



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Město Příbram

GENEREL DOPRAVY MĚSTA PŘÍBRAM

Analytická část

Město Příbram
Tyršova 108
261 01 Příbram

GENEREL DOPRAVY MĚSTA PŘÍBRAM

Analytická část

DUBEN 2020

Zpracovatel:



HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Sokolovská 100/94

186 00 Praha 8 – Karlín

www.rhdhv.cz

dhvcr@rhdhv.com

Ing. Václav Starý

Ing. Jiří Kašpar

Ing. Martin Zachariáš

Ing. Michal Jonáš

Tomáš Kučera

Ing. Daniel Bárta

OBSAH

1	ZADÁNÍ DOKUMENTACE	5
1.1	ÚVOD A CÍLE DOKUMENTACE.....	5
1.2	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	6
1.3	ZÁKLADNÍ VÝCHOZÍ PODKLADY	6
2	DEMOGRAFICKÉ A ÚZEMNÍ ÚDAJE	8
2.1	OBYVATELSTVO	8
2.2	ČLENĚNÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	9
2.3	PRACOVNÍ PŘÍLEŽITOSTI, PODNIKÁNÍ	10
3	GENEREL INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY	12
3.1	SMĚROVÝ DOPRAVNÍ PRŮZKUM	12
3.2	PRŮZKUM KŘÍŽOVATKOVÝCH POHYBŮ, PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ DOPRAVY	14
3.3	PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY	17
3.4	ANALÝZA STAVU	22
3.5	CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY.....	26
3.6	POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	28
3.7	ORGANIZACE A ŘÍZENÍ PROVOZU, INFORMAČNÍ A DOPRAVNÍ TELEMATICKÉ SYSTÉMY	37
3.8	STATICKÁ DOPRAVA.....	39
4	GENEREL VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	41
4.1	PRŮZKUM FREKVENCE CESTUJÍCÍCH MHD.....	41
4.2	PRŮZKUM FREKVENCE CESTUJÍCÍCH VLD A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	52
4.3	ANALÝZA STAVU	52
4.4	PRŮZKUM FREKVENCE CESTUJÍCÍCH.....	59
4.5	VYUŽITÍ ZASTÁVEK NA ÚZEMÍ MĚSTA	62
5	GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY	65
5.1	ROZHODUJÍCÍ ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÝCH CEST	65
5.2	INFRASTRUKTURA PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU	67
5.3	BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA A ZÁVADY NA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTUŘE	69
5.4	PRŮZKUM INTENZIT CYKLISTICKÉ DOPRAVY	73
6	GENEREL PĚŠÍ DOPRAVY	74
6.1	ROZHODUJÍCÍ ZDROJE A CÍLE PĚŠÍCH CEST	74
6.2	INFRASTRUKTURA PRO PĚŠÍ DOPRAVU	76
6.3	INFRASTRUKTURA PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	79
6.4	BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA A ZÁVADY NA PĚŠÍ INFRASTRUKTUŘE.....	82
6.5	PRŮZKUM PĚŠÍ DOPRAVY	87

7	DOPRAVNĚ SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM	89
7.1	ROZDĚLENÍ CEST PODLE DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ	89
7.2	DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE.....	90
7.3	ZÁKLADNÍ HYBNOST V PŘÍBRAMI	91
7.4	ROZDĚLENÍ DOPRAVY PODLE CÍLE CESTY	91
7.5	HODNOCENÍ DOPRAVY OBYVATELI MĚSTA PŘÍBRAMI	92
8	RÁMCOVÉ SHRNU TÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI	93
8.1	ZÁSADY NÁVRHU GENERELU DOPRAVY	93
9	SWOT ANALÝZA	95
9.1	INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	95
9.2	STATICKÁ DOPRAVA.....	96
9.3	VEŘEJNÁ DOPRAVA.....	97
9.4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	98
9.5	PĚŠÍ DOPRAVA.....	99
9.6	NÁKLADNÍ DOPRAVA	100
10	SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH	101
10.1	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	101
10.2	SEZNAM OBRÁZKŮ	103
10.3	SEZNAM TABULEK	105
10.4	SEZNAM PŘÍLOH	106

1 ZADÁNÍ DOKUMENTACE

1.1 Úvod a cíle dokumentace

Tato zpráva je vypracována společností HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o. pro Město Příbram na základě Smlouvy o dílo uzavřené dne 3.10.2019. Jedná se o shrnutí analytické části díla „Generel dopravy města Příbram“.

Důvody pro pořízení dokumentu

Generel dopravy bude základním – inženýrským dokumentem v oblasti rozvoje dopravních sítí a rozvoje dopravy, který identifikuje hlavní problémy dopravy – mobilitu a dopravní potřeby uživatelů a navrhne opatření k jejich řešení.

Cílem je zlepšení mobility a dostupnosti města, zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel, zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží, zvýšení kvality života ve městě, ekonomický a společenský rozvoj města a zlepšení image města.

Předmět veřejné zakázky

Předmětem veřejné zakázky je vytvoření ucelené dopravní koncepce území města Příbram. Dokument se nezabývá jenom problematikou automobilové dopravy v pohybu a v klidu, ale také potřebným rozvojem alternativních systémů dopravy. Velký důraz je kladen především na rozvoj bezpečných a bezbariérových tras pěší dopravy, optimalizaci a doplnění existující cyklistické infrastruktury, stejně tak na kvalitní podobu veřejné dopravy provozované na území města Příbram včetně možností vzájemné intermodality.

Vyšší cíle generelu dopravy

- Zlepšit kvalitu života
- Snížit objemy individuální motorové dopravy a motorové dopravy jako celku jejich náhradou za udržitelné dopravní způsoby
- Snížit objem zbytných každodenních cest individuální motorovou dopravou a redukovat vztah mezi ekonomickým růstem a objemem dopravy
- Snížit dopady z dopravy na životní prostředí vyšší efektivitou všech cest, úsporami a pomocí environmentálně příznivějšího dopravního systému založeného na podpoře udržitelnějších druhů dopravy, čistých vozidel a alternativních energií
- Snížit negativní dopady na zdraví
- Zajistit přístupnost dopravy pro všechny občany včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace

1.2 Členění dokumentace

Dokument bude rozdělen do dvou základních částí na analytickou a návrhovou část. Analytická část včetně SWOT analýzy zahrnuje ucelenou analýzu jednotlivých dopravních systémů v území a analýzu jejich vzájemné interakce a popisuje stávající stav. Návrhová část bude obsahovat strategickou koncepci rozvoje dopravy ve městě s vazbou na spádová území. Na základě tvorby scénářů vývoje budou navržena konkrétní opatření pro odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěru analytické části. Pro účely kvantifikace udržitelného rozvoje dopravy budou stanoveny měřitelné indikátory.

1.3 Základní výchozí podklady

1. BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, EK, 2011
2. Akční plán pro městskou mobilitu, dokument EK, 2009
3. Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, MD ČR, 2013
4. Politika územního rozvoje ČR, MMR ČR, 2008 ve znění aktualizace 2015
5. Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020, MŽP ČR, 2012
6. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, MD ČR, 2013
7. Národní plán čisté mobility, MPO ČR, 2015
8. Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České republice v rámci Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, MZd ČR, 2015
9. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, Usnesení vlády ČR z 12.6.2013 č. 449 k dopravní politice ČR
10. Celostátní sčítání dopravy, ŘSD ČR, 2000, 2005, 2010, 2016
11. Portál GIS MD Jednotná dopravní vektorová mapa (www.jdvm.cz)
12. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, SK, 2012
13. Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje 2016-2020, SK
14. Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 – 2023, SK, 2017
15. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, SK, účinnost od 22.2.2012
16. Zpracování Strategického plánu rozvoje města Příbram na období let 2014 – 2020, aktualizace 2017
17. Územní plán Příbram, účinný od 17.7.2018
18. Projekt optimalizace MHD, 03/2018
19. Cyklistická koncepce města Příbram, 11/2019
20. Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
21. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
22. Zákon č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů
23. ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, ČNI 2004

24. ČSN 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČNI 2012
25. ČSN 736110 Projektování místních komunikací, ČNI 2006
26. ČSN 736425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek, ČNI 2007
27. ČSN 736425-2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště, ČNI 2007
28. ČSN 736056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, ČNI 2011
29. ČSN 736058 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže, ČNI 2011
30. TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací, MD ČR, 2018
31. TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, MD ČR, 2012
32. TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, MDČR, 2017
33. TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, MDČR, 2013
34. TP 85 Zpomalovací prahy, MDČR, 2013
35. TP 103 Navrhování obytných a pěších zón, MDČR, 2013
36. TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi, MDČR, 2001
37. TP 218 Navrhování zón 30, MDČR, 2010
38. TP 225 Prognózy intenzit automobilové dopravy, MDČR, 2018

2 DEMOGRAFICKÉ A ÚZEMNÍ ÚDAJE

2.1 Obyvatelstvo

Město Příbram se skládá z 10 katastrálních území (Brod, Bytíz, Jerusalemský, Jesenice, Kozičín, Lazec, Orlov, Zavržice, Žežice a Příbram). Samotné město je rozděleno na 9 místních částí.

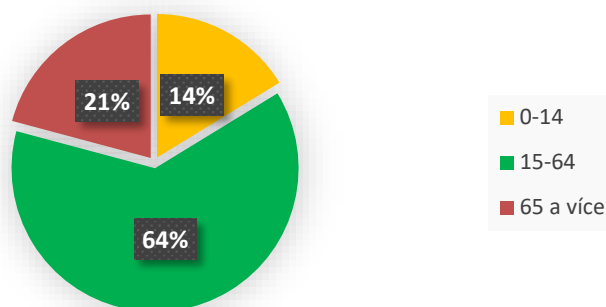
Ve městě Příbram v současné době žije 32 642 obyvatel (stav k 31. 12. 2018). Od konce druhé světové války, kdy ve městě žilo cca 13 tisíc obyvatel, se počet obyvatel postupně zvyšoval až do roku 1990, kdy podle statistického úřadu žilo ve městě 40 603 obyvatel. V roce 1991 došlo k osamostatnění obcí Dubenec, Dubno, Lhota u Příbramě, Narysov, Podlesí a Trhové Dušníky. Počet obyvatel skokově klesl cca o 4 000 obyvatel. Od tohoto roku dochází k pozvolnému úbytku počtu obyvatel města.

Tabulka 1 Demografický vývoj obyvatelstva ve městě Příbram v letech 2013 – 2018 (zdroj: ČSÚ)

Stav obyvatel k 31.12.		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet obyvatel celkem		33 450	33 160	33 058	32 897	32 867	32 642
dle věku (let)	0-14	4 673	4 658	4 699	4 753	4 831	4 805
	15-64	22 818	22 370	22 032	21 623	21 256	20 918
	65 a více	5 959	6 132	6 327	6 321	6 780	6 919
Průměrný věk		42,5	42,8	43,0	43,2	43,5	43,7

Z tabulky 1 vyplývá, že celkový počet obyvatel města Příbram v letech 2013 až 2018 soustavně klesal. Z pohledu rozložení obyvatel dle jejich věku lze vyčíst, že počet obyvatel ve věku 0 - 14 a 65 a více let soustavně stoupal, naopak počet obyvatel ve věku 15 - 64 soustavně klesal. Z toho je možné usoudit, že obyvatelé v produktivním věku se z města stěhují a celková populace města stárne. Z tabulky je patrné, že ve sledovaném období ubylo z věkové kategorie 15 – 64 let 1 900 obyvatel a v kategorii 65 a více přibilo 960 obyvatel. Průměrný věk obyvatel ke konci roku 2018 byl přibližně 43,7 let.

Podíl obyvatel základních věkových kategorií na celkovém počtu obyvatel k datu 31.12.2017



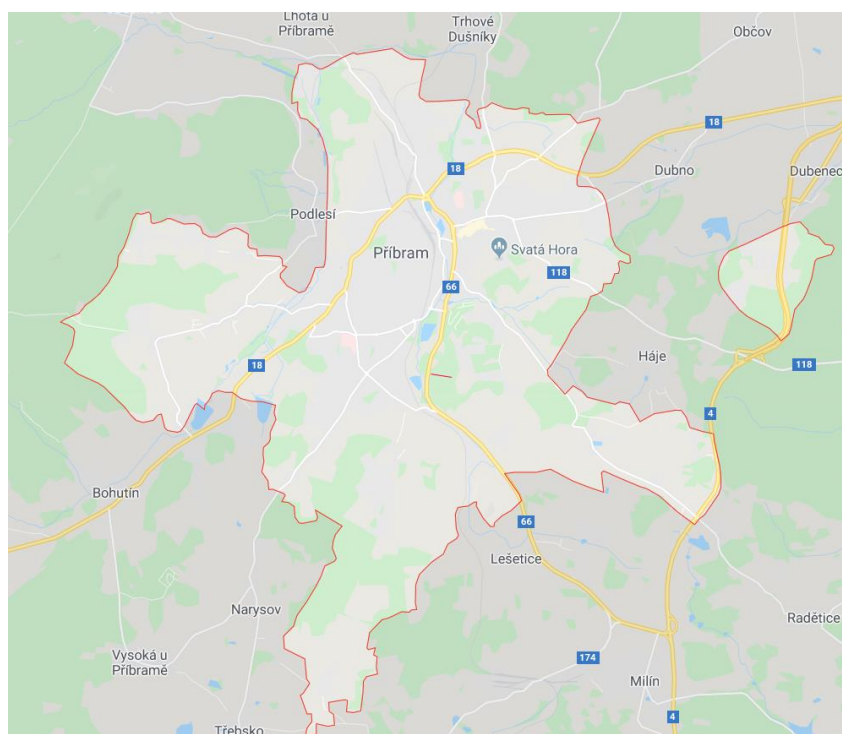
Obrázek 1 Podíl obyvatel Příbrami dle jejich věku (zdroj: ČSÚ)

V roce 2011 bylo na území města 3 726 domů a z toho 3 423 obydlených. Z celkového počtu obydlených domů bylo 2 477 rodinných a 859 bytových domů. V rodinných domech se nacházelo 2 826 bytových jednotek a bytových domech to bylo 11 280 bytů.

2.2 Členění řešeného území

Rozsah řešeného území

Řešené území je definováno územím města Příbram, které je rozděleno do 18 městských částí, devět centrálních je značeno římskými číslicemi, ostatní jsou vesnice připojené k Příbrami. Pro účely dopravního modelování je řešené území rozšířeno o širší dopravní vztahy.

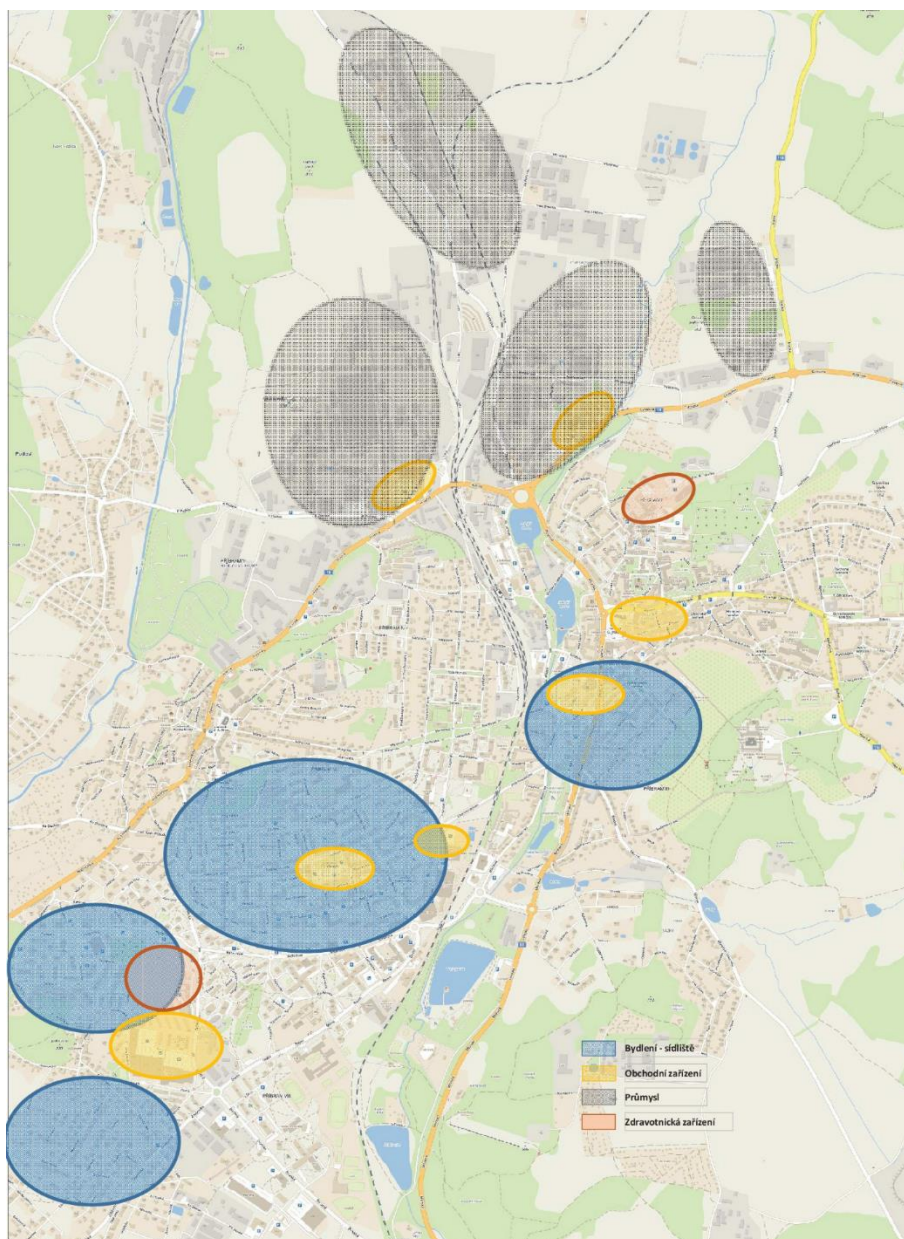


Obrázek 2 Rozsah řešeného území, (zdroj: www.maps.google.cz)

Městské části Příbrami jsou: Příbram I-IX, Brod, Bytíz, Jerusalem, Jesenice, Kozičín, Lazec, Orlov, Zavržice a Žežice.

2.3 Pracovní příležitosti, podnikání

Ve městě Příbram je nejvyšší hustota obyvatel v oblastech se sídlištní zástavbou. V místní části Příbram VII žije 10 906 obyvatel z toho 5 342 ekonomicky aktivních. V místních částech Příbram VIII a Příbram V – Zdaboř žije 4 832 obyvatel (2 447 ekonomicky aktivních) respektive 4 233 obyvatel (2 480 ekonomicky aktivních). Mezi oblasti s nejnižším počtem obyvatel patří obce Bytíz z 22 obyvateli, Jesenice s 29 obyvateli a Zavržice s 52 obyvateli. Ekonomicky aktivních obyvatel je 12 v Bytízi a Jesenici a 25 v Zavržicích.



Obrázek 3 Nejvýznamnější lokality zdrojů a cílů dopravy ve městě Příbram

Občanská vybavenost v oblasti školství, zdravotnictví, sociálních služeb, kultury, sportu, maloobchodu a služeb je v Příbrami na dobré úrovni. Ve městě funguje 16 mateřských školek, z nichž 3 mají odloučené pracoviště. Dále se zde nachází 8 základních a 2 základní umělecké školy. Středoškolské vzdělání je zajištěno gymnáziem, odbornými středními školami a učilištěm. Z vysokoškolských zařízení se ve městě nachází Vysoká škola evropských a regionálních studií a Vysoká škola zdravotnictví a sociální práce sv. Alžbety. Ve městě je zajišťována lékařská péče Oblastní nemocnicí Příbram, které má jeden areál umístěn v centru města a druhý pak v místní části Příbram V. Zdravotní péče je pak dále pro občany zajištěna dalšími zdravotními zařízeními na území města. Součástí sociálních služeb ve městě je také Centrum sociálních a zdravotních služeb v ulici Brodská a domy s pečovatelskou službou a Domov pro seniory v místní části Příbram VI.

V Příbrami existuje také poměrně hustá maloobchodní síť, několik supermarketů (Penny Market, Albert, Billa, Tesco, Kaufland a Lidl) a obchodních center (OC Zdaboř, OC Fastmall, a OC Skalka). Ve vztahu k automobilové dopravě je možné konstatovat, že právě množství a lokalizace supermarketů vyvolává významné dopravní vztahy, které jsou v převažující míře uspokojovány pomocí módu IAD.

Příbram nabízí mnoho památek, které jsou potenciálem turistiky, zejména zámecký areál na Svaté hoře, objekty hornického muzea. Vzhledem ke své poloze města k okolní krajině, především brdských lesů, nachází se zde plno tras k pěším a cyklistickým výletům. Možnosti stravování jsou v Příbrami taktéž na dobré úrovni. Ve městě a jeho okolí se nabízí základní možnosti ubytování. V oblasti kultury a volnočasových aktivit jsou poté občanům i návštěvníkům města k dispozici informační centra, knihovny, Divadlo A. Dvořáka, aquapark, zimní stadion sportovní hala a fotbalový stadion. Ve městě funguje také velké množství sportovních a jiných spolků.

Nejvýznamnější zaměstnavatelé ve městě jsou Oblastní nemocnice Příbram, Kovohutě Příbram, DISA Industries, ZAT, RAVAK, SENCO PŘÍBRAM, Uzeniny Příbram, PBtisk a Město Příbram. Těchto 9 zaměstnavatelů má celkem cca 4 000 zaměstnanců. Celkový počet zaměstnanců v Příbrami je přes 18 tisíc. Stejně jako v případě supermarketů jsou také velmi významným generátorem cest automobilové dopravy.

3 GENEREL INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

V rámci zpracování generelu dopravy města Příbram byly na území města zpracovány průzkumy individuální automobilové dopravy. Průzkumy byly zaměřeny na dynamickou i statickou dopravu. Dopravní průzkumy dynamické dopravy byly provedeny podle zásad pro provádění dopravních průzkumů (dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“) ve středu dne 13. 11. 2019. Sčítání dopravy proběhlo na příjezdových komunikacích do města Příbram, vybraných křižovatkách a profilech silniční sítě. Průzkumy statické dopravy byly uskutečněny v prvním prosincovém týdnu ve vybraných lokalitách města.

Skladba dopravního proudu (Příloha 5) byla sledovaná podle sčítací karty Technické správy komunikací hl. města Praha, a.s.

3.1 Směrový dopravní průzkum

Cílem směrového dopravního průzkumu bylo zjistit počet vozidel, která městem pouze projíždí (tranzitní doprava) nebo mají ve městě zdroj nebo cíl cesty (vnější doprava). Dopravní průzkum byl realizován na čtyřech příjezdových komunikacích do města Příbram pomocí kamer. Časový interval směrového průzkumu byl vlivem světelných podmínek omezen na interval 7:30 – 16:00 hodin.

3.1.1 Realizace průzkumu

Jednotlivá stanoviště byla osazena videokamerami s funkcí manuálního ostření, které byly umístěny na stativech vedle vozovky. Tyto kamery zaznamenávaly registrační značky vozidel na jednotlivých profilech. Na každé straně komunikace byla umístěna jedna kamera. Na těchto stanovištích byla po celou dobu průzkumu obsluha, která měla za úkol kontrolovat správnou funkčnost techniky. Následně byly tyto záběry analyzovány specializovaným softwarem, který dokáže z obrazu rozpoznat registrační značku vozidla, kategorii vozidla a čas průjezdu daného vozidla.

Po celou dobu průzkumu byl na místě přítomen pracovník, který měl na starosti koordinaci průzkumu. Součástí jeho činnosti byly i kontrolní průjezdy mezi jednotlivými lokalitami směrového průzkumu, za účelem získání orientační doby průjezdu v danou denní dobu.

Obrázek 4 Stanoviště směrového průzkumu, (zdroj: www.seznam.cz)

Sledované profily:

- S1 – silnice I/18 od Rožmitálu pod Třemšínem
- S2 – silnice I/66 od Milína
- S3 – silnice I/18 od dálnice D4
- S4 – silnice II/118 od Kardavce

Vyhodnocení průzkumu

Po analýze videozáznamů specializovaným softwarem došlo k získání datové sady, která obsahovala za každé detekované vozidlo jeho registrační značku, čas průjezdu, kategorii a lokalitu zachycení. Z této datové sady byla následně odstraněna nesprávně detekovaná vozidla, ať už se jedná o zachycené registrační značky vozidel jedoucích opačným směrem, než sledovala daná kamera či o chybně načtené registrační značky. Z takto vyfiltrované datové sady byly následně sestaveny průjezdní cesty jednotlivých vozidel mezi sledovanými profily a intenzity vozidel na daném profilu. Vlivem polohy sledovaných profilů došlo k vytvoření pouze tranzitních cest kde, pokud bylo vozidlo zachyceno na jakékoliv vjezdové lokalitě a následně bylo do 30 minut zachyceno na jakékoliv výjezdové lokalitě (jiné než původní vjezdové), tak bylo označeno jako tranzit dané vazby dvou lokalit. Na základě získaných dat byl stanoven roční průměr denních intenzit na jednotlivých vazbách pomocí přepočtových koeficientů získaných z TP 189.

Z výsledků směrového průzkumu vyplývá, že nejsilnější tranzitní doprava je mezi stanovišti S1 a S3. Tranzitní cestu vykonalo za 24 hodin 680 všech vozidel a z toho 153 vozidel pomalých. Naopak nejmenší tranzit byl, zaznamenaný mezi stanovišti S2 a S3. Tranzit byl u 106 vozidel, z čehož ani jedno nebylo pomalé vozidlo.

Tranzitní doprava mezi jednotlivými stanovišti je zobrazena v příloze 1. Každá z příloh zobrazuje roční průměr denních intenzit tranzitu z pohledu vjezdové lokality.

Tabulka 2 Roční průměrná dopravní intenzita na sledovaných profilech

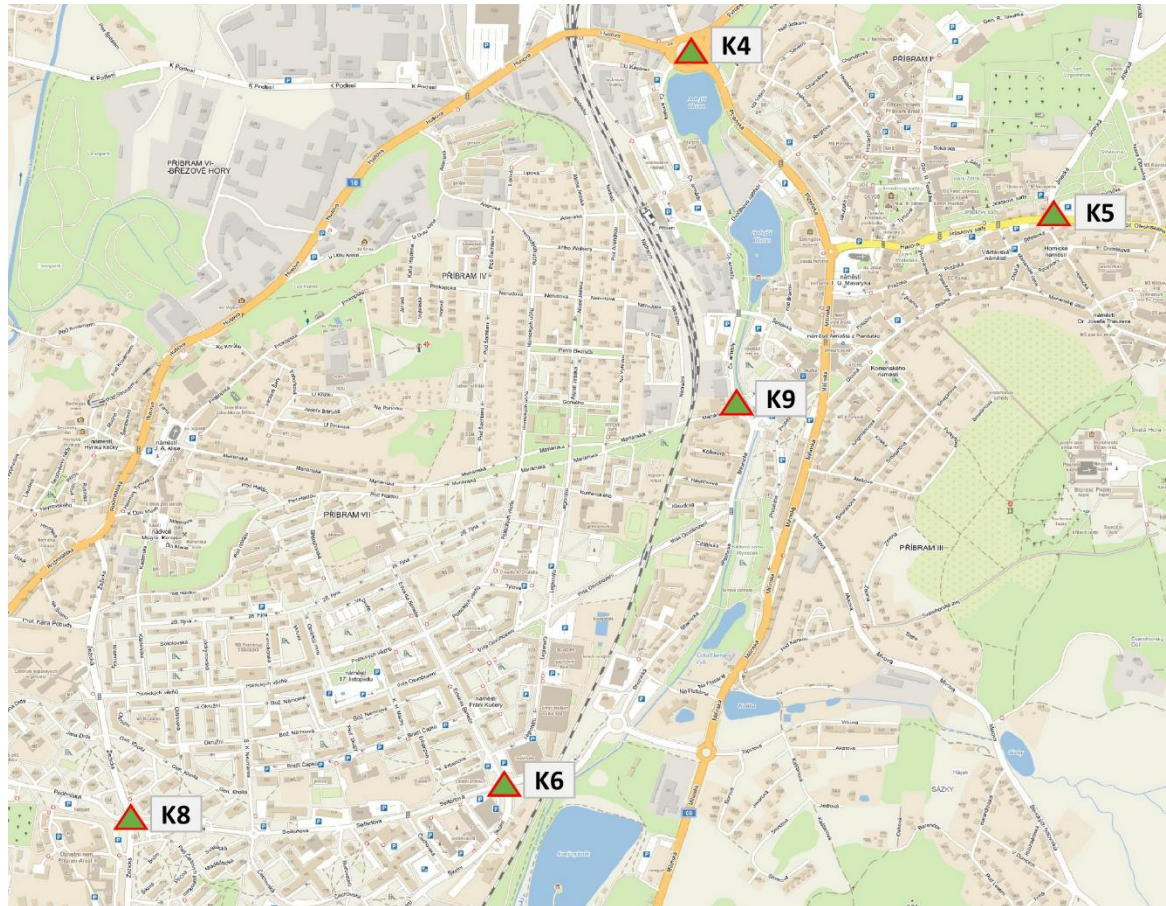
Lokalita	do města		ven z města	
	všechna	pomalá	všechna	pomalá
1	3806	400	3833	392
2	4668	394	3909	382
3	5559	654	4848	616
4	2437	360	2398	345

3.2 Průzkum křižovatkových pohybů, profilové sčítání dopravy

Při průzkumech křižovatkových pohybů je sledován pohyb vozidel mezi jednotlivými rameny křižovatky. Výsledkem je pak dopravní tok mezi rameny křižovatky a profilová intenzita dopravy na vstupech a výstupech z křižovatky. Dopravní průzkum proběhl pomocí kamer na 6 křižovatkách komunikační sítě města Příbram v době od 7:00 – 10:00 a 14:00 – 17:00 hodin, kdy je možné zaznamenat ranní a odpolední dopravní špičku. Při profilových průzkumech je sledována intenzita a skladba na základě daných parametrů automatického sčítače dopravy. V rámci profilového sčítání bylo sledováno 6 profilů ve dnech 20. a 27. 11. v době od 00:00 – 24:00 hodin.

3.2.1 Realizace průzkumů

Průzkumy křižovatkových pohybů byly provedeny pomocí přehledových kamer s funkcí širokého úhlu záběru. Kamery byly umístěny na sloupech veřejného osvětlení ve výšce cca 4,0m. Získané videozáznamy byly následně ručně vyhodnoceny proškolenými sčítači.



Obrázek 5 Stanoviště křižovatkového průzkumu, (zdroj: www.pribram.eu)

Sledované křižovatky:

- K4 – Evropská x Husova x Plzeňská
- K5 – třída Kpt. Olesinského x Jinecká
- K6 – Seifertova x Březnická x Školní
- K7 – Brodská x Školní x Žežická
- K8 – Žežická x Karla Kryla
- K9 – Čs. Armády x Březnická

Profilové sčítání dopravy bylo provedeno automatickými sčítači dopravy Sierzega SRA 5.4, které byly umístěny na sloupcích svíslého dopravního značení. Výsledkem průzkumu je záznam průjezdu vozidel s rozlišením směru (intenzita), kategorie vozidla, rychlosti, časové mezery a odstupů vozidel. Záznamy měření byly vyhodnoceny pomocí specializovaného programu.



Obrázek 6 Umístění automatického sčítače dopravy na SDZ, (zdroj: www.pribram.eu)

Sledované profily:

- P1 – ulice třída Osvobození
- P2 – ulice Brodská
- P3 – ulice Ke Stadionu
- P4 – ulice K Podlesí
- P5 – ulice Obecnická
- P6 – silnice II/118 (Hájecká)



Obrázek 7 Stanoviště profilového průzkumu, (zdroj: www.seznam.cz)

3.2.2 Vyhodnocení průzkumů

Základní časový interval vyhodnocení intenzit dopravy u křižovatkových průzkumů byl 1 hodina. Výsledky nasčítaných intenzit na jednotlivých křižovatkách jsou rozděleny do samostatných tabulek:

- ✓ pro každý křižovatkový pohyb
- ✓ v součtu pro každý vjezd do křižovatky
- ✓ v součtu pro každý výjezd z křižovatky
- ✓ pro celkový součet křižovatky

Pro každou sledovanou křižovatku byly do jednotlivých tabulek uvedeny naměřené hodnoty intenzit dopravy s rozdělením dle skladby dopravního proudu. Pomocí koeficientů uvedených v TP 189 byly získané údaje přepočítány na hodnoty za 24 hodin.

Z údajů získaných při průzkumech vyplývá, že nejzatíženější křižovatkou Evropská x Husova x Plzeňská projelo za 24 hodin 37 157 vozidel a z toho bylo 2 493 vozidel pomalých. Druhou nejzatíženější křižovatkou byla při průzkumech křižovatka Brodská x Školní x Žežická. Touto křižovatkou projelo 18 945 všech vozidel a z toho 1 070 vozidel pomalých. Křižovatkou, kterou projelo nejméně vozidel, byla křižovatka třída Kpt. Olesinského x Jinecká. Křižovatkou projelo za 24 hodin 11 041 všech vozidel a z toho 496 pomalých. Podrobně zpracované tabulky jsou uvedeny v příloze 2. Součástí vyhodnocených průzkumů jsou i grafiky křižovatek s rozdělení na vozidla všechna a pomalá vozidla.

Z průzkumů automatickým sčítačem na sledovaných profilech vyplývá, že nejvyšší intenzita dopravy za 24 hodin byla zaznamenána na stanovišti P2 v ulici Brodská. Na tomto profilu bylo zaznamenáno 7 097 vozidel a z toho 479 vozidel pomalých. Nejnižší intenzita byla zjištěna v ulici Ke Stadionu. Tímto profilem projelo 980 vozidel a z toho 210 pomalých. Výsledky sledovaných profilů jsou v příloze 3.

3.3 Průzkum statické dopravy

Cílem průzkumů dopravy v klidu je zjistit stav parkování na území města, tzn., zjistit přebytek nebo deficit parkovacích stání. Průzkum dopravy v klidu byl proveden v první prosincový týden 2019 v běžný pracovní den. Sčítání proběhlo během dne mezi 9 až 13 hodinou. Noční sčítání parkujících vozidel se uskutečnilo v době mezi 23 až 02 hodinou.

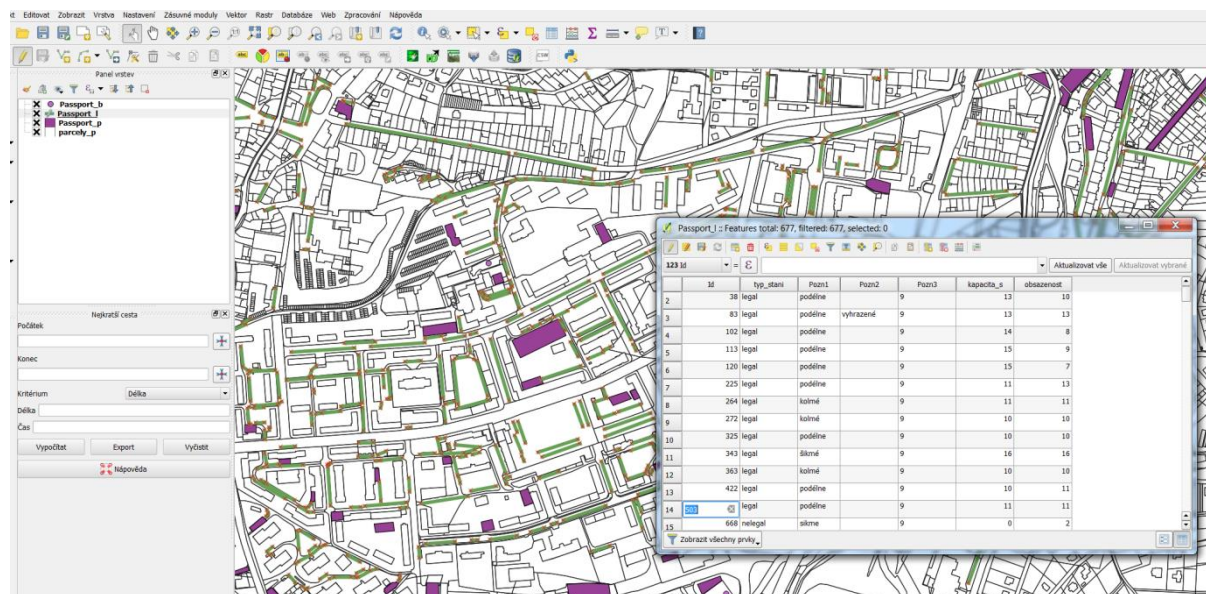
3.3.1 Realizace průzkumů

Prvotním krokem pro přípravu průzkumů byla rekognoskace šetřeného území. V dalším kroku byl v programu ArcGIS proveden pasport parkovacích a odstavných stání. Na základě pasportu byla zjištěna kapacita parkovacích stání ve sledovaných oblastech.

Při samotném průzkumu byly do polních map zaznamenány počty parkujících vozidel k jednotlivým parkovacím blokům. V případě, že bylo během průzkumu zjištěno více než jedno

parkující vozidlo v místě, které nebylo vyznačeno v pasportu, sčítač ho zakreslil do mapy včetně příslušných údajů. Získané údaje byly následně zakresleny a zadány do atributových tabulek v programu ArcGIS.

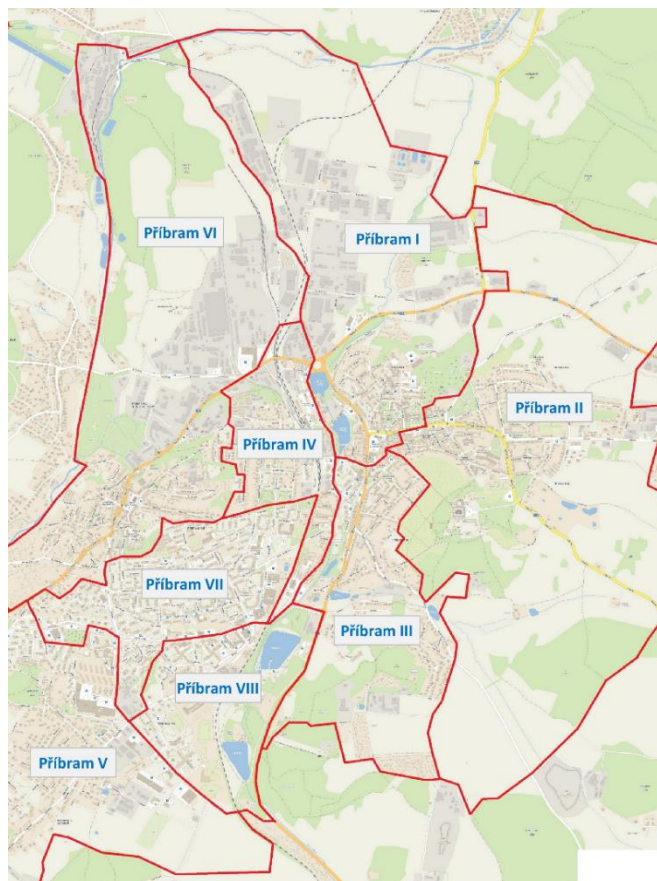
Z takto získaných údajů byly vyhodnoceny denní a noční obsazenosti ve sledovaných oblastech, které byly zpracovány po základních sídelních jednotkách.



Obrázek 8 Příklad pasportu parkovacích stání v programu ArcGIS

3.3.2 Vyhodnocení průzkumů

Průzkumy statické dopravy byly zaměřeny na oblasti s vysokopodlažní zástavbou, centrum města a jeho přilehlé okolí. Výsledky analýzy dopravy v klidu pro oblast s největší koncentrací obyvatel – Příbrami VII byly převzaty ze studie poskytnuté městským úřadem.



Obrázek 9 Hranice místní částí, (zdroj: www.pribram.eu)

Na území místních částí města Příbram podle sčítání v roce 2011 bydlelo 31 634 obyvatel v 13 917 bytech. Z tohoto počtu bylo 15 984 obyvatel ekonomicky aktivních.

Tabulka 3 Rozložení obyvatel a bytů v ZSJ (zdroj: SLBD 2011 ČSÚ)

Název ZSJ	Počet obyvatel	Ekonomicky aktivní celkem	Obydlené byty
Příbram I	2 121	1 008	897
Příbram II	2 081	1 043	806
Příbram III	3 721	1 852	1 578
Příbram IV	1 720	842	731
Příbram V-Zdaboř	4 233	2 480	1 656
Příbram VI-Březové Hory	1 655	791	649
Příbram VII	10 906	5 342	5 222
Příbram VIII	4 832	2 447	2 256
Příbram IX	365	179	122

Průzkum vícepodlažní bytové zástavby

Vícepodlažní zástavba se na území města nachází především v místních částech Březové Hory – západ I a II, Březové Hory – sever, Březové Hory – jih a Čertův Pahorek. Vzhledem k tomu, že tyto obytné oblasti vznikaly v době s nižším stupněm automobilizace, byla pro tuto dobu kapacita parkovacích míst dostačující. S růstem finančních příjmů rodin, tak i s možnostmi využívat služební automobily pro osobní potřebu, přestali být kapacity pro obyvatele dostačující. Nedostatek parkovacích kapacit je pak zřetelný v nočních hodinách, kdy se rezidenti vrátí ze zaměstnání. Vzhledem k hustotě zástavby není možné řešit deficitní stav realizací velkých parkovacích ploch. Výstavba parkovacích domů pouze pro rezidenty oblasti je pak ekonomicky neudržitelná.

Z podrobné analýzy oblastí Březové Hory – sever, Březové Hory – jih a Čertův pahorek vyplývá, že noční lokální deficit parkovacích stání je 659 oproti dennímu lokálnímu deficitu 95 stání. Denní a noční obsazenost ve sledovaných oblastech je uvedena v tabulce 4.

Tabulka 4 Obsazenost ZSJ s vícepodlažní zástavbou (zdroj: M.O.Z., HDHV)

ZSJ	Denní obsazenost	Noční obsazenost
Březové Hory - sever	80 - 99,9 %	více než 100 %
Březové Hory - jih	80 - 99,9 %	více než 100 %
Čertův pahorek	60 - 79,9 %	více než 100 %
Březové Hory - západ I	60 - 79,9 %	80 - 99,9 %
Březové Hory - západ II	60 - 79,9 %	80 - 99,9 %

Průzkum oblasti centra a přilehlého okolí

Průzkum dopravy v klidu byl proveden na území historického jádra města, sídliště na Plzeňské, Pod Svatou horou, U Příbramského potoka, U Svatého Jana, a U Pražské silnice. Ve sledovaných oblastech se nachází převážně 2 až 3 podlažní zástavba s výjimkou lokalit sídliště na Plzeňské a U příbramského potoka, které jsou díky své poloze využívány návštěvníky města k parkování.

V centru města se nachází převážná část úřadů, obchody, školská zařízení a především areál Oblastní nemocnice Příbram. Z tohoto důvodu jsou parkovací kapacity, s výjimkou oblastí s vysokopodlažní zástavbou, využívány přes den v úřední době. Tento jev je vidět především na obsazenosti historického jádra, kdy obsazenost ve dne se pohybuje mezi 80 až 99,9 % a v noci klesne pod 40 %. Obsazenost sledovaných oblastí je uvedena v tabulce 5.

Tabulka 5 Obsazenost ZSJ v centru města a jeho okolí (zdroj: HDHV)

ZSJ	Denní obsazenost	Noční obsazenost
Příbram - historické jádro	80 - 99,9 %	méně než 40 %
Sídliště na Plzeňské	60 - 79,9 %	60 - 79,9 %
Pod Svatou horou	80 - 99,9 %	více než 100 %
U Příbramského potoka	80 - 99,9 %	více než 100 %
U Svatého Jana	80 - 99,9 %	40 - 59,9 %
U pražské silnice	80 - 99,9 %	40 - 59,9 %

Na části sledovaného území je přes den parkování regulováno pomocí placených parkovišť, která jsou rozdělena do 3 zón. V nejlukrativnější oblasti, náměstí T.G.Masaryka, stojí hodina parkování 25 Kč. Pro tuto oblast nejsou vydávány parkovací karty pro rezidenty. V modré zóně, převážně historické části města, je sazba 15 Kč za 1 hodinu parkování. Do této zóny je možné získat parkovací kartu. Pro rezidenty je stanovena částka 200 Kč a právnickou osobu 600 Kč za měsíc. Zelená zóna je svojí cenovou politikou určena spíše pro dlouhodobé stání návštěvníků města a pacientů nemocnic. Na parkovištích u nemocnice a hřbitova je hodinová sazba 10 Kč a 50 Kč za den. Na parkovišti v ulici Fibichova je poplatek za 1 hodinu 15 Kč, za den 30 Kč a 120 Kč za měsíc.

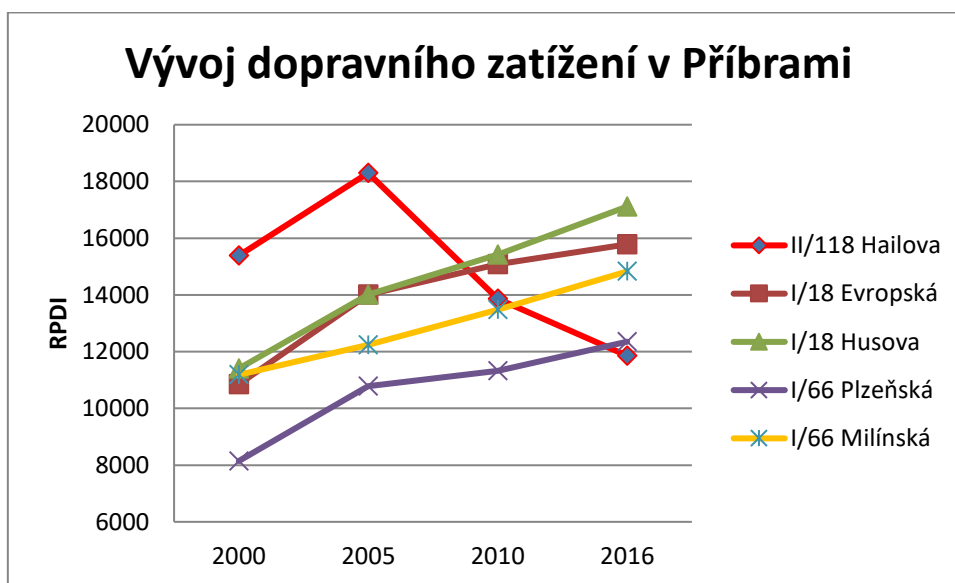
Oblasti, které nejsou regulovány zpoplatněním nebo jiným dopravním značením, jsou pak převážně ve dne zaplněny vozidly z okolních obcí. Vzhledem k tomu, že zastávka veřejné hromadné dopravy „Jiráskovy sady“ je přestupním uzlem pro cesty do Prahy, využívají obyvatelé přilehlých obcí volné parkovací kapacity pro odstavování svých vozidel.

3.4 Analýza stavu

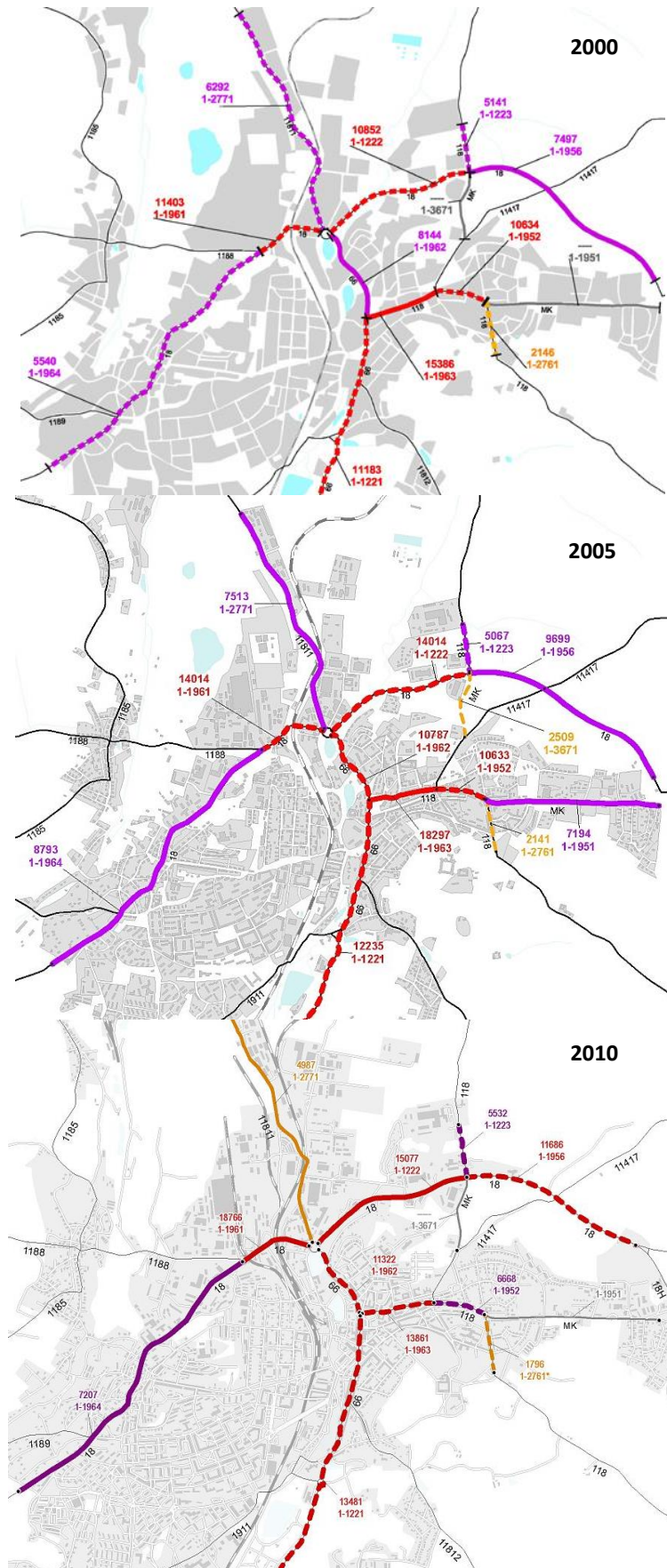
Analýze stavu IAD byla podrobena historická a současná data o intenzitách dopravy na úsecích a křižovatkách sítě pozemních komunikací v Příbrami.

