

OSTATNÍ

PARKOVACÍ INFRASTRUKTURA

Spolu s budováním liniové infrastruktury je třeba nabídnout bezpečné odstavení kol, zejména tam, kde je poptávka očekávána. Jedná se o dopravní terminály, místa cílů cest obecně (služby, úřady, školy, sportovní zařízení ...), ale jde i o zdrojové lokality, jelikož ne každý má možnost odstavit svoje kolo doma.

Odstavování jízdních kol se teoreticky dělí pouze na krátkodobé (1 až 2 hodiny) nebo dlouhodobé (po dobu pracovní doby, vyučování, přes noc, systém Bike and Ride apod.) Pro krátkodobé odstavení slouží jednoduché stojany, dlouhodobé odstavení je nutno řešit podle konkrétního případu. Co se týče odhadu počtu parkovaných kol, pak například u bytových a občanských staveb má být kromě výpočtu stání pro motorová vozidla prokázáno i zajištění dostatečného počtu míst pro kola (udává se 1 kolo na 2 obyvatele). Pro návrh jsou rozhodující sezónní nároky (jaro až podzim). V případě zařízení pro výrobu a obchod lze potřebný počet odstavných stání stanovit průzkumem či v závislosti na dělbě přepravní práce.

Druhy odstavných zařízení pro jízdní kola:

Stojany:

Umístění u zdrojů i cílů cest - drobné obchody, bydliště, tedy prakticky na každé ulici, plošně v pěších zónách.

Odstavné plochy (objekty):

Jedná se o většinou krytá parkovací zařízení pro větší počet kol. Umísťují se zejména u škol, rekreačních a sportovních zařízení, pracovišť, nákupních center.

Úschovné prostory/boxy:

Jsou to uzamykatelné prostory pro dlouhodobé odstavení jízdních kol (nádraží, pracoviště, bydliště). Jejich výhodou je bezpečná ochrana jak proti krádeži a vandalismu, tak proti povětrnostním vlivům. Nevýhodou je samozřejmě cena, která je kvůli zámkovým mechanismům větší než o běžných odstavných ploch (objektů)

Odstavná zařízení pro jízdní kola mají splňovat tyto požadavky:

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



UHERSKÉ HRADIŠTĚ

Doporučené počty parkovacích míst podle lokality:

Obchody a obchodní centra	50 - 100 míst na 1000 m ²
Kanceláře	20 - 50 míst na 1000 m ²
Vzdělávací zařízení	500 - 1000 míst na 1000 studentů
Sportovní zařízení	250 - 500 míst na 1000 návštěvníků
Nemocnice	250 - 500 míst na 1000 lůžek
Parky, koupaliště...	100 - 400 míst na 1000 uživatelů

Město by mělo přednostně budovat bezpečná parkovací zařízení v budovách magistrátu a městských institucí a VYŽADOVAT budování těchto zařízení po středních a větších investorech (u nákupních center, multifunkčních budov a velkých sportovních areálů).

Je také třeba pamatovat na hlídaná či uzamykatelná místa pro kola ve všech hromadných garážích.

Poznámka:

Výpočet zvolen dle holandského standardu pro města středních velikostí s dělbou přepravní práce cyklistů 20%. Počty pro Uherské Hradiště navýšeno 1,2krát, z důvodu vyššího podílu cyklo dopravy.



KODAŇ



KODAŇ



UHERSKÉ HRADIŠTĚ



ČESKÁ TŘEBOVÁ

Umístění

Stojany jsou umístovány jednotlivě či ve skupinách tak, aby byl zabezpečen volný manipulační prostor 1,5 m do každého směru od kraje stojanu (skupiny stojanů) k nejbližší pevné překážce. Osová vzdálenost jednotlivých stojanů je alespoň 70 cm. Při osazení na chodnicích navazujících na komunikaci pro motorová vozidla bude stojan osazen minimálně 50 cm od hrany komunikace a v rámci chodníku bude zajištěn minimální průchod 1,5 m, což je zjednodušená aplikace normy ČSN 73 6110. Stojany jsou pod povrchem komunikace obetonovány. Vyčnívající část stojanu je vysoká nejméně 85 cm od povrchu komunikace. Při umístění bude stávající povrch vyříznut v rozsahu přečnívajícím půdorys stojanu na každou stranu o 30cm, skladby komunikace budou vybourány na úroveň -30cm. Po provedení výkopových prací je stojan osazen a obetonován do úrovně -30cm. Skladby komunikace jsou nahrazeny ve složení 20cm betonové lože - PB I (C20/25), 4cm šterkodr frakce 0/4, 6cm zámková dlažba betonová. V případě osazení do stávající živичné vrstvy je povrch zámkové dlažby proveden tak, aby plynule navazoval na stávající povrch. V případě umístění do zatravněné plochy je postupováno obdobně s tím, že celá plocha je ohraničena záhonovým obrubníkem uloženým v betonové loži. Okolí je zpětně upraveno a zatravněno. Pouze v případě, kdy původní povrch je tvořen rozebíratelnými prvky, jsou tyto pouze vyjmuty a po instalaci v původní skladbě vráceny zpět.

