

	Ing. Jiří Cihlář dopravní inženýr projektant dopravních staveb mobil: 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	202023-1
Místo stavby	lokalita Štěpnice, město Ústí nad Orlicí; dle přehledné mapy			Datum	09/2021
Stavebník	Město Ústí nad Orlicí; IČ: 00279676			Stupeň	Sčítání dopravy
Objednatel dok.	Město Ústí nad Orlicí; IČ: 00279676			Revize	A
Název akce	ÚSTÍ NAD ORLICÍ, ŠTĚPNICE PRŮZKUM DOPRAVY			Formát	A4
				Paré	

OBSAH

Příloha č. 1 – Celkové tabulky intenzit	1
Příloha č. 2 – Pentlogramy křižovatek	1
Podrobné tabulky intenzit jsou součástí elektronické verze	1
1 Identifikační údaje.....	2
1.1 Identifikační údaje stavby	2
1.2 Údaje o stavebníkovi	2
1.3 Identifikační údaje projektu	2
2 Všeobecně.....	3
2.1 Cíle průzkumu	3
2.2 Parametry průzkumu	3
3 Seznam příloh a použitého materiálu	4
4 Zhodnocení dříve provedených materiálů	4
4.1 Celostátní sčítání dopravy	4
4.2 Jiné dopravní průzkumy	4
5 Výsledky dopravního průzkumu.....	4
5.1 Křižovatka K01 – náměstí Svobody	5
5.2 Křižovatka K02 – Letohradská x U Hřiště	5
5.3 Křižovatka K03 – U Hřiště x Bří. Čapků	6
5.4 Křižovatka K04 – U Hřiště x Heranova x Popradská	6
5.5 Křižovatka K05 – Heranova x Polská	7
5.6 Křižovatka K06 – Polská x Chodská x Bří. Čapků	7
5.7 Křižovatka K07 – Polská x Korábova	8
5.8 Obecné závěry	8
5.8.1 Vjezd a výjezd z lokality	8
5.8.2 Křižovatka K01 – nám. Svobody	9
5.8.3 Ulice bří. Čapků	9
5.8.4 Ulice Polská (v celé délce)	10
6 Závěrečné zhodnocení průzkumu	10
6.1 Motorová doprava	10
6.2 Cyklistická doprava	10
6.3 Pěší doprava	11

Příloha č. 1 – Celkové tabulky intenzit

Příloha č. 2 – Pentlogramy křižovatek

Příloha č. 3 – Zpráva o realizaci a vyhodnocení dopravního průzkumu v Ústí nad Orlicí

Podrobné tabulky intenzit jsou součástí elektronické verze

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Ústí nad Orlicí, Štěpnice – Průzkum dopravy	
Místo stavby	dle přehledné mapy, město Ústí nad Orlicí	Pardubický kraj
Příslušný stavební úřad	města Ústí nad Orlicí	
Příslušný speciální stavební úřad	města Ústí nad Orlicí	
Pozemky stavby	- - -	
Druh stavby	- - -	

1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Město	Ústí nad Orlicí		
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí		
Kontaktní osoba	Ing. arch. Eva Holásková (vedoucí odboru rozvoje města) Telefon: +420 777 736 334 Email: holaskova@muuo.cz		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676	ISDS: bxcbwmg
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)		

1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	Sčítání dopravy – křižovatkový průzkum
--------------------	--

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Ústí nad Orlicí		
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí		
Kontaktní osoba	Ing. arch. Eva Holásková (vedoucí odboru rozvoje města) Telefon: +420 777 736 334 Email: holaskova@muuo.cz		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676	ISDS: bxcbwmg
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)		

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	Ing. Jiří Cihlár, dopravní inženýr, projektant dopravních staveb		
Vypracoval	Ing. Jiří Cihlár		
Autorizace v oboru	ČKAIT, Dopravní stavby, 0701407		
Vysokoškolské vzdělání	ČVUT Fakulta dopravní, program „dopravní inženýrství a spoje“		
Další vzdělání	Auditor bezpečnosti pozemních komunikací, číslo povolení 0126		
Kontaktní údaje	tel.: 604 982 826, e-mail: mail@jirichlar.eu, web: www.jirichlar.eu		
Sídlo firmy	Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň		
Sídlo provozovny	Vlastina 889/23, 161 00 Praha 6		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 74598716	DIČ: CZ8112123701	ISDS: t4kauhs
Bankovní spojení	BRE Bank S.A. (mBank), č. účtu: 670100-2208803004/6210		

2 VŠEOBECNĚ

2.1 CÍLE PRŮZKUMU

Hlavním cílem je posouzení dopadu v případě plnohodnotného propojení ulice Polská do křižovatky náměstí Svobody (K01).

Na základě definovaného cíle pak bylo stanoveno vypracování a zhodnocení dopravního průzkumu v dále definovaných křižovatkách, které ohraničují území kolem školy, plaveckého bazénu a obchodního domu Nová Louže. Tyto objekty jsou hlavními cíli v dané lokalitě a představují největší zdroje dopravy.

2.2 PARAMETRY PRŮZKUMU

Předmětem průzkumu je zjištění denní intenzity automobilové dopravy v těchto sedmi křižovatkách:

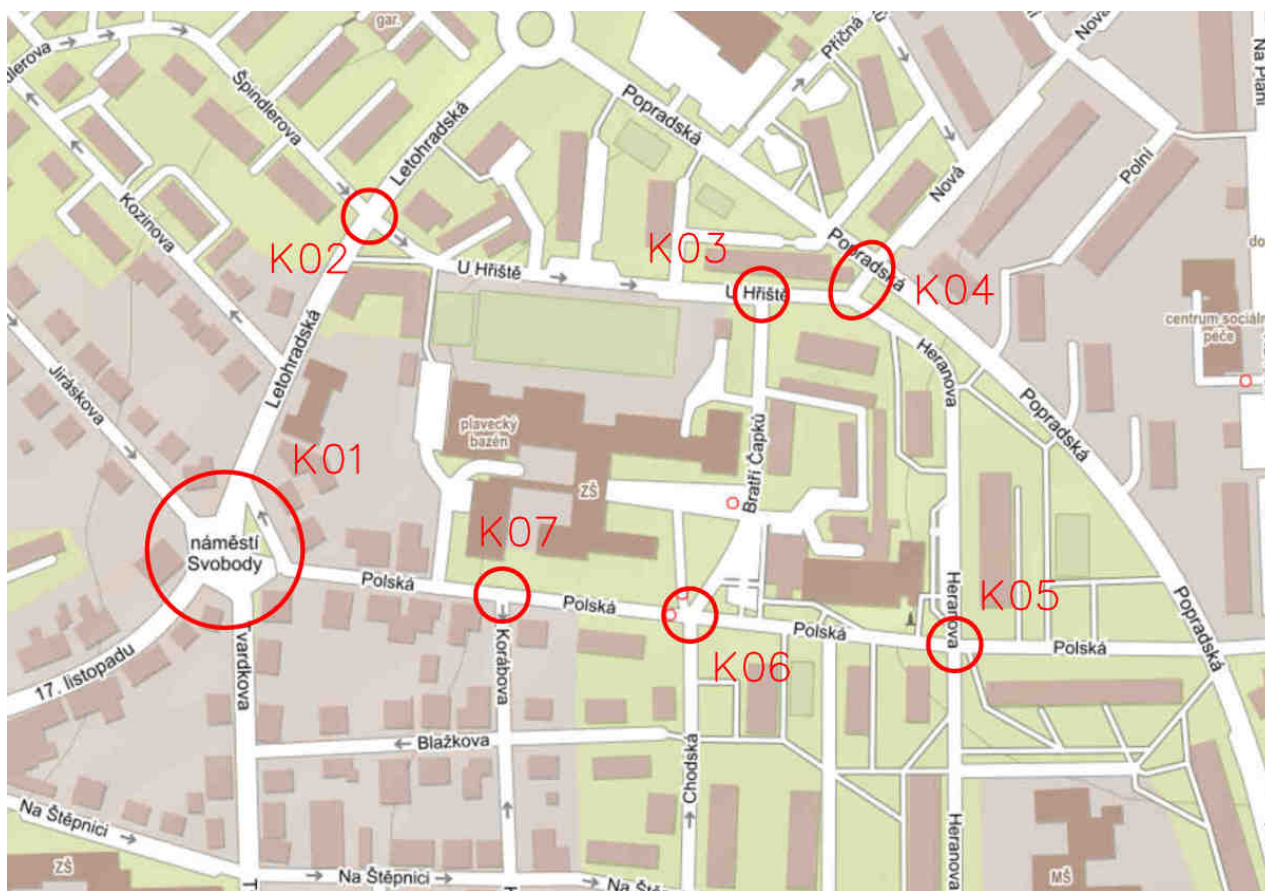
- 1) náměstí Svobody (17. listopadu x Jiráskova x Letohradská x Tvardkova) (**K01**)
- 2) Letohradská x Špindlerova x U Hřiště (**K02**)
- 3) U Hřiště x Brří Čapků (**K03**)
- 4) Popradská x Nová x Heranova x U Hřiště (**K04**)
- 5) Heranova x Polská (**K05**)
- 6) Polská x Brří. Čapků x Chodská (**K06**)
- 7) Polská x Korábova (**K07**)

ve město Ústí nad Orlicí.

Zvolen byl křižovatkový směrový průzkum formou videozáznamu s následným vyhodnocením. Sčítání dopravy proběhlo ve dva sčítací dny – pátek a sobota. Podrobné parametry průzkumu jsou uvedeny v [1].

Průzkum byl proveden subdodavatelsky firmou TRALYS s.r.o., pro kterou je provádění obdobných průzkumů hlavní podnikatelskou činností a je vybavena potřebnou technikou a zdroji.

Pozn.: S ohledem na finanční náročnost bylo objednatelům ustoupeno ze směrového průzkumu dopravy se zaznamenáním RZ, který by lépe definoval trasy, které řidiči při cestě volí. Tato skutečnost však s ohledem na uzavřenost a nerozlehlost zkoumaného území nepředstavuje výrazné snížení vypovídající úrovně provedeného průzkumu.



Obrázek 1 Přehled sčítaných lokalit

3 SEZNAM PŘÍLOH A POUŽITÉHO MATERIÁLU

- [1] Realizace a vyhodnocení dopravního průzkumu v Ústí nad Orlicí, TRALYS s.r.o., 07/2021 – zpráva vypracovaná zhotovitelem průzkumu
- [2] Sčítací listy K01 – K07 pátečního provozu (-1), *podrobné tabulky součástí elektronické verze*
- [3] Sčítací listy K01 – K07 sobotního provozu (-2), *podrobné tabulky součástí elektronické verze*
- [4] Údaje z celostátního sčítání dopravy, www.rsd.cz/doprava/scitani (není přílohou)
- [5] Ústí nad Orlicí – Dopravní průzkum intenzit dopravy, EDIP s.r.o., 10/2018 (není přílohou)
- [6] TP188 Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek
- [7] Pomocné tabulky autora, které nejsou přiloženy, avšak mohou být na vyžádání prokázány

4 ZHODNOCENÍ DŘÍVE PROVEDENÝCH MATERIÁLŮ

4.1 CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY

Dle podkladů dostupných [4] byl z řešené lokality sčítán úsek ulice Letohradské a to naposledy v roce 2000. Označení úseku je 5-1541 se zjištěnou celkovou intenzitou dopravy **5.670 voz/24 hod.**

V dalších letech pak byl úsek ze sčítacích úseků vynechán.

Tuto dříve zjištěnou hodnotu intenzity pak lze dále vhodně porovnat s aktuálně zjištěnými údaji a to křižovatek **K01** a **K02**.

4.2 JINÉ DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

V roce 2018 proběhlo dopravní sčítání [5], které na základě objednávky fi. IDProjekt s.r.o. vykonala a vyhodnotila firma EDIP s.r.o. Z tohoto profilového průzkumu, který proběhl v šesti lokalitách:

- ulice Popradská <1>
- ulice U Hřiště <2>
- ulice Bří. Čapků <3>
- ulice Polská (mezi ulicemi Chodská a Korábova) <4>
- ulice Polská (mezi ulicemi Chodská a Heranova) <5>
- a ulice Na Štěpnici <6>

Lze přímým porovnáním s aktuálně prováděným průzkumem zhodnotit zjištěné údaje z úseků <2> až <5>. Úseky <1> a <6> lze pak vhodně použít pro další vyhodnocení.

5 VÝSLEDKY DOPRAVNÍHO PRŮZKUMU

V průběhu sčítání se neudála žádná výjimečnost v provozu, která by výrazným způsobem ovlivnila dopravu ve sledovaném období (např. uzavírka, dopravní nehoda, dopravní omezení, atd.).

Z uvedeného plyne, že provedený průzkum může být považován za reprezentativní a charakteristický vzorek.