3.4.1 Vývoj dopravního zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou

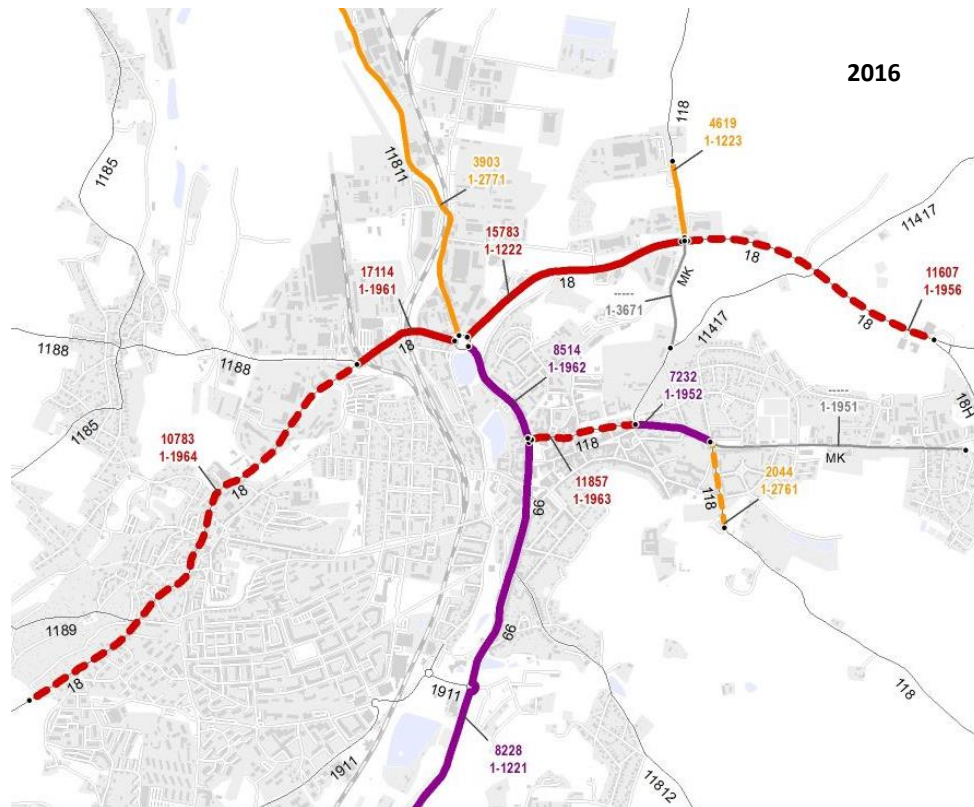
V roce 2000 byla nejzatíženější komunikací Hailova ulice (15,4 tis. voz/den), následovali s podobným zatížením (cca 11 tis. voz/den) ulice Husova, Milínská, Evropská a třída Kpt. Olesinského. Zásadní vliv na pokles dopravního zatížení Hailovy ulice mezi roky 2005 – 2010 měla přeložka silnice I/18 mimo obec Dubno do nové stopy ve funkci přímého přivaděče na D4. Vznikla tak atraktivnější vazba příjezdů od D4 na severní obchvat Evropskou ulicí. Mimo Hailovy ulice a třídy Kpt. Olesinského však na zbývající síti rostlo dopravní zatížení vedle skokového efektu způsobené novým přivaděčem také vlivem růstu motorizace a dopravních výkonů motorové dopravy a to až do současnosti. Vývoj dopravního zatížení na vybraných profilech v Příbrami znázorňuje následující obrázek.



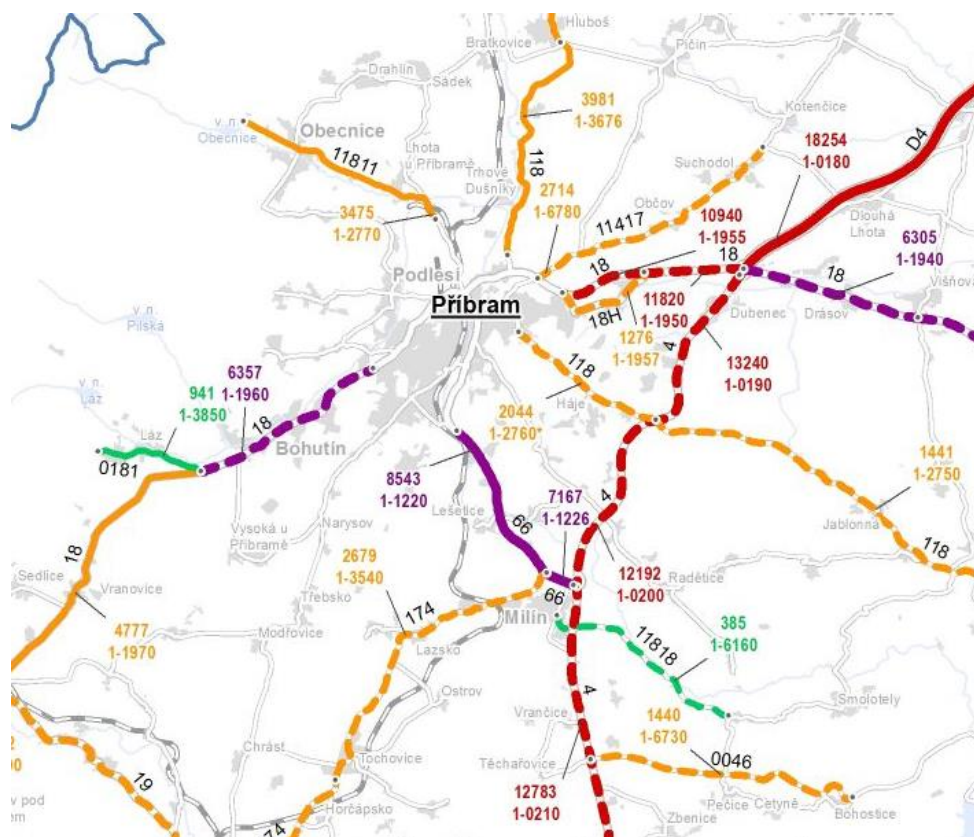
Obrázek 10 Vývoj dopravního zatížení na vybraných komunikacích Příbrami



Obrázek 11 Roční průměry denních intenzit dopravy (RPDI) ve voz/24h - CSD 2000-2005-2010 (zdroj: www.rsd.cz)



Obrázek 12 CSD 2016 v Příbrami (zdroj: www.rsd.cz)



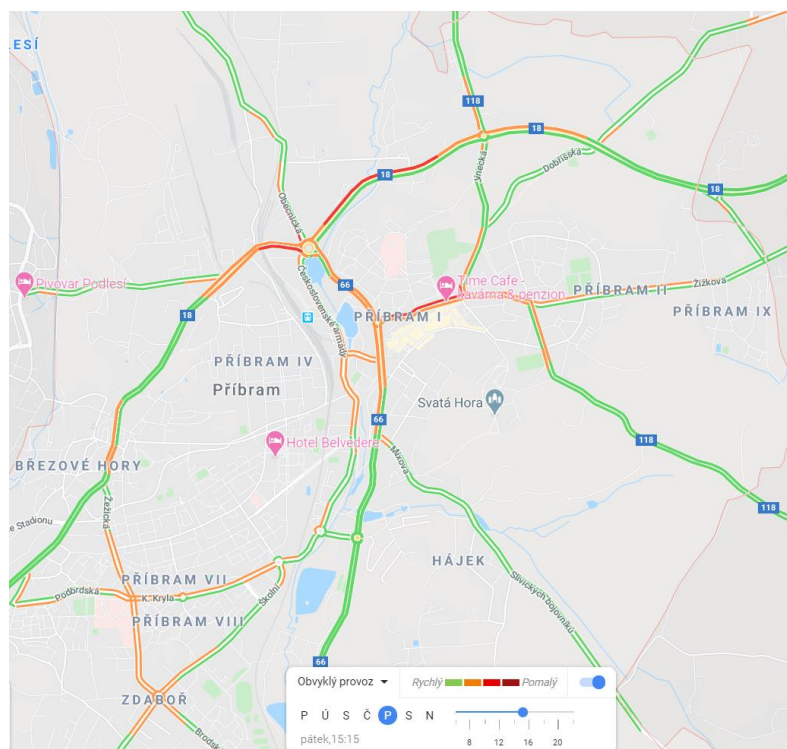
Obrázek 13 CSD 2016 v širším okolí Příbrami (zdroj: www.rsd.cz)

3.4.2 Stávající zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou

V současnosti¹ patří mezi nejzatíženější Husova ulice (17,8 tis. voz/den) v úseku mezi Kauflandem a okružní křižovatkou s Plzeňskou ulicí. Další vysoce zatíženou komunikací je Evropská ulice (15,8 – 20,1 tis. voz/den). Milínská ulice je zatížena 9,0 -14,8 tis. voz/den, Hailova ulice a I/18 na vjezdu do města od přivaděče D4 mají zatížení cca 12 tis. voz/den. Husova ulice v Březových horách má intenzitu dopravy cca 11 tis. voz/den a Rožmitálská na vstupu do města 7,6 tis. voz/den. Jinecká ulice na vstupu do města má zatížení 4,8 tis. voz/den a Hájecká ulice cca 2,0 tis. voz/den.

Z místních komunikací jsou nejvíce zatížené ulice Březnická (10,6 – 13,9 tis. voz/den), Brodská (11,9 tis. voz/den) a Čs. Armády (11,4 tis. voz/den). Silné dopravní zatížení má Žežická (9,1 – 10,0 tis. voz/den) a Školní (8,6 – 9,5 tis. voz/den), Jiráskovy sady (9,4 tis. voz/den) a Seifertova (8,2 tis. voz/den). Ulice E.Beneše, Karla Kryla, Podbrdská a tř. Kpt. Olesinského mají shodně zatížení cca 6 tis. voz/den. Zdabořská ulice má intenzitu dopravy ještě nižší 5,3 tis. voz/den a Jinecká v centru pouze 3,4 tis. voz/den.

Výrazné kapacitní problémy jsou na dopravní síti opakovaně v pracovní dny mezi 15-16 hod. Nejvíce je přetížena křižovatka Evropská x Plzeňská x Husova. Zpoždění na Evropské se promítá do volby alternativní trasy a následné kongesci na trase přes centrum v Hailově ulici. Obvyklé zpoždění na síti v pátek v odpolední špičkové hodině ilustruje následující obrázek.



Obrázek 14 Dopravní kongesce v odpolední špičce (zdroj: www.googlemaps.cz)

¹ Dopravní průzkum VUT 11/2019

Tabulka 6 Přehled dopravního zatížení zájmových křižovatek

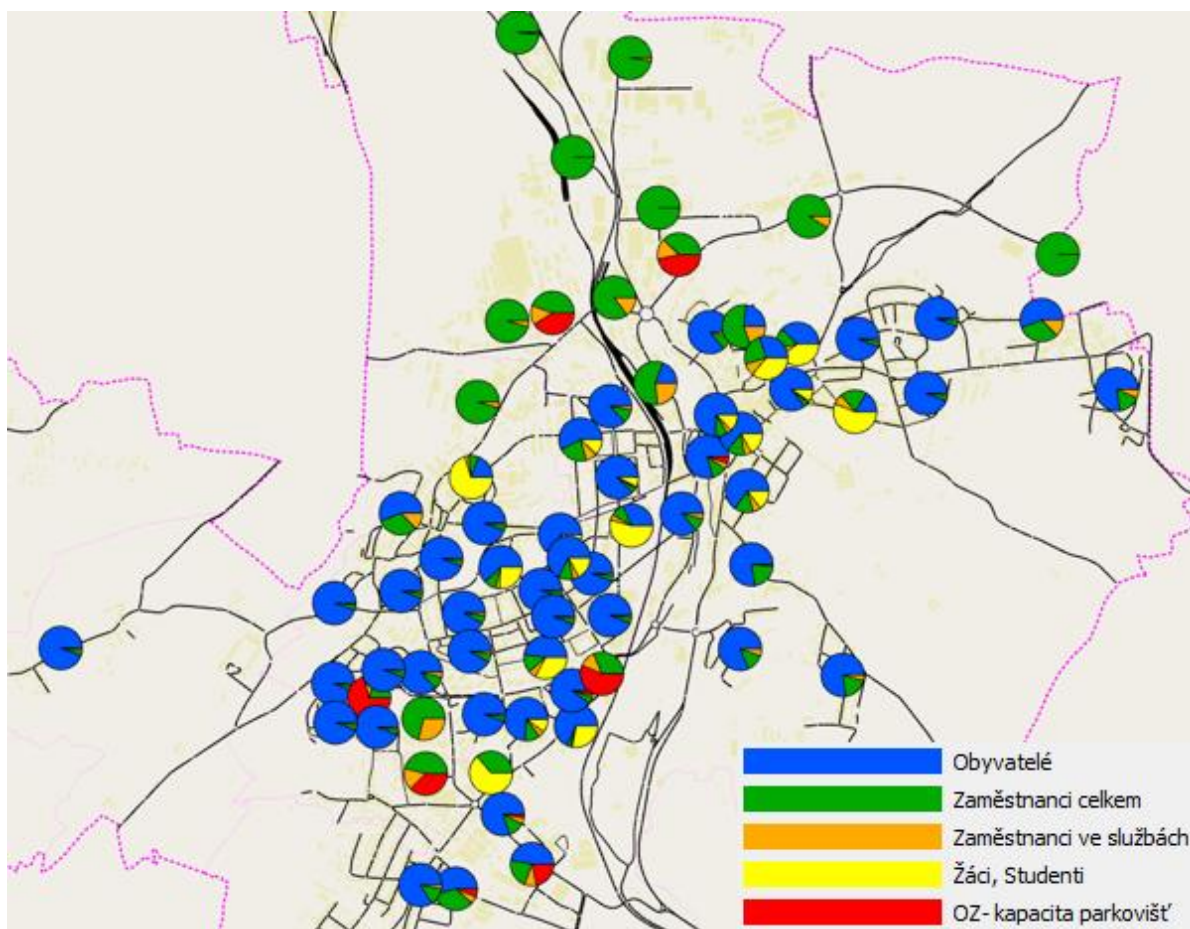
Křižovatka	voz/den
K1 - Milínská x Mixova	16203
K2 - Milínská x Dlouhá	17227
K3 - Milínská x Špitálská	17989
K4 - Evropská x Husova x Plzeňská	37157
K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká	11041
K6 - Seifertova x Březnická x Školní	18442
K7 - Brodská x Školní x Žežická	18945
K8 - Žežická x Karla Kryla	14404
K9 - Čs. Armády x Březnická	11770

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že okružní křižovatka K4 má překročenu svoji kapacitu jen posouzením celkového objemu vjezdů. Maximální denní kapacita okružní křižovatky s jedním pruhem na okružním pásu a jedním pruhem na vjezdech se pohybuje v rozmezí 24 – 32 tis. voz/den.²

3.5 Charakteristika poptávky

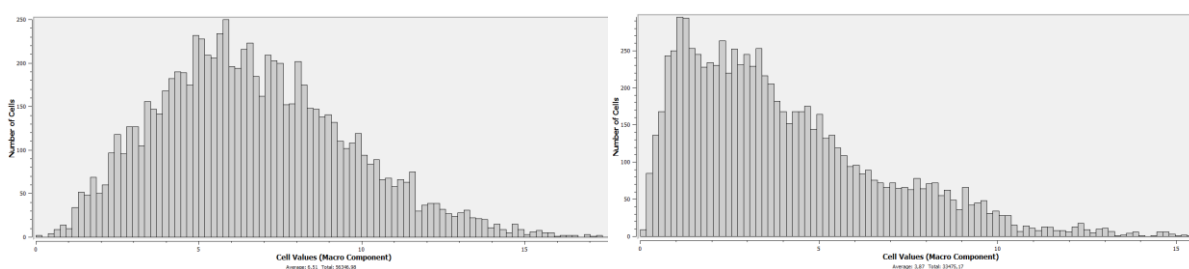
Poptávku po dopravě je modelově možné vyjádřit na základě socio-ekonomických ukazatelů. Základními ukazateli jsou počty obyvatel, zaměstnanců, školou povinných obyvatel a také nákupní příležitosti. Ve všech městských částech Příbrami je celkem evidováno 32 tis. obyvatel, cca 19 tis. pracovních míst, 11 tis. žáků a studentů a více než 2 tis. parkovacích míst u nákupních center. Rozložení ukazatelů dopravní poptávky je zobrazeno na následujícím obrázku ve výřezu souvisle zastavěného centrálního území.

² SN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích



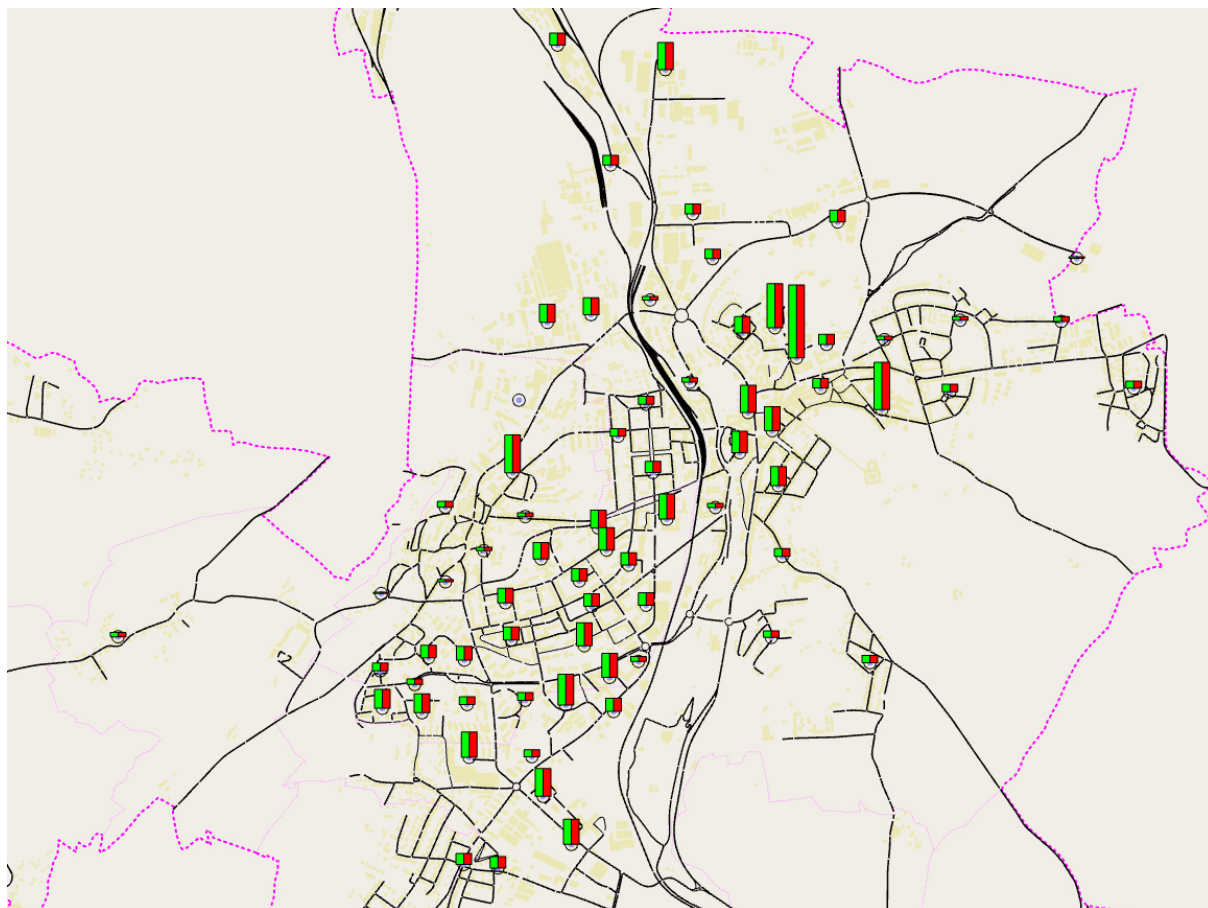
Obrázek 15 Rozložení socio-ekonomických ukazatelů ve výřezu Příbrami

Zdroje a cíle dopravy jsou svázány s účely cest, mezi nimiž nejčastější jsou cesty do práce, do školy a za nákupem a službami. Průměrná délka cesty automobilem v Příbrami je 6,5 minuty nebo 3,9 km. Histogramy četnosti jsou uvedeny níže (od leva čas a vzdálenost).



Obrázek 16 Histogramy četnosti cest podle času a vzdálenosti v Příbrami

Alokace celkových dopravních objemů je znázorněna na následujícím obrázku. Kvantifikace celkových dopravních objemů včetně dělby přepravní práce je uvedena v kapitole 7.

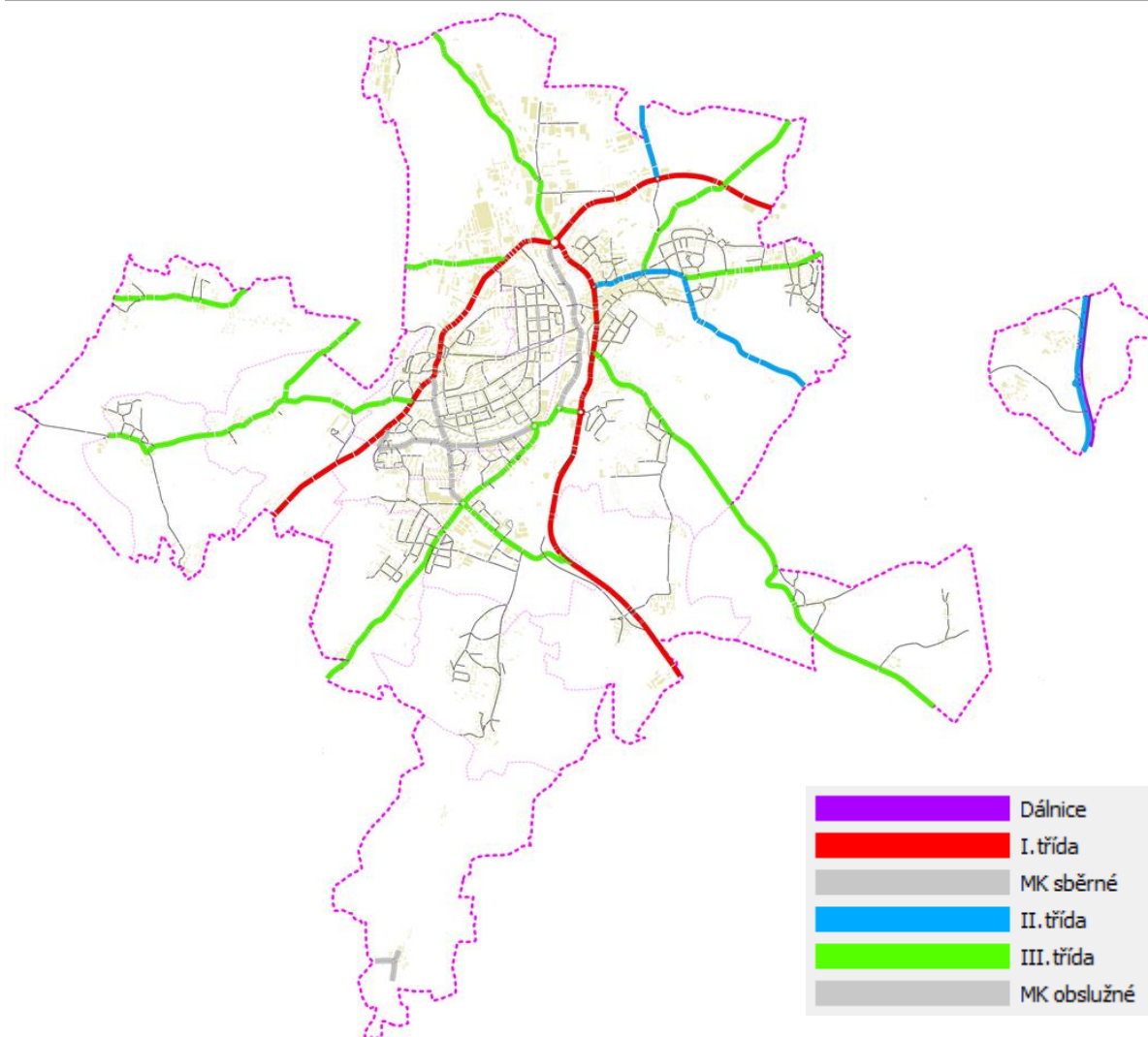


Obrázek 17 Alokace dopravních objemů ve výřezu Příbrami

3.6 Pozemní komunikace

3.6.1 Popis sítě pozemních komunikací

Současnou síť pozemních komunikací na území města Příbrami tvoří silnice I., II. a III. třídy, místní komunikace a účelové komunikace. Přes místní část Bytíz prochází cca 2 km dlouhý úsek dálnice D4.



Obrázek 18 Síť pozemních komunikací v Příbrami

Dálnice

Dálnice D4 pouze okrajov protíná katastrální území města Příbram přes místní část Bytíz. Dálnice umožní rychlé spojení Příbrami s Prahou a Pískem. Ve směru od Prahy začíná u výjezdu ze silnice I/4 Jíloviště a končí na křižovatce s II/118 východně u Příbrami. Dále k jihu pokračuje mimo již zprovozněného 6 km dlouhého dálničního úseku Mirovice - Tebkov v podobě silnice I. třídy I/4. Dokončení dálnice v celém úseku z Příbrami na jih až po silnici I/20 se předpokládá do roku 2023.

V současnosti je dálnice dostupná z Příbrami přes MÚK Skalka severovýchodním směrem a MÚK II/118 východním směrem. Po dokončení zbývajících úseků bude napojena také jihovýchodním směrem přes MÚK Milín.

Silnice I.třídy

I/18 – silnice začíná na křižovatce se silnicí I/19 v Rožmitálu pod Třemšínem, vede přes Město Příbram, kříží se s dálnicí D4 a pokračuje východním směrem přes Sedlčany a napojuje se na

silnici I/3 severně od Votic. Ve městě Příbrami prochází ulicemi Rožmitálská, Husova a Evropská.

I/66 – silnice spojuje Milín s Příbramí. Její délka je pouhých 8 km. Severně od Milína se napojuje na silnici I/4 a je pro Příbram budoucím přivaděčem na dálnici D4 ve směru na Písek.

Silnice II.třídy

II/118 – silnice propojuje Příbram s Petrovicemi u Sedlčan od jihovýchodu a s Berounem od severu. Celková délka silnice je 150 km, severně dále pokračuje přes města Kladno a Slaný a napojuje se na D8 u Budyně nad Ohří.

Silnice III.třídy

III/1188 – silnice napojuje místní část Orlov na páteřní komunikaci I/18 v Husově ulici.

III/1189 – silnice napojuje místní části Kozičín a Lazec na páteřní komunikaci I/18 v Rožmitálské ulici.

III/1185 – silnice propojuje Lazec a Staré Podlesí západně od Příbrami a dále pokračuje na sever přes Obecnici, Drahlín Bratkovice do Hluboše, kde se napojuje na II/118.

III/11811 – silnice napojuje Obecnici s Příbramí do okružní křižovatky s I/18 a I/66.

III/11812 – silnice napojuje sídla položená jihovýchodně od Příbrami. Prochází místní částí Jerusalem, obcemi Radětice, Stěžov, Káciň a napojuje se na II/118 v obci Horní Hbity.

III/1911 – silnice napojuje z jihu obce Narysov, Třebsko, Modřovice, Chrást a napojuje se na II/174 v Březnici. Na území Příbrami je napojena na I/66, tvoří spojku ulic Milínská a Březnická, pokračuje k jihu Březnickou a Školní ulicí a Zdabořskou ulicí město opouští.

III/1912 – silnice tvoří krátkou spojku mezi III/1911 a I/66 Brodskou ulicí

III/11417 – silnice napojuje obce položené severovýchodním směrem. Prochází obcemi Občov, Suchodol, Kotečnice, Rosovice a napojuje se na silnici II/114 v Dobříši. V Příbrami prochází ulicemi Dobříšská a Jinecká a zakončena je na křižovatce s třídou Kpt. Olesinského.

Místní komunikace

Základní komunikační kostru města Příbrami tvoří z velké části průtahy krajských silnic I. a II. třídy. Na tuto kostru dále navazují většinou radiálně vedené silnice III. třídy napojující okrajové městské části nebo okolní obce. Mezi nejvýznamnější místní komunikace se sběrnou funkcí patří ulice, Březnická, Žežická, K. Kryla, Seifertova, Podbrdská, Šachetní, Politických vězňů, E.Beneše a třída Osvobození. Na většině zbývajících místních komunikacích převažuje obslužná funkce.

Účelové komunikace

Síť pozemních komunikací doplňují veřejně přístupné účelové komunikace ve vlastnictví soukromých subjektů, např. napojení parkovišť nákupních center.

3.6.2 Bezpečnostní rizika a závady

Vyhodnocení dopravní nehodovosti

Policie ČR eviduje dopravní nehody na pozemních komunikacích, které jí ze zákona přísluší vyšetřovat³. V letech 2006-2008 nebylo nutné přivolat PČR k nehodám do 50 tis Kč a bez zranění, letech 2009-2018 nebylo nutné přivolat PČR k nehodám do 100 tis Kč a bez zranění. Proto není celkový roční počet nehod v těchto dvou obdobích srovnatelný. Následky na zdraví jsou ze stavu do 24 hod po nehodě. Podíl úmrtí do 24 hod na celkovém počtu úmrtí z dopravních nehod je udáván 94 % za ČR v roce 2010.

Za 12 let bylo v Příbrami zaznamenáno 4 289 nehod, z toho:

- 6 skončilo smrtí,
- 82 těžkým zraněním
- a 576 lehkým zraněním.

Smrtelné nehody byly:

- 3× na silnici I. třídy jen mot. voz. mimo obec,
- 1× na dálnici jen mot. voz. mimo obec,
- 1× na silnici III. třídy jen mot. voz. mimo obec
- 1× na ulici tř. Osvobození mot. voz. s chodcem.

Závažné nehody (těžké zranění a smrt) se soustředí na tyto ulice v obci:

- 6× Politických vězňů
- 5× Evropská, silnice I. třídy
- 5× Žežická
- 5× Milínská, silnice I. třídy
- 4× Školní, silnice III. třídy
- 4× Husova, silnice I. třídy
- 3× Čs. armády

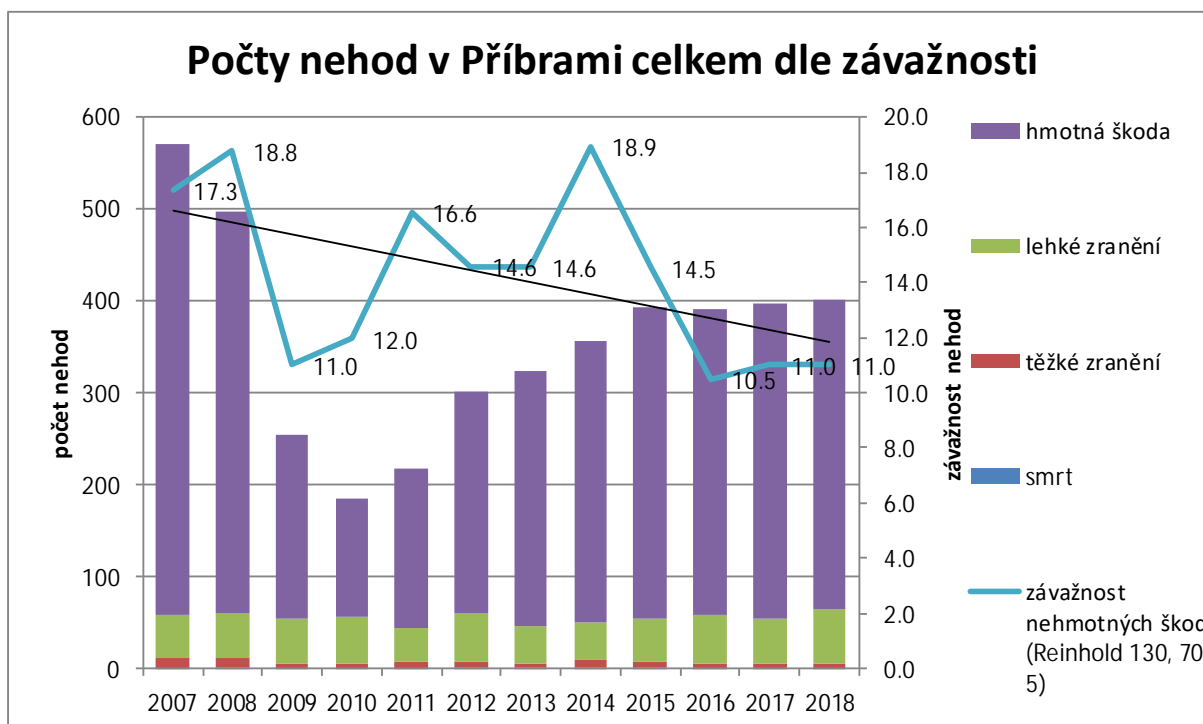
Závažnost dle Reinholda⁴ uvedená v tabulce 1 je průměr bodového hodnocení následků nehod, kdy smrtelná nehoda získá 130 bodů, nehoda nejvýše s těžkým zraněním 70 a nehoda nejvýše s lehkým zraněním 5 bodů, tedy čím vyšší číslo tím tragičtější následky. Trend závažnosti lze z grafu regresní přímkou interpretovat jako mírně klesající, s velkou mírou nejistoty vzhledem k variabilitě hodnot.

³ Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod

⁴ Fri J., Vliv úprav organizace silničního provozu v intravilánu na bezpečnost a plynulost dopravy. Disertační práce. Ostrava 2009.

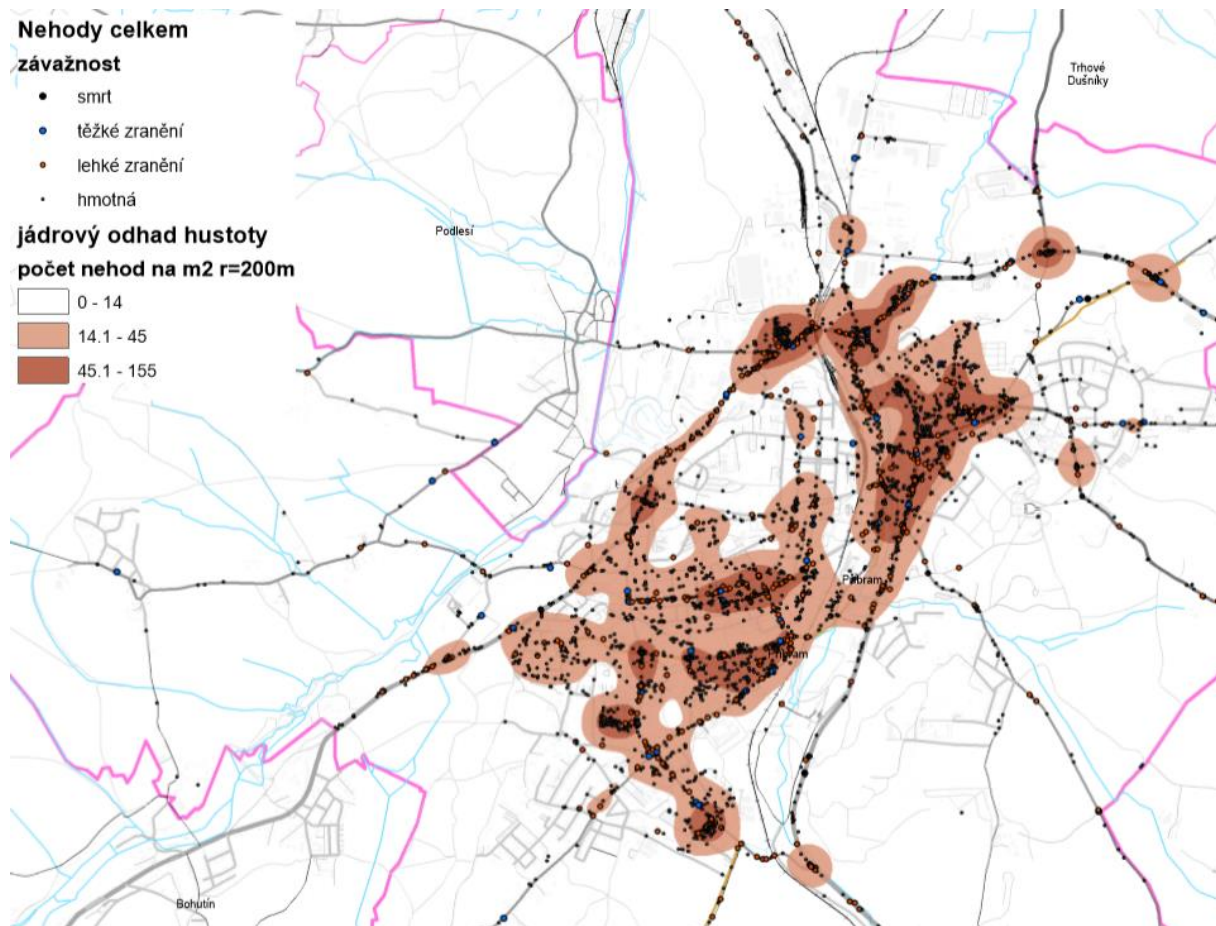
Tabulka 7 Přehled nehod v Příbrami (2007-2018)

rok	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	závažnost nehmotných škod (Reinhold 130, 70, 5)
2007	0	11	47	513	17.3
2008	1	11	49	436	18.8
2009	0	5	49	200	11.0
2010	0	6	50	128	12.0
2011	0	8	37	172	16.6
2012	2	5	53	241	14.6
2013	1	5	41	276	14.6
2014	1	9	41	305	18.9
2015	1	6	47	340	14.5
2016	0	5	54	333	10.5
2017	0	5	49	344	11.0
2018	0	6	59	337	11.0
Celkem	6	82	576	3 625	



Obrázek 19 Trend závažnosti nehod (2007-2018)

Následky nehodovosti lze také hodnotit metodikou celospolečenských ekonomických ztrát z dopravní nehodovosti⁵ (CDV 2010), kdy jsou hodnoceny náklady na zásah IZS, zdravotní péče, hmotná škoda, soudy, ztráta na produkci, sociální výdaje. Smrtnou nehodu lze pak vyjádřit jako 19,4 mil Kč, těžké zranění 5,1 mil. Kč, lehké zranění 0,7 mil Kč a nehoda jen s hmotnými následky na 0,4 mil Kč v cenách roku 2016. Pak je možno následky nehodovosti v Příbrami za období 2007-2018 vyčíslit na cca 2 238 mil. Kč.



Obrázek 20 Prostorová analýza nehod v Příbrami (2007-2018)

Z prostorové analýzy (jádrový odhad hustoty) nehod plyne soustředění nehod na ulice a křižovatky:

- Milínská v úseku Alešova až nám. T.G.M.
- Čs. armády × Mariánská
- Jiráskovy sady
- Evropská x Plzeňská
- Evropská ulice
- Žežická × Politických vězňů
- Žežická × Karla Kryla

⁵ Daňková A., Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV 2010, http://www.lss.fd.cvut.cz/Members/langr/uaemka/metodika-vypoctu-ztrat/at_download/file

- Jana Drdy
- Husova x Ke Korábu

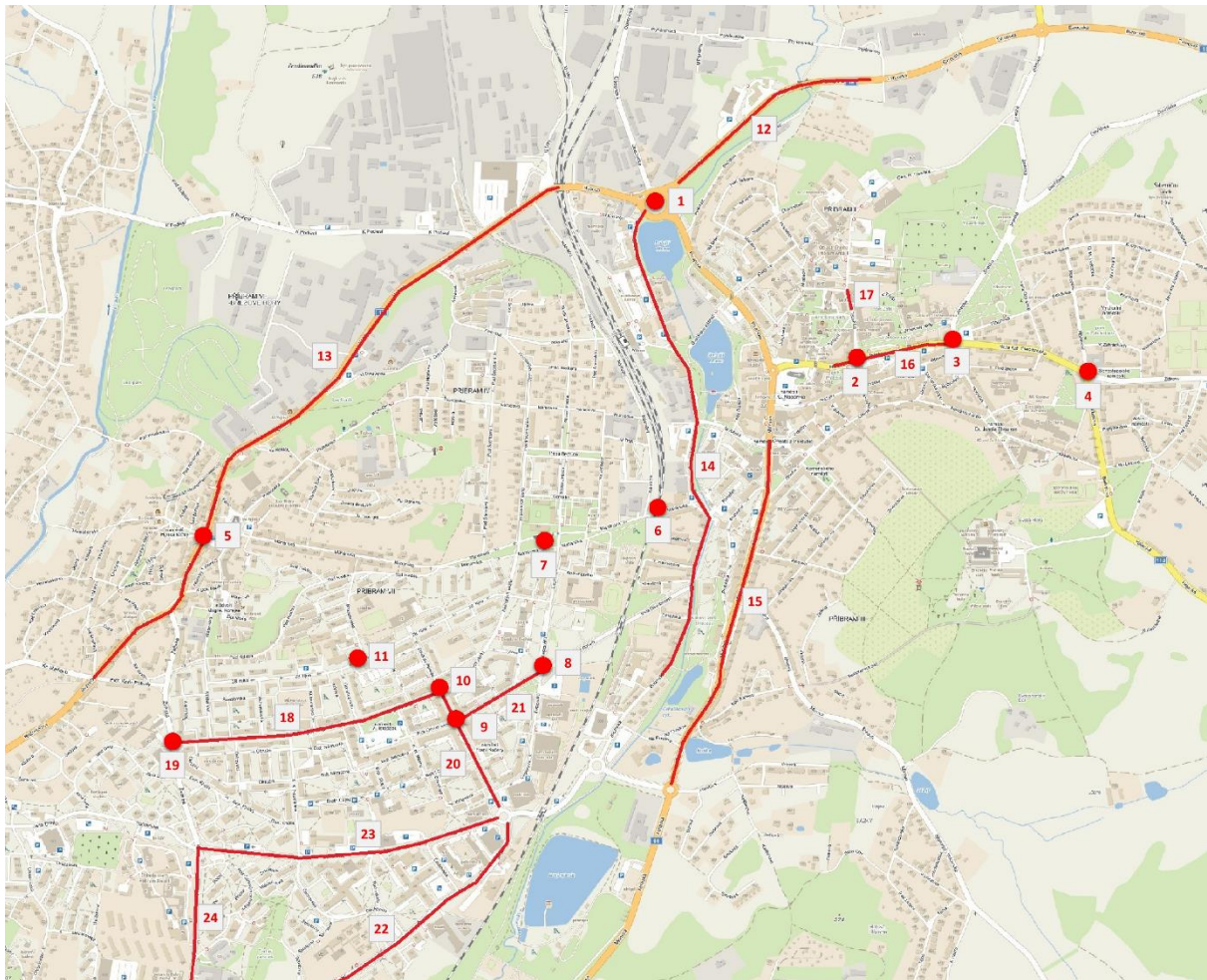
Závady a nedostatky

1. OK Evropská x Husova x Plzeňská
 - nehodová lokalita, nesplňuje požadavky na ÚKD, nepřípustné pro pletové úseky
2. SSZ II/118 x Gen.R.Tesaříka
 - nehodová lokalita, pro současně intenzity dopravy naddimenzováno
3. SSZ II/118 x Jinecká
 - nehodová lokalita, pro současně intenzity dopravy naddimenzováno
4. SSZ II/118 x Žižkova
 - pro současně intenzity dopravy naddimenzováno
5. Rožmitálská x J.A.Alise
 - nehodová lokalita
6. Ul. Mariánská
 - žel. přejezd bez segregace pěší dopravy, jednosměrná komunikace bez možnosti přejezdu cyklistů v obou směrech
7. Křižovatky v ul. Mariánská
 - Nejednotné řešení pedestrianů v jízdě s ulicemi Legionářská a Politických vězňů
8. T. Osvobození x Legionářská
 - nehodová lokalita (přesná křižovatka umožní vysokou rychlost, naddimenzovaná křižovatka)
9. T. Osvobození x Ed. Beneše
 - nehodová lokalita (zalomená pedestrianů bez úprav pro psychologické vnímání)
10. Ed. Beneše x Politických vězňů
 - nehodová lokalita (zalomená pedestrianů bez úprav pro psychologické vnímání)
11. Ul. 28. října
 - obytná zóna bez úprav pro psychologické vnímání
12. Evropská ulice
 - nehodová lokalita (vysoká intenzita dopravy, kongesce, napojení OZ a SPH)
13. Husova ulice
 - nehodová lokalita zejména na křižovatkách (exponovaná levá odbočení)
14. Ulice s. Armády
 - nehodová lokalita (pěší přejezd pěší doprava, úpravy již řešeny)

15. Milínská ulice
 - nehodová lokalita (v úseku nám. T.G.M. – Dlouhá silná p í ná p ší doprava, nehody s cyklisty, nehody automobil od nám stí až po Topolovou, bez vymezení cyklistické infrastruktury)
16. Ulice Jiráskovy sady
 - Intenzivní pohyb chodc , naddimenzováno pro vozidla, málo prostoru pro p ší, žádný pro cyklisty)
17. Ulice Gen. R. Tesa íka
 - Nehody ve velké mí e související s parkováním a otá ením
18. Ulice Politických v z
 - nehodová lokalita (velké množství nehod, mnoho nehod se zran ním chodc , široké pruhy, bez vymezení cyklistické infrastruktury)
19. K ižovatka Politických v z x Žežická
 - nehodová lokalita (nehody p i vypnutém SSZ nebo s chodci)
20. E.Beneše
 - nehodová lokalita (zalomené k ižovatky, p í né p ší vazby, široké pruhy, bez vymezení cyklistické infrastruktury)
21. t . Osvobození
 - nehodová lokalita (již ešeny p echody d lené ostr vkem p ed poliklinikou, jinak široké pruhy, k ižovatka s ul. Legioná odpovídá spíše silnici I.t ídy s dlouhými p echody, na k ižovatce s B eznickou nehody p i vypnutém SSZ, bez vymezení cyklistické infrastruktury)
22. Školní ulice
 - nehodová lokalita (široké pruhy, možnost vysoké rychlosti, podélný sklon, kolmé parkování, p í ný pohyb do školy již ešen zvýšenými p echody, další p echody bez st edového d lení, bez vymezení cyklistické infrastruktury)
23. Seifertova ulice
 - nehodová lokalita (již p izp sobena, problémy m že vyvolávat šikmé pakování, bez vymezení cyklistické infrastruktury)
24. Žežická ulice
 - nehodová lokalita (na k ižovatkách, p ed nemocnicí, široké pruhy, ned lené p echody)

Tabulka 8 Problémová místa na komunikační síti

1	okružní křižovatka Evropská x Husova x Plzeňská	13	ulice Husova
2	SSZ II/118 x Gen.R.Tesaříka	14	ulice Čs. Armády
3	SSZ II/118 x Jinecká	15	ulice Milínská
4	SSZ II/118 x Žižkova	16	ulice Jiráskovy sady
5	Rožmitálská x J.A.Alise	17	ulice Gen. R. Tesaříka
6	ulice Mariánská	18	ulice Politických vězňů
7	křižovatky v ul. Mariánská	19	křižovatka Politických vězňů x Žežická
8	křižovatka tř. Osvobození x Legionářů	20	ulice E.Beneše
9	křižovatka tř. Osvobození x Ed. Beneše	21	ulice tř. Osvobození
10	křižovatka Edvarda Beneše x Politických vězňů	22	ulice Školní
11	ulice 28.října	23	ulice Seifertova
12	ulice Evropská	24	ulice Žežická



Obrázek 21 Problémová mapa pozemních komunikací pro automobilovou dopravu

3.7 Organizace a řízení provozu, informační a dopravní telematické systémy

3.7.1 Organizace provozu

MÚ Příbram má při organizaci dopravy následující působnost:

Odbor investic a rozvoje města - Oddělení přípravy a realizace projektů

- komplexní technická a investiční příprava pozemních, dopravních a inženýrských staveb, výkon technického dozoru při realizaci staveb

Odbor investic a rozvoje města - Oddělení rozvoje města

- Zajišťuje podklady pro řešení rozvojových projektů celoměstského významu (veřejně prospěšných staveb, dopravní a technické infrastruktury)
- Připravuje podklady a podává návrhy pro rozhodování orgánů samosprávy ve věcech rozvoje města

Stavební úřad a územní plánování - Speciální stavební úřad – silniční

- vykonává působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací,

Samostatné oddělení silničního hospodářství

- vykonává působnost silničního správního úřadu a výkon státního dozoru ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.
- stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích.

Komise dopravní – poradní orgán Rady města s náplní činnosti:

- projednává a posuzuje dopravní situaci na území města Příbram,
- podává starostovi náměty k práci městské policie v dopravě ve městě

Další subjekty mimo struktury městského úřadu:

Městská policie

- dohled nad dodržováním místní a obecné úpravy,
- prevence.

Technické služby města Příbrami p.o.

- údržba komunikací a dopravního značení,
- údržba a opravy veřejného osvětlení a parkovacích automatů,
- ostatní komunální činnosti.

3.7.2 Řízení provozu

Dopravní provoz se na území města Příbrami řídí zákonem o silničním provozu (zákon č. 465/2006 Sb. jako úplné znění zákona č. 361/2000 Sb.). Místní organizace dopravy zahrnuje vedle dopravních značek také světelné signalizační zařízení. Celkem je SSZ osazeno na 14 lokalitách. Jejich přehled uvádí tabulka 9.

