

# Analýza a návrhy opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy v oblasti Třeboňska

---

Autor diplomové práce: Bc. Michal Šmucr (20569)

Vedoucí diplomové práce: Ing. Bc. Jiří Hanzl, PhD.

Oponent diplomové práce: Ing. Vladimír Faltus, PhD.

České Budějovice, červen 2021



# Motivace a důvody k řešení daného problému

---

- Atraktivita oblasti Třeboňska z pohledu cykloturistiky.
- Vlastní zájem o cyklistiku a preference cyklistické dopravy.
- Zvýšení bezpečnosti cyklistů i ostatních účastníků silničního provozu v předmětné lokalitě.

# Cíl práce

---

- Cílem práce je navržení vhodných opatření za účelem zvýšení bezpečnosti cyklistů a ostatních účastníků silničního provozu.
- Dílčím cílem práce je posouzení investičních nákladů souvisejících s případnou realizací navrhovaných opatření.

# Použité metody

---

- Metoda sběru dat => dopravní nehodovost, intenzita cyklistické dopravy.
- Expertní metoda => využití odborníka při analýze zvolené oblasti.
- Vlastní dopravní průzkum => zkoumání kolizních situací, stanovení intenzity cyklistické dopravy.

# Znázornění kritických lokalit



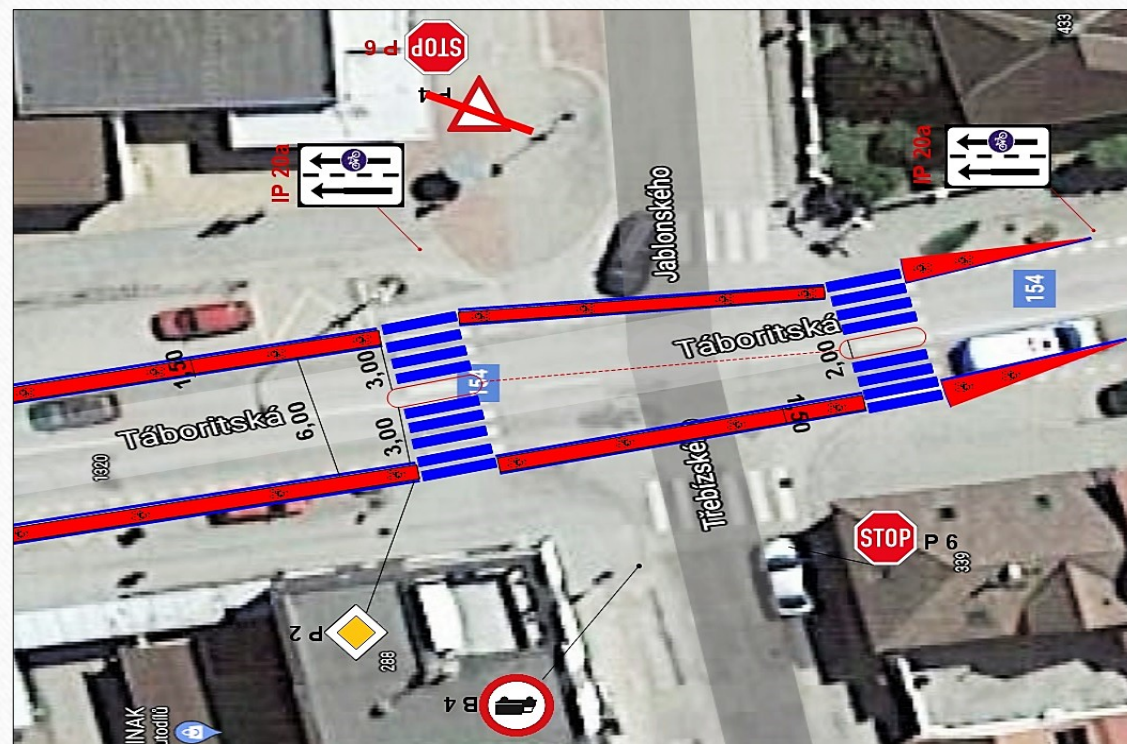
Zdroj: MAPY.CZ - základní mapy [online]. 16. 4. 2021 [cit. 2021-05-06]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni>

# Lokalita č. 1: Vybudování pruhu pro cyklisty v místě ulice Táboritská, Třebízského a Jablonského

- Jedná se o 140 m dlouhý úsek, který prochází ulicí Táboritská v Třeboni.
- Opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistů, kteří by v tomto úseku projížděli po vyhrazeném pruhu pro cyklisty.

