

České vysoké učení technické v Praze

Fakulta dopravní
Ústav dopravních systémů



Analýza výstavby cyklistické infrastruktury ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích

**DC 001 – celkové shrnutí výsledku 2
(Vyhodnocení 20 lokalit s nově realizovanou
cyklostezkou ve vztahu ke zvyšování bezpečnosti
dopravy)**

Doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

***Celkové shrnutí výsledku 2 dílčího cíle DC 001 projektu
CG723 – 071 – 120 „Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické
dopravy a infrastruktury“***

Praha, leden 2011



OBSAH

1. Provedená šetření a sledované lokality	3
2. Šetření názorů na cyklistickou dopravu a na novou komunikaci pro cyklisty	3
2.1. Předmět dotazníkového šetření	3
2.2. Skladba respondentů podle věku a pohlaví	5
2.3. Výsledky dotazníkového šetření	6
2.3.1. Odpovědi na otázku „Víte o tom, že se teď vaše město (obec) rozhodlo(a) vybudovat cyklostezku?“	6
2.3.2. Je investice do nové komunikace pro cyklisty rozumná?	7
2.3.3. Respondenti, kteří budou plánovanou komunikaci pro cyklisty využívat.....	10
2.3.3.1. Očekávaný průměrný počet cest na kole ze strany jejich budoucích uživatelů	10
2.3.3.2. Účel využívání nových cyklistických komunikací.....	13
2.3.3.3. Předpokládaný charakter cyklistického provozu	15
2.3.4. Povrch plánované komunikace pro cyklisty.....	16
2.3.5. Povrch obecně preferovaný na komunikacích pro cyklisty	18
2.3.6. Priority pro investice 133 000 000 Kč.....	19
2.3.7. Přiměřenost investic do cyklistické infrastruktury	19
3. Intenzity cyklistů a dalších druhů dopravy	21
3.1. Prověřované lokality	21
3.2. Celodenní intenzity a intenzity špičkové hodiny	22
3.3. Podpůrná kritéria pro realizaci komunikací pro cyklisty	24
3.3.1. Kritérium A (zastavěné území) – intenzita motorové dopravy a návrhová rychlost.....	25
3.3.2. Kritérium B (zastavěné území) – intenzita motorové a cyklistické dopravy.....	25
3.3.3. Kritérium C (nezastavěné území) – intenzita motorové a cyklistické dopravy a pěšího provozu	26
3.3.4. Splnění kritérií A, B a C u 27 posuzovaných lokalit	26
4. Porovnání intenzit cyklistické dopravy před výstavbou a po realizaci komunikace pro cyklisty ve 20 porovnávaných lokalitách.....	28
4.1. Porovnávané lokality.....	28
4.2. Předpokládaný charakter cyklistického provozu.....	29
4.3. Celodenní intenzity a intenzity špičkové hodiny	30
4.4. Změna intenzit cyklistické dopravy po realizaci nové komunikace pro cyklisty	30
4.4.1. Zjištěné rozdíly	30
4.4.2. Zhodnocení provedeného porovnání intenzit cyklistické dopravy.....	32
4.5. Využívání nově postavených komunikací pro cyklisty ze strany in-line bruslařů.....	34



1. **PROVEDENÁ ŠETŘENÍ A SLEDOVANÉ LOKALITY**

Základním motivačním faktorem tohoto úkolu je snaha pomoci prostřednictvím prováděných analýz, šetření a průzkumů podpořit výstavbu nových komunikací pro cyklisty, které bude poté možné společně využívat ať již za účelem denních cest, tak i v rámci volného času či rekreace.

Na základě provedeného shromáždění návrhů na výstavbu nových komunikací pro cyklisty, (které budou žádat o dotaci ze Strukturálních fondů) bylo vybráno 20 lokalit, kde bylo následně prováděno místní šetření před realizací této nové komunikace zaměřené na následující problematiku:

- dotazníkové šetření (ve vztahu k názorům na cyklistickou dopravu a na výstavbu dané komunikace pro cyklisty) – viz kapitola 2
- sčítání cyklistů – viz kapitoly 3 a 4

Po realizované výstavbě všech prověřovaných komunikací pro cyklisty pak byly v letech 2009 a 2010 vyhodnoceny změny chování v daných lokalitách a dopad na zvýšení bezpečnosti dopravy.

2. **ŠETŘENÍ NÁZORŮ NA CYKLISTICKOU DOPRAVU A NA NOVOU KOMUNIKACI PRO CYKLISTY**

2.1. **Předmět dotazníkového šetření**

Prvním z průzkumů řešených v rámci tohoto úkolu je dotazníkové šetření zaměřené na všechny potenciální uživatele nově budovaných cyklistických komunikací v níže uvedených 20 lokalitách, kde se v roce 2008 očekávala následná realizace nové komunikace pro cyklisty:

- Česká Lípa – Horní Libčava
- České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (pravý břeh Vltavy)
- Horka nad Moravou – Olomouc
- Hostinné (levý břeh Labe)
- Hradec Králové – Svinary
- Choceň – Zářecká Lhota – Bezprávi
- Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)
- Jihlava (Bedřichov a Koželužský potok)
- Jindřichův Hradec – Otín



- Kostelec nad Orlicí – Častolovice
- Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu)
- Náchod – Dolní Radechová
- Napajedla (jižní část Masarykova náměstí)
- Olomouc – Samotíšky
- Prachatice – Leptáč
- Staré Město – Zlechov
- Šternberk – Lužice
- Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí)
- Velehrad (autocamp) – Salaš
- Vrchlabí – Prostřední Lánov

Dotazování respondentů se v rámci tohoto průzkumu vyjadřovali k různým otázkám souvisejícím s výstavbou a využíváním nově plánované komunikace pro cyklisty ve své lokalitě, ale i k využívání finančních prostředků v oblasti sportu, rekreaci či jiných odvětví. Předmětem rozhodování a vyjadřování dotazovaných respondentů byly následující otázky:

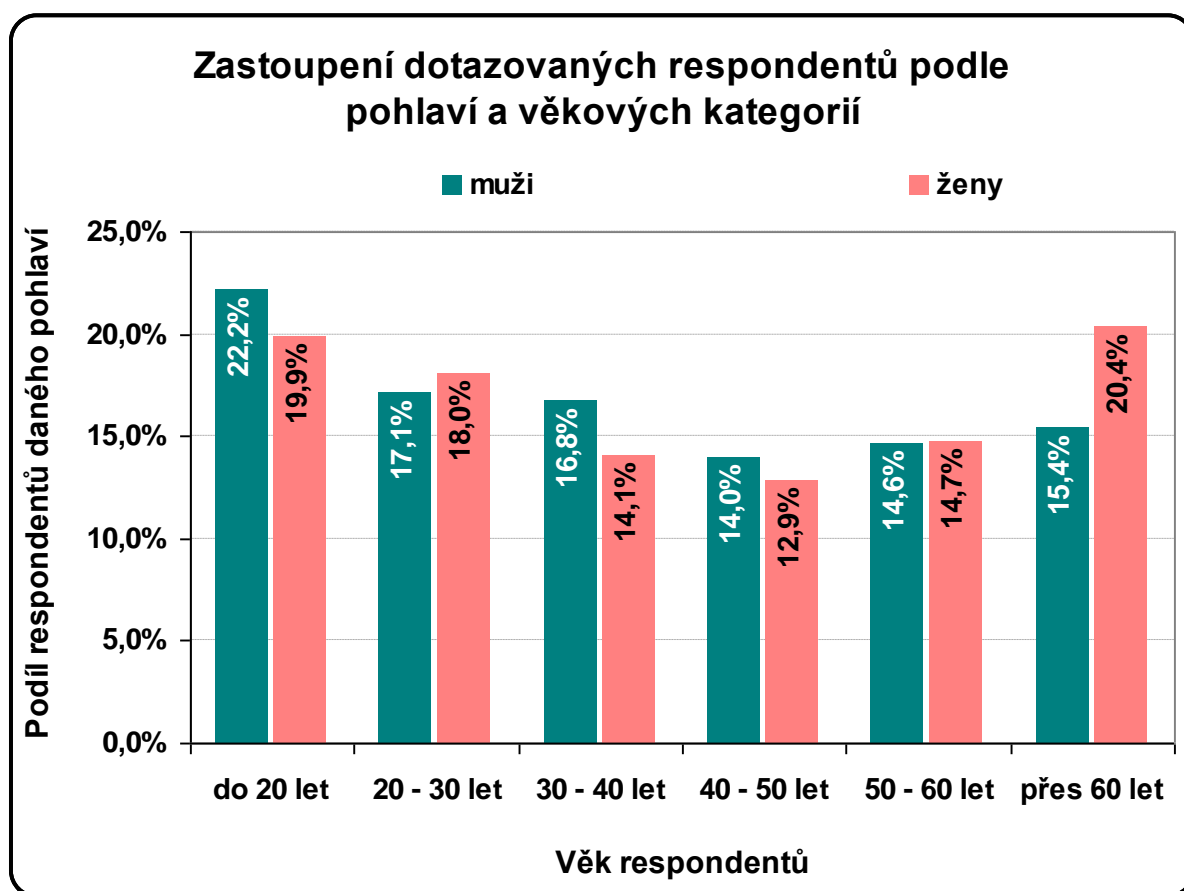
- Víte o tom, že se teď vaše město (obec) rozhodlo(a) vybudovat cyklostezku?
- Myslíte si, že je to rozumná investice, nebo je potřeba investovat někam jinač?
 - Pokud jinač, tak kam?
- Budete danou cyklostezku využívat?
 - Pokud ano, tak jak často a za jakým účelem?
- Jste spokojeni s povrchem budované cyklostezky?
- Obecně preferujete na cyklostezkách
 - asfalt
 - zámkovou dlažbu
 - přírodní povrch
- Na Orlicko – Třebovsku teď investovali (i s pomocí dotací) 133 000 000 Kč do cyklostezek s cílem podpořit cykloturistiku a volnočasové aktivity. Vznikla tak síť nových 35 km komunikací a cyklostezek. Kdyby ve vašem městě měli stejné prostředky k dispozici, do čeho byste je investovali prioritně:
 - do podobného projektu
 - do hokeje
 - do fotbalu
 - do golfového areálu
 - do aquaparku



- do sportu bych neinvestoval
- Myslíte si, že město investuje přiměřeně do cyklostezek?

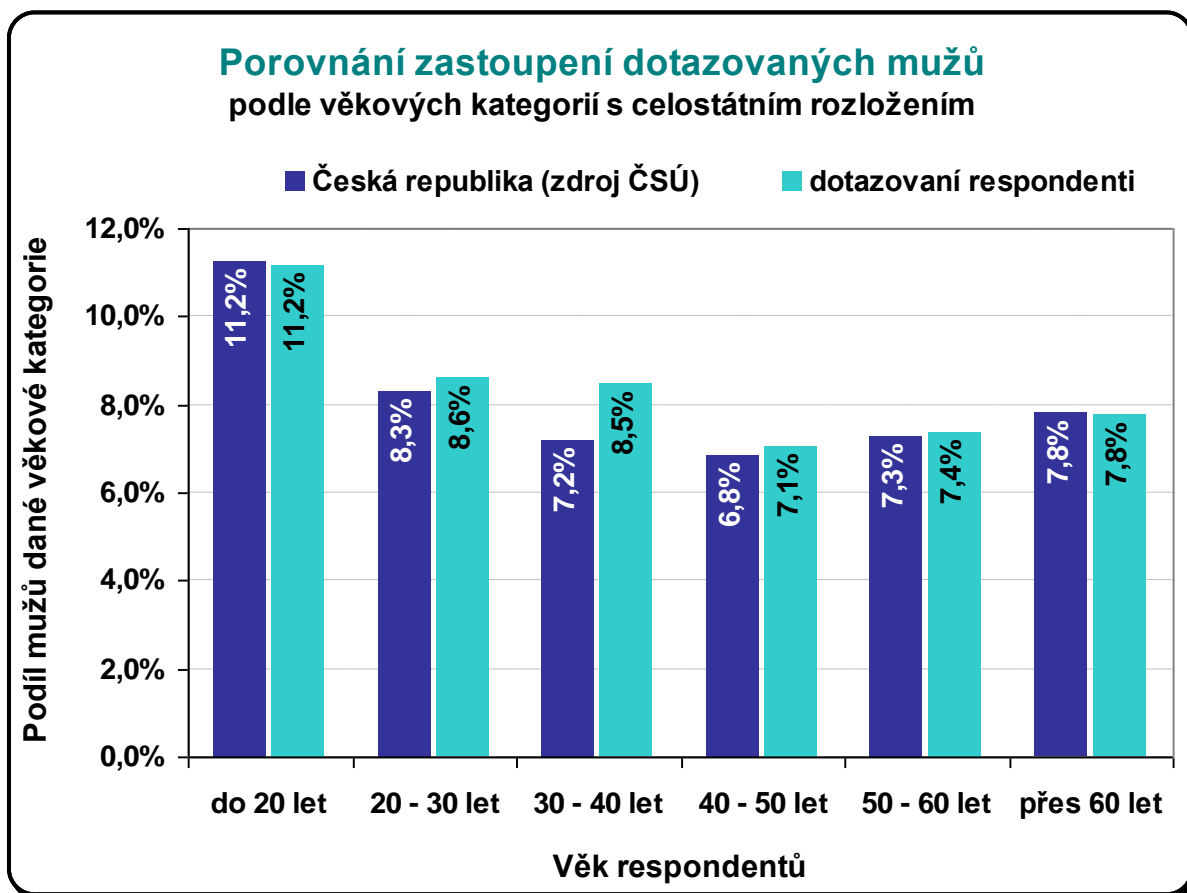
2.2. Skladba respondentů podle věku a pohlaví

Nakonec byli samozřejmě všichni oslovení respondenti dotazováni na jejich věk a bylo zaznamenáno rovněž i jejich pohlaví. Věková struktura dotazovaných respondentů je vidět na grafu 1. Pokud porovnáme věkovou strukturu dotázaných mužů (viz graf 2) a žen (viz graf 3) s údaji za celou Českou republiku (zjištěných pomocí údajů z ČSÚ – Českého statistického úřadu), zjistíme, že výběr respondentů odpovídá celostátnímu rozložení podle věku a pohlaví jen s minimálními odchylkami (viz grafy 2 a 3).



Graf 1

Zastoupení dotazovaných respondentů podle pohlaví a věkových kategorií



Graf 2

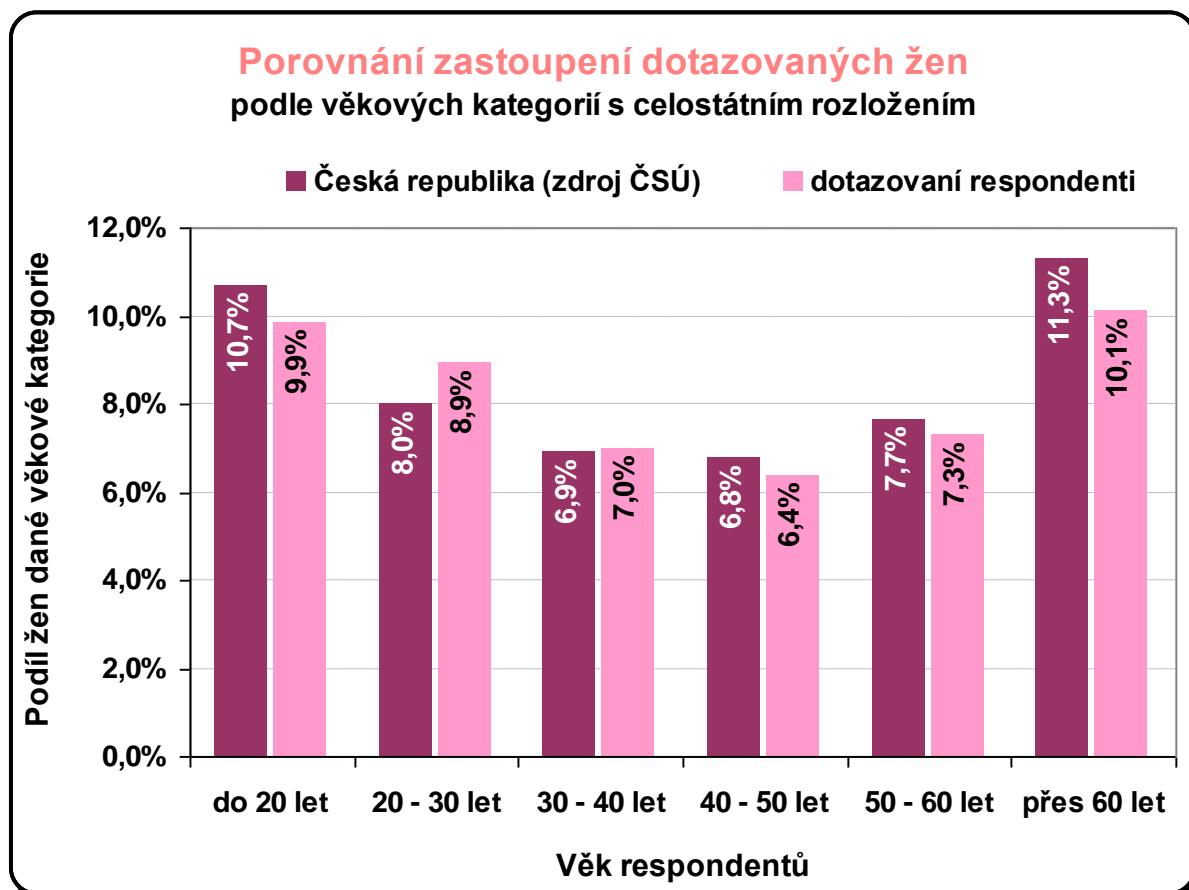
Porovnání zastoupení dotazovaných mužů podle věkových kategorií s celostátním rozložením

Celkem bylo při tomto dotazníkovém šetření osloveno 1 288 respondentů ve 20 různých lokalitách.

2.3. Výsledky dotazníkového šetření

2.3.1. Odpovědi na otázku „Víte o tom, že se teď vaše město (obec) rozhodlo(a) vybudovat cyklostezku?“

Zajímavé je hned vyhodnocení první otázky, která zjišťuje, zda jsou obyvatelé dotčené lokality dostatečně informováni o skutečnosti, že v daném místě bude v blízké době vybudována nová samostatná komunikace pro cyklisty. Výsledky šetření nám ukazují, že znalost této skutečnosti se v některých lokalitách výrazně liší (viz graf 4).



Graf 3

Porovnání zastoupení dotazovaných žen podle věkových kategorií s celostátním rozložením

V některých lokalitách lze považovat informovanost o výstavbě cyklistické infrastruktury za velmi dobrou (přes 2/3 respondentů) – jedná se většinou o lokality v krajích s tradičně vysokým podílem cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce (Choceň, Napajedla, Olomouc, Staré Město, Uničov a Velehrad), ale i např. Českou Lípou, kde prokázali znalost informace o nově připravované komunikaci pro cyklisty téměř všichni respondenti.

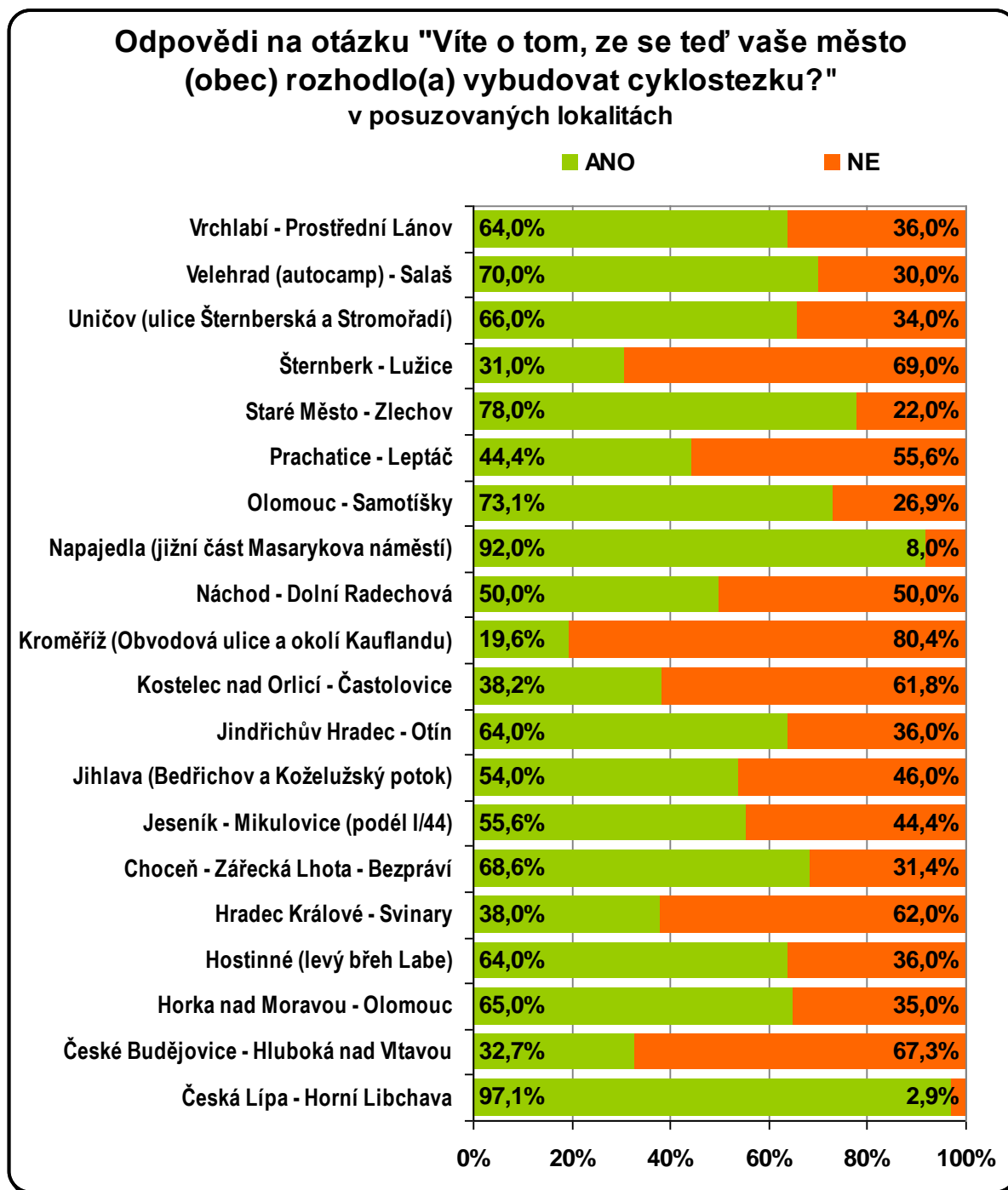
Naopak doslova překvapením byla informace o připravované komunikaci pro cyklisty pro respondenty oslovené překvapivě také v lokalitách s velkým rozvojem cyklistické dopravy, jako např. v Kroměříži, ale také v Českých Budějovicích či Šternberku.

2.3.2. Je investice do nové komunikace pro cyklisty rozumná?

U této otázky je zajímavé a zároveň pro očekávanou podporu rozvoje cyklistické dopravy velmi pozitivní, že ve všech lokalitách považuje většina oslovených respondentů investici do nové komunikace pro cyklisty za rozumnou. Tato podpora byla zaznamenána velmi silná zejména v lokalitách Česká Lípa, Horka nad Moravou, Hradec Králové, Kroměříž, Olomouc, Staré Město, Šternberk, Uničov a Vrchlabí, jedná se tedy opět většinou (výjimkou je Česká



Lípa a Vrchlabí) o lokality z oblastí silnějšího zastoupení cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.



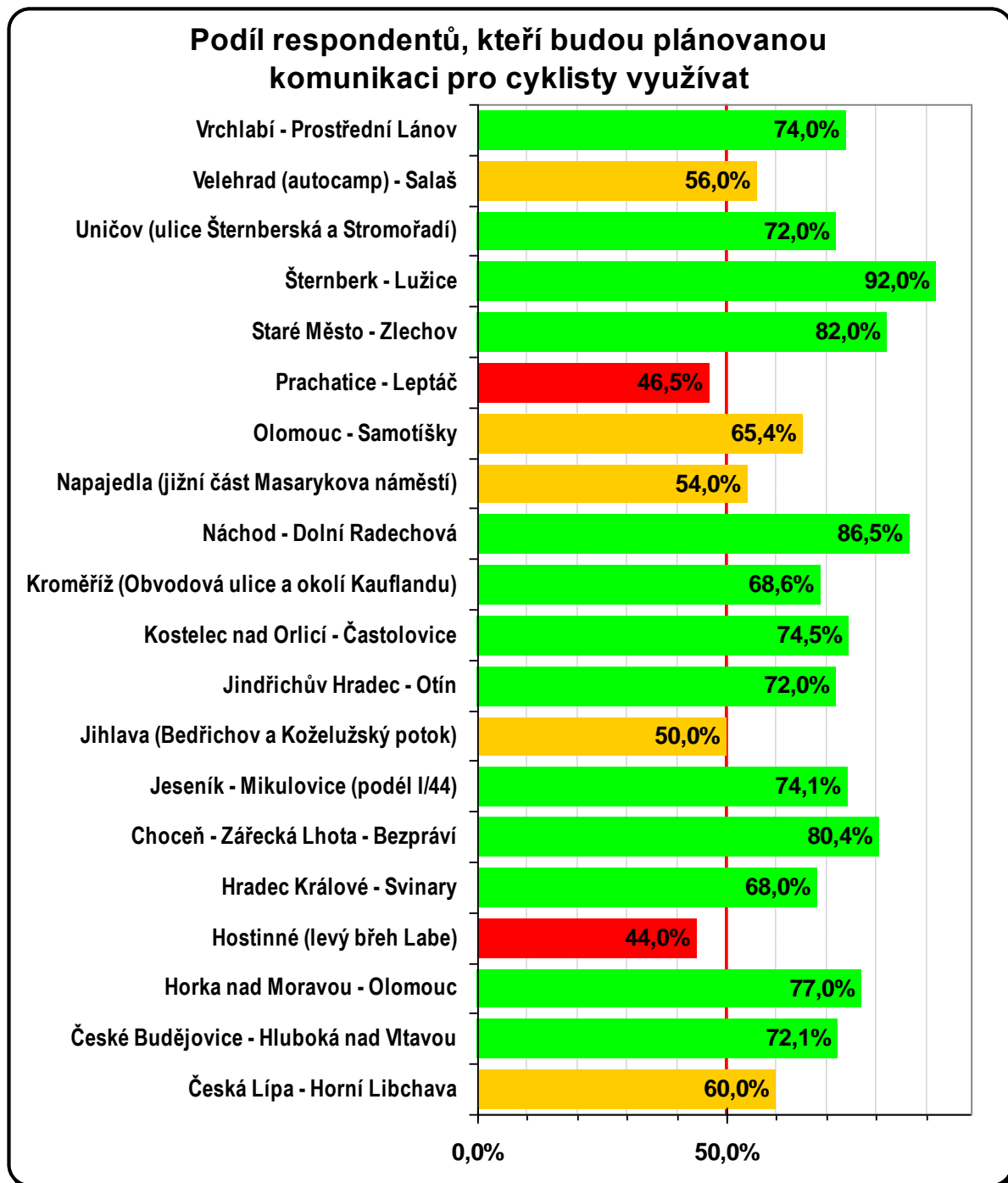
Graf 4

Odpovědi na otázku „Víte o tom, že se teď vaše město (obec) rozhodlo(a) vybudovat cyklostezku?“
v posuzovaných lokalitách

V žádné z prověřovaných lokalit nebyla podpora investice do cyklistické infrastruktury nižší než u 2/3 respondentů.



Při celkovém vyhodnocení všech lokalit najednou vyplývá nejvíce potřeba dalších investic do oblastí zaměřených na aquapark, kulturu, dopravní infrastrukturu (zaměřenou na jiné druhy dopravy než je cyklistická), fotbal a vybavení pro děti.



Graf 5

Podíl respondentů, kteří budou plánovanou komunikaci pro cyklisty využívat



2.3.3. Respondenti, kteří budou plánovanou komunikaci pro cyklisty využívat

Příznivé pro výstavbu nových komunikací pro cyklisty ve 20 posuzovaných lokalitách je i míra příslibu ze strany oslovených respondentů, zda budou nově postavenou cyklistickou komunikaci využívat. Ve většině prošetřovaných lokalit (s výjimkou Hostinného a Prachatic) se minimálně polovina dotázaných respondentů vyjádřila kladně k myšlence budoucího využívání nově realizované komunikace pro cyklisty (viz graf 5). Výrazně vyšší využívání nové cyklistické komunikace se na základě příslibu respondentů dá předpokládat v lokalitách, kde už nějaká cyklistická infrastruktura existuje a případně kde má cyklistická doprava již své významnější zastoupení na dělbě přepravní práce (Horka nad Moravou, Choceň, Náchod, Staré Město a Šternberk).

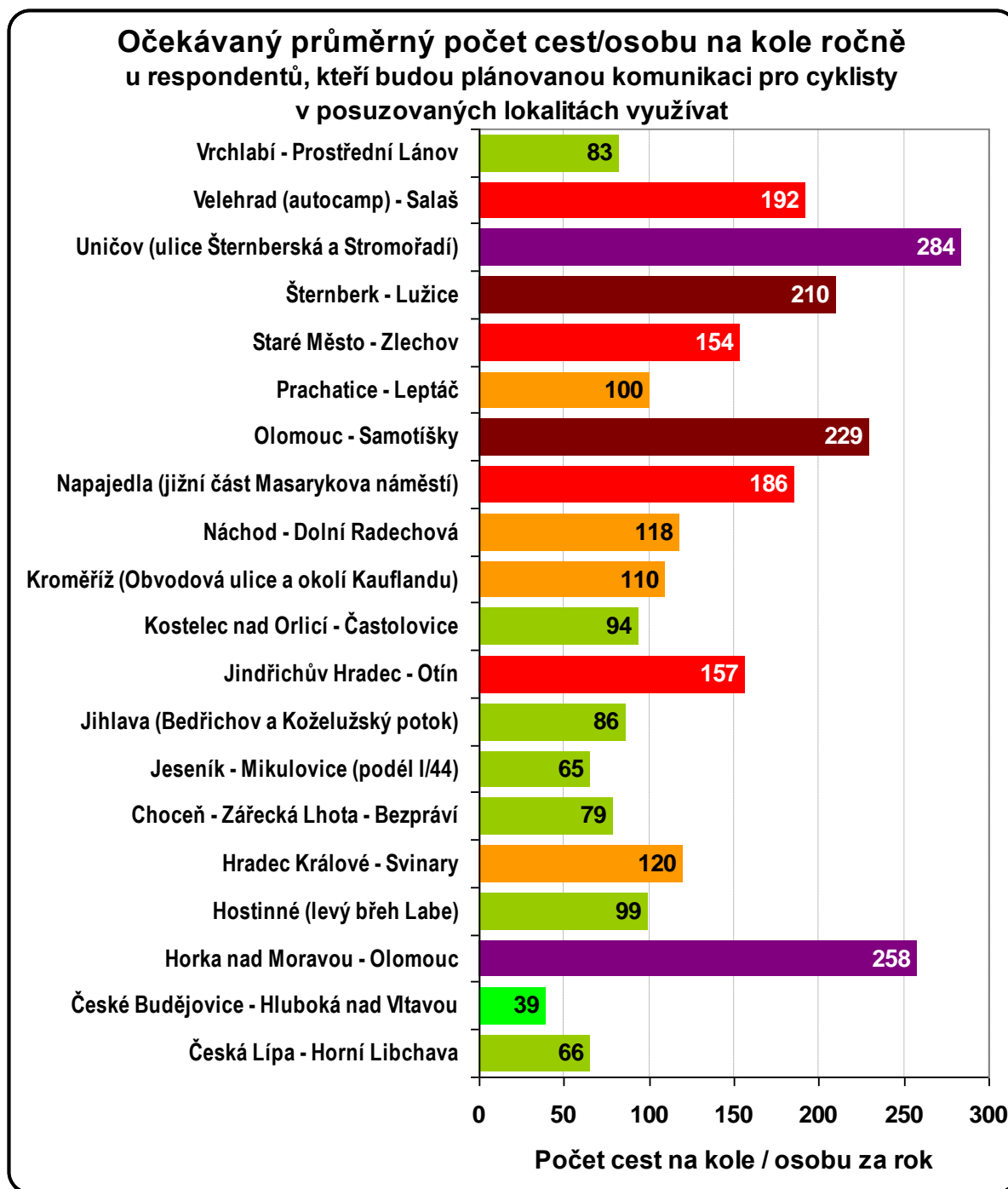
2.3.3.1. Očekávaný průměrný počet cest na kole ze strany jejich budoucích uživatelů

Na základě odpovědí respondentů, kteří se vyjádřili, že budou nově realizovanou komunikaci pro cyklisty využívat, lze i odhadnout, jaký počet cest ročně bude průměrně každým uživatelem na této komunikaci vykonán a z toho i odhadnout, jaký charakter provozu (dopravní, rekreačně turistický nebo smíšený) bude na této komunikaci převládat (viz graf 6):

- Česká Lípa – Horní Libchava rekreačně turistický
- České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (pravý břeh Vltavy) rekreačně turistický
- Horka nad Moravou – Olomouc..... dopravní
- Hostinné (levý břeh Labe) smíšený
- Hradec Králové – Svinary smíšený
- Choceň – Zářecká Lhota – Bezpráví rekreačně turistický
- Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)..... rekreačně turistický
- Jihlava (Bedřichov a Koželužský potok) rekreačně turistický
- Jindřichův Hradec – Otín smíšený
- Kostelec nad Orlicí – Častolovice smíšený
- Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu)..... smíšený
- Náchod – Dolní Radechová..... smíšený
- Napajedla (jižní část Masarykova náměstí) smíšený
- Olomouc – Samotíšky dopravní
- Prachatice – Leptáč..... smíšený
- Staré Město – Zlechov smíšený
- Šternberk – Lužice dopravní
- Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí) dopravní
- Velehrad (autocamp) – Salaš dopravní



- Vrchlabí – Prostřední Lánov rekreačně turistický



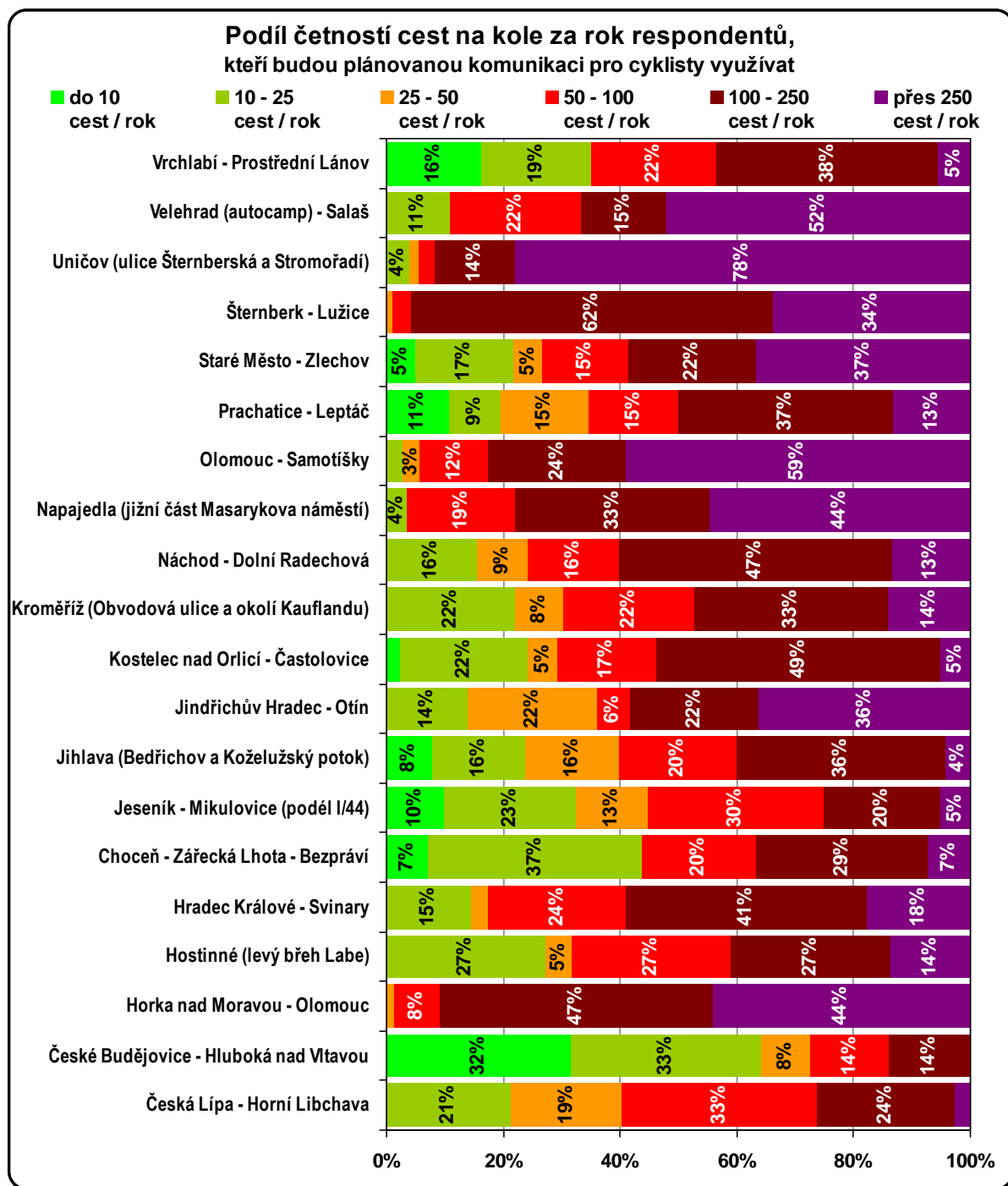
Graf 6

Očekávaný průměrný počet cest/osobu na kole ročně u respondentů, kteří budou plánovanou komunikaci pro cyklisty v posuzovaných lokalitách využívat

Z vyhodnocení všech lokalit najednou vyplývá velmi příznivé očekávání, které předpokládá, že více než polovina respondentů na nově realizované komunikaci pro cyklisty vykoná více



než 100 cest za rok a téměř tři čtvrtiny předpokládaných uživatelů pak více než 50 cest za rok.



Graf 7

Podíl četností cest na kole za rok respondentů, kteří budou plánovanou komunikaci pro cyklisty využívat
 Další graf 7 ukazuje podíl četností cest na kole za rok respondentů, kteří budou plánovanou komunikaci pro cyklisty využívat. Z těchto provedených vyhodnocení lze již docela dobře



předběžně v jednotlivých lokalitách očekávat následující charakter cyklistického provozu (který se však může lišit od předchozího způsobu vyhodnocení):

- Česká Lípa – Horní Libchavasmíšený
- České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (pravý břeh Vltavy) rekreačně turistický
- Horka nad Moravou – Olomouc..... dopravní
- Hostinné (levý břeh Labe)smíšený
- Hradec Králové – Svinary dopravní
- Choceň – Zářecká Lhota – Bezprávismíšený
- Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44).....smíšený
- Jihlava (Bedřichov a Koželužský potok)smíšený
- Jindřichův Hradec – Otín dopravní
- Kostelec nad Orlicí – Častolovice dopravní
- Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu).....smíšený
- Náchod – Dolní Radechová..... dopravní
- Napajedla (jižní část Masarykova náměstí) dopravní
- Olomouc – Samotíšky dopravní
- Prachatice – Leptáč.....smíšený
- Staré Město – Zlechov dopravní
- Šternberk – Lužice dopravní
- Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí) dopravní
- Velehrad (autocamp) – Salaš dopravní
- Vrchlabí – Prostřední Lánovsmíšený

2.3.3.2. Účel využívání nových cyklistických komunikací

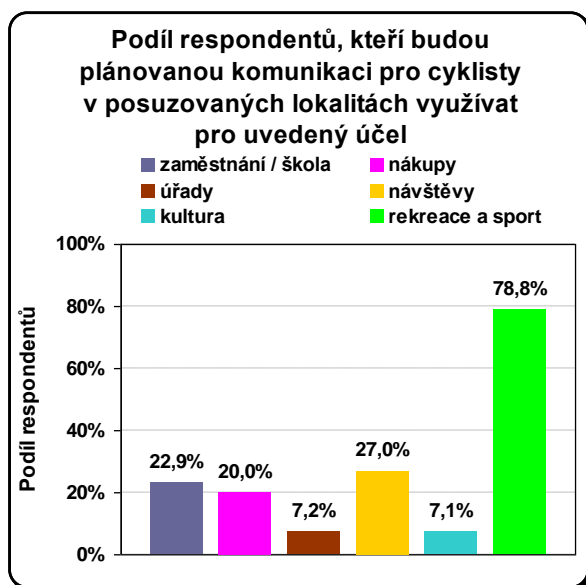
Důležitým výsledkem prováděných šetření je i zjištění účelu, za kterým budou nově plánované komunikace pro cyklisty ze strany budoucích uživatelů využívány.

Z provedeného šetření lze rovněž usuzovat, jaké využití a charakter provozu bude na jednotlivých posuzovaných úsecích převládat. Zatímco vysoký podíl cest do zaměstnání, do škol a za nákupy svědčí více o dopravním charakteru cyklistického provozu, naopak výrazný podíl cest za návštěvami, kulturou, rekreací a sportem svědčí spíše o očekávaném převládání rekreačně turistické funkce nové komunikace. Na základě těchto předpokladů lze přiřadit budoucím komunikacím pro cyklisty podle účelu cest, který na nich převažuje, následující charakter cyklistického provozu:

- Česká Lípa – Horní Libchava rekreačně turistický



- České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (pravý břeh Vltavy) rekreačně turistický
- Horka nad Moravou – Olomouc.....smíšený
- Hostinné (levý břeh Labe) rekreačně turistický
- Hradec Králové – Svinary rekreačně turistický
- Choceň – Zářecká Lhota – Bezprávi rekreačně turistický
- Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44).....smíšený
- Jihlava (Bedřichov a Koželužský potok) rekreačně turistický
- Jindřichův Hradec – Otínsmíšený
- Kostelec nad Orlicí – Častolovice rekreačně turistický
- Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu).....smíšený
- Náchod – Dolní Radechová..... rekreačně turistický
- Napajedla (jižní část Masarykova náměstí) dopravní
- Olomouc – Samotíškysmíšený
- Prachatice – Leptáč..... rekreačně turistický
- Staré Město – Zlechovsmíšený
- Šternberk – Lužice dopravní
- Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí) dopravní
- Velehrad (autocamp) – Salaš dopravní
- Vrchlabí – Prostřední Lánov rekreačně turistický



Graf 8

Podíl respondentů, kteří budou plánovanou komunikaci pro cyklisty v posuzovaných lokalitách využívat pro uvedený účel

Vyhodnocení převládajících účelů využívání všech 20 posuzovaných komunikací pro cyklisty najednou ukazuje graf 8. Vzhledem k různorodému charakteru jednotlivých lokalit je zde zastoupení jednotlivých účelů, s výjimkou rekreace a sportu, který převládá ve všech lokalitách, vyrovnané.

Průměrný počet cest na kole za rok, které vykonají oslovení respondenti na plánované cyklistické komunikaci za jednotlivými účely, logicky ukazuje, že nejvyšší je předpokládaná četnost cest na kole do zaměstnání, zatímco nejnižší se ukazuje naopak u cest na kole zaměřených pouze na



rekreaci a sport.

2.3.3.3. Předpokládaný charakter cyklistického provozu

Z předcházejících analýz (viz kapitoly 2.3.3.1 a 2.3.3.2) lze již velmi dobře s konečnou platností usuzovat, jakou funkci a charakter provozu budou mít nově plánované komunikace pro cyklisty ve 20 posuzovaných lokalitách. Následující charakter cyklistického provozu lze očekávat na těchto připravovaných úsecích:

- dopravní charakter cyklistického provozu:
 - Horka nad Moravou – Olomouc
 - Napajedla (jižní část Masarykova náměstí)
 - Olomouc – Samotíšky
 - Šternberk – Lužice
 - Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí)
 - Velehrad (autocamp) – Salaš
- smíšený charakter cyklistického provozu:
 - Hostinné (levý břeh Labe)
 - Hradec Králové – Svinary
 - Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)
 - Jindřichův Hradec – Otín
 - Kostelec nad Orlicí – Častolovice
 - Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu)
 - Náchod – Dolní Radechová
 - Prachatice – Leptáč
 - Staré Město – Zlechov
- rekreačně turistický charakter cyklistického provozu:
 - Česká Lípa – Horní Libchava
 - České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (pravý břeh Vltavy)
 - Choceň – Zářecká Lhota – Bezpráví
 - Jihlava (Bedřichov a Koželužský potok)
 - Vrchlabí – Prostřední Lánov

U 7 dodatečně posuzovaných lokalit (s počátkem sledování v roce 2009) nelze ke stanovení charakteru cyklistického provozu (důležitého pro přepočítání naměřených intenzit cyklistické dopravy podle technických podmínek TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“) v těchto lokalitách použít výsledky z dotazníkového šetření, neboť v těchto dodatečných případech již nebylo v daných lokalitách realizováno.



Ke stanovení charakteru cyklistického provozu bylo použito odhadu na základě dopravních a geografických ukazatelů pro každý posuzovaný úsek a případného srovnání dané lokality s lokalitou typově nejvíce podobnou z množiny 20 lokalit posuzovaných v předcházejícím roce 2008.

Na základě výše uvedeného postupu (podle kterého je do jisté míry možné usuzovat, jakou funkci a charakter provozu budou mít nově plánované komunikace pro cyklisty) byl u 7 dodatečně posuzovaných lokalit stanoven následující charakter cyklistického provozu, uvedený níže:

- dopravní charakter cyklistického provozu:
 - Litovel – Nasobůrky
 - Otrokovice (ulice Jana Žižky)
- smíšený charakter cyklistického provozu:
 - Brozany nad Ohří (ulice Voborského)
 - Jičín (ulice Revoluční)
 - Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)
 - Říčany – Pacov
- rekreačně turistický charakter cyklistického provozu:
 - Tatobity – Lestkov

Výše uvedené charakteristiky cyklistického provozu jsou u jednotlivých lokalit dále uvažovány pro přepočítání naměřených intenzit cyklistické dopravy (v rámci krátkodobých měření) na intenzitu cyklistické dopravy ve špičkové hodině a na celodenní intenzitu cyklistické dopravy (viz kapitola 3.2, tabulka 1).

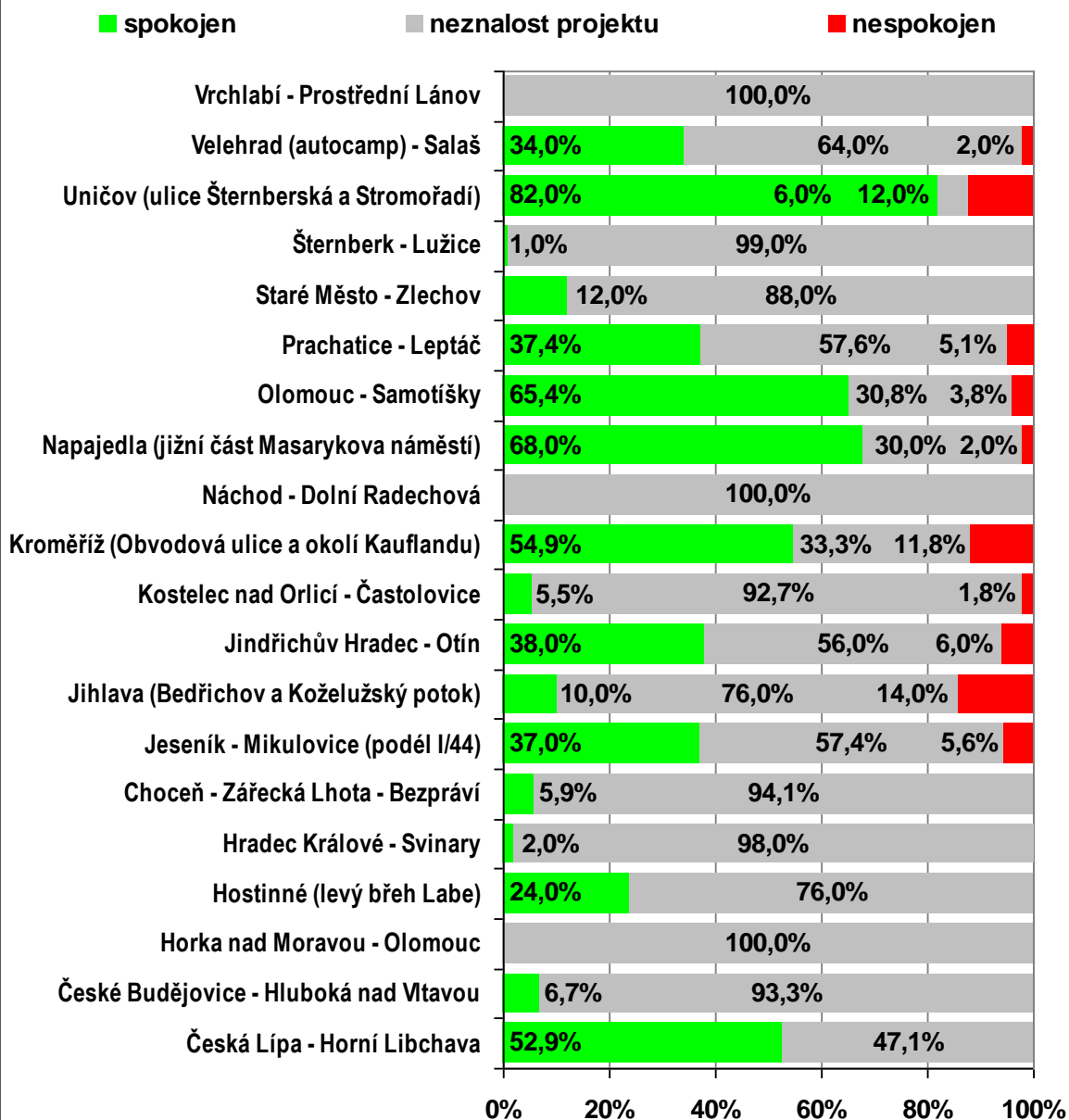
2.3.4. Povrch plánované komunikace pro cyklisty

Velkým problémem u další otázky, která se týkala spokojenosti dotazovaných respondentů s povrchem plánované komunikace pro cyklisty, byla neznalost této části projektu. Ve všech lokalitách dohromady téměř tři čtvrtiny respondentů neznali tuto část projektového záměru.

Ti, co byli o zamýšleném povrchu nové cyklistické komunikace obeznámeni, s ním byli ve valné většině ve všech posuzovaných lokalitách spokojeni (viz graf 9), což se týká zejména lokalit z oblastí s větším rozvojem a podporou cyklistické dopravy (Kroměříž, Napajedla, Olomouc a Uničov), ale také třeba i České Lípy.



Spokojenost respondentů s předpokládaným povrchem na plánované komunikaci pro cyklisty v posuzované lokalitě



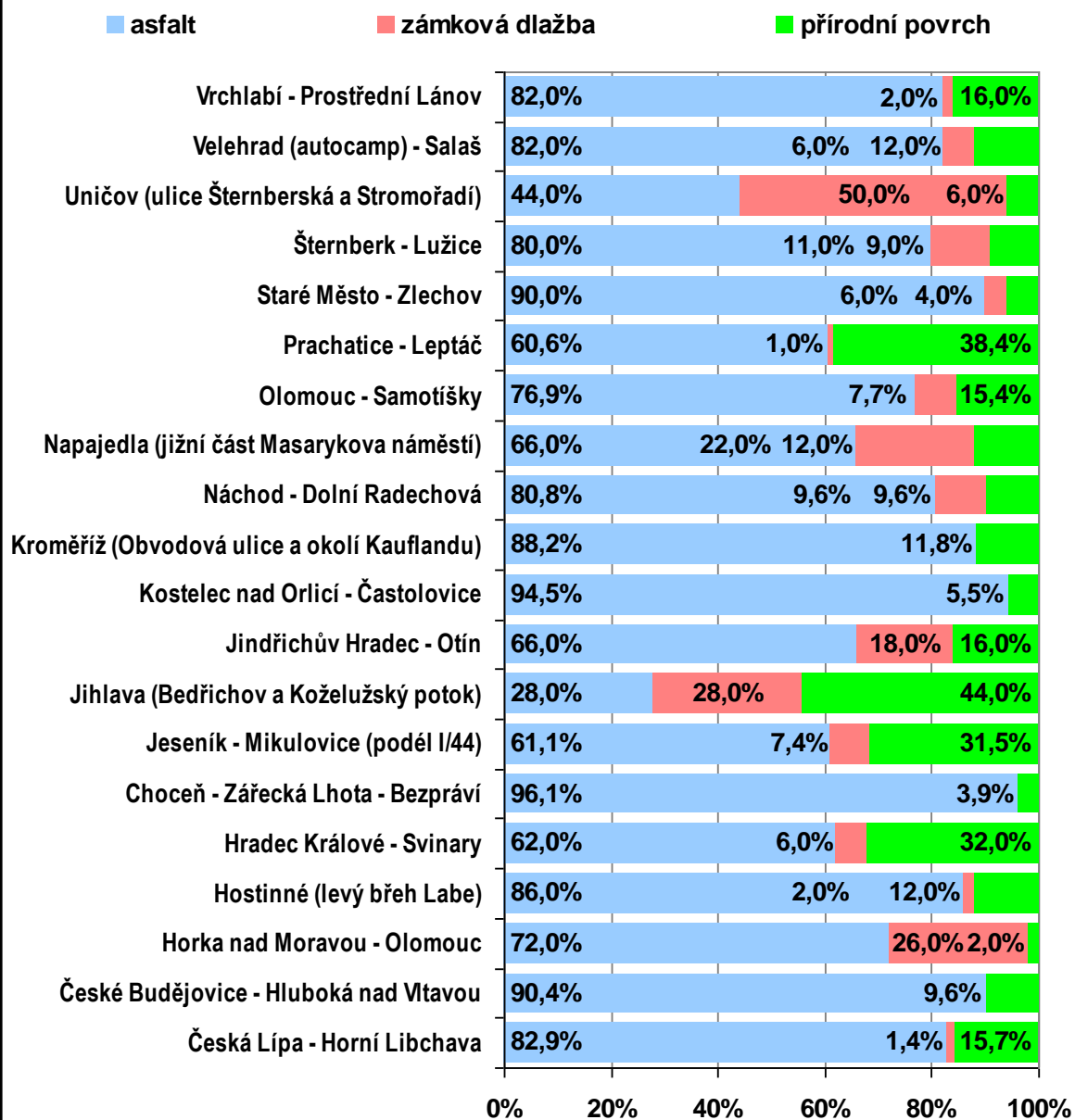
Graf 9

Spokojenost respondentů s předpokládaným povrchem na plánované komunikaci pro cyklisty v posuzované lokalitě

Naprostá neznalost detailů projektového záměru týkajícího se povrchu zamýšlené cyklistické komunikace byla naopak zaznamenána v Českých Budějovicích, Horce nad Moravou, Hradci Králové, Chocni, Kostelci nad Orlicí, Náchodě, Šternberku a Vrchlabí (viz graf 9).



Povrch obecně preferovaný na komunikacích pro cyklisty ze strany oslovených respondentů v posuzované lokalitě



Graf 10

Povrch obecně preferovaný na komunikacích pro cyklisty ze strany oslovených respondentů v posuzované lokalitě

2.3.5. Povrch obecně preferovaný na komunikacích pro cyklisty

K obecné problematice povrchu používaného na komunikacích pro cyklisty se prakticky tři čtvrtiny respondentů oslovených ve všech lokalitách dohromady, že nejlepší povrch na



těchto komunikacích je asfalt. V pohledu na další dva nabízené typy povrchů (zámková dlažba a přírodní povrch) se z globálního hlediska nejeví výrazný rozdíl.

Při pohledu na vyhodnocení této problematiky v jednotlivých 20 lokalitách (viz graf 10) zjišťujeme, že s výjimkou 2 lokalit (Jihlava a Uničov) všude preference asfaltového povrchu převažuje. Částečná preference ostatních druhů povrchů je patrná v některých lokalitách – částečný zájem o povrch:

- ze zámkové dlažby byl zaznamenán v lokalitách Horka nad Moravou, Jihlava, Napajedla a Uničov
- přírodní byl zaznamenán v lokalitách Hradec Králové, Jeseník, Jihlava a Prachatice

2.3.6. Priority pro investice 133 000 000 Kč

V další části dotazníkového šetření se respondenti měli rozhodovat, jak odpovědět na následující složitou otázku „Na Orlicko – Třebovsku teď investovali (i s pomocí dotací) 133 000 000 Kč do cyklostezek s cílem podpořit cyklodopravu, cykloturistiku a volnočasové aktivity. Vznikla tak síť nových 35 km komunikací a cyklostezek. Kdyby ve vašem městě měli stejné prostředky k dispozici, do čeho byste je investovali prioritně?“. Tato otázka se výrazně podobá problematice řešené v rámci kapitoly 2.3.2, avšak v této části se respondent vyjadřuje již ke konkrétní finanční částce, která navíc není nijak malá. I přes tuto skutečnost se však téměř dvě třetiny všech respondentů ztotožnil s myšlenkou investovat i tak velkou částku do infrastruktury pro cyklistickou dopravu.

Z jiných preferovaných možností nejvíce převažovaly názory na vhodnost investování takto vysoké částky do jiných sportovních odvětví zaměřených na:

- aquapark (v lokalitách Hostinné, Hradec Králové a Napajedla)
- fotbal (v lokalitách Jeseník, Kostelec nad Orlicí, Náchod a Velehrad)

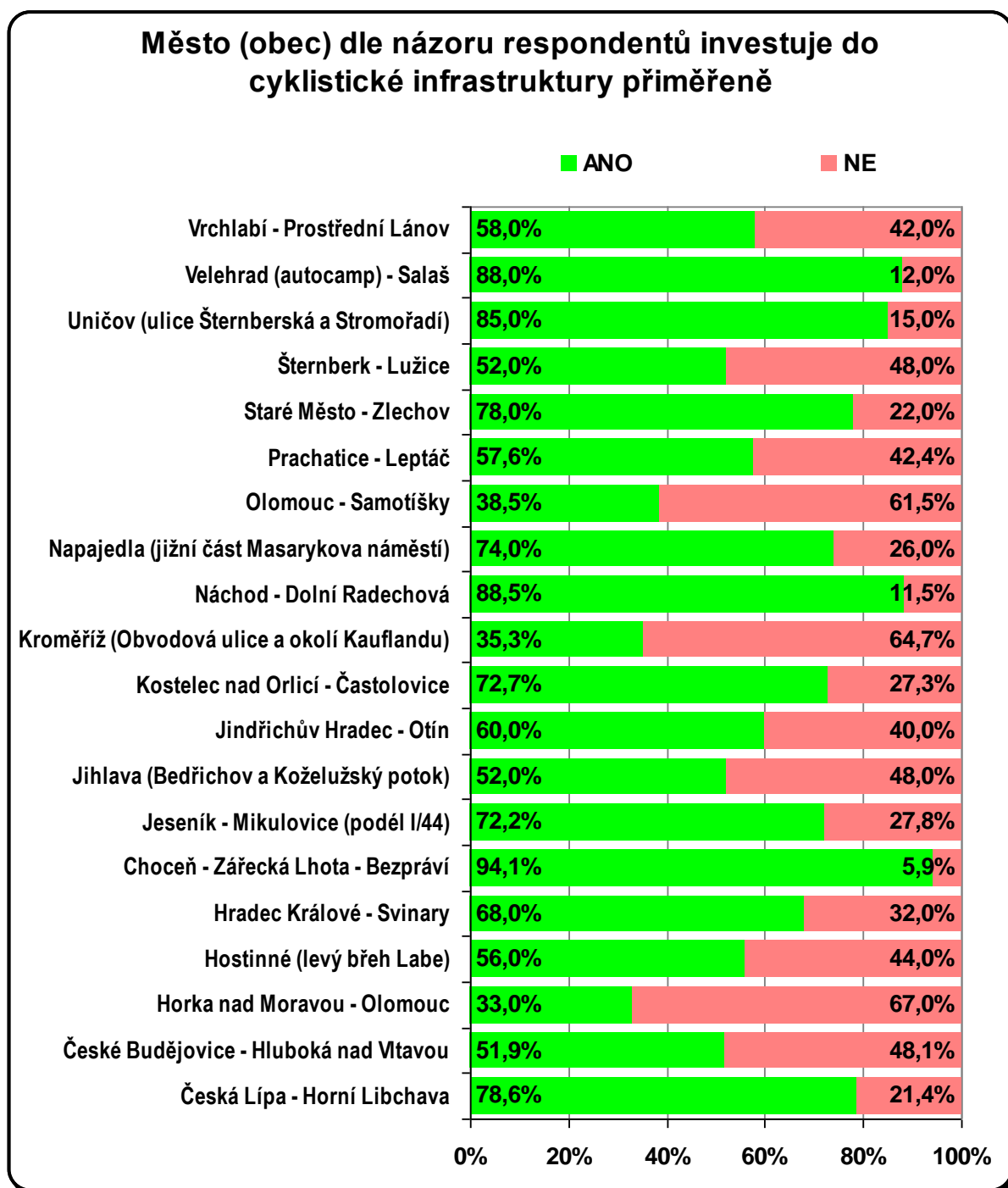
V některých lokalitách je i významná část respondentů, kteří vůbec nesouhlasí s investováním takto vysokých částek do sportovních aktivit, jako např. v lokalitách Jeseník, Kostelec nad Orlicí, Náchod a Prachatice.

2.3.7. Přiměřenost investic do cyklistické infrastruktury

V poslední otázce vyjadřovali oslovení respondenti svůj subjektivní názor na to, zda příslušná obec nebo město investuje přiměřeně do cyklistické infrastruktury (viz graf 11). Zde se názory respondentů liší podle jednotlivých lokalit. Výrazná spokojenost s výší investic do cyklistické infrastruktury převažuje v lokalitách Česká Lípa, Choceň, Náchod, Staré Město, Uničov a Velehrad. Naopak jako výrazně nedostatečné považují stávající investice do



komunikací pro cyklisty v lokalitách z krajů s již významným postavením cyklistické dopravy (konkrétně jde o lokality Horka nad Moravou, Kroměříž a Olomouc).



Graf 11

Město (obec) dle názoru respondentů investuje do cyklistické infrastruktury přiměřeně

Je pozitivní, že bez ohledu na to, zda oslovení respondenti budou novou cyklistickou komunikaci využívat či nikoli, považuje výrazná většina z nich investici do nové komunikace pro cyklisty za přiměřenou.



3. INTENZITY CYKLISTŮ A DALŠÍCH DRUHŮ DOPRAVY

3.1. Prověřované lokality

Aby bylo možno vyhodnotit nejen vhodnost výstavby nových cyklistických komunikací ve sledovaných lokalitách podle kritérií uvedených v technických podmínkách TP 178 „Komunikace pro cyklisty“, ale zároveň i porovnat jejich budoucí využití ze strany cyklistů se stavem před jejich realizací, bylo provedeno ve všech sledovaných lokalitách sčítání cyklistů a případně i ostatních druhů dopravy.

V rámci tohoto úkolu bylo prověřováno a sledováno následujících 27 lokalit, kde se po roce 2008 předpokládala následná realizace nová komunikace pro cyklisty:

- Brozany nad Ohří (ulice Voborského)
- Česká Lípa – Horní Libchava
- České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (pravý břeh Vltavy)
- Horka nad Moravou – Olomouc
- Hostinné (levý břeh Labe)
- Hradec Králové – Svinary
- Choceň – Zářecká Lhota – Bezprávi
- Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)
- Jičín (ulice Revoluční)
- Jihlava (Bedřichov a Koželužský potok)
- Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)
- Jindřichův Hradec – Otín
- Kostelec nad Orlicí – Častolovice
- Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu)
- Litovel – Nasobůrky
- Náchod – Dolní Radechová
- Napajedla (jižní část Masarykova náměstí)
- Olomouc – Samotíšky
- Otrokovice (ulice Jana Žižky)
- Prachatice – Leptáč
- Říčany – Pacov
- Staré Město – Zlechov
- Šternberk – Lužice



- Tatobity – Lestkov
- Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí)
- Velehrad (autocamp) – Salaš
- Vrchlabí – Prostřední Lánov

Ve 19 prověřovaných lokalitách bylo sčítání provedeno s pomocí studentů prezenční formy studia Českého vysokého učení technického v Praze Fakulty dopravní (studijního oboru „Dopravní systémy a technika“), v ostatních 8 lokalitách sčítání jednotlivých druhů dopravy organizovaly obce svépomocí.

3.2. Celodenní intenzity a intenzity špičkové hodiny

Údaje zjištěné při sčítání byly následně převedeny na intenzity ve špičkové hodině a intenzity za den podle postupů uvedených v technických podmínkách TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“ (kapitoly 4.2, 4.3, 4.4 a 4.5). Tyto hodinové a denní intenzity jsou pak uvedeny u všech lokalit v tabulce 1.

Intenzity, které jsou dále uvedeny v tabulce 1, jsou tedy intenzity potenciálních uživatelů (cyklistů, případně i chodců) nové cyklistické komunikace, která v naměřeném profilu v současnosti pro cyklisty není k dispozici.

Intenzity automobilové dopravy uvedené v tabulce 1 u následujících lokalit jsou hodnoty převzaté z Celostátního sčítání dopravy (CSD) provedeném v roce 2005:

- České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (pravý břeh Vltavy)
- Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)
- Jihlava (Bedřichov a Koželužský potok)
- Jindřichův Hradec – Otín
- Kostelec nad Orlicí – Častolovice
- Napajedla (jižní část Masarykova náměstí)
- Prachatice – Leptáč
- Šternberk – Lužice
- Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí)
- Vrchlabí – Prostřední Lánov



Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity sledovaných druhů dopravy v posuzovaných lokalitách						
Intenzita přepočtená podle TP 189	Intenzita špičkové hodiny			Denní intenzita / RPD1		
Lokalita						
Brozany nad Ohří (ulice Voborského)	33	33	114	410	325	1 382
Česká Lípa – Horní Libchava	54	11	51	461	103	624
České Budějovice – Hluboká n. Vltavou	233	156	310	1 977	1 510	3 776
Horka nad Moravou – Olomouc	40	0	129	429	4	1 565
Hostinné (levý břeh Labe)	66	47	298	813	455	3 628
Hradec Králové – Svinary	25	21	283	303	203	3 449
Choceň – Zářecká Lhota – Bezprávi	84	–	136	712	–	1 663
Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)	12	–	201	153	–	2 476
Jičín (ulice Revoluční)	63	29	594	779	283	7 234
Jihlava (Bedřichov)	28	–	–	240	–	–
Jihlava (Koželužský potok)	40	–	1 237	338	–	15 081
Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)	2	–	668	29	–	8 243
Jindřichův Hradec – Otín	26	–	395	316	–	4 821
Kostelec nad Orlicí – Častolovice	44	190	1 051	548	1 845	12 976
Kroměříž (Obvodová ul. a okolí Kauflandu)	43	–	–	527	–	–
Litovel – Nasobůrky	54	16	516	577	160	6 288
Náchod – Dolní Radechová	44	28	369	544	269	4 556
Napajedla (jižní část Masarykova nám.)	71	354	649	763	3 436	7 912
Olomouc – Samotíšky	15	4	245	160	42	2 978
Otrokovice (ulice Jana Žižky)	32	17	50	346	168	603
Prachatice – Leptáč	6	–	304	80	–	3 707
Říčany – Pacov	2	1	743	26	8	9 060
Staré Město – Zlechov	27	1	631	334	13	7 796
Šternberk – Lužice	47	–	445	503	–	5 424
Tatobity – Lestkov	10	1	289	82	5	3 514
Uničov (ulice Stromořadí)	92	290	362	988	2 819	4 409
Velehrad (autocamp) – Salaš	7	–	36	76	–	433
Vrchlabí – Prostřední Lánov	56	7	692	473	69	8 543

Tabulka 1

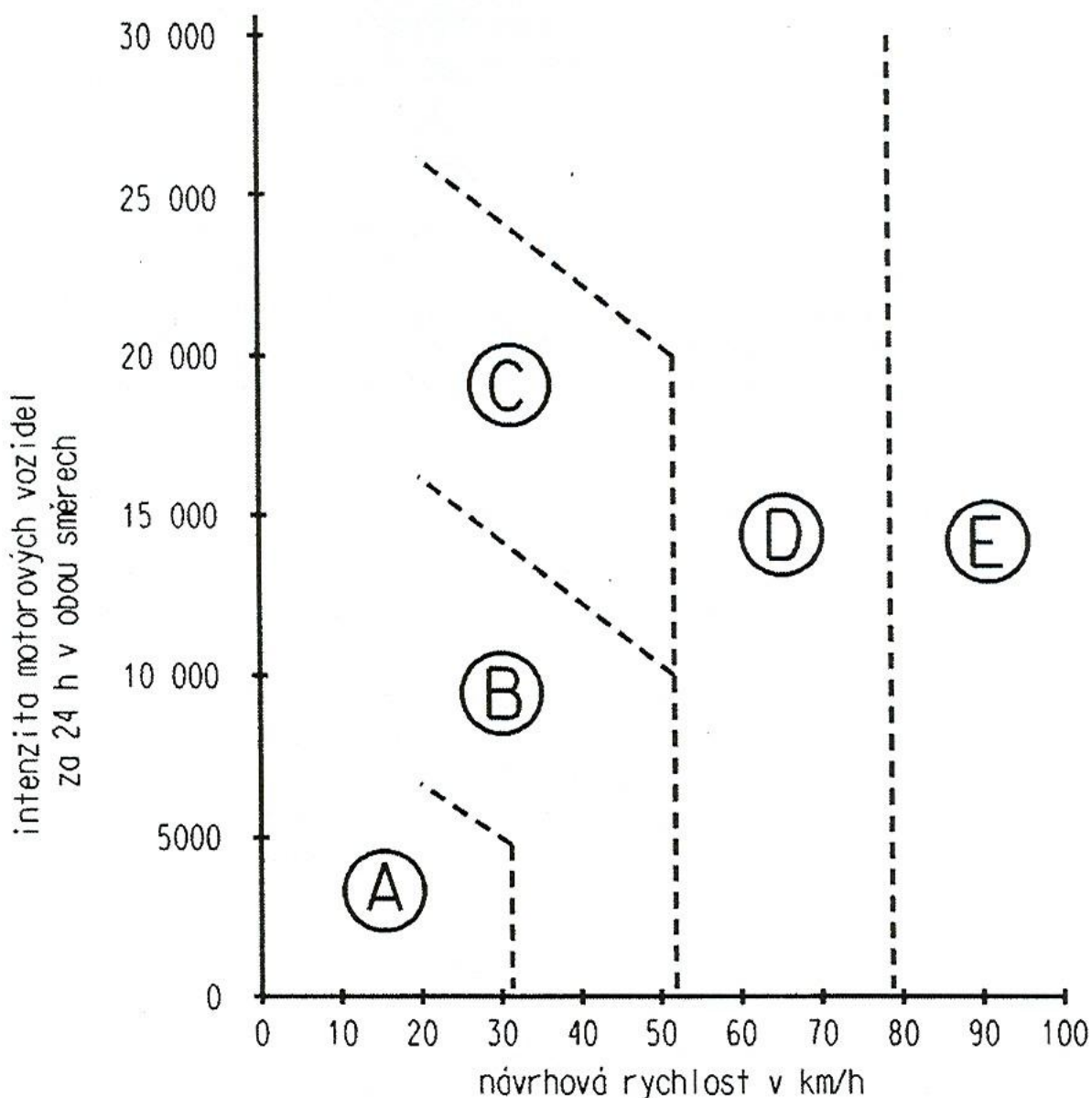
Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity sledovaných druhů dopravy v posuzovaných lokalitách



3.3. Podpurná kritéria pro realizaci komunikací pro cyklisty

V technických podmínkách TP 178 „Komunikace pro cyklisty“ jsou uvedeny následující kritéria, která mohou být použita jako podpora výstavby samostatné komunikace pro cyklisty zpravidla z důvodu zajištění nebo zvýšení bezpečnosti účastníků provozu.

Znamená to, že při intenzitách cyklistické nebo motorové dopravy, které jsou vyšší, než je uvedená hranice, je vhodné se přiklonit ke zřízení komunikace pro cyklisty v daném úseku, včetně vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty.



Graf 12

Orientační kritéria pro způsob vedení cyklistické dopravy ve vztahu k intenzitám a rychlostem motorových vozidel (doporučené meze pro vedení cyklistické dopravy v provozu společném nebo odděleném)



3.3.1. Kritérium A (zastavěné území) – intenzita motorové dopravy a návrhová rychlost

TP 178 uvádějí, že oddělení cyklistů od motorové dopravy je tím důležitější, čím vyšších intenzit a rychlostí motorová doprava dosahuje. Důvodem pro oddělení cyklistické dopravy může být také vysoký podíl nákladních vozidel a autobusů v dopravním proudu. Pro území zastavěné nebo určené k zastavení ukazuje orientační kritéria pro způsob vedení cyklistické dopravy graf 12 a související tabulka 2.

3.3.2. Kritérium B (zastavěné území) – intenzita motorové a cyklistické dopravy

Dalším kritériem pro návrh společného provozu cyklistů a motorových vozidel je intenzita cyklistické dopravy. V případě málo zatížených komunikací funkční skupiny C (případně i B) se může cyklistický provoz navrhnout společně v jízdním pruhu. Doporučené limity intenzit pro návrh odděleného provozu cyklistů udává tabulka 3.

<i>pole</i>	<i>provoz</i>	<i>prostor</i>	<i>způsoby vedení cyklistické dopravy</i>
A	společný	hlavní dopravní prostor	- v jízdních pruzích v hlavním dopravním prostoru - v pěší / obytné zóně
B	společný nebo oddělený	hlavní nebo přidružený dopravní prostor	- v jízdních pruzích v hlavním dopravním prostoru - v jízdních pruzích pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru - na jízdních pruzích pro cyklisty v přidruženém prostoru - na společných pásech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém prostoru
C	oddělený	hlavní nebo přidružený dopravní prostor	- v jízdních pruzích pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru - na jízdních pruzích pro cyklisty v přidruženém prostoru - na společných pásech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém prostoru - na stezkách pro cyklisty/pro cyklisty a chodce mimo prostor místní komunikace
D	oddělený	Přidružený prostor	- v přidruženém prostoru na jízdních pruzích pro cyklisty - na společných pásech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém prostoru - na stezkách pro cyklisty/pro cyklisty a chodce mimo prostor místní komunikace
E	oddělený	mimo prostor místní komunikace	- na stezkách pro cyklisty/pro cyklisty a chodce místní komunikace funkční podskupiny D2 mimo prostor místní komunikace

Tabulka 2

Doporučený způsob vedení cyklistické dopravy na místních komunikacích – umístění v dopravním prostoru a druh provozu ve vztahu k intenzitám a rychlostem motorových vozidel vycházející z grafu 12



	Počet jízdních kol za špičkovou hodinu v jednom směru	Počet motorových vozidel za 24 hodin v obou směrech
Místní komunikace v území zastavěném	10	> 20 000
	20	10 000 – 20 000
	30	5 000 – 10 000
	60	2 500 – 5 000
	150	< 2 500
Poznámky : - tabulka platí pro novostavby i rekonstrukce - hodnoty se určují pro výhledové období totožné s výhledovým obdobím pro motorovou dopravu		

Tabulka 3

Doporučené limity intenzit pro návrh odděleného provozu cyklistů. Tabulka platí pro novostavby i rekonstrukce. Hodnoty se určují pro výhledové období totožné s výhledovým obdobím pro motorovou dopravu.

3.3.3. Kritérium C (nezastavěné území) – intenzita motorové a cyklistické dopravy a pěšího provozu

Společný provoz cyklistů, chodců a motorových vozidel je možný, pokud hodinová intenzita chodců nebo cyklistů nepřesáhne hodnoty mezních intenzit uvedené v tabulce 4. Při jejich překročení se navrhuje vedení cyklistů odděleně.

Intenzita dopravního proudu na silnici voz/24hod	Mezní hodinové intenzity		
	chodci a cyklisté	chodci	cyklisté
< 2 500	75	60	90
2 500 – 5 000	25	20	30
5 000 – 10 000	15	10	15
> 10 000	10	5	10
Jsou-li pro provoz chodců k dispozici pouze intenzity za 24 hodin, počítá se špičková hodina jako 20% denní hodnoty.			

Tabulka 4

Mezní hodnoty intenzit chodců a cyklistů pro návrh odděleného provozu cyklistů

3.3.4. Splnění kritérií A, B a C u 27 posuzovaných lokalit

Následující poslední tabulka 5 ukazuje, do jaké míry splňují posuzované lokality kritéria A, B a C pro oddělení cyklistické dopravy na samostatnou komunikaci pro cyklisty, uvedená v kapitolách 3.3.1, 3.3.2 a 3.3.3.



Splnění kritérií pro oddělení cyklistické dopravy u 27 posuzovaných lokalit			
Lokalita	Splnění kritérií		
	A	B	C
Brozany nad Ohří (ulice Voborského)	NE	NE	–
Česká Lípa – Horní Libchava	–	–	NE
České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (pravý břeh Vltavy)	–	–	ANO
Horka nad Moravou – Olomouc	–	–	NE
Hostinné (levý břeh Labe)	–	–	ANO
Hradec Králové – Svinary	–	–	ANO
Choceň – Zářecká Lhota – Bezprávi	–	–	ANO
Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)	NE	NE	–
Jičín (ulice Revoluční)	NE	ANO	–
Jihlava (Koželužský potok)	ANO	ANO	–
Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)	–	–	NE
Jindřichův Hradec – Otín	–	–	ANO
Kostelec nad Orlicí – Častolovice	–	–	ANO
Litovel – Nasobůrky	–	–	ANO
Náchod – Dolní Radechová	–	–	ANO
Napajedla (jižní část Masarykova náměstí)	NE	ANO	–
Olomouc – Samotíšky	–	–	NE
Otrokovice (ulice Jana Žižky)	NE	NE	–
Prachatice – Leptáč	–	–	NE
Říčany – Pacov	–	–	NE
Staré Město – Zlechov	–	–	ANO
Šternberk – Lužice	–	–	ANO
Tatobity – Lestkov	–	–	NE
Uničov (ulice Stromořadí)	NE	NE	–
Velehrad (autocamp) – Salaš	–	–	NE
Vrchlabí – Prostřední Lánov	–	–	ANO

Tabulka 5

Splnění kritérií pro oddělení cyklistické dopravy u 27 posuzovaných lokalit



4. POROVNÁNÍ INTENZIT CYKLISTICKÉ DOPRAVY PŘED VÝSTAVBOU A PO REALIZACI KOMUNIKACE PRO CYKLISTRY VE 20 POROVNÁVANÝCH LOKALITÁCH

4.1. Porovnávané lokality

Za účelem podpory výstavby nových komunikací pro cyklisty (které je možné společně využívat ať již za účelem denních cest, tak i v rámci volného času či rekreace) bylo v souladu se zamýšleným plánem ve 20 lokalitách, kde byla plánovaná komunikace pro cyklisty skutečně zrealizována, provedeno následné sčítání intenzit cyklistické dopravy. Cílem bylo zjistit:

- změnu v intenzitě cyklistické dopravy v posuzovaném úseku vlivem realizace nové komunikace pro cyklisty (je očekáván spíše nárůst těchto intenzit) – viz kapitola 4.4.
- míru využívání těchto nově realizovaných komunikací pro cyklisty ze strany in-line bruslařů – viz kapitola 4.5.

Sčítání cyklistů za účelem porovnání intenzit cyklistické dopravy ve stavu před výstavbou a po realizaci nové komunikace pro cyklisty bylo provedeno v roce u těchto 20 porovnávaných lokalit:

- Brozany nad Ohří (ulice Voborského)
- Hostinné (levý břeh Labe)
- Hradec Králové – Svinary
- Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)
- Jičín (ulice Revoluční)
- Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)
- Jindřichův Hradec – Otín
- Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu)
- Litovel – Nasobůrky
- Náchod – Dolní Radechová
- Napajedla (jižní část Masarykova náměstí)
- Olomouc – Samotíšky
- Otrokovice (ulice Jana Žižky)
- Prachatice – Leptáč
- Říčany – Pacov
- Staré Město – Zlechov



- Tatobity – Lestkov
- Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí)
- Velehrad (autocamp) – Salaš
- Vrchlabí – Prostřední Lánov

Ve všech 20 porovnávaných lokalitách bylo provedeno sčítání cyklistů a případně i ostatních druhů dopravy s pomocí studentů prezenční formy studia Českého vysokého učení technického v Praze Fakulty dopravní (studijního oboru „Dopravní systémy a technika“).

4.2. Předpokládaný charakter cyklistického provozu

Z předcházejících analýz (viz kapitola 2.3.3.3) lze již velmi dobře s konečnou platností usuzovat, jakou funkci a charakter provozu mají nově vybudované komunikace pro cyklisty v porovnávaných lokalitách. Následující charakter cyklistického provozu proto lze uvažovat na těchto realizovaných a posuzovaných úsecích:

- dopravní charakter cyklistického provozu:
 - Litovel – Nasobůrky
 - Napajedla (jižní část Masarykova náměstí)
 - Olomouc – Samotíšky
 - Otrokovice (ulice Jana Žižky)
 - Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí)
 - Velehrad (autocamp) – Salaš
- smíšený charakter cyklistického provozu:
 - Brozany nad Ohří (ulice Voborského)
 - Hostinné (levý břeh Labe)
 - Hradec Králové – Svinary
 - Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)
 - Jičín (ulice Revoluční)
 - Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)
 - Jindřichův Hradec – Otín
 - Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu)
 - Náchod – Dolní Radechová
 - Prachatice – Leptáč
 - Říčany – Pacov
 - Staré Město – Zlechov
- rekreačně turistický charakter cyklistického provozu:



- Tatobity – Lestkov
- Vrchlabí – Prostřední Lánov

Výše uvedené charaktery cyklistického provozu jsou u jednotlivých lokalit dále uvažovány pro přepočítání naměřených intenzit cyklistické dopravy (v rámci krátkodobých měření) na intenzitu cyklistické dopravy ve špičkové hodině a na celodenní intenzitu cyklistické dopravy (viz kapitola 4.4, tabulka 6).

4.3. Celodenní intenzity a intenzity špičkové hodiny

Údaje zjištěné při sčítání ve všech 20 lokalitách s již realizovanou komunikací pro cyklisty byly následně převedeny na intenzity ve špičkové hodině a intenzity za den podle postupů uvedených v technických podmínkách TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“ (kapitoly 4.2, 4.3, 4.4 a 4.5). Tyto hodinové a denní intenzity jsou pak uvedeny u všech lokalit v tabulce 6.

Intenzity, které jsou dále uvedeny v tabulce 6, jsou tedy intenzity skutečných uživatelů (cyklistů, chodců, případně i in-line bruslařů) nové cyklistické komunikace, která v naměřeném profilu byla mezi lety 2008 a 2010 realizována.

4.4. Změna intenzit cyklistické dopravy po realizaci nové komunikace pro cyklisty

4.4.1. Zjištěné rozdíly

Důležitým výsledkem obou prováděných měření intenzit cyklistické dopravy je porovnání těchto hodnot ve stavu před výstavbou komunikace pro cyklisty a v době, kdy už byla tato nová komunikace pro cyklisty v provozu. Souhrnné porovnání těchto hodnot (odděleně pro intenzitu špičkové hodiny a celodenní intenzitu cyklistické dopravy) udává, včetně procentuálního vyjádření nárůstu intenzit cyklistické dopravy vlivem realizace nové komunikace pro cyklisty, tabulka 7, podpořená samostatným vyjádřením pro intenzitu špičkové hodiny a celodenní intenzitu cyklistické dopravy.



Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity sledovaných druhů dopravy ve 20 porovnávaných lokalitách						
Intenzita přepočtená podle TP 189	Intenzita špičkové hodiny			Denní intenzita / RPDl		
Lokalita						
Brozany nad Ohří (ulice Voborského)	54	25	–	661	247	–
Hostinné (levý břeh Labe)	67	15	384	822	146	4 736
Hradec Králové – Svinary	67	42	240	826	404	2 922
Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)	6	3	–	72	26	–
Jičín (ulice Revoluční)	82	55	–	1 016	530	–
Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)	19	1	–	235	5	–
Jindřichův Hradec – Otín	26	87	–	316	840	–
Kroměříž (Obvodová ul. a okolí Kauflandu)	134	67	–	1 651	648	–
Litovel – Nasobůrky	83	9	–	895	87	–
Náchod – Dolní Radechová	55	19	400	684	181	4 936
Napajedla (jižní část Masarykova nám.)	96	124	–	1 037	1 207	–
Olomouc – Samotíšky	46	1	–	494	5	–
Otrokovice (ulice Jana Žižky)	115	57	–	1 241	554	–
Prachatice – Leptáč	2	5	–	23	52	–
Říčany – Pacov	3	8	–	36	73	–
Staré Město – Zlechov	29	3	–	352	26	–
Tatobity – Lestkov	21	2	–	175	16	–
Uničov (ulice Stromořadí)	108	–	–	1 157	–	–
Velehrad (autocamp) – Salaš	30	1	–	318	10	–
Vrchlabí – Prostřední Lánov	64	5	746	545	52	9 204

Tabulka 6

Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity sledovaných druhů dopravy ve 20 porovnávaných lokalitách



Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity cyklistické dopravy ve 20 porovnávaných lokalitách					
Stav samostatné komunikace pro cyklisty	před výstavbou		v provozu		změna
	intenzita špičkové hodiny	průměrná celodenní intenzita	intenzita špičkové hodiny	průměrná celodenní intenzita	nárůst v %
Brozany nad Ohří (ulice Voborského)	33	410	54	661	+ 61
Hostinné (levý břeh Labe)	66	813	67	822	+ 1
Hradec Králové – Svinary	25	303	67	826	+ 173
Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)	12	153	6	72	- 53
Jičín (ulice Revoluční)	63	779	82	1 016	+ 30
Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)	2	29	19	235	+ 710
Jindřichův Hradec – Otín	26	316	26	316	0
Kroměříž (Obvodová ul. a okolí Kauflandu)	43	527	134	1 651	+ 213
Litovel – Nasobůrky	54	577	83	895	+ 55
Náchod – Dolní Radechová	44	544	55	684	+ 26
Napajedla (jižní část Masarykova nám.)	71	763	96	1 037	+ 36
Olomouc – Samotíšky	15	160	46	494	+ 209
Otrokovice (ulice Jana Žižky)	32	346	115	1 241	+ 259
Prachatice – Leptáč	6	80	2	23	- 71
Říčany – Pacov	2	26	3	36	+ 38
Staré Město – Zlechov	27	334	29	352	+ 5
Tatobity – Lestkov	10	82	21	175	+ 113
Uničov (ulice Stromořadí)	92	988	108	1 157	+ 17
Velehrad (autocamp) – Salaš	7	76	30	318	+ 318
Vrchlabí – Prostřední Lánov	56	473	64	545	+ 15

Tabulka 7

Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity cyklistické dopravy ve 20 porovnávaných lokalitách

4.4.2. Zhodnocení provedeného porovnání intenzit cyklistické dopravy

Podle očekávání ukázaly výsledky prováděných sčítání (s výjimkou dvou lokalit – posuzované úseky „Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)“ a „Prachatice – Leptáč“), že po realizaci nové komunikace pro cyklisty došlo v drtivé většině ze všech 20 porovnávaných lokalit k nárůstu intenzity cyklistické dopravy. Rozdíly jsou však v míře tohoto nárůstu jednotlivých lokalit.



Téměř několikanásobné zvýšení intenzit cyklistické dopravy (viz tabulka 7) bylo po uvedení nové komunikace pro cyklisty do provozu zaznamenáno u 7 níže uvedených lokalit:

- Hradec Králové – Svinary
- Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)
- Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu)
- Olomouc – Samotíšky
- Otrokovice (ulice Jana Žižky)
- Tatobity – Lestkov
- Velehrad (autocamp) – Salaš

Vysvětlením tohoto extrémního nárůstu intenzit cyklistické dopravy ve výše uvedených lokalitách může být skutečnost, že před realizací komunikace pro cyklisty museli cyklisté využívat v tomto úseku pouze stávající silnici (případně místní komunikaci) jízdou ve společném prostoru s motorovou dopravou, aniž by zde existovala přijatelná možnost pro bezpečnější objetí tohoto úseku, čímž mohl být tento úsek pro cyklisty před realizací nové komunikace pro cyklisty velmi neatraktivní a skutečná poptávka po cyklistické dopravě se v tomto směru projevila až s otevřením nové cyklistické komunikace. Je zajímavé podotknout, že ve výše uvedených lokalitách jsou zastoupeny všechny 3 charaktery cyklistického provozu (dopravní, smíšený i rekreačně turistický) a některé z nich se ani nevyskytují v regionech s vysokou tradicí cyklistické dopravy.

V dalších 8 lokalitách došlo k velmi uspokojivému nárůstu intenzit cyklistické dopravy, který je s největší pravděpodobností důsledkem zlepšení podmínek pro využívání cyklistické dopravy v dané lokalitě v podobě realizace nové komunikace pro cyklisty a tím i důsledkem zatraktivnění těchto konkrétních úseků. Výše uvedený nárůst intenzit cyklistické dopravy, zpravidla v rozmezí o 15% ~ 60% oproti stavu před zprovozněním nové cyklistické komunikace, byl zjištěn v následujících lokalitách:

- Brozany nad Ohří (ulice Voborského)
- Jičín (ulice Revoluční)
- Litovel – Nasobůrky
- Náchod – Dolní Radechová
- Napajedla (jižní část Masarykova náměstí)
- Říčany – Pacov
- Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí)
- Vrchlabí – Prostřední Lánov



Je zajímavé podotknout, že ve výše uvedených lokalitách jsou zastoupeny všechny 3 charaktery cyklistického provozu – dopravní, smíšený i rekreačně turistický.

V dalších 3 níže uvedených lokalitách byl zaznamenán nárůst intenzit cyklistické dopravy téměř nulový, což vede k závěru, že poptávka po cyklistické dopravě zde již dosáhla svého maxima a výstavba nové cyklistické komunikace zde vedla zejména ke zvýšení bezpečnosti provozu cyklistů, kteří dané úseky již využívají (stávající intenzita cyklistické dopravy v těchto úsecích však není zanedbatelná a pohybuje se v rozmezí 300 ~ 800 cyklistů za den):

- Hostinné (levý břeh Labe)
- Jindřichův Hradec – Otín
- Staré Město – Zlechov

Výjimkou ze všech 20 porovnávaných lokalit jsou posuzované úseky „Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)“ a „Prachatice – Leptáč“, kde byl zaznamenán pokles intenzit cyklistické dopravy v rozmezí od 50% do 70%. Tento údaj však nelze brát pro toto vyhodnocení v potaz, protože vznikl porovnáním 2 celkově velmi malých hodnot intenzit cyklistické dopravy ve stavu před realizací i po zprovoznění nové komunikace pro cyklisty (jednalo se v obou případech o hodnoty do 12 cyklistů ve špičkové hodině).

4.5. Využívání nově postavených komunikací pro cyklisty ze strany in-line bruslařů

Ve všech 20 porovnávaných lokalitách bylo rovněž zjišťováno využívání nově vybudovaných komunikací pro cyklisty ze strany in-line bruslařů. Ve více než dvou třetinách z těchto 20 posuzovaných úseků nebyl výskyt in-line bruslařů vůbec zaznamenán. Jedinou z 20 porovnávaných lokalit, kde byl výskyt in-line bruslařů hromadný, byl úsek nově vybudované komunikace pro cyklisty v lokalitě „Hostinné (levý břeh Labe)“. Na tomto úseku bylo v době sčítání (5 hodinový interval v pracovní den v červnu, od 14:00 do 19:00) zaznamenáno 100 in-line bruslařů, což svědčí o dobré informovanosti místních obyvatel o kvalitách této cyklistické komunikace a zároveň o vhodném provedení povrchu této stezky pro tento způsob rekreačního využití.

V několika dalších níže uvedených posuzovaných úsecích byl zaznamenán výskyt in-line bruslařů spíše ojedinělý, ve stadiu zkoušení nově vybudovaného úseku pro tento způsob rekreačního využití:

- Jičín (ulice Revoluční)
- Jindřichův Hradec – Otín
- Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu)



- Olomouc – Samotíšky
- Velehrad (autocamp) – Salaš