Tabulka 9 Přehled zařízení světelné signalizace na území města Příbrami

Označení SSZ	Umístění	počet ramen	typ řadiče	typ návěstidla	provoz	detekce vozidel
PB.01	B eznická – T ída Osvobození (Q klub)	3	MTC 300	LED	nonstop	S, V, I
PB.02	Husova – K Podlesí (Kaufland)*	3	MTC 300	LED	5:30-20	S, V
PB.03	Nám. T.G.M. – Radnice (Radnice)	4	MTC 300	LED	6-18	S, V
PB.04	s. armády – Prokopská (Sezam)	4	MTC 300	LED	6-18	V, I
PB.05	Milínská – Prokopská (Soud)	3	MTC 300	žárovka	6-18	V
PB.06	K. Kryla – Žežická (Asie)	4	MTC 300	LED	nonstop	S, V
PB.07	Kpt. Olesinského – Gen. Tesa íka (Jiráskovy sady)	3	MTC 300	LED	6-18	S, V, I
PB.08	s. armády – P echod (Ryne ek)	2	MTC 3	LED	6-18	N
PB.09	Rožmitálská – Nám. J. A. Alise (Alise)	4	MTC 300	LED	nonstop	S, V, I
PB.10a	Kpt. Olesinského – St elecká (St elecká)	4	MTC 3000	LED	6-18	S, V
PB.10b	Kpt. Olesinského – St elecká (p echod Láze ská)	2		LED	6-18	N
PB.11	Žižkova – Balbínova (Sevastopol)	4	MTC 300	LED	6-18	S, V
PB.12	Plze ská – Riegrova (Uran)	4	MTC 300	LED	6-18	V
PB.13	Seifertova – echovská (Penny market)	4	MTC 300	žárovka	6-18	V
PB.14	Žežická – Politických v z (Družba)	3	Actros	LED	6-18	V

Poznámky: Omezený provoz v sobotu 7-12 hod., v neděli 15-20 hod.
 Detekce vozidel: S-detekční smyčky, V-videodetekce, I-infradetektory, N-bez detekce

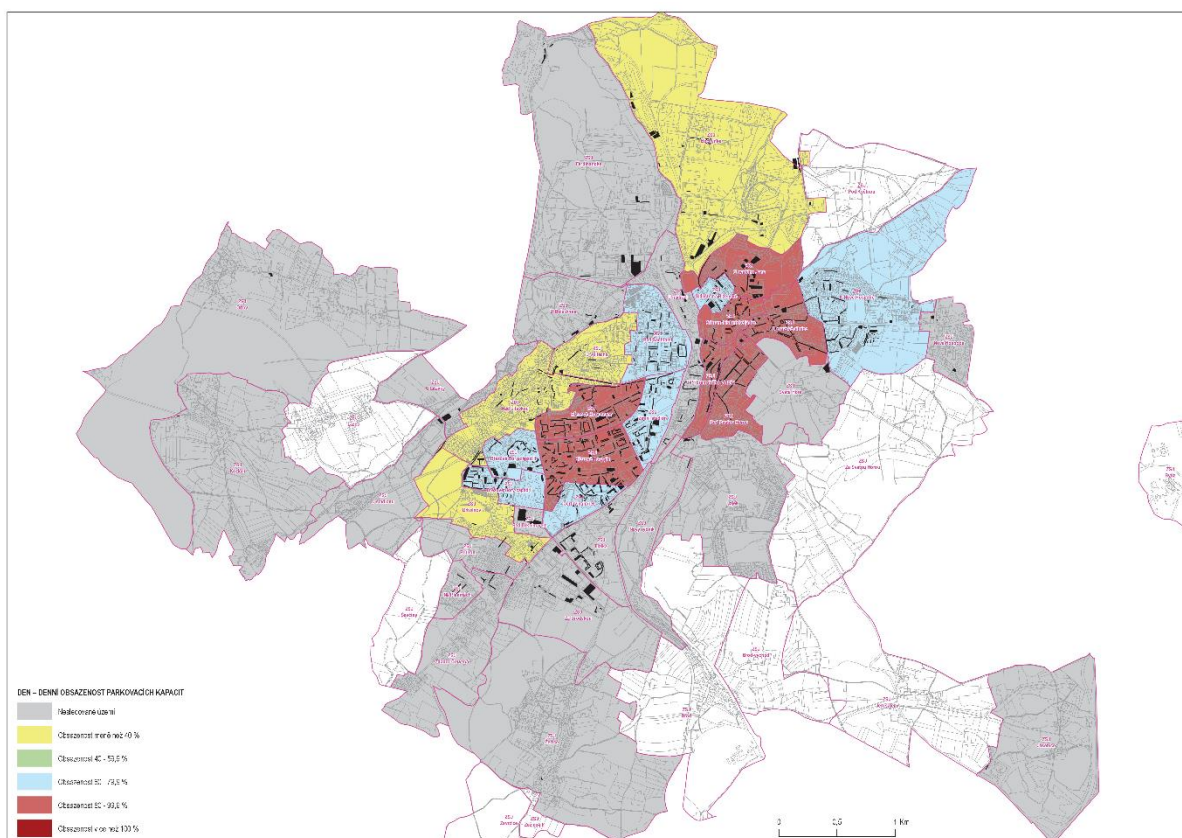
3.7.3 Informační a dopravní telematické systémy

Na území města Příbrami není v současnosti žádný informační ani telematický systém.

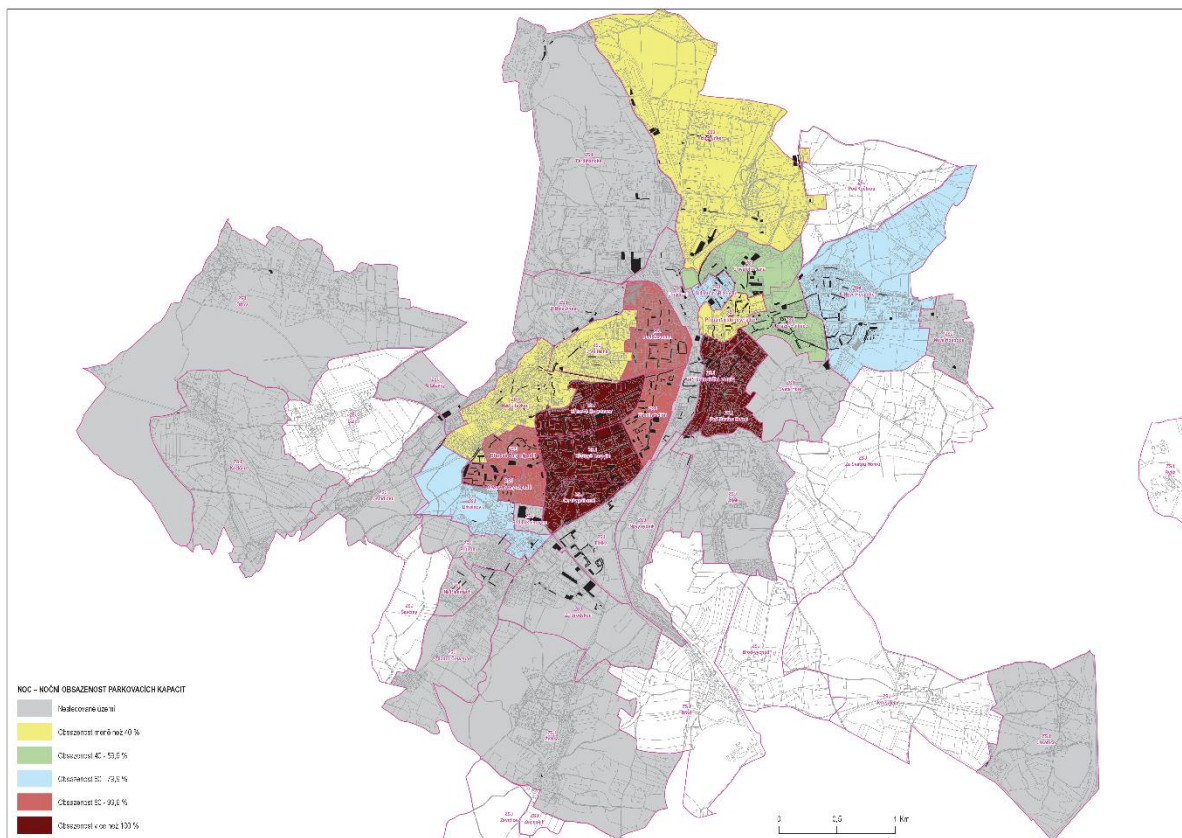
3.8 Statická doprava

Dopravu v klidu ve městě Příbram lze tak jako v jiných městech zařadit mezi problémové oblasti dopravního systému. S růstem automobilizace a dojížděnkou ze spádových oblastí je kapacita parkovacích a odstavných stání nedostačující. Nedostatečná kapacita parkovacích stání v exponovaných lokalitách se projevuje naplněním stávajících ploch a nelegálním parkováním např. v zeleni, křižovatkách nebo na komunikacích, kde nezůstane minimální průjezdný profil požadovaný zákonem.

Dopravu v klidu lze ve městě rozdělit na regulovanou (zpoplatněná parkoviště), která se nacházejí především v centru města a neregulovanou. Na zpoplatněných parkovištích dochází k naplnění jejich kapacit během dne, v úřední a provozní hodiny úřadů, nemocnice, obchodů a jiných zařízení nacházející se v centru. Na sídlištích a oblastech s hustou bytovou zástavbou jsou parkovací kapacity naplněny de facto po celých 24 hodin. Během dne, kdy dojde k částečnému odlivu rezidentů, dojde k naplnění uvolněných kapacit návštěvníky. Během noci vzhledem k nedostatečné kapacitě stání je naplněnost některých oblastí (např. místní část Příbram VII) větší než 100 %.



Obrázek 22 Obsazenost vybraných částí města ve dne (zdroj: HDHV)



Obrázek 23 Obsazenost vybraných částí města v noci (zdroj: HDHV)

V současné době se město snaží o navyšování parkovacích kapacit pomocí stavebních úprav. Jedná se zhruba o desítky parkovacích stání. Souběžně město pracuje na přípravě realizace parkovacích domů v místě parkovišť u autobusového nádraží v ulici Čs. Armády a v ulici Ryneček. V obou případech dojde k výraznému navýšení parkovacích kapacit na stávajících plochách. Dalšími možnostmi navýšení parkovacích kapacit je realizace parkovacích zálivů, využití ploch ve vnitroblocích domů nebo změnou organizace dopravy. Všechny tyto kroky je potřeba vhodným způsobem propojit s funkční zónou parkování.

Dalším krokem, který by měl vliv na nižší cílovou dopravu ze strany návštěvníků dojíždějících za prací do hlavního města Prahy, je vybudování záchytného parkoviště v lokalitě Dubenec – Skalka, která byla na základě dlouhodobého průzkumu vybrána odborem dopravy Středočeského kraje.

4 GENEREL VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou je v Příbrami zajišťována pomocí veřejné linkové dopravy (autobusy) a veřejné drážní osobní dopravy (vlaky). Situace ve veřejné linkové dopravě je v současné době poměrně komplikovaná a nepřehledná, ve městě fungují celkem 3 autobusové subsystémy. Jedná se o autobusové linky městské hromadné dopravy (MHD), autobusové linky zařazené do Pražské integrované dopravy (PID) a autobusové linky zařazené do Středočeské integrované dopravy (SID). Kromě těchto linek je po území města Příbram provozováno ještě několik dalších linek pravidelné autobusové dopravy (PAD), které nejsou zařazené do žádného integrovaného systému.

4.1 Průzkum frekvence cestujících MHD

V této kapitole jsou detailně popsány jednotlivé autobusové a železniční linky hromadné dopravy, které jsou vedeny po území města.

4.1.1 Městská hromadná doprava

MHD v Příbrami je tvořena celkem 19 linkami, označenými číslicí a písmenem, přičemž číselná řada značí vždy danou základní trasu, písmeno poté její variantní trasování. Linky MHD zajišťují dopravní obslužnost na celém území města, vč. všech místních částí a také spojení s nejbližšími okolními obcemi (Dubenec, Dubno, Háje, Lhota u Příbramě, Narysov, Podlesí). Městská hromadná doprava je objednáвана a financována městem Příbram, příp. spolufinancována Středočeským krajem a dalšími obcemi, které linky obsluhují. Dopravní obslužnost je v pracovní dny zajištěna 17 linkami, ve dnech pracovního klidu (sobota, neděle, svátky) poté 6 linkami. V pracovní dny první spoje vyjíždějí před 5. hodinou ranní a poslední spoje dojíždějí před 23. hodinou večerní, ve dnech pracovního klidu je provoz linek MHD zajišťován přibližně mezi 6. a 22. hodinou.

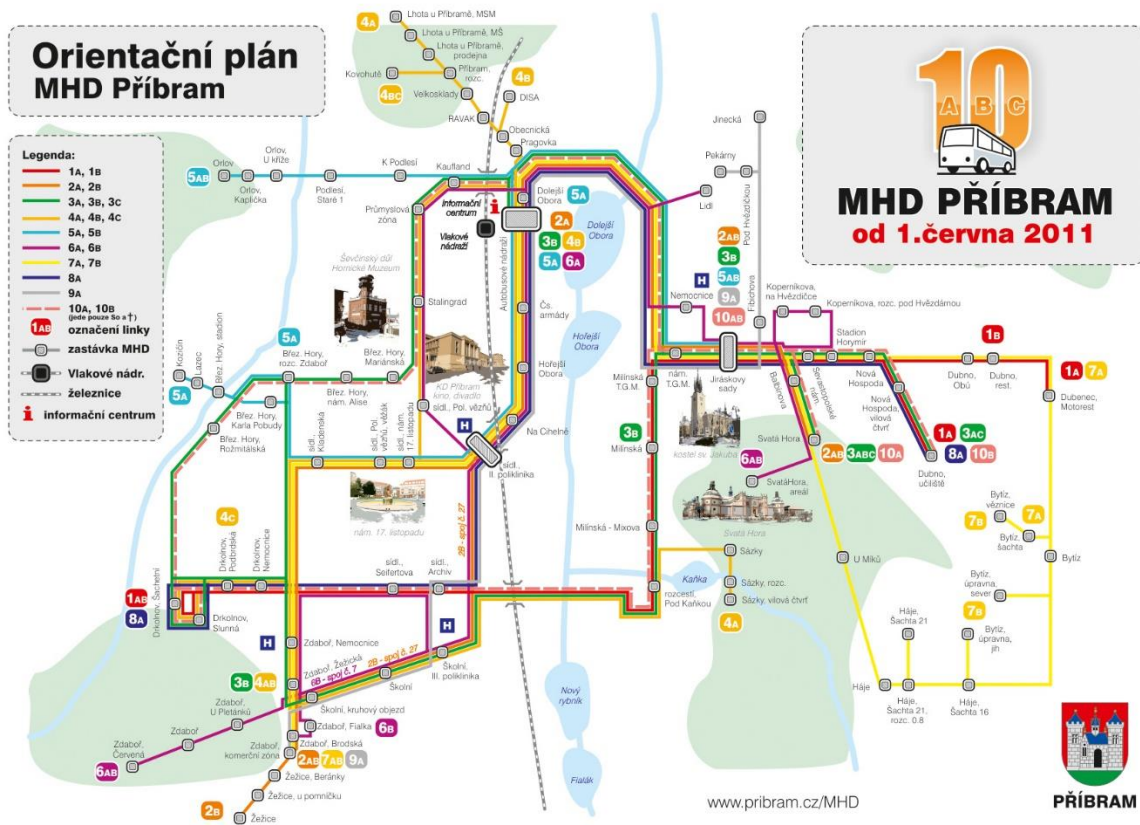
Tabulka 10 Přehled linek MHD

Číslo licence	Označení linky	Trasa linky (vybrané zastávky)		
		Interval ve špičkových obdobích pracovních dní [min.]	Interval v ostatních obdobích pracovních dní [min.]	Interval ve dnech pracovního klidu [min.]
305001	1A	Drkolnov,Šachetní – Drkolnov,Nemocnice – sídl. Archiv – Milínská – Jiráskovy sady – Nová Hospoda – Dubno,učiliště /a zpět/		
		20 - 30	60 - 120	nejede
305011	1B	Drkolnov,Šachetní – Drkolnov,Nemocnice – sídl. Archiv – Milínská – Jiráskovy sady – Nová Hospoda – Dubno /a zpět/		
		2 páry spojů		nejede
305002	2A	Brod,obec – Zdaboř,komerční zóna – Zdaboř,Žežická – Zdaboř,Nemocnice – sídl.Kladenská – sídl.II.poliklinika – aut.nádraží/Dolejší obora – Jiráskovy sady – Svatá Hora /a zpět/		
		~ 10 - 20	~ 10 - 20	60
305012	2B	Žežice – Zdaboř,komerční zóna – Zdaboř,Žežická – Zdaboř,Nemocnice – sídl.Kladenská - sídl.II.poliklinika – Svatá Hora /a zpět/		
		60	60	60
305003	3A	Svatá Hora – Jiráskovy sady – Milínská – Školní – Zdaboř,Žežická – Zdaboř,Nemocnice – Drkolnov,Nemocnice – Břez.Hory,Rožmitálská – Břez.Hory,nám.J.A.Alise – Stalingrad – Kaufland – aut.nádraží – Jiráskovy sady – Svatá Hora /polookružní linka/		
		60	60	nejede
305013	3B	Svatá Hora – Jiráskovy sady – aut.nádraží – Kaufland – Stalingrad – Břez.Hory,nám.J.A.Alise – Břez.Hory,Rožmitálská – Drkolnov,Šachetní – Drkolnov,Nemocnice – Zdaboř,Nemocnice – Zdaboř,Žežická – Školní – Milínská – Jiráskovy sady – Svatá Hora /polookružní linka/		
		30 - 60	60	nejede
305023	3C	Svatá Hora – Jiráskovy sady – aut.nádraží – Kaufland – Stalingrad – Břez.Hory,nám.J.A.Alise – Břez.Hory,Rožmitálská – Drkolnov,Šachetní – Drkolnov,Nemocnice – Zdaboř,Nemocnice – Zdaboř,Žežická – Školní – Milínská – Jiráskovy sady – Nová Hospoda – Dubno,,učiliště		
		1 spoj	nejede	nejede
305004	4A	Sázky,rozc. – Školní – Zdaboř,Žežická – Zdaboř,Nemocnice – Drkolnov,Šachetní – sídl.Kladenská – sídl.II.poliklinika – aut.nádraží/Dolejší obora – Obecnická – DISA – Kovohutě – Lhota u Příbramě,,MSM /a zpět/		
		5 spojů tam, 8 párů zpět (v různých částech trasy)		nejede
305014	4B	Zdaboř,Žežická – Zdaboř,Nemocnice – Drkolnov,Šachetní – sídl.Kladenská – sídl.II.poliklinika – aut.nádraží/Dolejší obora – Obecnická – DISA – Kovohutě /a zpět/		
		4 páry spojů		nejede
305024	4C	Drkolnov,Šachetní – sídl.Kladenská – Stalingrad – Obecnická – DISA – Kovohutě		
		1 spoj	nejede	nejede
305005	5A	Orlov – Podlesí,Staré,I – Kaufland – aut.nádraží/Dolejší obora – sídl.II.poliklinika – sídl. Kladenská – Břez.Hory,nám.J.A.Alise II., Břez.Hory,stadion – Lazec – Kozičín /a zpět/		
		60	120	nejede

Číslo licence	Označení linky	Trasa linky (vybrané zastávky)		
		Interval ve špičkových obdobích pracovních dní [min.]	Interval v ostatních obdobích pracovních dní [min.]	Interval ve dnech pracovního klidu [min.]
305006	6A	(Zavržice – Narysov –) Zdaboř, Červená – Zdaboř, Fialka – Zdaboř, Žežická – Zdaboř, Nemocnice – sídl. Seifertova – Školní III. poliklinika – sídl. II. poliklinika – aut. nádraží/Dolejší obora – Lidl – Nemocnice – Jiráskovy sady – Koperníková Na Hvězdičce – Svatá Hora – Svatá Hora areál /a zpět/		
		60 - 120	120	60
305016	6B	(Zavržice – Narysov –) Zdaboř, Červená – Zdaboř, Fialka – Zdaboř, Žežická – Zdaboř, Nemocnice – sídl. Seifertova – Školní III. poliklinika – sídl. II. poliklinika – Stalingrad – Kaufland – aut. nádraží – Lidl – Nemocnice – Jiráskovy sady – Koperníková Na Hvězdičce – Svatá Hora – Svatá Hora areál /a zpět/		
		5 párů spojů		nejede
305007	7A	Zdaboř, komerční zóna – Zdaboř, Žežická – Zdaboř, Nemocnice – sídl. Kladenská – sídl. II. poliklinika – aut. nádraží/Dolejší obora – Jiráskovy sady – Svatá Hora – Háje, „otočiště“ (– Háje, šachta 21 – Bytíz, úpravna jih – Bytíz, úpravna sever – Bytíz, věznice – Bytíz – Dubenec, „motorest“) /a zpět/		
		8 párů spojů		nejede
305017	7B	Zdaboř, komerční zóna – Zdaboř, Žežická – Zdaboř, Nemocnice – sídl. Kladenská – sídl. II. poliklinika – aut. nádraží/Dolejší obora – Jiráskovy sady – Nová Hospoda – Dubno, rest. – Dubenec, motorest – Bytíz – Bytíz, věznice – Bytíz, úpravna sever /a zpět/		
		1 pár spojů	nejede	nejede
305008	8A	Drkolnov, Šachetní – Drkolnov, Nemocnice – sídl. Archiv – sídl. II. poliklinika – aut. nádraží/Dolejší Obora – Jiráskovy sady – Nová Hospoda – Dubno, učiliště /a zpět/		
		2 páry spojů	nejede	nejede
305010	10A	Svatá Hora – Jiráskovy sady – Milínská (– Sázký, rozc.) – sídl. Archiv – Drkolnov, Nemocnice – Břez. Hory, Rožmitálská – Břez. Hory, nám. J.A. Alise – Stalingrad – Kaufland – aut. nádraží – Jiráskovy sady – Svatá Hora /polookružní linka/		
		nejede	nejede	60
305110	10B	(Dubno, učiliště – Nová Hospoda –) Jiráskovy sady – aut. nádraží – Kaufland – Stalingrad – Břez. Hory, nám. J.A. Alise – Břez. Hory, Rožmitálská – Drkolnov, Šachetní – Drkolnov, Nemocnice – sídl. Archiv (– Sázký, rozc.) – Milínská – Jiráskovy sady (– Nová Hospoda – Dubno, učiliště) /polookružní linka/		
		nejede	nejede	60
305019	19A	(Svatá Hora –) Jiráskovy sady – Milínská – Sázký, rozc. – Jerusalem – Bytíz – Dubenec, motorest – Dubno, rest. – Nová Hospoda – Jiráskovy sady /okružní linka/		
		4 spoje tam, 2 spoje zpět		1 spoj tam, 2 spoje zpět

Kromě výše uvedených autobusových linek je provozována zvláštní školní linka (bez označení), která pomáhá zajišťovat ranní návoz žáků základních škol na začátek vyučování. Linka je určena pro žáky prvního stupně základní školy, ve voze je vždy přítomný městský strážník a veřejnosti je přeprava v těchto spojích vyloučena. Trasa spojů je vedena kolem všech základních škol v Příbrami a přes majoritní území města. V provozu jsou dva protisměrné spoje vyjíždějící přibližně v 7 hodin z počátečních zastávek. První spoj je vedený v trase Stalingrad – Březové Hory – sídl.Kladenská – Drkolnov,Slunná – Zdaboř,Nemocnice – Školní – sídl. Archiv – Sázky – Milínská – Jiráskovy sady – Svatá Hora, druhý spoj je veden v protisměrné trase Nová Hospoda – Scvatá Hora – Jiráskovy Sady – Milínská – Sázky – sídl.Archiv – Školní – Zdaboř,Nemocnice – Drkolnov,Slunná – sídl.Kladenská – Gymnázium – Březové Hory – Stalingrad.

Orientační schéma MHD Příbram je vyobrazeno na následujícím obrázku.



Obrázek 24 Orientační schéma MHD Příbram (zdroj: www.pribram.cz)

4.1.2 Pražská integrovaná doprava

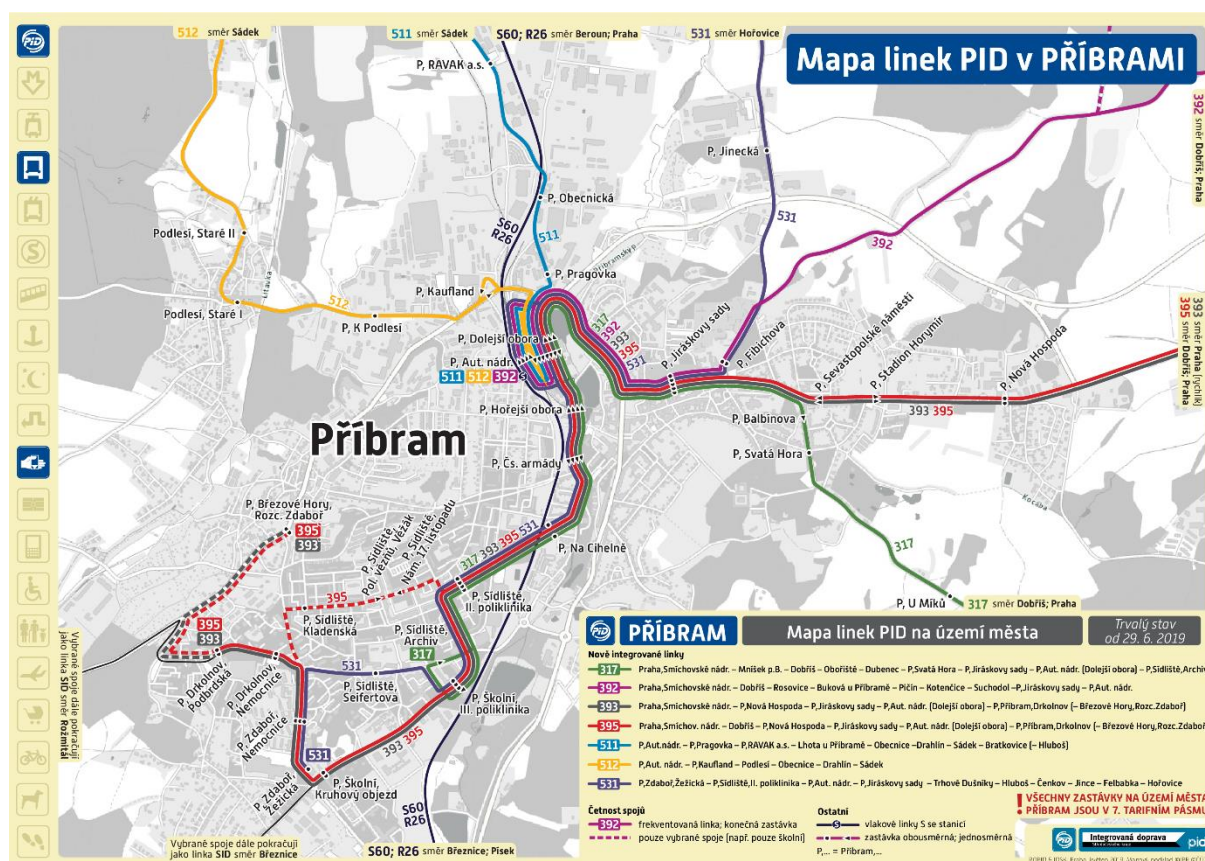
Po území města Příbram je vedeno 7 linek zařazených do integrovaného systému Pražská integrovaná doprava. První fáze integrace do systému PID proběhla v polovině roku 2019, kdy byly tehdejší linky systému SID transformovány do systému PID. Jednalo se zejména o autobusové linky vedené ve směru na Dobříš a Prahu a linky vedené severním směrem na Hořovice. Páteční linky z/do Prahy obsluhují významnou část území města, nejen jeho centrum, ale i velkou část místních částí zahrnujících sídlištní celky. Provoz linek objednává a financuje Středočeský kraj. Provoz linek je zajišťován denně mezi 4. hodinou ranní a 2. hodinou noční – první spoje vyjíždějí po 4. hodině ranní z Příbrami směr Praha, poslední spoje od Prahy projíždí městem kolem 1:30 hod v noci. Lze tak konstatovat, že linky PID zajišťují ve městě i jakousi formu noční dopravy.

Tabulka 11 Přehled linek PID

Číslo licence	Označení linky	Trasa linky (vybrané zastávky)		
		Interval ve špičkových obdobích pracovních dní [min.]	Interval v ostatních obdobích pracovních dní [min.]	Interval ve dnech pracovního klidu [min.]
100317	317	Praha, Smíchovské nádr. – Mníšek p.Brdy – Dobříš – Obořiště – Dubenec, motorest – Příbram, Bytíz, šachta – Příbram, Svatá Hora – Příbram, Jiráskovy sady – Příbram, aut.nádr./Příbram, Dolejší obora – Příbram, sídl.II.poliklinika – Příbram, Školní III.poliklinika (tam) – Příbram, sídl.Archiv /a zpět/		
		30 - 60	120	120
100392	392	Praha, Smíchovské nádr. – Voznice – Dobříš – Rosovice – Buková u Příbramě – Pičín – Suchdol – Příbram, Fibichova – Příbram, Jiráskovy sady – Příbram, aut.nádr. /a zpět/		
		60	120 - 180	4 páry spojů
100393	393	Praha, Smíchovské nádr. – Dubno, rest. – Příbram, Nová Hospoda – Příbram, Jiráskovy sady – Příbram, aut.nádr./Příbram, Dolejší obora – Příbram, sídl.II.poliklinika – Příbram, Školní III.poliklinika – Příbram, Zdaboř, Nemocnice – Příbram, Drkolnov, Nemocnice – Příbram, Drkolnov, Podbrdská (– Příbram, Drkolnov, rozc.Zdaboř) /zrychlená linka /		
		10 - 30	nejede	nejede
100395	395	Praha, Smíchovské nádr. – Dobříš – Dubno, rest. – Příbram, Nová Hospoda – Příbram, Jiráskovy sady – Příbram, aut.nádr./Příbram, Dolejší obora – Příbram, sídl.II.poliklinika (– Příbram, sídl.Kladenská) – Příbram, Školní III.poliklinika – Příbram, Zdaboř, Nemocnice – Příbram, Drkolnov, Nemocnice – Příbram, Drkolnov, Podbrdská (– Příbram, Drkolnov, rozc.Zdaboř) /a zpět/		
		10 - 20	20 - 30	30
300511	511	Příbram, aut.nádr. – Příbram, Obecnická – Příbram, rozc. – Lhota u Příbramě – Obecnice – Drahlín – Sádek (– Bratkovice – Hluboš) /a zpět/		

Číslo licence	Označení linky	Trasa linky (vybrané zastávky)		
		Interval ve špičkových obdobích pracovních dní [min.]	Interval v ostatních obdobích pracovních dní [min.]	Interval ve dnech pracovního klidu [min.]
		60	60 - 240	4 páry spojů
300512	512	Příbram, aut.nádr. – Příbram, Kaufland – Podlesí – Obecnice – Drahlín – Sádek /a zpět/		3 páry spojů
		6 spojů tam, 8 spojů zpět		
210531	531	Příbram, Zdaboř, Žežická – Příbram, Zdaboř, Nemocnice – Příbram, Školní III. poliklinika – Příbram, sídl. II. poliklinika – Příbram, aut.nádr. – Příbram, Jiráskovy sady – Trhové Dušníky – Hluboš – Čenkov – Jince – Felbabka - Hořovice /a zpět/		5 párů spojů
		30 - 60	60	

Orientační schéma linek PID na území Příbrami je vyobrazeno na následujícím obrázku.



Obrázek 25 Schéma linek PID na území Příbrami (zdroj: www.pid.cz)

4.1.3 Středočeská integrovaná doprava

Po území města Příbram je vedeno 20 linek zařazených do integrovaného systému Středočeská integrovaná doprava. Linky SID jsou vedeny do všech ostatních směrů, do kterých nejsou vedeny linky PID. Provoz linek objednává a financuje Středočeský kraj. V provozu jsou mezi 4. a 23. hodinou. V následujících letech se předpokládá transformace všech linek SID do systému PID.

Tabulka 12 Přehled linek SID

Číslo licence	Označení linky	Trasa linky (vybrané zastávky)		
		Interval ve špičkových obdobích pracovních dní [min.]	Interval v ostatních obdobích pracovních dní [min.]	Interval ve dnech pracovního klidu [min.]
200014	E14	Křečovice – Sedlčany – Dubno,rest. – Příbram,Nová Hospoda – Příbram,Jiráskovy sady – Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Břez.Hory,Rožmitálská – Bohutín – Rožmitál p.Tř. – Plzeň,CAN /a zpět/		
		1 pár spojů		1 pár spojů
300011	D11	Příbram,aut.nádr. – Příbram,Jiráskovy sady – Příbram,Nová Hospoda – Dubno,rest. – Obory – Dublovice – Sedlčany,aut.st. /a zpět/		
		9 párů spojů		nejede
300012	D12	Příbram,aut.nádr. – Příbram,Jiráskovy sady – Příbram,Nová Hospoda – Obory – Dublovice – Sedlčany,aut.st. – Olbramovice – Benešov,aut.st. /a zpět/		
		1 pár spojů v pátek		1 pár v neděli
300013	D13	Příbram,aut.nádr. – Příbram,Jiráskovy sady – Obory – Dublovice – Sedlčany,aut.st. – Sedlec-Prčice – Jistebnice – Tábor,aut.nádr. /a zpět/		
		1 pár spojů		nejede
300017	D17	Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Milín – Mirovice – Písek – Protivín – České Budějovice,aut.nádr. /a zpět/		
		1 pár spojů		nejede
300023	D23	(Příbram,Jiráskovy sady –) Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Školní III.poliklinika – Bohutín – Narysov – Rožmitál p.Tř.,aut.st. /a zpět/		
		3 spoje tam, 4 spoje zpět		nejede
300024	D24	Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Školní III.poliklinika – Příbram,Zdaboř – Narysov – Březnice – Hvožďany,Leletice /a zpět/		
		6 spojů tam, 8 spojů zpět		nejede
300027	D27	(Příbram,Jiráskovy sady –) Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Školní III.poliklinika – Příbram,Brod – Milín – Zalužany – Mirovice,nám. /a zpět/		
		7 spojů tam, 6 spojů zpět		nejede
300028	D28	(Příbram,K Podlesí –) Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Školní III.poliklinika – Příbram,Brod – Milín – Březnice,aut.st. – Rožmitál p.Tř.,aut.st. /a zpět/		
		6 spojů tam, 7 spojů zpět		nejede

Číslo licence	Označení linky	Trasa linky (vybrané zastávky)		
		Interval ve špičkových obdobích pracovních dní [min.]	Interval v ostatních obdobích pracovních dní [min.]	Interval ve dnech pracovního klidu [min.]
300029	D29	Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Školní III.poliklinika – Příbram,Brod – Milín – Starosedlský Hrádek – Tochovice /a zpět/		
		2 spoje tam, 1 spoj zpět		nejede
300030	D30	Bohutín,hřiště – Příbram,Břez.Hory,Rožmitálská – Příbram,sídl.Kladenská – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,aut.nádr. – Příbram,Jiráskovy sady – Příbram,Jinecká – Trhové Dušňky /a zpět/		
		11 spojů tam, 9 spojů zpět (v různých variantách)		nejede
300031	D31	(Příbram,Jiráskovy sady –) Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Břez.Hory,Rožmitálská – Bohutín – Rožmitál p.Tř,aut.st. – Věšín – Kasejovice /a zpět/		
		~ 30	~ 60	~ 120
300033	D33	(Příbram,Jiráskovy sady –) Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Břez.Hory,Rožmitálská – Bohutín – Láz,hor. /a zpět/		
		4 páry spojů		nejede
300041	D41	Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Školní III.poliklinika – Příbram,Brod – Milín – Solenice – Klučenice /a zpět/		
		9 párů spojů		2 páry spojů v sobotu 3 páry spojů v neděli
300042	D42	Příbram,aut.nádr. – Příbram,Sázky – Příbram,Jerusalem – Háje – Milín – Krásná Hora n.Vlt. – Petrovice /a zpět/		
		8 párů spojů		2 páry spojů v neděli
300043	D43	(Příbram,sídl.II.poliklinika –) Příbram,aut.nádr. – Příbram,Jiráskovy sady – Háje – Smolotely,II /a zpět/		
		4 páry spojů		nejede
300045	D45	Příbram,aut.nádr. – Příbram,Jiráskovy sady – Příbram,Nová Hospoda – Dubno,rest. – Obory – Hřiměždice,Vestec,obrátiště /a zpět/		
		4 páry spojů		nejede
300046	D46	Příbram,aut.nádr. – Příbram,Jiráskovy sady – Příbram,Nová Hospoda – Dubno,rest. – Dolní Hbity – Kamýk n.Vlt.,U školky /a zpět/		
		7 párů spojů		1 pár spojů v sobotu
303056	D56	Příbram,aut.nádr. – Příbram,Jiráskovy sady – Příbram,Nová Hospoda – Dubno,rest. – Nečín – Borotice,Čelina /a zpět/		
		2 páry spojů		nejede
300093	D93	(Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika –) Příbram,Školní kruhový objezd – Příbram,Zdaboř – Březnice,aut.st. – Blatná,žel.st. – Horažďovice,žel.st. /a zpět/ /většina spojů přejíždí v zast. Příbram,Školní kruhový objezd z/na linku 393 směr Praha/		
		4 páry spojů		1 pár spojů v neděli

4.1.4 Pravidelná autobusová doprava

Po území města Příbram projíždí i několik dalších autobusových linek, které nejsou zařazeny do žádného z výše uvedených systémů. Jedná se zejména o dálkové linky s mezikrajským rozsahem. Provozovány jsou na vlastní riziko dopravce, příp. spolufinancovány dotčenými krajskými samosprávami.

Tabulka 13 Přehled linek PAD

Číslo licence	Označení linky	Trasa linky (vybrané zastávky)		
		Interval ve špičkových obdobích pracovních dní [min.]	Interval v ostatních obdobích pracovních dní [min.]	Interval ve dnech pracovního klidu [min.]
304110		Příbram,aut.nádr. – Příbram,Jiráskovy sady – Sedlčany,aut.st. – Sedlec-Prčice,nám. – Jistebnice – Tábor,aut.nádr. /a zpět/		
		1 pár spojů		1 pár spojů
380100		Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Narysov – Březnice,aut.st. – Blatná – Sedlice – Strakonice,aut.nádr. /a zpět/		
		2 páry spojů		nejede
440555		Příbram,aut.nádr. – Příbram,sídl.II.poliklinika – Příbram,Břez.Hory,Rožmitálská – Bohutín – Rožmitál p.Tř.,aut.st. – Spálené Poříčí – Starý Plzenec – Plzeň,CAN /a zpět/		
		nejede		2 páry spojů

4.1.5 Železniční doprava

Městem Příbram prochází železniční trať Zdice – Příbram – Březnice – Písek – Protivín označená jako trať č. 200. Trať je celostátní dráhou, je jednokolejná a kromě krátkého koncového úseku Písek - Protivín neelektrizovaná. Pro město však má nezanedbatelný význam pro regionální i nadregionální dopravní vazby. Ve stanici Zdice se trať napojuje na III. tranzitní železniční koridor.

Na území města se nachází pouze 1 železniční stanice – Příbram.

V nejbližším období se počítá s realizací železniční zastávky Příbram-sídlíště, která bude situovaná v jižní části města a přiblíží železniční dopravu velkému množství obyvatel Příbrami ze sídlíštních celků v jihozápadní části města. Realizace zastávky a její dokončení se předpokládá ve druhé polovině roku 2020.

Železniční doprava nabízí přímé spojení Příbrami s regionálními sídly, jako jsou Zdice či Březnice, pomocí rychlíkové vrstvy poté i přímé spojení se vzdálenějšími nadregionálními cíli

– Prahou, Berounem, Pískem či Českými Budějovicemi. Ve stanicích Zdice a Březnice je možné přestoupit i na další regionální i dálkové železniční spoje.

Přes stanici Příbram jsou vedeny osobní vlaky dopravce České dráhy, objednávané a financované Středočeským krajem a rychlíky dopravce Arriva vlaky, objednávané a financované Ministerstvem dopravy ČR.

V pracovní dny je přes Příbram vedeno 11 párů osobních vlaků v intervalu 120 minut oběma směry (s drobnými odchylkami ve špičkovém období, kdy jeden pár vlaků zkracuje takt přibližně na 60 minut). Ve dnech pracovního klidu je provozováno 9 párů spojů v intervalu 120 minut oběma směry. Osobní vlaky jsou vedeny s různými počátečními i koncovými stanicemi s trasováním (Beroun –) Zdice – Příbram – Březnice (– Blatná – Strakonice).

Osobní vlaky jsou v pracovních i nepracovních dnech doplněny 4 páry rychlíků (v pátek o jeden pár spojů víc), jedoucích v trase Praha – Zdice – Příbram – Písek – České Budějovice.

V sezónním období, cca od začátku dubna do konce září, je o víkendech v provozu výletní spěšný vlak „Cyklo Brdy“ vedený z Prahy přes Příbram a Březnici do Blatné a zpět.

Všechny osobní a spěšné vlaky a rychlíky jsou zařazeny do integrovaného dopravního systému PID, v případě osobních vlaků se jedná o linku s označením S60, v případě rychlíků o linku s označením R26.

4.1.6 Integrace veřejné dopravy

Jak již bylo uvedeno výše, situace v autobusové dopravě je v dnešní době poměrně nepřehledná tím, že zde fungují celkem 3 autobusové subsystemy, které jsou na sobě nezávislé (MHD, PID, SID), doplněné několika dálkovými linkami nepatřícími do žádného z těchto systémů.

Tento stav se zdá být dlouhodobě neudržitelný a nevhodný a má několik zásadních nevýhod jak pro objednatele (město, kraj), tak pro uživatele (cestující).

Z pohledu objednatelů představují současné objednávané výkony v autobusové dopravě neefektivní a ekonomicky neudržitelnou situaci. Každý subsystem je objednávaný v maximální možné míře – MHD si objednává a financuje město (příp. spolufinancují okolní obce), linky v systému PID a SID si objednává a financuje Středočeský kraj (příp. spolufinancují obce). Jednotlivé spoje všech tří subsystemů tak nejsou vzájemně koordinovány časově ani trasováním, velmi často dochází k souběžným jízdám spojů PID vs. MHD vs. SID, celková nabídka vs. celková poptávka se značně rozchází, lze vidět velmi významné výkyvy v obsazenostech spojů a velmi významnou kapacitní rezervu v celkových objemech autobusové dopravy projíždějící městem. Vzájemnou integrací všech linek všech subsystemů do jednoho systému (zde nejspíše PID), lze docílit zcela jistě efektivnějšímu zajištění dopravní obslužnosti celého území Příbrami, vč. zajištění efektivnějšího vynakládání celkových

finančních prostředků potřebných k zajištění dopravní obslužnosti Příbrami vč. regionálních a nadregionálních vazeb.

Z pohledu uživatelů (cestujících) představuje současná situace v autobusové dopravě značnou nepřehlednost, kdy se cestující musí orientovat v několika subsystémech, přičemž v každém z nich platí do jisté míry jiná pravidla. Cestující mají na výběr velmi velké množství autobusových linek – 19 linek MHD, 7 linek PID, 20 linek SID a 4 linky PAD, tedy celkem 50! různých autobusových linek jezdících po území města. Je zcela jistě nad míru každého z nás, vyznat se v tak obrovském množství autobusových linek. Každý obyvatel města se poté tedy soustředí pouze na „svoje“ linky „svého“ systému, a nevyužívá ostatních možných spojů. V celkovém pojetí tak v rámci města není efektivně využitá kapacita spojů ani jednoho z autobusových subsystémů. Z pohledu jízdného jsou tyto 3 autobusové subsystémy také zcela nezávislé, pro území města platí sice ve všech subsystémech jednotné jízdné 12 Kč pro jednotlivé plnocenné jízdné pořizované hotovostně u řidiče, v případě časové jízdenky zakoupené pro jeden subsystém však tato jízdenka neplatí v jiném subsystému a naopak. Odpadá tak možnost volby dopravního prostředku a je nutné čekat na „svůj“ spoj.

Všechny tyto uvedené skutečnosti zcela jistě snižuje atraktivitu autobusové dopravy jako celku.

4.1.7 Preference, řízení provozu a telematické systémy

Na území města Příbram v současnosti neexistuje žádný způsob preference autobusů na komunikační síti města. Zastoupeny nejsou ani žádné dopravně telematické systémy, ani inteligentní řízení dopravy. Mezi informační telematické systémy lze v současnosti zařadit pouze inteligentní zastávkové označníky, které jsou blíže popsány v následující kapitole.

Preference vozidel v síti je důležitou součástí celého systému hromadné dopravy osob. Preferencí vozidel se rozumí jejich upřednostňování jak v dopravním proudu, tak na světelně řízených křižovatkách, a to za podpory dispečerského dohledu a informačního systému pro cestující.

Preferencí vozidel v dopravním proudu se rozumí regulační opatření na komunikacích, která umožní vybraným skupinám vozidel upřednostnění před ostatními. Jde zejména o vyhrazení jízdního pruhu pomocí SDZ, VDZ či dalších opatření. Možnost vjezdu do vyhrazeného jízdního pruhu pak mají obvykle pouze vozidla hromadné dopravy, resp. pro další vozidla udržitelných forem dopravy, jako jsou vozidla taxi, vozidla caresharingu nebo jízdní kola. Vyhrazené jízdní pruhy umožňují těmto vozidlům volný průjezd, nejsou omezovány ostatními účastníky silničního provozu a mají významný vliv na přesný, plynulý a rychlejší pohyb vozidel po komunikační síti.

Preferencí vozidel na křižovatkách se rozumí upřednostnění jízdy vybraných skupin vozidel na světelně řízených křižovatkách pomocí dynamického řízení, pomocí koordinace jednotlivých SSZ, nebo pomocí dalších dopravně telematických systémů. Preference na SSZ

se dělí do několika skupin, absolutní preference přiřazuje dopravnímu prostředku volno vždy, podmíněná preference poté přiřazuje volno s ohledem na potřeby ostatních účastníků silničního provozu. V současnosti je vhodné využívat preferenci na SSZ v kombinaci s dopravně telematickými systémy.

4.2 Průzkum frekvence cestujících VLD a železniční dopravy

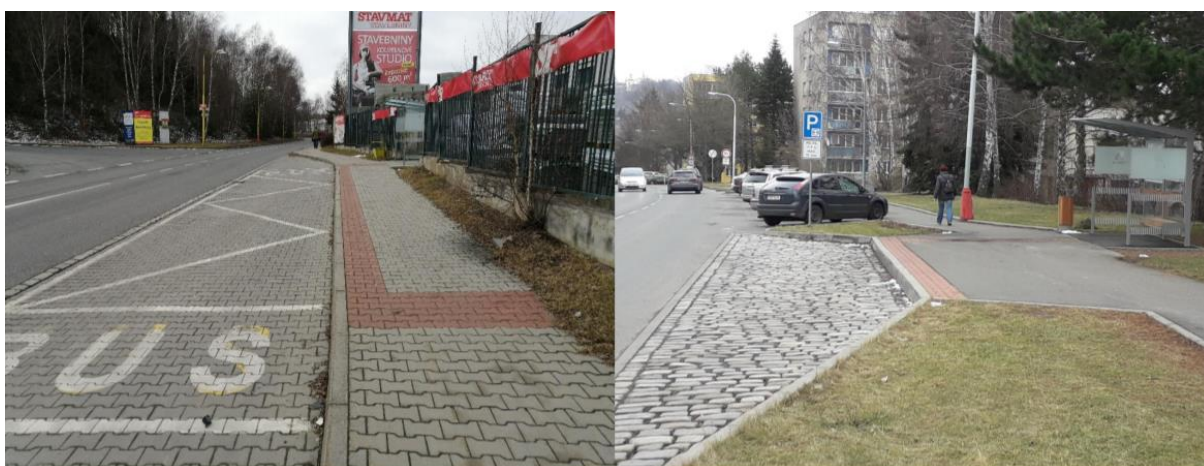
Z hlediska plošné obslužnosti území lze konstatovat, že území města Příbram je obsluženo veřejnou dopravou velmi slušně. Plošná obslužnost byla posuzována z pohledu docházkových vzdáleností na nejbližší zastávku veřejné dopravy. Autobusové zastávky jsou na území města rozmístěny velmi hustě a na celém území města, vč. všech místních částí. Na území města nebyly identifikovány žádné oblasti s neakceptovatelnými docházkovými vzdálenostmi. Jako akceptovatelnou docházkovou vzdálenost lze určit vzdálenost do cca 400 m u kompaktní vysokopodlažní zástavby (cca 5 minut chůze) a do cca 800 m u kompaktní nízkopodlažní zástavby (cca 10 minut chůze). V území vesnického charakteru (rozptýlená zástavba) lze jako hraniční určit vzdálenost do 1,5 km (cca 20 minut chůze) Delší docházkové vzdálenosti na nejbližší autobusovou zastávku už nejsou brány jako komfortní a obyvatelé preferují jiný způsob dopravy.

4.3 Analýza stavu

V rámci průzkumů a místních šetření byla provedena analýza technického stavu a vybavenosti zastávek ležících na území města Příbram. Stav jednotlivých zastávek, resp. zastávkových nástupišť, na území města se výrazně liší. Jejich stav je dán zejména historicky, z toho pohledu, které linky a kterého systému zde zastavují. Velké rozdíly jsou mezi zastávkami, které obsluhují linky MHD, které linky PID a které linky SID. Drtivá většina zastávek je nezrekonstruovaných, neodpovídajících dnešním požadavkům (bezbariérovost, prvky pro nevidomé, hmatové prvky apod.). Zcela zásadním, zjištěným nedostatkem je u některých zastávek (zejména zastávek MHD) absence nástupiště či nástupní plochy a úplná absence označnické vymezení zastávky dle platného zákona. Analýza byla také zaměřena na pasport doplňkové infrastruktury na zastávkách (přístřešku, lavičky, odpadkového koše).



Obrázek 26 Zastávky bez nástupiště - Břez.Hory,nám.J.A.Alise; Balbínova



Obrázek 27 Zastávky bez označků - prům.zóna, Školní

V poslední době došlo na významném počtu zastávek k nahrazení zastaralých a nevyhovujících přístřešků pro cestující novými, moderními a atraktivními přístřešky. Spolu s integrací „pražských“ linek v roce 2019 byly na těchto linkách obsluhované zastávky osazeny nové zastávkové označníky v PID provedení, na několika zastávkách se objevily moderní inteligentní zastávkové označníky s integrovanou obrazovkou, která v reálném čase zobrazuje nejbližší odjezdy všech autobusových linek všech systémů odjíždějících z dané zastávky, a to vč. reálného zpoždění daného spoje.



Obrázek 28 Zastávkový označník s integrovanou inteligentní obrazovkou - Čs.armády, nový mobiliář zastávky - Břez.Hory,rozc.Zdobov

Následující tabulka obsahuje výčet všech autobusových zastávek, resp. zastávkových nástupišť, na území města Příbram, s uvedením, jaké linky zde zastavují a jak je daná zastávka vybavena. U každé zastávky je vyznačeno, zda je vybavena označníkem, nástupištěm, hmatovými prvky pro nevidomé a slabozraké, zda je rekonstruovaná do normové podoby a zda je vybavena doplňkovou infrastrukturou – přístřeškem, lavičkou a odpadkovým košem.

Tabulka 14 Technický stav a vybavenost autobusových zastávek

název zastávky	směr	linky MHD	linky PID	linky SID	označnick	nástupiště	rekonstrukce	hmatové úpravy	přístřešek	lavička	koš	poznámka
aut.nádr.		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	nást. 1-10 (aut. nádr.)
	11		✓	✓		✓	✓					výstupní zast.
	12	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	na ul. Čs. armády
Balbínova	zc	✓	✓	✓	✓							
Bohutín, Vysoká pec, zahr. kolonie	dc			✓	✓	✓			✓			
	zc			✓	✓	✓						
Brod	dc			✓		✓			✓	✓	✓	
	zc			✓		✓			✓	✓	✓	
Brod, obec		✓		✓	✓				✓	✓	✓	
Břez. Hory, K. Pobudy	dc	✓		✓	✓	✓						
Břez. Hory, Mariánská	dc	✓			✓	✓					✓	
	zc	✓			✓	✓				✓		
Břez. Hory, nám. J.A. Alise	dc	✓				✓			✓	✓	✓	
	zc	✓			✓					✓	✓	
Břez. Hory, nám. J.A. Alise II.		✓			✓	✓				✓		
Břez. Hory, rozc. Zdaboř	dc	✓	✓	✓	✓	✓						
	zc	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Břez. Hory, Rožmitálská	dc	✓		✓	✓				✓	✓	✓	
	zc	✓		✓	✓	✓						
Břez. Hory, stadión	dc	✓										
	zc	✓			✓							
Bytíz		✓			✓	✓	✓		✓	✓		chybí chodník od obce
Bytíz, šachta		✓	✓		✓							
Bytíz, úpravna jih		✓										
Bytíz, úpravna sever		✓							✓	✓		
Bytíz, věznice		✓			✓				✓	✓		
Čs. armády	zc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
DISA		✓			✓				✓	✓	✓	
Dolejší Obora		✓	✓			✓			✓	✓	✓	
Drkolnov, Nemocnice	dc	✓	✓		✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓		✓	✓				✓		
Drkolnov, Podbrdská	dc	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	
	zc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
Drkolnov, Slunná		✓				✓			✓	✓	✓	
Drkolnov, Šachetní		✓				✓	✓		✓	✓	✓	
Fibichova	dc		✓		✓	✓						
	zc		✓		✓	✓			✓	✓	✓	
Hořejší Obora	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
Jerusalem	dc	✓		✓		✓			✓	✓		
	zc	✓		✓		✓			✓	✓	✓	
Jesenice II, rozc. 1.0	dc	✓		✓				✓				

název zastávky	směr	linky MHD	linky PID	linky SID	označník	nástupiště	rekonstrukce	hmatové úpravy	přístřešek	lavicka	koš	poznámka
	zc	✓		✓								
Jinecká	dc		✓	✓	✓	✓			✓			
	zc		✓	✓	✓	✓						
Jiráskovy sady	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	
K Podlesí	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓		
	zc	✓	✓	✓	✓							
Kaufland	dc	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	
	zc	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓		
Koperníkova Na Hvězdičce	dc	✓			✓	✓				✓		
	zc	✓			✓					✓		
Koperníkova rozc.Pod Hvězdárnou	dc	✓			✓	✓				✓		
	zc	✓			✓	✓				✓		
Kovohutě		✓	✓		✓	✓			✓	✓		
Kozičín		✓							✓	✓	✓	
Lazec	dc	✓										
	zc	✓							✓	✓	✓	
Lidl		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Milínská	dc	✓		✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓		✓	✓	✓				✓	✓	
Milínská-Mixova	dc	✓			✓	✓						
	zc	✓			✓	✓				✓	✓	
Milínská-T.G.M.		✓			✓	✓	✓			✓	✓	
Mixova		✓			✓							
Na Cihelně	dc	✓	✓	✓	✓	✓				✓		
	zc	✓	✓	✓	✓	✓				✓		
nám.T.G.M.	dc	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	v ul. Milínská
	zc	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	v ul. Hailova
Nemocnice		✓			✓	✓	✓	✓		✓	✓	
Nová Hospoda	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓	✓	✓	✓					✓	
Nová Hospoda,vilová čtvrť	dc	✓							✓	✓	✓	
	zc	✓										
Obecnická	dc	✓	✓		✓				✓	✓		
	zc	✓	✓		✓	✓						
Orlov	dc	✓			✓				✓	✓	✓	
	zc	✓										
Orlov,kaplička	dc	✓			✓				✓	✓	✓	
	zc	✓			✓							
Orlov,U Kříže	dc	✓			✓				✓	✓	✓	
	zc	✓			✓							
pekárny				✓	✓							

název zastávky	směr	linky MHD	linky PID	linky SID	označník	nástupiště	rekonstrukce	hmatové úpravy	přístřešek	lavicka	koš	poznámka
Pod Hvězdičkou	dc			✓	✓							
Pragovka	dc	✓	✓		✓	✓			✓			
	zc	✓	✓		✓	✓						
prům.zóna	dc	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	zc	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	
RAVAK a.s.	dc	✓	✓		✓	✓			✓	✓		
	zc	✓	✓		✓	✓	✓					
rozc.	dc	✓	✓		✓				✓			
	zc	✓	✓		✓							
rozc.k šachtě 9	dc	✓		✓								
	zc	✓		✓								
rozc.Pod Kaňkou	dc	✓			✓	✓						
	zc	✓			✓	✓					✓	
Sázky	dc	✓		✓					✓	✓		
	zc	✓		✓	✓						✓	
Sázky,Barandov	dc				✓	✓						
Sázky,rozc.		✓		✓	✓							
Sevastopolské nám.	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
sídl.Archiv	dc	✓	✓		✓	✓				✓		
	zc	✓			✓	✓			✓	✓	✓	
sídl.II.poliklinika	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
sídl.Kladenská	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
sídl.nám.17.listopadu		✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
sídl.Politických vězňů	dc	✓			✓	✓						
	zc	✓			✓	✓				✓		
sídl.Politických vězňů věžák		✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
sídl.Seifertova	dc	✓	✓		✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓		✓	✓			✓	✓	✓	
Stadion Horymír	dc	✓	✓	✓	✓	✓						
	zc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓			✓	✓						v ul. Hlinomazova
Stalingrad	dc	✓			✓					✓		
	zc	✓			✓	✓				✓		
Svatá Hora	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	„polonástupiště“
	zc	✓	✓	✓	✓	✓						„polonástupiště“
Svatá Hora areál	dc	✓			✓	✓				✓		
	zc	✓										
šachta 15	dc			✓	✓	✓			✓			
	zc			✓		✓						
Školní	dc	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	

název zastávky	směr	linky MHD	linky PID	linky SID	označník	nástupiště	rekonstrukce	hmatové úpravy	přístřešek	lavička	koš	poznámka
	zc	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Školní III.poliklinika	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
Školní kruhový objezd	dc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
U Míků	dc	✓	✓		✓							
	zc	✓	✓		✓							
U Míků II	dc			✓	✓							
	zc											
Velkosklady	dc	✓	✓		✓				✓			
	zc	✓	✓		✓							
Zavržice		✓			✓			✓	✓	✓		
Zdaboř	dc	✓		✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓		✓	✓	✓						
Zdaboř,Brodská	dc	✓		✓	✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓		✓	✓	✓				✓	✓	
Zdaboř,Červená	dc	✓			✓	✓			✓	✓	✓	nelze zastavit u nást.
Zdaboř,Fialka	dc	✓				✓			✓	✓	✓	
Zdaboř,komerční zóna	dc	✓			✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓			✓	✓						
Zdaboř,Nemocnice	dc	✓	✓		✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓		✓					✓		
Zdaboř,U Pletánků	dc	✓				✓			✓	✓		
	zc	✓			✓	✓				✓		
Zdaboř,Žežická	dc	✓			✓	✓			✓	✓	✓	
	zc	✓	✓		✓	✓			✓	✓		
Žežice		✓				✓			✓	✓	✓	
Žežice,Beránky	dc	✓							✓	✓	✓	
	zc	✓			✓							
Žežice,u pomníčku	dc	✓							✓	✓	✓	
	zc	✓			✓							

Legenda: zc – směr z centra;
 dc – směr do centra;
 (pozn. jako centrum města bylo zvoleno náměstí T. G. Masaryka)

4.4 Průzkum frekvence cestujících

Dopravní společnost ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., která provozuje MHD Příbram a většinu příměstských linek zařazených do SID a PID (mimo linky 100317 – PID 317, 200014 – SID E14), poskytla zpracovateli kompletní data o počtech přepravených cestujících na jednotlivých obsluhovaných linkách vždy za celý den (pracovní den, sobota, neděle) na území města Příbrami (data z října 2019). Poskytnutá data byla využita především jako podklad pro tvorbu multimodálního dopravního modelu. Mimo to byla data vyhodnocena pro potřeby analytické části. Data byla vyhodnocena zvláště pro pracovní den, zvláště pro sobotu a zvláště pro neděli. Jako relevantní zpracovatel porovnával data o počtech nástupů cestujících, tj. počtu cestujících, využívajících jednotlivé linky za jeden den na území města.

V následující tabulce lze vyčíst využití jednotlivých linek za jeden den. Relevantnost dat je nutné brát jako orientační, pro potřeby Generelu dopravy byla zpracovávána data za jeden konkrétní den, nejedná se tak o průměrné počty za delší časové období. Data byla poskytnuta pro zastávky ležící na území města Příbram, tj. jedná se o počty nastupujících cestujících do jednotlivých linek na území města, nikoli o skutečné počty přepravených cestujících v rámci dané linky.

Následující tabulka udává počet nastupujících cestujících do linek zařazených do systému PID na zastávkách ležících na území města Příbrami.

Tabulka 15 Počty nástupů do linek PID na území města

Číslo linky	Číslo licence	Počet nástupů (cestujících)		
		Pracovní den	Sobota	Neděle
317	100317	165	70	40
392	100392	116	19	10
393	100393	961		
395	100395	1125	1099	1129
531	210531	405	53	62
511	300511	125	29	15
512	300512	51	40	20
celkem		2948	1310	1276

Z tabulky lze vyčíst, že nejvyužívanější je linka č. 395, která tvoří páteřní celodenní spojení Příbrami s Dobříší a Prahou. Druhou nejvyužívanější je linka č. 393, která tvoří v přepravních špičkách expresní spojení Příbrami s Prahou po dálnici. V **pracovní dny** nastoupí do linek PID na území města Příbrami okolo **3000 cestujících**, v **nepracovních dnech** pak přibližně **1300 cestujících**.

Následující tabulka udává počet nastupujících cestujících do linek zařazených do systému SID na zastávkách ležících na území města Příbrami.

Tabulka 16 Počty nástupů do linek SID na území města

Číslo linky	Číslo licence	Počet nástupů (cestujících)		
		Pracovní den	Sobota	Neděle
D11	300011	187		
D12	300012			5
D13	300013	4		
D17	300017	9		
D23	300023	28		
D24	300024	141		
D27	300027	106		
D28	300028	101		
D29	300029	17		
D30	300030	68		
D31	300031	495	129	108
D33	300033	31		
D41	300041	146	47	35
D42	300042	124		16
D43	300043	40		
D45	300045	37		
D46	300046	88	2	
D56	303056	21		
D93	143443	94		8
celkem		1737	178	172

Z tabulky lze vyčíst, že nejvyužívanější je linka č. D31, která tvoří pátešní celodenní spojení Příbrami s Rožmitálem p. Tř. a dalšími obcemi ležícími na trase linky. V **pracovní dny** nastoupí do linek SID na území města Příbrami okolo **1800 cestujících**, v **nepracovních dnech** pak přibližně **200 cestujících**.

Následující tabulka udává počet nastupujících cestujících do linek MHD Příbram, avšak pouze na zastávkách ležících na území města Příbrami.

Tabulka 17 Počty nástupů do linek MHD na území města

Číslo linky	Číslo licence	Počet nástupů (cestujících)		
		Pracovní den	Sobota	Neděle
1A	305001	698*		
1B	305011	83*		
2A	305002	2541	547	347
2B	305012	696	645	396
3A	305003	436		
3B	305013	471		
3C	305023	59*		
4A	305004	83*		
4B	305014	183		
4C	305024	22		
5A	305005	354*		
6A	305006	350*	315	263
6B	305016	190*		
7A	305007	340*		
7B	305017	42*		
8A	305008	137*		
10A	305010		171	133
10B	305110		161*	114*
19A	305019	26*	7*	4*
celkem		6711*	1846*	1257*

*Kromě samotného území města Příbrami obsluhují linky MHD i nejbližší okolní obce (Dubenec, Dubno, Háje, Lhota u Příbramě, Narysov, Podlesí) a také dubenskou střední školu a učiliště. Dle počtu spojů vedených do těchto cílů a odhadu jejich obsazenosti bylo možné odborně odhadnout celkové počty přepravených cestujících v MHD Příbram.

Po připočítání cestujících v mimopříbramských úsecích je nejvyužívanější linkou příbramské MHD linka č. 2A, která v pracovních dnech přepraví okolo 2600 cestujících, dalšími v pořadí jsou linka 1A s přibližně 800 přepravenými cestujícími v pracovní den a linka 2B s přibližně 700 cestujícími.

Celkově **všechny linky příbramské MHD** přepraví v průměrný **pracovní den** přibližně **7000 cestujících**, o **sobotách 1900 cestujících** a o **nedělích 1300 cestujících**.

Pro potřeby dopravního modelování a pro analytickou část byly provedeny i doplňkové dopravní průzkumy zaměřené na objemy cestujících na linkách PID směřujících do Prahy a na linku PID č. 317, kterou provozuje jiný dopravce. Dopravní průzkum, jehož cílem bylo zjistit objemy cestujících vyjíždějících do Prahy, byl proveden v běžný pracovní den (středu) na frekventované zastávce Jiráskovy sady, a to v únoru 2020. Zde byly v ranní přepravní špičce (6 – 10 hod.) zjišťovány počty nastupujících, počty vystupujících a počty odjíždějících cestujících ve směru do Prahy. Zjištěné objemy byly následně přepočteny dle denní variace a dle počtu spojů na celodenní intenzity cestujících. Zároveň byla zjištěná data porovnána s daty poskytnutými od dopravce Arriva.

Na odjezdu ze zastávky Jiráskovy sady byl zjištěn celodenní objem odjíždějících cestujících směrem na Prahu:

- na lince 395 cca 1000 cestujících
- na lince 393 cca 900 cestujících

Po připočtení objemu cestujících na následujících zastávkách, které ještě tyto linky na území města obsluhují (Stadion Horymír, Nová Hospoda), lze předpokládat celkovou denní intenzitu **cca 2000 cestujících ve směru Praha pro průměrný pracovní den.**

4.5 Využití zastávek na území města

Následující tabulka zobrazuje využití autobusových zastávek na území města z pohledu nastoupivších cestujících. Pro tuto analýzu byla využita stejná data od dopravce, viz předchozí kapitola. Odbavovací systém dopravce dokáže evidovat počty nastupujících na každé ze zastávek (každý cestující se odbavuje při nástupu do vozidla), nedokáže již však evidovat místo výstupu cestujícího (resp. tato možnost se nepoužívá). V současné době také není možné pomocí odbavovacích zařízení sledovat přesné přepravní proudy cestujících. Využití zastávek z pohledu nástupů bylo hodnoceno separátně pro provoz MHD a poté celkově za všechny dopravní systémy (MHD, PID, SID). Zastávky v následující tabulce jsou seřazeny vzestupně pro celkové intenzity nástupů.

Nejvytíženější zastávkou na území města je zastávka Jiráskovy sady, kde se setkávají téměř všechny linky (MHD, PID i SID) provozované na území města. Zde se uskuteční v průměrný pracovní den více než 2100 nástupů. Druhou nejvytíženější zastávkou je autobusové nádraží, při komplexním pohledu na dopravní uzel, který zahrnuje zastávky aut.nádr. (v terminálu), aut.nádr. (na ul. Čs. Mládeže) a Dolejší obora (opačný směr k zastávce aut.nádr.), se zde uskuteční v průměrný pracovní den cca 1900 nástupů.

Tabulka 18 Využití autobusových zastávek na území města z pohledu nástupů

název zastávky	počet nástupů	
	MHD	celkem
Jiráskovy sady	1204	2120
aut.nádr.	515	1617
sídl.II.poliklinika	626	1306
Zdaboř,Nemocnice	340	451
Drkolnov,Podbrdská	156	395
sídl.Kladenská	361	375
Zdaboř,Žežická	359	365
sídl.Politických vězňů věžák	344	356
Školní kruhový objezd	34	334
sídl.nám.17.listopadu	167	277
Školní III.poliklinika	95	275
Dolejší Obora	144	260
Čs.armády	194	226
Milínská	155	210
Hořejší Obora	51	196
Svatá Hora	173	183
sídl.Seifertova	141	154
Zdaboř,komerční zóna	144	144
Stadion Horymír	24	138
Nová Hospoda	57	109
Milínská-T.G.M.	98	98
Drkolnov,Nemocnice	48	97
sídl.Archiv	81	96
Fibichova	0	93
Drkolnov,Slunná	89	89
nám.T.G.M.	88	89
Kaufland	73	81
Na Cihelně	61	80
Žežice	71	71
Břez.Hory,nám.J.A.Alise	68	68
Břez.Hory,rozc.Zdaboř	17	67
Drkolnov,Šachetní	58	58
prům.zóna	22	45
Zdaboř,Fialka	45	45
Lidl	43	43
Školní	41	41
Milínská-Mixova	40	40
Stalingrad	39	39
Balbínova	10	35
Lazec	31	31
Zdaboř,Brodská	31	31

název zastávky	počet nástupů	
	MHD	celkem
Břez.Hory,Mariánská	27	27
Orlov,kaplička	24	24
Pragovka	7	24
Kozičín	22	22
Nemocnice	22	22
Sevastopolské nám.	14	22
Břez.Hory,Rožmitálská	13	19
DISA	19	19
Orlov,U Kříže	19	19
Zdaboř,U Pletánků	19	19
Zdaboř	13	18
Jinecká	0	17
Koperníkova rozc.Pod Hvězdárnou	17	17
Kovohutě	17	17
RAVAK a.s.	17	17
Obecnická	14	15
Břez.Hory,stadión	11	11
Koperníkova Na Hvězdičce	11	11
rozc.Pod Kaňkou	11	11
Brod,obec	9	9
Orlov	9	9
sídl.Politických vězňů	9	9
Svatá Hora areál	9	9
Jerusalem	0	8
Nová Hospoda,vilová čtvrť	8	8
Břez.Hory,nám.J.A.Alise II.	7	7
Velkosklady	4	7
Zdaboř,Červená	7	7
Brod	0	5
K Podlesí	4	5
Bytíz	3	3
Sázky	0	3
Bytíz,věznice	2	2
Bytíz,úpravna sever	1	1
Jesenice II,rozc.1.0	0	1
rozc.	0	1
Sázky,Barandov	1	1
Sázky,rozc.	1	1
Žežice,Beránky	1	1
Žežice,u pomníčku	1	1

Z obdržených dat také vzešlo několik zastávek, které v daném období nevyužil žádný cestující. Ve většině případů se jedná o zastávky, které se nacházejí zcela mimo zastavěnou oblast, či zastávky, které obsluhuje velmi malý počet autobusových spojů. Zastávky s nulovým počtem nástupů:

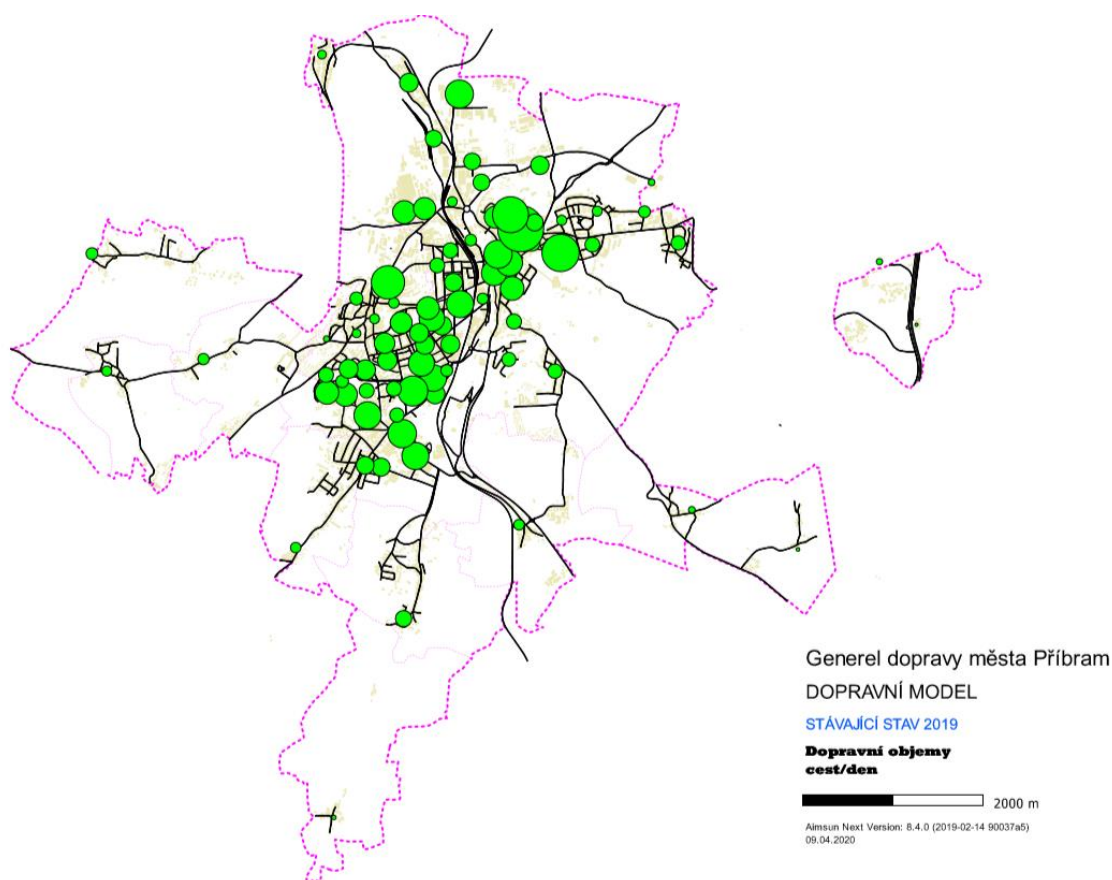
- Bohutín, Vysoká pec, zahr. kolonie
- Břez. Hory, K. Pobudy
- Bytíz, šachta
- Bytíz, úpravna jih
- Mixova
- pekárny
- Pod Hvězdičkou
- rozc. k šachtě 9
- šachta 15
- U Míků
- U Míků II
- Zavržice

Pozn. Data byla poskytnuta za jeden konkrétní den, nejedná se tak o průměrná data za delší časové období a nelze tak paušalizovat zcela nulové využití těchto zastávek pro každé období.

5 GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

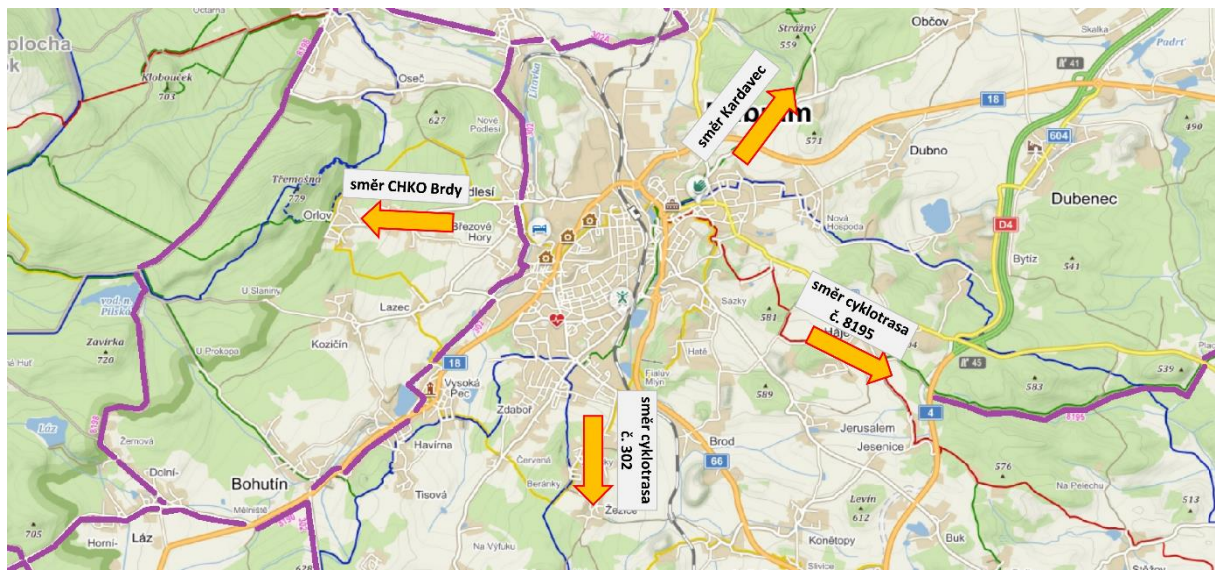
5.1 Rozhodující zdroje a cíle cyklistických cest

Rozhodujícími zdroji a cíli cyklistických cest jsou obytné oblasti, objekty a zařízení zdravotnictví, sociálních služeb, školství, kultury, dopravy a veřejné správy. Je nutné do této kategorie zařadit i ostatní občanskou vybavenost, jako jsou obchodní zařízení a nákupní centra, v případě Příbrami také významné turistické cíle. Cyklistika může mít také kondiční a relaxační význam, kdy sama cesta je cíl.

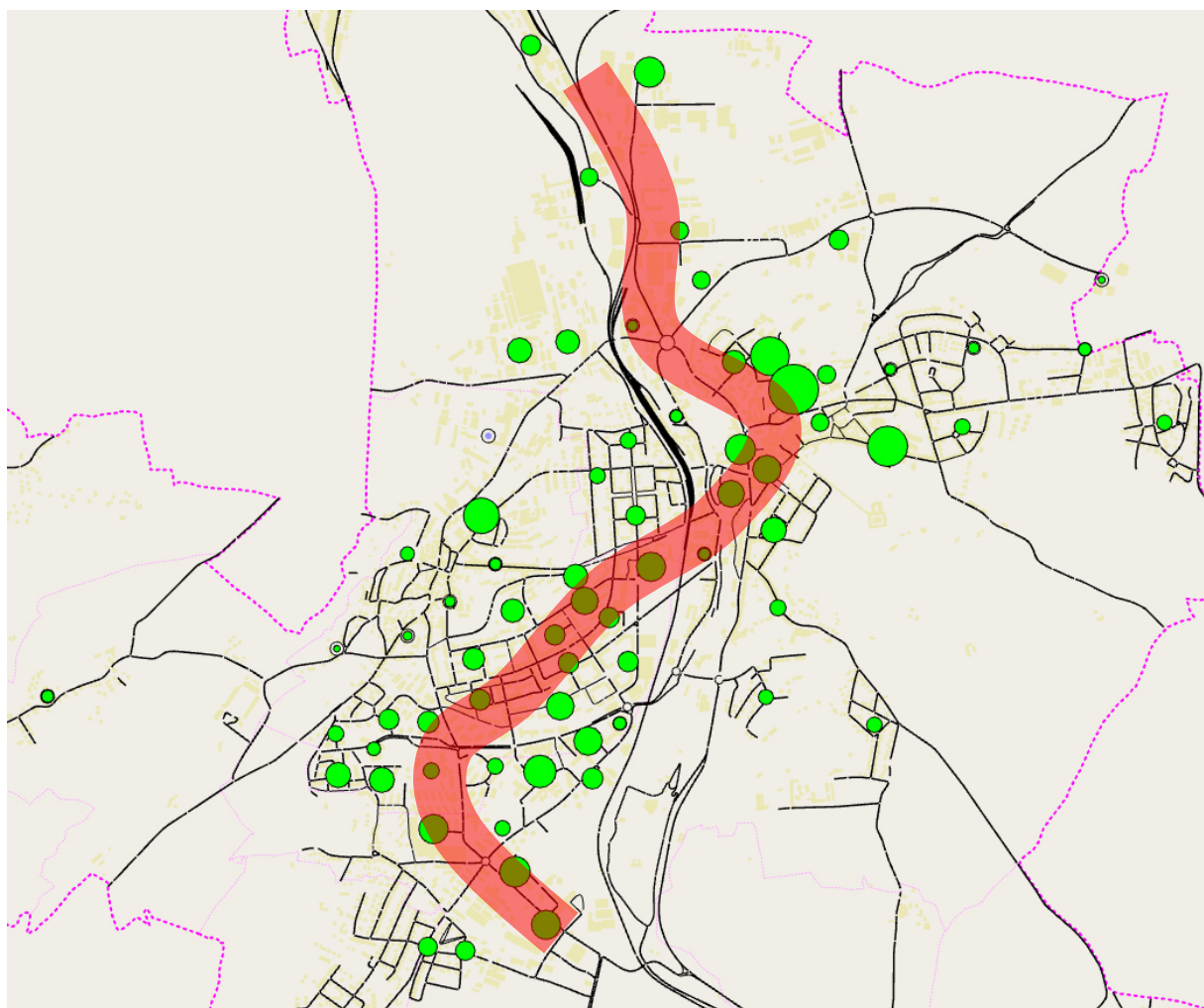


Obrázek 29 Alokace dopravních objemů cyklistické dopravy v Příbrami

Generel dopravy města Příbram – analytická část



Obrázek 30 Širší vztahy města na okolní cíle a cyklotrasy (Zdroj:www.mapy.cz)



Obrázek 31 Průmět hypotetické páteře cyklo dopravy na základě alokace zdrojů a cílů

5.2 Infrastruktura pro cyklistickou dopravu

5.2.1 Vnější cyklistická infrastruktura

Jedná se o návaznost městské cyklistické infrastruktury na sousední obce a širší spádovou oblast. Primárně má toto propojení sloužit pro bezpečnou a atraktivní dojížděku do škol a do práce. Může také sloužit pro rekreační nebo sportovní účely.

V následující části jsou převzatá analytická zjištění stavu lokalit z dokumentu „Cyklistická koncepce města Příbram“ zpracované v roce 2019.

Směr 1: Příbram – Brod – Lešetice Do Brodu se cyklista dostane bezpečně, nicméně chybí úsek mezi Brodem a Lešetici.

Směr 2: Příbram – Žežice - Zavržice Z Žežic ve směru na Příbram sice vede bezpečná oddělená cyklistická stezka, ale počínaje ulicí Brodská cyklista musí jet do centra výhradně po silnici mezi auty. Rovněž není zajištěno propojení mezi obcemi Žežice – Zavržice. Celý koridor je tak nebezpečný.

Směr 3: Příbram – Zdaboř – Narysov (Tisová) Ve směru od Narysova až do Příbrami není žádné opatření pro cyklisty. Ve výhledu by se mohla v extravilánu vybudovat cyklostezka, ale nemělo by se jednat o prioritní stavbu.

Směr 4: Příbram – Bohutín (Vysoká Pec) Jak ve směru od Bohutína, tak z Vysoké Pece jsou vybudovány bezpečné úseky pro cyklisty, kterými se dostane na okraj Příbrami. Z Bohutína vede cyklotrasa podél řeky Litavky, přes lesopark Litavka, z Vysoké Pece vede účelová komunikace až na okraj sídliště Drkolnov. Zde ovšem bezpečné úseky končí.

Směr 5: Příbram – Lazec – Kozičín Ve směru z Kozičina a Lazce je vedena silnice III. třídy s nízkou frekvencí automobilové dopravy. Nicméně v úseku Příbram – Lazec se doporučuje zrealizovat opatření pro cyklisty.

Směr 6: Příbram – Orlov (Podlesí) I když v současné době se jezdí na kole z Orlova před Podlesí, doporučuje se využít na Orlov nezpevněnou komunikaci, která vede z Příbrami a dále vede po nově opravené účelové komunikaci. Ve směru z Podlesí do centra Příbrami není žádná cyklistická infrastruktura.

Směr 7: Příbram – Lhota u Příbramě (Obecnice) Ve směru od Lhoty u Příbramě a Obecnice až do Příbrami není žádné opatření pro cyklisty. Ve výhledu by se mohla vybudovat cyklostezka v Příbrami podél silnice. Variantním řešením je vést cyklotrasu ve směru na Trhové Dušníky.

Směr 8: Příbram – Trhové Dušníky Zcela chybí spojení na Trhové Dušníky. Pro návrhovou část se doporučuje vybudovat chybějící úsek podél Příbramského potoka. Stejně jako v předchozích případech je rovněž potřeba dobudovat opatření uvnitř města v daném koridoru.

Směr 9: Příbram – Občov Ve směru z Příbrami vede sice cyklistická stezka, ale je v dezolátním stavu, takže je vysoce pravděpodobné, že tuto cyklostezku nikdo nevyužívá. Navíc má větší výškové převýšení, než přilehlá silnice.

Směr 10: Příbram – Dubno Zcela chybí spojení na Dubno. Pro návrhovou část se doporučuje vybudovat chybějící úsek, a to buď vedle silnice, či po účelové komunikaci. Stejně jako v předchozích případech je rovněž potřeba dobudovat opatření uvnitř města v daném koridoru.

Směr 11: Příbram – Háje Zcela chybí spojení na Háje. Pro návrhovou část se doporučuje vybudovat chybějící úsek vedle silnice. Stejně jako v předchozích případech je rovněž potřeba dobudovat opatření uvnitř města v daném koridoru.

5.2.2 Městská cyklistická infrastruktura

V této kapitole jsou převzatá analytická zjištění problematických míst z dokumentu „Cyklistická koncepce města Příbram“ zpracované v roce 2019.

Příbram patří mezi města, která mají řadu cyklostezek, ale často se jedná o krátké úseky bez návazností. Jízdu na kole jako způsob dopravy tak využívají jen odvážní jedinci, kteří jsou ochotni a schopni sdílet prostor s motorovou dopravou. Ženy a senioři, kteří v průměru i méně často řídí auto, tento druh dopravy pak příliš nevyhledávají na svých denních cestách (mimo sport a rekreaci).

Za souvislé a relativně bezpečné úseky se dají považovat pouze dvě cyklotrasy. První vede podél Litavky, o které se již psalo v souvislosti s propojením obce Bohutín. Ta ale především plní funkci rekreační. Druhá vede podél Příbramského potoka, ale i ta vykazuje řadu nedostatků. Začíná u Hořejší Obory a vede de facto až do obce Brod. Trasa vede přes rekreační lokalitu Nový rybník a buď vede centrem města, nemá návaznosti na okolní sídliště, a má tak spíše rekreační charakter.

Cyklostezky podél ulic Seifertova, Karla Kryla a Podbrdská se nedají považovat za souvislou cyklotrasu vzhledem k řadě nedořešených křížení. Přísná měřítko snese snad jen cyklostezka na ulici Bratří Čapků, která ale rovněž nemá vyřešeny návaznosti.⁶

⁶ spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.: Cyklistická koncepce města Příbram

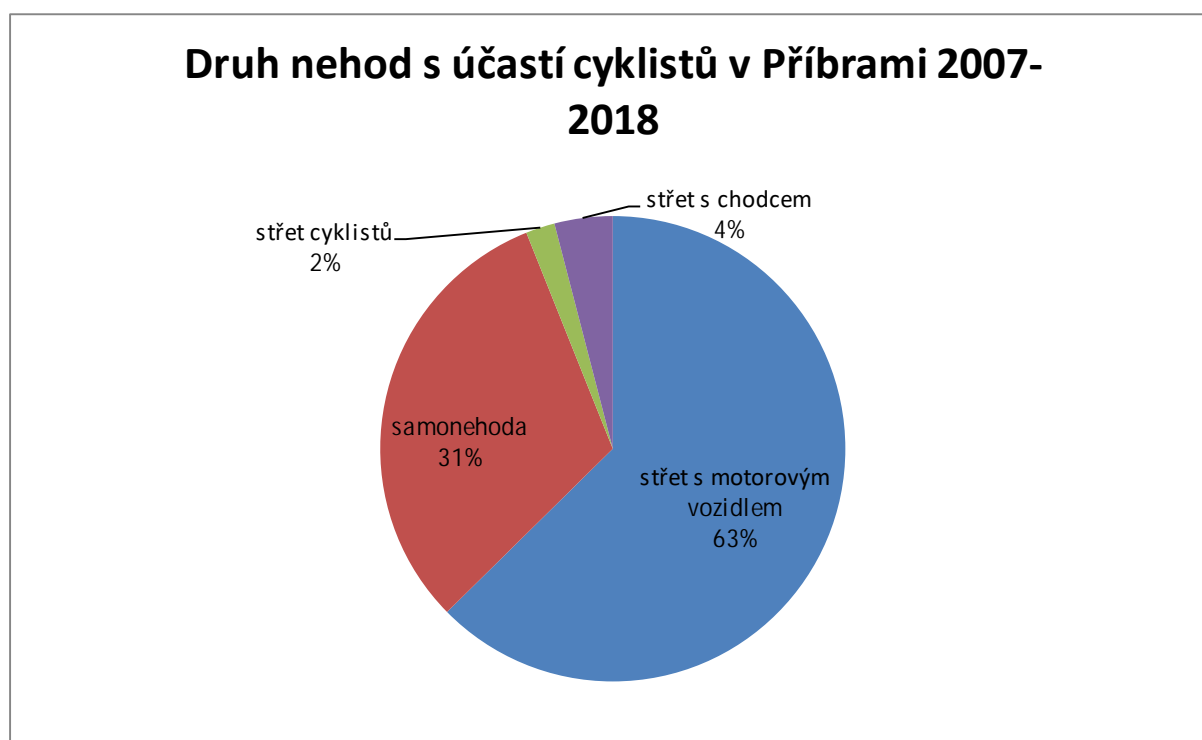
5.3 Bezpečnostní rizika a závady na cyklistické infrastruktuře

5.3.1 Bezpečnost cyklistické dopravy

Být v bezpečí a cítit se při jízdě na kole bezpečně je základní kritérium při rozhodování, zda vůbec budeme na kole jezdit. Proto je důležité, aby obce považovaly dopravní bezpečnost např. ve svých strategických dokumentech za naprostou prioritu. Zajištění bezpečné infrastruktury a informování a vzdělávání veřejnosti v oblasti bezpečné mobility je vhodné zapracovat do dopravního generelu dané obce a řešit s důrazem na cyklistickou dopravu v místní cyklostrategii. Na jedné straně musí být zaručena bezpečnost cyklistů, na druhé straně cyklista nesmí ohrozit ostatní účastníky silničního provozu (např. chodce), to by samozřejmě mělo dopad na vnímání cyklistické dopravy obecně.

Za 12 let bylo v Příbrami zaznamenáno 97 nehod s účastí cyklistů (2 % ze všech nehod), z toho:

- 0 skončila smrtí (0 % ze všech smrtelných nehod),
- 11 těžkým zraněním (13 % ze všech těžkých nehod)
- a 75 lehkým zraněním (13 % ze všech lehkých nehod).



Obrázek 32 Druh nehod s účastí cyklistů v Příbrami (2007-2018)

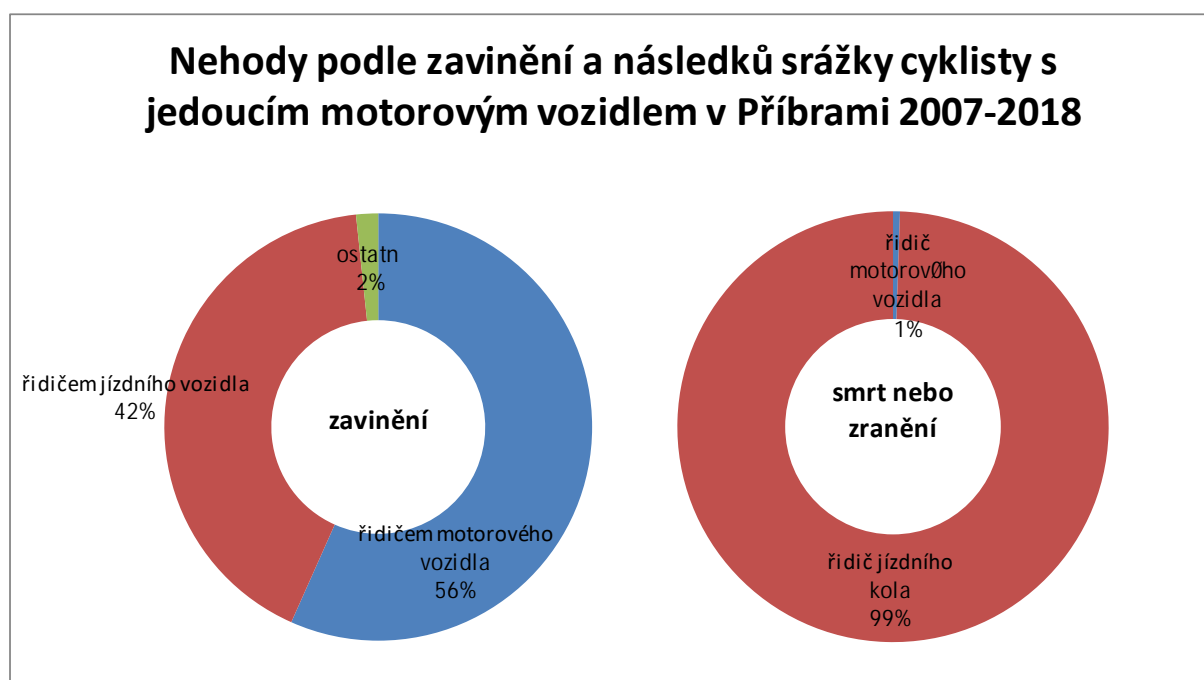
Z celkového počtu 97 nehod cyklistů v Příbrami byly:

- 62 (62 %) střety s motorovými vozidly,
- 31 (30 %) nehody jednoho účastníka-cyklisty (samonehoda),
- 2 (2 %) střety mezi dvěma cyklisty,
- 4 (4 %) střety s chodci.

Nejvyšší závažnost nehod mají střety s motorovými vozidly.

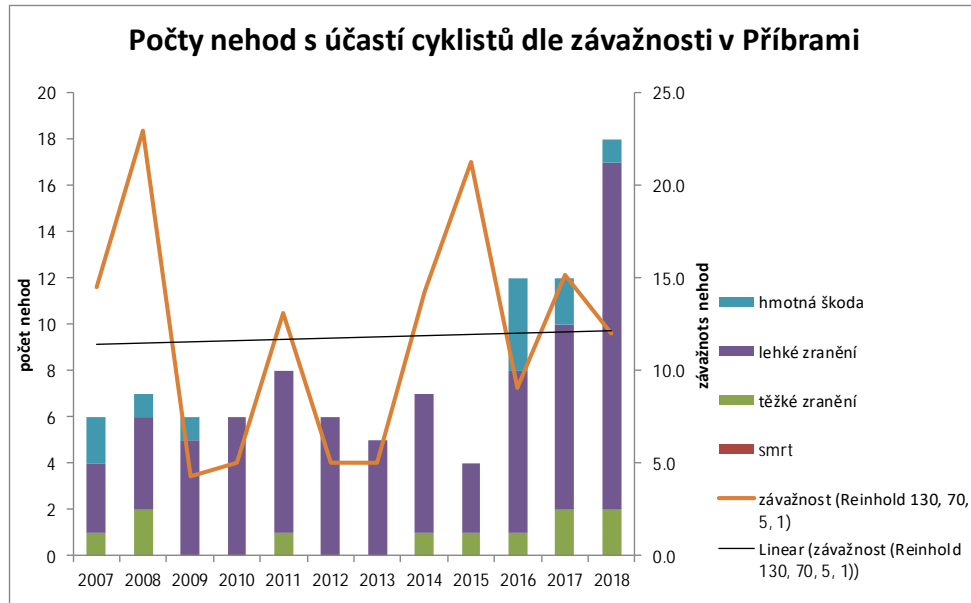
Tabulka 19 Nehody cyklistů v Příbrami podle druhu nehody (2007-2018)

	počet nehod	smrt	těžké zranění	lehké zranění	hmotná škoda	závažnost (Reinhold 130, 70, 5, 1)
střet s motorovým vozidlem	62	0	9	44	9	13.9
samonehoda	31	0	2	27	2	8.9
střet cyklistů	2	0	0	2	0	5.0
střet s chodcem	4	0	0	4	0	5.0



Obrázek 33 Nehody podle zavinění a následků srážky cyklisty s jedoucím mot. vozidlem (2007-2018)

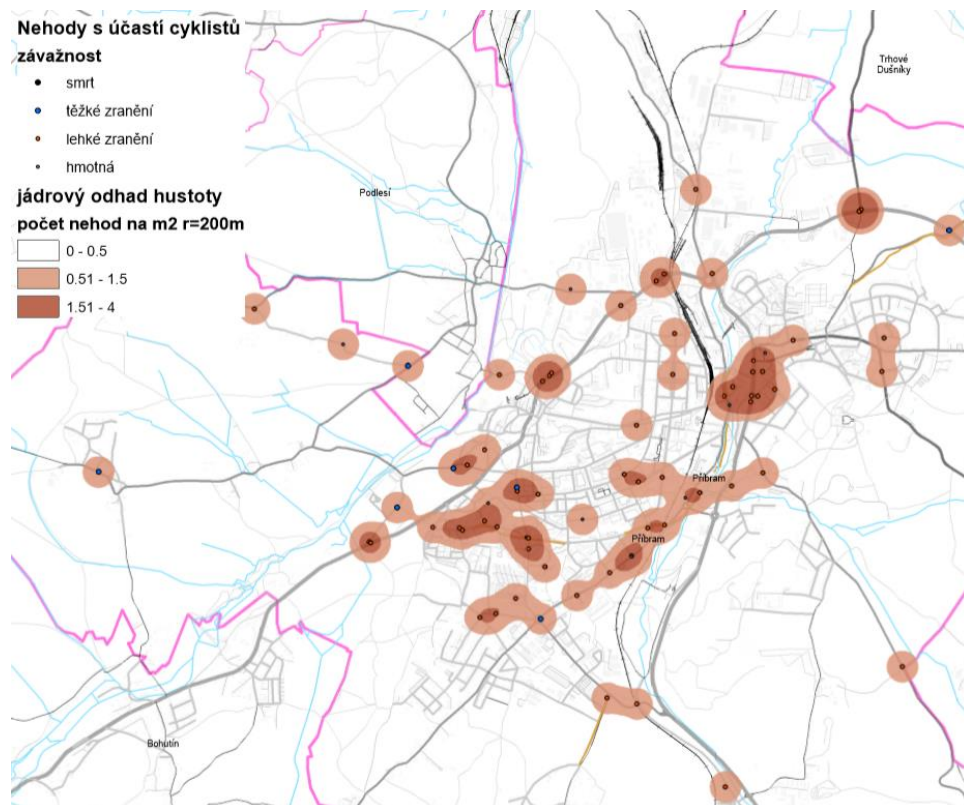
Trend závažnosti lze z grafu lineární regresní křivkou interpretovat jako mírně negativní. V obecné rovině lze konstatovat, že cyklisté zaviní cca 42 % střetů - nehod, ale nesou téměř všechny zdravotní následky.