Provedená stavební úprava	Cena za úpravu [Kč]
Komunikace (vybudování cyklistického pruhu, napojení a ukončení navrhované stezky pro pěší a cyklisty atd.) => 420 m <sup>2</sup> · 1 620,- Kč	680 400
Úprava vozovky (dělicí ostrůvky) => 2 ks · 12 m <sup>2</sup> · 4 000,- Kč	96 000
VDZ V 14 (piktogram jízdního kola) => 20 ks · 700,- Kč	14 000
Změna či úprava SDZ => 1 ks · 1 300,- Kč + 2 ks · 2 200,- Kč	5 700
<b>Celková cena za provedení navrhovaných stavebních úprav</b>	<b>796 100</b>

Zdroj: Vlastní zpracování



Zdroj: google.com/maps, (Vlastní zpracování)

# Lokalita č. 2: Opatření v rámci vybudování stezky pro pěší a cyklisty v místě ulice Jiráskova v Třeboni

- V tomto případě jde o zhruba 160 m dlouhý úsek, přičemž navrhovaná šířka stezky pro pěší a cyklisty je 2,00 m.
- Navázání na stávající stezku, která by dále vedla z centra Třeboně směrem na obec Břilice.

Provedená stavební úprava	Cena za úpravu [Kč]
Komunikace (hlavní stavební úpravy, napojení a ukončení navrhované stezky pro pěší a cyklisty atd.) => $320 \text{ m}^2 \cdot 1\,620,- \text{ Kč}$	518 400
Úprava místní komunikace v ulici Jiráskova – zúžení šířky místní komunikace => $96 \text{ m}^2 \cdot 2\,200,- \text{ Kč}$	211 200
Provedení úpravy SDZ o průměru 700 mm => $3 \text{ ks} \cdot 950,- \text{ Kč}$	2 850
<b>Celková cena za provedení navrhovaných stavebních úprav</b>	<b>732 450</b>

Zdroj: Vlastní zpracování



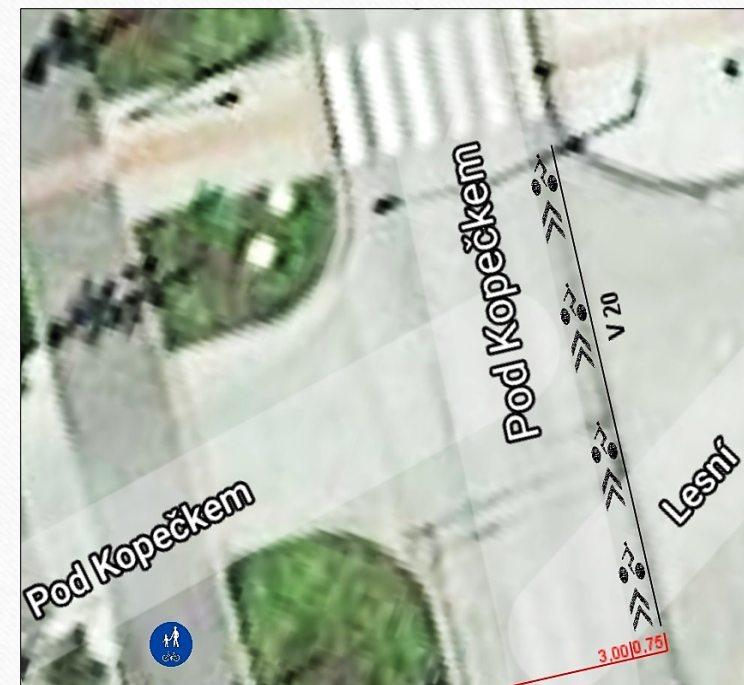
Zdroj: google.com/maps, (Vlastní zpracování)

# Lokalita č. 3: Provedení úprav vodorovného dopravního značení v místě ulice Pod Kopečkem

- Úsek o přibližné délce 650 m je rozdělen na dvě části.
- V první části je navrhováno doplnění piktogramu jízdního kola.
- V druhé části tohoto úseku lze vyznačit piktogramový koridor pro cyklisty VDZ V 20 (cyklopiktokoridor).

Provedená úprava	Cena za úpravu [Kč]
VDZ V 20 (cyklopiktokoridor) => 50 ks · 870,- Kč	43 500
VDZ V 14 (piktogram jízdního kola) => 20 ks · 700,- Kč	14 000
VDZ V 2b (podélná přerušovaná čára) => 150 m · 80,- Kč	12 000
<b>Celková cena za provedení navrhovaných úprav</b>	<b>69 500</b>

Zdroj: Vlastní zpracování



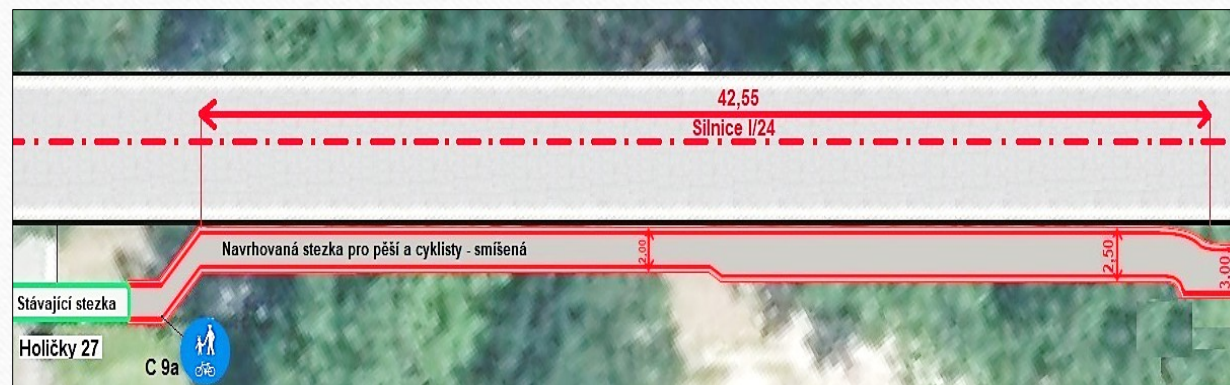
Zdroj: google.com/maps, (Vlastní zpracování)



# Lokalita č. 4: Návrh na vybudování navazující stezky pro pěší a cyklisty v obci Holičky

- Jedná se o 350 m dlouhý úsek, přičemž na obrázku je znázorněno počáteční napojení stezky pro pěší a cyklisty.
- Změny šířky navrhované stezky jsou způsobeny z důvodu ochrany stromů v místní oblasti.
- Realizace stavebních úprav by navazovala na již stávající stezku pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem.

Provedená stavební úprava	Cena za úpravu [Kč]
Celková úprava komunikace (hlavní stavební úpravy, napojení a ukončení navrhované stezky pro pěší a cyklisty) => 1 050 m <sup>2</sup> · 1 422,- Kč	1 493 100
Provedení úpravy SDZ o průměru 700 mm => 2 ks · 950,- Kč	1 900
<b>Celková cena za provedení navrhovaných stavebních úprav</b>	<b>1 495 000</b>



# Závěrečné shrnutí

---

- Přínos navrhovaných opatření spočívá ve zvýšení bezpečnosti a komfortu jízdy cyklistů v dané lokalitě.
- Dalším přínosem je eliminace dopravních nehod v souvislosti s cyklistickou dopravou, které jsou detekovány v místě kritických lokalit.
- Při uskutečnění zvolených opatření je navrhováno postupovat od finančně nejméně nákladného návrhu opatření až po finančně nejvíce nákladné opatření.

Děkuji za pozornost

---

# Doplňující otázky vedoucího práce

---

- V práci zmiňujete termíny "cyklotrasa" a "cyklostezka". Můžete definovat rozdíly mezi těmito termíny a uvést na příkladech jednotlivé výhody/nevýhody obou způsobů vedení cyklistů v terénu z hlediska bezpečnosti silničního provozu?

# Doplňující otázky oponenta práce

---

- 1) Vlastní dopravní průzkum probíhal dle kap. 4.3.4 v březnu, kdy je podle Tab. 8 z kap. 4.1.3 podíl cyklistů pouze 2 % na celkovém objemu, takže se jedná o období se spíše minoritním provozem cyklistů. Jsou výsledky takového průzkumu z hlediska cílů diplomové práce relevantní?
- 2) V diplomové práci jste vytipoval nehodové lokality na základě množství nehod. V kap. 4.3.2 píšete, že z důvodu zjištění nižších intenzit cyklistické dopravy v porovnání s ostatními lokalitami nebude dále brána do úvahy lokalita ve městě Suchdol nad Lužnicí. Pokud množství nehod je ve více lokalitách obdobné, zatímco intenzita cyklistů je nižší, není náhodou právě naopak v této lokalitě vyšší riziko nehody a neměla by být pak právě takové lokalitě věnována větší pozornost?
- 3) V kap. 4.2.2 se píše, že diplomová práce se nejprve zaměřuje na místa, která nesou riziko budoucího vzniku dalších dopravních nehod. Dá se říci, že existují nějaké lokality tak bezpečné, aby se o nich dalo tvrdit, že nenesou riziko budoucího vzniku dopravních nehod?
- 4) V teoretické rovině se zabýváte systémem B+R (kap. 3.5.2). Našel byste na Třeboňsku vhodnou lokalitu pro využití tohoto systému?