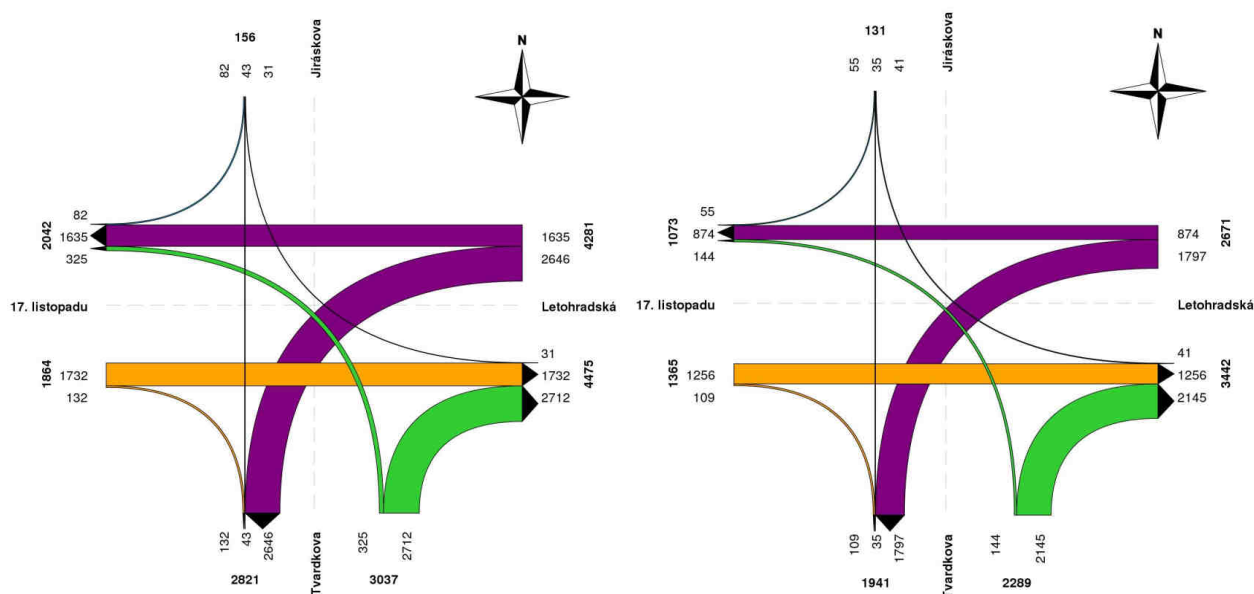
Jednotlivé zjištěné a vyhodnocené skutečnosti jsou podrobně uvedeny v přílohách [2] a [3]. Dále v textu a odborném vyhodnocení jsou použity pouze vybrané relevantní zjištěné skutečnosti.

Z důvodu platné metodiky, která v různých hodinách přepočítává různými koeficienty zjištěná data, dochází k prezentování různých hodnot ve stejných úsecích (např. ulice U Hřiště východ křižovatky K03 a ulice U Hřiště západ křižovatky K04; obdobně pak i u jiných úseků). Tato skutečnost není vadou zjištěných dat. Jedná se o matematicko-statistické přepočítání zjištěných dat. Při bližším zkoumání lze odhalit odchylku max. do 15 %, převážně pak do 10 %, která nemá na vypovídající hodnotu dat zásadní vliv. Nutno zdůraznit, že se jedná o schválený metodický postup, který autoři dodržují. Při vytváření závěrů jsou tyto možné odchylky vždy brány v potaz.

Sčítání probíhalo v páteční a sobotní den. Dále jsou uvedeny diagramy pro oba dny, v textu se však pracuje pouze z „pátečními“ údaji, není-li uvedeno jinak.

Uváděné hodnoty intenzit jsou vždy pro oba směry dohromady, není-li v textu uvedeno jinak.

5.1 KŘÍŽOVATKA K01 – NÁMĚSTÍ SVOBODY

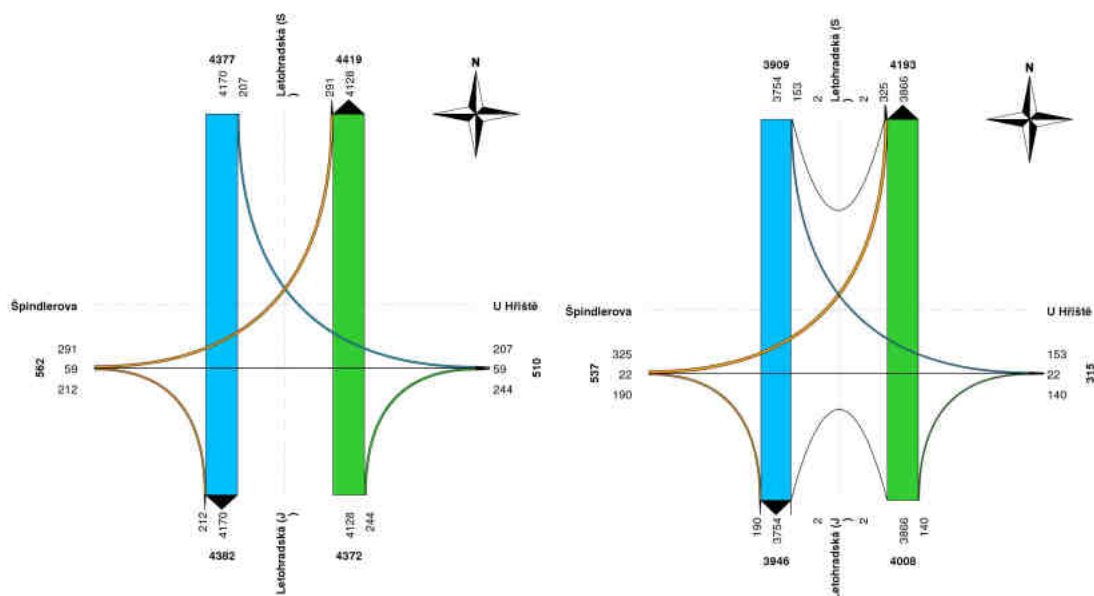


Obrázek 2 Diagramy intenzit křižovatky K01 – páteční a sobotní provoz

Fakta vyplývající ze zjištěných hodnot:

- nejvytíženější směr křižovatky je trasa Letohradská – Tvardkova, tzn. v jiném směru než je současné vedení hlavní pozemní komunikace (Letohradská – 17. listopadu)
- celková intenzita na vjezdech do křižovatky (9.003 voz./24 hod) nedosahuje základní úrovně pro nutnost kapacitního posouzení křižovatky (intenzita vjezdů není větší jak 10.000 voz/24 hod). Křižovatka tedy funguje v režimu dostatečné kapacity s rezervou pro budoucí zvýšení dopravní zátěže.
- podíl těžké nákladní dopravy je do 3 % z celkových hodnot pro dané směry [2] a [3]. Takové množství odpovídá základnímu objemu obslužné dopravy lokality. Jinými slovy obecný zákaz vjezdu ze silnic I/14 a II/360 je respektován.
- v porovnání s [4] došlo za 20 let provozu k nárůstu dopravy o více než 50 %

5.2 KŘÍŽOVATKA K02 – LETOHRADSKÁ X U HŘIŠTĚ



Obrázek 3 Diagramy intenzit křižovatky K02 – páteční a sobotní provoz

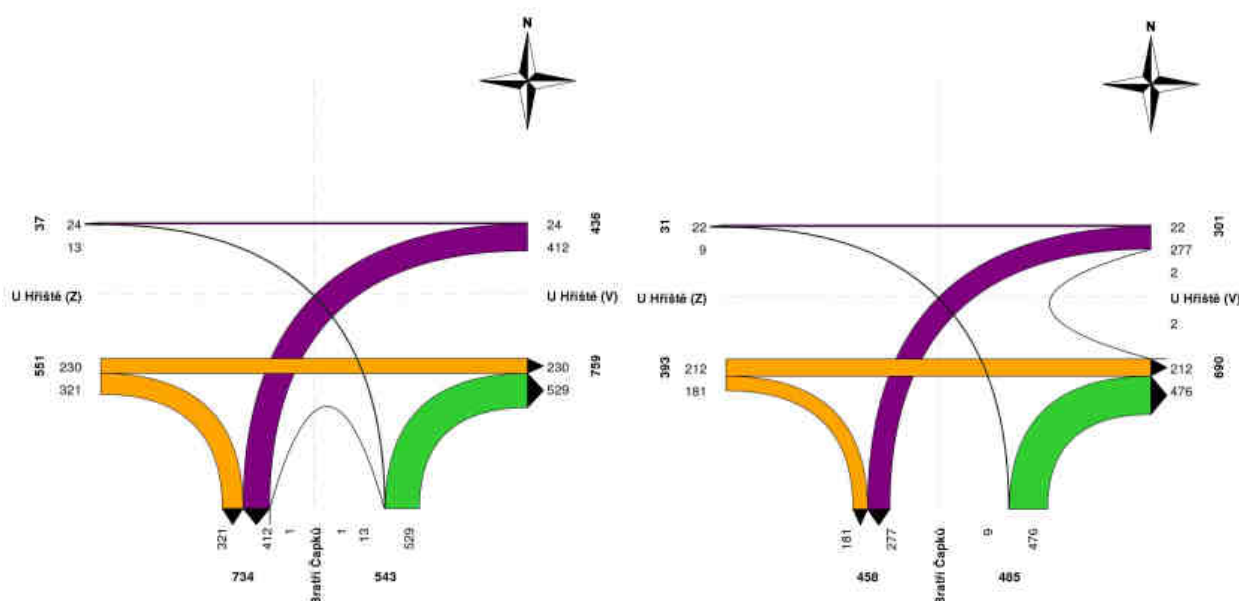
Fakta vyplývající ze zjištěných hodnot:

- zjištěné údaje identifikují 510¹, resp. 315 voz./24 hod, která využívají ulici U Hřiště ke vjezdu do zájmové lokality

¹ Komunikace s intenzitou dopravy do 500 voz./24 hod je považována za dopravně nevýznamnou.

- aktuální průzkum potvrzuje údaje zjištěné v [5] (510 vs. 542 voz./24 hod)
- podíl těžké nákladní dopravy je do 1 % z celkových hodnot pro dané směry [2] a [3]

5.3 KŘÍŽOVATKA K03 – U HŘIŠTĚ X BŘÍ. ČAPKŮ

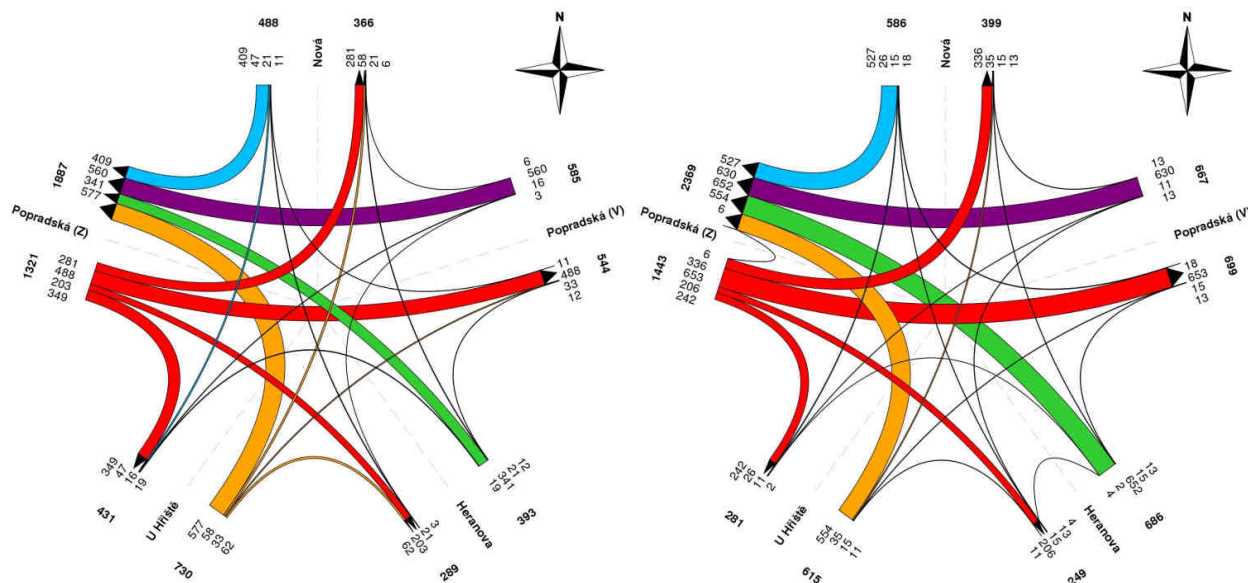


Obrázek 4 Diagramy intenzit křižovatky K03 – páteční a sobotní provoz

Fakta vyplývající ze zjištěných hodnot:

- v daném profilu ulice Brí. Čapků bylo zjištěno celkem 1.277 voz./24 hod
- aktuální průzkum potvrzuje pro ulici Brí. Čapků údaje zjištěné v [5] (1277 vs. 1.206 voz./24 hod)
- podíl těžké nákladní dopravy je do 3 % z celkových hodnot pro dané směry [2] a [3]

5.4 KŘÍŽOVATKA K04 – U HŘIŠTĚ X HERANOVA X POPRADSKÁ



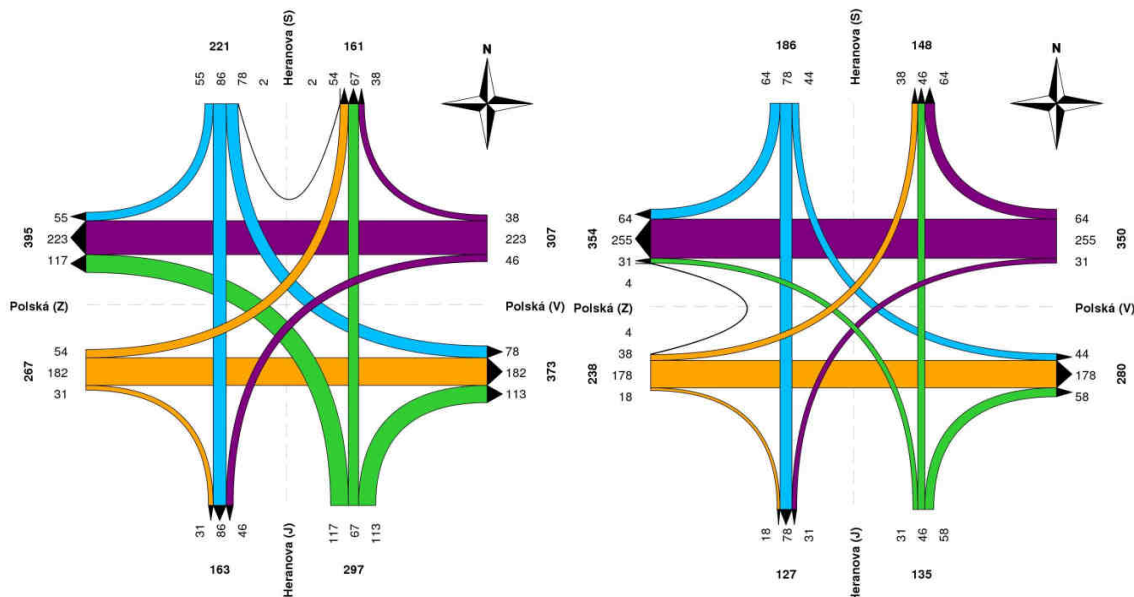
Obrázek 5 Diagram intenzit křižovatky K04 – páteční a sobotní provoz

Fakta vyplývající ze zjištěných hodnot:

- (jedna z) nejsilnějších vazeb je levé odbočení z ulice U Hřiště západním směrem do ulice Popradská, tzn. výjezd ze sledované lokality
- sobotní intenzity na ulicích Popradská, Nová i Heranova jsou větší (v průměru o 23 %) než páteční. Tato skutečnost je dána matematicko-statistickým postupem, který skutečně naměřená data přepočítává na celodenní hodnoty. Skutečně zjištěné hodnoty vozidel v daných hodinách jsou v pátek vyšší než v sobotu. Nutno konstatovat, že uvedené hodnoty jsou v souladu s příslušnými TP a údaje z průzkumu byly podrobeny opakovanému sečení (vždy se stejným výsledkem).
- velmi překvapivě nízké hodnoty na ulici Popradská (východní směr)

- západní úsek ulice Popradská lze částečně porovnat s údaji v [5], kde je uvedena zjištěná hodnota 5.570 voz./24 hod. Sčítací (profilové) místo však bylo umístěno mezi okružní křižovatkou (Letohradská x Popradská x Cihlářská) a sjezdem na parkoviště obchodního domu Lidl. Doprava je tak v tomto místě ovlivněna i cílenou dopravou do obchodního domu. Přesto však lze udělat závěr, že rozdíl intenzit (1.700 – 2.300 voz.) nebude tvořen pouze dopravou do obchodního domu. Zpracovatel tohoto dokumentu však odborně konstatuje, že pokud nebyla aktuálně zjištěná data ovlivněna blíže nezjištěnou skutečností, nebude rozdíl větší jak 250 voz./24 hod v jednom směru (profilově teda cca. 500 voz./24 hod) a tak s ohledem na rozptyl dat zjistitelných v průběhu roku lze aktuálně naměřené hodnoty považovat za vypovídající.

5.5 KŘÍŽOVATKA K05 – HERANOVA X POLSKÁ

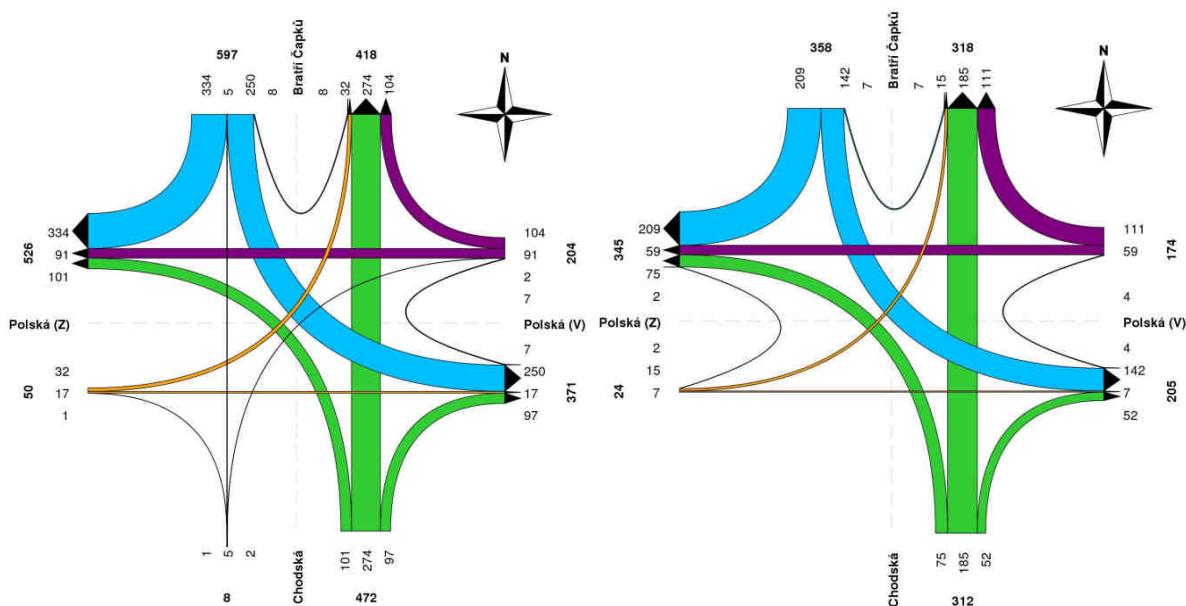


Obrázek 6 Diagram intenzit křižovatky K05 – páteční a sobotní provoz

Fakta vyplývající ze zjištěných hodnot:

- aktuálně zjištěné hodnoty na západním rameni ulice Polská korespondují z daty zjištěnými v rámci [5]
- zjištěné hodnoty (profilová intenzita 680 voz./24 hod) je „těsně“ nad hranicí 500 voz./24 hod, při které se komunikace považuje za dopravně nevýznamnou

5.6 KŘÍŽOVATKA K06 – POLSKÁ X CHODSKÁ X BRŘÍ. ČAPKŮ

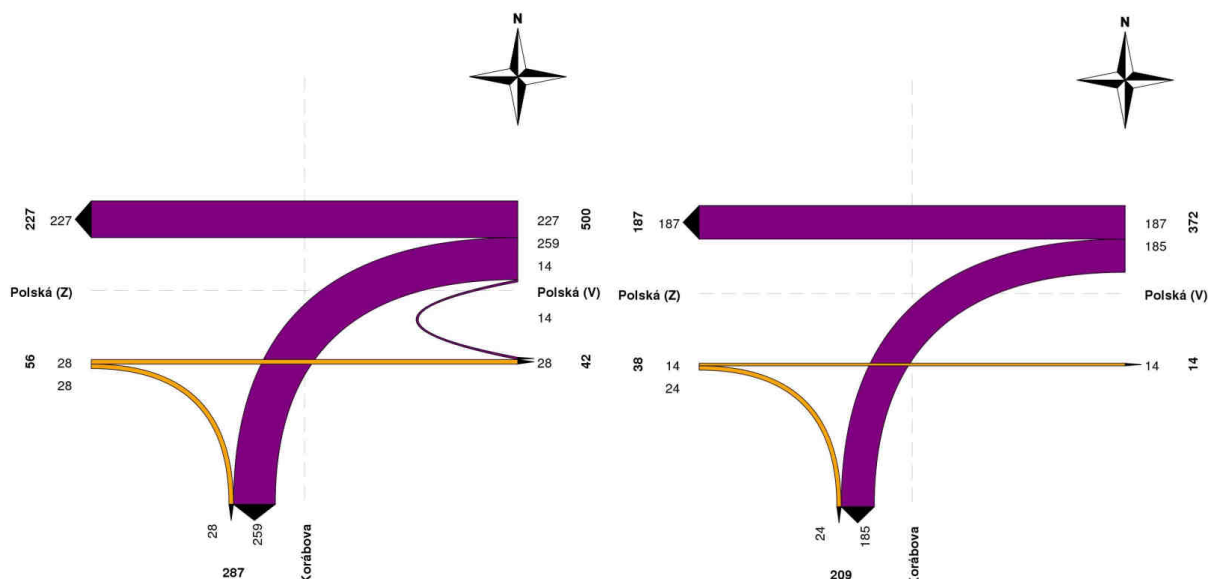


Obrázek 7 Diagram intenzit křižovatky K06 – páteční a sobotní provoz

Fakta vyplývající ze zjištěných hodnot:

- zjištěná data ukazují na poměrně překvapivě silnou vazbu směru ul. Bří. Čapků -> Polská (západním směrem). V kontextu s daty K07 a předpokladu dodržování pravidel silničního provozu tak lze se silnou jistotou určit množství vozidel, které ze zájmové lokality (při stávajícím stavu) odjíždí severním směrem ulicí Letohradská (odborným odhadem 150-180 voz./24 hod).
- v kontextu s daty z K03 lze konstatovat, že převládá severní příjezd do ulice Bří. Čapků; kdežto odjezdy jsou oběma směry téměř srovnatelné
- zjištěné hodnoty podporují skutečnost nevyznačení hlavní a vedlejší komunikace a ponechání řízení dopravy pomocí pravidla přednosti vozidla přijíždějícího zprava

5.7 KŘÍŽOVATKA K07 – POLSKÁ X KORÁBOVA



Obrázek 8 Diagram intenzit křižovatky K07 – páteční a sobotní provoz

Fakta vyplývající ze zjištěných hodnot:

- na základě zjištěných hodnot lze konstatovat, že ulici Polská pro odjezd ze zájmového území využívá cca. 430 voz./24 hod, z toho cca. 170 severním a 260 jižním směrem.

5.8 OBECNÉ ZÁVĚRY

1. žádná posuzovaná křižovatka není vystavena takovým celkovým intenzitám, které by byly nad hranici základní hodnoty, nad kterou je doporučeno provádět kapacitní posouzení (žádná z křižovatek nemá kapacitní problém)
2. aktuálně zjištěné hodnoty jsou s údaji v [5] rozdílné o 6-7, v případě ulice Bří. Čapků o 16 %. To lze z hlediska matematicko-statistického vyjádření a pracování s daty považovat za „shodné“ údaje. Jinými slovy, aktuálně zjištěná data potvrzují dříve vypracovaný směrový průzkum [5]
3. sobotní provoz je v průměru o 30 % nižší než páteční (mimo K04)
4. aktuálně zjištěné hodnoty potvrzují závěr zjištění v [5] co se týká nákladní dopravy – objem těžké nákladní dopravy je do 3 % z celkové intenzity dopravy
5. zjištěné údaje křižovatky K07 jsou východí pro stanovení budoucího dopravního zatížení křižovatky K01 po propojení větve ulice Polská. Tato větev bude po propojení zatížena min. 500 voz./24 hod (dojde k eliminaci trasy Korábova -> Blažkova). Odborný odhad je však vyšší – nové propojení „naláká“ řidiče používající severní výjezd Bří. Čapků -> U Hřiště -> Popradská, protože nabídne trasu mimo „nepohodlnou“ křižovatku U Hřiště x Heranova x Popradská. Reálnou intenzitu tak lze odhadovat na úrovni 800 – 900 voz./24 hod.

