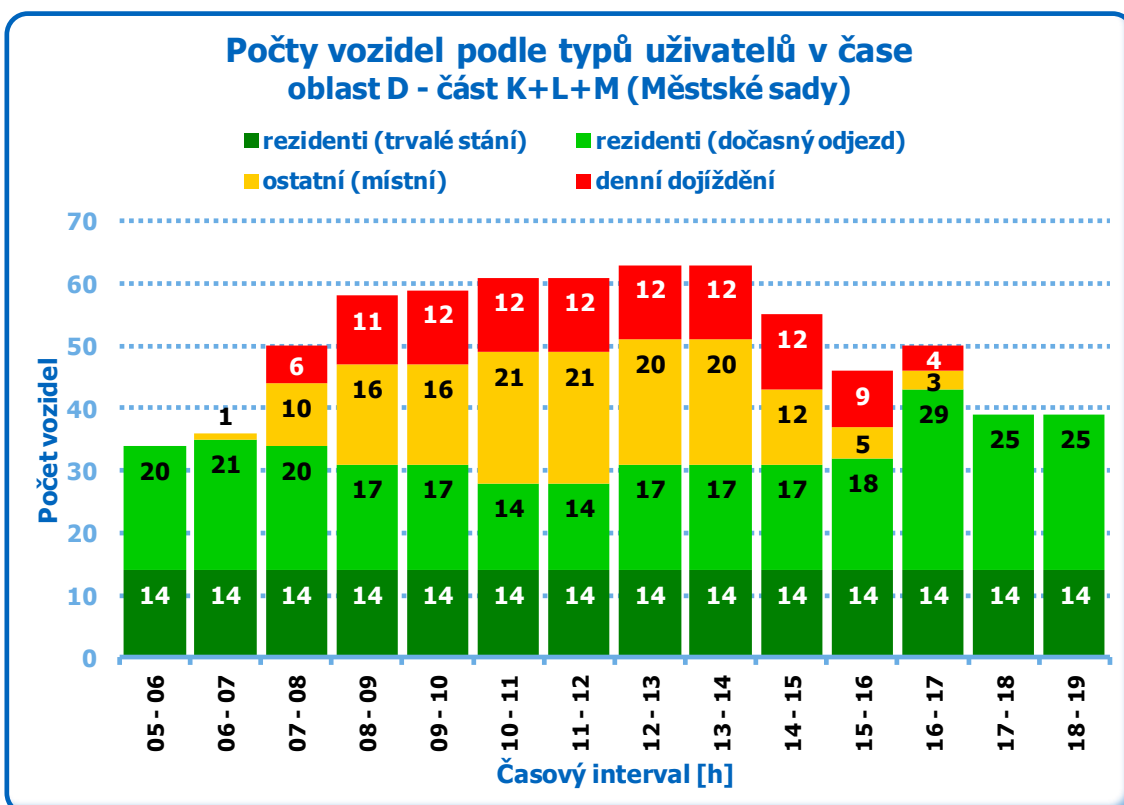
graf 270

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část K+L+M (Městské sady)“



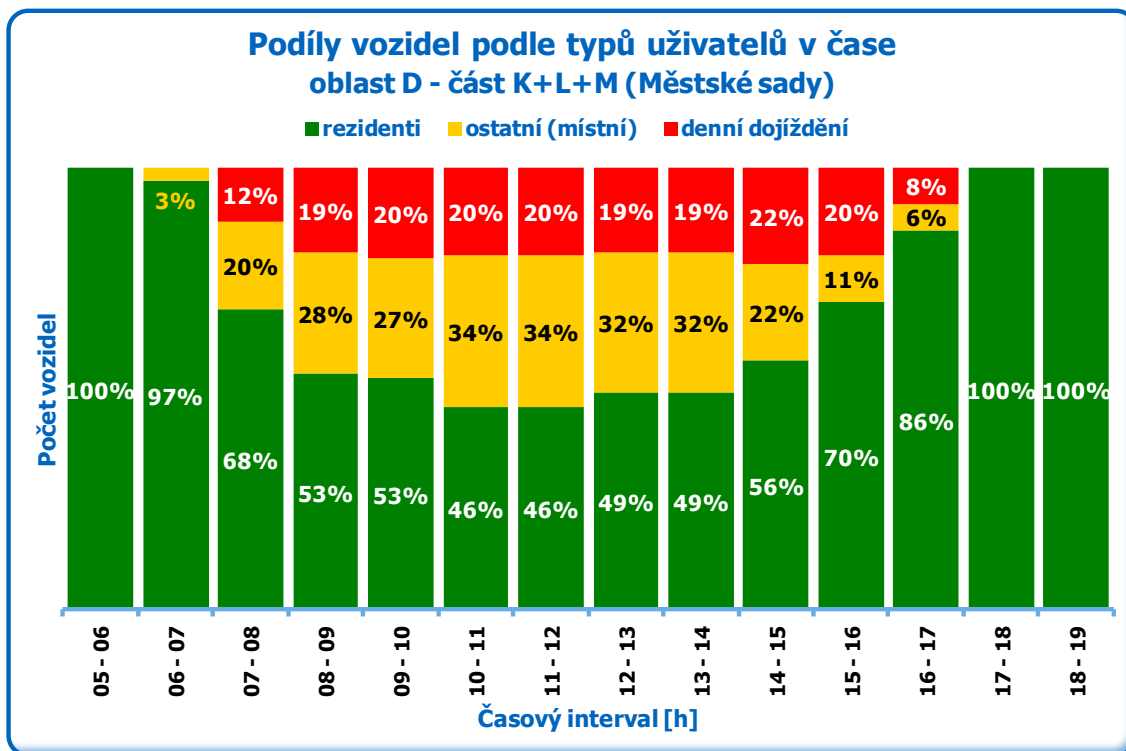
graf 271

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část K+L+M (Městské sady)“



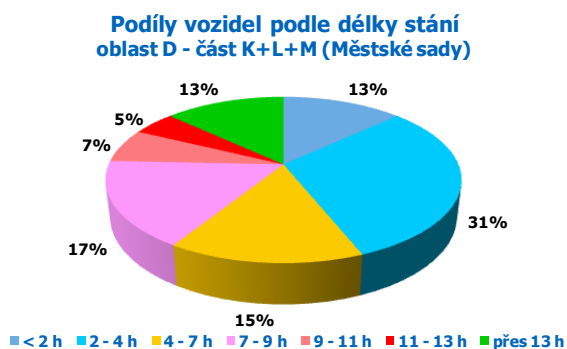
graf 272

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část K+L+M (Městské sady)“



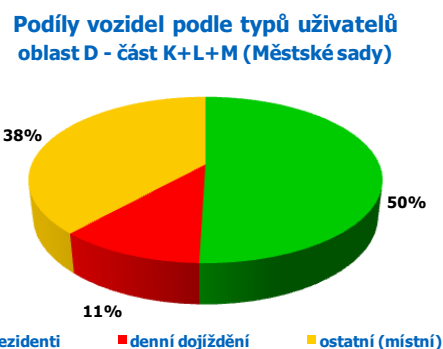
graf 273

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část K+L+M (Městské sady)“



graf 274

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část K+L+M (Městské sady)“ podle časové délky jejich parkování

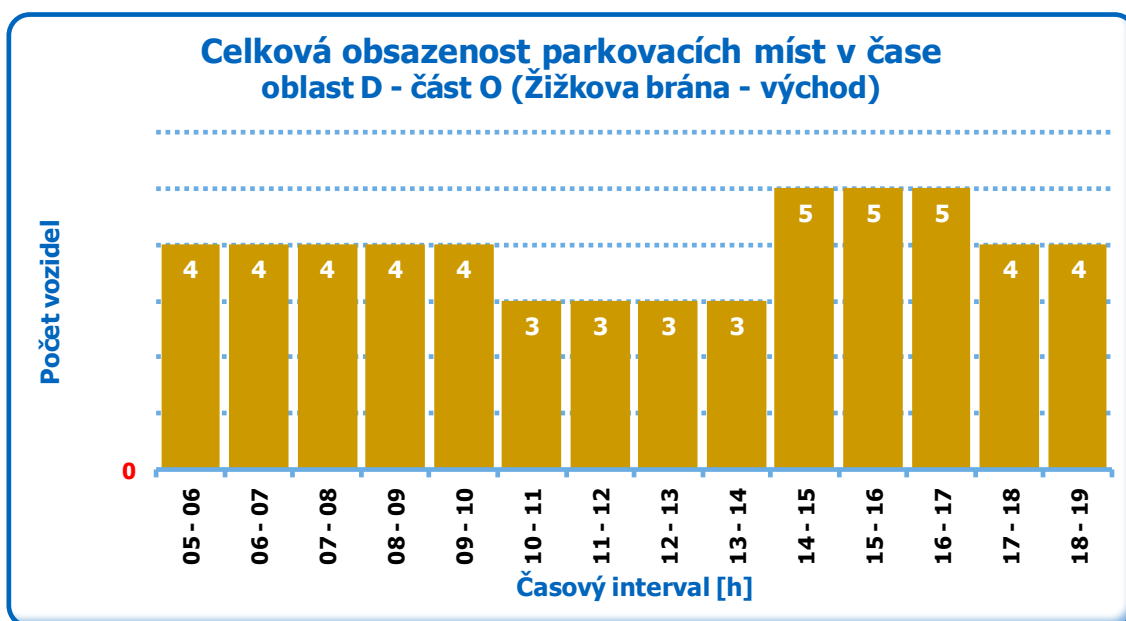


graf 275

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část K+L+M (Městské sady)“

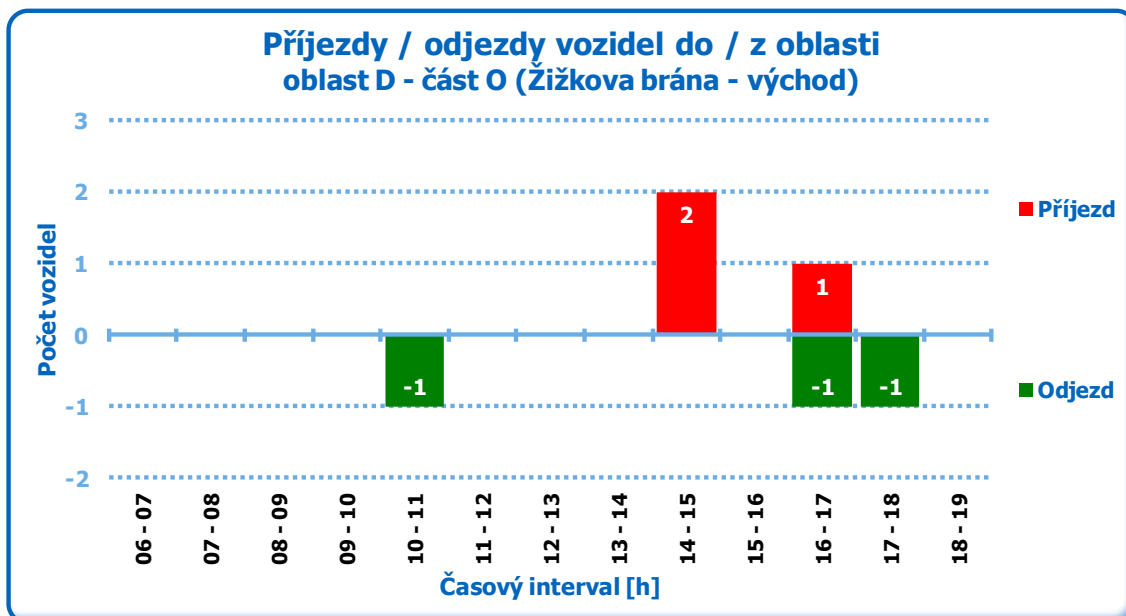
- oblast D / část O (Žižkova brána – východ):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 276 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část O) nečiní žádná parkovací místa)

- následující graf 277 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část O) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 278
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část O) graf 279 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 280 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 281 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část O) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 282 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



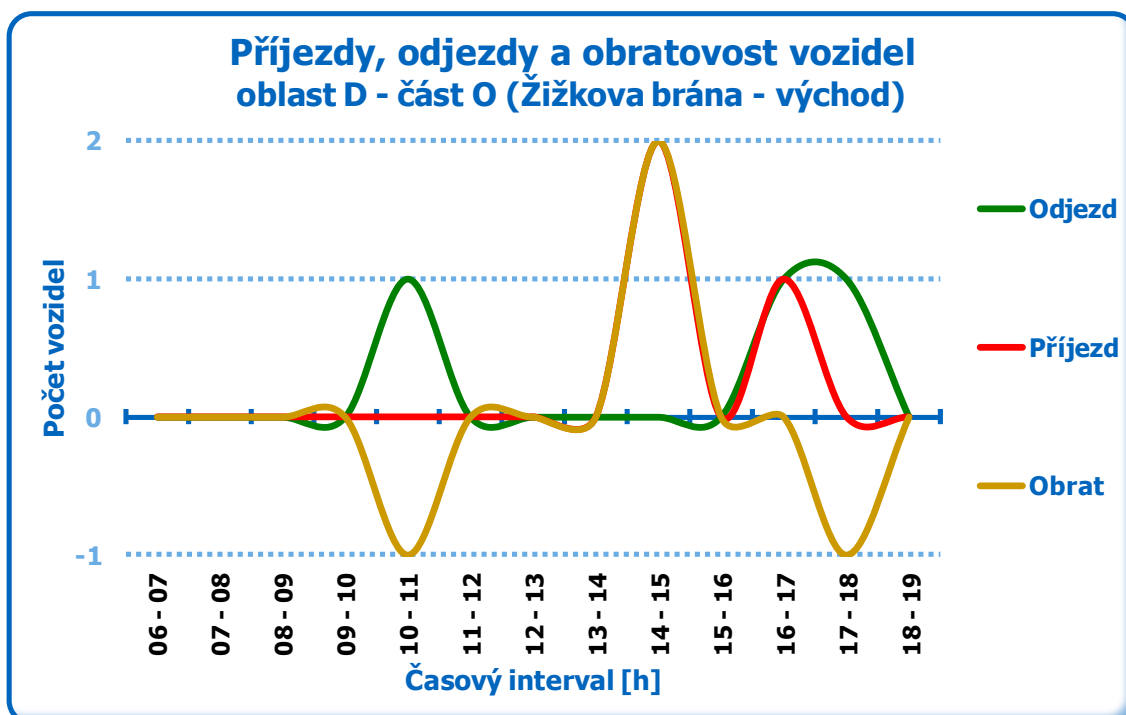
graf 276

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část O (Žižkova brána – východ)“



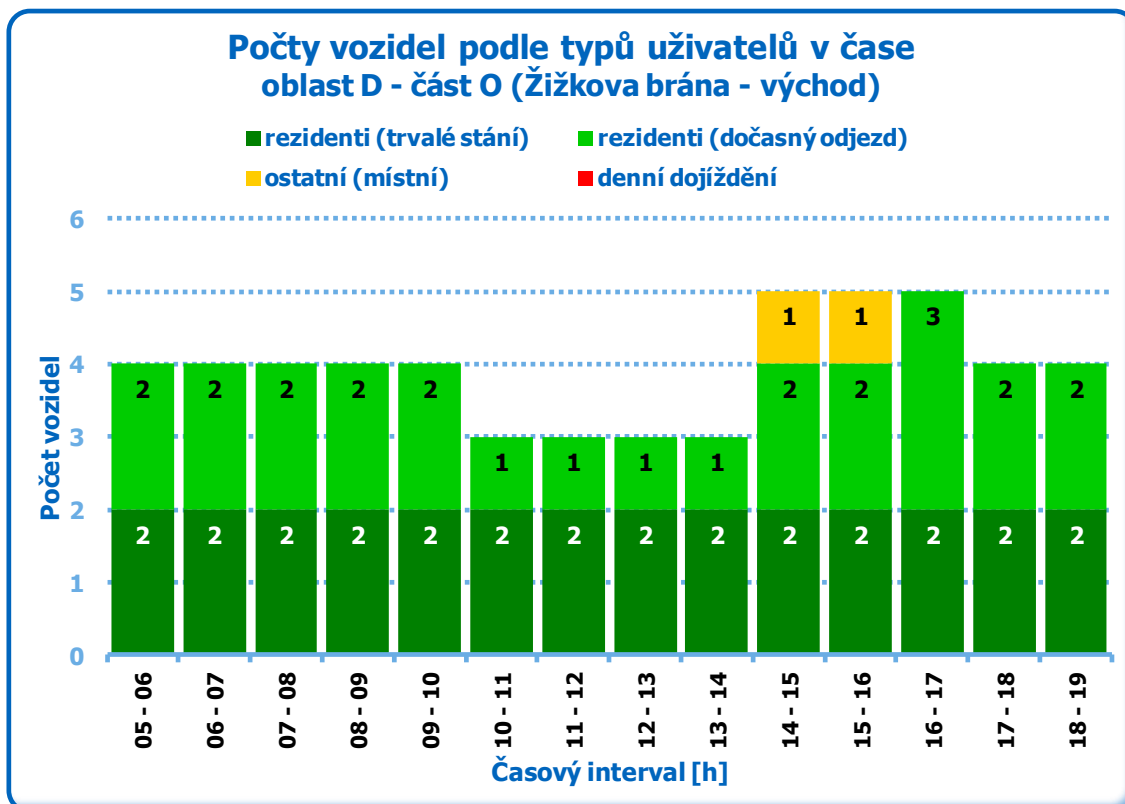
graf 277

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část O (Žižkova brána – východ)“



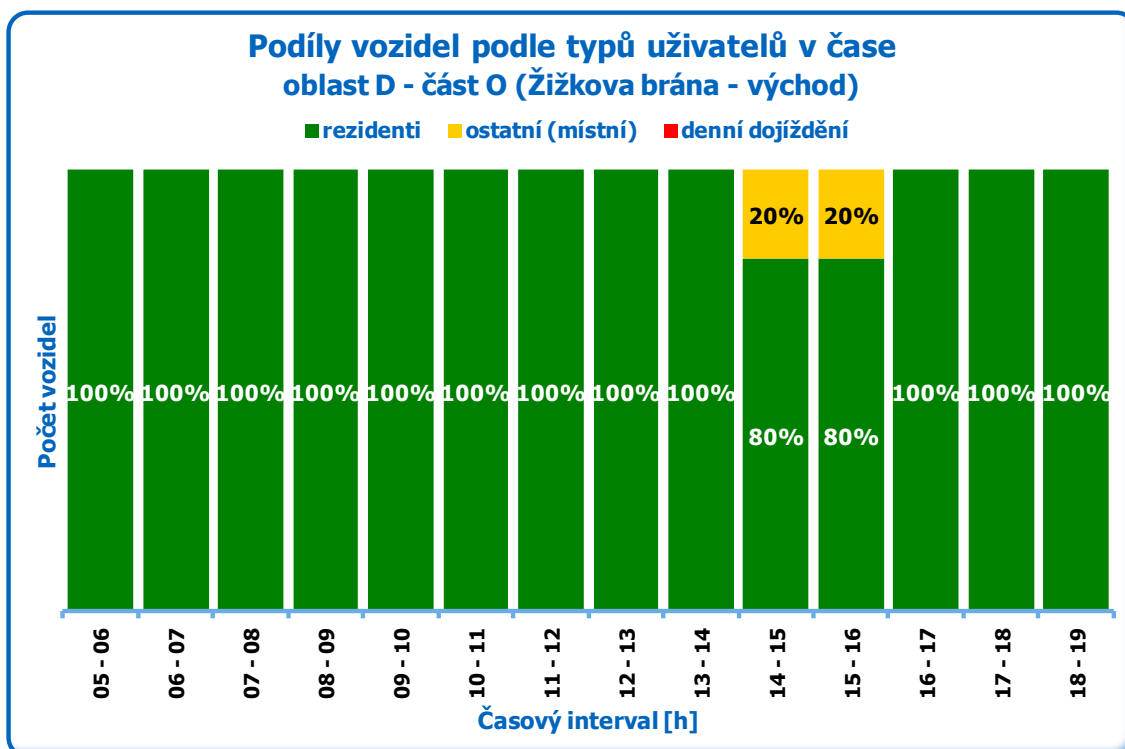
graf 278

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část O (Žižkova brána – východ)“



graf 279

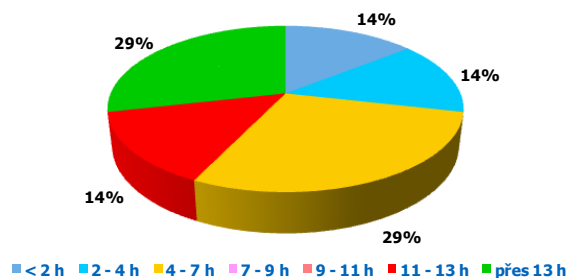
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část O (Žižkova brána – východ)“



graf 280

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část O (Žižkova brána – východ)“

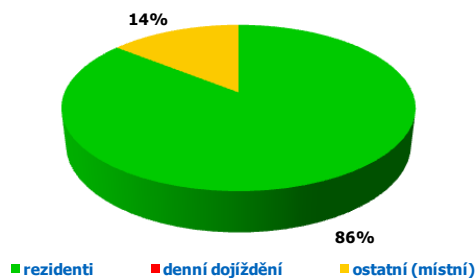
Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - část O (Žižkova brána - východ)



graf 281

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část O (Žižkova brána – východ)“ podle časové délky jejich parkování

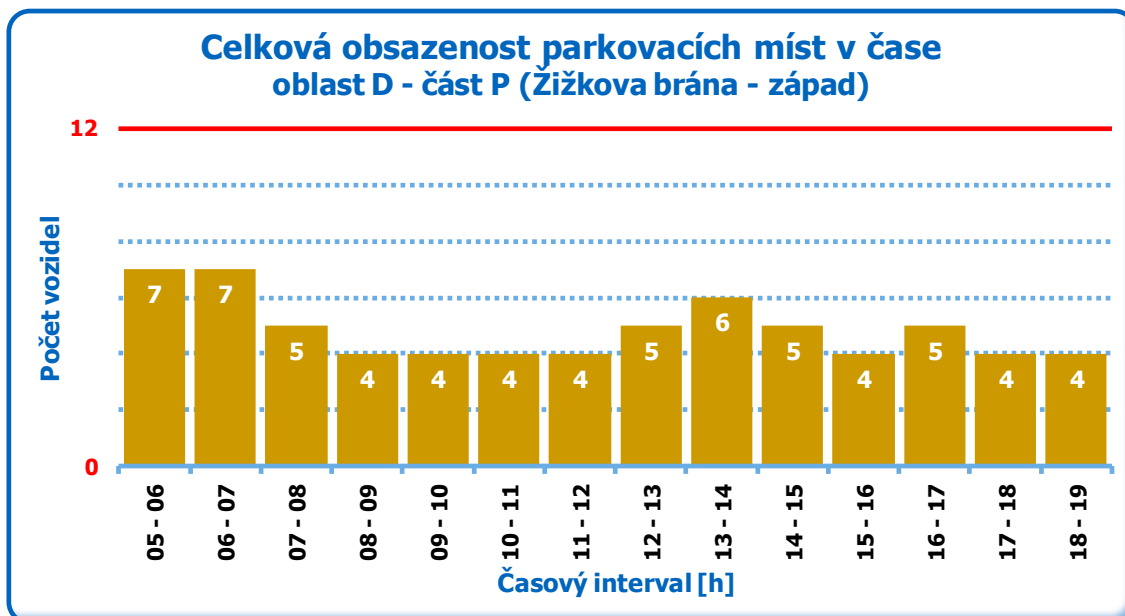
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - část O (Žižkova brána - východ)



graf 282

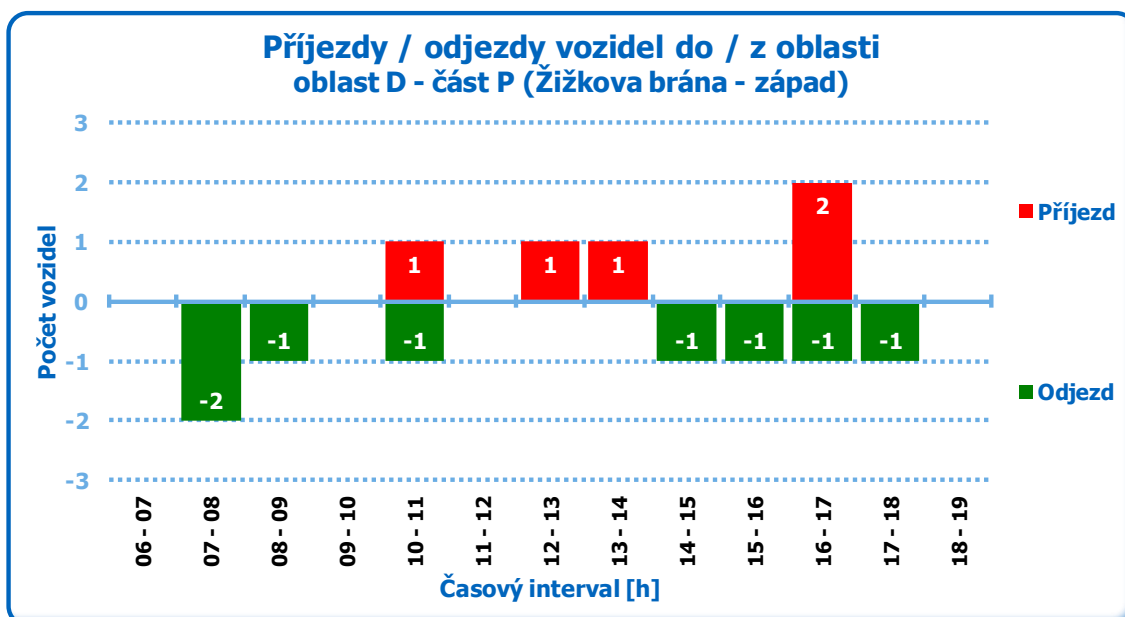
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část O (Žižkova brána – východ)“

- oblast D / část P (Žižkova brána – západ):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 283 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část P) činí 12 parkovacích míst)
 - následující graf 284 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část P) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 285
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část P) graf 286 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 287 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 288 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část P) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 289 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



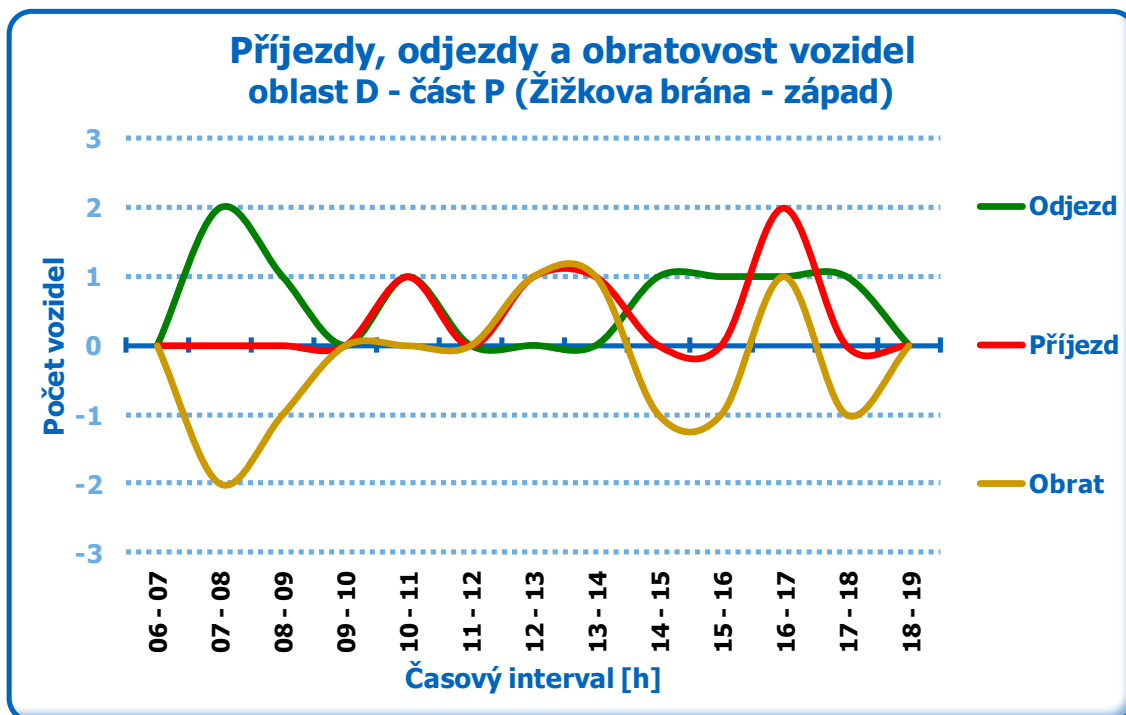
graf 283

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část P (Žižkova brána – západ)“



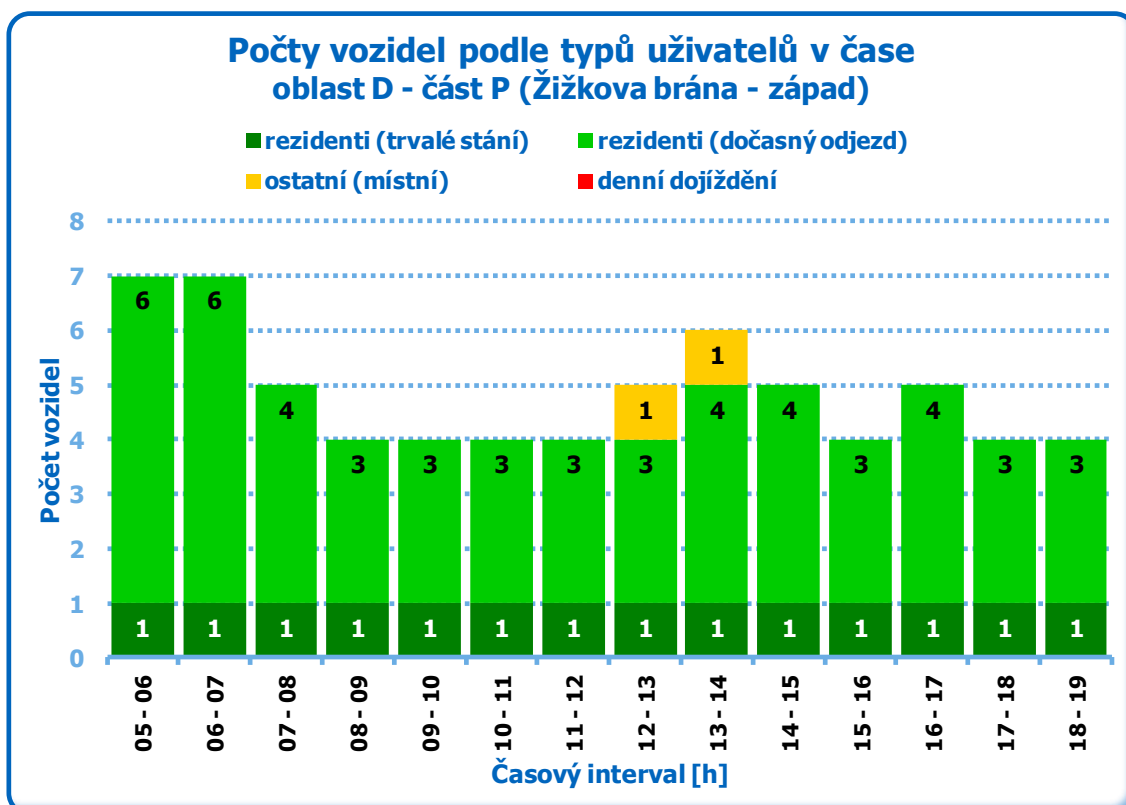
graf 284

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část P (Žižkova brána – západ)“



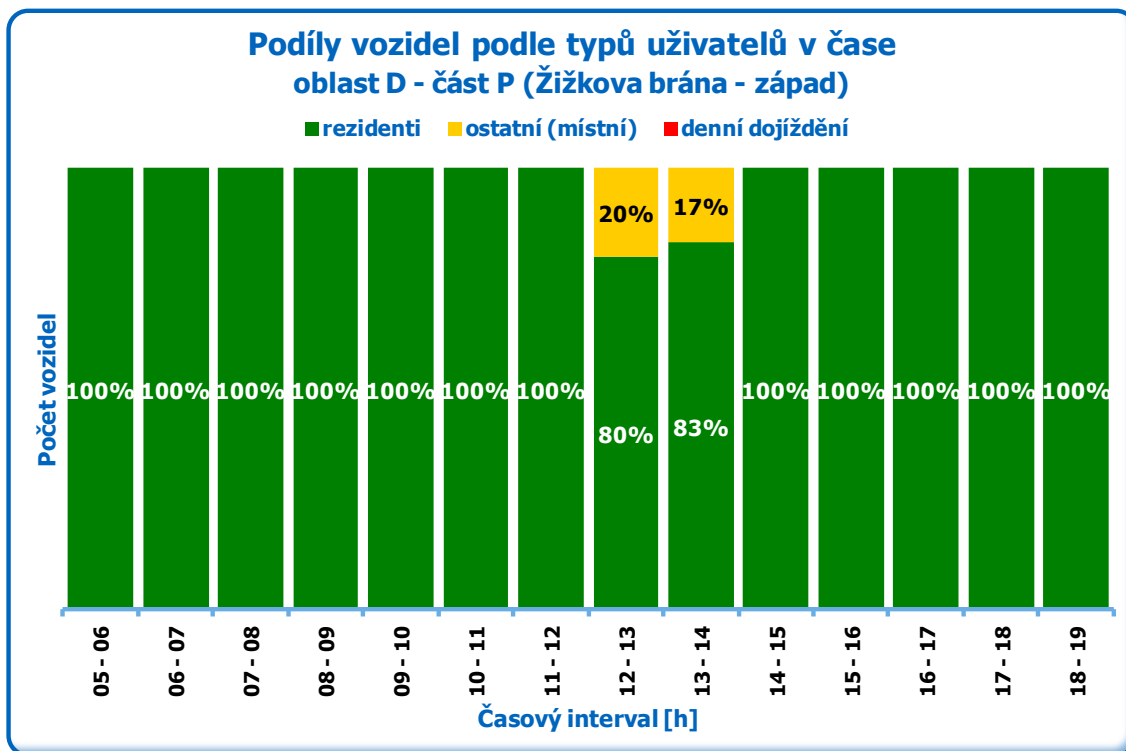
graf 285

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část P (Žižkova brána – západ)“



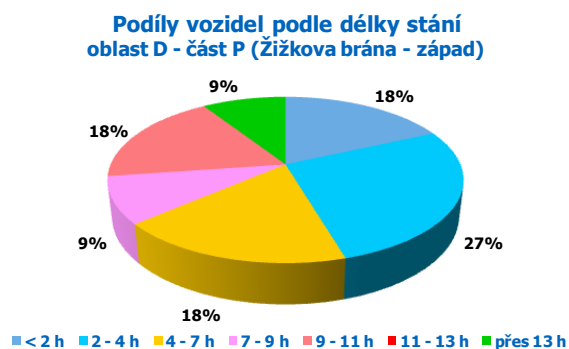
graf 286

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část P (Žižkova brána – západ)“

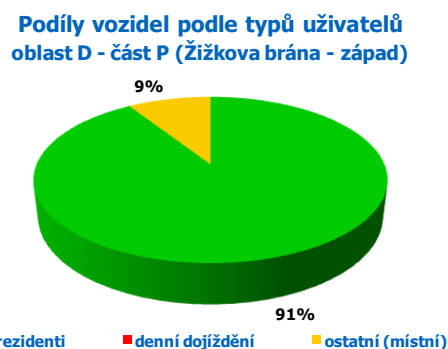


graf 287

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část P (Žižkova brána – západ)“



graf 288



graf 289

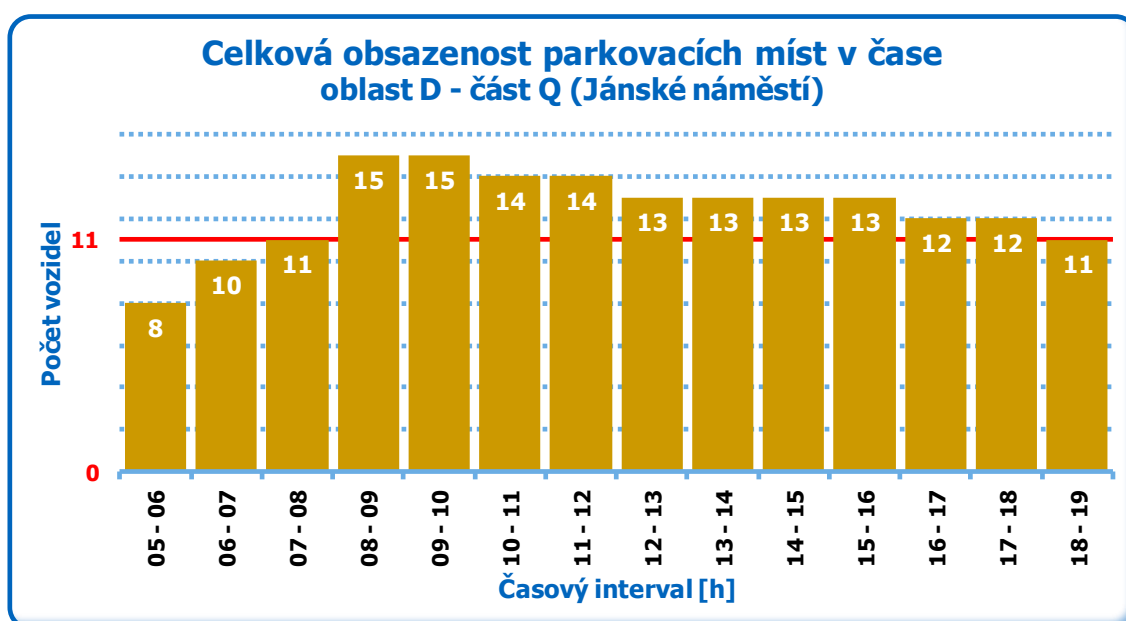
podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část P (Žižkova brána – západ)“ podle časové délky jejich parkování

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část P (Žižkova brána – západ)“

- oblast D / část Q (Jánské náměstí):

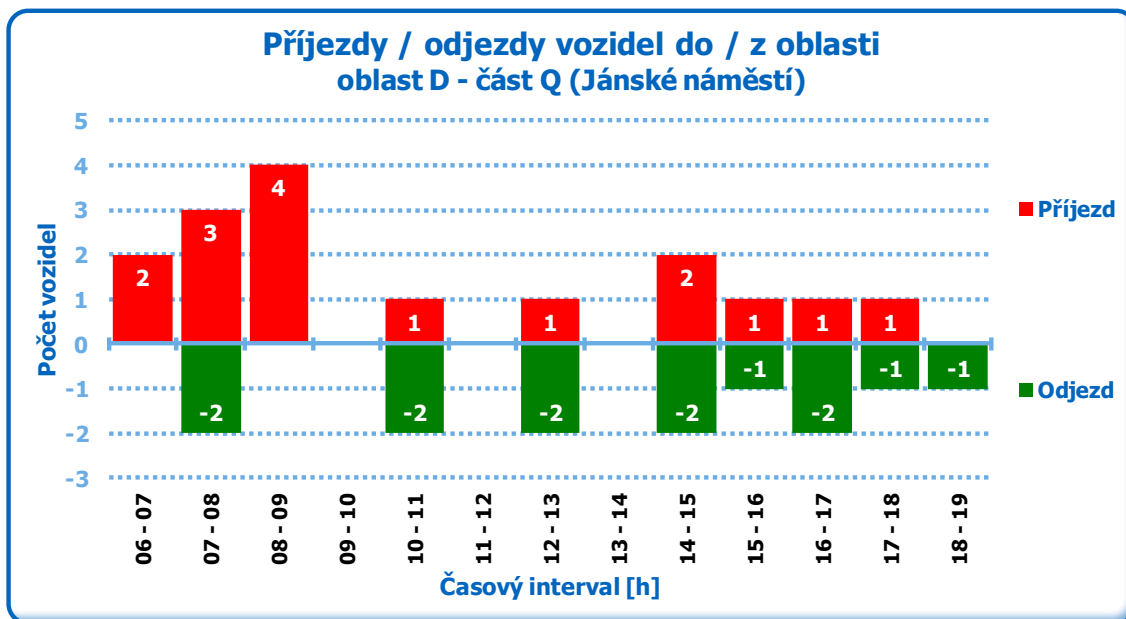
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 290 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část Q) činí 11 parkovacích míst)

- následující graf 291 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část Q) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 292
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část Q) graf 293 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 294 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 295 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část Q) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 296 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



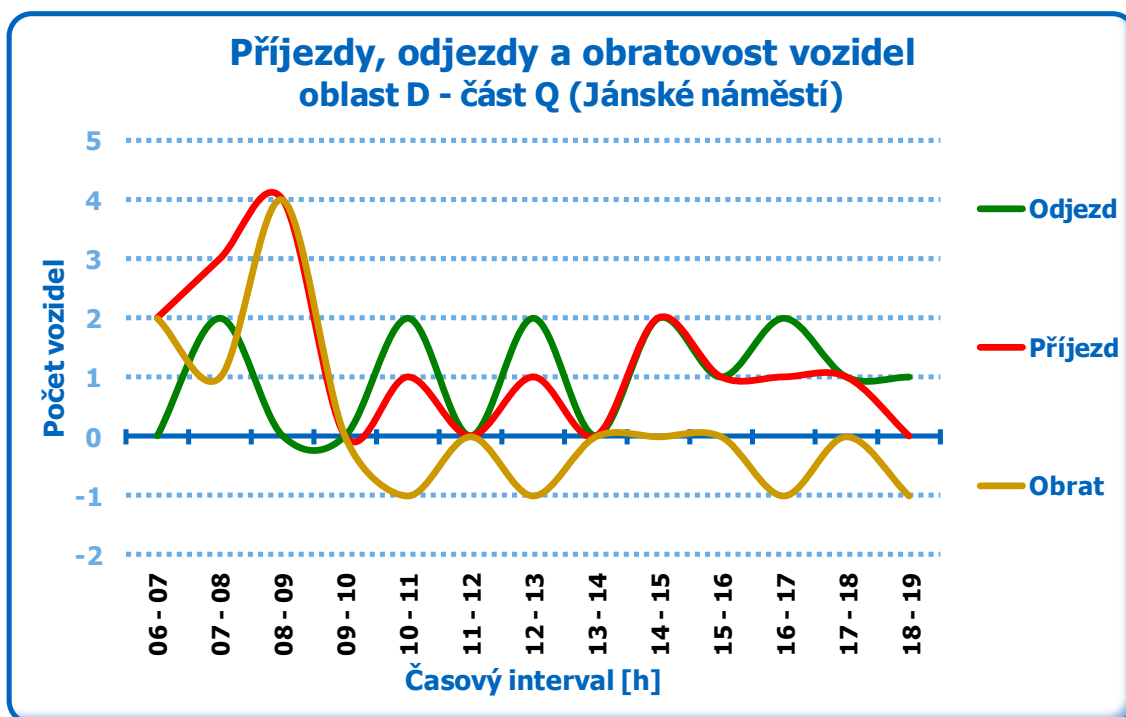
graf 290

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast D – část Q (Jánské náměstí)“



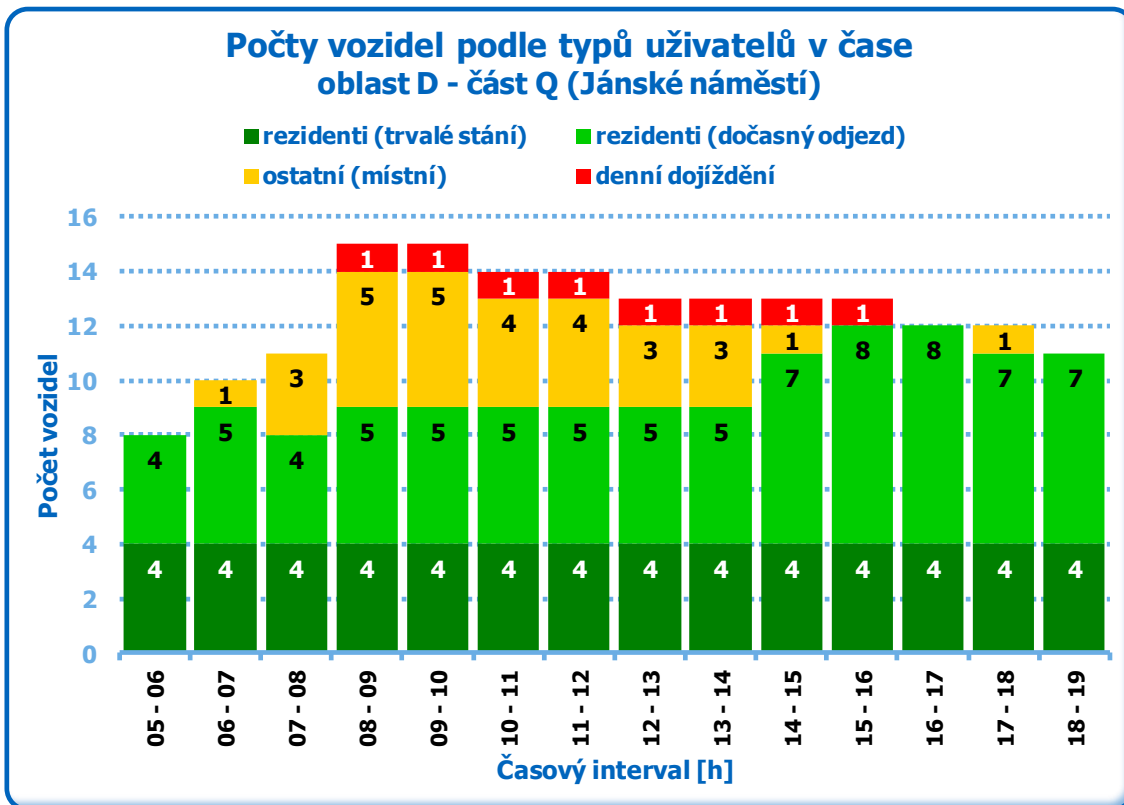
graf 291

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast D – část Q (Jánské náměstí)“



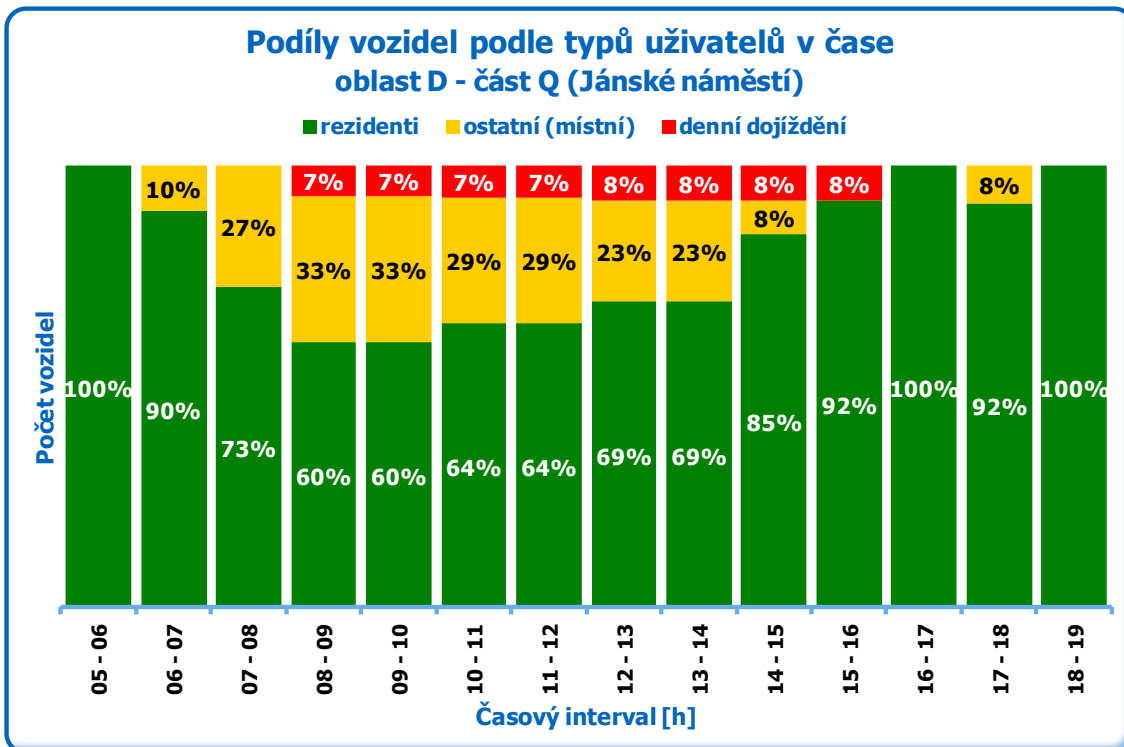
graf 292

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast D – část Q (Jánské náměstí)“



graf 293

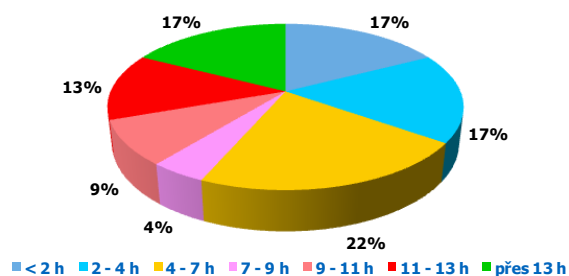
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část Q (Jánské náměstí)“



graf 294

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast D – část Q (Jánské náměstí)“

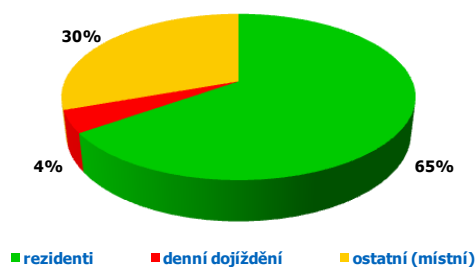
Podíly vozidel podle délky stání
oblast D - část Q (Jánské náměstí)



graf 295

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast D – část Q (Jánské náměstí)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast D - část Q (Jánské náměstí)



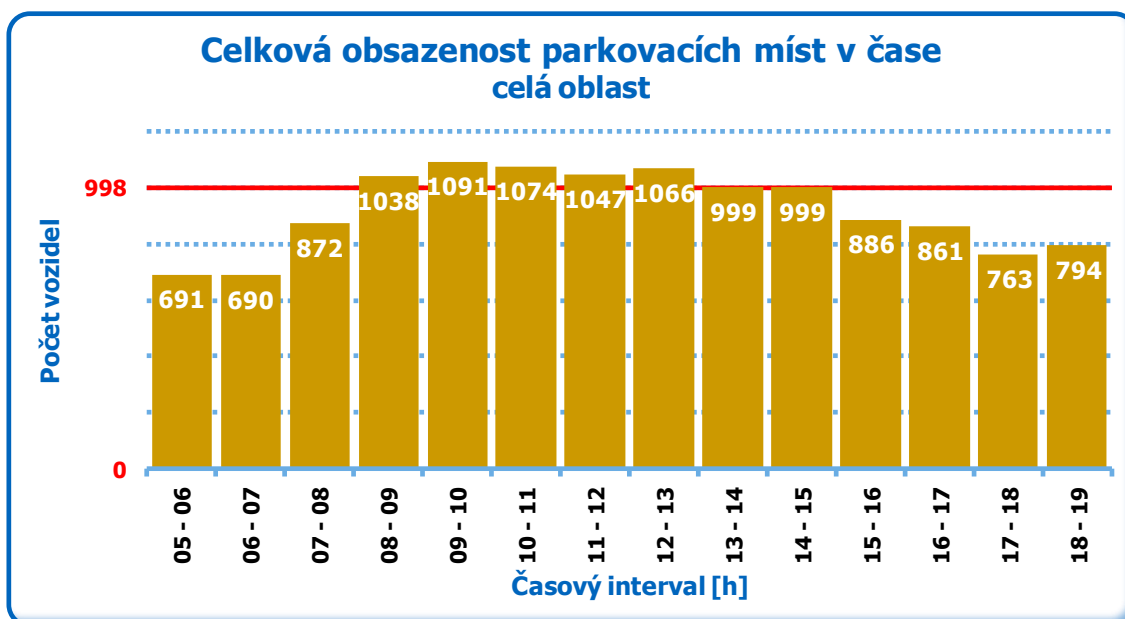
graf 296

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast D – část Q (Jánské náměstí)“

4.3.2.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu

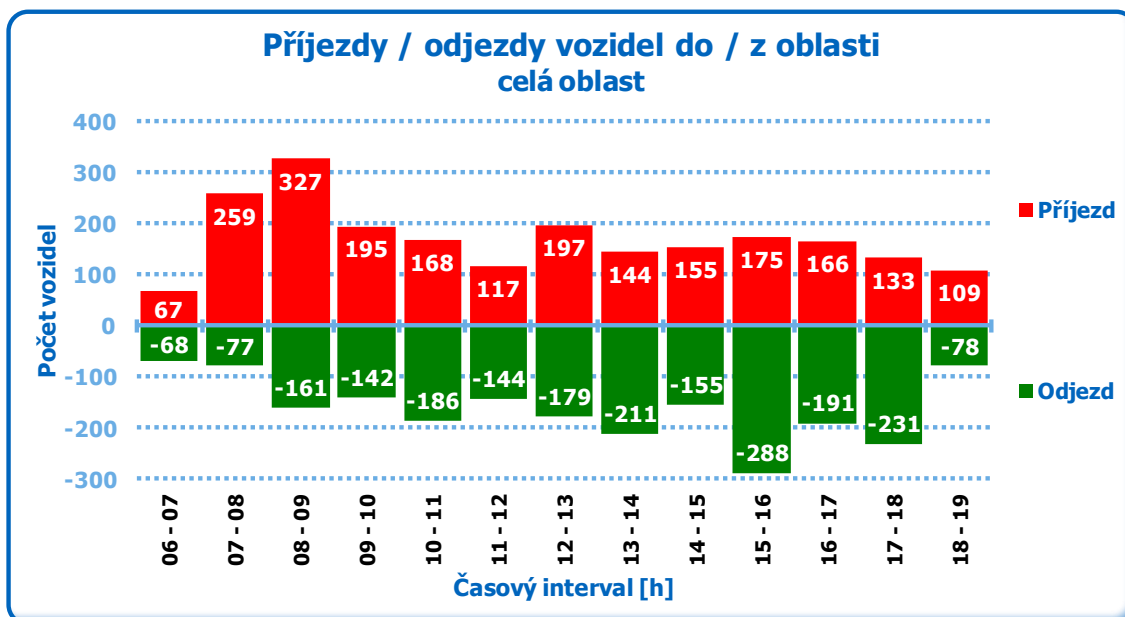
- celá oblast historického centra města Kutná Hora:
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 297 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celá oblast historického centra města Kutná Hora) činí 998 parkovacích míst)
 - následující graf 298 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (celá oblast historického centra města Kutná Hora) během celého dne, přičemž celkovou obrátovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 299
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (celá oblast historického centra města Kutná Hora) graf 300 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 301 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 302 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celá oblast historického centra města Kutná Hora) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 303 ukazuje podíl jednotlivých

vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



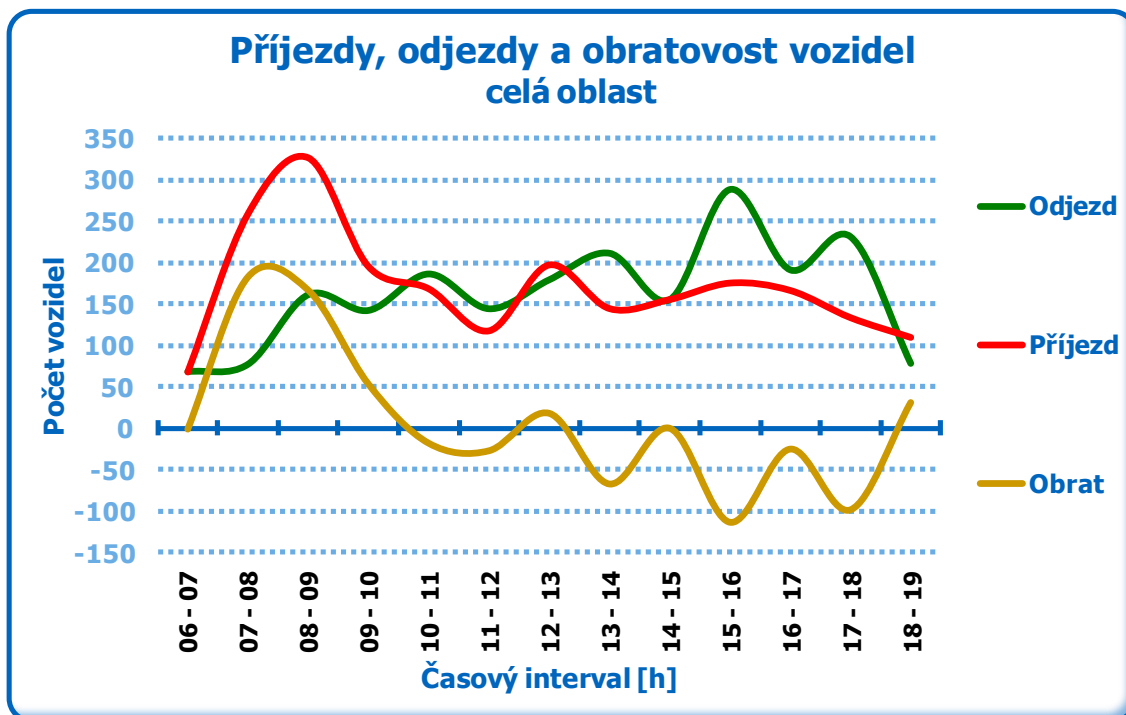
graf 297

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast historického centra města Kutná Hora“



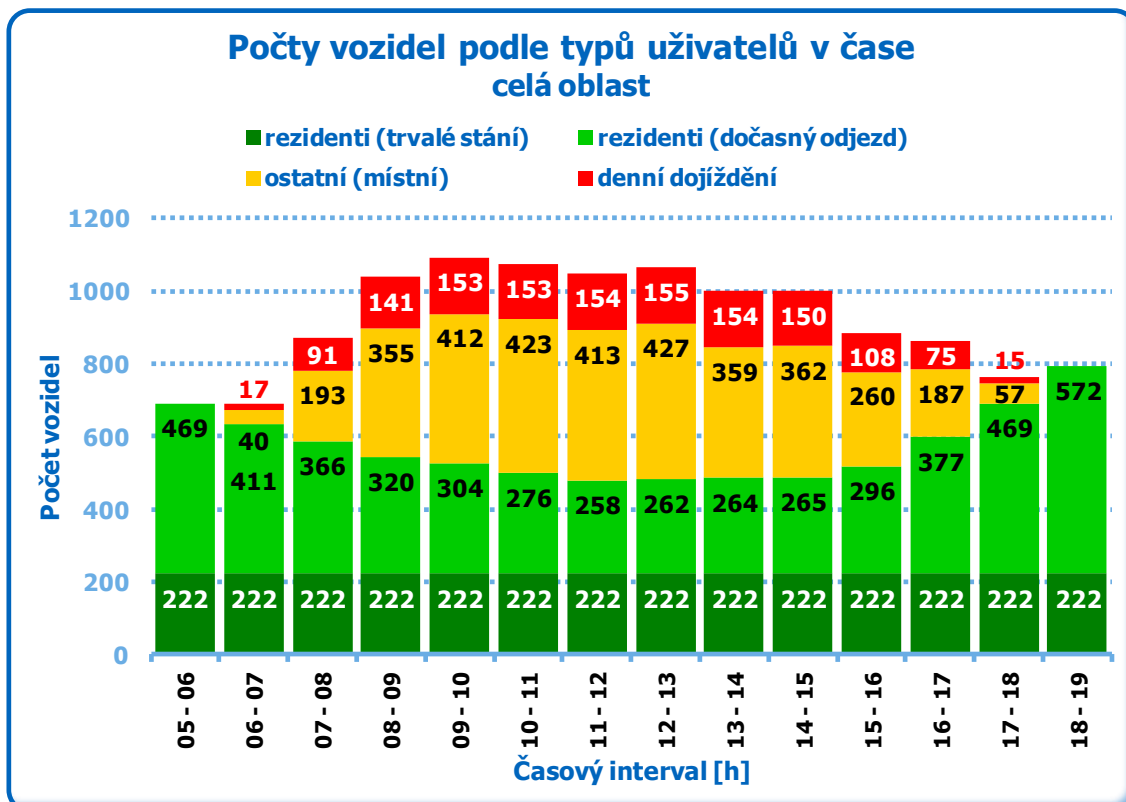
graf 298

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast historického centra města Kutná Hora“



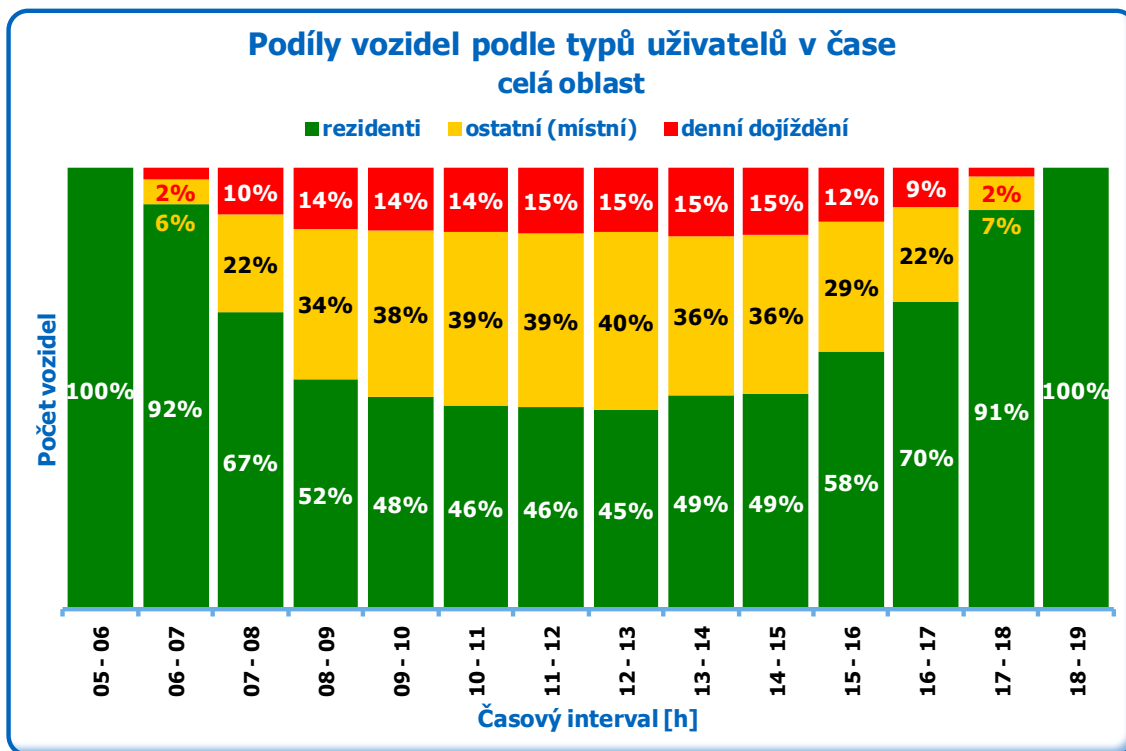
graf 299

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast historického centra města Kutná Hora“



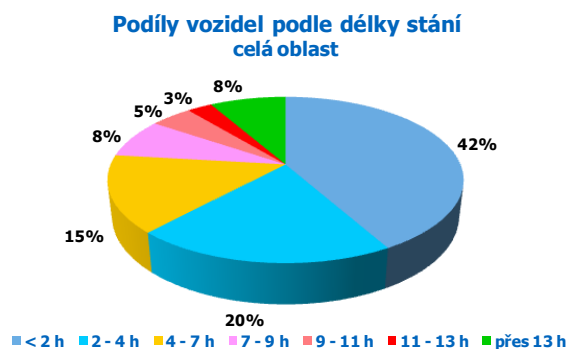
graf 300

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast histor. centra města Kutná Hora“



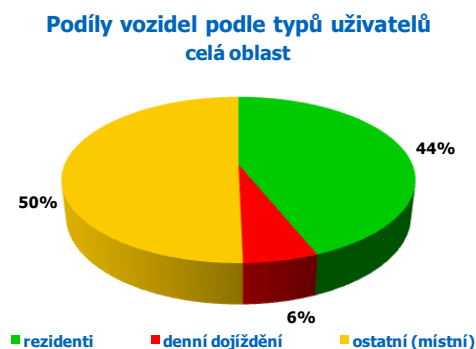
graf 301

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast historického centra města Kutná Hora“



graf 302

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „celá oblast historického centra města Kutná Hora“ podle časové délky jejich parkování



graf 303

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „celá oblast historického centra města Kutná Hora“

V průběhu průzkumu dopravy v klidu bylo za celý den zaznamenáno 2 688 parkujících vozidel, přičemž nejvíce vozidel bylo zaznamenáno s výskytem mezi 9. až 10. hodinou (konkrétně 1 091 vozidel), na což poukazuje graf 297.

4.3.2.4. Vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

Důležitým grafickým výstupem z průzkumu dopravy v klidu je Příloha 11.3, která rozděluje historické centrum na dílčí oblasti v závislosti na způsobu využití oblastí.

Bylo zde definováno celkem 6 typů oblastí:

- oblasti s převahou rezidentů
- oblasti s převahou rezidentů a výskytem místního provozu
- oblasti s převahou rezidentů a výskytem dojíždky do zaměstnání
- oblasti s převahou místního provozu a výskytem rezidentů
- oblasti s převahou místního provozu a výskytem dojíždky do zaměstnání
- oblasti s převahou dojíždky do zaměstnání a s výskytem místního provozu

Z Přílohy 11.3 lze vyčíst, že východní část historického centra tvoří převážně oblasti s převahou rezidentů a výskytem místního provozu a západní část historického centra tvoří převážně oblasti s převahou místního provozu a výskytem rezidentů, což je zapříčiněno především koncentrací veřejných parkovišť na této straně historického centra.

Kromě hlavního účelu parkování byly jednotlivé oblasti doplněny o symboly charakterizující doplňkový způsob využití oblastí a bilanci parkovacích míst. Jako doplňkový způsob využití oblastí byly definovány následující funkce:

- zaměstnání
- nákupy
- místo pobytu

Číselná bilance parkovacích míst v sobě zahrnuje informaci o absenci či naopak rezervě parkovacích míst, které byly zaznamenány během průzkumu. V případě, že se v dané oblasti nachází kladná hodnota, např. +12, jedná se o 12 neobsazených legálních parkovacích stání. Záporná hodnota u doplňkového symbolu v dané oblasti pak představuje počet chybějících parkovacích míst, což může vést k nelegálnímu parkování v rozporu se zákonem. Z Přílohy 11.3. vyplývá, že největší rezerva v parkování byla během průzkumu zaznamenána v Kremnické ulici.

4.3.3. Sídliště Šipší

4.3.3.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu

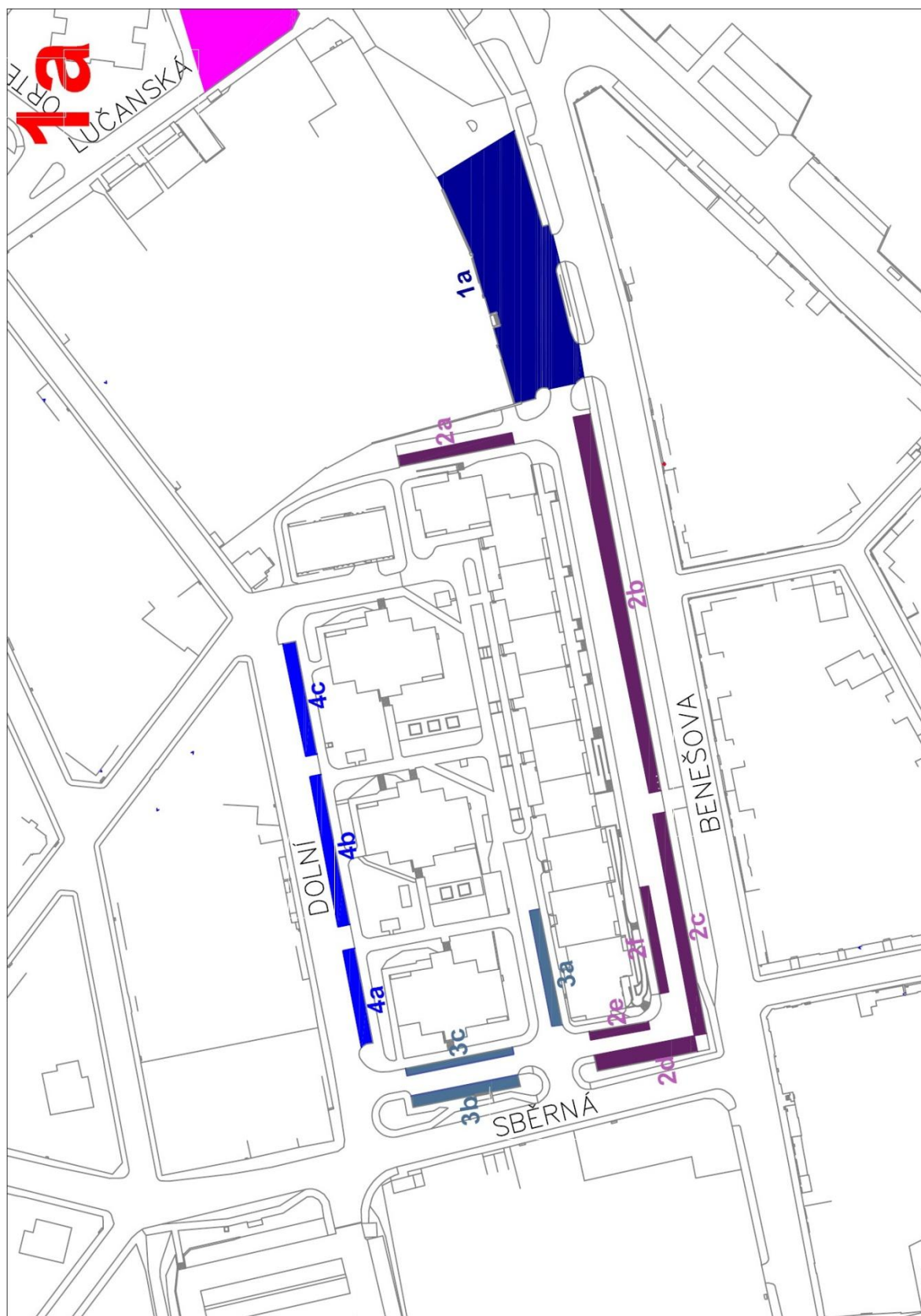
Pro průzkum dopravy v klidu a jednodušší vyhodnocení stávající situace na sídlišti Šipší byl vytvořen pasport stávajících parkovacích ploch. Pro jednoznačné a logické vyhodnocení poptávky po místech a obratovosti vozidel v daném místě byly parkovací plochy seskupené do oblastí a ty pak byly rozděleny na dílčí části, které jsou tvořeny už konkrétními seskupeními parkovacích míst v dané ulici, její části nebo skupině kratších ulic. Způsob přiřazení jednotlivých parkovacích míst v jednotlivých ulicích do dílčích oblastí a dále do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší jsou zobrazeny na následujících obr. 64, obr. 65, obr. 66 a obr. 67. Celkový přehled využívaných parkovacích stání v závislosti na geometrickém uspořádání v oblasti sídliště Šipší zobrazuje Příloha 3.5.

V současné době se na celém sídlišti Šipší nachází 1 204 legálních parkovacích míst, které rezidenti a návštěvníci sídliště běžně využívají v souladu se zákonem (viz Příloha 3.5). Zároveň se na sídlišti vyskytuje dalších 69 nelegálně (v rozporu se zákonem) využívaných míst, kdy při parkování dochází k porušování zákona a dopravních předpisů týkajících se zastavení a stání vozidel na pozemní komunikaci. Tato v rozporu se zákonem využívaná parkovací místa je nutné buď odstranit nebo jinak uspořádat provoz na pozemních komunikacích takovým způsobem, aby bylo možné tato místa využívat již legálně.

4.3.3.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu

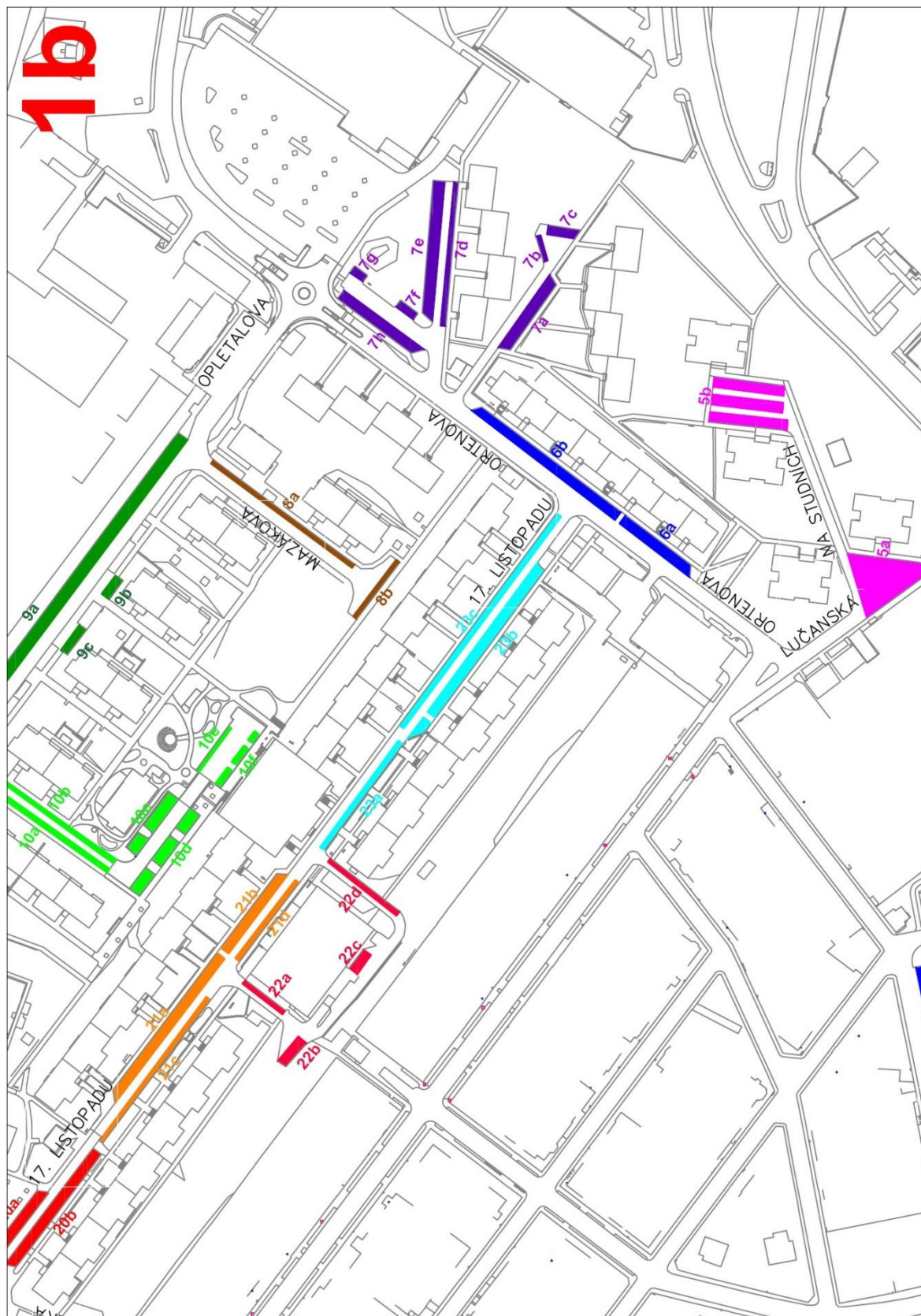
Na základě postupů a principů popsaných v kapitole 4.3.1 byly v posuzovaných oblastech a jejich dílčích částech na sídlišti Šipší města zjištěny níže uvedené charakteristiky dopravy v klidu:

- oblast 1a / část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 304 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 1+2+3+4) činí 189 parkovacích míst)



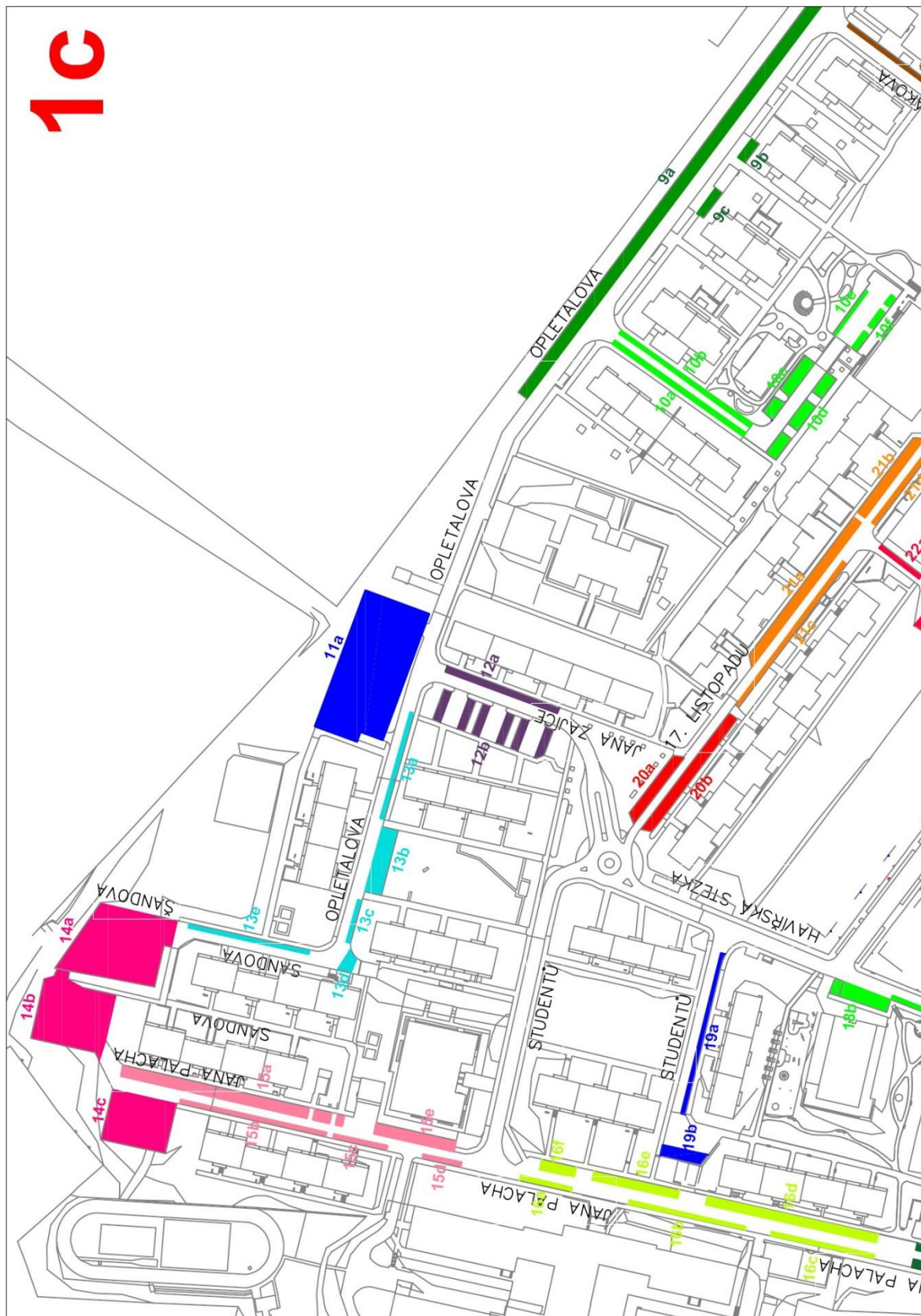
obr. 64

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší (oblast 1a)



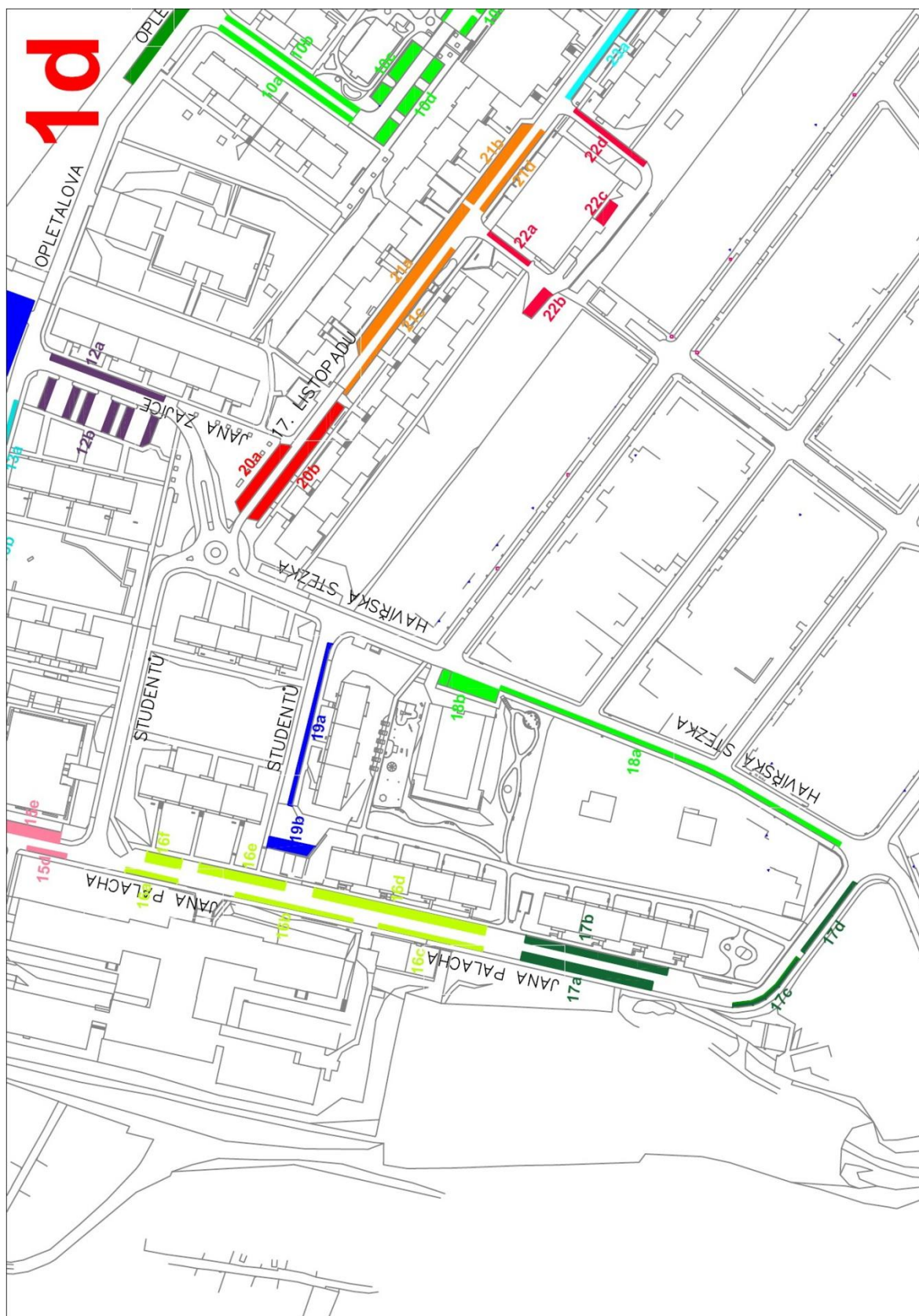
obr. 65

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší (oblast 1b)



obr. 66

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší (oblast 1c)



obr. 67

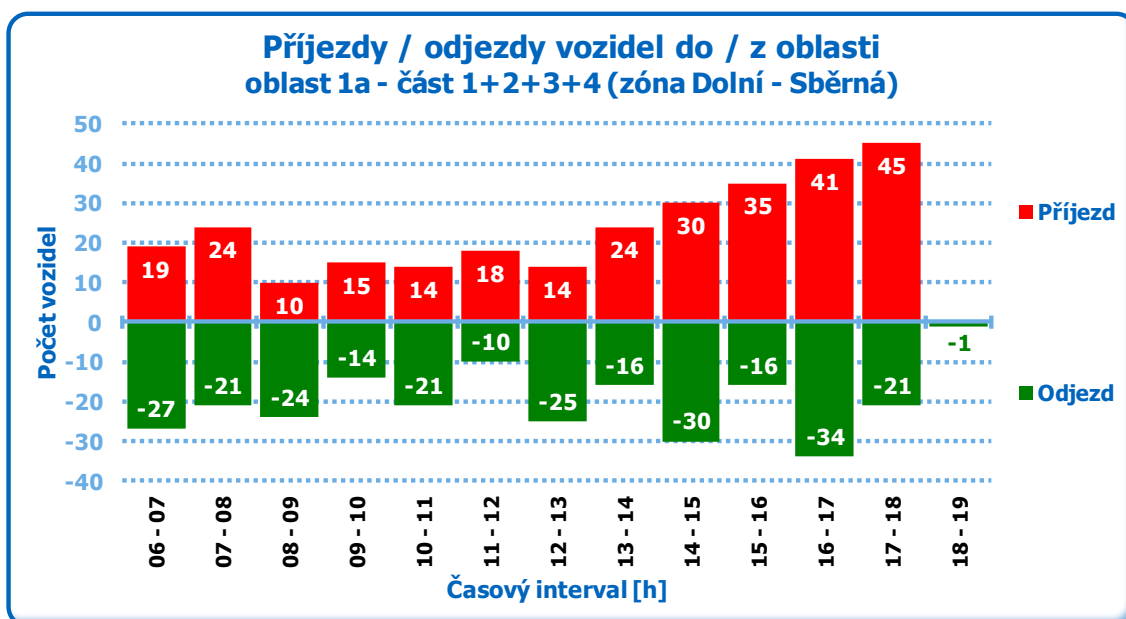
přirazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší (oblast 1d)

- následující graf 305 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 1+2+3+4) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 306
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 1+2+3+4) graf 307 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 308 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 309 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 1+2+3+4) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 310 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



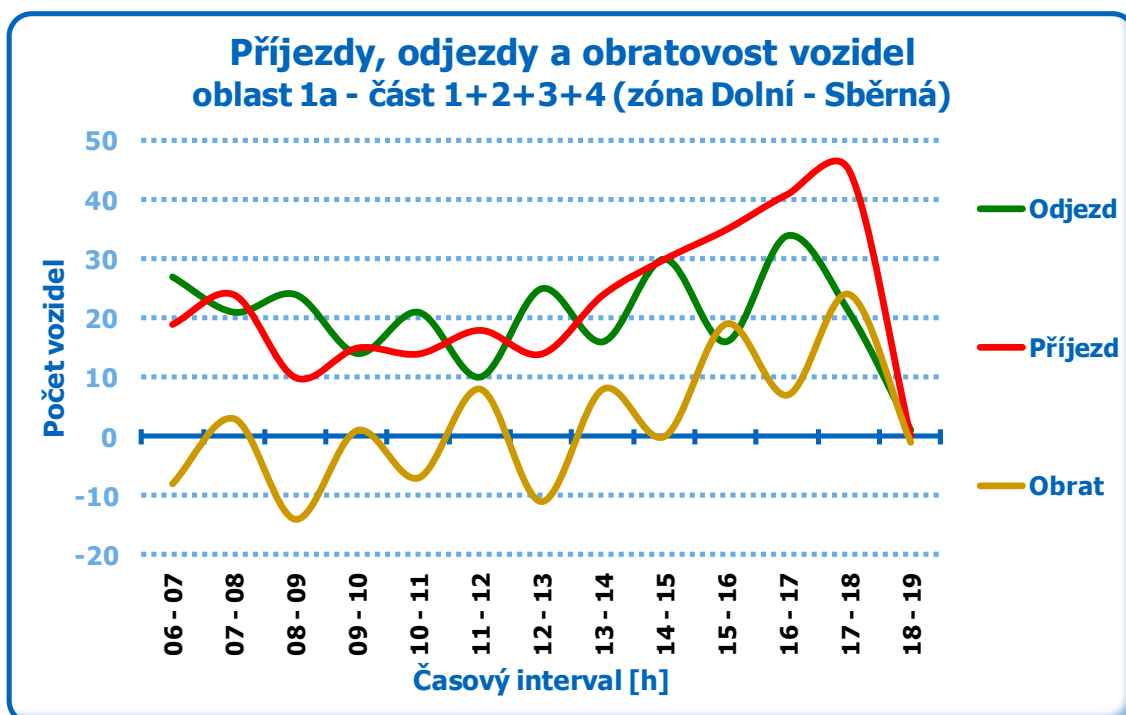
graf 304

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“



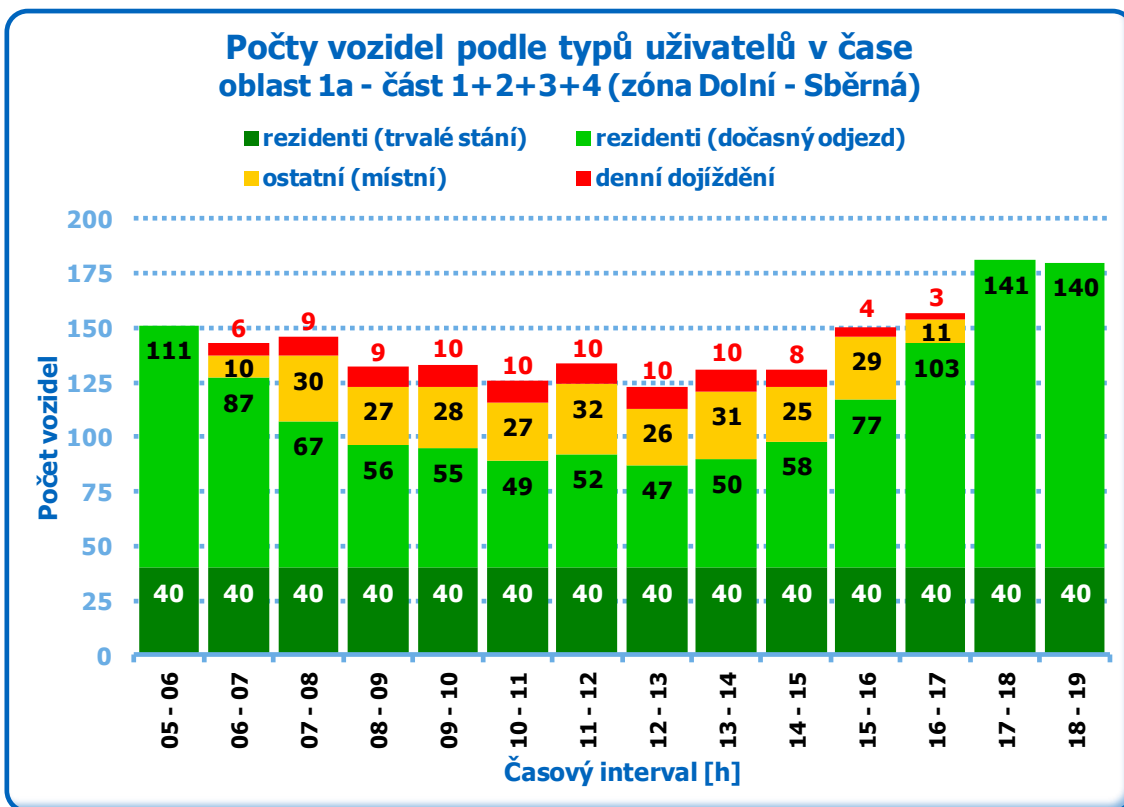
graf 305

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“



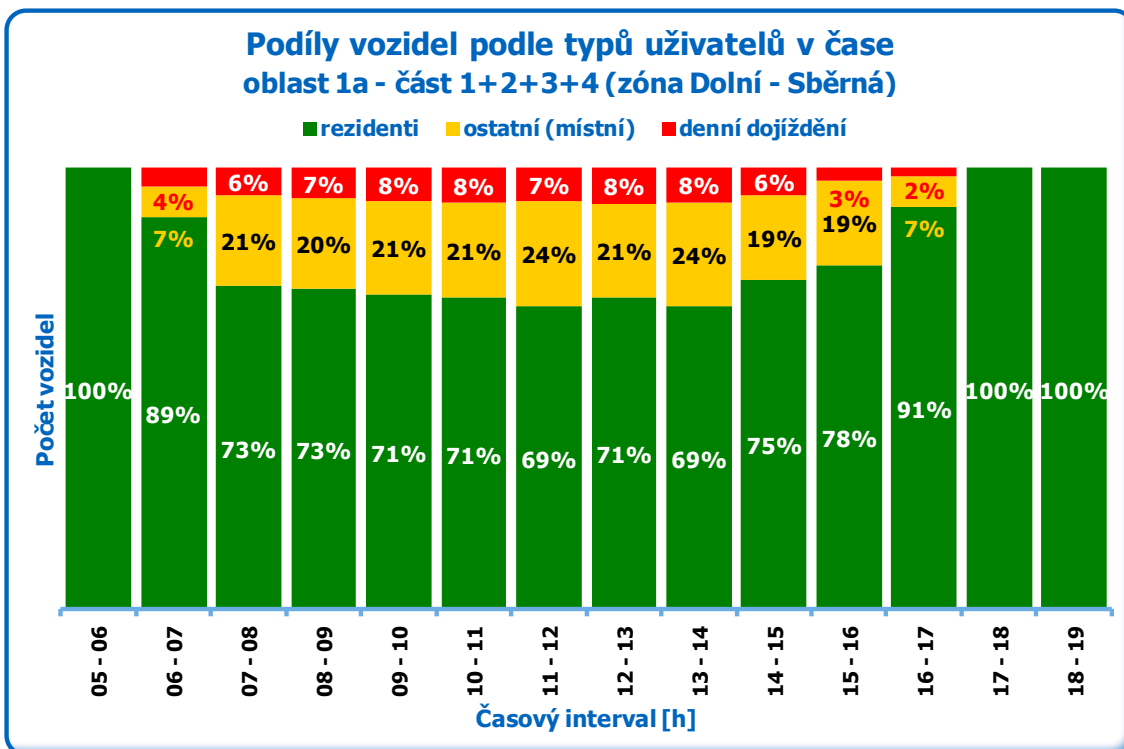
graf 306

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“



graf 307

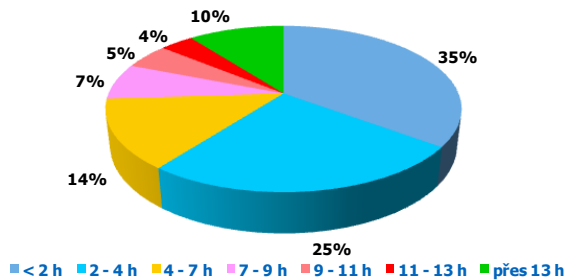
abs. počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“



graf 308

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“

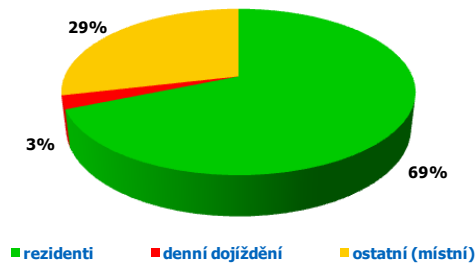
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1a - část 1+2+3+4 (zóna Dolní - Sběrná)



graf 309

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1a - část 1+2+3+4 (zóna Dolní - Sběrná)

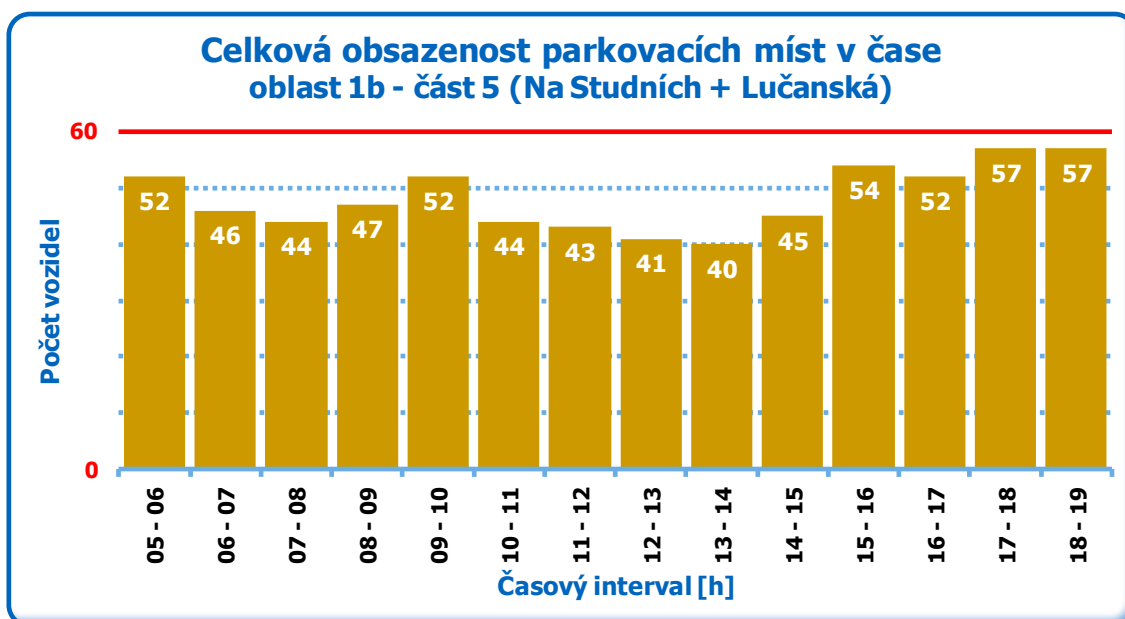


graf 310

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1a – část 1+2+3+4 (zóna Dolní – Sběrná)“

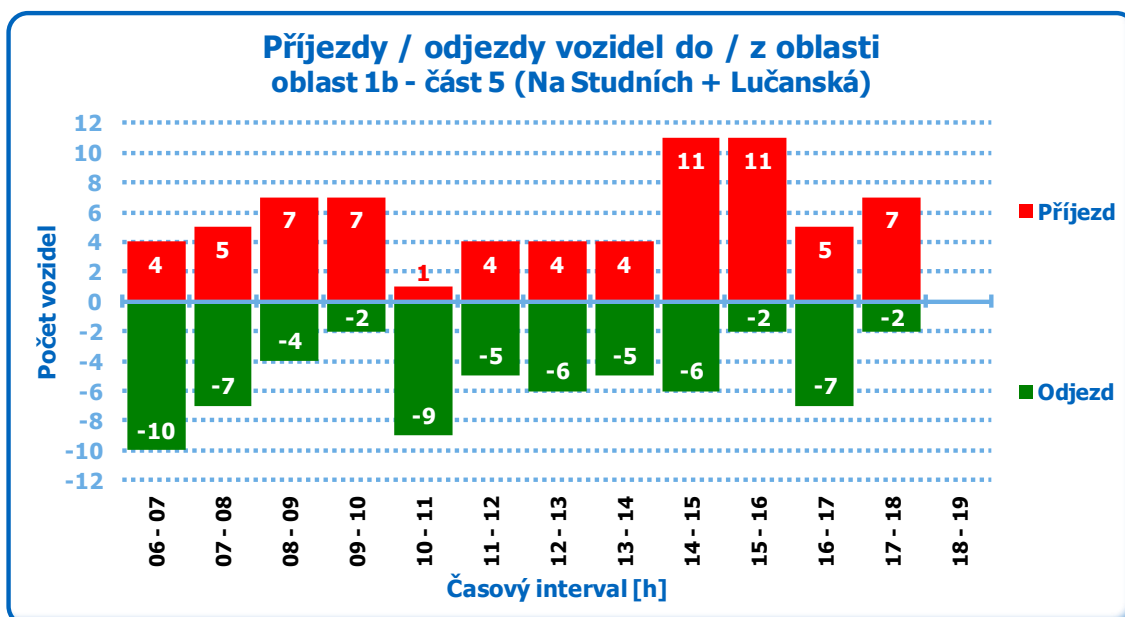
- oblast 1b / část 5 (Na Studních + Lučanská):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 311 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 5) činí 60 parkovacích míst)
- následující graf 312 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 5) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 313
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 5) graf 314 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 315 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 316 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 5) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 317 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



