



# Výsledky sčítání cyklistů ve dnech 16. a 23.6. 2010 v centru Prahy

*verze 1.0*

*Vratislav Filler*

*Oživení, o.s., říjen 2010*

Tento dokument obsahuje vyhodnocení výsledků sčítání cyklistů realizovaného organizací Oživení, o.s. v červnu roku 2010. Příprava dokumentu byla podpořena grantem Ministerstva životního prostředí ČR v rámci projektu

*Jak odstranit klíčové bariéry cyklodopravy v Praze.*

Ministerstvo životního prostředí  
České republiky

# Obsah

1. Základní informace o sčítání.....	3
1.1 Účel sčítání.....	3
1.2 Metodika sčítání.....	3
1.3 Organizace sčítání.....	4
1.4 Zpracování výsledků.....	4
2. Obecné výsledky sčítání.....	5
2.1. Intenzity na křižovatkách.....	5
2.2. Chování cyklistů na přechodech pro chodce.....	6
2.3 Schéma cyklistické dopravy z výsledků sčítání.....	7
2.4 Zhodnocení výsledků s ohledem na dotazovací průzkum.....	8
3 Výsledky pro jednotlivé křižovatky.....	9
1. Křižovatka „pod viadukty“.....	9
3.2 Podjezd Na Slupi x Horská.....	10
3.3 Výtoň a náplavka.....	11
3.3a Výtoň - Libušina.....	11
3.3n Výtoň - Náplavka.....	11
3.3b Výtoň - jih.....	12
3.3c Výtoň - sever.....	12
3.3t Výtoň - vyhodnocení celého uzlu.....	13
3.5 Újezd.....	15
3.5a Újezd - západ.....	16
3.5b Újezd, Šeriková.....	16
3.6 Národní divadlo.....	17
3.6d Národní divadlo - Divadelní.....	18
3.7 Náměstí Jana Palacha.....	19
3.8 Klárov.....	20
3.9 Badeniho.....	21
3.10 Střešovická.....	23
3.11 Výstaviště.....	24
3.12 Kapitána Jaroše.....	25
3.13 Elsnicovo náměstí.....	27
3.14 U Bulhara - dole.....	28
3.15 Fügnerovo náměstí.....	29
3.16 Jižní předmostí Nuselského mostu.....	29
4 Návrh lokalit pro zadávací karty.....	30
5 Závěr.....	31
6 Literatura, odkazy.....	32
Příloha 1: Manuál ke sčítání cyklistů.....	33
1 Organizační pokyny.....	33
1.1 Smlouva a obecné podmínky.....	33
1.2 Organizace sčítacího dne a obecná doporučení.....	33
2 Vlastní sčítání.....	33
2.1 Po příchodu na křižovatku.....	34
2.2 Pokyny k formuláři.....	34
2.3 Fotografování.....	34
3 Specifika jednotlivých křižovatek.....	35

## 1. Základní informace o sčítání

Sčítání proběhlo ve dvou všedních dnech, 16. a 23.6.2010.

### 1.1 Účel sčítání

Základním cílem průzkumu bylo vyhodnotit situaci na těch pražských křižovatkách, které z předběžného modelu intenzit cyklistické dopravy vycházely jako klíčové pro další rozvoj cyklistické dopravy v Praze. Konkrétní cíle průzkumu pak byly:

1. Zjistit počty cyklistů projíždějících ve všední den těmi křižovatkami v centru Prahy, které nejsou přizpůsobené provozu cyklistů a přitom je na nich značný provoz.
2. Zjistit počty cyklistů zhruba na centrálním kordonu ze směrů, kde se cyklisté obvykle nesčítají
3. Získat kalibrační data pro model intenzit cyklistické dopravy, který je součástí projektu a má ukázat na místa s největším potenciálem pro cyklisty.
4. Vyhodnotit chování cyklistů na zásadních překážkách (jízda po chodníku, vedení kola, jízda na červenou) s cílem porovnání závěrů s výsledky dotazovacího průzkumu cyklistických preferencí.
5. Na základě chování cyklistů v jednotlivých křižovatkách podat ideové návrhy na úpravy těchto křižovatek.

### 1.2 Metodika sčítání

Sčítání bylo realizováno s přihlédnutím k technickým pokynům 189 ( Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, 2008), ale s řadou specifik:

- Cílem bylo získat denní intenzity v letní všední den. Doprava tedy nebyla dělena podle charakteru na rekreačně turistický a dopravní - vzhledem k rozmištění křižovatek je uvažován jako převažující dopravní charakter.
- Špičkové hodiny pro sčítání byly posunuty na v Praze výrazně reálnější 7:00 - 9:30 a 15:00 - 18:00.
- Kromě intenzit byly sledovány také základní informace o cyklistech (muži / ženy / děti do 15 let, nákladní kola a vozíky ).
- Nebyly sčítány koloběžky.
- Dále byly zjišťovány informace o způsobu průjezdu křižovatkou: jízda v hlavním nebo přidruženém dopravním prostoru, jízda po přechodech pro chodce, jízda na červenou, po tramvajovém pásu (kde to není dovoleno) a zkracování jízdou mimo koridory IAD.
- Pro účel sčítání byly připraveny zvláštní formuláře: jednak univerzální pro sčítání cyklistické dopravy na čtyřramenné a pětiramenné křižovatce, jednak atypické formuláře pro specifické křižovatky, které sčítači umožnily sledovat například s křižovatkou přímo nesouvisející souběžný profil.

Formuláře pro sčítání jsou uvedeny jako příloha 2 této zprávy (v jiném dokumentu). Další informace o postupu sčítání podrobné pokyny pro sčítače najdete v příloze 1, manuálu pro sčítače.

### 1.3 Organizace sčítání

Sčítání provádělo dvacet placených brigádníků, šlo převážně o studenty vysokých škol s dopravním zaměřením. Pro zaškolení brigádníků byl připraven třístránkový manuál s organizačními a pracovními pokyny, který je přílohou 1 této zprávy.

Sčítání probíhalo ve všední den v ranní špičce (2,5 hodiny mezi 7:00 a 9:30) a odpolední špičce (3 hodiny mezi 15 a 18 hodinou). Dva dny sčítání byly původně navrženy kvůli riziku nepříznivého počasí; příznivé počasí v oba sčítací dny nicméně umožnilo rozšířit sčítání o další místa. Celkem bylo sčítáno na šestnácti lokalitách, řada těchto lokalit se ale skládá z několika odděleně monitorovaných křížení, několik sčítačů sledovalo dvě blízké lokality najednou (např. křižovatku na Výtoni a náplavku). Intenzity bylo možné stanovit pro celkem 25 křížení.

Výsledky byly shromážděny v podobě papírových formulářů a převedeny do souboru ve formátu XLS. Dále byly na některých místech pořizovány fotografie. Sady fotografií jsou přílohou této zprávy.

### 1.4 Zpracování výsledků

Výsledky byly zavedeny do formulářů v XLS souboru a v témže souboru ihned zpracovány a vyhodnoceny.

Významnou hodnotou, kterou je třeba z denního sčítání získat, je **počet cyklistů projíždějících profilem za 24 hodin**. Tento počet byl získán kalibrací sčítaných dat na čtyřiadvacetihodinový profil automatického sčítače v Podolí (zdroj [1]). Pro první den sčítání činil převodní koeficient (kterým je třeba vynásobit počet cyklisty zjištěných během 5,5 hodin dopravní špičky) 2,26 (viz tab. 1).

Veškeré intenzity v následujícím vyhodnocení jsou uváděny po přepočtu na 24 hodin, pouze v případě zvláštního poukazu na špičkové hodiny nebo jako potvrzení překvapivého faktu byly v některých místech zachovány údaje ze sčítání.

Pokud jde o přesnost, tak zjištěné intenzity můžeme i při sčítání ve dvou dnech s příznivým počasím považovat pouze za orientační. Prostým statistickým vyhodnocením rozdílů intenzit na místech, kde se sčítalo oba dny, se ukazuje, že i za podobného počasí se mohou denní intenzity vychylovat na obě strany s rozptylem zhruba čtvrtinovým oproti zjištěné hodnotě (vliv počasí dovede pak denní intenzity změnit ještě podstatně výrazněji, jak je možné vysledovat z dlouhodobých časových řad intenzit pro sčítače cyklistů dostupných na adrese [1]).

Čtyřiadvacetihodinové odhady proto berme s rezervou jako informaci, že za optimálních podmínek místem obvykle projede  $n$  cyklistů (+-25%). Jako řádová hodnota jsou ale již velmi vypovídající.

Čas	Profil podílů		
	naše sčítání	sčítání	přepočteno
2010-06-16 01:00-02:00	0	0	0
2010-06-16 02:00-03:00	0	0	0
2010-06-16 03:00-04:00	1	0	0
2010-06-16 04:00-05:00	4	0	0
2010-06-16 05:00-06:00	14	0	0
2010-06-16 06:00-07:00	74	0	0
2010-06-16 07:00-08:00	136	1	136
2010-06-16 08:00-09:00	168	1	168
2010-06-16 09:00-10:00	77	0,5	38,5
2010-06-16 10:00-11:00	57	0	0
2010-06-16 11:00-12:00	43	0	0
2010-06-16 12:00-13:00	67	0	0
2010-06-16 13:00-14:00	50	0	0
2010-06-16 14:00-15:00	57	0	0
2010-06-16 15:00-16:00	91	1	91
2010-06-16 16:00-17:00	128	1	128
2010-06-16 17:00-18:00	213	1	213
2010-06-16 18:00-19:00	193	0	0
2010-06-16 19:00-20:00	133	0	0
2010-06-16 20:00-21:00	119	0	0
2010-06-16 21:00-22:00	71	0	0
2010-06-16 22:00-23:00	37	0	0
2010-06-16 23:00-24:00	20	0	0
	1753		775
Koeficient			2,26

Tabulka 1: Podklad pro převod intenzit ze sčítání ve špičce na 24hodinový odhad

## 2. Obecné výsledky sčítání

Ze sčítání je patrný jen zhruba 20% podíl nemužské populace. Na levém břehu je podíl nemužské populace ještě nižší. Tento výsledek vcelku odpovídá skladbě respondentů dotazovacího průzkumu, ve kterém odpovídalo 74% mužů.

### 2.1. Intenzity na křižovatkách

Sčítáno bylo tedy celkem na 25 místech, které lze seřadit podle intenzit, jak ukazuje tabulka 2. V průměru byly intenzity druhý den asi o 6% vyšší.

Zjištěné intenzity jsou na některých místech překvapivě vysoké. Není překvapivé, že vysokých intenzit dosahuje Výtoň, kde se kříží hlavní příjezd do centra od jihu (A2) s výrazným směrem v údolí Botiče (A23; průjezd křižovatkou a náplavkou celkem přes 2600 cyklistů denně).

Významnější jsou vysoká čísla na křižovatkách hluboko v centru města, jako je křižovatka u Národního divadla ( přes 1400 cyklistů), náměstí Jana Palacha (přes 900 cyklistů) nebo Klárov (přes 800 cyklistů denně).

Je třeba poznamenat, že intenzity především v okolí Národního divadla byly ovlivněny aktuální uzavírkou ulice Myslíkovy.

č. křižovatky	Jméno	Denní odhad	podíl žen+děti	Poměr mezi dny
3nt	Náplavka + Výtoň celkem	<b>2620</b>		
3nv	Náplavka + nábřeží	<b>2050</b>		1,10
6l	Národní divadlo - Divadelní	<b>1450</b>	21%	
6	Národní divadlo	<b>1420</b>	17%	1,13
3n	Náplavka pod Výtoní	<b>1320</b>	17%	1,13
3t	Výtoň nahoře celkem	<b>1300</b>		1,09
7	Alšovo náb. x Mánesův most	<b>920</b>	16%	1,03
3c	Výtoň sever	<b>840</b>	23%	1,38
8	Klárov	<b>830</b>	14%	1,20
3a	Libušina	<b>770</b>	20%	1,07
3b	Výtoň jih	<b>770</b>	19%	1,07
2	Na Slupi x Horská	<b>750</b>	15%	1,07
13	Elsnicovo nám.	<b>750</b>	25%	
11	Výstaviště	<b>730</b>	23%	1,10
9t	Křižovatka s Badeniho + lávka	<b>700</b>	13%	
5b	Vítězná x Šeříková	<b>640</b>	14%	0,90
4	Palackého nám.	<b>630</b>	18%	1,04
12	Kpt. Jaroše	<b>520</b>	11%	0,94
5a	Újezd x Vítězná	<b>480</b>	12%	1,08
9b	Lávka přes Chotkovu	<b>370</b>		1,04
9a	křižovatka s Badeniho	<b>360</b>		1,11
1	Pod viaduktem	<b>360</b>	19%	0,86
16	Nuselský most	<b>340</b>	18%	
14	U Bulhara	<b>320</b>	13%	0,88
15	Fügenerovo nám.	<b>230</b>	18%	
10	Střešovická	<b>140</b>	7%	

Tabulka 2: Odhady denních intenzit na sledovaných křižovatkách.

## 2.2. Chování cyklistů na přechodech pro chodce

Dalším sledovaným parametrem bylo chování cyklistů na přechodech pro chodce. Je třeba předeslat, že v celém centru Prahy existuje pouze jediný (!) přejezd pro cyklisty, a to v ulici Na Slupi. Cyklisté jsou tak navyklí chovat se na přechodech, jako by se jednalo o přejezdy. Přejezdy pro chodce převádí jen minimum cyklistů. Vyšší podíl se dá najít u přechodů nesvětelných, kde si cyklista musí sestoupením z kola vynutit vpuštění na přechod a dále na těch přechodech, které není možné snadno překonat naráz. Na světelných přechodech, které lze projet najednou, nesedá z kola více než 90% cyklistů.

Na některých přechodech se také vyskytuje velmi vysoký podíl jízdy na červenou. Křižovatky, které obsahují přechody na výzvu, jež uvolní průchod na několik vteřin a ne v první fázi, která to umožňuje, jsou zdrojem časté jízdy na červenou. Jedná se především o křižovatky na Výtoni, kde dopravu dává hlavní křižovatka se Svobodovou a na obou dalších přechodech je tak možné vcelku bezpečně přecházet nebo přejíždět bez ohledu na světelný signál.

Nejvyššího podílu jízdy na červenou (41% v některém ze segmentů) dosáhla křižovatka na nábřeží Kapitána Jaroše. Zde je ovšem jízda na červenou prakticky vynucena konfigurací křižovatky, jejíž

vyčkávací ostrůvky neumožňují s jízdním kolem bezpečně vyčkat zelené (o kole s vozíkem raději nemluvě).

Přechod pro chodce	Denní odhad	Jízda	Na červenou
Kapitána Jaroše	259	83%	41%
Výtoň: Od Libušiny přes nábreží	164	98%	37%
Klárov, přechod k mostu	214	96%	23%
Výtoň: Od Vnislavovy přes nábreží	352	99%	23%
Palackého náměstí - různé přechody	-	-	7%
Pod Seřadištěm, přechod pod viadukt	128	74%	-
U Bulhara - nerozlišeno	203	92%	-

Tabulka 3: Chování cyklistů na vybraných přechodech pro chodce.

