Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

AKCE:

VYTVOŘENÍ STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ PRO MĚSTO HANUŠOVICE
reg.č. CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0009952"

téma: KONCEPCE ROZVOJE CYKLOSTEZEK

VE MĚSTĚ HANUŠOVICE

ZAK. ČÍSLO: 01014-20/2

OBJEDNATEL:

Hanušovice

Město Hanušovice
Hlavní 92, 788 33 Hanušovice
IČO: 00302546, DIČ: CZ00302546

ZPRACOVÁNO ZA PODPORY:

Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

ZPRACOVATEL:

CekrCZ

Projekce / inženýring / stavby

Cekr CZ s.r.o.
Mazalova 57/2, 787 01 Šumperk
IČO: 27821251, DIČ: CZ27821251

DATUM: LEDEN 2021

1. Úvod

1.1. Základní informace o strategii

VYTVOŘENÍ STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ PRO MĚSTO HANUŠOVICE
reg.č. CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0009952"

téma: KONCEPCE ROZVOJE CYKLOSTEZEK VE MĚSTĚ HANUŠOVICE

Objednatel:
Název: **Město Hanušovice**
Sídlo: Hlavní 92, Hanušovice
IČ: 00302376
DIČ: CZ 00302546

Zhotovitel:
Název: **Cekr CZ s.r.o.**
Sídlo: Mazalova 57/2, 787 01 ŠUMPERK
IČ: 27821251
DIČ: CZ27821251

Bankovní spojení: ČSOB pobočka Šumperk, číslo účtu: 218475738/0300
Zapsán na krajském obchodním soudu v Ostravě, obchodní rejstřík oddíl C, vložka 43013

Autorizovaná osoba
dle zákona č. 360/1992 o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě

Ing. Luděk Cekr, autorizace ČKAIT 1201251,
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Kontaktní osoba
Jméno: Ing. Luděk Cekr
Telefon: 588 517 980
e-mail: cekr@cekrcz.eu

1.2. Kontext vzniku a existence strategie

Strategie je zpracována na základě výzvy o veřejnou zakázku malého rozsahu, není tato zakázka zadávána podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon).

Zadavatel výzvy bylo město Hanušovice. Cílem strategie je vytvořit strategický dokument, který pomůže vyřešit problémy a problémová místa v oblasti cyklistické dopravy.

1.3. Účel strategie

Bude nástrojem, který může zajistit uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě a okolí a zlepšení kvality života místních obyvatel. Cílem koncepce je zmapovat stávající stav cyklodopravy ve městě vč. dopravních toků a s tím spojené infrastruktury, jako jsou cyklostezky, stojany, nabíjecí míst pro elektrokola a další cyklistické infrastruktury ve městě. Dále je cílem koncepce navrhnout úpravy stávajících úseků dle definovaných problémových oblastí, navrhnout směry a vedení nových cyklostezek v návaznosti na cykloturistické trasy v regionu. Dále pak zajistit návaznost stávajících úseků i záměrů na obdobné projekty v okolních obcích a definovat další možnosti rozvoje cyklistické dopravy.

1.4. Uživatelé strategie

Hlavním uživatelem je město Hanušovice a jeho Městský úřad Hanušovice, který koncepci bude využívat při plánování a přípravě investic dotýkajíc se veřejného prostoru, dopravy a cyklodopravy ve městě Hanušovice. Dále je uživatelem široká veřejnost, které strategie slouží k informování potřebách území ao připravovaných akcích.

1.5. Základní používané pojmy

Cyklistika – tento pojem zahrnuje cykloturistiku, cyklodopravu a s tím spojené aktivity. Představuje komplexní pohled na řešenou oblast.

Cykloturistika – turistika spojená s využitím jízdního kola.

Cyklistická doprava – část cyklistické dopravy, která je spojena s využitím jízdního kola za účelem dopravy do zaměstnání, do škol, na úřady, apod.

Cyklotrasa – trasa pro cyklisty, která vede po silnicích, místních a účelových komunikacích, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí cyklistických značek (značky IS 19a, IS 19b, IS 19c, IS 20, IS 21a, IS 21b, IS 21c, IS 21d).

Cykloturistická trasa – trasa, která v intravilánech obcí vede většinou po místních komunikacích a v extravilánech po polních či lesních cestách nebo terénem, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí pásových značek (značky o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý, mohou být také doplněny na šipku. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno „Cyklotrasa KČT č…..“).

Komunikace pro cyklisty – nadřazený termín zahrnující zejména v extravilánech uplatňované stezky pro cyklisty (C8), stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem (C9), komunikace s vyloučením motorové dopravy (B11). V intravilánech pak navíc stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10), stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C7 + E13), piktogramové koridory pro cyklisty (V20), vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (V14 + IP20), jízdní pruhy pro cyklisty, obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích (E12) a pohyb po zklidněných komunikací - zóna 30, obytná zóna.

Cyklostezka – samostatná komunikace pro cyklisty (místní komunikace IV. třídy nebo Olomoucký kraj A. Analytická část Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji 5 účelová komunikace). Cyklostezky jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dopravními značkami C 8a a C 8b (cyklostezky odděleny od ostatní dopravy včetně pěší), C 9a a C 9b (společné stezky pro chodce a cyklisty) a C 10a a C 10b (společné stezky pro chodce a cyklisty, směrově rozdělené).

Chodník s povoleným vjezdem cyklistů – stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů jsou označeny dopravní značkou C7a a C7b s dodatkovou tabulkou se symbolem jízdního kola a textem „VJEZD POVOLEN“. Úprava umožňuje legální sdílení prostoru chodců s cyklisty tam, kde je to bezpečné a účelné, a to především na vybraných úsecích chodníků s nízkým provozem pěších. Tuto stezku cyklista nemusí použít a slouží nejčastěji jako doplňková alternativa pro méně zdatné uživatele, kteří nechtějí jet v souběžné vozovce společně s automobily a raději se pohybují pozvolněji společně s chodci. Chodec je zde na prvním místě a cyklista jej nesmí ohrožovat ani zbytečně omezovat.

Komunikace s vyloučením motorové dopravy – jsou označované dopravní značkou B11, jedná se o účelové komunikace – polní a lesní cesty v území, kde musí být zajištěna obslužnost obhospodařovaných pozemků pro zemědělské a lesní mechanizmy (výjimky jsou vyznačeny textem pod značkou). Pro provoz cyklistů jsou vhodné z důvodu minimálního zatížení motorovou dopravou.

Integrační opatření ve vozovce – základní výchozí situací pro jízdu na kole je pohyb ve vozovce při pravém okraji, společně s automobilovou dopravou. Cílem integračních opatření je zajistit bezpečné soužití oběma

skupinám – řidičům motorových vozidel i cyklistům. Čím jsou rychlosti a intenzity motorových vozidel nižší, tím menší jsou i odlišnosti jejich pohybu oproti jízdním kolům. Uživatelé zde mohou snadno sdílet stejný dopravní prostor. Naopak, čím jsou intenzity a rychlosti motorové dopravy vyšší, tím vyšší je požadavek na vzájemné oddělení: nejprve pouze mírnější optické, následně raději fyzické. Konkrétně se jedná se piktogramové koridory pro cyklisty (V20), vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (V14 + IP20), a jízdní pruhy pro cyklisty.

Zklidněné komunikace – základní princip zvýšení bezpečnosti v rezidenčních oblastech, jedná se o zóny 30, obytné zóny a pěší zóny. Zklidněná doprava vytváří bezpečnější prostředí pro cyklisty, protože nižší rychlost a objem dopravy umožňují cyklistům využít bezpečně komunikace s provozem motorových vozidel. V těchto prostorech se nezřizují žádná speciální opatření pro cyklisty.

Vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací – hlavním principem pro dosažení co nejlepší dopravní obsluhy území by měla být průjezdnost komunikací pro jízdní kola. Nejčastějším opatřením je zajištění obousměrného provozu jízdních kol s omezením automobilové dopravy v jednom směru, resp. s povolenou jízdnou cyklistů v protisměru.

Cyklistická zóna – novinka v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Opatření, které zvyšuje ochranu cyklistů a rozšiřuje jejich práva při jízdě ve vozovce, zpravidla ve společném provozu s automobily. Kromě jízdních kol je povolen vjezd pouze těm vozidlům, která jsou vyobrazen ve spodní části značky. Rychlost je omezena na 30 km/h. Cyklisté mohou jezdit vedle sebe a nejen při pravém okraji vozovky, ostatním vozidlům nesmějí bránit v jízdě, ale mohou je přiměřeně omezit zejména rychlostí své jízdy.

Tematické cyklotrasy – jsou zaměřené na konkrétní téma a vedou po jedné i více cyklotrasách a mají svůj vlastní název a logo.

Terénní cyklistika – přírodě blízké rekreační cesty a stezky pro terénní cyklistiku. Jsou projektované podle speciální metodiky, která cyklistům poskytuje maximální zážitek a zajišťuje co nejvyšší bezpečnost a šetrný přístup k přírodě. Je svébytnou formou rekreační cyklistiky, která se odehrává na lesních a polních cestách a stezkách. Je charakterizována potěšením jezdce z pobytu a pohybu v přírodě, z radosti z ovládání kola a překonávání překážek a z pěkných výhledů do kraje. V obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačením, případně nesením kola.

Drobná cyklistická infrastruktura – představuje doprovodné příslušenství, které slouží pro rekreaci a zajištění cyklistického provozu v terénu, případně umožní získat další užitečné údaje. Nejčastěji se může jednat o drobný mobiliář, odpočívadla, stojany na kola, infopanely, ale také automatické sčítače jízdních kol, která místem projela.

Singltrek – stezka přírodního charakteru tak úzká, že jí nemohou využívat dvoustopá motorová vozidla. Její uživatelé se po ní musí pohybovat v zástupu, spíše než vedle sebe.

Monitoring cyklistické dopravy a turistiky – sběr a vyhodnocování dat v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky, tj. měření intenzit cyklistické dopravy a využití turistických tras, dělby dopravní práce, časové dostupnosti, analýza zdrojů a cílů cest, kvalitativní dotazníková šetření atd.

2. Definice a analýza řešeného problému

2.1. Definice řešeného problému

zdroj: https://geoportal.rsd.cz/webappbuilder/apps/7/

Koncepce cyklistické dopravy ve městě Hanušovice bude strategickým dokumentem, který pomůže vyřešit problémy a problémová místa v oblasti cyklistické dopravy. Bude nástrojem, který může zajistit uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě a okolí a zlepšení kvality života místních obyvatel. Cílem koncepce je zmapovat stávající stav cyklodopravy ve městě vč. dopravních toků a s tím spojené infrastruktury, jako jsou cyklostezky, stojany, nabíjecí míst pro elektrokola a další cyklistické infrastruktury ve městě. Dále je cílem koncepce navrhnout úpravy stávajících úseků dle definovaných problémových oblastí, navrhnout směry a vedení nových cyklostezek v návaznosti na cykloturistické trasy v regionu.

Dále pak zajistit návaznost stávajících úseků i záměrů na obdobné projekty v okolních obcích a definovat další možnosti rozvoje cyklistické dopravy.

Cyklistika se v posledním desetiletí stala nejen moderním trendem, ale i způsobem života. Jízdní kolo v dnešní době slouží jako dopravní prostředek, stejně jako forma sportu, zábavy či nástroj zvyšování fyzické kondice.

Objem cyklistické dopravy má v posledních letech tendenci růstu, napomáhá tomu na jedné straně zájem občanů o zdravý životní styl, na straně druhé rozvoj infrastruktury a služeb pro cyklisty (výstavba bezpečných úseků cyklistických komunikací, značení nových cyklotras či okruhů, instalace informačních systémů, atd.). Pomineme-li málo početnou a specificky zaměřenou skupinu silničních cyklistů, u kterých je převažujícím motivem sportovní výkon (množství ujetých kilometrů), jenž realizují více méně na silnicích, kde lze dosahovat vyšších rychlostí, je možné základní rozdělení jízdy na kole uvést jako:

- jízda do zaměstnání, do školy, popř. za nákupy nebo na úřady (tzv. cyklodoprava)
- rekreační, turistická, která ponejvíce využívá cykloturistické trasy
- terénní či sportovně-rekreační

Cyklisty lze obecně rozdělit do ně

- Dopravní cyklisté
- Cykloturisté
- Terénní cyklisté

Níže jsou uvedeny dokumenty na evropské, celostátní a krajské úrovni s vazbou na zpracovávanou Koncepci rozvoje cyklostezek v Hanušovicích.

Evropské strategické dokumenty

• Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu {SEK(2009) 1211}, {SEK(2009) 1212} Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.

• Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě , která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.

• Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.

• Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011– 2020 (červenec 2010).

Národní strategické a územně-plánovací dokumenty

• Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020 (usnesení Vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).

• Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.

• Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, která byla schválená usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

• Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020 schválena usnesením vlády č. 220/2013 ze 27. 3. 2013. • V roce 2015 Vláda ČR schválila „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“.

• Strategie regionálního rozvoje ČR 2020.

• Politika územního rozvoje ČR.

• Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Morava CZ07 (dále jen PZKO). Jedná se o materiál vydaný Ministerstvem životního prostředí v roce 2016 závaznou formou opatření obecné povahy (účinné od 7.6.2016).

Krajské strategické a územně-plánovací dokumenty

• Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji z roku 2017

• Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do roku 2020, schválená usnesením Zastupitelstva Olomouckého kraje (ZOK) č. UZ/8/17/2013 ze dne 19.12.2013.

• Program rozvoje cestovního ruchu Olomouckého kraje 2014–2020, schválen usnesením ZOK č. UZ/11/53/2014 ze dne 20.6.2014.

• Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje – Zastupitelstvo Olomouckého kraje schválilo 25. 9. 2015 svým usnesením č. UZ/17/42/2015 aktualizaci Programu rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje. Dne 29. 4. 2016 ZOK rozhodlo v souladu s novelizací zákona č. 248 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, o změně názvu dokumentu na Strategii rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje.

• Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje.