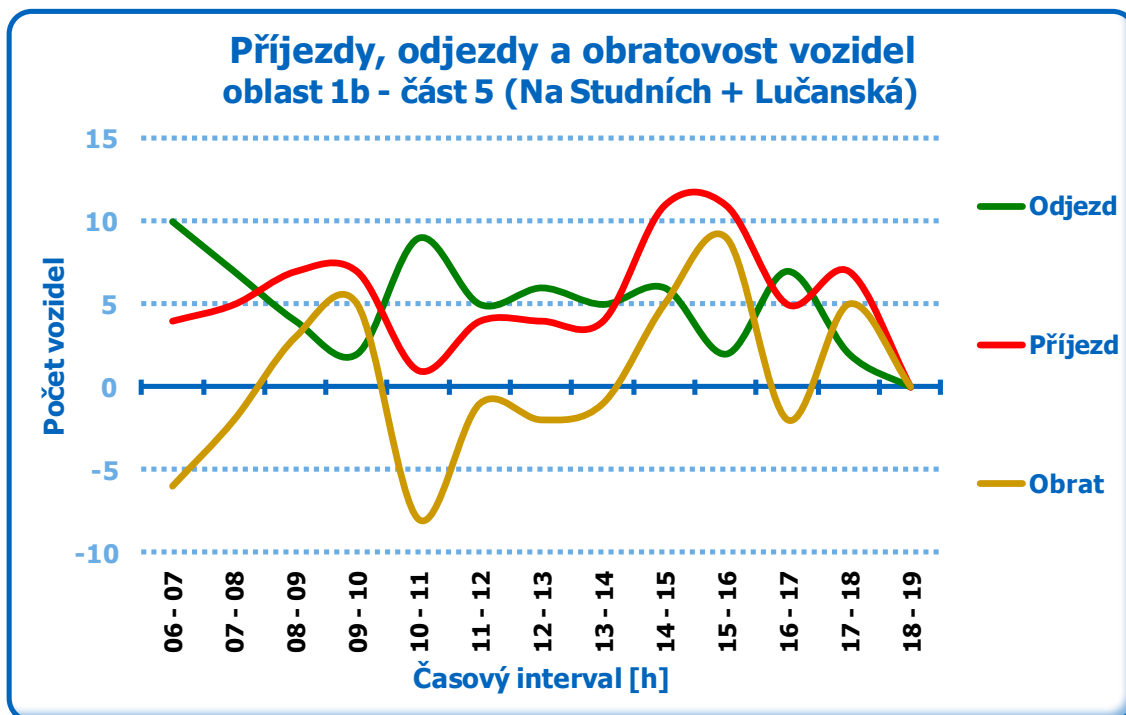
graf 311

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“



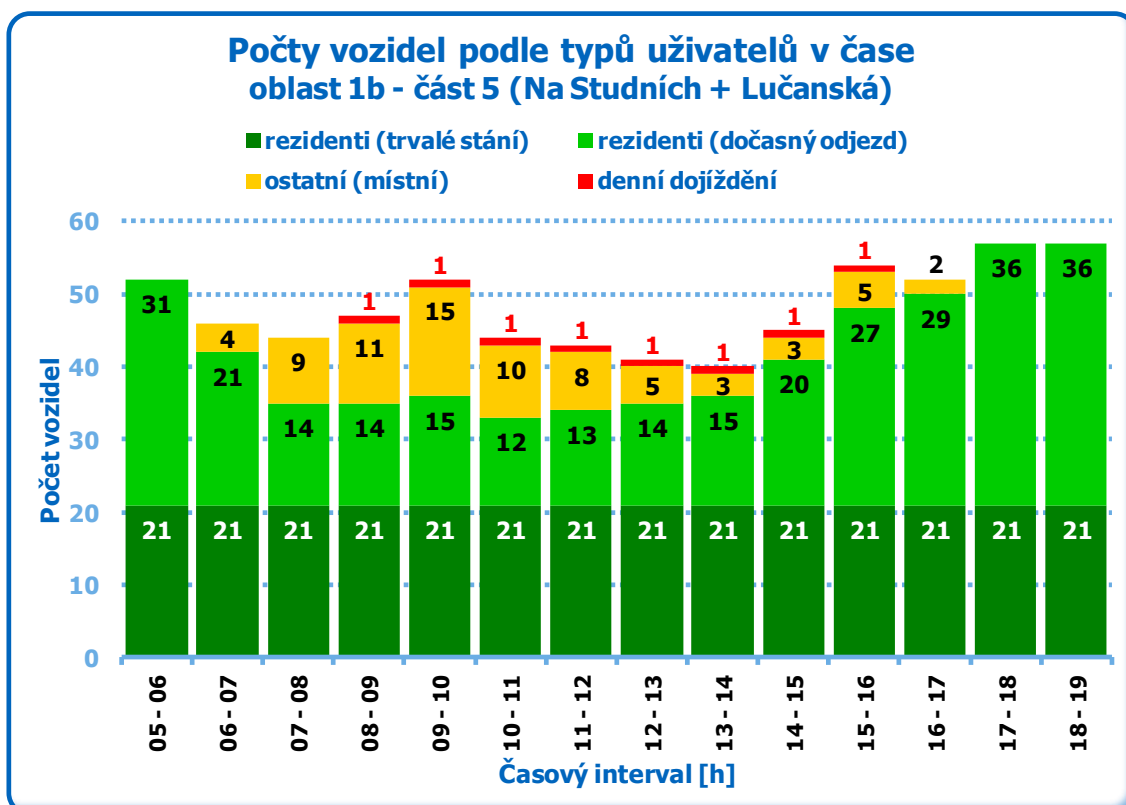
graf 312

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“



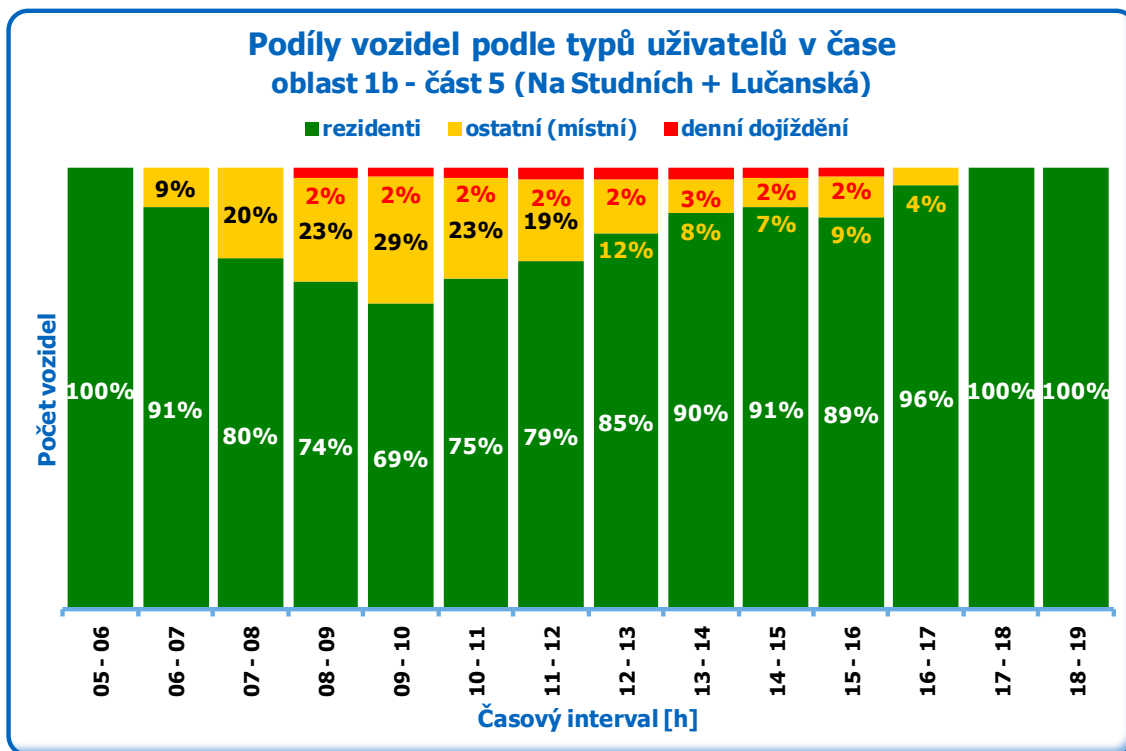
graf 313

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“



graf 314

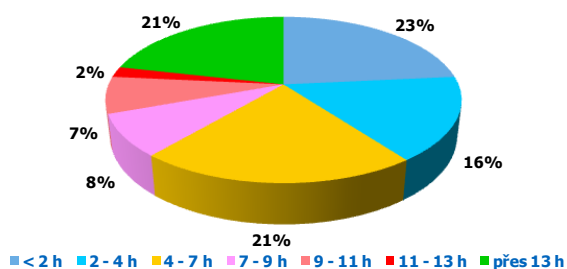
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“



graf 315

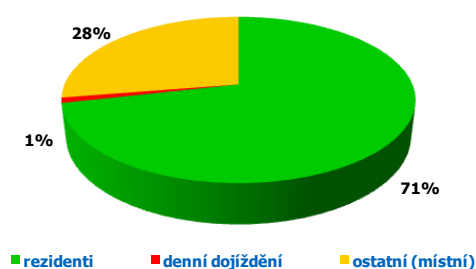
podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“

**Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1b - část 5 (Na Studních + Lučanská)**



graf 316

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1b - část 5 (Na Studních + Lučanská)**



graf 317

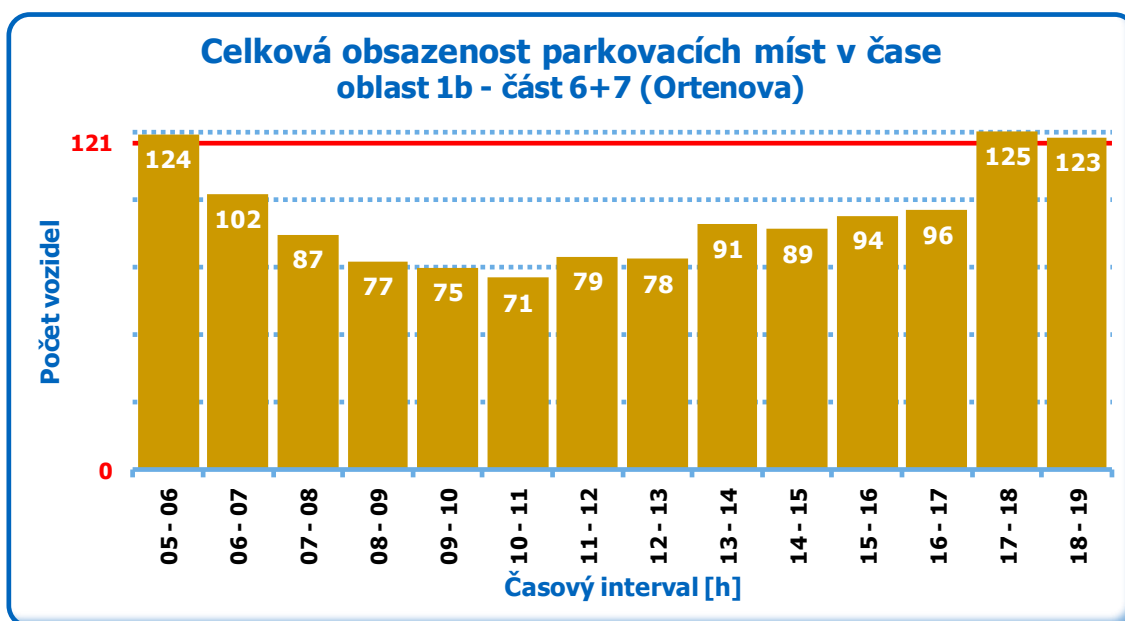
podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“ podle časové délky jejich parkování

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1b – část 5 (Na Studních + Lučanská)“

• oblast 1b / část 6+7 (Ortenova):

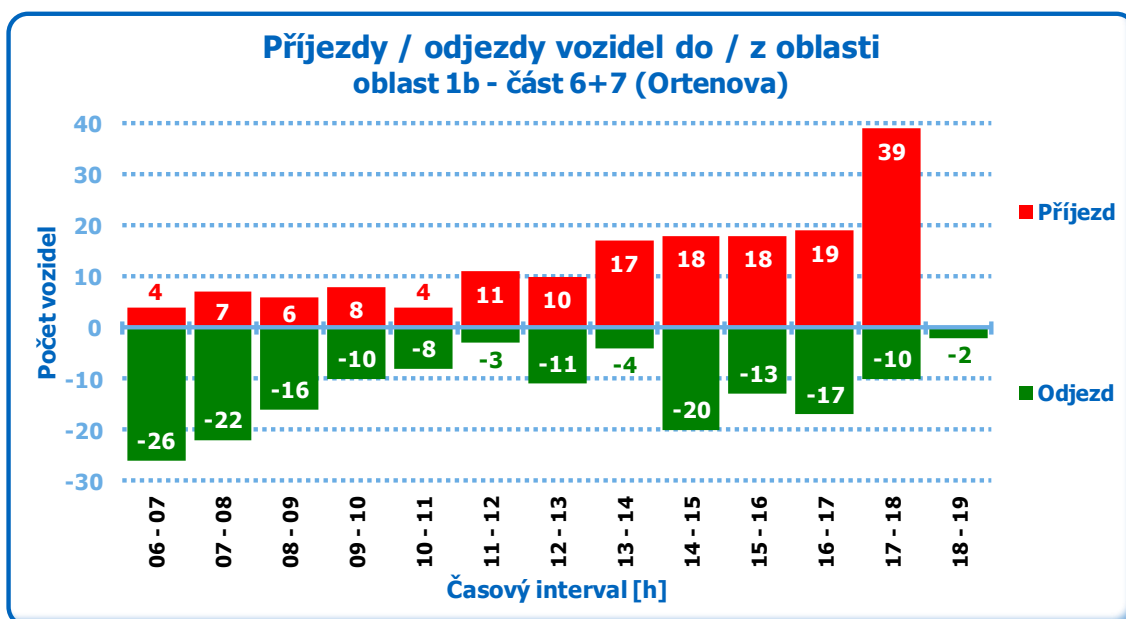
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 318 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 6+7) činí 121 parkovacích míst)

- následující graf 319 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 6+7) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 320
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 6+7) graf 321 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 322 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 323 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 6+7) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 324 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



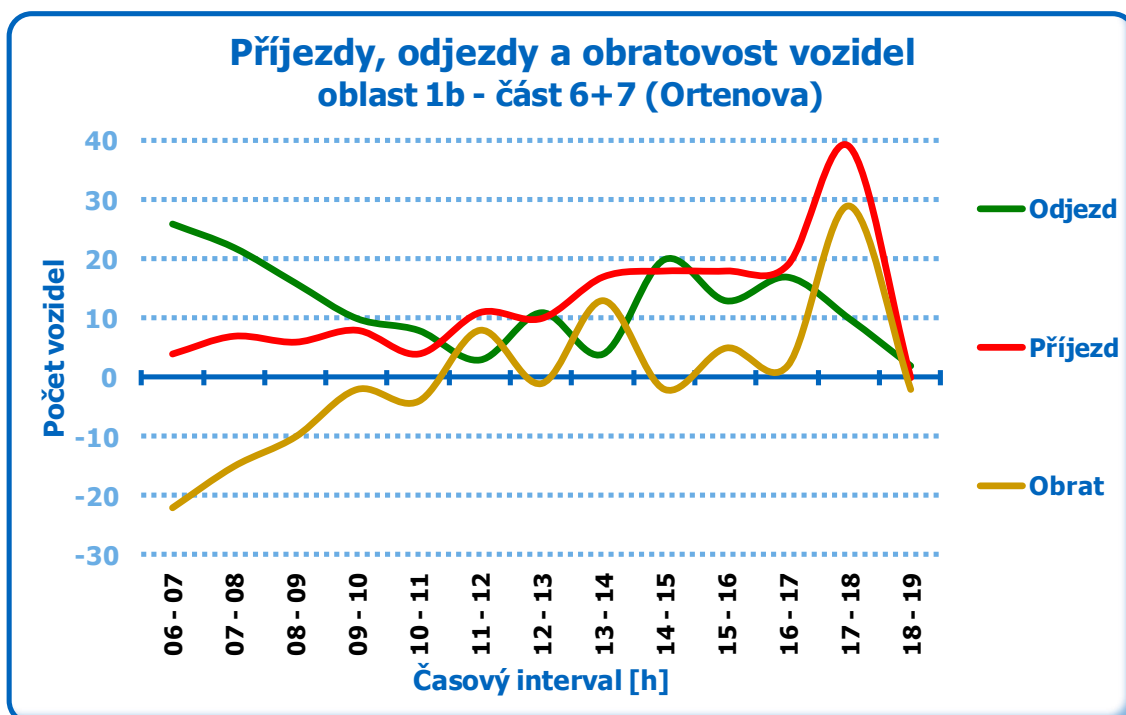
graf 318

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“



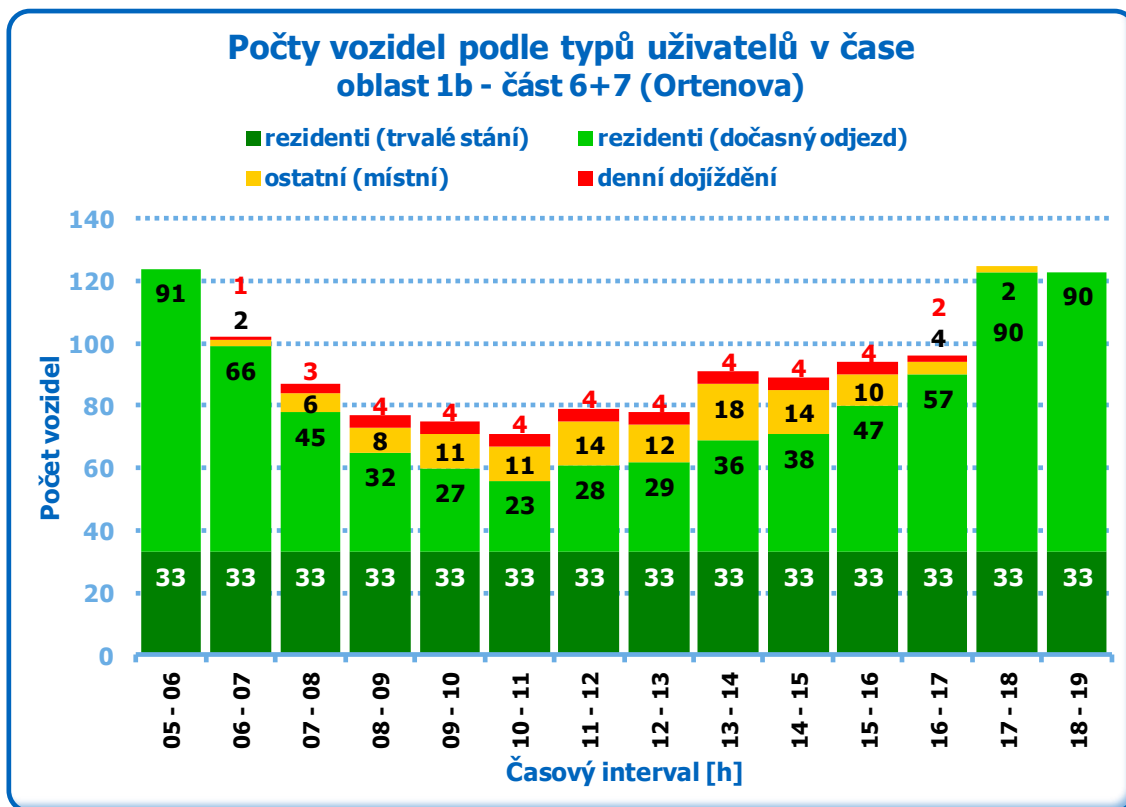
graf 319

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“



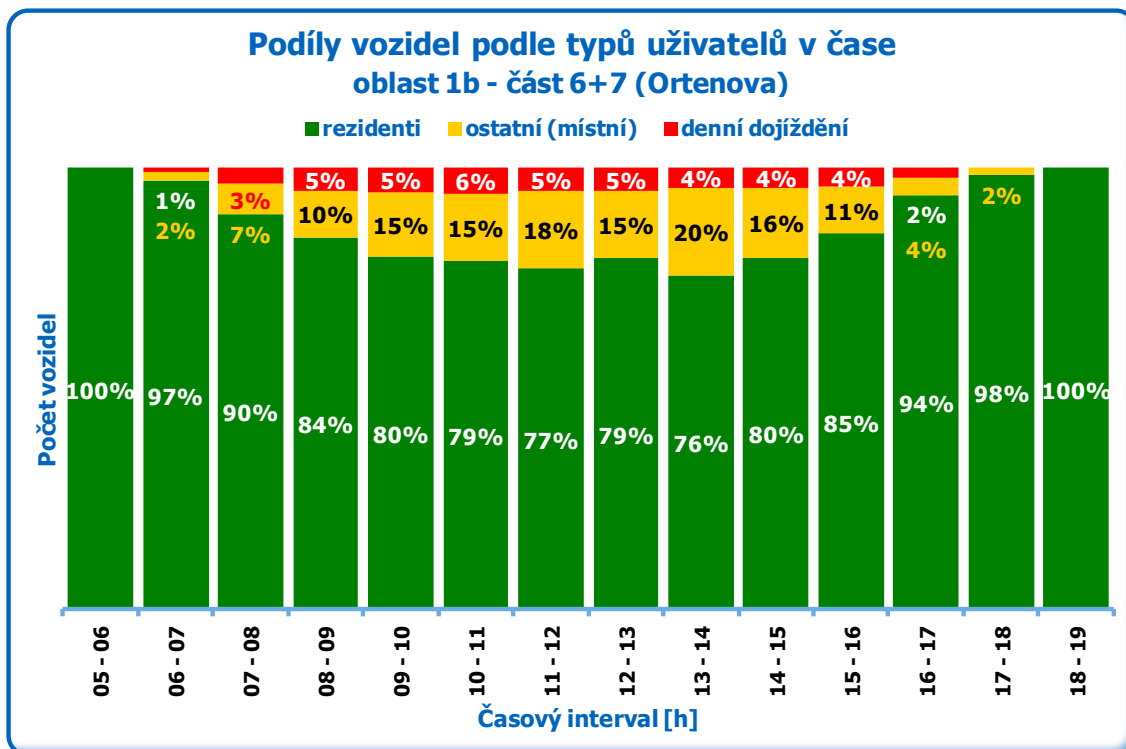
graf 320

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“



graf 321

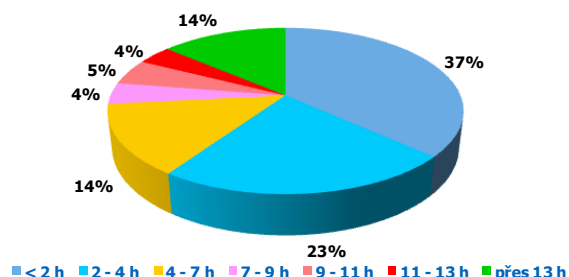
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“



graf 322

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“

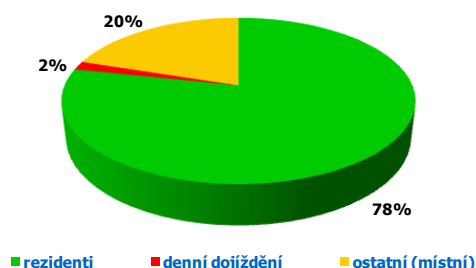
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1b - část 6+7 (Ortenova)



graf 323

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1b - část 6+7 (Ortenova)

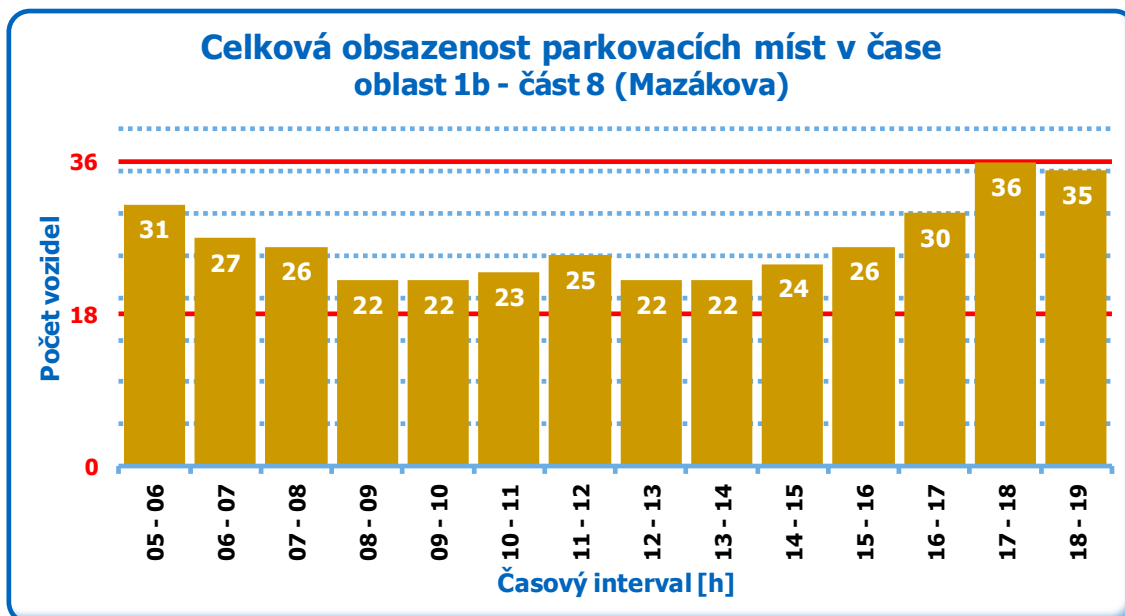


graf 324

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1b – část 6+7 (Ortenova)“

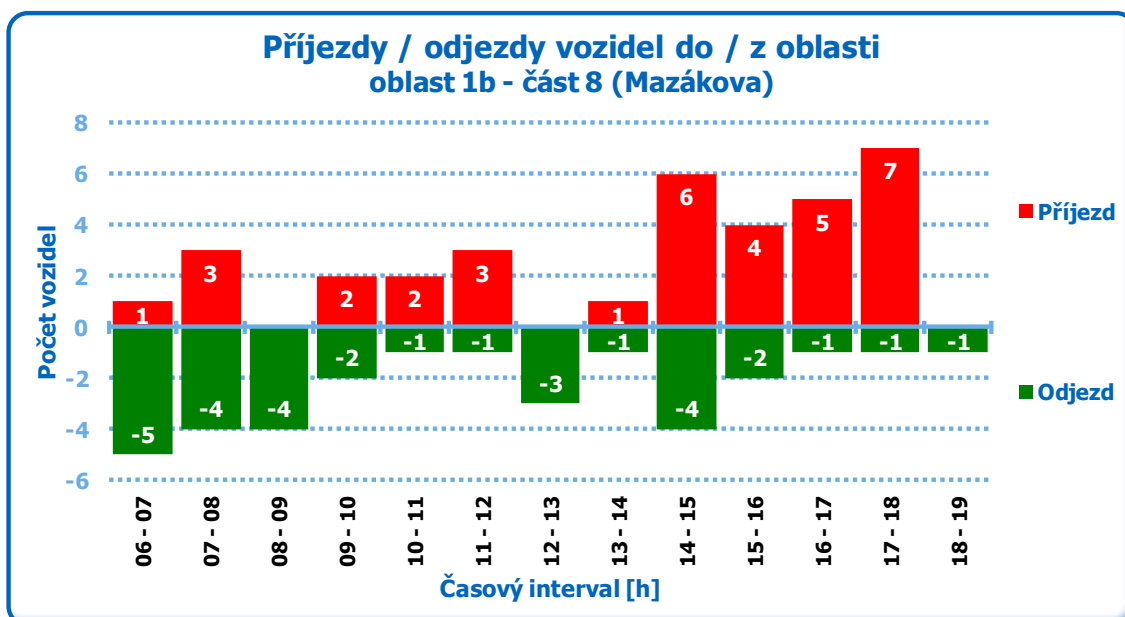
- oblast 1b / část 8 (Mazákova):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 325 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 8) činí 18 parkovacích míst)
- následující graf 326 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 8) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 327
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 8) graf 328 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 329 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 330 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 8) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 331 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



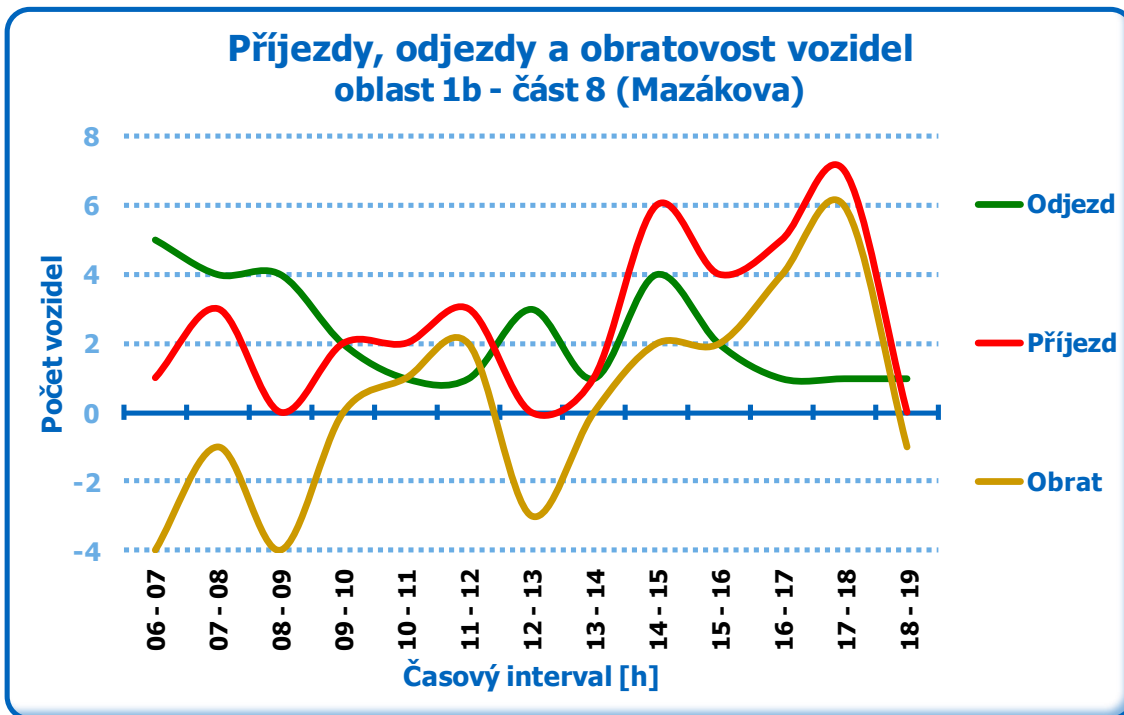
graf 325

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“



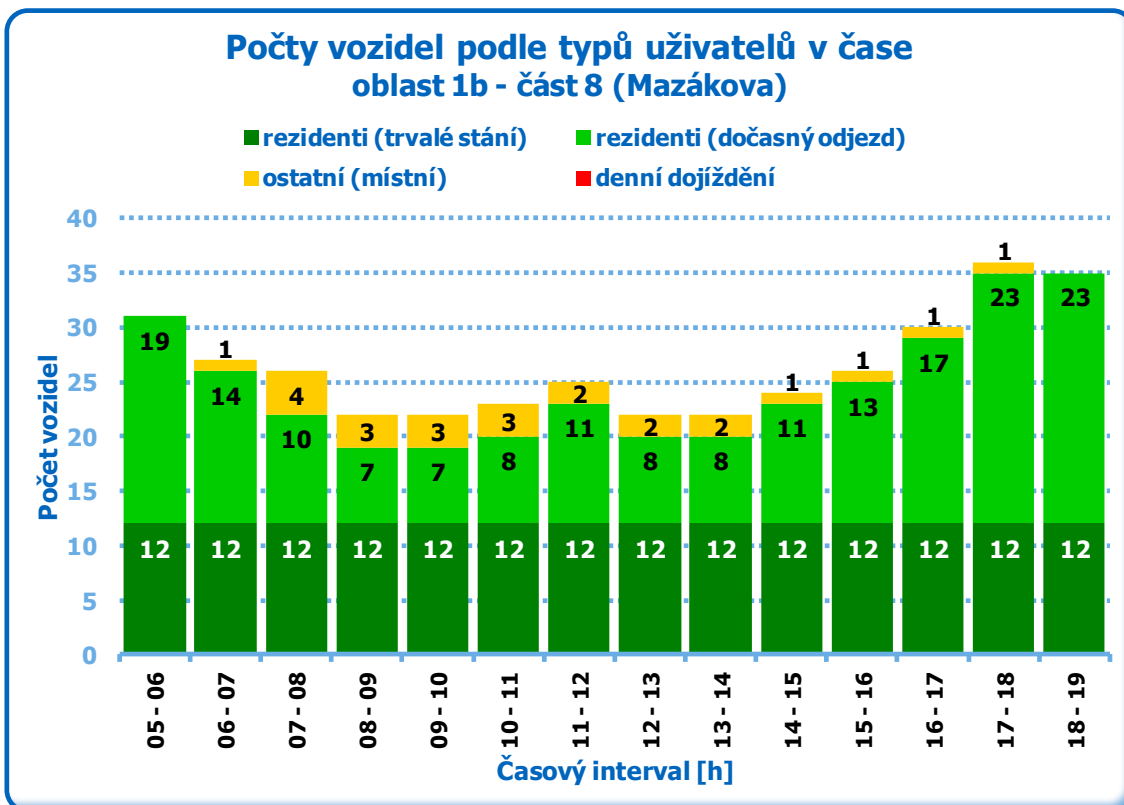
graf 326

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“



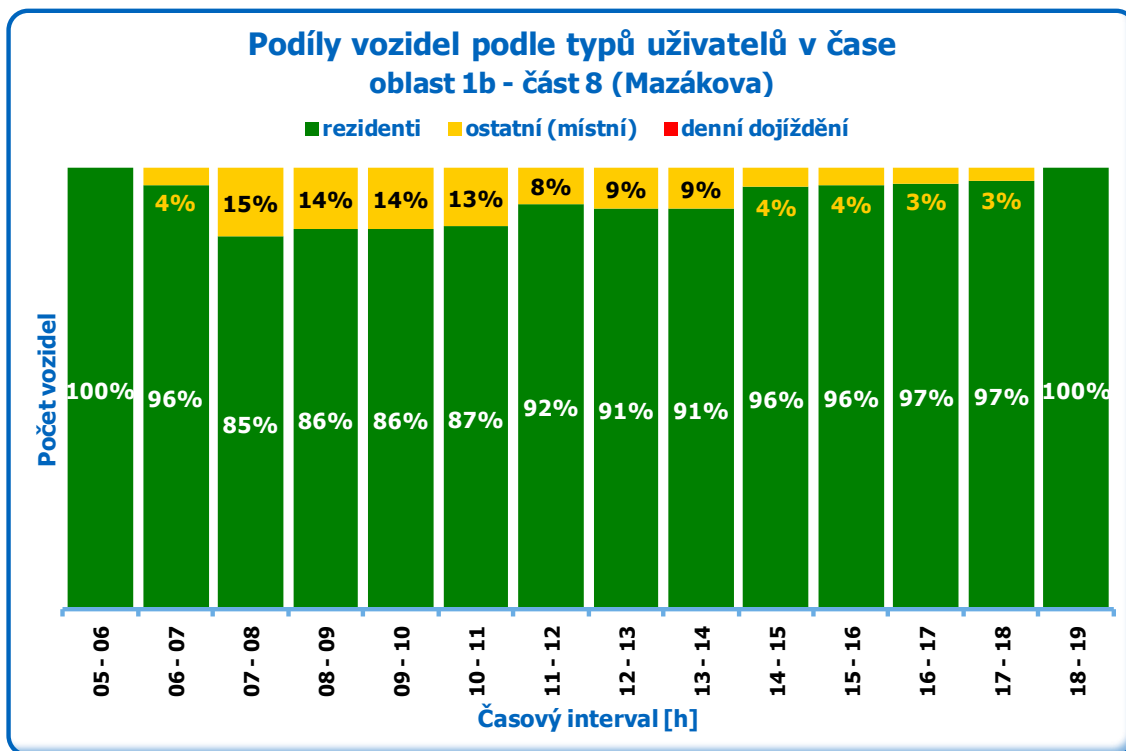
graf 327

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“



graf 328

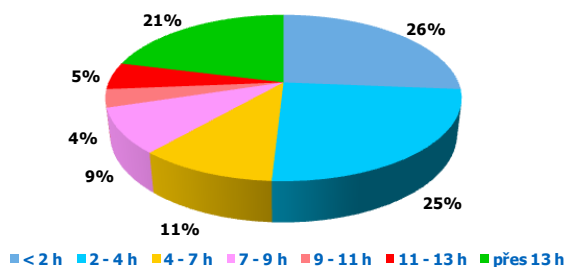
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“



graf 329

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“

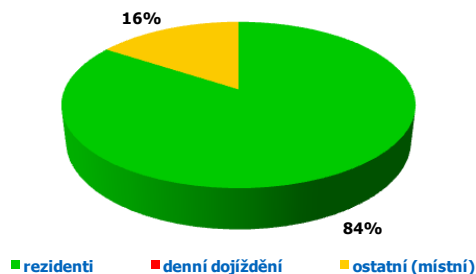
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1b - část 8 (Mazákova)**



graf 330

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“ podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1b - část 8 (Mazákova)**



graf 331

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1b – část 8 (Mazákova)“

• oblast 1b / část 9 (Opletalova – východ):

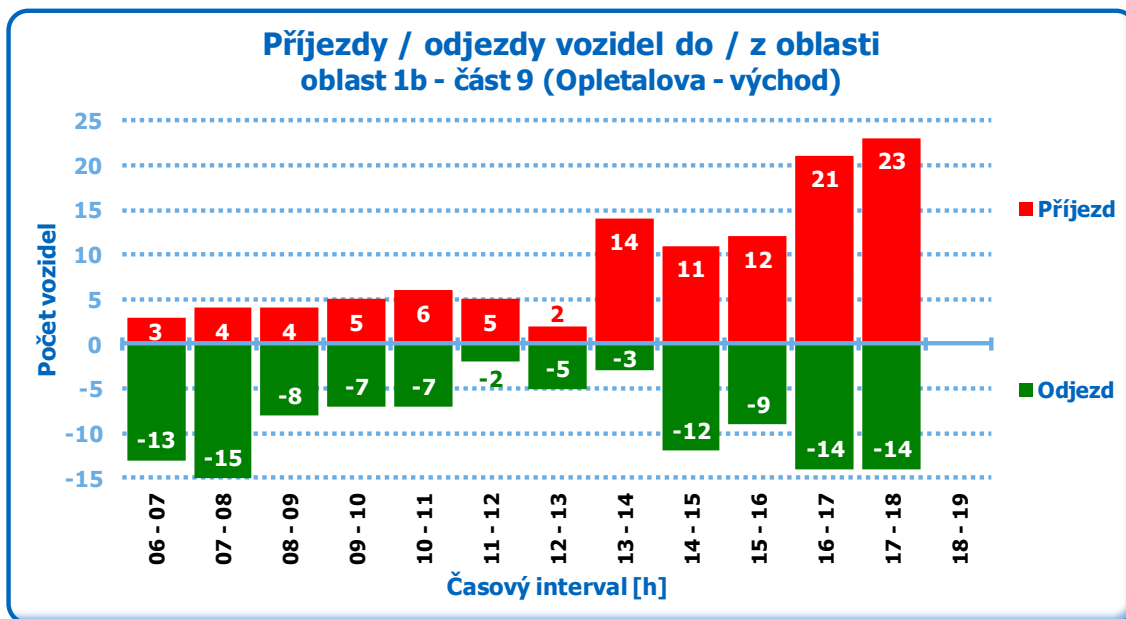
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 332 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 9) činí 97 parkovacích míst)

- následující graf 333 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 9) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 334
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 9) graf 335 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 336 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 337 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 9) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 338 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



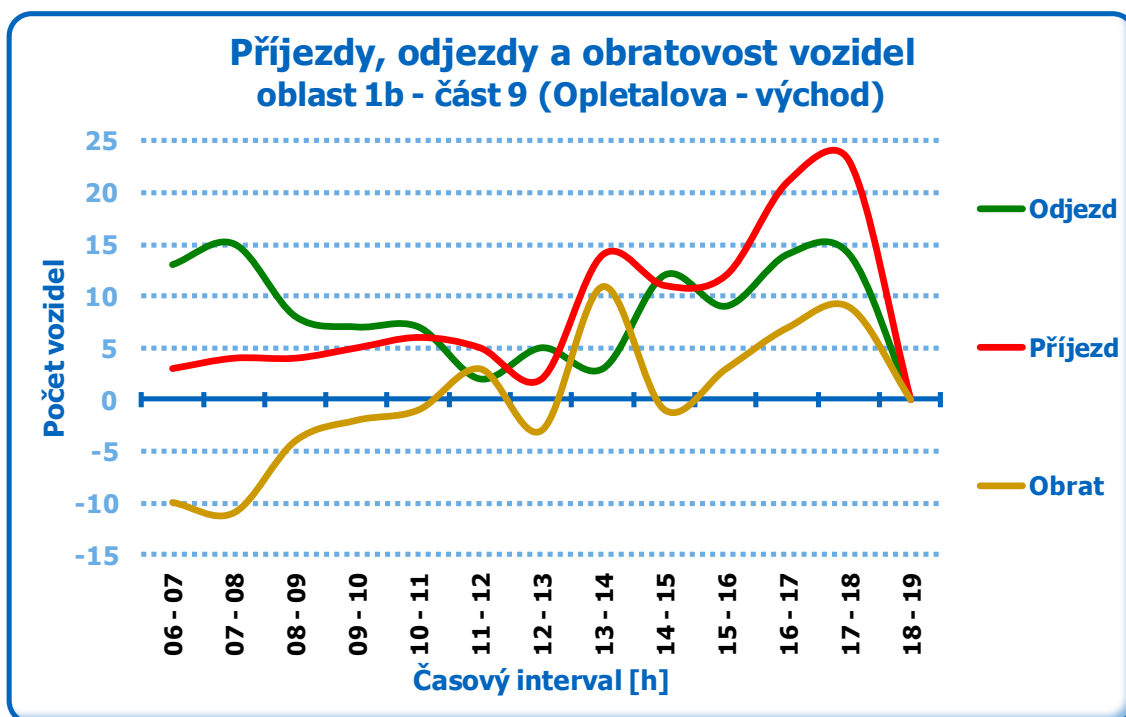
graf 332

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“



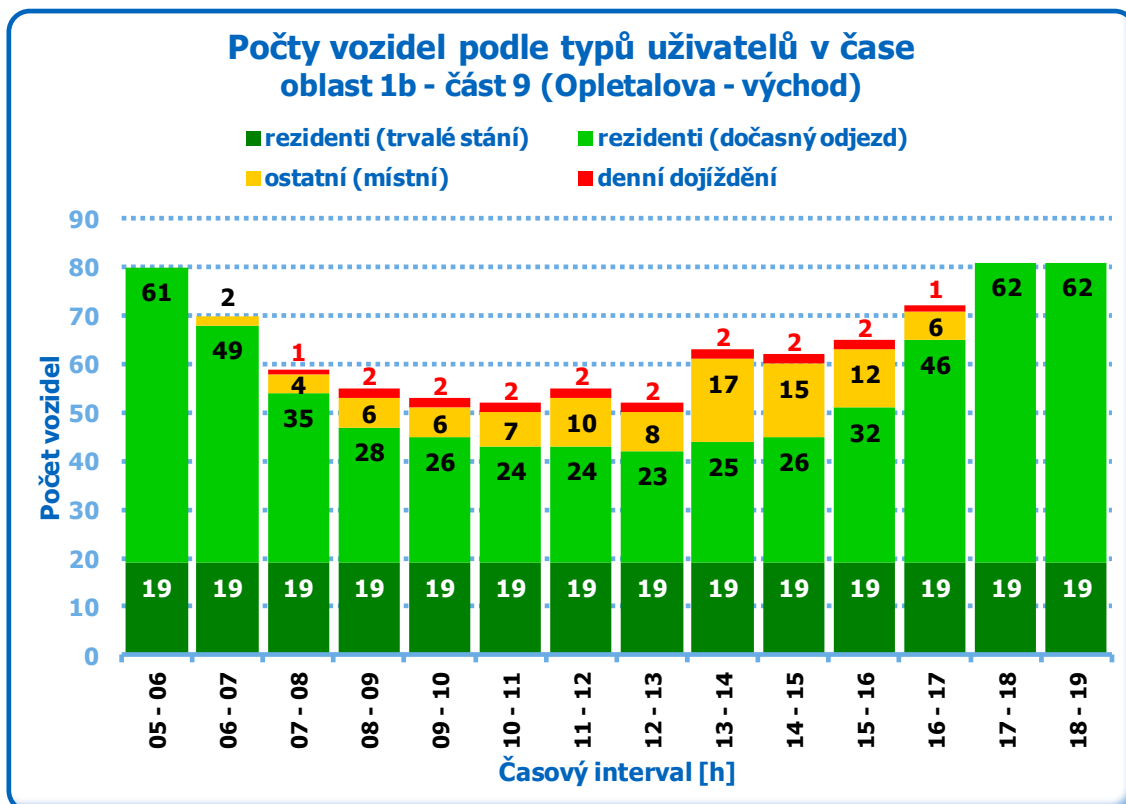
graf 333

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“



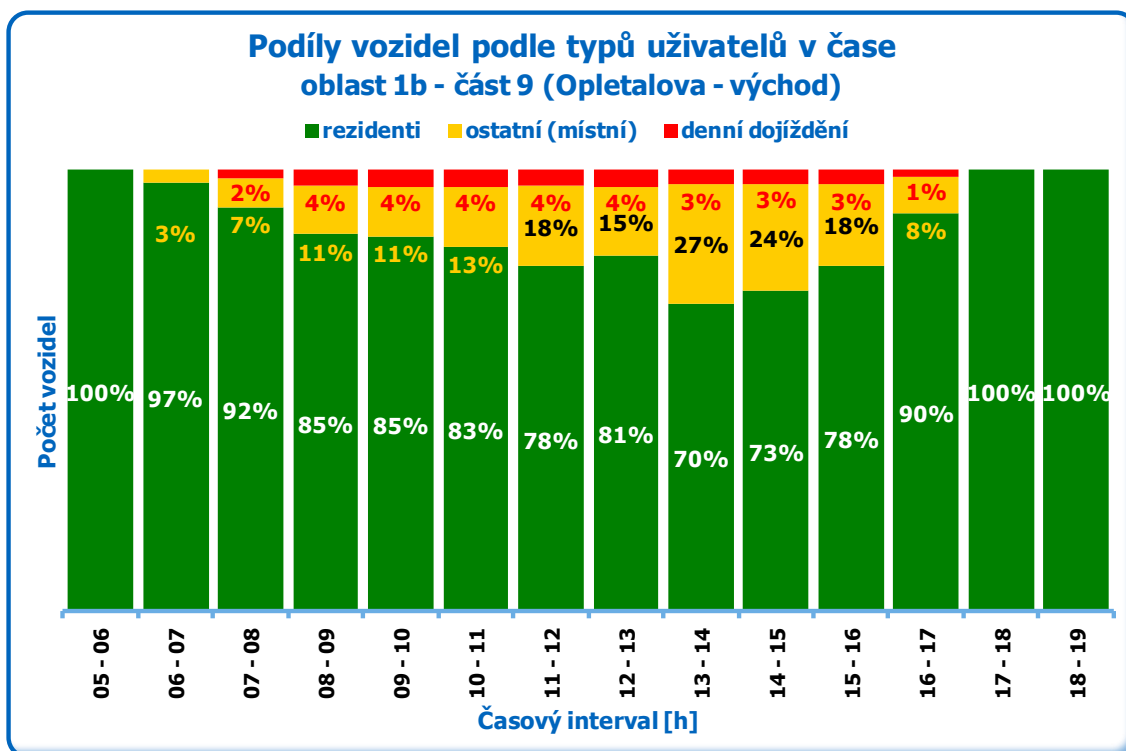
graf 334

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“



graf 335

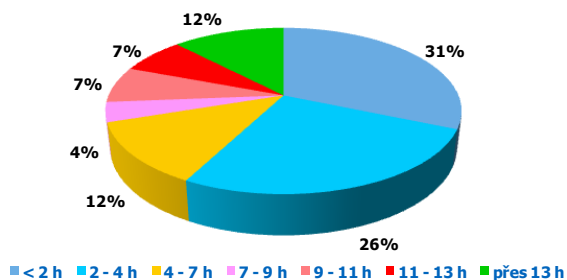
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“



graf 336

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“

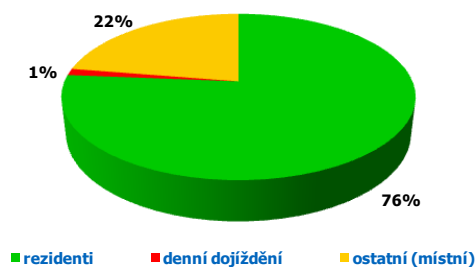
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1b - část 9 (Opletalova - východ)



graf 337

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1b - část 9 (Opletalova - východ)

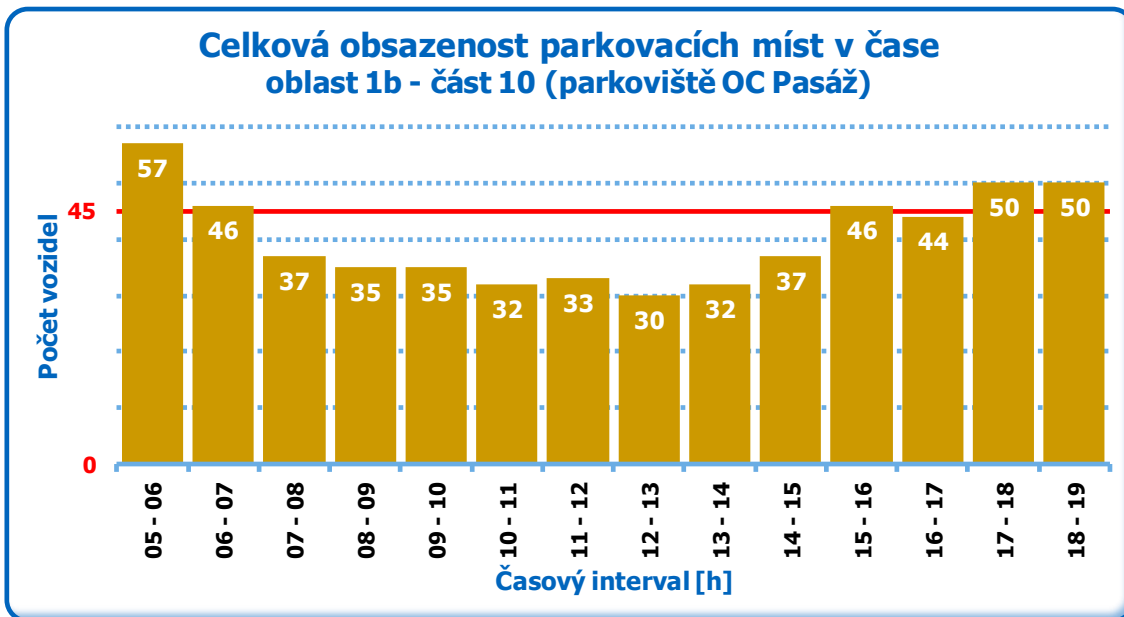


graf 338

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1b – část 9 (Opletalova – východ)“

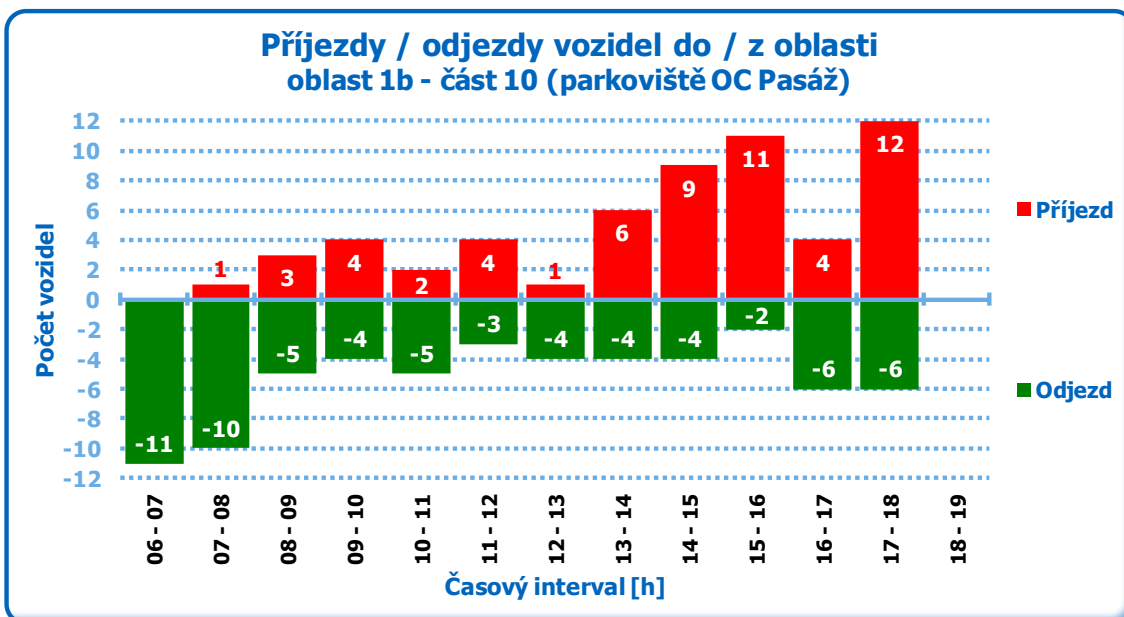
- oblast 1b / část 10 (parkoviště OC Pasáž):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 339 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 10) činí 45 parkovacích míst)
- následující graf 340 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 10) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 341
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 10) graf 342 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 343 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 344 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 10) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 345 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



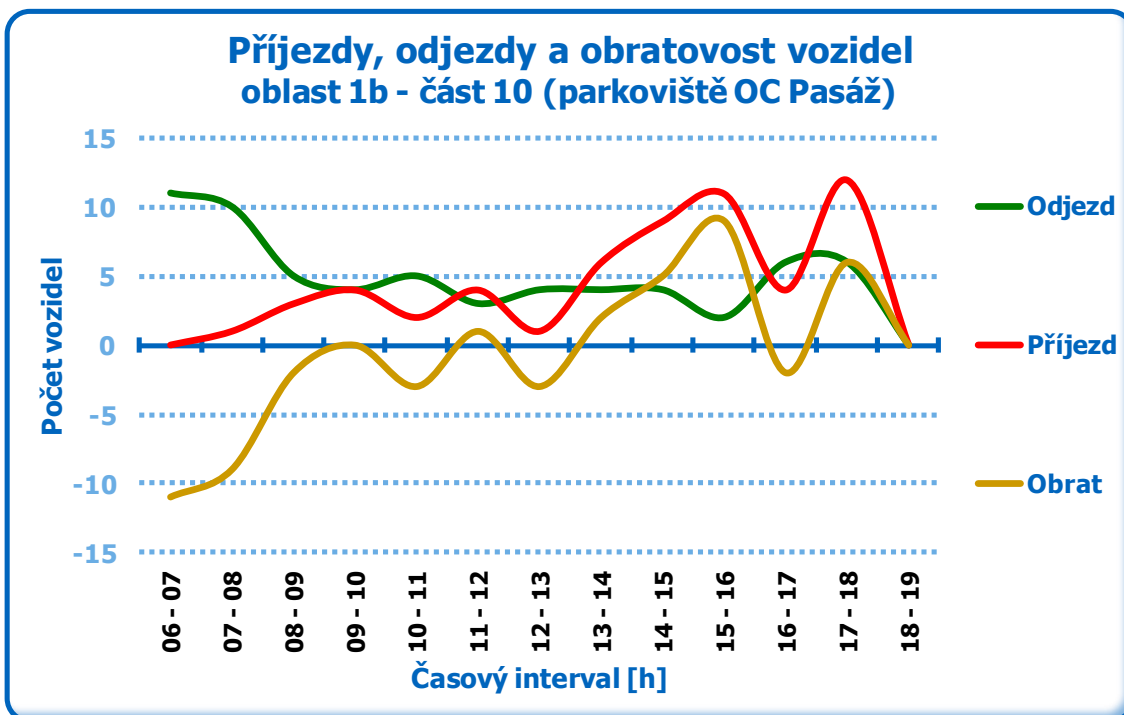
graf 339

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“



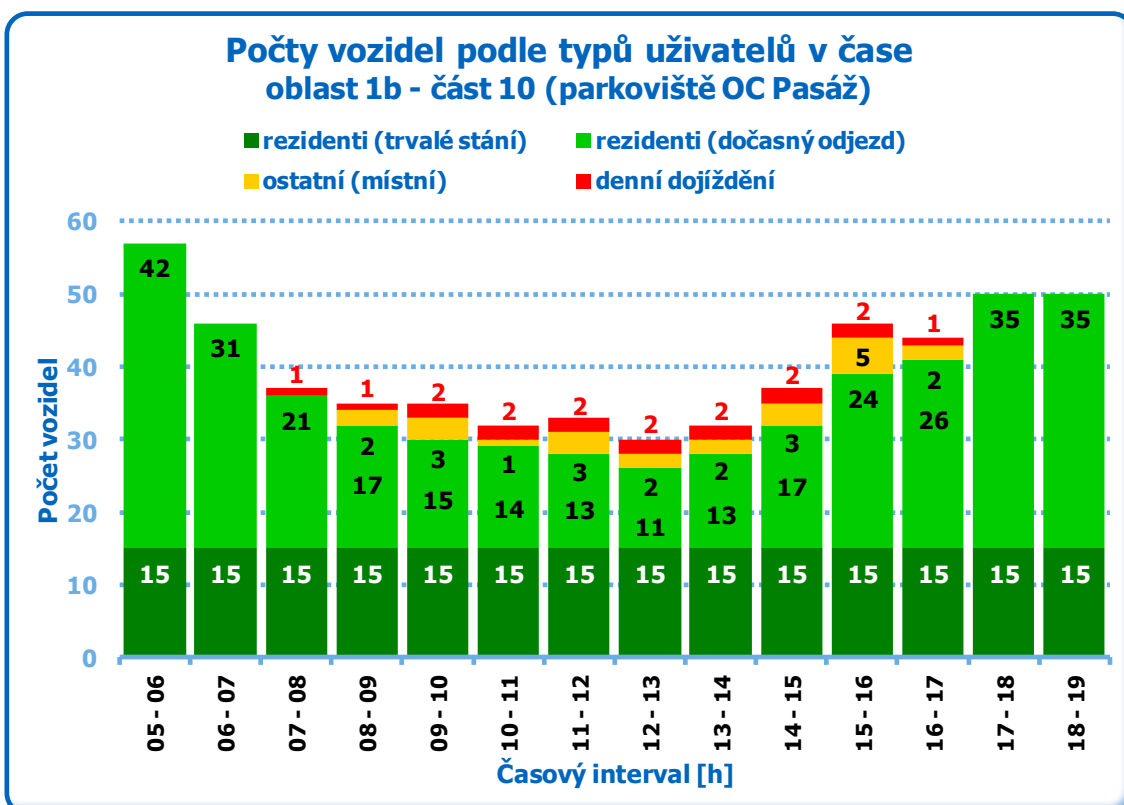
graf 340

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“



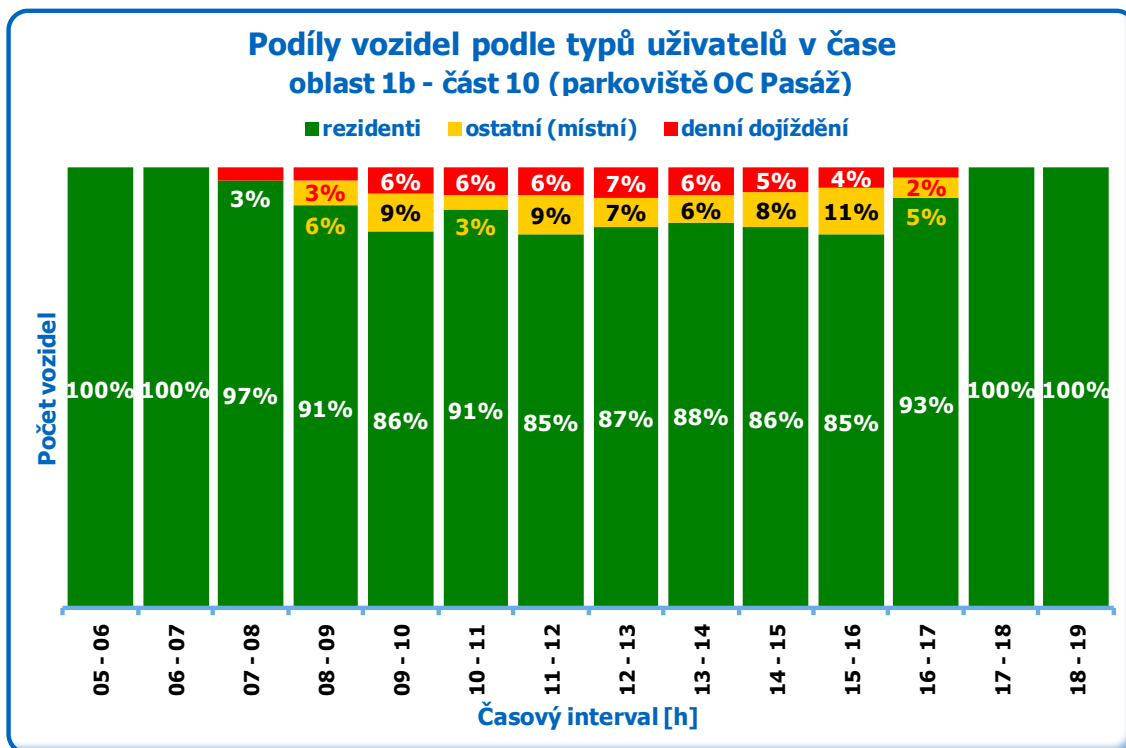
graf 341

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“



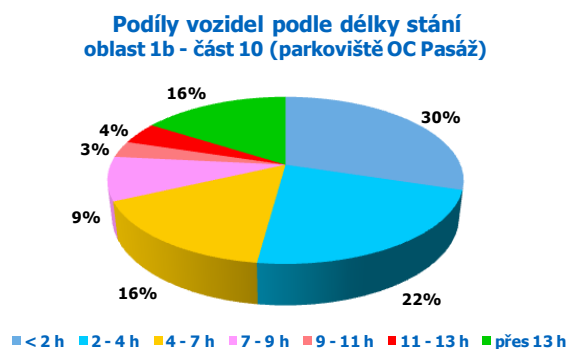
graf 342

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“

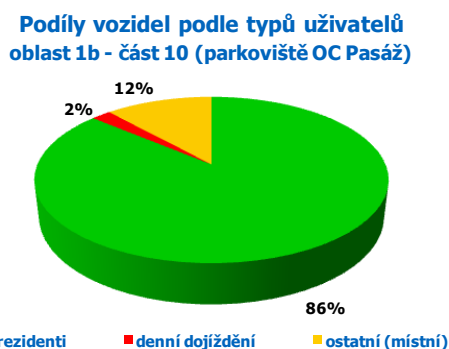


graf 343

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“



graf 344



graf 345

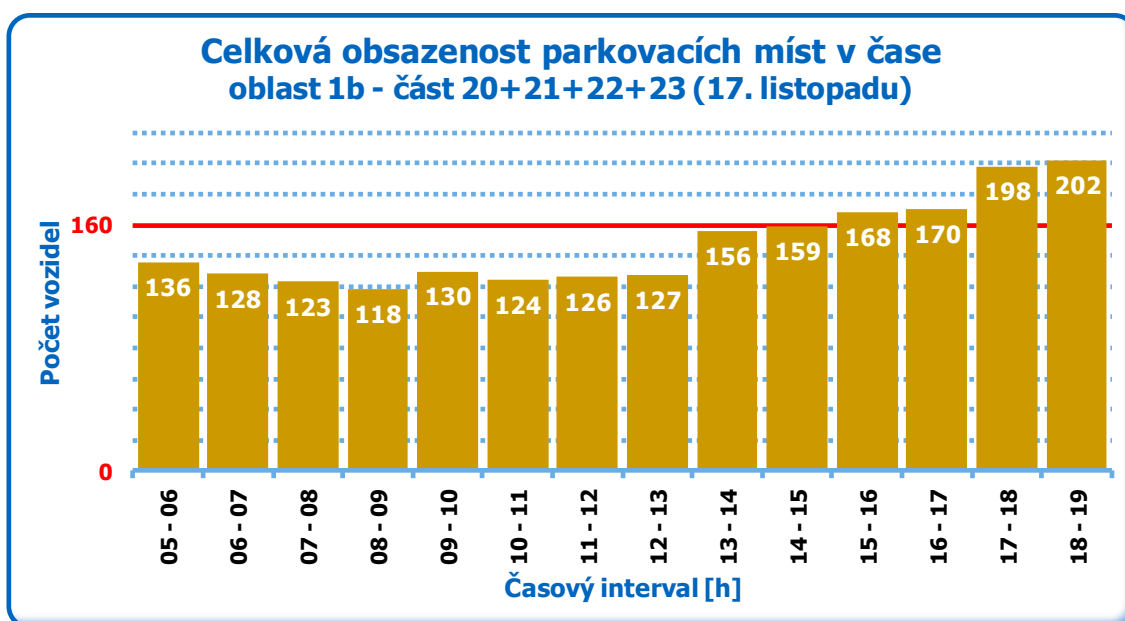
podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“ podle časové délky jejich parkování

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1b – část 10 (parkoviště OC Pasáž)“

- oblast 1b / část 20+21+22+23 (17. listopadu):

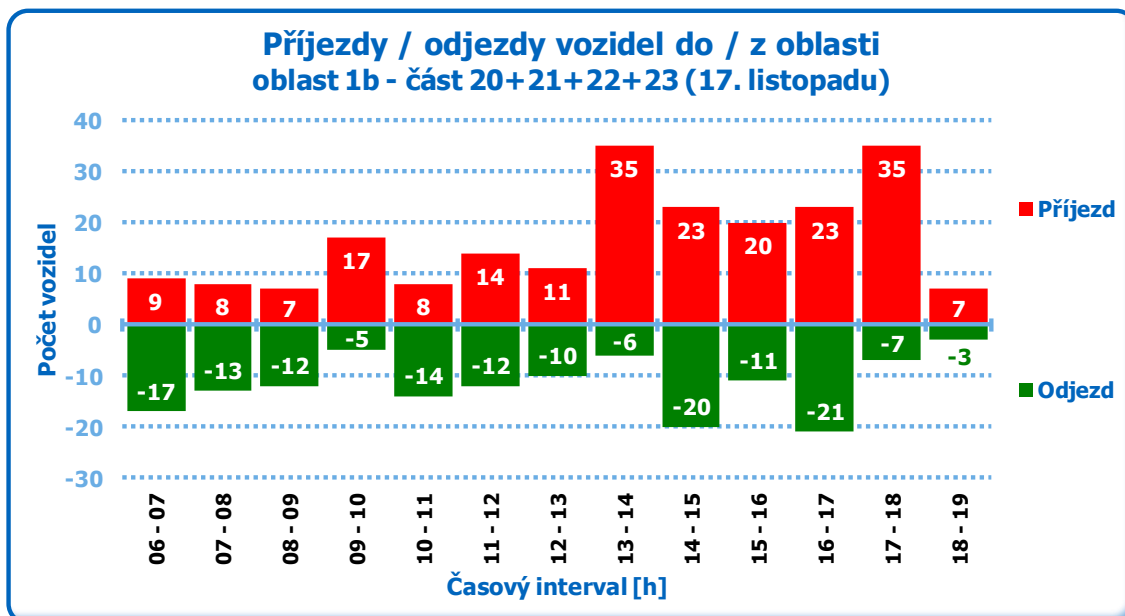
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 346 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 20+21+22+23) činí 160 parkovacích míst)

- následující graf 347 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 20+21+22+23) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 348
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 20+21+22+23) graf 349 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 350 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 351 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 20+21+22+23) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 352 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



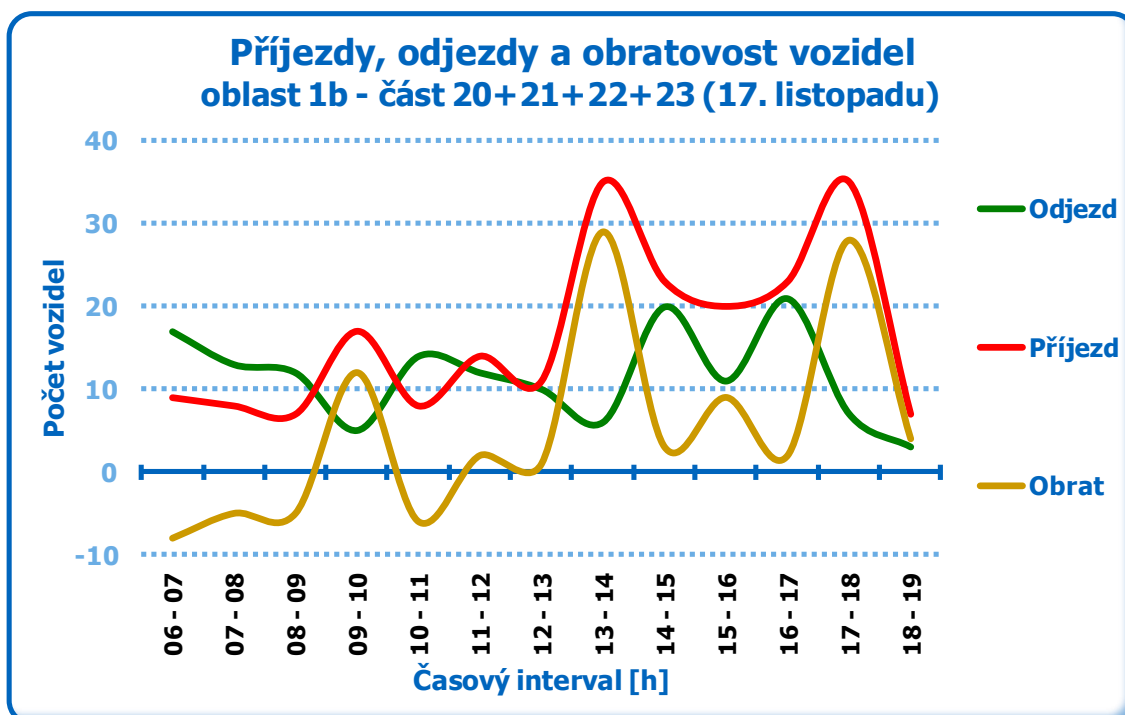
graf 346

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“



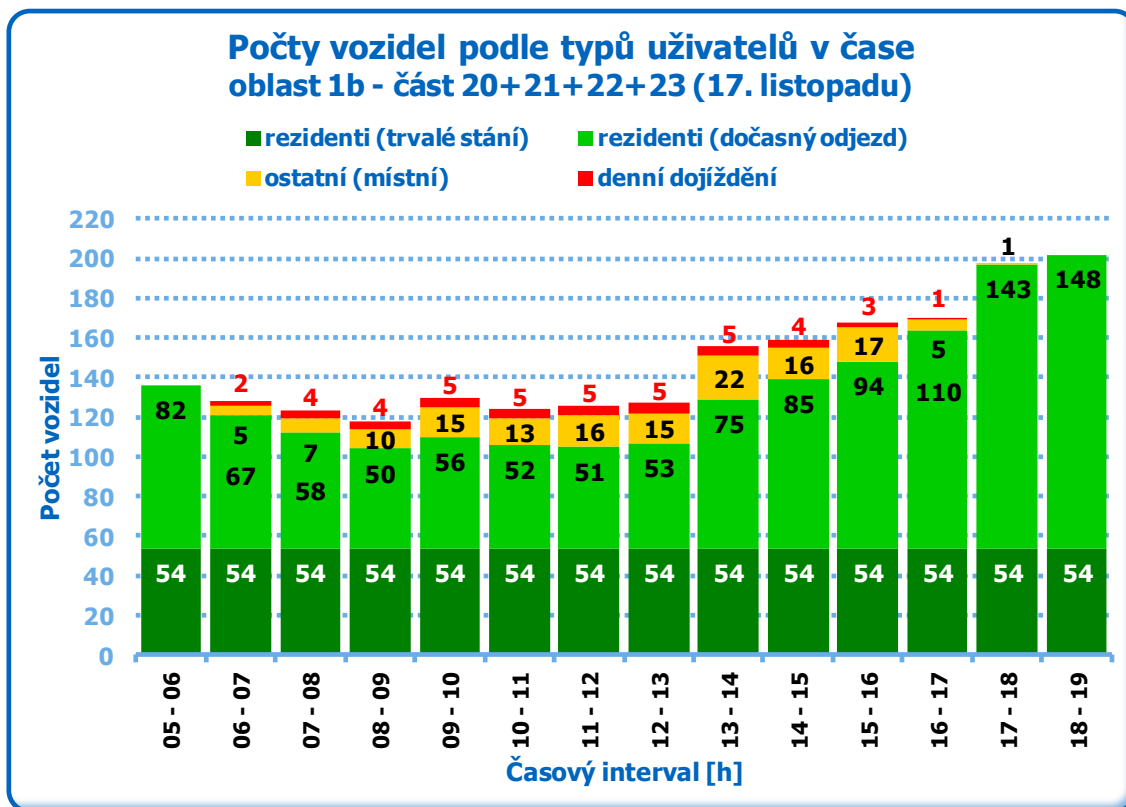
graf 347

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“



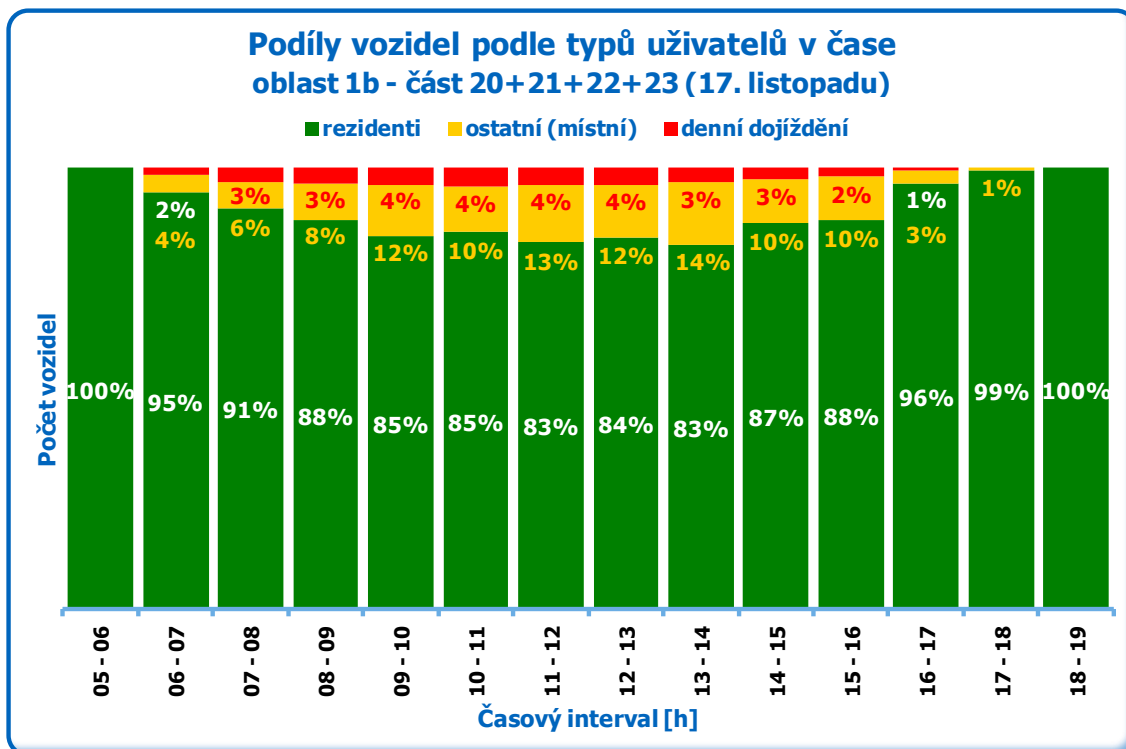
graf 348

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“



graf 349

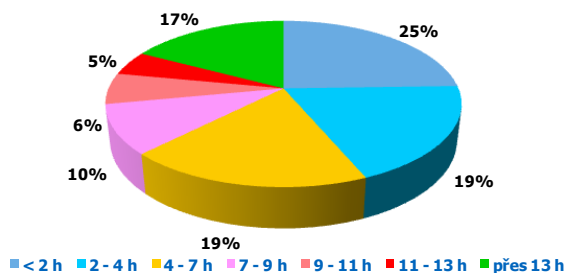
abs. počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“



graf 350

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“

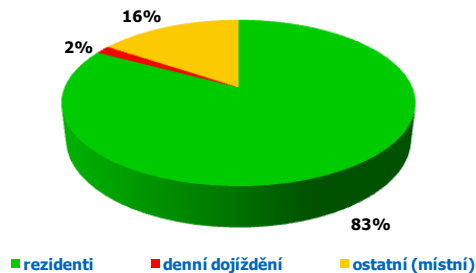
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1b - část 20+21+22+23 (17. listopadu)



graf 351

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě
„oblast 1b – část 20+21+22+23 (17. listopadu)“
podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1b - část 20+21+22+23 (17. listopadu)

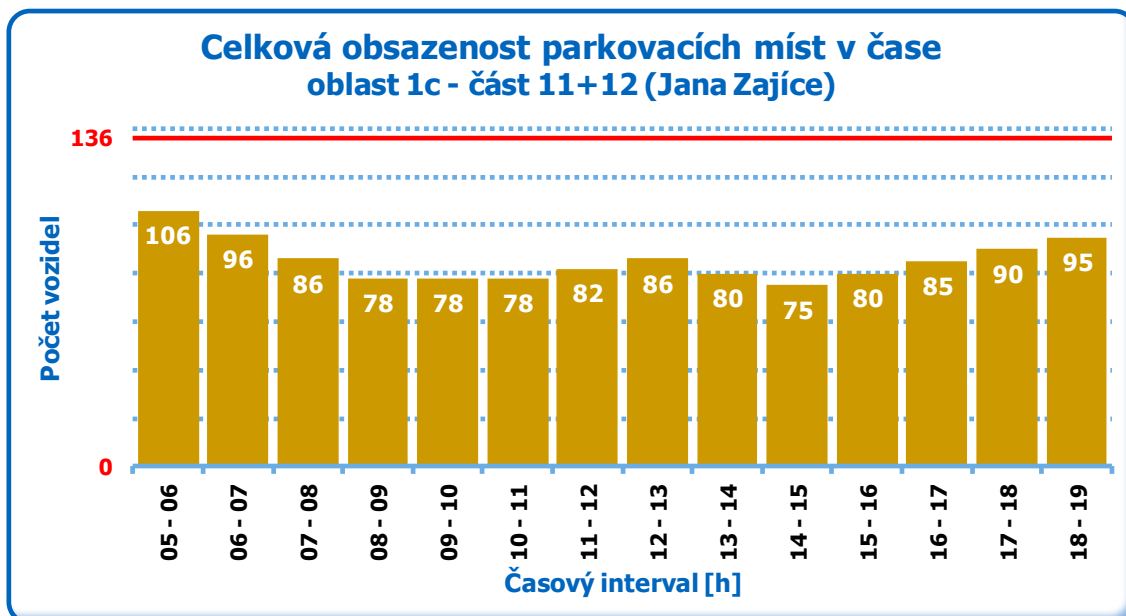


graf 352

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v lokalitě „oblast 1b – část 20+21+22+23
(17. listopadu)“

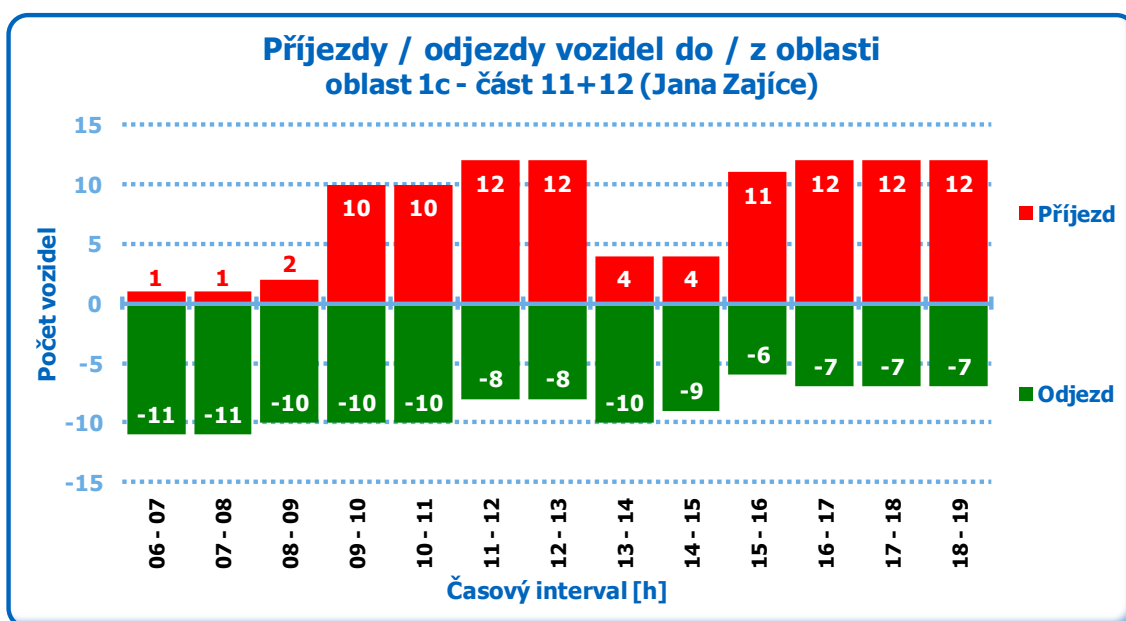
- oblast 1c / část 11+12 (Jana Zajíce):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 353 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 11+12) činí 136 parkovacích míst)
- následující graf 354 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 11+12) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 355
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 11+12) graf 356 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 357 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 358 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 11+12) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 359 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



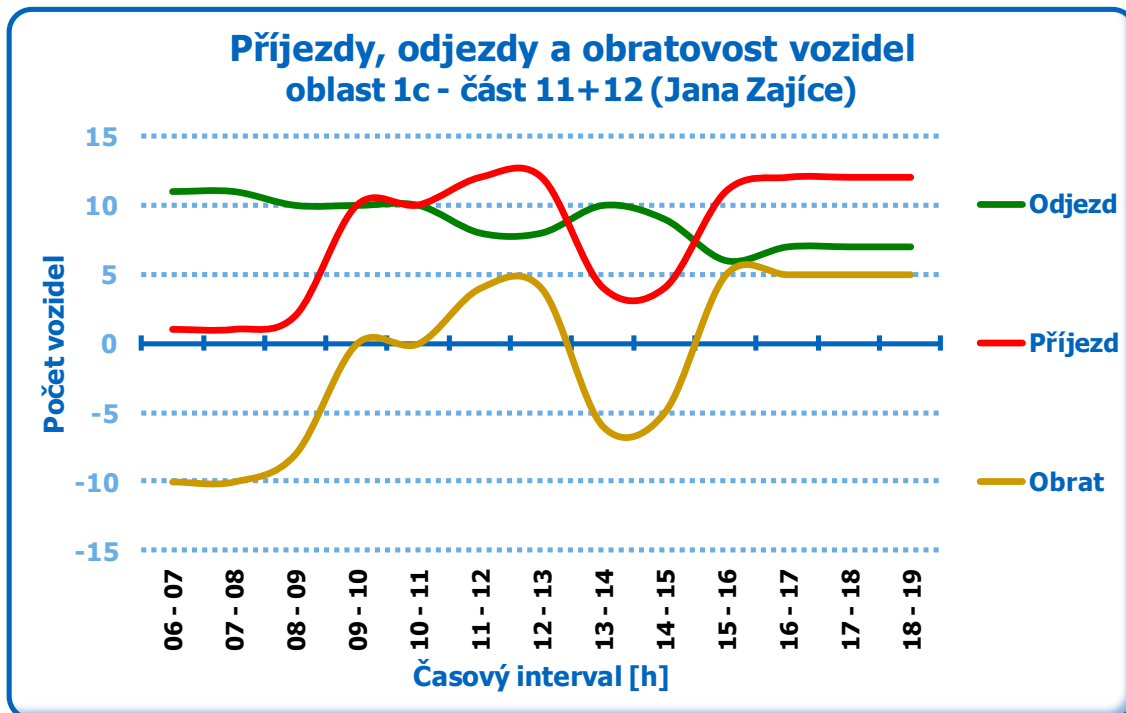
graf 353

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“



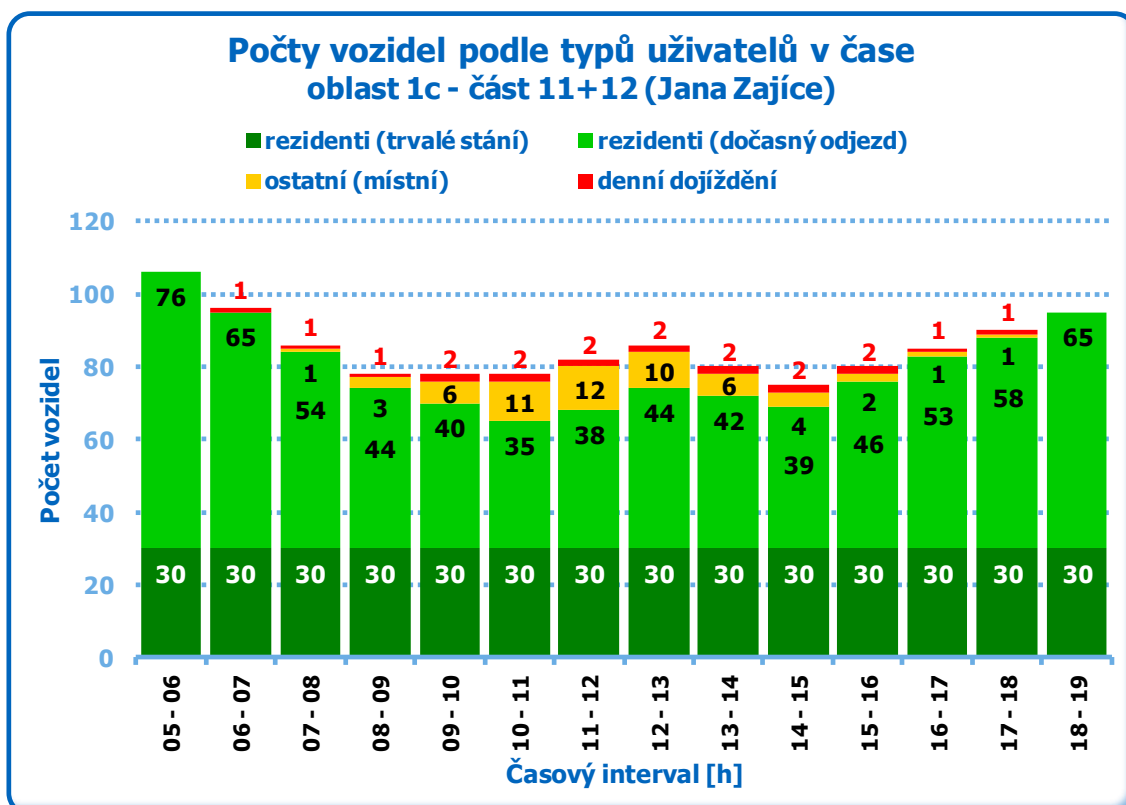
graf 354

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“



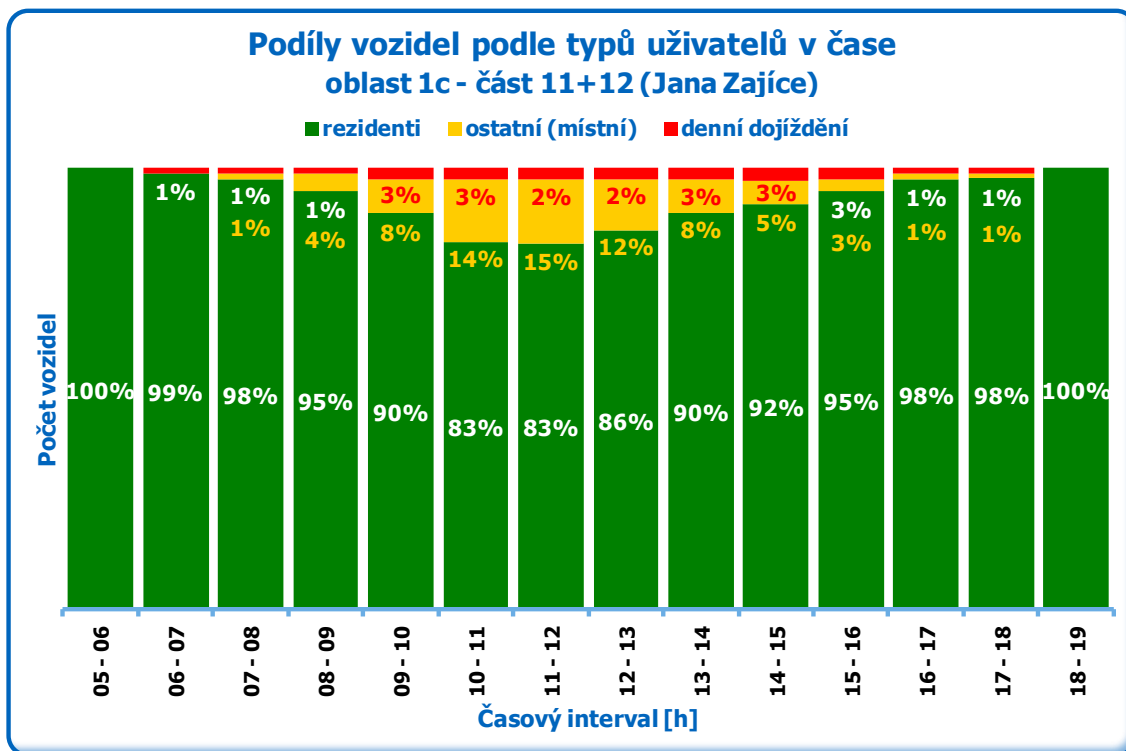
graf 355

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“



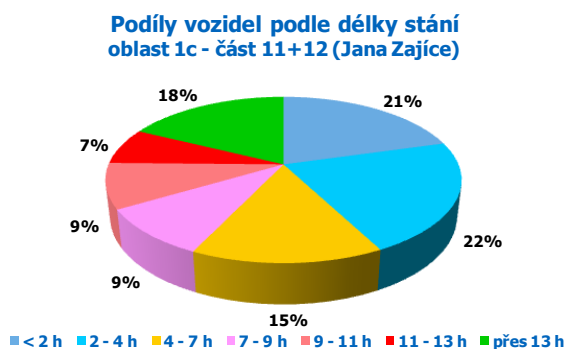
graf 356

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“



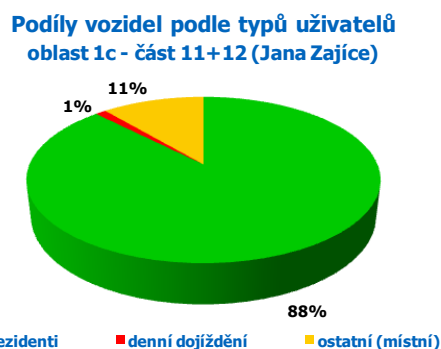
graf 357

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“



graf 358

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“ podle časové délky jejich parkování

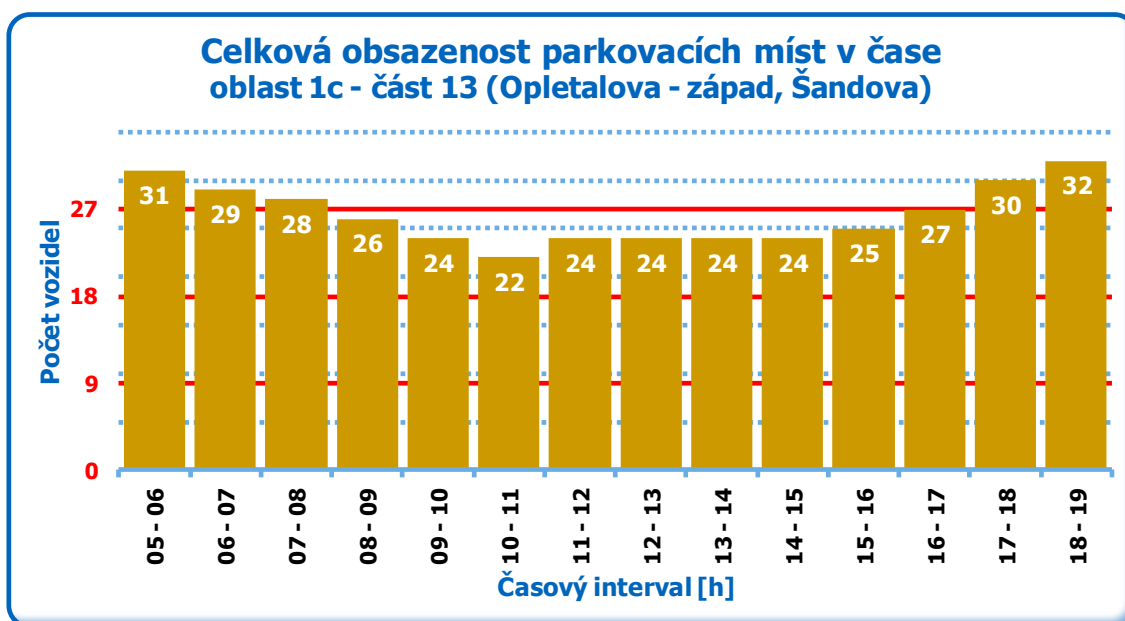


graf 359

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1c – část 11+12 (Jana Zajíce)“

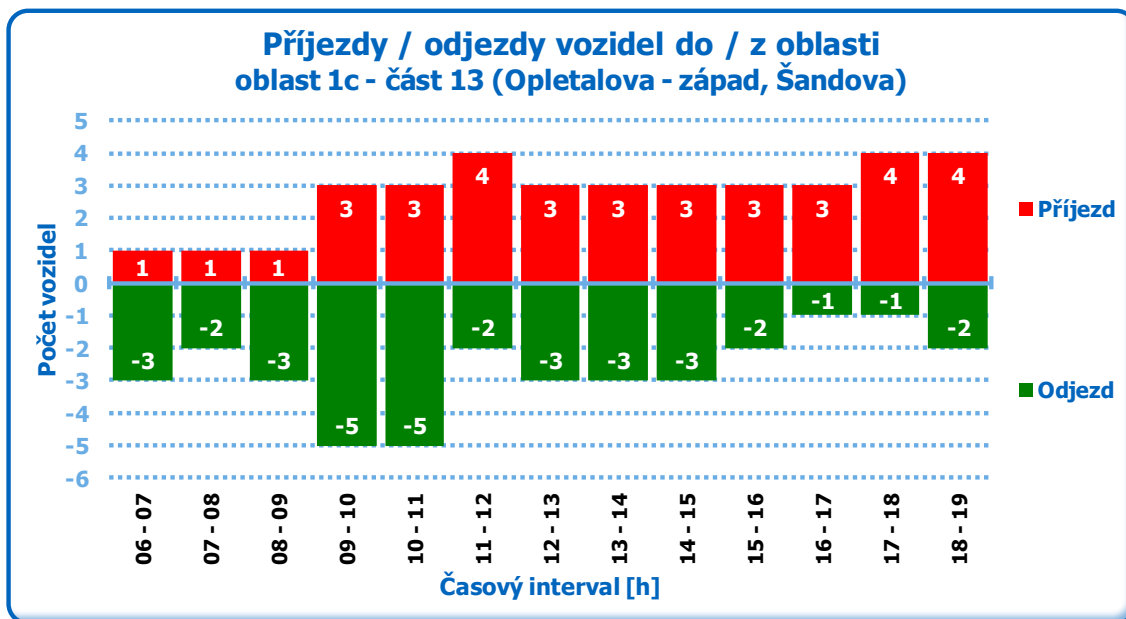
- oblast 1c / část 13 (Opletalova – západ, Šandova):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 360 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 13) činí 9 parkovacích míst)

- následující graf 361 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 13) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 362
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 13) graf 363 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 364 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 365 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 13) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 366 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



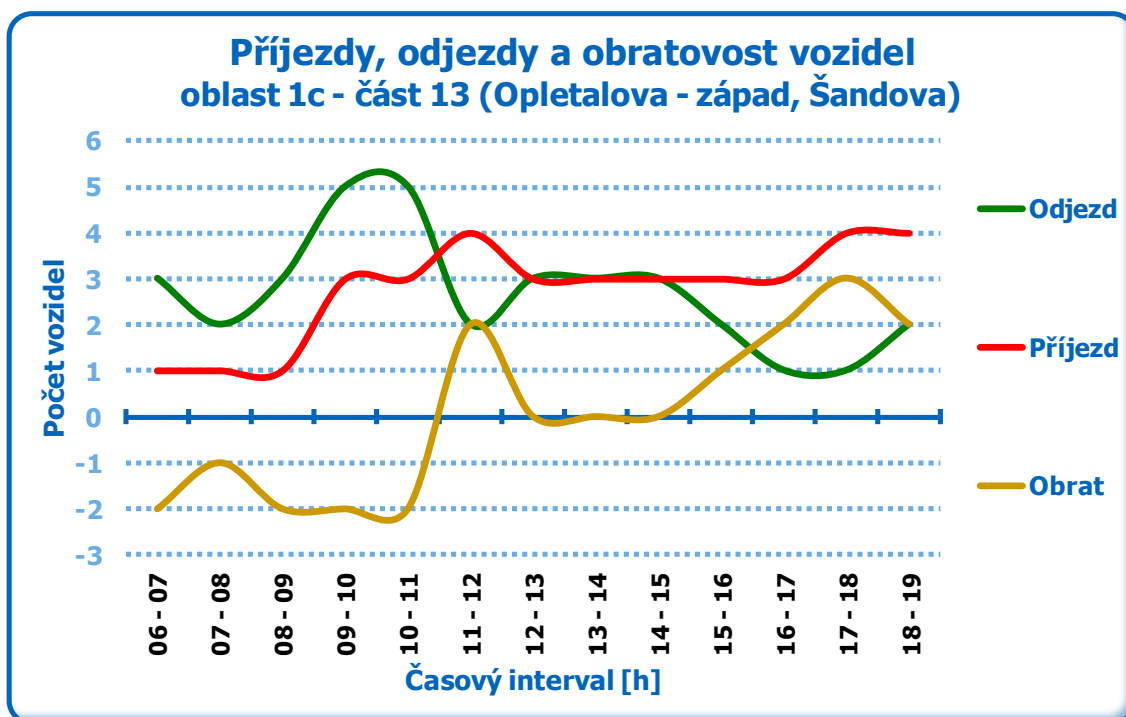
graf 360

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“



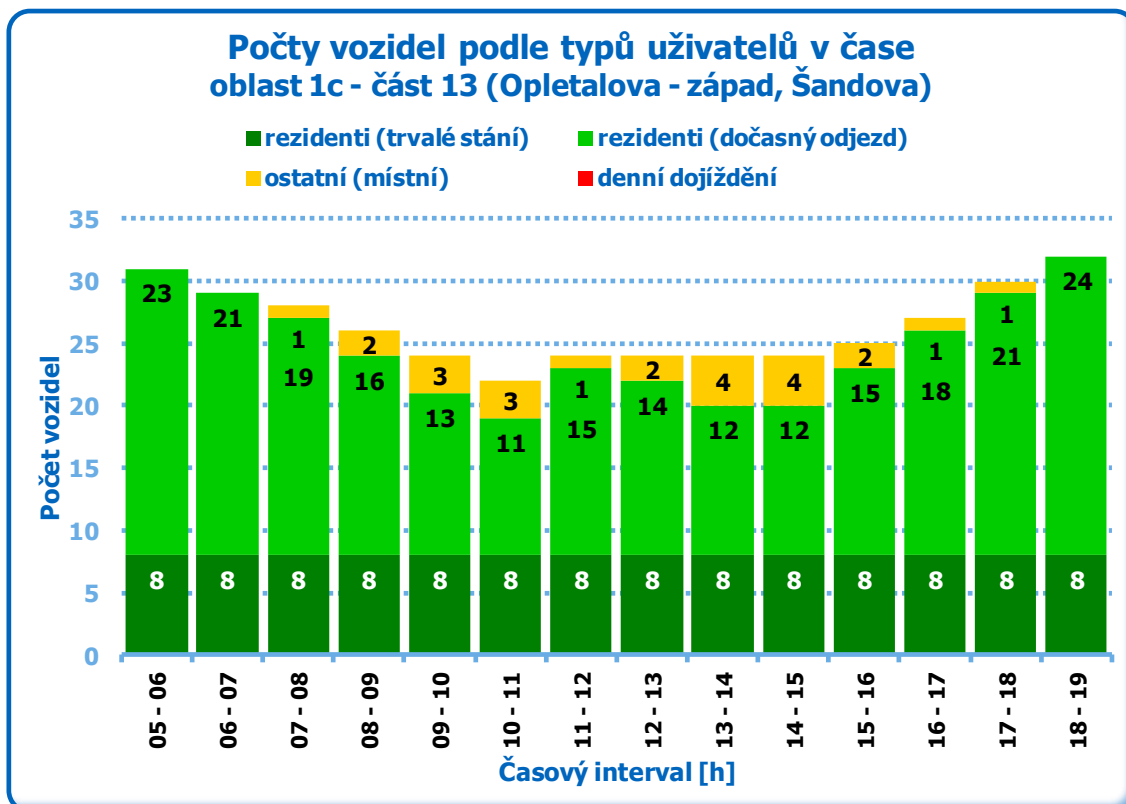
graf 361

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“



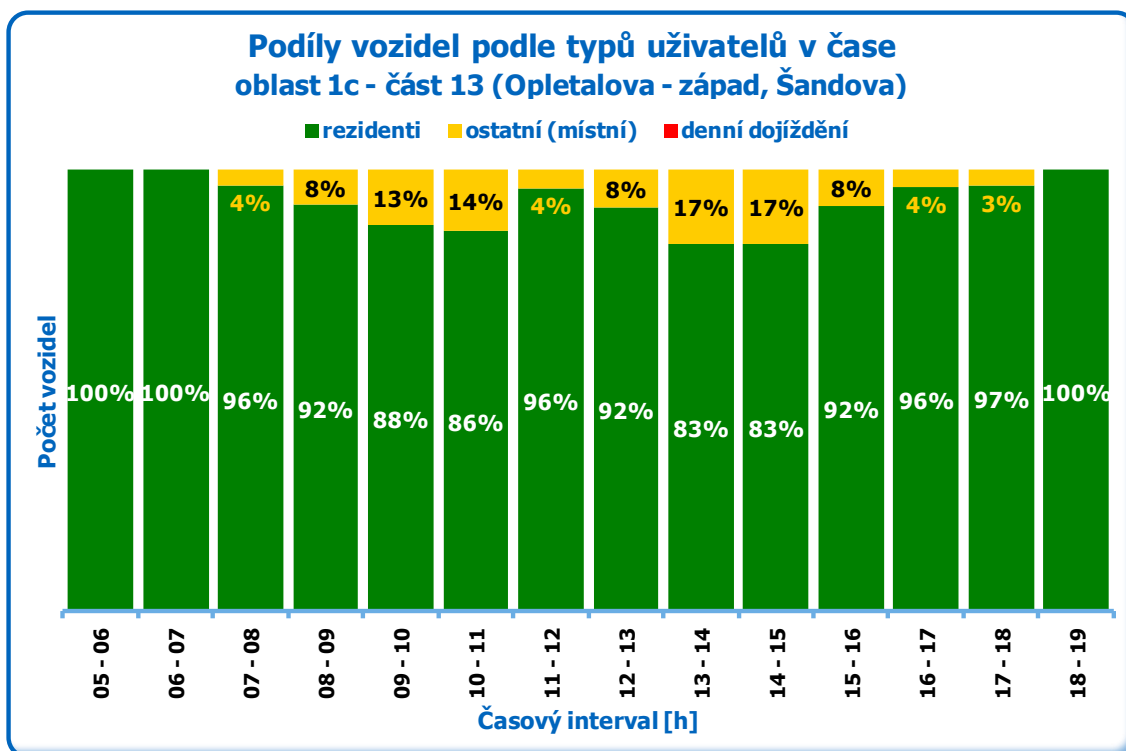
graf 362

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“



graf 363

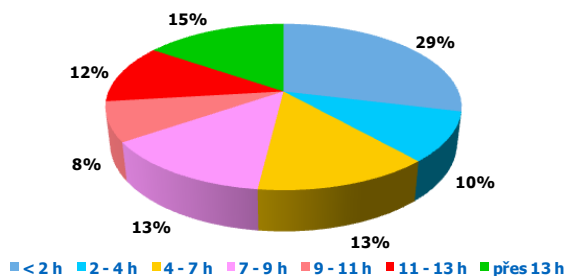
abs. počty voz. podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“



graf 364

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“

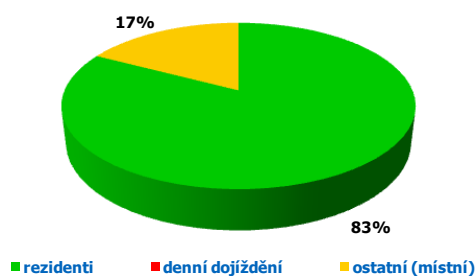
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1c - část 13 (Opletalova - západ, Šandova)



graf 365

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“ podle časové délky jejich parkování