Obrázek 34 Trend závažnosti nehod s účastí cyklistů (2007-2018)

Nehody vytváří shluky zejména na ulicích:

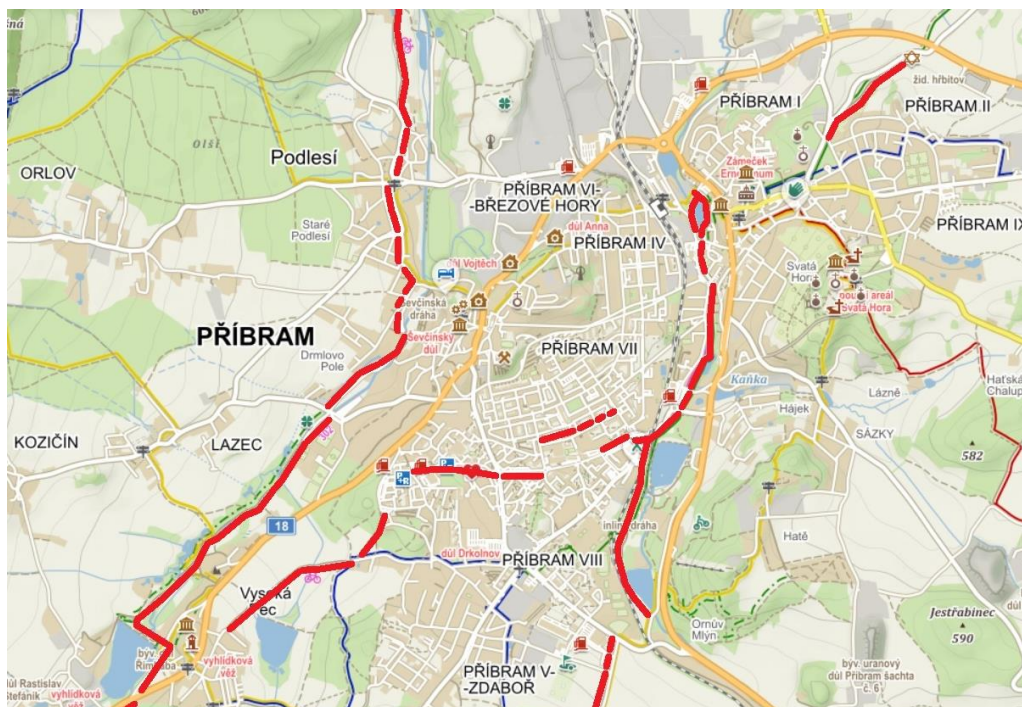
- Milínská v úseku Alešova až nám. TGM
- Čs. armády × Mariánská
- Žežická × Politických vězňů
- Žežická × Karla Kryla
- Jana Drdy
- Husova × Ke Korábu



Obrázek 35 Nehody s účastí cyklistů (2007-2018)

5.3.2 Problémová mapa

Problémová mapa popisuje nedostatky cyklistické infrastruktury opačným pohledem. Mapuje existující vhodné nebo částečně vhodné již realizované úseky. Jejich nespojitost bude východiskem pro hledání možných řešení propojení v návrhové části.



Obrázek 36 Existující vhodné úseky cyklistické infrastruktury, (zdroj podkladu: www.mapy.cz)

V následující části jsou převzata analytická zjištění problematických míst z dokumentu „Cyklistická koncepce města Příbram“ z roku 2019.

Hodnocení krizových míst 1: Cyklotrasa podél Příbramského potoka od Hořejší Obory

- Hořejší obora - je třeba dořešit dopravní značení umožňující souvislou jízdu cyklistů,
- není vyřešen přejezd přes Špitálskou ulici, případně není dořešena vazba do centra,
- komplikovaná situace v oblasti Ryneček,
- nejednotné dopravní značení na cyklotrase podél ulice Březnická,
- neřešený přejezd pro cyklisty v oblasti kruhového objezdu na Flusárně,

Hodnocení krizových míst 2: Skvělá rekonstrukce ulice Bratří Čapků, ale bez návaznosti

Jedná se o vzorovou ukázkou toho, jak má vypadat rekonstrukce uličního prostoru, při které se pamatovalo jak na chodce a cyklisty, tak i na parkování. Za pozornost stojí i fakt, že pro projíždějící vozidla byly ponechány jen 3,0 m, zatímco pro chodce a cyklisty bylo vyčleněno více jak 4,0 m. Jedinou nevýhodou této rekonstrukce je fakt, že cyklostezka nemá žádnou návaznost a cyklista končí na chodníku.

Hodnocení krizových míst 3: Cyklostezky podél ulic Seifertova, Karla Kryla a Podbrdská

Základním nedostatkem daných cyklostezek je jejich nepropojenost. Neplní funkci atraktivní plynulé cyklotrasy. Cyklista by musel přejíždět z jedné strany na druhou, ale to neudělá, neboť ze sídliště jede z kopce a ztratil by čas.

- *ulice Podbrdská: neexistují přejezdy pro cyklisty, chybné značení cyklostezek,*
- *ulice Karla Kryla: neexistují přejezdy pro cyklisty,*
- *neexistující cyklistická opatření v horní části ulice Seifertova,*
- *dolní části ulice Seifertova: neexistují přejezdy pro cyklisty, navíc cyklostezka je ukončena daleko před křížením se silnicí. Pokud by cyklista jel ve směru ze sídliště Drkolnov, s velkou pravděpodobností cyklostezku nevyužije,*
- *kruhový objezd u viaduktu - neexistují přejezdy pro cyklisty,*
- *nedostatečné šířkové parametry u viaduktu.⁷*

5.4 Průzkum intenzit cyklistické dopravy

Cyklistická doprava má svoji typickou roční variaci související se střídáním ročních období. Faktor počasí je pro mnoho uživatelů stále rozhodující pro to, zda zvolí jízdní kolo jako dopravní prostředek k uskutečnění zamýšlené cesty.

Z pohledu kalendářních měsíců bývá pro průzkumy intenzit cyklistický proudů nejčastěji volen květen. V tomto termínu se také doporučuje provádět ideálně roční periodické průzkumy jako indikátor rozvoje cyklistické dopravy.

Pro účely generelu dopravy města Příbrami byl se zadavatelem dohodnut průzkum cyklistické dopravy na měsíc květen 2020. Bude se jednat o pilotní průzkum za účelem budoucí indikace rozvoje cyklistické dopravy. Výstupy tohoto průzkumu budou samostatnou přílohou návrhové části.

⁷ spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.: Cyklistická koncepce města Příbram

6 GENEREL PĚŠÍ DOPRAVY

Pěší doprava je nejpřirozenějším a nejjednodušším způsobem přemísťování. Každá vykonaná cesta obsahuje pěší mód, přičemž každá cesta tímto dopravním módem minimálně začíná a končí. Pouze pomocí pěší dopravy jsou vykonávány především krátké či středně dlouhé cesty v rámci města, u delších cest v rámci města, či při cestách do regionu poté převažuje kombinace pěší dopravy a dalších dopravních módů (tzv. multimodální chování). Většinou se jedná o kombinaci pěší dopravy s automobilovou dopravou či pěší dopravy s veřejnou hromadnou dopravou.

Problematiku pěší dopravy je vhodné řešit nejen z pohledu zásadních zdrojů a cílů a jejich vzájemného propojení, ale i z pohledu intermodality, tj. je důležité řešit vzájemné vazby s ostatními druhy dopravy – cyklistickou, hromadnou i individuální automobilovou dopravou tak, aby obyvatelé města mohli tyto dopravní módy snadno a komfortně kombinovat. Není vhodné řešit každý dopravní mód separátně, důležitý je komplexní pohled na celý dopravní systém.

Při propojování důležitých zdrojů a cílů cest je vhodné soustředit se na jejich bezpečné propojení, zásadní je problematika vedení pěších proudů celým územím, problematika míst střetů pěší a motorové dopravy a také problematika infrastruktury z uživatelského pohledu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. propojení těchto míst bez bariér, kritických a nebezpečných míst. Problematickým místům z hlediska nehodovosti a možných střetů s ostatními účastníky silničního provozu poukazuje samostatná kapitola věnující se dopravní nehodovosti.

6.1 Rozhodující zdroje a cíle pěších cest

Rozhodujícími zdroji a cíli pěších cest v rámci pěší dopravy jsou zejména obytné oblasti, objekty a zařízení zdravotnictví, sociálních služeb, školství, kultury, dopravy a veřejné správy. Je nutné do této kategorie zařadit i ostatní občanskou vybavenost, jako jsou obchodní zařízení a nákupní centra, v případě Příbrami také významné turistické cíle.

V městském prostředí je zcela standardní vytvářet samostatné plochy pro pěší dopravu v podobě chodníků, příp. smíšených stezek pro pěší a cyklisty. Z minulosti je však stav komunikační infrastruktury často zanedbaný a neumožňuje dostatečný bezbariérový pohyb, na který se v minulosti nehledělo. Jedním z důležitých faktorů pro kvalitní možnost pěšího přemísťování po městě je tak nejen samotná existence chodníků, ale také jejich stav, bezbariérovost a bezpečnost. Bezbariérovost a přístupnost dopravní infrastruktury je potřebná nejenom pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, ale i pro seniory, matky s kočárky, matky s dětmi nebo dočasně imobilní občany. Zvýšený obrubník nebo překážku v cestě zdravý člověk snadno překoná, neřešitelný problém to však může být

pro tyto výše uvedené skupiny obyvatelstva. Proto je důležité nabídnout kvalitní a funkční infrastrukturu pro co nejnázší a nejjednodušší možnosti pěšího přemísťování.

Výše zmíněné skutečnosti mohou velmi negativně ovlivňovat běžný život občanů i návštěvníků města a do jisté míry mohou i snižovat turistický potenciál území. V případě, že se člověk necítí při pěším přemísťování bezpečně, dostatečně komfortně a jeho trasa pro něj není atraktivní, má potřebu vyhledávat jiné způsoby přemísťování – v dnešní době zejména pomocí individuální automobilové dopravy, což vede k nárůstu intenzit vozidel na komunikační síti, negativním vlivům na životní prostředí a celkově zhoršuje zdravý život ve městě.

Síť pěší infrastruktury města byla posuzována jak z hlediska celistvosti, tak z hlediska bezpečnosti, bezbariérovosti a celkového stavu infrastruktury.



Obrázek 37 Výřez z výkresu zdrojů a cílů cest (zdroj: RHDHV, pribram.gepro.cz)

6.2 Infrastruktura pro pěší dopravu

Pěší doprava je v Příbrami zastoupena přibližně 27 % ze všech uskutečněných pravidelných cest obyvatel města. Toto číslo představuje poměrně příznivý podíl pro pěší dopravu z celkové dělby přepravní práce. Je proto velmi nutné nabídnout obyvatelům i návštěvníkům města atraktivní, kvalitní a funkční pěší infrastrukturu.

6.2.1 Síť pěších komunikací

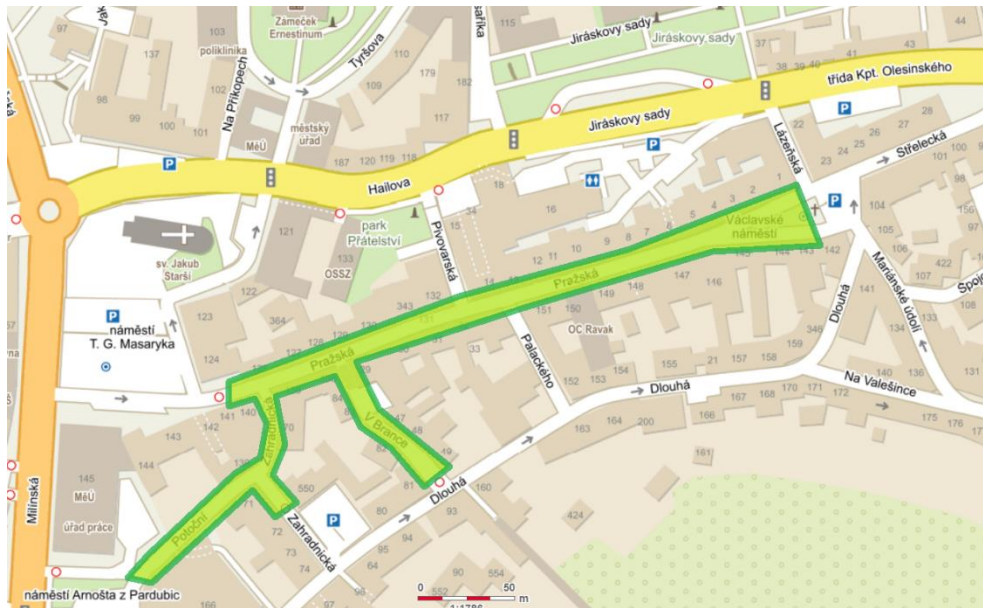
Komunikační infrastrukturu pro pěší představují zejména chodníky a stezky pro chodce, příp. smíšené stezky pro chodce a cyklisty, vč. všech návazností na budovy, veřejná prostranství či zastávky veřejné dopravy a jejich vzájemné propojení pomocí přečhodů pro chodce a míst pro přecházení.

Síť pěších komunikací není na území města rozprostřena zcela kompaktně a je zastoupena velmi rozdílně pro různé části města. Zejména v centru a širším centru jsou chodníky zastoupeny ve většině ulic, vždy alespoň po jedné straně ulice, většinou po obou stranách. Naopak v dalších částech města, u kompaktní nízkopodlažní zástavby (oblasti rodinných domů), lze najít mnoho ulic i celých oblastí, kde chodník absentuje a pěší jsou nuceni chodit ve společném prostoru s motorovou dopravou. Chybějící chodníky byly detekovány i na sídlišťích, např. v části Příbram VII, kde vchody z panelových domů vedou přímo mezi parkující i jedoucí vozidla. Chodníky chybí i na většině extravilánových úsecích mezi městem a okrajovými městskými částmi, jedinou městskou částí, do které vede chodník, je v současnosti část Žežice (chodník však vede pouze na okraj zástavby, uvnitř zástavby chodník chybí).

Současný stav pěší infrastruktury, resp. chybějící úseky chodníků, jsou vyznačeny v problémové mapě pěší dopravy, která je součástí PŘÍLOHY 4.

6.2.2 Zklidněné zóny

Na území města Příbram reprezentuje síť zklidněných zón zejména pěší zóna v centru města. Pěší zóna v centru města je tvořena oblastí ulic Pražská, Zahradnická, Potoční, V Brance a částečně Václavským náměstím (cca po úroveň ul. Lázeňská). Tato oblast je z pohledu pěších velmi frekventovaná. Oblast centrální pěší zóny je vyznačena v mapě na následujícím obrázku. Pěší zóna poskytuje chodcům bezpečný a atraktivní prostor pro jejich přemísťování. Motorová vozidla do 6 t mohou do pěší zóny vjíždět mezi 18. a 10. hodinou, a to pouze za účelem zásobování.



Obrázek 38 Pěší zóna v centru města (zdroj: RHDHV, pribram.gepro.cz)

Další pěší zóna, s názvem „Cíl“, se nachází v městské části Příbram VIII mezi ul. Budovatelů a Seifertova. Jedná se o veřejný prostor mezi bývalým nákupním centrem a blokem panelových domů. V současné době probíhá rekonstrukce této pěší zóny.

Několik příbramských ulic je také vyznačeno obytnou zónou, jedná se především o oblasti nové zástavby. Zmínit lze například oblast ul. Borová a Javorová. Vyznačení obytných zón se jeví jako vhodné zejména v ulicích či celých oblastech s kompaktní zástavbou, kde se nepředpokládají vysoké intenzity motorové dopravy (tyto ulice neslouží jako tranzitní). V takovýchto ulicích je motorová doprava rychlostně omezena, parkování je možné pouze na vyznačených místech a ulice je brána jako veřejný prostor, kde se pěší účastníci silničního provozu mohou pohybovat v celé šířce dopravního prostoru. Předpokládá se zde tedy preference chodců a nebudují se zde chodníky.

Obytné zóny je tak vhodné realizovat v ulicích, či celistvých „uzavřených oblastech“, ve kterých v současné době chybí chodníky a zároveň se zde nevyskytují vysoké intenzity motorové dopravy. Jako typovou, vhodnou lokalitu lze uvést např. část města Sázky (ul. Barandovská, V Domcích, Jeruzalémská, V Domcích, K Hatím, Hatě, Tichá, Pod Lesem, Barandov).

6.2.3 Významné pěší trasy

Na základě realizovaných dopravních průzkumů a místních šetření v terénu bylo vytipováno několik nejvýznamnějších pěších tras. Tyto trasy byly vytipovány jak z pohledu současných intenzit pěší dopravy, tak z pohledu významných zdrojů a cílů cest (viz kapitola Rozhodující zdroje a cíle pěších cest). Tyto významné pěší trasy lze označit jako páteřní a měly by splňovat v maximální možné míře již několikrát zmíněné atributy – bezbariérovost, bezpečnost, atraktivitu a kvalitu. Na těchto trasách je také žádoucí v co nejbližším časovém období odstranit všechna bezpečnostní rizika a závady popsané v kapitole Problémová mapa.

Významné pěší trasy na území města:

- centrum města – Příbram VII
 - Jedná se o trasu z centra města (Pražská ul., nám. T. G. Masaryka) přes nám. Arnošta z Pardubic, oblast Rynečku, Březnickou ul. a třídu Osvobození do městské části VII.
- centrum města – Příbram VIII – nemocnice (areál II)
 - Jedná se o trasu z centra města (Pražská ul., nám. T. G. Masaryka) přes nám. Arnošta z Pardubic, oblast Rynečku, Březnickou ul., třídu Osvobození, ul. Legionářů na ul. Seifertova a dále ke III. poliklinice, do sídliště a k areálu II Oblastní nemocnice Příbram.
- centrum města – Březové Hory
 - Jedná se o trasu z centra města (Pražská ul., nám. T. G. Masaryka) přes nám. Arnošta z Pardubic, oblast Rynečku, Mariánskou ul. a dále do městské části.
- centrum města – Příbram IV
 - Tato trasa vede z centra (Pražská ul., nám. T. G. Masaryka) přes nám. Arnošta z Pardubic, oblast Rynečku, Mariánskou ul. a dále do městské části IV.
- centrum města – nemocnice (areál I)
 - Jedná se zejména o trasu z centra města (Pražská ul., nám. T. G. Masaryka) ulicemi Hailova, Jiráskovy sady a ul. Gen. R. Tesaříka k areálu I Oblastní nemocnice Příbram.
- centrum města – železniční stanice/autobusové nádraží
 - Jedná se o trasu z centra města (Pražská ul., nám. T. G. Masaryka) po ul. Plzeňská, Dvořákovo nábř. a Čs. armády, alternativně o trasu Milínská, Špitálská a Čs. armády.
- další lokální pěší vazby
 - sídliště – nemocnice
 - sídliště – obchodní zařízení
 - sídliště – školská zařízení
 - ad.

Oblast **ul. Milínská** mezi nám. Arnošta z Pardubic a Dlouhou ul., kolem OC Skalka a Rynečku je nejzatíženějším místem v Příbrami. Kříží se zde několik významných pěších proudů ze sídlištních celků na západní straně města do centra města, nemocnice a školských zařízení umístěných ve východní části města. Z realizovaného dopravního průzkumu mezi 7. a 17. hodinou vzešla intenzita 5940 chodců. Při přepočtu této hodnoty na celodenní intenzity dle denní variace se jedná až o **cca 9000 chodců za 24 hodin** v tomto zmiňovaném úseku.

6.3 Infrastruktura pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Několik základních právních předpisů definuje bezbariérové užívání dopravních staveb. Jedná se převážně o soubor technických podmínek, které definují obecné požadavky zabezpečující bezbariérové užívání veškerých staveb, vč. dopravní infrastruktury, bezbariérovou přístupnost veřejných budov apod. Mezi základní požadavky na bezbariérovost patří u komunikační infrastruktury především bezbariérové úpravy chodníků a nároží pro možnost samostatného pohybu osob se sníženou schopností orientace a pohybu, tj. snižování obrub, rekonstrukci povrchů chodníků, úpravu sklonových poměrů apod., dále úpravy pro nevidomé či slabozraké osoby pomocí hmatových prvků, tj. realizaci signálních pásů, varovných pásů a vodicích linií.

Trend bezbariérovosti také sledují a požadují nadřazené dokumenty, zejm. evropské strategie a státní rozvojové programy. Evropská unie i stát často poskytuje možnost čerpat finanční prostředky z dotačních titulů na realizace bezbariérových opatření.

V rámci místních šetření na celém území města se zpracovatelé zaměřili i na tuto problematiku. Na páteřních trasách a frekventovaných úsecích je stav bezbariérovosti hodnocen jako uspokojivý, na většině úseků a u většiny přechodů pro chodce již byly realizovány bezbariérové úpravy formou snížených obrubníků), a to vč. realizace hmatových prvků. Ty jsou však dle zjištění majoritně provedeny nestandardně, nevhodně či zcela špatně.

Obecné problémy z pohledu přístupnosti pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace na pěších trasách, zjištěné na celém území města:

- zcela chybějící varovné a signální pásy u přechodů pro chodce
- špatně provedené varovné a signální pásy u přechodů pro chodce či u míst pro přecházení
 - nestandardní provedení varovného pásu
 - chybějící signální pás
 - chybějící odsazení signálního pásu od varovného u míst pro přecházení
 - špatné směrování signálního pásu
 - nestandardní provedení křížení signálních pásů
 - ukončení signálního pásu bez návaznosti na vodicí linii
- nesnížené obruby u přechodů pro chodce a v místech pro přecházení (vč. křížení ulic)
 - příp. nedostatečně či nestandardně snížené obruby
- chybějící, přerušovaná, nespojitá nebo nezřetelná vodicí linie pro bezbariérové trasy

- špatný stav povrchů vybraných úseků chodníků

Na následujících obrázcích lze vidět výše popsané problémy. Na obou obrázcích je vyfotografováno špatné provedení signálního pásu. Signální pásy v těchto případech navádějí chodce přímo do vozovky. Signální pás musí být realizován vodorovně s osou přechodu/místa pro přecházení. V obou případech také chybí odsazení signálního pásu od varovného pro rozlišení místa pro přecházení od přechodu pro chodce.



Obrázek 39 Špatné provedení signálních pásů - ul. Husova, Rožmitálská

Na následujících fotografiích je poté zachyceno špatné provedení signálních pásů ve smyslu návaznosti na vodicí linii. Vodicí linii tvoří zpravidla obrubník, na levé fotografii je tak signální pás zalomen na opačnou nesprávnou stranu, na pravé fotografii poté signální pás končí uprostřed chodníku a také nenavazuje na vodicí linii.



Obrázek 40 Špatné provedení signálních pásů - ul. K Dolu Marie, Husova



Obrázek 41 Nestandardně snížená obruba, špatný stav povrchů chodníků - ul. U Nemocnice, Gen. R.Tesaříka

6.4 Bezpečnostní rizika a závady na pěší infrastruktuře

6.4.1 Bezpečnost pěší dopravy

Z pohledu bezpečnosti a úzkých míst na komunikační síti města jsou problematická zejména ta místa, kde se kříží pěší doprava s motorovou dopravou. Na mnoha místech ve městě, zejména na páteřních průtazích a na místech s velkým pohybem obyvatel (centrum města, sídliště), dochází k četným kolizím chodců a motorové dopravy, a to i přes to, že je na komunikacích vyznačeno dostatečné množství přechodů pro chodce. Ty jsou však často nenormové, dlouhé, či na nevhodných místech a neposkytují chodcům dostatečnou ochranu před motoristy.

Za 12 let (mezi roky 2007 a 2018) bylo v Příbrami zaznamenáno celkem 224 nehod s účastí chodců (5 % ze všech nehod), z toho skončilo:

- 1 smrtí (17 % ze všech smrtelných nehod),
- 49 těžkým zraněním (60 % ze všech těžkých nehod)
- 164 lehkým zraněním (28 % ze všech lehkých nehod).

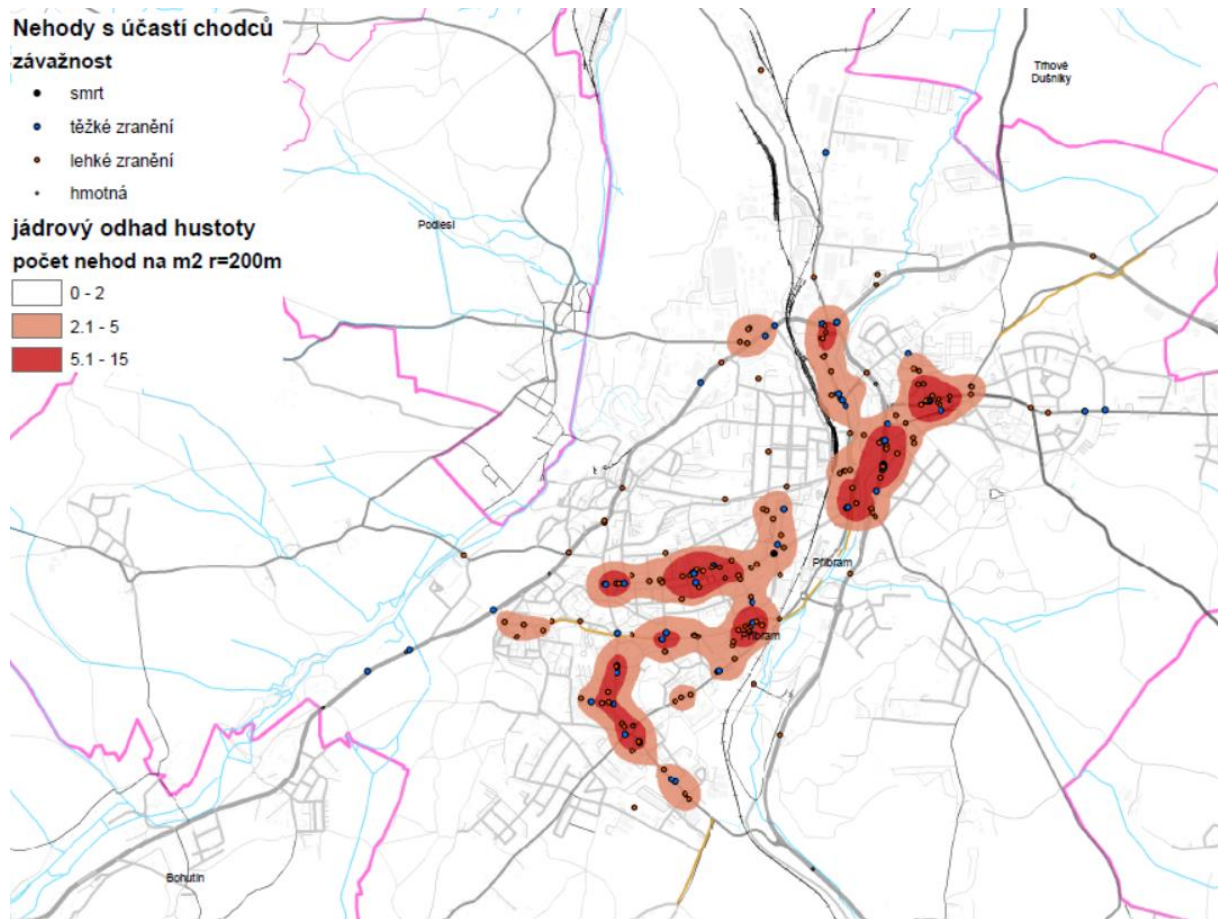
Ze zaznamenaného počtu 224 nehod s účastí chodců bylo:

- 120 na přechodu pro chodce (54 % z celku 224)
- 15 v blízkosti přechodu pro chodce (7 % z celku 224).

Z prostorového uspořádání nehod s účastí chodců vystupují zejména oblasti:

- Jiráskovy sady (ul. Hailova, Jiráskovy sady, Gen.R.Tesaříka)
- Milínská ul.
- křižovatka ul. Čs. Armády × Mariánská × Březnická × Ryneček
- ul. Čs. armády
- nám. 17 listopadu, ul. Politických vězňů (zejm. okolí autobusových zastávek)
- okolí III. polikliniky (ul. Seifertova, Školní, okolí autobusových zastávek)
- křižovatka ul. S.K.Neumanna × Karla Kryla × Čechovská × Seifertova
- Žežická ul. (okolí autobusových zastávek Nemocnice, okolí vchodů do nemocnice, okolí obchodního centra)
- Křižovatka Žežická × Rovná × Zdabořská × Brodská × Školní

Na následujícím obrázku jsou zobrazeny místa všech dopravních nehod s účastí chodců za posledních 12 let podle stupně následků. Plošně je vyhodnocena míra kumulace nehod, ze které vyplývají lokality s vysokou mírou bezpečnostního rizika, viz výše.



Obrázek 42 Nehody s účastí chodců (zdroj: RHDHV, jdvm.cz)

6.4.2 Problémová mapa

V rámci dopravních průzkumů a místních šetření bylo analyzováno celé území města z pohledu bezpečnostních rizik, problémových míst, úseků a chybějící infrastruktury. Ve všech městských částech Příbrami bylo zjištěno několik desítek problémových či rizikových míst na komunikační síti. Opakujícími se typovými závady či riziky jsou:

- chybějící chodníky v ulicích města
- chybějící úseky chodníků (propojení)
- chybějící příčná propojení přes komunikace
- nenormové přechody pro chodce
- rizikové křižovatky
- riziková bodová místa (úzké chodníky, špatné rozhledy)

Na následující sérii fotografií jsou zachyceny typové závady či rizika na pěší infrastruktuře.



Obrázek 43 Chybějící chodníky - ul. Šachetní, Nádražní



Obrázek 44 Chybějící přechod přes železniční trať v ul. Mariánská



Obrázek 45 Chybějící pěší návaznosti a části chodníků - ul. Hradební, Mariánská

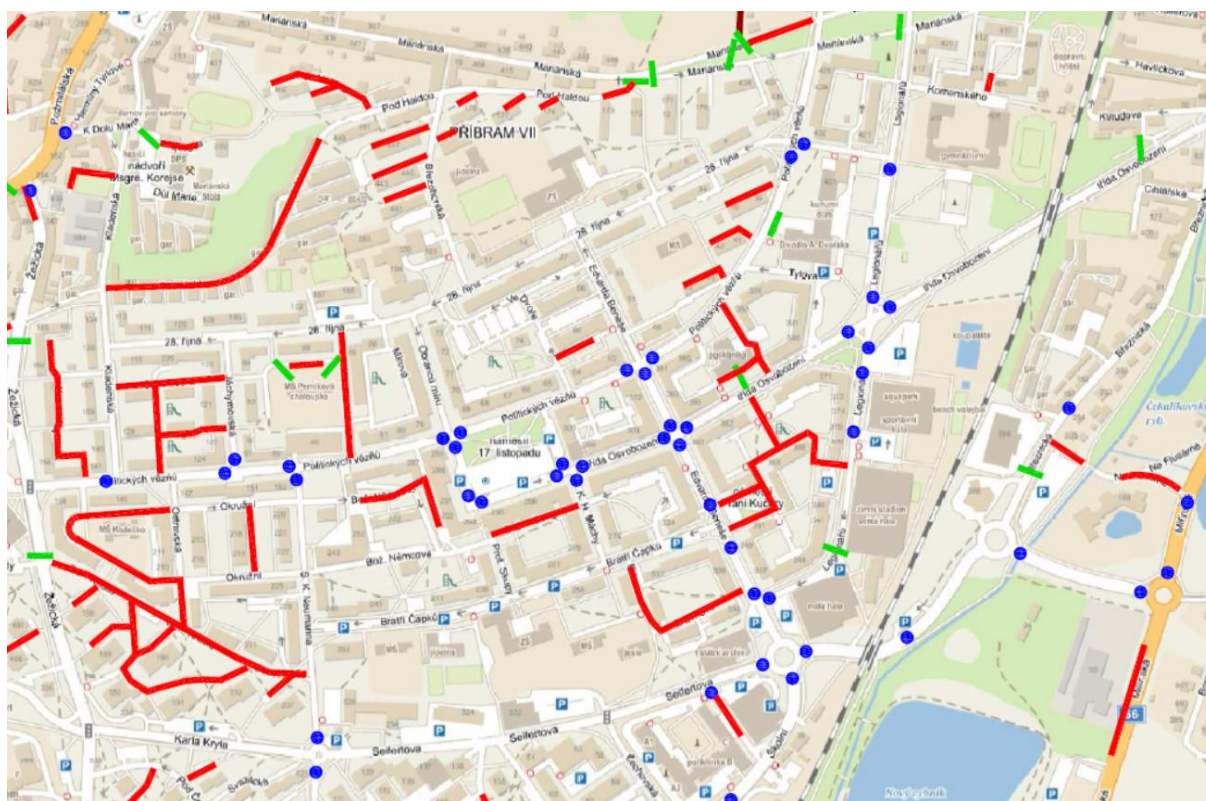


Obrázek 46 Chybějící příčná vazba přes ul. Špitálská a při východu ze žst Příbram



Obrázek 47 Nenormové přechody pro chodce - ul. Milínská, Podskalí

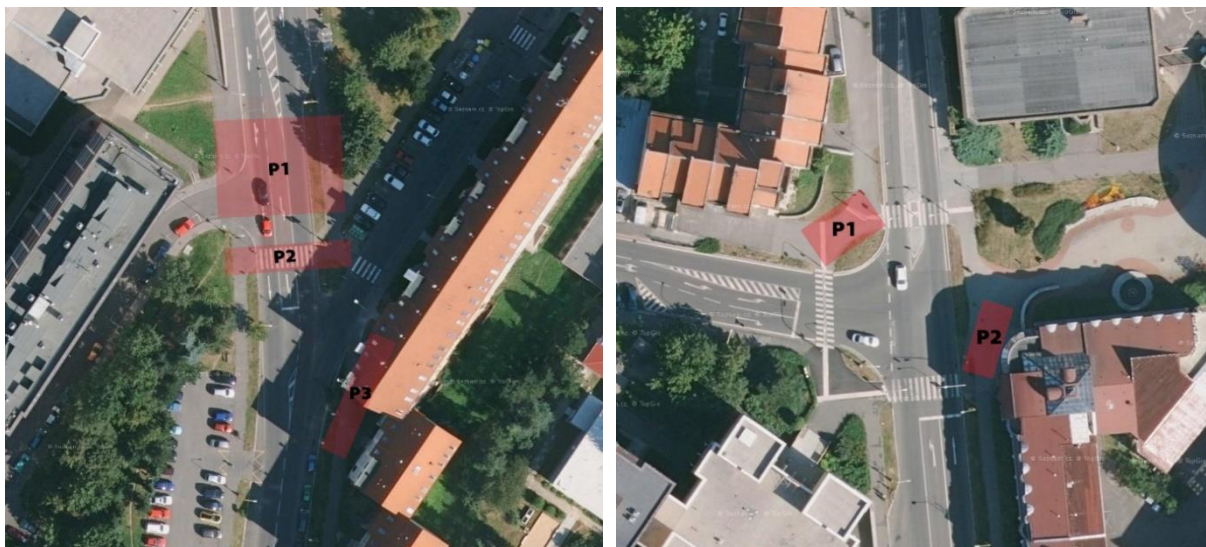
Všechny závady byly vyznačeny do problémové mapy pro pěší dopravu, jejíž výřez lze vidět na následujícím obrázku. Kompletní problémová mapa pěší dopravy pro celistvou zástavbu Příbrami je součástí PŘÍLOHY č. 4. Ve všech okrajových místních částech, které jsou mimo mapu (Brod, Bytíz, Jerusalemský, Jesenice, Kozičín, Lazec, Orlov, Zavržice, Žežice) pak byla shodně zjištěna absence chodníků.



Obrázek 48 Výřez z problémové mapy pěší dopravy (zdroj: RHDHV, pribram.gepro.cz)

6.5 Průzkum pěší dopravy

V rámci průzkumů automobilové dopravy, které proběhly 13. 11. 2019, byly za pomoci kamer sledovány pěší proudy přes ulici Milínská. Průzkum proběhl na křižovatkách ulic Milínská x Dlouhá (K2) a Milínská x Špitálská (K3) v době 7 do 17 hodin.



Obrázek 49 Poloha sledovaných profilů na křižovatkách K2 a K3 (zdroj: www.seznam.cz)

Zjištěné intenzity chodců na sledovaných profilech je uveden v následujících tabulkách.

Tabulka 20 Intenzity pěších proudů v rámci křižovatky Milínská x Dlouhá

	K2					
	P1		P2		P3	
	na západ	na východ	na západ	na východ	na jih	na sever
07:00 - 08:00	2	1	54	84	2	31
08:00 - 09:00	3	4	33	47	4	5
09:00 - 10:00	9	6	30	41	1	7
10:00 - 11:00	8	13	33	34	10	12
11:00 - 12:00	6	7	20	31	6	17
12:00 - 13:00	3	3	32	39	5	14
13:00 - 14:00	6	4	42	34	11	8
14:00 - 15:00	4	5	49	55	15	13
15:00 - 16:00	9	3	58	61	14	9
16:00 - 17:00	1	2	50	46	12	3
suma	51	48	401	472	80	119

Tabulka 21 Intenzity pěších proudů v rámci křižovatky Milínská x Špitálská

	K3			
	P1		P4	
	na západ	na východ	na sever	na jih
07:00 - 08:00	17	102	207	65
08:00 - 09:00	37	75	135	95
09:00 - 10:00	73	84	167	180
10:00 - 11:00	71	66	134	150
11:00 - 12:00	91	56	131	174
12:00 - 13:00	77	71	118	149
13:00 - 14:00	96	84	159	208
14:00 - 15:00	133	86	167	220
15:00 - 16:00	147	77	137	245
16:00 - 17:00	76	60	136	213
suma	818	761	1491	1699

7 DOPRAVNĚ SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM

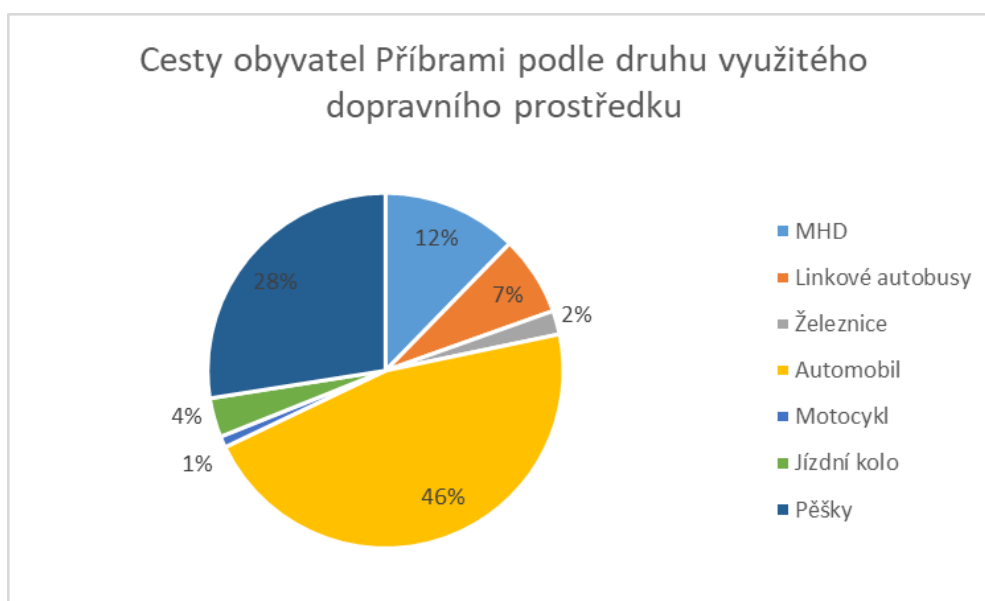
Dopravně sociologický průzkum je zásadním podkladem pro vytvoření dopravního modelu města Příbrami. Klíčová je především znalost hybnosti obyvatelstva a dělba přepravní práce. V roce 2018 proběhl dopravně sociologický průzkum v rámci projektu “PROJEKT OPTIMALIZACE MĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY (MHD) A DALŠÍ SLUŽBY SPOJENÉ S PŘÍPRAVOU VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ NA PROVOZOVATELE MHD VE MĚSTĚ PŘÍBRAMI” zpracované společností UDIMORAVA. Výstupy tohoto průzkumu obsahují potřebné údaje, proto byly autory generelu dopravy převzaty.

Vzhledem k tomu, že průzkum proběhl převážně prostřednictvím škol, byla skladba respondentů mírně ovlivněna. Pro dosažení věrohodných výsledků platných pro celou věkovou strukturu byly výsledky statisticky upraveny na základě znalosti struktury obyvatel ze SLBD2011 (sčítání lidí, bytů, domů prováděné ČSÚ každých 10 let).

Výchozím rokem pro stavbu dopravního modelu, tzv. „stávající stav“, je rok 2019. K tomuto roku je uvažován počet obyvatel města Příbrami 31 962. Tito obyvatelé vykonají denně téměř 80 tis. cest. Celková hybnost připadající na jednoho obyvatele města odpovídá hodnotě 2,48.

7.1 Rozdělení cest podle dopravních prostředků

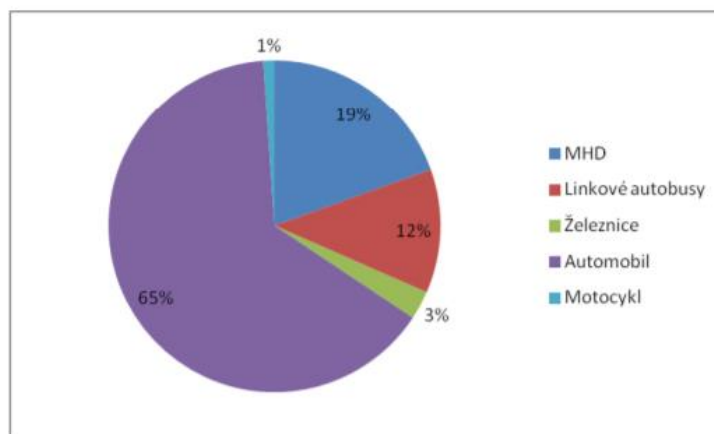
Z obrázku a tabulky níže vidíme procentuální rozdělení využití dopravy. Nejvyšší zastoupení má automobilová doprava podílem 46%. Druhé místo s výraznějším podílem 28% obsadila pěší doprava. Z prostředků veřejné hromadné dopravy je nejvíce využita MHD 12%, příměstské autobusy 7 % a velmi málo jsou zastoupeny cesty železnicí 2%. Cyklistická doprava je zastoupena relativně nízkým podílem 4%. Nejnižší podíl připadá na využití motocyklu.



Obrázek 50 Cesty obyvatel Příbrami podle druhu využitého dopravního prostředku

Tabulka 22 Cesty obyvatel Příbrami podle druhu využitého dopravního prostředku

	MHD	Linkové autobusy	Železnice	Automobil	Motocykl	Jízdní kolo	Pěšky	Celkem
Studenti	990	736	159	814	74	196	1157	4126
Děti	1431	847	149	2679	33	376	3574	9090
Senioři	2849	1339	638	3337	340	553	3890	12946
Dospělí	4477	2821	772	29785	366	1703	13173	53098
Celkem	9747	5743	1718	36615	813	2828	21794	79258

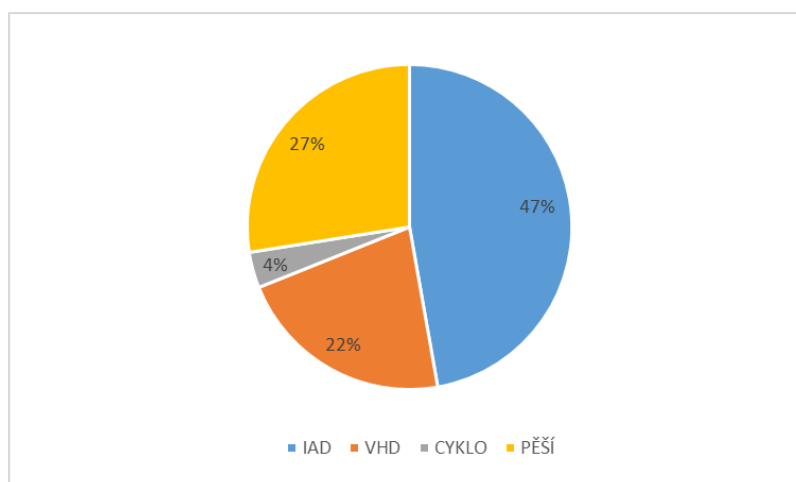


Obrázek 51 Rozdělení cest obyvatel Příbrami podle využitého prostředku

Využití automobilu a motocyklu je dvojnásobné oproti celkovému součtu všech cest veřejnou dopravou.

7.2 Dělbá přepravní práce

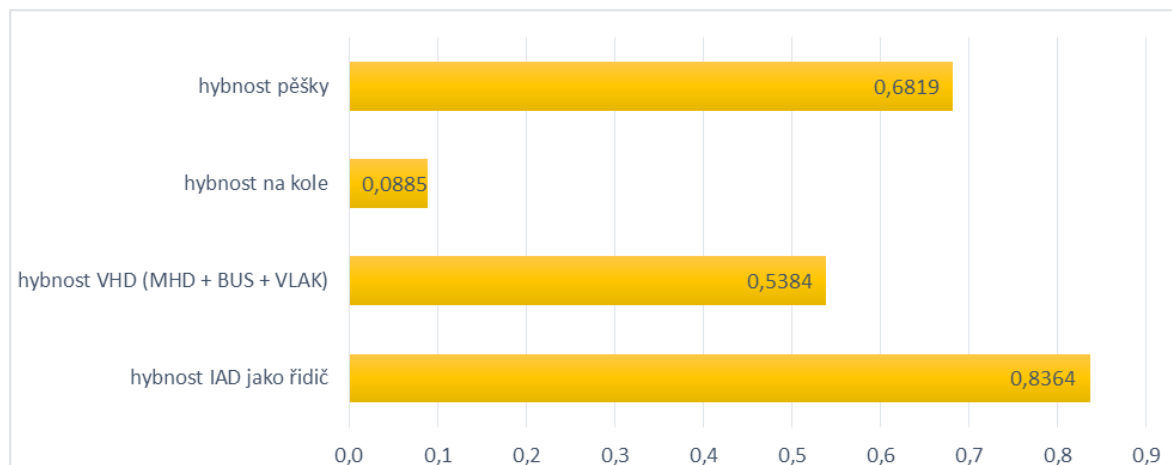
Automobilová doprava (včetně motocyklů) zaujímá nejvyšší téměř poloviční podíl 47%. Větší čtvrtinu 27% připadá na cesty pěší a menší čtvrtina 22% odpovídá podílu využití veřejné hromadné dopravy. Cyklistická doprava se podílí na dopravě v Příbrami 4%.



Obrázek 52 Základní dělbá přepravní práce

7.3 Základní hybnost v Příbrami

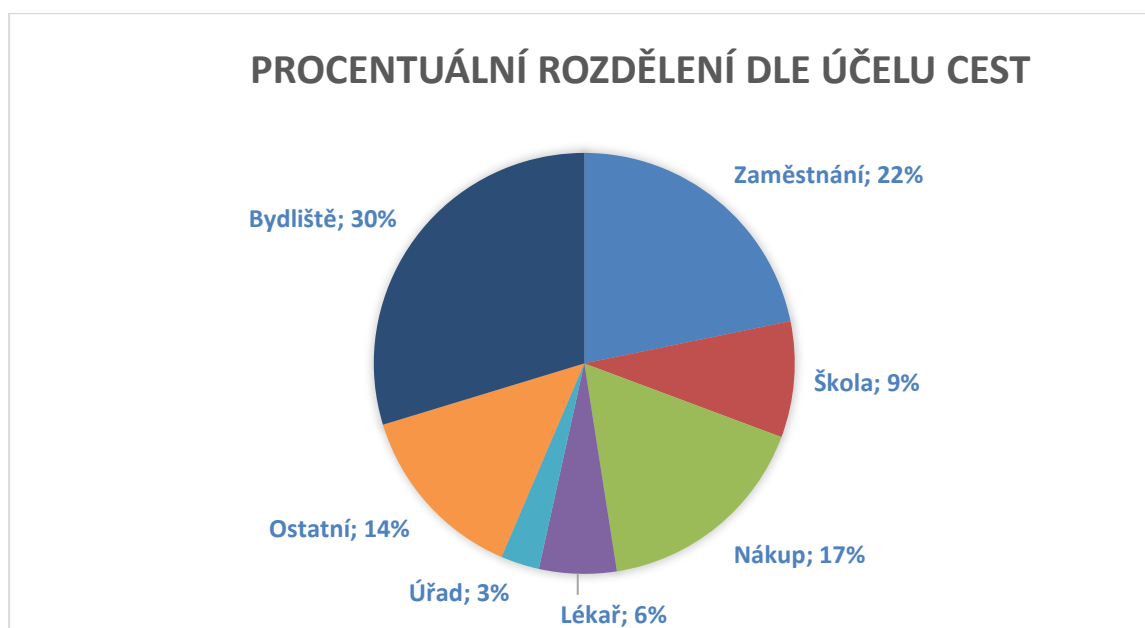
Koeficienty hybnosti jsou ukazatelem počtu cest připadajících na jednoho obyvatele. Celková hybnost ve městě Příbrami činí 2,48 cest/obyvatele. Pro účely stanovení dopravních objemů a následně výpočtu přepravních vztahů v dopravním modelu jsou nezbytné hybnosti vztažené k ukazateli váhy generovaného objemu. Základním ukazatelem jsou obyvatelé, dalšími jsou zaměstnanci, žáci a studenti a prodejní jednotky. Na následujícím obrázku jsou znázorněny koeficienty hybnosti vztažené k obyvatelstvu pro základní druhy dopravy.



Obrázek 53 Koeficienty hybnosti pro město Příbram vztažené k obyvatelstvu

7.4 Rozdělení dopravy podle cíle cesty

Nejvíce 30% cest má cíl v bydlišti. Opačným směrem má cíl 22% v zaměstnání a 9% ve škole. Za nákupem míří 17% cest, k lékaři 6% a na úřad 3%. Na ostatní cesty připadá 14% cest.



Obrázek 54 Cesty obyvatel Příbrami podle účelu cesty

Tabulka 23 Cesty obyvatel Příbrami podle účelu cesty

Celkový počet cest	Zaměstnaní	Škola	Nákup	Lékař	Úřad	Ostatní	Bydliště	Celkem
Studenti	214	1194	175	91	13	467	1188	2106
Děti	181	3199	384	351	48	1045	2732	5000
Senioři	438	303	2162	1418	675	1148	2498	5442
Dospělí	16537	2367	10419	2789	1965	8126	17130	37357
Celkem	17370	7063	13140	4649	2701	10786	23548	79257

7.5 Hodnocení dopravy obyvateli města Příbrami

Individuální automobilová doprava

Mezi výhody přepravy automobilem obyvatelé uvádějí rychlost, pohodlí, mobilitu a především flexibilitu, kdy se nemusejí vázat na jízdní řády MHD, protože některé spoje vynechají svou trasu.

Nevýhody přepravy autem jsou nedostatečná parkovací místa ve městě, velký provoz a hlavně kolony v odpolední špičce. Dalším faktorem jsou finanční náročnost vozu a jeho údržba.

Městská hromadná doprava

Nejvýhodnějším faktorem u MHD je cena. Ať už jde o zvýhodněné ceny pro děti nebo studenty nebo cesty zdarma pro seniory. Velká část obyvatel uvedla i časovou dostupnost spojů. Další výhodou, hlavně pro rodiče, je samostatná přeprava dětí do škol.

