

VNĚJŠÍ PODMÍNKY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Město Uherské Hradiště je sídlem okresu. Kunovice a Staré město jsou i přes svoje osamostatnění počátkem 90. let minulého století funkčně propojeny s Uherským Hradištěm stejně jako menší okolní obce. Z pohledu zhodnocení jeho potenciálu pro dopravu na kole je důležitým kritériem rozloha území a jeho geomorfologie.

Uherské Hradiště se rozkládá na ploše ca 21 km² a leží při soutoku Moravy a Olšavy. Nejvzdálenější části města (Jarošov) neleží více jak 4km od centra. Uherské Hradiště není kompaktně zastavěno, převládá rozvolněná zástavba v zeleni. Vzdálenost okrajových částí ve směru východ-západ činí cca 4 km, ve směru sever-jih cca 6 km. Většina území leží na rovině, v nivě řeky Moravy, kromě východní části města. Maximální převýšení hustě obydlených částí se pohybuje kolem 50m. Zásadní zdroje a cíle cest ve městě jsou umístěny tak, že není třeba překonávat velké výškové rozdíly (kromě části Mařatice). Bariérami jsou naopak městem vedené nadregionální komunikace a do jisté míry i železnice.



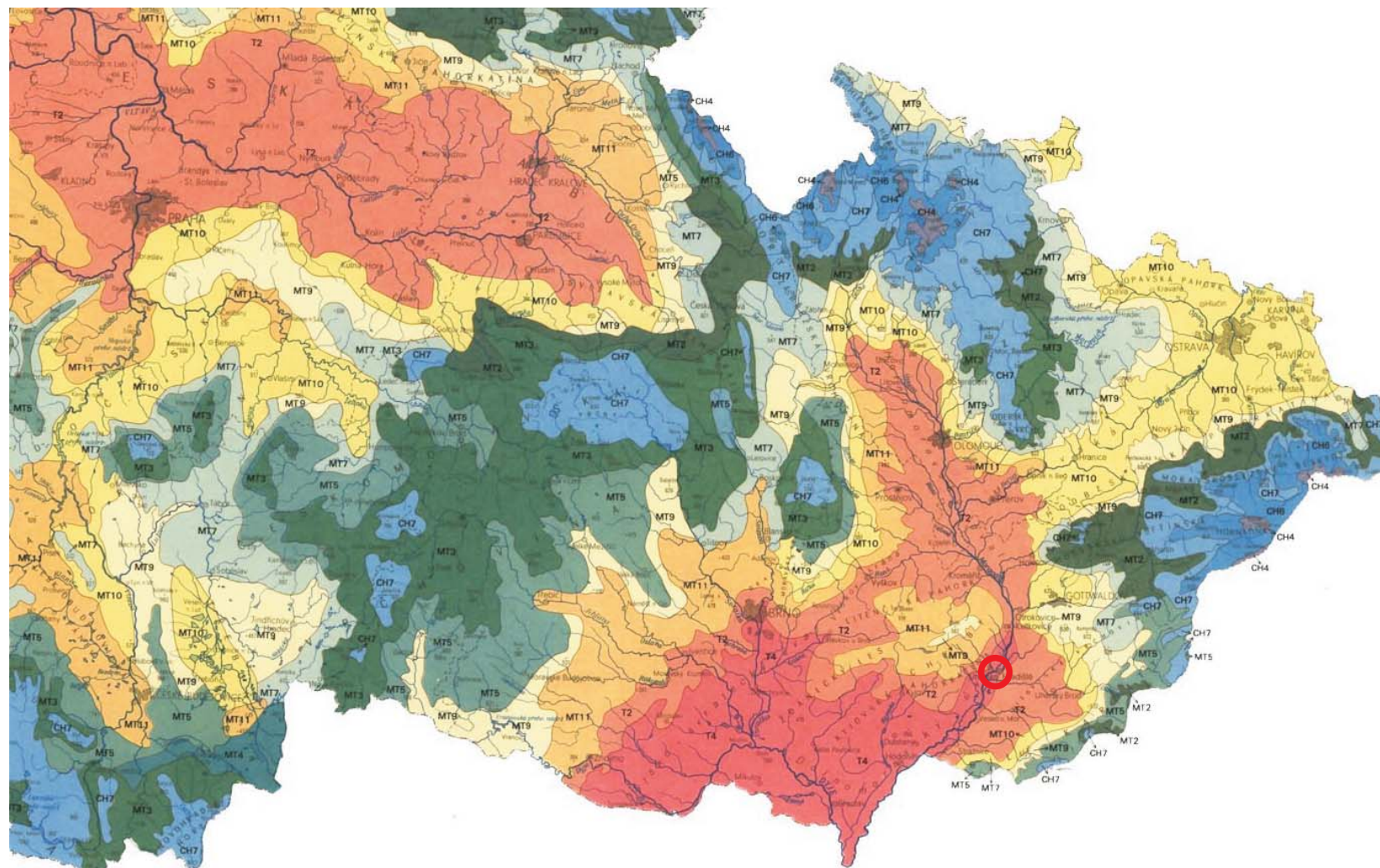
KLIMATICKÁ CHARAKTERISTIKA

Nadmořská výška	175-300 m n. m.
Převládající směry větrů	záp., severozápadní,
Průměrné lednové teploty	- 2,5 °C
Průměrné červencové teploty	17,5 °C
Průměrné roční teploty	8,0 °C
Průměrné roční srážky	615 mm.

Příznivé klimatické i geomorfologické podmínky rozhodně přispívají k aktuální popularitě kola jako dopravního prostředku.

Zkušenosti ze zemí s rozvinutou cyklistickou kulturou navíc potvrzují, že existuje přímá úměra mezi kvalitou cyklistické infrastruktury a celoročním využíváním kola pro každodenní cesty za prací, nikoliv mezi příznivým klimatem či rovinatostí a používáním kola pro dopravní cesty.

Klima (a podstatně ani utváření povrchu) i když je faktorem důležitým, není pro využívání kola rozhodující.



MAPA KLIMATICKÝCH OBLASTÍ ČR - QUITT 1971

(Uherské Hradiště - T4)

“velmi dlouhé, velmi teplé a suché léto, krátká, mírně teplá a suchá až velmi suchá zima s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky”



ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY

Znalost rozložení obyvatelstva a pracovních příležitostí v rámci města je nutnou podmínkou ke zjištění důležitých vztahů v území. Základní rozdělení zdrojů a cílů cest se po rozboru typického životního stylu obyvatel dá definovat následovně. Zdroje představují lokality pro bydlení. Cíle lze rozlišit na dopravní a rekreační dle preference při jejich dosahování (rychlost, atraktivita prostředí).

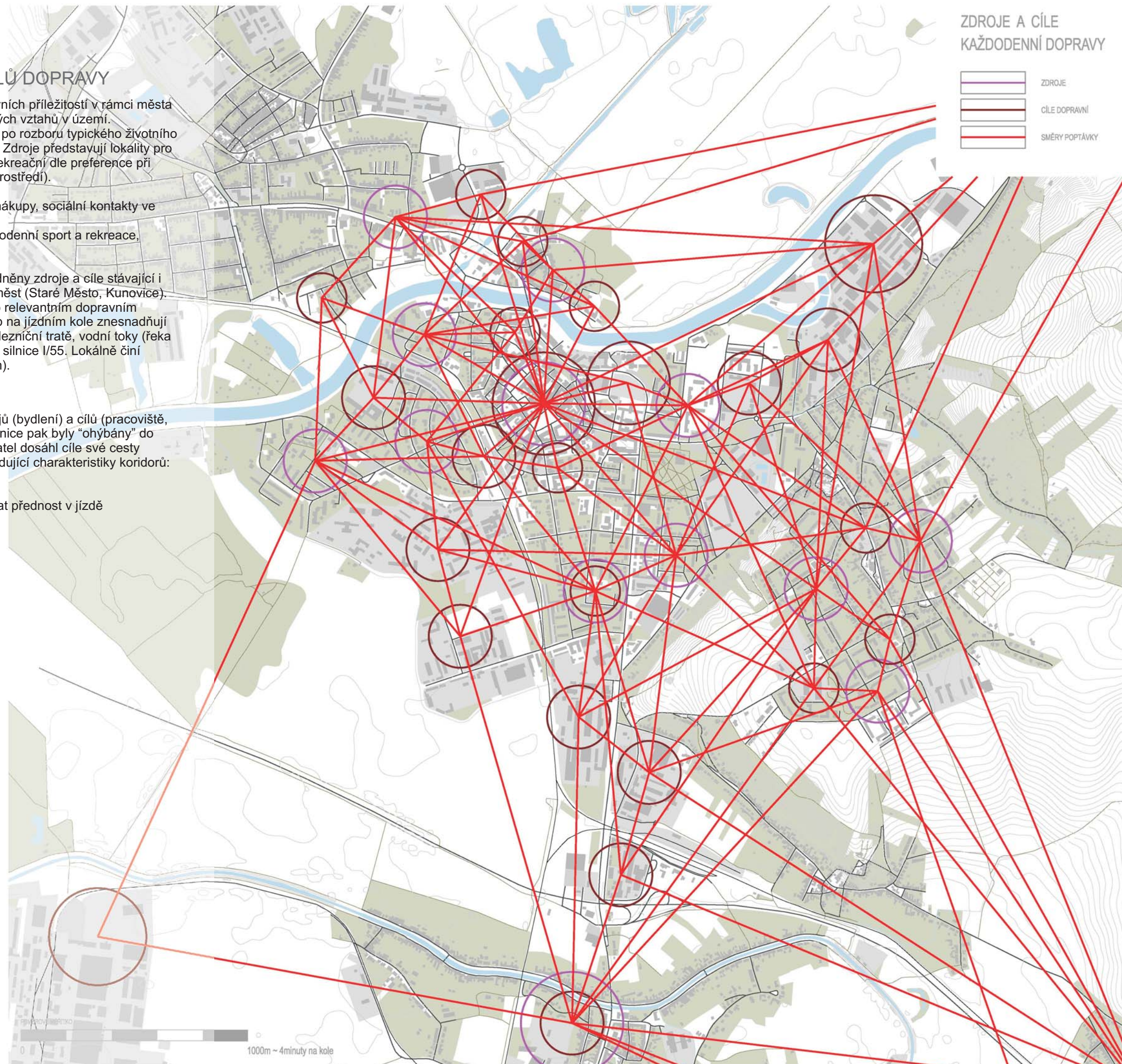
Cíle dopravní: pracoviště, každodenní nákupy, sociální kontakty ve volném čase

Cíle rekreační: víkendové nákupy, každodenní sport a rekreace, víkendová rekreace a sport

Na základě územního plánu byly zohledněny zdroje a cíle stávající i navrhované se zahrnutím sousedních měst (Staré Město, Kunovice). Vzhledem k rozloze území je jízdní kolo relevantním dopravním prostředkem pro všechny vztahy. Pohyb na jízdním kole znesnadňují zejména liniové bariéry, kterými jsou železniční tratě, vodní toky (řeka Morava ve vztahu ke Starému Městu) a silnice I/55. Lokálně činí problémy také reliéf (Mařatice - centrum).

Tato mapa ukazuje přímé spojnice zdrojů (bydlení) a cílů (pracoviště, školy, nemocnice, úřady atd.). Tyto spojnice pak byly "ohýbány" do koridorů (ulic) tak, aby hypotetický uživatel dosáhl cíle své cesty rychle. Přitom byly brány v úvahu následující charakteristiky koridorů:

- přímost
- intenzity IAD
- počty křižovatek s nutností dávat přednost v jízdě
- sklonitost
- kvalita povrchu





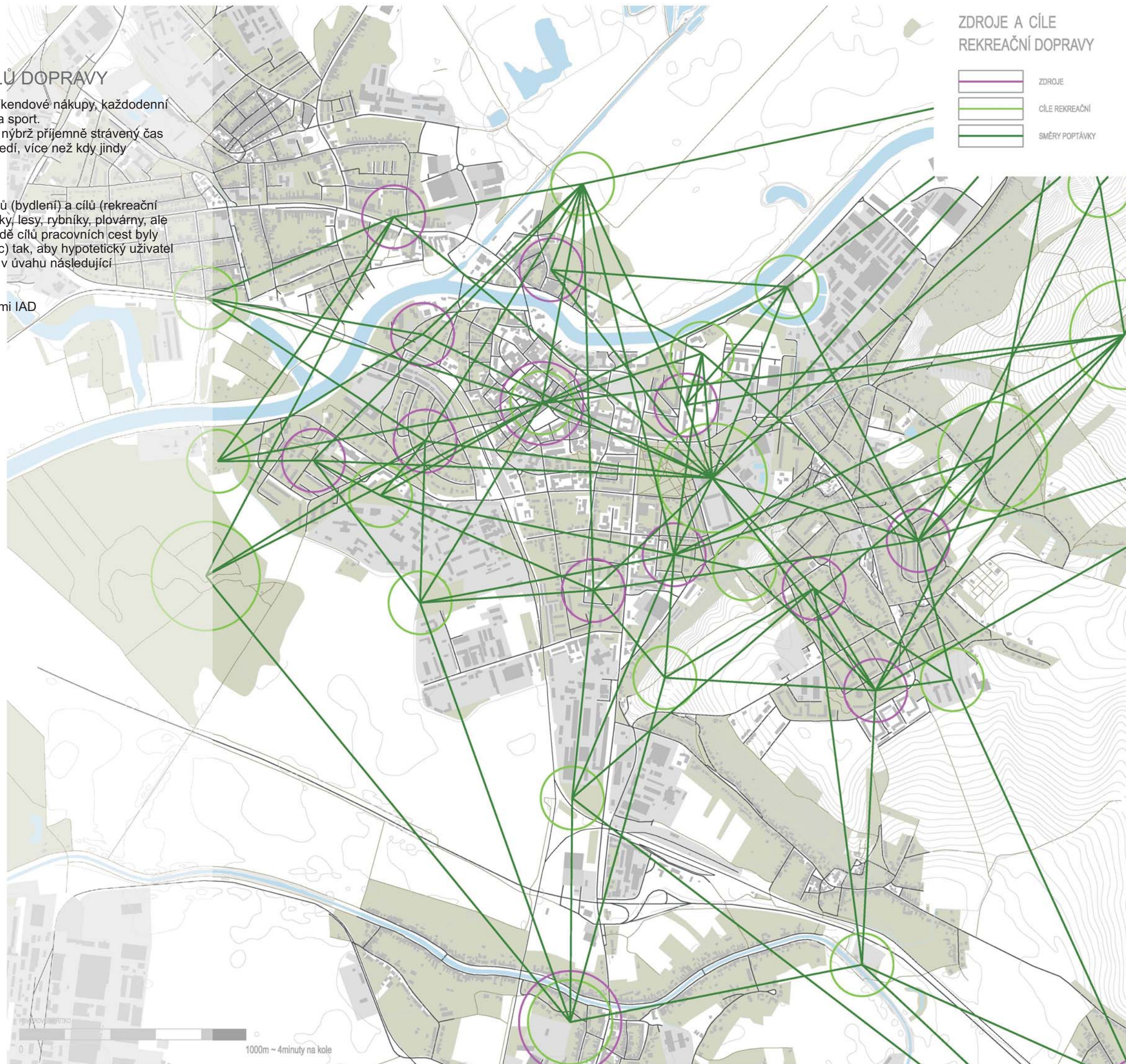
ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY

Rekreační cíle představují lokality pro víkendové nákupy, každodenní sport a rekreaci či víkendovou rekreaci a sport. Při těchto cestách není rozhodující čas, nýbrž příjemně strávený čas během cesty, tj. rozhoduje kvalita prostředí, více než kdy jindy sklonitost terénu apod.

Tato mapa ukazuje přímé spojnice zdrojů (bydlení) a cílů (rekreační zázemí města - stadiony, parky, lesoparky, lesy, rybníky, plovárny, ale i nákupní zóny atd.). Stejně jako v případě cílů pracovních cest byly tyto spojnice "ohýbány" do koridorů (ulic) tak, aby hypotetický uživatel dosáhl cíle své cesty. Přitom byly brány v úvahu následující

charakteristiky koridorů:

- průhlednost okolí
- počty křížení s ulicemi zatíženými IAD
- intenzity IAD na trase
- sklonitost
- kvalita povrchu



ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM MĚSTA

Vychází ze základního členění místních komunikací podle dopravního významu dle ČSN 736110.

Komunikace funkční skupiny A

Rychlostní komunikace se na území Uherského Hradiště nevyskytují.

Komunikace funkční skupiny B

Sběrné komunikace obytných útvarů, spojení obcí, průtahy silnic I., II. a III. třídy a vazba na tyto komunikace na hranici nižších urbanistických útvarů, nebo mezi nimi, částečné omezení přímé obsluhy.

Sběrné místní komunikace přivádí dopravu obce (města) na vnější silniční síť nebo na místní rychlostní komunikace, tvoří hlavní dopravní osy obcí a spolu s rychlostními komunikacemi mohou vytvářet hlavní komunikační systém obcí.

Jsou hlavním nositelem tras veřejné hromadné dopravy. Mohou sloužit jako průtahy silnic. Plní také funkci obsluhy přilehlé zástavby. Tato funkce se v odůvodněných případech může omezit. Vedení cyklistické dopravy po těchto komunikacích nemůže být ze zákona vyloučeno, o to větší důraz je však potřeba věnovat zajištění dostatečné bezpečnosti.

Komunikace funkční skupiny C

Obslužné komunikace ve stávající i nové zástavbě. Mohou jimi být průtahy silnic III. třídy a v odůvodněných případech i II. třídy mezi zónami obce (města) a uvnitř těchto zón umožnění přímé obsluhy všech staveb. Obslužné místní komunikace plní obslužnou funkci, zpřístupňují území a stavby. Nemají umožňovat zbytečné průjezdy obytnými okrsky. Sběrná dopravní funkce je nežádoucí, ale mohou sloužit jako průtahy silnic III. i II. třídy v malých obcích. Vedení veřejné dopravy je možné. Na obslužných místních komunikacích mají být v co největší míře aplikována opatření pro regulaci rychlosti ve smyslu zvláštních předpisů. Jsou tudíž společně se stezkami pro cyklisty nejvhodnější variantou pro cyklistický provoz.

Komunikace funkční skupiny D

Komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel a komunikace, na kterých je umožněn smíšený provoz.

D1 – komunikace s přístupem dopravy za stanovených podmínek podle zvláštních předpisů (zejména pěší zóny a obytné zóny)

D2 – komunikace s vyloučeným přístupem motorové dopravy, určené především pro provoz chodců nebo cyklistů.

Základní komunikační systém obce tvoří vybrané komunikace, které plní převážně dopravní funkci. Podle velikosti obce (města) to jsou komunikace funkčních skupin A a/nebo B případně C.

Na komunikacích funkčních skupin B a C se mohou použít zklidňovací prvky podle zvláštních předpisů.

Ostatní komunikační síť tvoří zejména komunikace funkční skupiny C a D. Na komunikacích funkční skupiny C a podskupiny D1 (v odůvodněných případech i funkční skupiny B) musí být v co největší míře aplikovány zklidňovací principy a prvky uvedené ve zvláštních předpisech. Mezi významné zklidňovací principy patří také uplatnění plošných dopravních omezení v ucelených zónách obcí, např. rychlostních limitů 30 km/h.

SILNIČNÍ SÍŤ NA ÚZEMÍ MĚSTA

Rozdělení silniční sítě na území města se řídí zákonem 13/1997 o pozemních komunikacích.

"Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly (tedy i koly) a chodci."

Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly (tedy i koly) a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozděluje do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

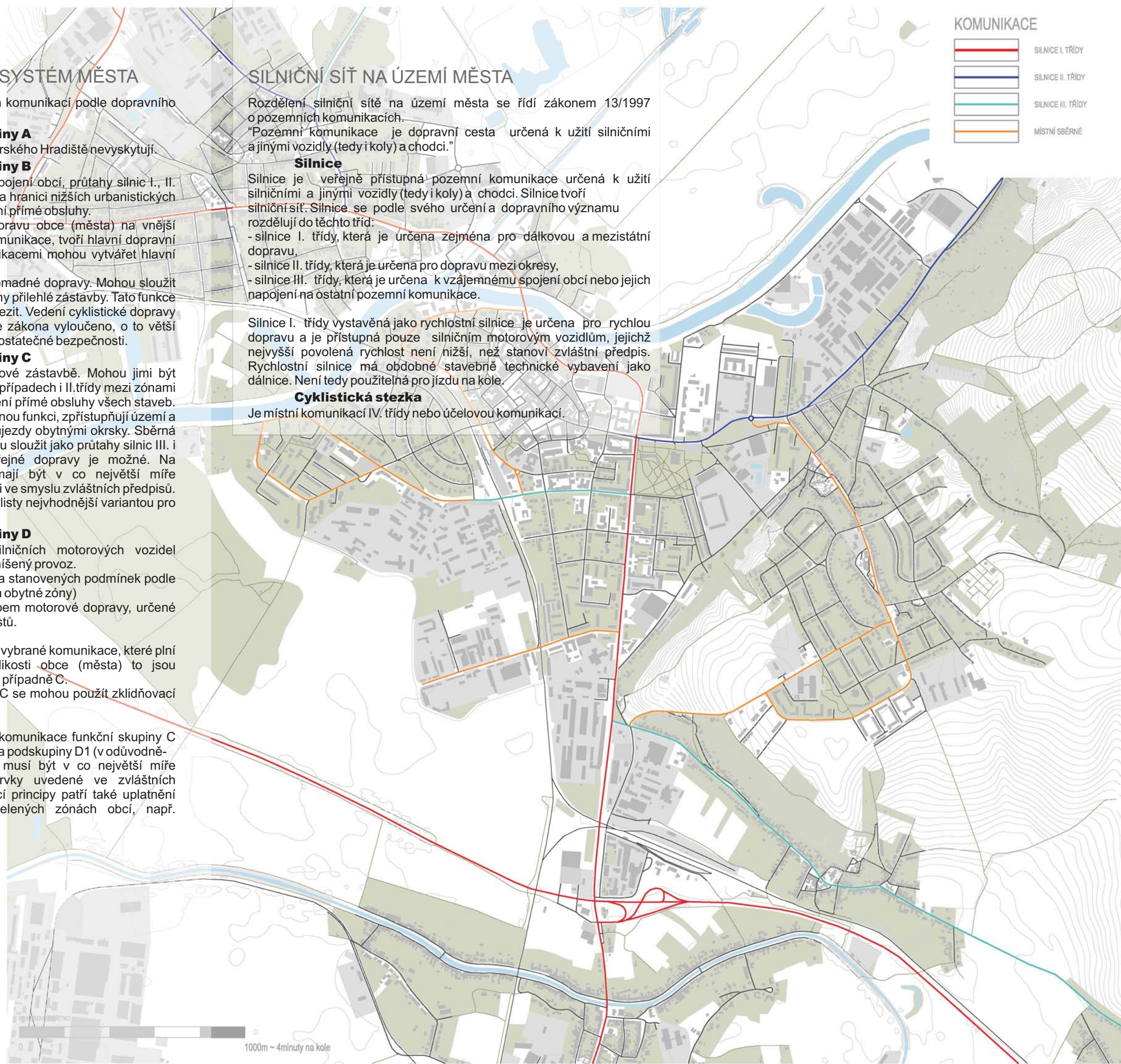
Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. Není tedy použitelná pro jízdu na kole.

Cyklistická stezka

Je místní komunikací IV. třídy nebo účelovou komunikací.

KOMUNIKACE

	SILNICE I. TŘÍDY
	SILNICE II. TŘÍDY
	SILNICE III. TŘÍDY
	MÍSTNÍ SBĚRNÉ



INTENZITY MOTOROVÉ DOPRAVY - 2008

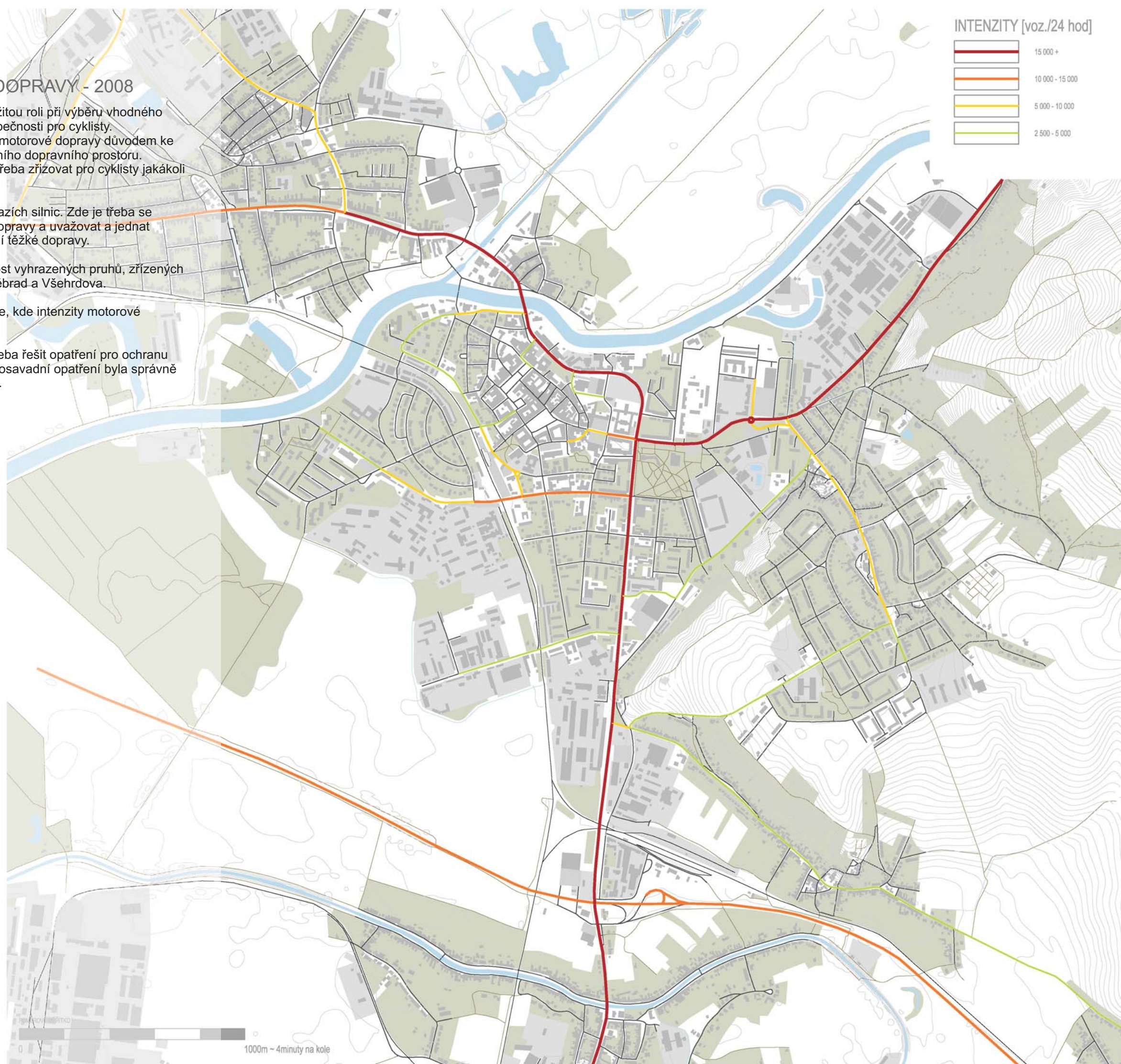
Intenzity motorové dopravy hrají důležitou roli při výběru vhodného opatření pro zajištění dostatečné bezpečnosti pro cyklisty. V Uherském Hradišti nejsou intenzity motorové dopravy důvodem ke striktnímu vymisťování cyklistů z hlavního dopravního prostoru. Naopak, na většině komunikací není třeba zřizovat pro cyklisty jakákoliv opatření.

Vysoké jsou intenzity dopravy na průtazích silnic. Zde je třeba se zabývat skutečnými zdroji a cíli této dopravy a uvažovat a jednat o částečném odklonění, zejm. tranzitní těžké dopravy.

Z mapy je taktéž patrná opodstatněnost vyhrazených pruhů, zřízených na ulicích Svatoplukova, Jiřího z Poděbrad a Všehrdova.

Na mapě jsou vyobrazeny komunikace, kde intenzity motorové dopravy překračují 2500 voz./24 hod.

Výkres ukazuje komunikace, kde je třeba řešit opatření pro ochranu cyklistů nejdříve, a potvrzuje tak, že dosavadní opatření byla správně směřována do nejzatíženějších lokalit.



PODMÍNKY A PRŮZKUMY

CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA - STAV

Aktuální stav sítě cyklistické infrastruktury:

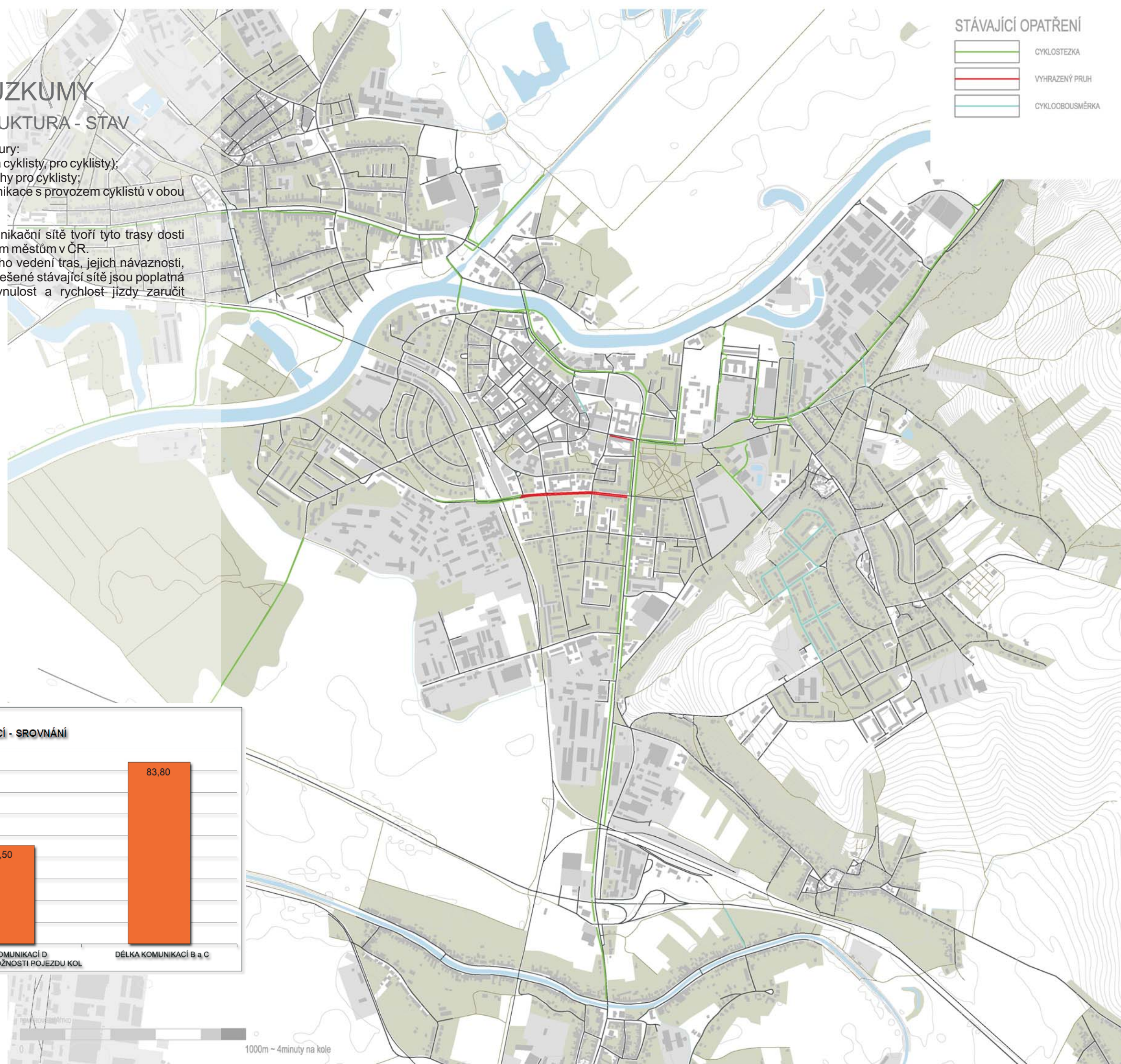
- stávající stezky (pro chodce a cyklisty, pro cyklisty);
- stávající vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty;
- stávající jednosměrné komunikace s provozem cyklistů v obou směrech.

V porovnání s celkovou délkou komunikační sítě tvoří tyto trasy dosti velkou část, to je výhoda, oproti ostatním městům v ČR.

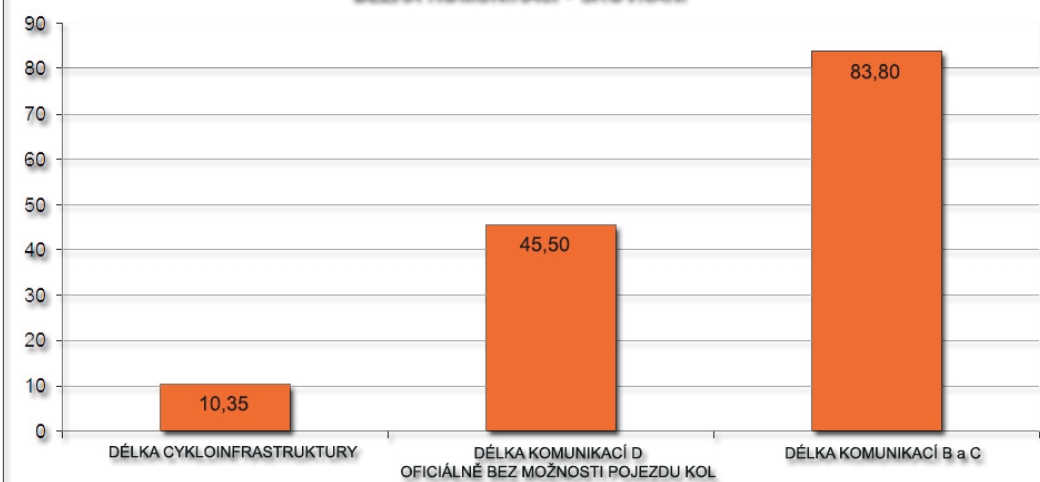
Otázkou je místní vhodnost konkrétního vedení tras, jejich návaznosti, situace v křižovatkách atd. Technická řešení stávající sítě jsou poplatná době, kdy vznikala = je snaha plynulost a rychlost jízdy zaručit především pro automobily.

STÁVAJÍCÍ OPATŘENÍ

-  CYKLOSTEZKA
-  VYHRAZENÝ PRUH
-  CYKLOBOUSMÉRKA



DÉLKA KOMUNIKACÍ - SROVNÁNÍ



Zdroj:
městský úřad Uherské Hradiště

1000m - 4minuty na kole

DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY - EVROPSKÉ

V letech 1995 až 1997 vypracovala pracovní skupina Evropské cyklistické federace (ECF) návrh projektu pro vytvoření panevropské sítě cyklotras pod názvem EuroVelo. Ačkoliv je tato síť míněna jako liniová pro cykloturisty na dovolené, bude samozřejmě výhodná i pro obyvatele všech sídel a regionů pro každodenní používání. Projekt EuroVelo zahrnuje nejrůznější aspekty silniční dopravy: cestovní ruch, rekreaci, ochranu životního prostředí, plynulost provozu a jeho bezpečnost, ale i rozvoj regionální infrastruktury a zdraví občanů. Základem projektu EuroVelo se stávají existující trasy. Tím se ušetří finančně náročná konstrukční práce. Distribuce informačních materiálů a značení cest by mělo probíhat na evropské úrovni. Příslušné mapy, brožury a průvodcovská literatura mají být přizpůsobeny situaci na národní, regionální a lokální úrovni. První trasa byla otevřena v červnu 2000 v Anglii, nejuspěšnější trasou je v současné době budovaná trasa EuroVelo 6 spojující Atlantický oceán s Černým mořem. Celá síť by měla být hotova mezi lety 2011 a 2016. Jednotlivé trasy mají být oficiálně otevřeny, až dosáhnou určité „uspokojivé“ úrovně. Po předání se má trasa dále vylepšovat, až bude mít „žádoucí“ úroveň. Poté vstoupí v platnost procesy, které budou pečovat o stálou údržbu, eventuálně o zlepšování dosaženého standardu. Zkušenosti s Dunajskou cyklistickou cestou (DonauRadVeg – EuroVelo č.6) v Rakousku už ukázaly, že cykloturistika v sobě má enormní potenciál k obnovení turistiky vůbec. Na cyklisty tu připadá až 90 % noclehů. Díky cykloturistice je možno objevit zcela nové turistické oblasti, jak to jasně dokazuje rychlý úspěch Sea to Sea Cycle Route v severní Anglii. Právě tak výrazný je nárůst pracovních míst v malých podnicích, které jsou s tím spjaty. Dánsko a Nizozemí využívají už dlouho výhod, které přinášejí investice do cykloturistiky.

Severojižní trasy

EV 1 – Trasa po pobřeží Atlantiku: North Cape – Sagres (8 186 km)

EV 3 – Poutnická trasa: Trondheim – Santiago de Compostela (5 122 km)

EV 5 – Via Romea Francigena: Londýn – Brindisi (3 900 km)

EV 7 – Středoevropská trasa: North Cape – Malta (6 000 km)

EV 9 – Od Baltu k Jadranu (Jantarová cesta): Gdaňsk – Pula (1 930 km)

EV 11 – Východoevropská trasa: North Cape – Atény (5 964 km)

Západovýchodní trasy

EV 2 – Cesta hlavními městy: Galway – Moskva (5 500 km)

EV 4 – Roscoff – Kiev (4 000 km)

– trasa vedena přes Uherské Hradiště po cyklotrase č. 47

EV 6 – Od Atlantiku k Černému moři (Říční trasa): Nantes – Constanta (3 653 km)

EV 8 – Středomořská trasa: Cádiz – Atény (5 388 km)

Okruhy

EV 10 – Trasa kolem Baltského moře (Hanzovní okruh) (7 930 km)

EV 12 – Trasa kolem Severního moře (5 932 km)

Celá síť: 63 505 km



DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY - NÁRODNÍ

Rozvoj cyklistické dopravy v ČR vychází z „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy“, schválené UV ČR č. 678/2004. Prioritami je zajištění kvality a bezpečnosti dopravy tak, aby cyklistika mohla být rovnocenným prostředkem šetrné formy dopravní obsluhy a vyhledávanou formou aktivity v rámci řízeného rozvoje rekreace s cílem přirozeného omezení motorové dopravy a posílení ochrany životního prostředí a zdraví.

V evropských souvislostech jsou přes území ČR vedeny tři evropské dálkové cyklotrasy sítě „Eurovelo“, vyžadující zajištění srovnatelných územních a technických podmínek v podobě samostatné a bezpečné dopravní infrastruktury.

„Rozvoj a podpora cyklistické dopravy pro každodenní i rekreační využití by měly být založeny na maximální segregaci nemotorové dopravy a zajištění potřebných podmínek pro bezpečnost, kvalitu a atraktivitu.

I přes relativně omezené nároky na územní průchodnost je nezbytná územní stabilizace vymezené páteřní sítě nadřazených mezinárodních a dálkových segregovaných cyklistických stezek a v rámci ÚPD krajů zajištění jejich územní ochrany pro postupnou realizaci s návaznostmi regionální a lokální sítě.“ (cit Ing. Marie Wichsová, Ph.D.)

Přes Uherské Hradiště jsou vedeny následující dálkové koridory:

č. 47

Olomouc - Kroměříž - Uh.Hradiště - Hodonín:
Nadregionální trasa - lehká obtížnost

č. 5055

(Uherské Hradiště)Topolná - Zlín
Regionální trasa - střední obtížnost

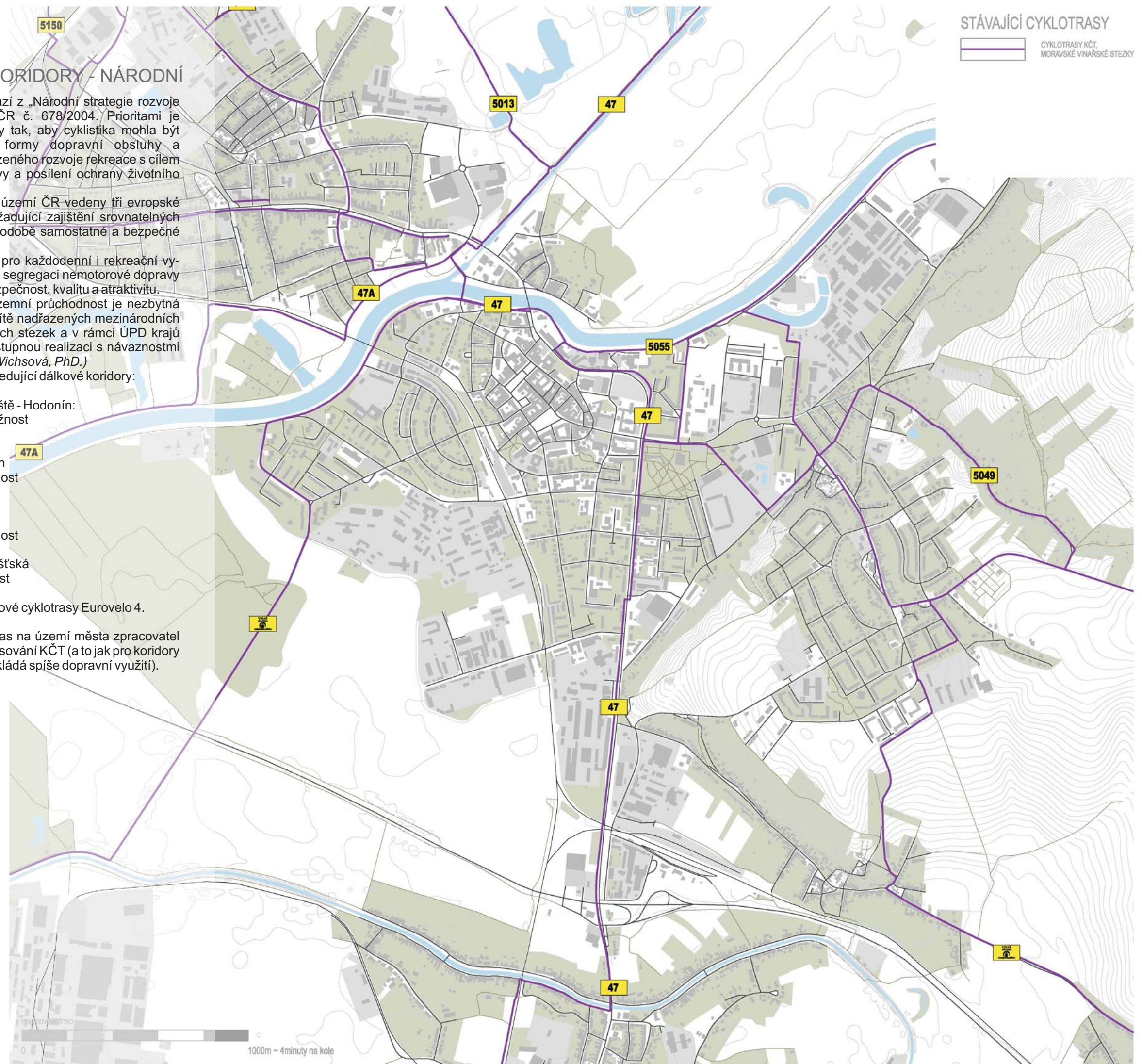
Cyklotrasa č. 5049

Uherské Hradiště - Pitín
Regionální trasa - střední obtížnost

Vinařská stezka - Uherskohradištská
Regionální trasa - lehká obtížnost

Po cyklotrase č. 47 je veden koridor dálkové cyklotrasy Eurovelo 4.

V návrhu aktualizace generelu cyklostras na území města zpracovatel jednoznačně vycházel ze stávajícího trasování KČT (a to jak pro koridory více rekreační, tak pro ty, kde se předpokládá spíše dopravní využití).



TERÉNNÍ PRŮZKUMY

Terénní průzkum na kole je jedním z hlavních předpokladů správného pochopení dopravních vztahů ve městě, kolizních bodů a vytvoření obrazu o typickém uživateli.

Nejcharakterističtější pro město UH je respekt k pohybu po vyznačené cykloinfrastruktuře. Tato skutečnost má jak negativní, tak pozitivní stránky. Pozitivní stránka je především fakt, že respekt k pravidlům je v UH vyšší než ve srovnávaných městech (například Jihlava či Brno). Negativní stránka je pak ta, že pokud infrastruktura chybí, lidé se zdráhají trasu, i když by pro ně byla směrově atraktivní, použít. V tomto ohledu je otázkou, zda není levnější školit veřejnost o tom, že bude-li vládnout veřejným prostorem ohleduplnost, není mnohdy třeba stavět infrastrukturu a za ušetřené peníze postavit raději dětská hřiště či sadit stromy.

Podobná školení by mohlo město provádět ve spolupráci se školami, Policií atd.



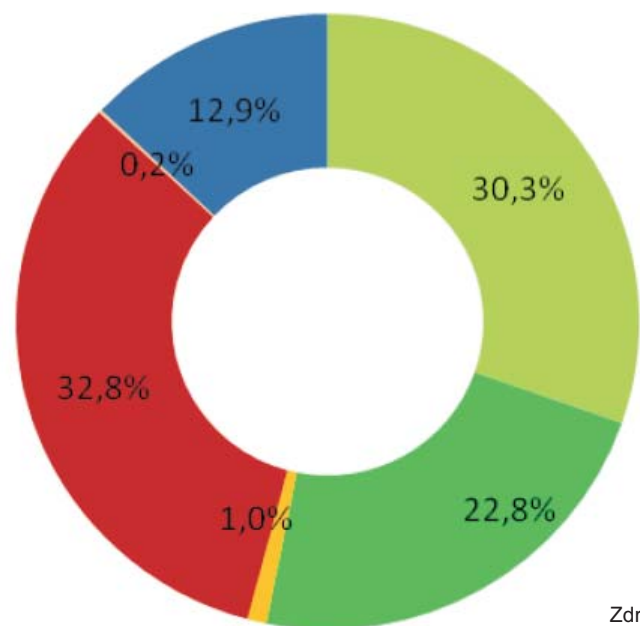
FOTO: Cach, Černý, Jebavý, Syrový

DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ “HRADIŠŤÁKŮ”

V květnu 2011 byl dotazníkovým šetřením měřen indikátor ECI A.3
 Mobilita a místní přeprava cestujících.
 Vyplývají z něj mimo jiné následující údaje.
 Kompletní výsledky jsou dostupné na www.timur.cz.

Způsob dopravy

■ Pěšky ■ Na kole ■ Motocykl
■ Autem ■ Taxi ■ Hromadná doprava



Zdroj: TIMUR

Dělbá přepravní práce

Podíl cest vykonaných na kole (22,8 %) je na české poměry nebývá vysoký. Přesto využívání osobního automobilu není nikterak nízká (32,8 % cest).

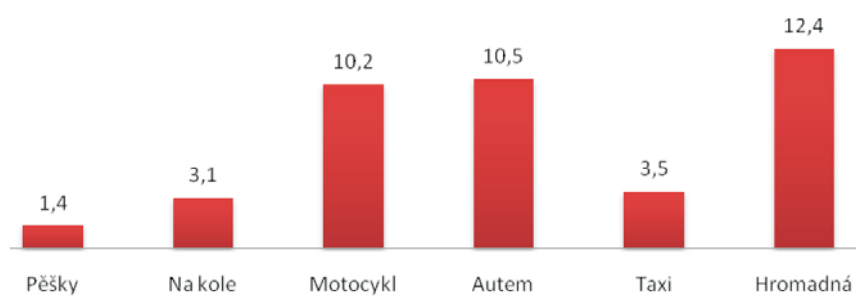
Zkušenosti jiných evropských měst přitom ukazují, že potenciál jízdního kola je dvoj- až trojnásobný.

Ještě většímu využití jízdního kola v Uherském Hradišti také nahrává rozloha města a z ní plynoucí délky cest v řádu kilometrů.

Průměrná délka, doba a rychlost cest

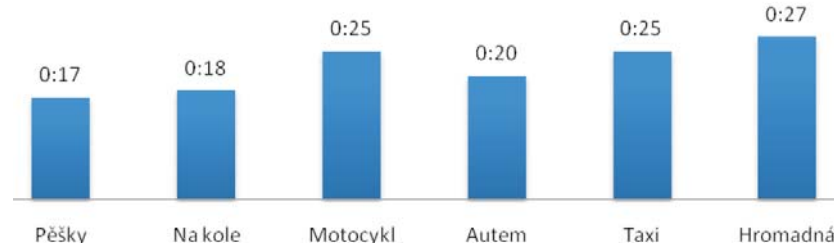
O rezervách v oblasti cyklistické dopravy vypovídá její porovnání s individuální automobilovou dopravou z hlediska průměrné délky a doby cest. Az nich plynoucí průměrné rychlosti.

Průměrná délka cesty dle způsobu dopravy (km)



Zdroj: TIMUR

Průměrná doba cesty dle způsobu dopravy (hod)



Zdroj: TIMUR

Pokud průměrná cesta automobilem měří 10,5 km a trvá 0:20, činí průměrná rychlost 31,5 km/h. Naproti tomu na cestu na kole, dlouhou pouhých 3,1 km a trávající 18 minut, připadá rychlost 10,3 km/h. Nízká rychlost cyklistů je do značné míry dána výrazným zastoupením starších osob, které pro rychlou jízdu nemají ani fyzické předpoklady ani motivaci. Na druhou stranu je pravdou, že stávající infrastruktura mnohdy cyklistům neumožňuje rychlou a plynulou jízdu, čímž se cyklodoprava stává neatraktivní pro část aktivní populace.

Indikátor	jednotka	2009	2011	Zhodnocení vývoje
Počet cest na obyvatele za den	Počet	2,34	2,72	↗
Podíl cest do školy	%	5,7	7,4	↗
Podíl cest do práce	%	27,6	18,6	↘
Podíl cest za rekreací	%	12,7	10,4	↘
Podíl cest za nakupováním	%	16,5	14,8	↘
Podíl cest – zpáteční cesta	%	37,4	48,8	↗
Podíl systematických cest	%	53,3	50,7	↘
Podíl nesystematických cest	%	46,7	49,3	↗
Podíl cest pěšky	%	28,4	30,3	↗
Podíl cest na kole	%	20,5	22,8	↗
Podíl cest na motorce	%	1,4	1,0	↘
Podíl cest automobilem	%	34,4	32,8	↘
Podíl cest hromadnou dopravou	%	15,1	12,9	↘
Podíl cest taxíkem	%	0,2	0,2	→
Podíl cest udržitelnými způsoby	%	64,0	66,1	↗
Podíl cest neudržitelnými způsoby	%	36,0	33,9	↘
Průměrná délka jedné cesty	hod	0:25:29	0:20:05	↘
Průměrná vzdálenost jedné cesty	km	6,4	6,3	↘
Podíl cest uskutečněných automobilem (pouze řidič)	%	43,3	49,2	↗
Podíl cest uskutečněných automobilem (se spolujezdci)	%	56,7	50,8	↘

Zdroj: TIMUR

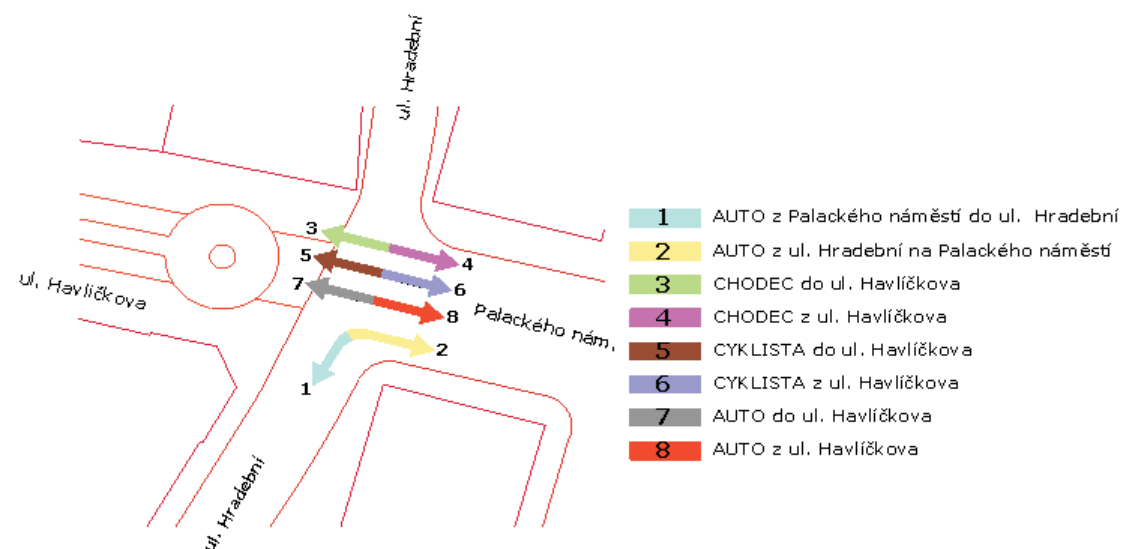
Z porovnání indikátorů z let 2009 a 2011 je patrný mírný nárůst pěších a cyklistických cest.

Tento trend je třeba dále podporovat tvorbou příznivého prostředí: Budováním infrastruktury, které tyto formy dopravy bude cílevědomě podporovat, ale také podporou veřejných prostranství a městského života. Obyvatelé budou mít více chuti v ulicích trávit čas (k čemuž je vhodné kolo, ne se jimi jen letmo přesouvat (k čemuž je vhodný automobil).



PŘEVZATÉ PRŮZKUMY

PRŮZKUM KŘIŽOVATKY ul. HRADEBNÍ a HAVLÍČKOVA v Uh. Hradišti
průzkum proveden v úterý 15.3.2011 od 6:00 hod. do 18:00 hod.



- 1 AUTO z Palackého náměstí do ul. Hradební
- 2 AUTO z ul. Hradební na Palackého náměstí
- 3 CHODEC do ul. Havlíčkova
- 4 CHODEC z ul. Havlíčkova
- 5 CYKLISTA do ul. Havlíčkova
- 6 CYKLISTA z ul. Havlíčkova
- 7 AUTO do ul. Havlíčkova
- 8 AUTO z ul. Havlíčkova

	1	2	3	4	5	6	7	8
6:00-7:00	114	41	107	81	7	4	8	6
7:00-8:00	177	101	265	172	11	8	15	6
8:00-9:00	146	69	329	273	39	11	6	6
9:00-10:00	129	71	292	258	24	12	11	9
10:00-11:00	151	100	405	366	28	25	1	0
11:00-12:00	125	105	448	405	26	33	0	0
12:00-13:00	140	104	435	417	24	26	0	0
13:00-14:00	139	91	436	460	18	25	0	0
14:00-15:00	160	149	392	483	32	36	0	0
15:00-16:00	147	164	432	482	44	30	0	0
16:00-17:00	153	135	394	334	16	19	0	0
17:00-18:00	108	93	170	162	28	10	2	1
celkem	1689	1223	4105	3893	297	239	43	28
hodinový průměr	141	102	342	324	25	20	4	2

Intenzity vozidel na výjezdu z ul. Nádražní v Uh. Hradišti + intenzity chodců na začátku této ulice

(střed 9.7.2008 vysčítány špičkové dopolední a odpolední hodiny v době od 7:00 do 11:00 hod. a od 13:00 do 17:00 hod.)

VOZIDLA

18.6.2008 čas	Nádražní-Na stávidle (doprava)		celkem
	osobní	nákladní	
07:00-08:00	30	2	32
08:00-09:00	42	6	48
09:00-10:00	58	1	59
10:00-11:00	52	0	52
13:00-14:00	48	0	48
14:00-15:00	50	0	50
15:00-16:00	56	0	56
16:00-17:00	58	0	58
celkem	394	9	403

18.6.2008 NÁDRAŽNÍ PRŮJEZD VOZIDEL CELKEM

čas	CELKEM
07:00-08:00	65
08:00-09:00	109
09:00-10:00	99
10:00-11:00	112
13:00-14:00	79
14:00-15:00	110
15:00-16:00	112
16:00-17:00	121
celkem	807

VOZIDLA

18.6.2008 čas	Nádražní-parkoviště (rovně)		celkem
	osobní	nákladní	
07:00-08:00	6	0	6
08:00-09:00	9	0	9
09:00-10:00	3	0	3
10:00-11:00	6	0	6
13:00-14:00	3	0	3
14:00-15:00	4	0	4
15:00-16:00	2	0	2
16:00-17:00	1	0	1
celkem	34	0	34

18.6.2008 cyklisti oba směry

čas	celkem
07:00-08:00	29
08:00-09:00	57
09:00-10:00	47
10:00-11:00	29
13:00-14:00	31
14:00-15:00	41
15:00-16:00	36
16:00-17:00	32
celkem	302

VOZIDLA

18.6.2008 čas	Nádražní-Na stávidle (doleva)		celkem
	osobní	nákladní	
07:00-08:00	27	0	27
08:00-09:00	51	1	52
09:00-10:00	37	0	37
10:00-11:00	53	1	54
13:00-14:00	28	0	28
14:00-15:00	55	1	56
15:00-16:00	54	0	54
16:00-17:00	62	0	62
celkem	367	3	370

24.6.2008 chodci oba směry

čas	celkem
07:00-08:00	374
08:00-09:00	446
09:00-10:00	658
10:00-11:00	684
13:00-14:00	644
14:00-15:00	645
15:00-16:00	643
16:00-17:00	591
celkem	4685

Intenzity vozidel na křižovatce ul. Poštovní a Hradební v Uh. Hradišti

(středa 9.7.2008 vysčítány špičkové dopolední a odpolední hodiny v době od 7:00 do 11:00 hod. a od 13:00 do 17:00 hod.)

18.6.2008 Poštovní průjezd NA náměstí CELKEM

čas	CELKEM
07:00-08:00	128
08:00-09:00	145
09:00-10:00	160
10:00-11:00	154
13:00-14:00	121
14:00-15:00	154
15:00-16:00	153
16:00-17:00	164
celkem	1179

Průjezd vozidel ul. Poštovní celkem: 1520

18.6.2008 Poštovní průjezd Z náměstí CELKEM

čas	CELKEM
07:00-08:00	43
08:00-09:00	48
09:00-10:00	32
10:00-11:00	40
13:00-14:00	41
14:00-15:00	44
15:00-16:00	32
16:00-17:00	61
celkem	341

18.6.2008 Poštovní-Hradební (doprava)

čas	osobní	nákladní	celkem
07:00-08:00	9	1	10
08:00-09:00	13	0	13
09:00-10:00	10	0	10
10:00-11:00	12	0	12
13:00-14:00	8	0	8
14:00-15:00	6	1	7
15:00-16:00	5	0	5
16:00-17:00	9	0	9
celkem	72	2	74

18.6.2008 parkoviště KK-ul. Poštovní

čas	osobní	nákladní	celkem
07:00-08:00	0	0	0
08:00-09:00	1	0	1
09:00-10:00	2	0	2
10:00-11:00	5	0	5
13:00-14:00	2	0	2
14:00-15:00	3	0	3
15:00-16:00	0	0	0
16:00-17:00	4	0	4
celkem	17	0	17

18.6.2008 Poštovní-Hradební (doleva)

čas	osobní	nákladní	celkem
07:00-08:00	33	0	33
08:00-09:00	30	4	34
09:00-10:00	22	0	22
10:00-11:00	27	0	27
13:00-14:00	33	0	33
14:00-15:00	37	0	37
15:00-16:00	26	0	26
16:00-17:00	51	0	51
celkem	259	4	263

18.6.2008 Hradební-Poštovní (doprava)

čas	osobní	nákladní	celkem
07:00-08:00	78	3	81
08:00-09:00	94	5	99
09:00-10:00	109	2	111
10:00-11:00	95	1	96
13:00-14:00	87	0	87
14:00-15:00	95	2	97
15:00-16:00	100	0	100
16:00-17:00	116	0	116
celkem	774	13	787

18.6.2008 ul. Poštovní-parkoviště u KK

čas	osobní	nákladní	celkem
07:00-08:00	0	0	0
08:00-09:00	1	0	1
09:00-10:00	0	0	0
10:00-11:00	1	0	1
13:00-14:00	0	0	0
14:00-15:00	0	0	0
15:00-16:00	1	0	1
16:00-17:00	1	0	1
celkem	4	0	4

18.6.2008 Hradební-Poštovní (doprava)

čas	osobní	nákladní	celkem
07:00-08:00	46	1	47
08:00-09:00	44	1	45
09:00-10:00	47	0	47
10:00-11:00	53	0	53
13:00-14:00	32	0	32
14:00-15:00	54	0	54
15:00-16:00	53	0	53
16:00-17:00	44	0	44
celkem	373	2	375

PŘEVZATÉ PRŮZKUMY

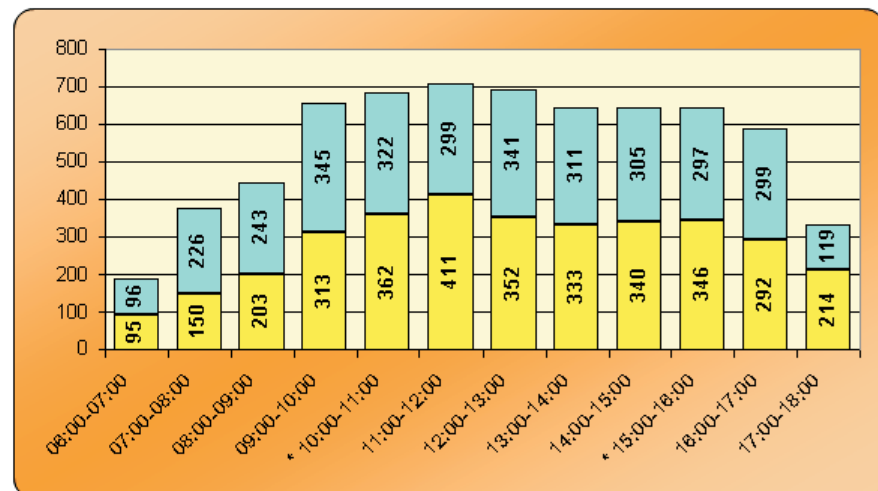
PRŮZKUM INTENZIT CHODCŮ V ul. NÁDRAŽNÍ V UH. HRADIŠTI

TERMÍN: úterý 24.6.2008
od 6⁰⁰ hod. do 18⁰⁰ hod.

POČASÍ: polojasno, od 17⁰⁰ hod. dešťové přeháňky
průměrná denní teplota 25 °C

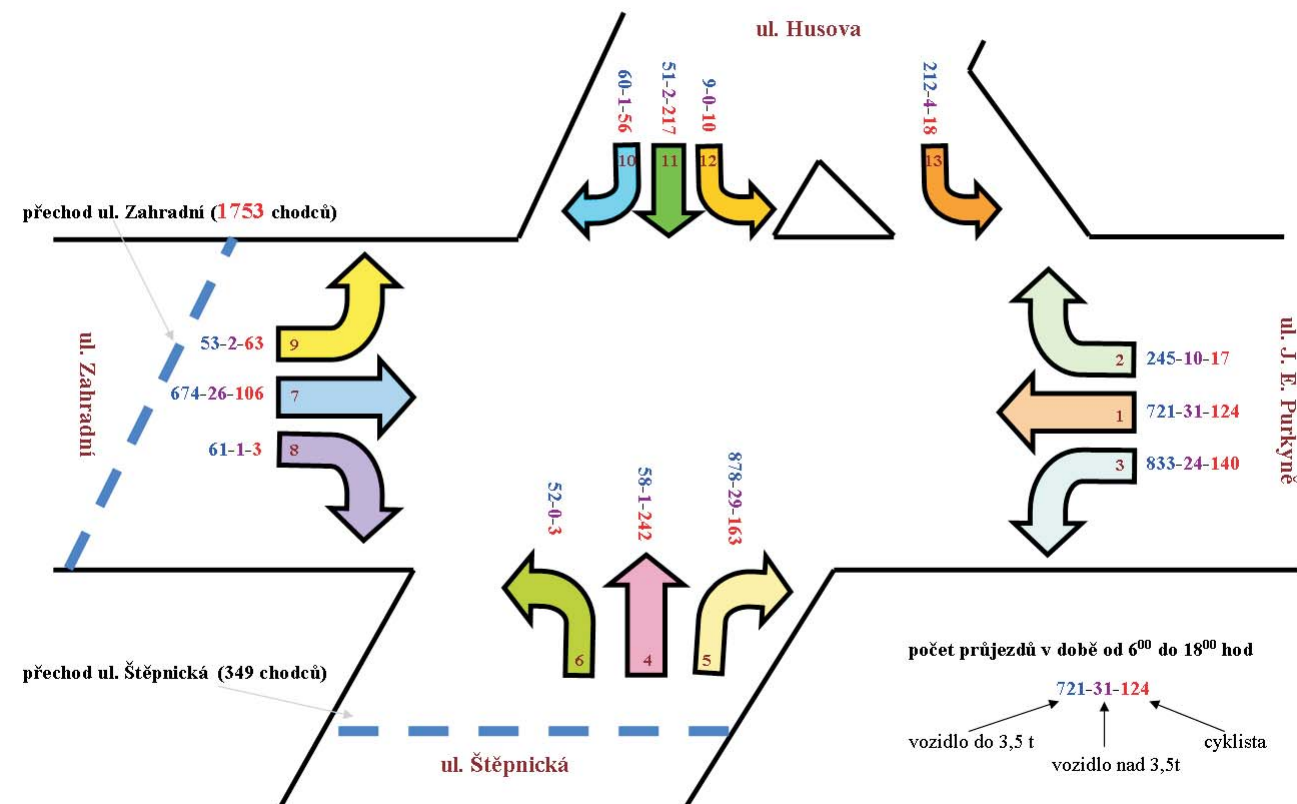


HODINA	SMĚR		CELKEM OBA SMĚRY
	MASARYKOVO NÁM. - NA STAVIDLE	NA STAVIDLE - MASARYKOVO NÁM.	
06:00-07:00	95	96	191
07:00-08:00	150	226	376
08:00-09:00	203	243	446
09:00-10:00	313	345	658
* 10:00-11:00	362	322	684
11:00-12:00	411	299	710
12:00-13:00	352	341	693
13:00-14:00	333	311	644
14:00-15:00	340	305	645
* 15:00-16:00	346	297	643
16:00-17:00	292	299	591
17:00-18:00	214	119	333
CELKEM	3411	3203	6614

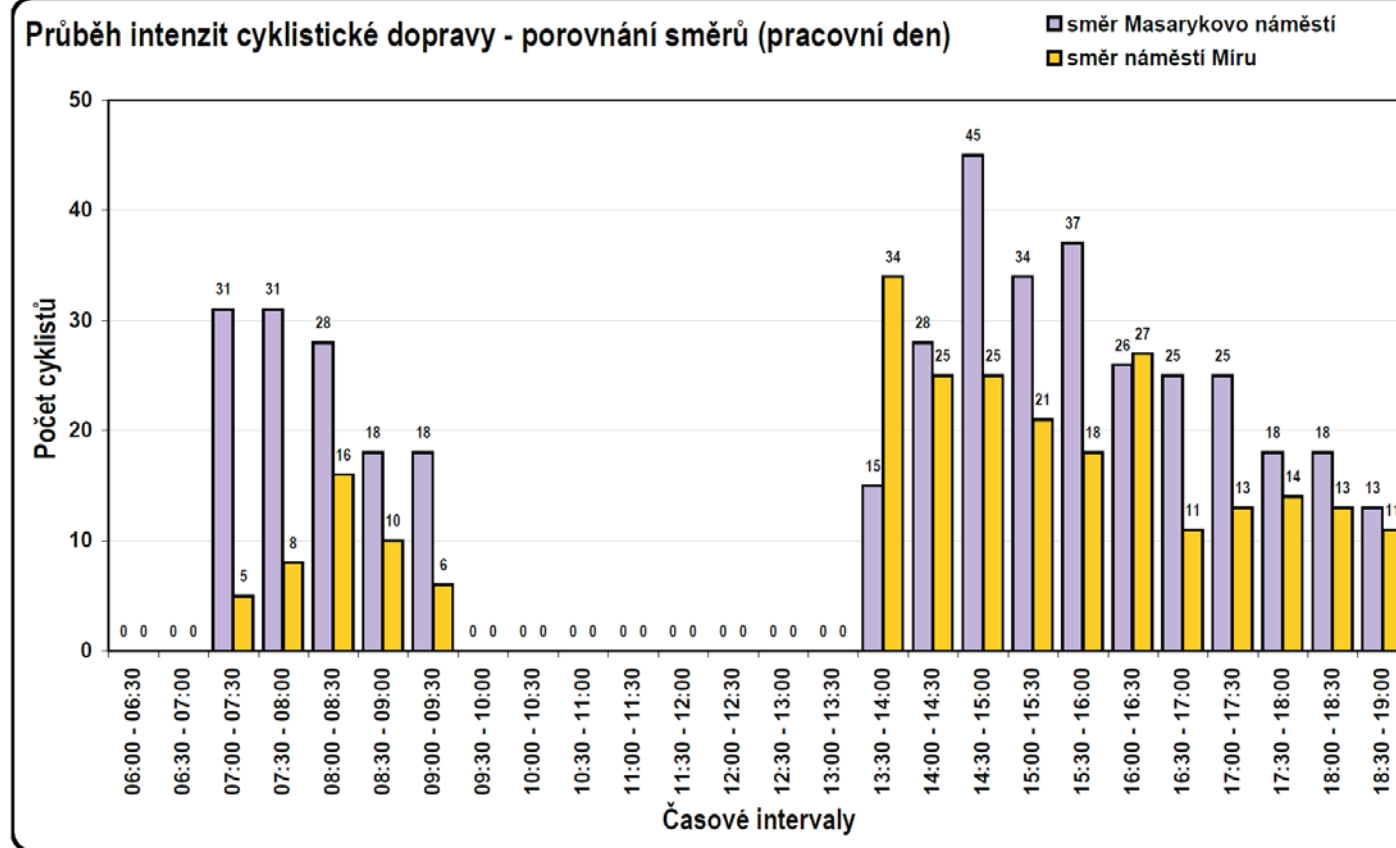


* v době od 10⁰⁰ hod. do 11⁰⁰ hod. a od 15⁰⁰ hod. do 16⁰⁰ hod. na kameru zaznamenána vždy pouze cca 1/3 hodiny (kamera v pohybu), proto byl počet chodců v dotčených hodinách dopočítán

DOPRAVNÍ PRŮZKUM ze dne 4.12.2007 - křižovatka ul. J. E. Purkyně, Štěpnická, Zahradní a Husova v Uh. Hradišti
průzkum prováděn od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ hod
polojasno, od 16¹⁵ do 16⁴⁰ hod. dešťová přeháňka, teplota vzduchu v průběhu dne 4-9 °C



VŠEHRDOVA



MODEL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Zadavatel poskytl zpracovateli závěry modelu cyklistické dopravy.

INTENZITY CYKLISTŮ 2009

V roce 2009 byly stanoveny následující celodenní obousměrné intenzity cyklistické dopravy:

1. - tř. Maršála Malinovského	3400
2. - ul. Sportovní	2100
3. - ul. Průmyslová	2100
4. - ul. Štěpnická	2100
5. - ul. Sokolovská	1800
6. - ul. Protzkarova	1800
7. - ul. Všehrdova	1700
8. - lávka přes Moravu	1700
9. - ul. Jiřího z Poděbrad	1500
10. - ul. Revoluční	1450



Zdroj: Prezentace cyklomodelu

ANALÝZA KOLIZNÍCH MÍST

Dále model vytypoval kolizní místa s automobilovou dopravou.



Zdroj: Prezentace cyklomodelu

DOPORUČENÍ ZÁVĚRŮ CYKLOMODELU

Na základě dat dopravního modelu vycházejí návrhy a doporučení odboru dopravy MěÚ Uh. Hradiště:

Priority pro přípravu a realizaci:

- rekonstrukce CS v Kunovském lese (II. etapa)
- realizace CS Sady - Věsky
- propojení UH (ul. Průmyslová) a Kunovic

Řešení kolizních míst:

- průtah cyklistů přes Palackého náměstí
- CS podél ul. Průmyslová
- CS podél ul. Svatováclavská

Řešení kolizních míst v rámci připravovaných projektů:

- Všehrdova - pruh pro cyklisty v rámci úpravy křižovatky
- J. E. Purkyně - CS v rámci nového napojení nemocnice
- Štěpnická - CS v rámci realizace nové výstavby

Dopravně-organizační opatření:

- Stará Tenice - jízdní pruh pro cyklisty
- Františkánská - protisměrný provoz cyklistů v jednosměrce
- Hradební - zjednosměrnění vyjma cyklistů

Tento generel k doporučením modelu přihlíží.

Některá přejímá, jiná řeší alternativně (přednostně jsou navržena opatření v hlavním dopravním prostoru).