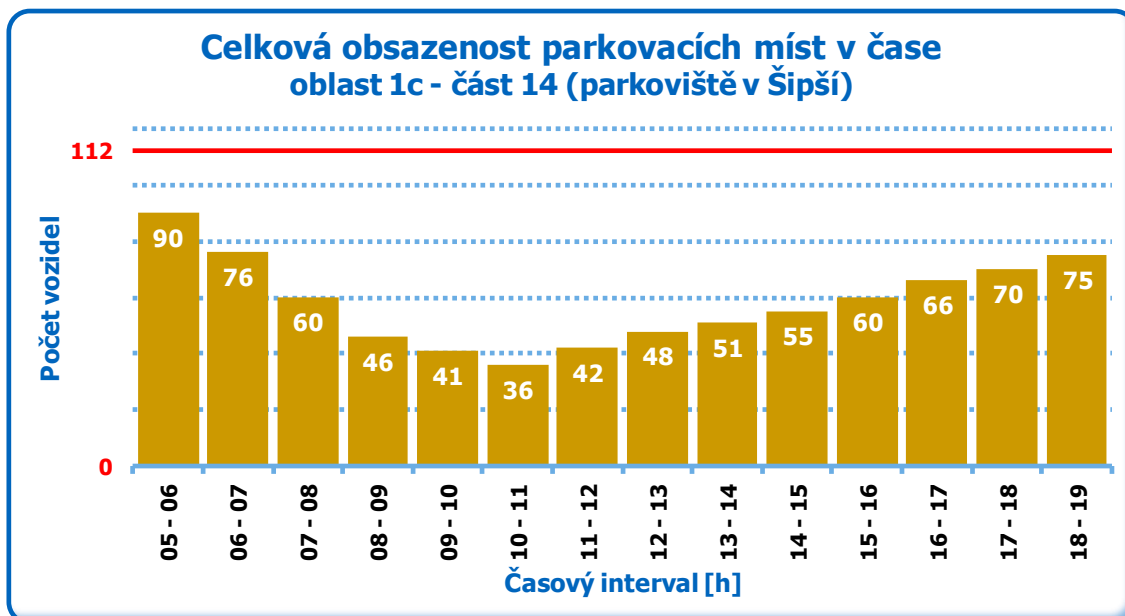
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1c - část 13 (Opletalova - západ, Šandova)



graf 366

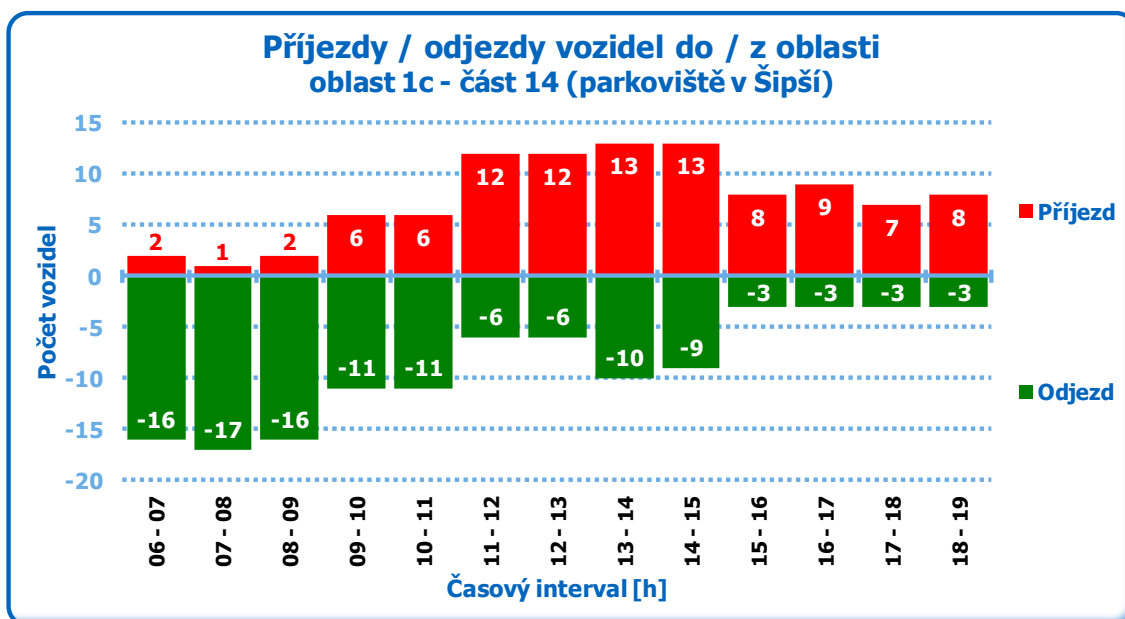
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1c – část 13 (Opletalova – západ, Šandova)“

- oblast 1c / část 14 (parkoviště v Šipší):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 367 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 14) činí 112 parkovacích míst)
 - následující graf 368 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 14) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 369
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 14) graf 370 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 371 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 372 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 14) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 373 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



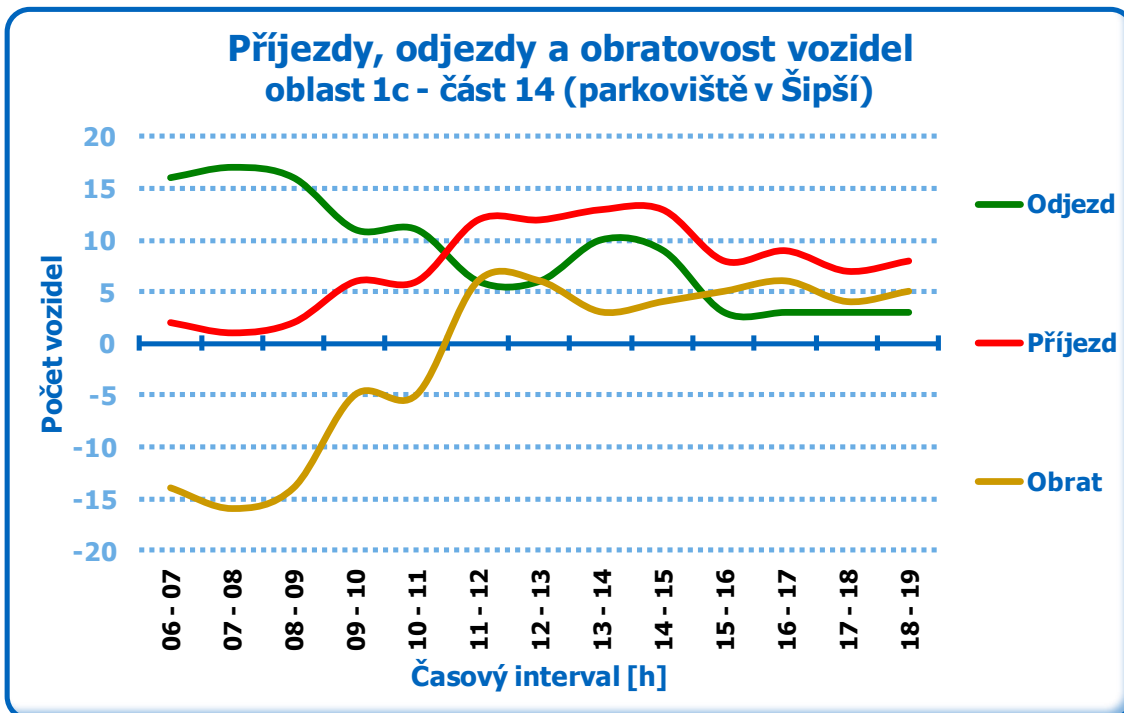
graf 367

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“



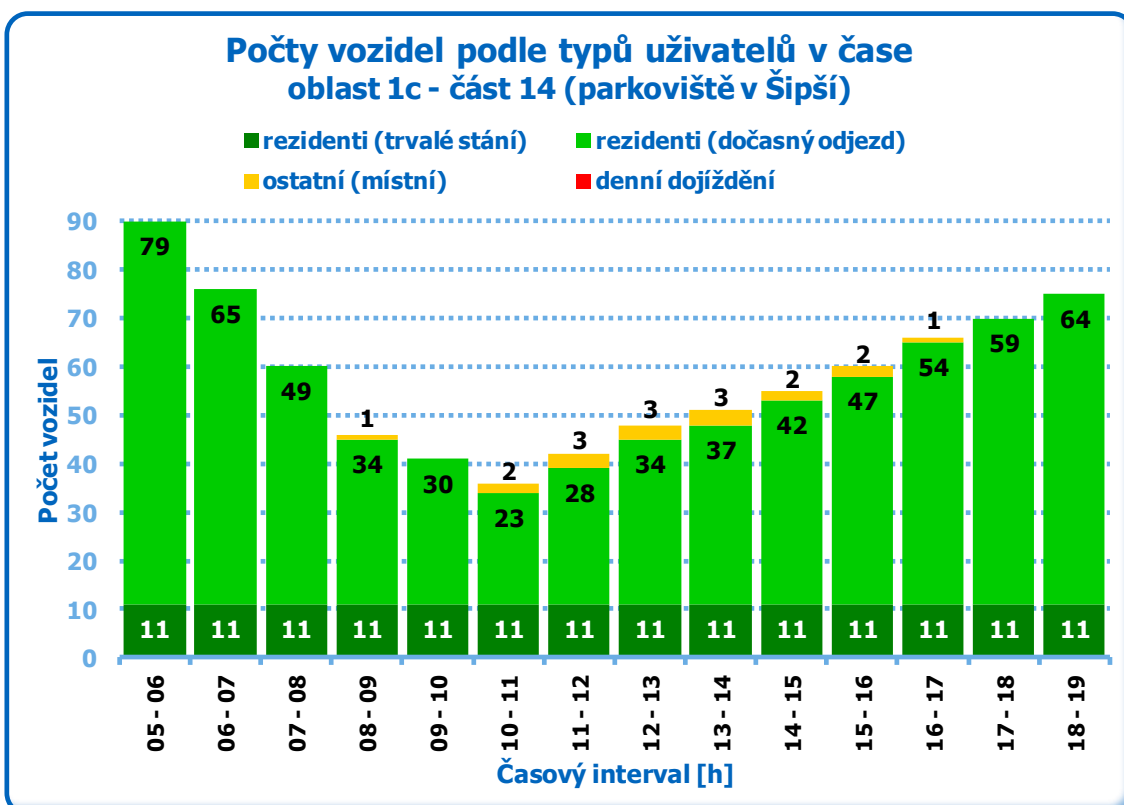
graf 368

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“



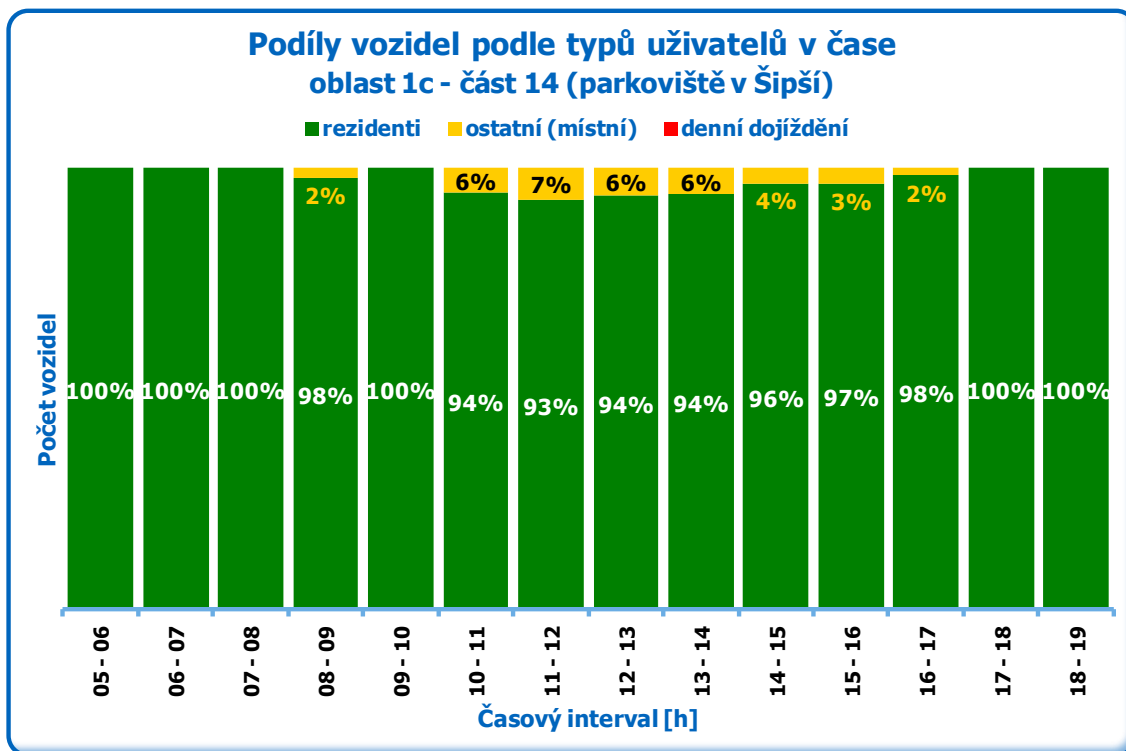
graf 369

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“



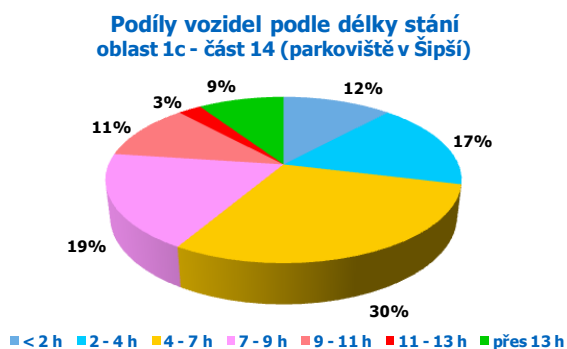
graf 370

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“



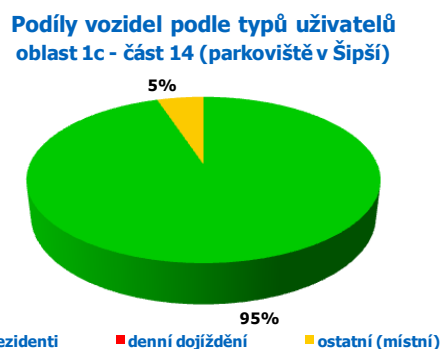
graf 371

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“



graf 372

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“ podle časové délky jejich parkování



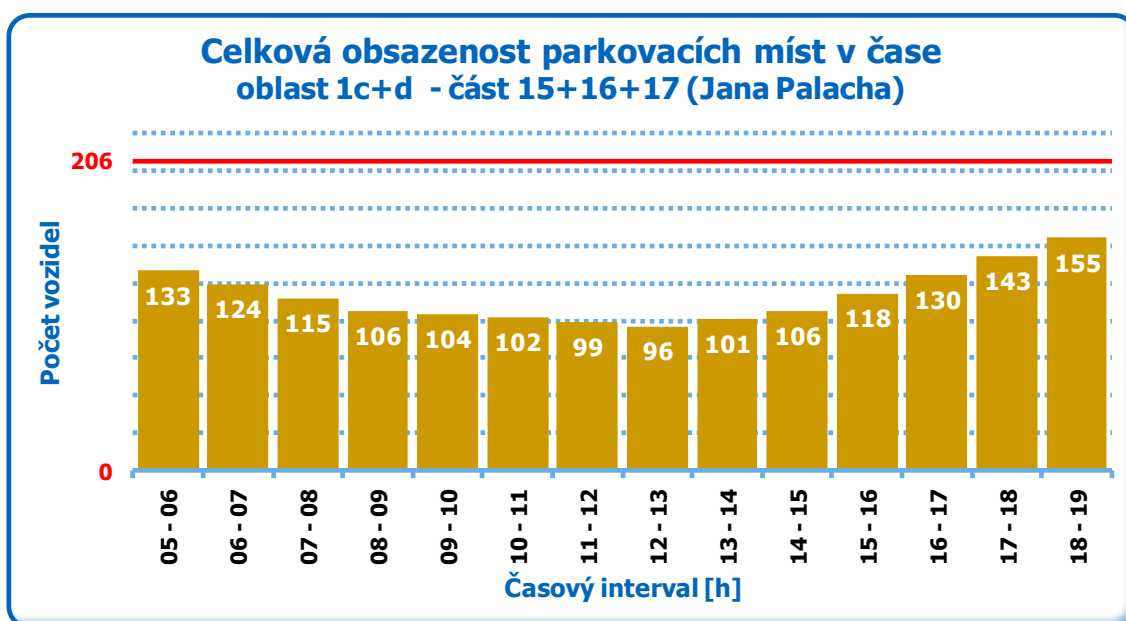
graf 373

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1c – část 14 (parkoviště v Šipší)“

• oblast 1c+d / část 15+16+17 (Jana Palacha):

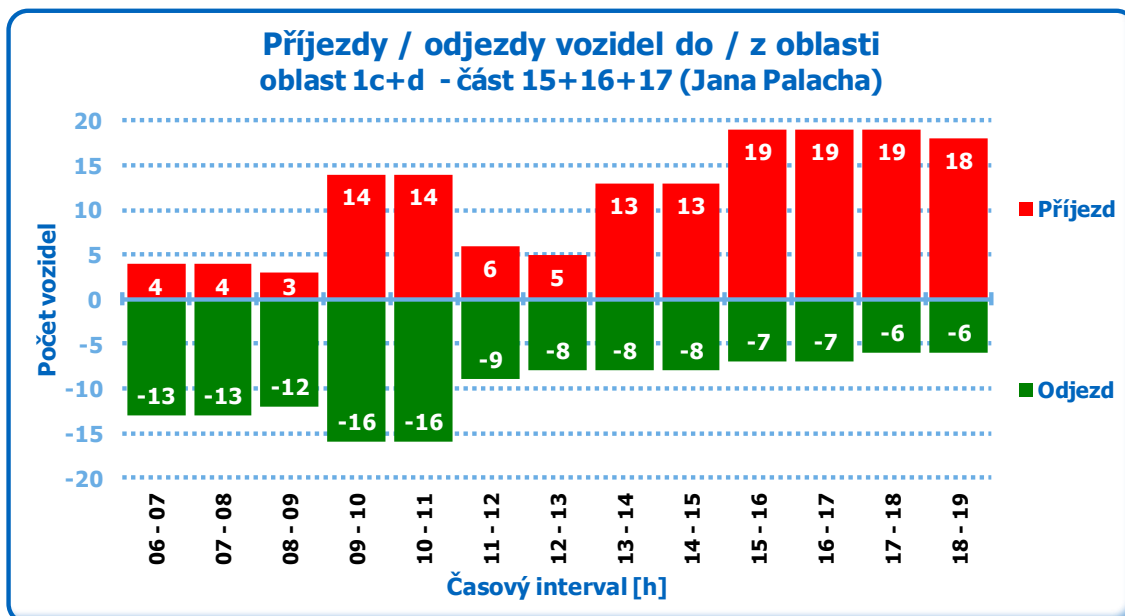
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 374 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 15+16+17) činí 206 parkovacích míst)

- následující graf 375 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 15+16+17) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 376
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 15+16+17) graf 377 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 378 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 379 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 15+16+17) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 380 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



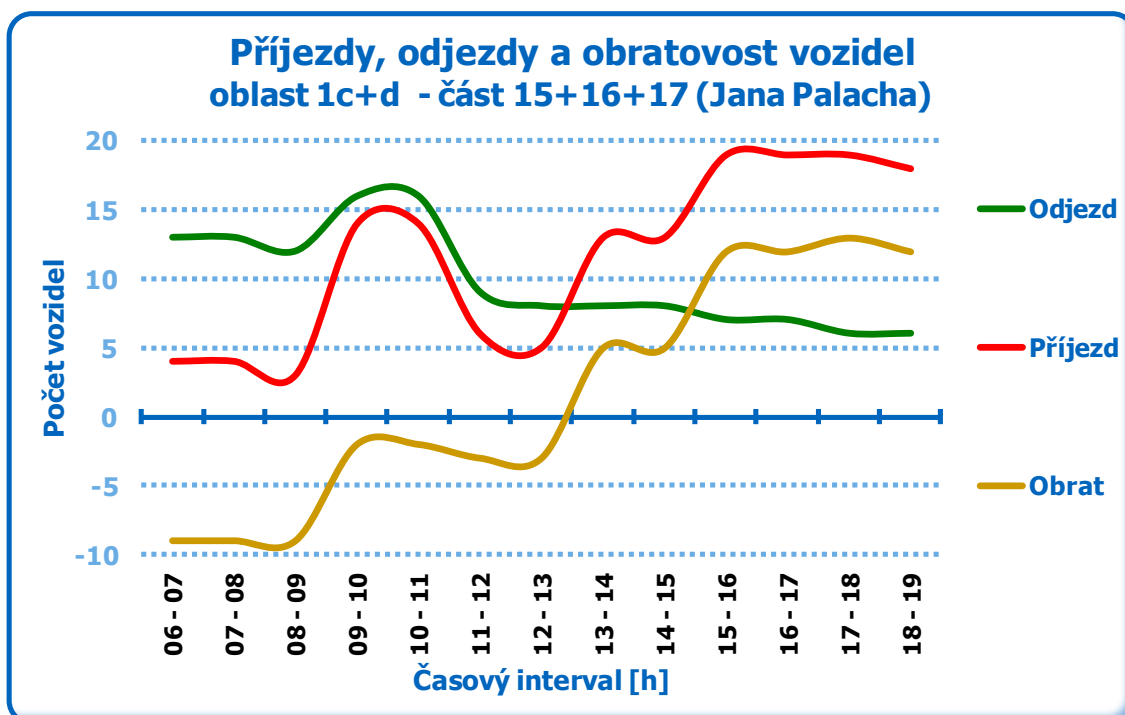
graf 374

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“



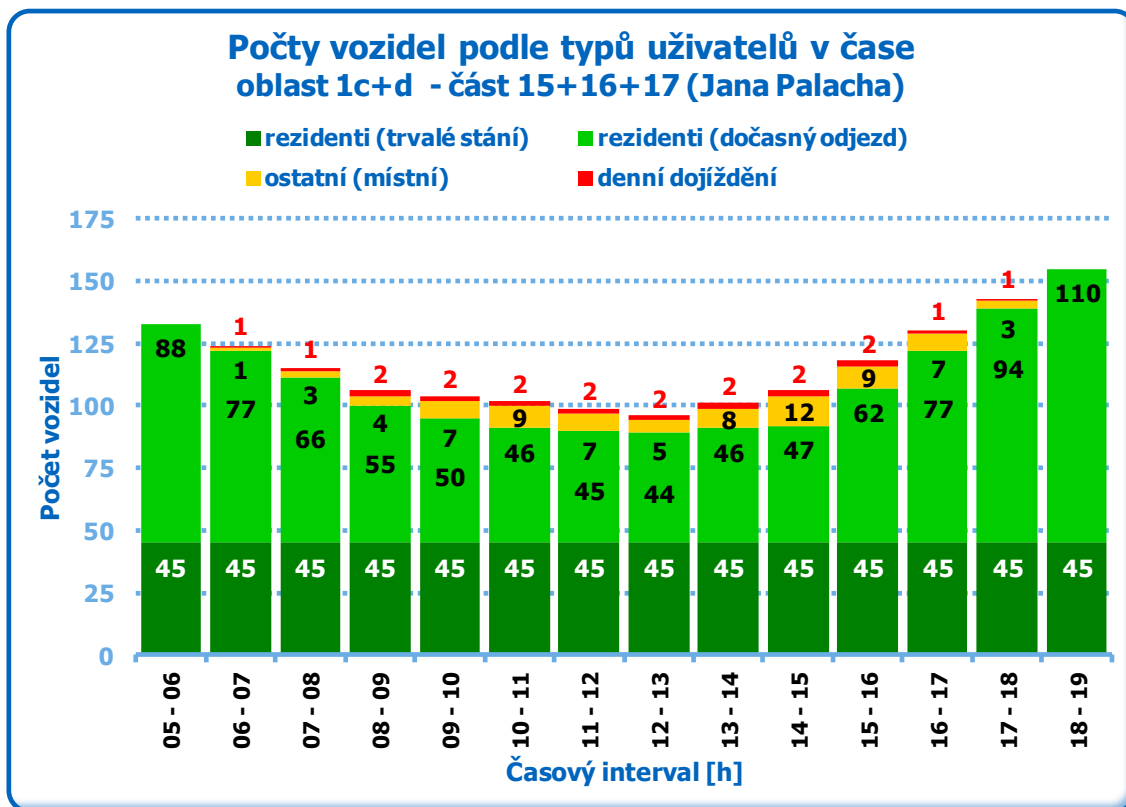
graf 375

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“



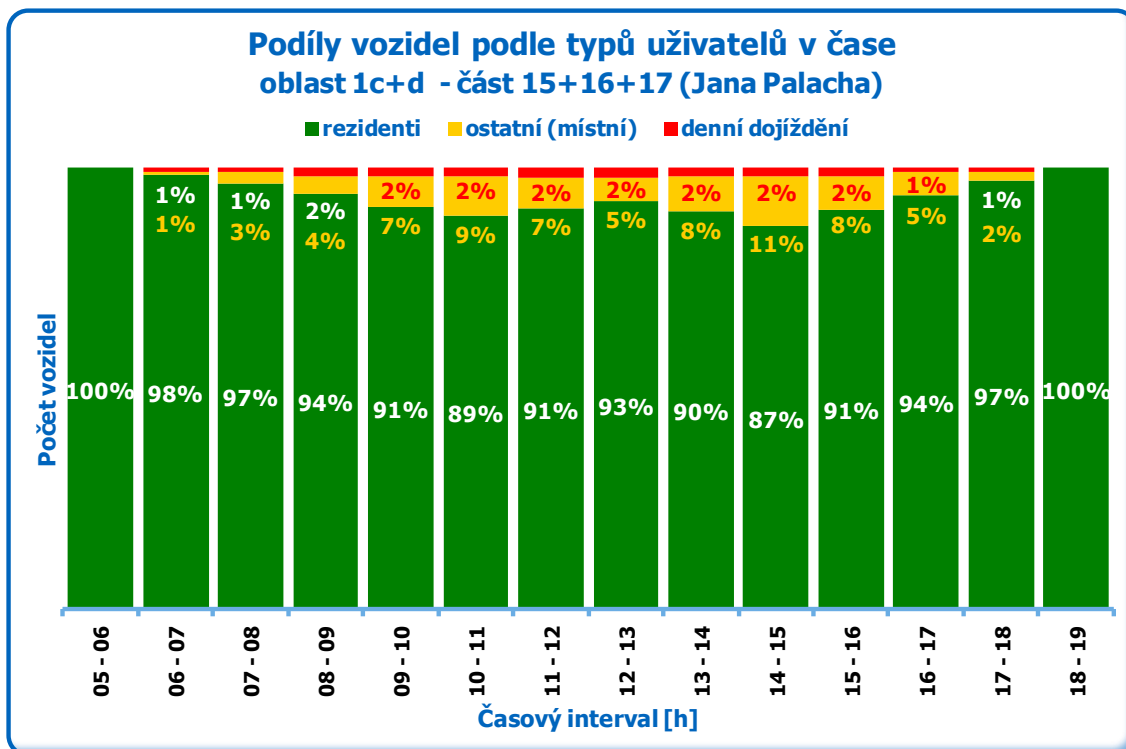
graf 376

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“



graf 377

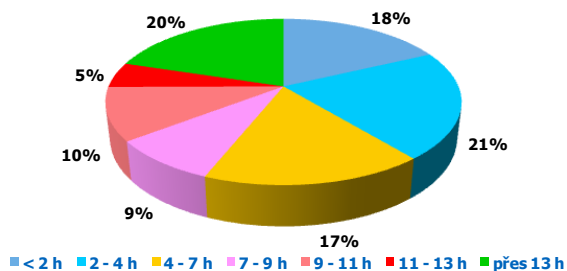
abs. počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“



graf 378

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“

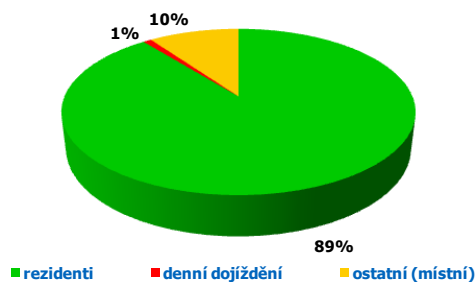
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1c+d - část 15+16+17 (Jana Palacha)



graf 379

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1c+d - část 15+16+17 (Jana Palacha)

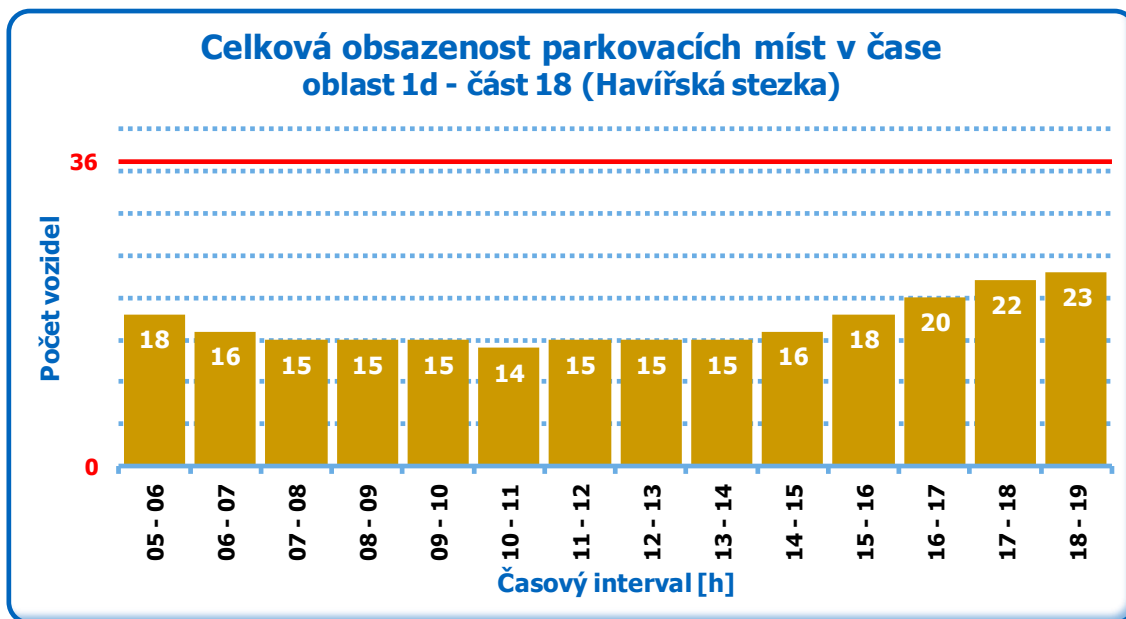


graf 380

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1c+d – část 15+16+17 (Jana Palacha)“

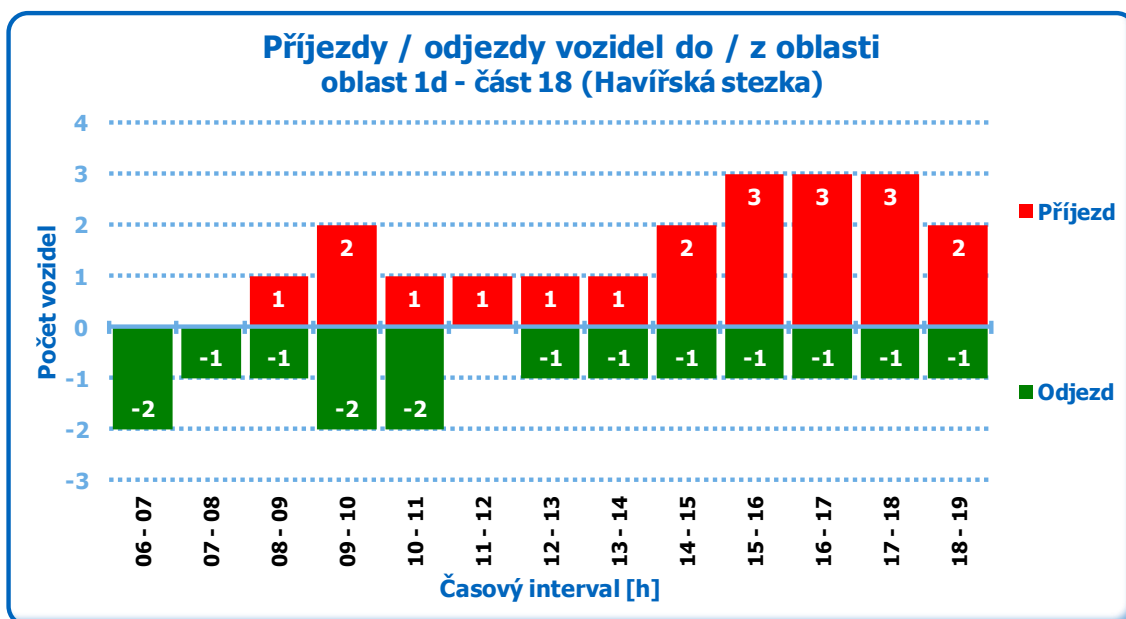
- oblast 1d / část 18 (Havířská stezka):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 381 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 18) činí 36 parkovacích míst)
- následující graf 382 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 18) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 383
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 18) graf 384 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 385 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 386 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 18) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 387 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



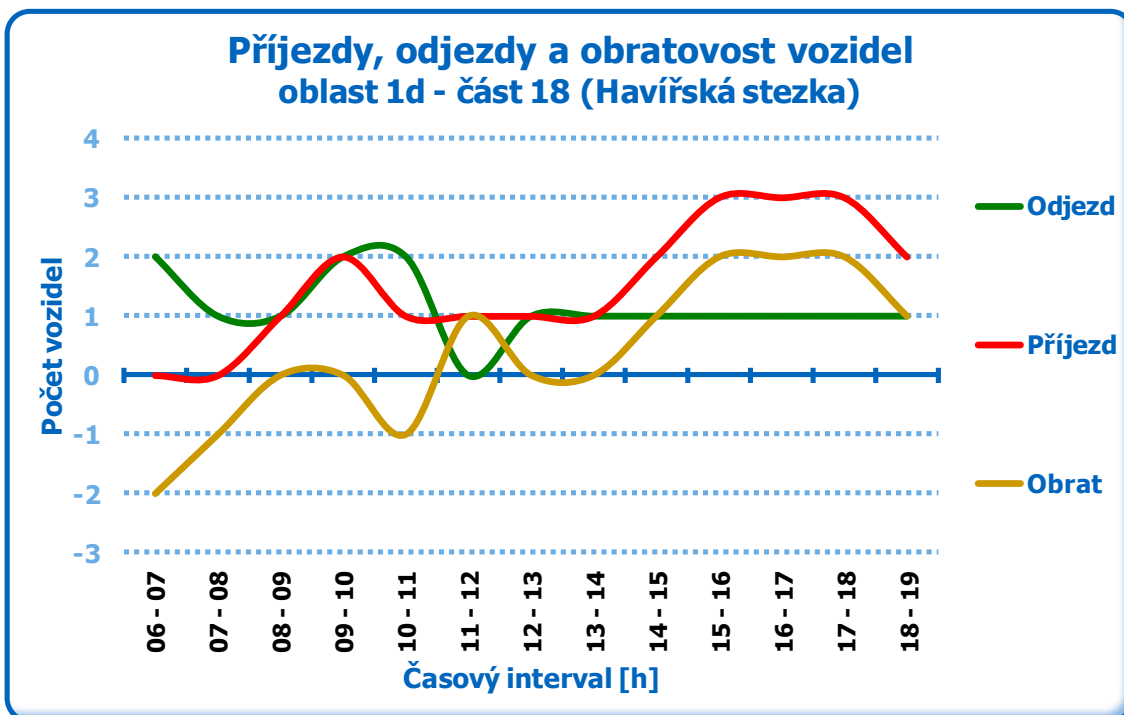
graf 381

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“



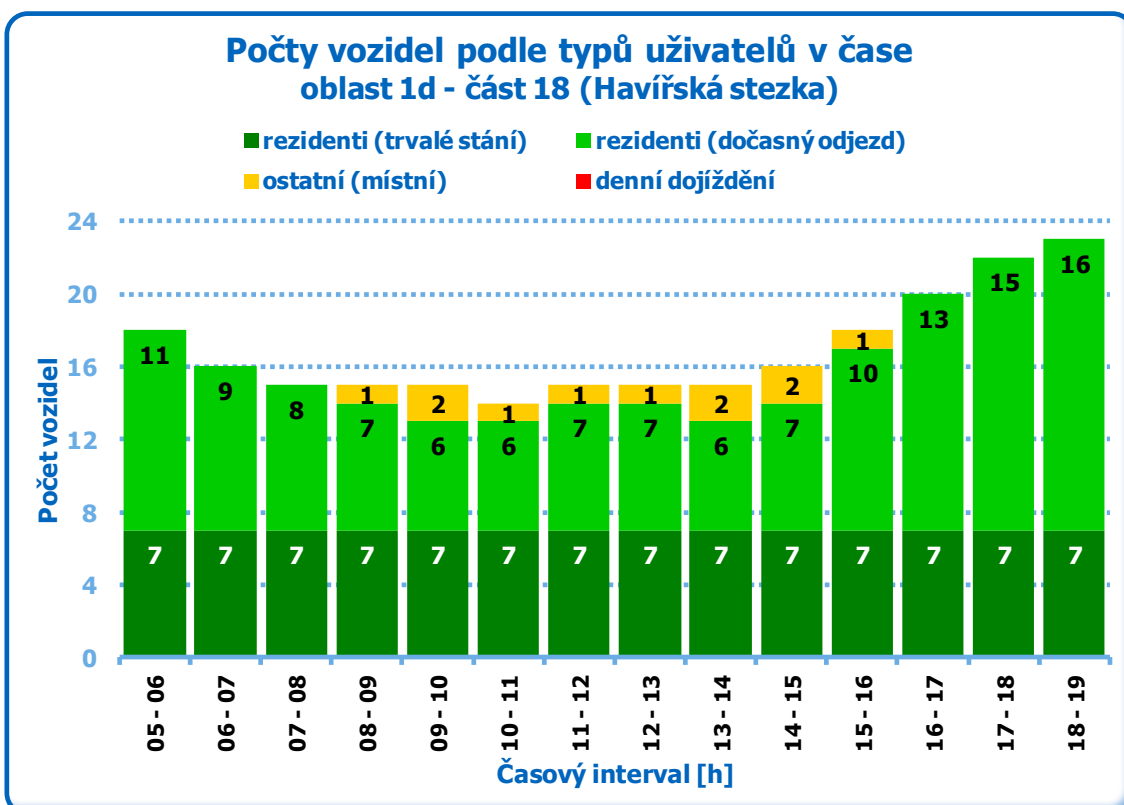
graf 382

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“



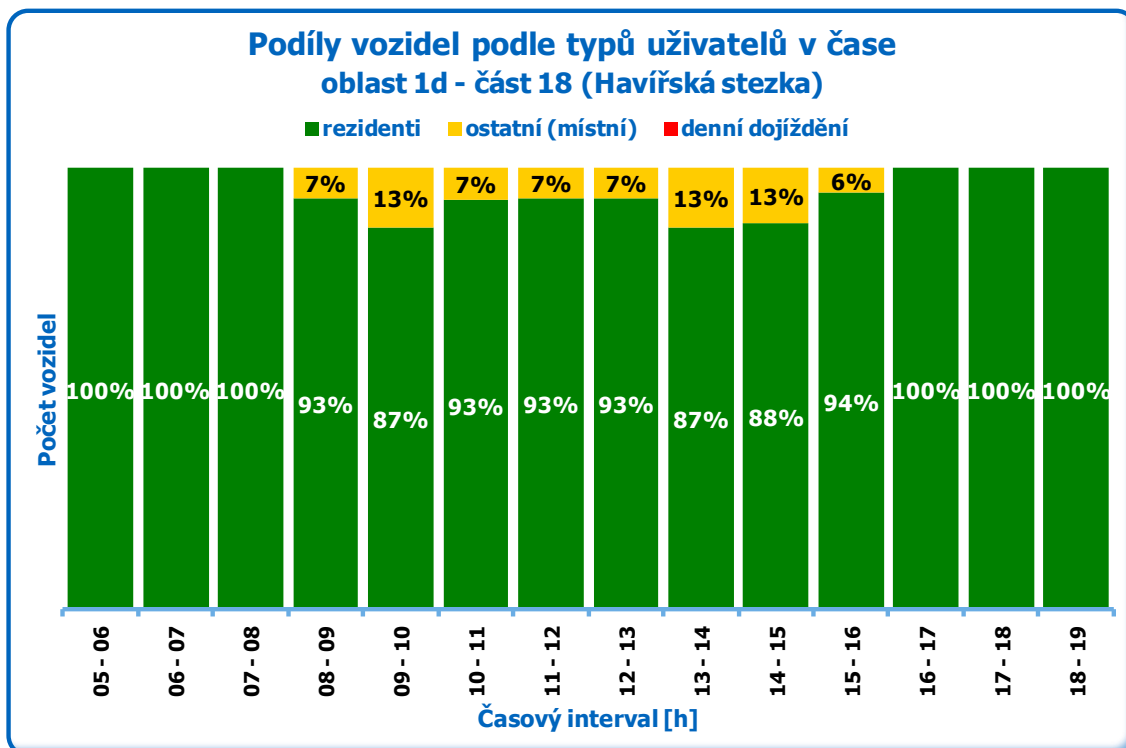
graf 383

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“



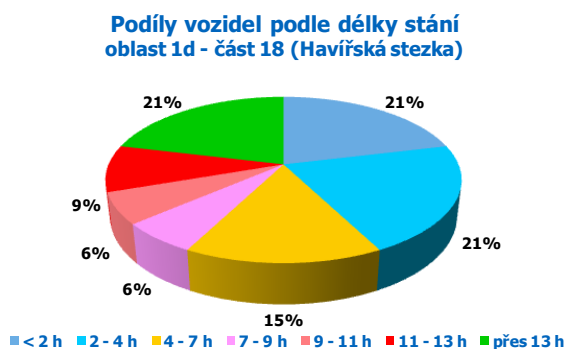
graf 384

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Havířská stezka)“

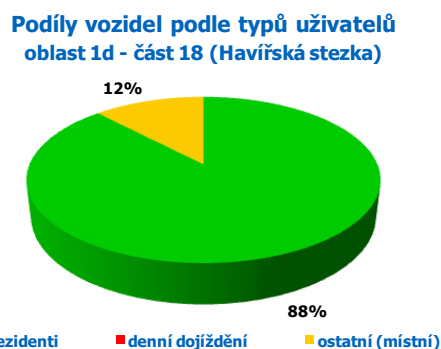


graf 385

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Haviřská stezka)“



graf 386



graf 387

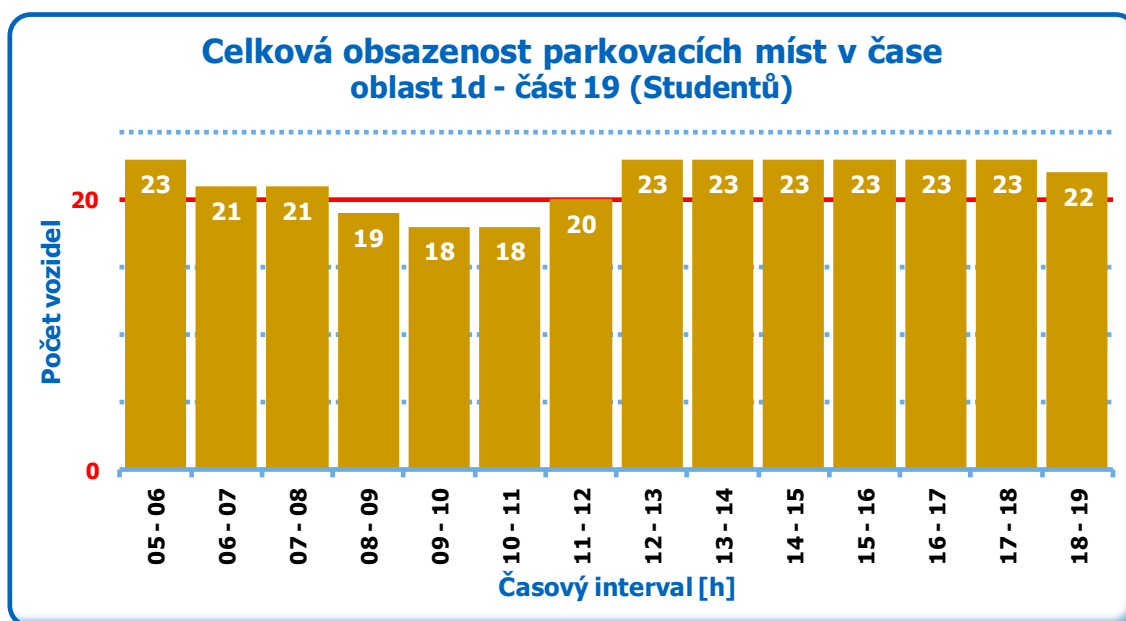
podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Haviřská stezka)“ podle časové délky jejich parkování

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1d – část 18 (Haviřská stezka)“

• oblast 1d / část 19 (Studentů):

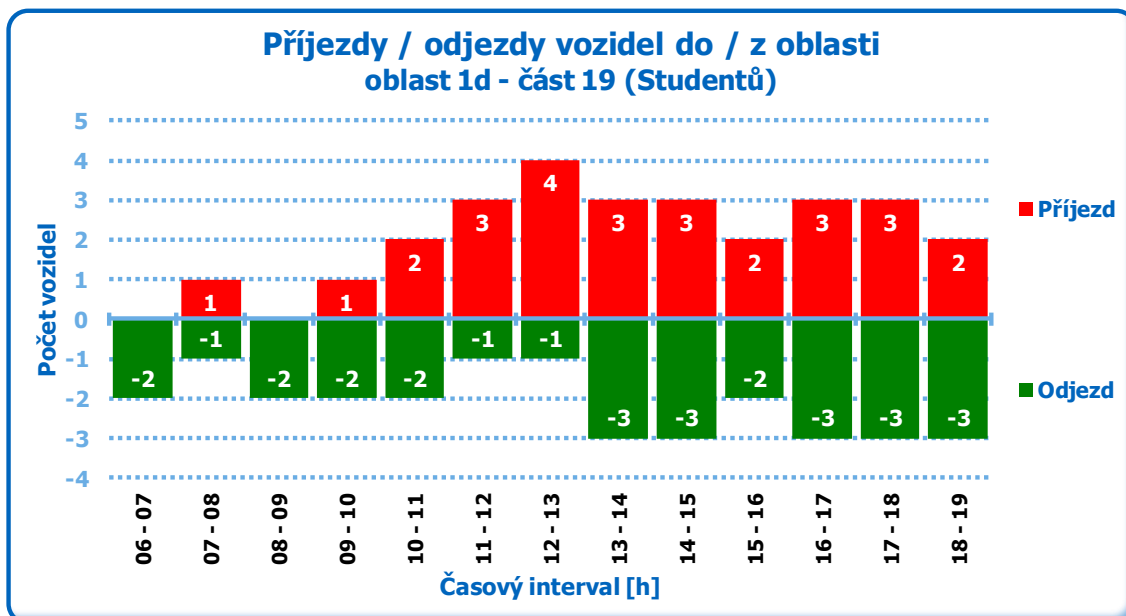
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 388 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 19) činí 20 parkovacích míst)

- následující graf 389 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 19) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 390
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 19) graf 391 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 392 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 393 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 19) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 394 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



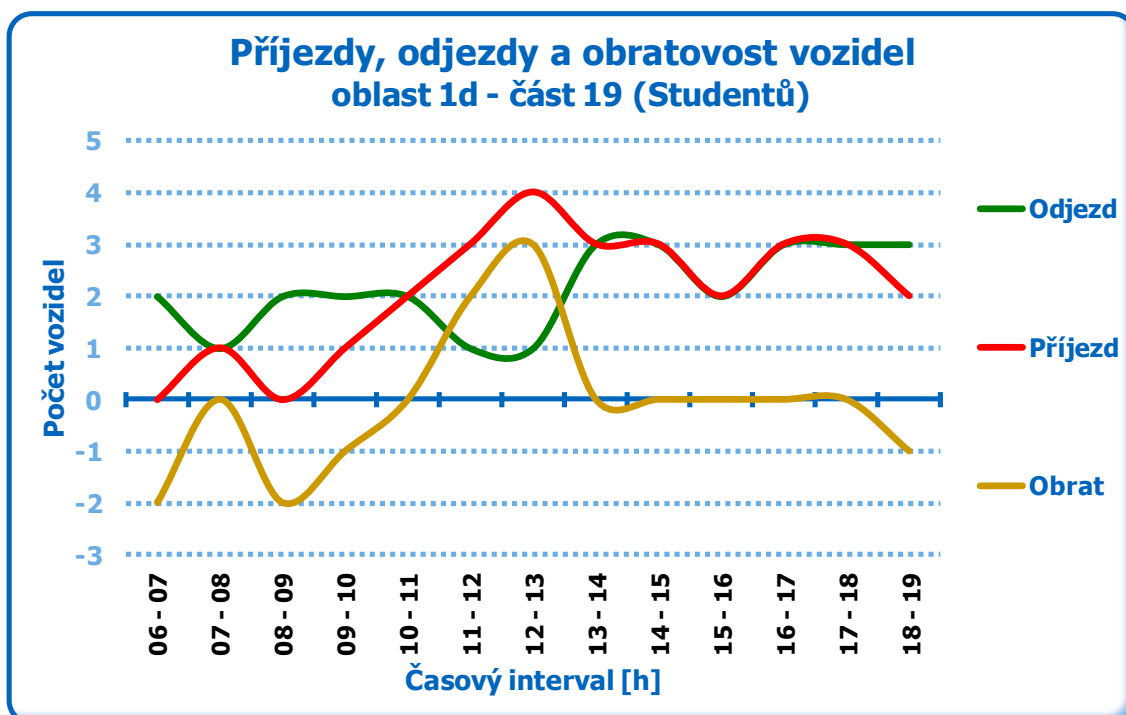
graf 388

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“



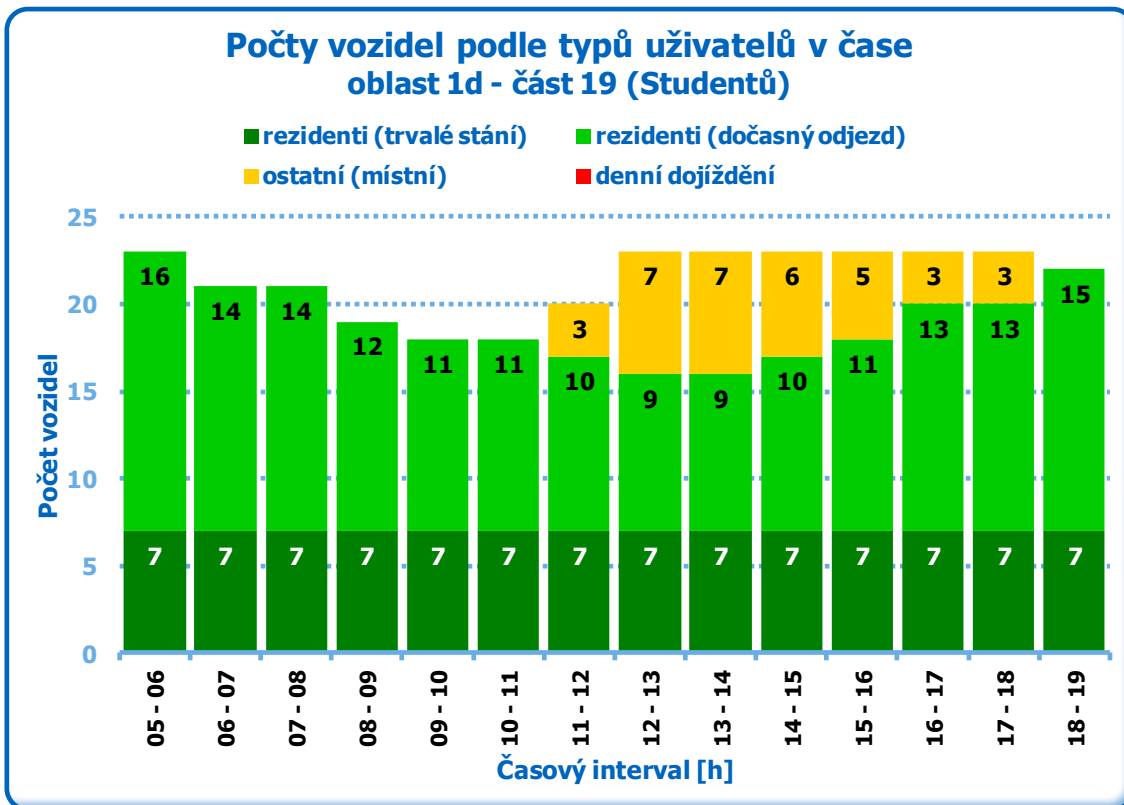
graf 389

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 1d – část 19 (Studentů)“



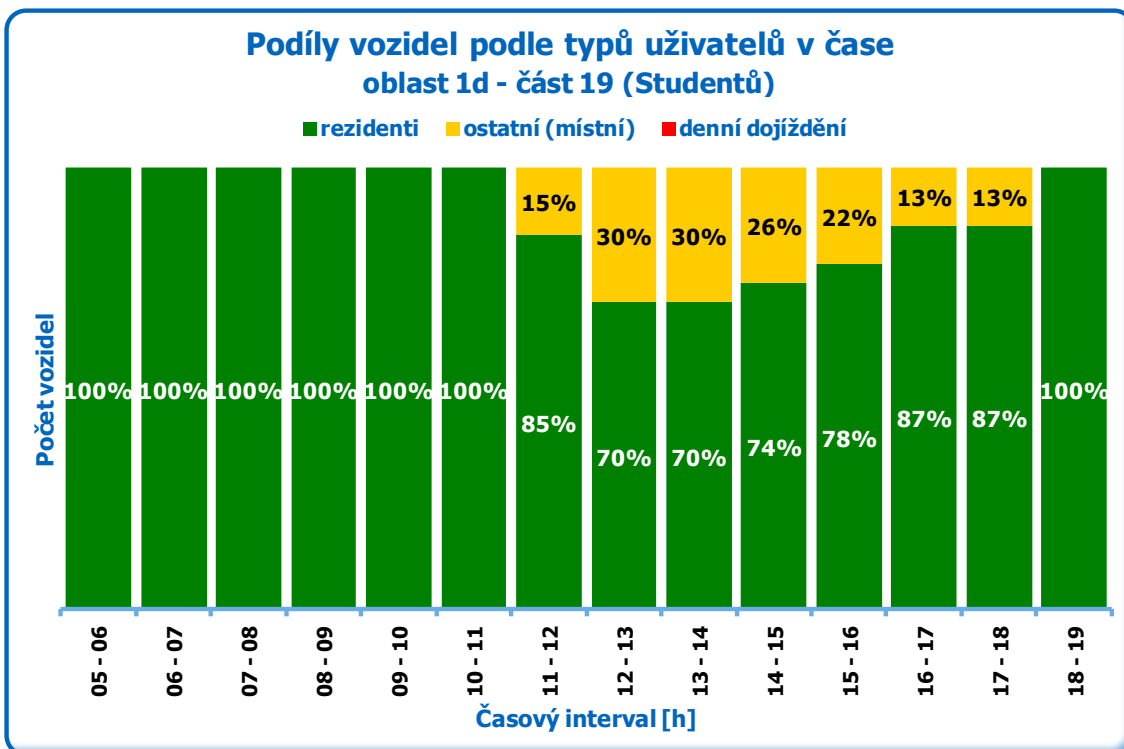
graf 390

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“



graf 391

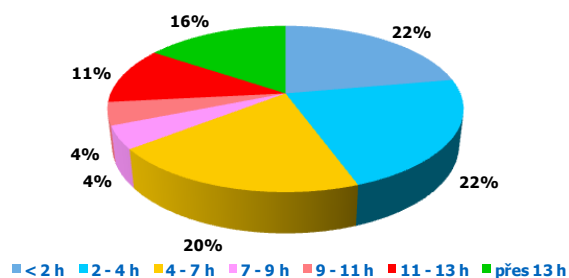
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“



graf 392

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“

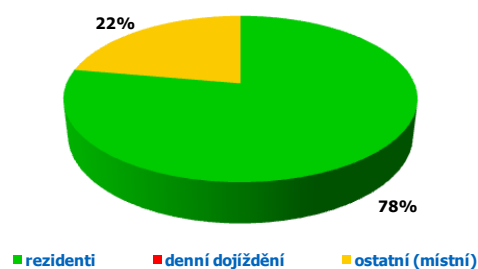
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 1d - část 19 (Studentů)



graf 393

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 1d - část 19 (Studentů)



graf 394

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 1d – část 19 (Studentů)“

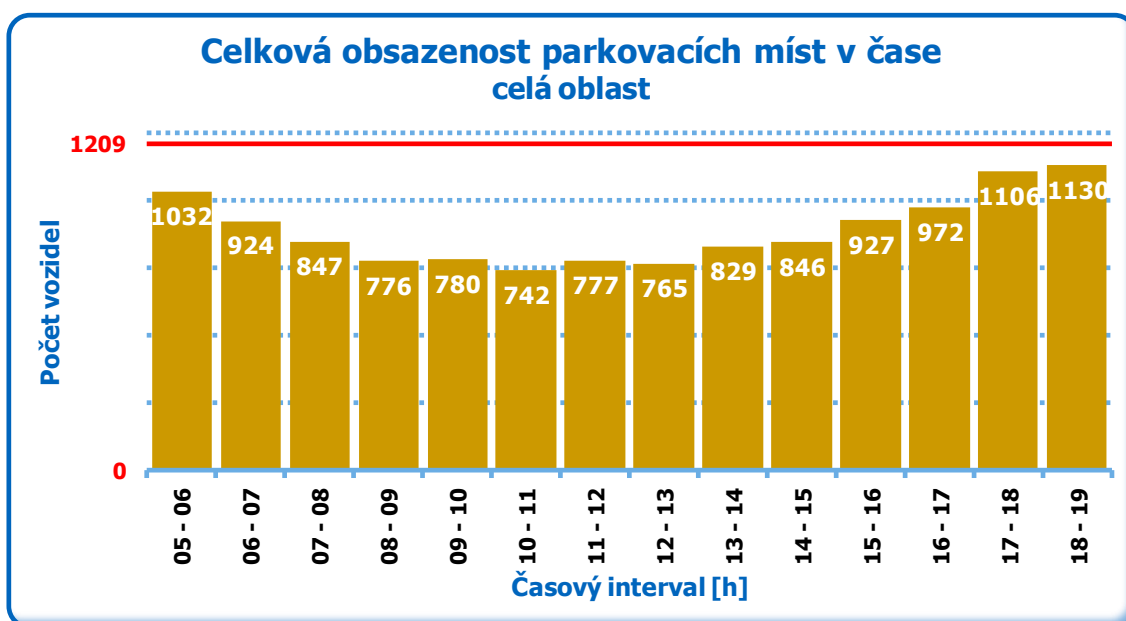
4.3.3.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu

Během průzkumu dopravy v klidu, který byl proveden na sídlišti v časovém rozmezí od 5:00 h do 19:00 h, se vystřídalo celkem 1 984 různých vozidel. Zároveň bylo průzkumem zjištěna míra využívání a také míra obratovosti vozidel na parkovacích místech v jednotlivých oblastech a jejich částech v čase během typického pracovního dne, přičemž maximální počet vozidel dosáhl 1 130 automobilů (viz graf 395). Lze předpokládat, že obratovost vozidel může být i vyšší díky tomu, že rezidenti mohli odjíždět dříve nebo později než v dobu provedení průzkumu (05:00 – 19:00). Obsazenost všech parkovacích míst, které byly seskupeny do oblastí a jejich částí, byla pravidelně měřena v dobu průzkumu a pro vyhodnocení obratovosti vozidel byly zaznamenávány i registrační značky zaparkovaných vozidel.

- celá oblast sídliště Šipší:
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 395 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Šipší) činí 1209 parkovacích míst)
 - následující graf 396 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (celá oblast sídliště Šipší) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 397

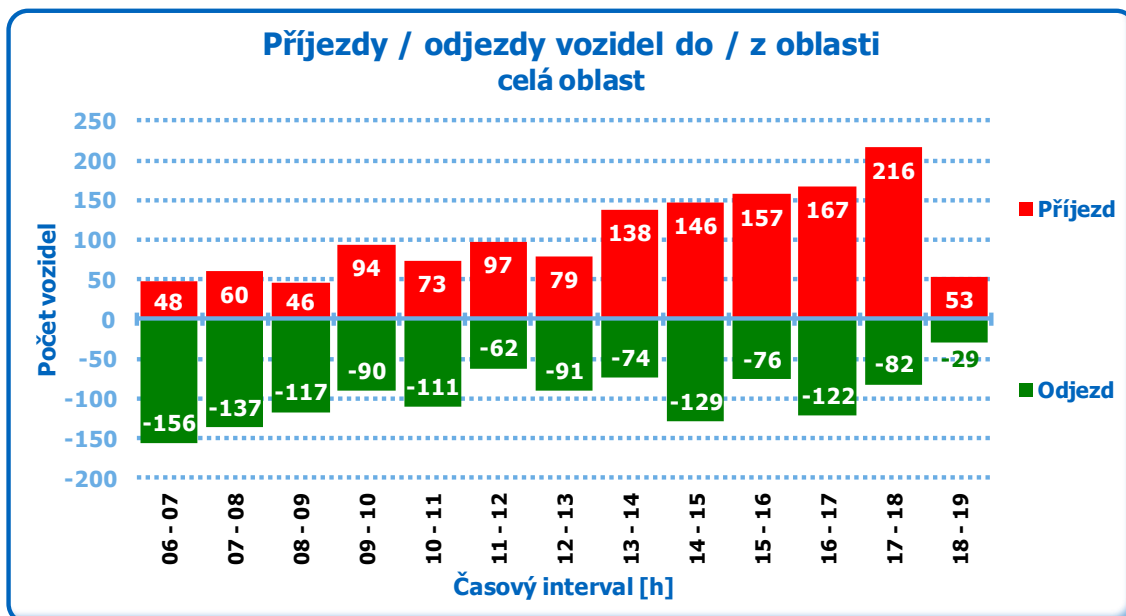
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Šipší) graf 398 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 399 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 400 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Šipší) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 401 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

Na základě průzkumu na sídlišti Šipší bylo parkujícími vozidly vygenerováno 2 650 cest za den. Vzájemnou vazbu mezi sídlišti Hlouška a Šipší představuje jenom 86 cest, což je zanedbatelný výsledek oproti cestám směrem ze sídliště Šipší a zpět. Nejmenší podíl parkujících vozidel rezidentů, který činil 82%, byl zaznamenán mezi 10:00 h a 13:00 h (viz graf 399).



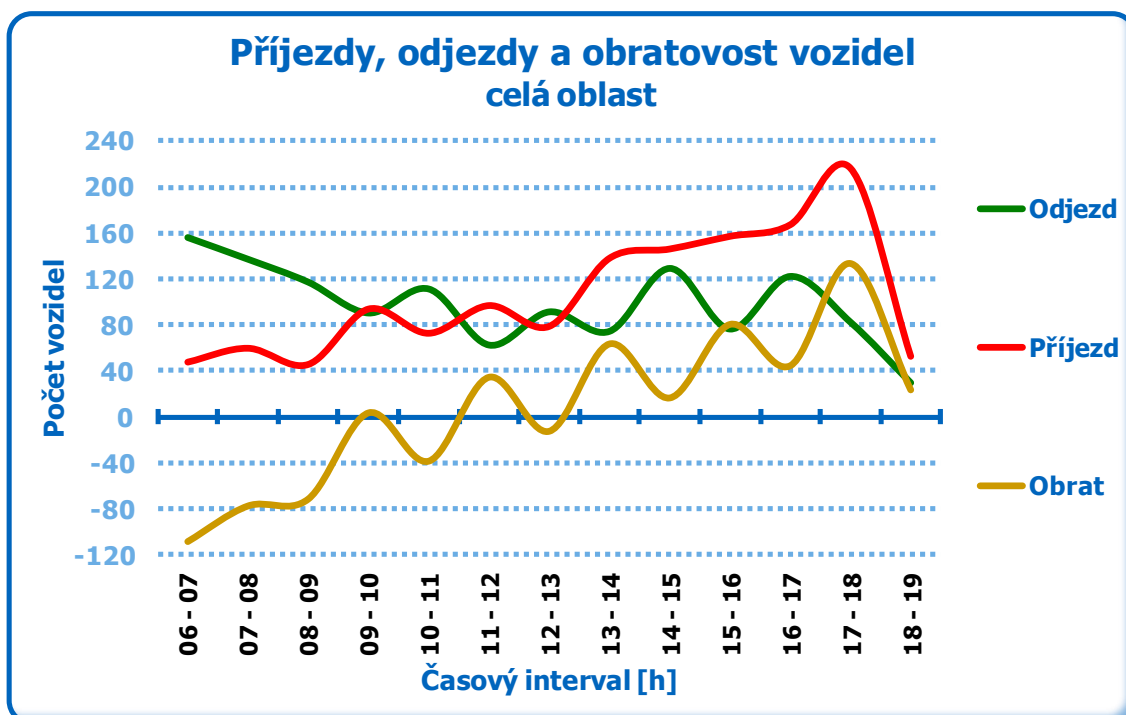
graf 395

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“



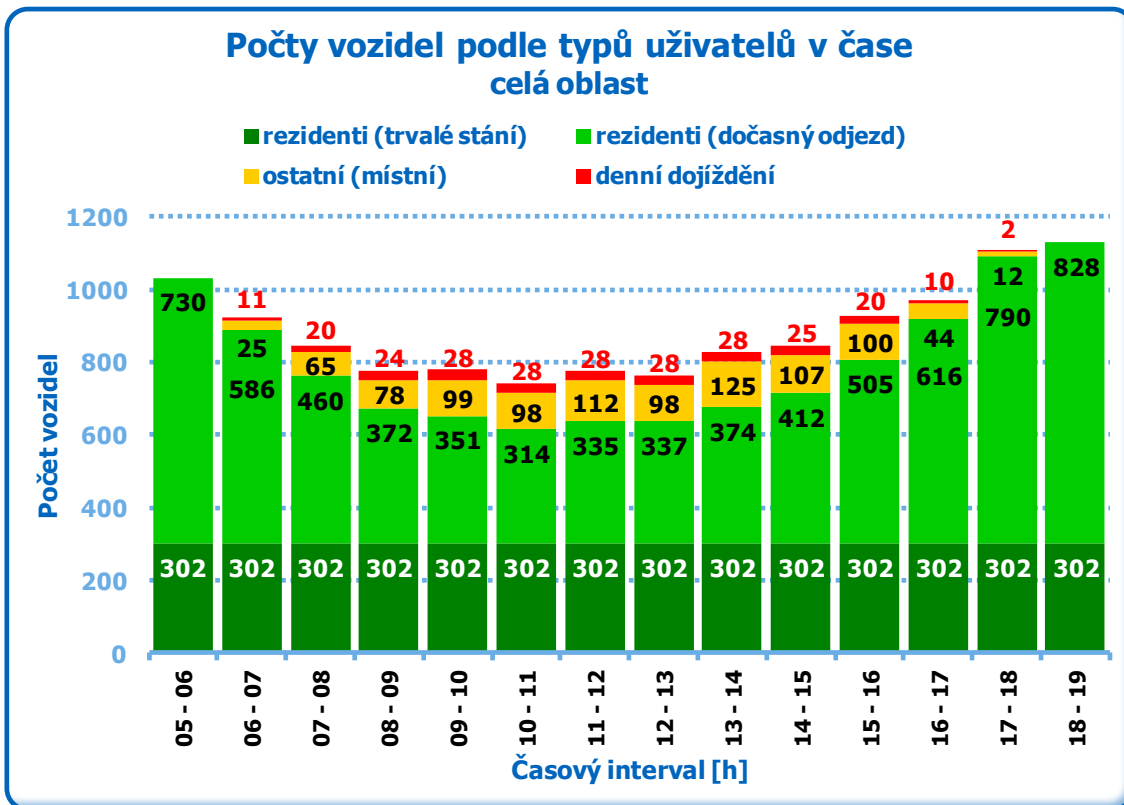
graf 396

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast sídliště Šipší“



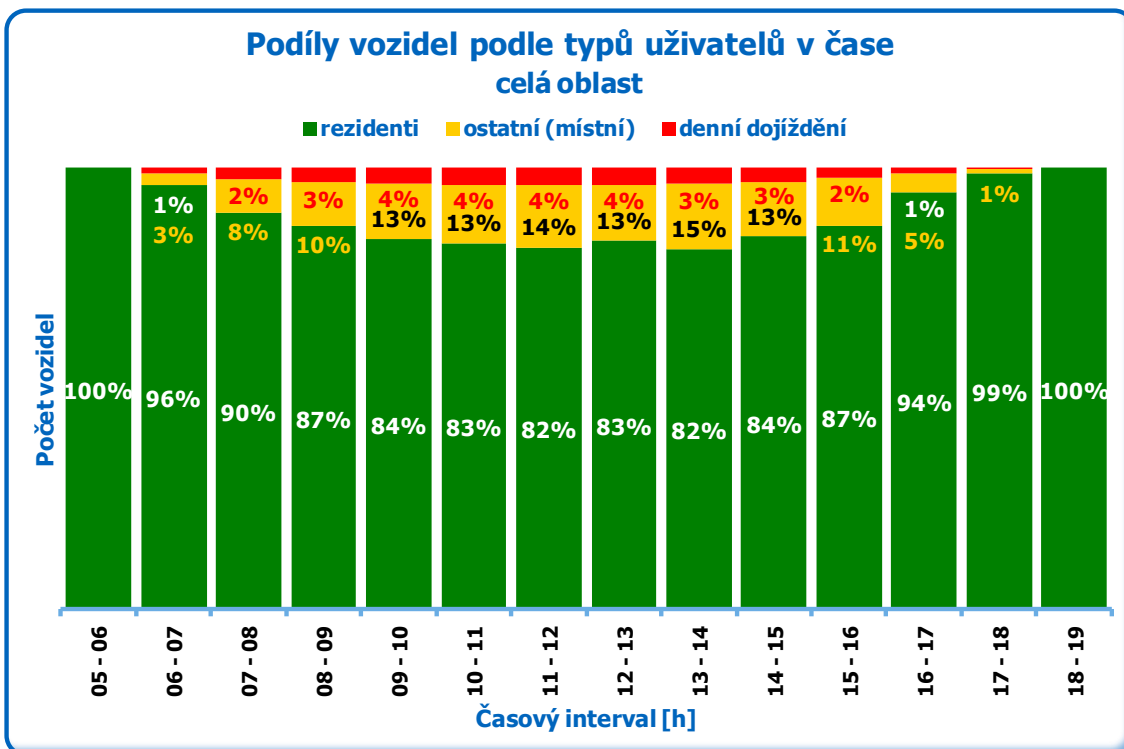
graf 397

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“



graf 398

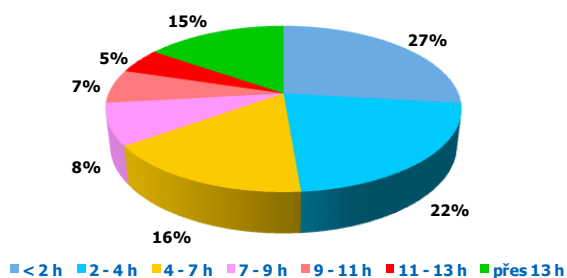
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“



graf 399

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“

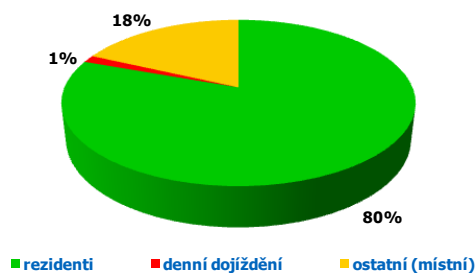
Podíly vozidel podle délky stání
celá oblast



graf 400

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
celá oblast



graf 401

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „celá oblast sídliště Šipší“

Jeden z problémů sídliště Šipší nespočívá v tom, že celková teoretická nabídka míst je o mnoho nižší než skutečná potřeba, ale v tom, že rezidenti chtějí parkovat co nejbližší ke svému domu. Oblasti se specifickým využitím obsahují některé části, které jsou přesycené parkujícími automobily o celkem 102 vozidel navíc.

Průzkum ukázal, že v níže uvedených částech vyhodnocovaných oblastí v rámci sídliště Šipší dochází k největšímu deficitu parkovacích míst:

- oblast 1b / části 20+21+22+23 (viz graf 346).....deficit 42 parkovacích míst
- oblast 1c / část 13 (viz graf 360).....deficit 23 parkovacích míst
- oblast 1b / část 8 (viz graf 325).....deficit 18 parkovacích míst
- oblast 1b / část 10 (viz graf 339)deficit 12 parkovacích míst
- oblast 1b / části 6+7 (viz graf 318)..... deficit 4 parkovacích míst
- oblast 1d / část 19 (viz graf 388) deficit 3 parkovacích míst

Oproti plochám s nedostatkem parkovacích míst se na sídlišti vyskytují též parkovací plochy, kde nedošlo k jejím úplnému využití a zůstávají volné během celého dne, celkově to je překvapivě až 140 parkovacích míst, např.:

- oblast 1c / části 15+16+17 (viz graf 374).....bez využití 51 parkovacích míst
- oblast 1c / části 11+12 (viz graf 353).....bez využití 30 parkovacích míst
- oblast 1c / část 14 (viz graf 367).....bez využití 22 parkovacích míst
- oblast 1b / část 9 (viz graf 332).....bez využití 16 parkovacích míst
- oblast 1d / část 18 (viz graf 381)bez využití 13 parkovacích míst
- oblast 1a / části 1+2+3+4 (viz graf 304)..... bez využití 8 parkovacích míst

4.3.4. Sídliště Hlouška

4.3.4.1. Pasport ploch pro dopravu v klidu

Pro průzkum dopravy v klidu a jednodušší vyhodnocení stávající situace na sídlišti Hlouška byl vytvořen pasport stávajících parkovacích ploch. Pro jednoznačné a logické vyhodnocení poptávky po místech a obratovosti vozidel v daném místě byly parkovací plochy seskupené do oblastí a ty pak byly rozděleny na dílčí části, které jsou tvořeny už konkrétními seskupeními parkovacích míst v dané ulici, její části nebo skupině kratších ulic. Způsob přiřazení jednotlivých parkovacích míst v jednotlivých ulicích do dílčích oblastí a dále do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouška jsou zobrazeny na obr. 68, obr. 69, obr. 70 a obr. 71. Celkový přehled využívaných parkovacích stání v závislosti na geometrickém uspořádání v oblasti sídliště Hlouška zobrazuje Příloha 3.7.

V současné době se na celém sídlišti Hlouška nachází 546 legálních parkovacích míst, které rezidenti a návštěvníci sídliště běžně využívají v souladu se zákonem (viz Příloha 3.7). Zároveň se na sídlišti vyskytuje dalších 137 nelegálně (v rozporu se zákonem) využívaných míst, kdy při parkování dochází k porušování zákona a dopravních předpisů týkajících se zastavení a stání vozidel na pozemní komunikaci. Tato v rozporu se zákonem využívaná parkovací místa je nutné buď odstranit nebo jinak uspořádat provoz na pozemních komunikacích takovým způsobem, aby bylo možné tato místa využívat již legálně.

4.3.4.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu

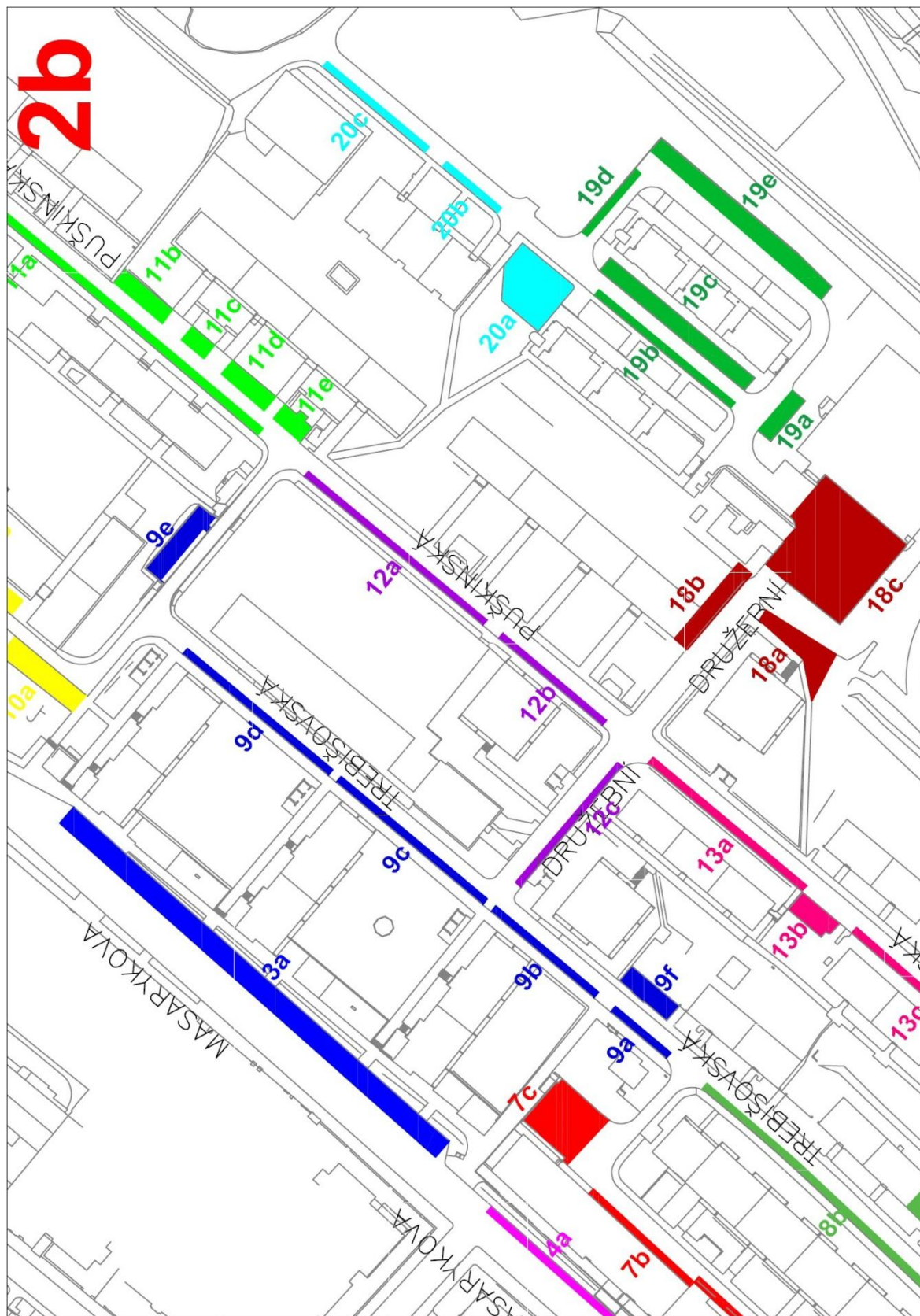
Na základě postupů a principů popsaných v kapitole 4.3.1 byly v posuzovaných oblastech a jejich dílčích částech na sídlišti Hlouška města zjištěny níže uvedené charakteristiky dopravy v klidu:

- oblast 2a / část 1 (Zelenkova):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 402 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 1) činí 24 parkovacích míst)



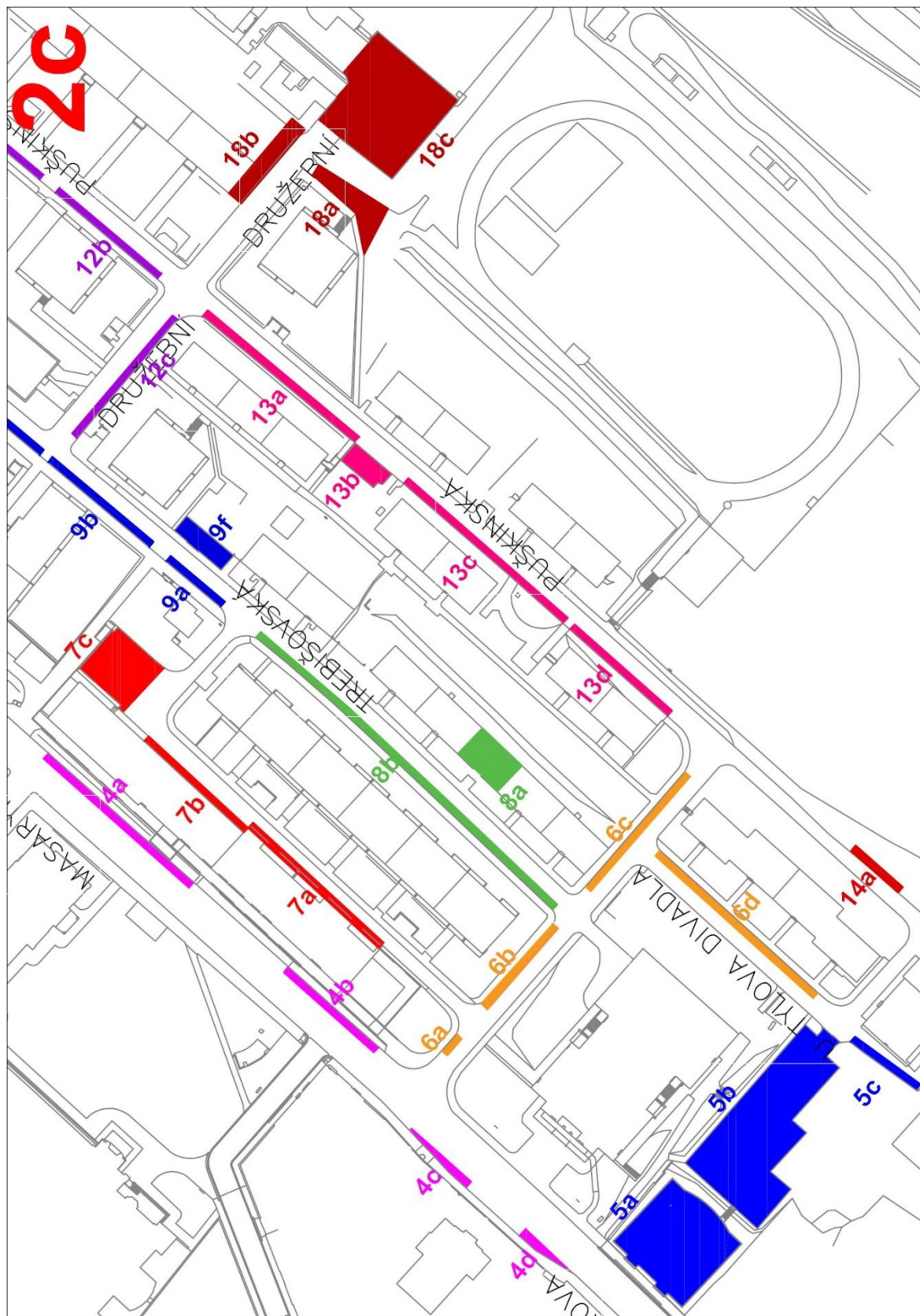
obr. 68

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouška (oblast 2a)



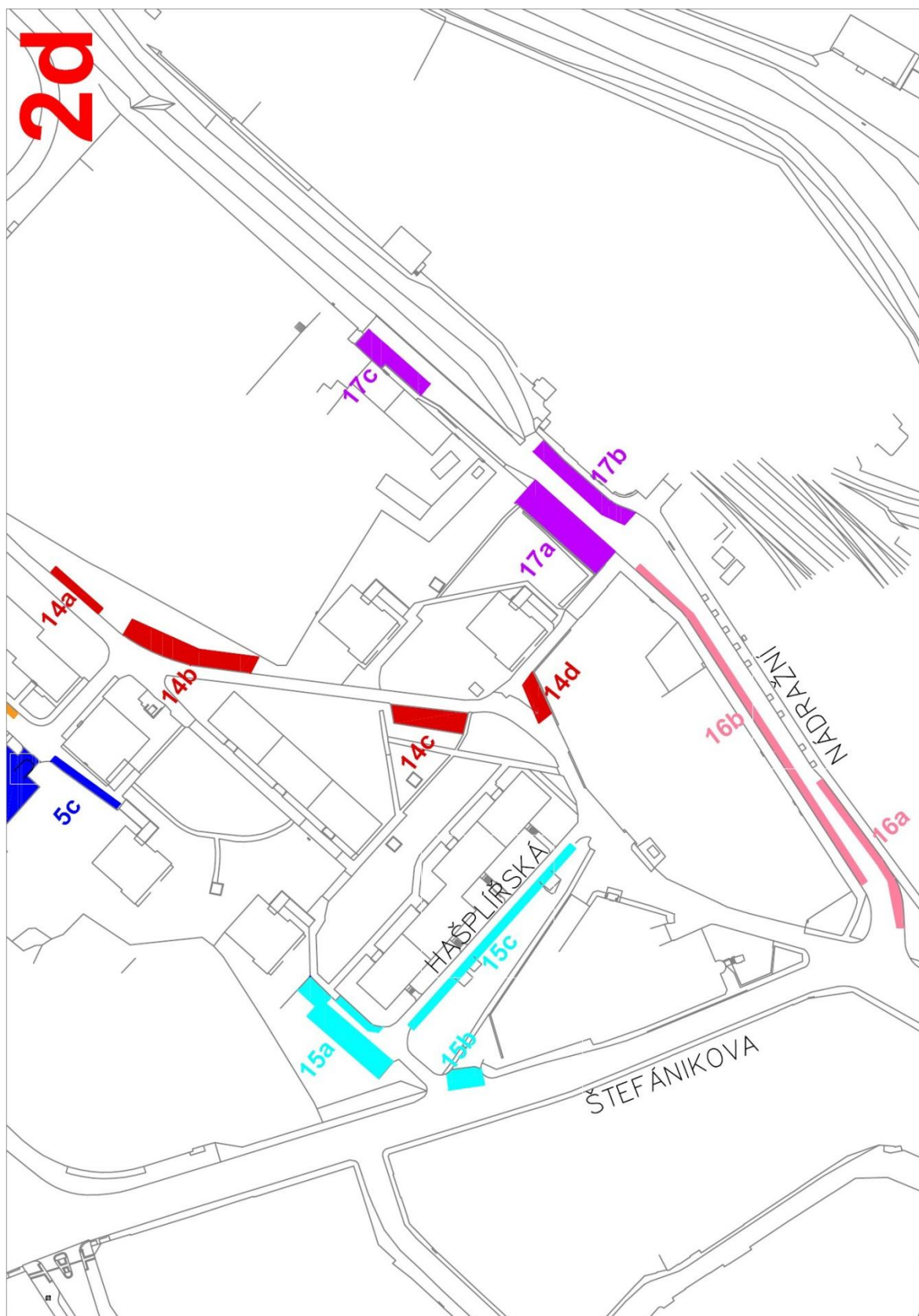
obr. 69

přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouška (oblast 2b)



obr. 70

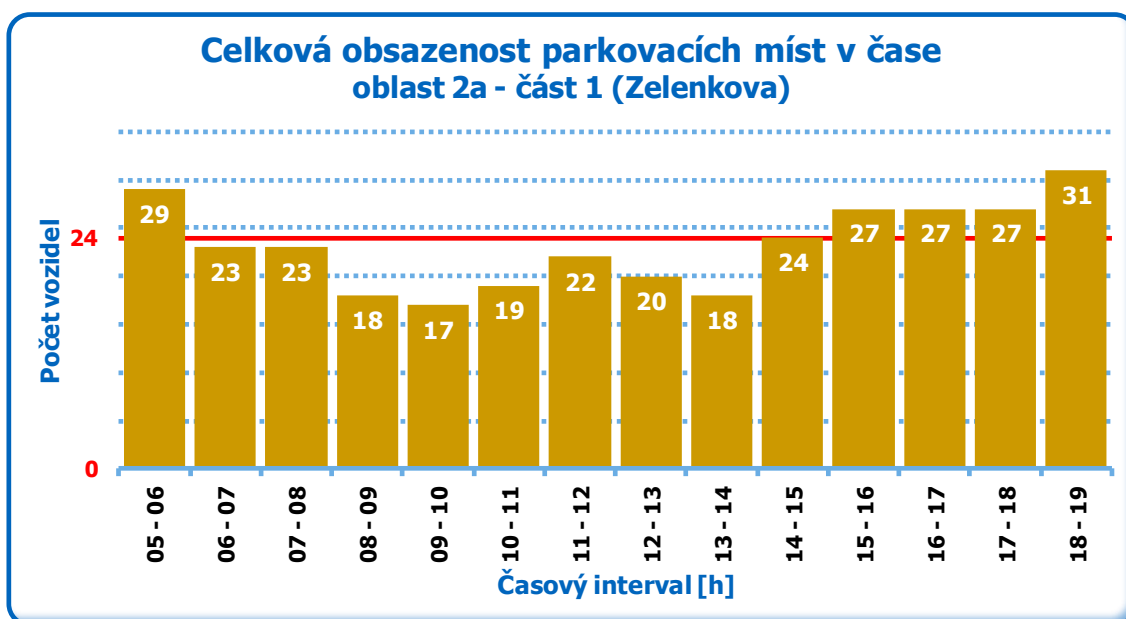
přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouška (oblast 2c)



obr. 71

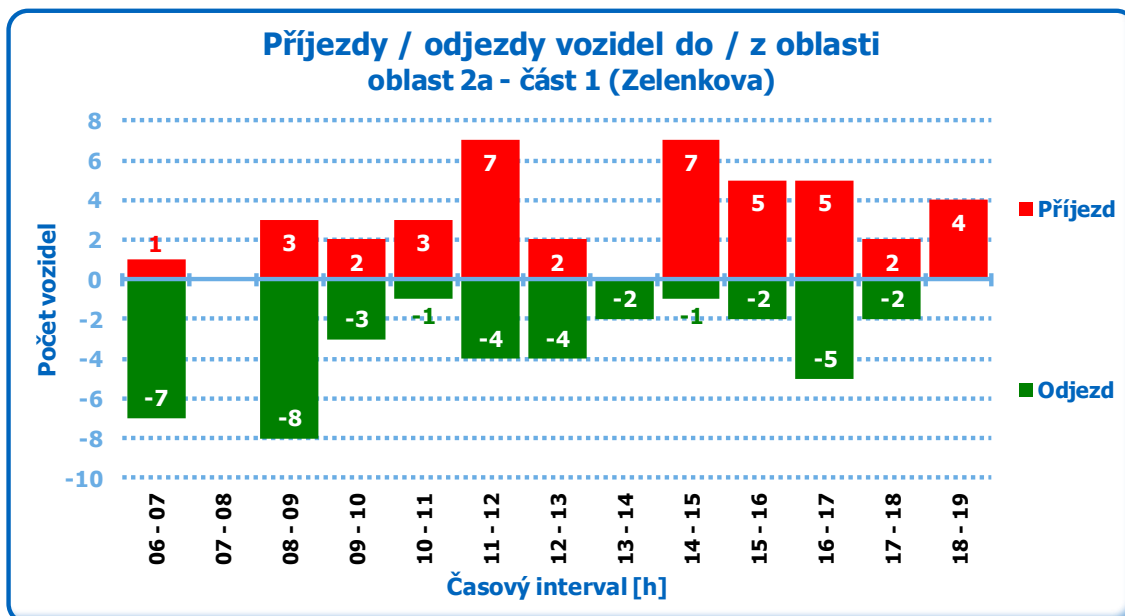
přiřazení parkovacích míst v jednotlivých ulicích do konkrétních částí v rámci sídliště Hlouška (oblast 2d)

- následující graf 403 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 1) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 404
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 1) graf 405 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 406 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 407 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 1) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 408 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



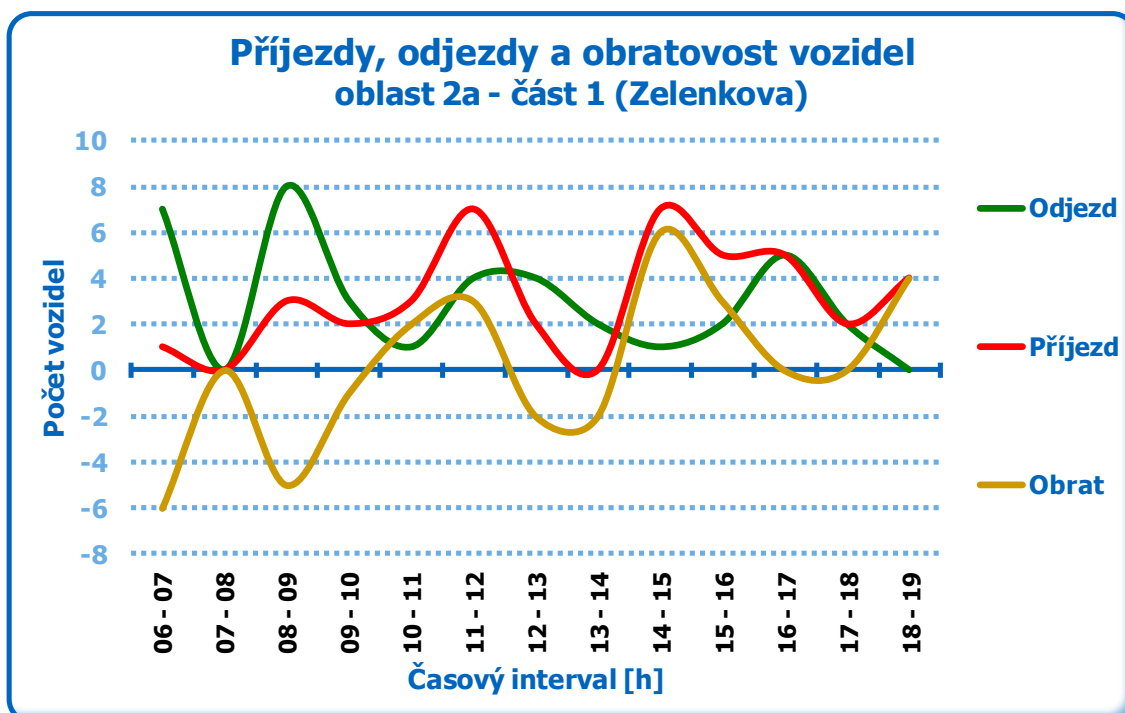
graf 402

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“



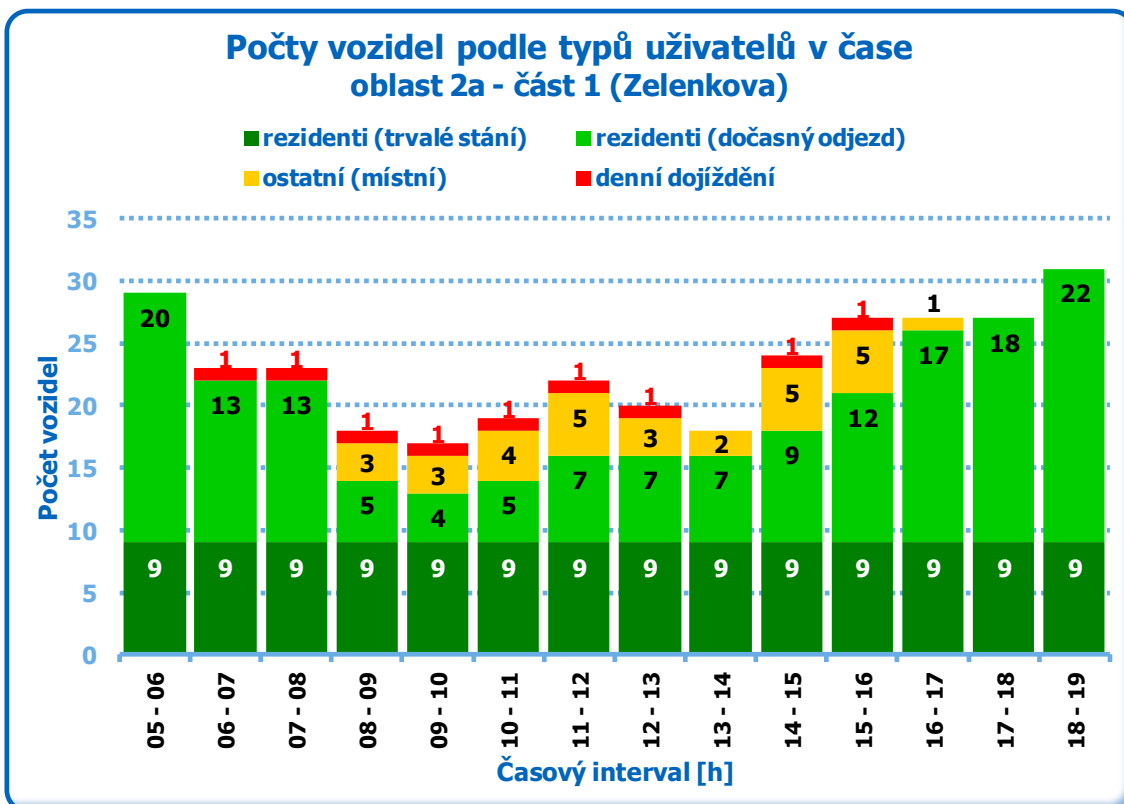
graf 403

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“



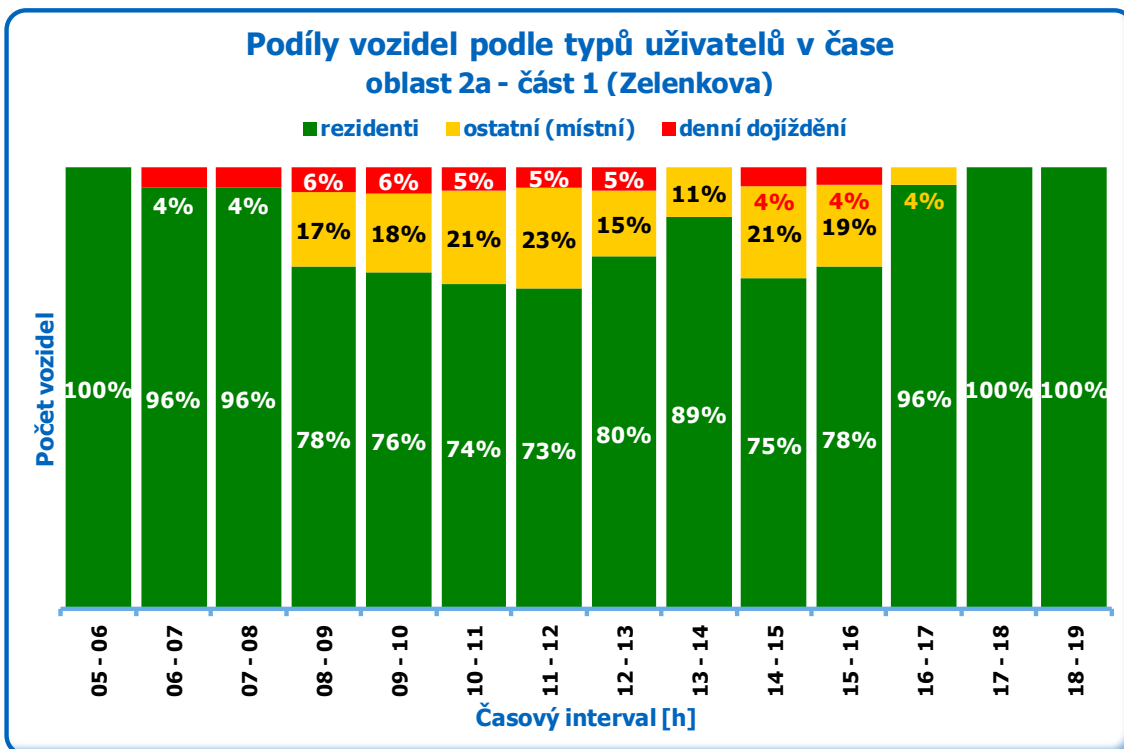
graf 404

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“



graf 405

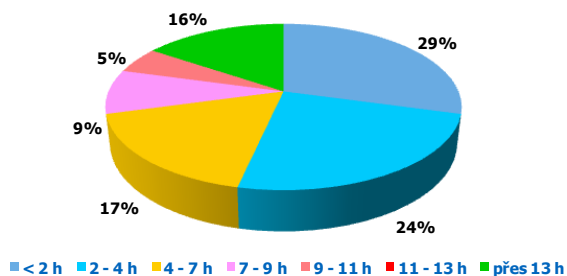
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“



graf 406

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“

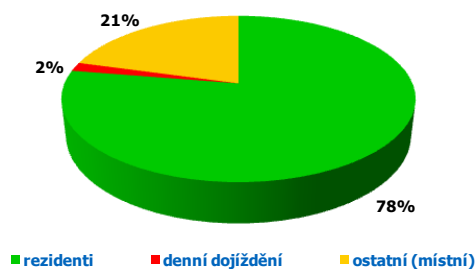
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2a - část 1 (Zelenkova)



graf 407

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“ podle časové délky jejich parkování