Mezi nevýhody MHD se řadí neochota řidičů a nedodržování jízdních řádů. Dále si obyvatelé stěžují na celkově malý počet spojů. Protože jedna skupina je s časovou dostupností spokojena a druhá nikoli, lze předpokládat, že je úroveň nabídky územně velmi odlišná. Mezi malý počet spojů jsou počítány spoje do školy, mezi vesnicemi nebo spoje o víkendu. Posledním vážnějším faktorem je kapacita vozu, kdy některé spoje jsou přeplněné.

Cyklistická doprava

V cyklistické dopravě byla kladně hodnocena cyklostezka na Bohutín, jinak lze hovořit pouze o negativních názorech. Zásadním nedostatkem je neprovázaná síť komunikací vhodných pro cyklisty s mnoha rizikovými místy, kdy není možný bezpečný a plynulý průjezd městem. Dále chybí systém cyklotras navazující na městské trasy. Chybí možnosti pro parkování jízdních kol u cílů cest a je zřejmá obava možnosti krádeže zaparkovaného kola.

8 RÁMCOVÉ SHRnutí ANALYTICKÉ ČÁSTI

8.1 ZÁSADY NÁVRHU GENERELU DOPRAVY

Na všech komunikacích ve městě (průtazích silnic i místních komunikacích) je potřeba řešit nejen automobilovou dopravu a obecné zásady bezpečnosti, ale i průjezd nákladní dopravy, řešení parkování, veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu provázaně.

Cílem definovaných zásad je dosáhnout výhledově vyvážené dopravní obsluhy území města Příbram při využití všech dostupných dopravních módů a zároveň zajistit rozvoj maximálně bezpečného, šetrného a ekonomicky udržitelného dopravního systému.

Hlavní zásady rozvoje silniční dopravy:

- *odvedení tranzitní dopravy přes město,*
- *rekonstrukce průtahů silnic podle platných norem,*
- *dopravní zklidňování obslužných komunikací,*
- *přestavba problémových křižovatek,*
- *rozvoj příležitostí pro automobily na alternativní pohon.*

Hlavní zásady rozvoje dopravy v klidu:

- *realizace nových parkovacích kapacit na sídlištích,*
- *efektivnější organizace stávajících zpoplatněných parkovišť,*
- *realizace nových záchytných parkovišť pro centrum,*
- *organizace dopravy v klidu v obytné zástavbě,*
- *regulace parkování ve stísněných podmínkách na komunikacích s preferencí cyklistické dopravy,*
- *ekonomicky udržitelná politika dopravy v klidu*

Hlavní zásady rozvoje systému hromadné dopravy:

- *jednotná integrace autobusové dopravy,*
- *zlepšit dostupnost vlakové dopravy,*
- *rekonstrukce nevyhovujících zastávek a doplnění přechodů pro chodce,*
- *provázání vybraných zastávek HD s cyklistickou dopravou.*

Hlavní zásady rozvoje cyklistické dopravy:

- *vytvoření spojitě, bezpečně a atraktivní sítě pro městskou cyklistiku,*
- *doplnění adekvátní doprovodné infrastruktury pro parkování jízdních kol,*
- *propagace cyklistické dopravy jako součást městské dopravy,*
- *nabídnout systém sdílení veřejných jízdních kol,*
- *vytvořit podmínky pro multimodální dopravu (kolo+bus, kolo+vlak).*

Hlavní zásady pěší dopravy:

- *bezpečné řešení pěší dopravy především všech kolizních míst s ostatními druhy dopravy,*
- *doplnění chybějících chodníků na relevantních místech,*
- *realizace bezbariérových tras mobility mezi veřejnými institucemi,*
- *více prostoru pro pěší dopravu (širší chodníky, větší pobytový prostor),*
- *vytvářet nová propojení pro zkrácení pěších tras.*

9 SWOT ANALÝZA

Na základě konzultací se zástupci města, terénních šetření, dopravních průzkumů a dalších dostupných podkladů byla vytvořena SWOT analýza stávajícího dopravního systému města Příbram. SWOT analýza se dále člení na analýzu individuální automobilové dopravy, statické dopravy, veřejné dopravy, cyklistické dopravy, pěší dopravy a nákladní dopravy.

9.1 Individuální automobilová doprava

SILNÉ STRÁNKY

- stávající dopravní systém města preferuje AD,
- až na výjimky rychlá doprava po městě,
- snadná dostupnost dálnice pro dálkovou dopravu,
- poměrně mnoho dobře řešených malých okružních křižovatek podporujících plynulost a bezpečnost dopravy,
- některé dobře řešené úseky (Plzeňská, Legionářů – kolmá stání)

SLABÉ STRÁNKY

- závažná dopravní nehodovost,
- neodpovídající parametry silnic vyšších kategorií,
- kapacitně přetížená a stavebně nevyhovující okružní křižovatka Husova x Evropská x Plzeňská
- tranzitní doprava s velkým podílem nákladní dopravy,
- hlavní dopravní prostor je nejednoznačný pro pohyb cyklistů,

PŘÍLEŽITOSTI

- rekonstrukce silničních průtahů podle platných norem,
- realizace JV obchvatu města,
- přestavba některých křižovatek se špatnou dispozicí na okružní či jinak lépe řešené
- vyznačení oblastí mimo páteřní komunikace jako dopravně zklidněné (zóny 30, obytné zóny, cyklozóny,...)
- rozvoj příležitostí pro automobily na alternativní pohon,

HROZBY

- další růst automobilizace,
- další růst tranzitní dopravy,
- zpoždění či nerealizace obchvatu,
- další růst intenzit AD a s tím související kapacitní a další problémy,
- nedostatek finančních prostředků.

9.2 Statická doprava

SILNÉ STRÁNKY

- regulované parkování v centru,
- existence systému návštěvnického parkování v dosahu centra města,
- moderní způsob platby parkovného,

SLABÉ STRÁNKY

- nedostatečná kapacita odstavných míst na sídlištích,
- nízká respektovanost legálního parkování,
- nedostatečná kapacita záchytných parkovišť pro dojíždějící z okolních obcí,
- živelné parkování za nemocnicí v ulicích Hradební, Severní, Nad Jatkami,

PŘÍLEŽITOSTI

- realizace nových parkovacích kapacit na sídlištích úpravou povrchu,
- realizace nových záchytných parkovišť pro centrum,
- realizace nových hromadných garáží (Dvořákovo nábřeží, autobusové nádraží, Ryneček),
- organizace dopravy v obytné zástavbě,

HROZBY

- další růst automobilizace,
- nárůst zbytných cest při hledání volného parkovacího místa,
- nedodržení zásad při realizaci parkovacího systému,
- ekonomicky nevyvážená parkovací politika.

9.3 Veřejná doprava

SILNÉ STRÁNKY

- silná nabídka autobusových spojů na páteřních trasách městem,
- modernizace zastávkových přístřešků a vybavení zastávek,
- realizace inteligentních označků na zastávkách,
- nové nízkopodlažní autobusy v MHD,

SLABÉ STRÁNKY

- souběh tří systémů autobusové dopravy (neefektivita souběžných jízd a vynakládaných finančních prostředků, nevyužitá kapacita, bez tarifní integrace),
- železniční trať je pouze regionálního charakteru s pouze jednou stanicí,
- vysoký počet nenormových zastávek autobusové dopravy, zejména s chybějícím nástupištěm či označником,

PŘÍLEŽITOSTI

- integrace autobusové dopravy do jednotného systému PID,
- výstavba nové železniční zastávky Příbram sídliště,
- rozvoj inteligentních prvků na dalších významných zastávkách,

HROZBY

- nedostatek finančních prostředků,
- růst zpoždění vlivem dalšího růstu intenzit AD.

9.4 Cyklistická doprava

SILNÉ STRÁNKY

- dobré předpoklady pro rozvoj cyklistiky (vodní toky),
- cyklotrasa podél Litavky (Greenway Praha – Vídeň),
- atraktivní okolí města pro cykloturistiku,

SLABÉ STRÁNKY

- v Příbrami neexistuje souvislá síť bezpečných cyklotras,
- páteřní cyklistická stezka podél Příbramského potoka není dokončena,
- velký počet konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy,
- není využita možnost integrace cyklistické dopravy do hlavního dopravního prostoru komunikací,
- neexistuje nabídka sdílených jízdních kol,
- chybí systém BIKE&RIDE u relevantních zastávek,
- nedostatečná infrastruktura pro elektrokola,

PŘÍLEŽITOSTI

- budování samostatných stezek pro cyklisty stejně jako cyklistických pruhů v hlavním či přidruženém dopravním prostoru,
- propojení města se sousedními obcemi,
- rozvoj doplňkové infrastruktury a služeb pro cyklisty: mobiliář, cyklopůjčovny, cykloservisy, úschovny a další,
- financování rozvoje cyklistické dopravy z vnějších zdrojů, možnost využití státních a evropských dotačních titulů,
- město Příbram má obrovský potenciál využít systém Bike&Ride,
- rostoucí zájem o zdravý životní styl,
- vyšší využívání elektrokol,

HROZBY

- podcenění významu cyklistické dopravy (denní i rekreační),
- nárůst preference IAD s negativními dopady na kvalitu životního prostředí na úkor cyklistické dopravy,
- komplikace spojené s výkupem pozemků,
- další negativní růst závažnosti dopravních nehod.

9.5 Pěší doprava

SILNÉ STRÁNKY

- hustá síť komunikací pro pěší,
- pěší zóna,
- pěší trasy v atraktivním prostředí Příbramského potoka,

SLABÉ STRÁNKY

- velmi vysoké procento přechodů pro chodce je nenormových,
- chybějící chodníky ve velkém množství ulic, vč. sídlištních celků,
- neexistují spojitě bezbariérové trasy mezi objekty veřejných institucí,
- špatný technický stav vybraných úseků chodníků,
- na pěších trasách je mnoho barier,
- vysoká absence bezpečných míst pro přecházení komunikací,
- velmi vysoký počet nevyřešených kolizních míst s automobilovou, příp. cyklistickou dopravou,
- absence bezbariérových úprav, vodicích linií a hmatových úprav na mnoha úsecích chodníků,
- trend počtu dopravních nehod s účastí chodců není v posledních letech příznivý

PŘÍLEŽITOSTI

- posílení atraktivity pěší dopravy,
- vytvoření atraktivní páteřní pěší trasy spojující východní a západní část města,
- úprava přechodů pro chodce a míst pro přecházení do normové podoby,
- doplnění chybějících chodníků na relevantních místech,
- více prostoru pro pěší dopravu (širší chodníky, větší pobytový prostor),
- nová pěší propojení,
- modernizace, resp. výstavba bezbariérových úprav a hmatových prvků na chodnicích,
- generel bezbariérových tras a realizace opatření,

HROZBY

- růst počtu a závažnosti dopravních nehod s účastí chodců,
- růst každodenních cest OA na úkor podílu pěších cest.

9.6 Nákladní doprava

SILNÉ STRÁNKY

- Snadná dostupnost dálnice D4
- Záchytné parkoviště Na Flusárně (ulice Březnická),

SLABÉ STRÁNKY

- Problematický tranzit po průtazích města
- Dosud nerealizovaný JV obchvat města,
- Omezené možnosti odstavení nákladních vozidel

PŘÍLEŽITOSTI

- Vznik nových vyhrazených odstavných parkovišť na okrajích města,
- Realizace JV obchvatu

HROZBY

- Odklad realizace JV obchvatu města ponechá relevantní vnější a tranzitní nákladní dopravu na průtahu městem,
- Další omezení průjezdů nákladních vozidel a tím i nižší kvalita zásobování

10 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH

10.1 Seznam použitých zkratek

a.s.	akciová společnost
ad.	a další
atd.	a tak dále
aut. nádr.	autobusové nádraží
B+G	Bike and Go (přijed' na kole a jdi)
B+R	Bike and Ride (přijed' na kole a jed')
BUS	autobus
CDV	Centrum dopravního výzkumu
CSD	Celostátní sčítání dopravy
č.	číslo
ČNI	Český normalizační institut
ČR	Česká republika
ČSN	česká technická norma
ČSN ISO	česká technická mezinárodní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
ČVUT	České vysoké učení technické
EK	Evropská komise
GIS	Geografický informační systém
HD	hromadná doprava
hod.	hodina
IAD	individuální automobilová doprava
IZS	Integrovaný záchranný systém
K+R	Kiss and Ride (polib a jed')
LED	(zkratka z anglického <i>Light-Emitting Diode</i>), světelná dioda
m n. m.	metrů nad mořem
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
MMR	ministerstvo pro místní rozvoj
MŽP	ministerstvo životního prostředí
MPO	ministerstvo práce a obchodu
MZd	ministerstvo zdravotnictví
nám.	náměstí
např.	například
OA	osobní automobily
OC	obchodní centrum
PAD	příměstská autobusová doprava
PID	pražská integrovaná doprava
pozn.	poznámka
příp.	případně
RZ	registrační značka
RPDI	roční průměr denních intenzit
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic

SID	středočeský integrovaný systém
SLBD	sčítání lidí, bytů, domů
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	Sbírka
SK	Středočeský kraj
SSZ	světelné signalizační zařízení
SWOT	zkratka z anglického originálu, kde S = Strengths (Silné stránky), W = Weaknesses (Slabé stránky), O = Opportunities (Příležitosti), T = Threats (Hrozby).
tis.	tisíc
TP	technické podmínky
ul.	Ulice
ÚKD	úroveň kvality dopravy
ÚP	územní plán
VHD	veřejná hromadná doprava
zast.	Zastávka
ZSJ	základní sídelní jednotka
žst	železniční stanice

10.2 Seznam obrázků

Obrázek 1 Podíl obyvatel Příbrami dle jejich věku (zdroj: ČSÚ)	9
Obrázek 2 Rozsah řešeného území, (zdroj: www.maps.google.cz)	9
Obrázek 3 Nejvýznamnější lokality zdrojů a cílů dopravy ve městě Příbram	10
Obrázek 4 Stanoviště směrového průzkumu, (zdroj: www.seznam.cz)	13
Obrázek 5 Stanoviště křižovatkového průzkumu, (zdroj: www.pribram.eu)	15
Obrázek 6 Umístění automatického sčítače dopravy na SDZ, (zdroj: www.pribram.eu)	16
Obrázek 7 Stanoviště profilového průzkumu, (zdroj: www.seznam.cz)	16
Obrázek 8 Příklad pasportu parkovacích stání v programu ArcGIS	18
Obrázek 9 Hranice místní částí, (zdroj: www.pribram.eu)	19
Obrázek 10 Vývoj dopravního zatížení na vybraných komunikacích Příbrami	22
Obrázek 11 Roční průměry denních intenzit dopravy (RPDI) ve voz/24h - CSD 2000-2005-2010 (zdroj: www.rsd.cz)	23
Obrázek 12 CSD 2016 v Příbrami (zdroj: www.rsd.cz)	24
Obrázek 13 CSD 2016 v širším okolí Příbrami (zdroj: www.rsd.cz)	24
Obrázek 14 Dopravní kongesce v odpolední špičce (zdroj: www.googlemaps.cz)	25
Obrázek 15 Rozložení socio-ekonomických ukazatelů ve výřezu Příbrami	27
Obrázek 16 Histogramy četnosti cest podle času a vzdálenosti v Příbrami	27
Obrázek 17 Alokace dopravních objemů ve výřezu Příbrami	28
Obrázek 18 Síť pozemních komunikací v Příbrami	29
Obrázek 19 Trend závažnosti nehod (2007-2018)	32
Obrázek 20 Prostorová analýza nehod v Příbrami (2007-2018)	33
Obrázek 21 Problémová mapa pozemních komunikací pro automobilovou dopravu	36
Obrázek 22 Obsazenost vybraných částí města ve dne (zdroj: HDHV)	39
Obrázek 23 Obsazenost vybraných částí města v noci (zdroj: HDHV)	40
Obrázek 24 Orientační schéma MHD Příbram (zdroj: www.pribram.cz)	44
Obrázek 25 Schéma linek PID na území Příbrami (zdroj: www.pid.cz)	46
Obrázek 26 Zastávky bez nástupiště - Břez.Hory,nám.J.A.Alise; Balbínova	53
Obrázek 27 Zastávky bez označníků - prům.zóna, Školní	53

Obrázek 28 Zastávkový označnick s integrovanou inteligentní obrazovkou - Čs.armády, nový mobiliář zastávky - Břez.Hory,rozc.Zdaboř	54
Obrázek 29 Alokace dopravních objemů cyklistické dopravy v Příbrami	65
Obrázek 30 Širší vztahy města na okolní cíle a cyklotrasy (Zdroj:www.mapy.cz)	66
Obrázek 31 Průmět hypotetické páteře cyklo dopravy na základě alokace zdrojů a cílů	66
Obrázek 32 Druh nehod s účastí cyklistů v Příbrami (2007-2018)	69
Obrázek 33 Nehody podle zavinění a následků srážky cyklisty s jedoucím mot. vozidlem (2007-2018)	70
Obrázek 34 Trend závažnosti nehod s účastí cyklistů (2007-2018)	71
Obrázek 35 Nehody s účastí cyklistů (2007-2018)	71
Obrázek 36 Existující vhodné úseky cyklistické infrastruktury, (zdroj podkladu: www.mapy.cz)	72
Obrázek 37 Výřez z výkresu zdrojů a cílů cest (zdroj: RHDHV, pribram.gepro.cz)	75
Obrázek 38 Pěší zóna v centru města (zdroj: RHDHV, pribram.gepro.cz)	77
Obrázek 39 Špatné provedení signálních pásů - ul. Husova, Rožmitálská	80
Obrázek 40 Špatné provedení signálních pásů - ul. K Dolu Marie, Husova	81
Obrázek 41 Nestandardně snížená obruba, špatný stav povrchů chodníků - ul. U Nemocnice, Gen. R.Tesaříka	81
Obrázek 42 Nehody s účastí chodců (zdroj: RHDHV, jdvm.cz)	83
Obrázek 43 Chybějící chodníky - ul. Šachetní, Nádražní	84
Obrázek 44 Chybějící přechod přes železniční trať v ul. Mariánská	85
Obrázek 45 Chybějící pěší návaznosti a části chodníků - ul. Hradební, Mariánská	85
Obrázek 46 Chybějící příčná vazba přes ul. Špitálská a při východu ze žst Příbram	85
Obrázek 47 Nenormové přechody pro chodce - ul. Milínská, Podskalí	86
Obrázek 48 Výřez z problémové mapy pěší dopravy (zdroj: RHDHV, pribram.gepro.cz)	86
Obrázek 49 Poloha sledovaných profilů na křižovatkách K2 a K3 (zdroj: www.seznam.cz)	87
Obrázek 50 Cesty obyvatel Příbrami podle druhu využitého dopravního prostředku	89
Obrázek 51 Rozdělení cest obyvatel Příbrami podle využitého prostředku	90
Obrázek 52 Základní dělba přepravní práce	90
Obrázek 53 Koeficienty hybnosti pro město Příbram vztažené k obyvatelstvu	91
Obrázek 54 Cesty obyvatel Příbrami podle účelu cesty	91

10.3 Seznam tabulek

Tabulka 1 Demografický vývoj obyvatelstva ve městě Příbram v letech 2013 – 2018 (zdroj: ČSÚ)	8
Tabulka 2 Roční průměrná dopravní intenzita na sledovaných profilech	14
Tabulka 3 Rozložení obyvatel a bytů v ZSJ (zdroj: SLBD 2011 ČSÚ)	19
Tabulka 4 Obsazenost ZSJ s vícepodlažní zástavbou (zdroj: M.O.Z., HDHV).....	20
Tabulka 5 Obsazenost ZSJ v centru města a jeho okolí (zdroj: HDHV).....	21
Tabulka 6 Přehled dopravního zatížení zájmových křižovatek	26
Tabulka 7 Přehled nehod v Příbrami (2007-2018)	32
Tabulka 8 Problémová místa na komunikační síti.....	36
Tabulka 9 Přehled zařízení světelné signalizace na území města Příbrami	38
Tabulka 10 Přehled linek MHD.....	42
Tabulka 11 Přehled linek PID.....	45
Tabulka 12 Přehled linek SID	47
Tabulka 13 Přehled linek PAD	49
Tabulka 14 Technický stav a vybavenost autobusových zastávek.....	55
Tabulka 15 Počty nástupů do linek PID na území města	59
Tabulka 16 Počty nástupů do linek SID na území města.....	60
Tabulka 17 Počty nástupů do linek MHD na území města.....	61
Tabulka 18 Využití autobusových zastávek na území města z pohledu nástupů	63
Tabulka 19 Nehody cyklistů v Příbrami podle druhu nehody (2007-2018)	70
Tabulka 20 Intenzity pěších proudů v rámci křižovatky Milínská x Dlouhá	87
Tabulka 21 Intenzity pěších proudů v rámci křižovatky Milínská x Špitálská.....	88
Tabulka 22 Cesty obyvatel Příbrami podle druhu využitého dopravního prostředku	90
Tabulka 23 Cesty obyvatel Příbrami podle účelu cesty.....	92

10.4 Seznam příloh

Příloha 1 Směrový průzkum

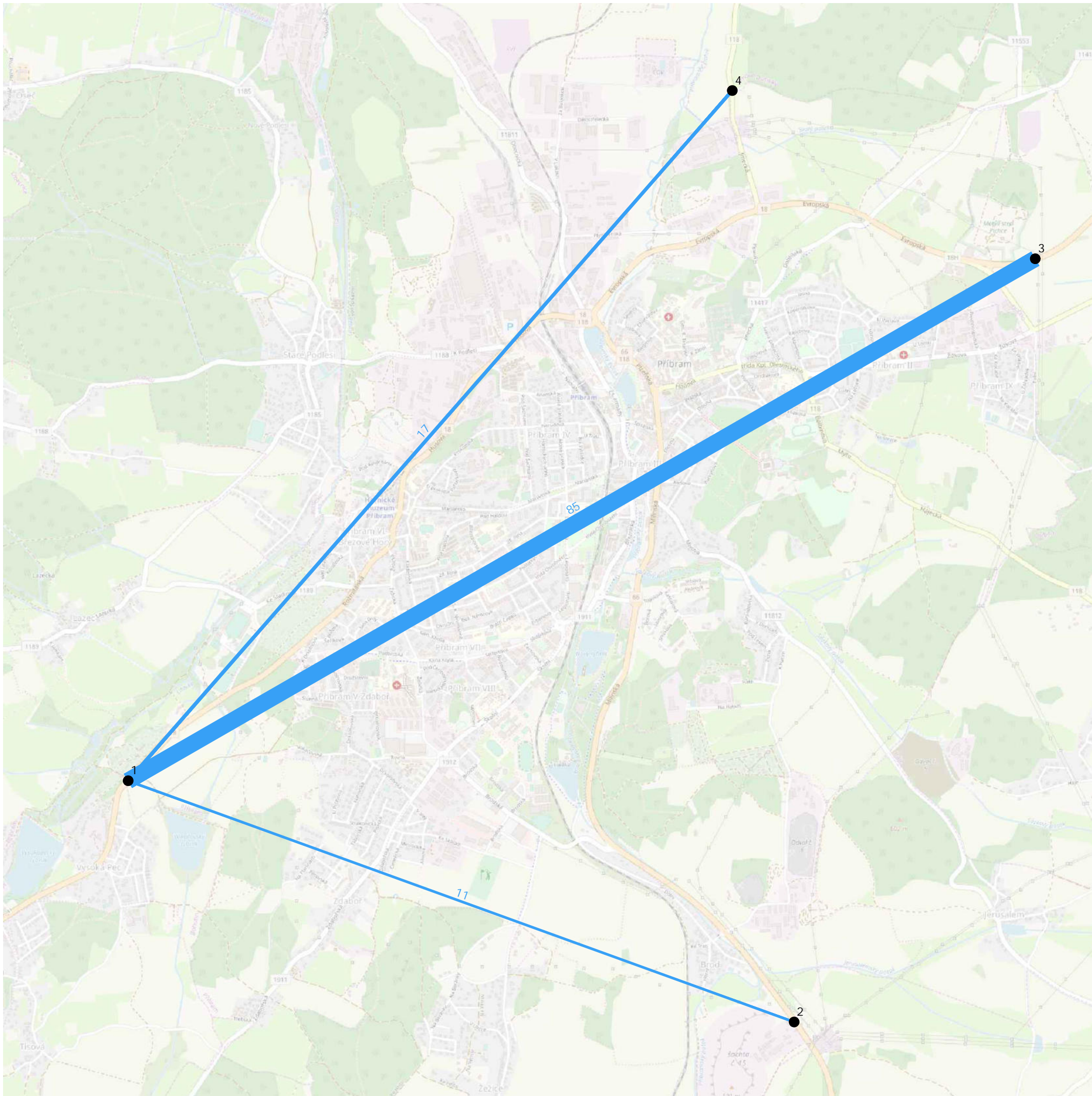
Příloha 2 Křižovatkový průzkum

Příloha 3 Profilový průzkum

Příloha 4 Problémová mapa pěší dopravy

Příloha 5 Skladba dopravního proudu

PŘÍLOHA Č. 1

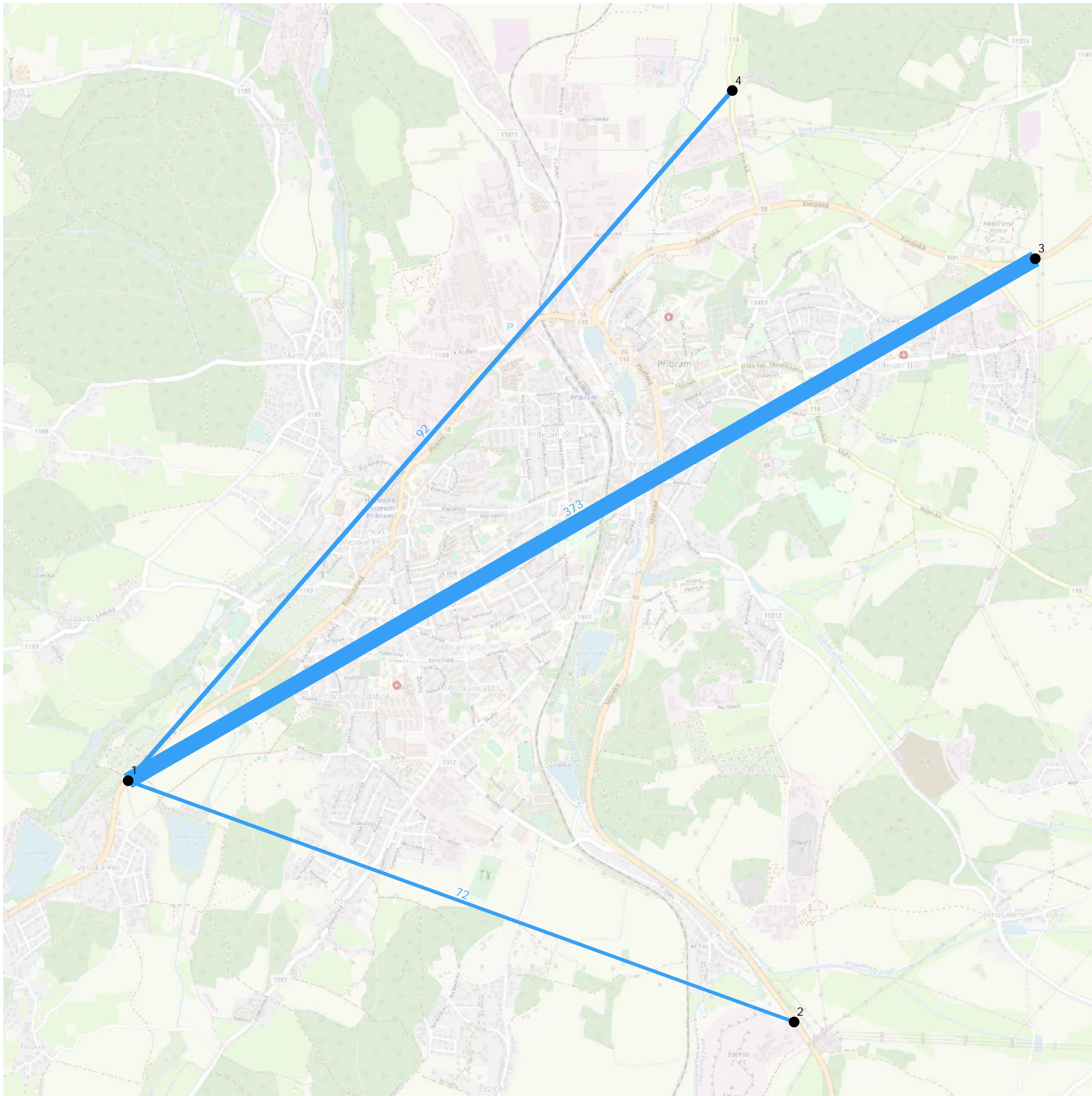


Přepočtená intenzita vozidel [voz/24h]

Lokalita	IN		OUT	
	všechna	pomalá	všechna	pomalá
1	3806	400	3833	392
2	4668	394	3909	382
3	5559	654	4848	616
4	2437	360	2398	345

vykresleny vazby nad 10 voz/den

NÁZEV AKCE	Směrový dopravní průzkum Příbram		
ZHOTOVITEL	ČVUT v Praze Fakulta dopravní		
ZODPOVĚDNÝ ŘEŠITEL	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.	DATUM	12/2019
ŘEŠITELSKÝ TÝM	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D. Ing. Petr Richter	FORMÁT	A3
		MĚŘÍTKO	-
PŘÍLOHA Lokalita 1 Tranzitující vozidla - pomalá vozidla rozpad do směrů		Č. PŘÍLOHY	1



Přepočtená intenzita vozidel [voz/24h]

Lokalita	IN		OUT	
	všechna	pomalá	všechna	pomalá
1	3806	400	3833	392
2	4668	394	3909	382
3	5559	654	4848	616
4	2437	360	2398	345

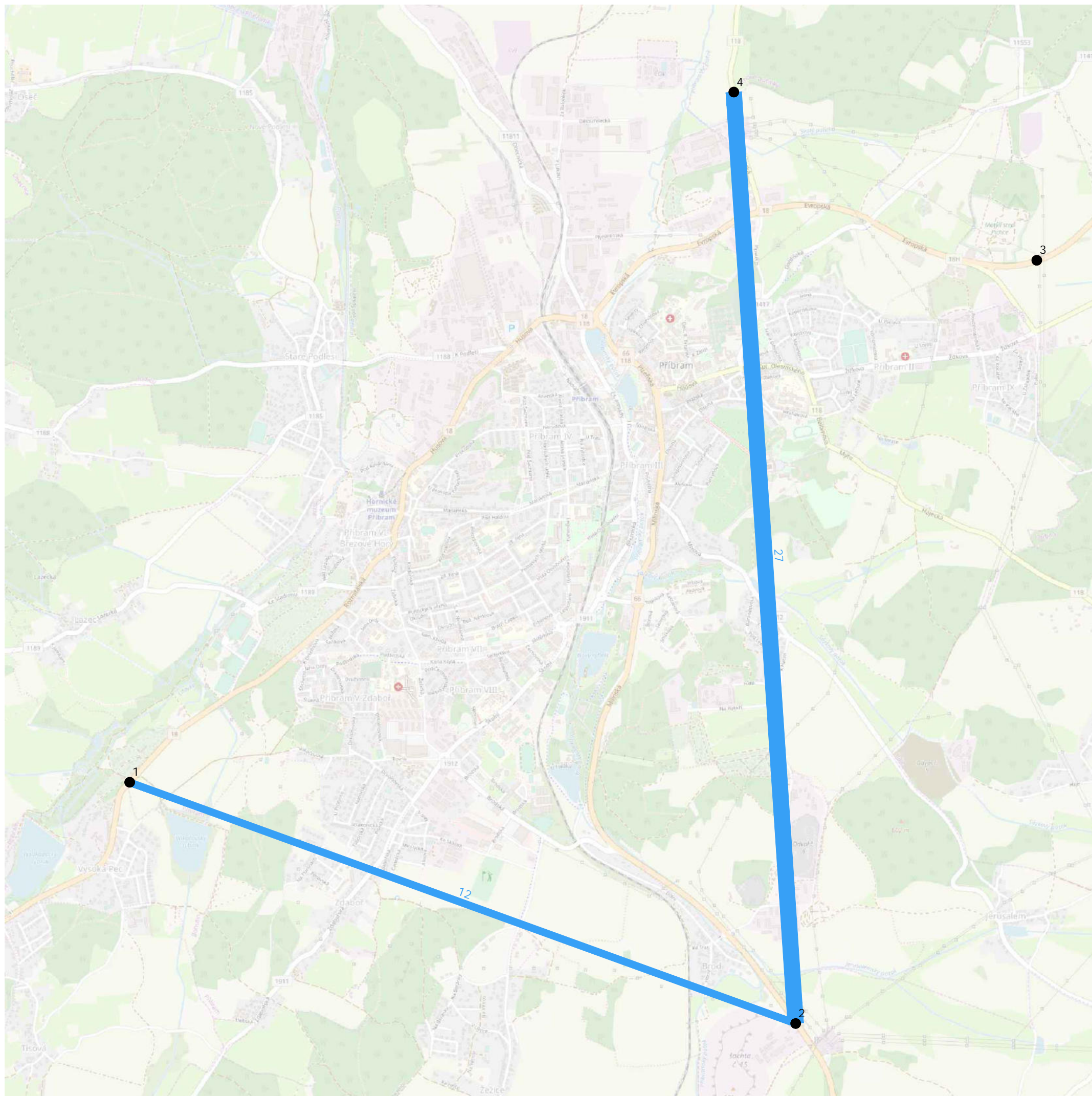
vykresleny vazby nad 10 voz/den

NÁZEV AKCE	Směrový dopravní průzkum Příbram		
ZHOTOVITEL	ČVUT v Praze Fakulta dopravní		
ZODPOVĚDNÝ ŘEŠITEL	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.	DATUM	12/2019
ŘEŠITELSKÝ TÝM	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D. Ing. Petr Richter	FORMÁT	A3
		MĚŘÍTKO	-
PŘÍLOHA Lokalita 1 Tranzitující vozidla - všechna vozidla rozpad do směrů		Č. PŘÍLOHY	2

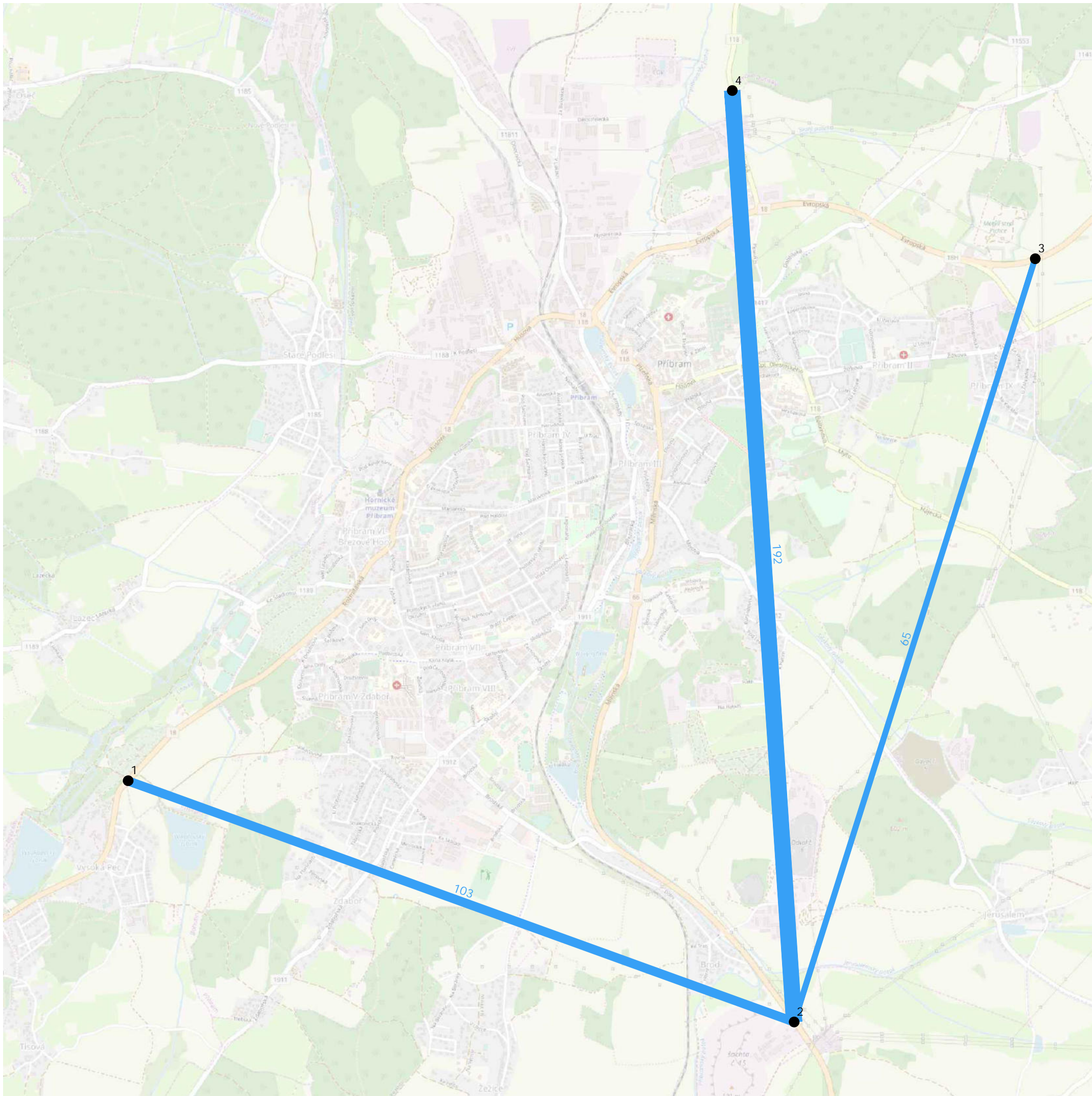
Přepočtená intenzita vozidel [voz/24h]

Lokalita	IN		OUT	
	všechna	pomalá	všechna	pomalá
1	3806	400	3833	392
2	4668	394	3909	382
3	5559	654	4848	616
4	2437	360	2398	345

vykresleny vazby nad 10 voz/den




NÁZEV AKCE	Směrový dopravní průzkum Příbram		
ZHOTOVITEL	ČVUT v Praze Fakulta dopravní		
ZODPOVĚDNÝ ŘEŠITEL	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.	DATUM	12/2019
ŘEŠITELSKÝ TÝM	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D. Ing. Petr Richter	FORMÁT	A3
		MĚŘÍTKO	-
PŘÍLOHA Lokalita 2 Tranzitující vozidla - pomalá vozidla rozpad do směrů		Č. PŘÍLOHY	3

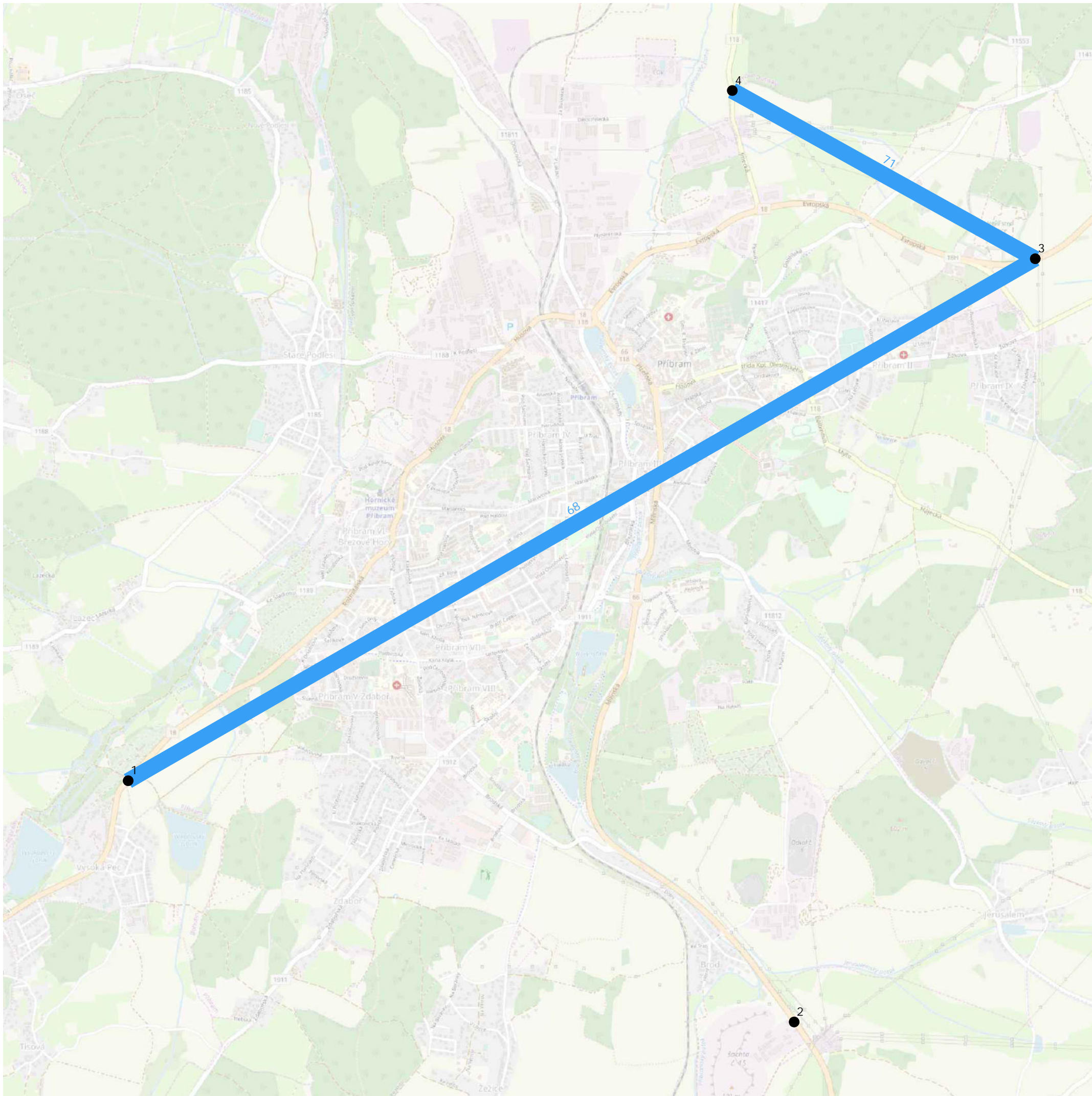


Přepočtená intenzita vozidel [voz/24h]

Lokalita	IN		OUT	
	všechna	pomalá	všechna	pomalá
1	3806	400	3833	392
2	4668	394	3909	382
3	5559	654	4848	616
4	2437	360	2398	345

vykresleny vazby nad 10 voz/den

NÁZEV AKCE	Směrový dopravní průzkum Příbram		
ZHOTOVITEL	ČVUT v Praze Fakulta dopravní		
ZODPOVĚDNÝ ŘEŠITEL	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.	DATUM	12/2019
ŘEŠITELSKÝ TÝM	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D. Ing. Petr Richter	FORMÁT	A3
PŘÍLOHA Lokalita 2 Tranzitující vozidla - všechna vozidla rozpad do směrů		MĚŘÍTKO	-
		Č. PŘÍLOHY	4

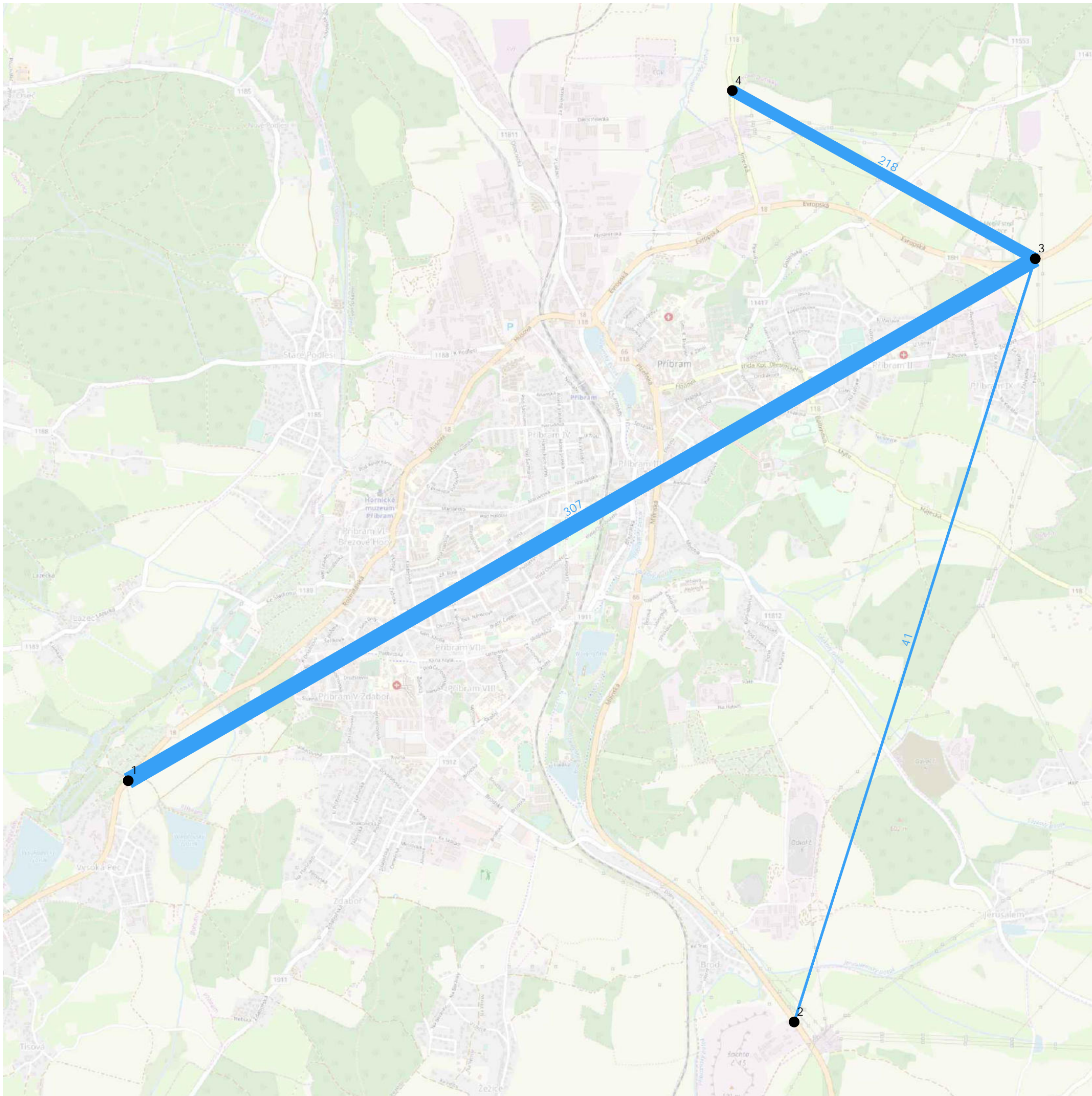


Přepočtená intenzita vozidel [voz/24h]

Lokalita	IN		OUT	
	všechna	pomalá	všechna	pomalá
1	3806	400	3833	392
2	4668	394	3909	382
3	5559	654	4848	616
4	2437	360	2398	345

vykresleny vazby nad 10 voz/den

NÁZEV AKCE	Směrový dopravní průzkum Příbram		
ZHOTOVITEL	ČVUT v Praze Fakulta dopravní		
ZODPOVĚDNÝ ŘEŠITEL	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.	DATUM	12/2019
ŘEŠITELSKÝ TÝM	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D. Ing. Petr Richter	FORMÁT	A3
		MĚŘÍTKO	-
PŘÍLOHA Lokalita 3 Tranzitující vozidla - pomalá vozidla rozpad do směrů		Č. PŘÍLOHY	5

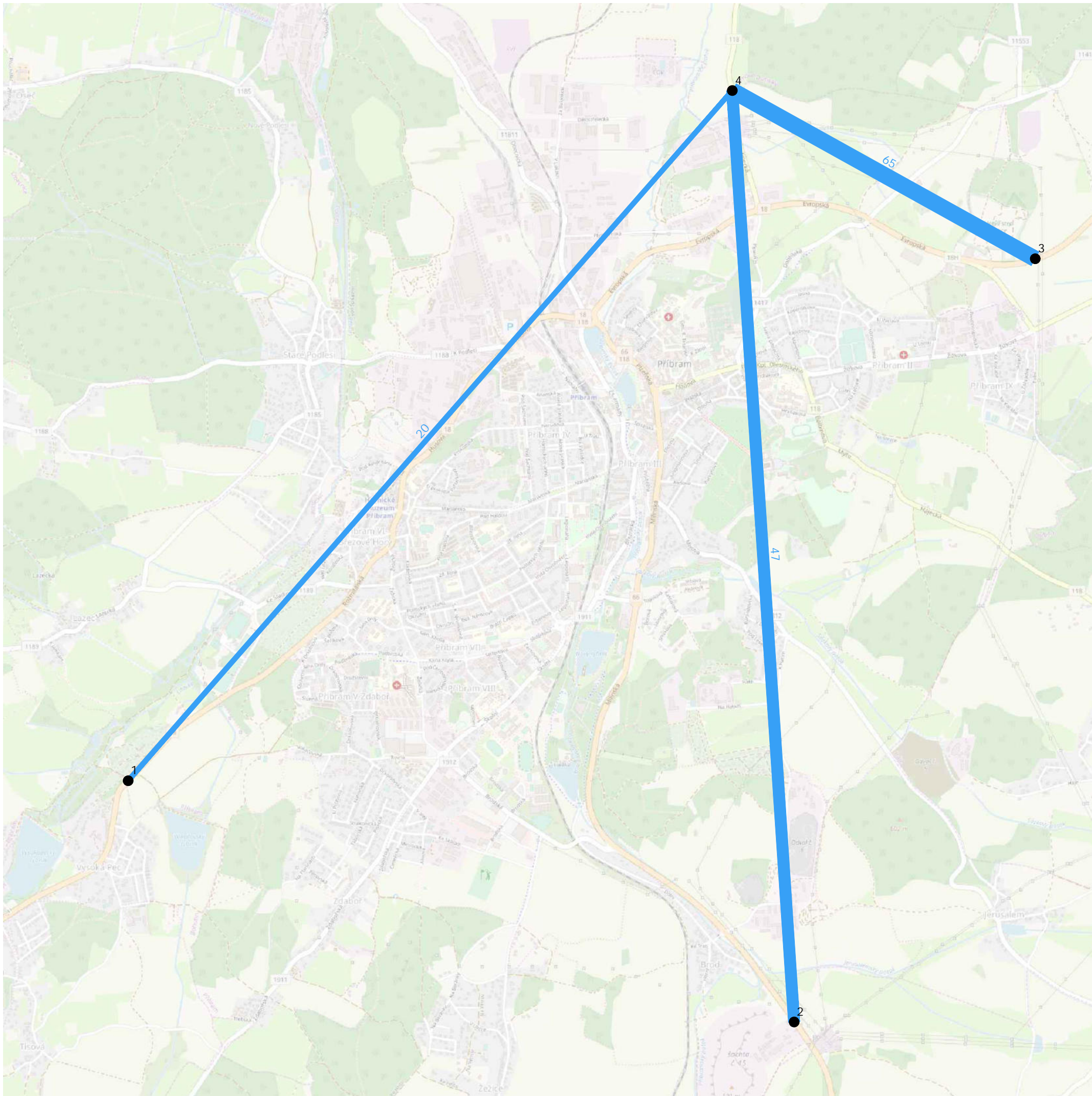


Přepočtená intenzita vozidel [voz/24h]

Lokalita	IN		OUT	
	všechna	pomalá	všechna	pomalá
1	3806	400	3833	392
2	4668	394	3909	382
3	5559	654	4848	616
4	2437	360	2398	345

vykresleny vazby nad 10 voz/den

NÁZEV AKCE	Směrový dopravní průzkum Příbram		
ZHOTOVITEL	ČVUT v Praze Fakulta dopravní		
ZODPOVĚDNÝ ŘEŠITEL	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.	DATUM	12/2019
ŘEŠITELSKÝ TÝM	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D. Ing. Petr Richter	FORMÁT	A3
		MĚŘÍTKO	-
PŘÍLOHA Lokalita 3 Tranzitující vozidla - všechna vozidla rozpad do směrů		Č. PŘÍLOHY	6

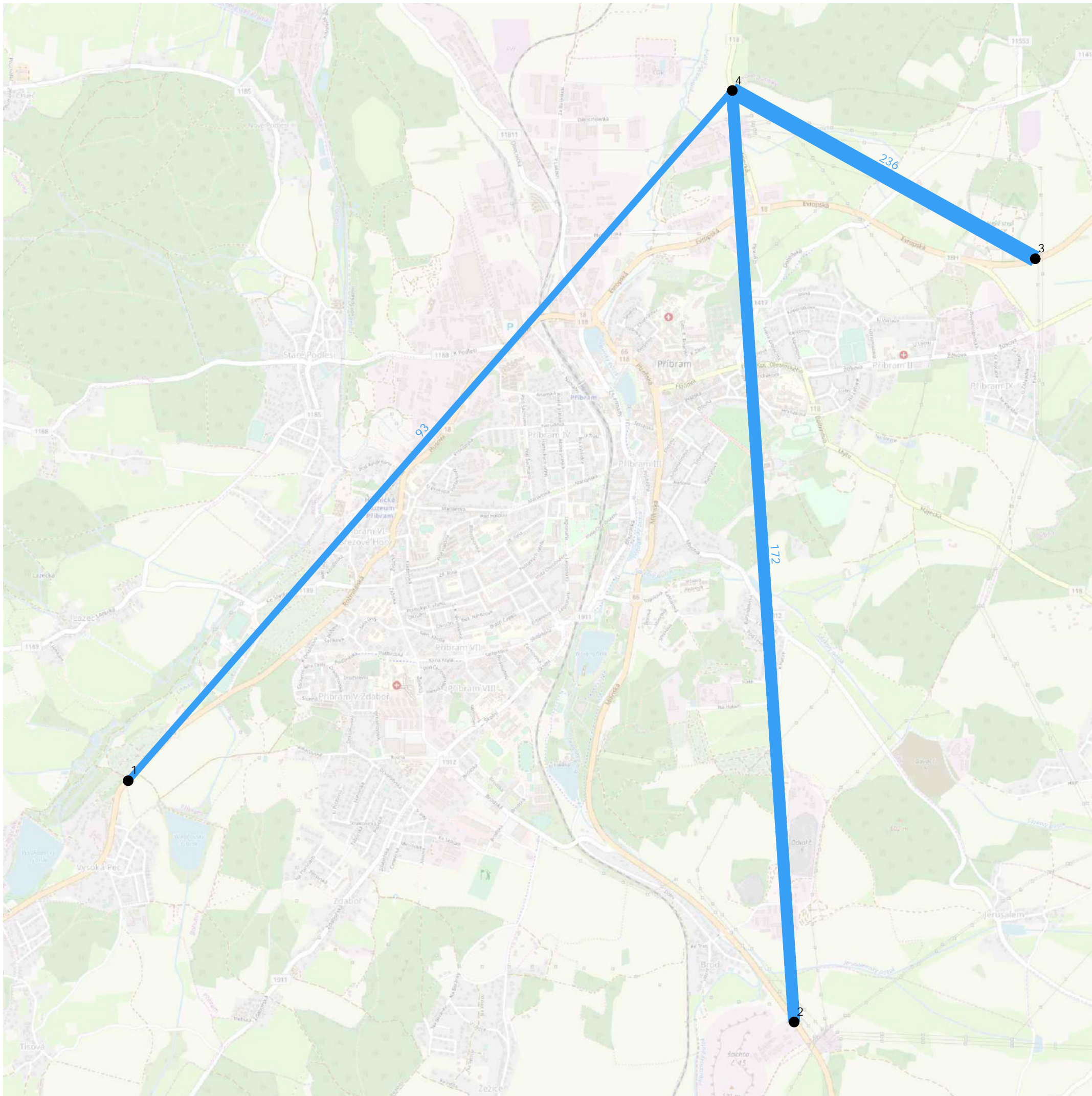


Přepočtená intenzita vozidel [voz/24h]

Lokalita	IN		OUT	
	všechna	pomalá	všechna	pomalá
1	3806	400	3833	392
2	4668	394	3909	382
3	5559	654	4848	616
4	2437	360	2398	345

vykresleny vazby nad 10 voz/den

NÁZEV AKCE	Směrový dopravní průzkum Píbram		
ZHOTOVITEL	ČVUT v Praze Fakulta dopravní		
ZODPOVĚDNÝ ŘEŠITEL	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.	DATUM	12/2019
ŘEŠITELSKÝ TÝM	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D. Ing. Petr Richter	FORMÁT	A3
		MĚŘÍTKO	-
PŘÍLOHA Lokalita 4 Tranzitující vozidla - pomalá vozidla rozpad do směrů		Č. PŘÍLOHY	7



Přepočtená intenzita vozidel [voz/24h]

Lokalita	IN		OUT	
	všechna	pomalá	všechna	pomalá
1	3806	400	3833	392
2	4668	394	3909	382
3	5559	654	4848	616
4	2437	360	2398	345

vykresleny vazby nad 10 voz/den

NÁZEV AKCE	Směrový dopravní průzkum Přibram		
ZHOTOVITEL	ČVUT v Praze Fakulta dopravní		
ZODPOVĚDNÝ ŘEŠITEL	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.	DATUM	12/2019
ŘEŠITELSKÝ TÝM	Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D. Ing. Petr Richter	FORMÁT	A3
		MĚŘÍTKO	-
PŘÍLOHA Lokalita 4 Tranzitující vozidla - všechna vozidla rozpad do směrů		Č. PŘÍLOHY	8

PŘÍLOHA Č. 2

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Čs. Armády								
	K	Plzeňská								
									!	"#
			!			!			\$	#\$
	\$!\$	"#
!		\$							"	#
"	\$								"	#
"	!								"	#
Σ	163	9	8	0	0	119	0	299	45,4	0
koeficient	#\$	#\$	#	#	#	# "	!#" \$			# "
00:00 - 24:00	378	21	15	0	0	245	0	659	100	0

% & ' () * + 659 , - .
 + 0
 % /0 + 260 , - .
 1 &) 2 34 ! + 60 () * &) 5 36 , - .
 9,1% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Čs. Armády								
	K	Evropská								
										#
									!	"#"
			!					\$		#
!								\$	#	
"	"\$		"			!		!	#	
"	""	"						"	"#	
Σ	984	84	36	6	6	11	0	1 127	43,6	0
koeficient	#\$	#\$	#	#	#	# "	!#" \$			# "
00:00 - 24:00	2 279	195	66	11	13	23	0	2 587	100	0

% & ' () * + 2 587 , - .
 + 0
 % /0 + 113 , - .
 1 &) 2 34 + 257 () * &) 5 36 , - .
 9,9% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Čs. Armády								
	K	Obecnická								
	!					!		"	#	
				!		\$		\$	"#	
						"		!	"#!	
!	"	\$				\$			#	
"		\$!	!			!		\$"	"#"	
"	"\$!			"		!	#	
Σ	766	137	31	14	2	26	0	976	43,7	0
koeficient	#\$	#\$	#	#	#	#"	!#"\$			#"
00:00 - 24:00	1 774	317	57	26	4	53	0	2 231	100	0

% & ' () * + 2 231 ,- .
 + 0
 % /0 + 140 ,- .
 1 &) 2 34 " + 236 () * &) 5 36 ,- .
 10,6% () 5 &'7 ,- .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Čs. Armády								
	K	Husova								
						\$		\$	"#"	
	"		"	\$					"#"	
	"		!			!			"#"	
!	"	\$						\$!	#	
"		\$						"	"#!	
"		\$!		\$"	#	
Σ	512	91	22	10	2	17	0	654	43,7	0
koeficient	#\$	#\$	#	#	#	#"	!#"\$			#"
00:00 - 24:00	1 186	211	41	18	4	35	0	1 495	100	0

% & ' () * + 1 495 ,- .
 + 0
 % /0 + 98 ,- .
 1 &) 2 34 " + 156 () * &) 5 36 ,- .
 10,4% () 5 &'7 ,- .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Plzeňská								
	K	Čs. Armády								
#						#		\$!"	
#			\$!"	
								#	!"	
"		#						\$!"	
"	#			\$		\$		\$!"	
Σ	482	86	8	7	5	63	2	653	43,8	0
koeficient	!\$!\$!	!	! #	!"	!"\$!"
00:00 - 24:00	1 116	199	15	13	10	130	9	1 492	100	0

% & ' () * + 1 492 , - .
 + 9
 % /0 + 168 , - .
 1 &) 2 34 " + 139 () * &) 5 36 , - .
 9,3% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Plzeňská								
	K	Evropská								
#		\$						#	!"	
#								\$!"	
#		#	"					#	!#	
								#	!"	
"		\$!"	
"	\$!"#	
Σ	809	49	15	3	2	4	0	882	43,4	0
koeficient	!\$!\$!	!	! #	!"	!"\$!"
00:00 - 24:00	1 874	113	28	6	4	8	0	2 033	100	0

% & ' () * + 2 033 , - .
 + 0
 % /0 + 46 , - .
 1 &) 2 34 " + 198 () * &) 5 36 , - .
 9,7% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Plzeňská								
	K	Obecnická								
									#	#!
#			\$						"	!
#									"	!
	"									!
"	"							"#	"!"	
"	"							"	"!	
Σ	392	51	8	2	0	0	0	453	43,3	0
koeficient	!\$!\$!	!	!#	!"	!"\$!"
00:00 - 24:00	908	118	15	4	0	0	0	1 045	100	0

% & ' () * + 1 045 , - .
 + 0
 % /0 + 19 , - .
 1 &) 2 34 + 98 () * &) 5 36 , - .
 9,4% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Plzeňská								
	K	Husova								
									#	!"
#									"	!"
#									#	"!"
		#				\$			"!	
"								#\$	#!	
"						#		"	!	
Σ	724	129	5	4	4	69	1	936	43,6	0
koeficient	!\$!\$!	!	!#	!"	!"\$!"
00:00 - 24:00	1 677	299	9	7	8	142	5	2 147	100	0

% & ' () * + 2 147 , - .
 + 5
 % /0 + 166 , - .
 1 &) 2 34 " + 193 () * &) 5 36 , - .
 9,0% () 5 &'7 , - .

' /0 . *+, -										
	*+, -									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	76	14	4	2	0	1	0	97	5,6	0
08:00 - 09:00	74	13	6	3	1	1	0	98	5,6	0
09:00 - 10:00	68	12	5	2	0	2	0	89	5,1	0
14:00 - 15:00	121	22	3	2	0	2	0	150	8,6	0
15:00 - 16:00	134	24	4	2	0	2	0	166	9,5	0
16:00 - 17:00	134	24	3	1	0	1	0	163	9,3	0
									!	
"#\$# %	2,32	2,32	1,85	1,85	2,09	2,06	4,63			2,06
& ' &										

Počet všech vozidel celkem = (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = ((bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
!) z celkového počtu vozidel (bez MHD)

' /0 . *+, -										
	*+, -									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	114	20	6	3	0	2	0	145	5,6	0
08:00 - 09:00	111	20	8	4	1	2	0	146	5,6	0
09:00 - 10:00	103	19	8	4	0	2	0	136	5,2	0
14:00 - 15:00	182	32	5	2	0	3	0	224	8,6	0
15:00 - 16:00	201	35	5	2	0	4	0	247	9,5	0
16:00 - 17:00	200	35	4	2	0	1	0	242	9,3	0
									!	
"#\$# %	2,32	2,32	1,85	1,85	2,09	2,06	4,63			2,06
& ' &										

Počet všech vozidel celkem = (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = ((bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
!) z celkového počtu vozidel (bez MHD)

' /0 . *+, -										
1 %\$#										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	84	9	13	6	3	0	0	115	11,9	0
08:00 - 09:00	52	6	10	8	0	0	0	76	7,9	0
09:00 - 10:00	58	10	12	8	0	0	0	88	9,1	0
14:00 - 15:00	63	5	5	3	2	0	0	78	8,1	0
15:00 - 16:00	33	1	8	1	0	0	0	43	4,5	0
16:00 - 17:00	22	3	5	4	0	0	0	34	3,5	0
									!	
"#\$# %	2,32	2,32	1,85	1,85	2,09	2,06	4,63			2,06
& ' &			(

Počet všech vozidel celkem = (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
!) z celkového počtu vozidel (bez MHD)

' /0 . *+, -										
/0										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	290	31	12	8	2	2	0	345	7,1	0
08:00 - 09:00	292	31	18	9	0	1	0	351	7,2	0
09:00 - 10:00	268	25	19	9	0	1	0	322	6,6	0
14:00 - 15:00	297	20	11	7	1	0	0	336	6,9	0
15:00 - 16:00	320	16	10	4	0	1	0	351	7,2	0
16:00 - 17:00	387	19	9	4	1	0	0	420	8,6	0
	(!	
"#\$# %	2,32	2,32	1,85	1,85	2,09	2,06	4,63			2,06
& ' &					((

Počet všech vozidel celkem = ((bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
(!) z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Obecnická								
	K	Čs. Armády								
									!	!"
!	!	#								#"
!		\$			#					\$"
\$	#	!	!		\$!\$!"\$	
\$ #								\$!	"	
#									\$"	
Σ	679	137	43	7	38	0	0	904	43,9	0
koeficient	"	"	"\$	"\$	"!	"#	"#			"#
00:00 - 24:00	1 573	317	79	13	79	0	0	2 061	100	0

% & ' () * + 2 061 , - .
 + 0
 % /0 + 171 , - .
 1 &) 2 34 \$ + 195 () * &) 5 36 , - .
 9,5% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Obecnická								
	K	Plzeňská								
!	!	\$								\$"
!		#	\$							#"
!			#					#	"	
\$	#							!	"\$	
\$ #	#							#	"	
#								\$\$	"	
Σ	251	45	19	9	1	6	0	331	44,1	0
koeficient	"	"	"\$	"\$	"!	"#	"#			"#
00:00 - 24:00	581	104	35	17	2	12	0	751	100	0

% & ' () * + 751 , - .
 + 0
 % /0 + 66 , - .
 1 &) 2 34 \$ + 79 () * &) 5 36 , - .
 10,5% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Obecnická								
	K	Evropská								
									\$	"
!	\$									"
!		#							\$	"\$
\$!									"#
\$ #	!	#							\$	"
#	#\$									"
Σ	378	69	27	14	1	9	0	498	44,0	0
koeficient	"	"	"\$	"\$	"!	"#	"#			"#
00:00 - 24:00	875	160	50	26	2	19	0	1 132	100	0

% & ' () * + 1 132 , - .
 + 0
 % /0 + 97 , - .
 1 &) 2 34 \$ + 120 () * &) 5 36 , - .
 10,6% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Obecnická								
	K	Husova								
			#							"
!			#					\$	"	
!			!					#	"\$	
\$	#		\$!"\$	
\$ #	#\$							#	"\$	
#	#\$							#	"#	
Σ	261	59	28	7	4	0	0	359	44,1	0
koeficient	"	"	"\$	"\$	"!	"#	"#			"#
00:00 - 24:00	604	137	52	13	8	0	0	814	100	0

% & ' () * + 814 , - .
 + 0
 % /0 + 73 , - .
 1 &) 2 34 \$ + 77 () * &) 5 36 , - .
 9,5% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Husova								
	K	Čs. Armády								
								!	"	
!	#								"#	
!									"\$	
#						\$!#	"!	
	!								"\$	
		\$!	"	
Σ	443	37	15	4	7	11	0	517	43,6	0
koeficient	"\$	"\$	"	"	"!	"	"\$			"
00:00 - 24:00	1 026	86	28	7	15	23	0	1 185	100	0

% & ' () * + 1 185 , - .
 + 0
 % /0 + 73 , - .
 1 &) 2 34 ! + 100 () * &) 5 36 , - .
 8,4% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Husova								
	K	Plzeňská								
	#		#						"	
!	#!		\$						"	
!	\$#					#			"	
#	\$!						#	"	
								\$	"#	
Σ	840	62	10	1	2	6	0	921	43,3	0
koeficient	"\$	"\$	"	"	"!	"	"\$			"
00:00 - 24:00	1 945	144	18	2	4	12	0	2 125	100	0

% & ' () * + 2 125 , - .
 + 0
 % /0 + 36 , - .
 1 &) 2 34 + 167 () * &) 5 36 , - .
 7,9% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Husova								
	K	Evropská								
			!	!		\$		\$	"	
!		#						!	"	
!	!	\$!	\$				"\$	
#		#	#		\$	#		!#	"	
		#		\$				\$	"	
	#	#	#					!	"	
Σ	1 427	254	83	40	11	18	1	1 834	43,8	0
koeficient	"\$	"\$	"	"	"!	"	"\$			"
00:00 - 24:00	3 305	588	153	74	23	37	5	4 185	100	0

% & ' () * + 4 185 , - .
 + 5
 % /0 + 287 , - .
 1 &) 2 34 + 365 () * &) 5 36 , - .
 8,7% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	OD	Husova								
	K	Obecnická								
								!	"	
!				\$					"!	
!	#!	!	\$					#	"	
#			#					\$	"	
	#							!	"	
								\$	"	
Σ	356	63	17	10	0	4	0	450	43,8	0
koeficient	"\$	"\$	"	"	"!	"	"\$			"
00:00 - 24:00	824	146	31	18	0	8	0	1 027	100	0

% & ' () * + 1 027 , - .
 + 0
 % /0 + 57 , - .
 1 &) 2 34 + 90 () * &) 5 36 , - .
 8,8% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VJEZD	Čs. Armády								
									!"	
			#!		#	#		\$	"	
			#			#			"	
	!	\$	\$#			!		!	"\$	
	! \$! !	\$			#		\$ #	"	
	\$!!			#		! \$	"	
Σ	2 425	321	97	30	10	173	0	3 056	43,8	0
koeficient	#" #	#" #	" !	" !	#"	#" \$	"\$			#" \$
00:00 - 24:00	5 616	743	179	55	21	356	0	6 970	100	0

% & ' () * + 6 970 , -
 + 6 970
 % /0 + 611 , -
 1 &) 2 34 ! \$ + 632 () * &) 5 36 , -
 9,1% () 5 &'7 , -

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VJEZD	Plzeňská								
			!		#	#			\$#	
			!\$		#	#	#		"#	
			!	#					"	
	!	#	!			#			"	
	! \$! #	!#		#	#		!	"\$	
	\$	#	!#	#				!#	"	
Σ	2 407	315	36	16	11	136	3	2 924	43,5	0
koeficient	#" #	#" #	" !	" !	#"	#" \$	"\$			#" \$
00:00 - 24:00	5 575	730	66	30	23	280	14	6 718	100	0

% & ' () * + 6 718 , -
 + 6 718
 % /0 + 399 , -
 1 &) 2 34 ! \$ + 578 () * &) 5 36 , -
 8,6% () 5 &'7 , -

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VJEZD	Evropská								
	!\$!		!	!			#	\$"
!#		#	#	#				\$	\$"\$	
	\$	\$	#		!			\$!	\$"#	
!	\$		#		!				"	
! \$	\$	\$	#						"	
\$			#		#			!	"	
Σ	3 684	446	193	100	11	28	0	4 462	43,8	0
koeficient	#" #	#" #	" !	" !	#"	#" \$	"\$			#" \$
00:00 - 24:00	8 532	1 033	356	185	23	58	0	10 187	100	0

% & ' () * + 10 187 ,-
 + 10 187
 % /0 + 622 ,-
 1 &) 2 34 \$ + 859 () * &) 5 36 ,-
 8,4% () 5 &'7 ,-

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VJEZD	Obecnická								
	# !		!!	#\$	\$		#			"
		!	#!		\$!	\$"	
	\$!	!#		#				#\$!"\$	
!		!!	#		!	!			"	
! \$!				\$			"\$	
\$	#!#					#		\$	"	
Σ	1 569	310	117	37	44	15	0	2 092	44,0	0
koeficient	#" #	#" #	" !	" !	#"	#" \$	"\$			#" \$
00:00 - 24:00	3 634	718	216	68	92	31	0	4 759	100	0

% & ' () * + 4 759 ,-
 + 4 759
 % /0 + 407 ,-
 1 &) 2 34 ! + 471 () * &) 5 36 ,-
 9,9% () 5 &'7 ,-

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VJEZD	Husova								
	!	\$!			\$		\$	"	
	!	\$	#			!		\$#	"	
		\$\$	##	#				!!	\$"	
	!	\$!	##					\$	"	
!	\$!!						\$!	"	
\$!#	\$!	!	#	#			!	"	
Σ	3 066	416	125	55	20	39	1	3 722	43,7	0
koefficient	#" #	#" #	" !	" !	#"	#" \$	"\$			#" \$
00:00 - 24:00	7 101	963	231	102	42	80	5	8 524	100	0

% & ' () * + 8 524 , - .
 + 8 524
 % /0 + 455 , - .
 1 &) 2 34 + 689 () * &) 5 36 , - .
 8,1% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Čs. Armády								
					!	"			###	\$
!	"#				"	"	"		# !	\$
!	"			"		"				\$
"# "	#	!	"			"				\$
" "	##			#	#	"		"		\$
" "	# #					"	"	#!		\$
Σ	2 211	369	91	30	51	83	2	2 837	43,7	0
koeficient	\$	\$	"\$	"\$	\$!	\$	#\$			\$
00:00 - 24:00	5 121	855	168	55	107	171	9	6 486	100	0

% & ' () * + 6 486 , -
 + 6 486
 % /0 + 501 , -
 1 &) 2 34 " " + 551 () * &) 5 36 , -
 8,5% () 5 &'7 , -

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Plzeňská								
	!!	#	"		"			!	\$#	
!	!				"	"		!	\$	
!	"	!	"		"	"			\$!	
"# "	#		"			#			\$	
" "	#				"			#	\$!	
" "	#"					"!		#!	\$	
Σ	2 165	277	73	27	4	145	0	2 691	43,8	0
koeficient	\$	\$	"\$	"\$	\$!	\$	#\$			\$
00:00 - 24:00	5 014	642	135	50	8	298	0	6 147	100	0

% & ' () * + 6 147 , -
 + 6 147
 % /0 + 491 , -
 1 &) 2 34 " " + 546 () * &) 5 36 , -
 8,9% () 5 &'7 , -

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Evropská								
		!		"			"	!	\$!	
!	#			"	"			!	\$	
!	"	#		"		#			\$	
"#"	!			"		"		"	\$	
""			"	#		"#		!	\$	
""		!						!	\$	
Σ	3 598	456	161	63	20	42	1	4 341	43,7	0
koeficient	\$	\$	"\$	"\$	\$!	\$	#\$			\$
00:00 - 24:00	8 333	1 056	297	116	42	86	5	9 935	100	0

% & ' () * + 9 935 , -
 + 9 935
 % /0 + 541 , -
 1 &) 2 34 "# " + 815 () * &) 5 36 , -
 8,2% () 5 &'7 , -

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Obecnická								
		#		!				!	\$	
!		#	#	"	"				\$	
!	"	"		"	"				\$	
"#"			"			#		#	\$"	
""		#	"#	#				#	\$"	
""		#	"						\$"	
Σ	1 826	285	109	56	7	30	0	2 313	43,9	0
koeficient	\$	\$	"\$	"\$	\$!	\$	#\$			\$
00:00 - 24:00	4 229	660	201	103	15	62	0	5 270	100	0

% & ' () * + 5 270 , -
 + 5 270
 % /0 + 381 , -
 1 &) 2 34 "# " + 427 () * &) 5 36 , -
 8,1% () 5 &'7 , -

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Husova								
		#			"		#		"	\$!
!		"	"	"	#	"		#	\$	
! "	#	#		"		"		!	\$	
"# "			"		"		"		\$	
" "			"#		"			"	\$	
" "	!#		"					#	\$	
Σ	3 351	421	134	62	14	91	1	4 074	43,7	0
koefficient	\$	\$	"\$	"\$	\$!	\$	#\$			\$
00:00 - 24:00	7 761	975	247	114	29	187	5	9 318	100	0

% & ' () * + 9 318 , - .
 , + 9 318
 % /0 + 577 , - .
 1 &) 2 34 " " + 804 () * &) 5 36 , - .
 8,6% () 5 &'7 , - .

K4 - Evropská x Husova x Plzeňská										
13.11.2019 středa	Vozidla celkem									
			!		""				#!	\$
			!	#	#	#		#	\$	
	"		!			#		!	\$	
" #	"#	!	"	!	!			#"	\$	
#	!	!	#					!	\$!	
	" #		"!						\$	
Σ	13 151	1 808	568	238	96	391	4	16 256	43,7	0
koeficient	\$!	\$!	\$ #	\$ #	\$	\$	"\$!			\$
00:00 - 24:00	30 458	4 187	1 049	439	201	804	19	37 157	100	0

% & ' () * + 37 157 , - .
 , + 19
 % /0 + 2 493 , - .
 1 &) 2 34 # + 3 081 () * &) 5 36 , - .
 8,3% () 5 &'7 , - .

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	OD	třída Kpt. Olesinckého (V)								
	K	Jinecká								
									!	"
#		"							!"	
# !	\$							\$		
!										
Σ	75	5	0	1	0	0	0	81	51,3	0
koeficient					\$	\$!	!"			\$!
00:00 - 24:00	146	10	0	2	0	0	0	158	100	0

% & ' () * + 158 , - .
 ' + 0
 % /0 + 2 , - .
 1 &) 2 34 # ! + 29 () * &) 5 36 , - .
 18,4% () 5 &'7 , - .

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	OD	třída Kpt. Olesinckého (V)								
	K	třída Kpt. Olesinckého (Z)								
	\$		\$					\$ #		
	!\$	\$	\$					\$ "	! #	
		\$#						\$ "	!	
#	\$ \$	\$				#		"	!	
# !	\$#!							\$ #		
!	\$							"		
Σ	1 396	112	4	3	0	84	1	1 600	51,3	1
koeficient					\$	\$!	!"			\$!
00:00 - 24:00	2 710	217	7	6	0	173	5	3 118	100	2

% & ' () * + 3 118 , - .
 ' + 5
 % /0 + 186 , - .
 1 &) 2 34 # ! + 314 () * &) 5 36 , - .
 10,1% () 5 &'7 , - .

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	OD	Jinecká								
	K	třída Kpt. Olesinckého (V)								
	!								"	
									" #	
\$!								"	!	
! #	\$							\$	"	
#	\$							#	"	
Σ	105	4	2	1	1	0	0	113	51,4	0
koeficient	\$	\$				#	\$ #"			#
00:00 - 24:00	204	8	4	2	2	0	0	220	100	0

% & ' () * + 220 , - .
 + 0
 % /0 + 8 , - .
 1 &) 2 34 ! # + 49 () * &) 5 36 , - .
 22,3% () 5 &'7 , - .

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	OD	Jinecká								
	K	třída Kpt. Olesinckého (Z)								
		#				#		"\$		
								# \$		
								\$!	
\$!	\$					#		!	\$	
! #	\$!				#		!		
#	!!	"						#	!	
Σ	719	40	2	0	0	24	0	785	51,4	0
koeficient	\$	\$				#	\$ #"			#
00:00 - 24:00	1 396	78	4	0	0	49	0	1 527	100	0

% & ' () * + 1 527 , - .
 + 0
 % /0 + 53 , - .
 1 &) 2 34 # + 160 () * &) 5 36 , - .
 10,5% () 5 &'7 , - .

\$ (, +										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	58	5	0	0	0	0	0	63	10,3	0
08:00 - 09:00	38	6	0	0	0	0	0	44	7,2	0
09:00 - 10:00	27	1	1	0	0	0	0	29	4,7	0
14:00 - 15:00	48	2	0	0	0	0	0	50	8,2	0
15:00 - 16:00	71	4	0	0	0	0	0	75	12,2	0
16:00 - 17:00	55	0	0	0	0	0	0	55	9,0	0
	!	"						#	\$ %\$	
&	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
' ()'	\$!#	\$						#		

Počet všech vozidel celkem = # (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = ! \$ celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
% * z celkového počtu vozidel (bez MHD)

\$ (, +										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	69	3	0	0	0	0	0	72	11,1	0
08:00 - 09:00	28	3	1	0	0	0	0	32	4,9	0
09:00 - 10:00	33	6	0	0	0	0	0	39	6,0	0
14:00 - 15:00	38	1	2	0	0	0	0	41	6,3	0
15:00 - 16:00	80	1	0	0	0	0	0	81	12,5	0
16:00 - 17:00	69	0	0	0	0	0	0	69	10,6	0
	!))	\$ %\$	
&	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
' ()'	# \$!	#					#)"		

Počet všech vozidel celkem = #)" (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = # (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = " celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
%\$ * z celkového počtu vozidel (bez MHD)

\$ (, +										
	-									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	123	5	0	0	0	0	0	128	9,4	0
08:00 - 09:00	61	8	3	1	0	0	0	73	5,4	0
09:00 - 10:00	70	8	0	0	0	0	0	78	5,7	0
14:00 - 15:00	120	1	1	0	0	0	0	122	8,9	0
15:00 - 16:00	136	4	0	0	0	0	0	140	10,3	0
16:00 - 17:00	159	3	0	0	0	0	0	162	11,9	0
	##)					!	\$ %\$	
&	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
' ()'		\$#	!					#)		

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

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	OD	třída Kpt. Olesinckého (Z)								
	K	třída Kpt. Olesinckého (V)								
								!	"#\$	
"	\$	"							#	
"								!	!#	
\$									"#	
!								"	"#	
!						!		\$	"#	
Σ	1 134	59	3	5	0	81	0	1 282	51,3	0
koeficient	"#\$	"#\$	#	#	#	# !	\$#!			# !
00:00 - 24:00	2 201	115	6	9	0	167	0	2 498	100	0

% & ' () * + 2 498 ,- .
 + 0
 % /0 + 182 ,- .
 1 &) 2 34 ! + 243 () * &) 5 36 ,- .
 9,7% () 5 &'7 ,- .

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	OD	třída Kpt. Olesinckého (Z)								
	K	Jinecká								
	!								#	
"	"\$"							\$!#	
"									#	
\$	\$							"	#	
!						\$		\$	#!	
!								!	!#"	
Σ	409	28	2	0	0	22	0	461	51,4	0
koeficient	"#\$	"#\$	#	#	#	# !	\$#!			# !
00:00 - 24:00	794	54	4	0	0	45	0	897	100	0

% & ' () * + 897 ,- .
 + 0
 % /0 + 49 ,- .
 1 &) 2 34 ! + 104 () * &) 5 36 ,- .
 11,6% () 5 &'7 ,- .

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	VJEZD	třída Kpt. Olesinckého (V)								
										!
		"				#				!#
		"						#		!
# "		"				"		\$!"
"	#							\$ #		!
		#						\$ "		!
Σ	1 471	117	4	4	0	84	1	1 681	51,3	1
koeficient	! #	! #	!	!	!	!	#! \$!
00:00 - 24:00	2 855	227	7	7	0	173	5	3 274	100	2

% & ' () * + 3 274 , -
 + 3 274
 % /0 + 187 , -
 1 &) 2 34 + 325 () * &) 5 36 , -
 9,9% () 5 &'7 , -

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	VJEZD	Jinecká								
	#								"#	!
									#	!
										!
# "	"	"						#		!
"		"								!"
		\$!
Σ	824	44	4	1	1	24	0	898	51,5	0
koeficient	! #	! #	!	!	!	!	#! \$!
00:00 - 24:00	1 599	85	7	2	2	49	0	1 744	100	0

% & ' () * + 1 744 , -
 + 1 744
 % /0 + 60 , -
 1 &) 2 34 " + 201 () * &) 5 36 , -
 11,5% () 5 &'7 , -

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	VJEZD	Střelecká								
		"	\$						\$!
			#					#	"!	
	\$	"						#	"!	
# "		#	\$					\$!	
"									!\$	
	\$	\$!	
Σ	1 283	61	8	1	0	0	0	1 353	51,5	0
koeficient	! #	! #	! #	! #	! #	! #	! #	! #	! #	! #
00:00 - 24:00	2 490	118	15	2	0	0	0	2 625	100	0

% & ' () * + 2 625 , - .
 , + 2 625
 % /0 + 17 , - .
 1 &) 2 34 " + 296 () * &) 5 36 , - .
 11,3% () 5 &'7 , - .

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	VJEZD	třída Kpt. Olesinckého (Z)								
								"	\$ #	!\$
	#		\$					\$!	
								\$!	
# "	#	#						\$!"	
"	\$	"						\$\$\$!	
								\$ "	!	
Σ	1 543	87	5	5	0	103	0	1 743	51,4	0
koeficient	! #	! #	! #	! #	! #	! #	! #	! #	! #	! #
00:00 - 24:00	2 995	169	9	9	0	212	0	3 394	100	0

% & ' () * + 3 394 , - .
 , + 3 394
 % /0 + 230 , - .
 1 &) 2 34 " + 333 () * &) 5 36 , - .
 9,8% () 5 &'7 , - .

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	třída Kpt. Olesinckého (V)								
										!"
		"							"!	
	#							\$	"!	
\$ #	#	#							!	
# "								#	!"	
"		#				"		\$!\$	
Σ	1 536	81	6	6	1	81	0	1 711	51,4	0
koeficient	! \$! \$!	!	!	!"	\$!"			!"
00:00 - 24:00	2 981	157	11	11	2	167	0	3 329	100	0

% & ' () * + 3 329 , -
 , + 3 329
 % /0 + 191 , -
 1 &) 2 34 # " + 353 () * &) 5 36 , -
 10,6% () 5 &'7 , -

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Jinecká								
		\$\$							"\$!"
		"							#!\$	
									!	
\$ #		"				#		\$!	
# "						\$		\$!"	
"								\$!	
Σ	801	47	5	1	0	22	0	876	51,5	0
koeficient	! \$! \$!	!	!	!"	\$!"			!"
00:00 - 24:00	1 555	91	9	2	0	45	0	1 702	100	0

% & ' () * + 1 702 , -
 , + 1 702
 % /0 + 56 , -
 1 &) 2 34 # " + 214 () * &) 5 36 , -
 12,6% () 5 &'7 , -

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	třída Kpt. Olesinckého (Z)								
		\$								#\$
		\$	#			#				"!
	\$	\$							\$ #	"!
\$ #	# "								##	!
# "	#								#	!"
"	# #								" "	!"
Σ	2 784	181	10	4	0	108	1	3 088	51,4	1
koefficient	! \$! \$!	!	!	!"	\$!"			!"
00:00 - 24:00	5 404	351	19	7	0	222	5	6 008	100	2

% & ' () * + 6 008 , - .
 , + 6 008
 % /0 + 248 , - .
 1 &) 2 34 " + 636 () * &) 5 36 , - .
 10,6% () 5 &'7 , - .

K5 - třída Kpt. Olesinckého x Jinecká										
13.11.2019 středa	Vozidla celkem									
					!		"			#
	\$			\$!			#	
				!		!			#	
" \$	"	"	\$			""		\$	#	
\$!					"		""	#"	
	!	!		!				!	#	
Σ	5 121	309	21	11	1	211	1	5 675	51,4	1
koeficient	# "	# "	#	#	!#	!#	"#			!#
00:00 - 24:00	9 940	600	39	21	2	434	5	11 041	100	2

% & ' () * + 11 041 ,- .
 , + 5
 % /0 + 496 ,- .
 1 &) 2 34 \$ + 1 144 () * &) 5 36 ,- .
 10,4% () 5 &'7 ,- .

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	OD	Seifertova								
	K	Školní								
									!	"
										#"
\$ "									"#	
" #									"#	
#	#								"#	
Σ	60	0	1	0	0	3	0	64	51,6	0
koeficient	\$	\$				#	\$#!			#
00:00 - 24:00	116	0	2	0	0	6	0	124	100	0

% & ' () * + 124 , - .
 + 0
 % /0 + 8 , - .
 1 &) 2 34 + 22 () * &) 5 36 , - .
 17,7% () 5 &'7 , - .

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	OD	Seifertova								
	K	Březnická								
	!		\$			"		!		
	\$!	!	
	##								# \$	
\$ "	"	"				!		\$"		
" #	\$					\$		#	!	
#						\$				
Σ	1 335	69	20	3	0	19	0	1 446	51,5	0
koeficient	\$	\$				#	\$#!			#
00:00 - 24:00	2 591	134	37	6	0	39	0	2 807	100	0

% & ' () * + 2 807 , - .
 + 0
 % /0 + 82 , - .
 1 &) 2 34 + 310 () * &) 5 36 , - .
 11,0% () 5 &'7 , - .

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	OD	Seifertova								
	K	Edvarda Beneše								
	!!	!						!	#	
	"							"		
	!\$!#	"	
\$ "	#							#		
" #	"#							#		
#									!	
Σ	310	10	3	0	0	5	0	328	51,5	0
koeficient	\$	\$				#	\$#!			#
00:00 - 24:00	602	19	6	0	0	10	0	637	100	0

% & ' () * + 637 , - .
 + 0
 % /0 + 16 , - .
 1 &) 2 34 # + 72 () * &) 5 36 , - .
 11,3% () 5 &'7 , - .

%#S# #*#' (!)#*#										
	' (!)									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	82	16	3	0	0	4	0	105	11,0	0
08:00 - 09:00	69	15	6	1	0	2	0	93	9,7	0
09:00 - 10:00	73	14	2	2	0	1	0	92	9,6	0
14:00 - 15:00	64	9	3	0	0	2	0	78	8,2	0
15:00 - 16:00	51	13	1	0	0	1	0	66	6,9	0
16:00 - 17:00	43	11	2	0	0	2	0	58	6,1	0
!	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
" #S# "				%						

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

%#S# #*#' (!)#*#										
	' (!)									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	276	21	6	0	0	2	0	305	9,6	0
08:00 - 09:00	203	22	4	2	0	4	0	235	7,4	0
09:00 - 10:00	170	15	6	0	0	0	0	191	6,0	0
14:00 - 15:00	256	13	4	1	0	2	0	276	8,7	0
15:00 - 16:00	322	13	5	0	0	3	0	343	10,8	0
16:00 - 17:00	272	14	2	0	0	2	0	290	9,1	0
#								#%		
!	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
" #S# "	#			%				#		

Počet všech vozidel celkem = # (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
& z celkového počtu vozidel (bez MHD)

%#S# #*#' (!)##										
	+									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	14	14	2	2	0	0	0	32	7,2	0
08:00 - 09:00	19	4	5	1	0	0	0	29	6,6	0
09:00 - 10:00	20	10	2	2	0	0	0	34	7,7	0
14:00 - 15:00	32	1	1	0	0	0	0	34	7,7	0
15:00 - 16:00	46	5	2	0	0	0	0	53	12,0	0
16:00 - 17:00	37	9	1	0	0	0	0	47	10,6	0
	%									
!	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
" #S# "	%									

Počet všech vozidel celkem = (bez MHD)
 z toho: MOTO =
 POMALÁ = (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
 & z celkového počtu vozidel (bez MHD)

§ * * ' ()										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	149	12	6	0	0	4	0	171	6,6	0
08:00 - 09:00	146	14	5	1	0	2	0	168	6,5	0
09:00 - 10:00	180	11	4	1	0	1	0	197	7,7	0
14:00 - 15:00	242	15	2	0	0	1	0	260	10,1	0
15:00 - 16:00	241	6	2	0	0	2	0	251	9,8	0
16:00 - 17:00	262	10	2	0	0	4	0	278	10,8	0
								!	! "	
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
# \$ #								!%		

Počet všech vozidel celkem = !% (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = % (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = % celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
" & z celkového počtu vozidel (bez MHD)

§ * * ' ()										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	166	10	2	1	0	3	0	182	7,1	0
08:00 - 09:00	119	12	7	3	0	1	0	142	5,6	0
09:00 - 10:00	158	20	1	3	0	1	0	183	7,2	0
14:00 - 15:00	227	16	4	0	0	1	0	248	9,7	0
15:00 - 16:00	292	19	3	1	0	3	0	318	12,4	0
16:00 - 17:00	229	12	3	0	0	1	0	245	9,6	0
									! "	
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
# \$ #		%	%	!				!!		

Počet všech vozidel celkem = !! (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = % (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = % celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
" & z celkového počtu vozidel (bez MHD)

§ * * ' ()										
	+									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	156	3	2	0	0	0	0	161	10,2	
08:00 - 09:00	84	4	0	0	0	0	0	88	5,6	
09:00 - 10:00	76	4	2	0	0	0	0	82	5,2	
14:00 - 15:00	146	4	2	0	0	0	0	152	9,7	
15:00 - 16:00	169	2	1	0	0	2	0	174	11,1	
16:00 - 17:00	151	2	0	0	0	0	0	153	9,7	
	%		%						! !	
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
# \$ #	!	%						!%		

Počet všech vozidel celkem = !% (bez MHD)
 z toho: MOTO =
 POMALÁ = % (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = % celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
 " & z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	OD	Edvarda Beneše								
	K	Seifertova								
									!	
"										
" !		!						#	\$	
! !	! "					\$!!	!!!	
! !#	!					!		!\$! \$	
!# !	!					!		!\$! \$	
Σ	524	14	0	0	0	7	0	545	51,5	0
koeficient	! "	! "	!	!		#	#\$			#
00:00 - 24:00	1 017	27	0	0	0	14	0	1 058	100	0

% & ' () * + 1 058 , - .
 + 0
 % /0 + 14 , - .
 1 &) 2 34 ! !# + 130 () * &) 5 36 , - .
 12,3% () 5 &'7 , - .

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	OD	Edvarda Beneše								
	K	Školní								
			!			!			#	
"	!					#		#		
" !	"	\$						#"	\$	
! !	! #					!		!!	" \$	
! !#	! "					!		!	!\$ "	
!# !	! \$	"				!		!	!!!	
Σ	573	31	3	0	0	57	0	664	51,3	0
koeficient	! "	! "	!	!		#	#\$			#
00:00 - 24:00	1 112	60	6	0	0	117	0	1 295	100	0

% & ' () * + 1 295 , - .
 + 0
 % /0 + 123 , - .
 1 &) 2 34 ! !# + 180 () * &) 5 36 , - .
 13,9% () 5 &'7 , - .

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	VJEZD	Seifertova								
			!				"			#!
"		"						"		#
"								!		#
!	\$	""								"#
\$		"	!					"		"#
		!				\$		"		#
Σ	1 705	79	24	3	0	27	0	1 838	51,5	0
koeficient	#"! 	#"! 	#	#	#	#	!#			#
00:00 - 24:00	3 309	153	45	6	0	56	0	3 569	100	0

% & ' () * + 3 569 , -
 + 3 569
 % /0 + 107 , -
 1 &) 2 34 + 370 () * &) 5 36 , -
 10,4% () 5 &'7 , -

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	VJEZD	Školní								
		\$!!		"#
"	"	!	\$!				\$		#
"		"		!						"#
!	\$	\$!				#\$
\$! "				!		!		#
		\$!	\$!		"\$		#
Σ	2 049	219	57	11	0	25	0	2 361	51,5	0
koeficient	#"! 	#"! 	#	#	#	#	!#			#
00:00 - 24:00	3 977	425	107	21	0	51	0	4 581	100	0

% & ' () * + 4 581 , -
 + 4 581
 % /0 + 179 , -
 1 &) 2 34 \$ + 462 () * &) 5 36 , -
 10,1% () 5 &'7 , -

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	VJEZD	Březnická								
	!	\$						\$!	#	
"	!"			!				"	\$#"	
"	!!	\$!				!	#"	
! \$	\$	\$							"#	
\$!	#	
	!	!	\$			\$			#	
Σ	3 193	176	48	10	0	26	0	3 453	51,5	0
koeficient	#"! "	#"! "	#	#	#	#	!#			#
00:00 - 24:00	6 198	342	90	19	0	53	0	6 702	100	0

% & ' () * + 6 702 , -
 + 6 702
 % /0 + 162 , -
 1 &) 2 34 \$ + 743 () * &) 5 36 , -
 11,1% () 5 &'7 , -

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	VJEZD	Edvarda Beneše								
							!	\$	#	
"		\$						"	\$#	
"	!								\$#	
! \$								\$	"#"	
\$! \$!		!!	#	
		!				!		"\$	#	
Σ	1 676	85	7	0	0	68	0	1 836	51,4	0
koeficient	#"! "	#"! "	#	#	#	#	!#			#
00:00 - 24:00	3 253	165	13	0	0	140	0	3 571	100	0

% & ' () * + 3 571 , -
 + 3 571
 % /0 + 153 , -
 1 &) 2 34 \$ + 441 () * &) 5 36 , -
 12,3% () 5 &'7 , -

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Seifertova								
										!
						"			!	
		#	#					"\$!\$	
" \$	" \$		\$			#		"\$\$!	
\$ #	"					"		""	!	
#	"	\$	"					""	!	
Σ	2 126	160	38	5	0	33	0	2 362	51,5	0
koeficient	! "	! "	! "	! "	! "	! #	! #			! #
00:00 - 24:00	4 127	311	71	9	0	68	0	4 586	100	0

% & ' () * + 4 586 , -
 + 4 586
 % /0 + 148 , -
 1 &) 2 34 # + 466 () * &) 5 36 , -
 10,2% () 5 &'7 , -

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Školní								
		#					\$!
									!\$	
	\$							#	#!\$	
" \$	"		"					#	!\$	
\$ #	"\$	#	\$			\$		\$ \$!	
#	\$					"		#	!	
Σ	1 824	120	24	8	0	70	0	2 046	51,4	0
koeficient	! "	! "	! "	! "	! "	! #	! #			! #
00:00 - 24:00	3 540	233	45	15	0	144	0	3 977	100	0

% & ' () * + 3 977 , -
 + 3 977
 % /0 + 204 , -
 1 &) 2 34 \$ # + 505 () * &) 5 36 , -
 12,7% () 5 &'7 , -

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Březnická								
		##	"							!
	"#\$	\$	"			\$		\$ #	!"	
	" #							""	#!	
	" \$	\$	"	#		\$		# \$!	
	\$ #	#						"	!	
	#	#	"					#	!	
Σ	3 413	207	51	6	0	36	0	3 713	51,5	0
koeficient	!"	!"	!	!	!	! #	!"#			! #
00:00 - 24:00	6 625	402	95	11	0	74	0	7 207	100	0

% & ' () * + 7 207 , -
 + 7 207
 % /0 + 180 , -
 1 &) 2 34 \$ # + 734 () * &) 5 36 , -
 10,2% () 5 &'7 , -

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Edvarda Beneše								
				"						!
	\$	\$	\$					#	#!"	
		\$	\$					\$	\$!	
	" \$	"\$	#					"	!#	
	\$ #		\$			"			!	
	#	\$!	
Σ	1 260	72	23	5	0	7	0	1 367	51,5	0
koeficient	!"	!"	!	!	!	! #	!"#			! #
00:00 - 24:00	2 446	140	43	9	0	14	0	2 652	100	0

% & ' () * + 2 652 , -
 + 2 652
 % /0 + 66 , -
 1 &) 2 34 \$ # + 289 () * &) 5 36 , -
 10,9% () 5 &'7 , -

K6 - Seifertova x Březnická x Školní										
13.11.2019 středa	Vozidla celkem									
				!			"			"
\$!	"#	
\$	"\$	\$!	!			!		!	"#	
		\$"				!!		!	\$#	
"	"		!					\$	#	
"	"	"	!			!		"	\$#"	
Σ	8 623	559	136	24	0	146	0	9 488	51,5	0
koeficient	#\$	#\$	#	#	!#	!# "	#"			!# "
00:00 - 24:00	16 737	1 085	255	45	0	300	0	18 422	100	0

% & ' (() * + 18 422 ,- .
 + 0
 % /0 + 600 ,- .
 1 &) 2 34 " + 1 975 () * &) 5 36 ,- .
 10,7% () 5 &'7 ,- .