• Strategie MAS Horní Pomoraví

SWOT ANALÝZA

Silné stránky

- centrální poloha území, historické vazby
- dopravní dostupnost na nadřazenou silniční síť, ostatní druhy doprav
- umístění a nabízející služby v turistice (letní i zimní)
- prostor pro dopravní i urbanistické řešení v souladu s environmentálními aspekty
- občanská vybavenost

Slabé stránky

- rozložení území kolem páteřní komunikace silnice II/369,446, ….315
- velký počet příčných vazeb bez potřebných rozptylových a čekacích ploch
- situování parkování
- bez přirozeného vztahu k „životu“ města a jeho centru
- chybějící dominanta odkazující na význam a cestovního ruchu
- špatná kvalita parterů a mobiliáře
- nevyužitá veřejná prostranství

Příležitosti

- bezpečnost dopravy a její zvýšení
- organizace dopravy – určení pravidel, vymezení chtěného pohybu zbytné dopravy
- snížení a odstranění nehodovosti
- bezbariérovost
- zlepšení lidského zdraví = ekonomický přínos pro region
- naplňování rozvojových dokumentů národních, krajských a obecních
- zkvalitnění života místním obyvatelům – nabídka zkultivovaných veřejných prostorů volnočasových aktivit, kulturního zázemí, služeb…..
- čerpání z turistického ruchu

Rizika

- nezájem obyvatel města
- nezájem návštěvníku města a regionu
- preference dopravní funkce před pobytovou

- parametry návrhových prvků
- bez dopravních pruhů a rozdělení směrování dopravních proudů na hlavních i vedlejších komunikacích - přídatné pruhy pro odbočování vlevo
- správnosti, logické návaznosti a konzistence svislého a vodorovného
- dopravního značení
- rozhledových poměrů
- bezprostředního okolí komunikace a pevných překážek
- prvků zeleně
- potřeb všech účastníků silničního provozu
- prvků pasivní bezpečnosti
- bariérovost stávající trasy
- totální destrukce proměnných i neproměnných parametrů
- nefunkčnost odvodnění
- rozhledové poměry v místech křížení tras
- absence hmatových úprav

ZAŘAZENÍ DOTČENÝCH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ (VOZIDOVÉ, PĚŠÍ, CYKLISTICKÉ)

Zatřídění PK dle zák. 13/1997 Sb. v platném znění
Kategorie: silnice
Třída: II.
Číslo silnice: 369 (446)
Dozatřídění průjezdného úseku:
Kategorie: MK
Třídy: II.

Dle ČSN 736110
Funkční skupina: C - obslužná
Charakteristika příčného uspořádání: min. MO2 --/6,5/30

Křížení návrhového chodníku, MK připojené na silnici (křižovatky) – v evidenci pasportu obce
Zatřídění PK dle zák. 13/1997 Sb. v platném znění
Kategorie: místní komunikace
Třída: III.

Dle ČSN 736110
Funkční skupina: C - sběrné
Charakteristika příčného uspořádání: min. MO2 --/6,5/30

pás pro chodce
Zatřídění PK dle zák. 13/1997 Sb v platném znění
Kategorie: místní komunikace
Třída: IV.
Dle ČSN 736110
Funkční skupina: D
Podskupiny: D – komunikace nepřípustné provozu silničních motorových vozidel
Charakteristika příčného uspořádání:

- Umístění v přidruženém dopravním prostoru
- pás pro chodce

Právní předpisy

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/1997 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN 73 6102 ed.2 (červen 2012) – projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – včetně změny Z1 (únor 2010) – projektování místních komunikací
- ČSN 73 6425-1 – autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky – část 1 (květen 2007)
- ČSN 73 6425-2 – autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky – část 2 (září 2009)
- TP 65, dodatek 1 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133, dodatek 1 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací.
- TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty (2006/05)
- TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty (2017/5)
- TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání)
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy
- A související

Názvosloví

- Kategorie pozemní komunikace - ve smyslu zákona c. 13/1997 Sb. [1] (dálnice, silnice, místní komunikace, účelová komunikace).
- Intenzita dopravy - počet silničních vozidel nebo chodců, který projede nebo projde určitým příčným rezem pozemní komunikace nebo jeho částí za zvolené časové období.
- Intenzita motorové dopravy - počet motorových vozidel, který projede určitým příčným rezem pozemní komunikace nebo jeho částí za zvolené časové období.
- Intenzita pěší dopravy - počet chodců, který projde určitým příčným rezem pozemní komunikace nebo jeho částí za zvolené časové období.
- Hodinová intenzita dopravy - intenzita dopravy za 60 minut.
- Denní intenzita dopravy - intenzita dopravy za 24 hodin (0:00-24:00).
- Cyklistická komunikace – komunikace určená především pro provoz jízdních kol, popř. též pro chodce.
- Pás pro chodce a cyklisty – PK nebo její část určená pro společný pohyb chodců a cyklistů.
- Pás pro chodce– PK nebo její část určená pro společný pohyb chodců

Stanovení intenzity pěší ,cyklistické dopravy

Intenzita pěší, cyklistické dopravy se uvádí obvykle jako denní intenzita v den průzkumu.

Přepočet na týdenní a roční průměry se obvykle neprovádí.

Pokud byl průzkum proveden za nevhodných povětrnostních podmínek, mohou se výsledky průzkumu odborně navýšit.

Průzkumy pěší a cyklistické dopravy se provádí v příznivých podmínkách pro tento druh dopravy, zejména s ohledem na počasí.

Pro zjištování intenzity pěší dopravy lze doporučit:

- na většině komunikací je vhodnou dobou pro průzkum pěší dopravy doba 13:00-17:00, cyklistická doprava – charakter dopravy smíšený 7:00 – 11:00 a 13:00-17:00

- volit dobu průzkumu s ohledem na předpokládané využití komunikace pěší a cyklistickou dopravou.

Minimální doba průzkumu

Pro většinu dopravně inženýrských aplikací je dostatečnou dobou průzkumu taková doba, pro kterou je přepočtový koeficient $_{km,d}$ menší než 8,0.

INTENZITA VOZIDLOVÉ DOPRAVY

CSD 2005
CSD 2010
CSD 2016
CSD je převzato z veřejných zdrojů – www.

Charakter pěší a cyklistické dopravy je dán její funkcí v dopravním systému – cesty na kratší vzdálenosti, případně jako část cesty konané i dalšími dopravními prostředky.

Průběhy intenzit pěší dopravy jsou velmi různorodé, pro stanovení intenzity pěší a cyklistické dopravy je přihlédnuto k specifickým podmínkám obce.

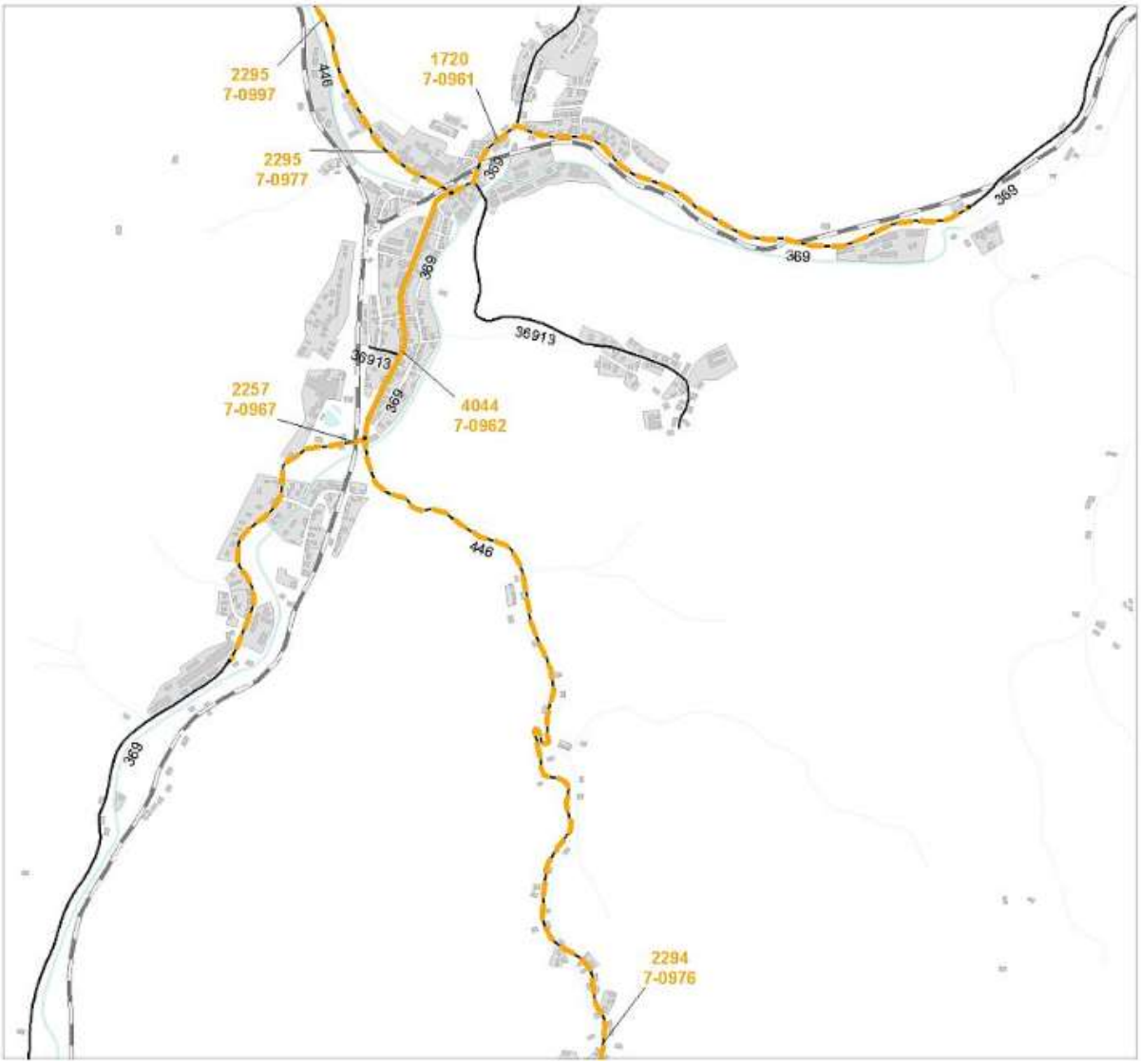
Doba sčítání byla zvolena s ohledem na provozní dobu občanské vybavenosti, docházkou na dopravní prostředky, kdy se předpokládá i zvýšený pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace v dané lokalitě.

Osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace jsou dle vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osoby pokročilého věku, těhotné ženy, osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let.

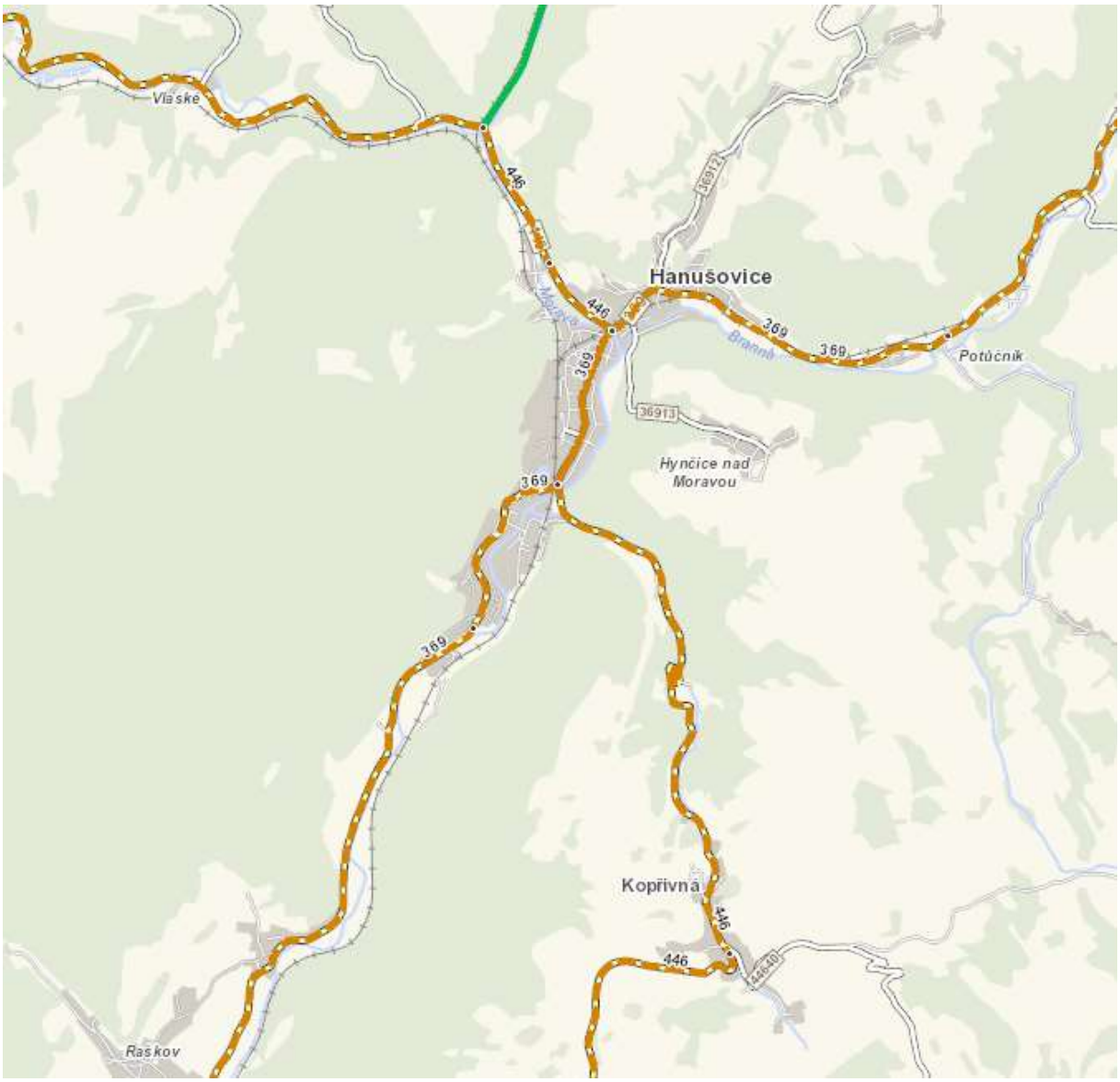
Pěší trasa dále propojuje území s funkci bydlení, centrální částí obce, službami s vybaveností, průmyslovou zónou,s přímou návazností na integrovaný dopravní systém – vlaková i autobusová doprava, – jediná dopravní obslužnost, na konci úseků je situovány resturace.

Počet osob je kvantifikován s ohledem na tyto služby poskytované ve vazbě na řešené území a dostupné jednak po stávající sítí místních komunikací a chodníků tak i návrhového úseku

Obrázek: Intenzita dopravy v Hanušovicích roce 2005 (CZ0715-SU-4)



Obrázek: Intenzita dopravy v Hanušovicích roce 2010 (CZ0715-SU-4)



Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2010 na úseku od Pivovaru Holba směrem k Bohdíkovu

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 7-0967) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	206	96	5	32	6	3	21	0	6	6	381	2 323	40	2 744
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	256	119	6	40	8	4	25	0	7	7	472	2 519	36	3 027
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	81	38	1	13	2	1	12	0	2	2	152	1 832	51	2 035

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	46	335
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	42	305

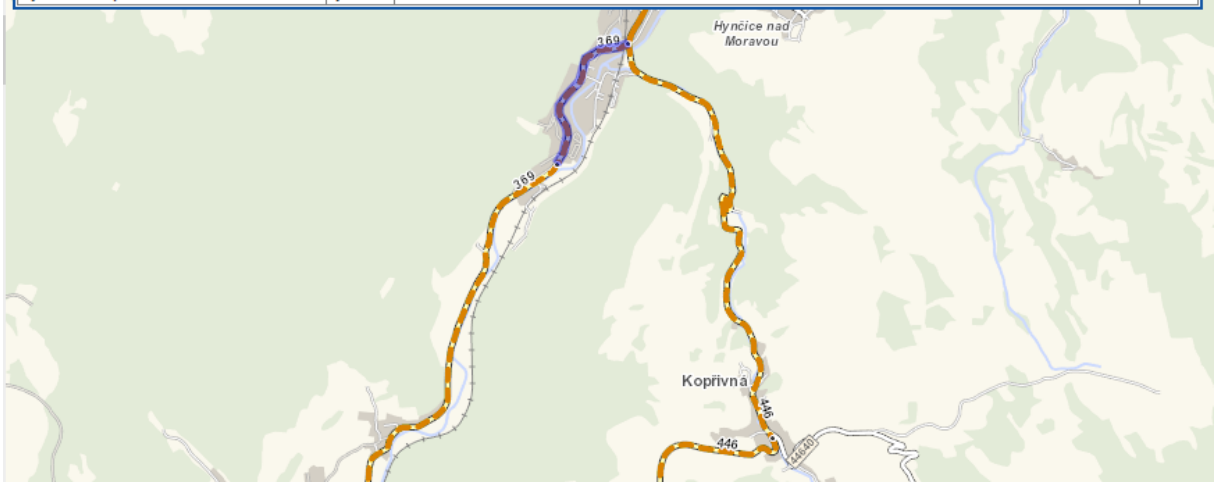
Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	188

Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	1 879	313	11	2 203
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	321	20	1	342
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	163	33	2	198

Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	338	29	20	2	3	392

Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	0.00	1.68	0.00	-

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	343



Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2010 na úseku od křižovatky u viaduktu směrem do Kopřivné

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 7-0976) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	162	71	5	24	6	16	18	0	4	10	316	1 740	13	2 069
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	201	88	6	30	8	21	21	0	5	12	392	1 887	12	2 291
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	64	28	1	9	2	4	10	0	2	4	124	1 372	17	1 513

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	39	252
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	43	230

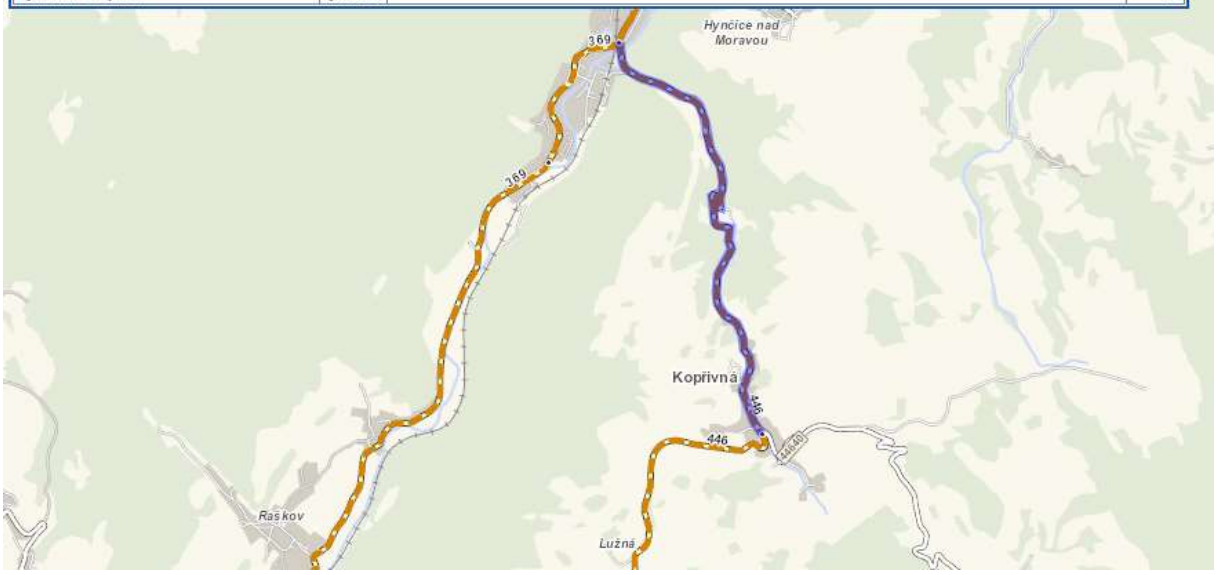
Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	180

Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	1 391	246	22	1 659
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	238	16	3	257
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	123	27	3	153

Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	251	23	16	4	3	297

Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	0.00	1.25	0.00	-

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	14



Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2010 na úseku od křižovatky u viaduktu směrem do centra města

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 7-0962) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	334	114	1	36	3	9	52	0	8	6	563	3 386	36	3 985
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	415	142	1	45	4	12	61	0	10	7	697	3 672	32	4 401
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	132	45	0	14	1	3	29	0	3	2	229	2 671	46	2 946

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	69	486
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	75	449

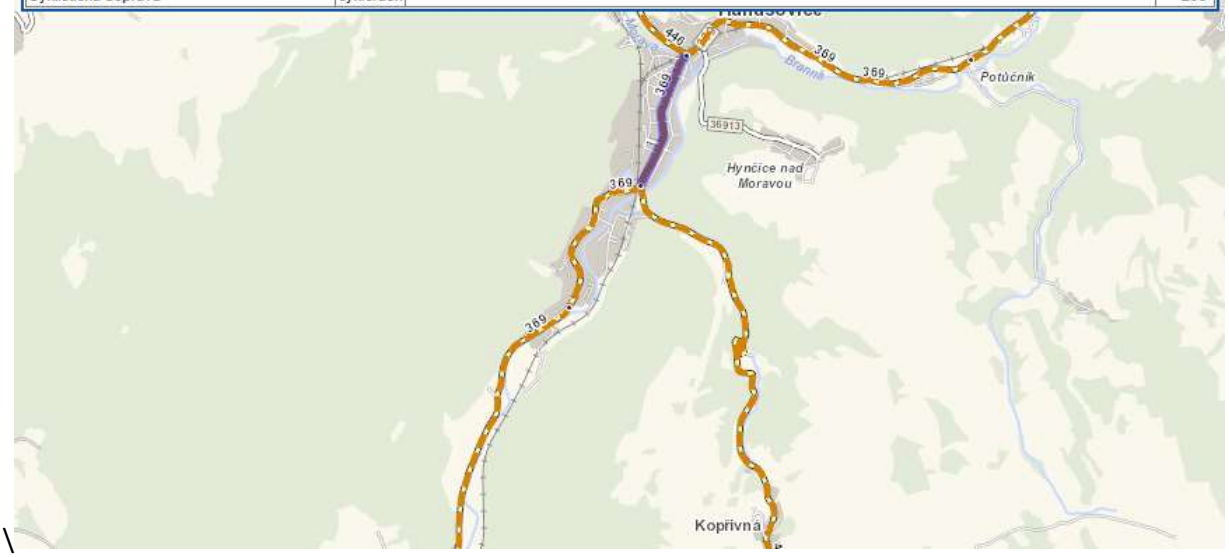
Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	253

Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	2 720	470	10	3 200
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	465	30	1	496
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	237	50	1	288

Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	489	48	23	2	7	569

Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	0.91	1.41	0.64	65:35

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	208

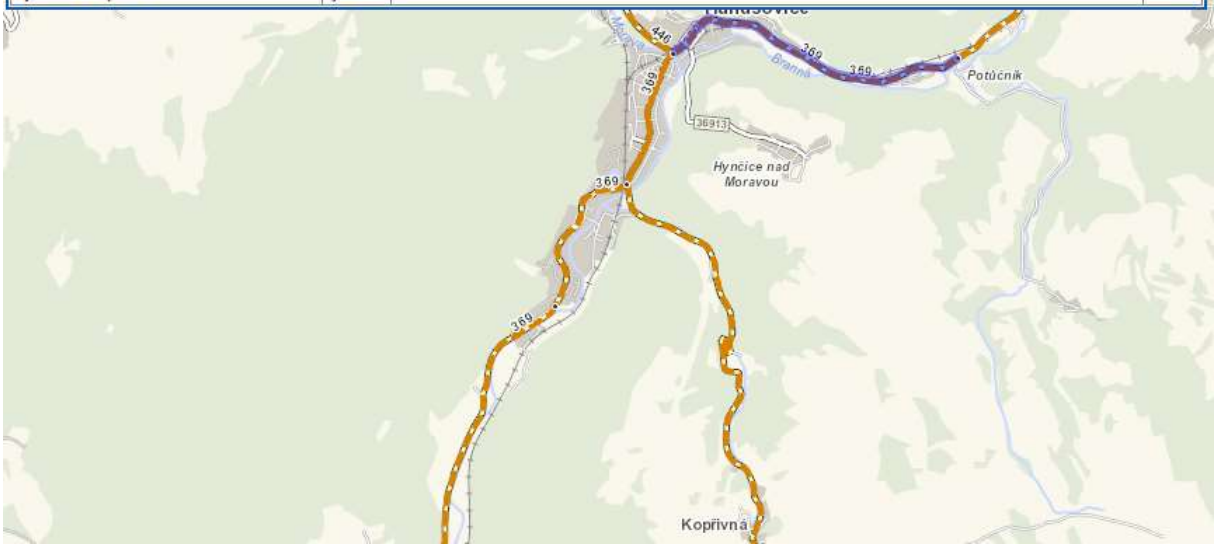


\

Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2010 na úseku od křižovatky do Starého města směrem do Jindřichova

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 7-0961) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	211	73	7	15	3	42	13	0	0	4	368	1 728	21	2 117
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	262	91	9	19	4	54	15	0	0	5	459	1 832	19	2 310
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	83	29	2	6	1	12	7	0	0	2	142	1 468	27	1 637
Hodinová intenzita dopravy												TV			SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											45			258
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											46			235
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV
Hodnota TNV	voz/den														231
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											1 385	269	41	1 695
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											238	17	5	260
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											127	30	6	163
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									250	30	13	7	2	302
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.00	1.22	0.00	-
Intenzita cyklistické dopravy															C
Cyklistická doprava	cyklo/den														107



Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2010 na úseku od křižovatky do Starého města

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 7-0977) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	192	64	6	55	6	40	30	0	7	1	401	1 940	113	2 454
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	238	79	8	68	8	52	35	0	9	1	498	1 912	100	2 510
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	76	25	2	22	2	11	17	0	3	0	158	2 010	145	2 313

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	60	368
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	45	260

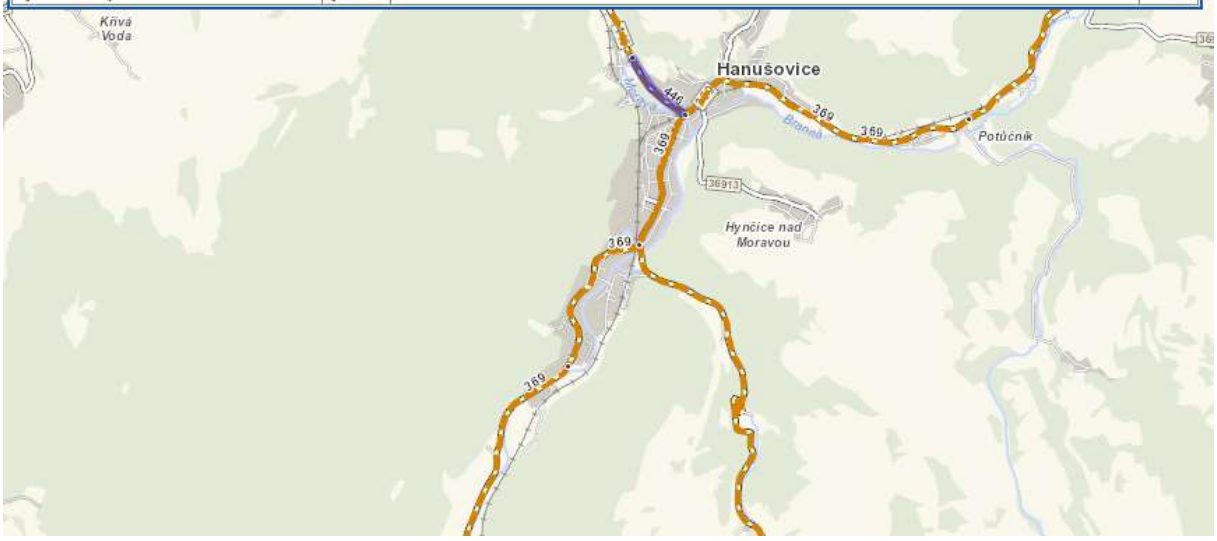
Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	277

Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	1 627	297	41	1 965
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	279	19	5	303
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	146	33	6	185

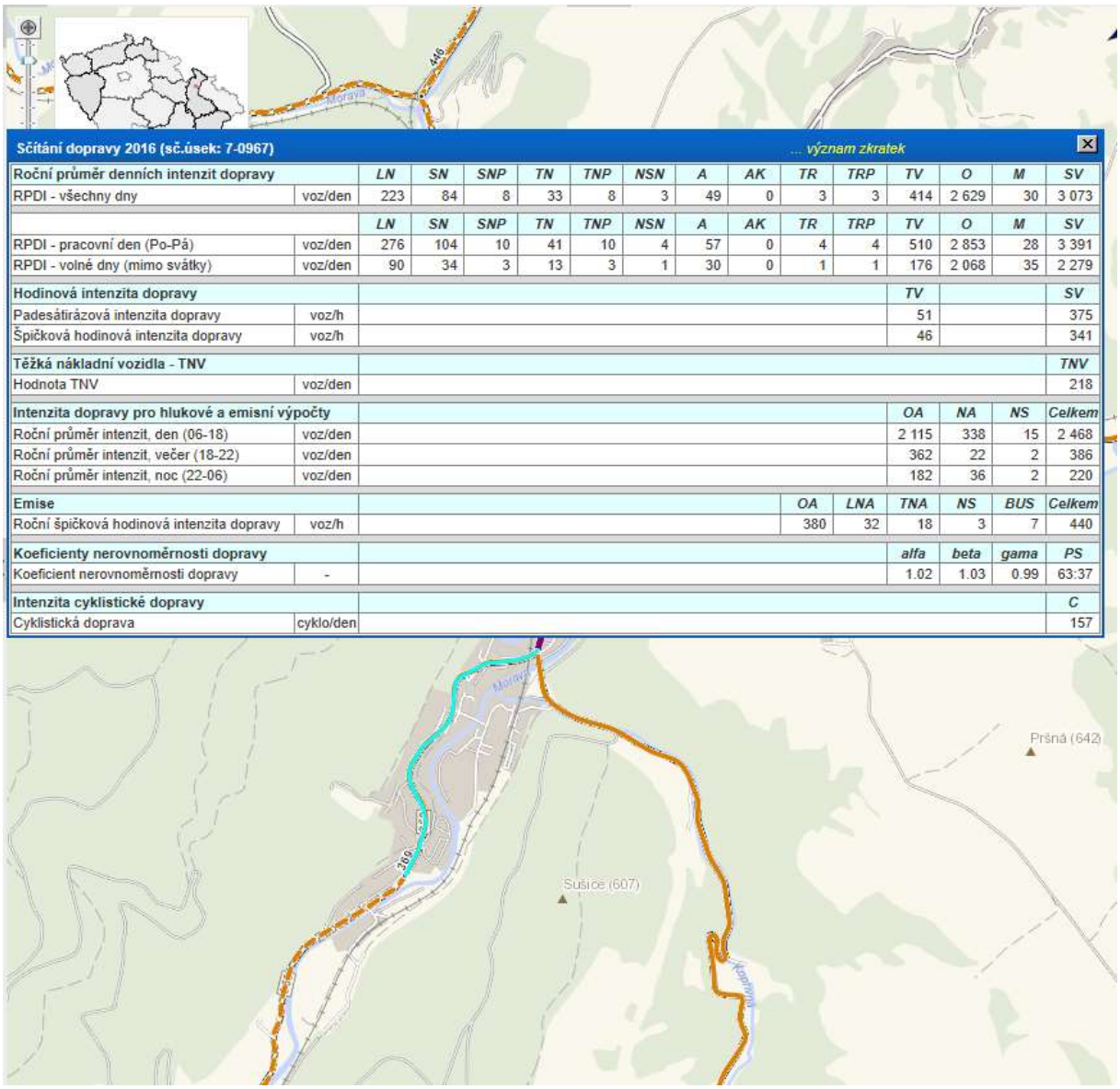
Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	448	42	28	11	7	536

Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	2.07	1.13	1.83	64:36

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	174



Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2016 na úseku od Pivovaru Holba směrem k Bohdíkovu



Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 7-0967) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	223	84	8	33	8	3	49	0	3	3	414	2 629	30	3 073
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	276	104	10	41	10	4	57	0	4	4	510	2 853	28	3 391
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	90	34	3	13	3	1	30	0	1	1	176	2 068	35	2 279

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	51	375
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	46	341

Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	218

Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	2 115	338	15	2 468
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	362	22	2	386
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	182	36	2	220

Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	380	32	18	3	7	440

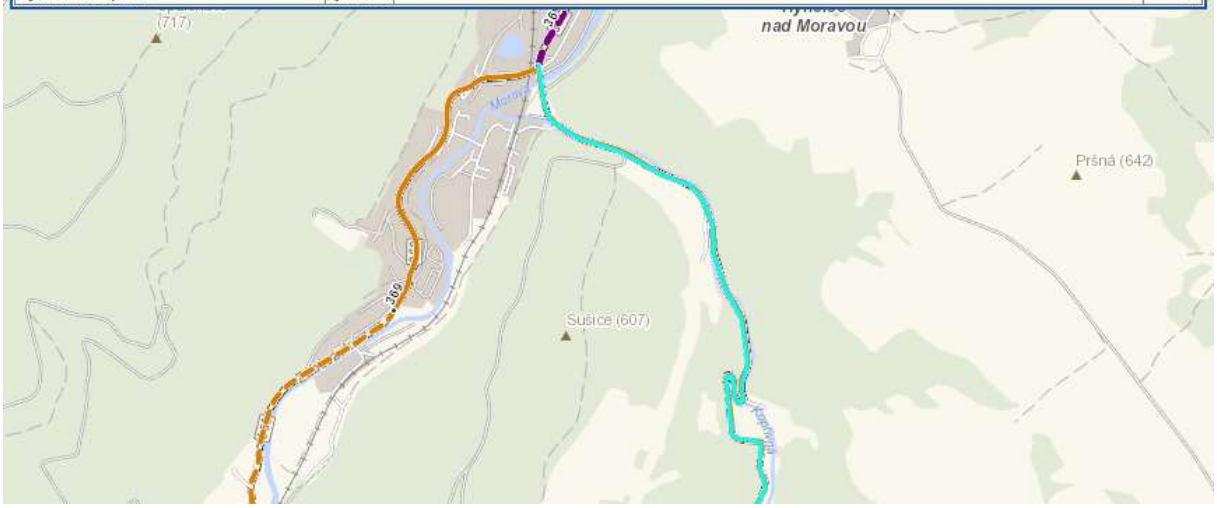
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	1.02	1.03	0.99	63:37

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	157

Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2016 na úseku od křižovatky u viaduktu směrem do Kopřivné

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 7-0976) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	233	77	7	31	19	99	35	0	0	2	503	2 623	13	3 139
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	288	95	9	38	24	126	41	0	0	2	623	2 847	12	3 482
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	94	31	2	13	6	31	21	0	0	1	199	2 064	15	2 278
Hodinová intenzita dopravy												TV			SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											61			383
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											56			348
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV
Hodnota TNV	voz/den														438
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											2 090	322	99	2 511
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											358	21	12	391
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											187	35	14	236
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									377	33	16	18	5	449
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.75	0.74	1.01	65:35
Intenzita cyklistické dopravy															C
Cyklistická doprava	cyklo/den														64



Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2016 na úseku od křižovatky u viaduktu směrem do centra města

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 7-0962) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	521	151	12	57	19	121	106	2	7	4	1 000	5 101	56	6 157
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	645	187	15	71	24	154	123	2	9	5	1 235	5 536	52	6 823
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	211	61	4	23	6	38	64	1	3	2	413	4 013	66	4 492

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	122	751
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	111	683

Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	692

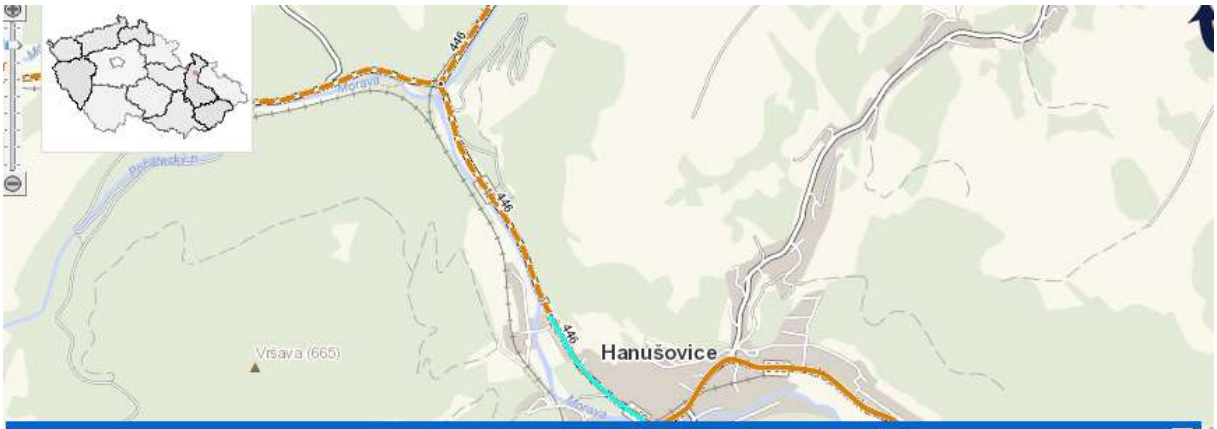
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	4 088	722	121	4 931
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	701	47	14	762
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	367	79	17	463

Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	737	75	31	22	15	880

Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	1.05	1.06	0.99	72:28

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	227

Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2016 na úseku od křižovatky do Starého města



Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 7-0977) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	189	71	4	85	15	47	48	0	11	12	482	2 363	34	2 879
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	234	88	5	105	19	60	56	0	14	15	596	2 313	32	2 941
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	77	29	1	34	5	15	29	0	4	5	199	2 489	40	2 728

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	72	432
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	44	334

Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	362

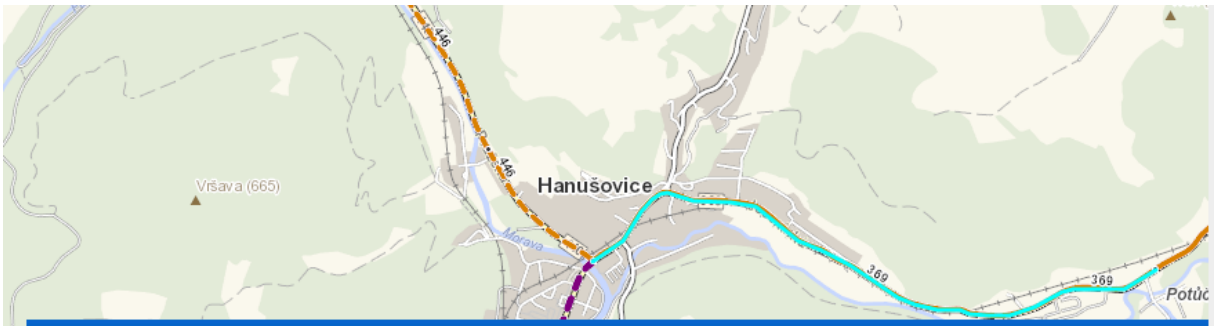
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	1 899	354	52	2 305
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	326	23	6	355
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	172	39	7	218

Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	523	41	39	14	10	627

Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	1.63	1.73	0.94	55:45

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	90

Obrázek: Intenzita dopravy v roce 2016 na úseku od křižovatky do Starého města směrem do Jindřichova



Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 7-0961) ... význam zkratek

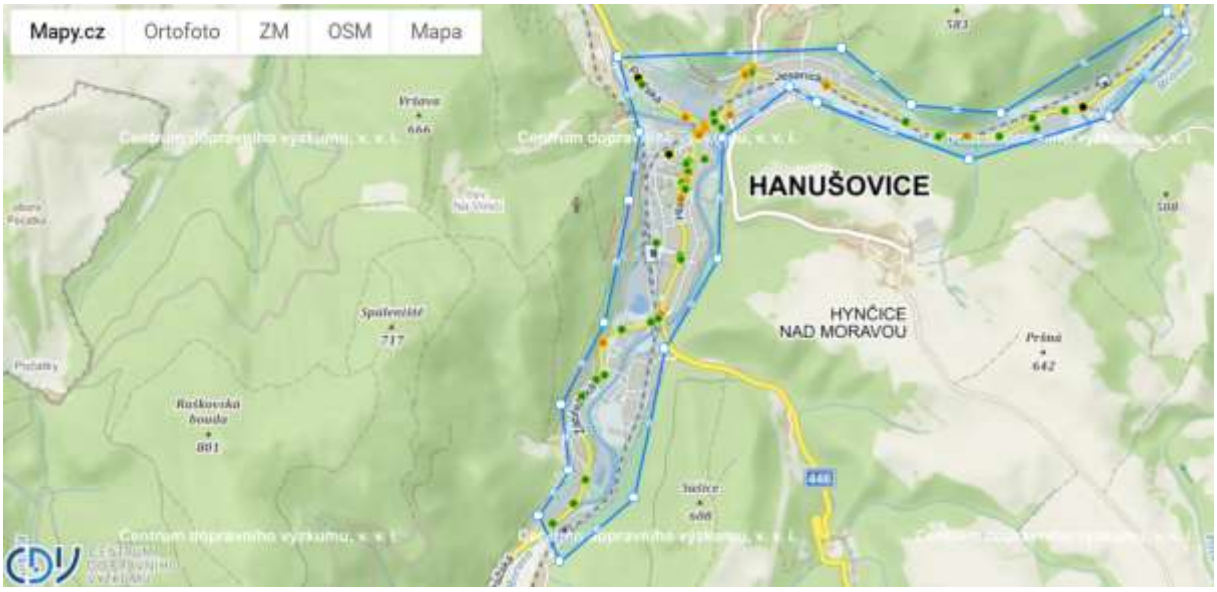
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	266	110	8	42	18	170	46	0	4	6	670	2 554	42	3 266
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	329	136	10	52	23	217	53	0	5	7	832	2 699	39	3 570
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	108	45	3	17	6	53	28	0	2	2	264	2 192	49	2 505
Hodinová intenzita dopravy												TV			SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											82			398
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											74			363
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV
Hodnota TNV	voz/den														656
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											2 047	402	155	2 604
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											353	26	18	397
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											196	46	22	264
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									371	38	23	28	7	467
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.30	1.25	1.04	62:38
Intenzita cyklistické dopravy															C
Cyklistická doprava	cyklo/den														67

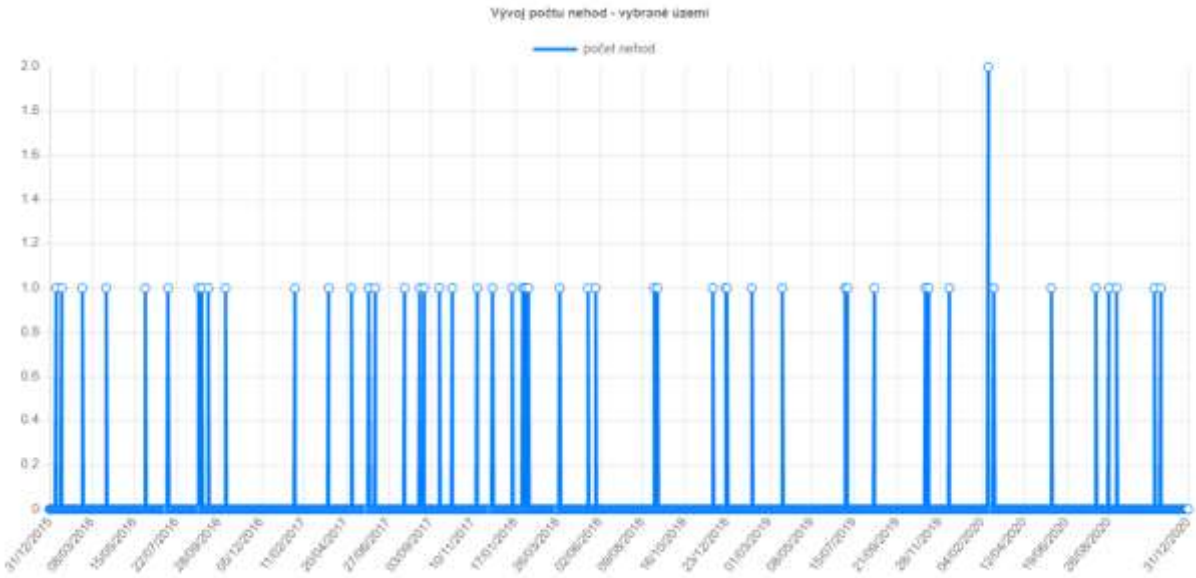
NEHODOVOST

Za posledních 5 let se v řešené lokalitě stalo celkem 52

1	140 906 160 022	10.1.2016 (neděle)	19:30	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nesprávné otáčení nebo couvání	0	0	0
2	140 906 160 047	19.1.2016 (úterý)	21:05	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s chodcem	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	0	0	0
3	140 906 160 109	22.2.2016 (pondělí)	čas neznámý	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	0
4	140 906 160 170	31.3.2016 (čtvrtek)	19:15	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nesprávné otáčení nebo couvání	0	0	0
5	140 906 160 286	2.6.2016 (čtvrtek)	16:15	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	jiné nedání přednosti	0	0	0
6	140 906 160 353	8.7.2016 (pátek)	13:00	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	1	0	0
7	140 906 160 482	26.8.2016 (pátek)	16:10	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	0	0	1
8	140 906 160 494	31.8.2016 (středa)	čas neznámý	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	0
9	140 906 160 522	11.9.2016 (neděle)	17:25	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0
10	140 906 160 595	9.10.2016 (neděle)	5:20	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	0
11	140 906 170 054	27.1.2017 (pátek)	18:25	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	0	0	0
12	140 906 170 153	22.3.2017 (středa)	14:50	Hanušovice	Olomoucký kraj	havárie	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	1
13	140 906 170 236	29.4.2017 (sobota)	11:??	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	nesprávné otáčení nebo couvání	0	0	0
14	140 906 170 299	26.5.2017 (pátek)	5:45	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s lesní zvěří	nezaviněná řidičem	0	0	0
15	140 906 170 311	27.5.2017 (sobota)	9:30	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	0
16	140 906 170 330	5.6.2017 (pondělí)	13:30	Hanušovice	Olomoucký kraj	havárie	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	1
17	140 906 170 466	22.7.2017 (sobota)	11:30	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	nesprávné otáčení nebo couvání	0	0	0
18	140 906 170 525	16.8.2017 (středa)	čas neznámý	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	nesprávné otáčení nebo couvání	0	0	0
19	140 906 170 541	23.8.2017 (středa)	11:15	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	0
20	140 906 170 616	17.9.2017 (neděle)	čas neznámý	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	0	0	0
21	140 906 170 671	7.10.2017 (sobota)	5:20	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrý povrch apod.)	0	0	3
22	140 906 170 791	16.11.2017 (čtvrtek)	23:00	Hanušovice	Olomoucký kraj	havárie	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrý povrch apod.)	0	0	0
23	140 906 170 857	11.12.2017 (pondělí)	10:45	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	0
24	140 906 180 027	12.1.2018 (pátek)	10:45	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	1
25	140 906 180 075	28.1.2018 (neděle)	3:45	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s chodcem	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0
26	140 906 180 093	2.2.2018 (pátek)	12:51	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	0	0	0
27	140 906 180 107	7.2.2018 (středa)	10:40	Hanušovice	Olomoucký kraj	havárie	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	1
28	140 906 180 234	29.3.2018 (čtvrtek)	18:05	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s chodcem	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	1
29	140 906 180 339	14.5.2018 (pondělí)	16:30	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	chyby při udání směru jízdy	0	0	1
30	140 906 180 374	26.5.2018 (sobota)	17:37	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	při vjíždění na silnici	0	0	1
31	140 906 180 622	28.8.2018 (úterý)	14:05	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	vjetí na nezpevněnou komunikaci	0	0	0
32	140 906 180 636	2.9.2018 (neděle)	17:25	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	0	0	1
33	140 906 180 853	30.11.2018 (pátek)	19:50	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s chodcem	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	0	0	1
34	140 906 180 923	21.12.2018 (pátek)	20:00	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrý povrch apod.)	0	0	0
35	140 906 180 928	23.12.2018 (neděle)	2:00	Hanušovice	Olomoucký kraj	havárie	bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	0	0	1
36	140 906 190 086	1.2.2019 (pátek)	11:20	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	0
37	140 906 190 196	22.3.2019 (pátek)	čas neznámý	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	0
38	140 906 190 458	1.7.2019 (pondělí)	13:58	Hanušovice	Olomoucký kraj	havárie	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	0
39	140 906 190 472	3.7.2019 (středa)	čas neznámý	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	0
40	140 906 190 587	16.8.2019 (pátek)	14:30	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	při vjíždění na silnici	0	0	0
41	140 906 190 828	6.11.2019 (středa)	11:20	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s chodcem	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	0	0	1
42	140 906 190 840	11.11.2019 (pondělí)	19:23	Hanušovice	Olomoucký kraj	havárie	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	1
43	140 906 190 914	14.12.2019 (sobota)	7:50	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrý povrch apod.)	0	0	0
44	140 906 200 111	15.2.2020 (sobota)	15:15	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	0	0	0
45	140 906 200 110	15.2.2020 (sobota)	13:30	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	0	0	0
46	140 906 200 139	24.2.2020 (pondělí)	čas neznámý	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	nesprávné otáčení nebo couvání	0	0	0
47	140 906 200 332	27.5.2020 (středa)	20:30	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka vozovky apod.)	0	0	1
48	140 906 200 533	6.8.2020 (čtvrtek)	23:00	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	0
49	140 906 200 597	26.8.2020 (středa)	22:30	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	1
50	140 906 200 632	8.9.2020 (úterý)	16:00	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	0
51	140 906 200 788	8.11.2020 (neděle)	17:35	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	0	0	0
52	140 906 200 807	18.11.2020 (středa)	23:40	Hanušovice	Olomoucký kraj	srážka s pevnou překážkou	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrý povrch apod.)	0	0	0
								3	0	18

Zdroj: http://nehody.cdv.cz – mapa, graf, tabulka


Mapy.cz
Ortofoto
ZM
OSM
Mapa
HANUŠOVICE
HYNČICE
NAD MORAVOU
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.


Vývoj počtu nehod - vybrané území
počet nehod
2.0
1.8
1.6
1.4
1.2
1.0
0.8
0.6
0.4
0.2
0

NEHODA 140906160353

ID nehody	140906160353	Obec	Hanušovice (Olomoucký kraj)
Datum	8.7.2015 (pátek), 13:00	Druh komunikace	silnice 2. třídy
Druh nehody	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	Číslo komunikace	369

VOZIDLO 2

Druh vozidla	motocykl (včetně sidecarů, skútrů apod.)	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí
Výrobní značka	YAMAHA	Směr jízdy, postavení vozidla	vozidlo jedoucí - proti směru stanovení (na komunikaci)
Zdvihový objem válců (l)	0.5	Škoda na vozidle (Kč)	20000
Stáří vozidla (roky)	18	Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny C
Charakteristika (vlastník)	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti	Nejvyšší ukončené vzdělání	vysoká škola
Doplňující údaje	nepřichází v úvahu	Délka řidičské praxe v řízení (roky)	32
Smyk	ne	Stav řidiče	dobrý - Žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru	Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn
Únik provozních, přepravovaných hmot	Žádné z uvedených		

OSOBA 1

Označení	řidič	Státní příslušnost	Česká republika
Bližší označení	s přilbou (pouze u motocyklistů, příp. cyklistů	Poskytnutí první pomoci	leteckou záchrannou službou
Pohlaví	muž	Následky (do 24 h)	usmrcení
Věk	50	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

NEHODA 140906180075

ID nehody	140906180075	Obec	Hanušovice (Olomoucký kraj)
Datum	28.1.2016 (neděle), 3:45	Druh komunikace	silnice 2. třídy
Druh nehody	srážka s chodcem	Číslo komunikace	446

CHODEC 1

Kategorie chodce	muž	Věk	30
Stav chodce	nezjištěno	Státní příslušnost	Česká republika
Chování chodce	žádné z uvedených	Poskytnutí první pomoci	vozidlem RZP
Situace v místě nehody	jiná situace	Následky (do 24 h)	usmrcení
Pohlaví chodce	muž	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

B. Přehled realizovaných cyklostezek v ORP Šumperk:

Přehled realizovaných cyklostezek v období 2009-2016:

Příjemce	Název Projektu	Výše podpory z ROP	délka	rok
Město Šumperk	Cyklostezka Šumperk – Dolní Studénky, k.ú. Šumperk	7,53 mil. Kč	1,9 km	2014
Obec Dolní Studénky	Cyklostezka Šumperk – Dolní Studénky	6,8 mil. Kč	1,14 km	2014
Obec Nový Malín	Cyklistická stezka Šumperk – Nový Malín, stavba Nový Malín, II. etapa	7,4 mil. Kč	0,8 km	2009
Obec Ruda nad Moravou	Cyklostezka Ruda nad Moravou	3,02 mil. Kč	0,7 km	2013
Obec Sudkov	Cyklostezka Sudkov – Dolní Studénky	4,47 mil. Kč	1,2 km	2014

Příjemce	Název Projektu	Výše podpory ze SFDI	délka	rok
Obec Oskava	Cyklostezka Mostkov – Václavov	7,68 mil. Kč	1,8	
Obec Rapotín	Cyklistická stezka Rapotín – II. etapa, ul. Šumperská	15,925 mil. Kč	1,67	2014
Obec Rapotín	Smíšená stezka Rapotín - ul. Šumperská, I. etapa	6,667 mil. Kč		2012

Žadatel	Název akce	Výše podpory z rozpočtu Olomouckého kraje	délka	rok
Obec Rapotín	Společný pás pro provoz cyklistů a chodců U Losinky v Rapotíně	514 319 Kč	184 m	2015

D. Obce západně od Šumperka (mikroregion Ruda)

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnic I/11 a II/369. Mikroregion Ruda má zpracovanou „Marketingovou strategii rozvoje cyklotras" z roku 2007, která se zabývá i otázkou výstavby cyklostezek. V daném materiálu jsou definovány tyto priority, většina není prozatím zrealizována, nadále platí:

Vedení cyklistů mimo I/11

- Olšany - Bušín
- Intravilán v obci Bušín
- Bohutín (od řeky přes Moravu) – Klášterec (napojení na obslužnou komunikaci ve směru na Olšany)

Vedení cyklistů mimo II/369

- Olšany – Ruda (extravilán, podél II/369) - zrealizováno mezi místní částí Truska a areálem Olšanských papíren
- Ruda, Alojsov

Zákon 13 / 1997 Sb. o pozemních komunikacích
kategorie pozemních komunikací, jejich vlastníci a správci:

Kategorie komunikace	Vlastník	Správce
dálnice	Česká republika	Ředitelství silnic a dálnic ČR
silnice I. třídy	Česká republika	Ředitelství silnic a dálnic ČR
silnice II. a III. třídy	Olomoucký kraj	Správa a údržba silnice OK
Místní komunikace I. – IV. Třídy	Město Hanušovice	Město Hanušovice
Účelové komunikace	i soukromý vlastníci	vlastník

V koncepčním systémovém pohledu jde o vytvoření sítě pro cyklistický provoz, která bude adekvátní síti pro IAD a zajistí tak v širších vztazích obsluhu území i pro cyklisty.

Cyklostezka	Cyklotrasa	Pruh pro cyklisty
Stavebně provedená komunikace pro cyklisty	Trasa pro cyklisty vyznačená na jiné pozemní komunikaci	Prostor pro cyklisty v rámci pozemní komunikace

Účelová komunikace

- *7 odst. 1 zák. 13/1997: „Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.“*
  Obdobná definice i v ČSN 73 6100.

Účelová komunikace

- umožňuje vyznačení cyklotrasy případně i realizaci cyklostezky s provozem ostatních vozidel (při jejich minimální intenzitě)
- v případě cyklistické provozu by měly být účelové komunikace veřejné
- současné dotační programy SFDI pro cyklostezky neumožňují jiné využití komunikace, než cyklodoprava
- polní a lesní cesta – nejsou v zákoně přímo uvedeny, ale příslušné ČSN je jako účelové definují
- nemusí, ale může být z právního hlediska stavbou nebo samostatnou věcí
- účelové komunikace je vhodná, pokud nelze zřídit samostatnou stezku, protože je nutné zajistit přístup k objektům / pozemkům

Lesní cesta

- druh účelové komunikace s právem bezplatného užívání
- slouží primárně lesnímu hospodářství
- turistickým a jiným veřejným účelům
- lesní cesta je součástí lesa
- dle ČSN 73 6108 – 4 třídy lesních cest a lesní stezky a pěšiny (přírodní povrch)

Polní cesta

- druh účelové komunikace
- bezplatné obecné užívání
- právo vstupu dle §63 zák. o ochraně přírody

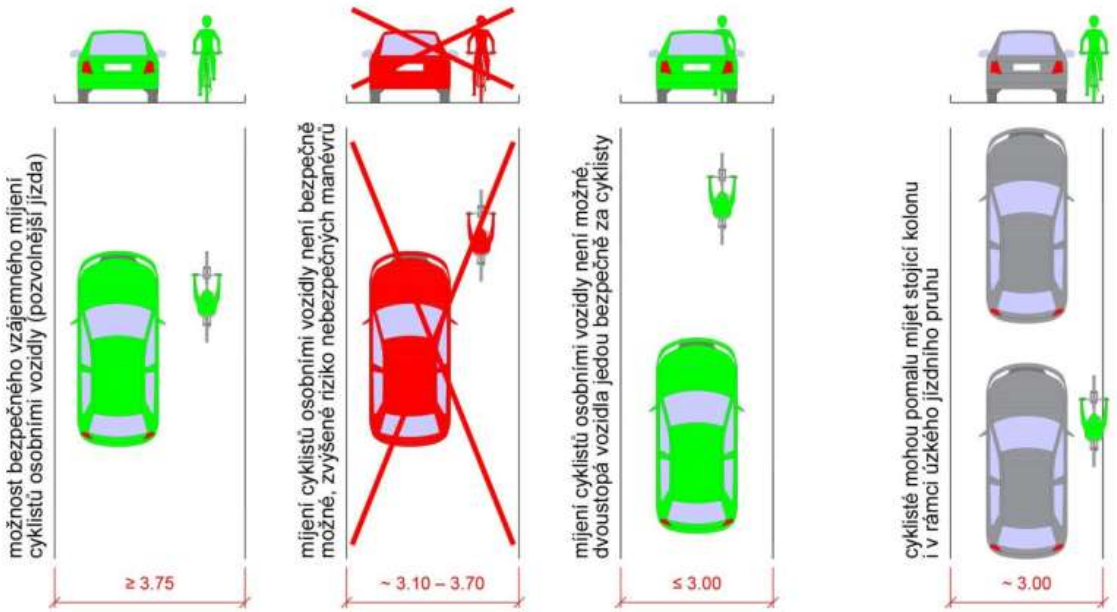
- slouží primárně zemědělské dopravě s možností i jiné dopravní funkce vč. cyklostezky
- dle ČSN 73 6109
- označovány takto i jiné nezpevněné komunikace v krajině
- i k vyloučení zemědělské dopravy ze silnice
- kategorie:
- hlavní š=4-7m, Vn=30-50 km/h
- vedlejší š=3,5 – 4,5 m, Vn=30 km/h
- doplňkové 3,0-3,5 m, Vn=30/ km/h

2.2. Prostředí a očekávaný budoucí vývoj

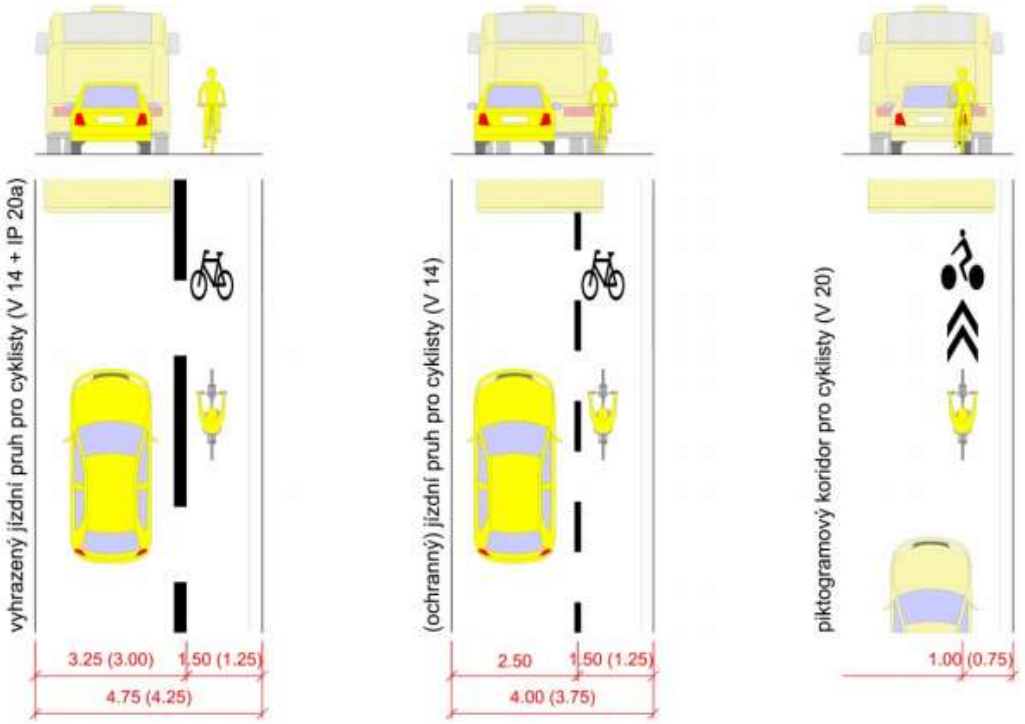
V analytické části byl analyzován stav a potřeby cyklodopravy a cykloturistiky na území kraje. Strategická část pak vychází z analytické části a navrhuje opatření, která povedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky v obou základních směrech. Budou navržena taková opatření, která povedou ke zvýšení využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního a ekologicky šetrnějšího dopravního proudu za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy při cestě do zaměstnání, škol či za zábavou (volnočasové aktivity, rekreace, sport, turistika, atd.). Dokument se ve své podstatě zaměřuje na významné skutečnosti týkající se současného stavu a vývoje v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky v Olomouckém kraji a jeho jednotlivých částech (vč. vazeb na okolní území) a definuje hlavní výhledové rozvojové potřeby a cíle pro obě integrální oblasti cyklistiky.

Způsoby umístění cyklostezek

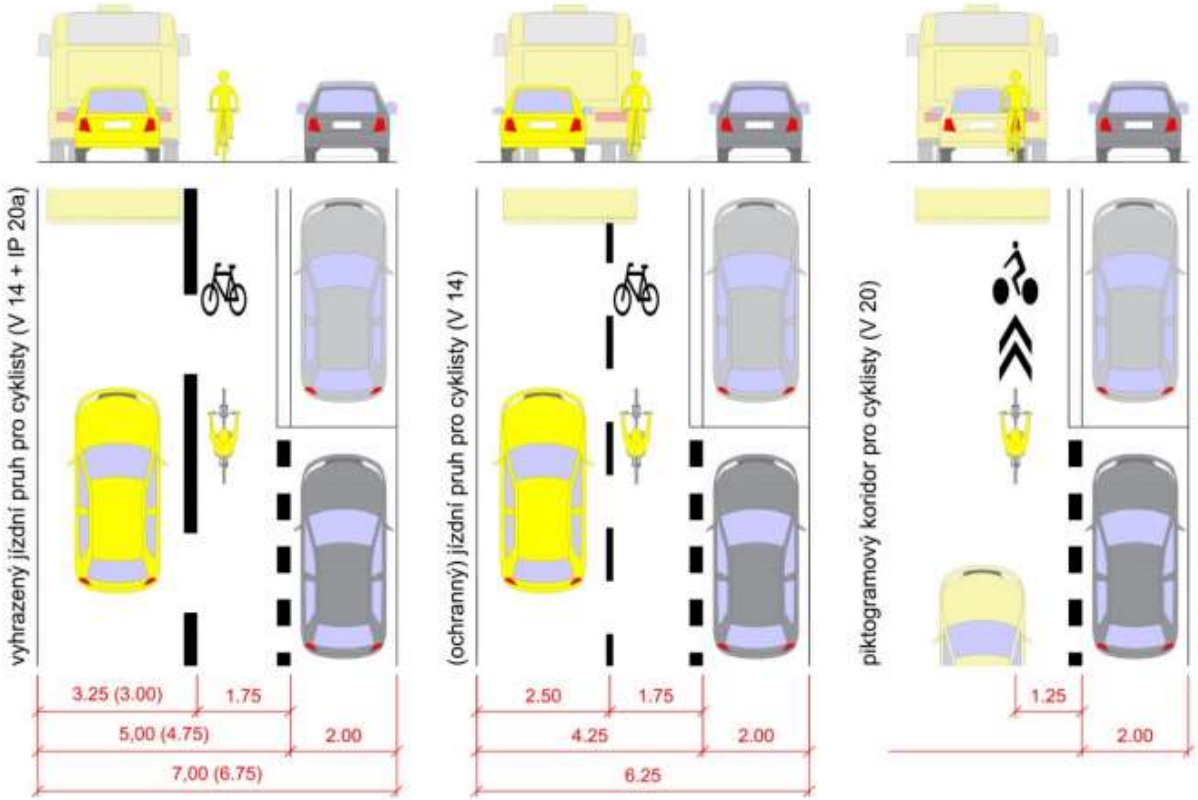
dle TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty – vydáno 2017
Varianty šířkového umístění pruhů pro cyklisty ve vozovce



Obrázek 8 – Šířka vozovky (mezi obrubami) a její vliv na provoz jízdních kol a ostatních (osobních) vozidel



Obrázek 11 – Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty podél obruby (nebo volného prostoru)

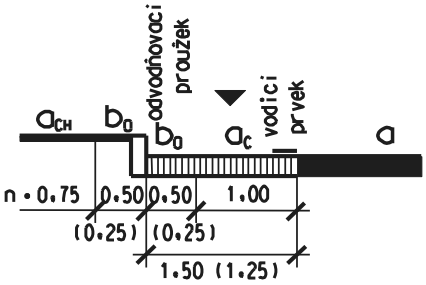


Obrázek 12 – Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty u podélného stání

dle ČSN 736110 – Projektování místních komunikací

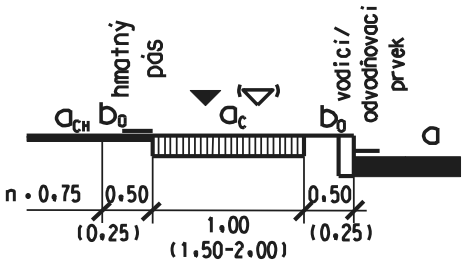
Příklady typů a šířkového uspořádání
Poznámky k obrázkům :

- do celkové šířky pásu pro chodce se započítává bezpečnostní odstup spolu s hmatným pásem podle zvláštního předpisu;[6])
- ve stísněných podmínkách a při návrhové/dovolené rychlosti motorových vozidel do 30 km/h se šířka bezpečnostního odstupu snižuje z 0,50 m na 0,25 m (hodnota v závorce);
- šířka jízdního pruhu pro cyklisty se může v odůvodněných případech v zájmu zvýšeného komfortu pohybu cyklistů a umožnění předjíždění zvětšit z šířky 1,00 m na 1,50 – 2,00 m (hodnota v závorce);
- v odůvodněných případech se může v přidruženém prostoru navrhnout místo jednosměrného pruhu pro cyklisty obousměrný pás o nejmenší šířce 2,50 m ;
- pokud jsou podél jízdního pruhu pro cyklisty v přidruženém prostoru podél obruby umístěny ojedinělé překážky (např. sloupy veřejného osvětlení, stromy, dopravní značky) zvětší se bezpečnostní odstup tak, aby zůstal zachován odstup 0,25 m od překážky;
- celková šířka pásu pro chodce mezi pevnou překážkou (souvislou zástavbou) a jízdním pruhem pro cyklisty musí být v souladu se zvláštním předpisem;[6])
- počet pruhů pro chodce n ≥ 1. Jednopruhový pás pro chodce lze navrhovat jen v odůvodněných případech ve stísněných podmínkách;
- krajník ohraničující stezku/pás/pruh pro cyklisty může přesahovat nad povrch jízdního pásu nejvýše 0,02 m. Bezpečnostní odstup se od tohoto krajníku nenavrhuje;
- pokud obrubník sadových úprav přesahuje nad úroveň povrchu jízdního pruhu pro cyklisty > 0,02 m navrhne se bezpečnostní odstup 0,25 m.



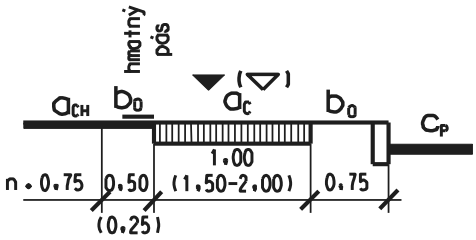
Obrázek 56

Jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru

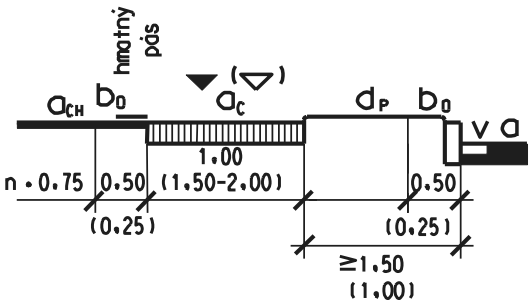


Obrázek 57

Jednosměrný pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru vedle pruhu/pásu pro chodce

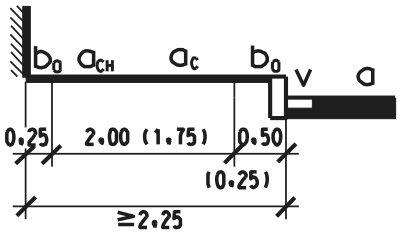


Obrázek 58



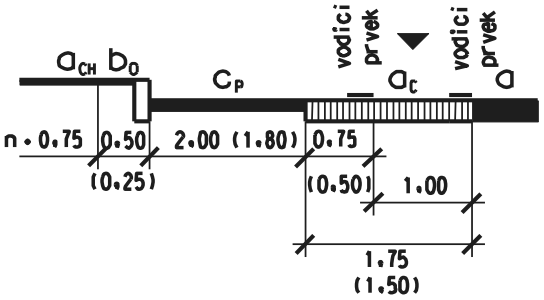
Obrázek 59

Jednosměrný pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru mezi pruhem/pásem pro chodce a parkovacím pruhem



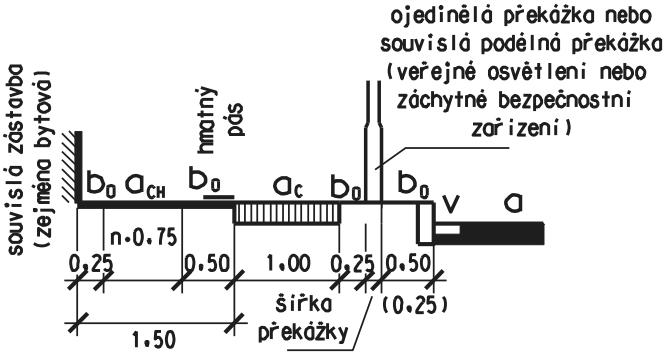
Obrázek 60
Společný pás pro cyklisty a chodce v přidruženém prostoru

Jednosměrný pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru mezi pruhem/pásem pro chodce a postranním dělicím pásem



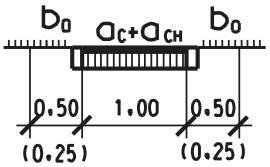
Obrázek 61
Jízdní pruh pro cyklisty podél parkovacího pruhu v hlavním dopravním prostoru

Poznámka k obrázku 60:
při intenzitě ≤ 50 cyklistů/h
a 100 chodců/h v obou směrech.



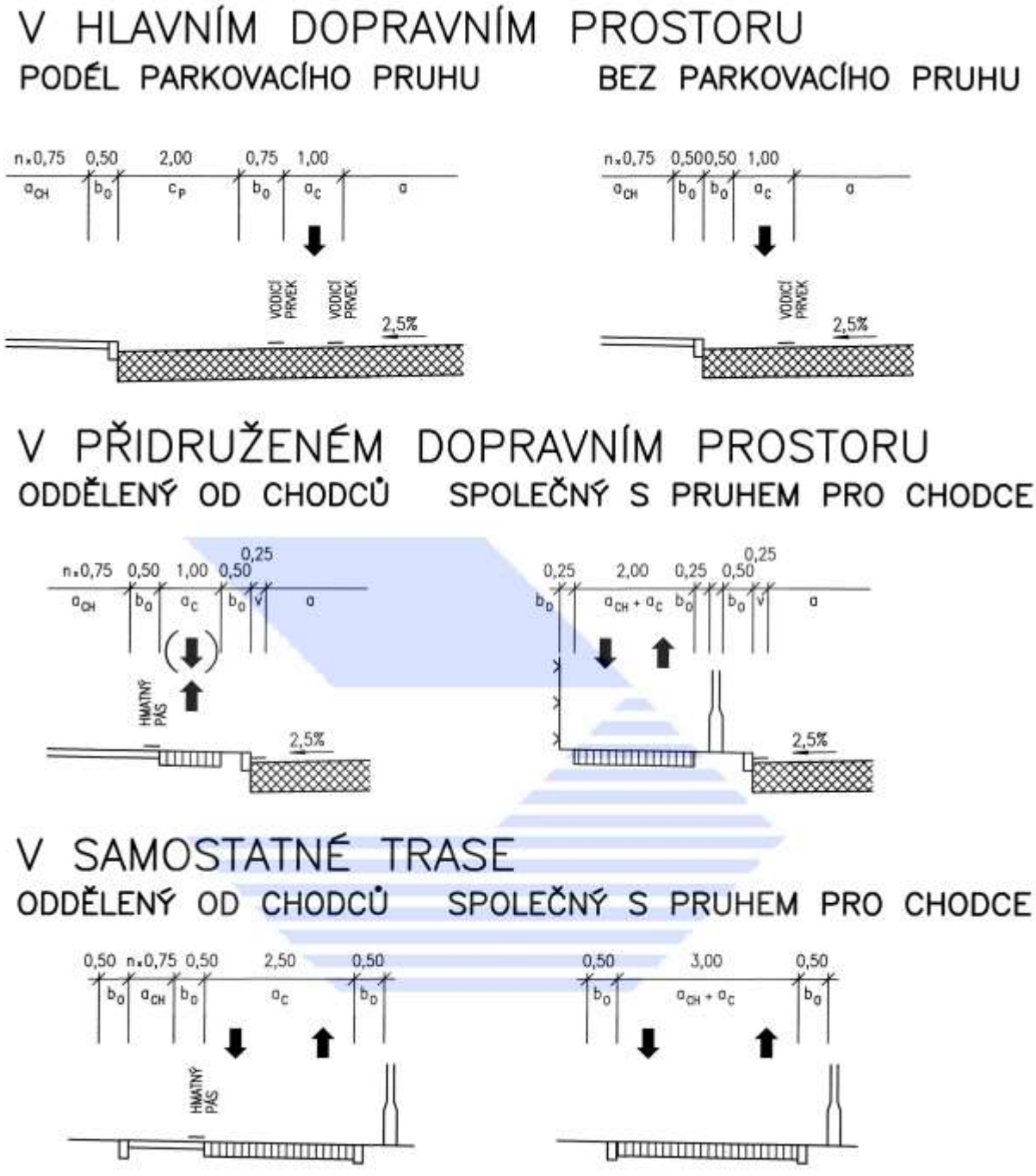
Obrázek 62

Jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce a podél ojedinělých/souvislých překážek v přidruženém prostoru



Obrázek 63

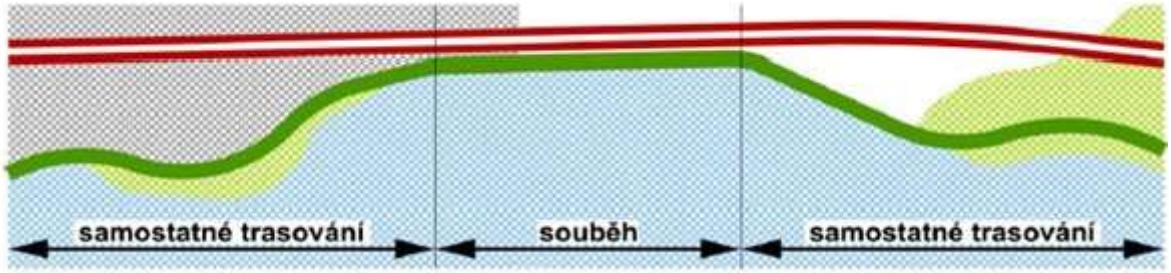
Společná obousměrná stezka pro chodce a cyklisty při nízkých intenzitách chodců a cyklistů v území nezastavěném s možností vyhnutí v dohledové vzdálenosti (při intenzitě ≤ 20 cyklistů a ≤ 50 chodců/h v obou směrech)



Zdroj: VL1_Vozovky_a_krajnice__200602_.pdf (pjpk.cz)

Segregované cyklostezky - extravilán

- mimo těleso komunikace
- většinou obousměrné
- místní komunikace IV. třídy => obecní
- účelová komunikace – mohla by být i SÚS
- při souběhu se silnicí důležitý poměr souběhu a samostatného trasování



Umístění cyklostezek dle TP 179

silnice I. třídy

- mimo vozovku nebo na zpevněné krajnici min. 1,5 m
- co nejméně příčných křížení silnice
- za určitých podmínek i ochranný pruh pro cyklisty
-

silnice II. třídy

- možnosti dle intenzity IAD, varianty dle I. i třídy silnic
-

silnice III. třídy

- ve vozovce – pouze cyklotrasa
- souběžně s vozovkou
-

účelové komunikace

- vedení cyklodopravy vyznačením cyklotrasy po účelové komunikaci
- pro cyklostezky pouze veřejné
- i var. pouze pro bezmotorovou dopravu
- pro obsluhu pozemků a objektů

Segregované cyklostezky - intravilán

- ve vedlejším dopravním prostoru
- většinou jednosměrné cyklopruhy
- většinou součástí chodníku – pak místní komunikace IV. třídy > obecní
- role SÚS – žádná
-

Integrované cyklostezky

- v hlavním dopravním prostoru
- součástí komunikace / silnice
- **vyhrazený pruh**
- **ochranný pruh**
- **piktogramový cyklokoridor**

Údržba cyklostezek

- **zimní údržba**
- posyp
- odstraňování sněhu
- **letní údržba**
- metení povrchu
- sekání trávy, ořez stromů
- opravy konstrukce stezky

- **další udržovací práce**
- obnova dopravního značení, vč. barevných ploch VDZ
- doplňkové zařízení (zábradlí, svodidla, mostní objekty, opěrné stěny ad.)
- další mobiliář

Technika

Zimní údržba

- cyklostezky, které jsou součástí vozovky lze udržovat vozidly pro údržbu silnic a některé činnosti jsou již realizovány v rámci údržby silnic
- samostatné cyklostezky na účelových komunikacích – nutné zajistit novou techniku malého nákladního vozidla (např. Multicar) vždy do příslušného střediska SÚS pro zajištění hrabání sněhu a posypu
-

Letní údržba

- cyklostezky, které jsou součástí silnic - není nutná nové technika, činnosti by se měly zvládnout se stávající
- samostatné cyklostezky na účelových komunikacích – závisí na typu techniky, nutná spíše menší technika Zajištění nové techniky trvá vzhledem ke všem lhůtám a požadavkům od rozhodnutí cca 1,5 roku.

Údržba cyklostezek ve formě samostatných účelových komunikací by generovala personální nároky na střediska SÚSPK.

Vzhledem k rozsahu kraje nelze považovat za vhodné a zejména operativní mít zajištěnou pouze jednu pracovní četu a techniku pro celý kraj. Technika a pracovníci pro údržbu stezek by tak měla být v každém dotčeném středisku SÚSPK.

Příklad údržbových nákladů: Cyklostezka Ohře – 34 km – údržba 770 tis. – SÚS Karlovarského kraje tj. cca 20 – 25 tis. / km / rok.

Příležitosti pro cyklostezky ve správě SSOK

Cyklostezka

- samostatné cyklopruhy pro každý směr, které jsou součástí vozovky silnice
- cyklostezka přimknutím k silnici např. zatrubněním příkopu ad. Pokud nemůže být místní komunikací IV. třídy
- jiné odůvodněné případy (cyklostezky vyvolané jinými stavbami ad.)
- plošné rozšíření samostatných účelových komunikací pro cyklostezky ve správě SÚSPK by vyžadovalo zajištění „malé“ techniky pro všechna dotčená střediska vč. dopadů do personálních nároků

Příležitost pro cyklostezky, které budou součástí silnic:

- vybrané směry radiálních stezek do větších měst
- cyklostezky realizované jako vyvolaná investice při větších přeložkách silnic
- mimořádné příležitosti např. na opuštěných železničních tělesech ad.

2.3. Revize stávajících opatření

Koncepce vychází z principu, že za rozvoj cyklistické dopravy, stejně jako za výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury, je primárně zodpovědná obec/město (v případě doprovodné infrastruktury popř. také subjekty působící na jejím/jeho území). Úlohou kraje je pořizování víceletých koncepčních dokumentů, mezi které patří také tento dokument, který určí další směry rozvoje cyklistiky na jeho území, evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře a v neposlední řadě také finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky. Kraj má plnit svoji koordinační úlohu, a to pokud možno prostřednictvím krajského cyklokoordinátora s patřičnými kompetencemi a jeho pracovní krajské cykloskupiny, zejména u páteřní sítě dálkových cyklistických tras (evropských, národních a nadregionálních), které jím procházejí. V určitých specifických případech by měl být i pořizovatelem technických studií, na základě kterých by bylo možné projektově připravit a realizovat konkrétní projekty. Zabývat se z vlastní iniciativy a rozhodovat o konkrétních projektech by měl v úsecích významných nadregionálních cyklotras, kde není v silách obecní samosprávy touto problematiku řešit.

2.4. Vývoj při tzv. nulové variantě

Nedojde k naplnění vizí, implementaci priorit, vyplývajících cílů ani realizaci navržených opatření.

2.5. Souhrn výsledků klíčových analýz

V této podkapitole budou shrnuty ostatní klíčové analýzy, které jsou především důležité pro pochopení daného problému, vývoje v dané oblasti nebo jako odůvodnění zvoleného řešení problému.

Díky této analýze obsažení výše je možné předpokládat, že v městě vzniká velký potenciál pro realizaci nových významných místních, ale regionálních cyklotras pro napojení okolních obcí tak Olomouckého kraje.

Navrhované cyklistické komunikace a trasy tak vycházejí z reálných potřeb a aktivit obcí a tudíž existuje předpoklad, že budou skutečně realizovány.

Tyto nové úseky plní nejen roli rekreační, ale také dopravní.

3. Vize a základní strategické směřování

3.1. Logika intervence, hierarchie cílů strategie

Priorita 1 Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Cíl 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Priorita 2 Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu

Cíl 2.1 Zajištění komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky

Cíl 2.2 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb

Cyklistická doprava je rovnocenným pilířem dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury.

• Je zajištěna přímá dostupnost nejdůležitějších cílů systémem bezpečných propojení. Pro systém komunikací pro cyklisty je důležitá zejména bezpečnost cyklisty, ale i ostatních účastníků silničního provozu.

• Je zajištěno bezpečné propojení sousedních sídelních celků

o Existuje souvislá síť bezpečných a přímých cyklostezek a dalších vhodných komunikací pro cyklisty, atraktivní parkovací zařízení pro cyklisty a další služby. Cyklistická síť je souvislá, bezpečná a přímá.

o Funguje intermodalita propojením cyklistické a veřejné dopravy. U zastávek veřejné dopravy je dostatek stojanů a úschoven pro jízdní kola.

Celkové dopady:

• Zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras) – využití jízdního kola např. při cestě do práce, do školy, snížení emisí = ekonomický přínos pro region.

• Pozitivní dopad do terciální sféry – rozvoj služeb v regionu, alternativa udržitelného rozvoje cestovního ruchu, zvýšení zájmu o region / kvalitní konkurenceschopné produkty = ekonomický přínos pro region.

• Podpora vzniku podnikatelských aktivit a s tím spojená tvorba nových pracovních příležitostí v regionu = ekonomický přínos pro region.

• Zlepšení lidského zdraví (i obyvatel v regionu) – prevence proti civilizačním chorobám, prevence proti nadváze (zejména u dětí) = ekonomický přínos pro region.

• Podpora ekologicky šetrnější alternativy k dopravě automobilové – zlepšení stavu životního prostředí v regionu.

4. Popis cílů v jednotlivých strategických oblastech

V této kapitole budou detailně popsány specifické cíle a opatření vedoucí k jejich naplnění, a to v členění podle jednotlivých strategických cílů. Popis každého specifického cíle pak bude obsahovat zejména:

4.1. Název a popis specifického cíle, dopady jeho naplnění

Cíl 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

• množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojížďce obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.

Chceme-li vytvořit atraktivní město a jeho okolí z pohledu podpory cyklistické dopravy, musíme mít jasnou vizi. Všichni jeho obyvatelé musí mít možnost přepravovat se pohodlně a efektivně.

Způsob, jakým se přepravujeme uvnitř měst, značně ovlivňuje kvalitu života v nich. Proto potřebujeme nové vize toho, jak by se v těchto městech dala zajistit mobilita i v budoucnosti. Dostupnost je přitom klíčový termín. Dostupnost znamená, že koncept měst umožňuje lidem dostat se snadno z jedné lokality do jiné, a to nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Dobré město má vysokou míru dostupnosti. Jezdit na kole ulicemi města je jednoduché, bezpečné a atraktivní.

4.2. Přehled a popis opatření

Opatření 1.1.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty

Toto opatření zajišťuje podporu výstavby cyklistických stezek. Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu.

V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které stahují cyklisty ze silnic II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační.

V souladu s Politikou územního rozvoje bude při výstavbě cyklostezek řešena také doprovodná zeleň.

Kraj současně bude prioritně podporovat úseky, které korespondují s návrhem Olomoucký kraj B. Strategická část Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji 15 jednotlivých mezinárodních, dálkových a krajských koridorů, které prochází územím kraje.

Odpovědnost: město Hanušovice

Spolupráce: Obce navazující na katastrální území

Finance: Stávající dotační program na podporu cyklodopravy, IROP, SFDI, přeshraniční spolupráce

Termíny: 1x výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 2.1.1 Zajištění komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky. Bude se jednat o propagační materiály (brožury, letáky, web, apod.) jejichž součástí budou i informace o nabídce a produktech cykloturistiky

Opatření 2.2.1 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb

Velmi nutné je zajištění finančních prostředků na údržbu značení všech cyklistických tras, komunikací, pruhů, cyklostezek

Součástí opatření je i zpracování pasportu daného značení a jeho následná každoroční aktualizace. Koordinace značení číselných cyklotras bude probíhat ve spolupráci s Klubem českých turistů, koordinace značení tematických cyklotras bude probíhat ve spolupráci s marketingovým koordinátorem dané tematické trasy.

Odpovědnost: město Hanušovice

Spolupráce: SCR Střední Morava; SCR Jeseníky; vybraní partneři (marketingoví koordinátoři) daných tematických cyklotras

Finance: OKH KÚOK, MMR

Termíny: Průběžně

4.3. Výsledky a výstupy realizace jednotlivých opatření (aktivit), indikátory

V této podkapitole budou popsány (respektive uvedeny například v přehledné tabulce) výsledky, výstupy a indikátory vztahující se k jednotlivým cílům a indikátorům.

Charakter stavby	Novostavba	N
	Rekonstrukce	R
Umístění stavby	Extravilán	E
	Intravilán	I
Charakter terénu	Rovinatý	R
	Hornatý	H
Typ povrchu	Asfaltový	A
	Betonový	B
	Dlážděný	D
	z Kameniva	K

Typ cyklostezky

- **NIRA**
- **NERA**

GLOBÁLNÍ UKAZATELE PRO ODHAD CEN STAVEB CYKLISTICKÝCH STEZEK

globální ukazatele jsou uvedeny v cenové úrovni roku 2014 bez rezervy, bez DPH

**Globální ukazatele jsou určeny pro rychlý odhad cen celých staveb cyklostezek.
Za předpokladu statistického rozdělení rozsahu stavebních objektů v poměru komunikace (99%), mosty a lávky (1%)
+ ostatní objekty dle "Pravidel" v maximální možné míře 25% z ceny nákladů stavební části akce.**

TYP CYKLOSTEZKY

značka	položky souboru normativů	MJ	Cena dle definovaného standardu
NERA	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Rovina - Asfalt	km	4 957 813 Kč
NIRA	Cyklostezky - Novostavba - Intravilán - Rovina - Asfalt	km	5 949 375 Kč
NEHA	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Hory - Asfalt	km	5 453 594 Kč
NERD	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Rovina - Dlažba	km	5 056 813 Kč
NIRD	Cyklostezky - Novostavba - Intravilán - Rovina - Dlažba	km	6 068 175 Kč
NEHD	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Hory - Dlažba	km	5 562 494 Kč
NERB	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Rovina - Beton	km	4 447 344 Kč
NIRB	Cyklostezky - Novostavba - Intravilán - Rovina - Beton	km	5 336 813 Kč
NEHB	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Hory - Beton	km	4 892 078 Kč
NERK	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Rovina - Kamenivo	km	3 881 188 Kč
NIRK	Cyklostezky - Novostavba - Intravilán - Rovina - Kamenivo	km	4 657 425 Kč
NEHK	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Hory - Kamenivo	km	4 269 306 Kč
REKONSTRUKCE	Cyklostezky - Rekonstrukce bez rozlišení povrchu, území	km	INDIVIDUÁLNĚ

A.1.SPC.3,0.N	stezky pro pěší a cyklisty, novostavba (šíře 3,0m)	km	6 364 000 Kč	6 364 000 Kč

STRUKTURA CENOVÝCH NORMATIVŮ 2019

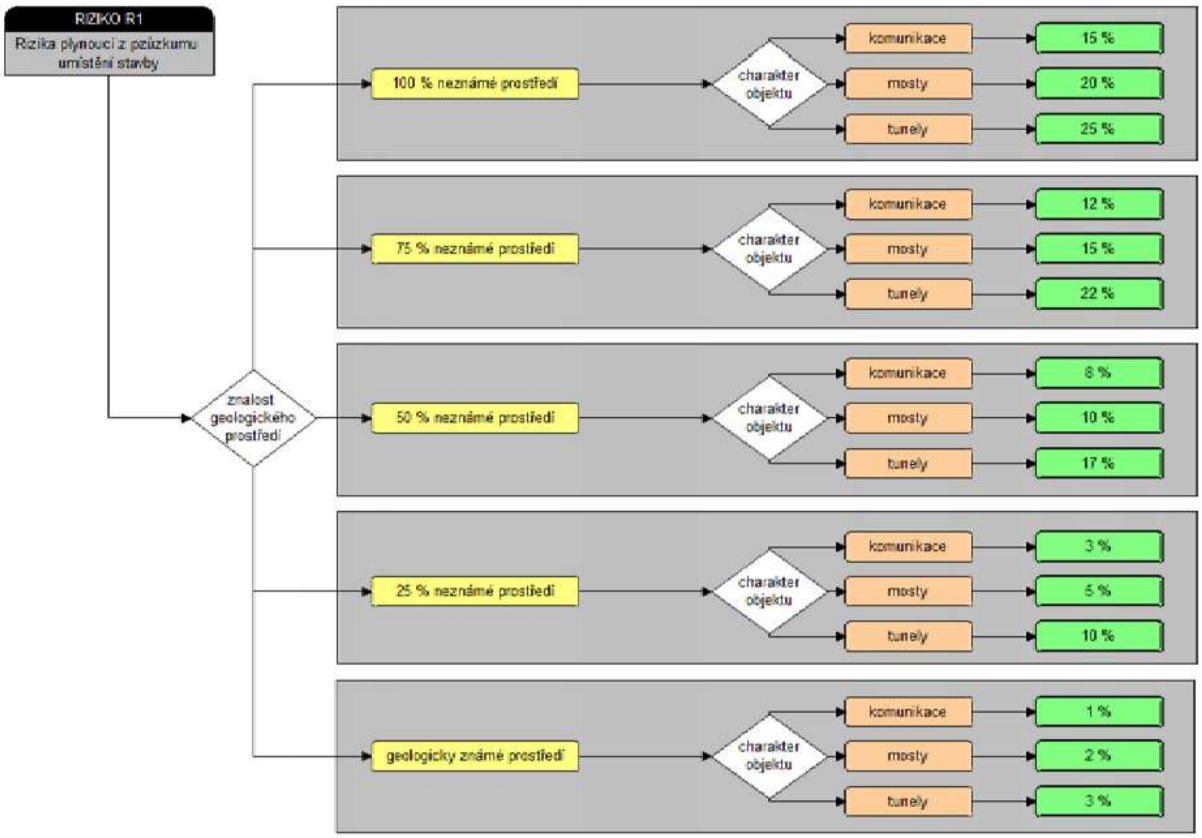
STRUKTURA CENOVÝCH NORMATIVŮ - ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ NA TYPY OBJEKTŮ A JEJICH KATEGORIZACE

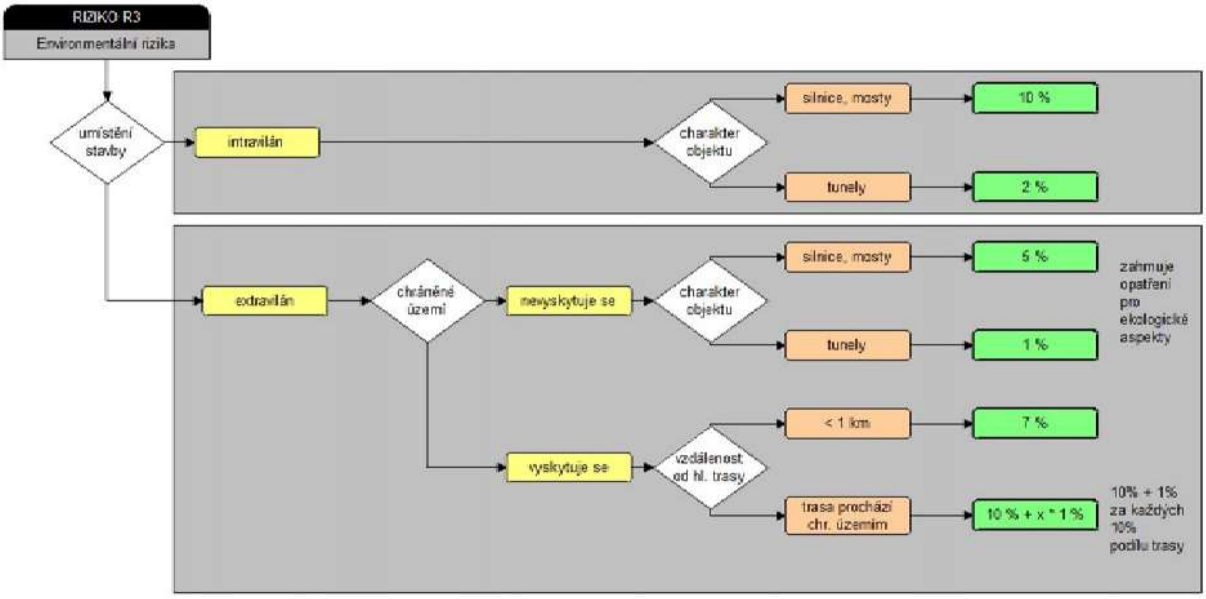
OBJEKT	DRUH KOMUNIKACE (KATEGORIE)	UMÍSTĚNÍ STAVBY	CHARAKTER OBJEKTU	CHARAKTER ÚZEMÍ
KOMUNIKACE	DÁLNICE (D 33,5) DÁLNICE (D 27,5) DÁLNICE (D 25,5) DÁLNICE (D 21,5)	EXTRAVILÁN INTRAVILÁN	NOVOSTAVBA	ROVINATÉ A PAHORKOVITÉ HORNATÉ
	SILNICE I. TŘÍDY (S 24,5) SILNICE I. TŘÍDY (S 20,75) SILNICE I. TŘÍDY (S 15,25) - (2+1) SILNICE I. TŘÍDY (S 13,5) - (2+1) SILNICE I. TŘÍDY (S 11,5) SILNICE I. TŘÍDY (S 9,5)			
	SILNICE II. TŘÍDY (S 9,5) SILNICE II. TŘÍDY (S 7,5)			
	SILNICE III. TŘÍDY (S 7,5) SILNICE III. TŘÍDY (S 6,5) SILNICE III. TŘÍDY (S 4,0)			
	MÍSTNÍ KOMUNIKACE (M 11,5) MÍSTNÍ KOMUNIKACE (M 7,5)			
	POLNÍ CESTY (P 6) POLNÍ CESTY (P 5) POLNÍ CESTY (P 4)			
	STEZKY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY			

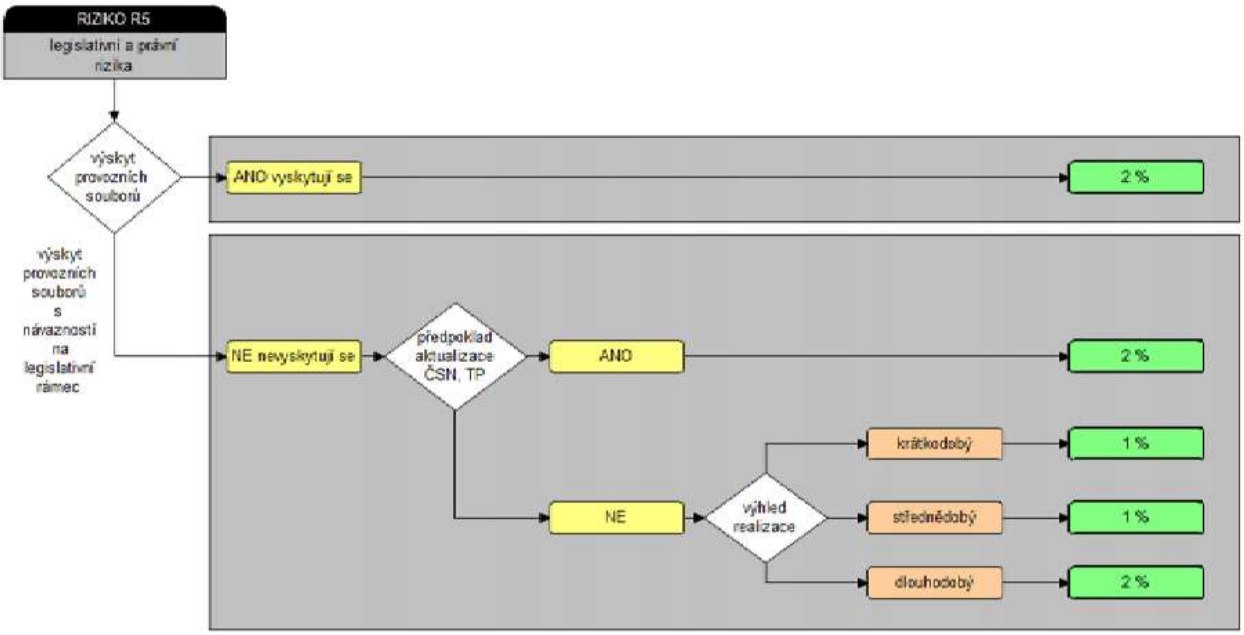
OBJEKT	DRUH MOSTU	ŠÍRKOVÁ KATEGORIE	CHARAKTER OBJEKTU
MOSTY	DÁLNIČNÍ	D 33,5 D 27,5 D 25,5 D 21,5	NOVOSTAVBA
	SILNIČNÍ	S 24,5 S 20,75 S 15,25 S 13,5 S 11,5 S 9,5 S 7,5 S 6,5 S 4,0 P 6 P 5 P 4	
	ŽELEZNIČNÍ	JEDNOKOLEJNÉ DVOUKOLEJNÉ	
	PŘESYPANÉ MOSTY		
	BIOMOSTY		
	LÁVKY PRO PĚŠÍ		

Zahrnuje:
- Spodní stavba:
zemní práce v rozsahu 1500m3/km (resp. 0,6m3/m2)
sejmutí ornice a její rozprostření na svahy zemního tělesa
odvodnění ve standardním rozsahu (trativody, zpevněné příkopy, propusty)
- Vrchní stavba:
konstrukční vozovkové vrstvy v tl. 400mm (2 x ŠD 150mm + ACL 60 mm + spojovací postřik + ACO 40mm)
betonové obrubníky

Nezahrnuje:
- Spodní stavba:
zemní práce nad uvedený rozsah
sanační opatření pro zlepšení podloží (vápnění, náhrada neúnosného podloží kamenivem nebo lomovým kamenem)
opatření pro zlepšení vlastností násypového materiálu (vápnění, nakupovaný materiál)
- Vrchní stavba:
zvětšenou tloušťku konstrukčních vozovkových vrstev nad uvedený rozsah
u dlážděných vozovek dlažbu z kamenných dlažebních kostek
kamenné obrubníky
záchytná zařízení (zábradlí, svodidla, oplocení)
dopravní značení
mobiliář (ale to jsou neuznatelné náklady)


RIZIKO R1
Rizika plynoucí z průzkumu umístění stavby
znalost geologického prostředí
100 % neznámé prostředí
75 % neznámé prostředí
50 % neznámé prostředí
25 % neznámé prostředí
geologicky známé prostředí
charakter objektu
komunikace
mosty
tunely
15 %
20 %
25 %
12 %
15 %
22 %
8 %
10 %
17 %
3 %
5 %
10 %
1 %
2 %
3 %


RIZIKO R3
Environmentální rizika
umístění stavby
intravilán
charakter objektu
silnice, mosty
10 %
tunely
2 %
extravilán
chráněné území
nevyskytuje se
charakter objektu
silnice, mosty
5 %
tunely
1 %
zahrnuje opatření pro ekologické aspekty
vyskytuje se
vzdálenost od hl. trasy
< 1 km
7 %
trasa prochází chr. územím
10 % + x * 1 %
10% + 1% za každých 10% podílu trasy


RIZIKO R5
legislativní a právní rizika
výskyt provozních souborů
ANO vyskytují se
2 %
výskyt provozních souborů s návazností na legislativní rámec
NE nevyskytují se
předpoklad aktualizace ČSN, TP
ANO
2 %
NE
výhled realizace
krátkodobý
1 %
střednědobý
1 %
dlouhodobý
2 %

ODHAD NÁKLADŮ STAVBY S RIZIKY DLE SCHÉMATU

			způsob opatření				normativ (Kč/km), včetně rizik			
			integrační	oddělený						
			hlavní DP	přidružený DP	mimo DP	společný pás	km, m2			
					(samostatně)		9 500 000,00	45 000,00	cena (Kč s DPH)	POZN
úsek	délka (m)	šířka (m)								
stávající UK	705	dle PK	x		x				6 697 500,00	
novostavba	183	3			x	x			1 738 500,00	
lávka	35	3			x	x			4 725 000,00	
II/369, 446, ..	0	dle PK							0,00	
realizace 2020	0	3			x	x			0,00	
sídliště Holba	120	3			x	x			1 140 000,00	
sidliště Holba II	350	3			x	x			1 425 000,00	rozšíření stáv. Stavu, je možné později, 50%
k nádraží	300	3			x	x			1 425 000,00	rozšíření stáv. Stavu, je možné později, 50%
ul. Školní	806	dle PK	x						0,00	
Depo	286	dle PK	x						0,00	
H-park	385	3,5				x			5 356 740,29	z rozpočtu
Morava	1264				x	x				
hráz		dle hráze			x	x			500 000,00	integrace trasy
novostavba	145	3			x	x			1 377 500,00	
most	50	3			x	x			8 775 000,00	navýšení ceny - kce
Hlavní, Pražská	1817	dle PK							0,00	
Potůčník	2658	3			x	x			25 251 000,00	
Potůčník II	196	dle PK	x						1 862 000,00	
součet	9300								60 273 240,29	

ODHAD NÁKLADŮ STAVBY S RIZIKY PŘELOŽEK INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

			způsob opatření				normativ (Kč/km), včetně rizik			
			integrační	oddělený						
			hlavní DP	přidružený DP	mimo DP	společný pás	km, m2			
					(samostatně)		9 500 000,00	45 000,00	cena (Kč s DPH)	POZN
úsek	délka (m)	šířka (m)								
stávající UK	705	dle PK	x		x				6 697 500,00	
novostavba	183	3			x	x			1 738 500,00	
lávka	35	3			x	x			4 725 000,00	
II/369, 446, ..	0	dle PK							0,00	
realizace 2020	0	3			x	x			0,00	
sídliště Holba	120	3			x	x			1 140 000,00	
sidliště Holba II	350	3			x	x			1 425 000,00	rozšíření stáv. Stavu, je možné později, 50%
k nádraží	300	3			x	x			1 425 000,00	rozšíření stáv. Stavu, je možné později, 50%
ul. Školní	806	dle PK	x						0,00	
Depo	286	dle PK	x						0,00	
H-park	385	3,5				x			5 356 740,29	z rozpočtu
Morava	1264				x	x				
hráz		dle hráze			x	x			500 000,00	integrace trasy
novostavba	145	3			x	x			1 377 500,00	
most	50	3			x	x			8 775 000,00	navýšení ceny - kce
Hlavní, Pražská	1817	dle PK							0,00	
Potůčník	2658	3			x	x			25 251 000,00	
Potůčník II	196	dle PK	x						1 862 000,00	
součet	9300								60 273 240,29	
rezerva 20%									72 327 888,35	