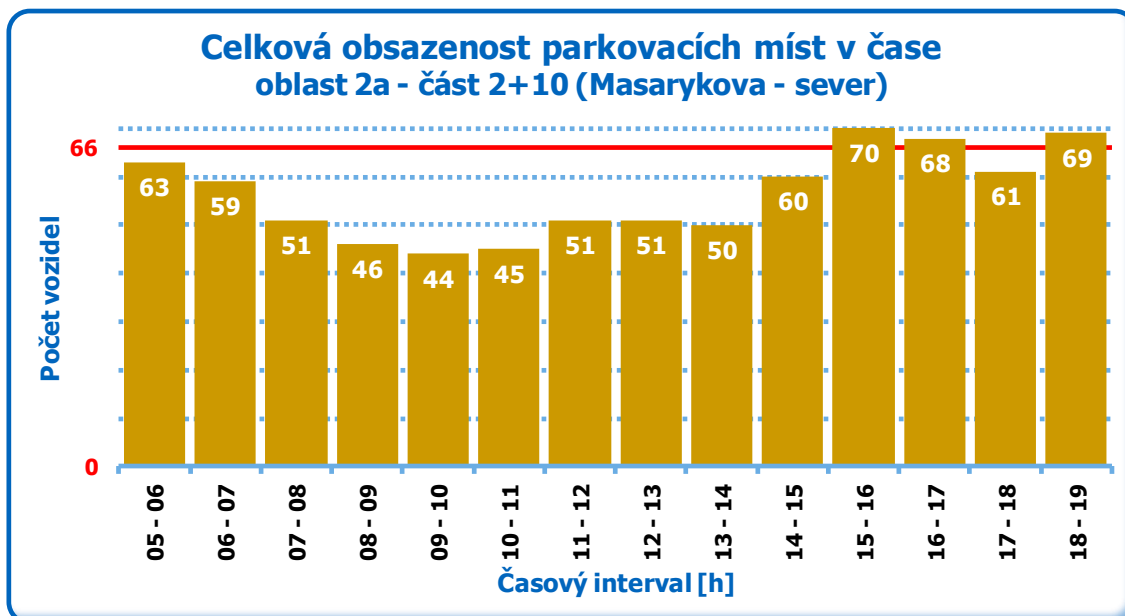
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2a - část 1 (Zelenkova)



graf 408

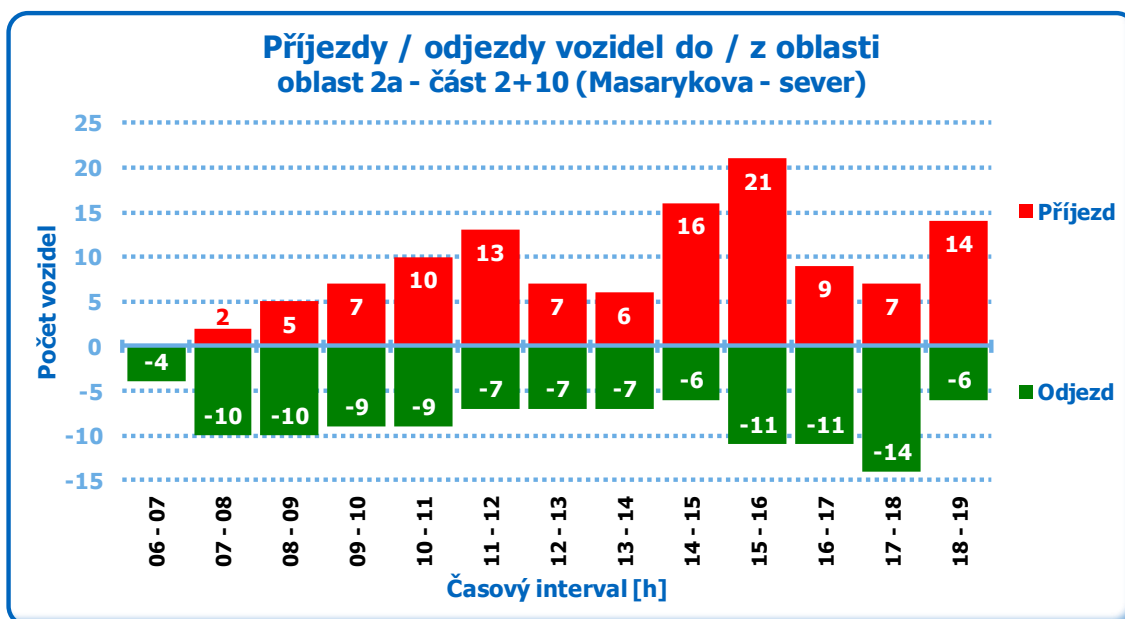
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2a – část 1 (Zelenkova)“

- oblast 2a / část 2+10 (Masarykova – sever):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 409 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 2+10) činí 66 parkovacích míst)
 - následující graf 410 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 2+10) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 411
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 2+10) graf 412 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 413 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 414 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 2+10) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 415 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



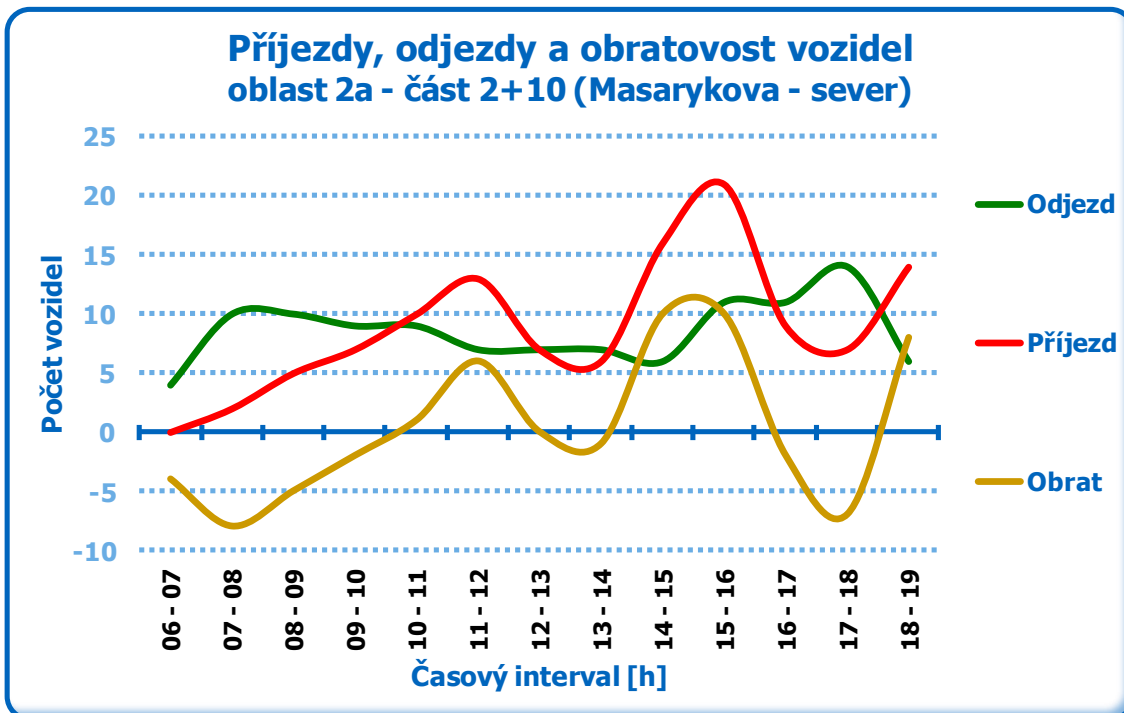
graf 409

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“



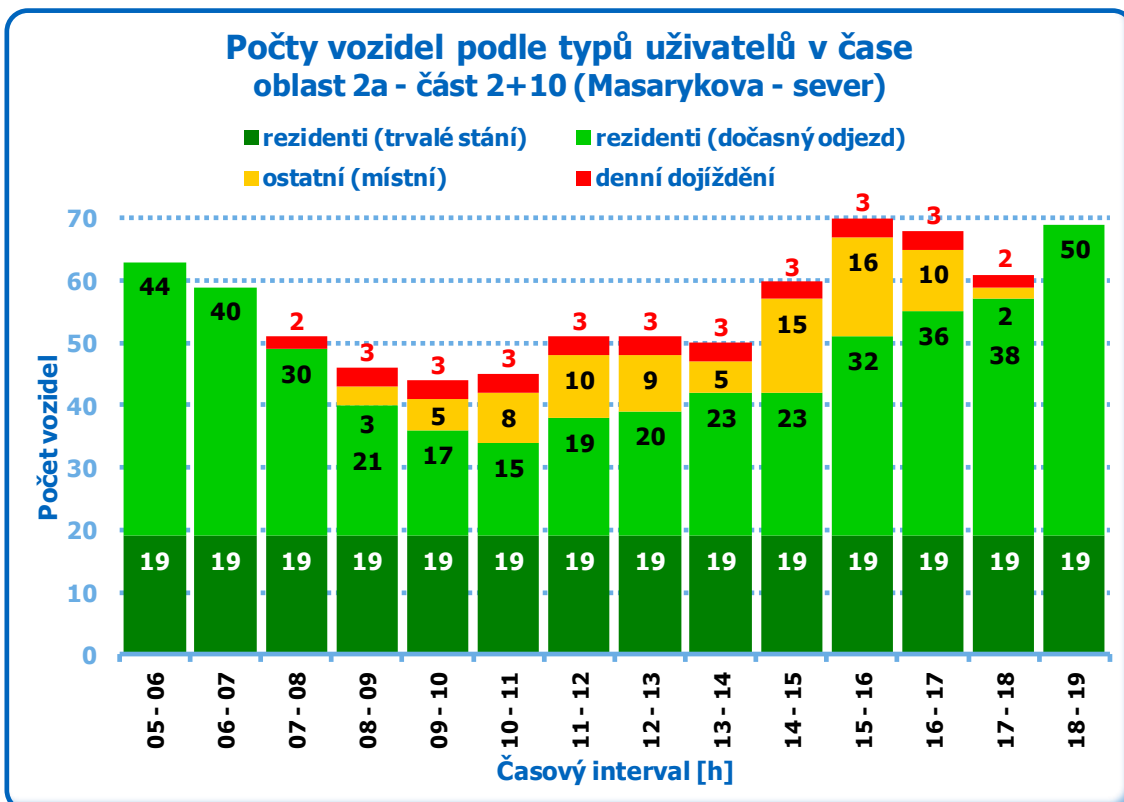
graf 410

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“



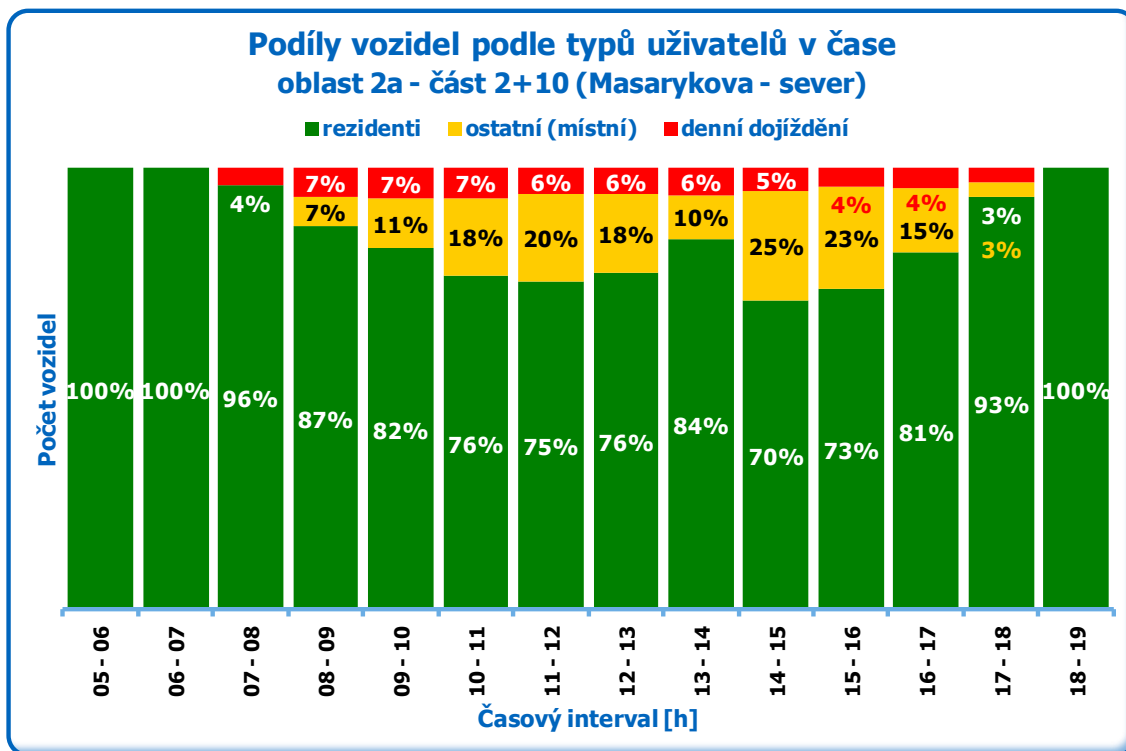
graf 411

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“



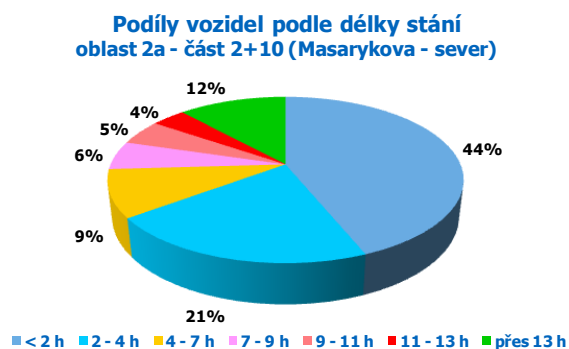
graf 412

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“

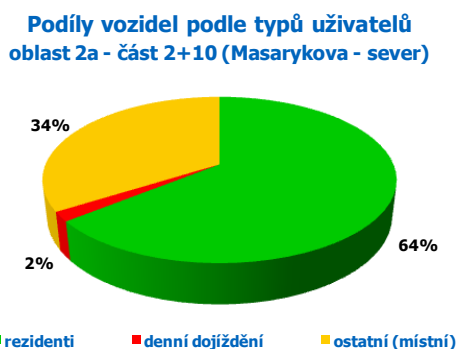


graf 413

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“



graf 414



graf 415

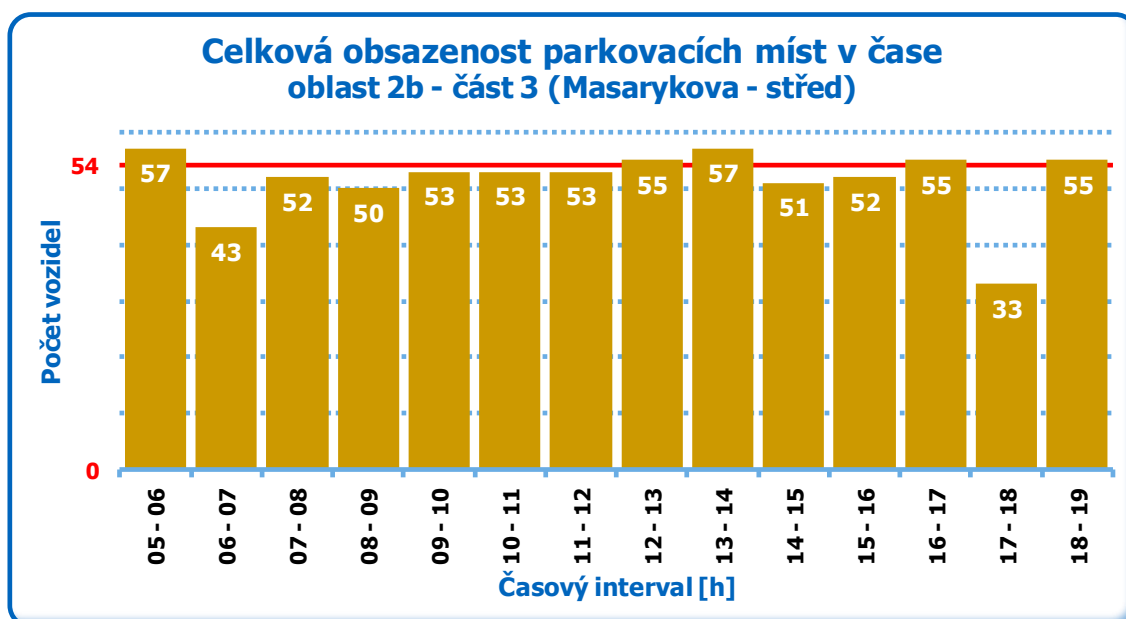
podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“ podle časové délky jejich parkování

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2a – část 2+10 (Masarykova – sever)“

• oblast 2b / část 3 (Masarykova – střed):

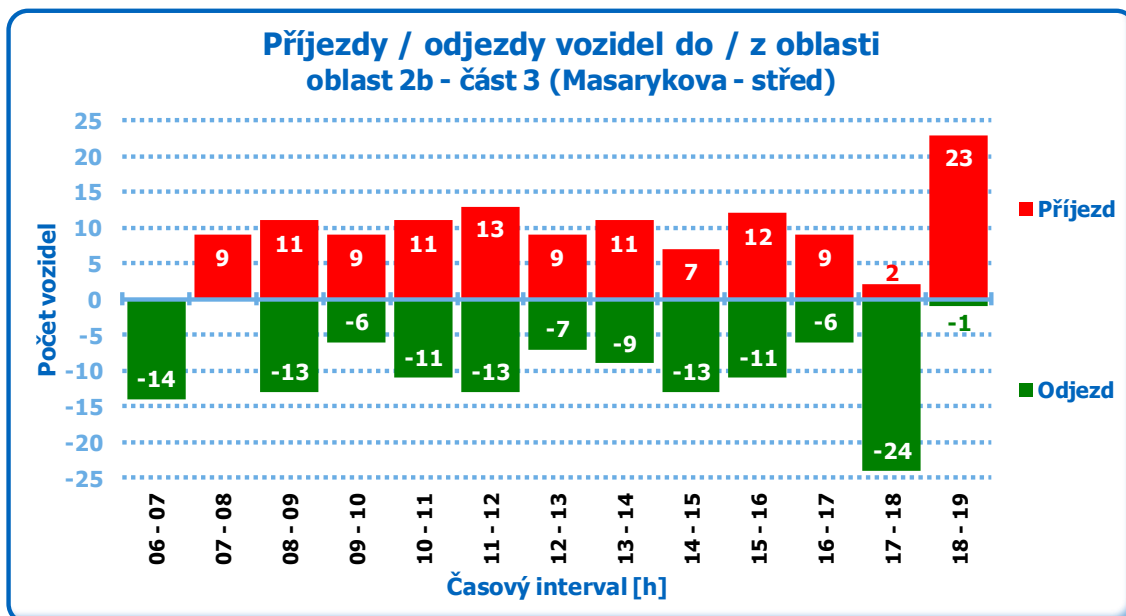
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 416 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 3) činí 54 parkovacích míst)

- následující graf 417 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 3) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 418
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 3) graf 419 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 420 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 421 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 3) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 422 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



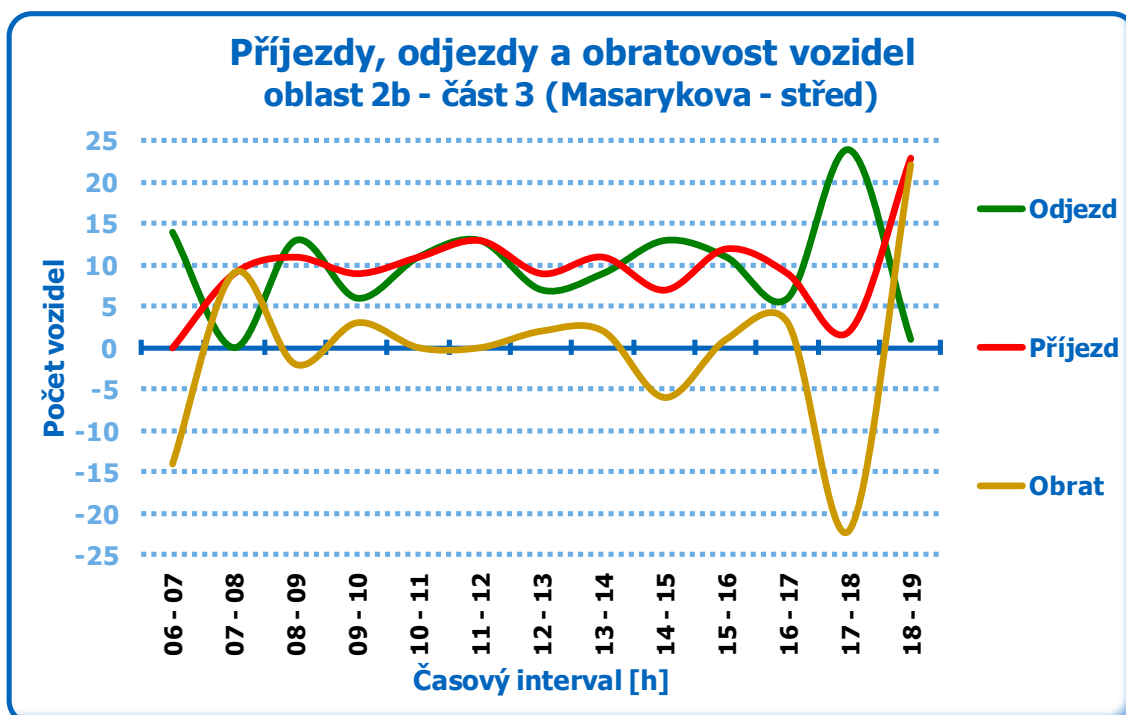
graf 416

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“



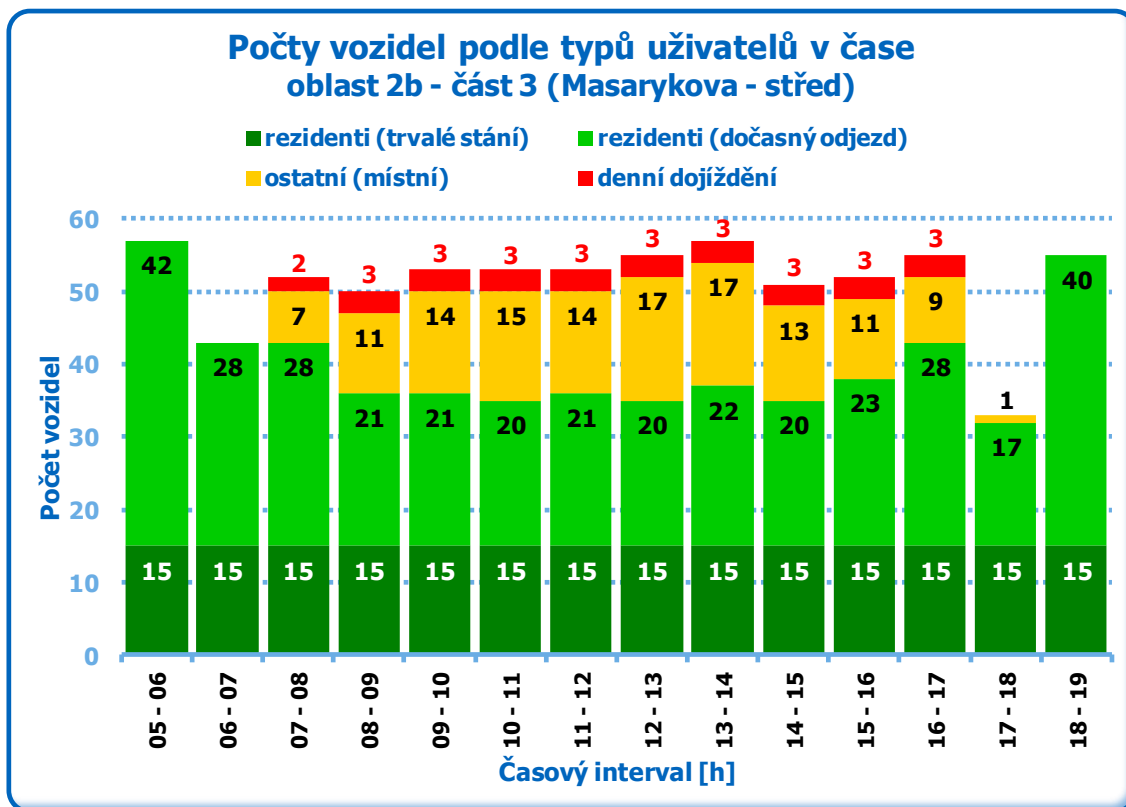
graf 417

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“



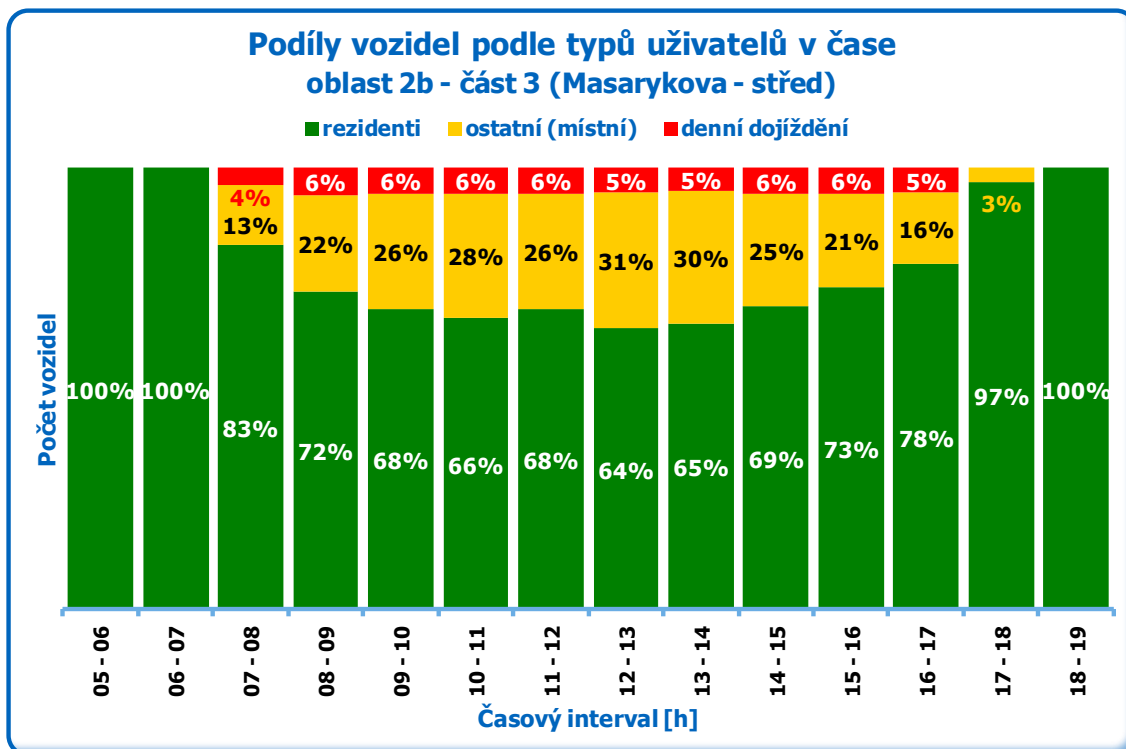
graf 418

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“



graf 419

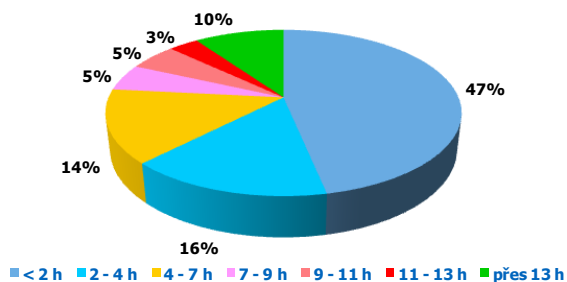
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“



graf 420

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“

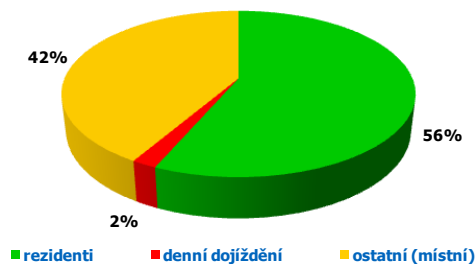
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2b - část 3 (Masarykova - střed)



graf 421

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2b - část 3 (Masarykova - střed)

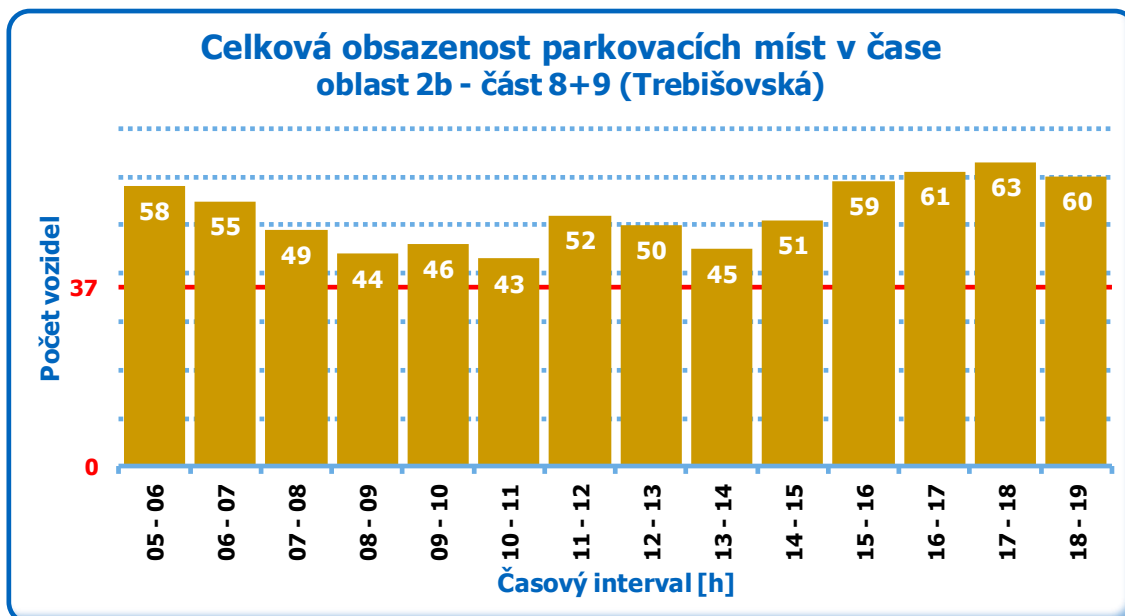


graf 422

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2b – část 3 (Masarykova – střed)“

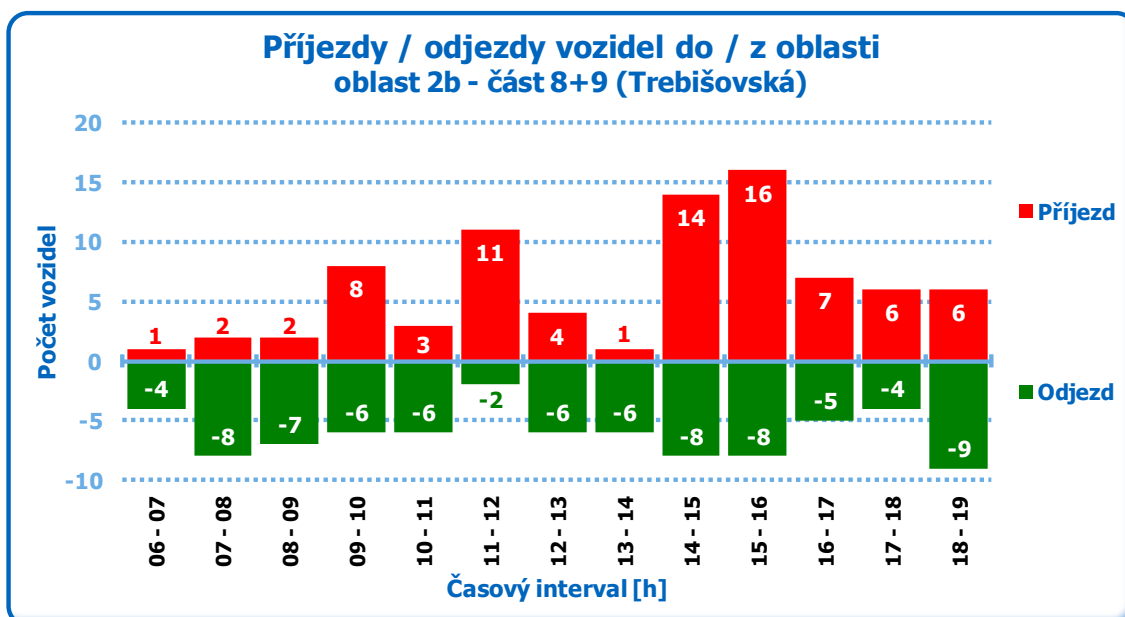
- oblast 2b / část 8+9 (Třebišovská):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 423 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 8+9) činí 37 parkovacích míst)
- následující graf 424 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 8+9) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 425
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 8+9) graf 426 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 427 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 427 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 8+9) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 428 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



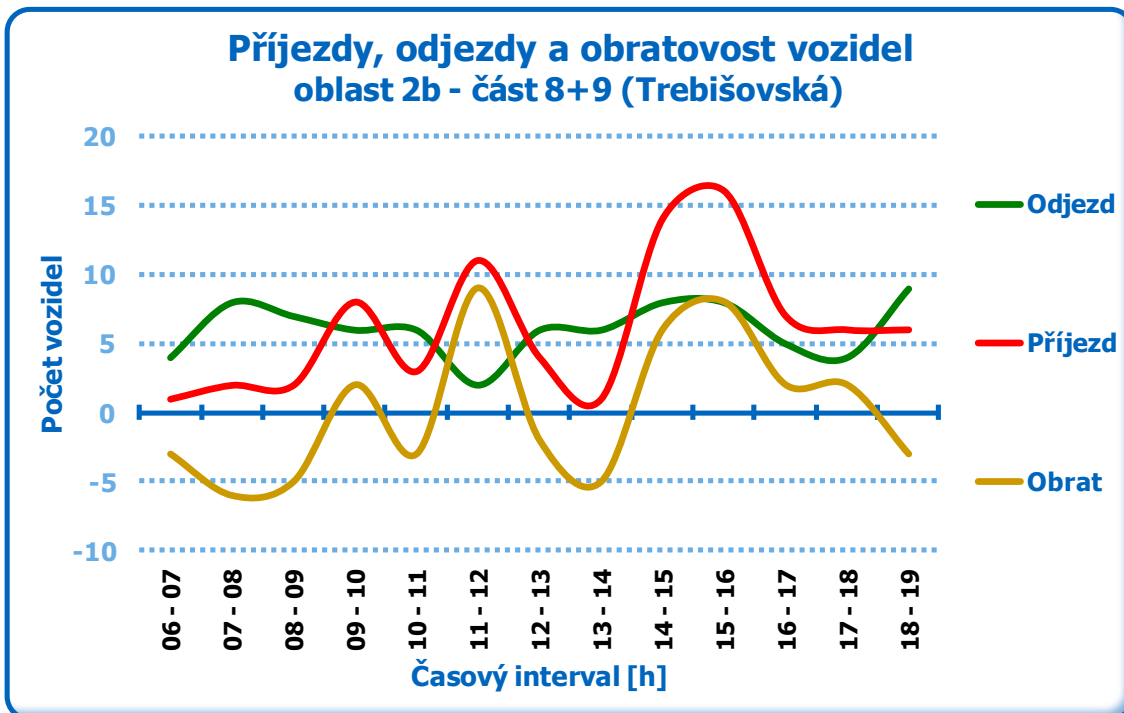
graf 423

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Třebišovská)“



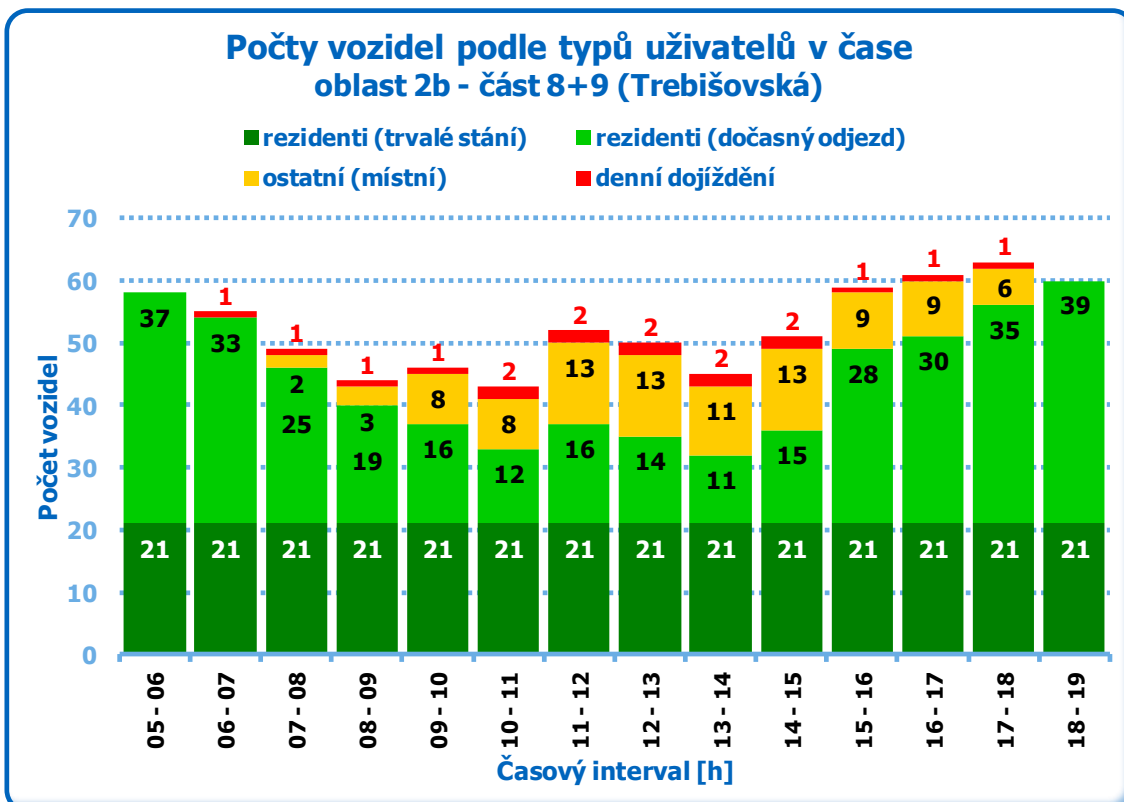
graf 424

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2b – část 8+9 (Třebišovská)“



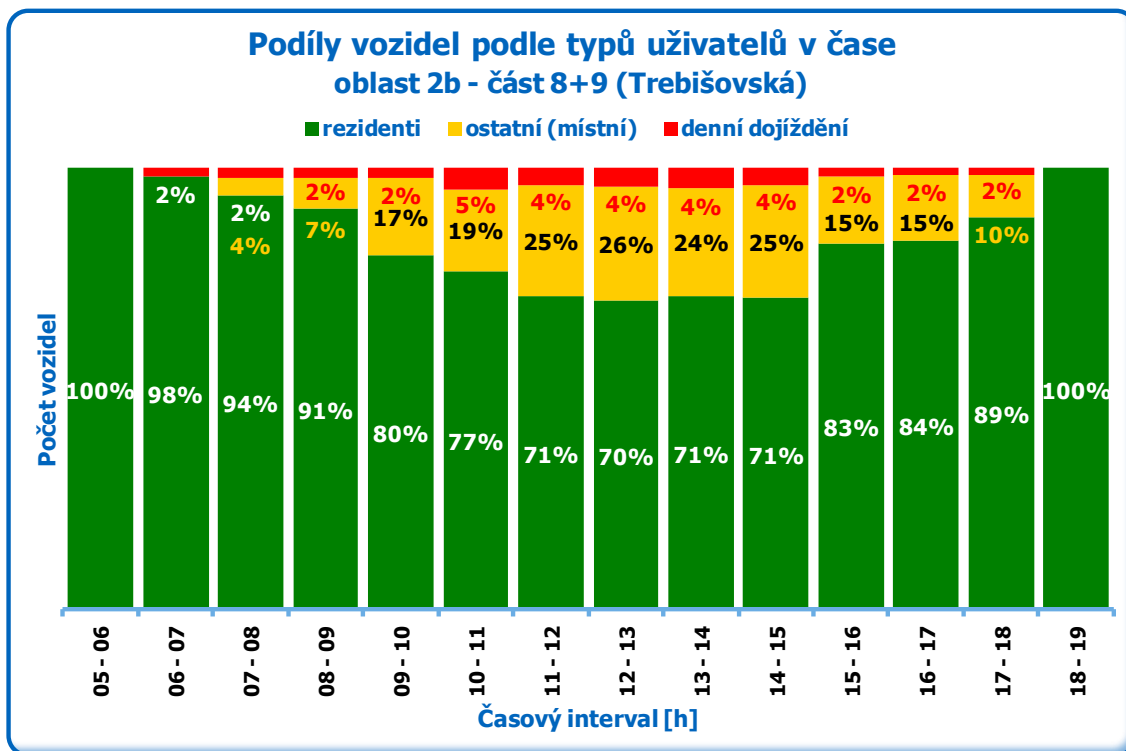
graf 425

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Třebišovská)“



graf 426

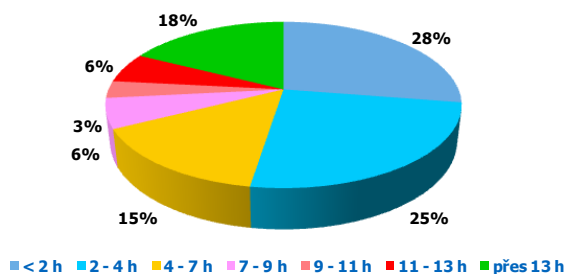
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Třebišovská)“



graf 427

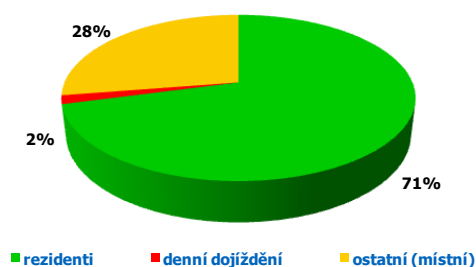
podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Třebišovská)“

Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2b - část 8+9 (Třebišovská)



graf 428

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2b - část 8+9 (Třebišovská)



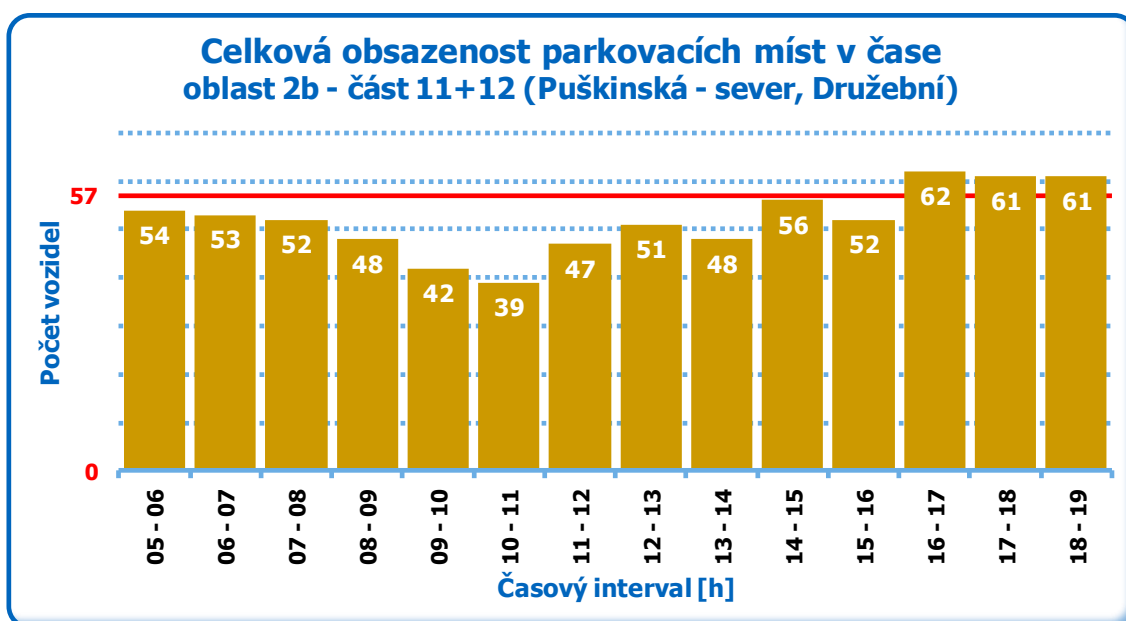
graf 429

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Třebišovská)“ podle časové délky jejich parkování

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2b – část 8+9 (Třebišovská)“

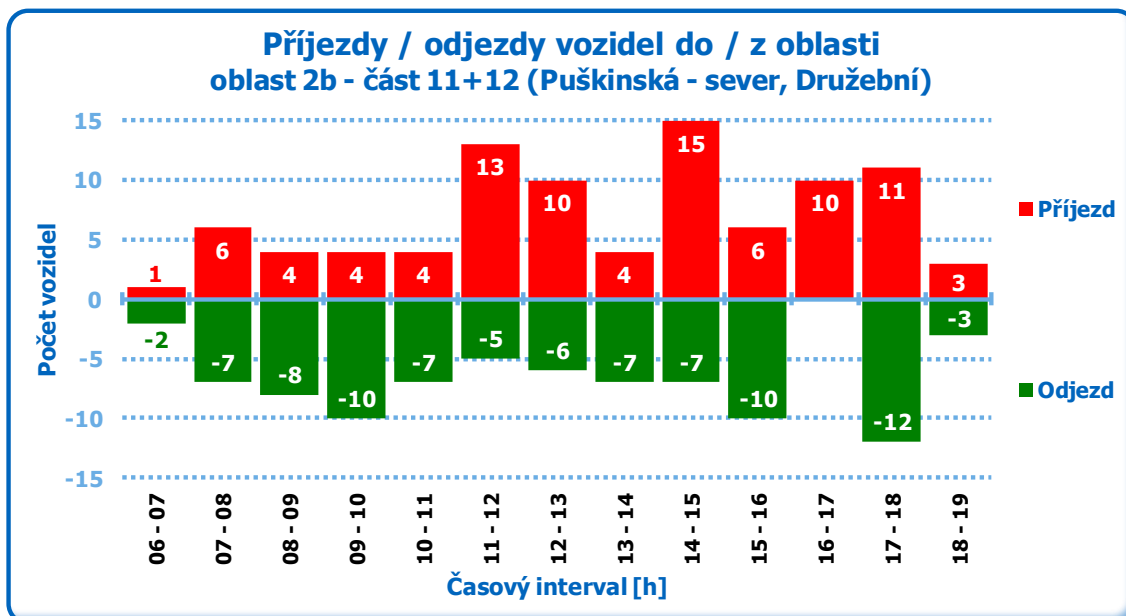
- oblast 2b / část 11+12 (Puškinská – sever, Družební):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 430 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 11+12) činí 57 parkovacích míst)

- následující graf 431 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 11+12) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 432
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 11+12) graf 433 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 434 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 435 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 11+12) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 436 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



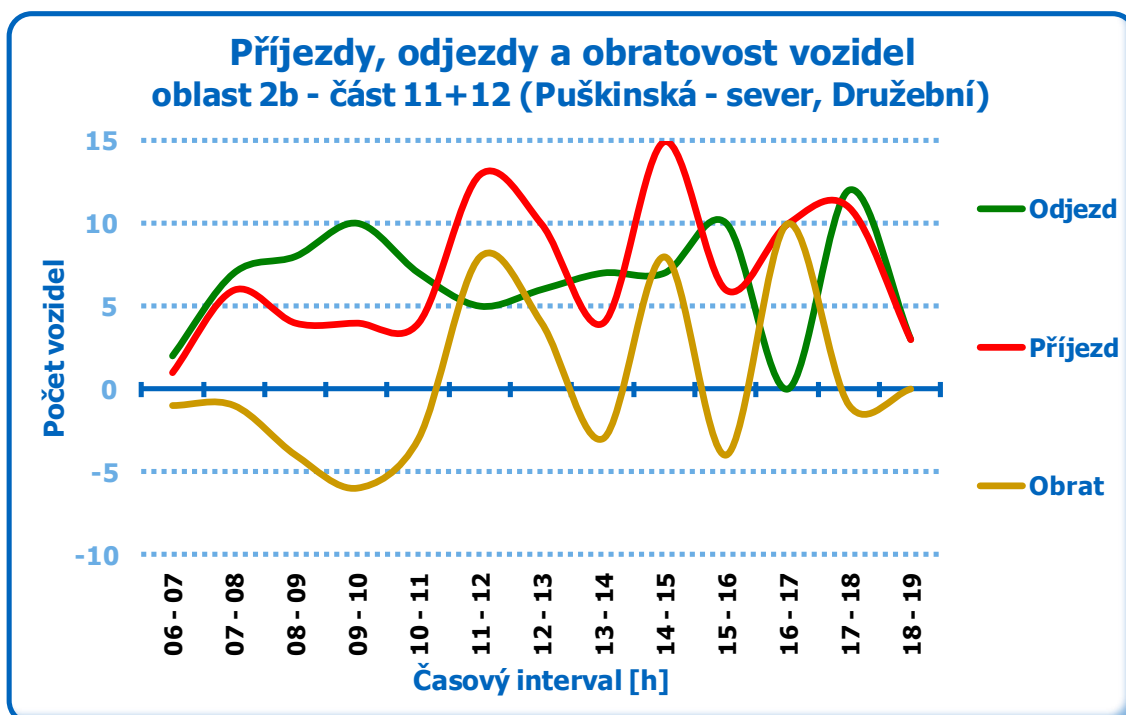
graf 430

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“



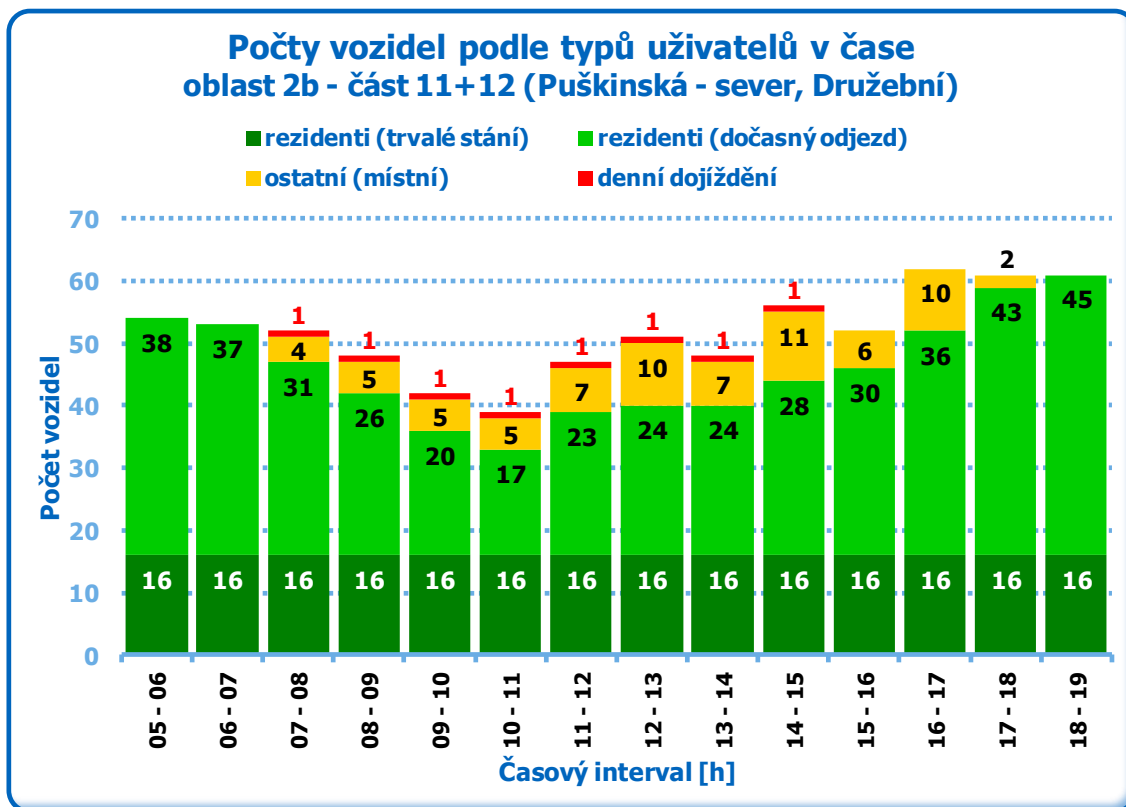
graf 431

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“



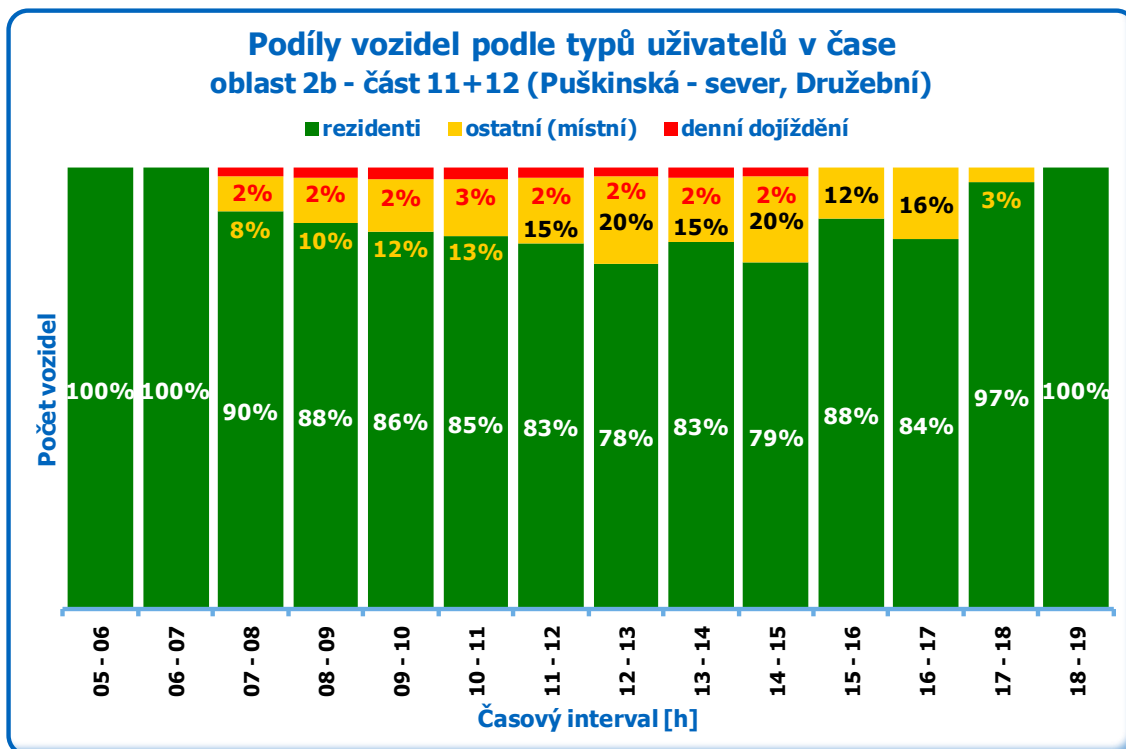
graf 432

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“



graf 433

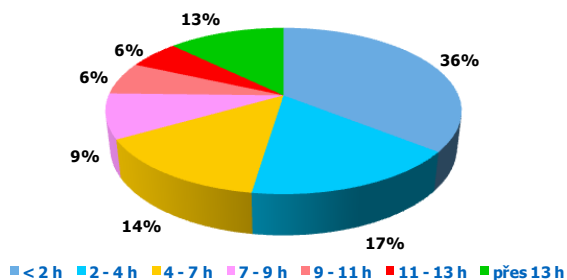
abs. počty voz. podle typů uživat. v čase v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“



graf 434

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“

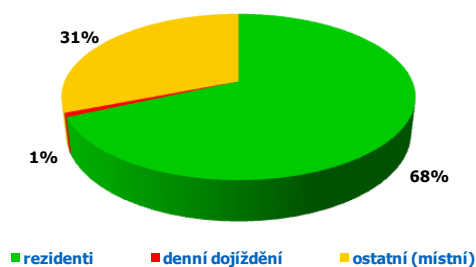
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2b - část 11+12 (Puškinská - sever, Družební)



graf 435

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“ podle časové délky jejich parkování

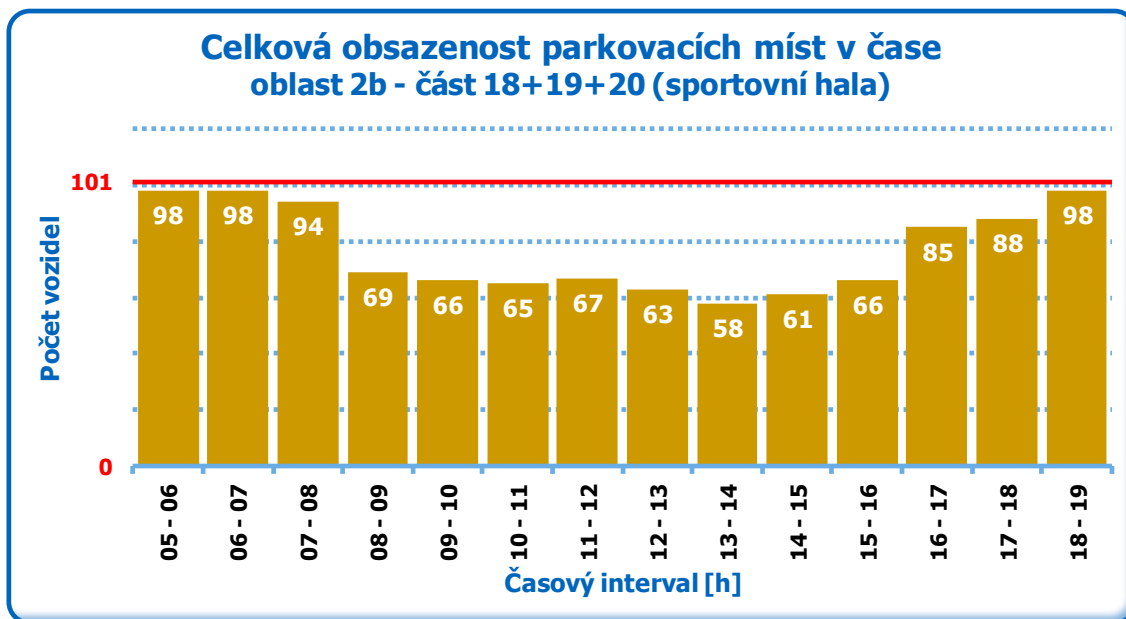
Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2b - část 11+12 (Puškinská - sever, Družební)



graf 436

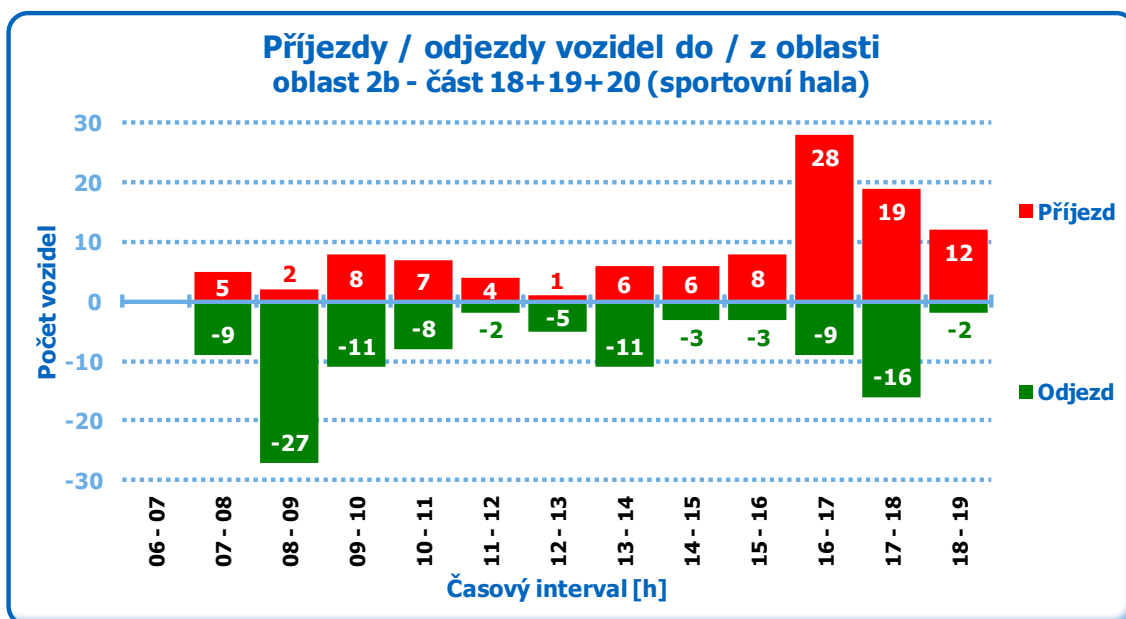
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2b – část 11+12 (Puškinská – sever, Družební)“

- oblast 2b / část 18+19+20 (sportovní hala):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 437 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 18+19+20) činí 101 parkovacích míst)
 - následující graf 438 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 18+19+20) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 439
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 18+19+20) graf 440 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 441 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 442 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 18+19+20) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 443 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



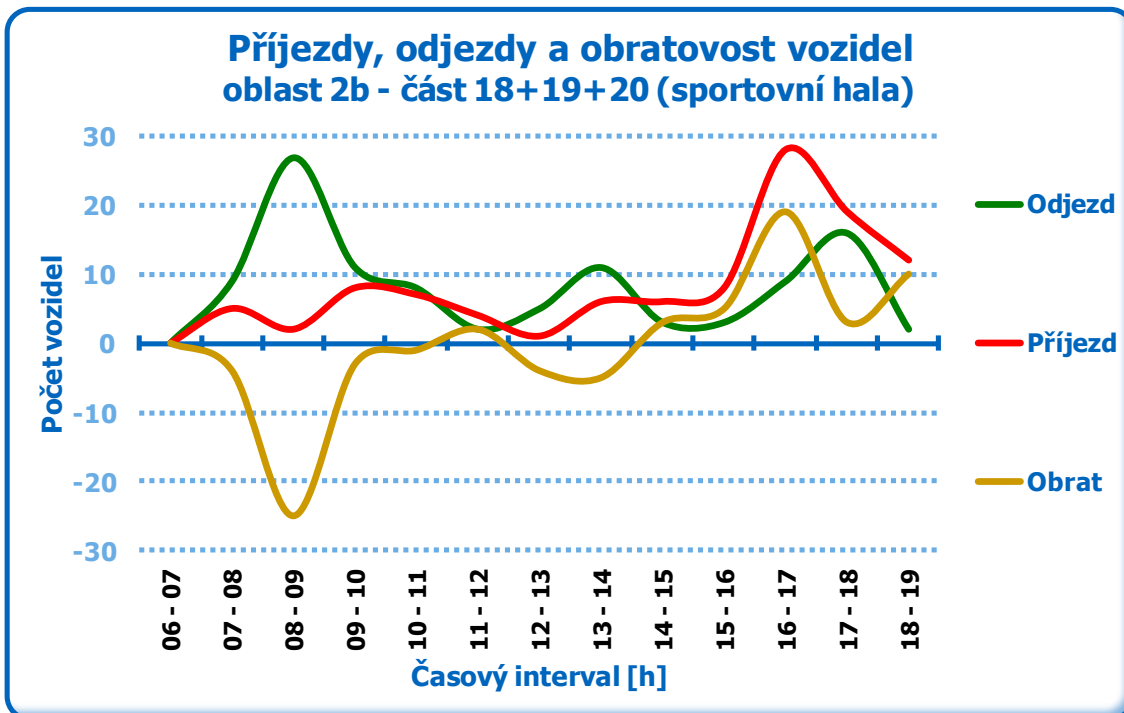
graf 437

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“



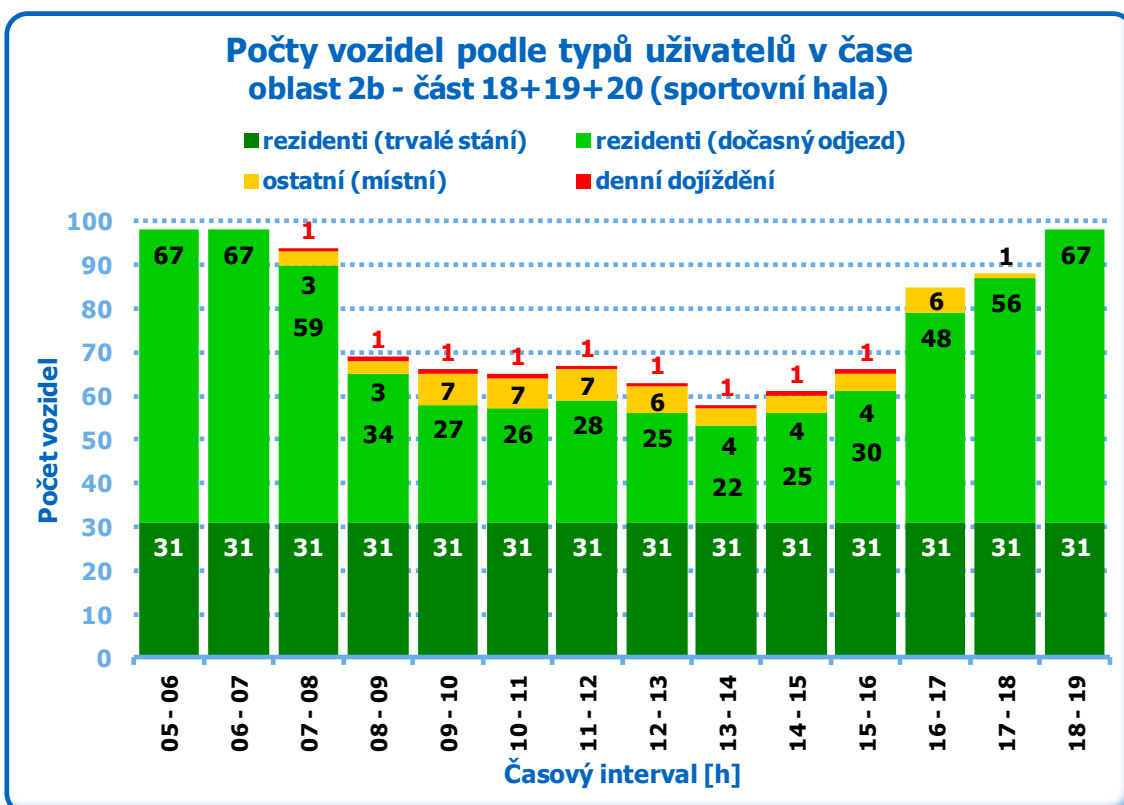
graf 438

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“



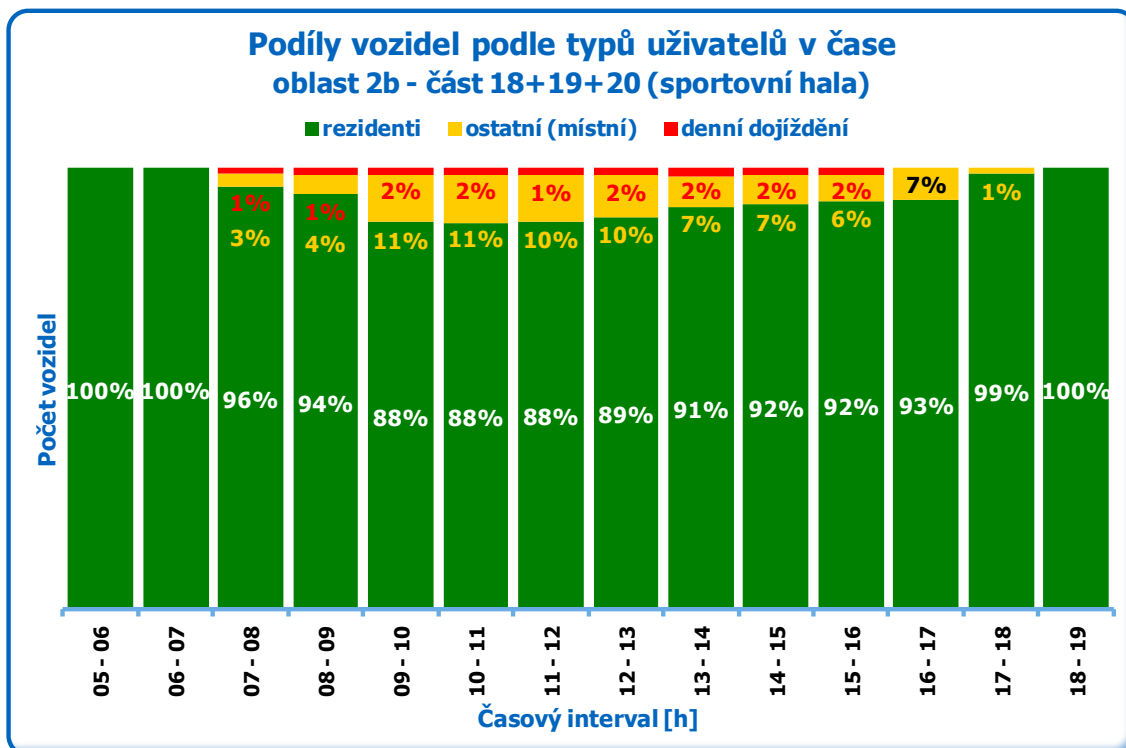
graf 439

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“



graf 440

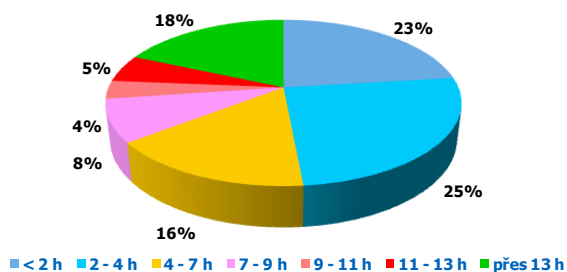
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“



graf 441

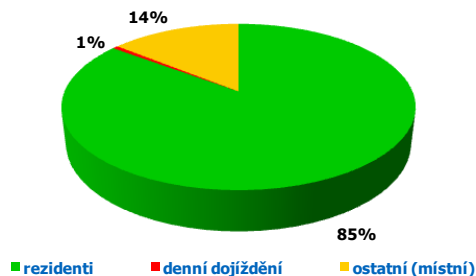
podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“

**Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2b - část 18+19+20 (sportovní hala)**



graf 442

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2b - část 18+19+20 (sportovní hala)**



graf 443

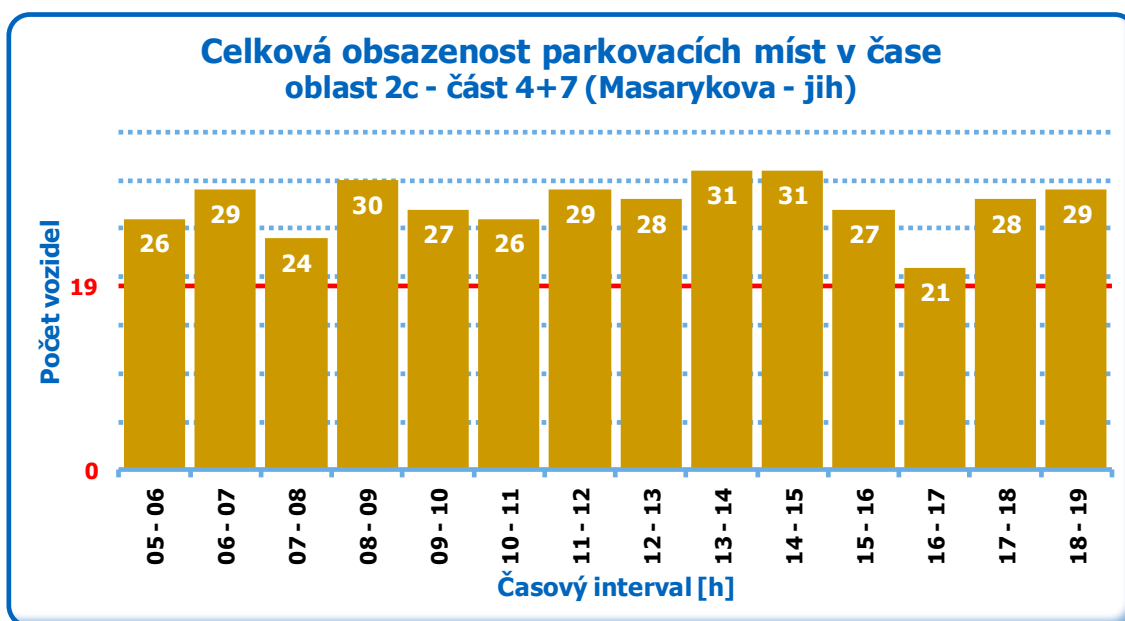
podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“ podle časové délky jejich parkování

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2b – část 18+19+20 (sportovní hala)“

• oblast 2c / část 4+7 (Masarykova – jih):

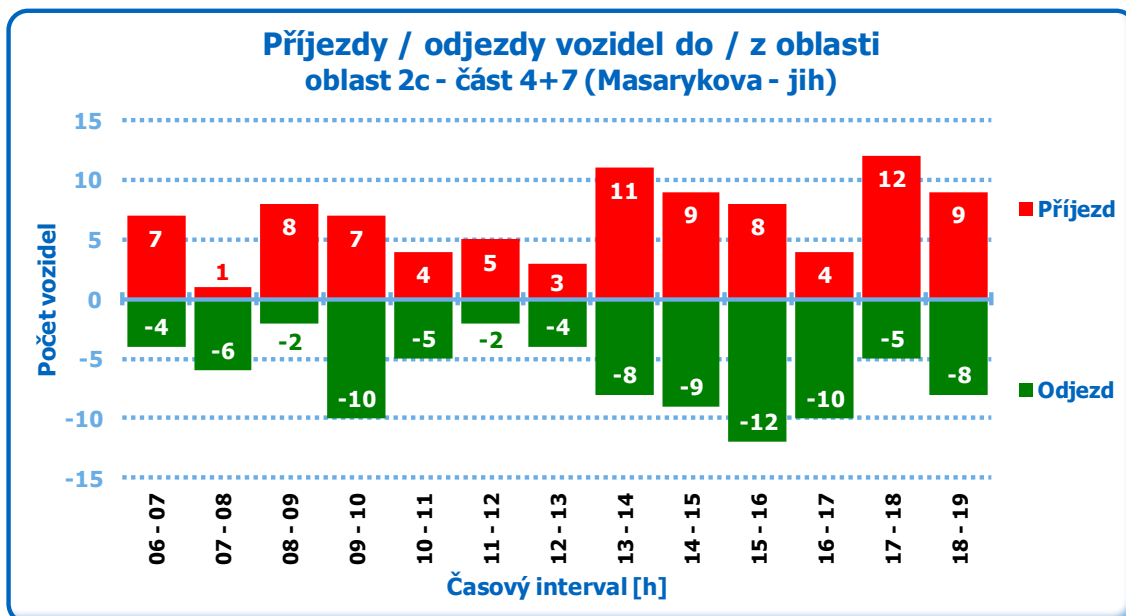
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 444 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 4+7) činí 19 parkovacích míst)

- následující graf 445 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 4+7) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 446
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 4+7) graf 447 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 448 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 449 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 4+7) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 450 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



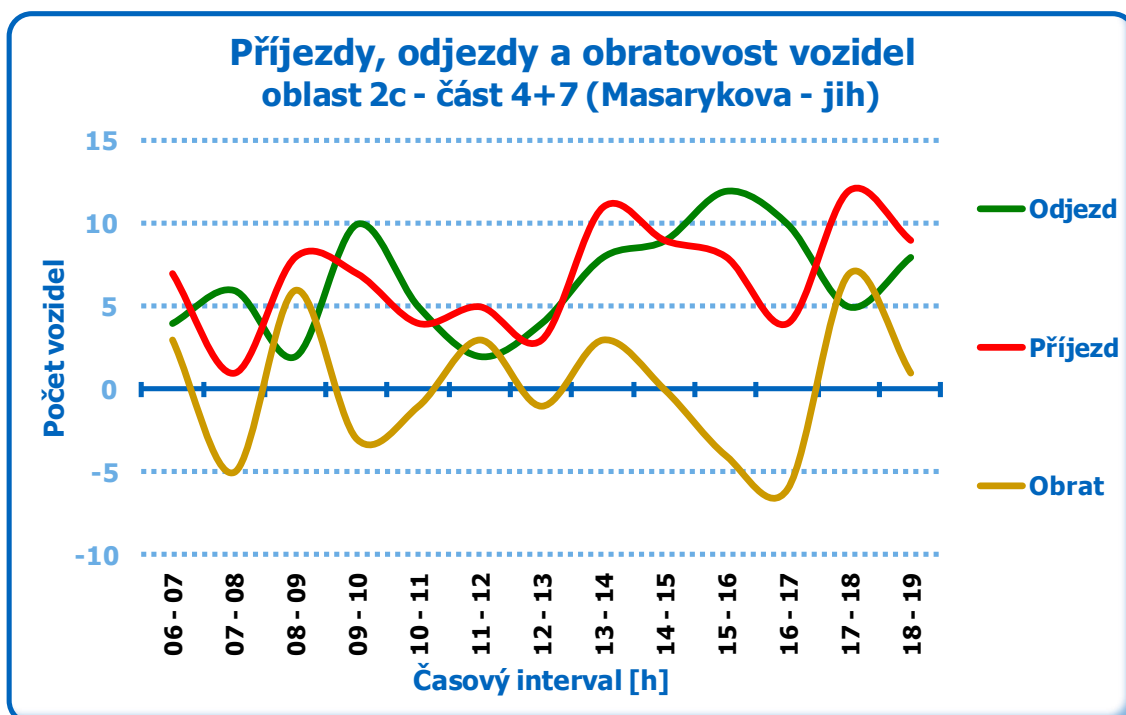
graf 444

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“



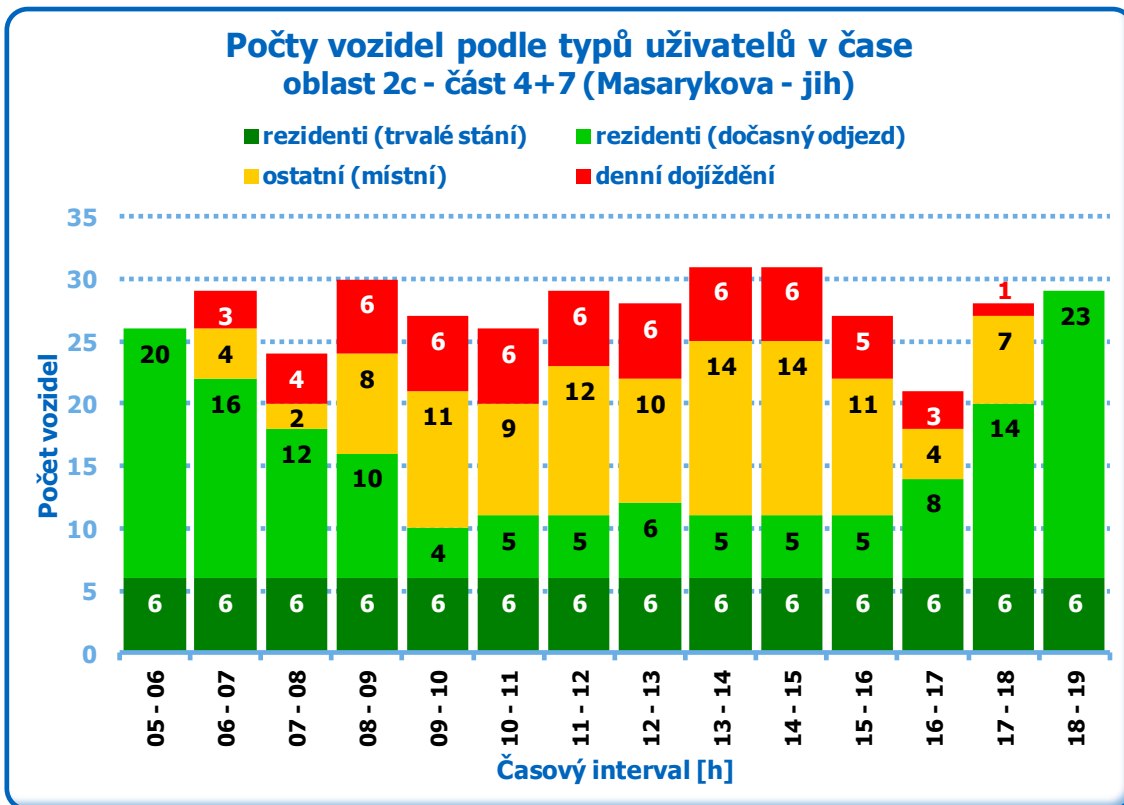
graf 445

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“



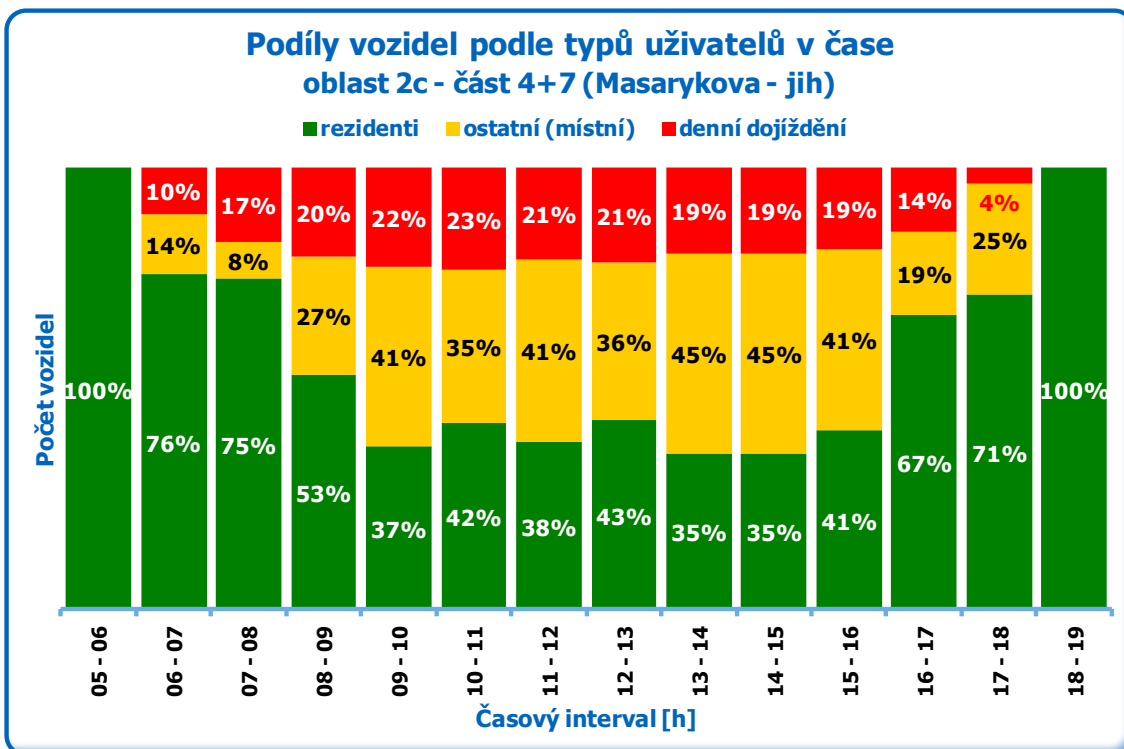
graf 446

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“



graf 447

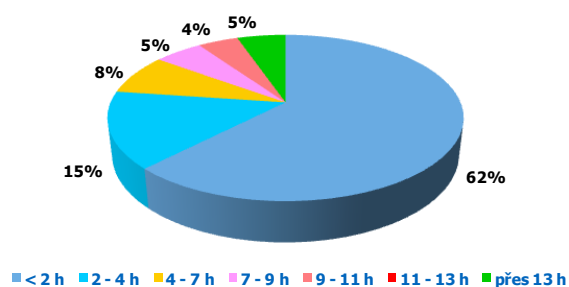
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“



graf 448

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“

Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2c - část 4+7 (Masarykova - jih)



graf 449

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2c - část 4+7 (Masarykova - jih)

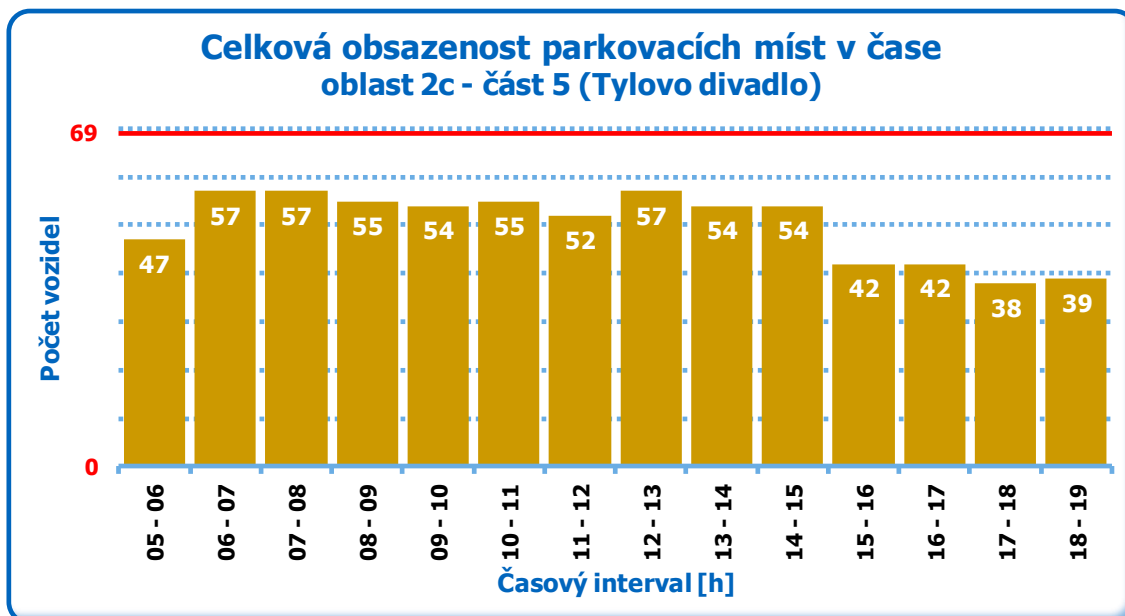


graf 450

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2c – část 4+7 (Masarykova – jih)“

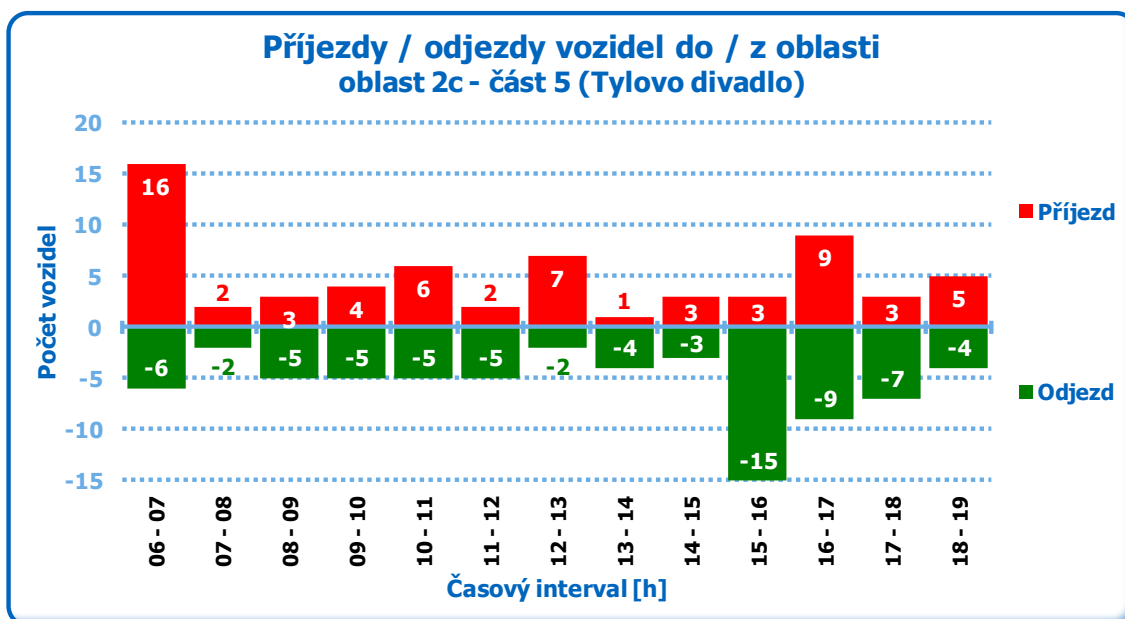
- oblast 2c / část 5 (Tylovo divadlo):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 451 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 5) činí 69 parkovacích míst)
- následující graf 452 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 5) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 453
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 5) graf 454 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 455 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 456 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 5) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 457 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



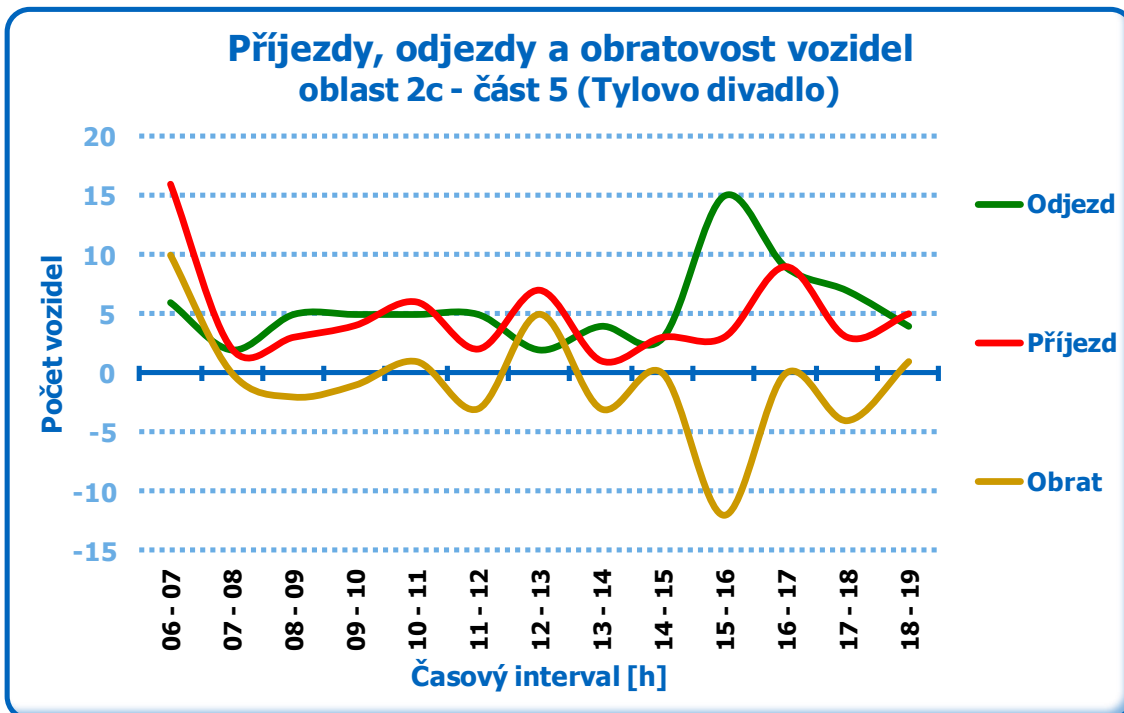
graf 451

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“



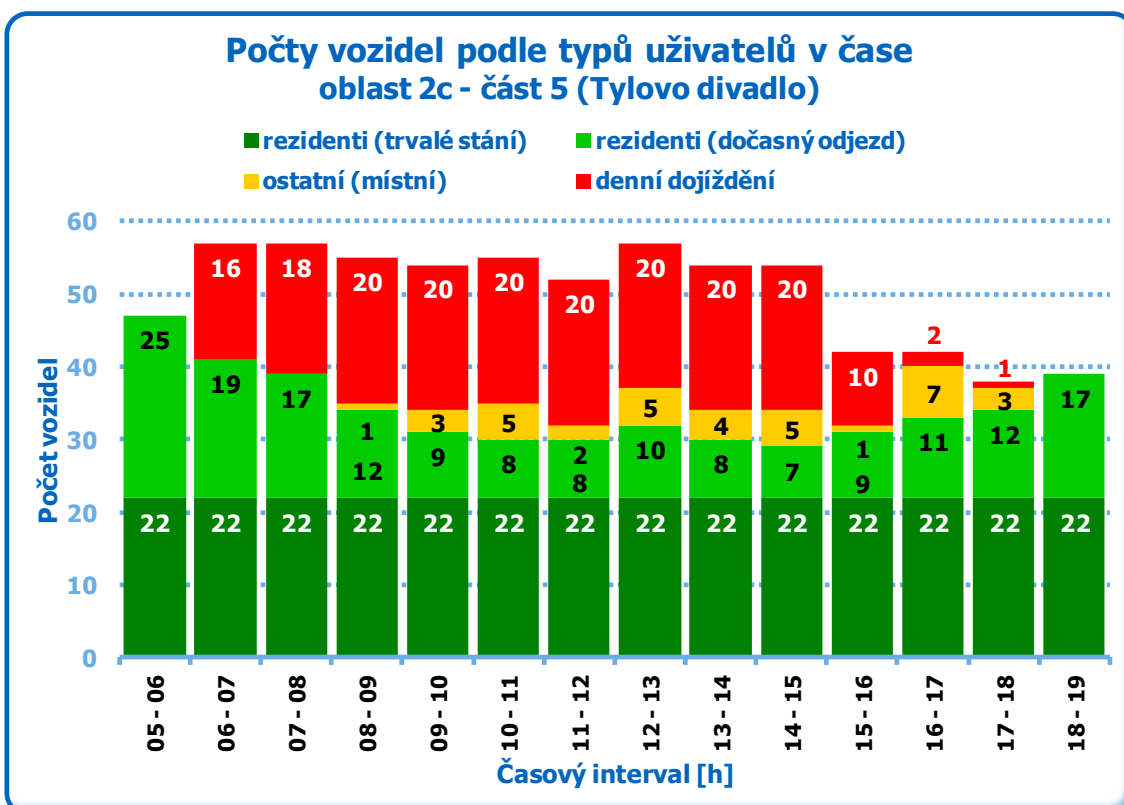
graf 452

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“



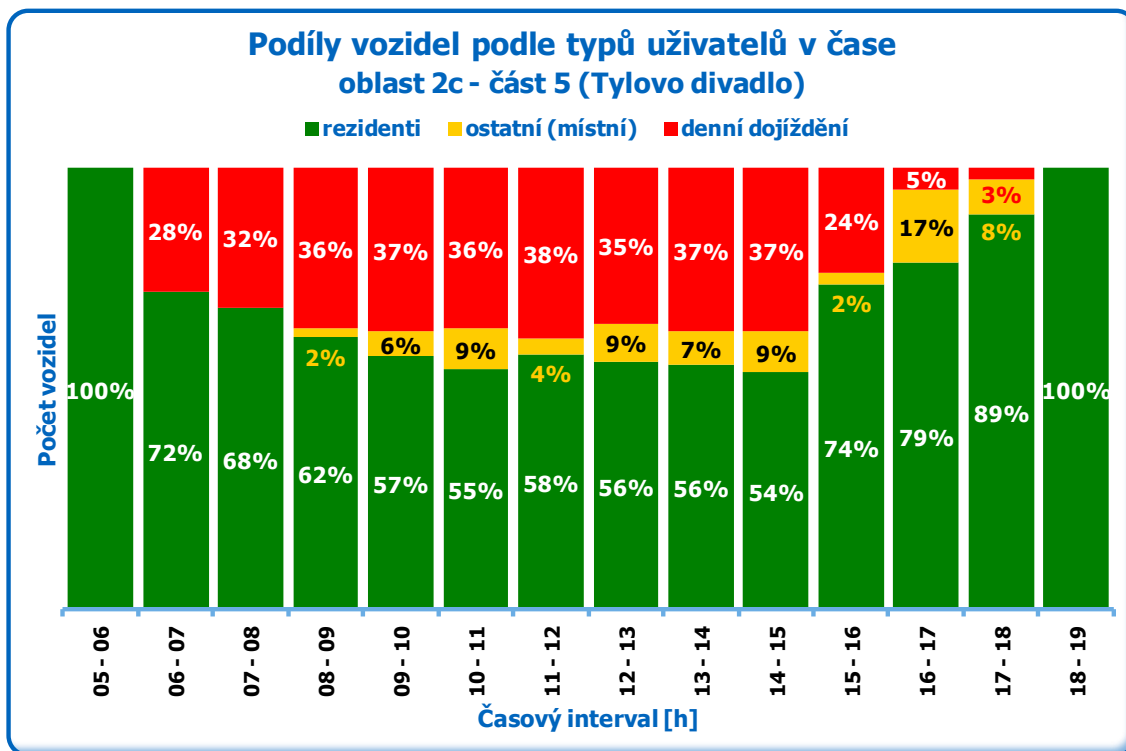
graf 453

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“



graf 454

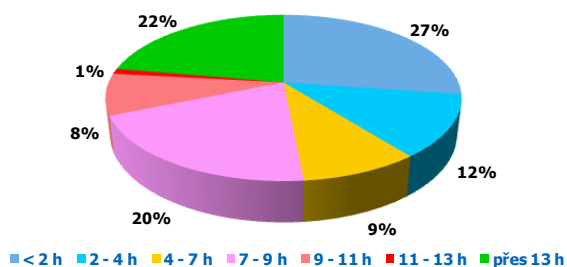
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“



graf 455

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“

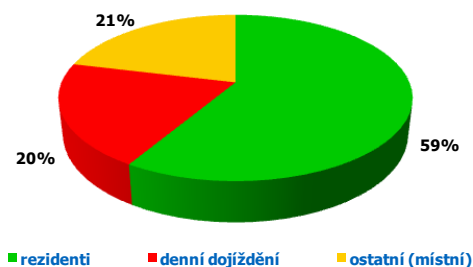
**Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2c - část 5 (Tylovo divadlo)**



graf 456

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“ podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2c - část 5 (Tylovo divadlo)**



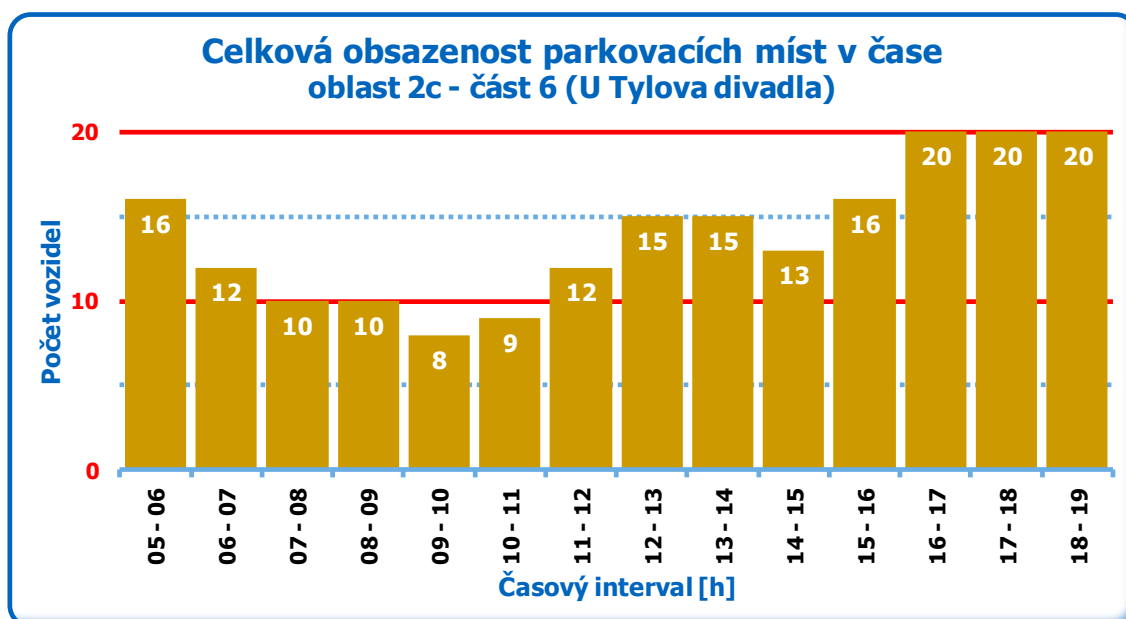
graf 457

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2c – část 5 (Tylovo divadlo)“

• oblast 2c / část 6 (U Tylova divadla):

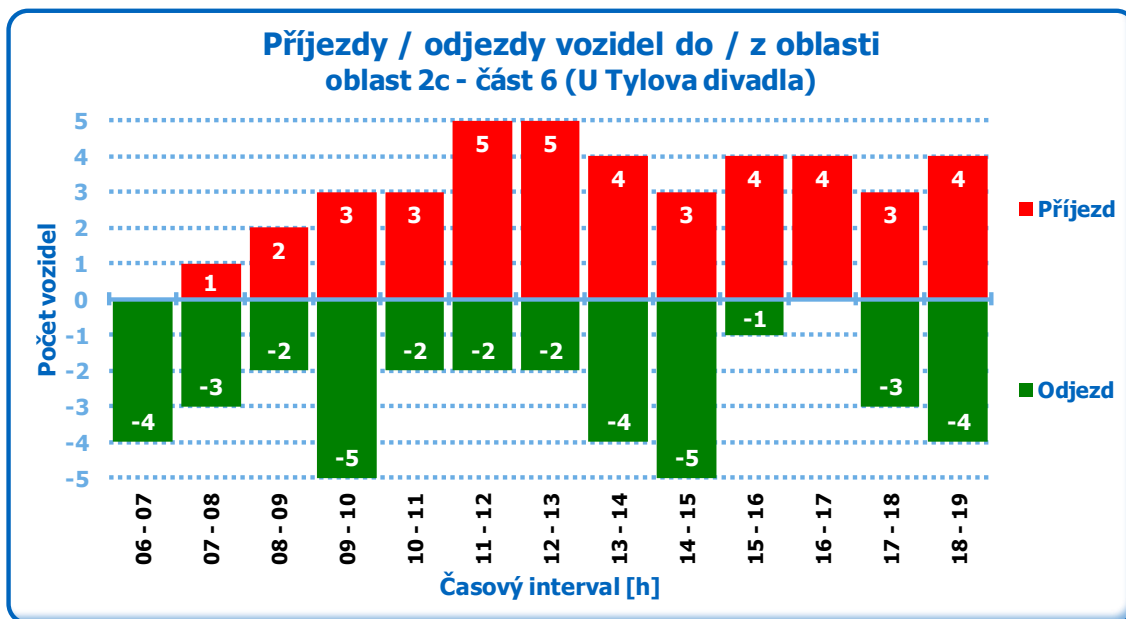
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 458 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 6) činí 10 parkovacích míst)

- následující graf 459 znázorňuje vývoj počtu vozidel příjezdějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 6) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 460
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 6) graf 461 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 462 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 463 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 6) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 464 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



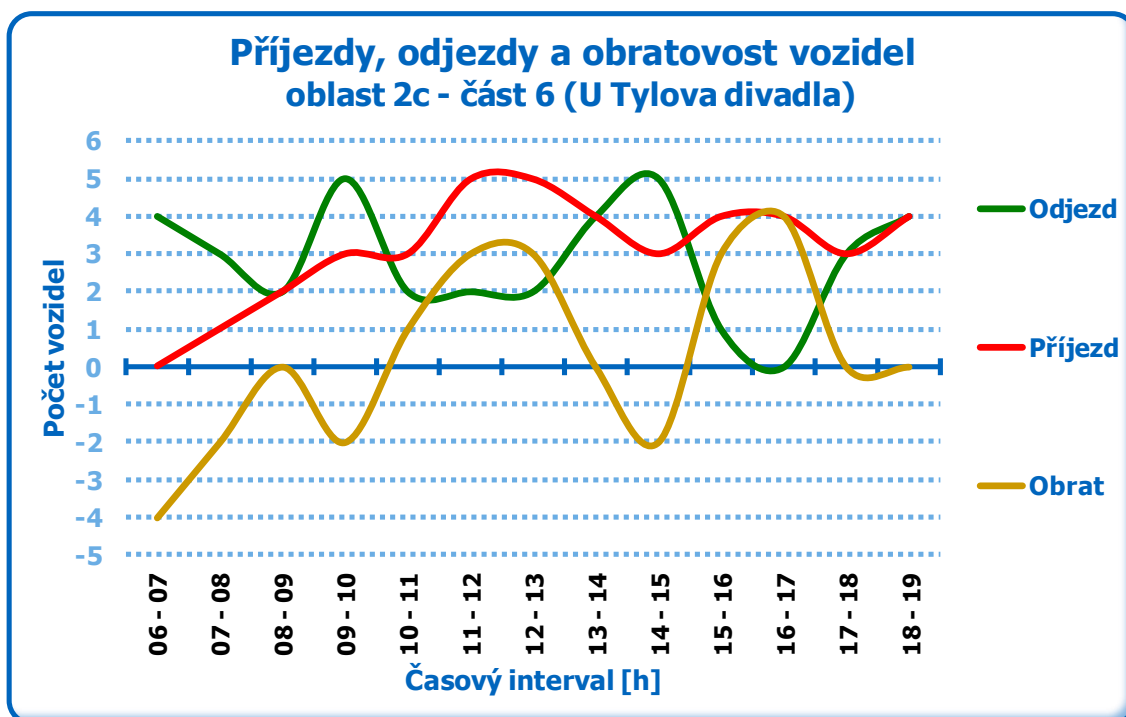
graf 458

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“



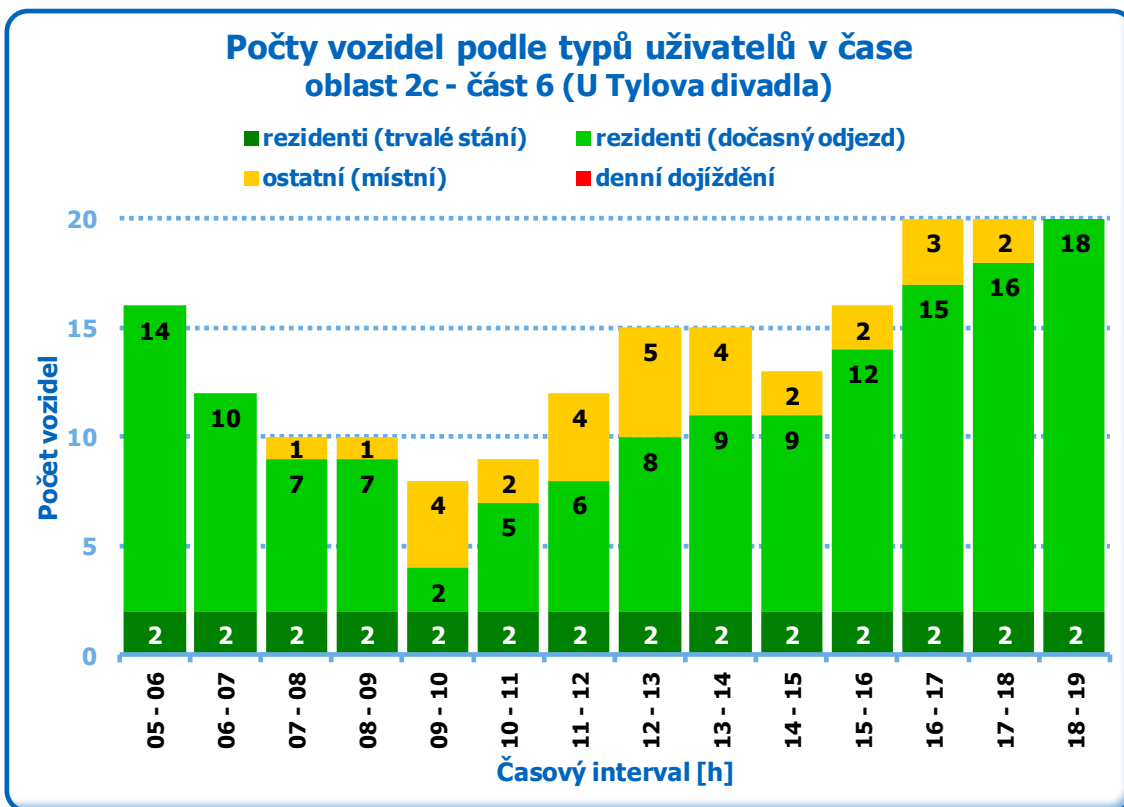
graf 459

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“



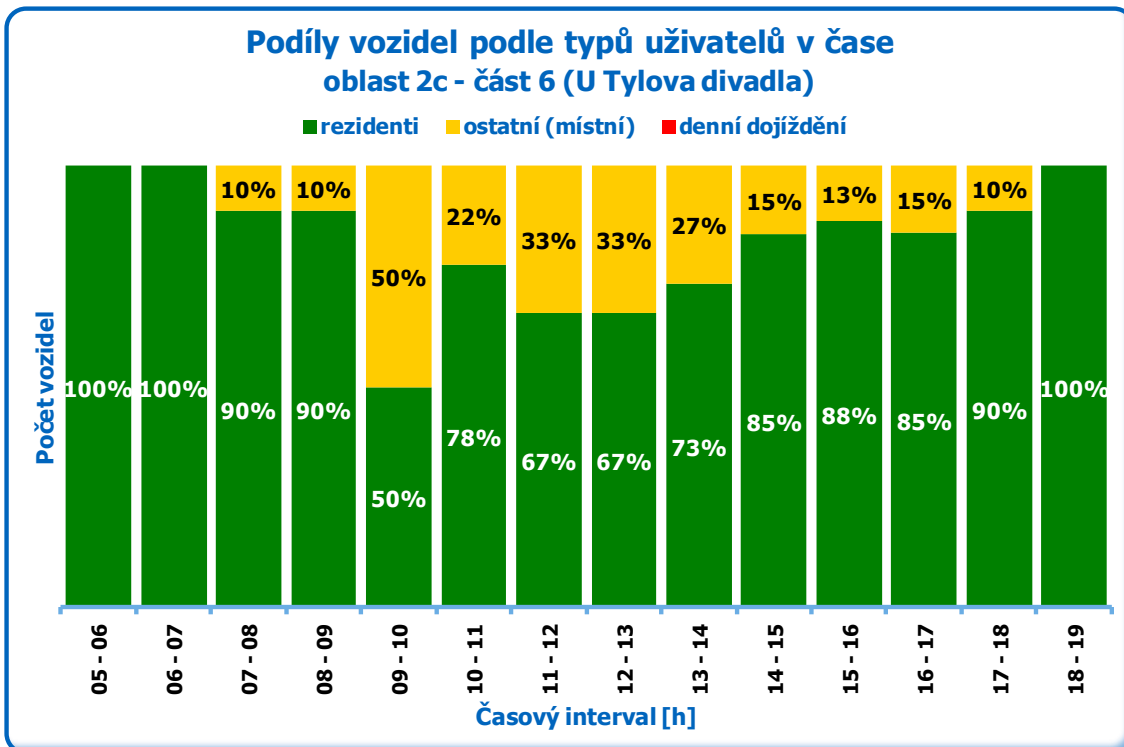
graf 460

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“



graf 461

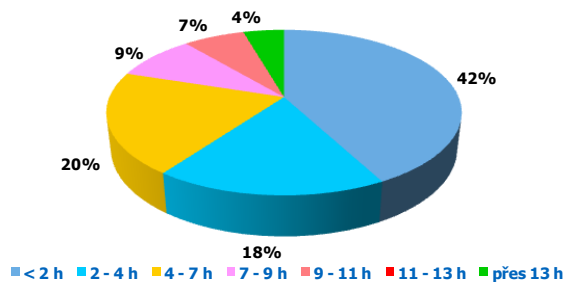
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“



graf 462

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“

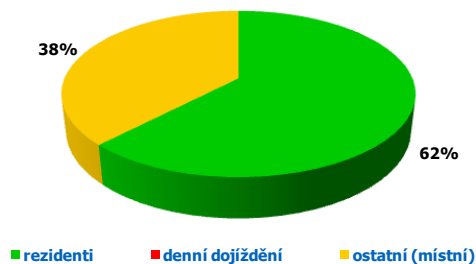
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2c - část 6 (U Tylova divadla)



graf 463

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2c - část 6 (U Tylova divadla)



graf 464

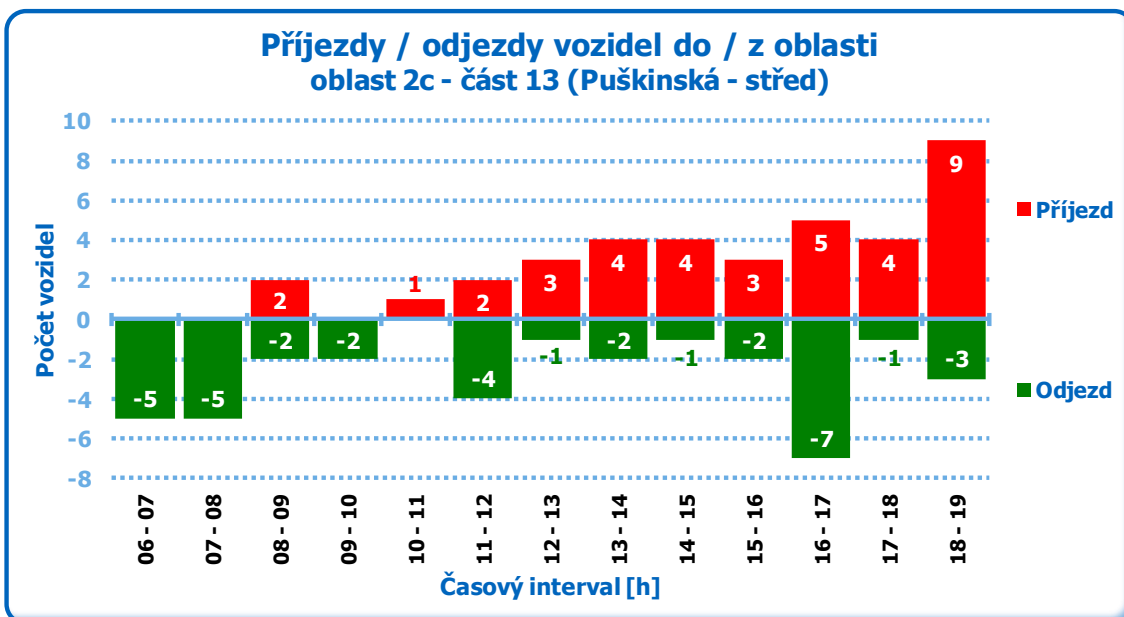
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2c – část 6 (U Tylova divadla)“

- oblast 2c / část 13 (Puškinská – střed):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 465 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (část 13) činí 27 parkovacích míst)
 - následující graf 466 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (část 13) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 467
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (část 13) graf 468 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 469 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 470 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (část 13) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 471 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



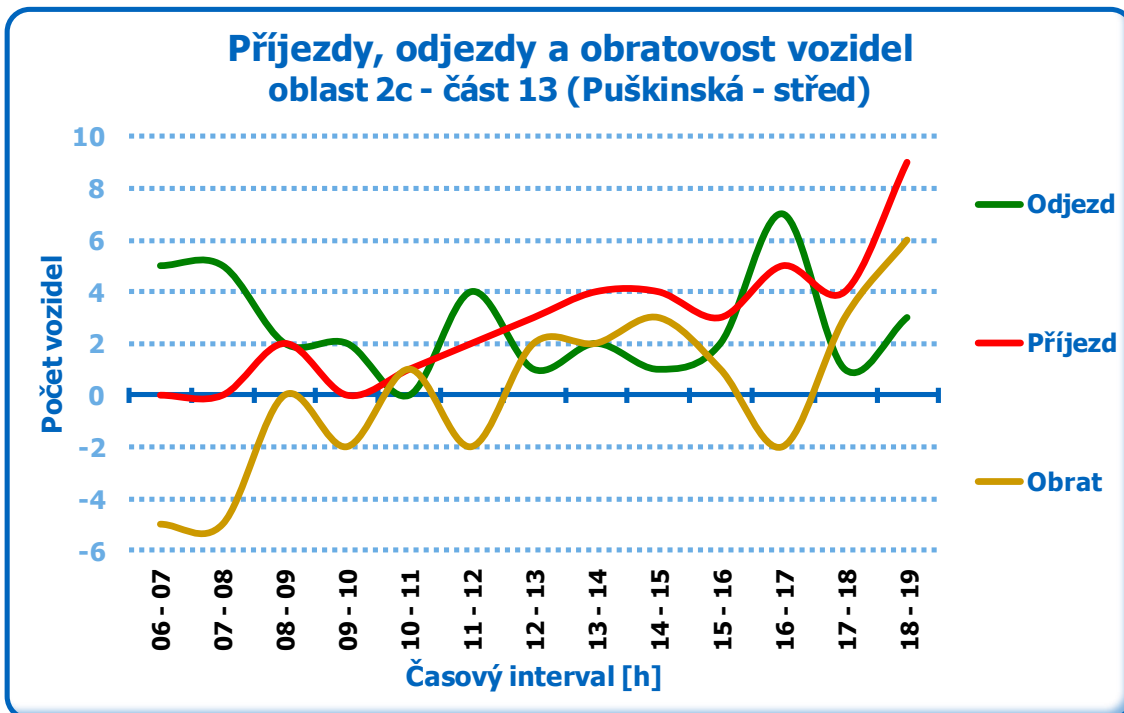
graf 465

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“



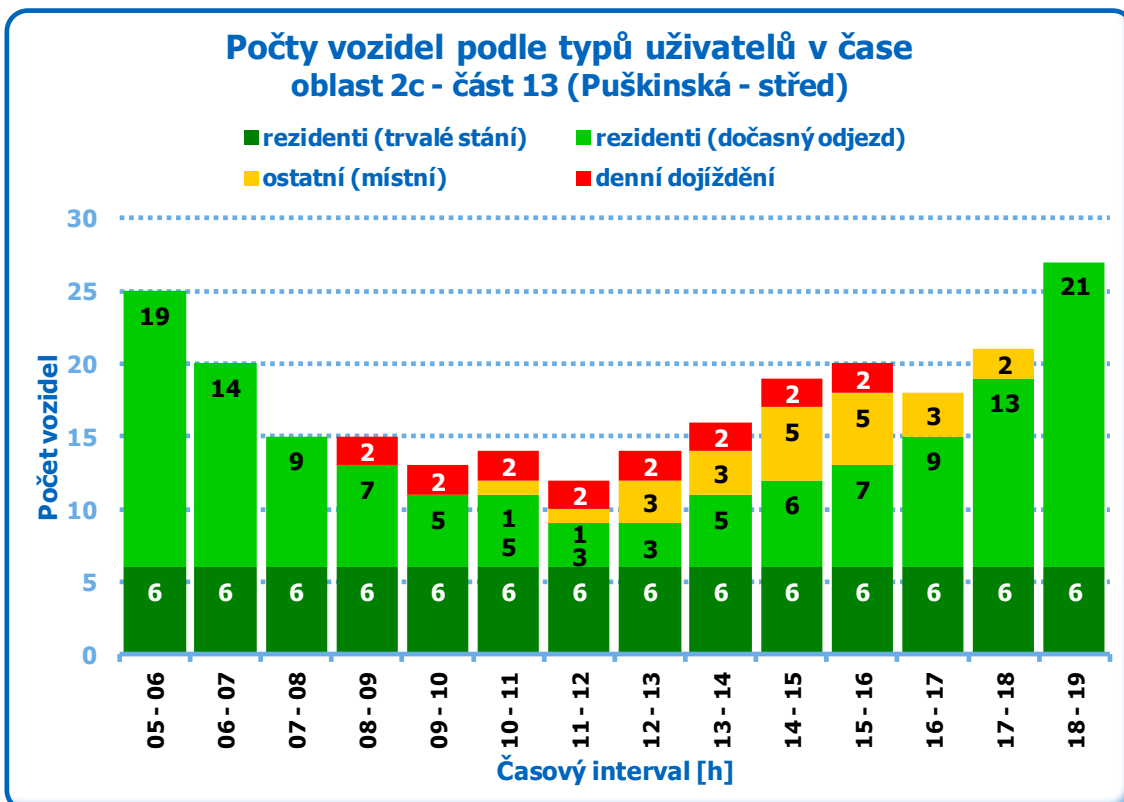
graf 466

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“



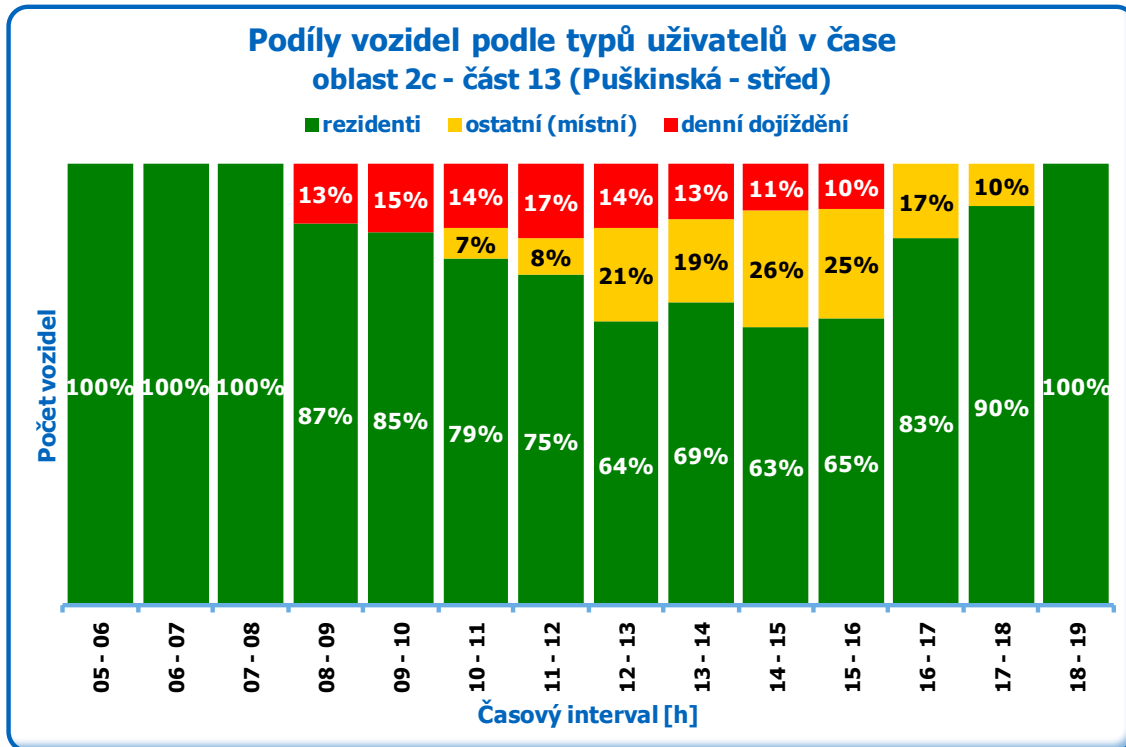
graf 467

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“



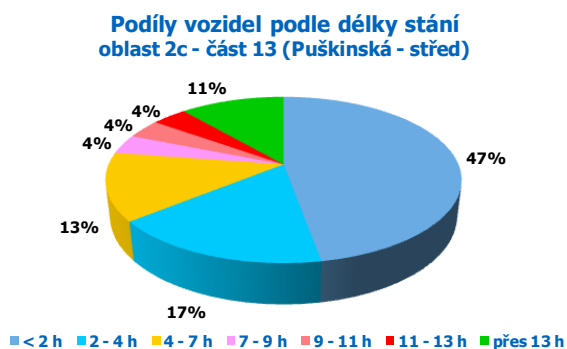
graf 468

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“

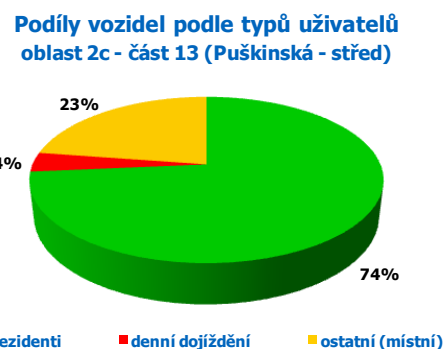


graf 469

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“



graf 470



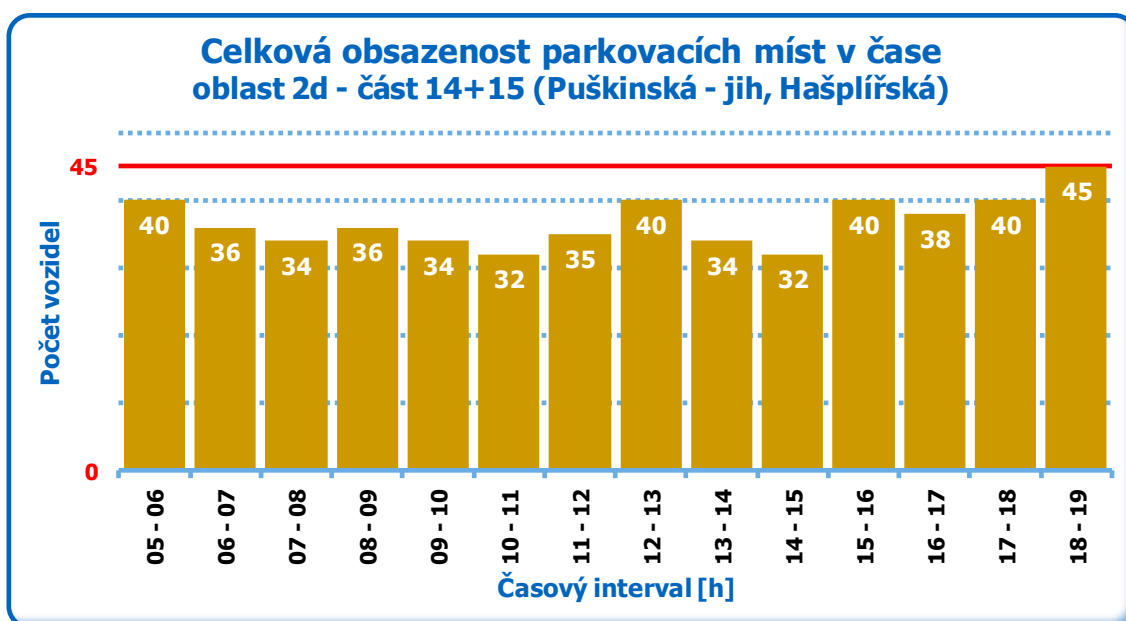
graf 471

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“ podle časové délky jejich parkování

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2c – část 13 (Puškinská – střed)“

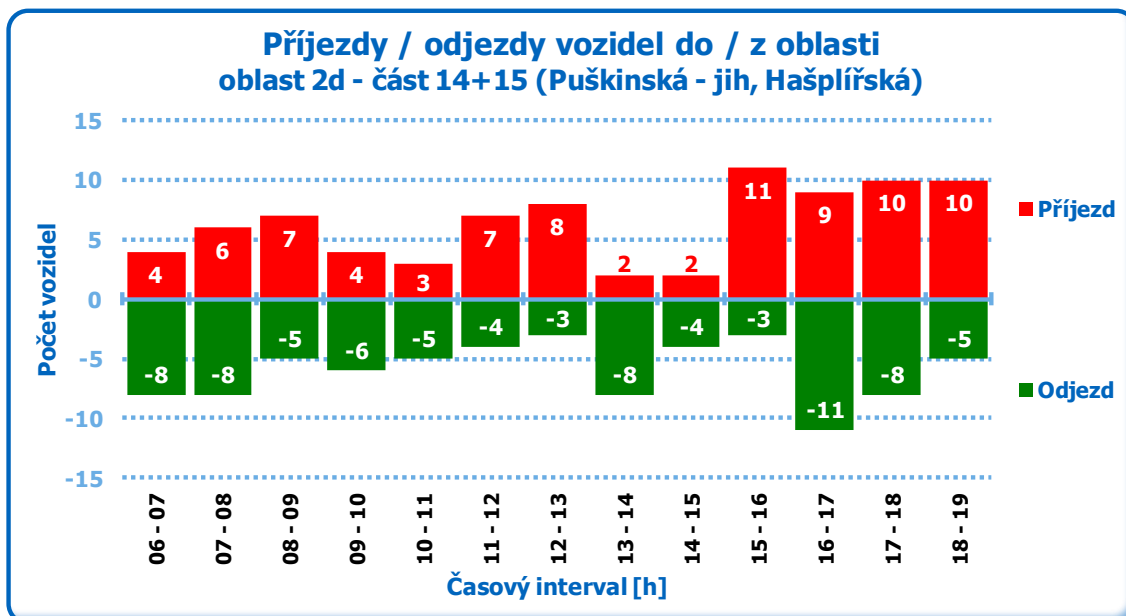
- oblast 2d / část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská):
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 472 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 14+15) činí 45 parkovacích míst)

- následující graf 473 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 14+15) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 474
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 14+15) graf 475 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 476 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 477 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 14+15) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 478 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



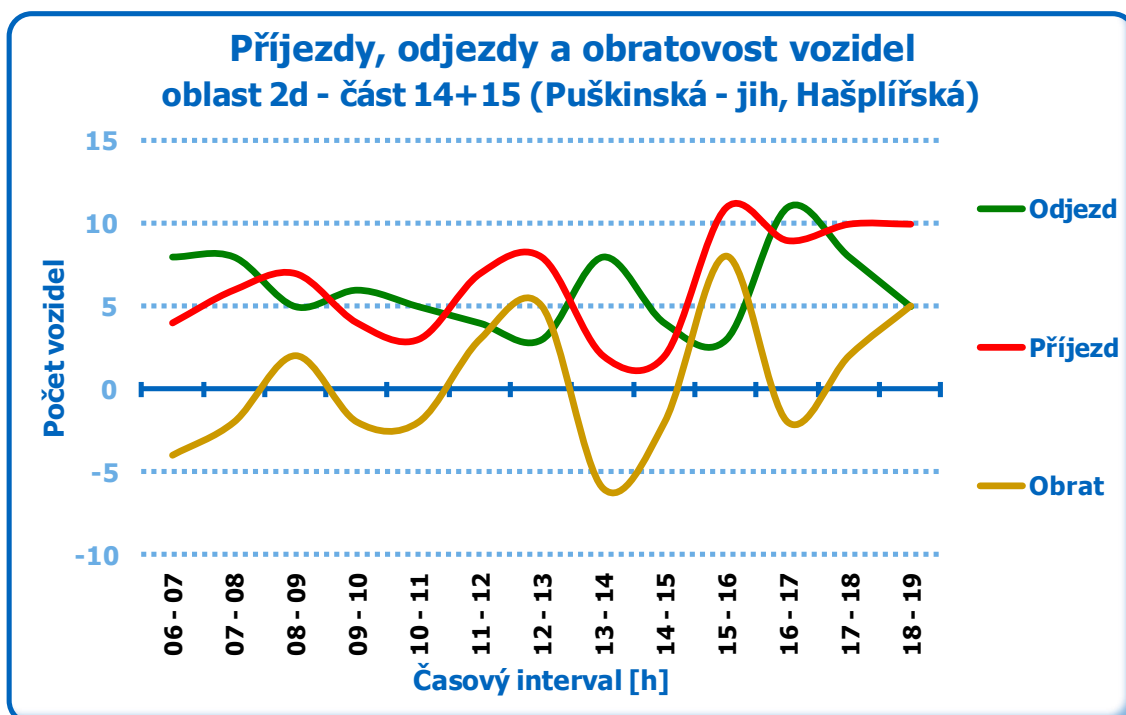
graf 472

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“



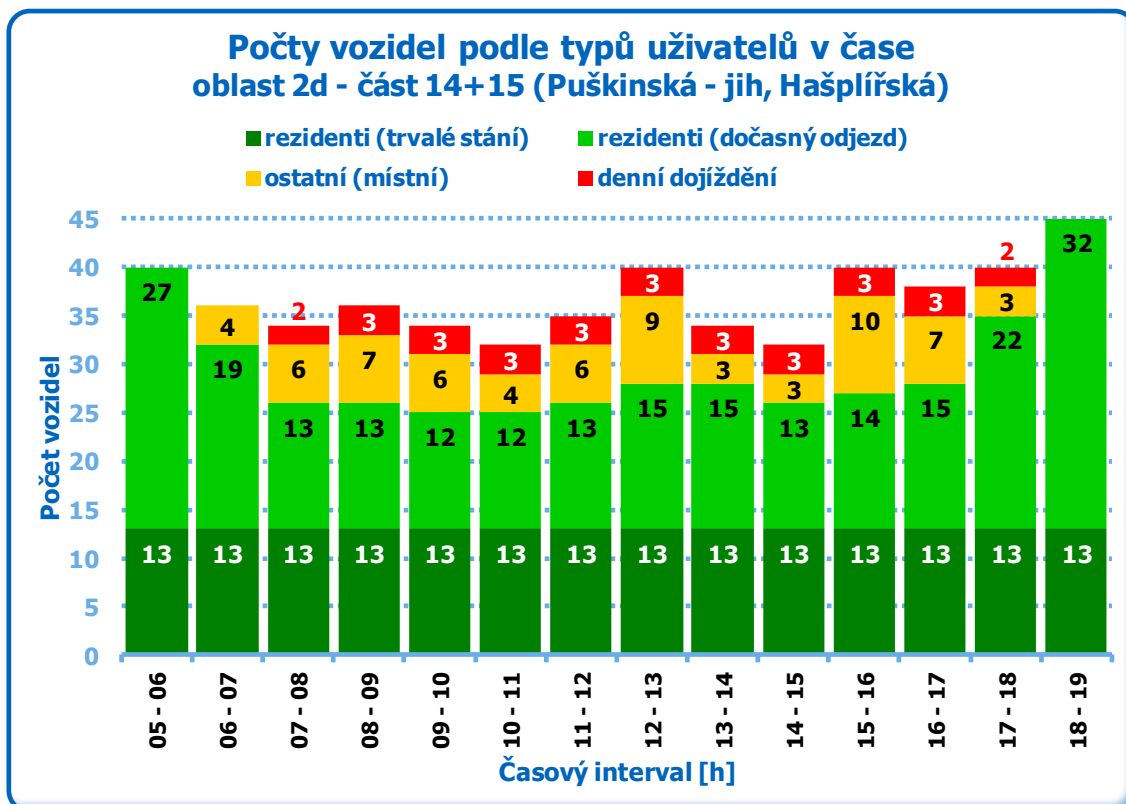
graf 473

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“



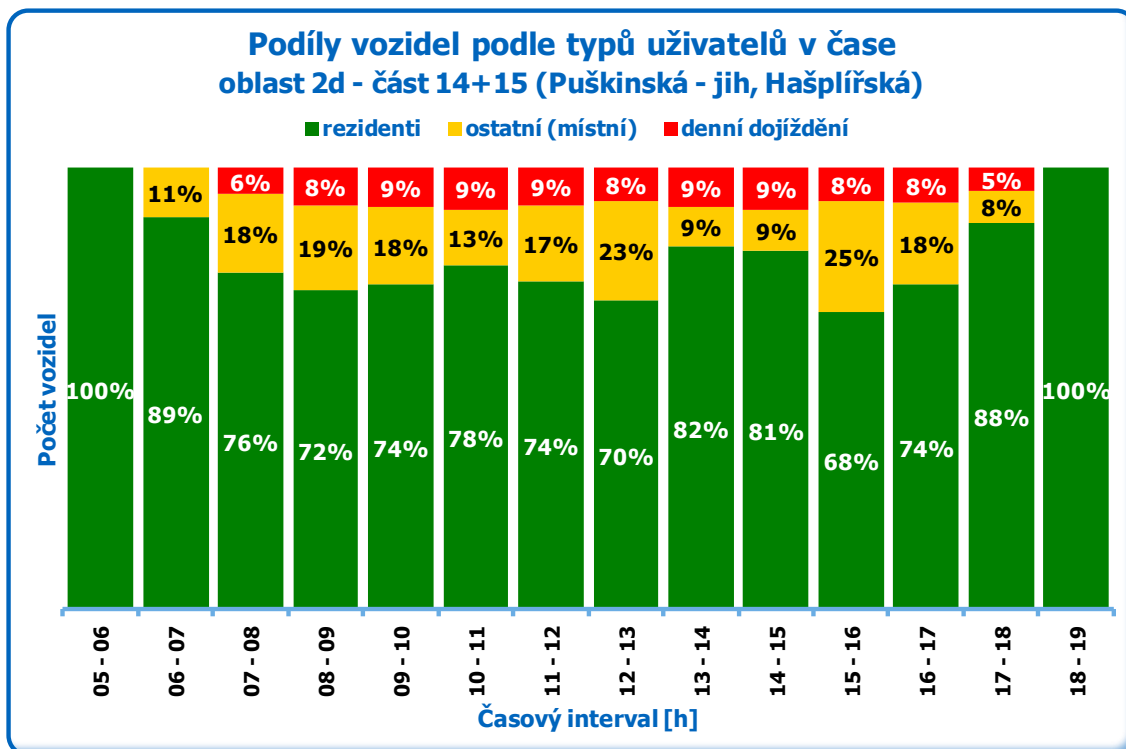
graf 474

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“



graf 475

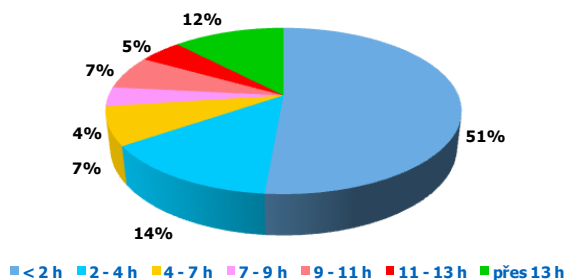
abs. počty voz. podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“



graf 476

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“

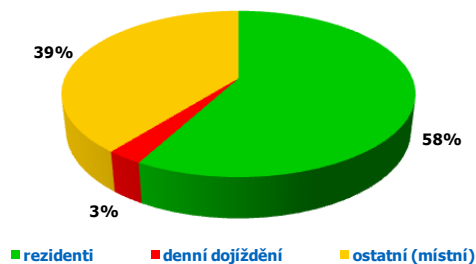
Podíly vozidel podle délky stání
oblast 2d - část 14+15 (Puškinská - jih, Hašplířská)



graf 477

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
oblast 2d - část 14+15 (Puškinská - jih, Hašplířská)

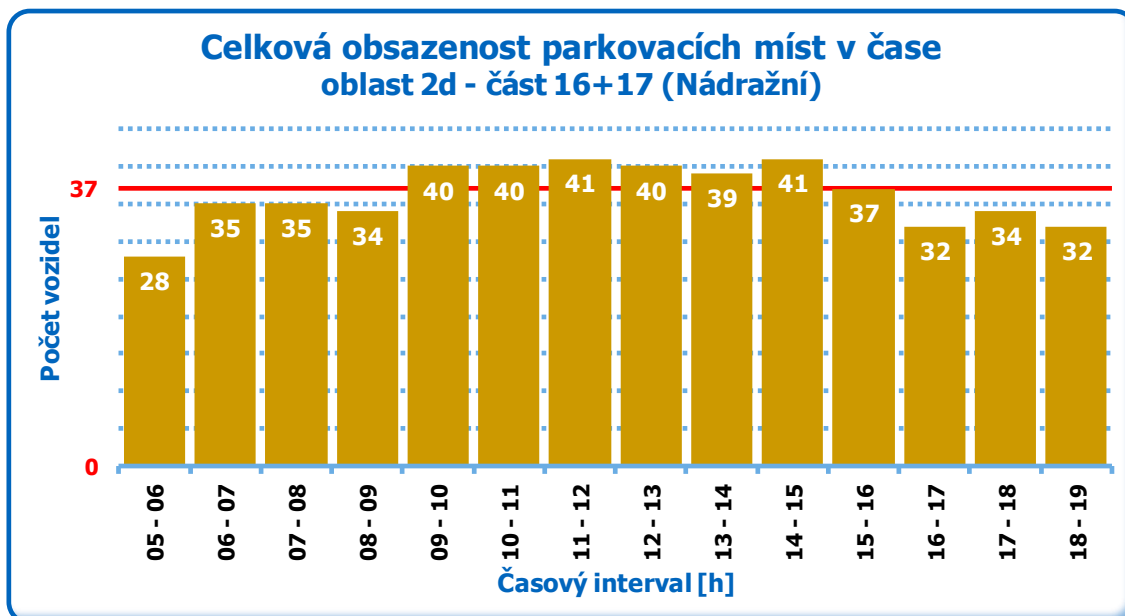


graf 478

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2d – část 14+15 (Puškinská – jih, Hašplířská)“

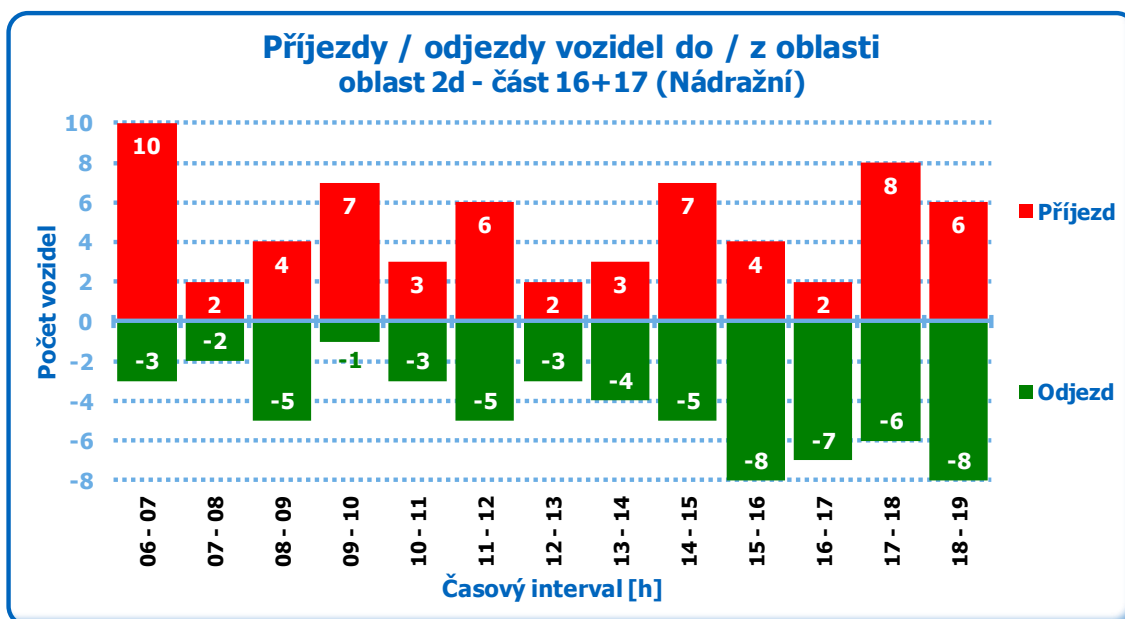
- oblast 2d / část 16+17 (Nádražní):

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 479 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (části 16+17) činí 37 parkovacích míst)
- následující graf 480 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (části 16+17) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 481
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (části 16+17) graf 482 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 483 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 484 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (části 16+17) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 485 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



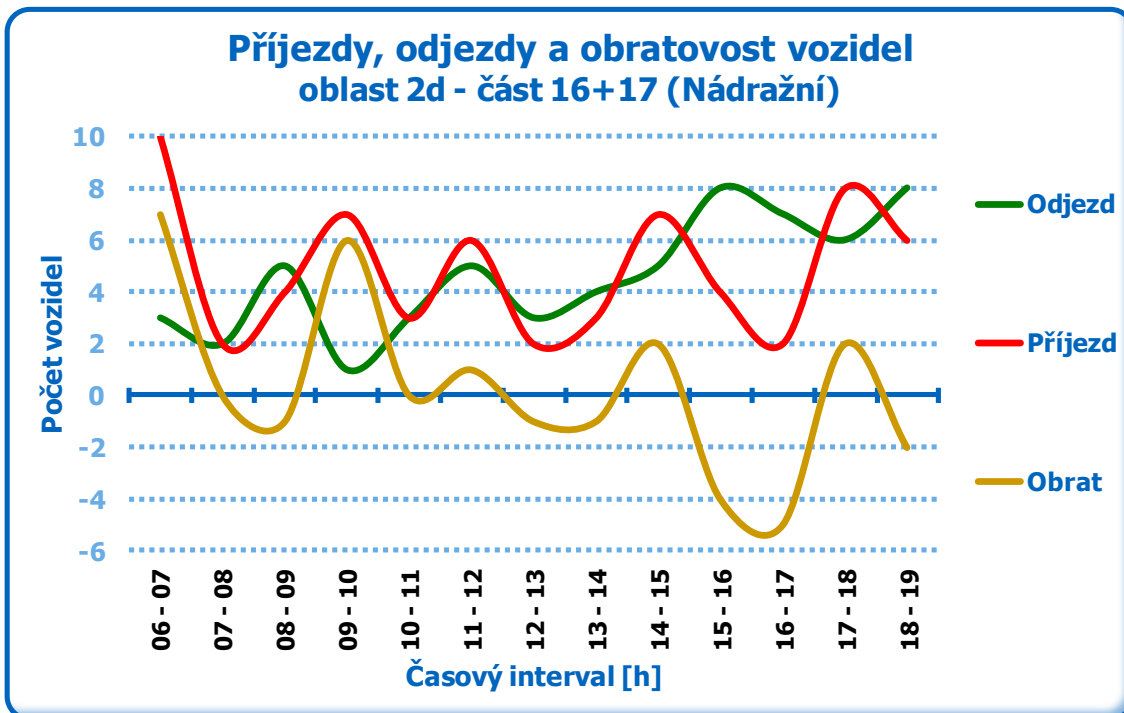
graf 479

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“



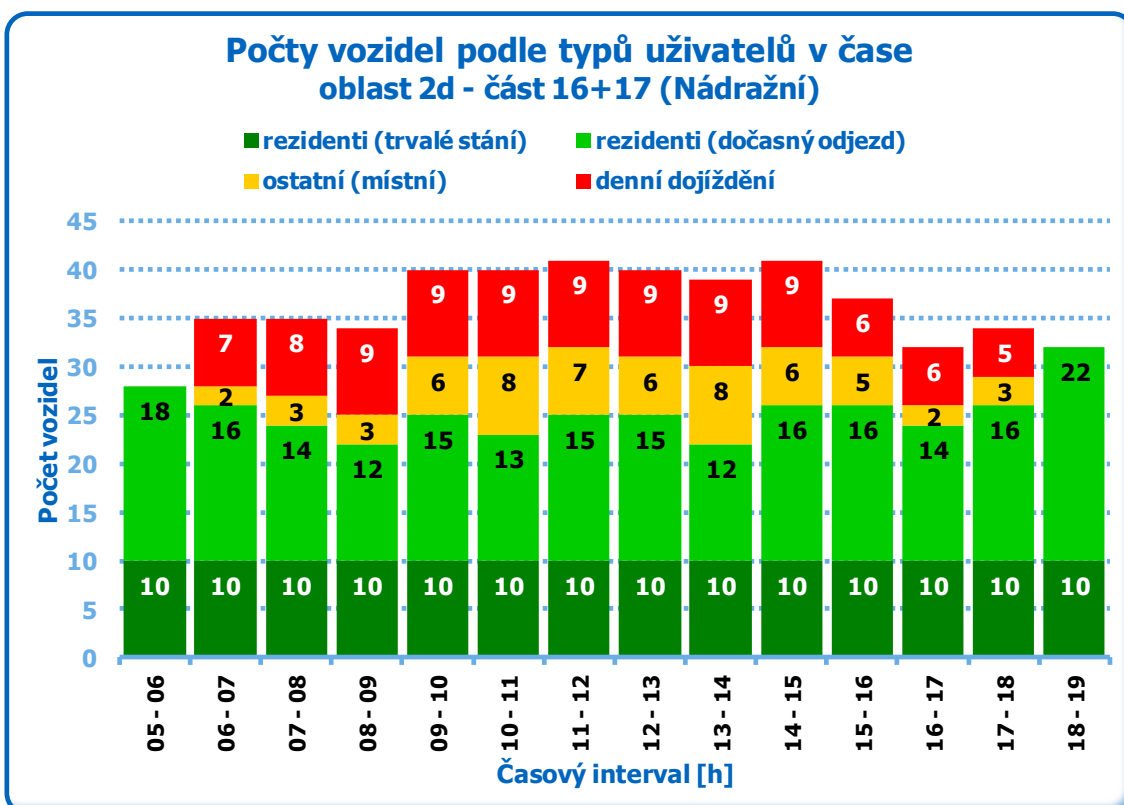
graf 480

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“



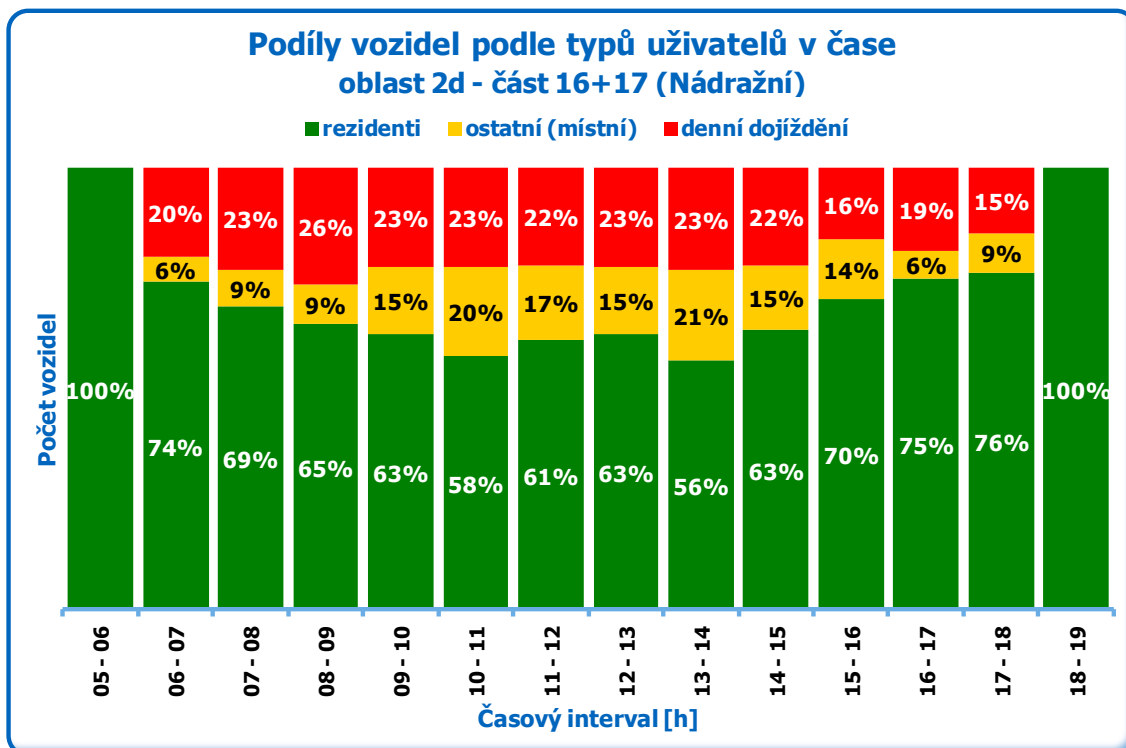
graf 481

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“



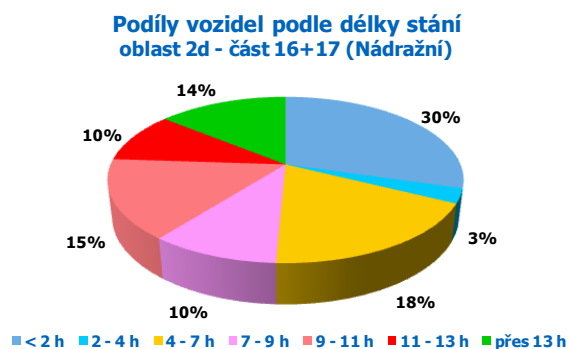
graf 482

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“



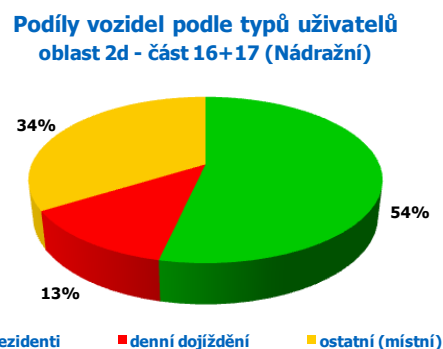
graf 483

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“



graf 484

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“ podle časové délky jejich parkování



graf 485

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „oblast 2d – část 16+17 (Nádražní)“

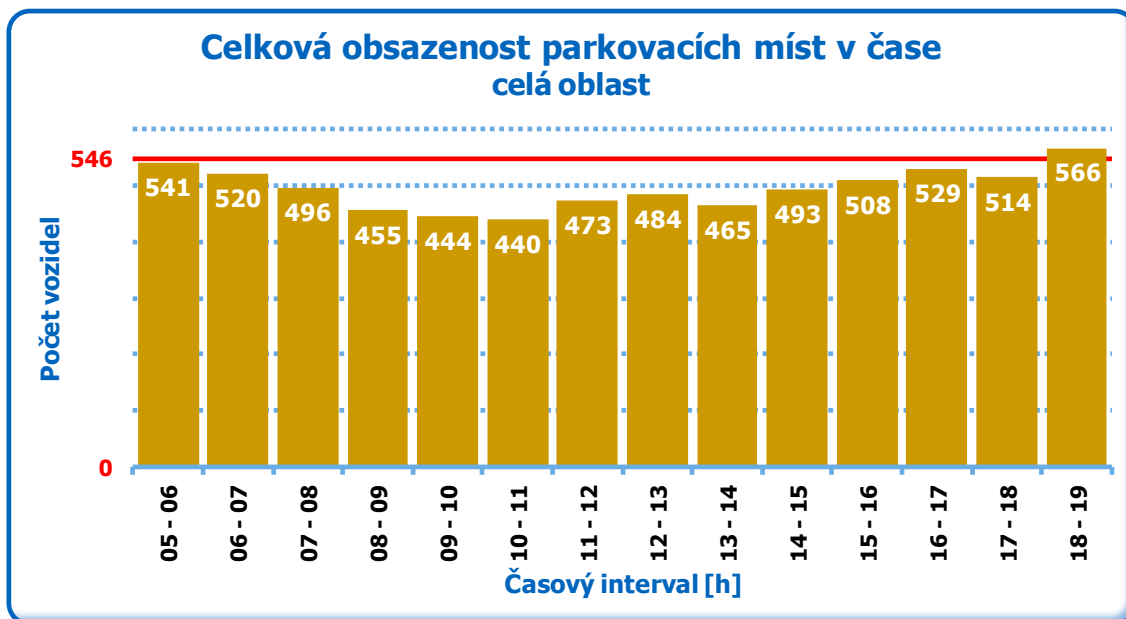
4.3.4.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu

Během průzkumu dopravy v klidu, který byl proveden na sídlišti v časovém rozmezí od 5:00 h do 19:00 h, se vystřídalo celkem 1 278 různých vozidel. Zároveň bylo průzkumem zjištěna míra využívání a také míra obratovosti vozidel na parkovacích místech v jednotlivých oblastech a jejich částech v čase během typického pracovního dne, přičemž maximální počet vozidel dosáhl 566 automobilů (viz graf 486). Lze předpokládat, že obratovost vozidel může být i vyšší díky tomu, že rezidenti mohli

odjíždět dříve nebo později než v dobu provedení průzkumu (05:00 – 19:00). Obsazenost všech parkovacích míst, které byly seskupeny do oblastí a jejich částí, byla pravidelně měřena v dobu průzkumu a pro vyhodnocení obratovosti vozidel byly zaznamenávány i registrační značky zaparkovaných vozidel.

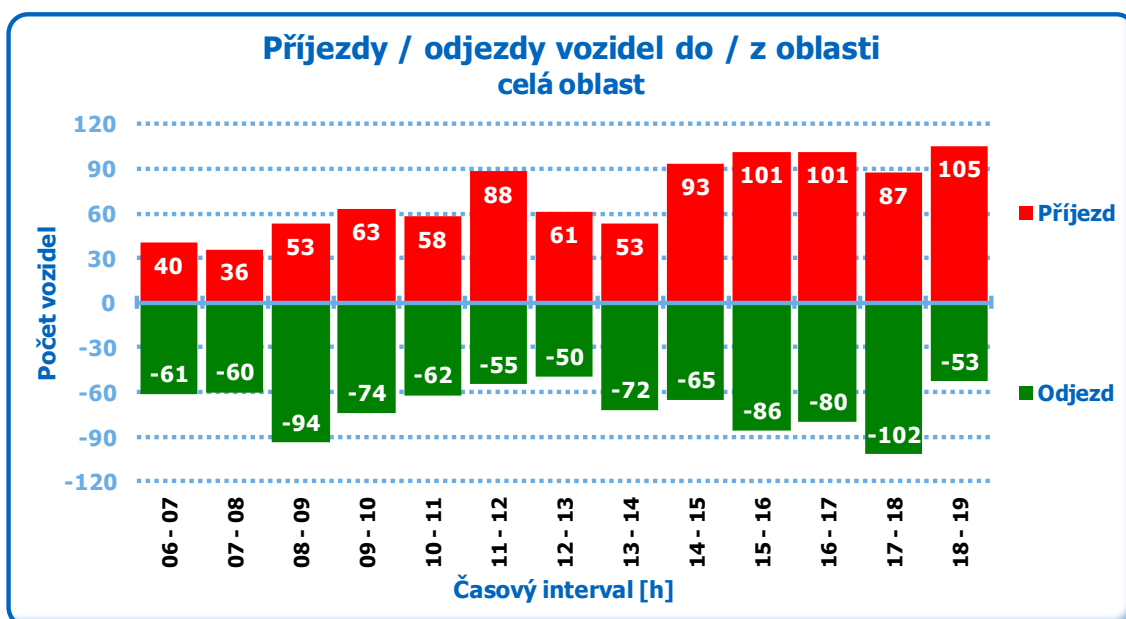
- celá oblast sídliště Hlouška:
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 486 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Hlouška) činí 546 parkovacích míst)
 - následující graf 487 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (celá oblast sídliště Hlouška) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 488
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Hlouška) graf 489 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 490 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
 - předposlední graf 491 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celá oblast sídliště Hlouška) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 492 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

Na základě průzkumu na sídlišti Hlouška bylo parkujícími vozidly vygenerováno 1 853 cest za den. Vzájemnou vazbu mezi sídlišti Hlouška a Šipší představuje jenom 86 cest, což je zanedbatelný výsledek oproti cestám směrem ze sídliště Hlouška a zpět. Nejmenší podíl parkujících vozidel rezidentů, který činil 70%, byl zaznamenán mezi 12:00 h a 15:00 h (viz graf 490).



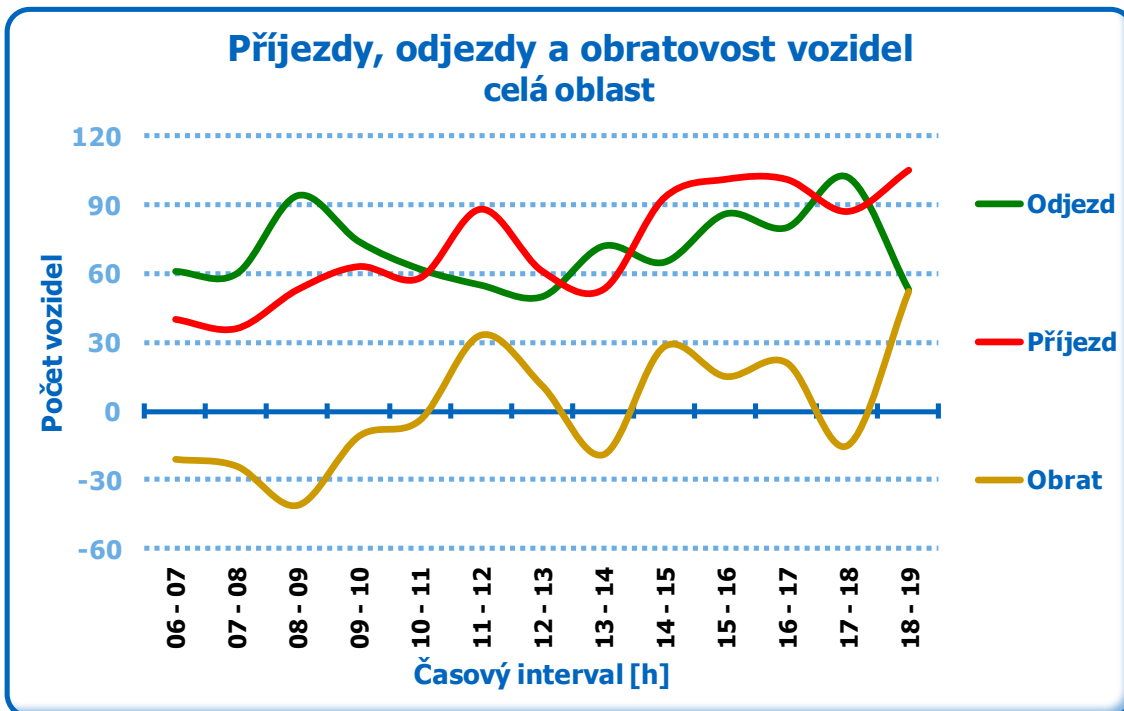
graf 486

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“



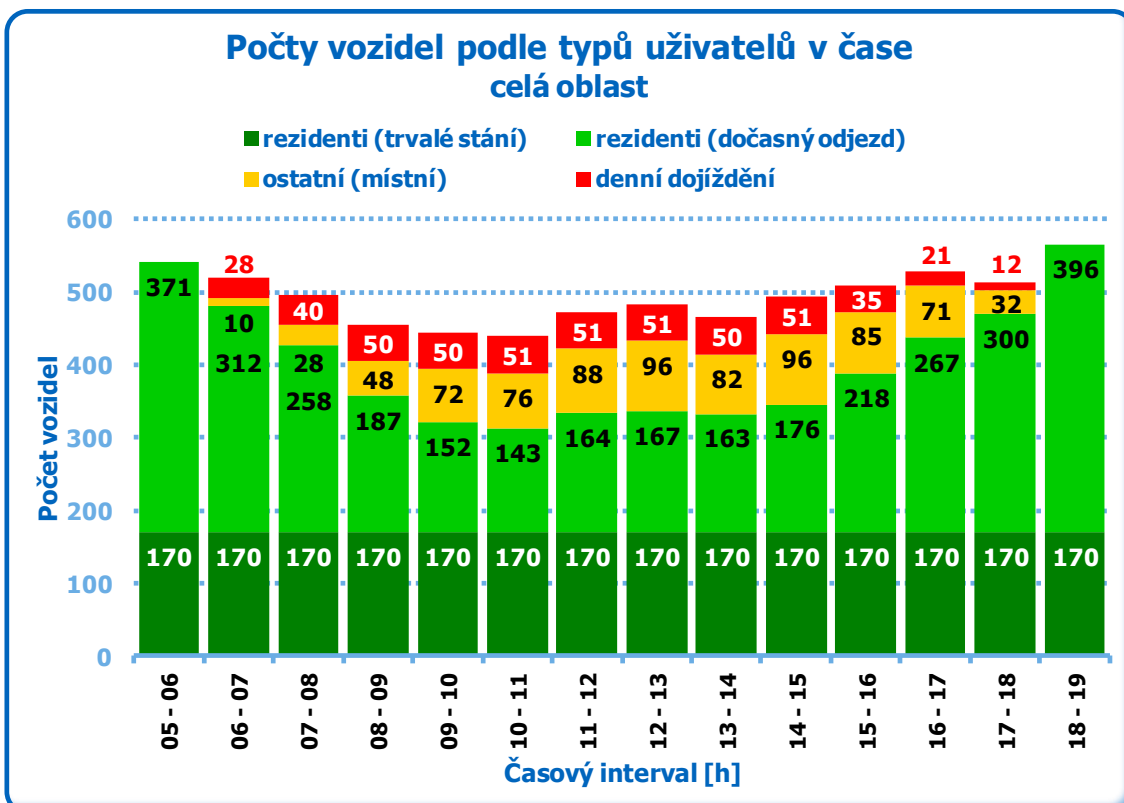
graf 487

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast sídliště Hlouška“



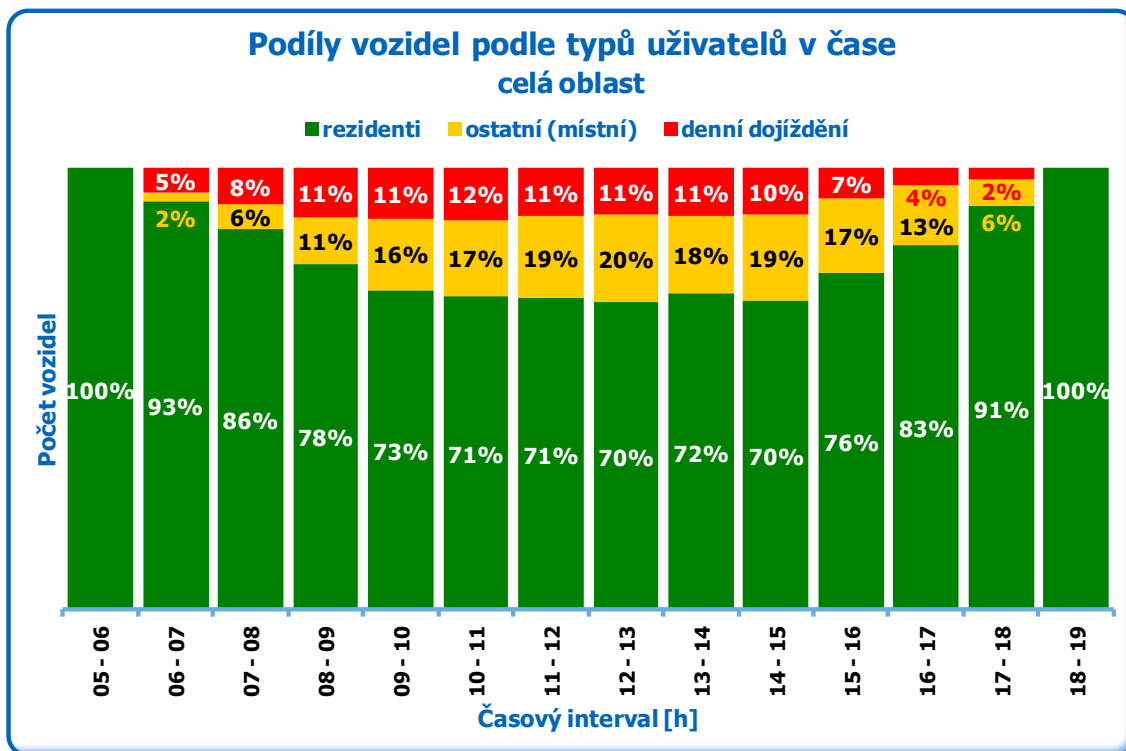
graf 488

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“



graf 489

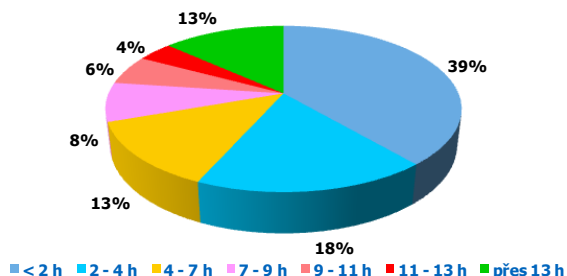
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“



graf 490

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“

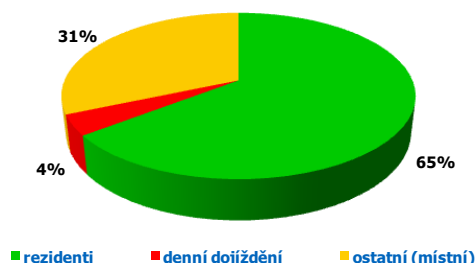
Podíly vozidel podle délky stání celá oblast



graf 491

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“ podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů celá oblast



graf 492

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v lokalitě „celá oblast sídliště Hlouška“

Hlavní problém sídliště Hlouška nespočívá v tom, že celková teoretická nabídka míst je o mnoho nižší než skutečná potřeba, ale v tom, že rezidenti chtějí parkovat co nejbližší ke svému domu. Oblasti se specifickým využitím obsahují některé části, které jsou přesycené parkujícími automobily o celkem 71 vozidel navíc.

Průzkum ukázal, že v níže uvedených částech vyhodnocovaných oblastí v rámci sídliště Hlouška dochází k největšímu deficitu parkovacích míst:

- oblast 2b / části 8+9 (viz graf 423).....deficit 26 parkovacích míst

- oblast 2c / části 4+7 (viz graf 444) deficit 12 parkovacích míst
- oblast 2c / část 6 (viz graf 458) deficit 10 parkovacích míst
- oblast 2a / část 1 (viz graf 402) deficit 7 parkovacích míst
- oblast 2b / části 11+12 (viz graf 430) deficit 5 parkovacích míst
- oblast 2a / části 2+10 (viz graf 409) deficit 4 parkovacích míst
- oblast 2d / části 16+17 (viz graf 479) deficit 4 parkovacích míst
- oblast 2b / část 3 (viz graf 416) deficit 3 parkovacích míst

Oproti plochám s nedostatkem parkovacích míst se na sídlišti vyskytují též parkovací plochy, kde nedošlo k jejím úplnému využití, např. v oblasti 2c (části 5) u Tylova divadla se během celého dne vyskytovalo okolo 12 volných parkovacích míst a zároveň sem až 38% uživatelů dojíždí denně do zaměstnání (viz graf 451 a graf 455). Stejný problém byl zaznamenán i v oblasti 2d (části 16+17), kde podíl dojíždějících do zaměstnání na parkujících vozidlech činil až 26% (viz graf 483).

4.3.5. *Místní část Žižkov*

Pro realizaci průzkumu dopravy v klidu v místní části Žižkov byla zvolena ta část místní části Žižkov, u které byl největší předpoklad, že by mohla být využívána ze strany těch uživatelů individuální automobilové dopravy, kteří mají z této části krátkou docházkovou vzdálenost do historického centra města a proto zde budou bezplatně během dne parkovat své automobily po celou dobu svého pobytu v zaměstnání. Na základě výše uvedeného předpokladu byla zvolena k průzkumu dopravy v klidu oblast místní části Žižkov ohraničená ulicemi Kouřimská, na \vlech, Ku Ptáku, Tyršova. Tachovská, Sudoměřická a Bendlovky (posuzovanou oblast též zobrazuje obr. 72, k němuž je legenda uvedena na obr. 73).

4.3.5.1. *Pasport ploch pro dopravu v klidu*

Pro průzkum dopravy v klidu a jednodušší vyhodnocení stávající situace v místní části Žižkov byl vytvořen pasport stávajících parkovacích ploch. Pro jednoznačné a logické vyhodnocení poptávky po místech a obratovosti vozidel v daném místě byly parkovací plochy seskupené do jednotlivých oblastí, které jsou tvořeny už konkrétními seskupeními parkovacích míst v dané ulici, její části nebo skupině kratších ulic. Způsob přiřazení jednotlivých parkovacích míst v jednotlivých ulicích do dílčích oblastí v rámci vybrané části místní části Žižkov jsou zobrazeny na obr. 72 (ke kterému je legenda uvedena na obr. 73).

4.3.5.2. Průzkum obsazenosti ploch pro dopravu v klidu

Během průzkumu dopravy v klidu, který byl proveden v posuzované části místní části Žižkov v časovém rozmezí od 5:00 h do 19:00 h, se vystřídalo celkem 458 různých vozidel. Zároveň bylo průzkumem zjištěna míra využívání a také míra obratovosti vozidel na parkovacích místech v jednotlivých oblastech v čase během typického pracovního dne, přičemž maximální počet vozidel dosáhl 214 automobilů (viz graf 535). Obsazenost všech parkovacích míst, které byly seskupeny do oblastí, byla pravidelně měřena v dobu průzkumu a pro vyhodnocení obratovosti vozidel byly zaznamenávány i registrační značky zaparkovaných vozidel.

— Celková sledovaná oblast
— fyzické hrany

oblast parkování
A0 kód oblasti
 soukromé parkoviště
 kamera
 domy
 sportovní plochy
 měřirna el. energie

Tyršova název ulice

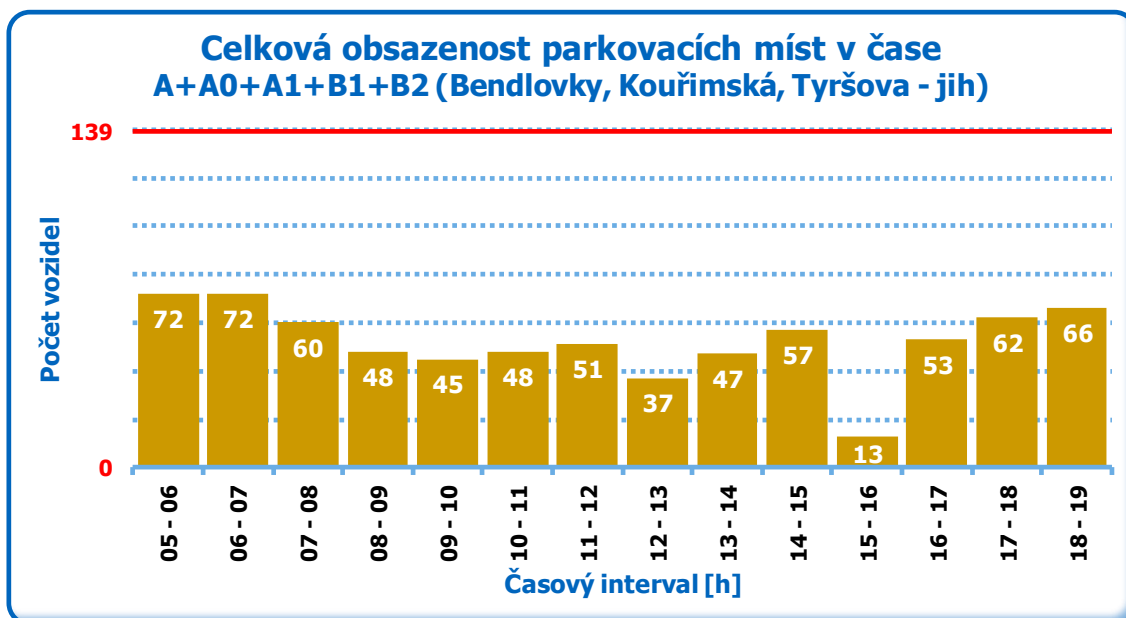
obr. 73

Legenda k obr. 72

- oblasti A+A0+A1+B1+B2:

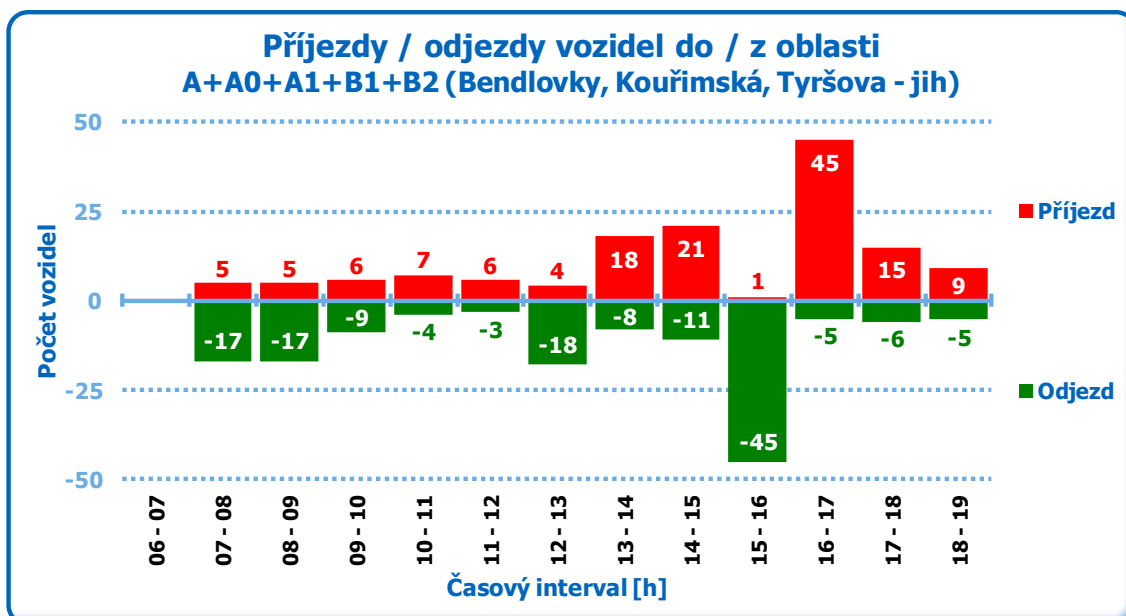
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 493 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v posuzovaných oblastech v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzovaných oblastech A+A0+A1+B1+B2 činí 139 parkovacích míst)
- následující graf 494 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzovaných oblastí A+A0+A1+B1+B2 během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 495
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzovaných oblastech A+A0+A1+B1+B2 graf 496 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 497 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívány nejvíce

- předposlední graf 498 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzovaných oblastech A+A0+A1+B1+B2 podle časové délky jejich parkování a poslední graf 499 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívána nejvíce



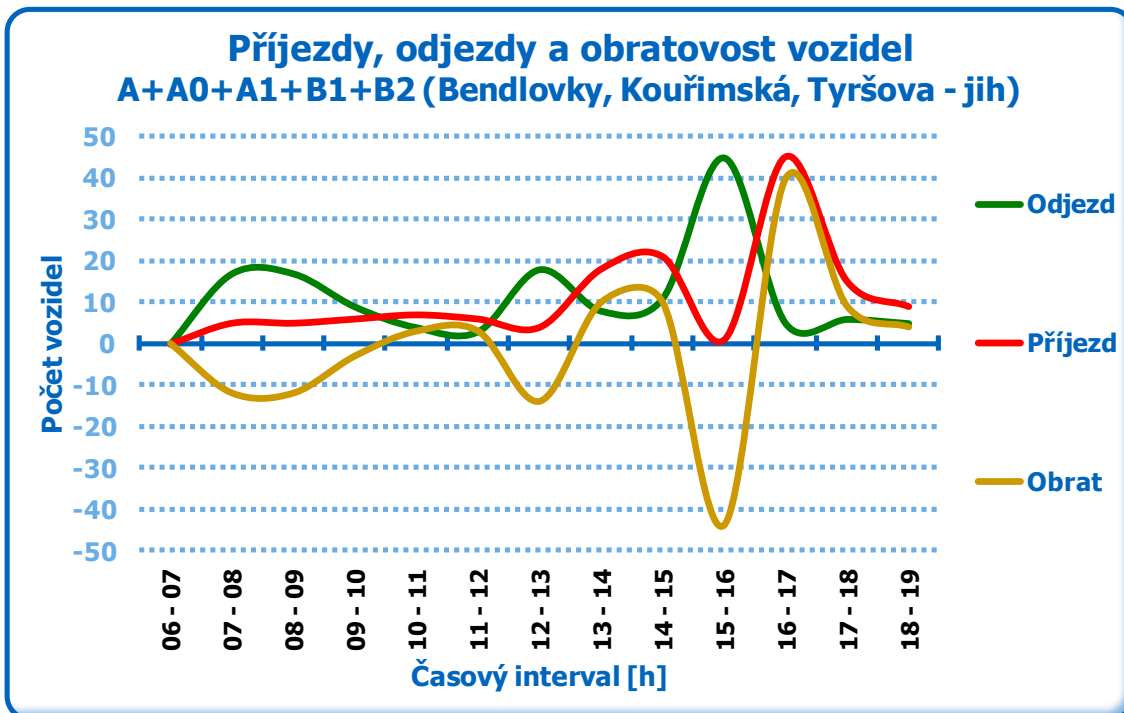
graf 493

celková obsazenost park. míst v čase v oblastech A+A0+A1+B1+B2 (Bendlovky, Kouřimská, Tyršova - jih)“



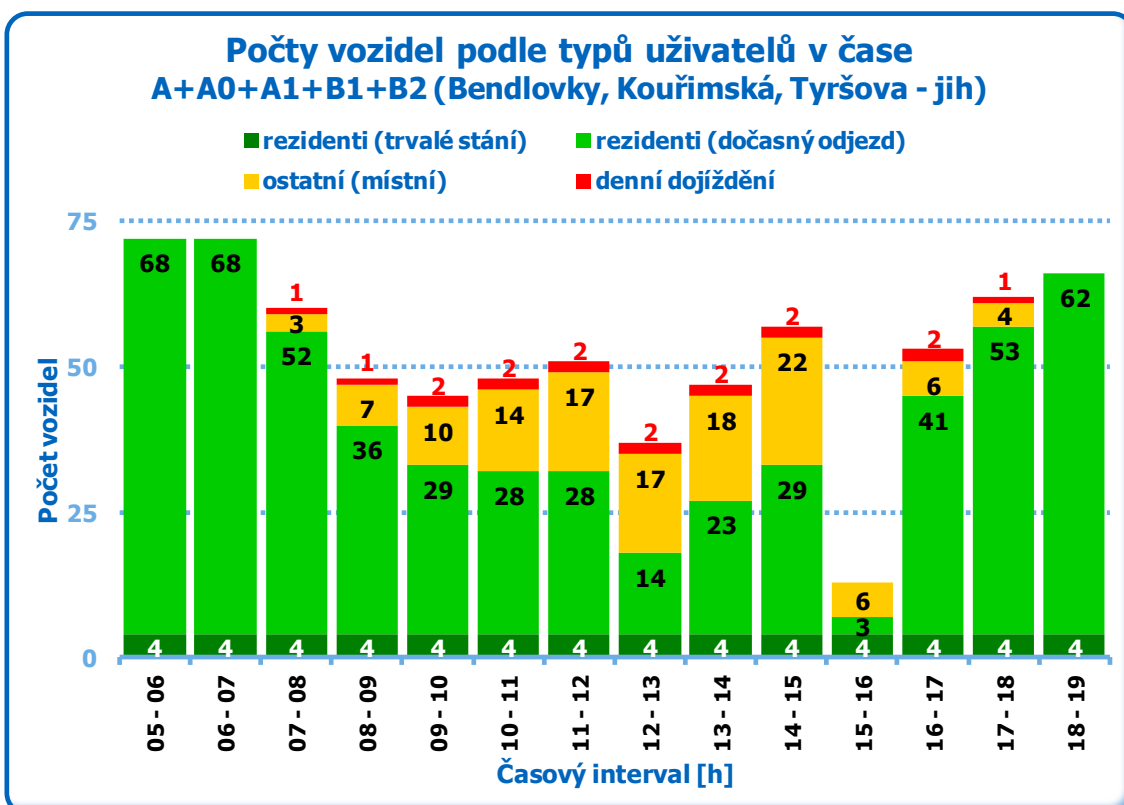
graf 494

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblastí A+A0+A1+B1+B2 (Bendlovky, Kouřimská, Tyršova - jih)“



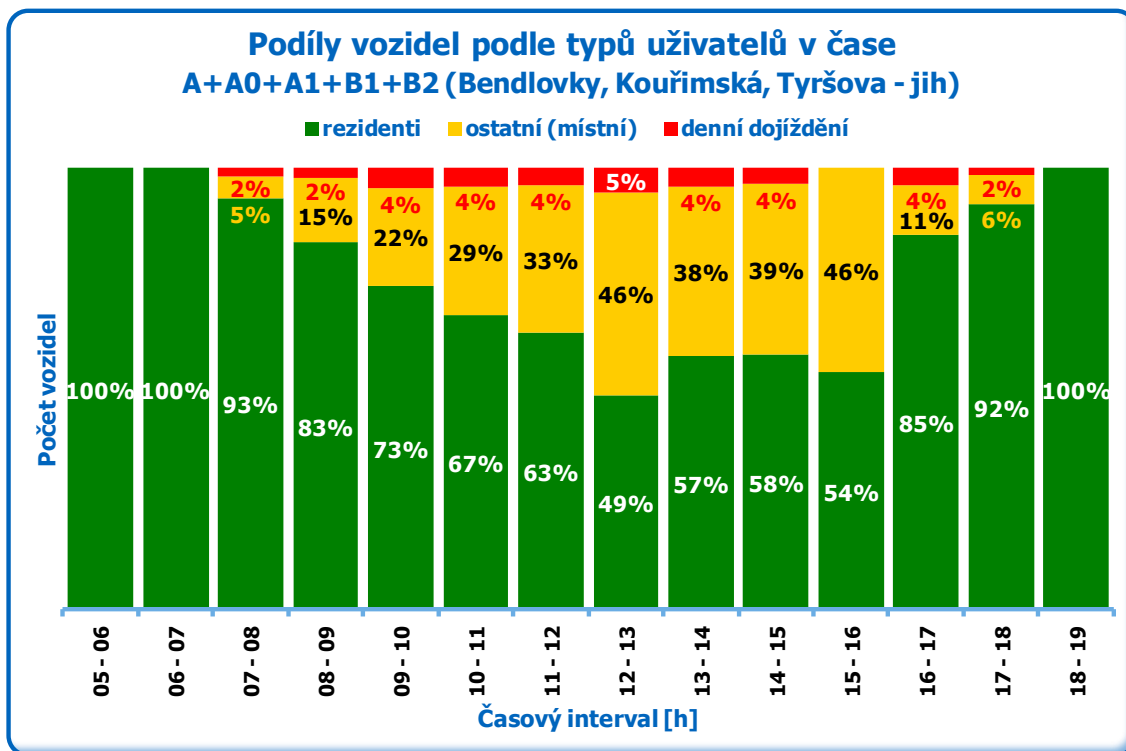
graf 495

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblastech A+A0+A1+B1+B2 (Bendlovky, Kouřimská, Tyršova - jih)“



graf 496

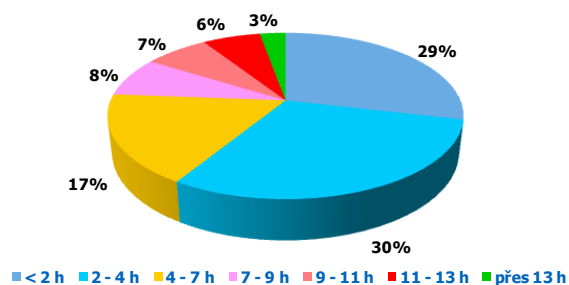
abs. počty voz. podle typů uživ. v čase v oblastech A+A0+A1+B1+B2 (Bendlovky, Kouřimská, Tyršova - jih)“



graf 497

podíly voz. podle typu uživat. v čase v oblastech A+A0+A1+B1+B2 (Bendlovky, Kouřimská, Tyršova - jih)“

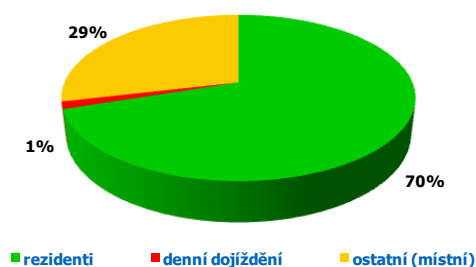
**Podíly vozidel podle délky stání
A+A0+A1+B1+B2 (Bendlovky, Kouřimská, Tyršova - jih)**



graf 498

podíly zaparkovaných vozidel v oblastech A+A0+A1+B1+B2 (Bendlovky, Kouřimská, Tyršova - jih)“ podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
A+A0+A1+B1+B2 (Bendlovky, Kouřimská, Tyršova - jih)**



graf 499

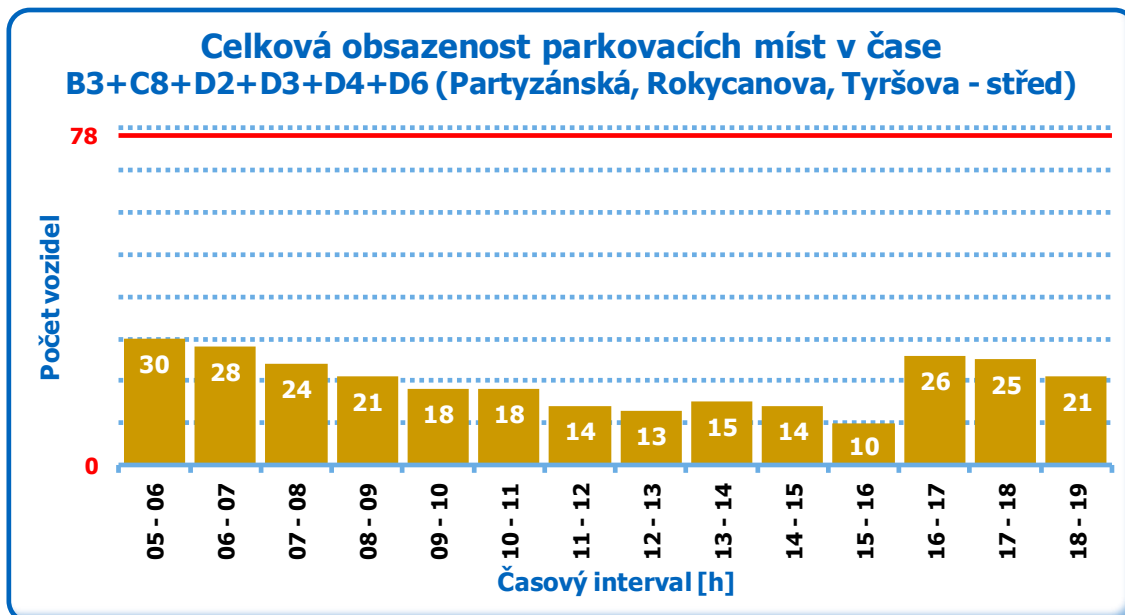
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v oblastech A+A0+A1+B1+B2 (Bendlovky, Kouřimská, Tyršova - jih)“

• oblasti B3+C8+D2+D3+D4+D6:

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 500 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v posuzovaných oblastech v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity

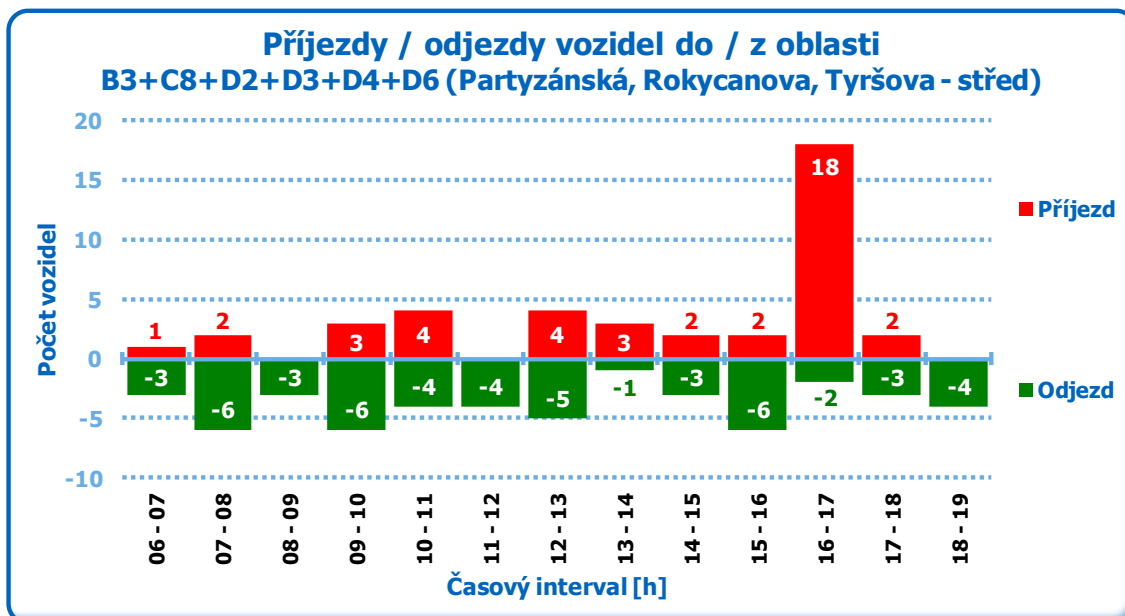
parkovacích míst, která v posuzovaných oblastech B3+C8+D2+D3+D4+D6 činí 78 parkovacích míst)

- následující graf 501 znázorňuje vývoj počtu vozidel příjezdějících do a odjíždějících z posuzovaných oblastí B3+C8+D2+D3+D4+D6 během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 502
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzovaných oblastech B3+C8+D2+D3+D4+D6 graf 503 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 504 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívány nejvíce
- předposlední graf 505 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzovaných oblastech B3+C8+D2+D3+D4+D6 podle časové délky jejich parkování a poslední graf 506 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívána nejvíce



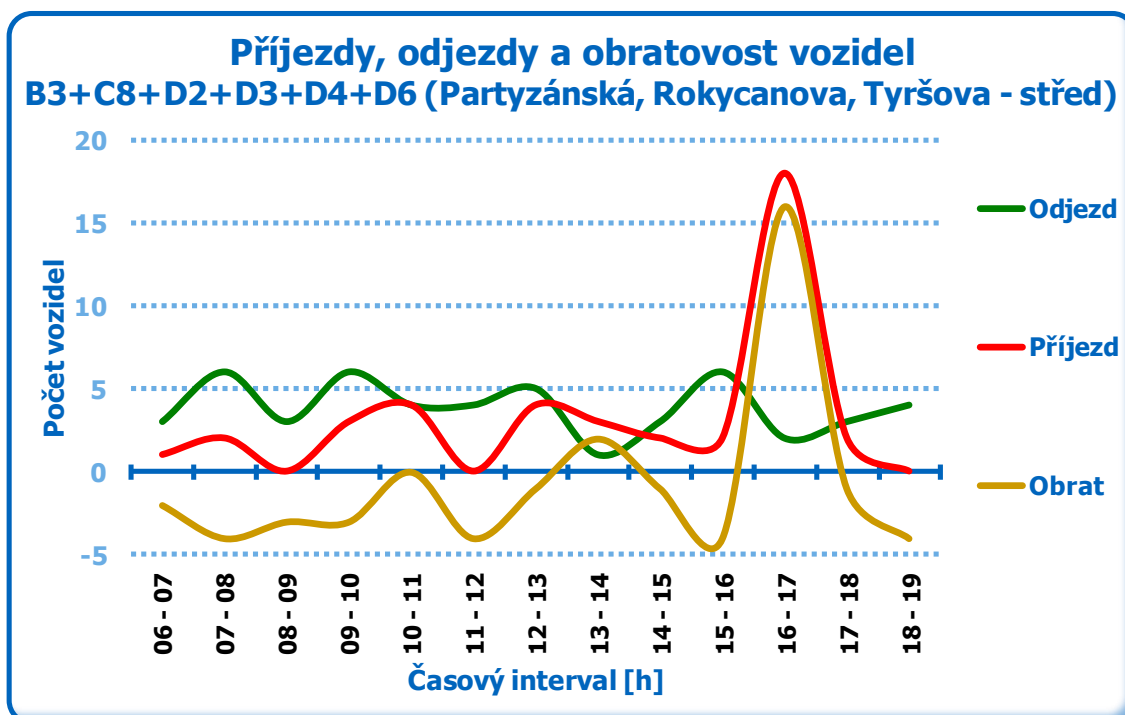
graf 500

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblastech B3+C8+D2+D3+D4+D6
(Partyzánská, Rokycanova, Tyršova - střed)



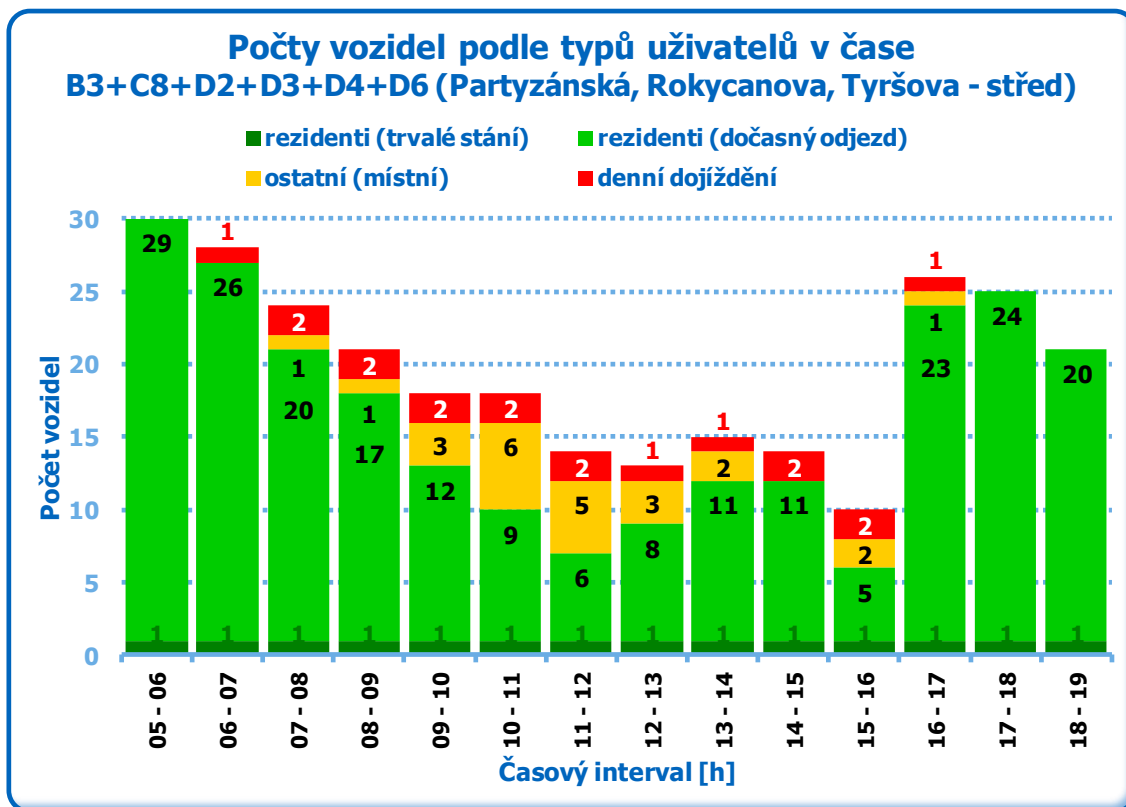
graf 501

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblastí B3+C8+D2+D3+D4+D6
(Partyzánská, Rokycanova, Tyršova - střed)"



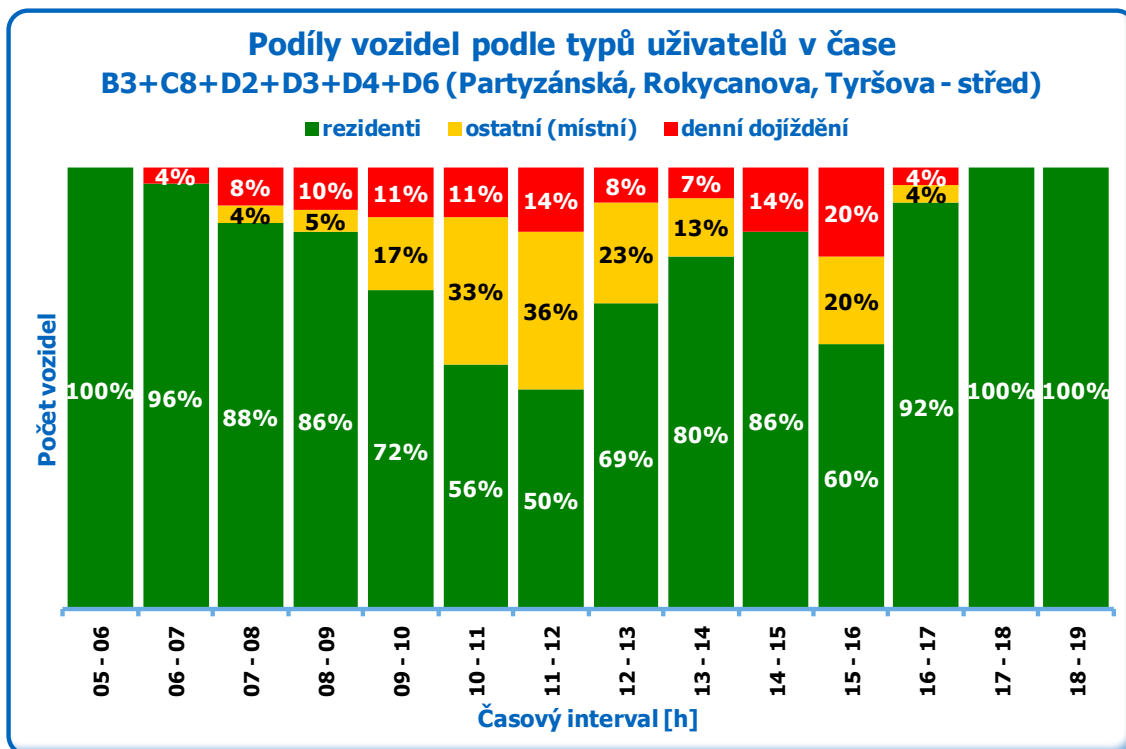
graf 502

příj., odjezdy a obratovost voz. v obl. B3+C8+D2+D3+D4+D6 (Partyzánská, Rokycanova, Tyršova - střed)"



graf 503

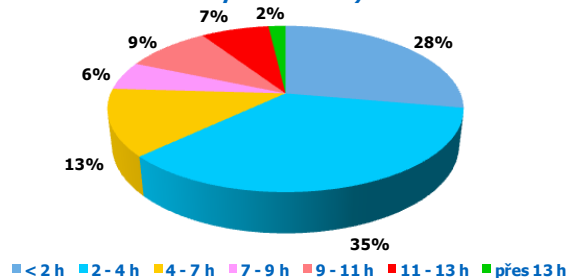
abs. poč. voz. dle typů už. v čase v obl. B3+C8+D2+D3+D4+D6 (Partyzánská, Rokycanova, Tyršova - střed)“



graf 504

podíly voz. dle typu uživ. v čase v obl. B3+C8+D2+D3+D4+D6 (Partyzánská, Rokycanova, Tyršova - střed)“

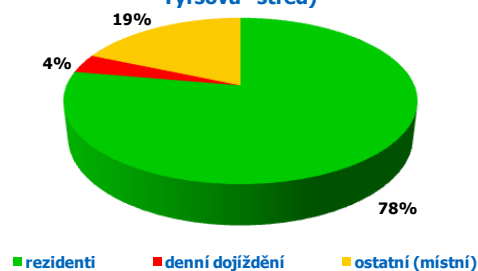
Podíly vozidel podle délky stání
B3+C8+D2+D3+D4+D6 (Partyzánská, Rokycanova,
Tyršova - střed)



graf 505

podíly zaparkovaných vozidel v oblastech
B3+C8+D2+D3+D4+D6
(Partyzánská, Rokycanova, Tyršova - střed)"
podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
B3+C8+D2+D3+D4+D6 (Partyzánská, Rokycanova,
Tyršova - střed)

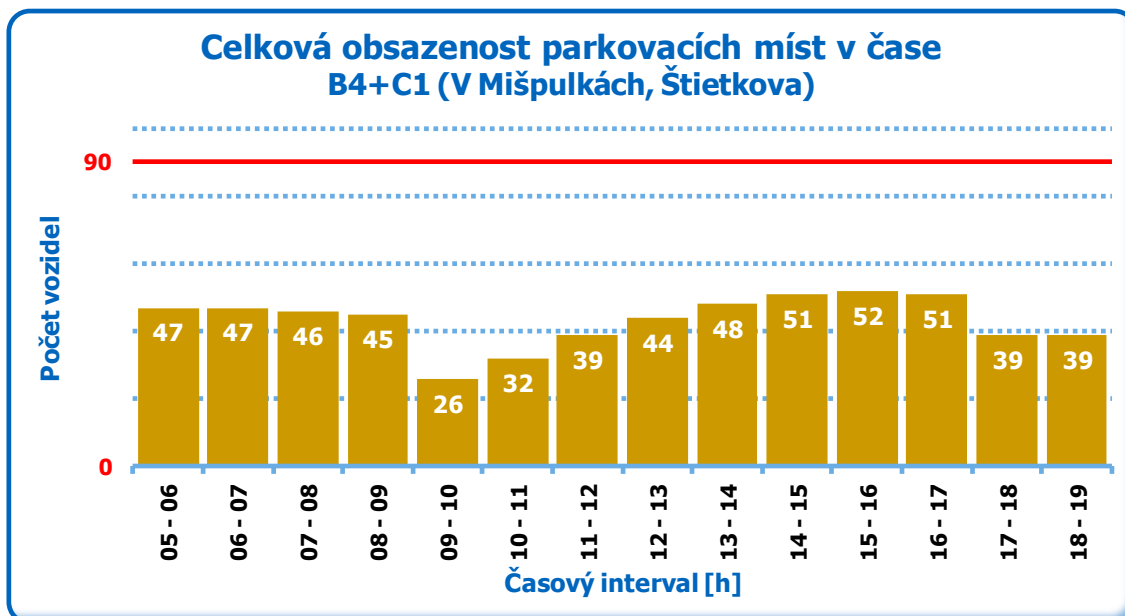


graf 506

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v oblastech B3+C8+D2+D3+D4+D6
(Partyzánská, Rokycanova, Tyršova - střed)"

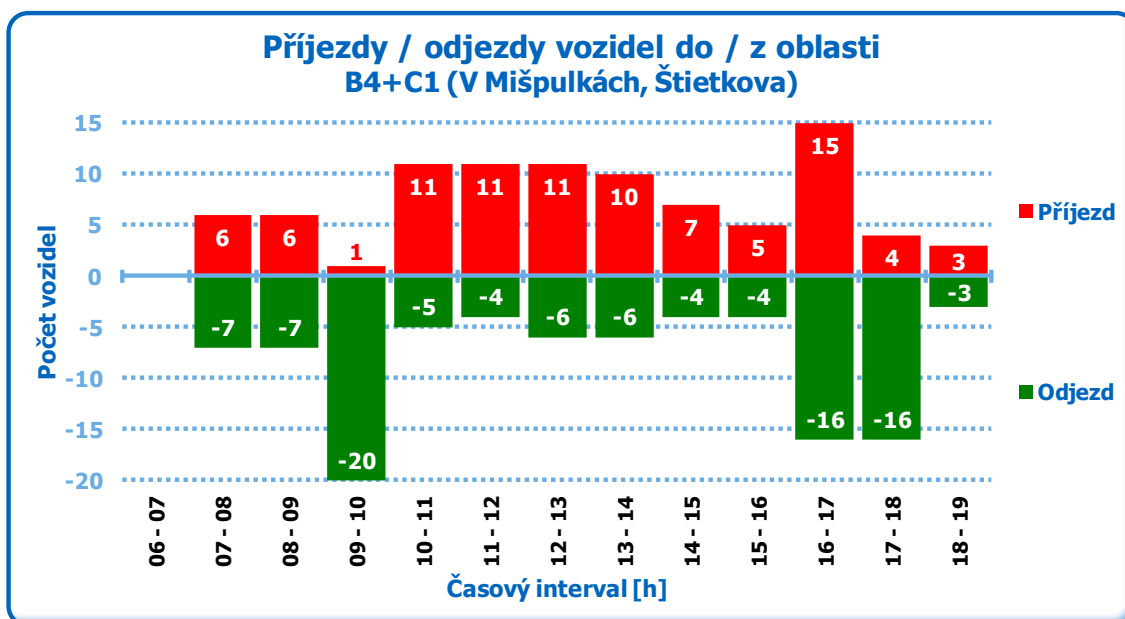
- oblasti B4+C1:

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 507 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v posuzovaných oblastech v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzovaných oblastech B4+C1 činí 90 parkovacích míst)
- následující graf 508 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzovaných oblastí B4+C1 během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 509
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzovaných oblastech B4+C1 graf 510 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 511 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívány nejvíce
- předposlední graf 512 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzovaných oblastech B4+C1 podle časové délky jejich parkování a poslední graf 513 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívána nejvíce



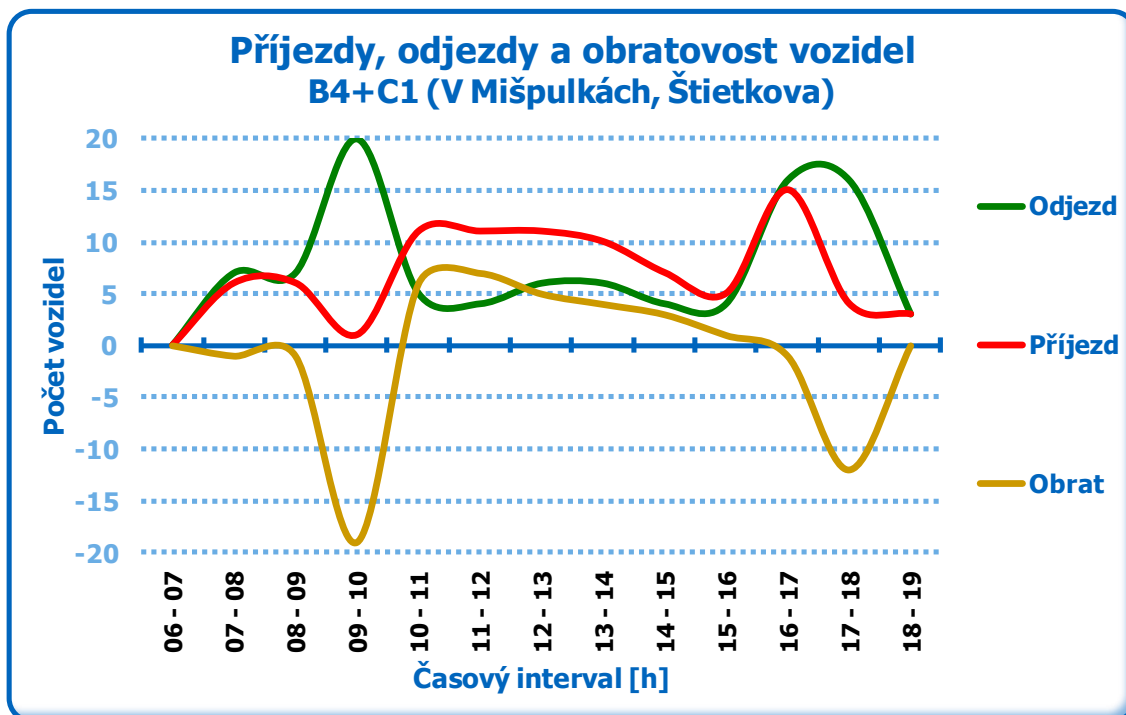
graf 507

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblastech B4+C1 (V Mišpulkách, Štietkova)“



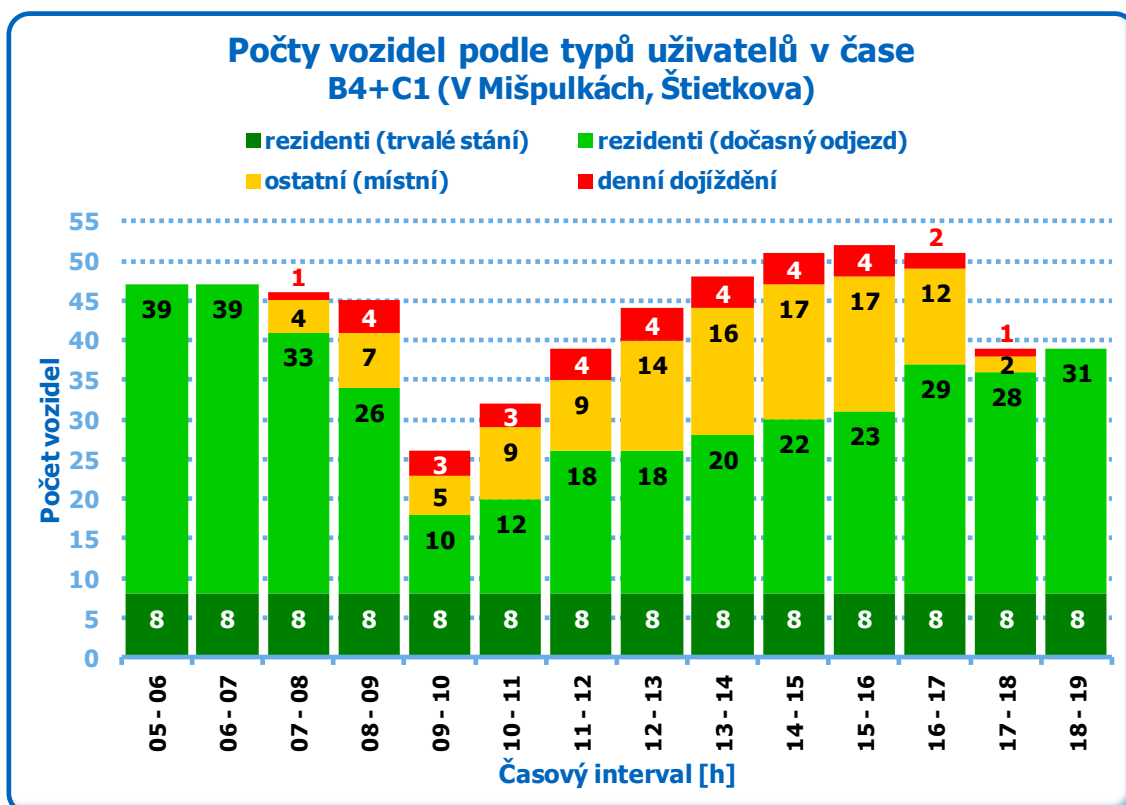
graf 508

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblastí B4+C1 (V Mišpulkách, Štietkova)“



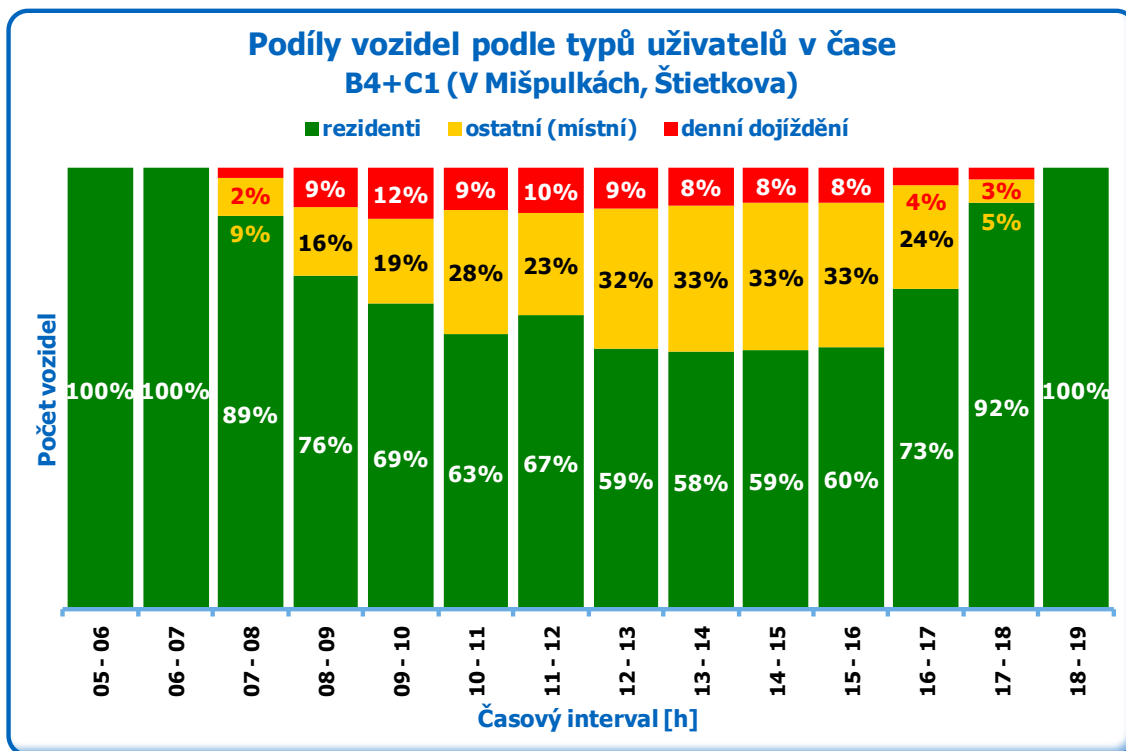
graf 509

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblastech B4+C1 (V Mišpulkách, Štietkova)"



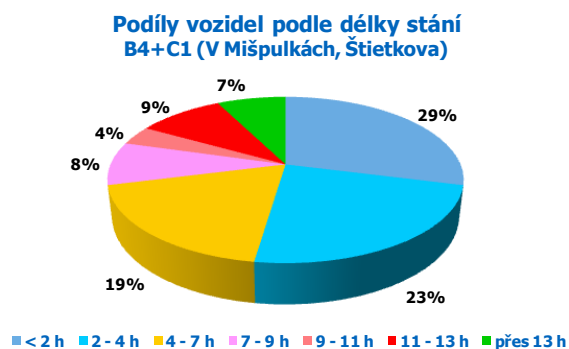
graf 510

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblastech B4+C1 (V Mišpulkách, Štietkova)"



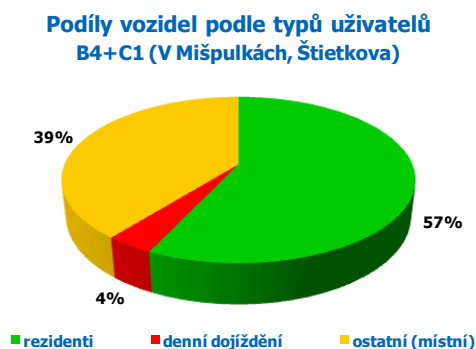
graf 511

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblastech B4+C1 (V Mišpulkách, Štietkova)“



graf 512

podíly zaparkovaných vozidel v oblastech B4+C1 (V Mišpulkách, Štietkova)“
podle časové délky jejich parkování



graf 513

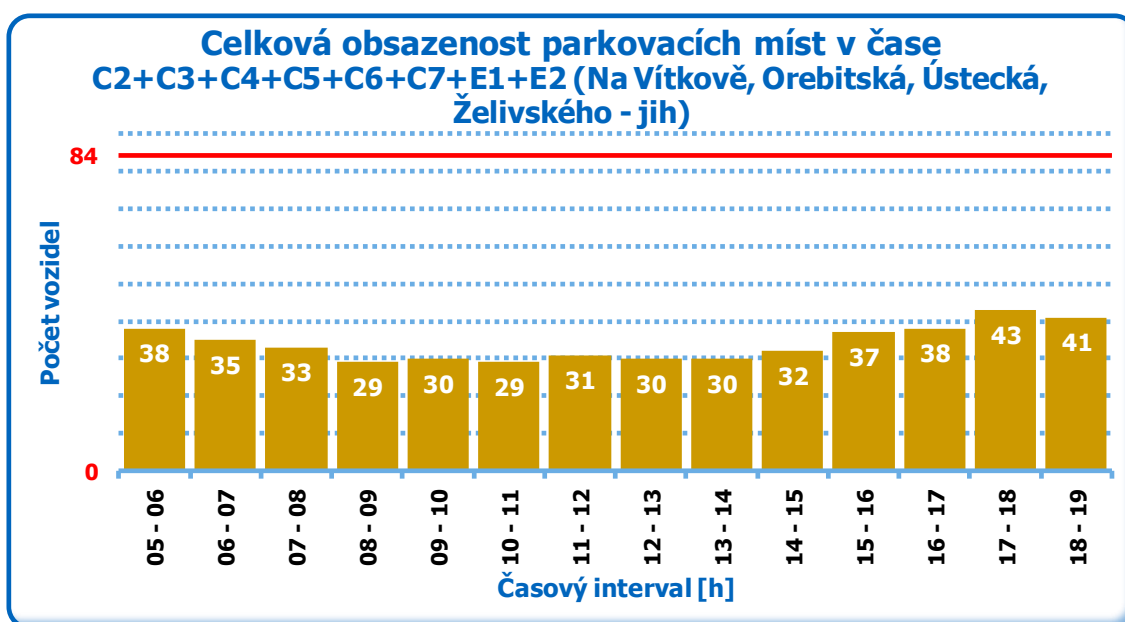
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v oblastech B4+C1 (V Mišpulkách, Štietkova)“

- oblasti C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2:

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 514 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v posuzovaných oblastech v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity

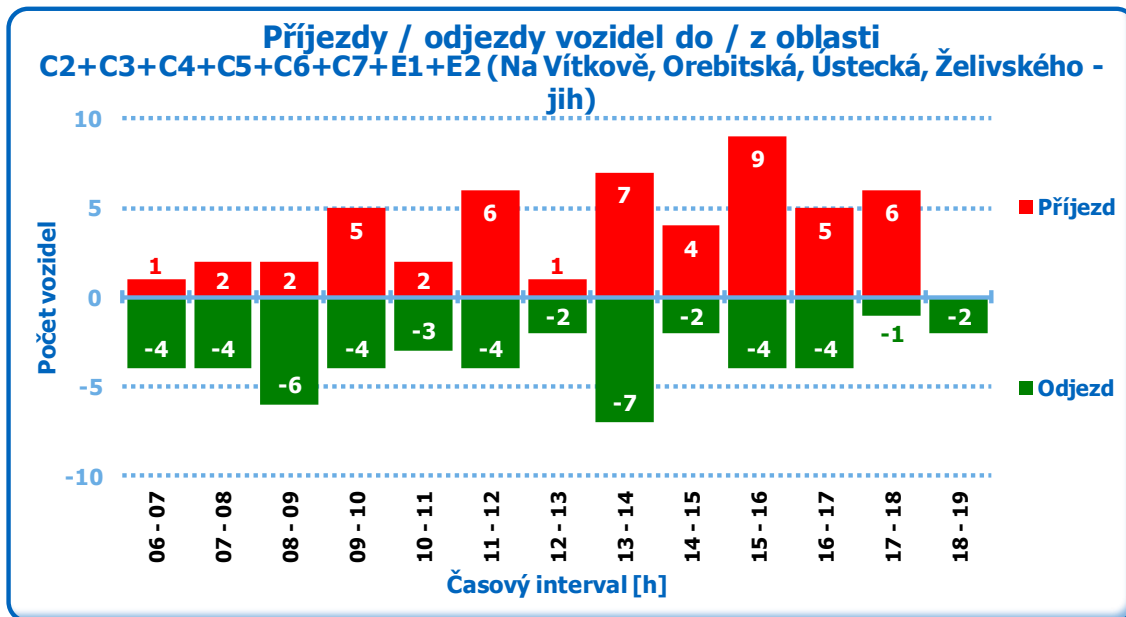
parkovacích míst, která v posuzovaných oblastech C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 činí 84 parkovacích míst)

- následující graf 515 znázorňuje vývoj počtu vozidel příjezdějících do a odjíždějících z posuzovaných oblastí C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 516
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzovaných oblastech C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 graf 517 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 518 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívány nejvíce
- předposlední graf 519 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzovaných oblastech C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 podle časové délky jejich parkování a poslední graf 520 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívána nejvíce



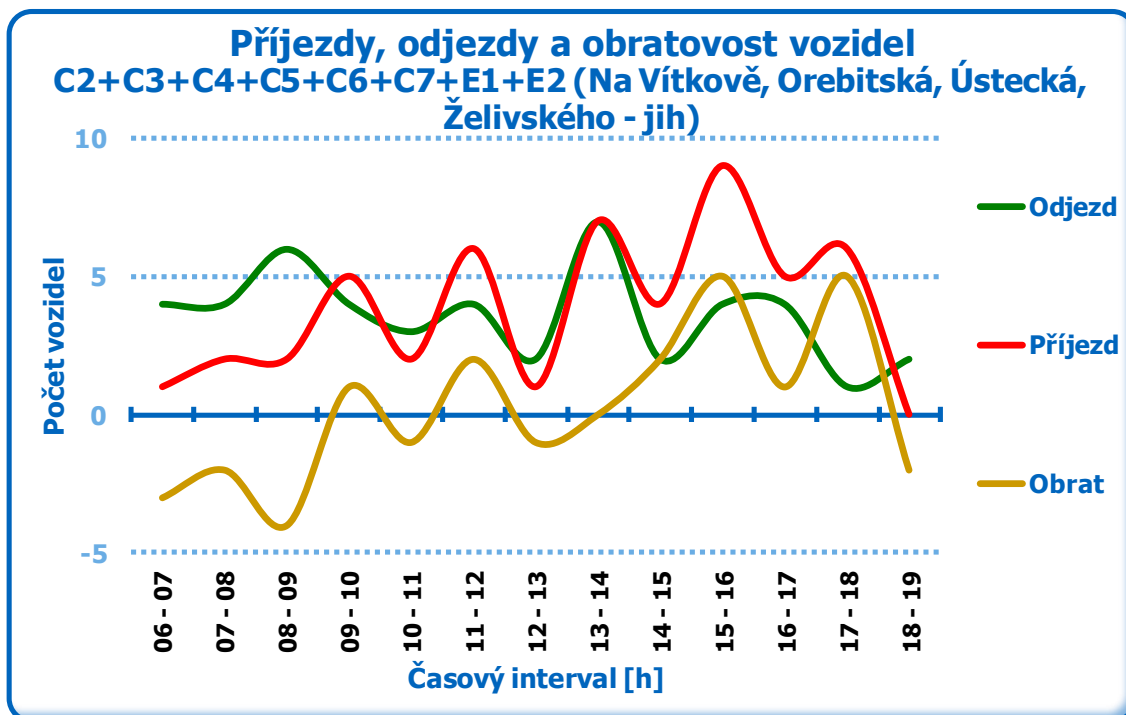
graf 514

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblastech C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 (Na Vítkově, Orebitská, Ústecká, Želivského - jih)"



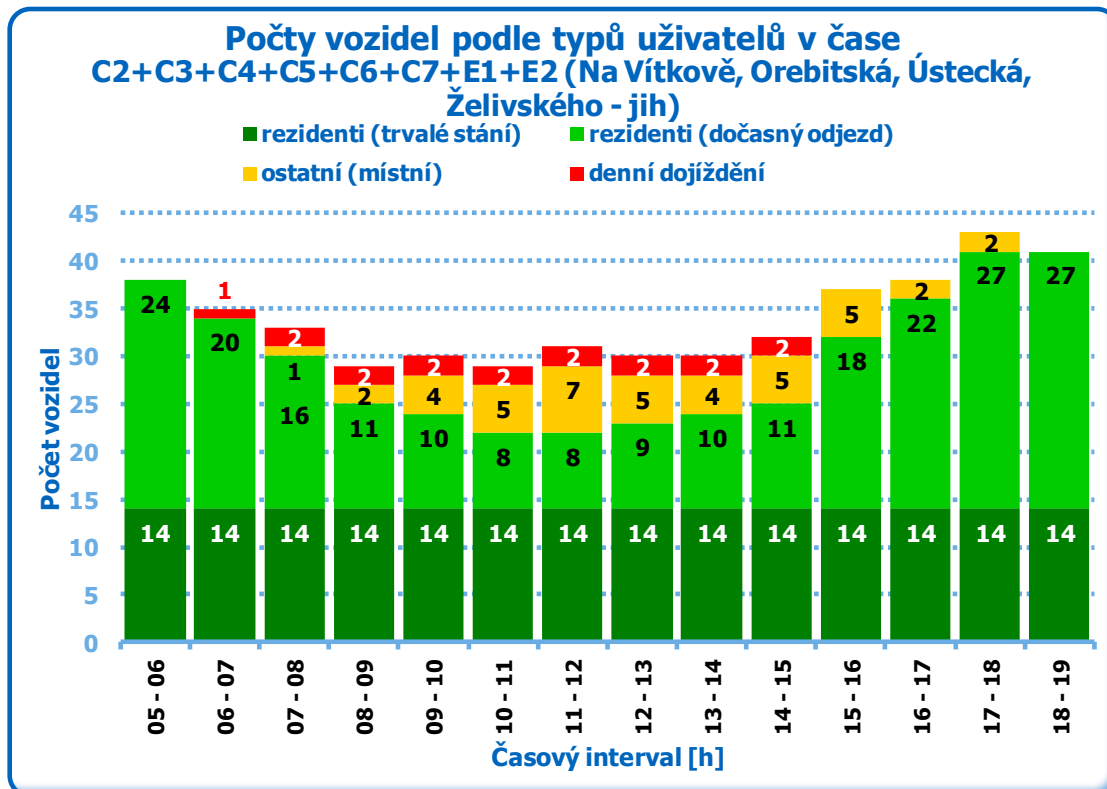
graf 515

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblastí C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 (Na Vítkově, Orebitská, Ústecká, Želivského - jih)"



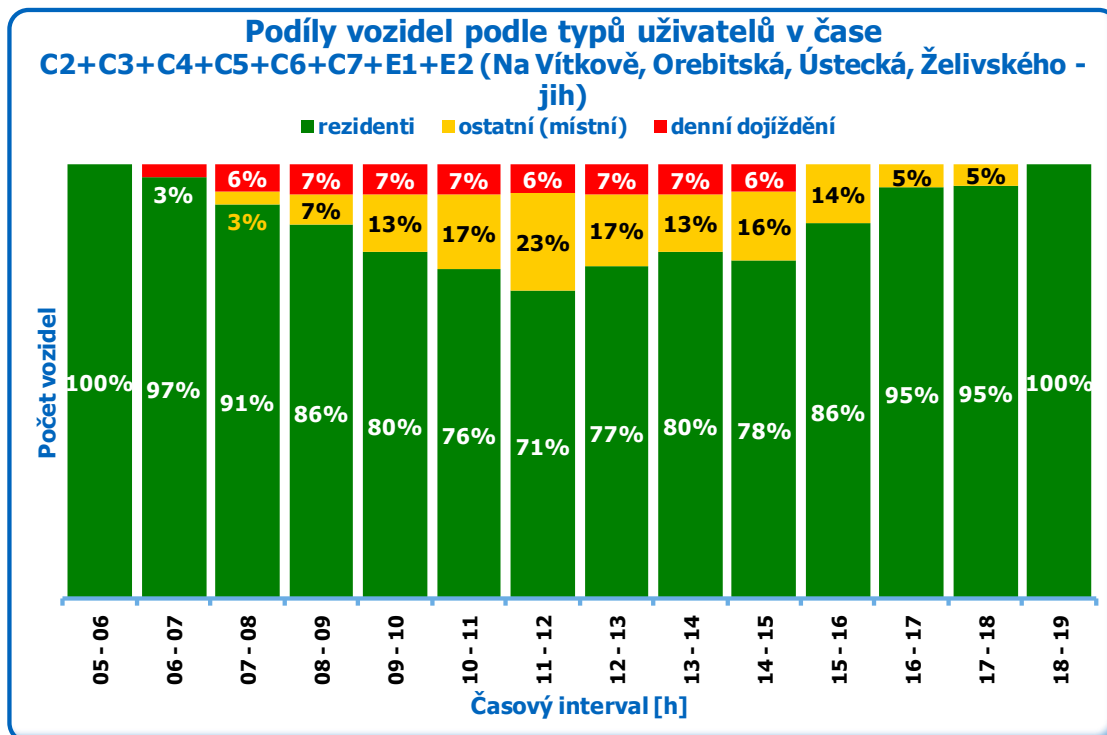
graf 516

příj., odj. a obr. voz. v obl. C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 (Na Vítkově, Orebitská, Ústecká, Želivského - jih)"



graf 517

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblastech C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2
(Na Vítkově, Orebitská, Ústecká, Želivského - jih)"



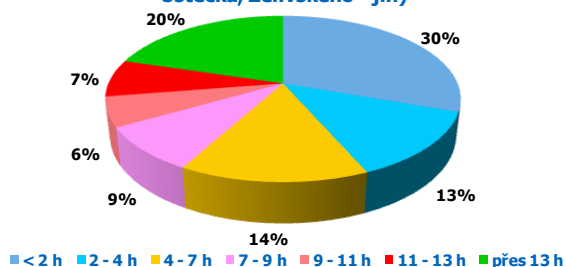
graf 518

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblastech C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2

(Na Vítkově, Orebitská, Ústecká, Želivského - jih)"

Podíly vozidel podle délky stání

C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 (Na Vítkově, Orebitská, Ústecká, Želivského - jih)

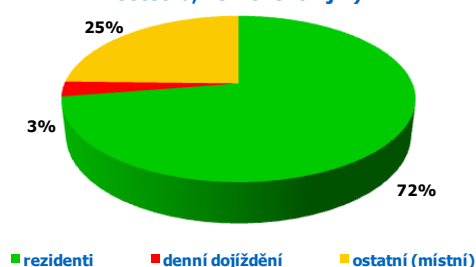


graf 519

podíly zaparkovaných vozidel v oblastech C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 (Na Vítkově, Orebitská, Ústecká, Želivského - jih)" podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů

C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 (Na Vítkově, Orebitská, Ústecká, Želivského - jih)



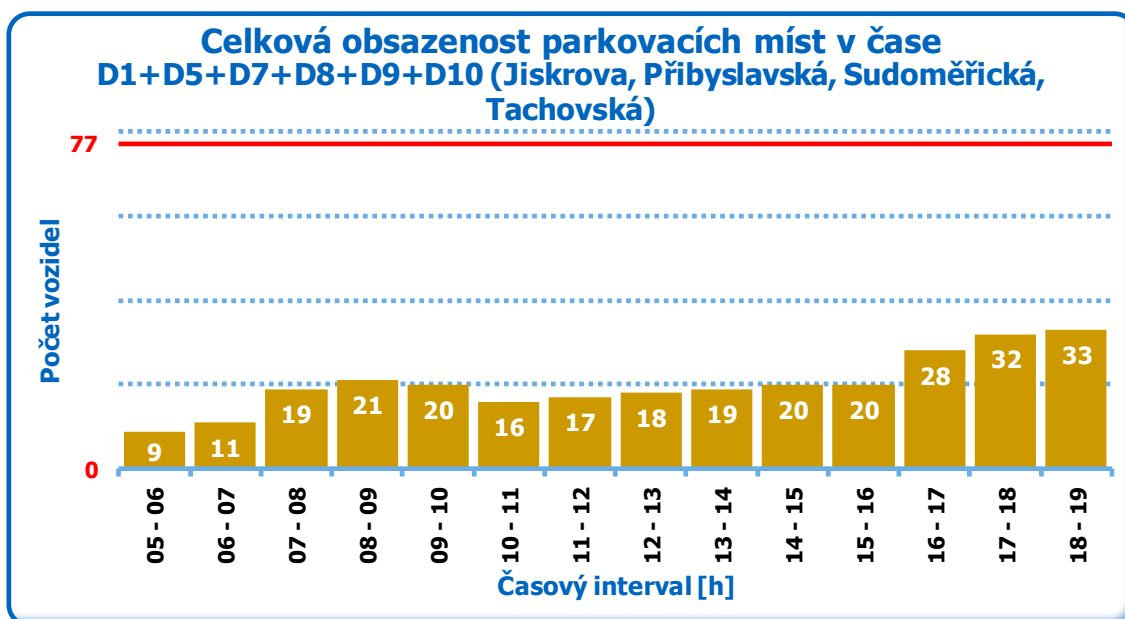
graf 520

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v oblastech C2+C3+C4+C5+C6+C7+E1+E2 (Na Vítkově, Orebitská, Ústecká, Želivského - jih)"

- oblasti D1+D5+D7+D8+D9+D10:

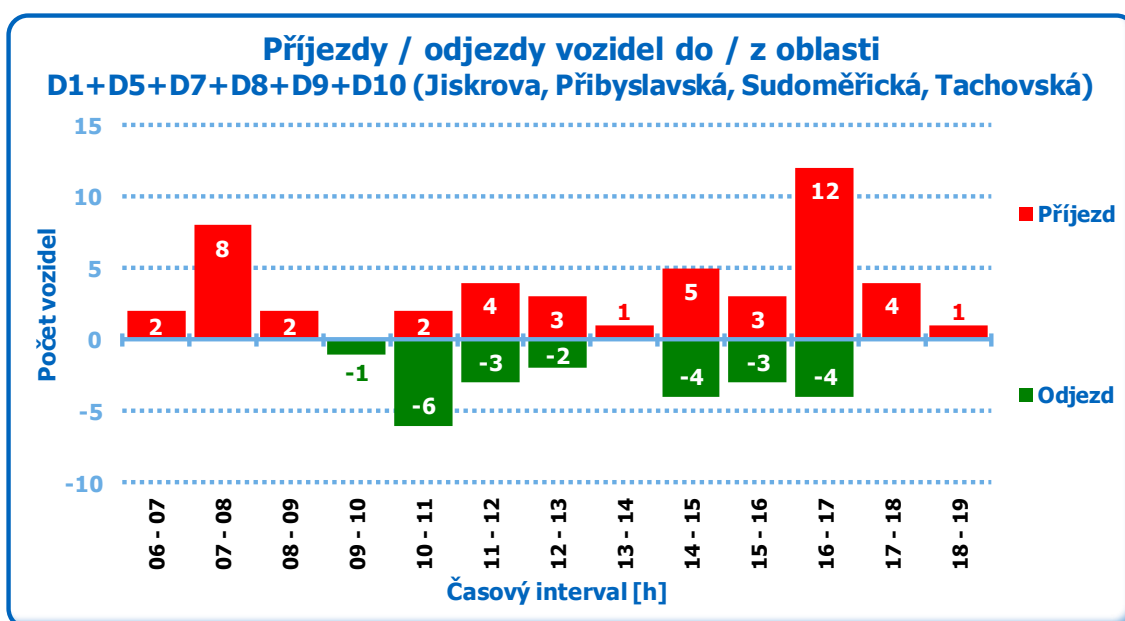
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 521 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v posuzovaných oblastech v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzovaných oblastech D1+D5+D7+D8+D9+D10 činí 77 parkovacích míst)
- následující graf 522 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzovaných oblastí D1+D5+D7+D8+D9+D10 během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 523
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzovaných oblastech D1+D5+D7+D8+D9+D10 graf 524 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 525 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívány nejvíce
- předposlední graf 526 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzovaných oblastech D1+D5+D7+D8+D9+D10 podle časové délky jejich parkování a poslední graf 527 ukazuje podíl jednotlivých vozidel

podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívána nejvíce



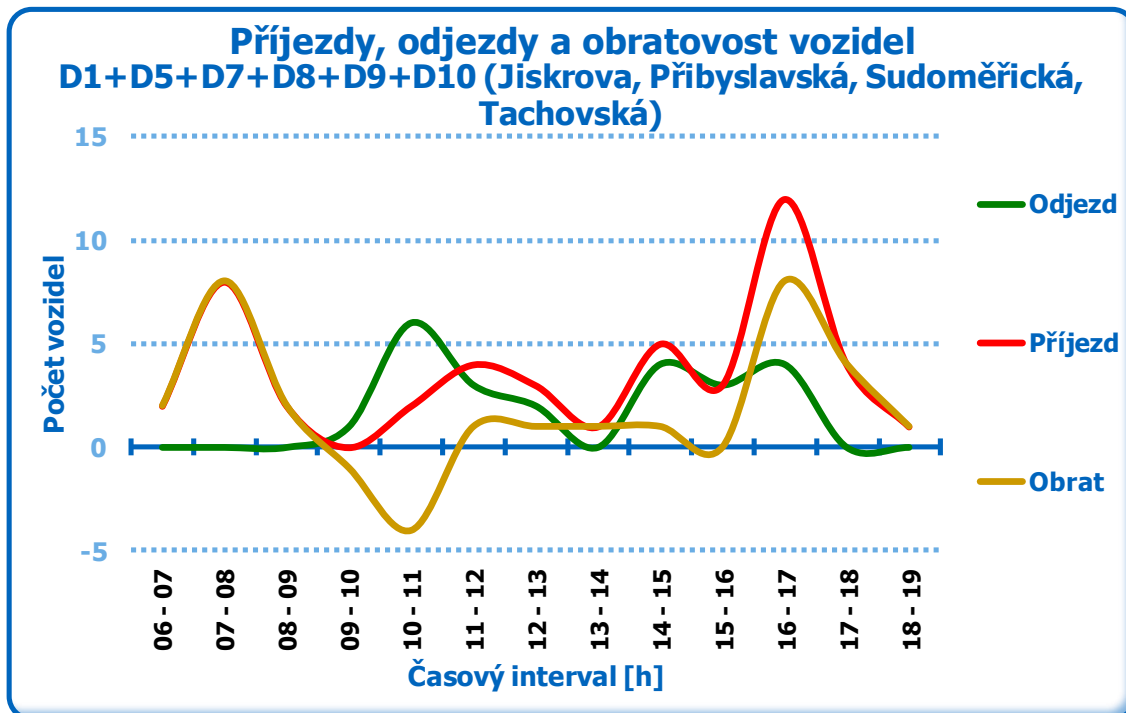
graf 521

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblastech D1+D5+D7+D8+D9+D10 (Jiskrova, Příbyslavská, Sudoměřická, Tachovská)"



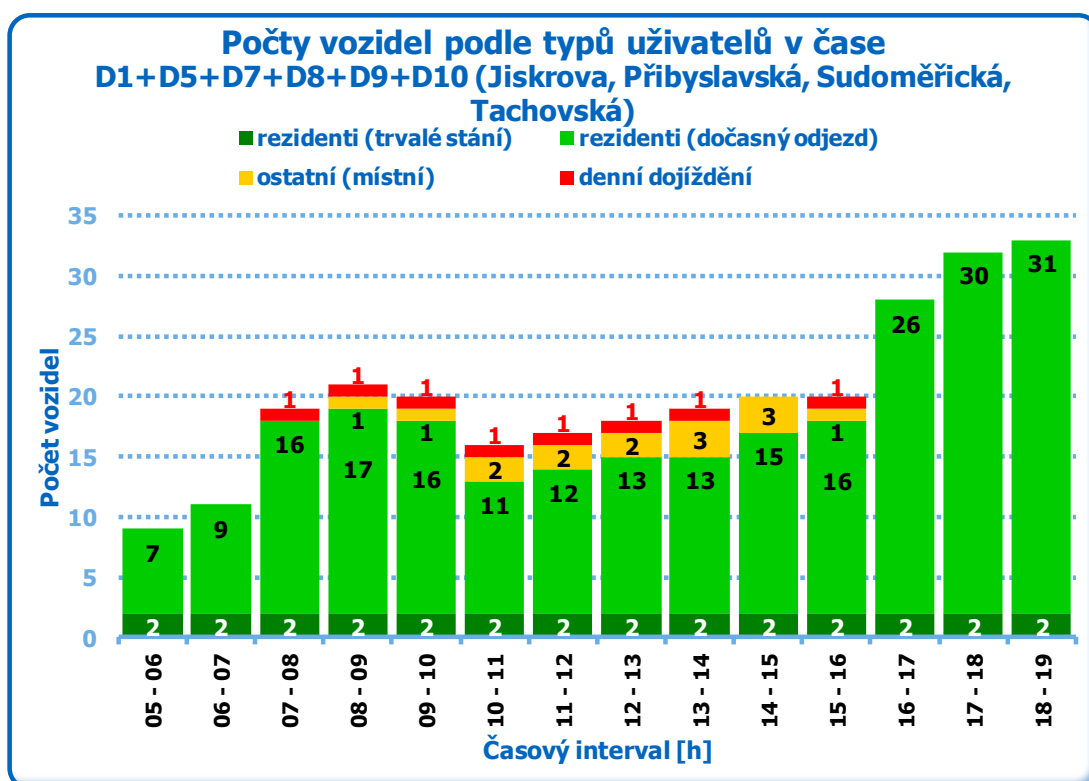
graf 522

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblastí D1+D5+D7+D8+D9+D10 (Jiskrova, Příbyslavská, Sudoměřická, Tachovská)"



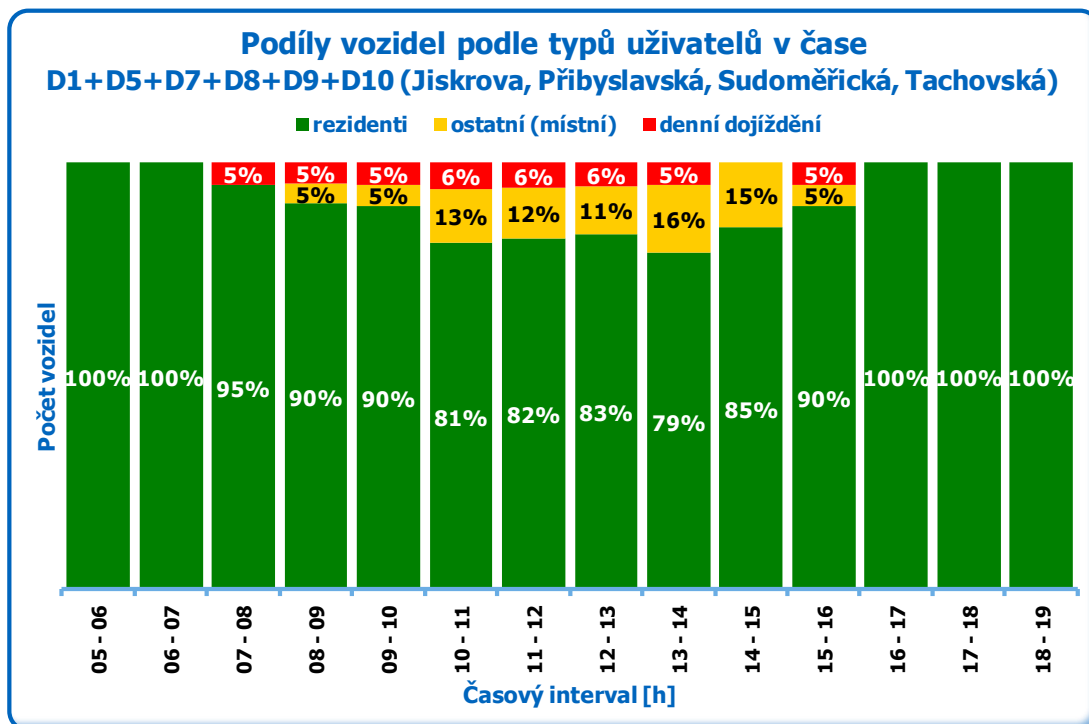
graf 523

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblastech D1+D5+D7+D8+D9+D10
(Jiskrova, Přibyslavská, Sudoměřická, Tachovská)"



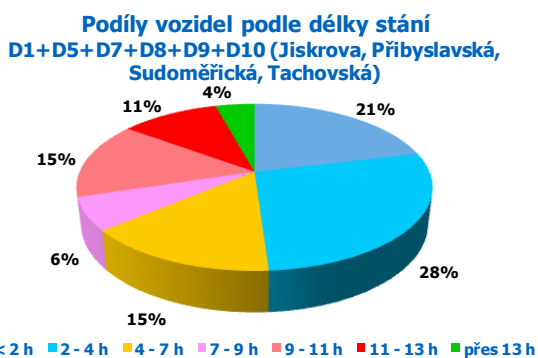
graf 524

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblastech D1+D5+D7+D8+D9+D10
(Jiskrova, Přibyslavská, Sudoměřická, Tachovská)"



graf 525

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblastech D1+D5+D7+D8+D9+D10 (Jiskrova, Příbyslavská, Sudoměřická, Tachovská)“



graf 526

podíly zaparkovaných vozidel v oblastech D1+D5+D7+D8+D9+D10 (Jiskrova, Příbyslavská, Sudoměřická, Tachovská)“ podle časové délky jejich parkování



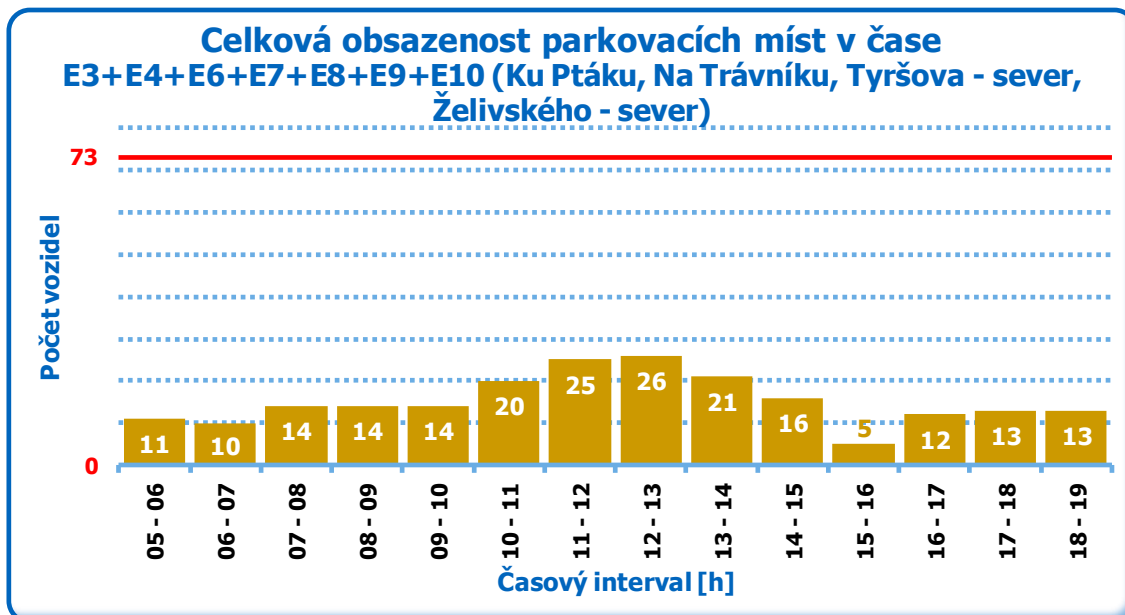
graf 527

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v oblastech D1+D5+D7+D8+D9+D10 (Jiskrova, Příbyslavská, Sudoměřická, Tachovská)“

• oblasti E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10:

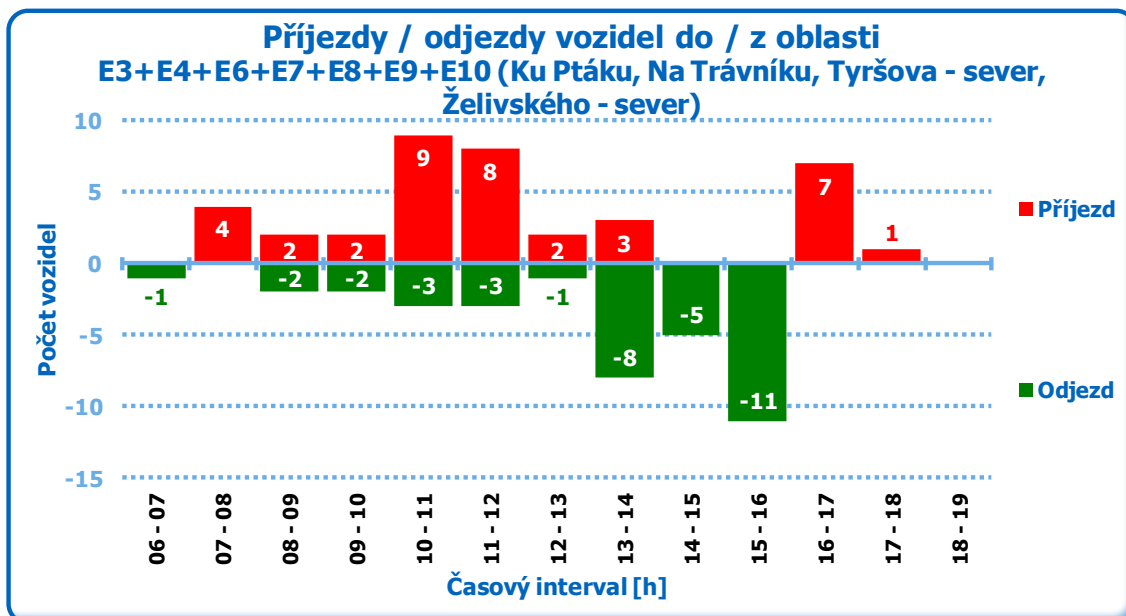
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 528 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v posuzovaných oblastech v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity

- parkovacích míst, která v posuzovaných oblastech E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 činí 73 parkovacích míst)
- následující graf 529 znázorňuje vývoj počtu vozidel příjezdících do a odjíždících z posuzovaných oblastí E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 530
 - rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzovaných oblastech E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 graf 531 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 532 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívány nejvíce
 - předposlední graf 533 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzovaných oblastech E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 podle časové délky jejich parkování a poslední graf 534 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů jsou posuzované oblasti využívána nejvíce



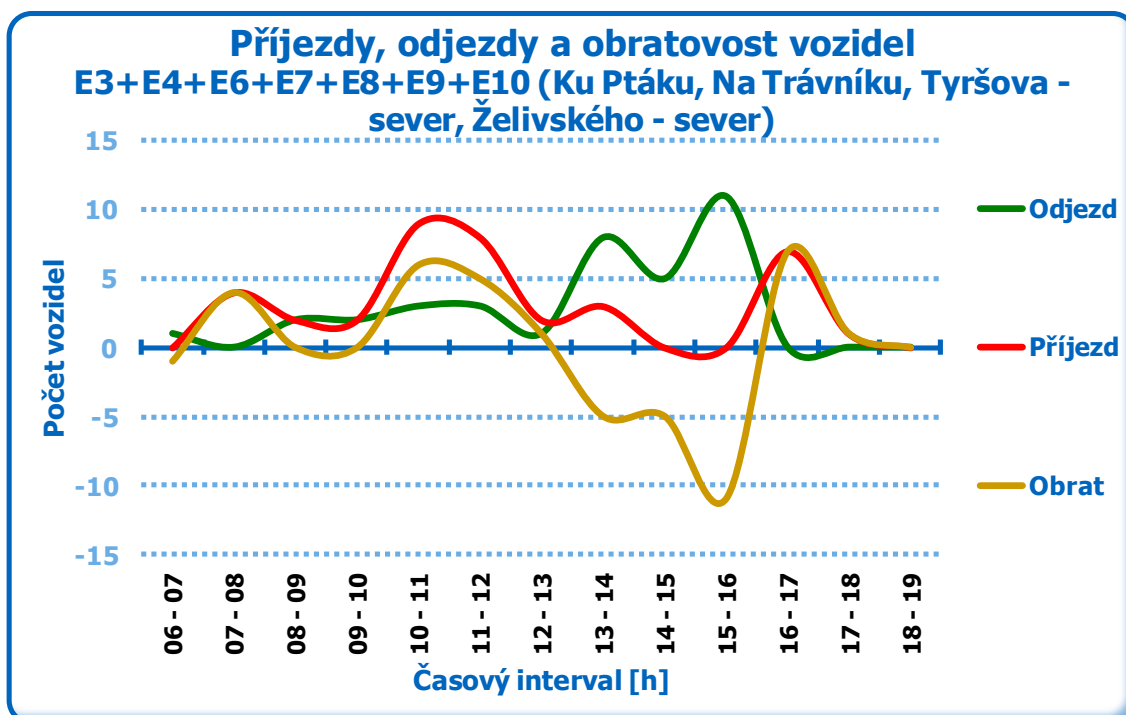
graf 528

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblastech E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10
(Ku Ptáku, Na Trávniku, Tyršova - sever, Želivského - sever)"



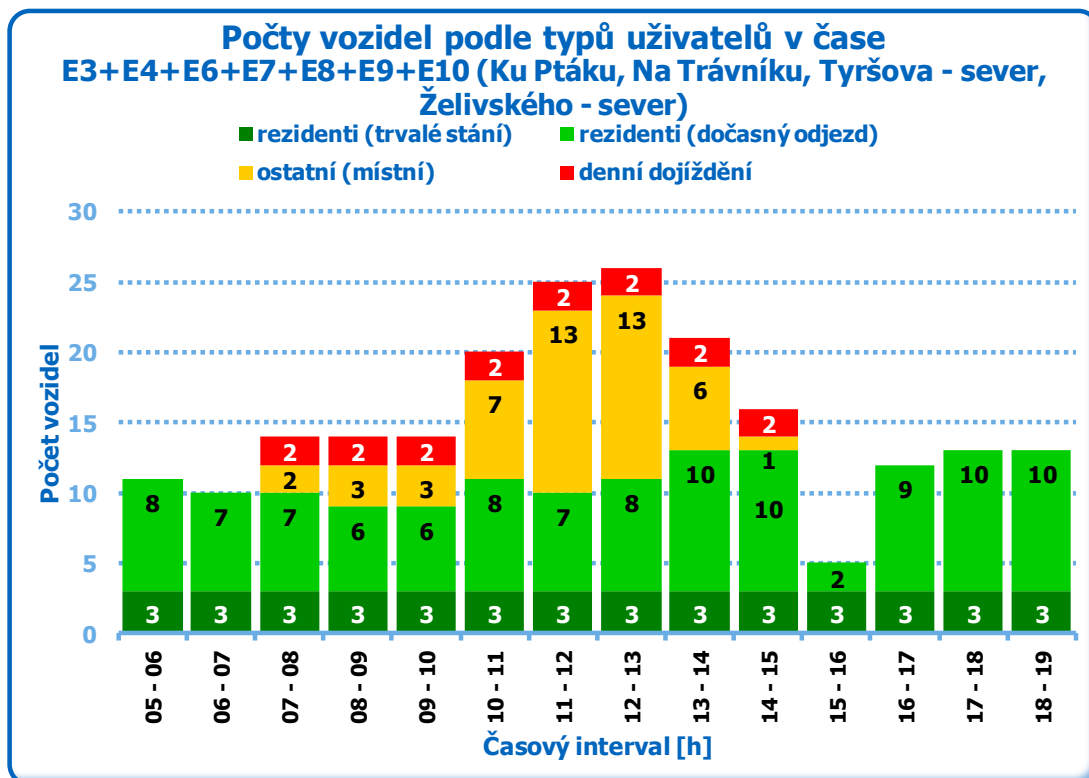
graf 529

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblastí E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 (Ku Ptáku, Na Trávníku, Tyršova - sever, Želivského - sever)"



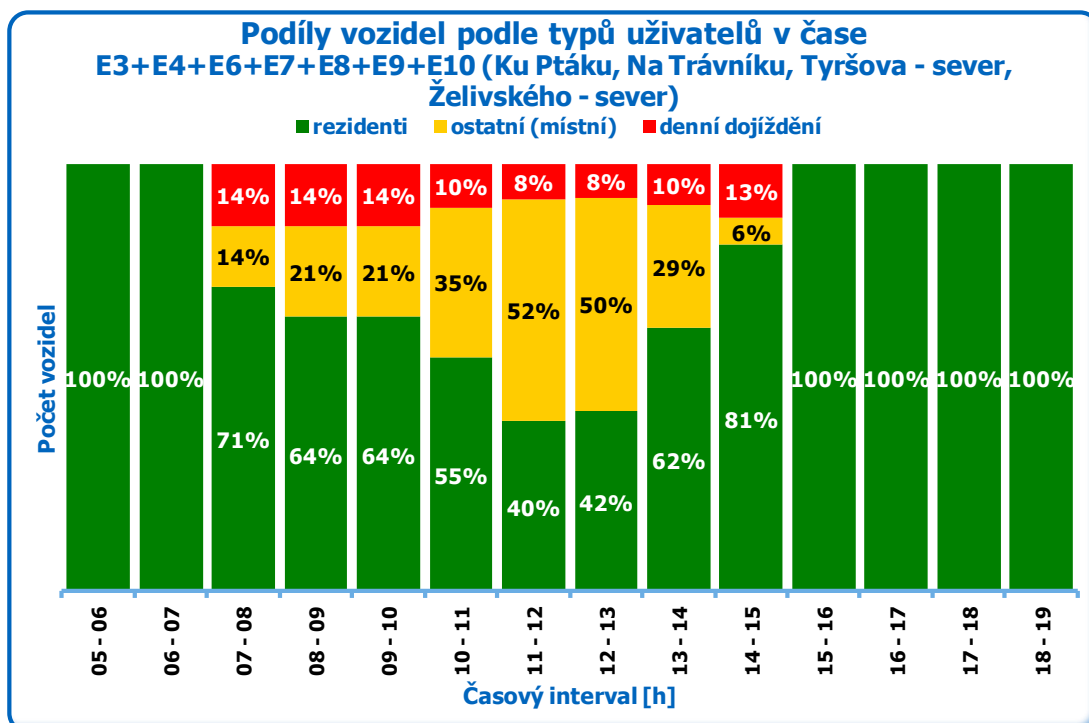
graf 530

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblastech E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 (Ku Ptáku, Na Trávníku, Tyršova - sever, Želivského - sever)"



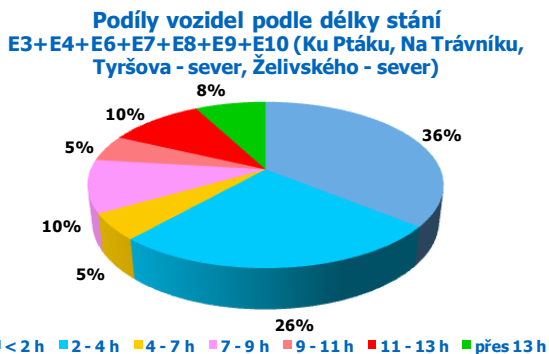
graf 531

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblastech E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 (Ku Ptáku, Na Trávniku, Tyršova - sever, Želivského - sever)"



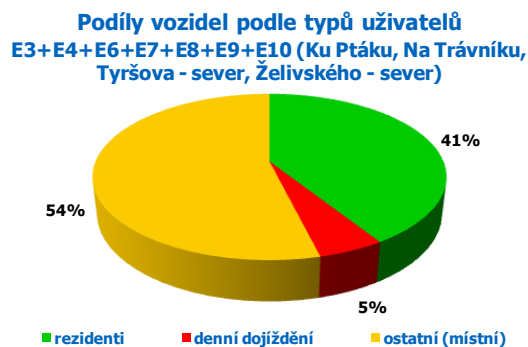
graf 532

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblastech E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 (Ku Ptáku, Na Trávniku, Tyršova - sever, Želivského - sever)"



graf 533

podíly zaparkovaných vozidel v oblastech E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 (Ku Ptáku, Na Trávníku, Tyršova - sever, Želivského - sever)“ podle časové délky jejich parkování



graf 534

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v oblastech E3+E4+E6+E7+E8+E9+E10 (Ku Ptáku, Na Trávníku, Tyršova - sever, Želivského - sever)“

4.3.5.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu

Průzkum dopravy v klidu ve vybrané části místní části Žižkov ukázal, že využívání parkovacích míst v této oblasti nedosahuje ani 50% jejich kapacity a míra zastoupení těch uživatelů individuální automobilové dopravy, kteří by parkovací místa v posuzované části místní části Žižkov využívali denně za účelem odstavení vozidla během svého celodenního pobytu v zaměstnání (které se nachází pravděpodobně v historickém centru města) je zanedbatelné a podíl těchto vozidel dosahuje maximálně 8% v denní době 09:00 – 10:00. Celkové vyhodnocení výsledků průzkumu dopravy v klidu v celé vybrané části místní části Žižkov je uvedeno níže (viz graf 535 až graf 541).

- celá posuzovaná část místní části Žižkov:
 - průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 535 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celá posuzovaná část místní části Žižkov) činí 541 parkovacích míst)
 - následující graf 536 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (celá posuzovaná část místní části Žižkov) během celého dne, přičemž celkovou obrátovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 537

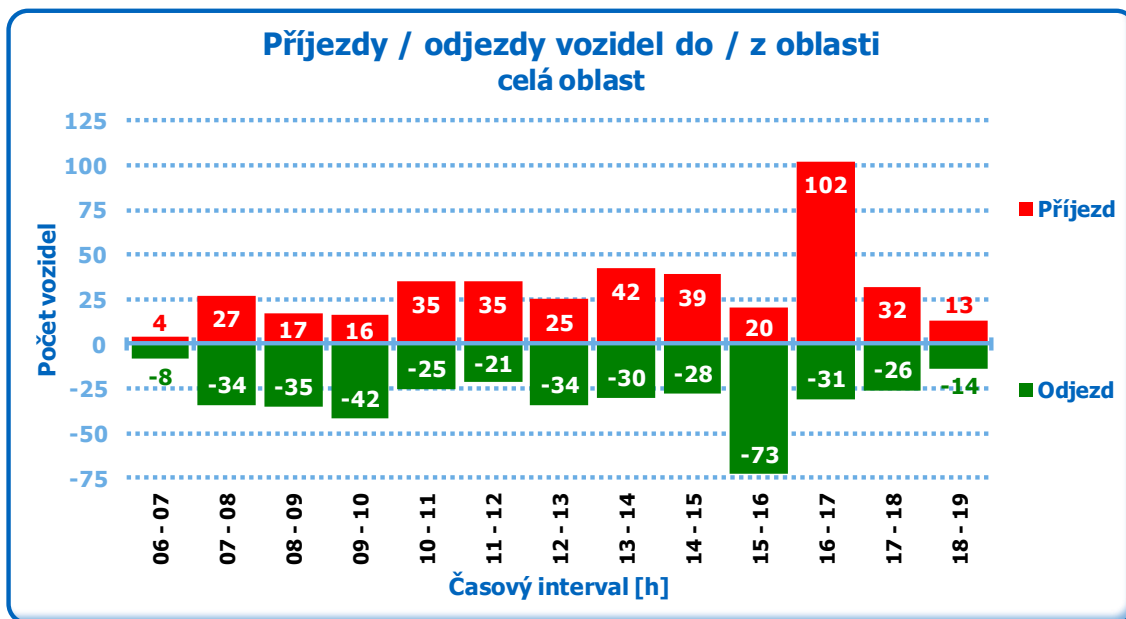
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.3.1.3), ukazuje v posuzované lokalitě (celá posuzovaná část místní části Žižkov) graf 538 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 539 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 540 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celá posuzovaná část místní části Žižkov) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 541 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

Na základě průzkumu v posuzované části místní části Žižkov bylo parkujícími vozidly vygenerováno 808 cest za den, což je významně méně, než je počet cest vygenerovaných sídlištěm Hlouška nebo sídlištěm Šipší. Nejmenší podíl parkujících vozidel rezidentů, který činil 61%, byl zaznamenán mezi 12:00 h a 13:00 h (viz graf 539).



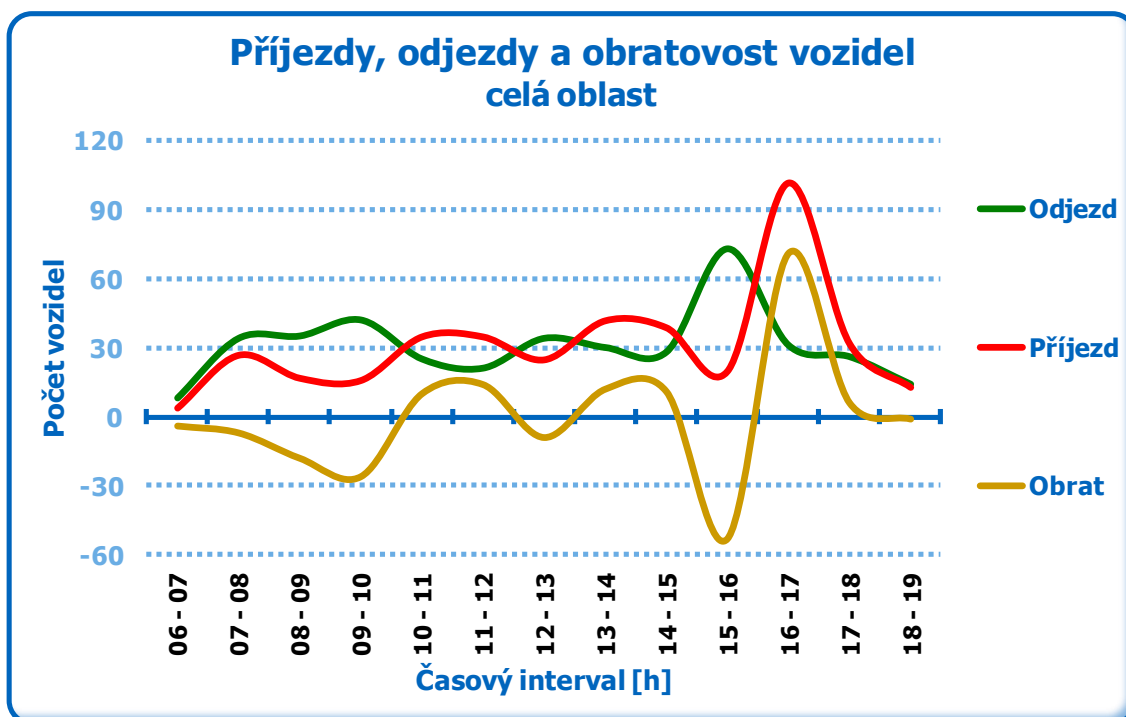
graf 535

celková obsazenost parkovacích míst v čase v celé posuzované části místní části Žižkov



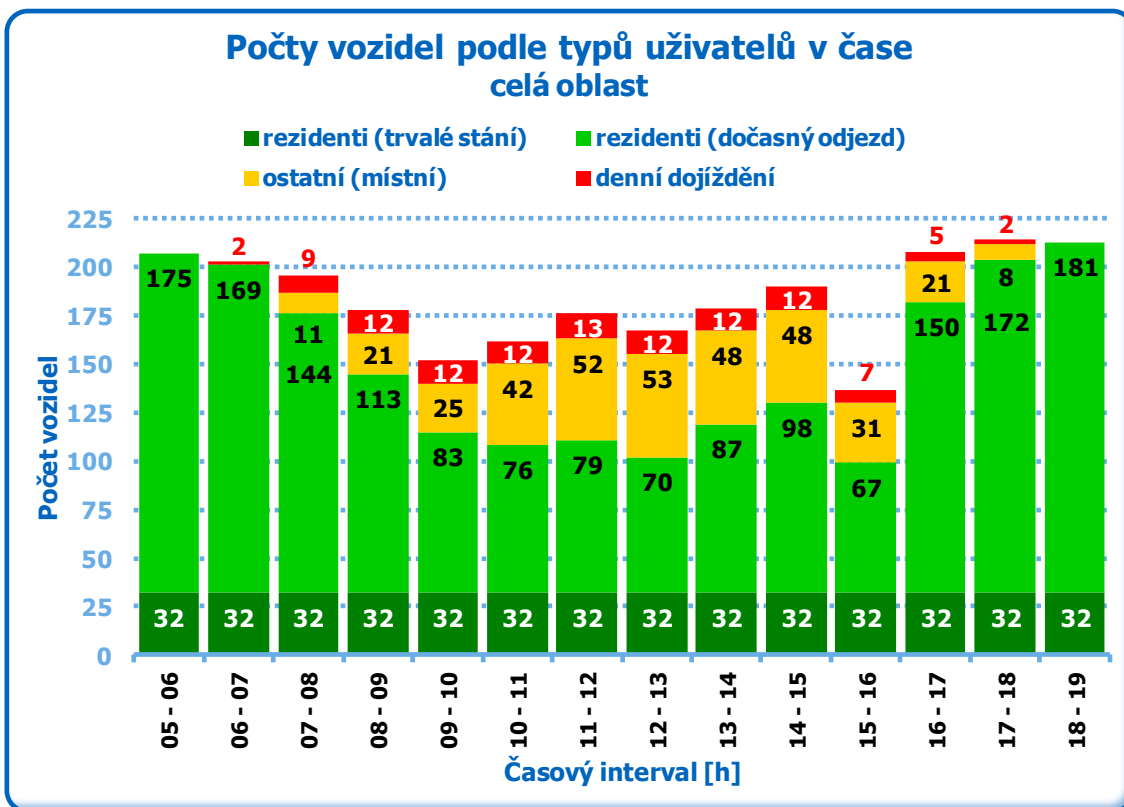
graf 536

příjezdy / odjezdy vozidel do / z celé posuzované části místní části Žižkov



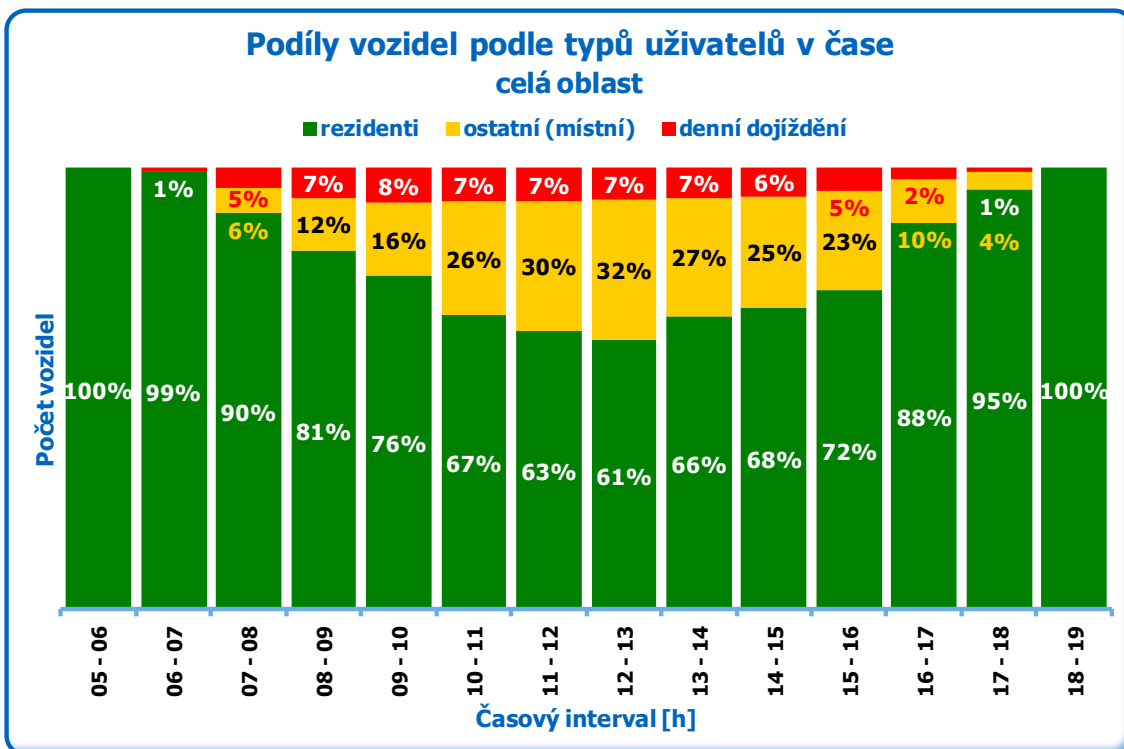
graf 537

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v celé posuzované části místní části Žižkov



graf 538

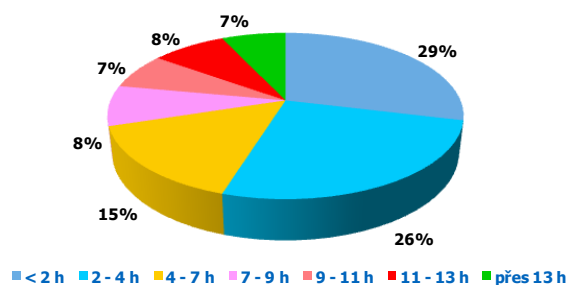
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v celé posuzované části místní části Žižkov



graf 539

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v celé posuzované části místní části Žižkov

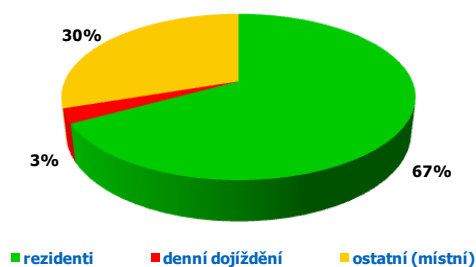
Podíly vozidel podle délky stání
celá oblast



graf 540

podíly zaparkovaných vozidel v celé posuzované části místní části Žižkov podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů
celá oblast



graf 541

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v celé posuzované části místní části Žižkov

Protože je v současnosti zatím celková teoretická nabídka míst v posuzované části místní části Žižkov více než dvojnásobně vyšší než je než skutečná potřeba doložená realizovaným průzkumem dopravy v klidu, nebylo potřeba přikročit k vytváření variant návrhů řešení, které by v místní části Žižkov dopravu v klidu nějakým způsobem regulovaly.

4.4. Přepravní průzkum v MHD

V rámci analytické části Generelu dopravy Kutné Hory byly provedeny dva průzkumy VHD. První průzkum se konal ve čtvrtek 4. 4. 2019 a druhý taktéž ve čtvrtek 6. 6. 2019. Jejich cílem bylo zjistit celkovou poptávku po spojích, dále její rozložení v jednotlivých oblastech a jízdních úsecích. Zkoumány byly také obraty v zastávkách a přestupních bodech. Na kutnohorském hlavním nádraží navíc byl sčítán i počet přestupujících na vlakové spoje.

4.4.1. Parametry průzkumů

Konaly se komplexní vozové průzkumy na každém spoji na území Kutné Hory. V každém spoji tedy seděl sčítač s formulářem a zapisoval počty nastupujících a vystupujících cestujících. Oba průzkumy byly celodenní a zahrnovaly veškeré spoje městské i příměstské dopravy v Kutné Hoře s výjimkou víkendových linek a spojů. Průzkumy se navíc týkaly i vlakové linky S28 v úseku „Kutná Hora hl. n. – Poličany“. Konkrétní úseky linek, které byly při průzkumech řešeny jsou uvádí Tabulka 141.

Tabulka 141 – konkrétní úseky linek, které byly při průzkumech v Kutné Hoře řešeny

číslo linky	měřený úsek	
	od	do
F01	Malín, u rest. (Hlízov, U Váhy) *	Poliklinika
F02	Aut. st.	Celnice
F03	Aut. st.	Kaňk, záv.
F04	Aut. st.	Celnice
F05	Aut. st.	Celnice
F06	Hl. nádr.	Poliklinika
F11	Aut. st.	Poliklinika
F12	Aut. st.	Poličany
F13	Aut. st.	Malín
F14	Aut. st.	Poliklinika
F15	Aut. st.	Poličany
F16	Aut. st.	Kaňk, Skalka
F17	Aut. st.	Malín
F18	Aut. st.	Neškaredice
F19	Aut. st.	Neškaredice
F20	Aut. st.	ZZN
F21	Aut. st.	Poliklinika
F22	Aut. st.	Malín
F23	Aut. st.	ZZN
F24	Aut. st.	Poličany, rozc.
F25	KarloV, VOP	ZZN
F41	Malín	Kaňk, Skalka
F52	Aut. st.	KarloV, OSP
F56	Aut. st.	Kaňk, Skalka
381	Aut. st.	Poliklinika
G46	Aut. st.	Česká ulice
S28 (vlak)	Kutná Hora hl. n.	Poličany

* pouze při červnovém průzkumu

4.4.2. Výstupy z průzkumů

Z výstupů byly jako „surová data“ získány formuláře od jednotlivých sčítačů, ze kterých pak byly vyhodnocovány intenzity cestujících ve všech mezizastávkových úsecích a obraty cestujících ve všech zastávkách. Jako doplňující informace jsou k dispozici ještě skutečné časy odjezdy spojů a počet míst k sezení v jednotlivých vozidlech. Ukázka formuláře, do kterých byly zapisovány veškeré průzkumové informace je na obr. 74.

Linka:	F19	Spoj:	1	Počet sedadel (SPZ):	25			
Zastávka			Prav. Odj.	Přijelo	Výstup	Nástup	Odjelo	Skut. Odj.
KH,,	Aut. St.		14:40			7	7	14:42
KH,,	Žel. St.		14:43	7	0	2	9	14:45
KH,,	KarloV		14:45	9	0	0	9	14:47
KH,,	ČKD I		14:49	9	0	2	11	14:49
KH,,	Neškaredice		14:58	11	3	0	8	14:54
Linka:	F19	Spoj:	2	Počet sedadel (SPZ):	35			
Zastávka			Prav. Odj.	Přijelo	Výstup	Nástup	Odjelo	Skut. Odj.
KH,,	Neškaredice		5:08	6	0	1	7	5:06
KH,,	ČKD I		5:12	7	3	0	4	5:11
KH,,	KarloV		5:17	4	1	0	3	5:14
KH,,	Žel. St.		5:18	3	1	0	2	5:15
KH,,	Aut. St.		5:20	2	2			

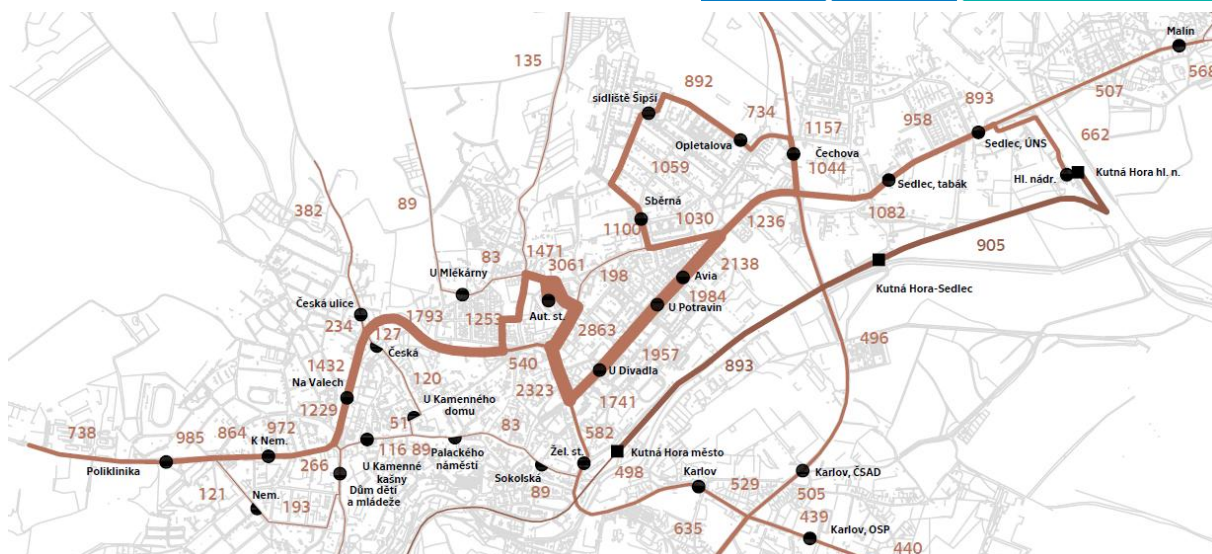
obr. 74

Ukázka průzkumového formuláře

Veškeré vyhodnocení z obou průzkumů podrobně ukazuje Příloha 5.1 až Příloha 5.34 (pro průzkum realizovaný v dubnu 2019) a Příloha 6.1 až Příloha 6.34 (pro průzkum realizovaný v červnu 2019).

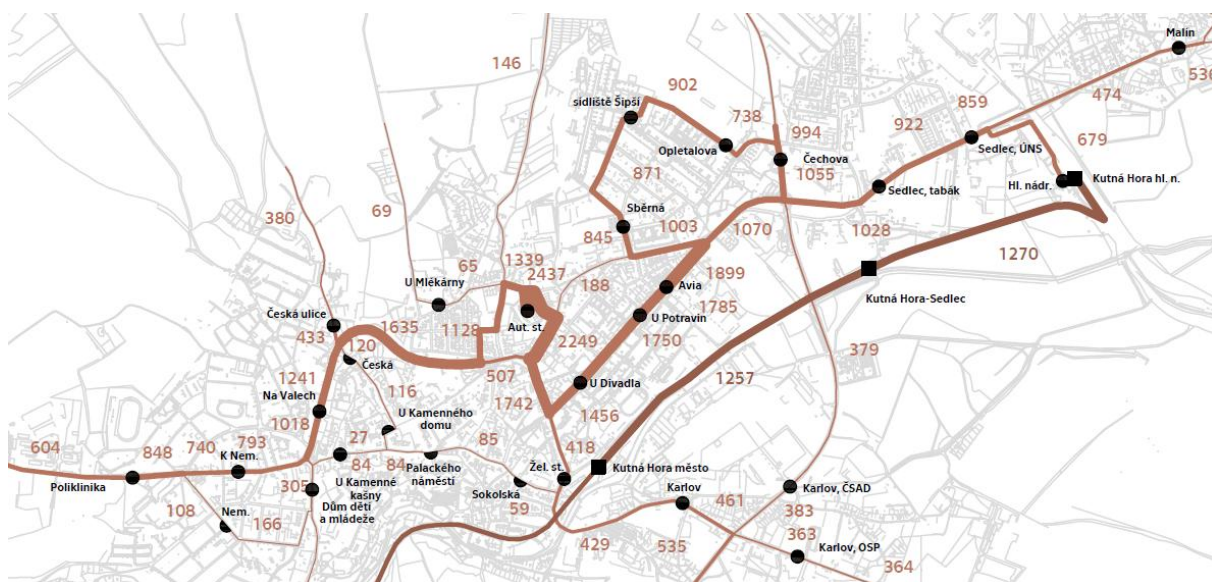
4.4.3. Vybrané výsledky přepravních průzkumů

Očekávaně největší obrat cestujících u autobusových linek probíhal v obou termínech průzkumů v zastávce „aut. st.“ (2601 cestujících v dubnu a 2153 cestujících v červnu), kde probíhá nejvíc přestupů cestujících mezi jednotlivými linkami jako pro městskou, tak i příměstskou VHD. Navíc zde také většina příměstských linek i některé městské mají svou konečnou zastávku. S velkým odstupem následují v počtu odbavených



obr. 77

Intenzity cestujících v mezizastávkových úsecích – duben 2019



obr. 78

Intenzity cestujících v mezizastávkových úsecích – červen 2019

4.4.5. Závěry zjištěné na základě vyhodnocení přepravních průzkumů

Shrnutí závěrů z přepravních průzkumů:

- zastávka s jednoznačně největším obratem cestujících (přestupů i nástupů/výstupů) je zastávka „aut. st.“
 - to však není dáno polohou zastávky v území, ale zejména počtem zastavujících linek a řadou uskutečňovaných přestupních vazeb

- u železniční stanice „Kutná Hora město“ v současné době běžně nedochází k přestupům mezi autobusovou a vlakovou dopravou, naopak u stanice „Kutná Hora hl. n.“ je třeba synchronizovat odjezdy spojů s vlaky
 - nové linkové vedení a JŘ od října 2019 již tento požadavek částečně reflektují
- v současné síti MHD je řada obsluhovaných zastávek s velmi nízkým (až nulovým) obratem cestujících
- turisté využívají veřejnou dopravu
 - jejich vliv v letním období je na přepravních obdobích linek veřejné dopravy patrný
- řidiči příměstských linek nejsou zvyklí být využíváni zároveň jako městská doprava
 - jsou zaznamenány případy nezastavení na zastávkách na okraji města
- denní variace přepravní poptávky je výrazná
 - v sedle a ve večerních obdobích přepravní výkon linek klesá

4.5. Sociologický průzkum

4.5.1. Průzkum a oblasti zájmu

Dopravně-sociologický průzkum byl prováděn formou přímého dotazování respondentům v terénu a byl rozdělen do 3 oblastí zájmu:

- využívání veřejné hromadné dopravy
- parkování v centru
- cyklistická doprava

4.5.1.1. Využívání veřejné hromadné dopravy

Část průzkumu zaměřená na využívání veřejné hromadné dopravy (dále jen VHD) se prováděla ve 4 lokalitách:

- oblast okolo železniční stanice Kutná Hora, hlavní nádraží
- oblast okolo železniční stanice Kutná Hora – město
- autobusové stanoviště
- oblast okolo zastávky „Kutná hora, U divadla“

4.5.1.2. Parkování v centru

Tato část průzkumu byla prováděna v centru v následujících oblastech a přilehlých ulicích:

- Palackého náměstí
- Václavské náměstí
- Havlíčkovo náměstí

4.5.1.3. Cyklistická doprava

Tato část průzkumu se prováděla na většině území v Kutné Hoře včetně lokalit, na kterých byl prováděn průzkum parkování v centru a využívání VHD.

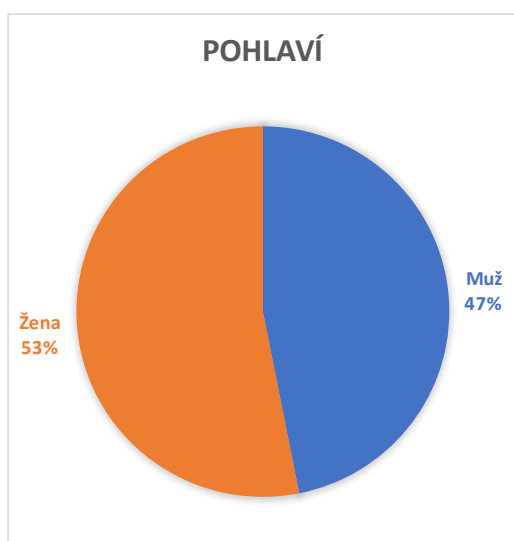
4.5.2. Podmínky dopravního průzkumu

Dopravně-sociologický průzkum byl prováděn vždy ve čtvrtek od 6:00 do 20:00 v měsících srpen a září prostřednictvím pracovníků, kteří přímým dotazováním respondentům zjišťovali údaje v daných oblastech zájmu. Průzkum proběhl bez větších komplikací.

4.5.3. Vyhodnocení průzkumu – využívání VHD

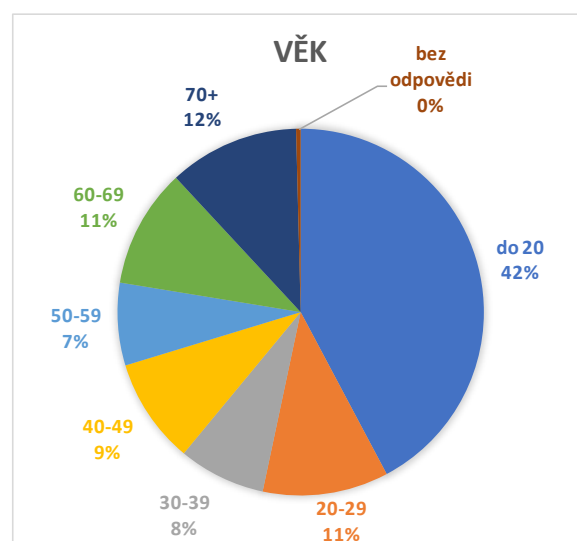
4.5.3.1. Složení respondentů

Celkem bylo dotázáno 495 respondentů, přičemž jejich složení podle pohlaví, věku a statutu ukazuje graf 542, graf 543 a graf 544, přičemž 2 respondenti ponechali tuto oblast otázek bez odpovědi.



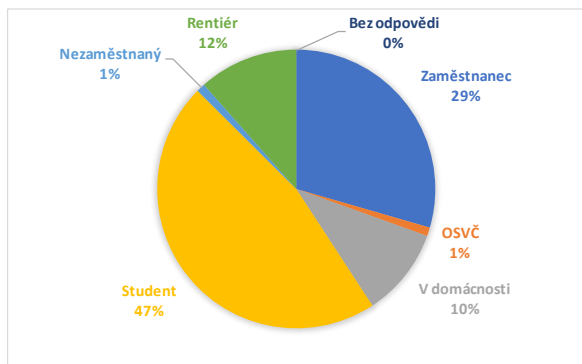
graf 542

využívání VHD – složení respondentů podle pohlaví



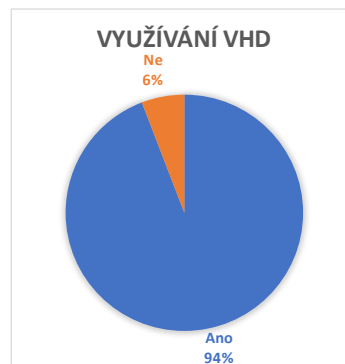
graf 543

využívání VHD – složení respondentů podle věku



graf 544

využívání VHD – složení respondentů dle statutu respondenta



graf 545

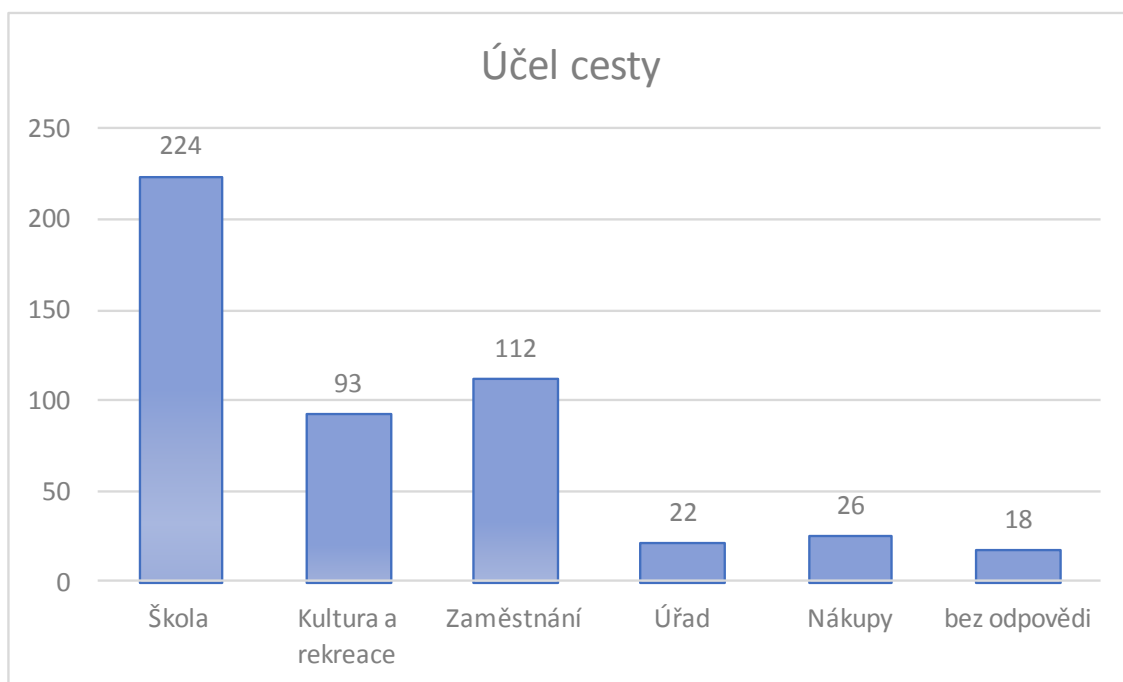
podíl respondentů využívajících a nevyužívajících VHD v Kutné Hoře

4.5.3.2. Využívání VHD a parametry cest

K nevyužívání VHD se přiznalo celkem 29 respondentů (viz graf 545).

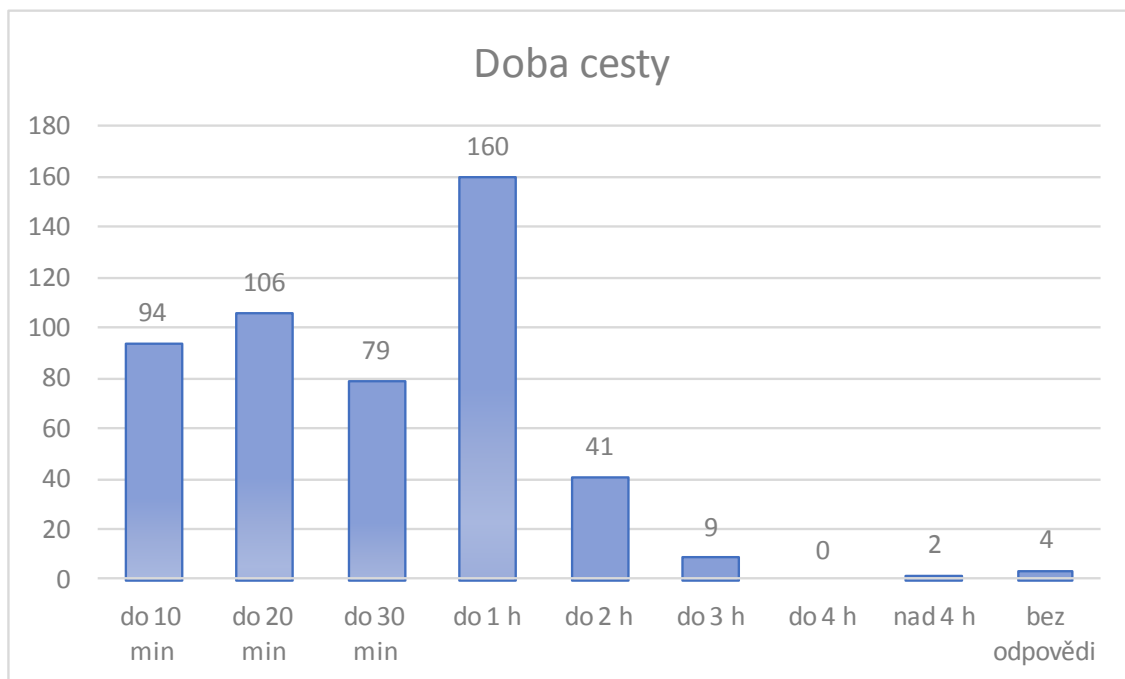
Účel a délka cesty:

- počet cest VHD podle účelu zobrazuje graf 546
- počet cest VHD podle doby trvání zobrazuje graf 547



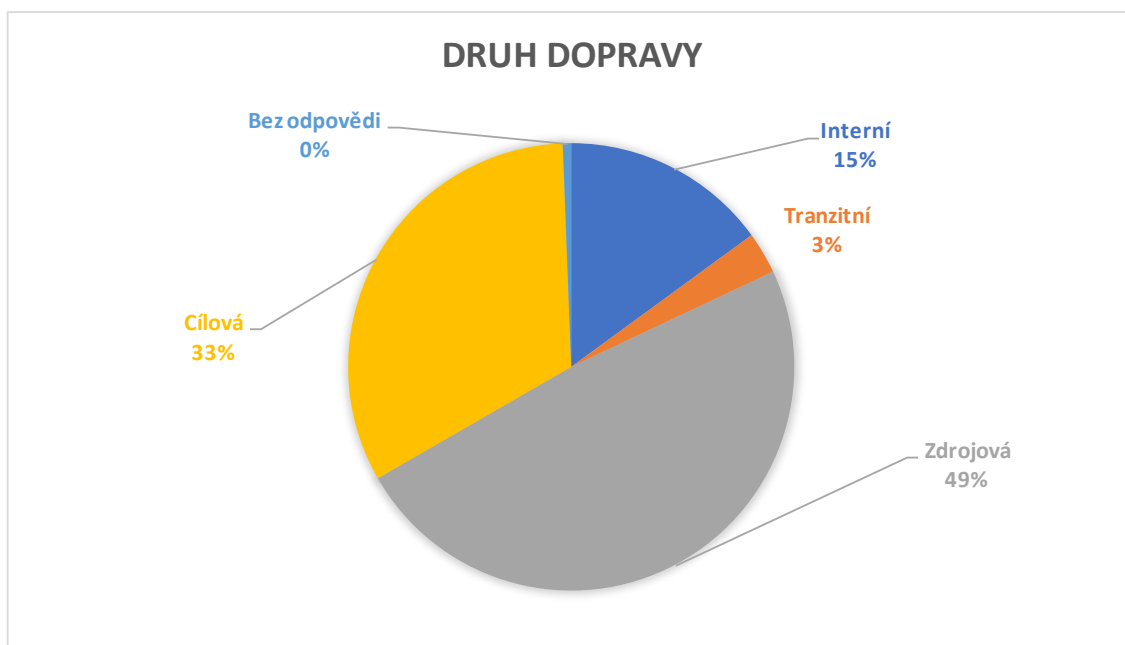
graf 546

využívání VHD – počet cest podle účelu



graf 547

využívání VHD – počet cest podle doby trvání



graf 548

druhy přepravních vztahů v Kutné Hoře

Tabulka 142 – interní přepravní vztahy

Zdroj cesty	Cíl cesty	Počet
Kutná Hora, autobusové stanoviště	Kutná Hora, ČKD	2
	Kutná Hora, Karlov	1
	Kutná Hora, Malín	1
	Kutná Hora, Poliklinika	5
	Kutná Hora, Sedlec	3
	Kutná Hora, Šipší	3
Kutná Hora, Centrum	Kutná Hora, autobusové stanoviště	1
	Kutná Hora, hlavní nádraží	1
	Kutná Hora, Malín	3
	Kutná Hora, Poliklinika	2
	Kutná Hora, Sedlec	1
	Kutná Hora, Šipší	1
Kutná Hora, hlavní nádraží	Kutná Hora, autobusové stanoviště	2
	Kutná Hora, Centrum	1
	Kutná Hora, Poliklinika	2
	Kutná Hora, Sedlec	1
	Kutná Hora, Šipší	1
Kutná Hora, Hlouška	Kutná Hora, autobusové stanoviště	1
Kutná Hora, Malín	Kutná Hora, autobusové stanoviště	4
Kutná Hora, Poliklinika	Kutná Hora, Centrum	1
Kutná Hora, Šipší	Kutná Hora, hlavní nádraží	1
	Kutná Hora, Poliklinika	2
	Kutná Hora, U Divadla	2
Kutná Hora, U Divadla	Kutná Hora, Centrum	1
	Kutná Hora, Poliklinika	8
	Kutná Hora, Šipší	4
Kutná Hora, Žižkov	Kutná Hora, autobusové stanoviště	3
	Kutná Hora, Poliklinika	1
Kutná Hora-město	Kutná Hora, hlavní nádraží	12
	Kutná Hora, Sedlec	3

Tabulka 143 – tranzitní přepravní vztahy

Zdroj cesty	Cíl cesty	Počet
Červené Janovice	Praha	1
Hranice na Moravě		1
Chvaletice	Kolín	1
Petrovice		1
Štipoklasy		1
Zruč nad Sázavou		1
	Nové Dvory	1
Kolín	Úmonín	1
Libenice	Čáslav	1
Mezholezy		1
Nepoměřice		1
Nové Dvory		1
Zbraslavice		1
Pardubice	Zruč nad Sázavou	1
Praha	Jižníkov	1
Žehušice	Hradec Králové	1

Zdroj a cíl cesty:

- Podle zdroje a cíle cesty byla doprava rozdělena na 4 druhy přepravních vztahů (viz graf 548):
 - Interní zdroj i cíl cesty se nachází uvnitř Kutné Hory
 - Tranzitní zdroj i cíl cesty se nachází mimo Kutnou Horu
 - Zdrojová pouze zdroj cesty se nachází v Kutné Hoře
 - Cílová pouze cíl cesty se nachází v Kutné Hoře
- 3 respondenti na otázku zdroje nebo cíle cesty neodpověděli. Podrobné interní přepravní vztahy zobrazuje Tabulka 142, podrobné tranzitní přepravní vztahy zobrazuje Tabulka 143, podrobné vztahy zdrojové dopravy pak zobrazuje Tabulka 144, Tabulka 145 a Tabulka 146 a podrobné vztahy cílové dopravy zobrazuje Tabulka 147, Tabulka 148 a Tabulka 149.

Tabulka 144 – zdrojová doprava (zdroje: Kutná Hora, autobusové stanoviště)

Zdroj cesty	Cíl cesty	Počet
Kutná Hora, autobusové stanoviště	Čáslav	10
	Červené Pečky	1
	Červené Pečky, Dolany	1
	Golčův Jeníkov	1
	Chrást	1
	Janovice	1
	Kaňk	3
	Kolín	11
	Krakovany	1
	Křesetice	1
	Libenice	1
	Malešov	1
	Miskovice	1
	Neškaredice	1
	Nové Dvory	6
	Sázava	1
	Vrdy	1
	Zbraslavice	1
Zruč nad Sázavou	1	
Žehušice	1	

4.5.3.3. Zhodnocení kvality veřejné hromadné dopravy

Důvody (ne)využívání veřejné hromadné dopravy:

- Jak je zmíněno v kapitole 4.5.3.2, 29 z celkových 495 respondentů se přiznalo k pravidelnému nevyužívání VHD v Kutné Hoře. V rámci průzkumu osoby, které přiznaly nevyužívání VHD, byly dotázány, co by je přimělo VHD využívat. Osoby, které uvedly, že VHD pravidelně využívají, byly dotazovány na konkrétní důvody, proč právě využívají tento způsob přepravy.
- V rámci dotazování někteří respondenti uvedli více důvodů.

Tabulka 145 – zdrojová doprava (zdroje: Kutná Hora, Centrum)

Zdroj cesty	Cíl cesty	Počet
Kutná Hora, Centrum	Bratislava	1
	Brno	2
	Celnice	1
	Čáslav	8
	Černín	1
	Červené Pečky	1
	Dobré Pole	1
	Havlíčkův Brod	1
	Chlístovice	1
	Kaňk	9
	Kolín	17
	Kozojedy	2
	Křesetice	1
	Libenice	3
	Malešov	1
	Miskovice	2
	Nová Paka	1
	Olomouc	1
	Pardubice	3
	Polní Chrčice	1
	Praha	14
	Svatý Mikuláš	1
	Světlá nad Sázavou	2
	Uhlířské Janovice	6
	Vrbová Lhota	2
	Vrdy	1
	Zásmuky	1
Zbraslavice	1	
Zruč nad Sázavou	1	
Ždánice	1	

Tabulka 146 – zdrojová doprava (zdroje: Kutná Hora, hlavní nádraží + Kutná Hora, Hlouška + Kutná Hora, Šipší + Kutná Hora, U Divadla + Kutná Hora, Vnitřní město + Kutná Hora – město)

Zdroj cesty	Cíl cesty	Počet
Kutná Hora, hlavní nádraží	Brno	1
	Čáslav	8
	Golčův Jeníkov	3
	Hranice na Moravě	1
	Kolín	13
	Nymburk	1
	Pardubice	2
	Plzeň	1
	Pokřikov	1
	Praha	33
	Světlá nad Sázavou	3
	Zbraslavice	2
Kutná Hora, Hlouška	Poděbrady	1
Kutná Hora, Šipší	Kolín	1
	Poděbrady	1
Kutná Hora, U Divadla	Hořátev	1
Kutná Hora, Vnitřní město	Praha	1
Kutná Hora – město	Bahno	2
	Blansko	1
	Čáslav	3
	Kolín	3
	Krasoňovice	1
	Malešov	6
	Pardubice	3
	Praha	3
	Zbraslavice	8
	Zruč nad Sázavou	3

Tabulka 147 – cílová doprava (cíle: Kutná Hora, autobusové stanoviště)

Zdroj cesty	Cíl cesty	Počet
Bečváry	Kutná Hora, autobusové stanoviště	1
Bílé Podolí		1
Církvice		1
Čáslav		7
Červené Janovice		3
Červené Pečky		1
Dobré Pole		1
Dolní Pohledy		1
Hlavečnick		1
Hlízov		1
Hořátev		1
Kamenné Zboží		1
Kaňk		1
Kateřinky		4
Kolín		22
Libice nad Cidlinou		1
Miskovice		1
Mukařov		1
Neškaredice		1
Nové Dvory		2
Poděbrady		2
Polepy		1
Ronov nad Doubravou		1
Sázava		2
Svatý Mikuláš		1
Tupadly		1
Týnec nad Labem		1
Uhlířské Janovice		3
Vilémov		1
Vrbová Lhota		1
Záboří nad Labem		1
Zásmuky		1
Zbraslavice		1

Tabulka 148 – cílová doprava (cíle: Kutná Hora, Centrum)

Zdroj cesty	Cíl cesty	Počet
Bahno	Kutná Hora, Centrum	1
Bílé Podolí		1
Bratčice		1
Břežany		1
Církvice		1
Čáslav		10
Dobré Pole		1
Chrudim		1
Chvaletice		1
Kaňk		1
Kolín		12
Krakovany		1
Krotice		1
Křesetice		1
Malešov		2
Maxovna		1
Miskovice		1
Pardubice		1
Pečky		1
Poděbrady		2
Praha		2
Ronov nad Doubravou		1
Říčany		1
Suchdol		1
Svobodná Ves		1
Týniště		1
Uhlířské Janovice		2
Vilémovice		1
Zásmuky		1
Zbraslavice		1
Zruč nad Sázavou		4
Žleby		1

Tabulka 149 – cílová doprava (cíle: Kutná Hora, ČKD + Kutná Hora, hlavní nádraží + Kutná Hora, Poliklinika + Kutná Hora, U Divadla + Kutná Hora, Vnitřní město + Kutná Hora – město)

Zdroj cesty	Cíl cesty	Počet
Nitra	Kutná Hora, ČKD	1
Čáslav	Kutná Hora, hlavní nádraží	3
Jablonec nad Jizerou		1
Kolín		3
Malešov		1
Praha		10
Uhlířské Janovice		1
Zbraslavice		1
Bernardov		Kutná Hora, Poliklinika
Čáslav	1	
Kouřim	1	
Velim	1	
Vrdy	1	
Čáslav	Kutná Hora, U Divadla	2
Jeníkov		1
Kolín		1
Uhlířské Janovice	Kutná Hora, Vnitřní město	1
Čáslav	Kutná Hora – město	1

- Respondenti uvedli následující důvody, proč využívají VHD:
 - Bez odpovědi 2
 - Bezpečnější než jízda osobním automobilem 1
 - Bezpečnost 1
 - Cena 3
 - Délka cesty 2
 - Dobré spojení 1
 - Dočasná nemožnost užívání osobního automobilu 2
 - Dostupnost 5
 - Ekologické důvody 3
 - Interval 4
 - Jediná přijatelná možnost 103

- Jednoduchost.....	2
- Kvalita.....	17
- Lepší a výhodnější než individuální automobilová doprava	166
- Malá potřeba cestování.....	1
- Možnost se napít alkoholických nápojů	9
- Návaznost spojů	1
- Nejlevnější.....	43
- Nejvýhodnější způsob	8
- Není potřeba řešit parkování	1
- Obliba autobusů	1
- Pohodlnost	5
- Rychlost.....	85
- Spolehlivost.....	47
- Strach z řízení osobního automobilu	2
- Zdravotní kondice	3
• Respondenti, kteří přiznali, že nevyužívají VHD, uvedli následující důvody, které by je přiměly k (vyššímu) využívání VHD:	
- Bez odpovědi	4
- Více spojů.....	2
- Rychlost.....	2
- Zdravotní kondice	1
- Nic	11
- Větší pohodlnost	1
- Kvalita.....	2
- Dočasná nemožnost užívání OA	1
- Menší potřeba cestování.....	3
- Kdyby KH byl součástí PID	1
- Větší kapacita autobusů	1
- Délka cesty	1
- Větší provoz na komunikacích	1
- Menší interval.....	1

Nedostatky ve veřejné hromadné dopravě:

- V rámci dotazování někteří respondenti uvedli více důvodů.

- Respondenti uvedli následující nedostatky ve veřejné hromadné dopravě:
 - Absence nočních linek 2
 - Absence spojů v neděli..... 2
 - Absence WC v autobuse 1
 - Absence Wi-Fi 3
 - Bez odpovědi 4
 - Bezpečnost (security) 1
 - Cena 2
 - Četnost spojů 1
 - Doba jízdy 2
 - Dostupnost 1
 - Hygiena 20
 - Chování řidičů 23
 - Chybějící odpadkové koše 1
 - Chybějící trasa k nemocnici 1
 - Interval 17
 - Kapacita 28
 - Kapacita ranních spojů 1
 - Kvalita služeb 4
 - MHD neobsahuje autobusové stanoviště 3
 - Narušitelé komfortu veřejné dopravy 3
 - Návaznost spojů 3
 - Návaznost spojů odpoledne 1
 - Nedostatečný komfort 4
 - Nedostatek jízdních řádů na některých zastávkách 1
 - Nedostatek míst k sezení..... 12
 - Nedostatek spojů 24
 - Není možnost koupit v Kutné Hoře zpáteční jízdenku do Prahy
bez sdělení zpátečního spoje (BUS) 1
 - Nesmyslně dlouhé čekání 30 min (Zbraslavice) 1
 - Obsluha ČKD 1
 - Obsluha periferních oblastí 4
 - Označení autobusů 2
 - Parkování na nádraží 1

- Pohodlnost	1
- Pochybnosti o kompetenci řidičů	2
- Předčasný odjezd	3
- Přeplněné autobusy	1
- Přeplněnost	61
- Přeplněnost autobusů	3
- Přestupy	1
- Řidiči nemají na vrácení	1
- Špatná návaznost mezi vlaky a autobusy	1
- Špatná návaznost spojů	1
- Špatně zvolený typ autobusu	1
- Více spojů v podobný čas následovaný dlouhou pauzou	1
- Víkendové jízdní řády	5
- Výluky	3
- Vynechání spojů	5
- Vynechávání zastávek	1
- Záchody	2
- Změna jízdních řádů	4
- Zpoždění	100
- Žádné	182
- Žádný ohled na seniory	1

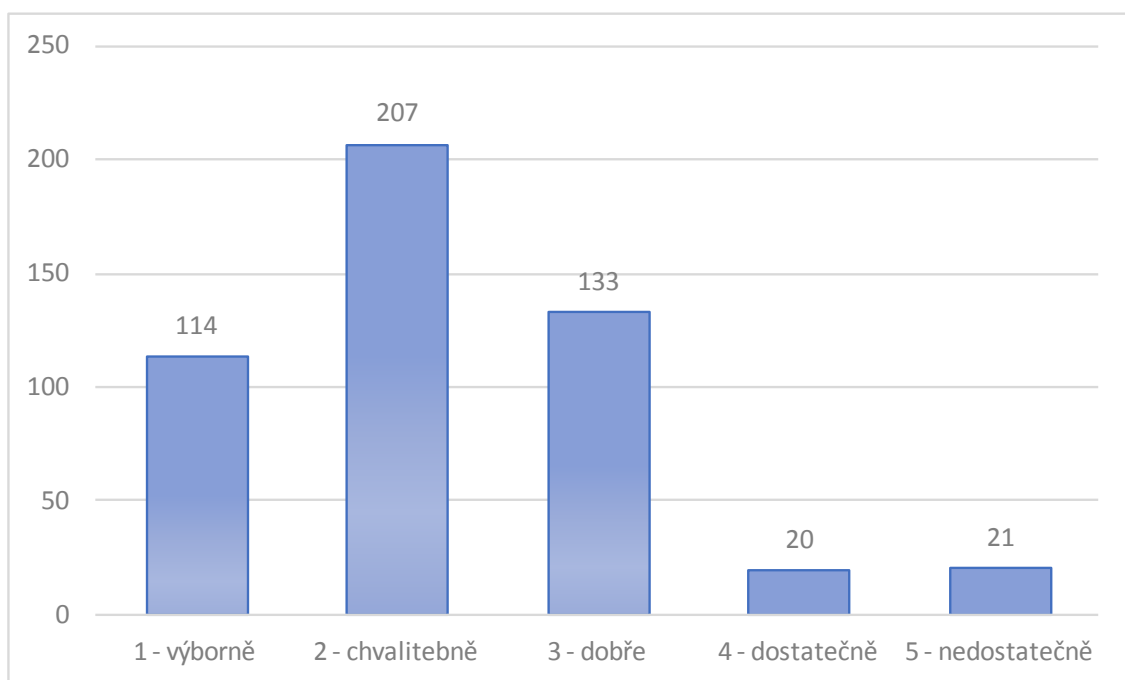
Kvalita veřejné hromadné dopravy:

- Celkové zhodnocení kvality VHD:
 - Respondenti byli s celkovou kvalitou VHD spíše spokojeni (viz graf 549).
- Maximální přípustný interval mezi spoji:
 - V rámci zjišťování kvality VHD v Kutné Hoře byli respondenti tázáni i maximální přijatelný interval mezi jednotlivými spoji (viz graf 550).

4.5.4. Parkování v centru

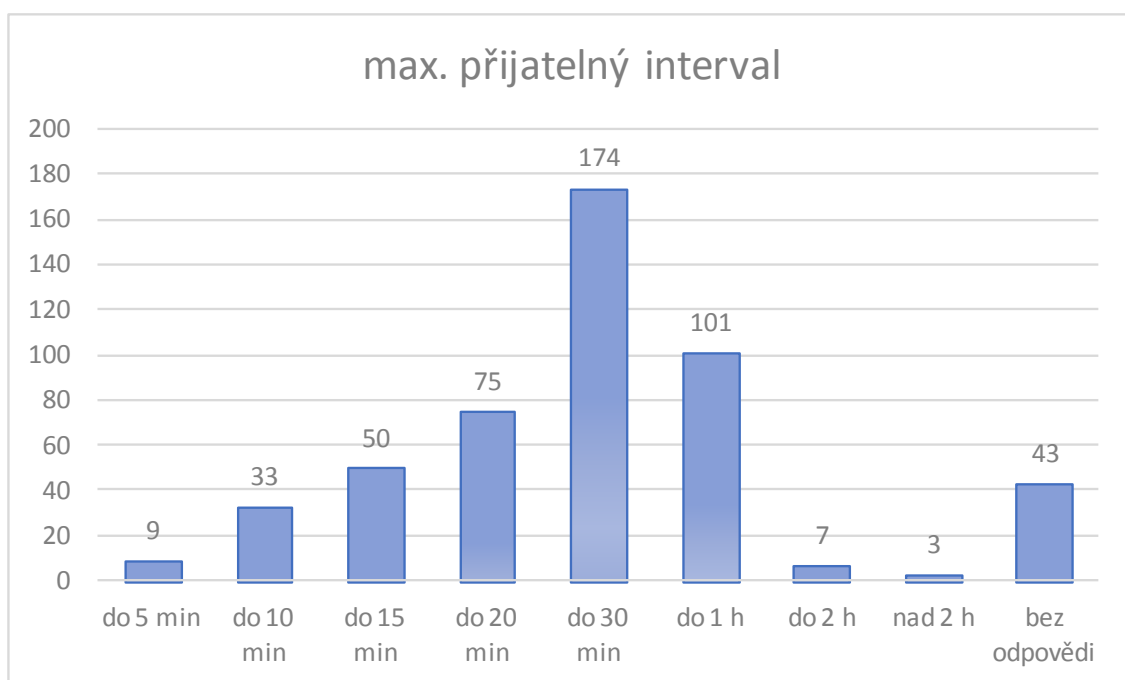
4.5.4.1. Složení respondentů

Celkem bylo dotázáno 101 respondentů, přičemž jejich složení podle pohlaví, věku a statutu ukazuje graf 551, graf 552 a graf 553.



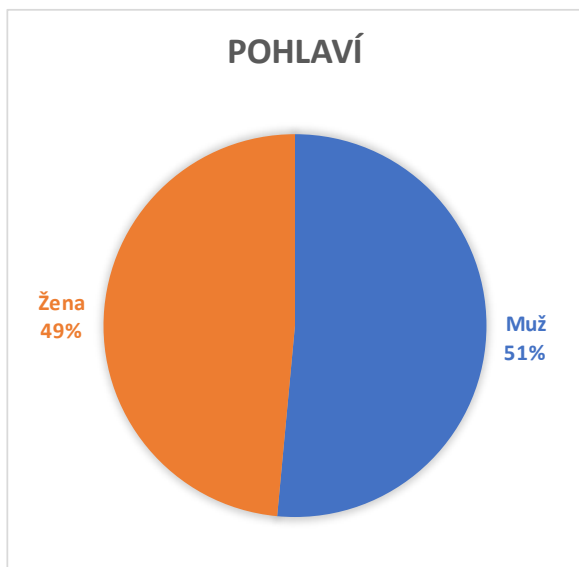
graf 549

celkové ohodnocení VHD v Kutné Hoře



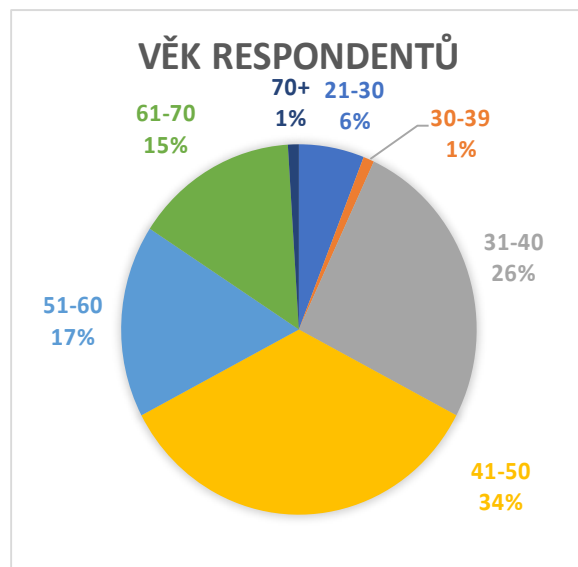
graf 550

maximální přijatelný interval mezi jednotlivými spoji



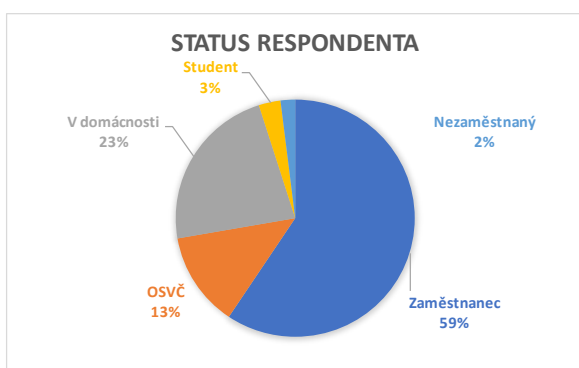
graf 551

parkování v centru – složení respondentů dle pohlaví



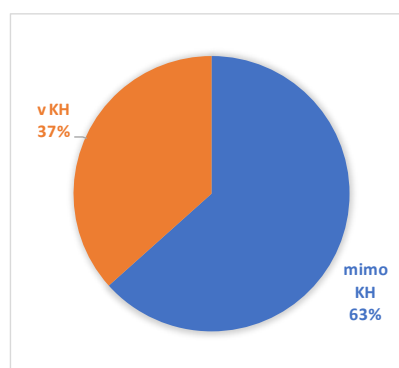
graf 552

parkování v centru – složení respondentů dle věku



graf 553

parkování v centru – složení respondentů dle statutu



graf 554

Podíl cest se zdrojem v Kutné Hoře a mimo Kutnou Horu

4.5.4.2. Zdroje cesty

V rámci vyhodnocení tohoto průzkumu byly cesty rozloženy na cesty se zdrojem v Kutné Hoře a cesty se zdrojem mimo Kutnou Horu. Ze 101 celkových cest bylo 37 cest z oblastí uvnitř Kutné Hory (viz graf 554).

Respondenti uvedli následující zdroje cesty ve vztahu k dopravě v klidu (k parkování v centru města Kutná Hora):

- Kutná Hora, autobusové stanoviště..... 1
- Kutná Hora, Centrum 6
- Kutná Hora, Hlouška 3
- Kutná Hora, Malín 4

• Kutná Hora, Sedlec	12
• Kutná Hora, Šipší	8
• Kutná Hora, Vnitřní město	1
• Kutná Hora, Žižkov	2
• Brno	2
• Církvice.....	1
• Čáslav	5
• Černiny	1
• Červené Janovice.....	2
• Červené Pečky.....	1
• Dobřeň.....	1
• Havlíčkův Brod.....	1
• Humpolec.....	1
• Kobylnice	1
• Kolín.....	4
• Kostelec nad Černými lesy.....	1
• Košice	1
• Košík u Nymburku	1
• Křesetice	1
• Ledec nad Sázavou.....	1
• Malešov	5
• Malín	1
• Maxovna.....	1
• Míškovice	2
• Mnichovice.....	1
• Nové Dvory	1
• Nymburk	1
• Oleška.....	1
• Pardubice.....	1
• Poděbrady	4
• Polanka.....	1
• Poličany.....	2
• Praha.....	4
• Slaný	1

- Suchdol 2
- Svatý Mikuláš 1
- Tupadly..... 1
- Týnec nad Labem..... 1
- Uhlířské Janovice..... 4
- Vilémov 1
- Vlastějovice 1
- Vrchlabí..... 1
- Zbraslavice 1

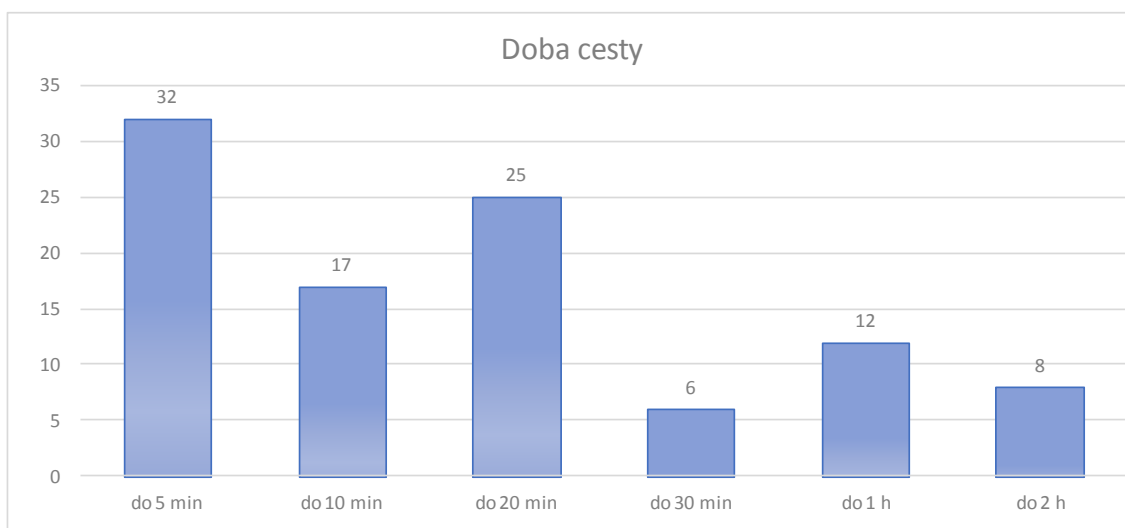
4.5.4.3. Jízdy do centra

Dobu a četnost jízd do centra Kutné Hory ukazuje graf 555 a graf 556.

Účel cest do centra Kutné Hory zobrazuje graf 557, přičemž podíl cest vázaných na pobyt v centru spojený s nákupem ukazuje graf 558.

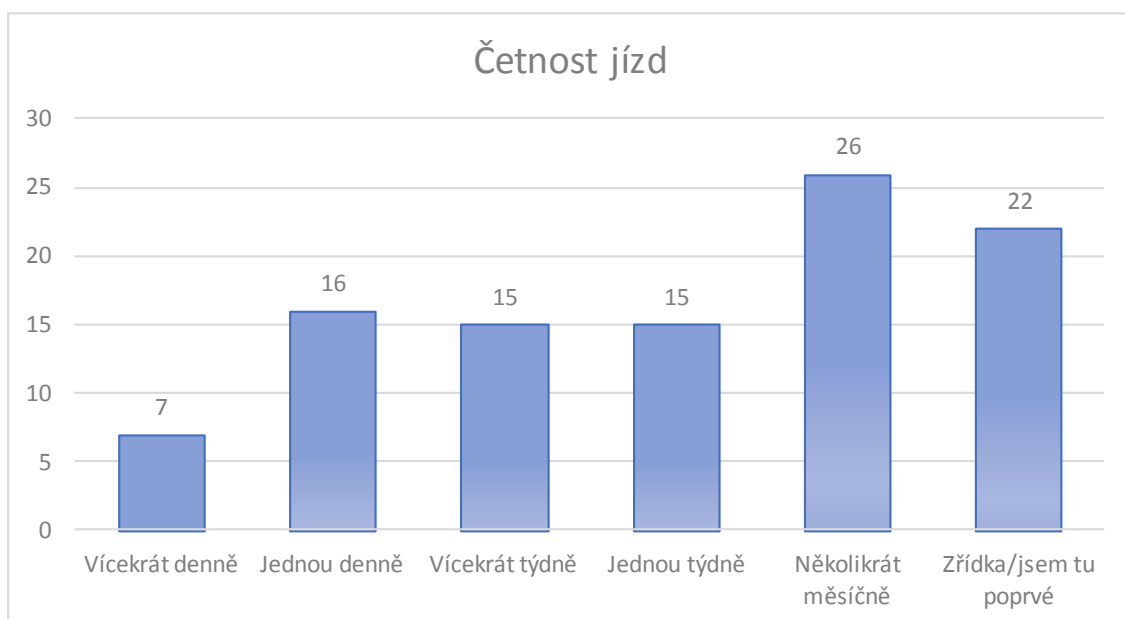
Volba jiného způsobu dopravy:

- V rámci průzkumu byli respondenti dotazováni i na to, který jiný způsob přepravy do centra než IAD by zvolili. Většina respondentů by neměnili způsob přepravy do centra za žádných okolností (viz graf 559).



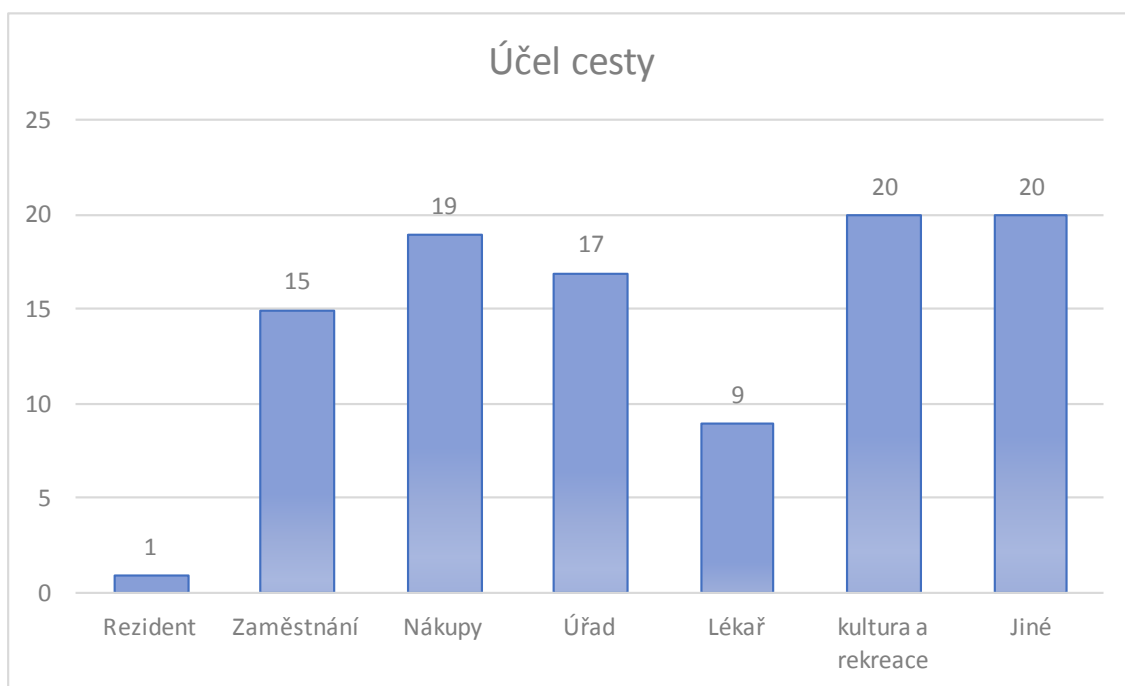
graf 555

dobu cest respondentů do centra Kutné Hory



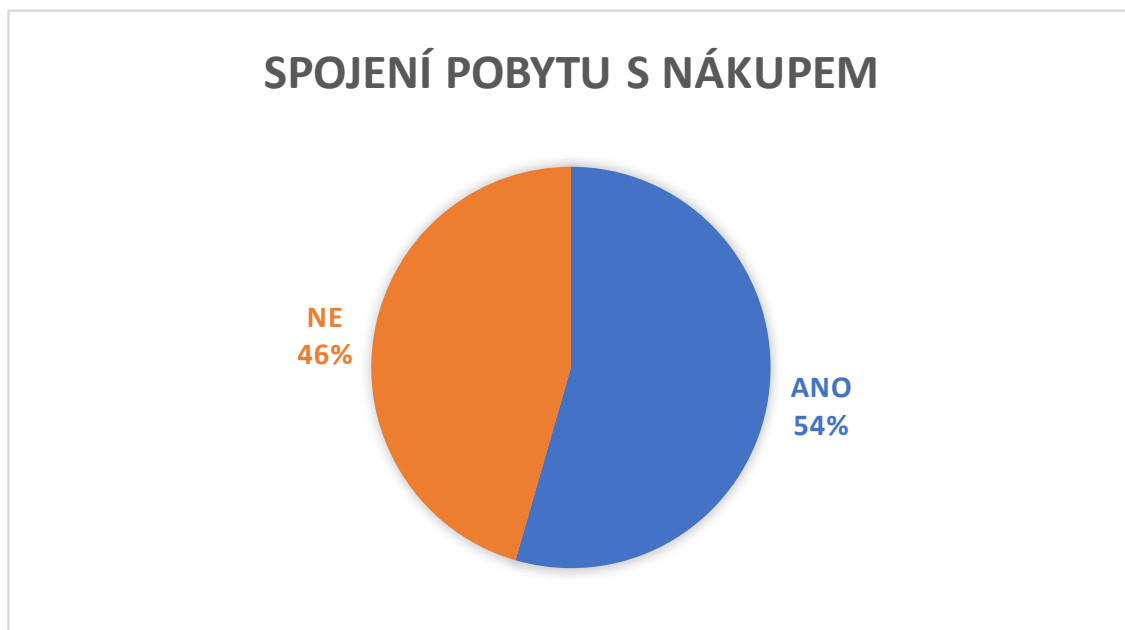
graf 556

četnost jízd respondentů do centra Kutné Hory



graf 557

Počet cest do centra Kutné Hory dle jejich účelu



graf 558

Podíl pobytu v centru spojeným s nákupem

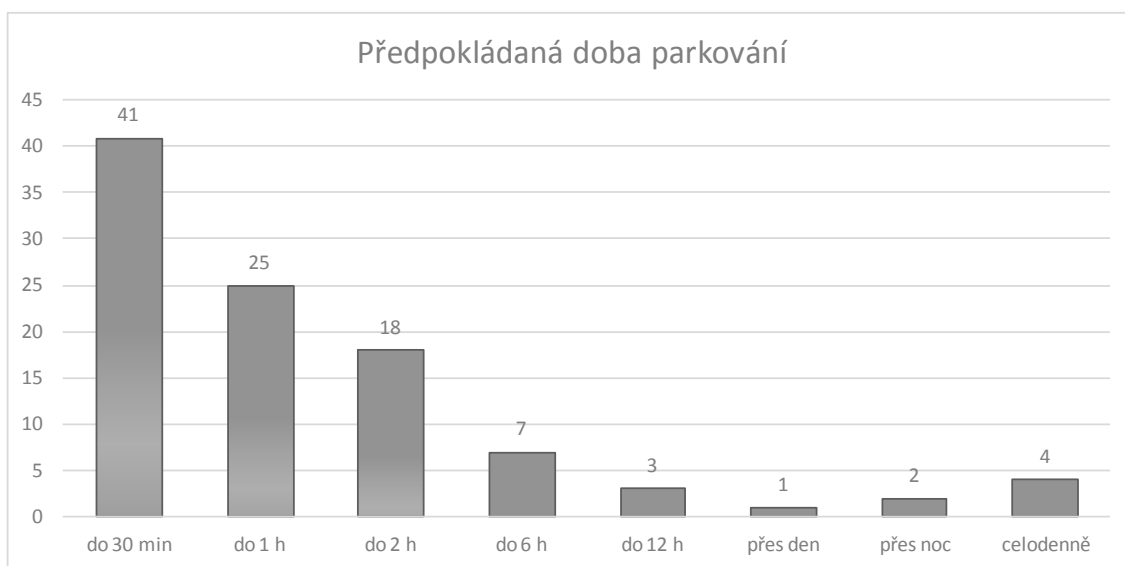


graf 559

volba jiného dopravního prostředku než IAD do centra Kutné Hory

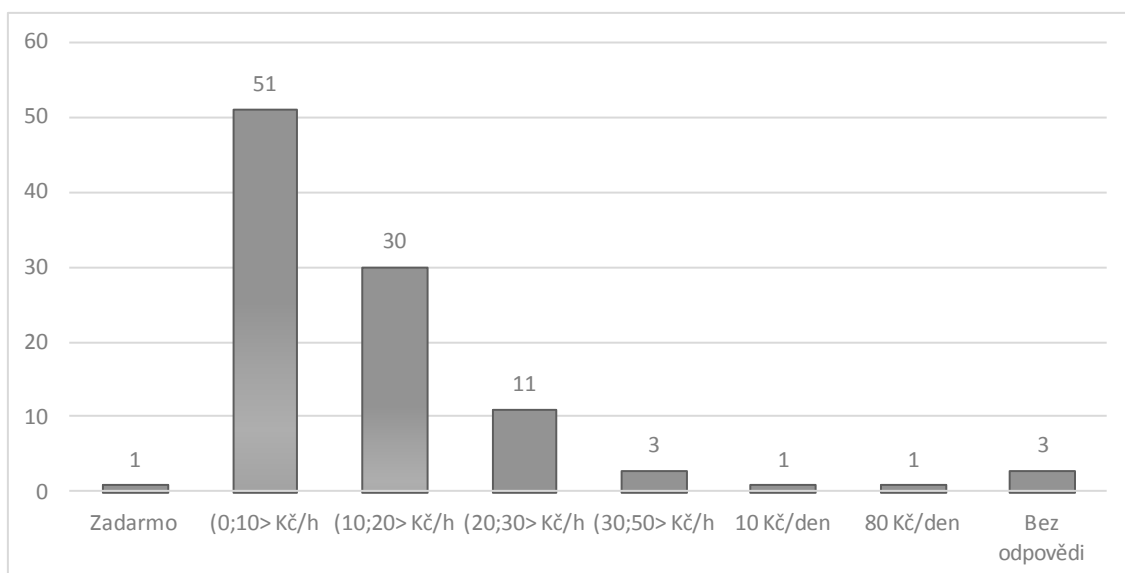
4.5.4.4. Parkování v centru

Předpokládanou dobu parkování v centru Kutné Hory zobrazuje graf 560 a míru přijatelnosti ceny za parkování v centru ukazuje graf 561.



graf 560

předpokládaná doba parkování v centru Kutné Hory



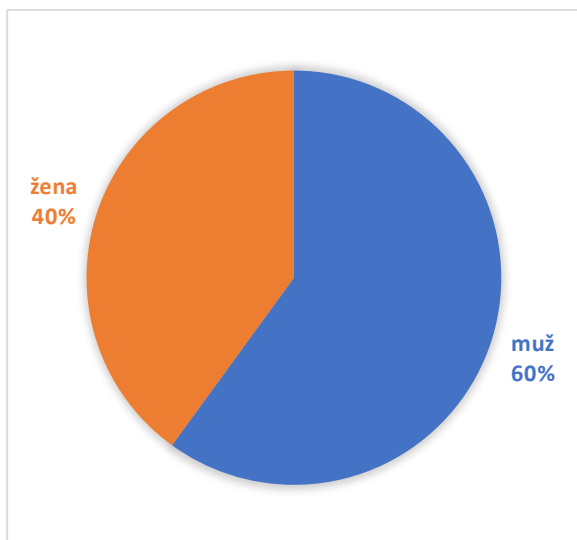
graf 561

přijatelná cena za parkování v centru Kutné Hory

4.5.5. Cyklistická doprava

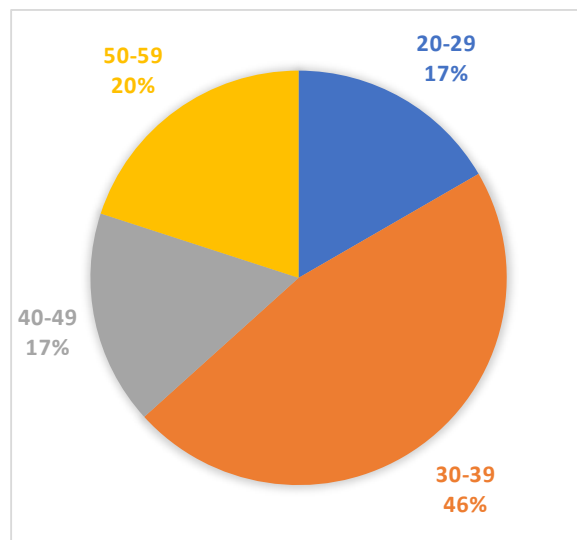
4.5.5.1. Složení respondentů

Celkem bylo dotázáno 30 respondentů, ve všech případech se jednalo o zaměstnance, přičemž jejich složení podle pohlaví, věku a statutu ukazuje graf 562 a graf 563.



graf 562

cyklistická doprava – složení respondentů podle pohlaví



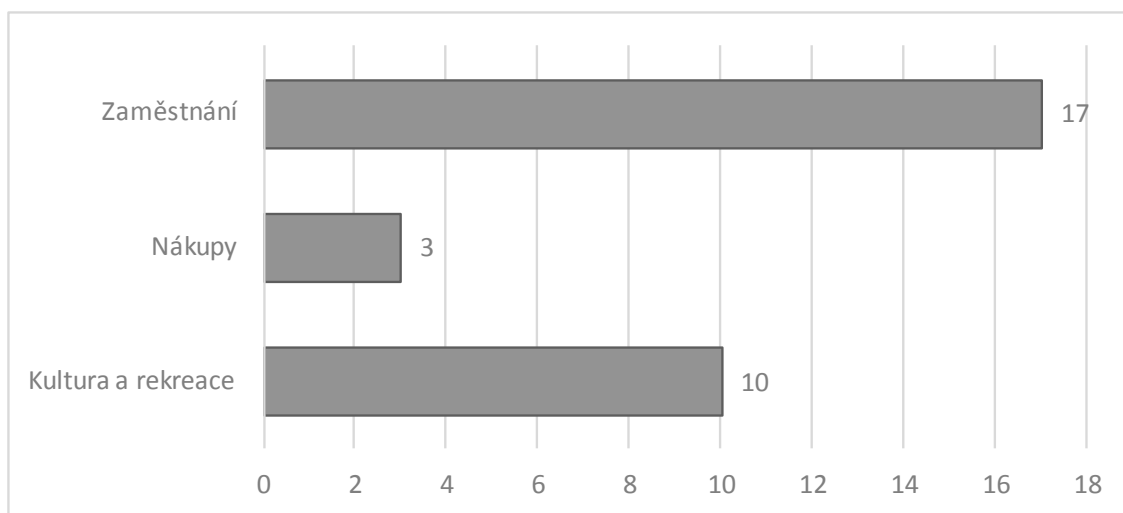
graf 563

cyklistická doprava – složení respondentů dle věku

4.5.5.2. Parametry cest vykonaných na kole

Zdroje a cíle cest vykonaných na kole po městě Kutná Hora uvádí Tabulka 150.

Počet cest vykonaných na kole po městě Kutná Hora podle účelu a délky ukazuje graf 564 a graf 565, rozdělení četnost jízd na kole po městě Kutná Hora pak zobrazuje graf 566.



graf 564

Počet cest na kole podle účelu

Tabulka 150 – zdroje a cíle cest vykonaných na kole po městě Kutná Hora

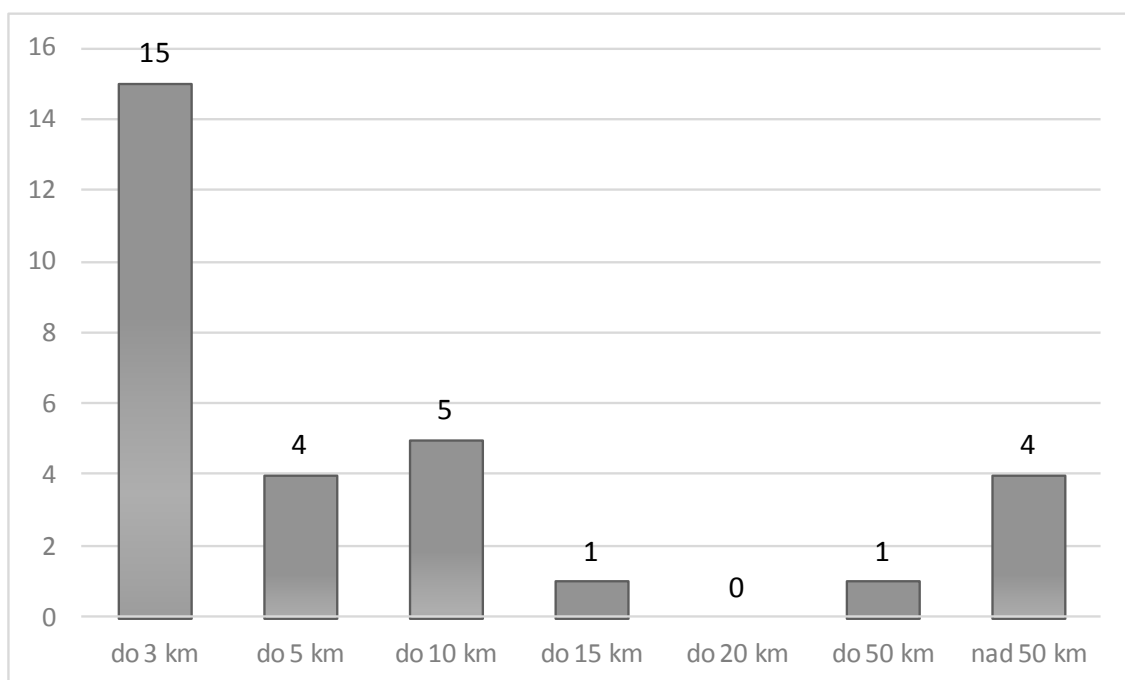
Zdroj cesty	Cíl cesty	počet
Kaňk	Kutná Hora, Bylanka	1
Kutná Hora, centrum	Přítoky	1
	Kutná Hora, Malín	1
Kutná Hora, Malín	Kutná Hora, Sedlec	1
	Kutná Hora, Šipší	1
Kutná Hora, poliklinika	Kutná Hora, autobusové stanoviště	1
		1
Kutná Hora, Sedlec		1
Bylany		1
Křesetice	Kutná Hora, centrum	2
Louňovice		2
Přítoky		3
Kutná Hora, Šipší		3
		2
Nové Dvory, Ovčáry	Kutná Hora, Žižkov	1
		1
Kutná Hora, Žižkov	Kutná Hora, Šipší	1
	Chotusice	2
	Žehušice	1
Postupice u Benešova	Chlístovice	1
	Kutná Hora, centrum	1
	Kutná Hora, Žižkov	1

4.5.5.3. Kvalita cyklistické dopravy

V rámci průzkumu byli respondenti tázáni na následující aspekty:

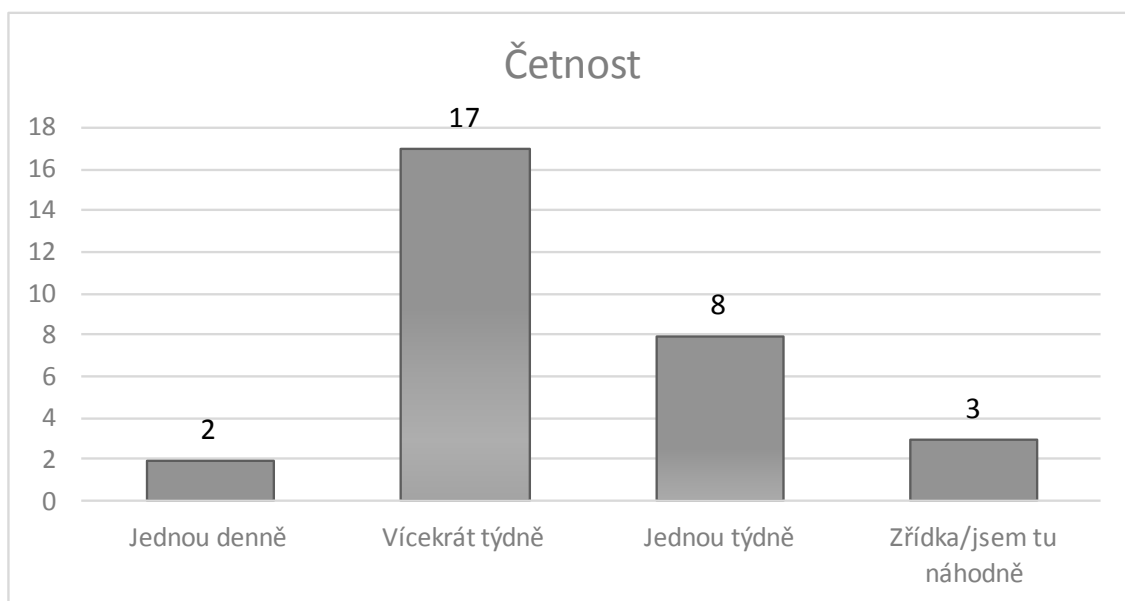
- Využívání veřejně dostupných stojanů na jízdní kola
- Nedostatky v cyklistické dopravě
- Zda by využili nabíjecí stojany na jízdní kola
- Zda by využili Bikesharing

Potenciál využívání služeb cyklistické dopravy zobrazuje graf 567 a graf 568.



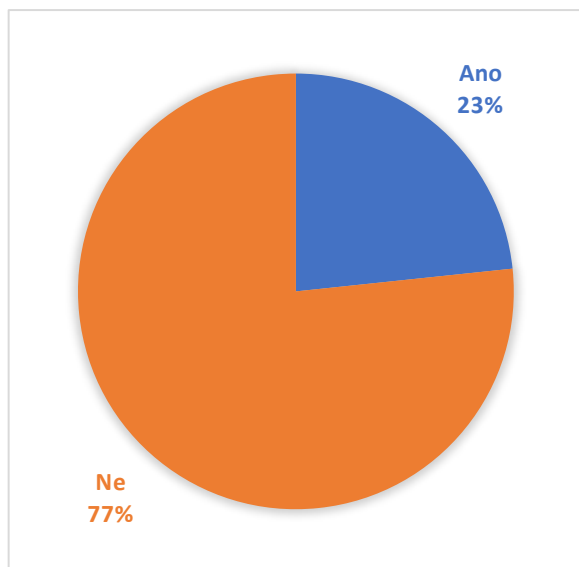
graf 565

Počet cest na kole podle délky



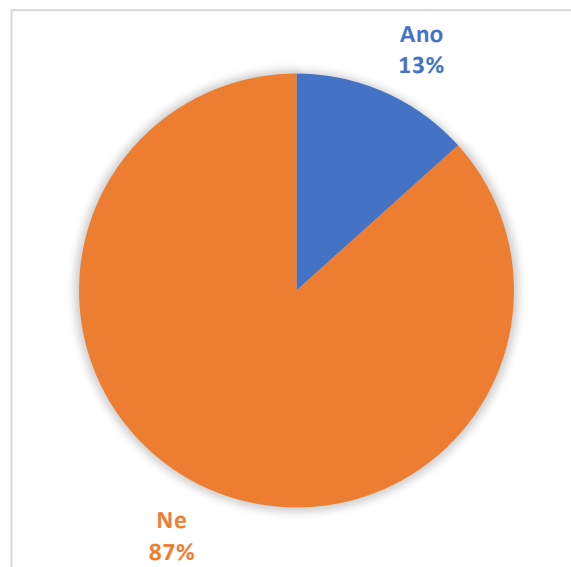
graf 566

četnost jízd na kole



graf 567

podíl respondentů (ne)využívajících veřejně dostupné stojany na jízdní kola



graf 568

potenciál využití nabíjecích stojanů na jízdní elektrokola

Žádný z respondentů neuvedl kladnou odpověď na možnost využívání bikesharingu.

Respondenti uvedli následující nedostatky v oblasti cyklistické dopravy:

- Žádné..... 11
- Nutnost vyhýbání se chodcům 2
- Nedostatečná infrastruktura 10
- Nebezpečné řešení infrastruktury 4
- Absence vymezených pruhů pro cyklisty 1
- Absence standardních stojanů na kola 2

4.5.6. Závěry ze sociologického průzkumu

Dopravní průzkum proběhl v souladu se zadáním ve 3 základních tematických okruzích. Největší ochotu odpovídat vykazovali respondenti z oblasti „Využívání veřejné hromadné dopravy“, nejnižší u „Parkování v centru“. Lze konstatovat, že zpracované výsledky nepřinesly překvapivé závěry.

U veřejné hromadné dopravy se může jevit jako zásadní připomínka na nedostatečnou kapacitu spojů, z níž vyplývá jejich přeplněnost. V návaznosti na místní šetření při průzkumech lze konstatovat, že jde o, velmi často se vyskytující, subjektivní dojem. Naopak zásadní je nejvyšší interval akceptovatelný pro cestující, jenž pro dvě třetiny respondentů představuje 30 minut.

U parkování v centru se ukázalo, že více jako polovinu parkovacích míst obsazují cesty za prací, zároveň dvě třetiny cest mají zdroj mimo Kutnou Horu. Necelá polovina cest se opakuje několikrát do týdne polovina z nich je spojena i s nákupem v centru. Tradičně se ukázal velký odpor automobilistů využít jiný druh dopravy, neboť takovou alternativu odmítá více jak polovina dotázaných.

Cyklistika, aspoň dle reakcí a počtu cyklistů, představuje pro město Kutná Hora spíše doplňkový druh dopravy. Převažují cesty do 3 km vzdálenosti a více jak polovina uživatelů jízdních kol uskutečňují cesty vícekrát týdně. Velmi chladnou reakci na možnost dobíjecích stojanů, či dokonce využití bikesharingu, lze přičíst faktu, že pro mnoho z dotazovaných je taková alternativa neznámou záležitostí.

5. NÁVRH SÍTĚ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ VE MĚSTĚ

5.1. Návrh uspořádání v závislosti na funkčním členění komunikací

Návrh nového uspořádání komunikační sítě je rozdělen do 2 časových etap.

5.1.1. Návrh opatření v I. etapě (krátkodobá a střednědobá)

V první časové etapě je navrženo doplnění plošných zákazů vjezdu pro tranzitní nákladní dopravu do oblasti sídliště Hlouška a doplnění dalších lokálních zákazů vjezdů pro tranzitní nákladní dopravu. Dále se předpokládá zařazení místní komunikace v Benešově ulici do sítě významných místních komunikací a následně by měla sloužit pro částečné převedení dopravní zátěže z Masarykovy ulice. Nově je doporučen také vznik přeložek silnic III/33716 a III/33719, které vycházejí z diplomové práce s názvem „Návrh opatření k minimalizaci hluku v ulici Hrnčířská v Kutné Hoře“ (autorem byl student Nedvěd Ondřej z ČVUT v Praze Fakulty dopravní, 2017). Grafické znázornění I. časové etapy návrhu páteřní sítě pozemních komunikací je předmětem Přílohy 9.1.

5.1.2. Návrh opatření ve II. etapě (dlouhodobá)

Ve druhé etapě dojde k doplnění plošného zákazu vjezdu pro tranzitní nákladní dopravu v oblasti sídliště Žižkov a do okolí historického centra. Dále je ve II. etapě zahrnuta výstavba obchvatu silnice I/2 v trase v souladu s územním plánem Středočeského kraje, což umožní zklidnění Masarykovy ulice a úplné převedení dopravní zátěže do Benešovy ulice. Během směrového průzkumu dopravy bylo

zjištěno, že Benešovu ulici řidiči osobních automobilů využívají přibližně 1,5× více než Masarykovu ulici (je to patrné též ze zátěžových diagramů intenzit křižovatek Benešova a Štefánikova na obr. 52 a Masarykova, Na Náměti a Štefánikova na obr. 54). Ve II. časové etapě jsou navrženy též nové pozemní komunikace, jejichž cílem je rychlé odvedení nákladní dopravy mimo zastavěné území. Grafické znázornění II. časové etapy návrhu páteří sítě pozemních komunikací je předmětem Přílohy 9.2.

5.2. Změny v organizaci dopravy

Zásadní změny v organizaci dopravy byly navrženy v oblasti historického centra (viz Příloha 11.1 a Příloha 11.2) a sídliště Šipší (viz Příloha 12.6 a Příloha 12.7) a Hlouška (viz Příloha 13.6 a Příloha 13.7). Cílem zavedení jednosměrného provozu na některých místních komunikacích byl zisk nových parkovacích míst s minimalizací zásahů do městské zeleně a dále také zvýšení bezpečnosti provozu vlivem zklidnění dopravy. V dlouhodobém horizontu je též doporučeno postupné převedení dopravy (po uplatnění zákazu vjezdu těžké nákladní dopravy) z Masarykovy ulice do Benešovy ulice (viz Příloha 9.2), neboť již dnes ulici Benešovu řidiči osobních automobilů využívají přibližně 1,5×více než Masarykovu ulici (podrobněji viz kapitola 4.1, kapitola 4.2 a kapitola 5.1.2), která je svým vybavením vhodná spíše pro funkci klasického městského bulváru s multifunkčním využitím (nachází se zde mnoho škol, obchodů a jsou zde též zaústěna kolmá parkovací stání) s vysokou poptávkou po přecházení ulice, nikoli pro tranzitní dopravu všech typů vozidel.

Předpokládá se též zbudování nového propojení sídliště Šipší s průtahem silnice I. třídy formou prodloužení ulice Lučanská až k ulici Masarykova, což pomůže zejména snížení dopravní zátěže přilehlých vilových čtvrtí v oblasti sídliště Šipší. Napojení ulice Lučanská na ulici Masarykova je navrženo ve 2 variantách, které jsou popsány v rámci kapitoly 5.3.2 a znázorněny v Příloze 7.1 a v Příloze 7.2.

V rámci sídliště Hlouška je též navrženo nové propojení na ulici Masarykova v podobě 4. paprsku křižovatky s ulicí Ostašova, který je zaústěn do sítě místních komunikací na sídlišti Hlouška a je znázorněn v Příloze 12.6 a v Příloze 12.7.

Detailnější popis provedených změn je předmětem kapitoly 7.3, 7.4 a 7.5.

5.2.1. Doporučení pro usměrnění provozu včetně jednosměrných ulic

Organizace dopravy je systém zaměřený na docílení nejúčinnějšího pohybu vozidel po pozemních komunikacích. Ve městech se k dosažení tohoto cíle používá značné množství různých metodických řešení, technických prostředků a organizačních opatření. Způsoby organizace provozu zahrnují časové rozdělení dopravního toku, časové oddělení toku chodců a vozidel, stanovení rychlostních limitů, zavedení jednosměrného provozu, omezení nebo zákaz předjíždění a další manévry. Správná organizace dopravy může snížit dopravní kongesce a zvýšit bezpečnost provozu.

Například na sídlištích existuje mnoho míst, kde by adekvátní forma organizace dopravy situace mohla přispět ke zlepšení situace zavedením jednosměrného provozu. Ulice s jednosměrným provozem mají několik nesporných výhod, např. snížení konfliktních bodů (zjednodušení řízení dopravy na křižovatkách), ale nejdůležitějším faktorem jednosměrných ulic je skutečnost, že při zavedení jednosměrného provozu se získá více nových parkovacích míst.

5.2.1.1. Historické centrum

V historickém centru byla v některých variantách řešení (varianta 1 a varianta 2 návrhu organizace dopravy v historickém centru města) snaha o vytvoření systému smyček jednosměrných komunikací zamezujících přímému průjezdu historickým centrem a s tím související odstranění zbytné dopravy. Detailnější popis provedených změn je předmětem kapitoly 7.3 a jsou též zobrazeny v Příloze 11.1 a v Příloze 11.2. Na žádost zástupců města byla později rovněž zpracována varianta 3 pro návrh organizace dopravy v historickém centru, která vychází z podnětů veřejného projednání a která je detailněji popsána též v kapitole 7.3 a vyobrazena v Příloze 11.9 (řešitelský tým však variantu 3 z odborného dopravně-inženýrského hlediska k realizaci spíše nedoporučuje).

5.2.1.2. Sídliště Šipší a sídliště Hlouška

Sídliště Šipší a sídliště Hlouška obsahují zejména z historických důvodů mnoho místních komunikací s nevhodnou šířkou průjezdu vozidel pro oba směry a současně k odstavení vozidel na jedné její straně, proto je cílem zavedení jednosměrného provozu na těchto sídlištích získání nových parkovacích míst (včetně legalizace parkování na těch parkovacích místech, kde se v současnosti parkuje v rozporu se zákonem)

s minimalizací zásahů do městské zeleně a dále také zvýšení bezpečnosti provozu vlivem zklidnění dopravy.

Výsledný návrh uspořádání jednosměrných ulic na sídlišti Šipší a v přilehlé vilové čtvrti je popsán podrobně v kapitole 7.4.2 a je též zobrazen ve variantním řešení návrhu v Příloze 12.6 a v Příloze 12.7.

Výsledný návrh uspořádání jednosměrných ulic na sídlišti Hlouška a v obytné oblasti severozápadně od ulice Masarykova je popsán podrobně v kapitole 7.5.2 a je též zobrazen ve variantním řešení návrhu v Příloze 13.6 a v Příloze 13.7.

5.2.1.3. Cyklistická doprava v jednosměrných ulicích

V návrhu změn organizace dopravy se také počítá s využitím několika opatření k umožnění obousměrné jízdy cyklistů v jednosměrných komunikacích – jedná se zejména o níže uvedená opatření:

- obousměrná nebo jednosměrná společná stezka pro chodce a cyklisty nedělená (svislé dopravní značení C9a a C9b) v přidruženém prostoru jednosměrné komunikace
- povolení obousměrného provozu cyklistů v hlavním dopravním prostoru jednosměrné komunikace na stávajících cyklistických trasách
- nově navržený obousměrný provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru jednosměrné komunikace na nově navržených cyklistických trasách
- návrh nového vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v protisměru jednosměrné komunikace

Na výše uvedených typech jednosměrných komunikací bude umožněn obousměrný provoz cyklistů prostřednictvím adekvátního svislého dopravního značení a v některých případech i vodorovného dopravního značení (viz též kapitola 5.2.1), přičemž s výjimkou společné stezky pro chodce a cyklisty nedělené v přidruženém prostoru jednosměrné komunikace lze návrh obousměrného provozu cyklistů v hlavním dopravním prostoru jednosměrné komunikace dobře identifikovat v Příloze 8.2 a v Příloze 8.3 včetně příkladu provedení správného svislého dopravního značení uvedeného v legendě těchto příloh.

5.3. Stavební opatření a úprava křižovatek

5.3.1. Doporučení pro typ křižovatek a případně jejich řízení

Výsledky křižovatkových dopravních průzkumů (zjištěná dopravní zátěž) neukazují, že sledované křižovatky vykazují kapacitní problémy. Všechny křižovatky mají dostatečnou kapacitní rezervu a pokud se nijak zásadně nezmění rozložení dopravního zatížení, nevzroste dopravní zatížení nebo nedojde ke stavebním úpravám těchto křižovatek, tak tyto křižovatky budou nadále kapacitně vyhovovat. Většina křižovatek na průtahu I/2 je řešena jako okružní, což zvyšuje i bezpečnost přecházejících chodců.

S ohledem na výsledky dopravního průzkumu na křižovatce ulic Štefánikova a Masarykova, a dále s přihlédnutím na tvar a způsob řízení křižovatky, je jistě vhodné převést dopravu z ulice Masarykova do ulice Benešova. A následně upravit vedení hlavní a vedlejší komunikace pro situace, kdy křižovatka nebude světelně řízena.

5.3.1.1. Křižovatka ulic Benešova a Masarykova

V místě stávající křižovatky ulic Masarykova a Benešova (která svým geometrickým uspořádáním v současnosti není úplně ideální a díky tomu ani neumožňuje všechny křižovatkové pohyby) byly navrženy změny křižovatkového prostoru (viz kapitola 5.3.2.1 a kapitola 5.3.2.2 a Příloha 7.1 a Příloha 7.2), které souvisejí s návrhem změny vedení průtahu silnice I/2. Obě varianty návrhu počítají s novým propojením sídliště Šipší z ulice Lučanská) na průtah silnice I. třídy (ulice Masarykova), což pomůže ke snížení dopravní zátěže přilehlých vilových čtvrtí.

5.3.2. Odstranění krizových míst z pohledu bezpečnosti dopravy

Stávající úprava křižovatky ulic Masarykova a Benešova svým geometrickým uspořádáním v současnosti není úplně ideální a díky tomu ani neumožňuje všechny křižovatkové pohyby, a proto i v souvislosti s návrhem změny vedení průtahu silnice I/2 a též s nově navrženým propojením sídliště Šipší (z ulice Lučanská) na průtah silnice I. třídy (ulice Masarykova) byly zpracovány 2 návrhy a úpravu pořádkání křižovatky ulic Benešova a Masarykova (viz kapitola 5.3.2.1 a kapitola 5.3.2.2 a Příloha 7.1 a Příloha 7.2).

5.3.2.1. Návrh okružní křižovatky ulic Benešova a Masarykova

První variantu řešení pro křižovatku ulic Benešova a Masarykova představuje přestavba křižovatky na okružní křižovatku, která je předmětem Přílohy 7.1. Návrh pracuje s eliptickým tvarem okružní křižovatky, jejíž vnější průměr je 60 m ve směru hlavní osy a 36 m ve směru osy vedlejší. Středový ostrov by měl tvořit fyzickou překážku, která zabrání přímému průjezdu i průhledu okružní křižovatkou. V navržené variantě má středový ostrov průměr 46,6 m v hlavní ose a 22,6 m v ose vedlejší. Okolo středového ostrova je umístěn prstenec se šířkou 1,3 m, který umožňuje průjezd rozměrnějším vozidlům, jako jsou například i autobusy. Konstrukce vozovky prstence je odlišná, a to jak vizuálně, tak i typem zvoleného materiálu – ten by neměl umožňovat komfortní poježdění menšími motorovými vozidly. Okružní křižovatka byla navržena jako jednopruhová se šířkou jízdního pruhu 5,4 m. Vjezd a výjezd na křižovatku je umožněn 5 paprsky, které ke křižovatce vedou ze všech světových stran. 3 paprsky mají fyzicky oddělené vjezdy a výjezdy – jedná se o paprsek ležící v Benešově ulici, nově vzniklý paprsek propojující sídliště Šipší (prodloužení ulice Lučanská) a okružní křižovatku a severovýchodní paprsek ležící v Masarykově ulici. Paprsek v ulici Na Špici a jihozápadní paprsek ležící v ulici Masarykova mají vjezdy a výjezdy odděleny pouze prostřednictvím vodorovného dopravního značení. Mezi paprskem v ulici Benešova a jihozápadním paprskem v ulici Masarykova je umožněno pravé odbočení, které je ale umožněno pouze pro vozidla kratší než 7,0 m. Vozidla delší než 7,0 m musí pro uskutečnění odbočení z ulice Benešova do ulice Masarykova (jihozápadní paprsek) objet okružní křižovatku a teprve pak mohou využít výjezd do jihozápadního paprsku ulice Masarykova. Celkově došlo ke zlepšení podmínek pro pěší provoz, kdy se v rámci návrhu rozšířily chodníkové plochy. V místech přechodů pro chodce byly navrženy prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V prostoru křižovatky jsou mimo pěších vazeb zajištěny rovněž cyklistické vazby. Cyklisté mohou využít společné stezky pro chodce a cyklisty, přičemž první z nich vede podél Masarykovy ulice a druhá odbočuje z Masarykovy ulice na sídliště Šipší. Vedení cyklistů v jednotlivých částech města Kutná Hora je blíže specifikováno v kapitole 6. Vedení cyklistů přes místní komunikaci je zajištěno pomocí vodorovného dopravního značení V 8c („Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty“).

5.3.2.2. Návrh stykové křižovatky ulic Benešova a Masarykova

Druhou variantu návrhu řešení křižovatky ulic Benešova a Masarykova představuje návrh stykové křižovatky (viz Příloha 7.2) vychází též z předpokladu, že průtah silnice I. třídy bude veden Benešovou ulicí. Zde bylo nutné zajistit dostatečnou psychologickou přednost vozidel jedoucích po hlavní komunikaci, čehož je v návrhu docíleno nakolmením připojení ulice Masarykova. Vjezd a výjezd do ulice Masarykova byl oddělen fyzickým kapkovitým ostrůvkem. Nové uspořádání hlavní komunikace umožňuje vznik samostatného odbočení do Masarykovy ulice, přičemž šířka jednotlivých průběžných pruhů i odbočovacího pruhu činí 3 m. Ke zvýšení bezpečnosti provozu na hlavní komunikaci jsou navrženy střední dělící pásy o šířce 3 m v ulici Benešova a 2,9 m v ulici Masarykova. Celkově došlo ke zlepšení podmínek pro pěší provoz, kdy se v rámci návrhu rozšířily chodníkové plochy a na nově vzniklém paprsku křižovatky dokonce vznikl návrh nové komunikace pro pěší provoz. V místech přechodů pro chodce jsou navrženy prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V prostoru křižovatky jsou mimo pěších vazeb zajištěny rovněž cyklistické vazby. Cyklisté mohou využít společné stezky pro chodce a cyklisty, přičemž první z nich vede podél Masarykovy ulice a druhá odbočuje z Masarykovy ulice na sídliště Šipší. Vedení cyklistů v jednotlivých částech města Kutná Hora je blíže specifikováno v kapitole 6. Vedení cyklistů přes místní komunikaci je zajištěno pomocí vodorovného dopravního značení V 8c („Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty“).

6. NÁVRH SÍTĚ TRAS PRO CYKLISTY

Návrh nového vedení tras a komunikací pro cyklisty v Kutné Hoře se snaží sledovat možné zdroje a cíle cyklistické dopravy, jako jsou např. školy a školky, sportovní zázemí, dopravní terminály, ... apod. Během přípravy generelu byla snaha o vytvoření návrhu takové infrastruktury pro cyklisty, která bude nabízet cyklistům bezpečnou a zároveň v mezích možností komfortní jízdu. Nová cyklistická infrastruktura pokrývá přístupy do města ze všech světových stran a počítá jak s pravidelnou dojížděnou cyklistů (např. do zaměstnání či školy), tak i s čistě rekreačním využitím. K návrhu zlepšení cyklistické dopravy dochází i v oblasti místních částí Sedlec a Malín. Při vhodně aplikovaných opatřeních pro cyklisty a zároveň při propagaci cyklistické dopravy by v důsledku vyššího využívání cyklistické dopravy mohly aspoň částečně

poklesnout intenzity motorové dopravy v centru města, případně i v oblasti největších sídlišť.

Návrh úprav a vytvoření sítě cyklistické infrastruktury je předmětem Přílohy 8.1, Přílohy 8.2, Přílohy 8.3 a Přílohy 8.4.

6.1. Návrh cyklistických tras v centru a propojení s obytnými oblastmi

V rámci historického centra bylo vedení stávajících tras pro cyklisty mírně pozměněno takovým způsobem, aby cyklisté byli v rámci možností vedeni zejména těmi ulicemi, které budou využívány individuální automobilovou dopravou minimálně (tzn. s vjezdem pouze pro rezidenty a dopravní obsluhu) nebo vůbec (využití povolení jízdy cyklistů v pěších zónách nebo v ulicích se zákazem vjezdu motorových vozidel). Konkrétní návrh úpravy vedení tras pro cyklisty v historickém centru (včetně aplikace některých opatření pro cyklisty na krátkých úsecích) ukazuje Příloha 8.1, Příloha 8.2 a Příloha 8.3.

Hlavní prioritou návrhu cyklistické infrastruktury bylo ale zejména propojení historického centra města s velkými sídlišti jako je sídliště Hlouška a sídliště Šipší, ale také propojení těchto celků s dopravními terminály – zejména pak se železniční stanicí. Původní vedení cyklistických tras bylo v návrhu využito z většího podílu jako základ nové infrastruktury. Zejména rekreační cyklisté ocení vedení společné stezky pro chodce a cyklisty podél řeky Vrchlice, která zároveň tvoří komfortní spojení mezi centrem města a všemi železničními stanicemi (tj. Kutná Hora město, Kutná Hora – Sedlec a Kutná Hora hl. n.). Lepší obsluhy cyklistickou dopravou se rovněž dočká sídliště Žižkov.

Obecně byly na komunikacích s nízkými intenzitami motorové dopravy navrženy či zachovány cyklistické trasy. Na komunikacích s vyššími intenzitami motorové dopravy byla snaha o co největší oddělení cyklistů od motorové dopravy, a to prostřednictvím samostatné cyklistické komunikace, společných stezek pro chodce a cyklisty či přesměrováním cyklistické trasy.

V místech s vyšší koncentrací možných zdrojů a cílů cyklistické dopravy (viz Příloha 8.1) je doporučeno vybavení lokalit odstavnými stojany na kola.

Na jednosměrných komunikacích bude umožněn obousměrný provoz cyklistů prostřednictvím svislého dopravního značení a v některých případech i vodorovného dopravního značení (viz též kapitola 5.2.1).

6.2. Opatření ke zvýšení podílu cyklistické dopravy v centru města

V historickém centru města v návrhu dochází k doplnění stávající sítě cyklistických tras novými prvky cyklistické infrastruktury, a to zejména prostřednictvím společných nedělených stezek pro chodce a cyklisty a dále prostřednictvím nových cyklistických tras v místech, která kvůli svému šířkovému uspořádání jiná opatření neumožňují. Příklady výše popsaných opatření ukazuje Tabulka 151, úplný přehled těchto opatření je pak zobrazen v Příloze 8.1, v Příloze 8.2 a v Příloze 8.3.

Tabulka 151 – příklady opatření pro zvýšení podílu cyklistické dopravy v centru města

Typ opatření	Příklad místa s užitím opatření
Společné stezky pro chodce a cyklisty (C9)	Ulice Šultysova
Vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru (nové úseky cyklistických tras)	Václavské náměstí

Dále je navrženo přeložení cyklistické trasy ze zatížené ulice Husova do ulice Bartolomějská, odkud je pak směřovaná na stávající cyklistickou trasu v ulici Česká. Návrh cyklistické infrastruktury v centru respektuje umístění potenciálních zdrojů a cílů cyklistické dopravy.

Na místních komunikacích s jednosměrným provozem je pomocí svislého dopravního značení navržen obousměrný provoz cyklistů (viz Příloha 8.2 a Příloha 8.3).

6.3. Opatření ke zvýšení podílu cyklistické dopravy na dopravních osách

6.3.1. Spojení se sídlištěm Šipší

Sídliště Šipší je pro cyklistickou dopravu s centrem města propojeno dvěma hlavními variantami spojení. První možností je vedení cyklistů prostřednictvím společných stezek pro chodce a cyklisty a nových úseků cyklotras úsekem ulic Lorecká, U Lorce a Sportovců a dále zklidněnými komunikacemi a vnitrobloky panelové zástavby (viz Příloha 8.1, Příloha 8.2, Příloha 8.3 a Příloha 8.4). Druhou alternativou hlavní trasy mezi centrem a sídlištěm Šipší je vedení cyklistické infrastruktury oblastí sídliště Hloušky až

ke křižovatce ulic Benešova a Masarykova, odkud bude umožněno napojení se na novou cyklistickou infrastrukturu v oblasti sídliště skrze vnitrobloky panelové zástavby prostřednictvím společných stezek pro chodce a cyklisty (viz Příloha 8.1, Příloha 8.2, Příloha 8.3 a Příloha 8.4). Příklady konkrétního použití opatření pro zvýšení podílu cyklistické dopravy na dopravních osách spojujících historické centrum se sídlištěm Šipší uvádí Tabulka 152, úplný přehled těchto opatření je pak zobrazen v Příloze 8.1, v Příloze 8.2, v Příloze 8.3. a v Příloze 8.4.

Tabulka 152 – příklady opatření pro zvýšení podílu cyklistické dopravy na dopravních osách spojujících historické centrum se sídlištěm Šipší

Typ opatření	Příklad místa s užitím opatření
Společné stezky pro chodce a cyklisty (C9)	Vnitrobloky panelové zástavby
Vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru (nové úseky cyklistických tras)	Paralelní komunikace k ulici 17. listopadu navazující na opatření C9 ve vnitroblocích

6.3.2. Spojení se sídlištěm Hlouška

Propojení centra města Kutná Hora se sídlištěm Hlouška je navrženo realizovat prostřednictvím společných stezek pro chodce a cyklisty, novou samostatnou pro cyklisty a novými úseky cyklistických tras na úsecích místních komunikací s nízkou intenzitou motorové dopravy. Příklady konkrétního použití opatření pro zvýšení podílu cyklistické dopravy na dopravních osách spojujících historické centrum se sídlištěm Hlouška uvádí Tabulka 153, úplný přehled těchto opatření je pak zobrazen v Příloze 8.1, v Příloze 8.2, v Příloze 8.3. a v Příloze 8.4.

Tabulka 153 – příklady opatření pro zvýšení podílu cyklistické dopravy na dopravních osách spojujících historické centrum se sídlištěm Hlouška

Typ opatření	Příklad místa s užitím opatření
Stezka pro cyklisty (C8)	Masarykova ulice
Společné stezky pro chodce a cyklisty (C9)	Úsek mezi ulicí Štefánikova a Tylovým divadlem
Vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru (nové úseky cyklistických tras)	Ulice Zelenkova

Alternativou je rovněž návrh zřízení společné stezky pro chodce a cyklisty podél řeky Vrchlice z okraje historického centra až k železniční stanici Kutná Hora hl. n., která umožňuje v sídlišti Hlouška napojení na ulici Zelenkova.

6.4. Navržená opatření pro cyklisty na místních komunikacích

Veškerá opatření navržená pro cyklisty na místních komunikacích v Kutné Hoře jsou zobrazeny v Příloze 8.1, v Příloze 8.2, v Příloze 8.3. a v Příloze 8.4. Výčet všech typů použitých opatření výše uvedených ukazuje Tabulka 154 včetně uvedení vždy 1 příkladu použití na síti místních komunikací v Kutné Hoře.

Tabulka 154 – příklady nových opatření pro cyklisty na místních komunikacích v Kutné Hoře

Typ nového opatření	Příklad místa s užitím opatření
Stezka pro cyklisty (C8)	Masarykova ulice
Společné stezky pro chodce a cyklisty (C9)	Ulice Lorecká
Vedení cyklistů po nemotoristických komunikacích	Ulice Na Bylance
Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty	Ulice Vítězná (rampy mimoúrovňové křižovatky u žel. st. Kutná Hora hl. n.)
Piktogramový koridor / ochranný pruh pro cyklisty	Ulice Vojtěšská
Vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru (nové úseky cyklistických tras)	Ulice Bělocerkevská

6.5. Priority výstavby

Prioritou výstavby cyklistické infrastruktury by měly být v I. fázi hlavní osy propojující centrum města s velkými sídlišti, jako je sídliště Hlouška a sídliště Šipší. Dále by mělo v I. fázi výstavby dojít k výstavbě propojení těchto celků s dopravním terminálem Kutná Hora hl. n. (postačí v 1 z možných navržených variant).

Ve II. fázi by mělo dojít k realizaci pomocí dopravního značení nebo i v některých úsecích i výstavbě zbývajících doplňkové sítě cyklistické infrastruktury směřující ostatními směry, která by měla pomoci snížit intenzity individuální automobilové dopravy.

7. NÁVRH KONCEPCE DOPRAVY

7.1. Tranzitní doprava

7.1.1. Opatření pro eliminaci tranzitní dopravy

S ohledem na stávající komunikační systém města lze přijmout pouze dílčí opatření, která by mohla snížit negativní dopravy plynoucí z průjezdu tranzitní dopravy. Je to dáno tím, že skrze město prochází ve směru východ / západ komunikace I. třídy I/2, jejíž dopravní funkcí je převádět i tranzitní dopravu.

Bez realizace obchvatu města, který by významný objem tranzitní dopravy převedl mimo město, není možné aplikovat taková opatření, která by vedla ke snížení objemu tranzitní dopravy. Do té doby tak lze aplikovat taková opatření, která povedou ke snížení rychlosti v exponovaných místech, zajištění bezpečného přecházení chodců například použitím výstavbou přechodů včetně ochranných ostrůvků nebo úpravu křižovatek tak, aby nedocházelo k vyčerpání jejich kapacity. Z výsledků dopravních průzkumů plyne, že kapacita na sledovaných křižovatkách by měla být dostatečná a zároveň řešení křižovatek jako okružních s sebou přináší i pozitivní dopad na bezpečnost pro všechny účastníky silničního provozu.

7.1.2. Návrh ploch na odstavení těžkých nákladních vozidel

V případě provozů (prodejny, průmysl, ... apod.), které jsou zdrojem nebo cílem těžké nákladní dopravy, by mělo být v maximálně možné míře zajištěno odstavení přímo na pozemku takového objektu. Tak, aby případná povinná přestávka řidiče mohla být třeba realizována společně s nakládkou nebo vykládkou daného vozidla. Pokud by nebylo možné zajistit potřebné kapacity nebo by se mělo jednat o plochy sloužící pro vozidla, která na území města nemají ani zdroj ani cíl, tak je vhodné tyto plochy situovat do míst, kde bude zajištěno nezbytné zázemí pro řidiče. Jedná se třeba o sociální zařízení případně blízkost čerpací stanice. Pokud jsou tato místa vybavena aspoň tímto základním zázemím pro řidiče, zvyšuje se ochota jejich využití. Tak lze lépe eliminovat jejich odstavení na místech, která k tomu nejsou určena.

7.2. Návrh opatření v městské hromadné dopravě

V rámci tohoto generelu se návrh opatření ve veřejné dopravě zaměří čistě na návrh opatření v městské hromadné dopravě, jejímž objednatelem je přímo město Kutná

Hora. Regionální vlakové i autobusové linky jsou v objednávce Středočeského kraje (prostřednictvím středočeského organizátora systému PID – organizace IDSK).

7.2.1. Zásady návrhu systému veřejné dopravy a okrajové podmínky

Pro cestujícího je optimální, když městská i regionální veřejná doprava tvoří jeden systém. To s sebou nese pro města obdobné velikosti, jako je město Kutná Hora několik zásadních systémových výhod:

- jednotná služba pro cestující (integrováný dopravní systém)
 - jednotný tarifní systém
 - jednotné přepravní podmínky
 - jednotné informace pro cestující
 - jednotné standardy kvality
- možnost vzájemného prokladu regionálních a městských linek
 - Při souběhu regionálních a městských linek lze jejich provoz proložit, respektive městskou linkou „zahustit“ interval regionální linky na území města, a tím vytvořit kratší interval atraktivní pro cestující.
 - Pro cesty po městě cestující nemusí řešit, zda zrovna využije spoj městské či regionální linky.
- možnost zajištění některých (typicky okrajových) vnitroměstských vztahů čistě regionálními linkami
 - Do okrajových částí města často nemusí být zaváděny městské linky, jejich obsluhu mohou zcela zajistit regionální linky využívané i pro vnitroměstské vazby.
- propojenost regionálního (autobusového i vlakového) a městského cestování
 - Výhody integrace regionální i městské dopravy pocítí jak každodenně dojíždějící, tak například turisté.

Obecně platí, že v případě odděleného systému MHD a regionálních linek dochází k ekonomickým a energetickým neefektivitám.

Jak je popsáno v analytické části generelu, v současné době na území města Kutná Hora operují dva integrované dopravní systémy (PID a SID) a systém MHD tarifně provázaný se systémem SID. Strategickým cílem města Kutná Hora proto musí být integrace celého Kutnohorska do jednotného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje (PID = Integrovaná doprava hl. m. Prahy a Středočeského kraje)

a efektivní integrace linek MHD do tohoto systému. Tím budou vytvořeny podmínky pro naplnění výše uvedených systémových efektů.

Dle platného Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje 2016 – 2020 mělo být Kutnohorsko integrováno do jednotného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje již ve 3. kvartálu 2018, současný předpokládaný termín integrace není v době zpracování tohoto generelu znám. Lze však konstatovat, že integrace regionální veřejné dopravy a související optimalizace může vyvolat potřebu dalších úprav i v rámci MHD. Návrhy opatření v rámci MHD vedou v patrnost stávající stav regionální dopravy.

Následující návrh úprav systému MHD (2 varianty) principiálně vychází:

- z potřeby odstranění slabých stránek systému VHD definovaných ve SWOT analýze
- z výsledků přepravních průzkumů (kampaně „duben 2019“ a „červen 2019“)
- ze snahy alespoň mírného zvýšení modal-split ve prospěch veřejné dopravy (vnitroměstské cesty i dojíždkové přepravní vztahy)
- ze zadání celkově optimalizovat MHD a rozvíjení multimodálního chování

Hlavními parametry návrhu potom jsou:

- zjednodušení a zpřehlednění linkového vedení pro cestujícího
- vytvoření atraktivní páteřní nabídky v západo-východním směru
 - tzn. ve spojení centra města, sídliště Šipší a významných multimodálních přestupních bodů
- výrazné zlepšení dopravní obsluhy centra města veřejnou dopravou
 - v koordinaci s žádoucí regulací IAD v centru města
- snaha o odemknutí latentní poptávky po veřejné dopravě ze strany návštěvníků města a turistů
- vedení linek historickým centrem
 - obousměrně ulicemi Sokolská, Tylova, Palackého náměstí a Husova

Návrh nové koncepce linek MHD byl zpracován ve 2 variantách při respektování již provedených změn, které město zavedlo v říjnu 2019.

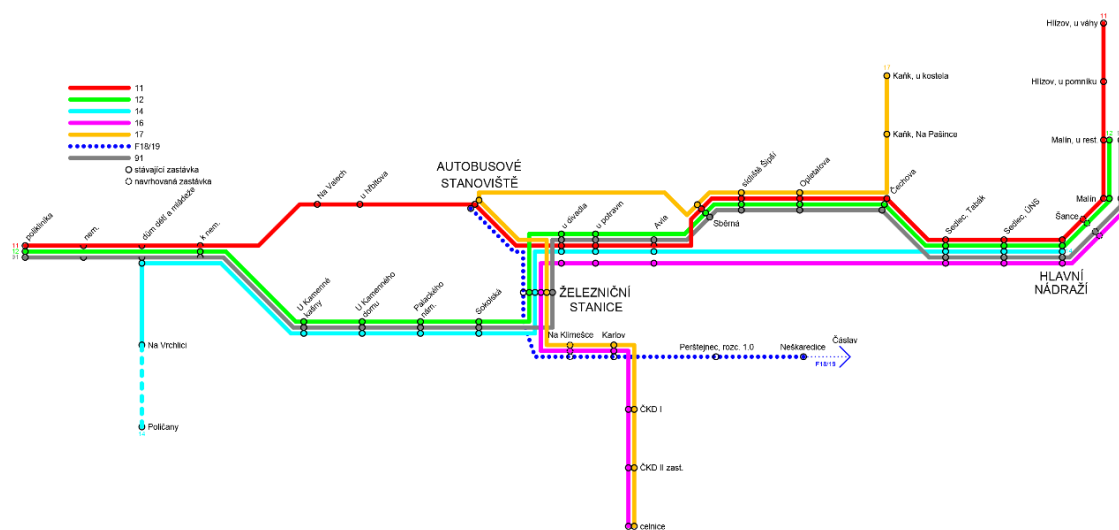
7.2.2. Návrh nové koncepce MHD – varianta A

Návrh provozní koncepce MHD ve variantě A (viz obr. 79 a Tabulka 155, podrobně pak viz Příloha 10.1 a Příloha 10.5) primárně vychází z provozní koncepce zavedení v říjnu

2019 městem Kutná Hora. Obsahuje pět denních a jednu linku fungující ve dnech pracovního volna. Tato varianta je víceméně optimalizací stávajícího stavu.

Páteřní funkci plní linky č. 11 a 12, které radiálně projíždí celé město Kutná Hora v severojižním směru, přičemž linka č. 12 je trasována přes historické centrum. Linka č. 14 je zde uvažována jako „rychlíková linka“ jezdící v delších intervalech neobsluhující sídliště Šipší a navíc variantně prodloužena až do městské části Poličany. Linky č. 16 a 17 pak obsluhují zbylé části města Kaňk, Karlov a areál ČKD.

Výhodou této varianty je především bohatší nabídka přímých spojení. Její zavedení také nezahrnuje tolik změn v linkovém vedení jako varianta B (viz kapitola 7.2.3), což částečně usnadní orientaci cestujícím navyklým na aktuální stav linek. Součástí návrhu je také zahrnutí části linky F18 nebo F19 do kutnohorské MHD a zvýšení počtu spojů v úseku mezi Neškaredicemi a Kutnou Horou a do místní části Poličany (za podmínky vyřešení obracení spojů – absence obratiště).



obr. 79

Schéma linkového vedení – návrh – varianta A (podrobněji viz Příloha 10.1 a Příloha 10.5)

Tabulka 155 – provozní parametry linkového vedení – návrh – varianta A

číslo linky	trasa	cestovní doba	délka trasy	rozsah provozu; typ a počet vozidel **	interval (RŠ/sedlo/OŠ/večer)
11	poliklinika – Na Valech – aut. st. – sídliště Šipší – hlavní nádraží – Malín – (Hlízov)	tam: 29 (34) min zpět: 32 (37) min	10 km (12,5 km)	prac. dny 4 – 22 h 3 x Sd	30/60/30/60 min
12	poliklinika – Palackého nám. – žel. st. – sídliště Šipší – hlavní nádraží – Malín	tam: 25 min zpět: 28 min	8 km	prac. dny 6 – 20 h 3 x Md	30/60/30/60 min
14	Na Vrchlici – Palackého nám. – žel. st. – hlavní nádraží	tam: 19 min zpět: 18 min	7 km	prac. dny 7 – 18 h 1 x Md	60/120 min
16	celnice – Karlov – žel. st. – hlavní nádraží – Malín	tam: 21 min zpět: 25 min	8,5 km	prac. dny 5 – 10 h a 13 – 19 h 1 x Md	vybrané spoje
17	celnice – Karlov – žel. st. – aut. st. – sídliště Šipší – Kaňk, u kostela	tam: 24 min zpět: 23 min	8,5 km	prac. dny 5 – 9 h a 13 – 19 h 1 x Sd	vybrané spoje
F18 / F19 *	aut. st. – žel. st. – Karlov – Neškaredice – ...	–	–	prac. dny 5 – 9 h a 13 – 19 h Sd	vybrané spoje
91	poliklinika – Palackého nám. – žel. st. – sídliště Šipší – hlavní nádraží – Malín	tam: 27 min zpět: 26 min	8 km	dny prac. volna 6 – 22 h 2 x Md	60 min

pozn. k tabulce:

- linka 13 zrušena kvůli souběhu s linkou 14
- linka 15 zrušena kvůli souběhu s linkou 11
- trasa linky 17 logičtěji upravena s ohledem na jízdní délku
- linky 11 a 12 jezdí v úseku „u divadla“ – „Malín, u rest.“ v prokladu
 - * meziměstská linka v úseku Neškaredice – Kutná Hora sloužící jako MHD
 - ** výpočet potřebného počtu vozidel je pouze orientační (bez znalosti přesného rozsahu objednávky, jízdních řádů a oběhů vozidel / směn řidičů nelze počet vozidel určit přesně)

7.2.3. Návrh nové koncepce MHD – varianta B

Varianta B (viz obr. 80 a Tabulka 156, podrobně pak viz Příloha 10.3 a Příloha 10.7) představuje progresivnější variantu návrhu se zjednodušením linkového vedení a koncentrací nabídky do čtyř hlavních linek. Linky č. 1 a 2 tvoří páteř této varianty, přičemž v hlavním úseku mezi zastávkami „Avia“ a „u divadla“ budou jezdit v prokladu v pracovních dnech i ve dnech pracovního volna. Linka č. 3 je trasována jako doplňková s možným prodloužením až do Poličan obdobně jako ve variantě A. Linka F16 pak bude součástí stejnojmenné příměstské linky se dvěma možnostmi průjezdu Kutnou Horou. První možnost znamená pokračování z Karlova k areálu ČKD (pouze ve všedních dnech) a druhá možnost obsluhuje sportovní areál Na Klimešce a následně se kolem železniční stanice Kutná Hora město vrací na autobusový terminál. Součástí návrhu je také zahrnutí části linky 18 nebo 19 do kutnohorské MHD a zvýšení počtu spojů v úseku mezi Neškaredicemi a Kutnou Horou a do místní části Poličany (za podmínky vyřešení obracení spojů – absence obratiště v Poličanech).

Hlavní výhodou varianty B je její jednoduchost a přehlednost. Její efektivita je ovšem podmíněna zajištěním přestupů mezi linkami ve vybraných zastávkách (aut. st., žel. st.) a dodržením prokladů linek ve společných úsecích.

7.2.4. Návrh opatření na základě požadavků zadavatele z 24.2.2020

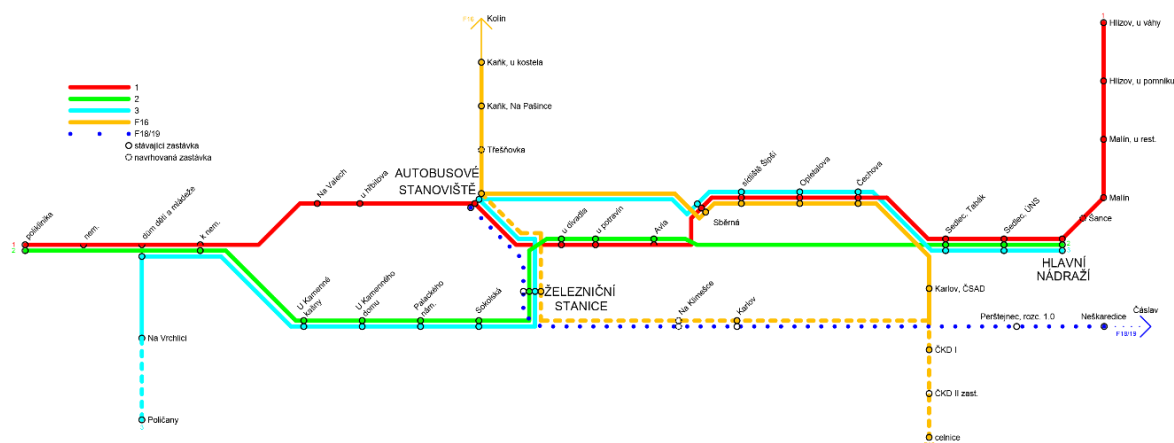
Zástupci města Kutná Hora vznesli na jednání dne 24. 2. 2020 požadavek na zpracování MHD ve variantě, která bude vycházet z řešení konzervativní varianty organizace dopravy v centru města, tj. zachovat stávající jednosměrné vedení linek MHD. se zvážením zachování stávajícího dopravního uspořádání centra města. Tento

požadavek má pochopitelně vliv i na nově navrhovanou koncepci MHD Kutná Hora, neboť hlavní přidanou hodnotou této nové koncepce měla být kvalitní obousměrná obsluha centra města. Zachování stávající organizace provozu v centru města výrazně snižuje efektivitu navrhovaných variant a zároveň ani neumožňuje realizaci jiné efektivní varianty při respektování obecných dopravně-inženýrských principů i parametrů zadání tohoto generelu.

Na základě požadavků zadavatele byly obě varianty koncepce veřejné dopravy (navrhované v kapitole 7.2.2 a v kapitole 7.2.3) uzpůsobeny na základě zachování stávající organizace provozu v centru města (viz obr. 81 a obr. 82, podrobně pak viz Příloha 10.2, Příloha 10.4, Příloha 10.6 a Příloha 10.8) – tedy zachování průjezdu spojů MHD v ose ulic Husova – Palackého náměstí – Tylova – Sokolská pouze jednosměrně (ve východním směru), v opačném směru je provoz spojů MHD nutný v trase Štefánikova – Československých legionářů – Česká – Lierova – Husova.

Toto řešení nenabízí dostatečné řešení dříve zmíněných problémů, a to z následujících důvodů:

- dochází k preferování individuální automobilové dopravy před veřejnou dopravou v historickém centru města
 - toto je v rozporu jak s nadřazenými národními strategickými a koncepčními dokumenty, tak se základními principy dopravního inženýrství a udržitelné mobility, které jsou potvrzeny řadou příklady dobré praxe v Česku i zahraničí



obr. 80

Schéma linkového vedení – návrh – varianta A (podrobněji viz Příloha 10.3 a Příloha 10.7)

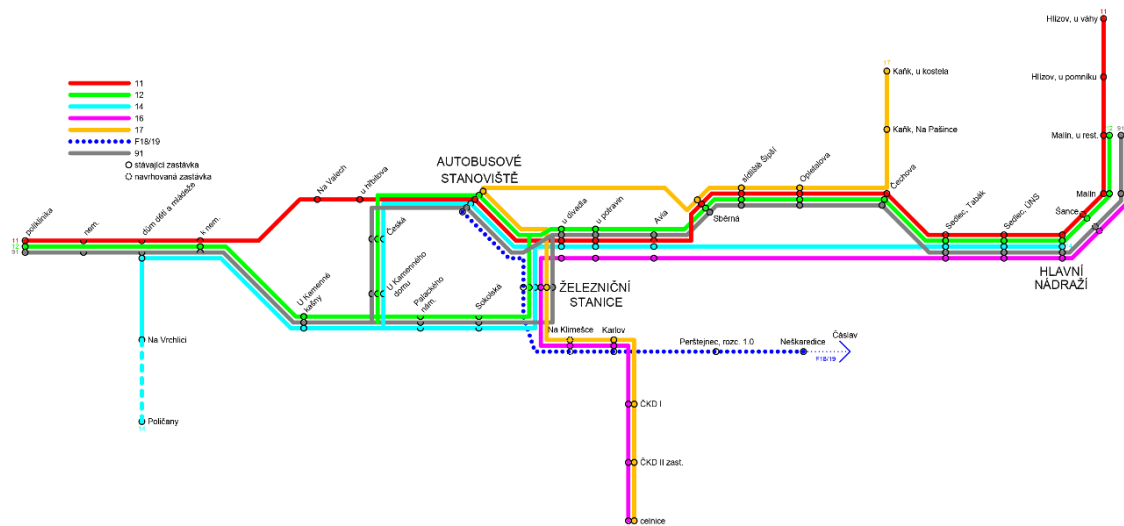
Tabulka 156 – provozní parametry linkového vedení – návrh – varianta B

číslo linky	trasa	cestovní doba	délka trasy	rozsah provozu; typ a počet vozidel ***	interval (RŠ/sedlo/OŠ/večer)
1	poliklinika – Na Valech – aut. st. – sídliště Šipší – hlavní nádraží – Malín – (Hlízov)	tam: 29 (34) min zpět: 32 (37) min	10 km (12,5 km)	každý den 4 – 23 h 3 x Sd	prac. dny: 30/60/30/60 min dny prac. volna: 120 min
2	hlavní nádraží – žel. st. – Palackého nám. – poliklinika	tam: 17 min zpět: 17 min	5 km	každý den 6 – 20 h 2 x Md	prac. dny: 30/60/30/60 min dny prac. volna: 120 min
3	hlavní nádraží – sídliště Šipší – aut. st. – žel. st. – Palackého nám. – Na Vrchlici	tam: 23 min zpět: 19 min	8 km	prac. dny 6 – 20 h 2 x Md	30/60/30/60 min
F16 *	(aut. st. – žel. st. – Na Klimešce) / celnice – Karlov, ČSAD – sídliště Šipší – aut.st. – Kaňk – dále v trase regionální linky F56	tam: 22 (24) min zpět: 24 (26) min	8 km (9 km)	každý den 6 – 20 h 3 x Sd	prac. dny: 30/60/30/60 min dny prac. volna: 60 min
F18 / F19 **	aut. st. – žel. st. – Karlov – Neškaredice – ...	–	–	prac. dny 5 – 9 h a 13 – 19 h Sd	vybrané spoje

pozn. k tabulce:

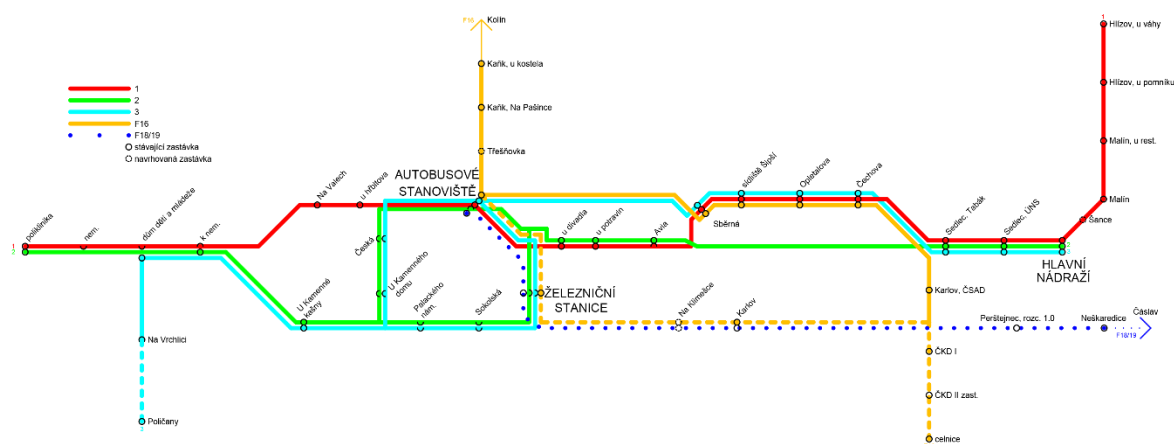
- linky 1 a 2 jezdí v úseku „u divadla“ – „Avia“ v prokladu
- * propojením stávajících linek F17 a F16 včetně případných vložených spojů linky F16 na území Kutné Hory v úseku „Kaňk“ – „celnice“ (variantní vedení linky v úseku Karlov – celnice / Karlov – železniční stanice – autobusová stanice)
- ** meziměstská linka v úseku Neškaredice – Kutná Hora sloužící jako MHD

*** výpočet potřebného počtu vozidel je pouze orientační (bez znalosti přesného rozsahu objednávky, jízdních řádů a oběhů vozidel / směn řidičů nelze počet vozidel určit přesně)



obr. 81

Nová koncepce MHD – varianta A při ponechání stávajícího stavu organizace dopravy v historickém centru (podrobněji viz Příloha 10.2 a Příloha 10.6)



obr. 82

Nová koncepce MHD – varianta B při ponechání stávajícího stavu organizace dopravy v historickém centru (podrobněji viz Příloha 10.4 a Příloha 10.8)

- odmítnutí soustředění kvalitní obsluhy veřejnou dopravou do jedné osy v rámci centra města snižuje atraktivitu veřejné dopravy, resp. růstový potenciál jejího využití při přibližně stejné délce trasy linky
 - kvalitní obsluha centra města pouze v jednom směru

- některé linky budou vedeny přes autobusové nádraží a železniční stanici pouze v jednom směru
- celkově méně přehledné linkové vedení

7.2.5. Zastávky veřejné dopravy

Kvalitní zastávky a přestupní body jsou nedílnou součástí kvalitního systému veřejné dopravy – cesta veřejnou dopravou totiž nezačíná nástupem do vozidla, ale již příchodem na zastávku, na které se cestující musí cítit příjemně a bezpečně. Kvalitně a správně řešené zastávky a přestupní body rovněž vytvářejí kvalitní veřejná prostranství a celkově vylepšují „dojem z města“.

Požadavky na uspořádání, stavební řešení a vybavení zastávek jednotného integrovaného dopravního systému hl. m. Prahy a Středočeského kraje jsou obsaženy v koncepčním dokumentu Středočeského kraje „Standard zastávek PID“ schváleného Usnesením Rady Středočeského kraje č. č. 048-16/2018/RK ze dne 14. 5. 2018.

Jak bylo konstatováno v analytické části, většina zastávek a přestupních bodů na území města nespĺňuje současné kvalitativní požadavky ani požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Z tohoto důvodu je doporučeno zadat kompletní analýzu stavu všech zastávek na území města jako podklad pro následný program postupné systematické rekonstrukce zastávek na území města.

Kromě zlepšení stavu stávajících zastávek doporučujeme zřízení nových zastávek:

- zastávka Šance
 - v ul. Novodvorská (I/2) ve vazbě na připravované P+R „Šance“ v prostoru mezi žst. Kutná Hora hl. n. a místní částí Malín
- zastávka Třešňovka
 - v ul. Kaňkovská u plánované nové bytové výstavby v lokalitě Třešňovka
 - zastávku lze zřídit pouze při variantě B návrhu nové koncepce MHD
- zastávka Sportovní areál
 - v ul. Čáslavská v blízkosti plaveckého bazénu a dalších sportovišť (ul. U Lazara)
 - nově obslouží právě oblast sportovišť, která je dosud veřejnou dopravou neobsloveným významným cílem cest

7.2.6. Přestupní body veřejné dopravy

Současný stav významných přestupních bodů (hlavní nádraží – žst. Kutná Hora hl. n., železniční stanice – žst. Kutná Hora město, autobusové nádraží) rovněž nesplňují současné kvalitativní požadavky ani požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

7.2.6.1. Hlavní nádraží – žst. Kutná Hora hl. n.

V případě přestupního bodu „hlavní nádraží – žst. Kutná Hora hl. n.“ doporučujeme iniciovat koordinovanou investici města a SŽDC na komplexní rekonstrukci železniční stanice, výpravní budovy, autobusových zastávek a přilehlých veřejných prostranství včetně řešení parkoviště P+R u výpravní budovy; tato investiční akce by měla rovněž být ve věcné i časové koordinaci s přípravou a výstavbou P+R „Šance“ (zejména z pohledu zajištění přímé pěší vazby mezi nástupiště železniční stanice a nového P+R – prodloužení podchodu a nový výstup směrem k P+R a místní části Malín).

7.2.6.2. Železniční stanice – žst. Kutná Hora město

V případě přestupního bodu „železniční stanice – žst. Kutná Hora město“ doporučujeme zvážit realizaci autobusového terminálu v poloze při žst. Kutná Hora město a iniciovat investici SŽDC na rekonstrukci železniční stanice (s vazbou na rekonstrukci a elektrifikaci železniční tratě v úseku Kutná Hora hl. n. – Kutná Hora město, včetně výstavby tzv. „kutnohorského oblouku“). Obě investiční akce by měly být minimálně ve věcné koordinaci. Toto řešení zajistí:

- vytvoření jednoho moderního přestupního bodu vlakové i autobusové regionální dopravy a MHD na kraji širšího centra města
- odstranění zcela nevyhovující současné podoby přestupní vazeb v tomto přestupním bodě
- možnost opuštění současného autobusového nádraží, které je svojí polohou, uspořádáním i stavebním staveb zcela nevyhovující

7.2.6.3. Současné autobusové nádraží

Současné autobusové nádraží bylo, z důvodů již uvedených výše, původně plánováno opustit a nahradit ho přestupním terminálem mezi vlakovou, regionální autobusovou i městskou hromadnou dopravou v poloze při žst. Kutná Hora město (viz výše). Na základě pokynu z projednání dne 20. 1. 2020 bylo od tohoto návrhu upuštěno

(přestože pro vlastní vedení linek MHD by byl přínosný) a v návrzích koncepce linkového vedení respektován požadavek zachovat autobusové nádraží ve stávající poloze.

7.2.7. Obsluha nových lokalit s očekávanou bytovou výstavbou

Na základě požadavků zadavatele byla řešena dopravní obsluha veřejnou dopravou u lokalit s očekávanou novou bytovou zástavbou v oblasti Trešňovka a v oblasti Neškaredic.

Dopravní obsluhu oblasti Trešňovka zajistí nově navrhovaná zastávka „Třešňovka“ v ulici Kaňovská (viz kapitola 7.2.5). Drtivá většina plánované bytové výstavby bude v docházkové vzdálenosti od této nové zastávky. Tuto zastávku lze však zřídit pouze při variantě B navrhované nové koncepce MHD. V tomto případě nabídne linka F16 (s vloženými spoji po území města – viz kapitolu 7.2.3) rychlé a přímé spojení se současným autobusovým nádražím i sídlištěm Šipší, ve kterém se nachází „spádová“ základní škola pro tuto oblast.

V případě potřeby zlepšení dopravní obsluhy Neškaredic lze oproti současnému stavu pouze objednaním vložených spojů v relaci (Kutná Hora, aut.st. – Kutná Hora, Neškaredice) na lince F18. Pro realizaci tohoto opatření je však nutné nalézt lokalitu pro obrat vozidla. Systémovějším řešením by mohl být potenciální zvýšení počtu spojů na lince F18 / F19 v rámci očekávané dopravní optimalizace objednávky Středočeského kraje při integraci Kutnohorska do systému PID.

7.3. Doprava v historickém centru města

7.3.1. Opatření pro udržitelnou dopravu – změna organizace dopravy

Pro změny organizace dopravy byly v generelu dopravy navrženy 3 varianty (viz Příloha 11.1, Příloha 11.2 a Příloha 11.9). Varianta 1 představuje přísnější variantu ve smyslu omezení a znepříjemnění vjezdu do historického centra města oproti variantě 2, varianta 3 byla zpracována na základě dodatečné žádosti města a vychází z podnětů vzešlých z veřejného projednání.

Varianta 1 a varianta 2 řešení organizace dopravy v historickém centru města obě využívají systému jednosměrných komunikací uspořádaných do tzv. smyček (neboli „kapes“), které snižují možnosti přímého průjezdu historickým centrem. Systém jednosměrných komunikací s sebou přináší další výhodu ve formě zvýšení počtu

legálně použitelných parkovacích míst. Dále je v obou výše zmíněných variantách lokálně umožněn obousměrný provoz linek městské hromadné dopravy na jednosměrných komunikacích. Jedná se o formu preference veřejné dopravy, která získává v posledních letech na popularitě a je používána hojně v zahraničí a i v jiných městech České republiky. Na Palackého náměstí je v části směřující do Tylovy ulice navržen vznik komunikace přístupné pouze městské hromadné dopravě, která zamezí přímému průjezdu historickým centrem a sníží intenzity zbytné motorové dopravy. V obou variantách je navrženo nejen navýšení množství parkovacích míst, ale i ulic přístupných pouze pro rezidenty, dále je doporučeno zavedení nových komunikací přístupných pouze pro chodce a v jihovýchodní části historického centra je navržen vznik nových obytných zón.

Varianta 3 je detailněji popsána v kapitole 7.3.1.3 a vyobrazena v Příloze 11.9., vychází ve velké míře ze současného stavu organizace dopravy v historickém centru města, které obohacuje možností uplatnění smart-technologií pro regulaci vjezdu do sítě vybraných ulic v historickém centru města a řešitelský tým variantu 3 z odborného dopravně-inženýrského hlediska k realizaci spíše nedoporučuje.

7.3.1.1. Organizace dopravy v centru města – varianta 1 (razantní)

Varianta 1 (razantní varianta) zabraňuje prostřednictvím vzniku komunikací pouze pro chodce či pouze pro vozidla městské hromadné dopravy přímému průjezdu historickým centrem. Dělí tak historické centrum na dva pomyslné samostatné celky. Většina původně obousměrných komunikací je nově zahrnuta v systému jednosměrných komunikací a lokálně se mění směr některých jednosměrných komunikací. Výhodou je celkové odstranění zbytné dopravy a s tím související zklidnění dopravy v zastavěné oblasti. Varianta 1 je graficky znázorněna v Příloze 11.1.

7.3.1.2. Organizace dopravy v centru města – varianta 2 (mírná)

Varianta 2 (mírnější varianta) je varianta, která je vstřícnější vůči rezidentům, dopravní obsluze i návštěvníkům města používajícím motorovou dopravu, ale i zde je většina obousměrných komunikací nově zahrnuta v systému jednosměrných komunikací a též se i v této variantě lokálně mění směr jednosměrných komunikací. Hlavní nevýhodou varianty 2 je, že nelze zcela vyloučit zbytnou dopravu v historickém centru. Varianta 2 je graficky znázorněna v Příloze 11.2.

7.3.1.3. Organizace dopravy v centru města – varianta 3 (konzervativní)

Varianta 3 (konzervativní varianta) vznikla na základě podnětů z veřejného projednání, konaného dne 20. ledna 2020, výrazným způsobem vychází ze současného stavu řešení dopravy v historickém centru města a oproti současnému stavu převážně nahrazuje obousměrné komunikace jednosměrnými za účelem navýšení kapacity parkovacích míst. V navržené variantě 3 dále dochází k úpravě původní zóny 30 s omezením vjezdu a délky pobytu, kdy se v nově navrženém řešení doporučuje využití smart-technologií zajišťujících zaplacení poplatku za vjezd (viz kapitola 7.3.2.1 a kapitola 7.3.6.3) a regulaci vjezdu v případech, kdy by všechna potenciální parkovací místa byla již obsazena bez ohledu na to, zda by byly využívány ze stran vozidel rezidentů s vjezdem povoleným na základě povolení vydaným městským úřadem či na základě zaplacení poplatku za vjezd do oblasti. Varianta 3 nenabízí řešení problémů se zbytnou dopravou, pouze lokálně prostřednictvím jednosměrných komunikací navyšuje množství parkovacích stání. S neregulovaným vjezdem do historického centra může v blízké budoucnosti nastat problém se zahlcením kapacity parkovacích míst, která by v ostatních variantách sloužila pouze rezidentům, vozidly turistů nebo jiných krátkodobých návštěvníků města, z výše uvedených důvodů proto řešitelský tým realizaci varianty 3 spíše nedoporučuje.

7.3.2. Opatření pro snížení intenzity zbytné IAD

Opatření pro snížení intenzit zbytné individuální automobilové dopravy jsou podrobně popsány a charakterizovány v rámci kapitol 7.3.1., 7.3.3. a 7.3.4.

7.3.2.1. Uplatnění smart-technologií pro regulaci provozu v centru města

Uplatnění smart-technologií by mohlo přispět k tomu, aby do centra města (byť je navrženo výrazné zvýšení cen za parkování) řidiči nevjížděli zbytečně, čímž by se zamezilo vzniku zbytné dopravy vyhledáváním volných parkovacích míst. Zásadní podmínkou pro možnost uplatnění moderních smart-technologií pro vjezd do takto regulované části centra (viz varianta 3 pro řešení centra města, které zobrazuje Příloha 11.9 a Příloha 11.10) je definování a úprava vyznačení parkovacích míst v dotčené oblasti takovým způsobem, aby to bylo pro uživatele zcela jednoznačné.

Vazba mezi přesným fungováním regulace vjezdu do historického centra města pomocí smart-technologií a aktuální nabídkou volných kapacit parkovacích míst v této oblasti podrobněji popisuje kapitola 7.3.6.3.

Součástí systému regulace vjezdu do historického centra města pomocí smart-technologií by měla být i směrová dopravní značka, která by na vjezdové křižovatce vždy řidiče upozornila na to, jak se dostane k záchytným parkovištím na okraji historického centra města (podrobněji viz kapitola 7.3.5.5), samozřejmě i včetně informace o tom, že tato záchytná parkoviště by měly nastavenou cenu za stejnou dobu parkování výrazně nižší než by byla cena za parkování nastavená pro historické centrum města.

Evidenci vjezdu do historického centra města pomocí kamer se osvědčila například v belgickém Mechelenu, kde se tyto chytré systémy využívají k tomu, že je v době 11:00 – 18:00 celé centrum města uzavřeno proměnnou automatizovanou vjezdovou branou a provoz je upřednostněn pro chodce a městskou hromadnou dopravu (viz obr. 83). Pokud do centra Mechelenu vjede osobní automobil ve vybrané době (zde 11:00 – 18:00) přes jednu z vjezdových bran (viz obr. 83), zaplatí provozovatel vozidla na základě snímání jeho registrační značky za tento vjezd 50 EUR.



obr. 83

Vjezdová brána s registrací RZ vjíždějících a vyjíždějících vozidel v belgickém Mechelenu

Podobná technologie jako v belgickém Mechelenu by se dala realizovat u varianty 3 navržených změn organizace dopravy v historickém centru města (viz kapitola 7.3.1.3 a Příloha 11.9) nejen pro zamezení zbytného vjezdu do oblasti, ale i pro jeho zpoplatnění v závislosti na délce pobytu vozidla v takto ohraničené zóně (viz oblast označená jako „Zóna 30 se zpoplatněním vjezdu pomocí smart-technologií“, kterou zobrazuje Příloha 11.9 a Příloha 11.10). Při použití takto automatizované smart-technologie by pak nebyl problém zanést do systému i registrační značky vozidel, které poplatek za vjezd (parkování) platit nemusí (a mohou mít v oblasti třeba i vyhrazená parkovací stání) nebo platí jinou, výrazně nižší, částku za vjezd, resp. parkování (možní držitelé parkovacích povolení vydaných městským úřadem).

7.3.3. Opatření pro zvýšení podílu nemotorové dopravy v centru města

Za účelem zvýšení podílu nemotorové dopravy v centru města byly navržena nová síť cyklistické infrastruktury, která je předmět kapitoly 6 a dále zavedení nových komunikací přístupných pouze chodcům a dále také zklidnění místních komunikací, které jsou blíže popsány v kapitole 7.3.4.

7.3.4. Návrh pěších tras v centru a propojení s obytnými oblastmi

Rozvoj pěšího provozu je v generelu dopravy úzce spojen se zklidněním dopravy v historickém centru, kdy je navrženo zavedení systému jednosměrných komunikací a dále rozšíření oblastí přístupných pouze rezidentům a dopravní obsluze. Přívětivější pro pěší provoz je rovněž doporučení vzniku obytných zón v jihovýchodní části historického centra. Vznik takto zklidněných oblastí přinese větší bezpečnost pro pěší provoz vlivem poklesu intenzit a snížení rychlostí motorové dopravy, neboť vznik nových zón 30 přístupných pouze rezidentům a dopravní obsluze je také navržen v centrální oblasti historického centra – konkrétně pak v oblasti okolí kostela sv. Jakuba a dále též v okolí Palackého náměstí (namísto původní zóny 30 s omezením provozu motorových vozidel, která ale v praxi nepřinášela výsledky, k jejichž dosažení zde byla dříve zřízena).

Nové pěší zóny a nové komunikace pouze pro chodce ve variantě 1 návrhu organizace dopravy (viz Příloha 11.1) jsou navrženy v ulicích nebo jen jejich částech:

- Hloušecká
- Orelská
- Jiřího z Poděbrad
- Havlíčkovo náměstí
- Na Lávkách

Ve variantě 2 návrhu organizace dopravy (viz Příloha 11.2) je navržen vznik nových pěších zón a komunikací pouze pro chodce v ulicích nebo jen jejich částech:

- Orelská
- Na Lávkách

7.3.5. Návrh ploch pro dopravu v klidu

Návrh organizace a uspořádání ploch pro dopravu v klidu v historickém centru vycházel jak z prvotních terénních průzkumů, tak i z komplexního průzkumu dopravy

v klidu (viz kapitola 4.3) a vznikly 3 varianty návrhu založené na změnách v organizaci dopravy (uvedené v kapitolách 7.3.1. až 7.3.4.), přičemž varianta 1 a varianta 2 řešení dopravy v klidu v historickém centru města se vzájemně liší pouze v drobnostech. Na základě závěrů vyplývajících z veřejného projednání je doplněna a předložena i varianta 3 řešení dopravy v klidu v historickém centru města, která oproti předchozím 2 variantám nabízí více smíšených parkovacích stání na úkor čistě rezidentních parkovacích míst. Varianty návrhu dopravy v klidu jsou předmětem Přílohy 11.4, Přílohy 11.5 a Přílohy 11.10. Hlavním cílem generelu dopravy je umožnění parkování v historickém centru zejména rezidentům a místním podnikatelům, přičemž ostatní dojíždějící řidiči budou nuceni parkovat na jeho okraji za nižší poplatek či jim bude umožněno parkování v úzkém centru historického centra za vyšší poplatek.

7.3.5.1. Navržené systémy parkování

Nově je navrženo zavedení následujícího systému parkování, obsahující níže uvedené typy parkování (viz též Příloha 11.4, Příloha 11.5 a Příloha 11.10):

- parkování s parkovacím kotoučem (s platností od 8 hodin do 18 hodin)
- parkování pouze pro „rezidenty“ (tj. držitele povolení vydaným MěÚ za roční poplatek)
- parkování smíšené – pro „rezidenty“ bez omezení, pro ostatní s nižším poplatkem (s platností od 8 hodin do 18 hodin)
- parkování smíšené – pro „rezidenty“ bez omezení, pro ostatní s vyšším poplatkem (s platností od 8 hodin do 18 hodin)
- záchytná parkoviště s nižším poplatkem (s platností od 8 hodin do 18 hodin)
- záchytná parkoviště pro autobusy (s platností od 8 hodin do 18 hodin)
- smíšená záchytná parkoviště pro osobní automobily (s nižším poplatkem) a pro autobusy (v obou případech s platností od 8 hodin do 18 hodin)

7.3.5.2. Parkování s parkovacím kotoučem

Místa pro parkování s parkovacím kotoučem byla navržena v místech výskytu úřadů a dalších institucí (viz Příloha 11.4, Příloha 11.5 a Příloha 11.10) tak, aby návštěvníci těchto míst měli možnost bezplatně vyřídit své záležitosti. Pro označení těchto parkovacích míst se používá svislá dopravní značka IP13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ (viz obr. 84) – na takto označeném parkovacím místě řidič musí při začátku

parkování umístit kotouč (papírové parkovací hodiny) viditelně ve vozidle a nastavit na něm dobu začátku parkování, kterou nesmí až do odjezdu měnit.

Pro zabezpečení parkovacích míst s parkovacím kotoučem v historickém centru města proti zneužívání ze strany turistů nebo dojíždějících sem do zaměstnání je doporučeno využití dopravní značky IP13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ s dodatkovou tabulkami E13 „Text“ (viz obr. 84) s textem „8 – 16 h; MAX 2 h“ stanovuje maximální délku stání na daném parkovacím místě při použití (zpravidla papírových) parkovacích hodin s nastaveným časem příjezdu na dané místo (a umístěnými za předním sklem automobilu na palubní desce), uplatňovanou jen v časovém rozmezí 08:00 h – 16:00 h. Maximální délka stání byla zvolena na 2 h z důvodu možnosti odstavení vozidla na dostatečně dlouhou dobu potřebnou pro vyřízení záležitostí, které řidič nebo spolujezdci na daném místě mají.



obr. 84

obr. 85

Vhodné svislé dopravní značení pro podélné a šikmé / kolmé parkovací stání v rámci navrženého parkování s parkovacím kotoučem v historickém centru města

Vhodné svislé dopravní značení pro podélné a šikmé / kolmé parkovací stání v rámci navrženého parkování pro rezidenty v historickém centru města

Kontrola dodržování parkování v souladu s navrženým svislým dopravním značením (viz obr. 84) by měla být prováděna Městskou policií města Kutná Hora. Je třeba zde vyzdvihnout zejména požadavek na důkladnost a pravidelnost této kontroly, zejména je potřeba zvýšit frekvenci kontroly v prvních několika měsících po zavedení těchto opatření. Kontrola dodržování nově zavedeného režimu parkování je však s ohledem na rozsah oblasti záležitost časově velmi náročná a lze předpokládat, že

vymahatelnost dodržování nově zavedeného režimu parkování nebude v začátcích zcela úplná.

S ohledem na možnosti návštěv úřadů nebo podobných institucí či realizace nákupů, ale zároveň s ohledem na nebezpečí, že za delší dobu už se bez problému dá navštívit celé historické centrum města a vrátit se k automobilu zpět, je doporučeno na dodatkové tabulce uvést dobu 2 hodiny, aby tyto parkovací plochy nebyly zneužívané turisty.

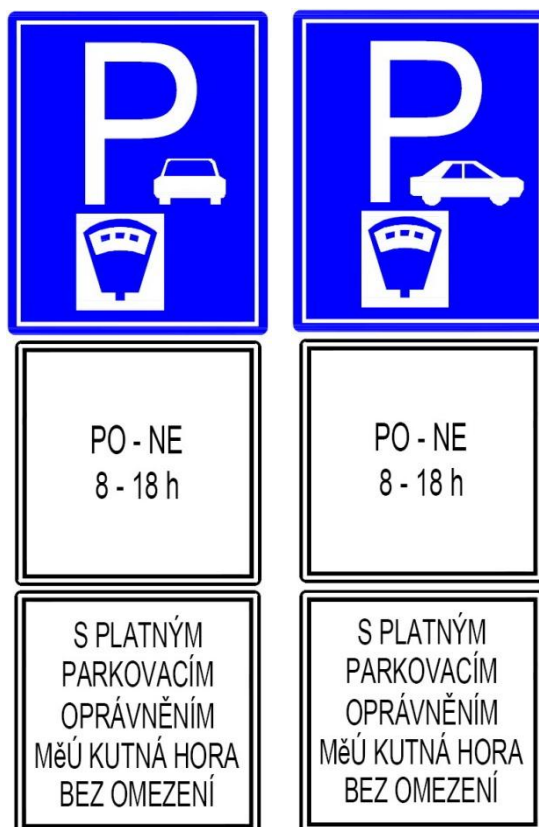
Z výše uvedených důvodů je řidičům doporučeno mít ve vozidle parkovací kotouč (papírové parkovací hodiny), na kterém se jednoduše vyznačí doba příjezdu.

7.3.5.3. Parkování pro rezidenty (držitele povolení vydaným MěÚ)

Místa pro parkování rezidentů (tj. ve skutečnosti všechny držitele povolení vydaným MěÚ za roční poplatek) bylo navrženo zřídit především v zónách 30 přístupných pouze rezidentům a dopravní obsluze a dále v lokalitách s převažujícím obytným charakterem. Cílem zřízení těchto typů parkovacích míst bylo zajištění dostatečného množství parkovacích míst právě pro rezidenty, kteří mnohdy doplácí na turistický charakter okolí svého bydliště (vhodné svislé dopravní značení je uvedeno na obr. 85).

7.3.5.4. Smíšené parkování (placené parkování a rezidenti)

Místa pro smíšené parkování, kde rezidenti (tj. ve skutečnosti všichni držitelé povolení vydaným MěÚ za roční poplatek) mají možnost neomezeného parkování, kdežto ostatní uživatelé zaplatí nízkou částku za parkování na daném místě byla soustředěna do jihovýchodního



obr. 86

Vhodné svislé dopravní značení pro podélné a šikmé / kolmé parkovací stání v rámci navrženého smíšeného parkování („placené parkování a rezidenti“) v historickém centru města

segmentu historického centra a do Kremnické ulice (vhodné svislé dopravní značení je uvedeno na).

Místa pro smíšené parkování, kde rezidenti (tj. ve skutečnosti všichni držitelé povolení vydaným MěÚ za roční poplatek) mají možnost neomezeného parkování, kdežto ostatní uživatelé zaplatí vyšší poplatek za parkování, jsou cílena na veřejná parkoviště v historickém centru, např. do oblasti Václavského náměstí a okolí ulice Na Náměti (vhodné svislé dopravní značení je uvedeno na obr. 86).

O předpokládané výši zpoplatnění parkování v rámci systému smíšeného parkování pojednává kapitola 7.3.6.1.

7.3.5.5. Záchytná parkoviště pro celodenní parkování

Záchytná parkoviště jsou situována na vnější hranici historického centra a v blízkosti železniční stanice Kutná Hora hl. n. a představují důležitý prvek k eliminaci zbytné dopravy (vhodné svislé dopravní značení je uvedeno na obr. 87). Jejich rozmístění je předmětem grafických Příloh 11.6, 11.7 a 11.8. Obecně jsou záchytná parkoviště rozdělena do 3 základních skupin:



obr. 87

- záchytná parkoviště pro individuální automobilovou dopravu
Vhodné svislé dopravní značení pro individuální automobilovou dopravu, autobusy a individuální automobilovou dopravu i autobusy v rámci navržených záchytných parkovišť pro celodenní parkování na vnější hranici historického centra a v okolí železniční stanice Kutná Hora hl. n.
- záchytná parkoviště pro autobusy včetně míst jen pro nástup a výstup

- záchytná parkoviště pro autobusy a individuální automobilovou dopravu

Navrhované umístění záchytných parkovišť pro individuální automobilovou dopravu je následující:

- Vyšatův lom (nový návrh)
- parkoviště Kouřimská (stávající parkovací plocha u křižovatky ulic Na Valech a V Mišpulkách)
- plocha mezi ulicemi Československých legionářů a Pod Valy (nový návrh)
- parkoviště U kapličky (stávající parkovací plocha u křižovatky ulic Lorecká a Štefánikova)
- horní plocha parkoviště Tylovo divadlo (stávající parkovací plocha za předpokladu jejího rozšíření jako 2. nadzemní podlaží částečně nad stávající dolní plochu téhož parkoviště)
- parkoviště u kostela Matky Boží Na Náměti (stávající parkovací plocha)
- Městské sady (nový návrh – jižní vnitřní okraj zelené plochy s využitím vystřídání občasných kolmých parkovacích stání)
- 3 nově navržené parkovací plochy v blízkosti železniční stanice Kutná Hora hl. n.

Navrhované umístění záchytných parkovišť pro autobusy včetně míst jen pro nástup a výstup je následující:

- ulice Na Valech
- ulice Kremnická
- ulice Nádražní
- ulice Čáslavská (plocha mezi ulicemi Čáslavská a Pobřežní ve vlastnictví města směrem k Zimnímu stadionu)

Na základě podnětů z veřejného projednání byla v Kremnické ulici navržena 3 parkovací místa pro turistické autobusy s možností stání maximálně 15 min. pro výstup nebo nástup cestujících (turistů, potenciálních návštěvníků města). Výše uvedená lokalita byla zvolena na základě blízkosti k chrámu sv. Barbory, který představuje jednu z nejnavštěvovanějších památek v Kutné Hoře. Příjezd turistických autobusů k výše uvedeným parkovacím stáním je doporučeno v ideálním případě z ulice Kouřimská výjezdem do jednosměrné ulice Sochorovy a dále pokračováním ulicemi Vojtěšská a Purkyňova až do ulice Kremnická, ze které by se autobusy vrátily zpět přímo na ulici Kouřimská nebo Na Valech.

Navrhované umístění záchytných parkovišť pro individuální automobilovou dopravu a současně pro autobusy včetně míst jen pro nástup a výstup je následující:

- parkoviště Voršilský klášter (stávající parkovací plocha v ulici Československých legionářů)
- západní část plochy stávajícího autobusového stanoviště mezi ulicemi Kapitána Vosky a Waldhauserova (nový návrh)
- ulice Vítězná (nový návrh – plocha mezi ulicí Vítězná a zámek Sedlec)

U všech záchytných parkovišť se předpokládá, že budou ohraničeny závorou a ukazatel o tom, kolik se na něm právě nachází volných parkovacích míst, je také samozřejmostí.

7.3.5.6. Odhady počtu parkovacích míst

Na základě podkladů z Příloh 11.4, 11.5 a 11.10 uvádí Tabulka 157 odhady počtu parkovacích míst u nově navržených parkovacích míst a ploch jak pro osobní automobily, tak i pro autobusy, které byly prověřeny na základě ČSN 73 6056. Odhady jsou čistě orientační, finální počet parkovacích míst vždy závisí na konkrétním návrhu projektanta daného projektu, případně zda bude umožněn výjezd z parkoviště z jednoho či více míst.

Odhadovaný počet parkovacích stání dle nově navrženého systému uvádí Tabulka 157.

Do odhadovaného počtu parkovacích míst, které ukazuje Tabulka 157, nejsou započítány ulice Stará tiskárna, Zahradní, Novomlýnská, Macháčkovo nábřeží, Pobřežní a Pod Barborou.

7.3.6. Organizace dopravy v klidu

7.3.6.1. Návrh systému zpoplatnění

Nový systém parkování, jak již bylo uvedeno v kapitole 7.3.5., se dělí na 7 základních skupin:

- parkování s parkovacím kotoučem (s platností od 8 hodin do 18 hodin)
- parkování pouze pro „rezidenty“ (tj. držitele povolení vydaným MěÚ za roční poplatek)
- parkování smíšené – pro „rezidenty“ bez omezení, pro ostatní s nižším poplatkem (s platností od 8 hodin do 18 hodin)

- parkování smíšené – pro „rezidenty“ bez omezení, pro ostatní s vyšším poplatkem (s platností od 8 hodin do 18 hodin)
- záchytná parkoviště s nižším poplatkem (s platností od 8 hodin do 18 hodin)
- záchytná parkoviště pro autobusy (s platností od 8 hodin do 18 hodin)
- smíšená záchytná parkoviště pro osobní automobily (s nižším poplatkem) a pro autobusy (v obou případech s platností od 8 hodin do 18 hodin)

Tabulka 157 – počty parkovacích stání v podle jednotlivých typů parkování v nově navrženém systému parkování

Systém parkování	Varianta 1 (Příloha 11.4)	Varianta 2 (Příloha 11.5)	Varianta 3 (Příloha 11.10)
Parkování s parkovacím kotoučem	133	133	133
Parkování pouze pro rezidenty	325	350	227
Parkování smíšené (rezidenti bez omezení, ostatní nízký poplatek)	110	117	117
Parkování smíšené (rezidenti bez omezení, ostatní vyšší poplatek)	298	324	430
Záchytná parkoviště pro osobní automobily (jen oblast centra)	341	341	341
Záchytná parkoviště pro autobusy (jen oblast centra)	43 (+7 do 15 min.)	43 (+7 do 15 min.)	43 (+7 do 15 min.)
Celkem parkovacích míst	1 207 +43 BUS (+7 do 15 min.)	1 207 +43 BUS (+7 do 15 min.)	1 241 +43 BUS (+7 do 15 min.)

Místa pro rezidenty jsou na základě vlastnictví parkovacího oprávnění vydaným MěÚ pro jejich držitele zdarma. Placená parkovací stání byla rozdělena na 2 základní skupiny – parkování s nižším poplatkem a parkování s vyšším poplatkem. Parkování s nižším poplatkem je doporučeno zavést v jihovýchodním segmentu historického centra a v Kremnické ulici. Parkování s vyšším poplatkem je vhodné zavést v lokalitách, které jsou pro řidiče atraktivní a kde je očekáván vyšší obrat na parkovištích. Cílem vyšších sazeb za parkování je mimo jiné snaha o motivaci řidičů nezajíždět se svými vozidly do úzkého centra města a tím zklidnit dopravu v historickém centru.

Doporučená výše poplatků za každou započatou hodinu v případě parkování za vyšší poplatek:

- 1. hodina 20 Kč
- 2. hodina 20 Kč
- 3. a každá další hodina 40 Kč

Pro parkování s nižším poplatkem lze pak doporučit níže uvedenou výši poplatků za každou započatou hodinu:

- 1. hodina 10 Kč
- 2. hodina 15 Kč
- 3. a každá další hodina 30 Kč

Pro záchytná parkoviště je pak potřeba výši poplatku nastavit tak, aby bylo výhodné zde parkovat zejména po dobu delší než 2 h a stanovit maximální výši poplatku odpovídajícího např. parkování po dobu 4 h, např.:

- 1. a 2. hodina dohromady 10 Kč
- 3. hodina 10 Kč
- 4. hodina 10 Kč
- 5. a každá další hodina zdarma

O placených parkovacích stáních či případných výjimkách pro rezidenty je třeba informovat řidiče pomocí svíslého vodorovného značení, konkrétně vhodným typem informativní provozní značky s dodatkovou tabulkou (viz obr. 85, obr. 86 a obr. 87).

Při implementaci placených parkovacích zón je třeba uživatelům nabídnout též moderní a efektivní způsoby placení parkovného, tzn. kromě placení v hotovosti (kterou nemusí mít řidič vždy u sebe v požadovaném přesném množství nebo dokonce vůbec) a SMS-zprávou (která zase znevýhodňuje vlastníky telefonních čísel, které jim platí zaměstnavatel nebo obecně jiná, zpravidla právnická, osoba, neboť tyto typy služeb jsou pro taková telefonní čísla často blokována) je třeba umožnit placení u parkovacího automatu bankovní (kreditní neb debetní kartou) nebo též přes mobilní aplikaci napojenou na bankovní (kreditní nebo debetní) kartu.

7.3.6.2. Návrh časového omezení

Zpoplatnění parkovacích míst je doporučeno i s ohledem na výsledky průzkumu dopravy v klidu (viz kapitola 4.3.2.3) zavést v časovém rozpětí od 8 hodin ráno do

18 hodin večer. Mimo toto časové období lze očekávat, že parkující vozidla budou v drtivé míře patřit obyvatelům dané oblasti.

Při použití parkování s parkovacím kotoučem je doporučeno na základě místních šetření a zkušeností nastavit základní dobu parkování na 2 hodiny (viz obr. 84).

7.3.6.3. Uplatnění smart-technologií pro regulaci dopravy v klidu

Regulace parkování tvoří nedílnou součást dopravní politiky každého významného českého města. Protože obecně intenzita automobilové dopravy dlouhodobě neklesá, je pro řidiče stále složitější zaparkovat vozidlo v dostatečné blízkosti od cíle své cesty.

Uplatnění smart-technologií pro regulaci vjezdu do historického centra města (viz též kapitola 7.3.2.1) může být navázáno i na informaci o aktuální obsazenosti parkovacích míst v takto vymezené oblasti a tím přispět k tomu, aby do historického centra města řidiči nevjížděli zbytečně v případě, že v dané oblasti již žádné parkovací místo volné není, čímž by se zamezilo vzniku zbytné dopravy vyhledáváním volných parkovacích míst. Základním předpokladem pro uplatnění moderních smart-technologií pro vjezd do části historického centra města (viz oblast vyznačená jako „Zóna 30 se zpoplatněním vjezdu pomocí smart-technologií“ a zobrazená v Příloze 11.9 a v Příloze 11.10) je jednoznačné definování a následné vyznačení míst, kde je možné parkovat.

Nesmí zde tedy dojít k variabilnímu výkladu toho, jaká je kapacita parkovacích míst v takto vymezené oblasti. Na takto striktně daný počet parkovacích stání se dá využít systém chytrého parkování, kde pomocí systému placení za parkování v takové oblasti a zároveň jejího uzavření pro tranzitní dopravu se dá pomocí chytrých technologií určit aktuální počet volných parkovacích míst v oblasti. Ukazatele na vjezd do oblasti, které by řidičům ukazovaly počet volných míst, by byly nainstalovány v kombinaci s proměnnou svislou dopravní značkou, která by se v případě zaplnění všech parkovacích míst mohla měnit na svislé dopravní značení „Zákaz vjezdu všech vozidel“ (s příslušnými výjimkami samozřejmě). Tato technologie by v okamžiku, kdy by byl počet volných míst nula, změnila svislou dopravní značku a byl by tak zamezen vjezd zmíněné zbytné dopravy do vymezené oblasti.

Za účelem získání přesnějších informací je žádoucí realizovat takové řešení, při kterém by se při vjíždění do oblasti snímaly registrační značky vozidel a případné krátké zpomalovací prahy na vjezd do vymezené oblasti by zajistily nižší rychlost a tím také

nižší chybovost kamer. Systém evidence registračních značek (příklad z belgického Mechelenu viz obr. 83) při vjezdu do takto vymezené oblasti (a případně i výjezdu z této oblasti) by mohl být využíván i k chytrým metodám pro výběr poplatku nejen za vjezd do oblasti jako takový, ale i za délku parkování v oblasti, přičemž využití takto získaných údajů pro aktualizaci informace o volných parkovacích místech v oblasti je samozřejmostí.

7.3.7. Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý i dlouhodobý výhled

Navržené změny v organizaci dopravy v historickém centru a v návrhu systému parkování je nutné řešit komplexně, a ne je dělit na dílčí projekty, neboť v takovém případě by mohl nastat přenos problémů z jedné lokality do lokality druhé. V případě zavádění nového systému parkování je nutné dbát na to, aby při postupné redukci volně dostupných parkovacích míst v historickém centru, které využívali zejména dojíždějící řidiči, zároveň postupně vznikala nabídka alternativních parkovacích míst v rámci záchytných parkovišť na jeho okraji.

7.4. Doprava v klidu na sídlišti Šipší

7.4.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu a jejich organizace

7.4.1.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu

Pro sídliště Šipší je předloženo mnoho návrhům pro zlepšení dopravy v klidu – odstranění komplikovaných míst, vytvoření nových parkovacích míst pro občany a návštěvníky, odstranění nelegálních parkovacích stání, což by vše mělo přispět ke zvýšení počtu parkovacích stání na území celého sídliště.

Návrh dopravy v klidu pro sídliště Šipší bylo navrženo ve 2 variantách, přičemž v obou variantách je nutné odstranit 43 nelegálních parkovacích stání bez náhrady:

- varianta č. 1 je vytvořena ve větším souladu s odborným názorem řešitelského týmu a v rámci ní bylo navrženo celkem 422 nových parkovacích stání včetně vytvoření nových parkovišť a dalších 26 parkovacích stání bylo změněno z nelegálně využívaných na nová legální (viz Příloha 12.1)
- varianta č. 2 je navržena s větší vahou na požadavky zadavatele a osadních výborů a v rámci ní došlo ke návrhu zvýšení počtu parkovacích míst o 350 nových míst a dalších 26 parkovacích stání bylo změněno z nelegálně využívaných na nová legální (viz Příloha 12.2).

Prostorové uspořádání parkovacích stání navrženo podle základních rozměrů vozidel podle ČSN 73 6056. Základní šířka pro kolmé stání osobního automobilu je uvažována 2,5 m s délkou stání 4,5 m. Pro podélné stání je uvažována jeho základní šířka 2 m a délka 5,75 m. V rámci návrhů jsou též v některých případech uvažována šikmá parkovací stání pod úhlem 60° s šířkou 2,9 m a délkou 5,2 m.

V Příloze 12.1 a v Příloze 12.2 jsou červenou barvou vyznačená místa nelegálních parkování, která je nutné odstranit z důvodu zajištění dodržování potřebné šířky pozemní komunikace pro průjezd vozidel v souladu s zákonem.

Pro obě varianty řešení byly navrženy níže uvedené změny:

- V ulici Dolní, Sběrná a Benešova nedošlo k žádné změně parkovacích ploch z důvodu správného uspořádání již existujících parkovacích míst.
- V ulici Lučanská byla navržena nová pozemní komunikace (vzniklá prodloužením ulice Lučanská až k jejímu zaústění do ulice Masarykova), při jejíž realizaci před domem č. 71 dojde k částečné redukci stávajícího parkoviště a ke změně počtu parkovacích stání z 24 na 13. Parkovací plocha vedle domu č. 190 proto vyžaduje nové uspořádání, které umožní zvýšit počet parkovacích míst aspoň o 3.
- V ulici Na Studních mezi obytnými domy č. 70 až 72 je navrženo úplně nové uspořádání stávajících parkovacích ploch a vytvoření nových parkovacích stání využitím volného prostoru kolem nich. Celkový přínos po rekonstrukci těchto ploch je nově uspořádaná parkovací plocha s kapacitou celkem 47 parkovacích míst.
- Nové návrhy kolmých parkovacích stání jsou zpracovány též v ulici Ortenova naproti domům č. 78 až 80.
- Na konci ulice Mazákova mezi dětským hřištěm a stávající hranou ulice je navrženo úsporným způsobem vytvoření nové parkovací plochy, na kterou lze umístit nová kolmá parkovací stání s 26 parkovacími místy. Na nové komunikaci, která je navržena jako propojení konce ulice Mazákova s ulicí Ortenova, může vzniknout 14 nových šikmých parkovacích stání.
- V ulici Opletalova došlo v rámci návrhu k úplné sanaci parkovacích míst a vytvoření nových parkovacích stání. Před domem č. 173 bylo navrženo vytvořit 6 nových kolmých parkovacích míst, před domem č. 175 dalších 6 nových parkovacích stání a vedle domu č. 177 bylo navrženo 9 nových kolmých parkovacích míst pro automobily. Dalších 27 nových parkovacích míst je

navrženo v ulici Opletalova mezi domy č. 126 a 181. Na druhé straně ulice byla již existující parkovací místa posunuta blíž k pozemku s parcelním číslem 785/29 (obec Kutná Hora, katastrální území Sedlec u Kutné Hory). Na základě výše uvedené změny může dojít ke zvýšení počtu parkovacích míst ze stávajících 88 na 121. Zároveň je v návrhu doporučeno rozšířit danou pozemní komunikaci a využít nové možnosti vytvořit dalších 10 kolmých parkovacích míst.

- V ulici Opletalova před domy č. 178 až 181 je nutné odstranit nelegálně využívaná parkovací stání pro zachování obousměrného provozu na pozemní komunikaci a ponechat zde pouze podélná parkovací místa jen na druhé straně.
- Na základě navrženého zjednosměrnění části ulice Opletalova (viz též kapitola 7.4.2), tj. mezi ulicemi Jana Zajíce a Šandova, lze stávající nelegální parkovací stání změnit na již legální podélné parkovací stání v souladu se zákonem.
- Vedle domu č. 146, ve které se sídlí lékárna, se v současné době nachází 4 nelegálně využívaná parkovací stání, neboť minimálně 1 jedno z nich brání vjezdu požární technice a neumožňuje ani bezpečnou evakuaci osob z objektu ohroženého požárem (viz Příloha 12.1, Příloha 12.2 a Příloha 12.8). Zbývá 3 zmíněná parkovací místa je navrženo zachovat, ale změnit je na vyhrazená parkovací stání pro návštěvníky lékárny.
- Na konci ulic Šandova a Jana Palacha je navrženo lepší a úspornější provedení uspořádání dvou existujících parkovišť a zvýšení počtu odstavných míst pro automobily. Zároveň bylo navrženo využití terénních nerovností a místo 3. stávající parkovací plochy vytvořit 2-podlažní parkovací dům (podrobněji viz Příloha 12.4).
- 10 nových kolmých stání bylo navrženo v ulici Havířská stezka mezi domy č. 68 a 140.
- V ulice 17. listopadu okolo budovy č. 67, kde je doporučeno zřídit též jednosměrný provoz, (viz Příloha 12.1 a Příloha 12.2), byla vytvořena v návrhu nová parkovací místa. Na tomto úseku je ale nutné odstranit nelegální parkovací místa, která zabraňují bezbariérovému průjezdu automobilů, přičemž po jejich odstranění bude na druhé straně ulice možné vytvořit 13 kolmých parkovacích stání. Díky možnému zavedení jednosměrného provozu z levé strany domu č. 67, bude možné změnit 3 nelegální parkovací stání na legálně využívaná. Pro navýšení možnosti splnit potřeby obyvatel sídliště v oblasti počtu parkovacích

míst v této části bylo na konci ulice navrženo využít volný prostor za domem č. 108 pro 26 nových parkovacích míst.

- Na ulici 17. listopadu se v současné době nachází 20 podélných parkovacích stání, která byla v návrhu změněna na šikmá, čímž lze dosáhnout zvýšení kapacity parkování o dalších 19 nových parkovacích míst.

Opatření a změny navržené pouze pro variantu 1 (viz Příloha 12.1):

- Ve variantě 1 v ulici Jana Palacha došlo v návrhu k odstranění 15 kolmých parkovacích míst a navržení nového parkoviště s kapacitou pro 127 vozidel na místě stávající nevyužívané budovy staré školní družiny (viz Příloha 12.3).
- Další návrh pro sídliště Šipší představuje prodloužení ulice Studentů a její napojení na ulici Jana Palacha. Tato nová komunikace umožní vytvořit při návrhu organizace dopravy jednosměrný polokruh pro plynulý pohyb vozidel po sídlišti (viz Příloha 12.1 a Příloha 12.6). V ulici Jana Palacha došlo z výše uvedených důvodů k návrhu rekonstrukce a uzavření úseku mezi oběma větvemi ulice Studentů před budovou Základní školy Jana Palacha. Výše uvedený úsek je navrženo uzavřít a vyhradit jako plochu pro chodce z důvodu zvýšení bezpečnosti prostoru před základní školou Jana Palacha (z dotčeného úseku je navrženo odstranit všechna parkovací stání pro automobily, aby uvolnily prostor pro pohyb dětí po celé ploše a jako náhradu bylo navrženo vytvořit kolmá parkovací místa na obou koncích uzavřeného úseku.
- Na nově vytvořené pozemní komunikaci v ulici Studentů byl navržen nový systém parkování K+R (Kiss & Ride), kde se jedná o parkovací místo pro krátkodobé zastavení osobních vozidel a vystoupení nebo nastoupení osob. Tento systém parkování má umožnit regulaci dovážení dětí do Základní škol Jana Palacha osobními automobily jejich rodičů a novým umístěním tak přispět k celkovému zlepšení bezpečnosti dopravy před školou (K+R má z prostorových důvodů navrženu kapacitu pouze pro 2 vozidla, což však v praxi nemusí být dostačující).

Opatření a změny navržené pouze pro variantu 2 (viz Příloha 12.2):

- Ve variantě 2 je navrženo zachování budovy školní družiny na rohu ulic Jana Palacha a Studentů a vytvoření podél této budovy v ulici Studentů 23 nových kolmých parkovacích stání.

- Zároveň zejména podle požadavků osadních výborů došlo k zachování stávajícího provozu na ulici Jana Palacha před Základní školou Jana Palacha a ke změně stávajících parkovacích míst na nový parkovací systém Kiss & Ride pro krátkodobé zastavení osobních vozidel a vystoupení nebo nastoupení osob přímo před základní školou.

7.4.1.2. Možnosti regulace využívání ploch pro dopravu v klidu

V případě, že by se situace s nedostatkem parkovacích míst v průběhu času stále nezlepšovala, jedním z rychlých, levných a efektivních řešení je možnost přistoupit k regulaci využívání parkovacích ploch v době, kdy je zde největší poptávka po parkování zejména ze strany rezidentů – výše uvedenou regulaci lze založit na absolutním zvýhodnění parkování rezidentů v určitou denní dobu, kterou lze na základě provedeného průzkumu stanovit pravděpodobně na časový interval 17:00 h až 07:00 h.

Pro zabezpečení parkovacích míst na sídlišti Šipší výše popsaným způsobem je doporučeno využití dopravní značky IP12 „Vyhrazené parkoviště“, přičemž nápis na značce může být nahrazen jiným nápisem nebo symbolem nebo ještě lépe může být určení parkoviště uvedeno na dodatkové tabulce E13 „Text“ (viz obr. 88) ve znění „PO – PÁ; 17 – 7 h; S PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM MĚŮ KUTNÁ HORA BEZ OMEZENÍ“.

Výše uvedené opatření zaručí menší tlak na využívání parkovacích míst v nejvíce exponovaných nočních hodinách tím, že bude umožněno pouze rezidentům příslušné oblasti (tj. uživatelům, kteří budou povolení vydaným MĚŮ za spíše symbolický roční poplatek).



obr. 88

Vhodné svislé dopravní značení pro podélné a šikmé / kolmé parkovací stání v rámci navržené regulace využívání ploch pro dopravu v klidu na sídlišti Šipší

Kontrola dodržování parkování v souladu s navrženým svislým dopravním značením (viz obr. 88) by měla být prováděna Městskou policií města Kutná Hora. Je třeba zde vyzdvihnout zejména požadavek na důkladnost a pravidelnost této kontroly, zejména je potřeba zvýšit frekvenci kontroly v prvních několika měsících po zavedení těchto opatření. Kontrola dodržování nově zavedeného režimu parkování je však s ohledem na rozsah oblasti záležitost časově velmi náročná a lze předpokládat, že vymahatelnost dodržování nově zavedeného režimu parkování nebude v začátcích zcela úplná.

7.4.1.3. Detaily vybraných parkovacích ploch na sídlišti Šipší

Pro zvýšení počtu parkovacích stání na sídlišti Šipší v ulici Jana Palacha bylo navrženo nové parkoviště (viz Příloha 12.3), které je obsaženo v celkovém návrhu řešení dopravy v klidu ve variantě 1 (viz Příloha 12.1) preferované týmem řešitelů. Toto nové parkoviště je navrženo na místě staré školní družiny a mělo by obsahovat zatravněné parkovací plochy (příklady viz obr. 89 a obr. 90), aby nedošlo celkově k velkému úbytku zeleně na území sídliště.



obr. 89

Příklad parkoviště s využitím zatravněvací dlažby Ecoraster E40



obr. 90

Příklad parkoviště s využitím zatravněvacích tvárníc Rasenwabe

Plocha tohoto nového parkoviště je 3 136 m² a jeho kapacita je 127 parkovacích stání, 6 z nich jsou vyhrazená parkovací stání pro vozidla přepravující osobu ZTP. Všechna parkovací stání jsou navržena jako kolmá, šířka parkovacího stání pro osobní vozidla je v návrhu 2,5 m a jeho délka je 4,5 m. Šířka parkovacího stání pro vozidlo přepravující osobu ZTP je 3,5 m. Na celé ploše navrženého parkoviště je doporučen jednosměrný provoz s jedním vjezdem a jedním výjezdem.

Za účelem zvýšení počtu parkovacích stání je doporučeno vždy provést důsledné označení jednotlivých parkovacích míst. V současné době se v těsné blízkosti nacházejí 3 vodorovným značením nevyznačená parkoviště s kapacitami 32, 35 a 40 míst (viz Příloha 3.5), ale v případě vyznačení parkovacích míst vodorovným značením se obsaditelnost parkoviště může zvýšit až o 28 parkovacích míst (viz Příloha 12.4). Parkoviště obsahují samozřejmě i vyhrazená místa pro vozidla přepravující osoby ZTP a na celé parkovací ploše je vždy doporučeno zavedení jednosměrného provozu.

Na koncích ulic Jana Palacha a Šandova je v obou variantách návrhu nově uspořádáno jedno z výše uvedených již existujících parkovišť s výhodným využitím jeho terénních nerovností (viz Příloha 12.4) a navrženo 2-podlažní parkoviště s kapacitou 46 parkovacích stání.

7.4.2. Doporučení pro realizaci jednosměrných ulic

Pro sídliště Šipší byly navrženy 2 varianty organizace dopravy:

- varianta 1 byla vytvořena s větším důrazem na odborný názor řešitelského týmu (viz Příloha 12.6)
- varianta 2 je navržena s větší mírou zohlednění požadavků a podnětů z osadních výborů (viz Příloha 12.7)

Pro obě varianty řešení byla navržena níže uvedená organizační opatření:

- Na sídlišti Šipší byl okolo domu č. 67 v ulici 17. listopadu navržen jednosměrný provoz, který umožní změnit nelegální stání vozidel na legální využívání parkovacích míst a současně navrhnout další nová kolmá parkovací stání, která zvýší celkový počet parkovacích míst.
- Z ulice Mazákova bylo navrženo vytvořit novou místní komunikaci, která bude napojená na ulici Ortenova a jednosměrná směrem z ulice Ortenova k ulici Mazákova a dále do ulice Opletalova.
- Pro zachování trasy MHD, která vede přes přilehlou vilovou čtvrť ulicí Sběrná s odbočením do ulice Lučanská, byl ponechán v obou ulicích obousměrný provoz v obou variantách.
- V části přilehlé vilové čtvrti bylo doporučeno zavedení Zóny 30, která je vhodná pro rezidenční oblasti z důvodu dodržování rychlostního limitu a zvýšení bezpečnosti provozu. Ve výše uvedených Zónách 30 je také uvažováno zjednosměrnění ulic, které má lépe zamezit zbytné tranzitní dopravě ve vilové

čtvrti a rovněž přispět ke zvýšení bezpečnosti dopravy na křižovatkách místních komunikací.

Organizační opatření a změny navržené pouze pro variantu 1 (viz Příloha 12.6):

- Ve variantě 1 je navrženo zavedení Zóny 30 v ulicích Spálená, Viničná, a v části ulice Lučanská (tj. s výjimkou úseku s trasou linek MHD), V Zahradách a v části ulice Dolní. Zároveň tyto ulice byly navrženy ke zjednosměrnění pro logické uspořádání provozu.
- V části ulice Havířská stezka došlo k návrhu změny směru jednosměrné komunikace mezi křižovatkami s ulicemi Lučanská a Spálená za účelem zklidnění dopravy a odstranění dlouhých přímých průjezdů touto ulicí.
- Pro variantu 1 bylo navrženo zjednosměrnit část ulice Opletalova (od křižovatky s ulicí Jana Zajíce směrem k ulici Šandova), Šandova, Jana Palacha a Studentů, které budou tvořit jednosměrný polokruh pro efektivnější způsob vedení dopravy, a zároveň jejího zklidnění, protože se tímto opatřením znemožní dlouhé přímé průjezdy oblastí.
- Na základě stejného principu a důvodů uvedených výše byl navržen druhý jednosměrný polokruh ulicemi Studentů a Jana Palacha.

Organizační opatření a změny navržené pouze pro variantu 2 (viz Příloha 12.7):

- Ve variantě 2 bylo rovněž navrženo zavedení Zóny 30 v ulicích Spálená, Viničná, v části úseku ulice Lučanská (mezi křižovatkami s ulicemi Sběrná a V Zahradách) a v části ulice V Zahradách (mezi křižovatkami s ulicemi Sběrná a Viničná).
- Všechny výše uvedené ulice byly navrženy k zjednosměrnění. Ulice V Zahradkách je navržena jako jednosměrná zjednosměrněná směrem k ulici Lučanské, úsek ulice Lučanská (mezi křižovatkami s ulicemi V Zahradách a Sběrná) je doporučeno zjednosměrnit směrem k ulici Sběrná, což vede k tomu, že na křižovatce ulic Sběrná a Lučanská bude zalomená přednost v jízdě jako je tomu dnes. Na rozdíl od varianty 1 je ulice Spálená navržena celá jako jednosměrná směrem k ulici Dolní, což činí tuto ulici průjezdnou přímo po celé její délce.
- Stejná situace jako je popsána výše ve variantě č. 2 nastává v ulici Havířská stezka a Krátká, kde podle požadavků osadních výborů bylo navrženo zachovat původní směr provozu, což ale nepřispívá ke zvýšení bezpečnosti provozu a nevytváří jasné vymezení koridorů pro dopravní proudy na sídlišti a v přilehlé vilové čtvrti.

- V ulici Jana Palacha bylo ponecháno v návrhu k zachování provozu před Základní školou Jana Palacha, avšak ulice Studentů byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Jana Palacha, kde je od jejich vzájemné křižovatky doporučeno zavést jednosměrný průjezd polokruhem v ulicích Studentů – Jana Palacha – Šandova – Opletalova (až do křižovatky s ulicí Jana Zajíce).

7.4.3. Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý výhled

V krátkodobém časovém horizontu lze ke zlepšení obecných podmínek pro dopravu v klidu na sídlišti Šipší doporučit realizovat zejména níže uvedená a ekonomicky nejméně náročná opatření:

- změna ulic na jednosměrné s cílem transformovat všechny parkovací místa využívaná v současnosti v rozporu s zákonem na legálně využitelná parkovací místa a dále za účelem získání parkovacích míst zcela nových (bud' jejich zřízením v úsecích místních komunikací, kde se dosud nevyskytovaly) nebo změněných na vhodnější geometrické uspořádání (např. změna z podélného parkovacího stání na šikmé nebo kolmé parkovací stání – zde lze v krátkodobém výhledu uvažovat i o opatřeních v podobě přístavby malé části parkovacích ploch za účelem celkového rozšíření místní komunikace)
- úprava větších parkovacích ploch pomocí pouze vodorovného dopravního značení (viz např. Příloha 12.4)
- regulace využívání ploch pro dopravu v klidu pomocí využití dopravní značky IP12 „Vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou E13 „Text“ ve znění „PO – PÁ; 17 – 7 h; S PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM MĚÚ KUTNÁ HORA BEZ OMEZENÍ“

Ostatní opatření, ke kterým patří výstavba nových (přestože kratších) úseků místních komunikací s novými parkovacími plochami nebo výstavba nových zcela samostatných parkovacích ploch (viz Příloha 12.3 a Příloha 12.4) je vhodné zvážit k realizaci až ve střednědobém nebo dlouhodobém časovém horizontu.

7.4.4. Souhrnný návrh opatření pro dlouhodobý výhled

S výjimkou opatření popsaných na konci kapitoly 7.4.3 lze mezi opatření pro dlouhodobý výhled v rámci řešení dopravy v klidu na sídlišti Šipší zahrnout zejména II. etapu úprav pro dopravu v klidu na sídlišti Šipší, která spočívá v návrhu parkovacích domů a podzemních parkovacích domů na vhodných částech sídliště (viz Příloha 12.5).

Postavení parkovacích domů může též vyřešit problém parkování na tomto sídlišti, protože navržené parkovací domy budou přibližně obsahovat až 1 158 parkovacích míst, která budou chráněna před deštěm a sněhem. Na celém území sídliště byly navrženy 3 parkovací domy:

- 4-podlažní parkovací dům je navržen na koncích ulic Jana Palacha a Šandova a mohl by vzniknout na ploše vytvořené spojením 2 parkovišť a realizací 3 nadzemních podlaží se zvýší kapacita parkovacího domu až na přibližně 396 míst
- 4-podlažní parkovací dům byl navržen na místě již existujícího parkoviště v ulici Opletalova s navrženou kapacitou 320 míst
- 3-podlažní parkovací dům by mohl být postaven mezi domy č. 70 až 71 v ulici Na Studních a mohl by obsahovat 168 parkovacích míst pro automobily

Na sídlišti byly také navrženy dva 2-podlažní podzemní parkovací domy:

- za ulicí Mazákova v blízkosti domů č. 170 a 172 s kapacitou 118 parkovacích míst
- za domy č. 111 až 114 v ulici 17. listopadu s orientační kapacitou 156 parkovacích míst

7.5. Doprava v klidu na sídlišti Hlouška

7.5.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu a jejich organizace

7.5.1.1. Návrh ploch pro dopravu v klidu

Na sídlišti Hlouška je navržena rekonstrukce již existujících a v některých místech pak i zřízení nových parkovacích míst a postupy k odstranění nelegálně využívaných parkovacích stání a doporučení pro využití volných ploch pro vytvoření nových parkovišť, což by vše mělo přispět ke zvýšení počtu parkovacích stání na území celého sídliště.

Návrh dopravy v klidu pro sídliště Hlouška bylo navrženo ve 2 variantách:

- varianta č. 1 je vytvořena ve větším souladu s odborným názorem řešitelského týmu a v rámci ní bylo navrženo celkem 384 nových parkovacích stání včetně vytvoření nových parkovišť a dalších 72 parkovacích stání bylo změněno z nelegálně využívaných na nová legální, přičemž naopak 65 parkovacích stání využívaných dosud v rozporu s zákonem je třeba odstranit (viz Příloha 13.1)

- varianta č. 2 je navržena s větší váhou na požadavky zadavatele a osadních výborů a v rámci ní došlo ke návrhu zvýšení počtu parkovacích míst o 422 nových míst a dalších 64 parkovacích stání bylo změněno z nelegálně využívaných na nová legální, přičemž naopak 73 parkovacích stání využívaných dosud v rozporu s zákonem je třeba odstranit (viz Příloha 13.2)

Prostorové uspořádání parkovacích stání navrženo podle základních rozměrů vozidel podle ČSN 73 6056. Základní šířka pro kolmé stání osobního automobilu je uvažována 2,5 m s délkou stání 4,5 m. Pro podélné stání je uvažována jeho základní šířka 2 m a délka 5,75 m. V rámci návrhů jsou též v některých případech uvažována šikmá parkovací stání pod úhlem 60° s šířkou 2,9 m a délkou 5,2 m.

V Příloze 13.1 a v Příloze 13.2 jsou červenou barvou vyznačená místa nelegálních parkování, která je nutné odstranit z důvodu zajištění dodržování potřebné šířky pozemní komunikace pro průjezd vozidel v souladu s zákonem.

Pro obě varianty řešení byly navrženy níže uvedené změny:

- V ulici Masarykova (na paralelní místní komunikaci u autobusové zastávky „Kutná Hora, u potravin“ je navržen vznik 6 nových kolmých parkovacích stání vedle chodníku díky úpravě stávajících nelegálně využívaných parkovacích míst. Ve stejné ulici je před domy č. 582 až 583 navrženo 5 nových kolmých parkovacích stání.
- V ulici Trebišovská před domem č. 611 bylo navrženo vytvoření 19 nových podélných parkovacích míst. Mezi domy č. 597, 599 a 601 se ve stejné ulici v současné době nachází podélná parkovací stání, ale po jejich rekonstrukci na kolmá parkovací stání dojde ke zvýšení současného počtu parkovacích míst o 6 dalších parkovacích míst.
- Před domy č. 601 a 642 (v ulici Masarykova) je v návrhu doporučen vznik (díky zavedení jednosměrného provozu a zrušení nelegálních parkovacích stání) nových podélných parkovacích stání, která nebudou omezovat pohyb vozidel v tomto úseku.
- Protože bylo před domy č. 604 až 609 v Trebišovské ulici využito změny organizace provozu na jednosměrný, je v této části nově navrženo 37 nových šikmých parkovacích stání.
- V ulici U Tylova divadla může vzniknout 16 nových šikmých parkovacích stání naproti domům č. 538/7 až 541/1 a v ulici Pod Divadlem mohou být 3 existující

parkovací stání rozšířena o 5 dalších, celkově může v této lokalitě přibýt 8 nových parkovacích míst.

- Vedle Tylova divadla se v současné době nachází parkoviště s kapacitou 66 parkovacích míst – pro zvýšení jeho kapacity je navrženo využít terénní nerovnosti v této oblasti a vytvořit 2-podlažní parkoviště, které může přinést až 46 nových parkovacích míst, přičemž část těchto parkovacích míst (odhadem 72 parkovacích míst na nově rozšířené horní parkovací ploše) je doporučeno využít jako záchytné parkoviště pro individuální automobilovou dopravu (viz též kapitola 7.3.5.5 a Příloha 11.6 a Příloha 11.7).
- V ulici Hašplířská byla nelegální parkovací stání transformována na legální díky zavedení jednosměrného provozu a správnému uspořádání volného prostoru, čímž se podařilo v návrhu vytvořit celkem 16 šikmých parkovacích stání.
- V ulici Puškinská před domy č. 560 až 559 bylo na místní komunikaci navrženo 11 nových šikmých parkovacích stání. V téže ulici došlo k odstranění 3 nelegálně využívaných parkovacích míst a vytvoření 9 nových šikmých parkovacích stání.
- Vedle domu č. 543/3 byl využit volný prostor, na kterém vzniklo v návrhu 7 kolmých parkovacích míst. Ke stejnému návrhu došlo vedle sousedního domu č. 545/7, kde rozšířením již existujícího prostoru pro odstavení vozidel došlo ke zvýšení počtu parkovacích míst až o 8 parkovacích stání.
- Na základě navržené změny směru provozu v ulici Družební mezi křižovatkami s ulicemi Trebišovská a Puškinská a s pomocí odstranění nelegálního parkovacího stání zde může vzniknout 12 nových šikmých parkovacích míst. Před domem č. 603 v ulici Družební je v návrhu 6 kolmých nelegálně využívaných parkovacích míst změněno na legální a díky využití volného prostoru mezi domem č. 603 a stadionem bylo navrženo dalších 10 šikmých parkovacích míst naproti sobě.
- V ulici Zelenkova na místě starých zahrádek a na základě předpokladu odstranění stávajících 14 podélných parkovacích míst bylo navrženo vytvořit nové parkoviště s celkovou kapacitou 109 parkovacích míst (viz Příloha 13.4).
- Druhé nové parkoviště bylo navrženo pro obě varianty v ulici Puškinská, kde se s pomocí využití volného prostoru se podařilo vytvořit v návrhu parkoviště pro 85 vozidel (viz Příloha 13.3).
- V ulici Puškinská bylo před domy č. 569 až 571 navrženo využít volný prostor a změnit 12 stávajících podélných parkovacích míst na 21 šikmých parkovacích

míst. Ve stejné ulici v blízkosti domu č. 577 byla v návrhu podélná parkovací stání změněna na šikmá, čímž se zvětšil počet parkovacích míst o 11.

- V ulici Nádražní je nutné odstranit nelegální parkovací stání pro zachování obousměrného provozu a plynulého průjezdu vozidel k železniční stanici. Stejně opatření je nezbytné provést v ulicích Trebišovská a Masarykova za budovou Mixc Group s. r. o, aby nedocházelo ke konfliktním situacím kvůli nelegálně odstaveným vozidlům.

Opatření a změny navržené pouze pro variantu 1 (viz Příloha 13.1):

- Ve variantě 1 v ulici Puškinská jsou v návrhu před domy č. 592 až 595 vytvořena nová parkovací místa bez nutnosti odstranění zeleně. V téže ulici před domy č. 656 až 658 byla v návrhu všechna nelegálně využívaná parkovací stání transformována na legální podélná parkovací stání, čímž se celková kapacita parkování zvýšila o 12 parkovacích míst.
- V ulici Puškinská před domy č. 651 až 653 je nutné odstranit nelegálně využívaná parkovací stání, která omezují obousměrný provoz v této části sídliště.

Opatření a změny navržené pouze pro variantu 2 (viz Příloha 13.2):

- Ve variantě 2 je navrženo rozšíření ulice Puškinská mezi křižovatkami s ulicemi Zelenkova a Družební. Stávající parkovací místa by pak musela být posunuta směrem k domům o potřebnou vzdálenost pro zavedení obousměrného provozu v této části ulice. Na základě výše popsané úpravy mohou vzniknout nová kolmá parkovací stání před domy č. 592 až 595 a č. 585 až 587. Celkový přínos nově navržených parkovacích míst je v daném úseku 35 nových parkovacích stání.
- V ulici Puškinská před domy č. 651 až 653 a č. 656 až 658 je nutné odstranit nelegálně využívaná parkovací stání, která omezují obousměrný provoz v této části sídliště.

7.5.1.2. Možnosti regulace využívání ploch pro dopravu v klidu

Provedený dopravní průzkum ukázal, že část sídliště je už dnes využívána těmi, kdo dojíždí do zaměstnání (viz graf 490). Při výraznějším zpoplatnění parkování v historickém centru města může vzniknout riziko, že se lidé, kteří do tohoto centra budou mít své cesty, ale za vyšší cenu parkování zde již nebudou chtít platit, přesunou svá vozidla na parkovací místa na sídliště Hlouška a počet zde zaparkovaných vozidel se oproti současné situaci zvýší.

Pro zabezpečení parkovacích míst na sídlišti Hlouška proti vzniku výše uvedené situace je doporučeno využití dopravní značky IP13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ s 2 dodatkovými tabulkami E13 „Text“ (viz obr. 91):

- první dodatková tabulka E13 s textem „PO – PÁ; 6 – 16 h; MAX 2 h“ stanovuje maximální délku stání na daném parkovacím místě při použití (zpravidla papírových) parkovacích hodin s nastaveným časem příjezdu na dané místo (a umístěnými za předním sklem automobilu na palubní desce), uplatňovanou pouze v pracovní dny v časovém rozmezí prokázaného využívání míst za účelem dojíždění do zaměstnání, tj. v době 06:00 h – 16:00 h (maximální délka stání byla zvolena na 2 h z důvodu možnosti odstavení vozidla na dostatečně dlouhou dobu potřebnou pro vyřízení záležitostí, které řidič nebo spolujezdci na daném místě mají)
- druhá dodatková tabulka E13 s textem „S PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM MĚÚ KUTNÁ HORA BEZ OMEZENÍ“ umožňuje parkování v navrhované zóně s regulací parkování zcela bez omezení pro ty obyvatele města Kutná Hora, kterým bude ze strany Městského úřadu Kutná Hora vydáno platné parkovací oprávnění platné na určitou časovou dobu stanovenou ze strany Městského úřadu Kutná Hora pro takto vyznačenou oblast (sídliště Hlouška)



obr. 91

Vhodné svislé dopravní značení pro podélné a šikmé / kolmé parkovací stání v rámci navržené regulace využívání ploch pro dopravu v klidu na sídlišti Hlouška

Kontrola dodržování parkování v souladu s navrženým svislým dopravním značením (viz obr. 91) by měla být prováděna Městskou policií města Kutná Hora. Je třeba zde vyzdvihnout zejména požadavek na důkladnost a pravidelnost této kontroly, zejména je potřeba zvýšit frekvenci kontroly v prvních několika měsících po zavedení těchto opatření. Kontrola dodržování nově zavedeného režimu parkování je však s ohledem

na rozsah oblasti záležitost časově velmi náročná a lze předpokládat, že vymahatelnost dodržování nově zavedeného režimu parkování nebude v začátcích zcela úplná.

S ohledem na možnosti návštěv nebo realizace nákupů, ale zároveň s ohledem na nebezpečí, že za delší dobu už se bez problému dá navštívit celé historické centrum města a vrátit se k automobilu zpět, je doporučeno na dodatkové tabulce uvést dobu 2, maximálně 3 hodiny, aby tyto parkovací plochy nebyly zneužívané turisty.

7.5.1.3. Detaily vybraných parkovacích ploch na sídlišti Hlouška

Na území sídliště Hlouška byla navržena za účelem zlepšení celkové situace dopravy v klidu byly navrženy nové parkovací plochy. První parkoviště je navrženo na místě starých zahrádek v ulici Zelenkova a obsahuje 109 parkovacích míst (viz Příloha 13.4). Pro vytvoření tohoto parkoviště je nutné odstranit již existující podélná parkovací místa, ale celkový přínos tohoto nově navrženého parkoviště je 95 míst. Navržené parkoviště obsahuje kolmá a podélná parkovací stání včetně 4 míst pro vozidla přepravující osoby ZTP a na jeho ploše je navrženo zavedení jednosměrný provoz s jedním vjezdem a výjezdem.



obr. 92

Příklad parkovacích ploch s využitím prvků zeleně (využití zatravnovací dlažby Ecoraster E40)



obr. 93

Příklad parkovacích ploch s využitím prvků zeleně (využití zatravnovací plastové dlažby ECO)

Další větší parkoviště bylo navrženo v ulici Puškinská po druhé straně pozemní komunikace před budovami č. 651 až 653 a č. 641 (viz Příloha 13.3). Kapacita nového parkoviště je navržena na 81 míst a 4 parkovací místa jsou vyhrazena v návrhu pro vozidla přepravující osoby ZTP. V blízkém okolí navrženého parkoviště se nacházejí obytné domy a jejich obyvatelé odstavují vozidla v místech nevhodných pro parkování, takže nové parkoviště v této části sídliště patří mezi vhodné způsoby zlepšení dopravy v klidu na daném území. Na parkovišti platí jednosměrný provoz

s jedním vjezdem a výjezdem. Při návrhu tohoto parkoviště byla využita jen část volné plochy, aby byla zachována částečně zeleň na sídlišti a ze stejného důvodu by mělo obsahovat též zatravněné parkovací plochy (příklady viz obr. 92, obr. 93 a obr. 94).



obr. 94

Příklad zeleného parkoviště v Břeclavi

7.5.2. Doporučení pro realizaci jednosměrných ulic

Pro sídliště Hlouška byly navrženy 2 varianty organizace dopravy:

- varianta 1 byla vytvořena s větším důrazem na odborný názor řešitelského týmu (viz Příloha 13.6)
- varianta 2 je navržena s větší mírou zohlednění požadavků a podnětů z osadních výborů (viz Příloha 13.7)

Na celém sídlišti Hlouška i v přilehlé obytné oblasti severozápadně od ulice Masarykova všechny změny provozu na pozemní komunikaci v předloženém návrhu zřizují a regulují příslušné (v některých případech nově umístěné) svislé dopravní značky, kterými jsou B2 („Zákaz vjezdu všech vozidel“), B28 („Zákaz zastavení“), P2 („Hlavní pozemní komunikace“) a P4 („Dej přednost v jízdě“).

Pro obě varianty řešení byla navržena níže uvedená organizační opatření:

- V obou navržených variantách byla ulice Hašplířská zjednosměrněna, aby bylo možné změnit nelegálně využívaná parkovací stání na legální.
- V ulici Trebišovská v úseku kolmém na ulici Masarykova byl také ponechán obousměrný provoz, ale úsek této ulice, který je rovnoběžný k ulici Masarykova,

byl navržen jako jednosměrný za účelem vytvoření nových parkovacích míst v dané části sídliště (viz Příloha 13.6 a Příloha 13.7).

- Ulice U Tylova divadla v úseku rovnoběžném s ulicí Puškinská byla také navržena jako jednosměrná.
- Jednosměrný provoz bylo navrženo ponechat v ulici Puškinská mezi křižovatkami s ulicemi U Tylova divadla a Družební.
- Mezi křižovatkami s ulicemi Trebišovská a Puškinská bylo navrženo zjednosměrnění ulice Družební.
- V obou variantách se též pracuje s návrhem nové místní komunikace mezi domy č. 582 a č. 597, propojující nově sídliště s ulicí Masarykova – na této nové komunikaci byl navržen obousměrný provoz.
- V ulicích Zelenkova a Puškinská až k domu č. 651 (včetně) byl ponechán již zavedený obousměrný provoz pro snadnější dojezd na nově navržená parkoviště v těchto ulicích (viz Příloha 13.3 a Příloha 13.4).

Na severozápadní straně od ulice Masarykova byly navrženy stejné změny organizace dopravy v obou variantách (všechny změny v této části obytné oblasti byly navrženy pro zklidnění dopravy a odstranění dlouhých přímých průjezdů oblastí):

- Ulice Školní byla navržena jako jednosměrná v úsecích mezi křižovatkami s ulicemi Benešova a Nerudova a také Čelakovského a Masarykova, ale v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Nerudova a Čelakovského byl obousměrný provoz v návrhu ponechán.
- Ulice Nerudova byla v návrhu zjednosměrněna směrem k ulici Ostašova a ulice Čelakovského naopak ve směru od ulice Ostašova k ulici Školní.
- Místní komunikace v ulici Jiráskovy sady je navržena jako přístupná pouze pro dopravní obsluhu a je doporučeno ji vyznačit příslušnými svislými dopravními značkami B1 („Zákaz vjezdu všech vozidel“).
- V ulici Ostašova v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Benešova a Nerudova došlo v návrhu ke změně směru jednosměrné ulice směrem k ulici Benešova a v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Nerudova a Čelakovského byla navržena nová jednosměrná komunikace směrem k ulici Čelakovského. V úseku mezi křižovatkami s ulicemi Čelakovského a Masarykova byl směr k ulici Ostašova ponechán jako v současném stavu.
- Ulice Zvěřinova byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Masarykova.

- Ulice Kampánova byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Zvěřinova.
- Směr provozu v ulicích Řehákova a Stroupežnického byl v návrhu ponechán jako v současném stavu, ale v ulici Zachova došlo v návrhu ke změně směru provozu, protože v jednom úseku ve směru od ulice Řehákova byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Družstevní a na opačné straně směrem k ulici Zvěřinova.
- Ulice Družstevní byla navržena jako jednosměrná směrem k ulici Masarykova.

Organizační opatření a změny navržené pouze pro variantu 1 (viz Příloha 13.6):

- Ve variantě 1 (viz Příloha 13.6) v ulici Puškinská došlo v návrhu ke změně směru jednosměrného provozu směrem od domu č. 588 k ulici Družební pro vytvoření nových míst pro parkování zamezení dlouhému přímému průjezdu ulicí.
- Od domu č. 588 směrem k Zelenkově ulici byl směr provozu v ulici Puškinská ponechán.
- Změna směru jednosměrného provozu byla navržena v Trebišovské ulici v úseku mezi křižovatkou s ulicí Družební a domem č. 583.
- V ulici Puškinská okolo domů č. 659 a 661 došlo v návrhu k vytvoření jednosměrného okruhu s cílem změnit nelegálně využívaná parkovací stání na legální a také zefektivnit uspořádání provozu.

Organizační opatření a změny navržené pouze pro variantu 2 (viz Příloha 13.7):

- Ve variantě 2 (viz Příloha 13.7) je směr provozu v ulici Trebišovská navrženo ponechat v současném stavu.
- V ulici Puškinská je v návrhu na základě požadavků osadního výboru sídliště v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Zelenkova a Družební rekonstrukce ulice na šířku vyhovující pro obousměrný provoz.
- V části ulice Puškinská mezi domy č. 656 až 658 je též ponechán obousměrný provoz, na který navazuje navržený jednosměrný polookruh okolo domů č. 659 až 661.

7.5.3. Souhrnný návrh opatření pro krátkodobý výhled

V krátkodobém časovém horizontu lze ke zlepšení obecných podmínek pro dopravu v klidu na sídlišti Hlouška doporučit realizovat zejména níže uvedená a ekonomicky nejméně náročná opatření:

- změna ulic na jednosměrné s cílem transformovat všechny parkovací místa využívaná v současnosti v rozporu s zákonem na legálně využitelná parkovací místa a dále za účelem získání parkovacích míst zcela nových (bud' jejich zřízením v úsecích místních komunikací, kde se dosud nevyskytovaly) nebo změněných na vhodnější geometrické uspořádání (např. změna z podélného parkovacího stání na šikmé nebo kolmé parkovací stání – zde lze v krátkodobém výhledu uvažovat i o opatřeních v podobě přístavby malé části parkovacích ploch za účelem celkového rozšíření místní komunikace)
- regulace využívání ploch pro dopravu v klidu pomocí využití dopravní značky IP13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ s 2 dodatkovými tabulkami E13 „Text“ s textem „PO – PÁ; 6 – 16 h; MAX 2 h“ a „S PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM MĚŮ KUTNÁ HORA BEZ OMEZENÍ“

Ostatní opatření, ke kterým patří výstavba nových (přestože kratších) úseků místních komunikací s novými parkovacími plochami nebo výstavba nových zcela samostatných parkovacích ploch (viz Příloha 13.3 a Příloha 13.4) je vhodné zvážit k realizaci až ve střednědobém nebo dlouhodobém časovém horizontu.

7.5.4. Souhrnný návrh opatření pro dlouhodobý výhled

S výjimkou opatření popsaných na konci kapitoly 7.5.3 lze mezi opatření pro dlouhodobý výhled v rámci řešení dopravy v klidu na sídlišti Hlouška zahrnout zejména II. etapu úprav pro dopravu v klidu na sídlišti Hlouška, která spočívá v návrhu parkovacích domů a podzemních parkovacích domů na vhodných částech sídliště (viz Příloha 13.5). Na území sídliště Hlouška byly v rámci II. etapy navrženy 2 parkovací domy (viz Příloha 13.5), které rozšíří kapacitu stávajících parkovišť a zvýší počet míst pro odstavení vozidel pro rezidenty sídliště:

- První parkovací dům byl navržen v ulici Puškinská po druhé straně pozemní komunikace před domy č. 651 až 653 a č. 641 – v současné době se v daném místě nachází nevyužívané prostranství (viz Příloha 3.7), které je vhodné pro stavbu nového parkoviště. Navržený parkovací dům má 3 podlaží a jeho předpokládaná kapacita je 342 odstavných míst. Pro zachování zeleně v dané lokalitě může být parkovací dům doplněn o prvky zeleně např. na fasádě parkovacího domu (viz obr. 95 a obr. 96).



obr. 95



obr. 96

Příklad parkovacího domu s prvky zeleně na fasádě
(Stavanger, Norsko)

Příklad parkovacího domu s prvky zeleně na fasádě
(Helsinki, Finsko)

- Druhý parkovací dům se v návrhu vyskytuje v ulici Zelenkova po odstranění starých zahrádkových pozemků. Pro maximální využití existujícího prostoru a s ohledem na skutečnost, že se v blízkosti navrhovaného objektu nevyskytuje žádná stavba, které by parkovací dům bránil ve výhledu, bylo navrženo postavit 4-podlažní parkovací dům s předpokládanou kapacitou objektu 444 parkovacích míst.

7.6. Dopravní souvislosti mezi sídlišti a centrem

Předmětem provedených dopravních průzkumů zaměřených na dopravu v klidu bylo mimo jiné prověření, zda vozidla parkující v historickém centru přijíždějí z některého z velkých sídlišť – ze sídliště Hlouška nebo ze sídliště Šipší. Z celkového počtu 4 323 cest vygenerovaných za den v souvislosti s oblastí historického centra byl ale zaznamenán pouze zlomek uskutečněných cest mezi jedním ze sídlišť a centrem – konkrétně bylo zaznamenáno:

- 126 cest / den mezi sídlištěm Hlouška a historickým centrem
- 194 cest / den mezi sídlištěm Šipší a historickým centrem

Lze tedy předpokládat, že většina zaznamenaných parkujících vozidel v historickém centru města byla z okolí města Kutná Hora.

7.7. Návrh nástupních ploch pro požární techniku

7.7.1. Obecné principy návrhu

Podle vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb §30 odst. 1 je nutné, aby při užívání stavby byla zachována úroveň požární ochrany

vyplývající z technických podmínek požární ochrany staveb, podle kterých byla stavba navržena, provedena a bylo zahájeno její užívání.

Nástupní plocha pro hasičskou techniku musí navazovat na přístupovou komunikaci a sloužit k postavení požární techniky v takové vzdálenosti od objektu (ideálně 4 až 6 metrů od paty objektu), aby bylo možné např. využít výškovou techniku k záchraně ohrožených osob nebo provést požární zásah z vnější strany budovy. Při tom šířka nástupní plochy musí být nejméně 4 m a délka podle používané požární techniky v daném hasebním obvodu, plocha musí být odvodněna a schopna alespoň jednorázového použití vozidlem, jehož tíha na nejvíce zatíženou nápravu je nejméně 100 kN.

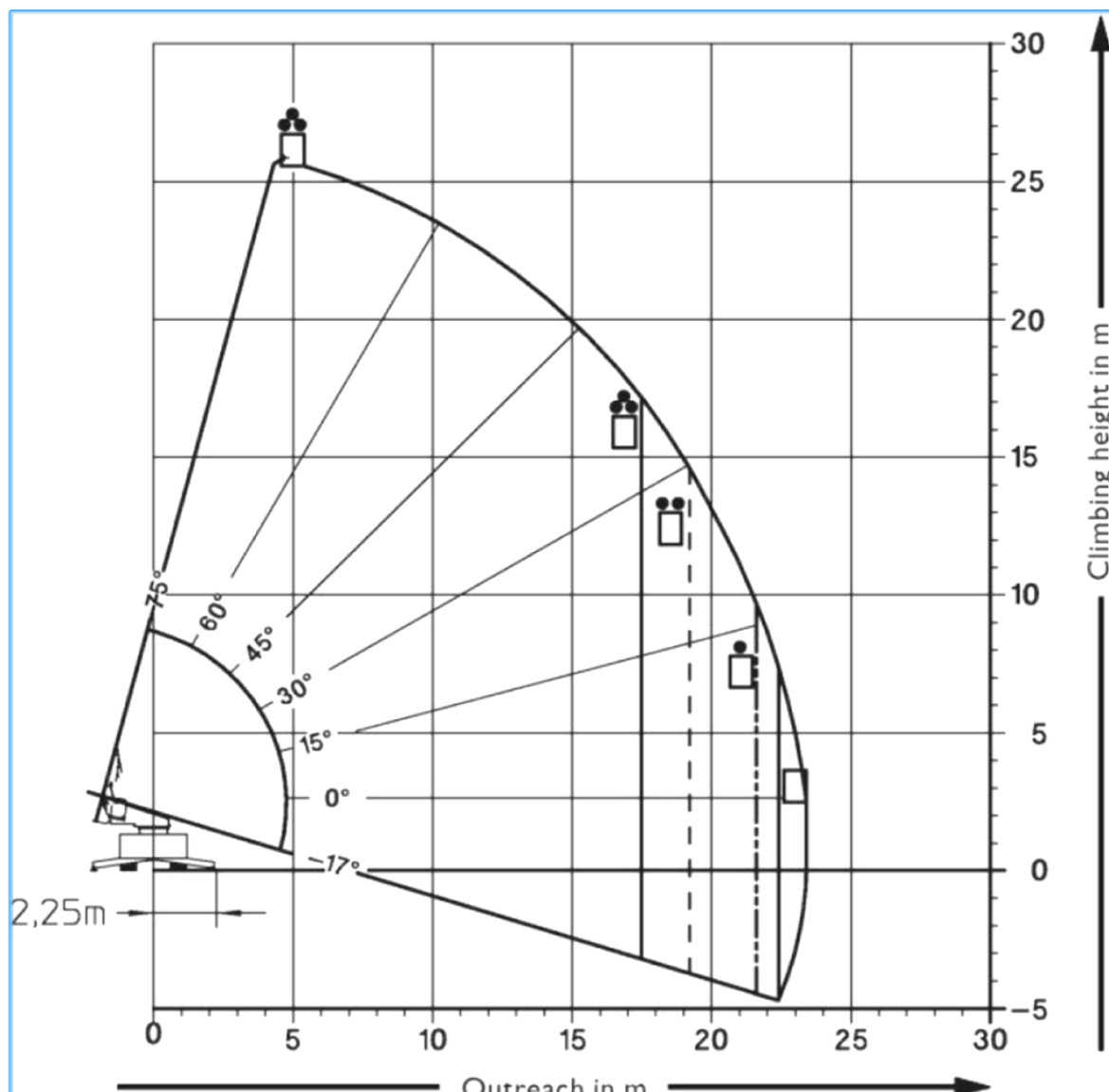
Povinnost zřídit nástupní plochu pro požární techniku není u objektů vybavených vnitřními zásahovými cestami, dále u objektů o výšce do 12 m a u objektů, jejichž všechny prostory jsou bez požárního rizika.

Tabulka 158 – možnosti využití hasičského vozidla AŽ 30 Iveco Magirus

Možnosti využití hasičského vozidla AŽ 30 Iveco Magirus		
Vzdálenost osy žebříkové sady od objektu	Výškový dosah	Nadzemní podlaží
5 metrů	27 metrů	cca 9 NP
13 metrů	21 metrů	cca 7 NP
17 metrů	15 metrů	cca 5 NP

Základní technické parametry pro hasičský vůz AŽ 30 Iveco Magirus (viz Tabulka 158 a tzv. pracovní diagram vozidla viz obr. 97), podle kterého byly navrženy nástupní plochy pro požární techniku na sídlištích Šipší a Hlouška, jsou:

- celková délka 10 000 mm
- rozvor 4 815 mm
- rozchod předních kol 1 960 mm
- rozchod zadních kol 2 150 mm
- výška vozidla 3 300 mm
- šířka vozidla při jízdě 2 500 mm
- šířka vozidla při vysunutí podpěr 4 500 mm



obr. 97

Pracovní diagram hasičského vozu AŽ 30 Iveco Magirus

7.7.2. *Nástupní plochy pro požární techniku sídliště Šipší*

Na sídlišti Šipší byly v návrhu zavedeny dva typy nástupních ploch pro požární techniku:

- První typ požárních nástupních ploch je navržen podle požárních požadavků v místech s existujícím zpevněným přístupem a na výkresu (viz Příloha 12.8) vyznačený žlutou barvou.
- Druhý typ nástupních ploch je v návrhu vyznačen zelenou barvou (viz Příloha 12.8) a je navrhován v místech s územní rezervou pro přístup v zeleni.

Výše uvedené tyto typy nástupních ploch je nezbytně nutné vždy zachovat volné pro přístup hasičských jednotek do prostoru postižených požárem za účelem bezpečné evakuace osob z objektu ohroženého požárem.

Sídlíště Šipší obsahuje velké množství nástupních ploch pro požární techniku se zpevněným přístupem, které byly využity pro navrhování těchto nástupních ploch – tyto plochy se nachází v blízkosti budov, jejichž výška přesahuje 12 m a nachází se zde prostory s požárním rizikem. Minimální šířka těchto komunikací je 3 m a šířka nástupní plochy musí být nejméně 4 m. Pro bezbariérový přístup žebříkové sady požární techniky (viz Tabulka 158 a obr. 97) musí být vzdálenost 4 až 6 metrů od příslušného objektu.

Nástupní plochy pro požární techniku s využitím zeleně byly navrženy podle stejných parametrů a některé z nich jsou napojené na nástupní plochy se zpevněným přístupem. Problém ale spočívá též v tom, že na území sídlíště Šipší se nachází velké množství starých stromů a keřů, které rostou v blízkosti budov s požárním rizikem a zabraňují plynulému průjezdu hasičských vozidel – cílem bylo proto navrhnout cestu pro přístup požární techniky po zeleni bez jejího odstranění. Příkladem takového řešení je např. návrh nástupní plochy pro požární techniku za domy č. 75 až 80 v ulici Ortenova (viz Příloha 12.8).

V některých místech je nezbytně nutné zřídit vodorovnou dopravní značku V12c („Zákaz zastavení“), vyznačenou ve výkresech červenou barvou (viz Příloha 12.8), aby se dosáhlo dodržování zákazu zastavení a stání v místech potřebných pro průjezd a zastavení požární techniky. Zákaz zastavení se provádí jako souvislá žlutá čára na obrubníku nebo u okraje vozovky. Na sídlíšti Šipší byl výše popsán zákaz zastavení navržen u okraje vozovky v místech před nástupními plochami IZS nebo přímo před budovami, před kterými musí být zachována úroveň požární ochrany (například tuto žlutou čáru bylo navrženo zřídit v ulici Benešova před domy č. 637 až 649, aby zabezpečila obyvatele budovy před rizikem vzniku nebezpečné situace při požární evakuaci. Na základě stejné myšlenky byla vodorovná dopravní značka V12c („Zákaz zastavení“) navržen v potřebných místech na celém území sídlíště Šipší (viz Příloha 12.8).

7.7.3. *Nástupní plochy pro požární techniku sídliště Hlouška*

Na sídlišti Hlouška byly v návrhu zavedeny dva typy nástupních ploch pro požární techniku:

- První typ požárních nástupních ploch je navržen podle požárních požadavků v místech s existujícím zpevněným přístupem a na výkresu (viz Příloha 13.8) vyznačený žlutou barvou.
- Druhý typ nástupních ploch je v návrhu vyznačen zelenou barvou (viz Příloha 13.8) a je navrhován v místech s územní rezervou pro přístup v zeleni.

Výše uvedené tyto typy nástupních ploch je nezbytně nutné vždy zachovat volné pro přístup hasičských jednotek do prostoru postižených požárem za účelem bezpečné evakuace osob z objektu ohroženého požárem.

Aby se umožnila dobrá průjezdnost hasičských vozidel ulicemi, červenou barvou byla vyznačená ve výkresu (viz Příloha 13.8) vodorovná dopravní značka V12c („Zákaz zastavení“) za účelem zamezení přítomnosti nevhodně zaparkovaných vozidel:

- V ulici Hašplířská byla na jedné straně pozemní komunikace navržena výše uvedená vodorovná dopravní značka V12c, aby byl umožněn bezbariérový přístup požární techniky k domům č. 561 až 564 a zároveň byla za těmito domy navržena nástupní plocha pro požární techniku se zpevněným přístupem.
- Domy č. 559 až 560 v ulici Puškinská byly také v návrhu dovybaveny nástupními plochami pro požární techniku z obou stran.
- Před domy v ulici U Tylova divadla č. 538/7 až 541/1 byly pro přístup hasičských vozů navrženy nástupní plochy s rezervou pro přístup v zeleni a za těmito budovami v ulici Puškinská už ale bylo doporučeno zavedení vodorovného dopravního značení V12c.
- V ulici Trebišovská mezi domy č. 521 (ulice Trebišovská) a 542/1 (ulice Puškinská) je v současné době zpevněná cesta pro chodce, která v nouzové situaci může být využita pro průjezd požární techniky, tudíž ale před ní nesmí zastavovat žádný dopravní prostředek, a proto tam byla navrženo zřídit též vodorovnou dopravní značku V12c, která byla zároveň navržena na konci téže cesty v ulici Družební.
- V ulici Trebišovská byl na jedné její straně doporučen k realizaci zákaz zastavení mezi domy č. 521 až 534 a před domem č. 602 kvůli zabezpečení obyvatel budov před rizikem vzniku nebezpečných situací při požární evakuaci.

Nástupní plochy IZS se zpevněným přístupem byly navrženy v ulici Puškinská před domy č. 656 až 658 a za domy č. 659 až 661, za domy č. 566 až 568 v ulici Puškinská s vjezdem z ulice Masarykova, před domy č. 600 až 601 a 598 až 599 (Masarykova) s vjezdem z ulice Trebišovská.

Nástupní plochy IZS s rezervou pro přístup v zeleni byly navrženy před domy v ulici Puškinská, Zelenkova, Masarykova pro okamžitý přístup k těmto budovám při požární situaci.

8. SOUHRN NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

8.1. Organizačně technická opatření

8.1.1. Odhad investičních nákladů

8.1.1.1. Centrum

Investiční náklady spojené s organizačně technickými opatřeními v oblasti centra (viz Tabulka 159) jsou převážně spojeny s následujícími položkami:

Tabulka 159 – odhad investičních nákladů spojených s organizačně technickými opatřeními v oblasti centra

Centrum	varianta 1	varianta 2	varianta 3
			(v tis. Kč)
Návrh jednosměrných ulic	387 - 470	350 - 425	252 - 306
Zavedení parkovacích zón	6147 - 7442	6147 - 7442	6650 - 8052
svislé dopravní značení	1112 - 1347	1112 - 1347	1140 - 1382
parkovací automaty	5035 - 6095	5035 - 6095	5510 - 6670
Zavedení zón omezeného vjezdu	109 - 133	133 - 161	368 - 447
Celkem	6644 - 8044	6631 - 8027	7272 - 8804

- zavedení návrhu jednosměrných ulic vyžaduje náklady spojené s nákupem nového svislého dopravního značení společně s prací spojenou s instalací a deinstalací nového či stávajícího dopravního značení
- investice do zavedení parkovacích zón je opět spojena s nákupem a instalací nového svislého dopravního značení společně s nákupem potřebných parkovacích automatů

- investice do zavedení zón omezeného vjezdu v oblasti centra je opět převážně spojená s nákupem a instalací svislého dopravního značení regulujícího vjezd jednotlivých vozidel (residenti, vozidla nad 3,5 t, pěší zóny atd.)

8.1.1.2. Sídliště Šipší

Investiční náklady spojené s organizačně technickými opatřeními v oblasti sídliště Šipší (viz Tabulka 160) jsou obdobně jako u oblasti centra spojeny převážně s nákupem svislého dopravního značení regulující vjezd vozidel do dané oblasti a označujícím jednotlivé parkovací plochy.

Tabulka 160 – odhad investičních nákladů spojených s organizačně technickými opatřeními v oblasti sídliště Šipší

Sídliště Šipší		(v tis. Kč)
	varianta 1	varianta 2
Návrh jednosměrných ulic	139 - 170	132 - 160
Zavedení zón omezeného vjezdu	60 - 74	60 - 74
Celkem	200 - 243	192 - 234

8.1.1.3. Sídliště Hlouška

Investiční náklady spojené s organizačně technickými opatřeními v oblasti sídliště Hlouška (viz Tabulka 161) jsou obdobně jako u oblasti centra spojeny převážně s nákupem svislého dopravního značení regulující vjezd vozidel do dané oblasti a označujícím jednotlivé parkovací plochy.

Tabulka 161 – odhad investičních nákladů spojených s organizačně technickými opatřeními v oblasti sídliště Hlouška

Sídliště Hlouška		(v tis. Kč)
	varianta 1	varianta 2
Návrh jednosměrných ulic	153 - 187	155 - 189
Zavedení zón omezeného vjezdu	22 - 28	22 - 28
Celkem	176 - 214	178 - 217

8.1.1.4. Ostatní oblasti

Investiční náklady spojené s organizačně technickými opatřeními v ostatních oblastech Kutné Hory (viz Tabulka 162) vyjma centra, sídliště Šipší a sídliště Hlouška obsahují náklady na nákup svislého dopravního značení regulující vjezd vozidel do dané oblasti a vyznačením nových cyklotras vedených ve vyhrazených jízdnicích

pruzích, piktogramových koridorech či v jednosměrných ulicích ve kterých je umožněn obousměrný provoz cyklistů. Do nákladů na vyznačení cyklotras jsou zahrnuty náklady za svíslé dopravní značení i vodorovné dopravní značení.

Tabulka 162 – odhad investičních nákladů spojených s organizačně technickými opatřeními v ostatních oblastech Kutné Hory vyjma centra, sídliště Šipší a sídliště Hlouška

Ostatní		(v tis. Kč)
Zavedení zón regulace vjezdu vozidel nad 3.5t (mimo centrum, sídliště Šipší a sídliště Hlouška)		361 - 437
etapa 1		152 - 184
etapa 2		209 - 253
Cyklistická doprava		1799 - 2179
vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty		698 - 846
piktogramové koridory pro cyklisty		198 - 241
jednosměrné ulice umožňující obousměrný provoz cyklistů		902 - 1093

8.1.2. Návrh etapizace realizací

Aby jednotlivá organizačně technická opatření měla požadovaný účinek, tak je nezbytné je realizovat vždy pro celou řešenou oblast, jinak by nemohl být dosažen požadovaný účinek a dílčí řešení by pro řidiče mohl působit zmatečně.

V první časové etapě je navrženo doplnění plošných zákazů vjezdu pro tranzitní nákladní dopravu do oblasti sídliště Hlouška a doplnění dalších lokálních zákazů vjezdů pro tranzitní nákladní dopravu.

V další etapě se předpokládá doplnění plošného zákazu vjezdu pro tranzitní nákladní dopravu v oblasti sídliště Žižkov a do okolí historického centra. Dále je ve II. etapě zahrnuta výstavba obchvatu silnice I/2 v trase v souladu s územním plánem Středočeského kraje, což umožní zklidnění Masarykovy ulice a úplné převedení dopravní zátěže do Benešovy ulice. V rámci cyklistické dopravy, kde by docházelo k vytvoření prostoru pro pohyb cyklistů pomocí svíslého nebo vodorovného dopravního značení, by se měli vytvářet vždy logické a na sebe návazné úseky.

8.2. Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury

8.2.1. Odhad investičních nákladů

Investiční náklady spojené s rekonstrukcí stávající dopravní infrastruktury (viz Tabulka 163) obsahují pouze náklady spojené s rekonstrukcí stávajících parkovacích ploch. Jedná se o rekonstrukci parkovacích míst v oblasti centra, sídliště Šipší, sídliště Hlouška a rekonstrukce záchytných parkovišť v blízkosti železniční stanice a autobusového nádraží.

Tabulka 163 – odhad investičních nákladů spojených s rekonstrukcí stávající dopravní infrastruktury

Centrum (v tis. Kč)			
	varianta 1	varianta 2	varianta 3
Parkovací místa	319 - 387	319 - 387	319 - 387

Sídliště Šipší (v tis. Kč)		
	varianta 1	varianta 2
Parkovací místa	3012 - 3647	2852 - 3454

Sídliště Hlouška (v tis. Kč)		
	varianta 1	varianta 2
Parkovací místa	1975 - 2391	1975 - 2391

Ostatní (v tis. Kč)	
Záchytná parkoviště	8122 - 9833
železniční stanice	1852 - 2243
autobusové nádraží	6270 - 7590

8.2.2. Návrh etapizace realizací

Navržené změny v oblasti parkování je nutné řešit komplexně, a ne je dělit na dílčí projekty, neboť v takovém případě by mohl nastat přenos problémů z jedné lokality do lokality druhé. V případě zavádění nového systému parkování je nutné dbát na to, aby při postupné redukci volně dostupných parkovacích míst v historickém centru, které využívali zejména dojíždějící řidiči, zároveň postupně vznikala nabídka alternativních parkovacích míst v rámci záchytných parkovišť na jeho okraji.

8.3. Nové investice v dopravní infrastruktuře

8.3.1. Odhad investičních nákladů

Investiční náklady spojené s novými investicemi v dopravní infrastruktuře obsahují následující položky (viz Tabulka 164):

- v oblasti centra se jedná o vybudování nových parkovacích míst včetně dopravního značení a stavebních prací
- v oblasti sídlišť Šipší a Hlouška jsou opět zahrnuty náklady na vybudování nových parkovacích míst včetně výstavby parkovacích domů (nadzemních i podzemních)

Tabulka 164 – odhad investičních nákladů spojených s novými investicemi v dopravní infrastruktuře v oblasti centra, sídliště Šipší a sídliště Hlouška

Centrum		(v tis. Kč)
Parkovací místa	2493 - 3019	

Sídliště Šipší			(v tis. Kč)
	varianta 1	varianta 2	
Parkovací místa	15029 - 18193	11571 - 14007	
Parkovací domy	295849 - 358133		
nadzemní	209950 - 254150		
podzemní	85899 - 103983		
Celkem	310878 - 376326	307420 - 372140	

Sídliště Hlouška			(v tis. Kč)
	varianta 1	varianta 2	
Parkovací místa	12535 - 15175	13632 - 16503	
Parkovací domy	186675 - 225975		
nadzemní	186675 - 225975		
Celkem	199210 - 241150	200307 - 242478	

V ostatních oblastech Kutné Hory vyjma oblasti centra, sídliště Šipší a sídliště Hlouška jsou uvedeny odhady investičních nákladů (viz Tabulka 165) spojených s výstavbou nových záchytných parkovišť, výstavbou nových cyklotras (dopravní značení, potřebné stavební úpravy), zavedení či rekonstrukce cyklotras v rámci stávající infrastruktury či výstavbou zcela nových komunikací.

Tabulka 165 – odhad investičních nákladů spojených s novými investicemi v dopravní infrastruktuře v ostatních oblastech Kutné Hory vyjma centra, sídliště Šipší a sídliště Hlouška

Ostatní	(v tis. Kč)	
	varianta 1	varianta 2
Záchytná parkoviště	114950 - 139150	
železniční stanice	26125 - 31625	
u okružní křižovatky I/2 x II/126	28500 - 34500	
ulice Nádražní	11162 - 13513	
ulice Čáslavská	17337 - 20988	
u Tylova divadla	2850 - 3450	
ulice Československých legionářů	2375 - 2875	
ulice Pod Valy	5937 - 7188	
ulice Na Valech	5225 - 6325	
ulice Tábořská	15437 - 18688	
Cyklistická doprava	41097 - 49749	
výstavba nových komunikací	12597 - 15249	
rekonstrukce + zavedení cyklostezek v rámci stávající infrastruktury	28500 - 34500	
Nové komunikace		
okružní křižovatka Na Špici	19000 - 23000	
průsečná křižovatka Na Špici	7600 - 9200	
I/2	185250 - 224250	
I/38	96330 - 116610	111150 - 134550
III/33719	15817 - 19148	

8.3.2. Návrh etapizace realizací

V oblasti parkování i zde platí stejný přístup jako v případě rekonstrukcí parkovacích ploch, tedy že navržené změny v oblasti parkování je nutné řešit komplexně, a ne je dělit na dílčí projekty, neboť v takovém případě by mohl nastat přenos problémů z jedné lokality do lokality druhé. Co se týče dopravy cyklistické, tak je opět nutné realizovat novou výstavbu v logicky navazujících úsecích. Velmi často dochází k realizacím dílčích částí, ať už v důsledku investiční náročnosti nebo v důsledku složitých majetkových poměrů či stavebních řízení. Výsledkem je ale nehomogenní infrastruktura, která plnohodnotně neplní svůj účel. Proto by měli být při určování pořadí staveb uvažovány i tyto a okolnosti tak, aby bylo již od počátku zřejmé, že se stavba podaří realizovat v navrženém rozsahu.

9. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1	Pátevní síť pozemních komunikací (současný stav).....	1 : 25 000
Příloha 2.1	Mapa původního linkového vedení	1 × A2
Příloha 3.1	Centrum - organizace dopravy (současný stav)	1 : 4 000
Příloha 3.2	Centrum - doprava v klidu (současný stav)	1 : 4 000
Příloha 3.3	Infrastruktura pro cyklisty (současný stav)	1 : 20 000
Příloha 3.4	Sídliště Šipší - organizace dopravy (současný stav).....	1 : 4 000
Příloha 3.5	Sídliště Šipší - doprava v klidu (současný stav).....	1 : 4 000
Příloha 3.6	Sídliště Hlouška - organizace dopravy (současný stav).....	1 : 4 000
Příloha 3.7	Sídliště Hlouška - doprava v klidu (současný stav).....	1 : 4 000
Příloha 4.1	Lokalita 2 - Dojíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.2	Lokalita 2 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.3	Lokalita 2 - Tranzitující vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.4	Lokalita 2 - Tranzitující vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.5	Lokalita 2 - Vyjíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.6	Lokalita 2 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.7	Lokalita 3 - Dojíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.8	Lokalita 3 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.9	Lokalita 3 - Tranzitující vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.10	Lokalita 3 - Tranzitující vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.11	Lokalita 3 - Vyjíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.12	Lokalita 3 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.13	Lokalita 6 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.14	Lokalita 6 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.15	Lokalita 7 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.16	Lokalita 7 - Tranzitující vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.17	Lokalita 7 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.18	Lokalita 8 - Dojíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.19	Lokalita 8 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.20	Lokalita 8 - Tranzitující vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.21	Lokalita 8 - Tranzitující vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.22	Lokalita 8 - Vyjíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.23	Lokalita 8 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3

Příloha 4.24	Lokalita 9 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů.....	A3
Příloha 4.25	Lokalita 9 - Tranzitující vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů....	A3
Příloha 4.26	Lokalita 9 - Vyjíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.27	Lokalita 9 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.28	Lokalita 10 - Dojíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů....	A3
Příloha 4.29	Lokalita 10 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů...	A3
Příloha 4.30	Lokalita 10 - Tranzitující vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů...	A3
Příloha 4.31	Lokalita 10 - Tranzitující vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů..	A3
Příloha 4.32	Lokalita 10 - Vyjíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.33	Lokalita 10 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů ...	A3
Příloha 4.34	Lokalita 12 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů...	A3
Příloha 4.35	Lokalita 12 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů ...	A3
Příloha 4.36	Lokalita 14 - Dojíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů....	A3
Příloha 4.37	Lokalita 14 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů...	A3
Příloha 4.38	Lokalita 14 - Tranzitující vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů...	A3
Příloha 4.39	Lokalita 14 - Tranzitující vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů..	A3
Příloha 4.40	Lokalita 14 - Vyjíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.41	Lokalita 14 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů ...	A3
Příloha 4.42	Lokalita 15 - Dojíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů....	A3
Příloha 4.43	Lokalita 15 - Dojíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů...	A3
Příloha 4.44	Lokalita 15 - Tranzitující vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů..	A3
Příloha 4.45	Lokalita 15 - Vyjíždějící vozidla - pomalá vozidla - rozpad do směrů	A3
Příloha 4.46	Lokalita 15 - Vyjíždějící vozidla - všechna vozidla - rozpad do směrů ...	A3
Příloha 5.1.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Všechny linky VHD, duben 2019.....	1 : 25 000
Příloha 5.2.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Všechny linky MHD, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.3.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Všechny linky PAD, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.4.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Všechny linky PID, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.5.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Všechny linky SID, duben 2019.....	1 : 25 000

Příloha 5.6.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Železnice, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.7.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F01, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.8.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F02, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.9.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F03, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.10	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F04, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.11	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F05, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.12	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F06, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.13	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka PAD G46, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.14	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka PID 381, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.15	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F11, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.16	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F12, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.17	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F13, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.18	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F14, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.19	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F15, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.20	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F16, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.21	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F17, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.22	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F18, duben 2019	1 : 25 000

Příloha 5.23 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F19, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.24 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F20, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.25 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F21, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.26 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F22, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.27 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F23, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.28 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F24, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.29 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F25, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.30 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F41, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.31 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F52, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.32 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F56, duben 2019	1 : 25 000
Příloha 5.33 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Železniční linka S28, duben 2019.....	1 : 25 000
Příloha 5.34 Celkové obraty cestujících v zastávkách:	
Všechny linky VHD, duben 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.1 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Všechny linky VHD, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.2 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Všechny linky MHD, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.3 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Všechny linky PAD, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.4 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Všechny linky PID, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.5 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Všechny linky SID, červen 2019	1 : 25 000

Příloha 6.6.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Železnice, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.7.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F01, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.8.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F02, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.9.....	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F03, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.10	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F04, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.11	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F05, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.12	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka MHD F06, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.13	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka PAD G46, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.14	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka PID 381, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.15	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F11, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.16	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F12, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.17	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F13, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.18	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F14, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.19	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F15, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.20	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F16, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.21	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F17, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.22	Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích: Linka SID F18, červen 2019.....	1 : 25 000

Příloha 6.23 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F19, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.24 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F20, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.25 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F21, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.26 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F22, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.27 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F23, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.28 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F24, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.29 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F25, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.30 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F41, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.31 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F52, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.32 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Linka SID F56, červen 2019.....	1 : 25 000
Příloha 6.33 Denní přepravní poptávka v mezizastávkových úsecích:	
Železniční linka S28, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 6.34 Celkové obraty cestujících v zastávkách:	
Všechny linky VHD, červen 2019	1 : 25 000
Příloha 7.1 Křižovatka Na Špici - návrh úprav (varianta okružní)	1 : 500
Příloha 7.2 Křižovatka Na Špici - návrh úprav (varianta styková)	1 : 500
Příloha 8.1 Infrastruktura pro cyklisty – návrh (město a blízké okolí).....	1 : 20 000
Příloha 8.2 Infrastruktura pro cyklisty – návrh (detail - západ - varianta 1)	1 : 10 000
Příloha 8.3 Infrastruktura pro cyklisty – návrh (detail - západ - varianta 2)	1 : 10 000
Příloha 8.4 Infrastruktura pro cyklisty – návrh (detail - východ).....	1 : 10 000
Příloha 9.1 Páteřní síť pozemních komunikací (návrh - I. etapa).....	1 : 25 000
Příloha 9.2 Páteřní síť pozemních komunikací (návrh - II. etapa).....	1 : 25 000

Příloha 10.1 Schéma linkového vedení - varianta A.....	1 × A4
Příloha 10.2 Schéma linkového vedení - varianta A (se zachováním původní organizace dopravy v hist. centru).....	1 × A4
Příloha 10.3 Schéma linkového vedení - varianta B.....	1 × A4
Příloha 10.4 Schéma linkového vedení - varianta B (se zachováním původní organizace dopravy v hist. centru).....	1 × A4
Příloha 10.5 Mapa linkového vedení - varianta A	1 × A3
Příloha 10.6 Mapa linkového vedení - varianta A (se zachováním původní organizace dopravy v hist. centru).....	1 × A3
Příloha 10.7 Mapa linkového vedení - varianta B	1 × A3
Příloha 10.8 Mapa linkového vedení - varianta B (se zachováním původní organizace dopravy v hist. centru).....	1 × A3
Příloha 11.1 Centrum - organizace dopravy (návrh - varianta 1).....	1 : 4 000
Příloha 11.2 Centrum - organizace dopravy (návrh - varianta 2).....	1 : 4 000
Příloha 11.3 Centrum - průzkum dopravy v klidu (výsledky).....	1 : 4 000
Příloha 11.4 Centrum - doprava v klidu (návrh - varianta 1).....	1 : 4 000
Příloha 11.5 Centrum - doprava v klidu (návrh - varianta 2).....	1 : 4 000
Příloha 11.6 Návrh lokalit pro záchytná parkoviště	1 : 20 000
Příloha 11.7 Návrh lokalit pro záchytná parkoviště (západ).....	1 : 5 000
Příloha 11.8 Návrh lokalit pro záchytná parkoviště (východ)	1 : 5 000
Příloha 11.9 Centrum - organizace dopravy (návrh - varianta 3).....	1 : 4 000
Příloha 11.10 .. Centrum - doprava v klidu (návrh - varianta 3).....	1 : 4 000
Příloha 12.1 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh - I. etapa - varianta 1).....	1 : 4 000
Příloha 12.2 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh - I. etapa - varianta 2).....	1 : 4 000
Příloha 12.3 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh – details parkovacích ploch).....	1 : 500
Příloha 12.4 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh – details parkovacích ploch).....	1 : 500
Příloha 12.5 Sídliště Šipší - doprava v klidu (návrh - II. etapa).....	1 : 4 000
Příloha 12.6 Sídliště Šipší - organizace dopravy (návrh - varianta 1).....	1 : 4 000
Příloha 12.7 Sídliště Šipší - organizace dopravy (návrh - varianta 2).....	1 : 4 000
Příloha 12.8 Sídliště Šipší - nástupní plochy pro požární techniku	1 : 4 000
Příloha 13.1 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh - I. etapa - varianta 1)...	1 : 4 000
Příloha 13.2 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh - I. etapa - varianta 2)...	1 : 4 000

Příloha 13.3 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh – detaily parkovacích ploch).....	1 : 500
Příloha 13.4 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh – detaily parkovacích ploch).....	1 : 500
Příloha 13.5 Sídliště Hlouška - doprava v klidu (návrh - II. etapa).....	1 : 4 000
Příloha 13.6 Sídliště Hlouška - organizace dopravy (návrh - varianta 1).....	1 : 4 000
Příloha 13.7 Sídliště Hlouška - organizace dopravy (návrh - varianta 2).....	1 : 4 000
Příloha 13.8 Sídliště Hlouška - nástupní plochy pro požární techniku	1 : 4 000