!&' () * + (, -										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	1	0	1	1	0	0	0	3	12,5	0
08:00 - 09:00	2	0	0	0	0	0	0	2	8,3	0
09:00 - 10:00	0	1	2	0	0	0	0	3	12,5	0
14:00 - 15:00	2	0	0	0	0	0	0	2	8,3	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0
16:00 - 17:00	2	0	0	0	0	0	0	2	8,3	0
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "	"		#					"		

Počet všech vozidel celkem = " (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = \$ (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

!&' () * + (, -										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	15	0	0	0	1	0	0	16	5,7	0
08:00 - 09:00	17	3	0	0	1	0	0	21	7,4	0
09:00 - 10:00	23	2	0	0	1	0	0	26	9,2	0
14:00 - 15:00	14	1	0	0	0	0	0	15	5,3	0
15:00 - 16:00	26	1	0	0	1	0	0	28	9,9	0
16:00 - 17:00	38	2	0	0	0	0	0	40	14,1	0
					"			"#	#	
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "	\$				\$			\$		

Počet všech vozidel celkem = \$ (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = \$ (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = " celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
" % z celkového počtu vozidel (bez MHD)

!&' () * + (, -										
) * +									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	28	1	4	2	0	0	0	35	8,8	0
08:00 - 09:00	24	3	2	0	2	0	0	31	7,8	0
09:00 - 10:00	26	4	3	4	0	0	0	37	9,3	0
14:00 - 15:00	31	6	2	3	1	0	0	43	10,8	0
15:00 - 16:00	23	4	3	1	2	0	0	33	8,3	0
16:00 - 17:00	18	3	4	2	1	0	0	28	7,0	0
			\$		#				\$	
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "		"	"					"		

Počet všech vozidel celkem = " (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = # \$ (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = " celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
\$ % z celkového počtu vozidel (bez MHD)

!&' () * + (, -										
	, -									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	30	8	4	1	0	0	0	43	7,4	
08:00 - 09:00	34	5	3	1	2	0	0	45	7,7	
09:00 - 10:00	28	4	6	0	0	0	0	38	6,5	
14:00 - 15:00	37	6	3	2	1	0	0	49	8,4	
15:00 - 16:00	52	10	2	2	1	0	0	67	11,5	
16:00 - 17:00	48	4	4	1	2	0	0	59	10,1	
					#					
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "	" ""		"					\$		

Počet všech vozidel celkem = \$ (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = ## (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = # celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Zdabořská								
	K	Rovná								
			!					"	#	
	#									
!	"	\$	\$					"	#	
"	#							!	"!	
#	#	!							!	
Σ	107	14	12	2	0	0	0	135	51,7	0
koeficient	!	!				#	!#\$			#
00:00 - 24:00	208	27	22	4	0	0	0	261	100	0

% & ' () * + 261 , - .
 + 0
 % /0 + 26 , - .
 1 &) 2 34 + 29 () * &) 5 36 , - .
 11,1% () 5 &'7 , - .

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Zdabořská								
	K	Brodská								
	\$!						\$	# #	
	\$#	"						!!	#	
	\$	"						!		
!	"	\$	#					!		
"	#	"!	"					#		
#	"	""	!					#	"	
Σ	252	29	4	7	1	6	0	299	51,6	0
koeficient	!	!				#	!#\$			#
00:00 - 24:00	489	56	7	13	2	12	0	579	100	0

% & ' () * + 579 , - .
 + 0
 % /0 + 34 , - .
 1 &) 2 34 " # + 62 () * &) 5 36 , - .
 10,7% () 5 &'7 , - .

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Zdabořská								
	K	Školní								
	\$	#	!			\$		#	\$ \$	
								\$	"	
	#								#	
	!	"	!						# #	
	"	#	#	\$!		!		
	#	\$"	!					!		
	Σ	751	59	14	2	0	13	0	839	51,5
	koeficient	!	!				#	! # \$		#
	00:00 - 24:00	1 458	115	26	4	0	27	0	1 630	100

% & ' () * + 1 630 , - .
 + 0
 % /0 + 57 , - .
 1 &) 2 34 + 216 () * &) 5 36 , - .
 13,3% () 5 &'7 , - .

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Zdabořská								
	K	Žežická								
	"							"		
	\$	\$	\$!		
								\$	"	
	!	"	! \$	#				"		
	"	#	!"	\$				"	#	
	#	!	!					\$	"	
	Σ	224	26	7	6	2	4	0	269	51,6
	koeficient	!	!				#	! # \$		#
	00:00 - 24:00	435	50	13	11	4	8	0	521	100

% & ' () * + 521 , - .
 + 0
 % /0 + 36 , - .
 1 &) 2 34 + 57 () * &) 5 36 , - .
 10,9% () 5 &'7 , - .

"#" "()" * +(" , -										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	18	3	1	0	0	0	0	22	7,1	0
08:00 - 09:00	18	0	0	0	1	0	0	19	6,1	0
09:00 - 10:00	17	0	1	0	0	0	0	18	5,8	0
14:00 - 15:00	26	3	0	0	0	0	0	29	9,4	0
15:00 - 16:00	37	2	0	0	1	0	0	40	12,9	0
16:00 - 17:00	31	1	0	0	0	0	0	32	10,3	0
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "# !	\$									

Počet všech vozidel celkem = (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = \$ (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

"#" "()" * +(" , -										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	26	3	0	0	1	1	0	31	5,0	0
08:00 - 09:00	23	4	1	0	0	2	0	30	4,9	0
09:00 - 10:00	30	2	1	3	0	1	0	37	6,0	0
14:00 - 15:00	54	5	3	0	1	1	0	64	10,4	0
15:00 - 16:00	72	2	0	0	1	1	0	76	12,4	0
16:00 - 17:00	71	6	0	0	0	1	0	78	12,7	0
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "# !										

Počet všech vozidel celkem = (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = \$ celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	158	3	0	1	0	6	0	168	7,8	0
08:00 - 09:00	89	1	0	0	0	0	0	90	4,2	0
09:00 - 10:00	127	2	3	0	0	1	0	133	6,2	0
14:00 - 15:00	196	8	0	0	0	2	0	206	9,6	0
15:00 - 16:00	242	7	0	0	0	4	0	253	11,7	0
16:00 - 17:00	245	9	0	0	0	5	0	259	12,0	0
	"					\$		"		
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "# !	"	\$						"		

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

	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	141	10	3	0	0	5	0	159	6,0	0
08:00 - 09:00	136	13	3	1	0	5	0	158	6,0	0
09:00 - 10:00	167	7	0	0	0	6	0	180	6,8	0
14:00 - 15:00	232	9	1	0	2	4	0	248	9,4	0
15:00 - 16:00	292	8	2	0	0	7	0	309	11,7	0
16:00 - 17:00	292	10	0	0	0	4	0	306	11,6	0
	"							"		
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "# !	"							"		

Počet všech vozidel celkem = " (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = \$ (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Školní								
	K	Rovná								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	9	0	1	1	0	0	0	11	4,2	0
08:00 - 09:00	21	1	0	1	0	0	0	23	8,8	0
09:00 - 10:00	19	0	0	1	0	0	0	20	7,7	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	16	1	0	0	0	0	0	17	6,5	0
15:00 - 16:00	33	1	0	0	0	0	0	34	13,0	0
16:00 - 17:00	28	1	0	0	0	0	0	29	11,1	0
Σ	126	4	1	3	0	0	0	134	51,3	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	245	8	2	6	0	0	0	261	100	0

Počet všech vozidel celkem = **261** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **8** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **34** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
13,0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Školní								
	K	Zdabořská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	64	1	6	3	2	3	0	79	8,8	0
08:00 - 09:00	46	7	2	2	1	1	0	59	6,6	0
09:00 - 10:00	33	8	4	0	3	2	0	50	5,6	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	59	9	3	2	2	2	0	77	8,6	0
15:00 - 16:00	95	5	2	2	1	2	0	107	12,0	0
16:00 - 17:00	78	2	4	1	2	1	0	88	9,8	0
Σ	375	32	21	10	11	11	0	460	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	728	62	39	19	23	23	0	894	100	0

Počet všech vozidel celkem = **894** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **104** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **107** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12,0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Školní								
	K	Brodská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	100	6	8	4	2	1	0	121	5,0	0
08:00 - 09:00	127	2	3	1	1	1	0	135	5,6	0
09:00 - 10:00	159	2	10	3	2	2	0	178	7,3	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	253	4	2	1	1	4	0	265	10,9	0
15:00 - 16:00	281	6	2	0	0	1	0	290	12,0	0
16:00 - 17:00	239	8	4	1	3	5	0	260	10,7	0
Σ	1 159	28	29	10	9	14	0	1 249	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	2 250	54	54	19	19	29	0	2 425	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 425** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **121** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **290** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12,0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Školní								
	K	Žežická								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	55	1	0	1	0	10	0	67	7,6	0
08:00 - 09:00	51	1	0	0	0	6	0	58	6,6	0
09:00 - 10:00	51	5	0	1	0	7	0	64	7,2	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	77	2	2	0	1	3	0	85	9,6	0
15:00 - 16:00	76	3	0	0	0	10	0	89	10,1	0
16:00 - 17:00	79	5	0	0	0	6	0	90	10,2	0
Σ	389	17	2	2	1	42	0	453	51,2	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	755	33	4	4	2	86	0	884	100	0

Počet všech vozidel celkem = **884** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **96** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **90** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Žežická								
	K	Rovná								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	13	1	1	1	0	0	0	16	6,2	0
08:00 - 09:00	21	2	0	0	0	0	0	23	8,9	0
09:00 - 10:00	11	3	1	2	0	0	0	17	6,6	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	21	2	0	0	0	0	0	23	8,9	0
15:00 - 16:00	26	1	0	0	0	0	0	27	10,5	0
16:00 - 17:00	24	2	0	1	0	0	0	27	10,5	0
Σ	116	11	2	4	0	0	0	133	51,8	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	225	21	4	7	0	0	0	257	100	0

Počet všech vozidel celkem = **257** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **11** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **27** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Žežická								
	K	Zdabořská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	47	3	0	3	0	0	0	53	6,9	0
08:00 - 09:00	33	4	1	4	0	0	0	42	5,5	0
09:00 - 10:00	31	4	1	3	1	2	0	42	5,5	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	59	2	0	0	0	1	0	62	8,1	0
15:00 - 16:00	102	6	0	0	1	0	0	109	14,2	0
16:00 - 17:00	82	3	0	0	0	1	0	86	11,2	0
Σ	354	22	2	10	2	4	0	394	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	687	43	4	19	4	8	0	765	100	0

Počet všech vozidel celkem = **765** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **35** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **109** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
14,2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Žežická								
	K	Brodská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	120	11	2	4	1	8	0	146	5,1	0
08:00 - 09:00	134	10	2	1	1	6	0	154	5,4	0
09:00 - 10:00	162	9	0	4	3	4	0	182	6,3	0
<hr/>										
14:00 - 15:00	271	18	0	3	2	4	0	298	10,4	0
15:00 - 16:00	325	14	0	0	0	7	0	346	12,1	0
16:00 - 17:00	332	10	0	0	2	7	0	351	12,2	0
Σ	1 344	72	4	12	9	36	0	1 477	51,4	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	2 609	140	7	22	19	74	0	2 871	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 871** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **122** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **351** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12,2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	OD	Žežická								
	K	Školní								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	38	1	0	1	0	9	0	49	8,4	0
08:00 - 09:00	19	1	1	0	0	7	0	28	4,8	0
09:00 - 10:00	31	4	0	0	1	5	0	41	7,0	0
<hr/>										
14:00 - 15:00	52	2	0	0	0	8	0	62	10,6	0
15:00 - 16:00	43	2	0	0	0	7	0	52	8,9	0
16:00 - 17:00	57	3	0	0	0	7	0	67	11,5	0
Σ	240	13	1	1	1	43	0	299	51,1	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	466	25	2	2	2	88	0	585	100	0

Počet všech vozidel celkem = **585** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **94** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **67** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VJEZD	Rovná								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	74	9	9	4	1	0	0	97	7,5	0
08:00 - 09:00	77	11	5	1	5	0	0	99	7,7	0
09:00 - 10:00	77	11	11	4	1	0	0	104	8,1	0
14:00 - 15:00	84	13	5	5	2	0	0	109	8,5	0
15:00 - 16:00	101	15	5	3	4	0	0	128	9,9	0
16:00 - 17:00	106	9	8	3	3	0	0	129	10,0	0
Σ	519	68	43	20	16	0	0	666	51,7	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	1 007	132	80	37	33	0	0	1 289	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 289** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1 289**
POMALÁ = **150** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **129** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VJEZD	Zdabořská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	292	24	8	3	0	4	0	331	11,1	0
08:00 - 09:00	187	28	10	4	0	4	0	233	7,8	0
09:00 - 10:00	190	23	5	3	1	3	0	225	7,5	0
14:00 - 15:00	199	19	8	2	0	4	0	232	7,8	0
15:00 - 16:00	236	18	3	5	0	5	0	267	8,9	0
16:00 - 17:00	230	16	3	0	2	3	0	254	8,5	0
Σ	1 334	128	37	17	3	23	0	1 542	51,6	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	2 589	248	69	32	6	47	0	2 991	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 991** (bez MHD)
z toho: MOTO = **2 991**
POMALÁ = **154** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **331** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VJEZD	Brodská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	343	19	4	1	1	12	0	380	6,6	0
08:00 - 09:00	266	18	4	1	1	7	0	297	5,2	0
09:00 - 10:00	341	11	5	3	0	8	0	368	6,4	0
14:00 - 15:00	508	25	4	0	3	7	0	547	9,6	0
15:00 - 16:00	643	19	2	0	2	12	0	678	11,9	0
16:00 - 17:00	639	26	0	0	0	10	0	675	11,8	0
Σ	2 740	118	19	5	7	56	0	2 945	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	5 318	229	36	9	14	115	0	5 721	100	0

Počet všech vozidel celkem = **5 721** (bez MHD)
z toho: MOTO = **5 721**
POMALÁ = **174** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **678** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VJEZD	Školní								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	228	8	15	9	4	14	0	278	6,2	0
08:00 - 09:00	245	11	5	4	2	8	0	275	6,2	0
09:00 - 10:00	262	15	14	5	5	11	0	312	7,0	0
14:00 - 15:00	405	16	7	3	4	9	0	444	10,0	0
15:00 - 16:00	485	15	4	2	1	13	0	520	11,7	0
16:00 - 17:00	424	16	8	2	5	12	0	467	10,5	0
Σ	2 049	81	53	25	21	67	0	2 296	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	3 977	157	99	47	43	138	0	4 461	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 461** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4 461**
POMALÁ = **327** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **520** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VJEZD	Žežická								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	218	16	3	9	1	17	0	264	5,9	0
08:00 - 09:00	207	17	4	5	1	13	0	247	5,5	0
09:00 - 10:00	235	20	2	9	5	11	0	282	6,3	0
14:00 - 15:00	403	24	0	3	2	13	0	445	9,9	0
15:00 - 16:00	496	23	0	0	1	14	0	534	11,9	0
16:00 - 17:00	495	18	0	1	2	15	0	531	11,9	0
Σ	2 054	118	9	27	12	83	0	2 303	51,4	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	3 987	229	17	51	25	171	0	4 480	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 480** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **4 480**
 POMALÁ = **264** (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **534** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Rovná								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	57	6	4	2	0	0	0	69	6,3	0
08:00 - 09:00	78	5	4	2	1	0	0	90	8,3	0
09:00 - 10:00	73	4	4	3	0	0	0	84	7,7	0
14:00 - 15:00	82	9	3	0	0	0	0	94	8,6	0
15:00 - 16:00	107	6	0	1	1	0	0	115	10,6	0
16:00 - 17:00	99	8	2	1	0	0	0	110	10,1	0
Σ	496	38	17	9	2	0	0	562	51,6	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	963	74	32	17	4	0	0	1 090	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 090** (bez MHD)
z toho: MOTO = **1 090**
POMALÁ = **53** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **115** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,6% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Zdabořská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	138	7	7	7	3	4	0	166	7,2	0
08:00 - 09:00	104	15	4	6	1	3	0	133	5,8	0
09:00 - 10:00	94	15	8	6	4	5	0	132	5,8	0
14:00 - 15:00	174	16	6	2	3	4	0	205	8,9	0
15:00 - 16:00	269	13	2	2	3	3	0	292	12,7	0
16:00 - 17:00	233	11	4	1	2	3	0	254	11,1	0
Σ	1 012	77	31	24	16	22	0	1 182	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	1 964	149	58	45	33	45	0	2 294	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 294** (bez MHD)
z toho: MOTO = **2 294**
POMALÁ = **181** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **292** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12,7% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Brodská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	266	21	11	9	4	10	0	321	5,2	0
08:00 - 09:00	314	20	6	3	3	8	0	354	5,7	0
09:00 - 10:00	383	18	11	8	6	7	0	433	7,0	0
14:00 - 15:00	575	29	3	6	3	9	0	625	10,1	0
15:00 - 16:00	686	26	2	2	1	9	0	726	11,8	0
16:00 - 17:00	664	24	4	1	6	13	0	712	11,6	0
Σ	2 888	138	37	29	23	56	0	3 171	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	5 606	268	69	54	48	115	0	6 160	100	0

Počet všech vozidel celkem = **6 160** (bez MHD)
z toho: MOTO = **6 160**
POMALÁ = **286** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **726** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Školní								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	417	21	8	4	0	18	0	468	9,8	0
08:00 - 09:00	233	23	5	1	2	8	0	272	5,7	0
09:00 - 10:00	280	19	8	5	1	8	0	321	6,7	0
14:00 - 15:00	379	20	4	3	1	12	0	419	8,8	0
15:00 - 16:00	434	21	6	1	2	15	0	479	10,0	0
16:00 - 17:00	455	19	5	2	1	13	0	495	10,4	0
Σ	2 198	123	36	16	7	74	0	2 454	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	4 266	239	67	30	14	152	0	4 768	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 768** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4 768**
POMALÁ = **263** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **495** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Žežická								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	277	21	9	4	0	15	0	326	7,0	0
08:00 - 09:00	253	22	9	3	2	13	0	302	6,5	0
09:00 - 10:00	275	24	6	2	1	13	0	321	6,9	0
14:00 - 15:00	389	23	8	2	4	8	0	434	9,4	0
15:00 - 16:00	465	24	4	4	1	17	0	515	11,1	0
16:00 - 17:00	443	23	4	1	3	11	0	485	10,5	0
Σ	2 102	137	40	16	11	77	0	2 383	51,4	0
koefficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	4 080	266	75	30	23	158	0	4 632	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 632** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **4 632**
 POMALÁ = **286** (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **515** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K7 - Brodská x Školní x Žežická										
13.11.2019 středa	Vozidla celkem									
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	1 155	76	39	26	7	47	0	1 350	7,1	0
08:00 - 09:00	982	85	28	15	9	32	0	1 151	6,1	0
09:00 - 10:00	1 105	80	37	24	12	33	0	1 291	6,8	0
14:00 - 15:00	1 599	97	24	13	11	33	0	1 777	9,4	0
15:00 - 16:00	1 961	90	14	10	8	44	0	2 127	11,2	0
16:00 - 17:00	1 894	85	19	6	12	40	0	2 056	10,9	0
Σ	8 696	513	161	94	59	229	0	9 752	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	16 879	996	301	176	122	471	0	18 945	100	0

Počet všech vozidel celkem = **18 945** (bez MHD)
 z toho: MOTO = **0**
 POMALÁ = **1 070** (bez MHD)
 Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **2 127** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Žežická (S)								
	K	Podbrdská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	43	0	0	2	0	1	0	46	7,7	0
08:00 - 09:00	33	2	0	0	0	1	0	36	6,0	0
09:00 - 10:00	37	2	1	0	0	1	0	41	6,9	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	56	0	1	0	0	4	0	61	10,2	0
15:00 - 16:00	45	3	0	0	0	1	0	49	8,2	0
16:00 - 17:00	70	2	0	1	0	1	0	74	12,4	0
Σ	284	9	2	3	0	9	0	307	51,4	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	551	17	4	6	0	19	0	597	100	0

Počet všech vozidel celkem = **597** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **29** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **74** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12,4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Žežická (S)								
	K	Karla Kryla								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	24	1	0	0	0	0	0	25	12,1	0
08:00 - 09:00	21	0	0	0	0	0	0	21	10,2	0
09:00 - 10:00	9	0	0	1	0	0	0	10	4,9	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	11	0	1	0	0	0	0	12	5,8	0
15:00 - 16:00	23	1	1	0	0	0	0	25	12,1	0
16:00 - 17:00	12	0	1	0	0	0	0	13	6,3	0
Σ	100	2	3	1	0	0	0	106	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	194	4	6	2	0	0	0	206	100	0

Počet všech vozidel celkem = **206** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **8** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **25** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12,1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Žežická (S)								
	K	Žežická (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	169	18	5	0	0	6	0	198	6,3	0
08:00 - 09:00	168	24	8	0	0	7	0	207	6,5	0
09:00 - 10:00	203	19	8	3	1	6	0	240	7,6	0
14:00 - 15:00	281	18	1	0	3	5	0	308	9,7	0
15:00 - 16:00	334	20	2	1	0	5	0	362	11,4	0
16:00 - 17:00	294	11	1	1	0	8	0	315	9,9	0
Σ	1 449	110	25	5	4	37	0	1 630	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	2 813	214	47	9	8	76	0	3 167	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3 167** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **140** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **362** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,4% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Podbrdská								
	K	Žežická (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	39	1	0	1	0	2	0	43	10,5	0
08:00 - 09:00	26	2	0	0	0	1	0	29	7,1	0
09:00 - 10:00	24	3	2	0	0	1	0	30	7,4	0
14:00 - 15:00	31	1	0	0	0	2	0	34	8,3	0
15:00 - 16:00	33	0	0	0	0	1	0	34	8,3	0
16:00 - 17:00	35	4	0	0	0	1	0	40	9,8	0
Σ	188	11	2	1	0	8	0	210	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	365	21	4	2	0	16	0	408	100	0

Počet všech vozidel celkem = **408** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **22** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **43** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Podbrdská								
	K	Karla Kryla								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	193	5	0	0	1	2	0	201	12,5	0
08:00 - 09:00	111	10	5	1	0	2	0	129	8,0	0
09:00 - 10:00	97	7	1	1	0	1	0	107	6,7	0
14:00 - 15:00	129	9	1	0	0	3	0	142	8,9	0
15:00 - 16:00	128	2	0	1	0	5	0	136	8,5	0
16:00 - 17:00	103	3	0	0	0	4	0	110	6,9	0
Σ	761	36	7	3	1	17	0	825	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	1 477	70	13	6	2	35	0	1 603	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 603** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **56** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **201** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12,5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Podbrdská								
	K	Žežická (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	74	2	1	3	0	9	0	89	9,5	0
08:00 - 09:00	59	5	0	0	0	5	0	69	7,4	0
09:00 - 10:00	64	3	1	0	1	3	0	72	7,7	0
14:00 - 15:00	71	5	0	0	0	7	0	83	8,9	0
15:00 - 16:00	71	5	0	0	0	9	0	85	9,1	0
16:00 - 17:00	72	3	0	0	0	6	0	81	8,7	0
Σ	411	23	2	3	1	39	0	479	51,2	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	798	45	4	6	2	80	0	935	100	0

Počet všech vozidel celkem = **935** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **92** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **89** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
9,5% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Karla Kryla								
	K	Žežická (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	27	1	1	0	0	0	0	29	9,0	0
08:00 - 09:00	18	0	0	0	0	0	0	18	5,6	0
09:00 - 10:00	16	3	1	0	0	0	0	20	6,2	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	40	2	0	0	0	0	0	42	13,1	0
15:00 - 16:00	29	1	0	0	0	0	0	30	9,3	0
16:00 - 17:00	26	0	0	0	0	0	0	26	8,1	0
Σ	156	7	2	0	0	0	0	165	51,4	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	303	14	4	0	0	0	0	321	100	0

Počet všech vozidel celkem = **321** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **4** (bez MHD)
Špičková hodina 14:00 - 15:00 = **42** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
13,1% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Karla Kryla								
	K	Podbrdská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	83	5	1	2	0	4	0	95	7,3	0
08:00 - 09:00	74	5	1	1	2	2	0	85	6,5	0
09:00 - 10:00	72	8	1	0	0	1	0	82	6,3	0
14:00 - 15:00										
14:00 - 15:00	116	7	3	0	0	3	0	129	9,9	0
15:00 - 16:00	128	2	0	0	0	3	0	133	10,2	0
16:00 - 17:00	135	6	1	0	0	4	0	146	11,2	0
Σ	608	33	7	3	2	17	0	670	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	1 180	64	13	6	4	35	0	1 302	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 302** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **58** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **146** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Karla Kryla								
	K	Žežická (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	64	4	2	1	0	2	0	73	5,7	0
08:00 - 09:00	59	4	1	1	1	2	0	68	5,3	0
09:00 - 10:00	95	4	1	0	0	2	0	102	7,9	0
14:00 - 15:00	111	9	0	1	0	2	0	123	9,5	0
15:00 - 16:00	143	6	1	0	0	2	0	152	11,8	0
16:00 - 17:00	139	2	1	0	1	3	0	146	11,3	0
Σ	611	29	6	3	2	13	0	664	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	1 186	56	11	6	4	27	0	1 290	100	0

Počet všech vozidel celkem = **1 290** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **48** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **152** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Žežická (J)								
	K	Žežická (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	189	5	7	1	0	7	0	209	7,2	0
08:00 - 09:00	136	13	6	1	0	7	0	163	5,6	0
09:00 - 10:00	197	12	7	2	0	7	0	225	7,8	0
<hr/>										
14:00 - 15:00	254	14	5	3	0	6	0	282	9,7	0
15:00 - 16:00	288	8	1	3	0	7	0	307	10,6	0
16:00 - 17:00	290	9	2	0	0	5	0	306	10,6	0
Σ	1 354	61	28	10	0	39	0	1 492	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	2 628	118	52	19	0	80	0	2 897	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 897** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **151** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **307** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,6% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Žežická (J)								
	K	Podbrdská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	44	5	2	0	0	9	0	60	7,3	0
08:00 - 09:00	38	4	0	0	0	5	0	47	5,7	0
09:00 - 10:00	43	1	1	0	0	5	0	50	6,0	0
<hr/>										
14:00 - 15:00	60	3	0	0	1	4	0	68	8,2	0
15:00 - 16:00	88	2	0	0	0	8	0	98	11,9	0
16:00 - 17:00	92	3	0	0	0	6	0	101	12,2	0
Σ	365	18	3	0	1	37	0	424	51,3	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	708	35	6	0	2	76	0	827	100	0

Počet všech vozidel celkem = **827** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **84** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **101** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
12,2% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	OD	Žežická (J)								
	K	Karla Kryla								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	60	6	1	1	0	0	0	68	8,0	0
08:00 - 09:00	52	1	1	0	0	2	0	56	6,6	0
09:00 - 10:00	61	2	0	1	0	2	0	66	7,7	0
14:00 - 15:00	75	3	1	0	0	2	0	81	9,5	0
15:00 - 16:00	79	6	1	0	0	2	0	88	10,3	0
16:00 - 17:00	76	2	0	0	0	2	0	80	9,4	0
Σ	403	20	4	2	0	10	0	439	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	782	39	7	4	0	21	0	853	100	0

Počet všech vozidel celkem = **853** (bez MHD)
z toho: MOTO = **0**
POMALÁ = **32** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **88** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	VJEZD	Žežická (S)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	236	19	5	2	0	7	0	269	6,8	0
08:00 - 09:00	222	26	8	0	0	8	0	264	6,7	0
09:00 - 10:00	249	21	9	4	1	7	0	291	7,3	0
14:00 - 15:00	348	18	3	0	3	9	0	381	9,6	0
15:00 - 16:00	402	24	3	1	0	6	0	436	11,0	0
16:00 - 17:00	376	13	2	2	0	9	0	402	10,1	0
Σ	1 833	121	30	9	4	46	0	2 043	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	3 558	235	56	17	8	95	0	3 969	100	0

Počet všech vozidel celkem = **3 969** (bez MHD)
z toho: MOTO = **3 969**
POMALÁ = **176** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **436** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,0% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	VJEZD	Podbrdská								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	306	8	1	4	1	13	0	333	11,3	0
08:00 - 09:00	196	17	5	1	0	8	0	227	7,7	0
09:00 - 10:00	185	13	4	1	1	5	0	209	7,1	0
14:00 - 15:00	231	15	1	0	0	12	0	259	8,8	0
15:00 - 16:00	232	7	0	1	0	15	0	255	8,7	0
16:00 - 17:00	210	10	0	0	0	11	0	231	7,8	0
Σ	1 360	70	11	7	2	64	0	1 514	51,4	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	2 640	136	21	13	4	132	0	2 946	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 946** (bez MHD)
z toho: MOTO = **2 946**
POMALÁ = **170** (bez MHD)
Špičková hodina 07:00 - 08:00 = **333** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
11,3% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	VJEZD	Karla Kryla								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	174	10	4	3	0	6	0	197	6,8	0
08:00 - 09:00	151	9	2	2	3	4	0	171	5,9	0
09:00 - 10:00	183	15	3	0	0	3	0	204	7,0	0
14:00 - 15:00	267	18	3	1	0	5	0	294	10,1	0
15:00 - 16:00	300	9	1	0	0	5	0	315	10,8	0
16:00 - 17:00	300	8	2	0	1	7	0	318	10,9	0
Σ	1 375	69	15	6	4	30	0	1 499	51,5	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	2 669	134	28	11	8	62	0	2 912	100	0

Počet všech vozidel celkem = **2 912** (bez MHD)
z toho: MOTO = **2 912**
POMALÁ = **109** (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = **318** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,9% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	VJEZD	Žežická (J)								
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	293	16	10	2	0	16	0	337	7,4	0
08:00 - 09:00	226	18	7	1	0	14	0	266	5,8	0
09:00 - 10:00	301	15	8	3	0	14	0	341	7,4	0
14:00 - 15:00	389	20	6	3	1	12	0	431	9,4	0
15:00 - 16:00	455	16	2	3	0	17	0	493	10,8	0
16:00 - 17:00	458	14	2	0	0	13	0	487	10,6	0
Σ	2 122	99	35	12	1	86	0	2 355	51,4	0
koeficient	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
00:00 - 24:00	4 119	192	66	22	2	177	0	4 578	100	0

Počet všech vozidel celkem = **4 578** (bez MHD)
z toho: MOTO = **4 578**
POMALÁ = **267** (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = **493** celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
10,8% z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Žežická (S)								
			"							!
	#									!"
\$	#			#				#	!	
"	#			#				#	!	
"	#	#				"		#	!#	
Σ	1 698	79	32	11	0	47	0	1 867	51,5	0
koeficient	! \$! \$!	!	!	!"	\$!"#			!"
00:00 - 24:00	3 296	153	60	21	0	97	0	3 627	100	0

% & ' () * + 3 627 , - .
 , + 3 627
 % /0 + 178 , - .
 1 &) 2 34 " + 372 () * &) 5 36 , - .
 10,3% () 5 &'7 , - .

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Podbrdská								
				#	\$		\$!\$
	\$							"	!"	
			#					#	!"#	
\$	#		\$!	
"	"								!#	
"								#	!	
Σ	1 257	60	12	6	3	63	0	1 401	51,4	0
koeficient	! \$! \$!	!	!	!"	\$!"#			!"
00:00 - 24:00	2 440	116	22	11	6	130	0	2 725	100	0

% & ' () * + 2 725 , - .
 , + 2 725
 % /0 + 169 , - .
 1 &) 2 34 " + 321 () * &) 5 36 , - .
 11,8% () 5 &'7 , - .

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Karla Kryla								
	\$		"			\$		\$!	
	"			#		#		#	"!	
	\$			#				#	!	
	"	#						\$!\$	
	"					"		#	!"	
Σ	1 264	58	14	6	1	27	0	1 370	51,5	0
koeficient	! \$! \$! \$! \$! \$! "	\$!"#			! "
00:00 - 24:00	2 453	113	26	11	2	56	0	2 661	100	0

% & ' () * + 2 661 , -
 + 2 661
 % /0 + 95 , -
 1 &) 2 34 + 294 () * &) 5 36 , -
 11,0% () 5 &'7 , -

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Žežická (J)								
		#	\$		\$				#"	"!
	"	##				\$		##\$	"!\$	
	#"	"		#				\$ \$!	
	\$	\$"#	#		#	\$		\$!	
	"	\$	#	#		"			!	
	"	"						\$!	
Σ	2 471	162	33	11	7	89	0	2 773	51,4	0
koeficient	! \$! \$! \$! \$! \$! "	\$!"#			! "
00:00 - 24:00	4 796	314	62	21	14	183	0	5 390	100	0

% & ' () * + 5 390 , -
 + 5 390
 % /0 + 280 , -
 1 &) 2 34 + 599 () * &) 5 36 , -
 11,1% () 5 &'7 , -

K8 - Žežická x Karla Kryla										
13.11.2019 středa	Vozidla celkem									
				!			"!		#	\$
			!!	"		"		!	#\$"	
		#"	!"		!	!		"	\$	
"	!			"	"			#	\$	
#		#	#			"		"	\$"	
#	""	"	#	!		"		"	\$	
Σ	6 690	359	91	34	11	226	0	7 411	51,5	0
koeficient	\$ "	\$ "	\$	\$!\$!\$ #	""\$#			!\$ #
00:00 - 24:00	12 985	697	170	64	23	465	0	14 404	100	0

% & ' () * + 14 404 , - .
 + 0
 % /0 + 722 , - .
 1 &) 2 34 # + 1 499 () * &) 5 36 , - .
 10,4% () 5 &'7 , - .

!%!& ' (!*!										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	10	0	0	0	0	0	0	10	4,5	0
08:00 - 09:00	14	1	0	0	0	0	0	15	6,7	0
09:00 - 10:00	10	2	0	0	0	0	0	12	5,4	0
14:00 - 15:00	18	1	0	0	0	0	0	19	8,5	0
15:00 - 16:00	28	2	0	0	0	0	0	30	13,4	0
16:00 - 17:00	28	1	0	0	0	0	0	29	12,9	0
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
!#! #		#						#		

Počet všech vozidel celkem = # (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = (bez MHD)
Špičková hodina 15:00 - 16:00 = celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
#\$ z celkového počtu vozidel (bez MHD)

!%!& ' (!*!										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	415	33	11	6	3	26	0	494	9,1	0
08:00 - 09:00	474	31	9	14	4	34	0	566	10,4	0
09:00 - 10:00	322	32	11	7	5	21	0	398	7,3	0
14:00 - 15:00	360	19	7	12	1	22	0	421	7,7	0
15:00 - 16:00	370	19	10	9	1	22	1	432	7,9	0
16:00 - 17:00	429	25	8	5	3	23	0	493	9,0	0
	!)			#		! #	#	
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
!#! #	#!)					#		!#		

Počet všech vozidel celkem = !# (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = # (bez MHD)
Špičková hodina 08:00 - 09:00 =)) celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
#\$ z celkového počtu vozidel (bez MHD)

"##& " ()"***										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	9	0	0	0	0	0	0	9	4,9	0
08:00 - 09:00	8	0	0	0	0	0	0	8	4,3	0
09:00 - 10:00	10	2	0	0	0	0	0	12	6,5	0
14:00 - 15:00	10	0	0	1	0	0	0	11	5,9	0
15:00 - 16:00	25	3	0	0	0	0	0	28	15,1	0
16:00 - 17:00	25	2	0	0	0	0	0	27	14,6	0
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "##" !	\$									

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

"##& " ()"***										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	9	1	0	0	0	0	0	10	4,8	0
08:00 - 09:00	15	0	0	0	0	0	0	15	7,2	0
09:00 - 10:00	16	2	0	0	0	0	0	18	8,6	0
14:00 - 15:00	11	2	0	0	0	0	0	13	6,2	0
15:00 - 16:00	27	2	0	0	0	0	0	29	13,9	0
16:00 - 17:00	19	3	1	0	0	0	0	23	11,0	0
	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
! "##" !										

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

& *										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	210	12	10	8	1	18	0	259	5,4	0
08:00 - 09:00	271	20	17	7	1	28	0	344	7,2	0
09:00 - 10:00	278	24	20	8	2	15	0	347	7,3	0
14:00 - 15:00	338	14	9	4	3	19	0	387	8,1	0
15:00 - 16:00	475	17	6	4	1	24	0	527	11,1	0
16:00 - 17:00	527	20	4	4	4	22	0	581	12,2	0
								!!	"!	
# \$	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
% & !%	! !	'	!					!		

Počet všech vozidel celkem = ! (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = ! ! (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = ' celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
" (z celkového počtu vozidel (bez MHD)

& *										
	OA	DA	SNA	TNA	NAV	BUS	M	vozidel	% šph	MHD
07:00 - 08:00	39	0	0	0	0	0	0	39	4,1	0
08:00 - 09:00	80	2	0	0	0	1	0	83	8,8	0
09:00 - 10:00	50	6	0	0	0	0	0	56	6,0	0
14:00 - 15:00	65	9	1	0	0	0	0	75	8,0	0
15:00 - 16:00	88	3	1	0	0	0	0	92	9,8	0
16:00 - 17:00	131	6	3	0	0	0	0	140	14,9	0
	!							!'	"	
# \$	1,94	1,94	1,87	1,87	2,07	2,06	4,63			2,06
% & !%	'							!		

Počet všech vozidel celkem = ! (bez MHD)
z toho: MOTO =
POMALÁ = (bez MHD)
Špičková hodina 16:00 - 17:00 = ! celkem vozidel ve špičkové hodině (bez MHD)
!" (z celkového počtu vozidel (bez MHD)

K9 - Čs. Armády x Březnická										
13.11.2019 středa	VJEZD	Březnická								
			!!	"		"			#\$	
\$			\$!				!	! #	
\$!			!!			!		!	#	
! !				!	!				#	
! !"	\$!	!	\$!		!	"	#!	
!" !		"							\$#	
Σ	2 478	166	56	53	17	148	1	2 919	51,4	0
koeficient	!#\$!#\$!#	!#	#	#"	#"			#"
00:00 - 24:00	4 810	322	105	99	35	304	5	5 680	100	0

% & ' () * + 5 680 , -
 + 5 680
 % /0 + 543 , -
 1 &) 2 34 \$ + 581 () * &) 5 36 , -
 10,2% () 5 &'7 , -

K9 - Čs. Armády x Březnická										
13.11.2019 středa	VJEZD	Mariánská								
	!	!						!\$	#	
\$									#	
\$!	"								#"	
! !	!			!					"#!	
! !"									! #	
!" !			!						! #	
Σ	184	17	1	1	0	0	0	203	51,5	0
koeficient	!#\$!#\$!#	!#	#	#"	#"			#"
00:00 - 24:00	357	33	2	2	0	0	0	394	100	0

% & ' () * + 394 , -
 + 394
 % /0 + 4 , -
 1 &) 2 34 ! !" + 57 () * &) 5 36 , -
 14,5% () 5 &'7 , -

K9 - Čs. Armády x Březnická										
13.11.2019 středa	VJEZD	Čs. Armády								
	\$!	!		!	!		\$	#	
\$!		!		!	\$			#	
\$!					!			#!	
!	!		!			!\$		"	#!	
!	!"	"			!			"!\$!#\$	
!"	!	"	"					!	!#	
Σ	2 552	133	71	35	12	127	0	2 930	51,4	0
koefficient	!#\$!#\$!#	!#	#	#"	#"			#"
00:00 - 24:00	4 953	258	133	66	25	261	0	5 696	100	0

% & ' () * + 5 696 , - .
 , + 5 696
 % /0 + 485 , - .
 1 &) 2 34 !" ! + 721 () * &) 5 36 , - .
 12,7% () 5 &'7 , - .

K9 - Čs. Armády x Březnická										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Březnická								
									!"#	
								\$!	"	
						!		\$!	"\$	
#	!	\$#	#		!	\$		\$	"	
!		!			#	#		!!!	"	
		!!	#	#	#				"\$	
Σ	2 186	114	66	36	12	126	0	2 540	51,4	0
koeficient	" #	" #	"	"	"	"	#" \$			"
00:00 - 24:00	4 243	221	124	67	25	259	0	4 939	100	0

% & ' () * + 4 939 , -
 + 4 939
 % /0 + 475 , -
 1 &) 2 34 + 608 () * &) 5 36 , -
 12,3% () 5 &'7 , -

K9 - Čs. Armády x Březnická										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Mariánská								
	#							#	#"	
	#	\$							"#	
									!"	
#	!	\$						#	"	
!		!							"!	
		!	\$						"#!	
Σ	561	33	5	0	0	1	0	600	51,5	0
koeficient	" #	" #	"	"	"	"	#" \$			"
00:00 - 24:00	1 089	64	9	0	0	2	0	1 164	100	0

% & ' () * + 1 164 , -
 + 1 164
 % /0 + 11 , -
 1 &) 2 34 + 169 () * &) 5 36 , -
 14,5% () 5 &'7 , -

K9 - Čs. Armády x Březnická										
13.11.2019 středa	VÝJEZD	Čs. Armády								
		# #	\$#			\$! #	"
	#	\$		#	#	\$#		!	"\$	
	\$\$	\$#			!			#	"\$	
# !	\$							##	"	
!	\$							#	"	
	##			!	\$	\$!	"	
Σ	2 467	169	57	53	17	148	1	2 912	51,4	0
koeficient	" #	" #	"	"	"	"	# \$			"
00:00 - 24:00	4 788	328	107	99	35	304	5	5 666	100	0

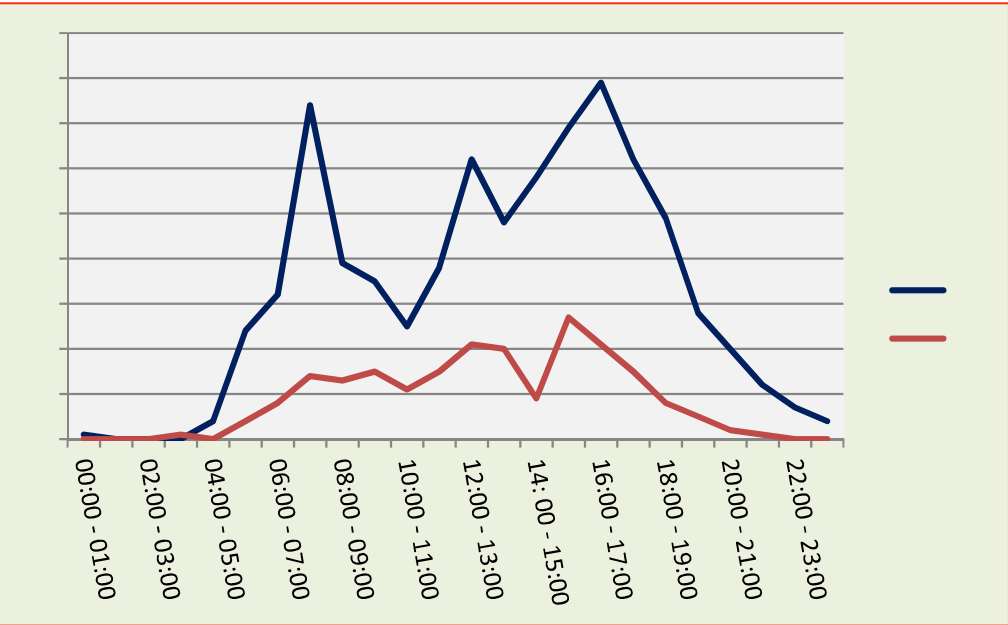
% & ' () * + 5 666 , - .
 + 5 666
 % /0 + 545 , - .
 1 &) 2 34 + 581 () * &) 5 36 , - .
 10,3% () 5 &'7 , - .

K9 - Čs. Armády x Březnická										
13.11.2019 středa	Vozidla celkem									
				!	!				!	"
		#		!	#	\$! \$!	"	
!			\$!	!#		\$		\$	"	
! !#		#	!	!		!			"	
!# !	! ! \$!	! \$!	! ! \$	"	
! !	! ! #	#	!			#		! \$! ! "	
Σ	5 214	316	128	89	29	275	1	6 052	51,4	0
koeficient	!"	!"	!"	!"	"	"	" \$			"
00:00 - 24:00	10 120	613	240	167	60	565	5	11 770	100	0

% & ' () * + 11 770 ,- .
 , + 5
 % /0 + 1 032 ,- .
 1 &) 2 34 ! ! + 1 293 () * &) 5 36 ,- .
 11,0% () 5 &'7 ,- .

PŘÍLOHA Č. 3

! "#				



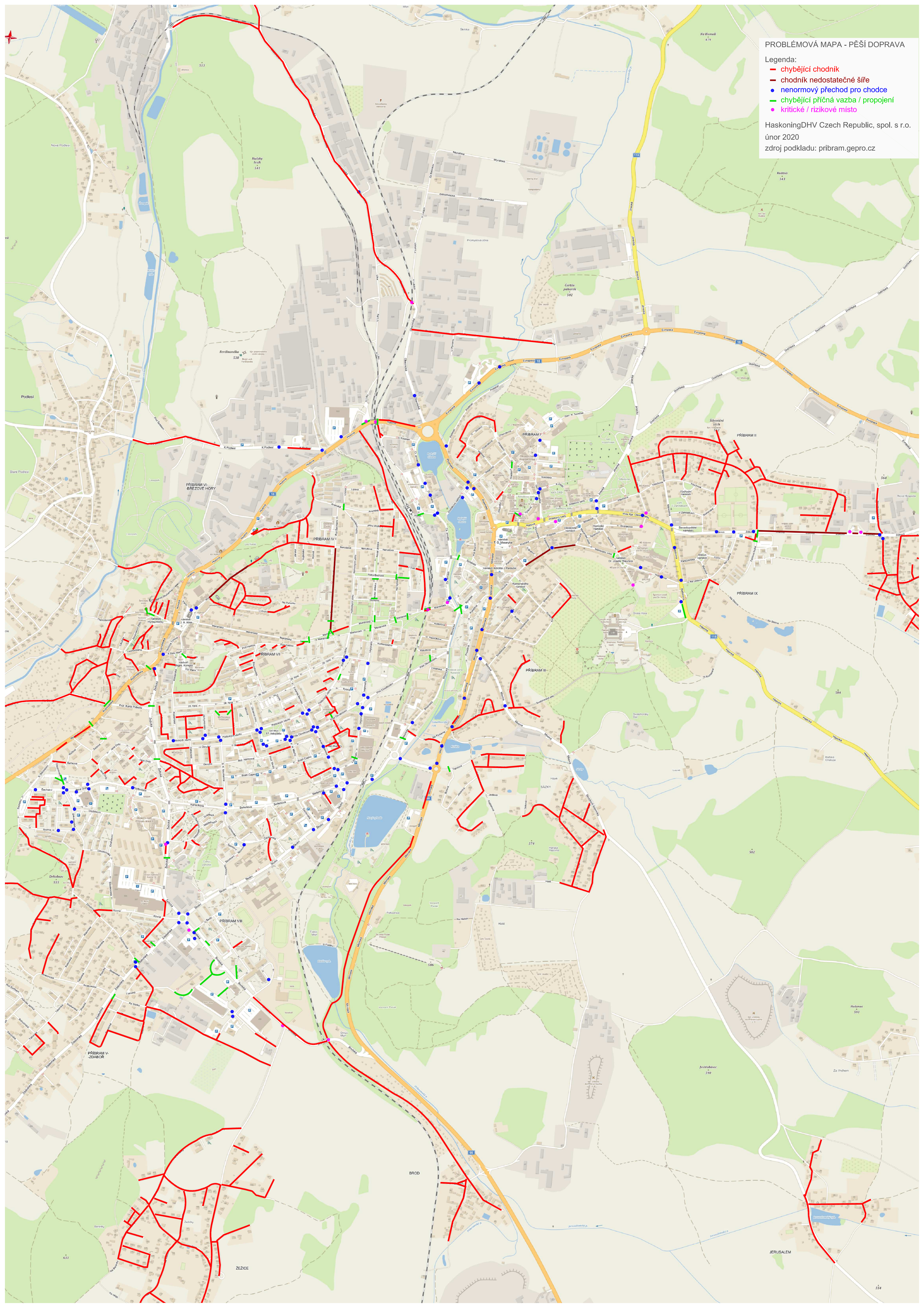
PŘÍLOHA Č. 4

PROBLÉMOVÁ MAPA - PĚŠÍ DOPRAVA

Legenda:

- chybějící chodník
- chodník nedostatečné šíře
- nenormový přechod pro chodce
- chybějící příčná vazba / propojení
- kritické / rizikové místo

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
únor 2020
zdroj podkladů: pribram.gepro.cz



PŘÍLOHA Č. 5



Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Úsek dopravního inženýrství

Karta podrobné skladby dopravního proudu, profilová sčítání

1a	Osobní automobily (OA), osobní automobily s přívěsem, karavany, mikrobusy (do 10 osob)
1b	Dodávkové automobily (DA), vč. lehkých užitkových automobilů do 3,5t největší povolené hmotnosti (NPH)
	<i>jednoduchá kola, dvě osy</i>
2	Střední nákladní automobily (SNA) 3,5 t – 18 t NPH
	<i>dvojitá kola, dvě osy</i>
3	Těžké nákladní aut. bez přívěsu/návěsu (TNA) (vč. speciálních - jeřábů, bagrů, traktorů apod.)
	<i>do 25 t</i> <i>do 32 t</i> <i>speciální těžká vozidla</i> <i>tři osy (a více)</i>
4	Návěsové soupravy a nákladní aut. s velkým přívěsem (NAV)
	<i>typicky kolem 40 t</i>
5	Autobusy MHD (BUS MHD)
	<i>číselné řady 100-299 a 900-999</i> <i>standardní cca 15 – 18 t</i> <i>kloubové cca 26 – 28 t</i>
6	Autobusy ostatní (BUS)
	<i>standardní cca 15 – 18 t</i> <i>cca 25t</i> <i>kloubové cca 26 – 28 t</i>
7	Jednostopá motorová vozidla (M)

21. 6. 2017 (V1)

Obrázek 2: Skladba dopravního proudu (Zdroj: TSK Praha)