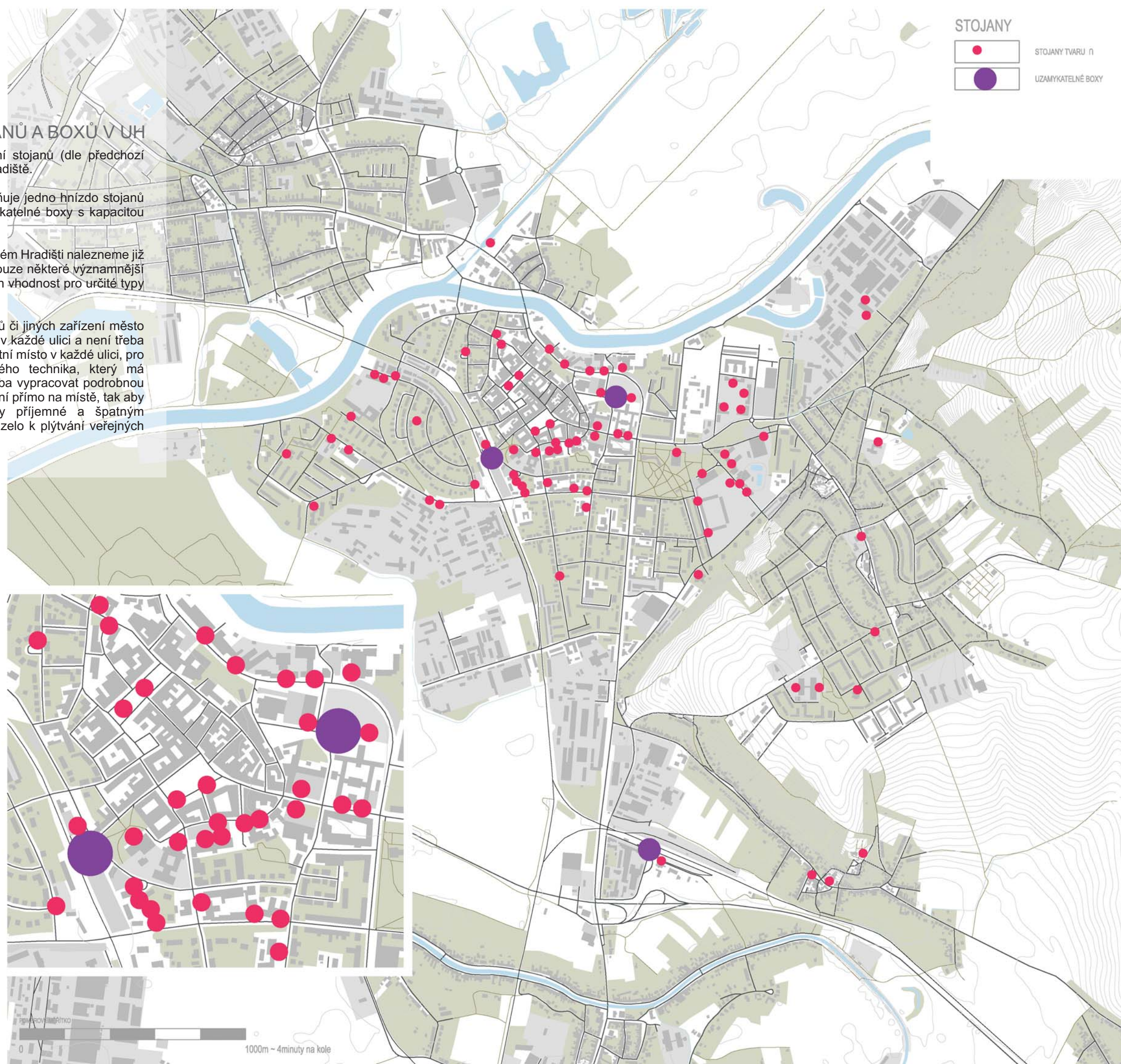
NÁVRH UMÍSTĚNÍ STOJANŮ A BOXŮ V UH

Tento výkres ukazuje návrh umístění stojanů (dle předchozí strany) na území města Uherského Hradiště.

Každý barevný bod na mapě znázorňuje jedno hnízdo stojanů (dle lokality 4 až 20ks), resp. uzamykatelné boxy s kapacitou alespoň 20 kol.

Vzhledem k tomu, že stojany v Uherském Hradišti nalezneme již nyní na mnoha místech, návrh řeší pouze některé významnější lokality a pak také typy stojanů a jejich vhodnost pro určité typy prostor.

Pokud se k rozšíření instalace stojanů či jiných zařízení město rozhodne, pak je třeba řešit umístění v každé ulici a není třeba zvláštního výkresu. Jiná věc je konkrétní místo v každé ulici, pro správné umístění je třeba zkušeného technika, který má s podobnou prací zkušenosti a je třeba vypracovat podrobnou vyhledávací studii a dozorovat umístění přímo na místě, tak aby umístění bylo zejména uživatelsky příjemné a špatným umístěním či typem stojanu nedocházelo k plýtvání veřejných prostředků.



PŘEPRAVA KOL V PROSTŘEDCÍCH HROMADNÉ DOPRAVY

Možnost použití jízdního kola v kombinaci s prostředky hromadné dopravy podstatně zvětšuje mobilitu lidí používajících kolo. Při užívání hromadné dopravy je cyklista v podobné pozici jako například rodiče s malými dětmi (s kočárkem) – potřebuje více místa než běžný cestující. Je třeba na to myslet jak při návrhu vozového parku, tak při budování či úpravě zastávek, stanic.

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

Jiná situace je, pokud kolo ponecháváme v terminálech, na zastávkách, což se může týkat jak městské dopravy (konečné zastávky linek MHD), tak meziměstské. Především jde o mít kolo kde ponechat tak, aby bylo chráněno před krádeží a ideálně též před povětrnostními vlivy.

Nejlepší řešení je takové, kdy kola jsou hlídána kamerami, dají se zamknout do boxů (prostorově náročné), jsou blízko nástupiště a odbavovací haly atd. Každé umístění, které prodlužuje manipulaci s kolem a cestu k němu bude nepopulární a nebude využíváno. Dále viz: ČSN 73 6110, čl. 10.4.2.6 – B+R

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

- Přepravu kol v prostředcích hromadné dopravy
- Bezpečné zaparkování kola ve významných dopravních uzlech ve městě (přestupní terminály)
- Půjčení kola na vytipovaných dopravních uzlech majících vazbu na území Zlínského kraje (autobusové nádraží, vlakové nádraží)



VEŘEJNÉ OPRAVY KOL

Veřejné opravy kol jsou jednou z možností jak cyklistům na vybraných místech zpříjemnit cestování. Dost často totiž zjistíte, že potřebujete utáhnout povolenou matku, napumpovat prázdné kolo nebo namazat suchý řetěz. Jak na to ukazuje příklad z Velocity.



INFORMAČNÍ SYSTÉM

Pro snadnou orientaci v systému cyklotras je důležité mít na paměti několik zásadních pravidel:

- síť cyklotras musí tvořit logický celek s vazbou na důležité cíle v intravilánu a extravilánu
- informační značení vychází z celostátního systému značení, kde má každá trasa přidělené číslo. Tento systém bude přednostně uplatňován na základních rekreačních cyklotrasách. O opatřeních na síti místních komunikací budou cyklisté informováni v cyklistických mapách, resp. na infotabulích. Složitě značení sítě na těchto komunikacích je kontraproduktivní.
- orientační tabule, které značení doplňují a usnadňují orientaci v prostoru. Navíc umožňují informovat o místních cílech
- mapy. Optimálním řešením pro město je zjednodušený mapový podklad s vyznačením systému městských cyklotras, doplněným o vyznačení parkovacích zařízení, významných přestupních terminálů atd. Vhodným doplňkem je mapa regionu s vyznačením regionálních napojení.

SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ

Pravidelné sčítání cyklistů je nezbytné pro zjišťování aktuálních potřeb cyklistické dopravy a zároveň potvrzením užitečnosti provedených opatření na síti místních komunikací. Sčítání na realizovaných úsecích cyklostezek je vhodné automatizovat, tzn. opatřit automatickými sčítači s průběžným vyhodnocováním počtu projelých cyklistů.

Je to velice zajímavá myšlenka inspirovaná Kodaní. Tento sčítač vyhrál prestižní cenu Falco, která je udělena v rámci každoroční cyklistické konference. Není náhradou za běžné plošné sčítání. Je jedním z faktorů, které přitahují k cyklo dopravě pozornost i těch, kteří kolo pravidelně nepoužívají. Společně s kolegou Cachem byla myšlenka pouhého sčítání zdokonalena návrhem soutěže. Kolik cyklistů projede vybraným profilem cyklostezky či cyklopruhu v tom kterém městě. Soutěžit mohou mezi sebou města v rámci ČR i zahraničí. Výsledky se mohou zobrazit na instalovaném sčítači on-line. Podobně jako v Kodaní ujeté kilometry za den, či rok. Stačí jediné. Domluvit se s výrobcem. Město si musí první samozřejmě uvědomit, že je to investice, která se vyplatí.



Barva
Zabezpečení:
Historie:
Spojení:
WEB platforma:

Přenos dat
GSM modem
Rozmístění Informací
Typ informací

Umístění

Množství cyklistů/den
Množství cyklistů/rok
Info
Způsob měření

Senzory

Metal v kombinaci základních barev města
Vysoké (kamerové snímání vlastního sčítače)
1 rok
GPRS/3G
Online vyhodnocení počtu cyklistů za den/rok na www (youtube, vimeo, FB atd.)

Automaticky On-line (na e-mail, facebook...)
SIM Card
Oboustranné
Online vyhodnocení počtu cyklistů za den/rok přímo na sloupeku

V atraktivních rekreačních koridorech
V atraktivních dopravních koridorech

Číslo
Barometr
Datum, Čas, Teplota
Snímání pomocí smyček ve vozovce
Rozlišení kolo/pěší, resp. kolo / vozidlo
Fibre-optic

SDÍLENÍ KOL - BIKE SHARING

Systémy sdílení kol jsou stále populárnější. Ve světě existuje celá řada systémů, od těch provozovaných nejrůznějšími společnostmi a neziskovými organizacemi až po ty komerční, fungujících na bázi reklamy.

Ústředním motivem většiny systémů je volný nebo cenově dostupný přístup k jízdním kolům pro realizaci krátkých cest uvnitř města.

Současná popularita sdílení kol se připisuje známému pařížskému systému Vélib, který v roce 2007 zprovoznil síť 20.000 speciálně konstruovaných kol, která rozdělil mezi 1450 stanic volně rozmístěných po celé Paříži. Jedná se o systém založený na principu členství, kde se jedinec registruje členskou kartou (kreditní kartou nebo telefonem) na kterékoli ze stanic a použije kolo na časově omezené období, obvykle kratší než dvě hodiny. Jedinec má plnou odpovědnost za kolo do doby jeho návratu do stojanu. Paříž, podobně jako další evropská města spolupracují s reklamní kanceláří (v případě Paříže se jedná o JCDecaux), což jim umožňuje provozovat komerčně velké množství kol při minimálních uživatelských poplatcích. A protože se jedná o Public-Private Partnership Project se spoluúčastí města je možné využívat kolo první půl hodiny zdarma.

Další možností je spolupráce s dráhou, resp. drážním operátorem. V takovém případě je systém úzce navázán na systém veřejné dopravy. Nejznámější takto fungující společností je Deutsche Bahn a jejich systém Call a Bike. (v našem případě by se jednalo zřejmě o ČD nebo StudentAgency).

Výhodou všech moderních systémů sdílení kol je jednoznačná identifikace uživatele a tím pádem zaručená návratnost kol, ať už do konkrétního stojanu nebo nově kdekoli ve městě za podmínky přesné identifikace místa. Takto může jedno kolo vykonat až 15 jízd za den s patnácti různými uživateli a najezdit přitom až 10 000 km za rok (Lyon, VeloV). Podmínkou úspěšnosti je dostatečné množství kol a vzdálenost stojanů cca 300 - 400 m v centru města. Dalším důležitým prvkem je progresivní navýšení sazby za dlouhodobější užívání kola, což přirozeně vede ke zmenšení oblasti využití a celý proces se tím stává efektivnější (není nutné svážet kola z velkých vzdáleností a pokud ano, tak to přijde uživatele draž).

Od 1.7.2010 funguje systém Vélib i v Londýně. Londýn spolupracuje s bankou Barclays





Published by:
 DB Rent GmbH
 Call a Bike
 Kölner Strasse 4
 60327 Frankfurt am Main
 Germany
 www.callabike.de, info@callabike.de
 24h service tel.: 07000 5225522*
 Telephone number when calling
 from abroad: +49(0) 345 29297-0
 *German landline calls, Mon to Fri 9-18 h,
 12.6 ct/min, other times 6.3 ct/min incl. VAT.
 mobile phone charges may vary.
 Subject to change without notice.
 Correct at: March 2010

GREENT 20110

Call a Bike, the Deutsche Bahn bike rental system

The fastest way around town: Call a Bike

Call a Bike is the fast way to get around, bypassing traffic jams, regardless of time-tables. It's good for your figure and good for the environment.

How it works:

1. Registration

You only have to register once at www.callabike.de or by calling 07000 5 22 55 22*.

2. Collect a bike and off you go

You can set off as soon as you have registered. All it takes is one quick phone call.

3. Returning the bike:

Flex-System (Berlin, Frankfurt/Main, Karlsruhe, Cologne, Munich)

Simply lock the bike to a fixed object at the next major crossroads. After you have closed the lock and pressed the button, the display will show the words "Return bike?". Press "Yes". You will then see the 4-digit receipt code. To complete the rental process, phone the number on the lock cover again, key in the receipt code on your mobile phone and state the location of the bike.

Fix-System (Stuttgart and ICE pick-up points)

Return the bike to a Call a Bike pick-up point and secure it using the bolt provided there. Close the lock, press the button and note the receipt code on the lock display. Phone the number on the lock cover again, key in the receipt code and the 4-digit number of the pick-up point.

Mobility at affordable prices

You can choose between two different rates:

1. Rates per minute:

Customer status	Standard rate	BahnCard rate
	8 cents per minute	6 cents per minute
per day (24 hours)	EUR 9 maximum	
per week (7 days)	EUR 36	



In Stuttgart, the first half hour is free. After that, the above rates apply.

2. Flat rate: Pay once – and cycle for 1 year with no more bother. By paying a one-off flat rate, the first 30 minutes of each journey are free.

Customer status	Standard rate	BahnCard 25	BahnCard 50, subscription holders and subscriptions to S-Bahn Berlin	BahnCard 100
Flat rate	EUR 99/year	EUR 75/year	EUR 50/year	EUR 25/year
as from 31st minute	8 cents per minute	6 cents per minute	6 cents per minute	6 cents per minute

The flat rate can be used in all Call a Bike cities and is valid for 12 months from the date of purchase. Please check the latest price list at www.callabike.de.

The system at a glance:

Flex-System – Collecting:

? Call the phone no. on the lock,
 listen to opening code, key into display, open lock – off you go.

Flex-System – Returning:

? Lock CallBike, phone centre,
 key in receipt code *
 state location #

Fix-System – Collecting:

? Call the phone no. on the lock,
 listen to opening code, key into display, open lock – off you go.

Fix-System – Returning:

? Lock CallBike, phone centre,
 key in receipt code and number of pick-up point on your mobile

Call a Bike is available in the following cities:

Berlin, Frankfurt am Main, Karlsruhe, Cologne, Munich, Stuttgart.

... and for example at the following ICE stations:

Augsburg Hbf	Darmstadt Hbf	Heidelberg Hbf	Oldenburg (Oldb.) Hbf
Baden-Baden Hbf	Dortmund Bf	Hildesheim Hbf	Regensburg Hbf
Bamberg Hbf	Düsseldorf Hbf	Kaiserslautern Bf	Saarbrücken Bf
Bielefeld Hbf	Freiburg i. Br. Hbf	Kassel Wilhelmshöhe Bf	Weimar Bf
Bonn Hbf	Göttingen Bf	Magdeburg Hbf	Wiesbaden Hbf
Braunschweig Bf	Halle Hbf	Mainz Hbf	Wolfsburg Hbf
Bremen Hbf	Hanover Hbf	Mannheim Hbf	Würzburg Hbf

Please note: At the above ICE stations, CallBikes can only be collected from and returned to the pick-up point.

An up-to-date list of participating cities is available at www.callabike.de

Furthermore, as a customer of Call a Bike you can use **StadtRAD Hamburg** with out any additional registration. The prices of StadtRAD Hamburg apply as well. For more information, visit www.stadtradhamburg.de.



Call a Bike – The Deutsche Bahn bike rental system

The smart answer to traffic jams and city stress.

Deutsche Bahn – the mobility driver

When the green light on the lock flashes, call the telephone number in the red box on the cover of the lock. You will hear a 4-digit opening code, which you key into the display underneath the cover. This releases the lock and you can then remove the bolt. If the bike is already in use by someone else, the lock flashes red.

NB: A return call will be made to your phone showing the opening code – in other words, you do not have to remember the code.

Breaking your journey: If you want to take a break, you can "park" your bike by simply **closing the bolt** and pressing the button to the right of the lock. The opening code remains valid.

DOPROVODNÉ PROGRAMY PRO PODPORU CYKLODOPRAVY

PODPORA BEZPEČNÝCH CEST DO ŠKOL

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

Jedná se o celou řadu opatření z nichž nejučinnější je omezení automobilového provozu ve městech, což není předmětem tohoto generelu.

Jiná opatření pro nejzranitelnější cyklisty se dají shrnout do následujících bodů:

- vyznačení speciálních tras zklidněnými ulicemi
- budování oddělené infrastruktury
- podpora bezpečného přecházení pro děti používající chodníky

Zdánlivě nejbezpečnější je v současné době pro děti jízda po chodníku. Dle platné právní úpravy (§ 53 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu) konkrétně § 58, stanoví, že děti mladší 10 let nesmí samy jezdit po silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci (mohou pouze s doprovodem osoby starší 15 let), ale vzápětí upřesňuje, že tento zákaz neplatí pro chodníky, cyklistické stezky a obytné a pěší zóny. Nepřímo tím tedy umožňuje dětem mladším 10 let, aby jezdily po chodníku. Nicméně se z tohoto ustanovení nedá odvodit, že by se tato výjimka vztahovala i na osoby starší 10 let, takže všichni ostatní mají tuto činnost zakázanou.

Pokud bychom zajistili dostatečné šířkové profily chodníků všeobecně (především opatřeními na zamezení najíždění parkujících aut až ke stěnám domů) získáme rozsáhlou síť tras pro menší děti.

!Slabými místy však zůstávají přechody pro chodce. (Je třeba mít na paměti fakt, že aby cyklista dostal na přechodu pro chodce přednost, musí podle zákona sesednout z kola). Zde se nabízí technická opatření (rozšířená chodníková plocha), která zúží šířku vozovky tak, aby přecházení bylo co nejbezpečnější. Jedním z nejdůležitějších faktorů ovšem zůstává tolerované nezákonné parkování (do 5m) od přechodů (malé děti nejsou za auty vidět).

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

Co se týče nejlevnější a nejučinnější úpravy, jedná se o co nejširší zavádění zón tempo 30. Je možné vjezdy do takové zóny opět zdůraznit (zúžení vozovky, zvýšené prahy atd.)

I menší děti jsou po dostatečném výcviku schopné jezdit po silnici, ale opatření na vozovce se budou týkat především dětí starších 10ti let. Zde se opatření neliší od opatření pro cyklisty všeobecně, tj. především vyznačování cyklopruhů, předsazený prostor pro cyklisty na křižovatkách atd.

Samostatnou kapitolou je pak vyznačení tras zklidněnými ulicemi, ulicemi s minimálním provozem či přímo stavba oddělené infrastruktury (cyklostezek).

DO PRÁCE NA KOLE

Maďarská národní kampaň na podporu dojíždění na kole se představila pod názvem „Bringázz a Munkába“, v překladu „do práce na kole“.

„Pokud by se pořádalo mistrovství světa v pozitivní propagaci cyklistiky, všichni bookmakeři by si vsadili na Maďary,“ píše server copenhagenize.com. Propagační kampaň našich bývalých jižních sousedů představuje jízdní kolo jako normální a přijatelný způsob dopravy.

Maďaři se touto kampaní zařadili na stále rostoucí seznam zemí, které propagují dojíždění na kole jako zdravou, příjemnou a přijatelnou alternativu. 22% dojíždějících v UH je hodně, proč se ale zastavit tady?



CENOVÉ KALKULACE

ODHAD NÁKLADŮ VYTVOŘENÍ UCELENÉ SÍTĚ CYKLOPATŘENÍ VE MĚSTĚ UHERSKÉ HRADIŠTĚ

náklady za opatření byly vypočítány jako násobek jednotkové ceny a délky opatření

ETAPA	DRUH OPATŘENÍ										
	stavební opatření 5 000 000 Kč/km)		vyhrazený pruh 600 000 Kč/km realizace, 60 000Kč/km/rok obnova)			víceúčelový pruh 200 000 Kč/km realizace 40 000Kč/km/rok obnova)			NÁKLADY V ETAPĚ CELKEM		
	5 000 000		600 000			200 000			40 000		
	délka opatření km	realizace Kč	délka opatření km	realizace Kč	obnova Kč/rok	délka opatření km	realizace Kč	obnova Kč/rok	délka opatření km	realizace Kč	obnova Kč/rok
Central MeetBike	0,00	0	0,65	387 000	38 700	0,82	164 000	32 800	1,47	551 000	71 500
1. Etapa	5,80	29 000 000	1,26	756 000	75 600	1,26	252 000	50 400	8,32	30 008 000	126 000
celkem po 1. Etapě	5,80	29 000 000	1,91	1 143 000	114 300	2,08	416 000	83 200	9,79	30 559 000	197 500
2. Etapa	19,89	99 450 000	0,13	78 000	7 800	4,68	936 000	187 200	24,70	100 464 000	195 000
celkem po 2. Etapě	25,69	128 450 000	2,04	1 221 000	122 100	6,76	1 352 000	270 400	34,49	131 023 000	392 500
3. Etapa	4,02	20 100 000	4,25	2 550 000	255 000	1,16	232 000	46 400	9,43	22 882 000	301 400
celkem po 3. Etapě	29,71	148 550 000	6,29	3 771 000	377 100	7,92	1 584 000	316 800	43,92	153 905 000	693 900
4. Etapa	3,50	17 500 000	0,00	0	0	0,00	0	0	3,50	17 500 000	0
celkem po 4. Etapě	33,21	166 050 000	6,29	3 771 000	377 100	7,92	1 584 000	316 800	47,42	171 405 000	693 900

ODHAD NÁKLADŮ NA UMÍSTĚNÍ CYKLOSTOJANŮ A CYKLOBOXŮ K HLAVNÍM CÍLŮM NA ÚZEMÍ MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ

ETAPA	DRUH PARKOVÁNÍ					
	cyklobox* (1 kolo)			cyklostojan* (2 kola)		
	jednotková cena Kč			jednotková cena Kč		
	40 000	až	80 000	4 000	až	6 000
	ks	Kč		ks	Kč	
Central MeetBike	40	1 600 000	3 200 000	0	0	0
1. etapa	20	800 000	1 600 000	435	1 740 000	2 610 000
celkem	60	2 400 000	4 800 000	435	1 740 000	2 610 000

celkem za boxy a stojany
Central MeetBike + 1. etapa

4 140 000

až

7 410 000

* typy cykloboxů a cyklostojanů se liší provedením, velikostí i funkčností, od toho se zásadně odvíjejí ceny

projektová příprava: cena se bude lišit zcela zásadně dle počtu připravovaných parkovacích míst a jejich typu

ODHAD NÁKLADŮ NA PROJEKTOVOU PŘÍPRAVU VYBRANÝCH ÚSEKŮ V PRVNÍ ETAPĚ (Central MeetBike) A DOPLŇKOVÉ GRAFICKÉ ČINNOSTI

Úsek	Popis	Celková délka	Způsob dopravního značení	Podklady	Jednotková cena v rozmezí*		Projekt v rozmezí*		Projednání	Tisky	Celkové náklady na projekt v rozmezí*	
					km/ks		Kč	Kč				
Všehrdoва, Palackého nám.	Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v ul. Palackého nám. / Všehrdoва (obousměrně / jednosměrně)	0,28	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty	1 508	35 000	50 000	9 800	14 000	3 015	754	15 100	19 300
Hradební	Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v ul. Hradební (jednosměrně)	0,2	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty	1 077	35 000	50 000	7 000	10 000	2 154	538	10 800	13 800
Nádražní	Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v ul. Nádražní (jednosměrně)	0,2	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty	1 077	35 000	50 000	7 000	10 000	2 154	538	10 800	13 800
Stará Tenice	Vyznačení víceúčelového pruhu v ul. Stará Tenice (obousměrně + drobné stavební úpravy)	0,48	Víceúčelový pruh	2 585	35 000	50 000	16 800	24 000	5 169	1 292	25 900	33 100
Průmyslová**	Vyznačení víceúčelového pruhu v ul. Průmyslová (obousměrně)	0,34	Víceúčelový pruh	1 831	35 000	50 000	11 900	17 000	3 662	915	18 400	23 500
STOJANY	Stojany na kola na vytipovaných lokalitách (stojanové hnízdo = 5 kol)	2	územní souhlas	1 538	5 000	7 000	10 000	14 000	3 077	769	15 400	19 400
BOX NA KOLO	Boxy na kola na vytipovaných lokalitách (kapacita 20 kol)	1	územní souhlas	2 308	15 000	20 000	15 000	20 000	4 615	1 154	23 100	28 100
BROŽURA	Návrh, tisk brožury "Uherské Hradiště – městem na kole"	3000	návrh a tisk	18 462	40	40	120 000	120 000	36 923	9 231	184 700	184 700
INFOLETÁK	Informační leták (leporelo) pro cyklisty	3000	návrh a tisk	6 923	15	15	45 000	45 000	13 846	45 000	110 800	110 800

* uvádí se cenové rozmezí, konečná cena zakázky se odvíjí od požadované podrobnosti a celkového obsahu zakázky, požadovaného grafického zpracování a zejména neodhadnutelného počtu revizí, které mohou nastat.

** do celkových nákladů je třeba připočítat náhradu užívaných podélných parkovacích míst - výstavba nového parkoviště, parkovacího domu

Celkem bez DPH	415 000 Kč	446 500 Kč
DPH 20%	83 000 Kč	89 300 Kč
Celkem s DPH	498 000 Kč	535 800 Kč