Podrobné informace o chování cyklistů jsou dále uvedeny u výsledků sčítání jednotlivých křižovatek.

## 2.3 Schéma cyklistické dopravy z výsledků sčítání

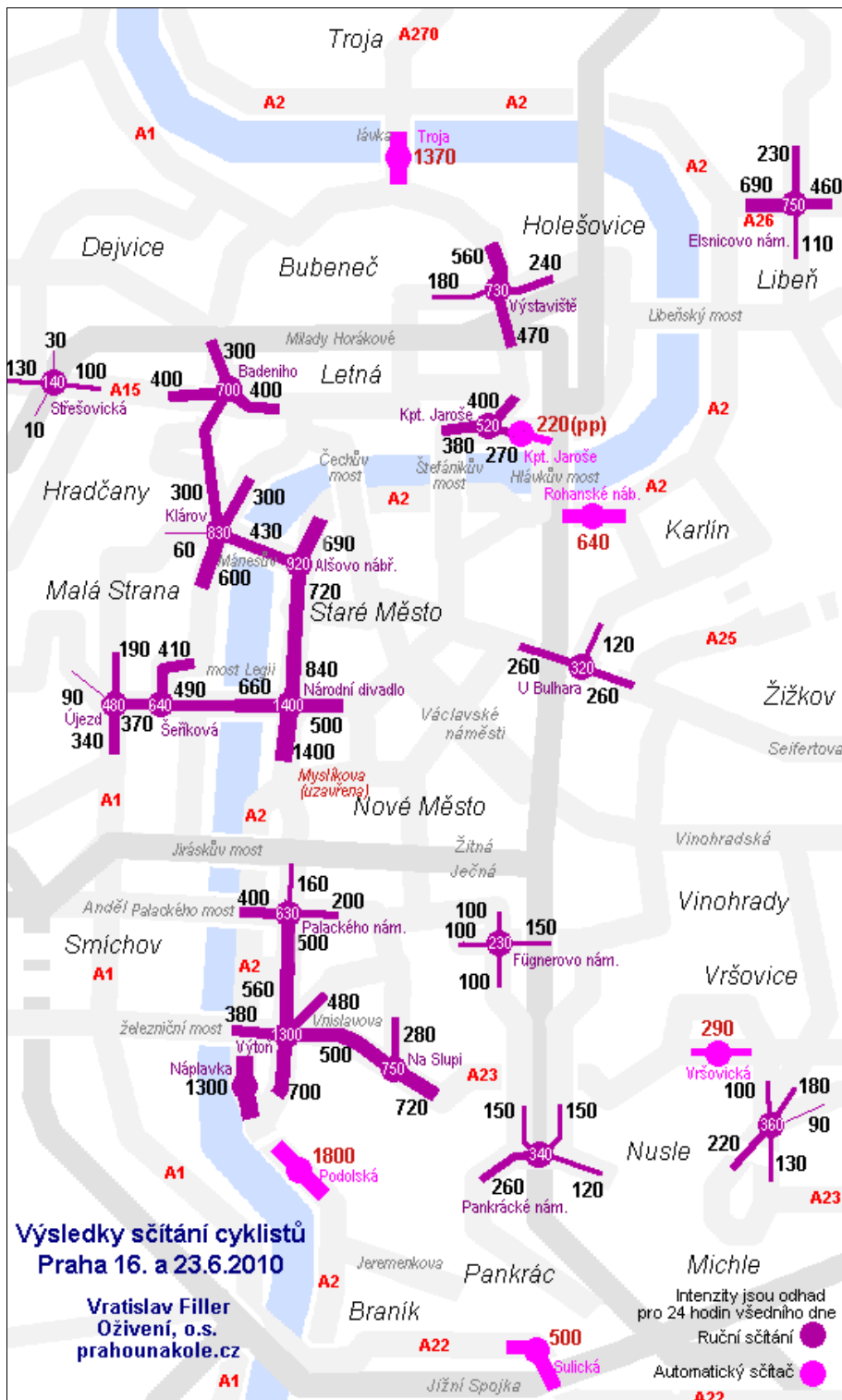
Výsledky sčítání na křižovatkách byly doplněny o data z automatických sčítačů v lokalitách A22 Sulická, A2 Podolská, A2 Rohanské nábreží, A1 Kapitána Jaroše, A23 Vršovická a A160 Trojská lávka. Výsledek sčítání ukazuje schéma na obrázku 1.

Ačkoliv tyto výsledky budou sloužit především pro kalibraci numerického dopravního modelu, již z obrázku lze vyčíst zajímavé informace o intenzitách cyklistické dopravy v různých částech centra. Především se potvrzují vysoké intenzity na jižní náplavce (1300 na vjezdu, 1400 prakticky po výjezdu u Mánesa). Doprava směrem do souvislé zástavby je pak fragmentovaná, nejsilnější odbočení zaznamenala Národní, ovšem zde je jasný vliv uzavření Myslíkovy ulice.

Velmi silný je průjezd na Smetanově nábreží (840 z jihu - včetně Divadelní, přes 700 ze severu, ale zde je třeba odečíst jistě významné odbočení do Platnéřské/z Kaprovy). Tak silný průjezd i přes extrémně nepříznivé podmínky potvrzuje, že tato ulice vyžaduje řešení pro cyklisty v celém městě nejvíce.

Příjezdy po částečně upravených trasách (s výjimkou A2) jsou samozřejmě také silné (ze Stromovky 560, A2 Rohanské nábreží 640, Na Slupi 720). Zajímavější jsou ale průjezdy z řady vedlejších směrů, kde není prakticky žádná infrastruktura (Nuselský most 290, Vinohrady - jih 150, Žižkov - U Bulhara 260, Holešovice - Dukelských Hrdinů 400, viadukty Pod Seřadištěm 350, železniční most 400). Srovnání intenzit na takovýchto směrech již naznačuje potenciál, který lze rozvinout vyřešením těch nejhorších lokalit.

Konečně sčítání poukázalo na některé okrajové lokality s překvapivě vysokými intenzitami (Elsnicovo nám), které s ohledem na tyto naměřené intenzity bude třeba řešit také s větším důrazem.



Obrázek 1: Schéma výsledků sčítání - intenzity vjezdů a výjezdů namapované na hrany.

## 2.4 Zhodnocení výsledků s ohledem na dotazovací průzkum

Při pohledu na schéma je patrné, že problémová místa jsou zde dvojího druhu: Taková, která počet projíždějících cyklistů výrazně neomezují, a taková, která tak více či méně činí, nutí cyklisty používat objízdnou trasu, nebo je od cesty přímo odrazují.

Toto zhodnocení bude provedeno v rámci zpracování numerického modelu cyklistické dopravy, pro který jsou výsledky tohoto sčítání vstupem.



### 3 Výsledky pro jednotlivé křižovatky

#### 1. Křižovatka „pod viadukty“

Typ: Nesvětelná, tvarově komplikovaná

Provoz IAD: Mírný

Odhad denního průjezdu cyklistů: 250

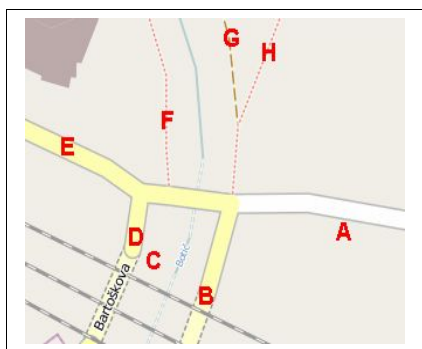
Křižovatka ulic Petrohradská, U Seřadiště, K Podjezdu a Nad Vinným potokem leží v místě, kde benešovská železniční trať překračuje potok Botič. Jedná se vlastně o dvojici křižovatek tvaru „T“, ovšem s vyústěním řady pro cyklisty významných chodníků. Křižovatka není světelná. Z cyklistického hlediska se jedná o hrdlo na spojnicích od Záběhlic a Michle směrem do centra a Vinohrad, od Vršovic a Strašnice směrem na Nusle a Pankrác. Intenzity cyklistů nejsou s ohledem na nulovou infrastrukturu v okolí příliš velké.

#### Informace o sčítání

Na křižovatce se sčítalo oba dny, pokaždé jiný sčítač.

#### Hodnocení 1 - intenzity a směry

Denní odhad průjezdu je 250 cyklistů, v ranním sčítání 60, v odpoledním 90. Špička patrně začíná už před sedmou (zaznamenán jen pokles); Silná ramena jsou B (Pod Vinným potokem), C (Botič-Nusle, oba 130), H (ke Sportovní) a E (Petrohradská, obě ca 100). Slabší jsou A (U Seřadiště) a D (Nusle silnice, obě 85), zbylé chodníky na Vršovice jsou slabé. Nejsilnější směr je chodníková H-C (60), méně mají silniční větve z Petrohradské (E-B,D, po 40) a směr od Sportovní do ul. Pod V.P. (35).



z	A	B	C	D	E	F	G	H	odjezd
do A		10	9	12	7	0	0	0	38
B	17		3	1	22	12	5	14	74
C	8	1		1	2	9	9	27	58
D	14	1	0		23	1	1	9	49
E	3	19	6	18		0	0	0	46
F	5	3	8	1	0		0	1	18
G	0	3	15	0	0	1		0	19
H	0	19	32	2	0	0	0	1	54
vjezd	46	58	72	36	53	24	15	52	
oba	85	131	130	85	100	42	34	106	

#### Hodnocení 2 - skladba a chování

Sledován byl jeden přechod a záznamy se prováděly jen při úplném překonání (ne při vyjetí do provozu nebo najetí na chodník z provozu). Přes přechod vedla přibližně 1/4 cyklistů. Jiné jevy (jízda na červenou apod.) nemohly na této křižovatce nastat.

Počet cyklistů denně příčně přejíždějících přechod pro chodce je asi 100.

#### Hodnocení 3 - Návrh řešení

Křižovatkou bude v budoucnu procházet chráněná trasa A23 podél Botiče, s vysokou pravděpodobností ve směru C-F nebo C-G. Směr C je výrazný už nyní, směry F a G jsou minoritní s ohledem na současné špatné napojení na ulici Vršovickou - cyklisté raději ve směru do centra použijí ulici Petrohradskou, směrem na Vršovice zase chodník k ulici Sportovní.

Vzhledem k podílu cyklistů, kteří přechod přejíždějí, by součástí budoucího řešení křižovatky měl být přejezd pro cyklisty souběžný se stávajícím přechodem. Prostorové podmínky jsou dostatečné a

kriminalizace běžného chování cyklistů je zde zbytečná. S ohledem na intenzity IAD není třeba instalovat světelnou signalizaci; v případě silnějšího provozu ve špičkách mohou cyklisté využívat chodecké přednosti a namísto jízdy po přejezdu převádět přechod.

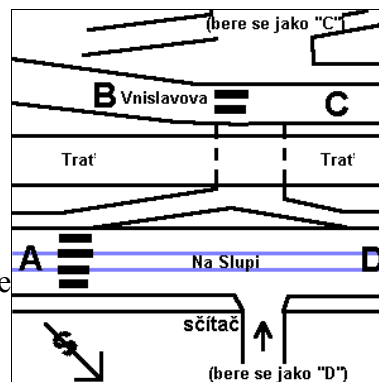
### 3.2 Podjezd Na Slupi x Horská

Typ: se světelným přechodem, čtyři směry, ale složitější.

Provoz IAD: Střední

Odhad denního průjezdu cyklistů: 750

V tomto místě se dělí proud cyklistů od Vršovic - část pokračuje ulicí Na Slupi rovně do centra, část odbočuje do podjezdu směrem na Výtoň. Dále je tu minoritní (ale ne zcela nevýznamný) směr od Pankráce (ulice Čiklova, Slavojova). Sledování všech čtyřech směrů je obtížné vzhledem k tomu, že směr od Pankráce se napojuje za železničním podjezdem a není příliš vidět.



#### Informace o sčítání

Na křižovatce se sčítalo oba dny, stejný člověk.

#### Hodnocení 1 - intenzity a směry

V ranní špičce (7-9:30) průměrně 150, v odpolední (15-18) 180, denní odhad je 750, z toho 700 cyklistů jede směr Ostrčilovo nám.

	do: Ostrčilovo nám	Na Sl	Vnislav	Čiklov	odjezd
z: Ostrčilovo nám		118	276	5	398
Na Slupi	128		19	5	152
Vnislavova	186	9		0	195
Čiklova	3	2	0		6
příjezd celkem	317	129	295	9	
směr celkem	715	281	490	15	750

Směr od Ostrčilova nám. se dělí do Vnislavovy a Na Slupi v poměru asi 7:3 (v opačném směru 6:4). Zvláštní je, že směrem „nahoru“ z Vnislavovy jezdí jen 2/3 cyklistů ve srovnání se směrem do centra, naopak z ulice Na Slupi jezdí asi o 10% cyklistů více.

Částečným vysvětlením je výrazně snazší průjezd ulicí Na Slupi z centra než do centra, i tak ale není jasné, proč z centra jezdí Vnislavovou ulicí o tolik cyklistů méně. Možná vysvětlení (bez důkazu):

- Nebyla dostatečně zachycena odpolední špička
- Cyklisté směrem z centra například na Pankrác stoupají dříve (např. ne příliš spolehlivě sledovanou Čiklovou), zatímco z centra sjedou dolů strměji a pak jedou údolím.

Ostatní směry (Čiklova) jsou nevýznamné.

#### Hodnocení 2 - skladba a chování

Ve směru Ostrčilovo nám-Vnislavova se cyklisté chovají přiměřeně, jezdí vesměs po cyklostezce. Ve směru do ul. Na Slupi se ale často jezdí po chodníku (do centra 1:2, z centra, kde vede chodník jen kolem podjezdu, ještě 15% po chodníku). Jízda po blízkém přechodu přes ul. Na Slupi nebyla zapisovatelem evidována.

#### Hodnocení 3 - Návrh řešení

Křižovatka byla sledována spíše kvůli intenzitám v hrdle údolí Botiče, než jako vyloženě kritické místo. Více než 30% podíl jízdy po chodníku v ulici Na Slupi do centra je způsobený pravidelně se vyskytující kolonou, stojící obvykle právě od této křižovatky až po světelnou křižovatku. Úzký profil před kostelem neumožňuje instalaci cyklopruhu ani po posunutí osy tramvajových kolejí nebo obrubníků. Větší pozornost by měla být věnována kvalitnímu napojení stávající stezky v podjezdu na ulici Vnislavovu.

### 3.3 Výtoň a náplavka

Křižovatka Výtoň je vzhledem ke svým rozměrům a intenzitám cyklistů cyklisticky jedním z nejdůležitějších míst. Vzhledem k enormním intenzitám cyklistů a řadě možností, kudy cyklisté mohou projíždět, jsou pro celou oblast Výtoně vyhrazena tři sčítací místa. Chování cyklistů je sledováno na všech křižovatkách jednotlivě, pro směrovou distribuci byla nicméně Výtoň pojata jako jeden uzel se vstupy Vyšehradský tunel - Vnislavova+Libušina - Svobodova - Centrum - železniční most.