5.8.1 Vjezd a výjezd z lokality

Vyhodnocením zjištěných dat ve vjezdových a výjezdových profilech celé zájmové lokality lze konstatovat, že do zájmového území (přes definované křižovatky) denně vjede (a vyjede) cca. 2.350 voz./24 hod (pro představu to ve špičkové hodině v průměru znamená průjezd 1 vozidla každým vjezdem za minutu).

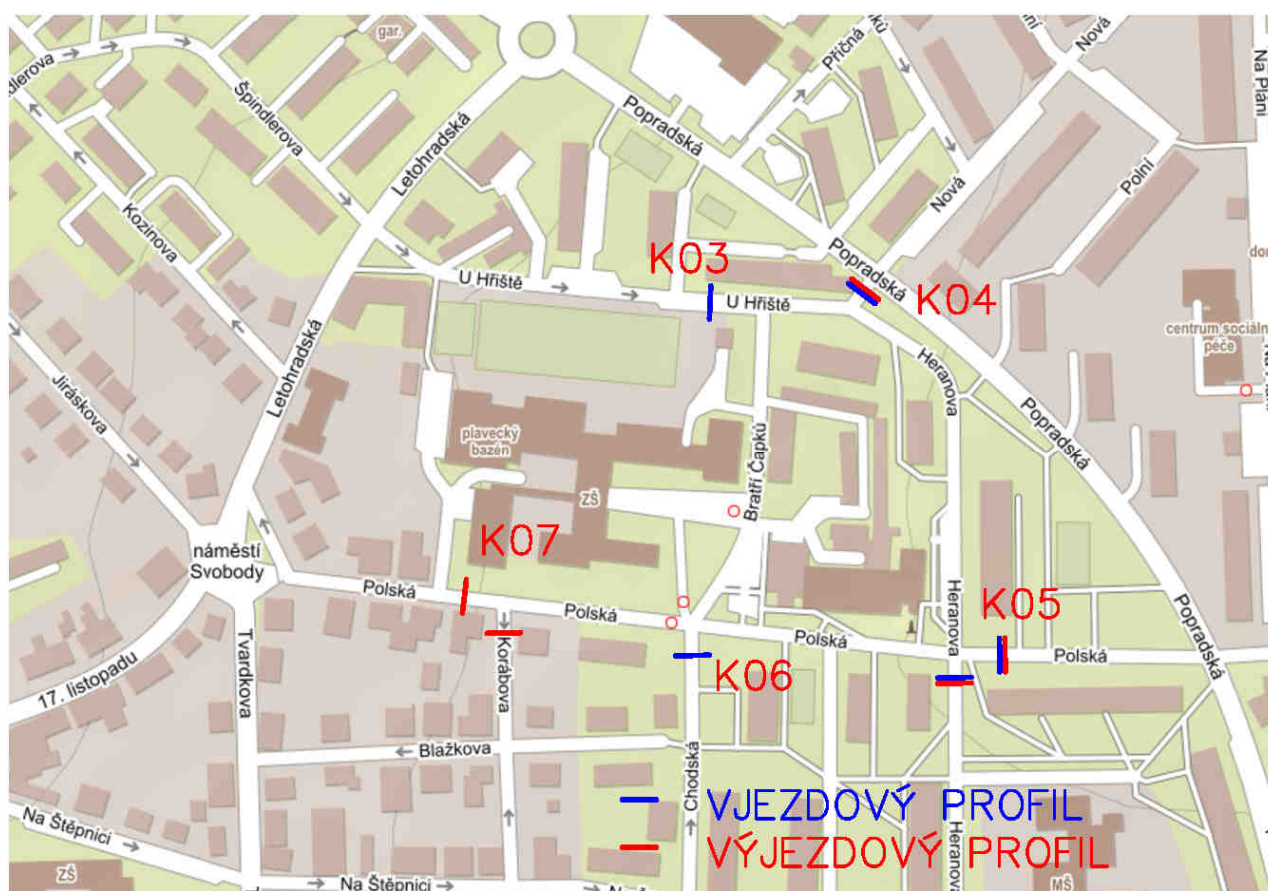
Nejvyužívanějším vjezdem je severní příjezd přes křižovatky K03 a K04 a to o více jak 18 %, než je součet východního a jižních vjezdů.

Nejvytíženějším výjezdem je severní směr křižovatkou K04 a to dokonce o 25 % více než je součet všech ostatních směrů odjezdů.

Zjištěná skutečnost dopravně významnějšího severního napojení je překvapivá v kontextu stavebního uspořádání a z toho plynoucí „nepřehlednosti“ a „komplikovanosti“ křižovatkou K04.

	Vjezd	Výjezd
CELKEM	2347	2323
K03	551	0
K04	720	1301
K05 – Polská z východního směru	307	373
K05 – Heranova jih	297	163
K06	472	0
K07 – Korábova jih	0	259
K07 – Polská západním směrem	0	227