Náplavka pod Výtoní byla sledována zcela zvlášť z jednoho ze sčítacích míst.

#### 3.3a Výtoň - Libušina

*Typ: světelná trojramenná*

*Provoz IAD: Značný*

*Odhad denního průjezdu cyklistů: 750*

Křižovatka Výtoň - Libušina sleduje především řazení cyklistů projíždějících po trase A2 od Vyšehradského tunelu.

#### Hodnocení 1 - intenzity a směry

Hodnocení se týká pouze horní křižovatky, tedy bez náplavky. V ranní špičce (7-9:30) projede ca 110 cyklistů, odpoledne (15-18) 225. Odhad denního průjezdu je 760 cyklistů.

Směr od Podolí se na křižovatce větví, do Libušiny odbočuje asi 1/3 přijíždějících (poměr tedy 1:2). Odbočení z Libušiny na centrum je marginální.

#### Hodnocení 2 - skladba a chování

V nábrežním směru převažuje využití cyklostezky, ve směru do centra drtivě (což je dáno zácpami před Vyšehradským tunelem a vzdáleností pruhu od stezky), ve směru z centra ale celá pětina cyklistů jede v HDP. Odbočování vpravo do Libušiny se pak děje v HDP z více než 2/3, jen třetina využívá přechod. Ve směru z centra přechod využije více cyklistů, zhruba polovina. Přechod převádí pouhých 2% cyklistů, 98% přejíždí. Ze záznamu vyplývá, že při křížení nábreží denně dojde asi k 60 průjezdům na červenou (patrně převážně po přechodu). Asi čtvrtina cyklistů na přechodu nečeká na zelenou, ale jede, jakmile je volno.

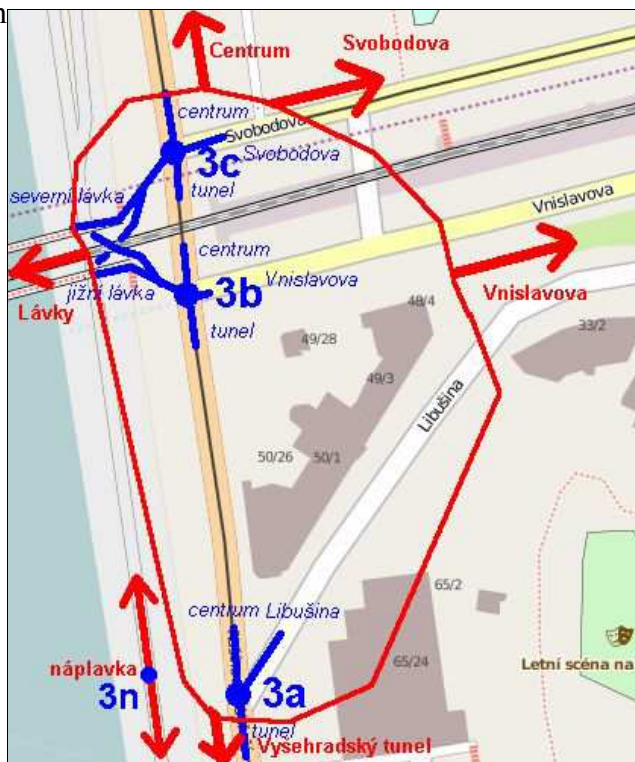
#### Hodnocení 3 - Návrh řešení

Křižovatku je vhodné řešit současně s celým uzlem Výtoň - pak bude možné zhodnotit, nakolik je vhodné upravovat řešení křižovatky (patrně na čtvrté rameno ze stezky). Současný třetinový podíl cyklistů přejíždějících přes světla na červenou si ale žádá řešení.

#### 3.3n Výtoň - Náplavka

*Typ: profil*

*Provoz IAD: žádný*



*Odhad denního průjezdu cyklistů: 1300*

### **Hodnocení 1 - intenzity a směry**

Profilové sčítání na náplavce pod železničním mostem ukazuje průjezd v ranní špičce (7-9:30) na 270, v odpolední (15-18) na 310 cyklistů. Odhad denní intenzity ze dvou dnů sčítání je asi 1300 cyklistů. Podle očekávání převažuje ráno směr do centra (asi 2x silnější), odpoledne z centra (asi 3x silnější).

### **3.3b Výtoň - jih**

*Typ: světelná trojramenná, + chodník podél železničního mostu*

*Provoz IAD: Značný*

*Odhad denního průjezdu cyklistů: 750*

Druhé sčítací místo na Výtoni vychází s umístění sčítače nad schodiště **jižní** lávky železničního mostu (blíží k vyšehradskému tunelu). Sčítání pokrývá křižovatku Rašínova nábřeží a Vnislavovy, sleduje se především přechod pro chodce přes Rašínovo nábřeží, který je cyklisty velmi frekventovaný.

### **Hodnocení 1 - intenzity a směry**

Hodnocení intenzit na této křižovatce se provádí společně pro celý uzel.

### **Hodnocení 2 - skladba a chování**

Křižovatku definuje dvojice bariér. První je schodiště na lávku. Druhou bariérou je přechod pro chodce na výzvu a s krátkou zelenou, na který navazuje jednosměrná ulice Vnislavova.

Do protisměrné ulice vjede denně asi 150 cyklistů, z toho asi 20% v HDP. Drtivá většina cyklistů používá přechod (vjezd v HDP jen jeden za dva dny sčítání) Více než čtvrtina cyklistů přejíždí přechod na červenou. Kolo vede méně než 3% cyklistů.

### **Komentáře sčítače**

*Problém je dlouhá červená pro chodce, cyklisté a chodci pak jdou na červenou. Někteří cyklisté zběsile mačkají tlačítko u semaforu v domnění, že si tím urychlí příchod zelené.*

### **Hodnocení 3 - Návrh řešení**

Křižovatku je opět vhodné řešit současně s celým uzlem Výtoň. Současný čtvrtinový podíl cyklistů přejíždějících přes světla na červenou si žádá řešení úpravou cyklu křižovatky. Lze doporučit Zaslepení ulice Vnislavovy a na přechodu pevný cyklus navázaný na sousední křižovatku se zelenou po co nejdelší dobu.

### **3.3c Výtoň - sever**

*Typ: světelná trojramenná, + chodník podél železničního mostu*

*Provoz IAD: Značný*

*Odhad denního průjezdu cyklistů: 850*

Třetí sčítací místo na Výtoni vychází s umístění sčítače na schodiště **severní** lávky železničního mostu (blíží k centru). Sčítání pokrývá hlavní křižovatku na Výtoni u tramvajových zastávek.

### **Hodnocení 1 - intenzity a směry**

Hodnocení intenzit na této křižovatce se provádí společně pro celý uzel.

## Hodnocení 2 - skladba a chování

Křižovatka je trojramenná světelná, s částečnými přechody. Cyklisté projíždějící od Nuslí a pokračující na centrum se často křižovatce vyhýbají a jedou parkem kolem celnice. Na signalizovaných přechodech se červená vesměs dodržuje, je to dané jednak delšími zelenými pro chodce k tramvajové zastávce, jednak tím, že nenastávají případy, kdy by svítila na přechodu červená a přitom přes něj neprojízďela auta.

Zajímavé jsou poměry v jízdě v HDP a PP směrem do centra. Na příjezdu ze Svobodovy ulice pokračuje v HDP asi 25% cyklistů, zatímco na ostatních příjezdech je to méně než 5%. Na výjezdu z centra projíždí rovněž v HDP asi čtvrtina cyklistů, pro směr odbočení vlevo do Svobodovy je to dokonce přes 50%.

### 3.3t Výtoň - vyhodnocení celého uzlu

Dvojice křižovatek po obou stranách železničního mostu byla po sčítání sloučena do jedné tabulky směrů. Slučování bylo poněkud obtížné, protože křižovatku bylo třeba sčítat dvojicí sčítačů, z nichž ani jeden neviděl na část křižovatky přes trať (nemohl tedy přesně určit, kterým ramenem cyklista přijel nebo odjíždí). První den navíc sčítal každý jen lávku na té straně mostu, na které stál. Druhý sčítací den evidoval každý sčítač také protější lávku, díky čemuž bylo možné sestavit průjezdy mezi všemi rameny křižovatky (po jisté snaze i pro data z prvního dne sčítání). Pro účely tohoto vyhodnocení bylo k odbočení do Vnislavovy ulice přidána také často využívaná zkratka Libušinou. Náplavka (s denním průjezdem ca 1300 cyklistů) zde začleněna není.

#### Slovní hodnocení 1 - směry

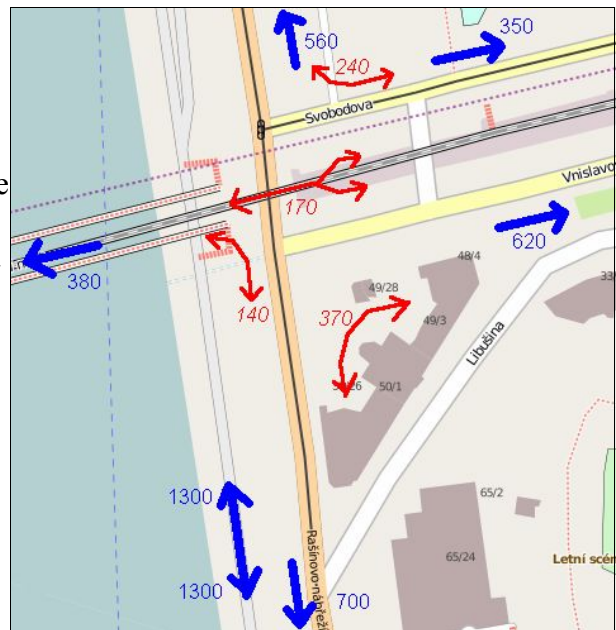
Křižovatka má hodnocených pět směrů: Nábřeží na sever a na jih, Vnislavovu a Svobodovu ulici a konečně obě lávky železničního mostu současně jako jedno rameno.

Nejsilnější je příjezd od Vyšehradského tunelu, v síle asi poloviny náplavky, tj. kolem 700 cyklistů denně. Vyústění A23 má přes 600, společně se Svobodovou celkem 950 pro odbočení vpravo. Nábřeží tak někde mezi Libušinou a vjezdem na náplavku od Výtoně kříží téměř 1000 cyklistů.

Směr na centrum má přes 550, je tedy také velmi silný. Nejsilnější odbočení je od Vyšehradského tunelu do Vnislavovy (370, se Svobodovou 430 v obou směrech). Druhé hlavní odbočení je od Svobodovy do centra (240). Ačkoliv jsou lávky znepohodlněné schodištěm, využívá je téměř 400 cyklistů denně, nejčastější průjezd je přímo do Vnislavovy

nebo Svobodovy (celkem 170), druhý nejsilnější směrem k Vyšehradskému tunelu (140).

V rámci soustavy křižovatek je rozhodně pozoruhodná distribuce odbočení od Rašínova nábřeží. Do tří ulic,



Průměr	k oblouku Vyš.tunel-Vnislavova je přičtena také Libušina					
	do Vyš. tunel	Vnislavov	Svobodov	Centrum	Lávky	odjezd
Vyš. tunel		165	20	59	86	328
Vnislavova	204		0	67	70	340
Svobodova	46	0		121	21	188
Centrum	72	52	120		37	280
Lávky	51	60	17	39		166
příjezd celkem	372	276	157	285	213	
směr celkem	700	616	345	565	378	1301

kteře mají cyklisté k dispozici, se odbočuje zhruba v poměru 2:3:3 (ve směru od tunelu).

Ve směru od Vyšehradského tunelu je poměr odbočení postupně 8:3:2. Při výběru mezi kratší Libušinou a vyústěním ulice Vnislavovy dává stále více než čtvrtina cyklistů přednost delší trase. Ve směru od centra převažuje odbočení do Svobodovy, poměr je 2:1:(prakticky)0. Zde jsou ale započtené i průjezdy parkem kolem celnice. Z lávek železničního mostu se třikrát více projíždí ulicí Vnislavovou.

Za zmínku stojí i celkový počet cyklistů, který projede uzlem Výtoň včetně náplavky. Denní odhad z těchto dvou sčítání nabízí sumu přes 2600 cyklistů.

### **Hodnocení 3 - Návrh řešení**

Křižovatka Výtoň je plošně poměrně rozsáhlý dopravní uzel, který nebylo ani možné sčítáním postihnout celý. Důležité vstupy do uzlu jsou:

1. Vyšehradský tunel
2. Vnislavova ulice (za křížením s Vratislavovou)
3. Svobodova ulice (za křížením s Vratislavovou)
4. Vyšehradská ulice
5. Rašínovo nábřeží směrem k Palackého nám.
6. Náplavka směrem do centra

Sčítání na nábřeží nedokáže dobře rozlišit mezi výjezdy do směrů 2-4, nicméně odhad 460 cyklistů na Vnislavově od Přemyslovy naznačuje, že v ulicích Svobodově a Vyšehradské končí kolem 500 cyklistů, s převažujícím příjezdem od Vyšehradského tunelu a z železničního mostu. Při návrhu úprav pro cyklisty je třeba se všemi těmito vstupy počítat.

Uzel má také několik kritických, obtížně řešitelných míst. Zatímco na jih od železniční trati je poměrně dost prostoru i na řešení v přidruženém prostoru, na sever od trati, kde přitom také projíždějí významné intenzity cyklistů, je místa značný nedostatek. Především je velmi obtížné navrhnout napojení ke vjezdu na náplavku u tramvajových zastávek.

Návrh řešení oblasti by měl splňovat následující (podle priority):

- Vhodný cyklus na přechodech pro chodce (nebo budoucích přejezdech) přes Rašínovo nábřeží, který minimalizuje přejíždění nábřeží na červenou. Zvážit vedení trasy od Vyšehradského tunelu ulicí Libušinou.
- šířkově přijatelné řešení průjezdu od lávek a ulice Svobodovy na náplavku.
- Napojení některé z lávek (vhodněji jižní) rampou místo schodiště - Je možné přemostit lávkou i Rašínovo nábřeží a rampou sjet do prostoru mezi ulicí Vnislavova a Svobodova.

Pro předpokládaný brzký návrh napojení trasy A23 je třeba se především vyvarovat:

- Ponechání přechodu pro chodce bez přejezdu pro cyklisty
- Cyklu, který by nechával cyklisty čekat bez toho, aby po Rašínově nábřeží trvale projížděla auta.
- Jakéhokoliv řešení s vedením kola v části křižovatky na jih od trati.

Pokud by se v ústí Vnislavovy podařilo navrhnout kvalitní přejezd pro cyklisty (nabízející především slušné čekací doby), pak tento přitáhne část lidí projíždějících doposud ulicí Libušinou a zjednoduší další řešení křižovatek.



### 3.4 Palackého náměstí

Typ: světelná čtyřramenná

Provoz IAD: Značný

Odhad denního průjezdu cyklistů: 650

Křižovatka na Palackého náměstí je strategickou spojnici obou břehů s vyhnutím se schodišti a současně spojením Anděla a oblasti kolem Karlova náměstí. Příčné křížení nábřeží v HDP je ovšem legálně nemožné.

#### Slovní hodnocení 1 - směry

Denní odhad počtu cyklistů je 634, dopolední průjezd 102, odpolední 178. V zásadě se jezdí odbočení Výtoň – Palackého most (asi 280 cyklistů). Další směry mají zhruba poloviční intenzitu: Výtoň-Centrum (120), Moráň-most (90), Moráň-Výtoň (90).

#### Slovní hodnocení 2 - skladba a chování

Při odbočování Výtoň-most je patrný rozdíl v obtížnosti v jednotlivých směrech: Zatímco ve směru na Výtoň je poměr jízdy v provozu oproti chodníku asi 2:1, v opačném směru, kde je náročné odbočení vpravo, je jednak poměr jízdy v HDP a po chodníku 1:10, jednak je absolutní počet cyklistů takto odbočujících proti snazšímu směru pouze třipětinový. Za zmínku stojí zhruba 7% podíl cyklistů přejíždějících na červenou (vzhledem ke konfiguraci křižovatky půjde v drtivé většině o přechody), podobný podíl jedoucí po tramvajovém pásu (půjde o směr most – Na Moráni, který je po tramvaji pohodlnější). Konečně, podobný počet cyklistů si průjezd křižovatkou různě zkracuje.

#### Slovní hodnocení 4 – návrh úpravy

Současná podoba křižovatky nenabízí cyklistům v mnoha směrech bezpečnou možnost překonání. Především směr most – pěší zóna je velmi obtížný, což vede buď k jízdě po tramvaji (nakonec asi nejbezpečnější), nebo k objíždění přes přechody u tramvajových zastávek (značně vzdálené). Místo by si zasloužilo uzavření mostu pro IAD.

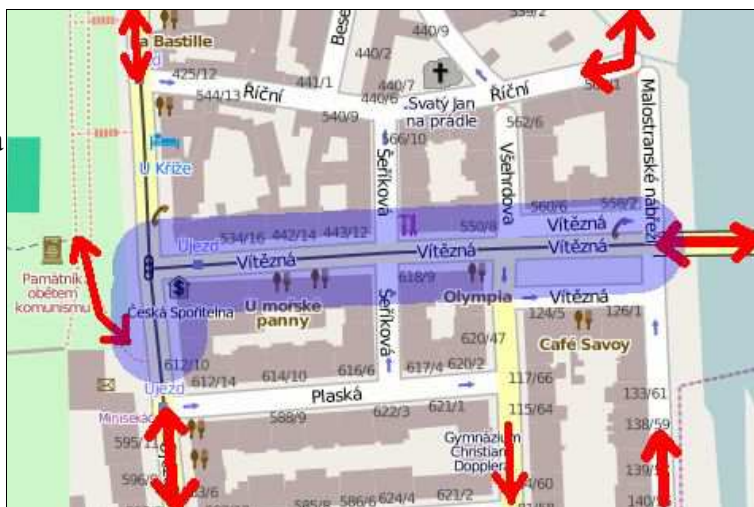


=>	centrum	most	výtoň	Moráň	odjezd
centrum			14	71	7
Pal. most	15		160	40	214
Výtoň	50	122		54	226
na Moráni	9	51	42		102
příjezd	74	187	273	101	
směr celk.	165	401	499	203	634

### 3.5 Újezd

Újezd je jako celek poměrně složitým uzlem, kde se na několika blocích střetávají směry od mostu Legií, Kampy, Malostranského nám., Petřína, Smíchova (nám. Kinských) a Janáčkova nábřeží (viz schéma).

Sledování celého uzlu z jednoho místa bylo nemožné. Se zvláštním zřetelem na ulici Šeříkovou, která tvoří významný vjezd do oblasti Kampy, byla ke sledování zvolena dvojice sousedících křižovatek ulice Vítězná: s ulicemi Újezd a Šeříkovou.



### 3.5a Újezd - západ

Typ: světelná trojramenná, chodník od Petřínských sadů jako čtvrtá větev, Plaská jako pátá.

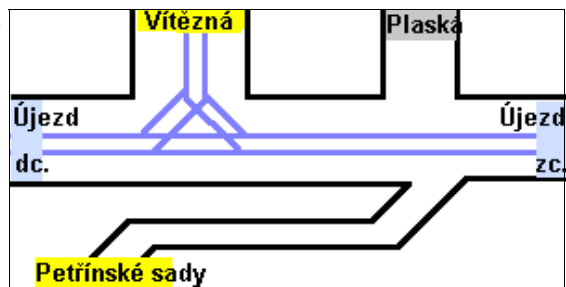
Provoz IAD: silný

Odhad denního průjezdu cyklistů: 500

Samotná křižovatka je trojramenná, těsně nad její patou ale probíhá chodník od Petřínských sadů, který se napojuje do ulice Újezd pouhých 20 metrů od křižovatky a jako cyklisticky významný směr jej lze považovat za její čtvrté rameno.

#### Hodnocení 1 - směry

Intenzity na křižovatce nejsou příliš silné, dopoledne v průměru 83, odpoledne 129. Denní odhad je 480 cyklistů.



	Ú dc.	Petř	Ú zc.	Plaská	Vítězná	příjezd
Újezd dc.		3	50	3	34	90
Petřín	5		15	5	15	38
Újezd zc.	50	17		32	77	175
Plaská	2	1	18		3	24
Vítězná	43	28	83	2		156
d celkem	99	50	165	41	129	
r celkem	189	88	340	65	285	484

Nejvýznamnější odbočení je z Vítězná na Smíchov (oba směry 160), méně má Újezd přímo (100) a odbočení z Vítězná na Malou Stranu (80). Za zmínku stojí podíl cyklistů odbočující přes Plaskou (vůči odbočení do Vítězná asi 1:3). Sjezd z Petřína se dělí mezi Vítěznou a Újezd z centra. Existuje také nezanedbatelný výjezd z (protisměrné) Plaské směrem na Smíchov. Naopak existence „petřínského triku“, tj. spojení Petřín - Plaská se nepotvrdilo.

#### Hodnocení 2 - skladba a chování

Na křižovatce se hodně jezdí v hlavním dopravním prostoru. bez směru na Petřín je poměr jízdy HDP a PP (včetně kombinací) 1:2. Je zde významné a nepříjemné odbočení vlevo z Vítězná (vůbec nejsilnější směr), které se realizuje většinou v HDP (2/3 čistě v HDP, 1/5 HDP v kombinaci s chodníkem).

#### Hodnocení 3 - Návrh řešení

Křižovatku má smysl řešit až po úpravě sousední křižovatky s Šeříkovou. Potom bude směr na Kampu plně odkloněn do Šeříkové. Případné zobousměrnění jižní části Šeříkové je nutné, pokud se chceme zbavit onoho odbočení vlevo z Vítězná - může být ale realizováno až v další fázi úprav.

Pokud by se dále podařilo zlegalizovat průjezd na Petřín a vytvořil příčný přejezd na vjezdu do Šeříkové, cyklisté by už nemuseli přes křižovatku téměř projíždět.

S ohledem na intenzity ale tato křižovatka nebude velkou prioritou.

### 3.5b Újezd, Šeříková

Typ: čtyřramenná, bez světelné signalizace

Provoz IAD: středně silný pouze na Vítězná

Odhad denního průjezdu cyklistů: 650

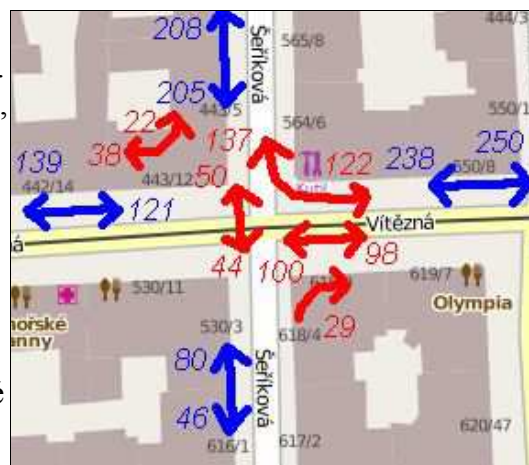
Křižovatka je prostá čtyřramenná. Boční ulice (Šeříková) jsou sice jednosměrné, je ale běžnou cyklistickou praxí, že se zde jezdí v protisměru. Jedním z cílů evidence je také určit, nakolik.

=>	Š.dc	Újezd	Š.zc	most	do křiž.
Šeřík dc		38	44	122	205
Újezd	22		1	98	121
Šeřík zc.	50	1		29	80
most	137	100	1		238
ze křiž.	208	139	46	250	
směr celk.	413	260	127	488	644

#### Slovní hodnocení 1 – směry a intenzity



Křižovatka je součástí uzlu s ulicí Újezd. Intenzity nejsou nejvyšší (dopoledne 36, odpoledne 149, denní odhad 644). Silně převažuje směr je mostu Legií <->Šeříková dc (250), následováno most-Újezd (200). Překvapivě málo cyklistů objíždí křižovatku Újezd ve směru na most Legií (1:3), proti nejedí skoro nikdo, sčítač ale potvrzuje průjezdy ulicí Plaskou mimo dosah sčítání.



### Slovní hodnocení 2 - skladba a chování

Ulice Šeříková je v obou segmentech jednosměrná směrem ke křižovatce; v převládajícím směru je zde běžné masové projíždění této ulice v protisměru (odhad 208 denně). V ulici na větví do centra není patrná téměř žádná směrovost, poměr průjezdů do centra a z centra je 208:205. Drtivá většina (>80%) cyklistů přitom projíždí protisměrkou v HDP.

Ze srovnání podílu IAD a cyklo druhý sčítací den vychází, že Šeříkovou ulicí mezi Kampou a Vítěznou projede přibližně čtyřikrát více cyklistů než aut a dvakrát více cyklistů v protisměru, než aut.

Proti tomu průjezd cyklistů Šeříkovou na smíchovské straně je zhruba čtvrtinový a směrovost (poměr cyklistů jedoucích po směru a proti) je skoro 2:1.

Pokud jde o směry příjezdu do Šeříkové, pak poměry (most:Šeříková:Újezd) jsou asi 6:2:1, výjezdy ze Šeříkové do centra (most:Šeříková:Újezd) asi 3:1:1.

### Slovní hodnocení 4 – návrh úpravy

Zde je zcela jasně zapotřebí zobousměrnit ulici Šeříkovou pro cyklisty. Současná protisměrka je masově ignorována především proto, že se jedná o jedinou ulici, kterou je možný průjezd od Janáčkova nábřeží a mostu Legií na Malou Stranu s vyhnutím se nepříjemné křižovatce Újezd x Vítězná. Průjezd 200+ cyklistů denně v protisměru nelze ignorovat.

Další úpravy celého uzlu (se vstupy Kampa, most Legií, Janáčkovo nábřeží, Újezd do centra a z centra a Petřinské sady), zajišťující plynulý a bezpečný průjezd cyklistů, je třeba navrhnout komplexně. Vzhledem ke stísněným poměrům v křižovatce Vítězná x Újezd je základem takového řešení zobousměrnění některých jednosměrek (Plaská, Šeříková) a pečlivé vyřešení napojení na hlavní komunikace.

## 3.6 Národní divadlo

Typ: světelná čtyřramenná

Provoz IAD: silný

Odhad denního průjezdu cyklistů: 1400

Hodnocení 1 – směry a intenzity

Křižovatkou projíždějí velké objemy cyklistů, denní odhad je přes 1400 (sčítání přes 300 dopoledne i odpoledne).

Nejsilnější směr je Masarykovo nábřeží (>1000), nejsilnější směr přes křižovatku nábřeží proti Vltavě (330 – v opačném směru je průjezd zhruba třipětinový, což

=>	Smet	most	Masa	Národní	do X
Smetanovo		40	329	32	401
Most Legií	41		152	143	335
Masarykovo	175	178		128	481
Národní	38	111	55		205
ze X	255	328	536	302	
směr celk.	655	663	1017	507	1421

naznačuje silné využívání Divadelní ulice - tou jezdí asi stejně cyklistů jako přímo přes křižovatku). Výrazné jsou také odbočení Masarykovo n <-> most (330) a přímý průjezd z mostu na Národní (250).

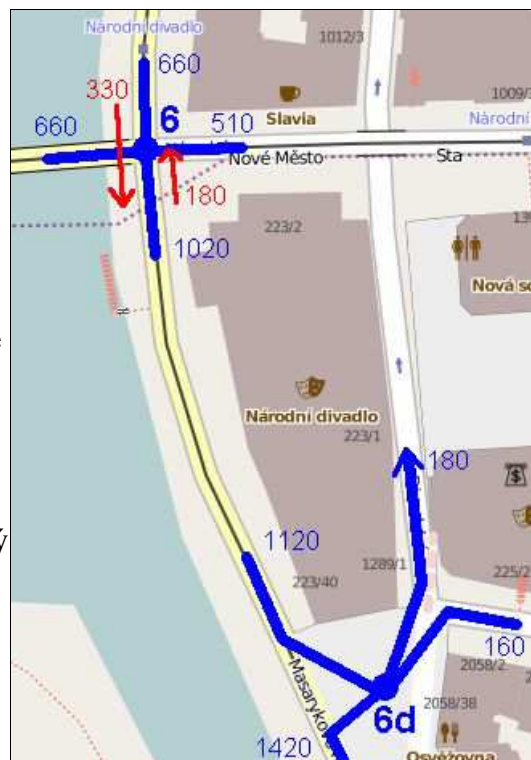
Odbočení Masarykovo nábřeží – Národní má výrazně převládající směr do Národní (130:60) – to je dané náročným odbočením vlevo z Národní a možností objízdných tras na Smetanovo nábřeží. Samotný příjezd z Národní je oproti odjezdu o třetinu menší.

### Hodnocení 2 - skladba a chování

Počty cyklistů překonávajících křižovatku v HDP a s využitím PP je asi 1:2. Anomálie jsou odbočení vlevo na most (v HDP 1%), průjezd po nábřeží do centra (výhradně v PP 75% - dáno tím, že v HDP se jezdí Divadelní). Silnější průjezdy v HDP jsou od Národní na most (82%) a zpět (56%).

Z cyklistů, kteří využívají PP, převádí přechody jen 9%. Na červenou jela asi 4% cyklistů z celkového počtu, stejný počet využil jízdu po tramvajovém pásu (z cyklistů jedoucích v HDP je to 13%). Skok do provozu použilo 15% cyklistů kombinujících jízdu v HDP a PP.

Na křižovatce u Národního divadla projede denně kolem 1400 cyklistů, většina po chodnicích, současně je na místě prakticky trvale přítomna policejní hlídka. Její přítomnost většinové chování cyklistů (jízda po chodníku a přechodech) téměř neovlivňuje - snad jen při těsném míjení jistá část cyklistů sesedá a kolo kolem strážníků vede.



### Hodnocení 4 – návrh úpravy

S výjimkou příjezdu od Masarykova nábřeží neumožňují šířkové poměry na křižovatce instalaci vyhrazených pruhů pro cyklisty, o cyklostezce v PP nemluvě. I bez omezení provozu na Smetanově nábřeží by bylo možné aplikovat aspoň vyznačení vyčkávacích prostorů pro cyklisty (V19) a povolit cyklistům odbočení vlevo.

Z hlediska intenzit je kritický příjezd od Smetanova nábřeží, který nelze objet Divadelní. Jako možné řešení lze navrhnout zklidnění Smetanova nábřeží a stavební úpravu (posunutí obrubníku) v úseku asi 100 metrů tak, aby bylo možné předjíždět stojící kolony vozidel zprava. V případě výraznějšího zklidnění Smetanova nábřeží, které by nezdržovalo tramvaje, by bylo možné přeorganizovat uliční prostor a v úseku od Mánesa po zastávku tramvaje Karlovy lázně vyznačit obousměrnou cyklostezku v místě stávajícího pruhu pro IAD.

## 3.6d Národní divadlo - Divadelní

Typ: odbočení dvou uliček

Provoz IAD: silný

Odhad denního průjezdu cyklistů: 1450

### Slovní hodnocení 1 – směry a intenzity

Podstatný závěr je, že se směr do centra mezi nábřežím a Divadelní dělí asi 3:1. Asi desetina intenzity z nábřeží od náplavky odbočuje do Ostrovní, nebo od

=>	Divadedc	zc	ostrovdo	X	
Divadelní	0	11	0	11	
Nábř.dc.	0	570	2	573	
Nábř.zc	174	532	79	785	
Ostrovní	2	25	52	79	
ze X	177	557	634	81	
směr celk.	188	1129	1419	161	1449

ní přijíždí (případně i od plochy pod Novou Scénou). Za zmínku stojí ještě občasný průjezd z Ostrovní na nábřeží k mostu Legii.

### Slovní hodnocení 2 - skladba a chování

Skladba cyklistů v HDP a PP byla zjevně ovlivněna rekonstrukcí křižovatky u Mánesa, která 23.6. neumožňovala vjet z náplavky do HDP; cyklisté museli pokračovat po chodníku a ulici křížit až poblíž odbočky o Divadelní. Od Mánesa k mostu tak jely 3/4 cyklistů po chodníku. Divadelní se pochopitelně jezdí v HDP. Ve směru z centra je na nábřeží podíl jízdy v HDP téměř 50%.

### Hodnocení 4 – návrh úpravy

Místo není prostorově stísněné, jeho řešení by ale mělo proběhnout v kontextu řešení křižovatky u Národního divadla, půjde patrně o řešení některých větví, případně převedení budoucí stezky z HDP do PP, apod.

Jako možný tip může vzniknout objížďka křižovatky s Národní kolem budovy ND a dále do ulice Ostrovní, protisměrný cyklopruh v ulici Divadelní a převedení křížení cyklistů do prostoru této křižovatky

## 3.7 Náměstí Jana Palacha

Typ: atypická, ale čtyřramenná

Provoz IAD: střední

Odhad denního průjezdu cyklistů: 900

Sčítaná křižovatka je na předmostí Mánesova mostu, v místě křížení Alšova nábřeží. Sčítané směry jsou: Mánesův most, Alšovo náměstí (za Rudolfinem, příjezd od severní náplavky A2), Alšovo náměstí jižní větev (přes parkoviště) a pokračování hlavní směrem ke světelné křižovatce. Cyklisté zde zpravidla odbočují vpravo do Křižovnické a naopak přijíždějí přímo z Kaprovy - samotný pohyb cyklistů ve světelné křižovatce proto nebyl sledován.

### Hodnocení 1 – směry a intenzity

Křižovatka na Alšově náměstí dosahuje středních intenzit (dopoledne 174, odpoledne 234, denní odhad 922).

Prakticky se jedná o vyústění severní náplavky, která má tak denní odhad asi 690 cyklistů – intenzity na severní náplavce jsou tedy ve srovnání s jižní zhruba poloviční.

Nejsilnější směr je náplavka<->Staré Město (obě větve) - celkem 470, výrazně slabší jsou směry je most<->Staré Město (asi 230) a most<->Náplavka (220). Proud cyklistů z náplavky se dělí mezi most a Staré Město asi v poměru 1:2 a to v obou směrech.

Zajímavé je rozložení cyklistů vjíždějících do Starého Města. Ve směru do centra je poměr mezi Alšovým nábřežím a Křižovnickou asi 5:3. V opačném směru (na vjezdu ze Starého Města) je poměr skoro přesně opačný. Z mostu do centra se jezdí převážně přes křižovatku u stanice metra, odbočení z mostu na Alšovo nábřeží je marginální.

### Hodnocení 2 - skladba a chování



=>	most	jih	staroměstská	náplavka	X
most		33	92	96	221
alšovo jih	9		1	61	71
staroměstská	97	6		158	261
náplavka	117	161	92		369
ze X	223	199	184	316	
směr celkem	444	270	446	685	922

Jedná se o křížení hlavní ulice s tramvajemi s dvojicí vedlejších ulic: Na sever je ulice v režimu pěší zóny, na jihu v podstatě obslužná komunikace parkoviště, dále jednosměrná (od křižovatky) a k ulici Platnéřské pokračuje pěší zónou.

Větší podíly jízdy v HDP má klidnější jižní větev Alšova nábřeží, kde se výhradně po chodníku prakticky nejezdí.

Za zmínku stojí, že nejvytíženější směr (od Náplavky, 690 cyklistů denně) je dopravně řešený jako pěší zóna bez dovoleného průjezdu cyklistů.

Vjezd na Alšovo nábřeží je třikrát silnější, než výjezd. To je patrně dané tím, že cyklisté ve směru do centra zřejmě dost často vyjíždějí z Kaprovy, Alšovo nábřeží tak nevyužívají.

### Hodnocení 4 – návrh úpravy

1. Povolit cyklistům vjezd na plochu před Rudolfinem,
2. vyřešené vyústění na nábřeží a křížení na přilehlé světelné křižovatce.

Podstatnou součástí úprav v okolí by mělo být předláždění posledního úseku náplavky včetně výjezdu. Dále je na zvážení zprůjezdnění Alšova nábřeží pro cyklisty, provoz je poměrně slabý, tedy nelze předpokládat větší komplikace.

## 3.8 Klárov

*Typ: Světelná, čtyřramenná, ale s příjezdem cyklistů z dalších dvou směrů.*

*Provoz IAD: střední*

*Provoz cyklo: střední*

*Odhad denního průjezdu cyklistů: 850*

Světelná křižovatka na Klárově je čtyřramenná, ale objevuje se tu častý příjezd cyklistů z pátého směru - z parku od Kosárkova nábřeží a dále z „šestého“ směru, z parku od Vltavy, cesta souží jako bypass ulice U Lužického semináře.

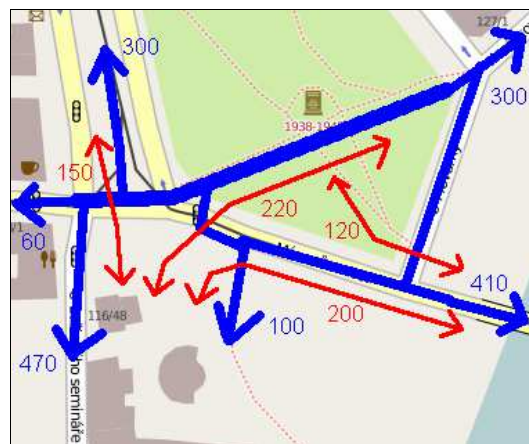
### Hodnocení 1 – směry a intenzity

Intenzity na Klárově jsou střední (v průměru 151 dopoledne a 215 odpoledne), denní odhad je 830.

Nejsilnější směry jsou U Lužického Semináře (490) a Mánesův most (420), střední směry Kosárkovo nábřeží a Klárov (asi 300).

Nejsilnější průjezdy jsou ve směru od do Malé Strany (ul. U Lužického Semináře +park) <-> most (220) a <-> Kosárkovo nábřeží (200). O něco méně cyklistů projede od Luž. Sem. na Klárov (150) a z mostu na Klárov (120) slabší průjezd je z mostu na Kosárkovo nábřeží (50).

Letenská ulice má minimální průjezd (celkem 28), což je ještě méně, než vjezd a výjezd do parčíku u Vltavy.



	kosár kláro	Lete	Luž.S. park	most		
Kosárkovo	0	5	94	24	26	148
Klárov	6	6	67	0	58	136
Letenská	1	14	2	0	14	31
U Luž. Sem.	91	86	0	0	70	247
park	16	2	0	0	19	37
most	34	61	20	78	35	229
	147	163	31	241	59	187
směr celkem	295	299	61	488	96	415
						827



## Hodnocení 2 - skladba a chování

Pozorování odhalilo, že nezanedbatelný podíl cyklistů se vyhýbá vyústění ulice U Lužického Semináře a projíždějí parkem – ve směru na Kosárkovo nábřeží z 18%, ve směru na most až z více než 25% případů.

Z Kosárkova nábřeží se obvykle jezdí přes přechod na začátku rampy. Bylo také pozorováno odbočení vpravo na hlavní s překřížením a průjezdem v protisměru nejméně k vjezdu do parku, ale také až ke sníženému obrubníku u zmíněného přechodu. Zmíněný přechod převádí asi 6% cyklistů. Z mostu směrem vlevo cyklisté většinou také využívají chodník.

Byla zaznamenána řada průjezdů na červenou (více než 23%). Je zřejmé, že stávající podoba křižovatky není optimální.

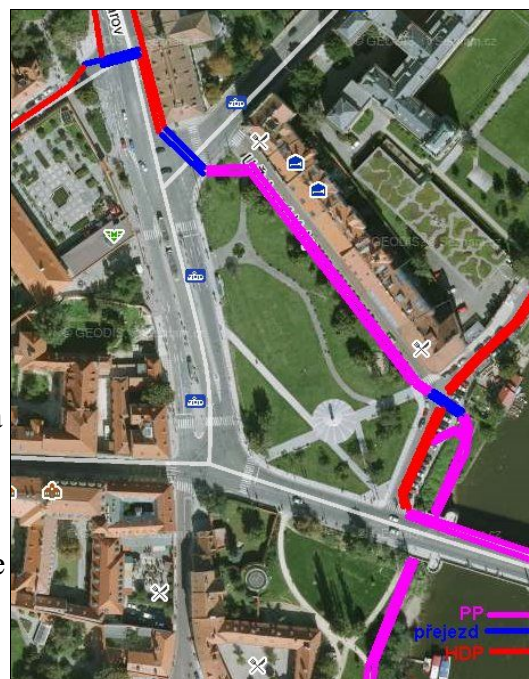
## Hodnocení 3 – komentáře

Sčítači zaznamenali několik opakovaných atypických manévřů: Zejména se jedná o průjezdy protisměrem po rampě mostu k vjezdu do parku nebo až k dolní křižovatce. Odhalení výjezdu z parku je také jejich zásluha. Pro další sčítání je třeba zvláště sledovat průjezdy po hlavním semaforu na červenou a zmíněnou jízdu v protisměru.

## Hodnocení 4 – návrh úpravy

Sčítání ukazuje, že prorážka Mánesova mostu by řešila většinový průjezd od Malé Strany a to ve všech třech hlavních směrech. Pokud by se severní chodník Mánesova mostu rozšířil na smíšenou stezku, získáváme bezkontaktní spojení od náplavky A2 až na Malou Stranu. Ve druhém plánu by měl být vyřešen také vjezd cyklistů od parku do křižovatky Klárov x Nábřeží. Edvarda Beneše (viz obrázek).

Za předpokladu obou zmíněných úprav by průjezdu prostupem Mánesova mostu využívalo až 70% cyklistů projíždějících křižovatkou (při stávajících intenzitách asi 600). Bez dalších úprav uzlu a mostu lze očekávat průjezd asi 350 cyklistů (40% průjezdu uzlem).



## 3.9 Badeniho

*Typ: Mnohoramenná ale redukována na čtyři směry*

*Provoz IAD: střední*

*Odhad denního průjezdu cyklistů: 350 / 700 (s lávkou)*

Křižovatka sedmi ulic (Chotkovy, Pod Bruskou, Badeniho, Na Baště sv. Tomáše, Mariánských Hraděb, Mickiewiczovy a Gogolovy) se v zásadě redukuje na čtyřramennou, s rameny:

1. Chotkova (bere se jako HDP) + chodník do ulice pod Bruskou (bere se jako PP); procházejí oba přímo pod lávkou
2. Mariánské hradby (pouze HDP, ulice nemá chodníky)
3. Mickiewiczova, Badeniho (včetně chodníků), Na Baště sv. Tomáše.
4. Gogolova.

## Hodnocení 1 – směry a intenzity

S předpokládaným denním průjezdem 360 cyklistů není samotná křižovatka pod lávkou příliš frekventovaná. Hlavní směr je Chotkova – Badeniho (210), odbočení do Gogolovy činí asi třetinu (70), směr na Mariánské Hradby a spojnice Badeniho<->Gogolova jsou minimální.

=>	NH	Chot	Gogo	Badeniho	X
Mar. hradby		11	1	3	16
Chotkova	9		48	94	151
Gogolova	2	23		17	42
Badeniho	9	117	24		149
ze X	20	151	72	114	
směr celk.	36	301	114	264	358

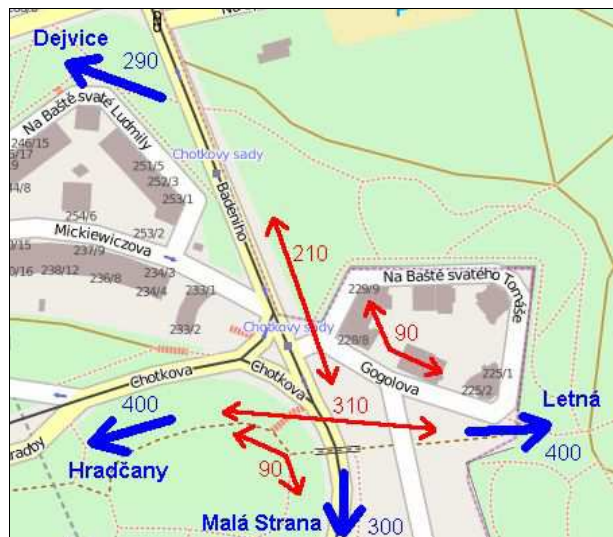
Na lávce přes Chotkovu ulici projede denně zhruba stejně cyklistů, jako přes křižovatku (370). Příčné křížení Badeniho na úrovni ulice Na Valech zaznamenalo denně nejméně 20 cyklistů v každém směru, sčítání zde ale vzhledem k podmínkám nemohlo být úplné.

S pomocí dodatečných informací o počtu cyklistů na lávce a v ulici Na Valech můžeme definovat směry poněkud obecněji jako Malou Stranu (Chotkova), Hradčany (Mariánské hradby a Chotkovy sady), Dejvice (Badeniho a Na Valech z centra) a Letnou (lávka do centra, Na Valech do centra). Pro odhad směrovosti pak aplikujeme následující předpoklady:

=>	Hradčany	Malá Strana	Letná	Dejvice	do X
Hradčany		34	203	0	237
Malá Strana	57		0	94	151
Letná	112	0		40	152
Dejvice	0	117	44		161
ze X	169	151	247	134	
směr celk.	405	301	398	294	699

- Lávka je příčný směr mezi Mariánskými hradbami (Hradčany) a Letnou
- Z Chotkovy do Badeniho se nejedí do Letenských sadů, ale převážně na lávku a dále na Hradčany (stanovíme, že ze 100%, i když to nemusí být pravda).
- Od Hradčan do Dejvic se nejedí (směr Mariánské Hradby <=> Badeniho se tedy převede na směr Hradčany <=> Letná)

Výsledek je pak následující: Nejvíce cyklistů jezdí mezi Hradčany a Letnou (310), z Malé Strany na Dejvice je počet nezměněný (210) a zhruba stejně cyklistů (kolem 90) jezdí mezi Malou Stranou a Hradčany i mezi Letnou a Dejvicemi. Ostatní směry jsou (z definice) nulové.



## Hodnocení 2 - skladba a chování

Nepoměr v počtu mužů a žen na kolech je na této křižovatce ještě markantnější (13% z obou dnů sčítání). Nejspíš půjde o důsledek vyšší náročnosti příjezdu ze severozápadního sektoru Prahy.

Za zmínku stojí podíl cyklistů využívajících u Chotkovy silnice vozovku a tzv. „myší díru“: Poměr je 2:3 (ve prospěch Myší díry) s téměř nulovou směrovostí.

## Hodnocení 3 – komentáře

Poměrně nízké intenzity na samotné křižovatce i na lávce si lze vysvětlit především bariérami na místě budoucího městského okruhu – stavenišť Blanky či podobou křižovatky se Střešovickou, a v neposlední řadě také nároky na stoupání na úroveň Špejcharu (převýšení z centra asi 40 metrů).

Za jasně problémové místo lze považovat odbočení v HDP do Chotkovy od Badeniho a především od Gogolovy (jen 20% v HDP). Nízký podíl jízdy v HDP Chotkově silnici ukazuje na jasnou preferenci „Myší díry“ a to i přesto, že obsahuje schodiště. Poměr se bude měnit těžko, ve směru z centra není příjemné stoupání v sevřeném údolí zaplněném výfukovými plyny, ve směru do centra

zase nelze uvažovat o bezpečném předjíždění kolon, dosahujících často až k lávce. Dalším problémem je nerovná dlažba z kočičích hlav, která činí nepříjemnou především ulici Badeniho.

#### Hodnocení 4 – návrh úpravy

Prostor občasných zastávek Badeniho je možné výrazně přestavět společně s obloukem ulice Chotkovy směrem k Mariánským hradbám. Přitom je třeba zachovat dosavadní šíři Badeniho ulice s ohledem na vzrostlé stromy na obou stranách. Vzhledem k intenzitám lze doporučit řešení v HDP, s možností bezpečného svedení kola po alternativním průjezdu Myší dírou. Výrazně nerovný povrch je možné vyrovnat použitím jemnější dlažby alespoň v pruzích vyhrazených pro cyklisty.

### 3.10 Střešovická

*Typ: Světelná trojramenná s cyklostezkou jako čtvrtým ramenem přístupným od přechodu pro chodce.*

*Provoz IAD: silný*

*Odhad denního průjezdu cyklistů: 140*

Velká trojramenná křižovatka má jako čtvrté rameno cyklostezku směrem do centra, cyklisté zdě především přijíždějí po Střešovické a pokračují po této cyklostezce. Současné řešení je dost divoké (zábradlí brání přímému vjezdu na stezku, staveniště tunelu Blanka částečně zasahuje do křižovatky), průjezd ale není omezen.

Vzhledem k intenzitám a umístění dále od městského centra bylo na této křižovatce sčítáno pouze jeden den a to 16.6.



	Pat dc.	Střeš	Pat.zc	cks. do X	
Pat.dc		2	5	0	7
Střeš	18		5	66	88
Pat.zc	5	0		0	5
cks.	2	36	0		38
z X	25	38	9	66	
celkem	32	127	14	104	138

#### Hodnocení 1 – směry a intenzity

Na křižovatce jsou velmi malé intenzity (jen 61 cyklistů, denní odhad je asi 140). Nejsilnější směr je průjezd ze Střešovické na cyklostezku (celkem asi 3/4 všechny cyklistů), odbočení na Patočkovu jsou slabá.

#### Hodnocení 2 - skladba a chování

Poměr mužů a žen je tu 93:7, ale nasčítané nízké počty (celkem 4 ženy) nejsou příliš průkazné. Pozorovány byly průjezdy na červenou přes přechody (8, asi 20%). Také bylo pozorováno zkracování – vjezd na vyústění přechodu z HDP šetřící čekání na jeden signál.

#### Hodnocení 4 – návrh úpravy

Na to, jak jsou křížené komunikace frekventované, je zde poměrně velký podíl cyklistů projíždějících na červenou (13%). Intenzity cyklistů nicméně nejsou tak velké, aby ospravedlnily úpravu cyklu před zklidněním křižovatky dostavbou tunelu Blanka.

Vhodným řešením křižovatky po dostavbě tunelu by bylo vybudování čtvrtého ramene křižovatky určeného pro cyklisty a napojeného na cyklostezku. Tím se dosáhne průjezdu z cyklostezky na Střešovickou v obou směrech na jeden signál.

### 3.11 Výstaviště

Typ: čtyřramenná, protažená (vlastně 2x křižovatka typu „T“)

Provoz IAD: v 1/2 silný, ve 2/2 nula

Odhad denního průjezdu cyklistů: 750

Vyústění dvou cyklostezek (od Letné a od Troji) na frekventovanou ulici Dukelských Hrdinů. Do ulice se vjíždí přes trojhran odbočky k tramvajové smyčce ve Stromovce. Křižovatka má signalizovaný jen přechod pro chodce u tramvajových zastávek.



=>	Letn	Dukel	Holeš	Troja	do X
Letná		23	33	33	88
Dukelských	15		28	184	227
Holeš	25	44		45	114
Troja	59	179	63		301
ze X	98	246	124	263	
směr celkem	187	473	239	564	731

#### Hodnocení 1 – směry a intenzity

Na křižovatce jsou střední intenzity (denní odhad 700), s výraznou převahou odpoledního provozu (nasčítáno 220:110) poukazující na značné rekreační využití v odpoledních hodinách. Silné směry jsou Trója a Dukelských Hrdinů (kolem 500), zbylé dva směry mají poloviční zátěž, přičemž překvapivě silnější není cyklostezka na Letnou, ale průjezd od Holešovic.

Nejsilnější je průjezd ze Stromovky (od Troji) do centra, činí asi 360 cyklistů denně. Ostatní směry jsou nejméně třikrát slabší.

#### Hodnocení 2 - skladba a chování

Od Dukelských hrdinů do Troji se dle svědectví sčítačů jezdí téměř výhradně v přidruženém prostoru s využitím přechodu pro chodce u tramvajové zastávky. Jedou tak i ti cyklisté, kteří po Dukelských přijedou v HDP (asi 30% přijíždějících).

V opačném směru se v HDP jezdí asi z poloviny, polovina cyklistů zůstává na Dukelských hrdinů na chodníku.

Od Stromovky na Holešovice (a zpět) se jezdí velmi často v HDP (15% směr do Stromovky, jen 3% ze Stromovky, opět kvůli obtížnému odbočení).

Z Dukelských Hrdinů na U Výstaviště se jezdí s využitím HDP jen ze čtvrtiny, v opačném směru využije HDP více než polovina cyklistů.

#### Hodnocení 4 – návrh úpravy

Vzhledem k převládajícímu směru by bylo vhodné řešit napojení Stromovky na ulici Dukelských Hrdinů do centra. Více rekreační charakter jízd nabádá k řešení v přidruženém prostoru, především ve směru do Stromovky: Jednosměrná cyklostezka k přechodu pro chodce a s ním souběžný přejezd pro cyklisty se zdají být prvním vhodným řešením. V opačném směru je třeba řešit především křížení se silným odbočením IAD do Strojnické.



### 3.12 Kapitána Jaroše

Typ: Světelná trojramenná.

Provoz IAD: silný

Odhad denního průjezdu cyklistů: 500

Hodnocení 1 – směry a intenzity

Intenzity na křižovatce nejsou nejvyšší, denní odhad je těsně nad 500 cyklistů. S ohledem na to, že křižovatka leží na křížení významných směrů od Troji a Stromovky do centra (Dukelských Hrdinů od Výstaviště do centra denně 470) a „hřebenovky“ od Hradčan k Letné (400 denně, viz hodnocení Badeniho), by se zde dal očekávat počet cyklistů kolem sedmi set - ovšem není tomu tak. Zdá se, že právě tato křižovatka cyklistickou dopravu ve směru od severu výrazně podvazuje.

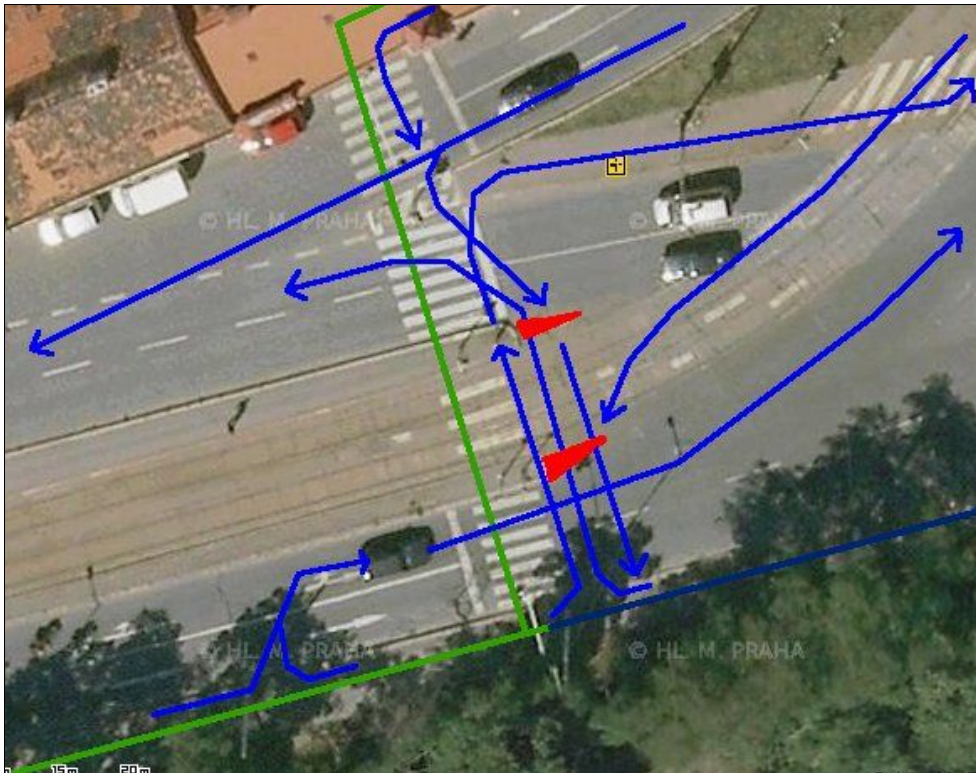
=>	D.H.	Štef.	Hláv.	
Dukelských		137	78	215
Štef.	118		58	175
Hlávkův most	70	63		134
	188	200	136	
	403	376	269	524

Nejsilnější směr je ulice Dukelských Hrdinů (ca 400 - ve srovnání s vjezdem od Stromovky pokles od 15%). Směr na Štefáníkův most je ale jen o 5% slabší! Oproti tomu odbočení na Hlávkův most je asi dvoutřetinové.

Nejsilnější průjezd je pochopitelně Dukelských Hrdinů <-> Štefáníkův most (260 denně), obě odbočení k Hlávkovu mostu mají intenzitu asi poloviční.



#### Hodnocení 2 - skladba a chování



Různé způsoby překonávání křižovatky na nábřeží Kpt. Jaroše. Červené trojúhelníky o stranách přibližně 1 x 2 m vyznačují prostory využívané cyklisty k vyčkávání mezi fázemi zelené na přechodu.

Enormní zátěž nábřeží Kapitána Jaroše poskytuje zajímavé srovnání poměrů jízdy v HDP a PP na nábřeží a výrazně klidnější ulici Dukelských Hrdinů. Od Štefánikova mostu přijíždí v HDP asi 60% cyklistů, přitom je výrazný rozdíl mezi těmi, kteří odbočují vlevo (66% v HDP) a kteří pokračují rovně (40% v HDP).

Směrem do centra se jízda v HDP využívá jen ze 40%, přitom rozdíl v jízdě v HDP mezi příjezdem od Hlávkova mostu a Strossmayerova náměstí je ještě výraznější (25% a 46%). Nízký odjezd v HDP směrem ke Štefánikovu mostu je daný velmi problematickým odbočováním vlevo.

Přesto je na daný provoz velmi vysoký podíl jízdy v HDP. Společně s velmi malým podílem žen (11%) jsou to indicie pro tvrzení, že po nábřeží směrem do centra jezdí jen velmi zdatní cyklisté (i když v poměrně značném počtu).

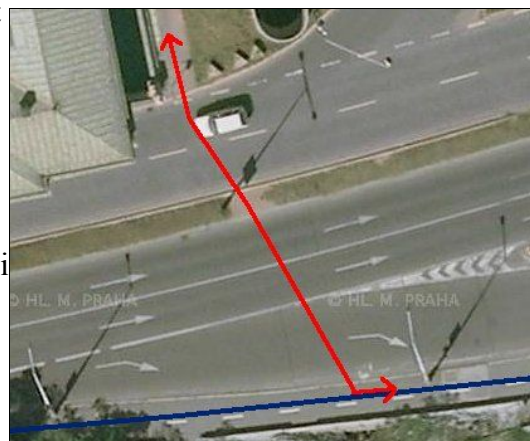
Ve směru na Hlávkův most nelze podíly jízdy v HDP a PP přesně určit, je zde silný průjezd v HDP od centra (40%), zato ve směru od Dukelských Hrdinů je nejčastější kombinace HDP a PP daná nemožností z ulice legálně odbočit vlevo (čistě v HDP jen několik málo odbočujících). Lze předpokládat, že většina cyklistů odjíždí směrem na Hlávkův most po cyklostezce (nejméně 55%). V opačném směru je podíl příjezdu v HDP malý, 75% cyklistů využívá výhradně chodník.

Sčítací zařízení umístěné v chodníku směrem na Hlávkův most hlásí za zmíněné dny denní průjezd 200 cyklistů, což by odpovídalo využití PP asi z 80%.

Zvláštní zmínku si žádá chování na světelném přechodu přes nábřeží. Vzhledem k tomu, že je velmi obtížné vměstnat se s kolem na kterýkoliv z vyčkávacích ostrůvků u tramvajového pásu (s kolem s vozíkem je to přímo nemožné!), je zde enormně rozšířené přejíždění na červenou a to i přesto, že intenzity IAD i tramvají jsou zde značné (ve špičce je téměř jisté, že tramvaj projede v každém cyklu, takže se nelze ani schovat na tramvajový pás).

Některou z částí přechodu přejede na červenou 41% cyklistů, což je nejvyšší zaznamenané číslo. Jiné triky k překonání přechodu (zkracování, jízdu mimo přechod) využije dalších 11% cyklistů. Kolo vede 17% cyklistů, což je ve srovnání s jinými přechody mnoho; i to naznačuje, jak obtížné je daný přechod překonat.

Ještě je třeba poznamenat, že určitý (blíže neznámý) počet cyklistů kříží nábřeží Kapitána Jaroše blíže Hlávkovu mostu, v místě podchodu od ulice Janovského (obr. vpravo). Je to sice riskantní manévr, ale s křížením na tramvajové zastávce již téměř srovnatelný.



#### Hodnocení 4 – návrhy na změny

Vzhledem k tomu, že více než polovina cyklistů (denně asi 260) překonává zmíněný problémový přechod, je zásadní nutností úprava jeho režimu. Vše další je už jen drobnost. Postupně lze navrhnout:

- Zvláštní tlačítko pro ty, kdo chtějí až na nábřeží. To zajistí rozsvícení všech zelených až na konec a možnost bezpečného převedení kola najednou (minimem by mělo být, že tuto fázi umožní tlačítko umístěné na nábřeží).
- Zúžení směru DC na jeden pruh a vytvoření vyčkávacího prostoru, současně s rozšířením zastávkového ostrůvku.
- Komplexní úpravu celé křižovatky, umožňující mimo jiné pohodlné odbočení od Hlávkova mostu do ulice Dukelských Hrdinů na jednu fázi zelené (nyní jsou potřeba tři).

### 3.13 Elsnicovo náměstí

Typ: Světelná trojramenná s cyklostezkou jako čtvrtým ramenem přístupným od přechodu pro chodce.

Provoz IAD: relativně silný

Odhad denního průjezdu cyklistů: 750

V konglomerátu čtyř křižovatek, které Elsnicovo náměstí tvoří, je nejvýznamnější severovýchodní, naproti škole. Významná trasa A26 zde přechází ze severního chodníku náměstí přes dvojici přechodů do stezky podél Rokytka. Křižovatku je možné sledovat jako čtyřramennou, za čtvrté rameno se považuje právě vyústění cyklostezky.

	Z zc	UČL	Z dc	A26	
Zenklova zc.		122	18	9	149
U Českých Loděň	63		14	201	278
Zenklova dc.	14	52		0	66
A26 Rokytka	2	235	16		254
odjezd celkem	79	410	48	210	
směr celkem	229	688	113	464	747



#### Hodnocení 1 – směry a intenzity

Intenzity na křižovatce jsou střední (131 + 199, denní odhad 750). Nejsilnější směr je na centrum (k A2, 690 denně), 2/3 (450) má cyklostezka proti Rokytce, 1/3 (230) Zenklova z centra a 1/6 (110) Zenklova do centra. Nejsilnější průjezd je po trase A26 (440). Poměry ve směrech s téměř souběžnou Zenklovou z centra naznačují, že část cyklistů jedoucích po A26 projíždí Zenklovou (v PP) a ulici kříží až u křižovatky k zámečku.

#### Hodnocení 2 - skladba a chování

V hlavním dopravním prostoru projíždí křižovatku minimum cyklistů – asi nejvíce při odbočení vpravo ze Zenklovy od Kobylis. Přechody převádí naprosté minimum cyklistů, za celý den nebyl zaznamenán ani jeden! Bylo zaznamenáno asi 3% průjezdů na červenou, pevný cyklus křižovatky bez tlačítek totiž nabízí na přechodech přiměřené čekací časy.

#### Hodnocení 3 – komentáře

Sčítač navrhl pro majoritní směr přidat přechod před školu a protáhnout stezku k němu.

#### Hodnocení 4 – návrh úpravy

Elsnicovo náměstí se ve skutečnosti skládá ze čtyř křižovatek, s nichž sčítána byla tato nejvýznamnější. Pro majoritní směr by bylo vhodné řešit průjezd přes náměstí s minimem kolizí s IAD, tedy nejlépe přes nový přechod před školou. Je otázka, zda na tomto místě přechod (s ohledem na bezpečnost žáků) může vzniknout. V budoucnu by ale bylo vhodné řešit nově celou plochu náměstí s přemostěním Rokytka tak, aby vznikla souvislá parková plocha s vhodnějším vedením frekventovaného průtahu Zenklova – Voctářova. Lze uvažovat i rekultivaci parčíku, znovuotevření Rokytka a vedení stezky prostupem pod Voctářovou ulicí.



### 3.14 U Bulhara - dole

Typ: Světelná, komplikovaná

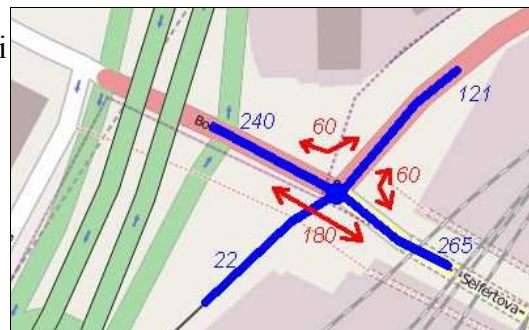
Provoz IAD: velmi silný

Odhad denního průjezdu cyklistů: 320

Křižovatka U Bulhara je proslulá svou složitostí a řadou vjezdů na magistrálu, která dělá průjezd pro cyklistu velmi komplikovaný.

Při sčítání se bere ohled na ramena, která nevedou na magistrálu (ta se eviduje zvlášť):

1. Seifertova, podjezd (včetně chodníků = PP)
2. Tramvajový podjezd pod magistrálou
3. Hyberská a U Bulhara (společně)
4. Husitská



=>	tunel	Seif	Hus	Hyb	do X	
Tram tunel		5	0	3		8
Seifertova	14		31	103		147
Husitská	0	35		27		62
Hyberská	0	78	28			106
ze X	14	118	59	134		
směr celkem	22	265	121	240		324

#### Hodnocení 1 – směry a intenzity

Na křižovatce jsou malé intenzity cyklistů (ráno 54, odpoledne 98, denní odhad 320). Silný směr je plánovaná A25 Seifertova <-> Hyberská (+tramvajový tunel), s denním odhadem kolem 200 cyklistů, v 10% s využitím tramvajového tunelu.

Směr z Husitské je rovnoměrně rozptýlený nahoru a dolů (vždy asi 60 cyklistů denně).

Za zmínku stojí, že magistrálu denně využije něco mezi pěti a deseti cyklisty.

#### Hodnocení 2 - skladba a chování

Jízda na červenou nebyla prakticky evidována, stejně jako jiné nedovolené manévry. Přechody převádí 7% cyklistů. Využití přechodů, HDP a tramvajového tunelu ze Seifertovy do centra je 55%:30%:15%, ve směru z centra jsou poměry 25%:70%:5%.

Čísla poukazují na nezanedbatelné využití tramvajového tunelu pro směr do centra namísto průjezdu složitou křižovatkou (také návaznosti do centra jsou od tramvaje lepší). Také je patrné, že cyklisté směrem do kopce dají přednost segregovanému řešení.

#### Hodnocení 3 – poznámky

Místo, kde sčítač seděl, mu nemuselo umožnit postřehnout projíždění na červenou na přechodech (zvlášť u toho u tramvajové trati), také nemusel dobře rozlišit ty cyklisty přijíždějící Seifertovou, kteří v HDP přijeli, a kteří se do něj přesunuli z PP při příjezdu na křižovatku.

#### Hodnocení 4 – návrh úpravy

Význam křižovatky Bulhar vzroste po otevření cyklostezky na Krejcárek a zobousměrnění průjezdu Hyberskou ulicí. Pak bude nezbytné řešit tuto křižovatku tak, aby nabídla cyklistům v trase A25 když ne komfortní, tak alespoň zřejmý průjezd. Do vyřešení křižovatky by bylo vhodné povolit cyklistům průjezd po tramvajovém pásu a to na dodatečnou signalizaci zajišťující, že nebude omezen průjezd tramvají.

### 3.15 Fügnerovo náměstí

Typ: trojramenná, s chodníky celkem do šesti směrů.

Provoz IAD: velmi slabý

Odhad denního průjezdu cyklistů: 230

Eviduje se křižovatka ulic Ke Karlovu a Apolinářská. Protože ve směru k náměstí lze odbočit ještě na chodník ulice Sokolské, je třeba sčítat do formuláře pro pětiramennou křižovatku.



Hodnocení 1 – směry a intenzity

Intenzity v křižovatce jsou malé (denní odhad 230). Nejsilnější směr je podjezd Sokolské ulice do Koubkova, kterým projely 2/3 evidovaných cyklistů (150). Směr prochází asi ze 2/3 přímo do Apolinářské a zhruba z 1/3 do ulice Ke Karlovu

	Soko	Koub	KK dc	Apol	KK zc	příjezd
Sokolská		5	2	0	0	7
Koubkova	5		23	43	7	77
Ke Karlovu dc.	0	14		0	5	18
Apolinářská	0	41	0		16	57
Ke Karlovu zc.	0	11	54	7		72
odjezd celkem	5	70	79	50	27	
směr celkem	11	147	97	106	100	231

do centra, v tomto směru posměrné. Za zmínku stojí také znatelný průjezd ulicemi Ke Karlovu směrem do centra a asi čtvrtinový protisměrný průjezd ulicemi Ke Karlovu.

**Hodnocení 2 - skladba a chování**

Byly zaznamenány protisměrné průjezdy jednotlivců ulicemi Ke Karlovu, které se dějí většinou po chodníku (ke křižovatce zcela, od křižovatky z více než poloviny)

**Hodnocení 4 – návrh úpravy**

Bylo by vhodné vyznačit podchod od Apolinářské do Koubkova jako stezku pro chodce a cyklisty. Intenzity nejsou velké, ale úprava by nemusela být náročná - pokud se vzhledem k nízkým intenzitám cyklistů podaří prosadit řešení bez segregace - například jako pěší zónu s povoleným průjezdem cyklistů. Protisměrné průjezdy v ulici Ke Karlovu nemá vzhledem k intenzitám smysl řešit.

V budoucnu lze uvažovat o vedení cyklostezky ulicemi Sokolskou, kde by došlo ke snížení počtu jízdnic pruhů na dva. Stezka by mohla vést přes Nuselský most na Vyšehrad. Pak by například zmíněný protisměrný průjezd ulicemi Ke Karlovu nebyl potřeba.

### 3.16 Jižní předmostí Nuselského mostu

Typ: Chodníky

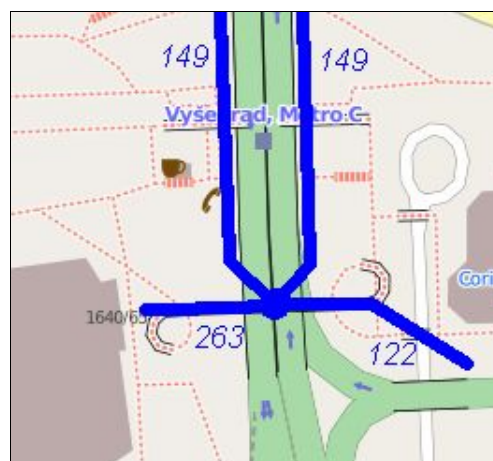
Provoz IAD: 0

Odhad denního průjezdu cyklistů: 340

Místo je pouhým směrovým rozcestníkem, nesleduje se zde chování cyklistů.

**Hodnocení 1 – směry a intenzity**

Prostor není příliš silný, s odhadem ca 340 cyklistů denně. Silný směr je pochopitelně Nuselský most (odhad 300 cyklistů denně), směr na Pankrácké nám. je o něco málo slabší (260) a třetí směr k policejnímu ředitelství je slabší



ještě o polovinu. Pokud sloučíme oba chodníky Nuselského mostu, dostaneme nejsilnější směr od Pankráckého náměstí na most (220 cyklistů), z druhé strany magistrály přijíždí na most asi třetina. Napříč mostu projede denně minimum (50) cyklistů.

Směrové rozložení mezi oběma chodníky je dáno v prvním přiblížení rozložením intenzit: Ty jsou prakticky 1:1; oba chodníky jsou využívány zhruba stejně. Rozložení směrůvosti ukazuje, že po západním mostě se o něco málo častěji vyjíždí a po východním častěji vjíždí. Logiku to má, jednosměrky na druhé straně mostu znesnadňují průjezd oslabenými směry. Poměr je ale asi jen 4:5, tedy nic výrazného. Nevhodné protisměrky ovlivňují průjezd méně, než by se čekalo.

	m V	m Z	Pank	hotel	do X	
			0	43	29	72
most východ	2		79	7	88	
most západ	38	57		29	124	
Pankrácké náměstí	36	5	16		57	
před hotelem	77	61	138	66		
z X	149	149	263	122	342	

Jednotlivé směry se na chodníky rozkládají dosti přímo: Směr od Pankráckého náměstí volí častěji západní chodník, ale více než třetina cyklistů přejíždí přes lávku na východ (7:4).

	most	Pank	hotel	do X
Nuselský most		122	36	158
Pankrácké náměstí	95		29	124
před hotelem	41	16		57
z X	136	138	66	
směr celkem	294	263	122	340

Naopak směr od policejního ředitelství dává přednost chodníku východnímu naprosto jasně (5,5:1). Důvodem může být, že cyklisté, kteří od Pankráckého náměstí přijedou podjezdem Kongresové, jsou při sčítání považováni za cyklisty od policejního ředitelství (kde je prakticky vzato minimum zdrojů a cílů cest). Pak by byl směr od Pankráckého náměstí ještě o něco silnější (asi +60) a většina pohybu v oblasti by se týkala výhradně distribuce směru od Pankráckého náměstí na jednotlivé chodníky Nuselského mostu.

## Hodnocení 2 - skladba a chování

Asi 7% cyklistů na Nuselském mostě jedou s auty v HDP, přestože je zde k dispozici celkem použitelný cyklochodník.

## Hodnocení 4 – návrh úpravy

Úprava oblasti by měla spočívat především v legalizaci jízdy cyklistů z chodníků Nuselského mostu a lávky mezi nimi až k místu, kde se mohou napojit na ulici Na Pankráci (což je asi 250 metrů daleko, za lávkou přes Kongresovou, vše po širokém chodníku). Potíže mohou být se šířkovými poměry a požadavky SONS na oddělený prostor, čehož na některých chodnících nelze z prostorových důvodů dosáhnout.

## 4 Návrh lokalit pro zadávací karty

Součástí projektu je příprava pěti zadávacích karet na úpravu nejproblémovějších křižovatek. Z informací získaných sčítáním se ukazují jako klíčové pro úpravu následující lokality:

- 1.A2 v celém problémovém úseku** (začátek výjezdu z náplavky u Mánesa až náplavka pod Čechovým mostem, celková délka 2,0 km.) Případně se lze v řešení omezit na nejproblémovější úsek Most Legií - Platněřská (0,7 km).
- 2.Výtoň.** Křížení Rašínova nábřeží a Vnislavovy ulice, překřížení Rašínova nábřeží a rampa na jižní lávku železničního mostu.
- 3.Křižovatka Dukelských Hrdinů a nábřeží Kapitána Jaroše.** Křižovatka zjevně podvazuje příjezd do centra od severu. Řešení je naprosto nutné.

Toto je ovšem předběžný návrh, výstup by měl být až z numerického modelu.

## 5 Závěr

Sčítání cyklistů splnilo předpokládané cíle: Získali jsme podrobné informace o chování cyklistů na šestnácti lokalitách centra Prahy a dostatečné číselné údaje pro kalibraci dopravního modelu městského centra.

Podrobné sledování křižovatek pak potvrdilo existenci řady konkrétních problémových průjezdů. Především chování cyklistů na některých přejezdech pro chodce ukazuje naprostou nevhodnost stávajícího dopravního řešení pro cyklistickou dopravu o nezanedbatelných intenzitách (stovky cyklistů denně). Za zmínku stojí následující pozorování:

- Kolony v ulici Na Slupi do centra objíždí po úzkém chodníku denně asi 100 cyklistů (1/3)
- Přečhody na Výtoni převádí jen kolem 2% cyklistů
- Vyskytuje se chaotické přejíždění křižovatky na Palackého náměstí od mostu na náměstí, často po tramvajových kolejkách. Počty nejsou příliš velké, zato riziko ano.
- Na Újezdě se ukázalo, že jen poměrně málo cyklistů (asi 2/5) využívá k objezdu odbočení do Vítězné ulici Plaskou.
- Již zmíněných 200 cyklistů denně v protisměru Šeříkové.
- 1400 cyklistů denně přejíždějí křižovatku u Národního divadla. (Tak velký počet je jistě ovlivněn uzavřením Myslíkovy a připočtením dvou stovek cyklistů projíždějících denně Divadelní, ale i tak je to skutečně mnoho)
- Podjezd pod Mánesovým mostem na Klárově by už při stávajících intenzitách využívalo až 600 cyklistů denně.
- Cyklisté na nábřeží Kapitána Jaroše přejíždějí přechod na červenou především proto, že jim malé vyčkávací ostrůvky, na které se nevejde ani jedno kolo, neumožňují bezpečně vyčkat zelené.
- Přes Elsnicovo náměstí jezdí denně až 750 cyklistů. To je patrně efekt cyklostezky Rokytka, která na trasu A26 konečně „natáhla“ lidi.
- Ze směrů, kde není souvislé řešení pro cyklisty (Seifertova, Fügnerovo náměstí, Nuselský most) jezdí do centra kolem dvou stovek cyklistů denně.

Ze pozorování cyklistů tak vzešla řada návrhů na drobné úpravy na stávajících křižovatkách, které by okamžitě výrazně snížily míru přestupkového chování cyklistů. Uvědomme si, že není reálné, aby cyklisté svého chování zanechali - to ukazuje chování cyklistů v přítomnosti policie na křižovatce u národního divadla. Jedinou reálnou cestou je úprava infrastruktury tak, aby cyklisty k porušování pravidel silničního provozu nenaváděla alespoň v těch případech, kdy cyklisté jezdí po přechodech na červenou nebo skrz jednosměrky v protisměru.

Konkrétní místa, která je možné upravit prakticky okamžitě:

- Šeříková ulice: zobousměrnění pro cyklisty (denní průjezd v protisměru přes 200 cyklistů, to je dokonce výrazně více, než kolik za stejnou dobu projede ulicí aut!).
- Úprava intervalů zelené na dvojici přechodů na Výtoni: Z Rašínova nábřeží do Libušiny a Vnislavovy. Celková denní intenzita přes 700 cyklistů křižících nábřeží, na červenou přitom jezdí kolem 30% cyklistů.
- Úprava signalizace na nábřeží Kapitána Jaroše tak, aby po zmáčknutí tlačítka vznikla fáze umožňující přejít (a přejet) celou ulici najednou. Ve výhledu instalace přejezdu pro cyklisty s tímto nastavením nebo (raději) úplná přestavba křižovatky.

- Povolení průjezdu cyklistů tramvajovým podjezdem U Bulhara, alespoň ve směru dolů.
- Povolení průjezdu cyklistů pěší zónou na Alšově nábřeží.

## **6 Literatura, odkazy**

[1] <http://unicam.camea.cz/Discoverer/BikeCounter/map>

mapové zdroje: <http://www.openstreetmap.org/> , [http://wgp.praha-mesto.cz/tms/projects\\_a/cyklo](http://wgp.praha-mesto.cz/tms/projects_a/cyklo)



## Příloha 1: Manuál ke sčítání cyklistů

kteří proběhne ve dnech 16. a 23.6. 2010 v Praze. Verze 1.1 (15.6.2010) – bez popisu křižovatek Autor: Vratislav Filler

### 1 Organizační pokyny

#### 1.1 Smlouva a obecné podmínky

- Ke sčítání bude přijato prvních dvacet přihlášených. Dalším pěti budou nabídnuty pozice náhradníků pro případ, že by se první domluvení omluvili.
- Brigáda bude na dohodu o provedení práce. Smluvní částka je 600,- / den hrubého. Pokud jste studenti a přinesete potvrzení o studiu (nebo podepíšete prohlášení, že tento měsíc neuplatňujete odpočet daně u jiného zaměstnavatele), proplatíme tuto částku bez srážky daně, jinak musíme srazit 15% .
- Smlouvu vám pošleme předem v el. podobě s tím, že k podepsání jí budu mít během sčítání. Předem přes mail obdržíte formulář s technickými dotazy (telefon, preferovaná čtvrt', dopravní prostředek, způsob platby), jehož odesláním se ke sčítání závazně přihlásíte.
- Výplata proběhne buďto převodem na účet (pokud s tím budete souhlasit), nebo v hotovosti po předání výsledků ze sčítání.
- Může se stát, že se sčítání zruší pro nepřízeň počasí (jen v případě celodenních silných srážek). Pokud sčítací den zrušíme méně než 24 hodin před vlastním sčítáním (tj. do 15.6., 6:00 ráno), vyplatíme závazně přihlášeným 25% sjednané částky jako storno.

#### 1.2 Organizace sčítacího dne a obecná doporučení

- První sčítací den si na křižovatce Václavského náměstí a Vodičkovy ( přesně zde: <http://www.mapy.cz/#mm=FP@dm=133086404+135933940@x=133086108@y=135934004@z=18> ) vyzvednete sčítací formuláře. Vyzvednutí bude možné od 6:15. Odjezdy jsou stanovené mezi 6:30 a 6:45 tak, aby se dalo dorazit přímo na sčítanou křižovatku do 6:55. (viz vaše křižovatka). Doražte tak, abyste měli ca 10 minut rezervu.
- V 7:00 začne ranní část sčítání, poběží do 9:30.
- Na křižovatky s velkou frekvencí cyklistů budou nasazeni dva lidé.
- Během sčítání budu fungovat jako spojka, všechny vás objedu a pomůžu s řešením případných potíží. Můžete mi volat také, kdybyste si potřebovali odskočit, něco koupit, apod. Kontaktní telefon je 776 362 395.
- Odpolední část sčítání začne v 15:00 a poběží do 18 hodin.
- Po skončení sčítání odevzdáte výsledky sčítání, a to v podniku *Dobrá Čajovna*, Václavské náměstí 14 (dolní část VN, při pohledu k Muzeu vpravo, ve dvoře). Budu zde od 18:15 nejméně do 18:45.
- Upozorňuji, že částka bez srážky daně bude vyplácena jen proti platnému potvrzení o studiu.
- Pro práci dostanete sčítací formuláře, další pomůcky nezajišťujeme. Doporučené vybavení:
  - Pevné desky A4 a propisovací tužka
  - Skládací židlička nebo něco, na čem můžete sedět
  - Ochrana před nepříznivým počasím, podle situace slunečník, klobouk nebo kšiltovka, bunda, pláštěnka.
  - Občerstvení, pití.
  - Nedoporučujeme vestičku apod, sčítání by mělo být diskrétní.
  - Fotoaparát je vhodný, ale není nutný.

### 2 Vlastní sčítání

1.Sčítání sleduje tři základní charakteristiky:

1.Počty cyklistů projíždějících jednotlivými rameny uzlu

2.Základní zařazení cyklistů (muž / žena, popř. dítě)

3.Způsob řešení problémové situace (jízda po chodníku, podél kolony, vedení kola, jízda na červenou apod.)

2.Pro sčítání budou připravené formuláře pro jednotlivé křižovatky.

3.Základní evidenci cyklistů je sčítací formulář. Pokud se rozhodnete fotografovat, pak platí několik zásad uvedených dále.

4.Pozice a chování sčítače by neměly ovlivnit chování cyklistů (nenápadné sčítání)

## 2.1 Po příchodu na křižovatku

- Najděte si vhodné místo pro sčítání (doporučené místo viz popis křižovatek)
- Připravte si formulář a zorientujte si ho podle potřeby, ztotožněte si směry.
- Pokud zbývá čas, obhlédněte si křižovatku, zkontrolujte, odkud nejčastěji budou vyjíždět cyklisté, kde jsou zakázaná odbočení apod.

## 2.2 Pokyny k formuláři

1. Pro sčítání se použije formulář určený výhradně pro sčítání cyklistů. Standardní formulář předpokládá čtyřramennou křižovatku. Na řadě křižovatek mohou cyklisté přijíždět z více a velmi atypických směrů, v takovém případě se použije zvláštní formulář s upravenými kolonkami.

2. Formulář se vyplňuje propisovací tužkou.

- Průjezd cyklisty se zaznamená svislou čárkou,
- každý pátý cyklista se značí vodorovnou čárkou přeškrtačující předchozí svislé (jako když se čárkuje pivo).
- Chybně vyznačený průjezd se přeškrtně vlnovkou.

1. Eviduje se od směru, ze kterého cyklista do křižovatky přijel, průjezd se zaznamená do kolonky patřícího odbočení.

2. V kolonce se rozlišuje jízda:

- v hlavním dopravním prostoru (HDP), tedy po silnici, cyklopruhu a piktokoridoru
- v přidruženém dopravním prostoru (PP), tedy po cyklostezce a po chodníku.
- Zda cyklista jedoucí v přidruženém prostoru přes přejezdy pro cyklisty nebo přechody pro chodce kolo vedl nebo na něm jel. (Pokud cyklista alespoň na okamžik vede kolo, eviduje se jako, že kolo bylo vedeno. Jako vedení kola se neeviduje, pokud cyklista při čekání na křižovatce z kola sleze.)
- Kombinace: Pokud cyklista při své jízdě začne v HDP a skončí v PP a naopak.

1. Dále se eviduje typ cyklisty (Muži, ženy, děti do 15 let a pokud má cyklista vozík nebo nákladní kolo - uvádí se jen do této kolonky). V případě, že se druh cyklisty nepodaří rozeznat, se tato položka nevyplňuje.

2. Dále se eviduje rizikové chování, zejména:

- Průjezd na červenou (nezávisle na tom, zda v HDP nebo PP). Když není vidět na signály, eviduje se průjezd na červenou jen, je-li zjevný z dopravní situace (křížení proudu vozidel apod.)
- Jízda po tramvajovém pásu, kde není dovolena jízda vozidel
- Zkracování - tím se myslí jakákoliv jízda mimo koridor vyhrazený pro vozidla nebo chodce.
- Skok do provozu: Přesun z HDP do PP v místě, které k tomu není určeno, tedy například přesun z chodníku před kolonu apod. Pokud přitom současně došlo k jízdě na červenou, eviduje se tam.

1. Formulář se obměňuje každých 10, 15 nebo 30 minut, podle frekvence. Vždy ale v každou celou půhodinu. Čas se uvede do patřící kolonky

## 2.3 Fotografování

2. Fotografování projíždějících cyklistů není povinnou součástí sčítání, ale můžete se rozhodnout jej použít. Kdo jste uvedli, že máte fotoaparát, můžete být přiděleni na křižovatku, kde je fotografování žádoucí.

3. Pořízené fotografie můžete poskytnout pro potřeby zpracování sčítaných dat. Vzhledem k tomu, že se jedná o fotografie pořízené bez souhlasu fotografovaných osob, vztahují se na ně jistá omezení, pokud jde o publikovatelnost. Oživení, o.s. použije fotografie výhradně pro zpracování průzkumu a nečiní si na ně exkluzivní nárok. Fotografie si tedy můžete ponechat a naložit s nimi podle svého, berte ale ohled na výše zmíněné omezení. Pokud pořídíte zajímavé fotografie, u kterých by byl zájem o publikaci (například na serveru Prahou na kole, nebo na připravovaném webu Prague cycle chic), bude další publikace možná po dohodě s vámi.

4. Pokud se rozhodnete fotografovat, zvolte si metodu fotografování podle situace a během celého sčítacího bloku ji neměňte. Možnosti jsou:

- Dokumentace průjezdu všech cyklistů (vhodné pro křižovatky s menší frekvencí). Postup: Vyfotím a podle fotky zapíšu.
- Dokumentace sloužící k identifikaci druhu cyklisty (vhodné pro křižovatky se střední frekvencí). Zde se nesnažíte zachytit všechny cyklisty, ale jen ty, které nestíháte zatřídit do kategorií.
- Výber s cílem zachytit zajímavé cyklisty, případně fotografování pro soukromé účely.
- Fotografování cyklistů na profilu namísto zápisu do formuláře (může být doporučeno namísto formuláře, viz níže).

1. Fotografická evidence profilu je vhodná tam, kde se ke křižovatce sčítá ještě blízký profil křižovatky míjející (klasicky křižovatka Výtoň a kromě toho ještě náplavka pod ní). V takovém případě bude jako výsledek sčítání přijat balík fotografií.

2. Na konci sčítacího dne nebudu asi schopen stáhnout si fotografie od vás všech. Doporučuji, abyste fotografie z

daného dne (všechny, bez vyřazování) zkomprimovali do jednoho souboru a zaslali po sčítání přes některou z datových služeb.

### **3 Specifika jednotlivých křižovatek**

Většina křižovatek se vejde do schématu „3-4 ramena, HDP nebo PP“. Existují ale složitější křižovatky, kde může cyklista vyjíždět z různých chodníků apod., z dalších směrů. Někdy je takový chodník důležitější, než hlavní komunikace. Ke každé uvažované křižovatce je proto uvedený komentář, který postihuje důležité směry, informuje o vhodném místě k usazení sčítače, řeší vedlejší ramena, která nejsou předmětem sčítání, atd.

Přečtěte si proto pečlivě pokyny k přidělené křižovatce a jakékoliv dotazy směřujte na obvyklý mail [dotazniky@prahounakole.cz](mailto:dotazniky@prahounakole.cz) nebo přímo na telefon 776 362 395.