Tabulka 1 Tabulka intenzit na profilech vjezdů a výjezdů



Obrázek 9 Přehled vjezdových a výjezdových profilů zájmové lokality

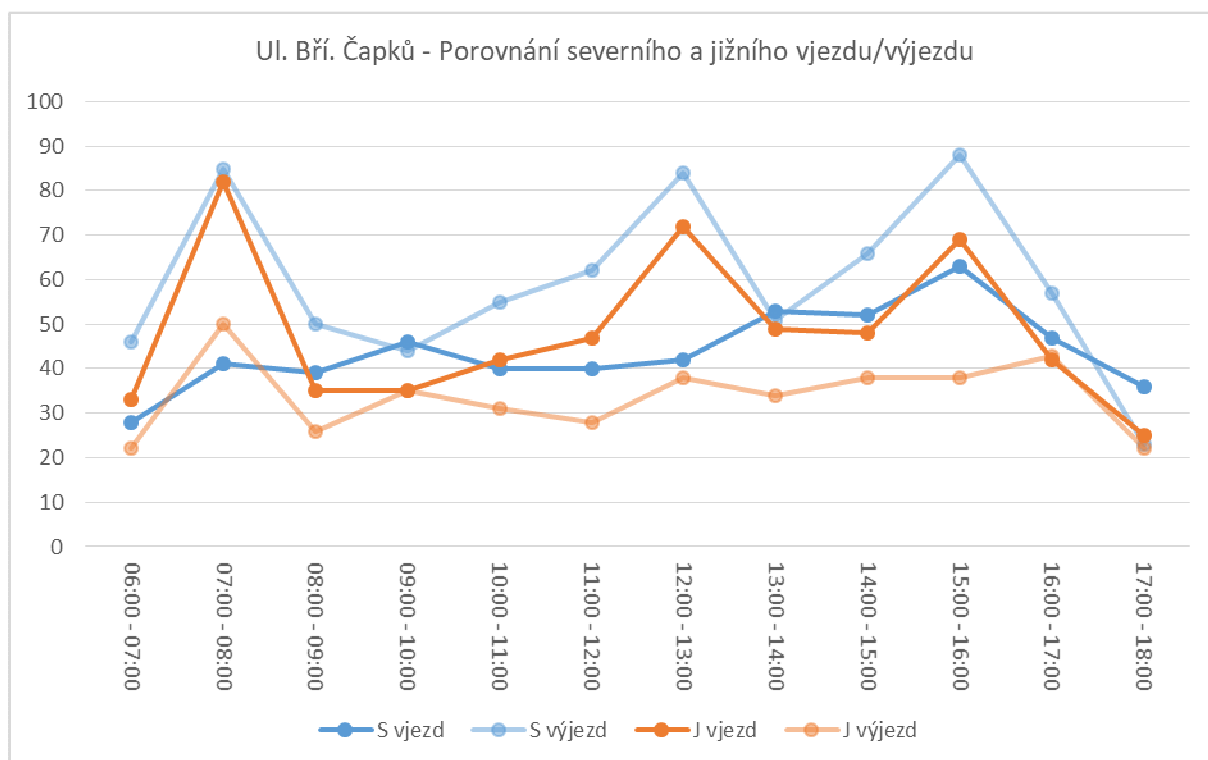
5.8.2 Křižovatka K01 – nám. Svobody

S ohledem na vyhodnocení uvedených u K01, K04, K07 a obecné závěry, lze konstatovat, že i v případě přímého propojení ulice Polská do křižovatky náměstí Svobody bude kapacita křižovatky stále na úrovni intenzit, kdy není nutné provádět kapacitní posouzení. **Cílem budoucích úprav křižovatky náměstí Svobody** by tak mělo být **především stavebně jednoznačné provedení** a celková **přehlednost** křižovatky.

5.8.3 Ulice bří. Čapků

Doprava do ulice bří. Čapků je dominantní ze severního směru, tedy ulicí U Hřiště. Severní napojení na okolní dopravní síť je oproti jižnímu využíváno o více jak 25-35 % a to jak z hlediska příjezdu, tak i odjezdu (bez ohledu na pracovní nebo víkendový den). Tento stav je patrně dán blízkostí napojení na významnější (z hlediska místního významu sběrnou) komunikaci II/360.

Podrobnější analýzou dat (graf 1), která mimo jiné potvrzuje dominanci severního vytiženějšího připojení, lze vyhodnotit, že více jak 2/3 vozidel, která vjedou z jižního směru, vyjedou severním směrem (křivky mají nápadně shodný průběh). V opačném směru toto již není pravidlem



Graf 1 Intenzity severního a jižního vjezdu a výjezdu do ulice Bří. Čapků

5.8.4 Ulice Polská (v celé délce)

Zjištěná intenzita dopravy v ulici Polská (550 – 700 voz./24 hod) nabízí dostatek rezervy pro zvýšení intenzity dopravy, které by vlivem propojení ulice Polská do křižovatky náměstí Svobody, které by jistě nastalo.

Na základě zjištěných dat lze konstatovat, že nyní rozdílné intenzity dopravy v jednotlivých mezikřižovatkových úsecích budou po propojení ulice Polská do K01 vyrovnány. Lze očekávat, že ulice bude zatížena cca. 900 voz./24 hod, tzn. ve špičkové hodině cca. 135 voz. v obou směrech, tzn. v průměru průjezd 2,3 vozidel za minutu.

6 ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ PRŮZKUMU

6.1 MOTOROVÁ DOPRAVA

- zjištěné údaje potvrdily standardní objem dopravy v dané lokalitě
- s ohledem na zjištěné hodnoty a i posouzení celkové lokality a jejího dopravního napojení lze konstatovat, že lokalita netrpí nežádoucí, tzv. zbytnou dopravou
- objem nákladní dopravy odpovídá množství, které provádí základní zásobování provozů v lokalitě
- propojení ulice Polská do křižovatky nám. Svobody je kapacitně možné. Hlavním cílem úprav by tak mělo být stavebně jednoznačné a přehledné provedení křižovatky.

6.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Nad rámec základního průzkumu motorové dopravy bylo provedeno sčítání cyklistické dopravy (vytěžení obrazového materiálu). Sečtení bylo provedeno formou profilových výstupů (nebyl sledován směr jízdy cyklisty křižovatkou). Tento způsob je pro vyhodnocení vlivu a významu cyklistické dopravy dostatečný.

V každé křižovatce byl proveden součet cyklistů vjíždějících do prostoru křižovatky a stejně tak vyjíždějících. Pro vyhotovení následující tabulky byla použita data z vjezdů – počet cyklistů i veškeré motorové dopravy.

Údaje o podílu cyklistické dopravy na dopravě v křižovatce uvádí podíl intenzit cyklistické dopravy z celkové intenzity dopravy.

Křižovatka	páteční provoz	sobotní provoz	Podíl na dopravě v křižovatce (pá)
K01 – nám. Svobody	335	275	3,5 %
K02 – Letohradská x U Hřiště	318	264	3,3 %
K03 – U Hřiště x Bří. Čapků	144	155	8,6 %
K04 – Popradská x U Hřiště	228	225	3,3 %
K05 – Heranova x Polská	207	143	15,9 %
K06 – Polská x Bří. Čapků	217	213	14,1 %
K07 – Polská x Korábova	154	125	21,7 %

Zjištěná data vypovídají o skutečnosti, že v okolí obchodního domu Nová Louže a základní školy je podíl cyklistů (zdánlivě) největší. Na toto zjištění je však nutné nahlížet z celkového hlediska, kdy tento podíl není dán větším počtem cyklistů, ale naopak menším celkovým objemem dopravy.

Obecně je zjištěný podíl cyklistické dopravy (kolem 3,5 %) spíše na úrovni nižšího významu cyklistické dopravy v celkovém objemu dopravy.

6.3 PĚŠÍ DOPRAVA

Nebyla sledována a tedy ani vyhodnocena.

Praha 28. září 2021

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář