

Univerzita Palackého v Olomouci

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Jan HANIČINEC

**CYKLISTICKÁ DOPRAVA V SOUMĚSTÍ UHERSKÉ HRADIŠTĚ,
KUNOVICE, STARÉ MĚSTO**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan HERCIK

Olomouc 2014

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Jan Haničinec (R11082)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Cyklistická doprava v souměstí Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město

Title of thesis: Cycling transport in conurbation of Uherské Hradiště, Kunovice and Staré Město

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Rozsah práce: 80 stran

Abstrakt: Tato práce řeší problematiku cyklistické dopravy v celém souměstí s ekonomicko-správním centrem v Uherském Hradišti. Zaměřuje se na analýzu cyklistických komunikací vedených zejména intravilánem zainteresovaných měst. Zkoumá výhody a nevýhody cyklistické dopravy a v neposlední řadě se zaměřuje na hledání způsobů možného zvýšení podílu na přepravní práci cyklistické dopravy.

Klíčová slova: cyklistická doprava, souměstí, Uherské Hradiště, Staré Město, Kunovice

Abstract: This paper deal with issues of cycling transport in south moravian conurbation Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město. It focuses on deep analysis of cycle communications in urban area of all three cities. It discuss about advantages and disadvantages of cycling transport and gives some solutions which should lead to higher share of cycling in conurbation.

Keywords: cycling transport, conurbation, Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci *Cyklistická doprava v souměstí Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město* vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika a uvedl veškeré použité literární a odborné zdroje.

V Olomouci 13. května 2014

podpis

Chtěl bych poděkovat Mgr. Janu Hercikovi za inspirativní vedení při tvorbě této bakalářské práce a množství cenných rad, která mi pomohly s jejím vytvářením. Dále bych chtěl vyjádřit své poděkování všem ochotným lidem na městských úřadech v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích, kteří mi věnovali svůj čas a poskytli cenné informace.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan HANIČINEC**
Osobní číslo: **R11082**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Cyklistická doprava v souměstí Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je charakterizovat současný stav cyklistické dopravy v zájmovém území s důrazem na charakter komunikační sítě cyklostezek a specifika využívání jízdního kola jako dopravního prostředku v území. Důraz bude také kladen na průzkum potenciálů území pro rozvoj cyklodopravy a jejího významu pro zkvalitnění dopravy v oblasti, analýzu strategických dokumentů a záměrů měst v oblasti cyklistické dopravy. Nedílnou součástí práce bude analýza současné sítě cyklostezek, jejich vedení, síťovosti atd. a následný návrh výstavby nových stezek či úpravy vedení stezek plánovaných či již uskutečněných.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:

RŮŽIČKA, Jiří. Cesty k udržitelné dopravě ve městech. 1. vydání. Brno, 1993. ISBN 80-901339-1-6.

PATRIK, Miroslav. Alternativní trendy dopravní politiky v ČR: Sborník z dopravního semináře v Rybníku u Poběžovic. 1. vydání. Brno, 1997. ISBN 80-901339-5-9.

NOVÁK, Jiří, Miroslav PATRIK, Jiří RŮŽIČKA, Jana TYWONIAKOVÁ, Jiří ZAJÍČEK a Jan ZEMAN. Doprava, životní prostředí a politika: Sborník názorů na věc. 1. vydání. Brno, 1993. ISBN 80-901339-2-4.

KUTÁČEK, Stanislav. Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě. 1. vydání. Brno, 2003. ISBN 80-210-3305-3.

TRČEK, Franc a Drago KOS. Rethinking everyday mobility: results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project. Ljubljana, 2012. ISBN 978-961-235-600 2.

KIDOKORO, Tetsuo, Leksono PROBO SUBANO a Alain MOTTE. Sustainable City Regions: Space, Place and Governance. Japan, 2008. ISBN 978-4-431-78146-2.

LUKEŠOVÁ, Petra, Michaela VALENTOVÁ a Michal KŘIVOHLÁVEK. Město pro pěší: Strategie rozvoje pěší dopravy. 1. vydání. Praha, 2008. ISBN 978-80-254-1391-3.

OLELENKOVÁ, Marina. Aanalýza vybraných souměstí v ČR. 2009.

Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Ondřej Mulíček.

Generel cyklistické dopravy v Uh. Hradišti

Strategické dokumenty, územně plánovací dokumentace měst Uherské Hradiště, Kunovice a Staré Město

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **5. prosince 2013**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2014**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 5. prosince 2013

Obsah

Úvod	8
1 Cíle práce	9
2 Teoretická část	10
2.1 Základní pojmy	10
2.2 Výhody cyklistické dopravy	12
2.3 Nevýhody cyklistické dopravy	19
2.4 Potenciál cyklistické dopravy.....	21
3 Profil souměstí Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město	24
3.1 Fyzicko-geografická charakteristika	24
3.2 Socioekonomická charakteristika	26
3.2.1 Sídelně-urbanistická struktura souměstí.....	28
3.3 Dopravní situace souměstí	29
4 Současný stav cyklistické dopravy v souměstí	31
4.1 Cyklistická doprava v Uherském Hradišti	35
4.1.1 Generel cyklistické dopravy v Uherském Hradišti.....	40
4.2 Cyklistická doprava v Kunovicích	42
4.3. Cyklistická doprava ve Starém Městě.....	46
4.4 Uherskohradištská charta.....	53
4.5 Akce propagující cyklodopravu.....	54
4.6 Shrnutí dopravních přístupů jednotlivých měst k cyklistické dopravě	55
5 Návrhy cyklistických opatření	59
5.1 Cykloobousměrky	59
5.2 Restriktivní opatření vůči automobilové dopravě.....	61
5.3 Sjednocení dopravního značení.....	64
5.4 Homogenizace stojanů pro kola	65
5.5 Osvětové akce.....	68
5.6 Vzájemná spolupráce v souměstí	70
6 Závěr	71
7 Summary	73
Seznam použité literatury a zdrojů	

Úvod

Cyklistická doprava je důležitou součástí dopravního systému a v posledních letech zažívá velký rozmach. Pomalu se stává integrální součástí dopravního plánování měst a regionů a přejímá stále větší procento z celkového počtu přepravených osob v území. Stejně tak v sobě cyklistická doprava nese celou řadu pozitiv, která zvyšují kvalitu života ve městech a jejich atraktivitu. Je nutné podporovat a propagovat cyklistickou kulturu jako nový životní styl šetrný k životnímu prostředí a podporující zdraví národa. Cyklistická doprava má obrovský potenciál v mnoha ohledech a tento potenciál je do budoucna nezbytné dále rozvíjet.

Některé obce v České republice se mnohdy po vzoru západoevropských měst již vydaly na dlouhou a nelehkou cestu prosazování cyklistické dopravy. Jedním z nich je i Uherské Hradiště, kde v posledních letech dochází k viditelným změnám ve prospěch cyklistické dopravy, stejně tak v Kunovicích se v posledních letech objevily pokroky v této oblasti a město Staré Město myslí na cyklisty již řadu let.

A právě řešení dopravní situace a vedení dopravy z pohledu cyklistické dopravy v souměstí, jehož přirozeným centrem je Uherské Hradiště, tedy souměstí Kunovice, Uherské Hradiště, Staré Město je tématem této bakalářské práce.

1 Cíle práce

Primárním cílem této bakalářské práce je analýza a zhodnocení současného vedení veškeré cyklistické infrastruktury ve městech Kunovice, Staré Město a Uherské Hradiště, jenž tvoří souvislé urbanizované území a řadí se v současnosti mezi sídla s nejvyššími podíly cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce v České republice. Lze tedy předpokládat vysoce rozvinutou síť cyklistických komunikací pokrývající celé studované území a dopravní politiku zaměřenou na cyklistickou dopravu ve všech zainteresovaných municipalitách. Dále lze předpokládat zklidněnou dopravu v centrech všech tří měst v souměstí a zejména v Uherském Hradišti, jakožto největším a centrálním sídle celé konurbace. Zklidněná a bezpečná doprava je totiž jedním z předpokladů rozvoje cyklistické dopravy v území.

Analýza potenciálu pro další rozvoj cyklodopravy bude také nedílnou součástí této práce. Předpokládáme, že díky exponované dopravní poloze bude možné najít řešení, které by vedlo k přerozdělení přepravního výkonu mezi jednotlivými druhy dopravy v souměstí a využilo tak dosud skrytý potenciál cyklodopravy. Není pravděpodobné, že by dopravní síť souměstí byla ve zcela vyhovujícím stavu a plně adaptovaná požadavkům dnešní společnosti.

Dílčím cílem práce je vytvoření vlastních návrhů - konkrétních tvrdých i měkkých opatření, které by měly směřovat k rozvoji a posílení cyklodopravy v souměstí, jejímu zatraktivnění a celkovému zklidnění dopravy v celém zkoumaném území. Hlavním předmětem zájmu této práce bude zejména intravilán zmíněných sídel.

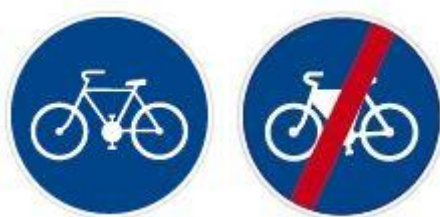
„Udělalí jsme nejméně tisíc chyb, než jsme se v Kodani dostali na současnou úroveň cyklistické kultury,“ Niels Tørsløv, vedoucí odboru rozvoje města Kodaně
(In: Martinek, 2014)

2 Teoretická část

2.1 Základní pojmy

V rámci studia problematiky cyklistické dopravy je možné se setkat s celou řadou pojmů. Na následujících řádcích budou rozebrány ty nejdůležitější pojmy, které se týkají této práce.

Stezka pro cyklisty: je jednosměrnou nebo obousměrnou jednoúčelovou pozemní komunikací, určenou pro cyklistickou dopravu, označenou značkou C 8 (Thoř a kol., 1994). Jiným účastníkům provozu na pozemních komunikacích, než pro které je tento pruh nebo stezka určena, je jejich užívání zakázáno (Dopravní značky s komentářem, 2013).



Obr 1. Dopravní značka „Stezka pro cyklisty“ (č. C 8a) a značka „Konec stezky pro cyklisty“ (č. C 8b) (Dopravní značky s komentářem, 2013).

Stezka pro chodce a cyklisty: je obvykle pozemní komunikací, určenou pro pěší provoz a cyklistickou dopravu, označenou dopravní značkou C 9. Chodci a cyklisté se nesmějí vzájemně ohrozit. Jiným účastníkům silničního provozu je její používání zakázáno (Thoř a kol., 1994).



Obr 2. Dopravní značka „Stezka pro chodce a cyklisty“ (č. C 9a) a dopravní značka Konec stezky pro chodce a cyklisty (č. C 9b) (Dopravní značky s komentářem, 2013).



Obr 3. Dopravní značka „Stezka pro chodce a cyklisty“ (č. C 10a) a dopravní značka „Konec stezky pro chodce a cyklisty“ (č. C 10b) (Dopravní značky s komentářem, 2013).

Dopravní značka C 10 se používá na těch stezkách se smíšeným provozem, kde jsou vyznačeny zvlášť pruhy pro cyklisty a zvlášť pro chodce, bývá tedy doplněna o horizontální dopravní značení. Stezky mohou být realizovány v přidruženém prostoru místní komunikace nebo samostatně (Černý a kol., 2011).

(Vyhrazený) cyklistický pruh: je samostatnou částí obvykle pozemní komunikace, určenou pouze cyklistům. S cyklopruhy se setkáváme většinou ve městech (Ehrlich, 2013a). Je realizován v hlavním dopravním prostoru místních komunikací, kde jsou vyšší intenzity motorové dopravy a výrazně převažuje dopravní funkce komunikace (Černý a kol., 2011).

Víceúčelový cyklistický pruh: lze použít namísto vyhrazeného pruhu na užších profilech. Může způsobit problémy v kombinaci s vyšším podílem rozměrných vozidel, pro běžná osobní vozidla nepředstavuje omezení. Zatím není obsažen v české legislativě.

Cyklopiktokoridor: je koridor vyznačený piktogramy, který doporučuje stopu průjezdu jízdních kol. Navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu (Thoř a kol., 1994).

Cyklistická trasa: je dopravní trasa určená pro cyklistickou dopravu. Cyklotrasy jsou přednostně vedeny po cyklostezkách a komunikacích vhodných pro cyklisty (kam mají auta zakázaný vjezd), mohou však vést i po obyčejných silnicích, obvykle nižších tříd, a nezpevněných cestách (Ehrlich, 2013a). Cyklistické trasy slouží ve většině případů pro cykloturistiku a nejsou předmětem této práce.

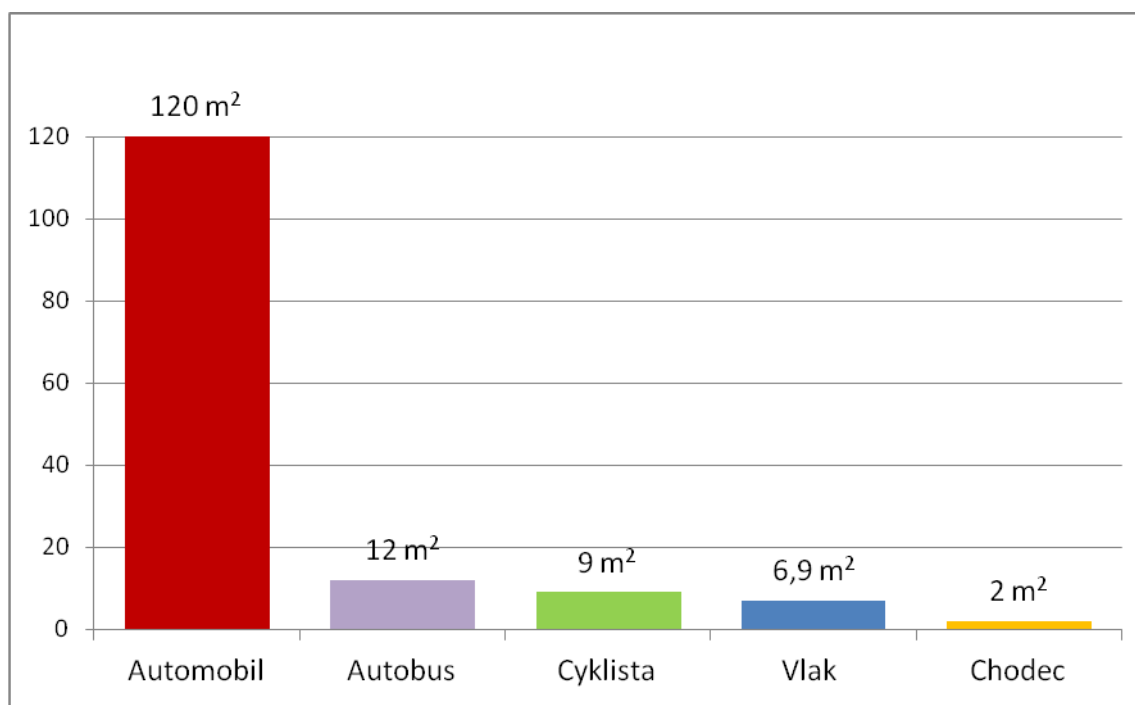
2.2 Výhody cyklistické dopravy

Cyklistická doprava v sobě skýtá řadu aspektů, které se významnou měrou mohou podílet na řešení dopravních, environmentálních i zdravotních problémů urbanizovaných území dnešního světa. Mezi výhody patří:

Nízké využití prostoru

Mnoho měst dnes řeší otázku prostoru ve svém katastru, a to zejména ve svých centrech, a právě kola, jež jsou prostorově nesrovnatelně méně náročná než například automobily, mohou být jednou ze součástí řešení, které ovšem musí být komplexní. Ne všude totiž řešení s nedostatkem volného prostoru poskytne pouze cyklistická doprava, bude nutné se zaměřit na rozvoj a podporu městské hromadné dopravy a projekty jako je např. car sharing. Například ve Spojených státech má dnes 80 % rodin dvě a více aut, jedno auto v Severní Americe i Evropě připadá na dva až tři obyvatele (Nováček, 2011). Právě mohutný rozvoj automobilismu je hlavním důvodem tzv. „roztékání měst do šířky“ (angl. urban sprawl), který mimo jiné ve svém důsledku vede ke zvýšené potřebě cestovat na delší vzdálenosti v městském a příměstském prostoru.

To, že kolo jako dopravní prostředek zabírá podstatně méně prostoru, také znamená daleko menší problém pro cyklisty najít parkovací místo (Brůhová-Foltýnová a kol., 2008). Například Kutáček (2003) uvádí, že jízdní kolo zabere plochu přibližně 1m^2 , což je asi 8 % plochy osobního automobilu. Právě nízké nároky na parkování potom minimalizují vzdálenost od místa zaparkování k cíli cesty (Kutáček, 2003).



Obr 4. Prostorová náročnost jednotlivých druhů dopravy [m²/os] (Banister a Button, 1993).

Nulové emise při provozu jízdního kola

„Doprava je fundamentem naší ekonomiky i společnosti, ale zároveň je neustále rostoucím zdrojem skleníkových plynů. Esenciální je najít řešení zmírňující její nežádoucí efekty, ale bez negativních dopadů na ekonomiku a lidskou mobilitu“ (Havlík a kol. In: *Rethinking everyday mobility*, 2012). Jedním z řešení tohoto svízelného problému jsou jízdní kola. Obrovskou výhodou kol je jejich „zelený“ provoz, při němž je využívána lidská síla a nedochází ke spalování fosilních paliv a vypouštění emisí, což spolu s výše uvedenou úsporou prostoru, který může sloužit např. výsadbě městské zeleně, poskytuje střípek na cestě k udržitelnému rozvoji.

Relativně nízké výrobní a provozní náklady dopravního prostředku

Kolo je nenáročné na výrobu jak z kvalitativního, tak zejména kvantitativního hlediska. Spotřeba materiálu je oproti jiným dopravním prostředkům zcela minimální a konstrukce kola také neobsahuje žádné vzácné kovy či elektroniku a průměrná cena kol se tak pohybuje hluboko pod průměrnou cenou automobilů. Zcela zanedbatelné jsou pak provozní náklady, jež se odvíjejí pouze od ceny nových/vyměněných dílů.

Dostupnost cyklistické dopravy pro širokou veřejnost

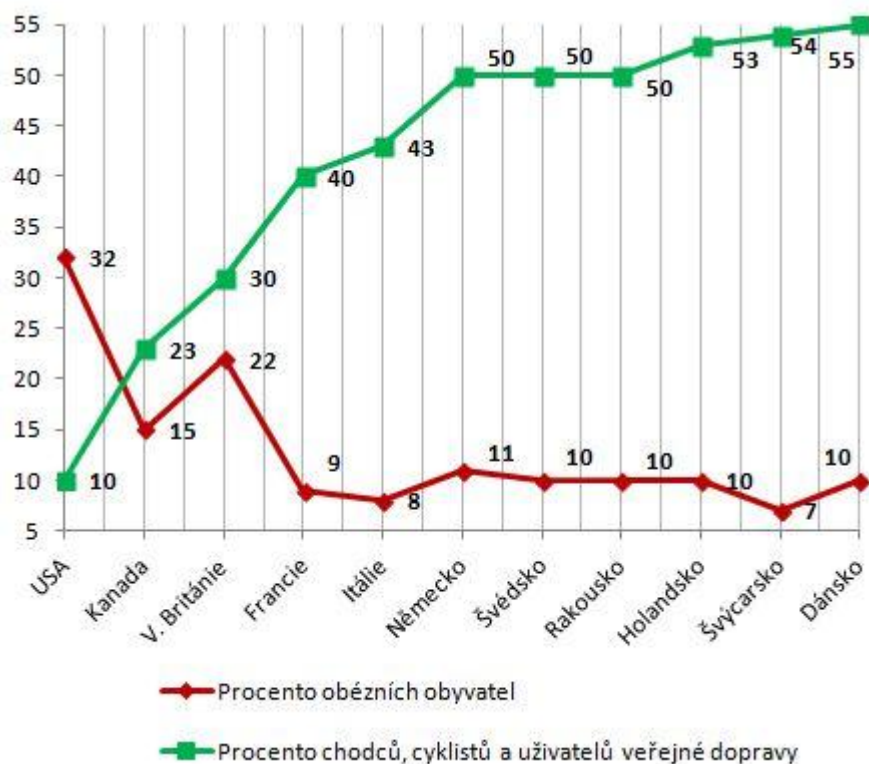
Dostupnost cyklistické dopravy je dána z velké části bodem předchozím, kdy díky nízkým nákladům je kolo snadno rozšířitelné mezi širokou společenskou masu různého sociálního statutu. Dalším neméně důležitým aspektem hovořícím ve prospěch rozšíření jízdního kola je snadný, nenáročný pohyb, který zvládnou jak děti, tak senioři i lidé zotavující se z operací a úrazů, jímž bývá nezřídka doporučována jízda na kole jakožto prostředek rehabilitační. K jízdě na kole také není nutné žádné speciální oprávnění.

Snížení pravděpodobnosti výskytu kongescí (Kaplanová, 2011) (Martinek, 2012)

V dnešní rychle se měnící a vyvíjející společnosti představuje jízdní kolo ve městech pružný dopravní prostředek – cyklistická doprava zde udržuje pohyb a zabraňuje a snižuje dopravní zácpy (Brůhová-Foltýnová a kol., 2008). Jízdní kola mají také nižší prostorové nároky a převedení části dopravního proudu mezi cyklisty rozvolní zejména centra měst, která se tak stanou atraktivnější pro své obyvatele, ale i pro návštěvníky z jiných míst. Doprava se stává plynulejší ke spokojenosti všech jejích účastníků a v neposlední řadě při plynulejším provozu bez kongescí se spotřebuje menší množství paliv, což opět vede ke zkvalitnění životního prostředí. Cyklisté ve městech jsou také minimální překážkou pro ostatní účastníky dopravy (Thoř a kol., 1994).

Prevence civilizačních onemocnění (Kaplanová, 2011)

Jízda na kole je hned po chůzi nejpřirozenějším a nejjednodušším pohybem sloužícím k dopravě z bodu A do bodu B (Van Acker a kol. In: *Rethinking everyday mobility*, 2012). Právě v dnešní době, kdy asi 80 % všech úmrtí tvoří kardiovaskulární onemocnění (až na druhém místě jsou nádorová onemocnění), je každodenní využívání cyklistické dopravy vhodným prostředkem prevence nejenom těchto onemocnění (Kaplanová, 2011). Mimo jiné byla prokázána přímá souvislost mezi rozšířením obezity v populaci a každodenním využíváním jízdního kola, veřejné dopravy a chůze jako způsobu dopravy do zaměstnání (Černý a kol., 2011).



Obr 5. Souvislost mezi použitým dopravním prostředkem a výskytem obezity v populaci ve vybraných státech (Černý a kol., 2011, vlastní úprava).

Větší počet cyklistů zvyšuje ohleduplnost na silnicích

Výzkum Evropské komise prokázal jednu zajímavou skutečnost: čím vyšší je podíl cyklistů na celkovém počtu ujetých kilometrů v dané zemi, tím jsou silnice bezpečnější. Data za rok 2009 říkají, že podíl cyklistů na celkovém počtu ujetých kilometrů v České republice byl pouhé 3 %, zatímco v Nizozemsku to bylo 27 %, tedy devětkrát více. „Podle aktuálních výzkumů je podpora cyklistiky jednoznačně jednou z cest ke snížení počtu fatálních dopravních nehod“, říká vedoucí samostatného oddělení BESIP Roman Budský (Melša, 2012).

Téměř mizivá úroveň hluku při provozu kola

Byla prokázána závislost mezi nadměrným hlukem a celkovou nemocností. Vysokému hluku z dopravy je vystavena asi 1/5 obyvatel, na zastavěném území sídel nad 20 tisíc obyvatel to jsou asi 2/5 (Novák a kol., 1993).

Za ideálních podmínek, kdy kolo jede po rovném povrchu, nevzniká téměř žádný hluk. Výjimku pak tvoří starší kola jedoucí na kamennou dlažbou dlážděných vozovkách tzv. „kočičích hlavách“, takové komunikace však nejsou ideální k cyklistickému provozu a měla by být volena jiná řešení.

Nezávislost

Uživatel jízdního kola není závislý na aktuální dopravní situaci – zácpu nebo uzavírku snadno objede a s výlukou v jízdním řádu nebo ujetým spojem si také nemusí lámat hlavu.

Radost z pohybu a aktivní odpočinek

Kolo také vychovává k humanitě a družnosti (Kaplanová, 2011), když nejsme uzavřeni v automobilu a izolováni, snáze navazujeme kontakty s okolím a úplně jiným způsobem vnímáme prostor kolem sebe. Paul Mees (2010) k tomu dodává, že cyklistika generuje větší vzrušení než chůze.

„Cesta, pruh země, po kterém se chodí pěšky. Silnice se liší od cesty nejenom tím, že se po ní jezdí autem, ale že je jen čarou, která spojuje jeden bod s druhým. Silnice nemá smysl v sobě samém; smysl mají jen dva body, které spojuje. Cesta je chvála prostoru. Každý úsek cesty má smysl sám v sobě a zve nás k zastavení.“

Milan Kundera, Nesmrtelnost

Nižší náklady na údržbu komunikací (Martinek, 2012)

Již bylo zmíněno, že jízdní kolo zabírá 8 % plochy, kterou by potřeboval osobní automobil, tj. 12,5krát méně. Menší zábor zemského povrchu logicky znamená nižší náklady na údržbu cyklistických komunikací. V tomto ohledu je neméně důležité zmínit hmotnost kola, která je také zcela bez diskuse výrazně nižší než u jiných konvenčních dopravních prostředků a nedochází tedy k tak výraznému opotřebování cyklistických komunikací v čase.

Efektivnost při přepravě v městském prostředí

Bylo zjištěno, že kolo je na vzdálenost do 5 km nejrychlejším dopravním prostředkem ve městě a ještě na vzdálenost 8 km je srovnatelné s automobilem a kolejovou dopravou. Této dominanci kola nasvědčuje princip „door to door“, což není nic jiného než to, že se s kolem můžeme dostat opravdu od dveří ke dveřím, bez složitého hledání parkovacího místa. S kolem také neuváznete v zácpě (viz výše).

V září 2009 se uskutečnil závod různých dopravních prostředků při cestě do práce z předměstí Prahy (parkoviště P+R v Radotín) do centra (Anděl). Závod se uskutečnil v rámci Evropského týdne mobility v Praze, organizace se ujal ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy) (Na cestu do práce je nejrychlejší kolo a vlak, 2009). Výsledky ukazuje tabulka 1.

Tab 1. Výsledky závodů různých dopravních prostředků mezi předměstím a centrem Prahy.

pořadí	dopravní prostředek	přepravní čas
1.	kolo	19 min.
2.	vlak + skládací kolo	22 min.
3.	vlak + metro	24 min.
4.	vlak + tram	24 min.
5.	auto	25 min.
6.	vlak + pěšky	39 min.
7.	bus+ metro	43 min

zdroj: Na cestu do práce je nejrychlejší kolo a vlak, 2009

Z výsledků je patrné, že nejrychlejší bylo kolo, ale vlak si také nevedl špatně, když se v kombinaci s jinými dopravními prostředky umístil mezi prvními čtyřmi hned třikrát. Kombinace (skládacího) kola a vlaku se ukazuje jako velice silná a při delší vzdálenosti by dost možná sesadila z trůnu i samotné kolo. Nutno dodat, že vzdálenost mezi startem a cílem závodu se v závislosti na zvolené trase a dopravním prostředku, pohybovala mezi 10 a 11 km.

Mimo jiné se odhaduje, že asi 40 % cestujících vlakem jezdí v Nizozemí na nádraží na kole (Kutáček, 2003).

Tab 2. Měrná spotřeba energie různých dopravních prostředků při různém stupni zatížení v osobní dopravě v ES (MJ primární energie/oskm).

Dopravní prostředek	Stupeň vytížení		
	50 %	75 %	100 %
OSOBNÍ AUTA (benzín)			
obsah motoru 1,4 l	1,31	0,87	0,62
1,4 - 2,0 l	1,49	0,99	0,75
2,0 l	2,33	1,55	1,16
OSOBNÍ AUTA (nafta)			
obsah motoru 1,4 l	1,13	0,75	0,57
1,4 - 2,0 l	1,38	0,92	0,69
2,0 l	1,83	1,22	0,91
ŽELEZNICE			
intercity	0,57	0,38	0,29
příměstský vlak	0,59	0,35	0,26
TGV 300 km/h	1,25	0,83	0,62
AUTOBUSY			
patrový	0,35	0,23	0,17
normální	0,58	0,39	0,29
expresní	0,5	0,33	0,25
LETADLA			
Boeing 727	2,89	1,94	1,45
BICYKL	/	/	0,06
CHŮZE	/	/	0,16

zdroj: Novák a kol., 1993

Je zcela evidentní, že bicykl je neefektivnější i co se týče spotřebované primární energie při osobní dopravě přepočtené na osobokilometr. Je dokonce 2,67krát úspornější než chůze a více než 10krát efektivnější než plně vytížené (!) benzinové auto s objemem motoru do 1,4 l (viz tab 2.).

Přínos pro cestovní ruch

Větší využívání cyklistiky ve městech vede ke zvýšení atraktivity těchto měst a může být rozhodujícím faktorem, který rozhodne při volbě potenciálních návštěvníků. Města a obce s vyšším podílem cyklistické dopravy na celkovém objemu přepravní práce jsou nepochybně zdravější a celkově příjemnější, což následně přitahuje rekreanty

a zájemce o návštěvu. Strávili byste raději dovolenou v industriální oblasti nebo ve městě, kde převládá cyklistická doprava?

Nižší náklady na údržbu komunikací (Martinek, 2012)

Již bylo zmíněno, že jízdní kolo zabírá 8 % plochy, kterou by potřeboval osobní automobil, tj. 12,5krát méně. Menší zábor zemského povrchu logicky znamená nižší náklady na údržbu cyklistických komunikací. V tomto ohledu je neméně důležité zmínit hmotnost kola, která je také zcela bez diskuse výrazně nižší než u jiných konvenčních dopravních prostředků a nedochází tedy k tak výraznému opotřebením cyklistických komunikací v čase.

2.3 Nevýhody cyklistické dopravy

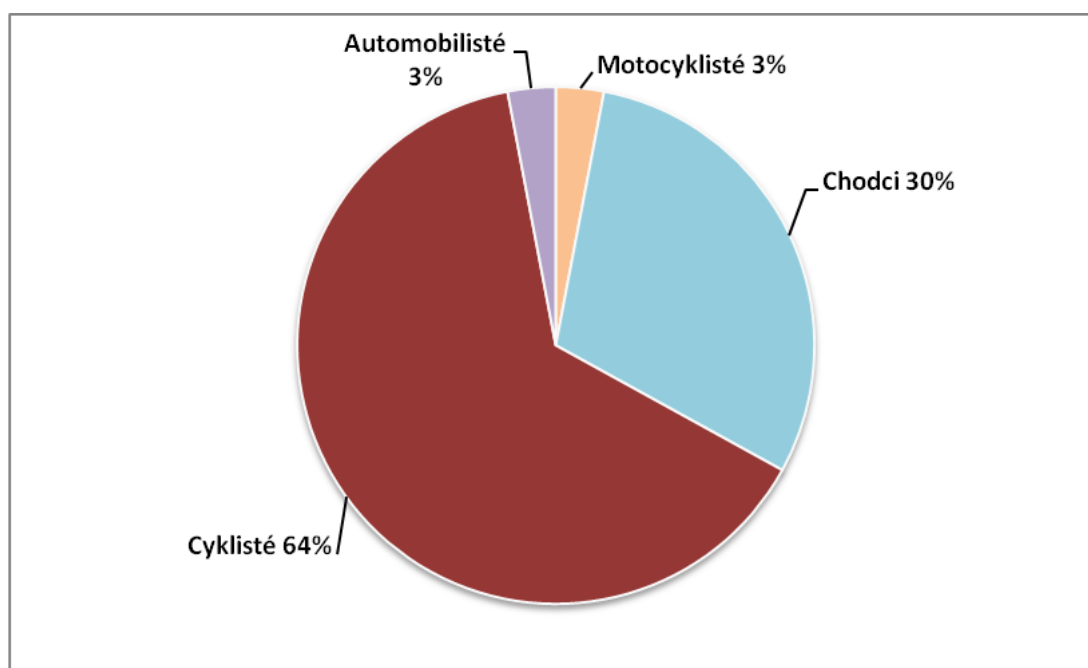
Pochopitelně u tohoto druhu dopravy lze nalézt i negativa. Patří mezi ně například:

Zranitelnost cyklistů v provozu

Cyklisté jsou mnohem více ohroženi při kolizích, je to pochopitelné, kapotované kola jsou raritní exempláře zcela se nehodící do městského provozu. Cyklistu tak ve většině případů nechrání vůbec nic, a to s ohledem na to, že cyklistické helmy nejsou v městském prostředí zdaleka tak rozšířeny jako při cykloturistice a jízdě ve volném terénu. Vidět v Evropě v městském prostředí cyklistu používajícího helmu je rarita (Mees, 2010). Nutno podotknout, že nekázeň až arogance řady řidičů motorových vozidel, často nestíhaná policií, vyvolává oprávněné obavy cyklistů i chodců o svou bezpečnost (Thoř a kol., 1994). Kolize s motorovým vozidlem je příčinou 90 %–92 % úmrtí cyklistů (Kaplanová, 2011). Anglická organizace RoSPA (The Royal Society for the Prevention of Accident) uvádí, že pokud by každý cyklista používal helmu, riziko poranění hlavy by se snížilo o 85 % a riziko poranění mozku dokonce o 88 %. (Melša, 2012).

Důležitým a často opomíjeným preventivním opatřením je dobrá viditelnost cyklistů. Zkušenost z Nizozemska ukazuje, že dostatečné osvětlení jízdního kola snižuje pravděpodobnost nehody až o 30 %. K větší bezpečnosti dopomáhají i reflexní materiály, které jsou v noci vidět na 3krát větší vzdálenost než bílé oblečení (Melša, 2012).

Ve výzkumu z roku 2010 10 % dotazovaných uvedlo jako důvod k méně častému užívání jízdního kola odpověď „strach z motorových vozidel“ a na otázku „Kdo je podle Vás nejvíce ohrožen na vozovkách?“ odpovědělo 61 % respondentů „cyklisté“ (Surová, 2010). Ve výzkumu firmy TNS Factum, s.r.o., který provedla v rámci svého programu Factum Omnibus ve dnech 6.–11. 4. 2001, vyplynulo, že lidé vnímají s velkým odstupem jako nejohroženější právě cyklisty. Pro tuto možnost se vyjádřilo celých 64 % dotázaných.



Obr 6. Kdo je podle Vás na vozovkách Vašeho města nejvíce ohrožen? (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2005, vlastní úprava).

Nedostatek cyklistických komunikací a jejich nízká provázanost

Počet cyklistických komunikací sice stále stoupá, ale uspokojivého stavu jsme ještě ani zdaleka nedosáhli. Kapitoulou samou pro sebe pramenící zejména ze špatného územního plánování měst a obcí je nesystémovost cyklokomunikací. Neprovázané cesty totiž výrazně snižují atraktivitu cyklistické dopravy a odrazují potenciální zájemce o tento druh dopravy.

Nízká kvalita komunikací

Ne všechny komunikace sloužící cyklistům jsou ve vyhovujícím stavu. Velkým problémem jsou vysoké obrubníky fragmentující pohyb cyklistů, což je charakteristické častým nasedáním a sesedáním z kola. Umísťování nerovných kanálových poklopů ke krajům vozovky, které pak musí cyklista objet, a to většinou vybočením do jízdního automobilového pruhu, což s sebou nese rizika.

Větší atmosférické znečištění při hlavních silničních tazích

Velká část komunikací určených pro jízdu na kole vede při nejzatíženějších dopravních tazích, kde je také nejvyšší znečištění ovzduší, to negativně ovlivňuje rozhodování obyvatel ve prospěch jízdního kola. Řešením může být alternativní vedení trasy, zavedení „zelených zón“, emisních povolenek atd.

Krádeže kol a jejich součástí

Velkým problémem je odcizování kol. Přičemž velkou roli hraje nízké uvědomění obyvatel, kteří k tomuto problému přistupují příliš laxně. Řešení není složité a skrývá se v kombinaci tvrdých a zejména měkkých opatření. Podrobněji se tomuto tématu věnuje praktická část této práce.

Kaplanová (2011) dále jako nevýhody uvádí nepříznivé počasí, zimní období a menší možnost práce s mládeží do 10 let.

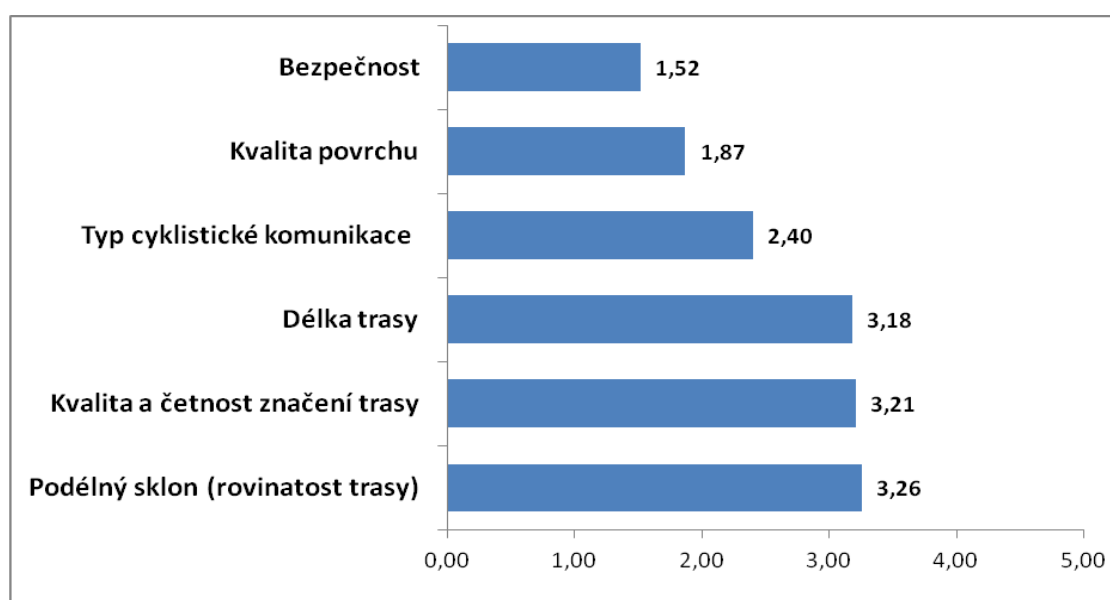
2.4 Potenciál cyklistické dopravy

Potenciál jízdního kola se ukrývá v jeho využívání na kratší a střední vzdálenosti, kdy kolo nemá konkurenci při cestách do 5 km a při vzdálenostech do 8 km je srovnatelně rychlé s individuální automobilovou i kolejovou dopravou (Cyklistika pro města, 2006). To je umocněno tím, že většina cest v rámci obce nebo města, 60–90 %, nepřekročí vzdálenost 6–7 km (Brůhová-Foltýnová a kol., 2008).

Všichni ti, kdo se podílí na plánování budoucích tváří měst, by měli mít na paměti, že větší pestrostí využití území (landuse) přímo podporují cyklistickou dopravu.

Vyvážené využití území totiž snižuje vzdálenosti mezi cíly dojížděky, které lidé musí každodenně urazit a menší vzdálenosti motivují lidi k většímu využívání cyklo dopravy (Van Acker a kol. In: *Rethinking everyday mobility*, 2012). To je v ostrém kontrastu se socialistickým urbanistickým plánováním doby minulé, s jehož výsledky se potýkáme dodnes. Hledat nová prostorová řešení měst a optimalizovat vzdálenosti mezi zdroji a cíly vyjížděky je jednou z velkých výzev současného urbanismu v postsocialistickém Česku.

Poměrně zajímavé je zjištění, že větší důležitost při rozhodování pro volbu dopravního prostředku hraje kvalita povrchu komunikace, která předčí dokonce geomorfologické poměry území i převládající klima. Avšak nejdůležitějším vlivem pro volbu trasy na kole ve městě je její bezpečnost (Čarský, 2012).



Obr 7. Nejdůležitější vlivy při volbě trasy pro cestu na kole po městě (všechna sledovaná města) (Čarský 2012, vlastní úprava).

Také operativní uvolňování komunikací, dosud vyhrazených pouze chodcům, pro sdružený provoz chodců a cyklistů, je velkým potenciálním zdrojem pro rozšíření cyklistické infrastruktury ve městech (Thoř a kol., 1994).

Bikesharing

Dalším způsobem, jak přitáhnout nové cyklisty do sedel městských kol, je bikesharing neboli sdílení kol. Jedná se o systém automatizovaných půjčovnic míst,

kde si, ať už rezident či návštěvník vybraného města, za mírný poplatek půjčí kolo, které pak může vrátit na jiném místě. Právě možnost vracet kola na jiném místě, než na kterém byla původně zapůjčena, dělá z toho systému silný nástroj pro popularizaci cyklistiky ve městech. Bikesharingové programy fungují již v 691 městech po celém světě, pilotní programy se dokonce připravují i v Africe (Kapské město, Johannesburg) (Demaio a Meddin, 2014).

Během podzimu 2013 se rozjel testovací provoz projektu Rekola v Praze. Tento inovativní bikesharingový projekt založený na komunitním přístupu staví na repasovaných starých kolech přebarvených na růžovo. Zmíněnou inovací, kterou autoři tohoto projektu převzali ze zahraničí, je vyhledávání a půjčování kol pomocí mobilního telefonu, úplně tak odpadá nutnost nějakých speciálních stojanů. Ostrý provoz se rozběhl v Praze 15. dubna tohoto roku, v Olomouci 1. května. Další města by měly postupně přibývat (Konečně český bikesharing, Rekola, 2013). V České republice před projektem Rekola fungoval jen demo projekt společnosti vyrábějící bikesharingové systémy Homeport, s.r.o. s 20 koly (Homeport, 2014) (Bikesharing v Praze? Projekt půjčování veřejných jízdních kol by se mohl rozjet i v české metropoli, 2014).

V některých městech, jako je například Kodaň, je půjčování kol dokonce úplně bezplatné. Kodaňský systém se inspiroval systémem půjčování nákupních košíků v obchodech. Při půjčení kola vhodíte do automatu minci, kterou při vrácení kola získáte zpět (Ehrlich, 2013b).



Obr 8. Bikesharing v Bruselu 03/2014 (Haničinec, 2014).

3 Profil souměstí Uherské Hradiště, Staré Město, Kunovice

„Celé ty tři dny jsem si v Hradišti připadal jako v jiné dimenzi. Neskutečná pohoda a život dýchají z města na každém kroku. Už nemusíme stále dokola odkazovat na Kodaň, Odense, Amsterdam. Město plné života, kultury, lidí a kol máme i u nás. Je jím Uherské Hradiště.“ (Jirásek, 2011)

3.1 Fyzicko-geografická charakteristika

Fyzicko-geografické parametry území jsou bazálním předpokladem pro jeho využití a rozhodující měrou ovlivňují i socio-ekonomickou sféru. V obecné rovině můžeme konstatovat, že plošší reliéf s minimálním převýšením, teplejší klima, stabilní geologické podloží, nízká tektonická aktivita nebo nehustá říční síť jsou dobrými předpoklady pro rozvoj cyklistické dopravy.

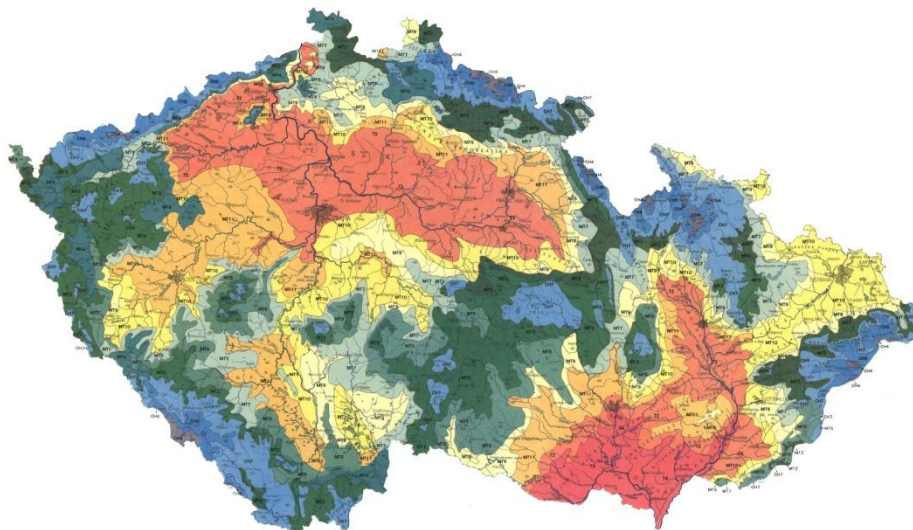
Souměstí leží na jihovýchodní Moravě na rozhraní dvou geomorfologických provincií – Západních Karpat a Západopanonské pánve. Největší část studovaného území se nachází v geomorfologickém celku Dolnomoravský úval, který dále náleží do podsoustavy Jihomoravská pánev a soustavy Vídeňská pánev (provincie Západopanonská pánev). Menší část území se nachází v geomorfologickém celku Vizovická vrchovina (podsoustava Moravsko-slovenské Karpaty, soustava Vnější západní Karpaty, provincii Západní Karpaty) (Demek a Mackovčín, 2006). Nejvyšší vrchol souměstí, co se intravilánu týče, leží v nadmořské výšce 245 m – ulice Na Vyhlídce v městské části Mařatice (Uherské Hradiště). Nejnižší bod v intravilánu nalezneme ve výšce 176 m.n.m. v průmyslové zóně v Kunovicích (tzv. areál bývalého LETu) (Mapy Inspire, 2013). Rozdíl mezi nejvyšším a nejnižším bodem je 69 výškových metrů, což není zanedbatelná hodnota. Všeobecně je míněno, že souměstí je placka, rovina a o žádných kopcích tu nemůže být řeč. Z velké části to tak opravdu je, a pokud se bavíme o Kunovicích, centru Uherského Hradiště, Jarošovu, Rybárnách, Veskách, Míkovcích, musíme dát tomuto tvrzení za pravdu. Mírné asi dvacetimetrové převýšení ve Starém Městě (stoupání Velehradskou ulicí ze zhruba 180 m.n.m. do přibližně 200 m.n.m.) je pohodlně zvládnutelné i na kole s jedním převodem. Ještě mírnější je pak stoupání po hlavním průtahu Starým Městem silnicí I/50 Brněnskou ulicí (asi 13 výškových metrů).

Jiná situace nastává v Mařaticích a Sadech, kde lokalizujeme jedinou geomorfologickou bariéru pro cyklistickou dopravu. Ve vrcholové části Mařatic se nachází velké sídliště Východ v nadmořské výšce asi 228 m.n.m. a centrum Uherského Hradiště potom v nadmořské výšce 180 m, což odpovídá vertikálnímu převýšení 48 m (Mapy Inspire, 2013). Nejkratší spojnice sídliště s hlavní průtahovou komunikací I/55 – ulicí Větrná má průměrný sklon 11 %, tedy přibližně 6° (vlastní výpočet). Smolová (2014) takový terén klasifikuje jako značně skloněný. V městské části Sady je větší převýšení pouze lokální a netýká se většího počtu obyvatel v území, proto jej můžeme zanedbat. Drtivou většinu studovaného území můžeme dle relativní výškové členitosti zařadit mezi roviny, tedy území s převýšením do 30 m. Jedinou výjimkou jsou Mařatice, které spadají mezi pahorkatiny.

Přírozenou osou a současně největší řekou souměstí je Morava, protékající od severovýchodu k jihozápadu. Jejím příznačným rysem jsou četná mrtvá ramena – kdysi velmi početná – protáhlého nebo srpovitého tvaru (Čoupek a kol., 1981). Průměrný roční průtok ve vodoměrné stanici Spytihněv (asi 10 km na sever proti proudu) je $55,4 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$ (Evidenční list hlásného profilu č.345, 2014). Druhým významným tokem v území je Olšava, protékající východo-západním směrem Kunovicemi a zleva ústící do Moravy u Kostelan. Ostatní vodní toky (Stará Olšava, Salaška ad.) jsou pro tuto práci nevýznamné. Na katastru Starého Města se také nachází Baťův kanál, podél něhož je vedena cyklostezka do Spytihněvi.

Vybrané území patří do teplé klimatické oblasti. Oblast patří do klimatické jednotky T4, ta je charakteristická velmi dlouhým suchým a teplým létem s velmi krátkým a teplým přechodným obdobím. Zima je naopak mírně teplá a suchá, až velmi suchá. Sněhová pokrývka přetrvává velmi krátce. Průměrná roční teplota osciluje mezi 9 °C–10 °C a průměrné roční úhrny srážek se pohybují v rozmezí 500–600 mm (Quitt, 1971). Převládající směr větrů je jihovýchodní a severozápadní, průměrná roční rychlost větru je $2\text{--}3 \text{ m.s}^{-1}$ (Tolasz, 2007). Typické jsou slabé přízemní teplotní inverze (Culek, 1996). Uherskohradištsko patří spolu s Prahou, Polabskou nížinou a Hodonínkem mezi vůbec nejteplejší oblasti České republiky. Příhodné klima panující v souměstí je jednoznačně prvkem, který nahrává cyklistické dopravě, zejména mírná zima s podprůměrnými srážkovými úhrny dovoluje využití cyklistické dopravy více dnů v roce,

než v jiných regionech České republiky. Nespornou výhodou pro uživatele kol je také nízká průměrná rychlost větru.



Obr 9. Klimatická klasifikace České republiky (Quitt, 1970).

3.2 Socioekonomická charakteristika

V následující podkapitole bude stručně charakterizována socio-ekonomická stránka zájmového území s ohledem na cyklistickou dopravu. Nebude se tedy jednat o komplexní charakteristiku zahrnující religiózní strukturu obyvatelstva, detailní popis zemědělských subjektů nebo podrobný historický vývoj sídel, nýbrž o charakteristiku vybraných aspektů mající vliv na cyklistickou dopravu.

Souměstí Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město se nachází v západní části Zlínského kraje, tvoří fyzicky a funkčně propojený urbanizovaný prostor, který tvoří ekonomické centrum regionu a významné centrum dojížděky za prací z přilehlé spádové oblasti. Uherské Hradiště má významnou administrativní funkci, je správním obvodem obce s rozšířenou působností (SO ORP) a dříve bylo sídlem okresu. Uherské Hradiště se člení na sedm městských částí: centrum, Jarošov, Mařatice, Míkovice, Rybárny, Sady, Vésky (Partyš, 2013). V září 2013 proběhlo referendum o odtržení Jarošova od Uherského Hradiště, ale pro odtržení se vyslovilo pouhých 23 % hlasujících a Jarošov tak nadále zůstává součástí Uherského Hradiště (Jarošov zůstává částí Uherského Hradiště, místní samostatnost odmítli, 2012).

Uherské Hradiště je také ze tří zahrnutých měst v souměstí populačně největší. K 1. 1. 2014 mělo Uherské Hradiště 25 156 obyvatel, Staré Město 6 731 a Kunovice 5 474 obyvatel. Dohromady souměstí čítalo 37 361 obyvatel (Počty obyvatel v obcích, 2014).

V současnosti se tedy jedná o tři samostatné municipality, ale ne vždy tomu tak bylo. Nejdříve existovaly obce samostatně a teprve ve 20. století se začaly pomalu spojovat. Impulzem k tomu bylo zrušení hradištských městských hradeb v 19. století, které umožnilo nový rozvoj. Uherské Hradiště tak začalo růst směrem k okolním obcím, zejména na jih a na východ. V roce 1943 se k Uherskému Hradišti připojily Mařatice a Sady. V roce 1954 se poprvé Uherské Hradiště spojuje se Starým Městem a Kunovicemi, avšak netrvá to dlouho a roku 1960 se Staré Město a Kunovice osamostatňují, aby se zase v roce 1971 spojily v jedno město (Čoupek a kol., 1981). V roce 1980 byly připojeny Vésky a Míkovice. 24. 11. 1990 došlo opět k dezintegraci Kunovic a Starého Města (Čoupek a kol., 2007). Aglomerace se tak znovu rozpadá, a to i přesto, že je v té době již zcela urbanisticky, funkčně i dopravně srostlá a provázaná do jednoho sídelního organismu (Čoupek a kol., 2007). Roku 1997 byly obě odtrhnuvší se obce povýšeny na město (Oleolenková, 2009).

Oleolenková (2009) ve své práci dochází k závěru, že vztahy v konurbaci mezi Uherským Hradištěm a Kunovicemi a Uherským Hradištěm se Starým Městem jsou reciproční. Za prací do Uherského Hradiště dojíždí denně z Kunovic 51,9 % všech vyjíždějících do zaměstnání a 75,82 % všech denně vyjíždějících studentů. Ze Starého Města vyjíždí do Uherského Hradiště 36,8 % všech denně vyjíždějících pracujících a 34,48 % denně vyjíždějících studentů.

V opačném směru, do Kunovic z Uherského Hradiště vyjíždí denně do škol 16,4 % denně vyjíždějících studentů a 28,9 % všech denně vyjíždějících pracovníků. Do Starého Města vyjíždí denně 22,51 % ze všech každodenně vyjíždějících studentů a 21,2 % denně vyjíždějících za prací.

Oleolenková (2009) dále klasifikuje konurbaci Uherské Hradiště - Staré Město – Kunovice jako uzavřenou, když se při hodnocení všech zkoumaných devíti konurbací v ukazateli celkové integrity souměstí umístila jako třetí nejuzavřenější za Ostravsko – Karvinskou konurbací a Podkrušnohorskou konurbací. Jako dominantní sídlo se jednoznačně jeví Uherské Hradiště.

3.2.1 Sídelně-urbanistická struktura souměstí

Současná sídelní a urbanistická tvář konurbace je v mnohém determinována socialistickým urbanistickým plánováním, které probíhalo po dobu několika desetiletí za doby minulé politické garnitury. Pro tuto dobu jsou nejtypičtější monofunkční městské části s dominancí jedné lidské činnosti. Vznikly tak největší průmyslové areály i velká sídliště na okraji měst. K největším rezidenčním útvarům patří sídliště Východ v Mařaticích, sídliště Mojmir I a Mojmir II – Štěpnice, sídliště Louky v Jarošově a sídliště V Humnech v Kunovicích. Největší průmyslovou zónu v souměstí najdeme v Mařaticích na ulici Sokolovské. Ta se v současné době díky prostorovému sepětí řeky Moravy a silnici II/497 rozvíjí dále severoseverovýchodním směrem vstříc Jarošovu. Patrně druhá nejvýznamnější průmyslová zóna se nalézá na okraji souměstí, a sice ve Starém Městě, kde je lokalizována podél železničního tělesa, své místo zde našly firmy jako Colorlak, Hamé, ale také řada dalších. V Kunovicích rovněž najdeme jeden průmyslový areál v blízkosti železniční trati a současně při silnici první třídy číslo 55. Největší průmyslovou zónou v Kunovicích je však tzv. areál bývalého LETu v těsném sepětí s kunovickým letištěm. Poslední monofunkční lokalitou s absolutní dominancí průmyslu je území Stonky v Uherském Hradišti, rozprostírající se kolem ulice Průmyslové.

Monofunkční sídelní jednotky s sebou přináší nutnost větší mobility obyvatel, což se pochopitelně projevuje na dopravních vazbách. Většina průmyslových areálů v souměstí je lokalizována v těsné blízkosti důležitých komunikací, což ještě prohlubuje význam oněch komunikací, a to nejen v dopravním systému souměstí, ale i v měřítku regionálním, popřípadě meziregionálním. Obdobné je to se sídlišti postavenými na okrajích souměstí (Východ, Mojmir II – Štěpnice, Louky), kdy právě vzdálenost těchto rezidenčních oblastí od nabídky služeb lokalizovaných zejména v centru souměstí, tedy centru Uherského Hradiště, nebo vzdálenost od pracovních příležitostí, které zpravidla nenajdeme na okrajích, vede k nutnosti překonávat větší vzdálenosti k uspokojení těchto potřeb. Pokud větší množství lidí je nuceno absolvovat delší trasu, vede to k vyšší pravděpodobnosti vzniku kongescí a tím i zpomalení dopravy, vyššímu objemu emisí atd. Proto jedním z klíčů k řešení dopravních problémů je důraz na multifunkční městské čtvrti s diverzifikovaným landuse, kde nepřevládá jediná lidská

činnost. Právě tento důležitý poznatek je již aplikován v současném městském plánování na území souměstí, kde vznikají budovy i celé areály s různorodou funkcí (areál bývalých kasáren v Uherském Hradišti, budovy Triangl, Květák taktéž v Uherském Hradišti a další). Intraurbánní vztahy mají ovšem dlouhou inerci, a proto také dopravní vztahy založené na jisté sídelní struktuře budou nějaký čas přetrvávat.

3.3 Dopravní situace souměstí

Dopravně-geografická poloha konurbace je velmi příhodná a také velice exponovaná. Ve vztahu k cyklistické dopravě nás bude zajímat doprava železniční a zejména silniční, podél níž vede rozhodující část cyklistických komunikací v souměstí.

Železniční doprava

Staré Město leží na mezinárodní železniční trati č. 330 Přerov-Otrokovice-Hodonín-Břeclav, jež je součástí II. železničního koridoru (Severní dráha císaře Ferdinanda). První vlak dorazil do Starého Města (stanice se v té době jmenovala Ungarisch Hradisch) 27. března 1841. Pravidelný provoz na této trati byl zahájen v roce 1841 (Kotrman, 2001). Také zbývající dvě města v souměstí jsou napojena na železnici. Trať č. 340 Brno-Bučovice-Kyjov-Veselí nad Moravou-Kunovice končí právě v Kunovicích, kde je však napojena na trať č. 341 vedoucí ze Starého Města přes Uherské Hradiště. Železniční trať č. 341 poté dále pokračuje přes Uherský Brod Vlárským průsmykem na Slovensko (Mapa ČD, 2014). Železniční spojka Starého Města a Kunovic vedoucí přes Uherské Hradiště byla dokončena v roce 1901 (Čoupek a kol., 2007).

Silniční doprava

Silniční doprava tvoří páteř souměstí, a sice díky souběhu dvou silnic I. třídy. Silnice I/55 vede severojižním směrem, přičemž spojuje Olomouc-Přerov-Otrokovice-souměstí-Veselí nad Moravou-Hodonín-Břeclav (napojení na D2), silnice I/50 je pokračováním dálnice D1 východním směrem přes souměstí a Uherský Brod až do slovenského Trenčína (Silnice I.tříd, 2012). Jejich souběh, který je hlavním průtahem města, vede k celé řadě problémů, denně jím totiž projede až 30 000 automobilů a příliš na tom nezměnil ani tzv. „jižní obchvat“, který sice odklonil část

tranzitní, nákladní dopravy, ale problém zcela nevyřešil. Řešení by mohly přinést dva velké projekty, a to přivedení rychlostní silnice R55, která by měla vést severo-jihním směrem a suplovat tak přetíženou I/55 a tzv. „severní obchvat města“, tedy přeložka silnice II/497 (Čoupek a kol., 2007). Tyto projekty by mohly být impulzem i pro rozvoj cyklistické dopravy. Uvolněné bezpečnější městské ulice a čistší ovzduší by mohly ke každodennímu využívání jízdního kola přitáhnout potencionální cyklisty.

Jižní obchvat města

Úlevu pro dopravu v centru města přineslo září roku 2004, kdy byla po 33 měsících stavby otevřena přeložka silnice I/50 tzv. jižní obchvat města. Téměř 7 km dlouhá stavba odvádí zejména tranzitní a dálkovou dopravu z center všech tří měst v souměstí, a to v západo-východním směru. Zajímavostí stavby je přemostění dlouhé 1024m. Součástí výstavby byla také cyklostezka, která mimoúrovňově kříží obchvat. Cyklostezka propojuje skrze Kunovický les Štěpnice spolu s průmyslovou zónou v Kunovicích (Vacula, 2004).

Ostatní druhy dopravy

Dříve byl intenzivně využíván k nákladní plavbě Bařův kanál, zejména k přepravě lignitu z Rohatce do Otrokovic, a po roce 1951 k přepravě štěrku. Kanál byl budován v letech 1934–1938. Počátkem 60. let 20. století byla plavba úředně zastavena a v roce 1972 byl kanálu zrušen statut vodní cesty (Čoupek a kol., 2007). V současné době zažívá kanál velký rozmach díky turistickým plavbám. Souměstí také leží na plánované trase dosud neuskutečněného megaprojektu kanálu Dunaj-Odra-Labe.

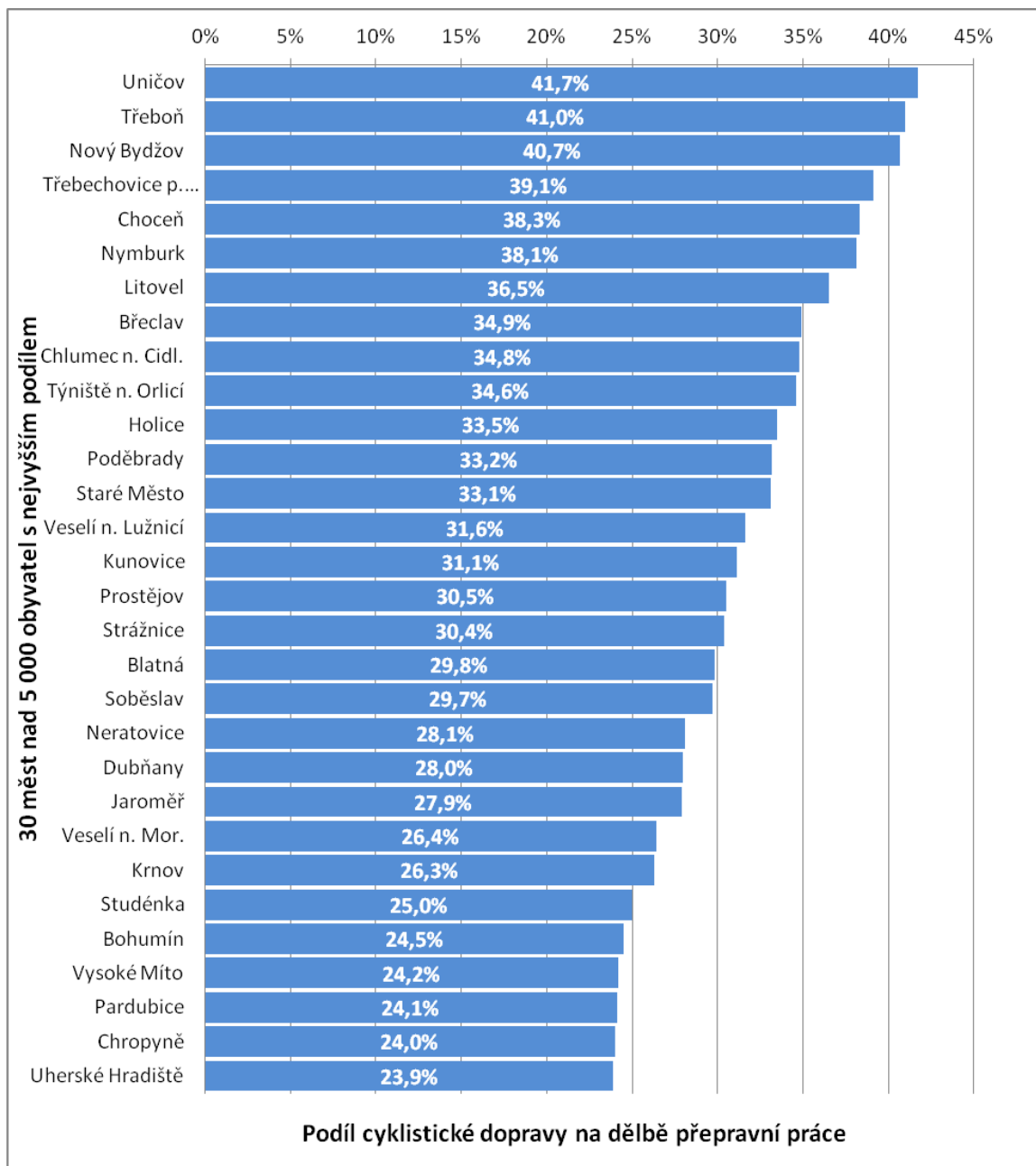
Také letecká doprava má v souměstí své zastoupení, a to díky neveřejnému mezinárodnímu letišti v Kunovicích, kde se nachází 2 km dlouhá betonová dráha a také dvě kratší travnaté dráhy (Aeroklub, 2014). V současnosti není na tomto letišti provozována žádná pravidelná letecká linka. Poslední provozovaná pravidelná linka zajišťovaná společností Discovery Travel z Kunovic do Prahy byla po půlročním provozu ukončena roku 2004 (Čoupek a kol., 2007).

Dříve jednostranná dopravní politika preferující pouze automobilovou dopravu, trvající dlouhá desetiletí, vtiskla souměstí podobu, která bude ještě nějaký čas přetrvávat. Podoba je to nelichotivá - na chodce, cyklisty a jiné alternativní druhy dopravy nebylo až na výjimky myšleno. Z toho vyplynulo, že právě doprava je obrovským problémem souměstí. Konkrétně vysoká intenzita automobilové dopravy procházející centry všech měst v souměstí. Ta generuje velké množství exhalací a hluku a je obrovskou zátěží pro sídla. Snižuje jejich atraktivitu a přímo ovlivňuje zdraví obyvatel. Zajímavé je, že již v roce 1981 Möller (In: Čoupek a kol., 1981) konstatuje, že silniční síť ve stávajícím stavu představuje jeden ze základních negativních faktorů, které přímo ovlivňují současnou situaci města a velice progresivně navrhuje vymezení centra Uherského Hradiště výhradně pro pěší provoz a dopravu pro zásobování, což podle něj přispěje k podstatnému ozdravení.

„Tak jak se ve společenském životě ukázala nadvláda jedné strany jako života neschopná, vymstila se totalita a jednostrannost i v dopravní politice.“ (Novák a kol., 1993)

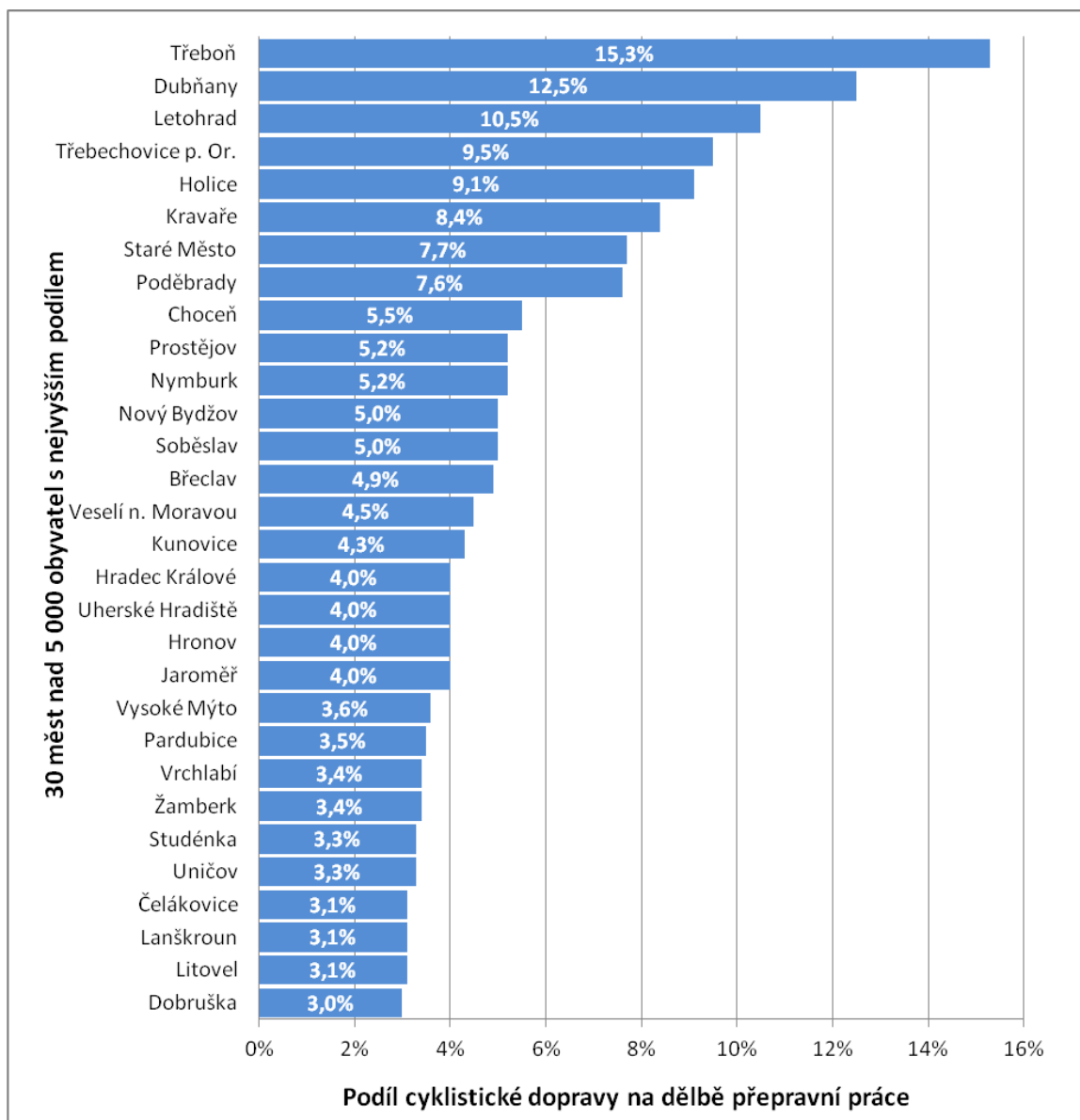
4 Současný stav cyklistické dopravy v souměstí

Všechna tři města tvořící studované souměstí patří mezi města velice populární z pohledu cyklistické dopravy. Dokládá to podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce, kdy se všechna tři města umístila mezi třiceti městy nad pět tisíc obyvatel v České republice s nejvyšším podílem lidí využívajících jízdní kolo jako dopravní prostředek pro své cesty do zaměstnání. Staré Město dosáhlo podílu 33,1 % (13. místo), Kunovice 31,1 % (15. místo) a Uherské Hradiště 23,9 % (30. místo), přičemž celorepublikový průměr činí 7,3 %. Do žebříčku se ze Zlínského kraje dostala už pouze Chropyně (24,0 %) (Čarský, 2012). Absolutně nejvyšší podíl cyklistické dopravy na pravidelné dojíždce do zaměstnání má pak obec Labské Chrčice s 62,5 % (Čarský a Martinek, 2008).



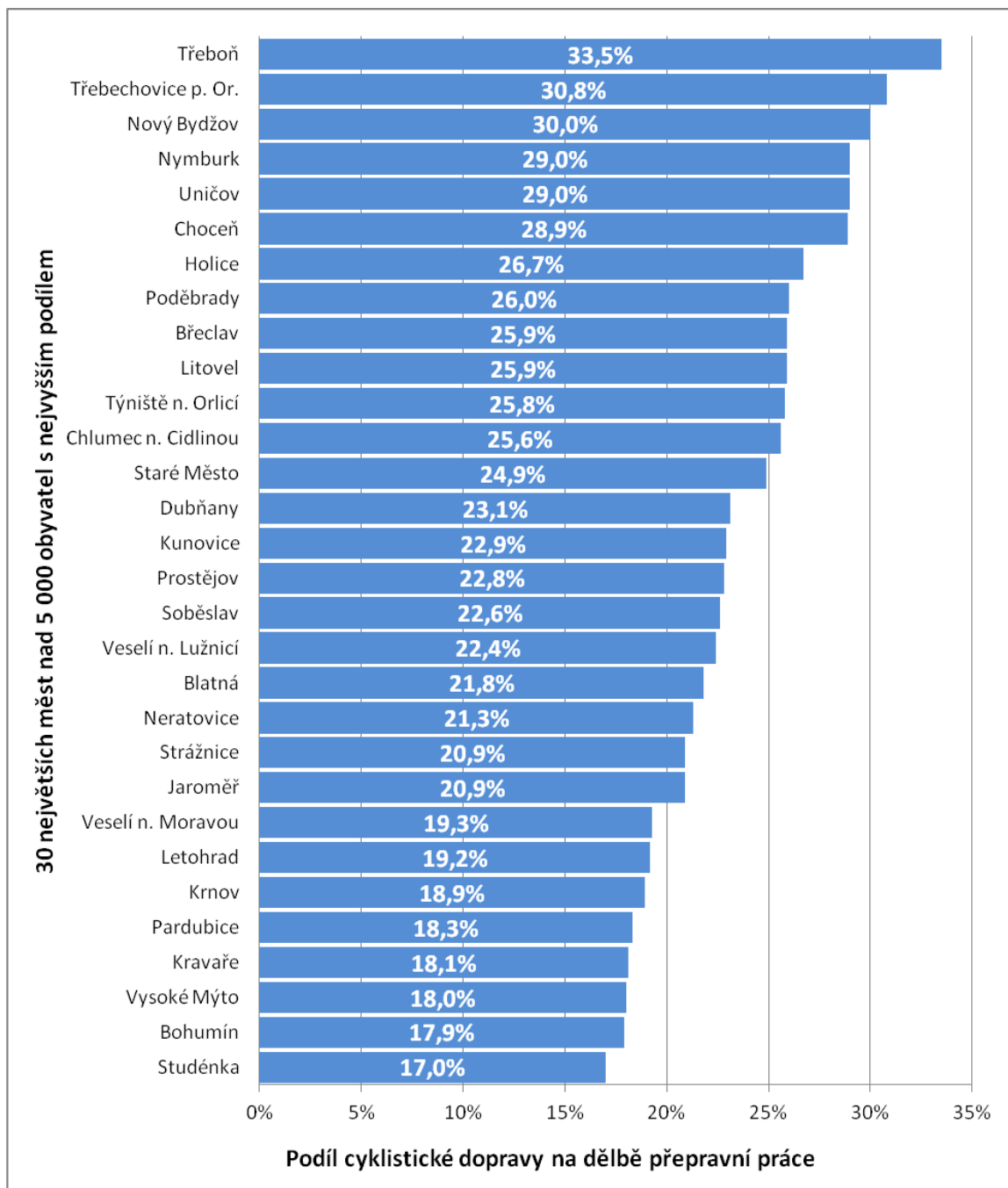
Obr 10. Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce při cestách do zaměstnání ve městech nad pět tisíc obyvatel (Čarský 2012, vlastní úprava).

Podle výsledků agentury Timur z roku 2011 je Uherské Hradiště dokonce na prvním místě v celé České republice, když kolo jako dopravní prostředek ke svým cestám do práce uvedlo 22,8 % respondentů z řad obyvatel Uherského Hradiště (Fuksová, 2011).



Obr 11. Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce při cestách do školy ve městech nad pět tisíc obyvatel (Čarský 2012, vlastní úprava).

U cest do škol, jak ukazuje graf na obrázku č. 11, je vidět značně nižší využívání kola. Žebříčku poměrně suverénně vévodí rovinatá Třeboň (15,3 %), spolu s ní se nad hranici deseti procent v kategorii měst nad pět tisíc obyvatel dostala ještě města Dubňany (12,5 %) a Letohrad (10,5 %). Mezi třiceti městy se také objevují všechna tři města ze studované konurbace. Staré Město z nich má se 7,7 % nejlepší pozici (7. místo), Kunovice jsou na 16. místě se 4,3 % a Uherské Hradiště se 4% podílem je hned o pozici za Kunovicemi, o niž se dělí s Jaroměří, Hronovem a Hradcem Králové.



Obr. 12. Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce na celkové pravidelné dojížděče ve městech nad pět tisíc obyvatel (Čarský, 2012, vlastní úprava).

V žebříčku třiceti českých měst nad pět tisíc obyvatel s nejvyšším celkovým podílem cyklistické dopravy na pravidelné denní dojížděče nalezneme na 13. místě Staré Město. Ve Starém Městě jízdí kolo jako dopravní prostředek každodenně využívá jedna čtvrtina (24,9 %) pravidelně dojíždějících obyvatel. V Kunovicích (15. místo) využívá jízdní

kolo každodenně 22,9 % pravidelně dojíždějících. Uherské Hradiště v tomto žebříčku chybí. Na prvním místě se umístila Třeboň (33,5 %).

4.1 Cyklistická doprava v Uherském Hradišti

Systém cyklistických komunikací v Uherském Hradišti je tvořen kombinací cyklostezek, vyhrazených cyklistických pruhů, cyklopiktokoridorů a nejnověji také víceúčelovými cyklistickými pruhy (viz níže). Hlavní cyklistickou páteří v komunikačním systému Uherského Hradiště je cyklostezka vedoucí podél silnice I/55. Ta je z velké části (třída Malinovského) vedena po obou stranách této komunikace, přičemž se střídají úseky smíšené stezky se stezkou mající oddělený prostor pro chodce a cyklisty. Kvalita povrchu této komunikace je na dobré úrovni, jedinými kritickými úseky jsou tak pravoúhlá křížení s komunikacemi nižších tříd, které ústí na I/55. Některá z nich jsou ošetřena semaforem, jiná s horizontálně vyznačenými přejezdy pro cyklisty, řada z nich ale zůstává bez opatření. První úsek této bezpochyby nejdůležitější cyklokomunikace celé konurbace byl uveden do provozu již v roce 1967 (Kordovaník, 2014a).

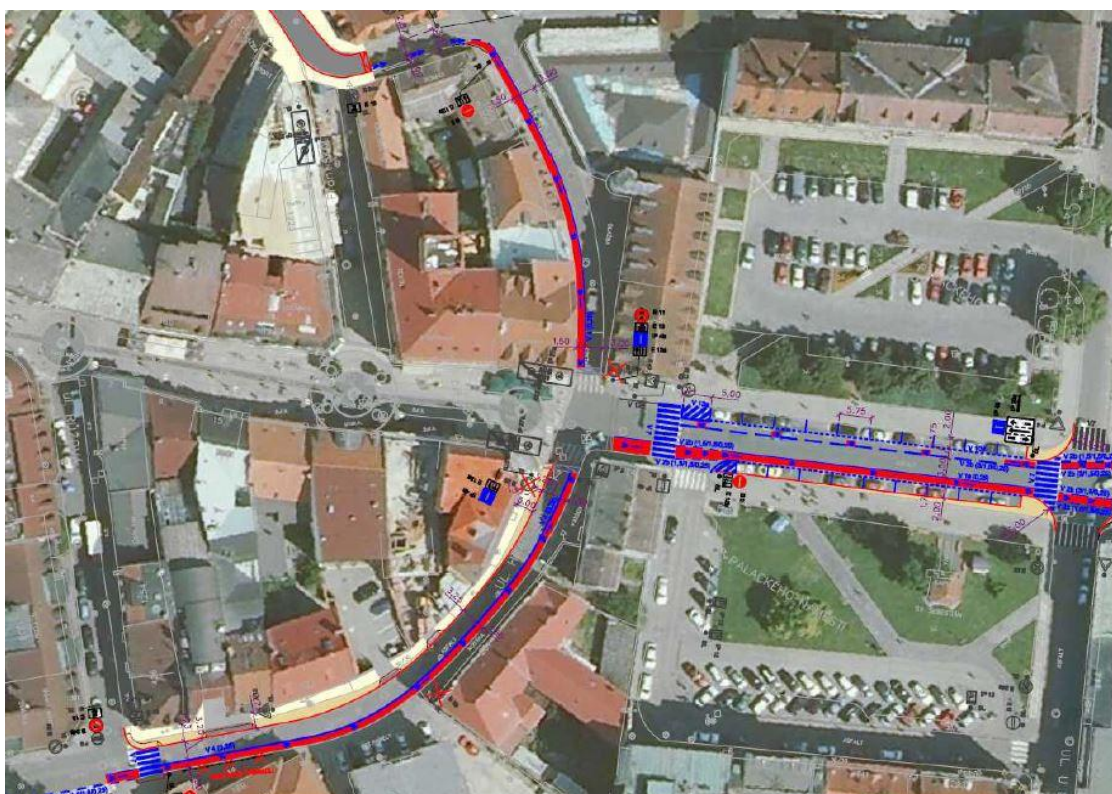
Důležitým pro cyklo dopravu byl konec roku 2007, kdy byla spojena cyklostezkou (smíšená stezka pro chodce a cyklisty) i městská část Jarošov. Cyklostezka v celkové délce 2,2 km a šířce 3 m nejenom že propojuje Jarošov s Mařaticemi a dále pak centrem Uherského Hradiště, ale také na této trase leží největší průmyslová zóna v souměstí s významnými zaměstnavateli. Investice na výstavbu této stezky dosáhly 18 milionů Kč (Cyklostezka v Jarošově je v provozu, 2007). Důležitost této stavby dokládá i velký provoz na silnici II/497, po které průměrně denně projede celkem 15 634 vozidel (Celostátní sčítání dopravy 2010, 2010).



Obr 13. Spojení pro udržitelné druhy dopravy mezi Mařaticemi a Jarošovem zajišťuje tato společná stezka pro chodce a cyklisty s odděleným prostorem pro jednotlivé druhy dopravy, 04/2014 (Haničinec, 2014).

Dopravní zklidnění Palackého náměstí a části ulice Hradební

V létě roku 2012 proběhla velmi důležitá úprava organizace dopravy v centru Uherského Hradiště. V návaznosti na rekonstrukci tzv. hlavní křižovatky ve městě (křížení I/55 a II/497), ulice Všehrdova a některých dalších přilehlých prostor, se dostalo i na ulici Hradební a na Palackého náměstí. Na Palackého náměstí byl zjednosměrněn provoz motorových vozidel (umožněn průjezd směrem do centra), avšak průjezdnost pro cyklisty zůstala zachována v obou směrech. Stejného zásahu se dočkala i část ulice Hradební, v níž je průjezd ve směru k ul. Růžové a ul. Františkánské zjednosměrněn pro motorová vozidla, ale cyklisté se zde mohou pohybovat v obou směrech. Ve všech těchto úsecích je obousměrný průjezd cyklistů zvýrazněn vodorovným značením ve formě vyhrazených cyklopruhů (Pavlíček, 2012). Jednalo se tak o prvotní fázi realizace generelu (viz níže).



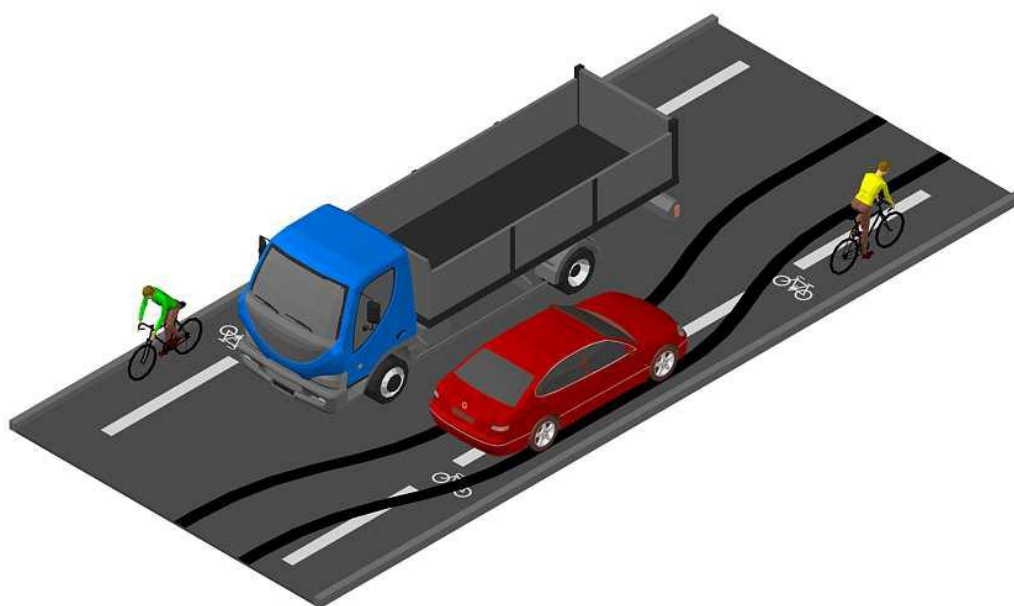
Obr 14. Nové dopravní řešení na Palackého náměstí a ulice Hradební (Pavlíček, 2012).

Víceúčelové cyklopruhy na ulici Stará Tenice

Uherské Hradiště zavedlo na podzim roku 2013 do zkušebního provozu víceúčelové cyklopruhy v ulici Stará Tenice v městské části centrum. Komunikace je poměrně frekventovaná, vede paralelně s tokem Moravy, přes Svatojiřské nábřeží a Moravní náměstí a napojuje se na hlavní tah městem silnicí I/55, dále se na ní nachází sídliště a do ulice Stará Tenice také ústí lávka s cyklostezkou přes Moravu směrem na Staré Město. Proto tento byť zatím pouze zkušební provoz je velkým přínosem a radní zasluží pochvalu, že se do tohoto kroku pustili. Silnice je v těch místech totiž poměrně úzká (šířka mezi cyklopruhy je pouze 4,50 m) a ani legislativní ošetření tohoto řešení není v České republice ještě zcela vyjasněno. Základní pravidlo pro provoz v tomto úseku zní: v případě míjení rozměrnějšího vozidla nebo vozidel je možné, aby jedno, případně obě vozidla vjely do pruhu pro cyklisty. Mohou tak ale učinit pouze, pokud tím neohrozí ani neomezí cyklistu v cyklopruhu (Pavlíček, 2013).

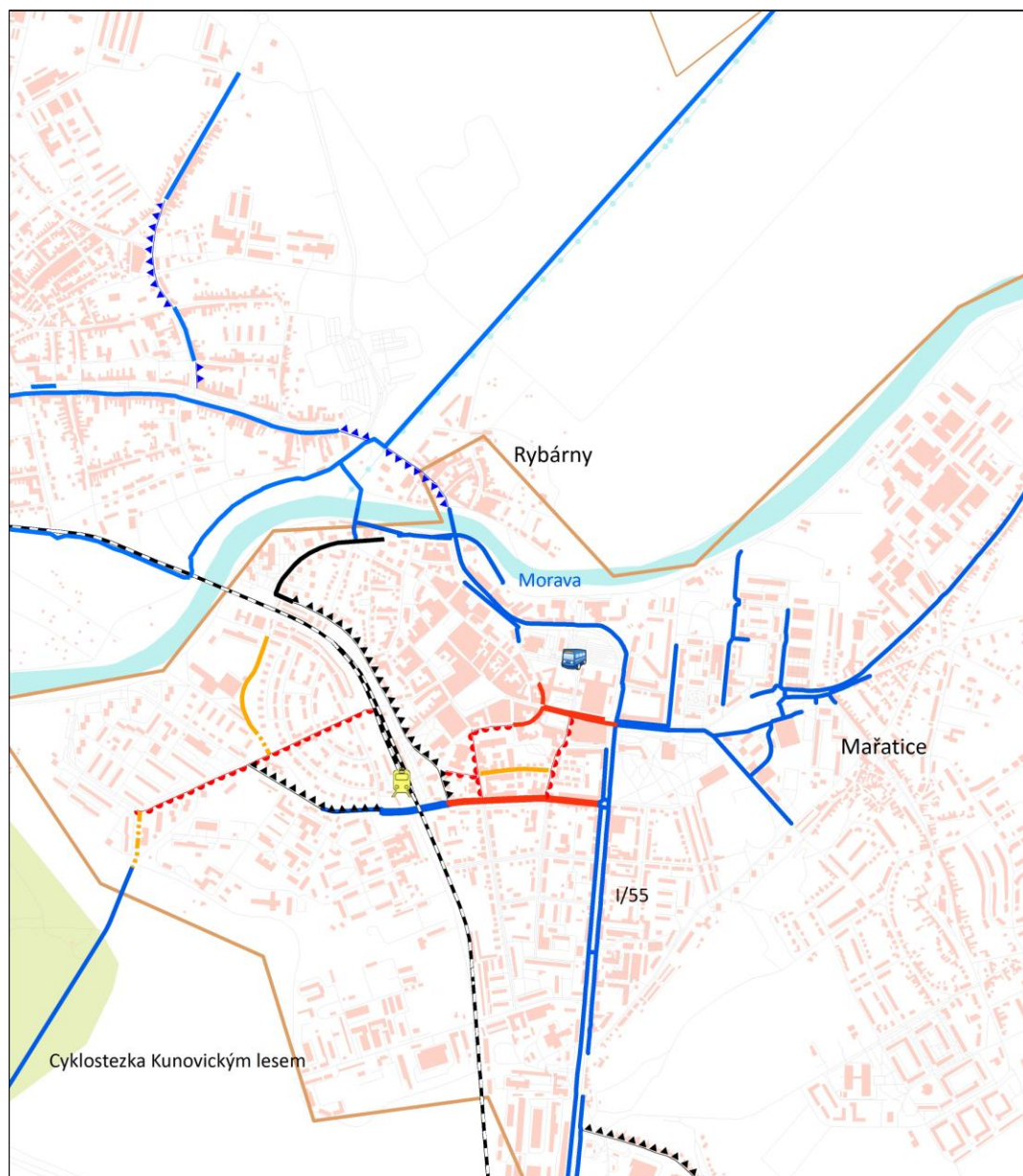
Zavedení víceúčelových pruhů je českou novinkou, po dvou letech by měly být vyhodnoceny zkušenosti a následně by tyto cyklopruhy mohly být implementovány

do české legislativy. Cyklopruhy vznikly v rámci mezinárodního projektu Central MeetBike (Procházka, 2013). Ten skončil v květnu 2014, ale dle dohody víceúčelové pruhy zůstanou na tomto místě minimálně pět let. K dílčímu vyhodnocování ze strany uherskohradištské radnice dochází průběžně a již bylo zjištěno, že automobilisté, kteří se pohybují v tomto úseku, zde díky opticky užšímu profilu dosahují nižších průměrných rychlostí (Pavlíček, 2014).



Obr 15. Řešení situace při míjení rozměrnějších vozidel v ulici Stará Tenice (Pavlíček, 2013).

V Uherském Hradišti je v současné době 13,7 km cyklostezek, 1,5 km vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty, 0,5 km cyklopiktokoridorů a 0,9 km víceúčelových jízdních pruhů (Kordovaník, 2014a). V roce 2014 není plánováno žádné rozšíření stávající cyklistické infrastruktury v katastru města Uherského Hradiště (Pavlíček, 2014).



1:15 000

0 500 1 000 m

Použité značky

současná síť

- vyhrazené pruhy
- cyklopiktokoridory
- víceúčelové pruhy
- cyklostezky

návrhy na rozšíření

- - - vyhrazené pruhy
- - - cyklopiktokoridory
- ▲▲▲ víceúčelové pruhy
- ▲▲▲ cyklostezky

hranice katastrálního území

- vodní toky
- - - Batův kanál
- budovy
- lesy

autobusové nádraží

železniční stanice

— silnice

- - - železnice

Jan HANIČINEC, Staré Město 2014
zdroj dat: MÚ Uherské Hradiště,
ArcCR 500 2.0 a 3.0

Obr 16. Současné vedení cyklistické infrastruktury v Uherském Hradišti včetně vlastních návrhů na nové vedení komunikací.

4.1.1 Generel cyklistické dopravy v Uherském Hradišti

První varianta generelu byla zpracována v roce 2007, v roce 2011 byla potom aktualizována. Generel vyhotovilo Alternativní dopravní studio (ADOS) z Brna (Chybíková, 2011). Generel počítá s řadou změn na celém území města, celkem se 61 opatřeními. Bohužel byť jen jejich výčet by byl nad rámec této práce. Z toho důvodu budou uvedena jen některá zajímavá či kontroverzní řešení spolu s krátkým komentářem k nim.

1) Generel se poměrně razantně vypořádává s nejnámennější linií bariérou v souměstí – řekou Moravou. V současné době lze při cestě na kole ze Starého Města do Uherského Hradiště nebo obráceně využít tři přemostění (železniční most, „lávky“ a silniční most). Generel k tomu přidává hned čtyři další přemostění! Jako nejvíce zbytečné se jeví spojení centra města s městskou částí Rybárny (opatření č. 46). Nedaleko je přitom silniční most přes Moravu s velkoryse řešeným přidruženým dopravním prostorem po obou stranách. Rybárny mají navíc převážně obytnou funkci s naprostým minimem služeb (daly by se počítat na prstech jedné ruky) a negenerují velké přepravní objemy.

Za nevýznamné se též jeví přemostění u čističky odpadních vod, které mělo spojit cyklostezku na pravém břehu Moravy s okrajem sídliště Štěpnice (opatření č. 51). Tato projektovaná lávka by měla být lokalizována na samém okraji intravilánu a její využití by bylo spíše cykloturistické než dopravní. Ani argument o zkrácení cesty mezi částí Starého Města a průmyslovým areálem v Kunovicích nestojí na pevných základech, neboť jak již bylo zmíněno výše (kapitola 3.2 Socioekonomická charakteristika souměstí), tak vazby mezi Starým Městem a Kunovicemi na bázi denní dojížděky se jeví jako nevýznamné.

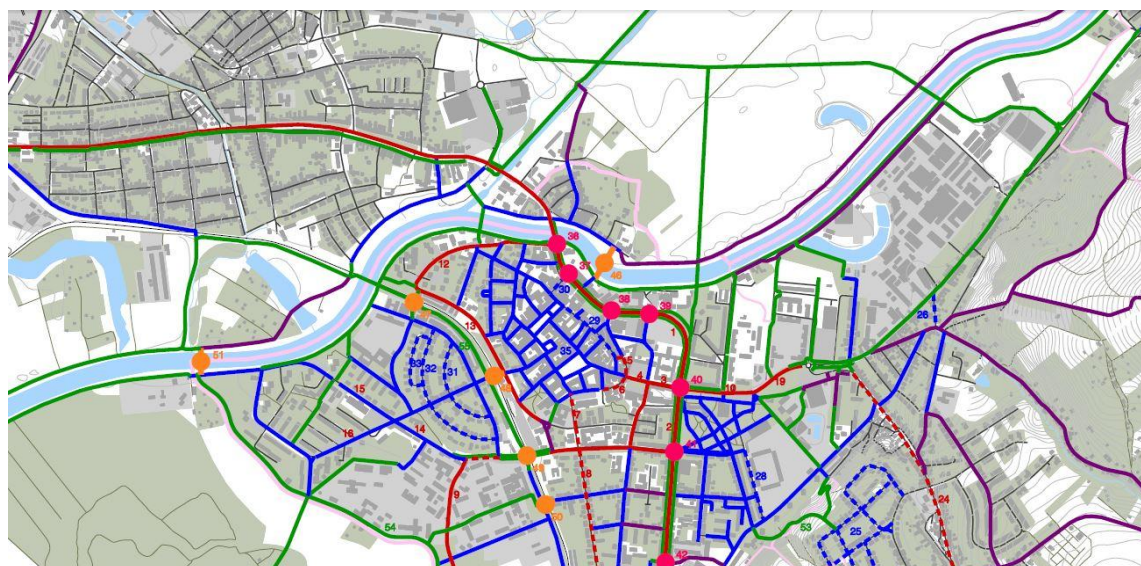
Třetím navrhovaným přemostěním přes Moravu je spojka, která by měla propojit obytnou čtvrť Tůně v Uherském Hradišti s plánovanou přeložkou silnice II/497 („severní obchvat města“). Proč ADOS něco takového navrhlo, je záhadou.

Jediným opodstatněným novým spojením přes vodní tok Moravy je již zmíněný „severní obchvat města“, který by měl v současné podobě spojit průmyslovou zónu Jaktáře (Uherské Hradiště) s nákupní zónou na ulici Východní (Staré Město). Tato spojnice byla zahrnuta už v prvorepublikových plánech V Zákrejse a B. Fuchse (Čoupek a kol., 2007).

2) Poněkud ambiciózně vyhlíží návrh č. 55, který se týká zcela nové stezky pro pěší a cyklisty při železničním tělese tratě č. 331. Má vést od železničního mostu, který překlenuje Moravu, až do ulice Za Tratí. Při vedení této stezky by měly být použity dvě lávky, které v současnosti neexistují (opatření č. 47 a č. 49)...

3) Naopak za kladný lze považovat návrh (č. 48) na rozšíření podchodu „Myší díra“ (Na Stavidle - Husova). Jedná se totiž o velmi frekventovanou spojku mezi centrem Uherské Hradiště a částmi města Mojmír a Štěpnice. Rozšíření by se měla dočkat z dnešních naprosto nevyhovujících rozměrů na 5 m.

4) Jako vtip se jeví druhá varianta spojky Mařatic, která ve své kratší trase dosahuje na jednom úseku extrémního sklonu téměř pětadvaceti procent (24,84 %), což odpovídá zhruba 14°. To v délce 68,86 m. Takový sklon v městském prostředí přece nemůže nikdo myslet vážně.



Obr 17. Výřez z výkresové části Generelu cyklistické dopravy v Uherském Hradišti (Černý a kol., 2011).

Cyklogenerel se jeví celkově velice pozitivně a lze předpokládat, že přinese kýžený úspěch v podobě zvýšení počtu cyklistů, kteří se v (sou)městském prostředí budou pohybovat na denní bázi a s vyšší bezpečností. Podstatné je, aby k němu zastupitelé a radní, kteří budou mít konečné slovo v otázce realizace jednotlivých úseků a etap, nepřistupovali jako k dogmatu, které nelze změnit, ale naopak aby naslouchali hlasům občanů města i dojíždějících, neboť jejich potřeby se vyvíjejí stejně tak, jako

městský organismus, v němž žijí. Generel je na první pohled nastaven velkoryse, směle a v některých bodech až příliš progresivně. S realizací některých dílčích projektů je proto nutné počítat v řádu několika (desítek) let.

4.2 Cyklistická doprava v Kunovicích

Cyklistická doprava začíná mít v dopravním plánování Kunovic své pevné místo. Ještě před pár lety byste kromě historické cyklostezky Kunovickým lesem nenašli v katastru tohoto populačně nejmenšího města v souměstí žádnou další cyklistickou komunikaci. Dnes je situace úplně jiná, ve městě nalezneme dokonce celkově více cyklopruhů než v Uherském Hradišti.

Hlavním dopravním tahem procházejícím Kunovicemi je stejně jako v případě zbývajících dvou měst konurbace silnice I/55 s vysokou dopravní zátěží dosahující v nejzatíženějším úseku (ulice Na Rynku) 19 978 vozidel za 24 hodin, nejvyšší počet cyklistů byl zaznamenán na ulici Pekařská (taktéž na hlavním průtahu městem), a sice 711 cyklistů (Celostátní sčítání dopravy 2010, 2010). Právě zde, na ulicích Pekařská, Husitská a Novoveská, byly realizovány vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty. Ty zde nalezneme v obou směrech, v každém z nich délka dosahuje 1 042 m. Dohromady jejich délka činí 2 048 m, čímž přibližně o půl kilometru překonávají délku vyhrazených jízdních pruhů v Uherském Hradišti. Bohužel další rozšiřování se v současnosti neplánuje (Valouch, 2014).



Obr 18. Vyhrazené cyklistické pruhy v Kunovicích, 04/2014 (Haničinec, 2014).



Obr 19. Nájezd na vyhrazený cyklistický pruh v Kunovicích u kostela, 04/2014 (Haničinec, 2014).

Stejně jako cyklopruhy také všechny cyklostezky v Kunovicích probíhají severojižním směrem. Jsou to cyklostezky při železniční trati č. 340 směřující do Ostrožské Nové Vsi, cyklostezka Kunovickým lesem a smíšená cyklostezka spojující Kunovice s Uherským Hradištěm. Velkým nedostatkem stezky při železniční trati je její fragmentovanost. Část úseku, který by mohl připadat na cyklistickou komunikaci je totiž účelová komunikace bez jakéhokoliv procyklistického opatření. Tato komunikace slouží ke spojení druhé největší průmyslové zóny v Kunovicích. Vhodné by zde bylo vyznačit víceúčelové jízdní pruhy a propojit tak již stávající cyklostezky. Podobné opatření by našlo své uplatnění na ulici Potočná, jež vede při toku Olšavy od cyklostezky směrem k silnici I/55 právě do míst, kde v současnosti končí cyklostezka spojující Kunovice s Uherským Hradištěm.



Obr 20. Cyklostezka směrem na Ostrožskou Novou Ves vede extravilánem při železničním tělese. Cyklostezka je v tomto případě smíšená a opatřená značkou B11 zakazující vjezd všem motorovým vozidlům, 04/2014 (Haničinec, 2014).



Obr 21. Zde ta samá cyklostezka končí nebo chcete-li, začíná. Podle slov M. Valoucha (2014) se město nedohodlo s vlastníkem železničního podjezdu, který svou výškou oficiálně nepovoluje jízdu na kole, na jeho zahloubení. V praxi ovšem málo kdo v tomto místě opravdu sesedá z bicyklu, 04/2014 (Haničinec, 2014).

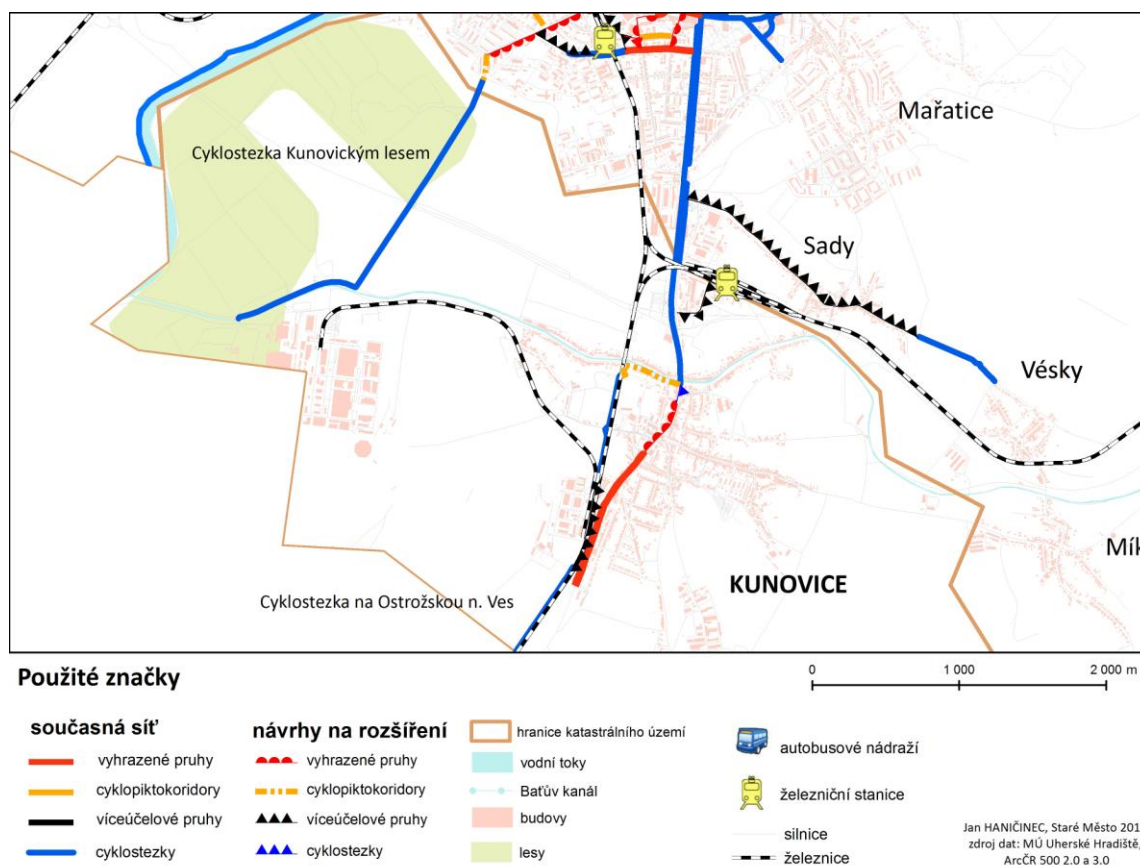
V Programu rozvoje města Kunovice 2010–2014 je jednou z priorit: Ve spolupráci s Uherským Hradištěm vybudovat II. etapu cyklostezky a stezku pro kolečkové brusle v Kunovickém lese (Majíčková, 2010). Právě druhá etapa rekonstrukce cyklostezky procházející Kunovickým lesem (spojnice sídliště Mojmir ve Štěpnicích a průmyslové zóny v Kunovicích) nyní probíhá od května tohoto roku s plánovaným ukončením prací v červenci 2014, celkové náklady by měly dosáhnout 11,9 miliónů Kč. Bude položen nový betonový povrch v šířce 3 metrů a v délce 1 248 metrů (Kordovaník, 2014a). První část důležité cyklostezky byla rekonstruována v roce 2010, šlo o 748 m stezky v šířce 3 m. Původní stezka z roku 1980 již ani zdaleka nevyhovovala dnešním standardům. Cementobetonový povrch, který nově stezka dostala, by měl mít životnost až 50 let. Oprava tehdy stála 5,4 milionů Kč. (Tichavský, 2010).



Obr 22. Cyklostezka Kunovickým lesem před a po rekonstrukci I. etapy (Hubáček, 2010).

Celková délka cyklostezek v Kunovicích je přibližně 4 686 m, délka vyhrazených cyklopruhů 2 048 m. Přehled o aktuálním stavu dává mapa (obr 23.) i s vyznačenými cykloopatřeními, které by mohly tuto síť rozšířit. Jedná se o propojení současné sítě a napojení vlakového nádraží víceúčelovými pruhy. Otázka propojení průmyslového areálu bývalého LETu je stále živá a diskutuje se o možných trasách, které by ji spojily s centrem Kunovic. V úvahu připadá vedení jak podél Olšavy, tak na železničním náspu, kde by na místo dnešní nevyužívané vlečky mohla vzniknout cyklostezka. Výhledově je v plánu kunovických radních rozšířit silnici do Míkovic a zavést tam cyklostezku nebo propojit Kunovice a Sady, uvažuje se také o propojení Kunovic s Uherským Hradištěm při železniční trati. Další plán hovoří o spojení Kunovic s Hlukem, který je jednou z mála sousedních obcí souměstí, se kterou neexistuje cyklistické spojení. Všechny tyto plány

jsou ale velice finančně náročné a v blízké budoucnosti se nepočítá s jejich realizací (Valouch, 2014).



Obr 23. Současné vedení cyklistické infrastruktury v Kunovicích včetně vlastních návrhů na nové vedení komunikací.

4.3 Cyklistická doprava ve Starém Městě

Dopravní spojení mezi Uherským Hradištěm a Starým Městem stojí a padá na překonání významné liniové bariéry – Moravy. Právě tato řeka více méně tvoří administrativní hranici mezi oběma městy. V současnosti se lze z jednoho břehu na druhý dostat na čtyřech místech – nejjížněji přetíná Moravu silniční most, co by součást „jižního obchvatu“ (viz kapitola 3.3 Silniční doprava), ten je určen hlavně dopravě silniční a navíc leží v extravilánu, proto o něm již dále nebude řeč. Nejstarším mostem, který se nyní tyčí nad Moravou v souměstí, je železniční most (trať č. 301), který byl postaven roku 1945 na místo původního, který byl zničen nacisty (Čoupek a kol., 2007). Je to hodně využívané spojení, neboť kromě železniční dopravy

je na mostovce vybudována i komunikace pro pěší, kterou využívají též cyklisté. Nutno dodat, že železniční most leží u cyklostezky vedoucí dále při pravém břehu Moravy jižním směrem do Kostelan nad Moravou a do budoucna je počítáno v Generelu cyklistické dopravy v Uherském Hradišti s vybudováním cyklostezky, která by začínala přímo u železničního mostu a vedla až do Kunovic (viz kapitola 4.1.1 Generel cyklistické dopravy v Uherském Hradišti). Z pohledu cyklodopravy je zásadním problémem tohoto mostu jeho nevyhovující technický stav – nekvalitní a extrémně hlučný povrch z ocelových plátů, který již dosluhuje. Třetím spojením obou měst je soustava dnes již tří lávek, které postupně překlenují Moravu, Baťův kanál a nejnověji také suchý poldr ve Starém Městě. Nejstarší dvě lávky sužuje stejný problém jako most železniční, dřevěné trámy tvořící povrch komunikace jsou již v dezolátním stavu. V tomto případě se ale blýská na lepší časy, obě města totiž požádala o dotaci Státní fond dopravní infrastruktury a momentálně čekají na vyhodnocení jejich žádosti (lávka přes Moravu patří do majetku města Uherského Hradiště, lávka přes Baťův kanál naopak do vlastnictví Starého Města). Až následně bude zahájeno výběrové řízení na zhotovitele. Lávka přes suchý poldr byla dokončena v rámci protipovodňových opatření na podzim roku 2013 (Kubiček, 2014). Nejdůležitějším spojením Starého Města a Uherského Hradiště je silniční most přes Moravu (navazuje na něj pak most přes Baťův kanál) na silnici I/50, která tvoří hlavní průtah městem. Cyklisté jsou zde vedeni v přidruženém dopravním prostoru, který je nadmíru štědrý a poskytuje komfortní 4 m šířky v obou směrech. Povrch je kvalitní bez větších nedostatků. Také u mostu přes Baťův kanál nalezneme kvalitní povrch, který most získal po nedávné rekonstrukci, ale šířka již bohužel není tak velká (cca 2 m). Ke zmíněným čtyřem přemostěním mezi Starým Městem a Uherským Hradištěm je vhodné pro úplnost doplnit dvě další – zemědělský most přes Baťův kanál v lokalitě Rybárny (Uherské Hradiště) – Louky (Staré Město) a lávku přes jez na Moravě, ta spojuje Kostelanskou cyklostezku s Kunovickým jezem.

Hlavní páteří cykloinfrastruktury ve Starém Městě je smíšená stezka pro chodce a cyklisty, která vede podél silnice I/50 (ulice Brněnská, Náměstí Hrdinů a Hradišťská). Stezka vede při pravé straně komunikace ve směru na Uherské Hradiště a prochází celým městem. Byla vybudována v letech 1993–1996 a její délka je 1 973 m.



Obr 24. Jeden z nepřehledných úseků smíšené stezky (ulice Hradištská), která prochází celým Starým Městem, za zatáčku zde není vidět. Horizontální značení na povrchu komunikace, již není v nejlepším stavu a rozhodně nepříspěvá k bezpečnosti (Haničinec, 2014).

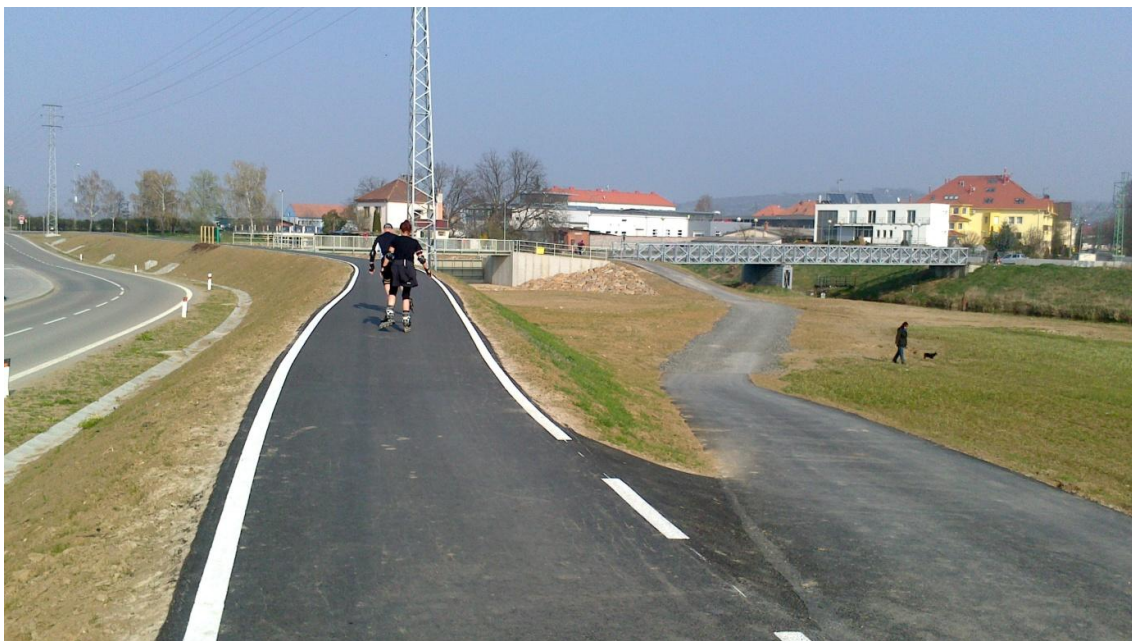
Další důležitou cyklostezkou je smíšená stezka pro chodce a cyklisty při silnici směřující do Otrokovic (ulice Velkomoravská a Huštěnovská). Ta je však rozdělená na dva nepropojené úseky a mezi nimi je dokonce pěší zóna (obr 25.). Tady je značení rozmístěno opravdu velice chaoticky. Svě o tom ví na městském úřadě, kde neexistuje jednotná databáze cyklistické infrastruktury. Ty jsou vedeny v pasportu jako chodníky. Délka cyklostezky v tomto úseku dosahuje přibližně 626 m, ale při pouhém přeznačení by bylo možné dosáhnout dvojnásobku (Obdržálek, 2014).



Obr 25. Ulice Velkomoravská – sem cyklisté nesmějí (Haničinec, 2014).



Obr 26 a 27. O pár desítek metrů je situace zcela jiná... a ve stezce ještě překážejí rozměrné sloupy veřejného osvětlení (Haničinec, 2014).



Obr 28. Cyklistická stezka na protipovodňovém valu ve Starém Městě je zbrusu nová. V pozadí je vidět lávka přes Baťův kanál a taktéž zbrusu nová lávka přes suchý poldr (Haničinec, 2014).

Městskou cykloinfrastrukturu doplňuje také několik cyklostezek extravilánového charakteru, které spojují město s okolními obcemi. Jsou to cyklostezky Zlechovská, Kostelanská, Velehradská (Velkomoravská) a cyklostezka při Baťově kanálu. První z nich byla dokončena Velehradská cyklostezka, a to roku 2005. Ta spojuje okraje Starého Města (ulice Tovární a Salašská) a obce Modré (Modrá tvoří souměstí s Velehradem). Velkým neduhem této komunikace je její vedení, které je poměrně kopcovité a mnoho lidí tak raději volí nedalekou silnici. Délka Velehradské (Velkomoravské) cyklostezky na území Starého Města je 1 682 m. Hojně využívaná zejména o víkendech je Kostelanská cyklostezka, která vede při pravém břehu Moravy. Dokončena byla v roce 2007 a dosahuje délky 2 658 m). Zejména víkendové vytížení nalezneme také u stezky při Baťově kanálu. Tato stezka byla dokončena v letech 2007–2009 a vede přibližně severojižním směrem, když spojuje Staré Město s Huštěnovicemi, stezka pak dále pokračuje do Babic a Spytihněvi. Ve Spytihněvi, kde dochází ke spojení Baťova kanálu a Moravy, pokračuje při levém břehu Moravy do Napajedel. Její délka ve staroměstském katastru dosahuje 2 694 m. Zlechovská cyklostezka (dokončena v roce 2008) je poměrně

krátký úsek (465 m), ale o to důležitější, protože spojil do té doby separované účelové komunikace a umožnil tak bezpečný průjezd cyklistů paralelně při silnici I/50.

Kratšími, avšak velmi důležitými úseky cyklostezek ve Staré Městě, jsou cyklostezka Za Tratí (641 m), smíšená stezka při komunikaci v ulici Trávníky a cyklostezka na protipovodňové hrázi (obr 28). Ty totiž doplňují a ucelují síť cyklokomunikací – propojují Kostelanskou cyklostezku se stezkou při Baťově kanálu a také se smíšenou stezkou procházející celým městem od východu na západ.

Celková délka sítě ve Starém Městě je přibližně 11,5 km včetně extravilánových stezek (Staufčík, 2014). V současnosti Staré Město neplánuje výstavbu žádných komunikací pro cyklisty. V územním plánu jsou pro tento účel vyčleněny pouze plochy č. 42 a 43, kde by se měla realizovat stavba lávky přes Moravu. Jedná se o lávku, která by měla spojit Kostelanskou cyklostezku s hrází na levém břehu Moravy (Štěpnice) viz kapitola 4.1.1 Generel cyklistické dopravy v Uherském Hradišti (Územní plán Staré Město, 2012).

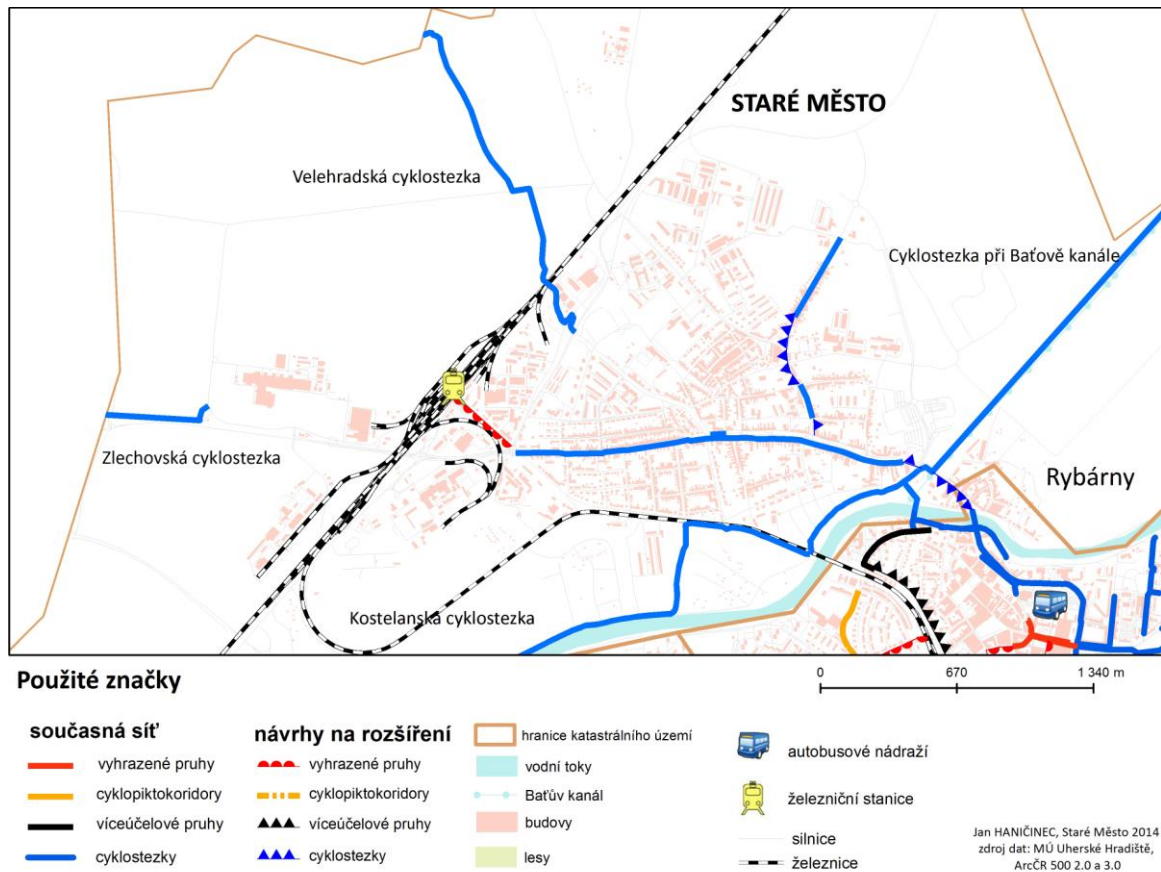


Obr 29. Zde začíná smíšená stezka při Baťově kanálu podjezdem pod silničním mostem přes Baťův kanál. Jižním směrem (na fotce vpravo) se nově napojuje na novou komunikaci vybudovanou na protipovodňové hrázi (Haničinec, 2014).



Obr 30. Přednádražní prostor ve Starém Městě (Haničinec, 2014)

Nejdůležitějším styčným bodem cyklistické a železniční dopravy v souměstí je železniční stanice ve Starém Městě, která se nachází na významném mezinárodním tahu (viz kapitola 3.2 Dopravní situace souměstí). Bohužel podmínky pro cyklodopravu jsou zde žalostné. Chybí zde jakékoli parkování pro kola a k nádraží nevede žádná cyklostezka, natož cyklopruh. Staroměstští radní by si měli vzít příklad ze sousedního Uherského Hradiště, kde je čerstvě instalován box pro kola a výhledově se v generelu plánuje i přivedení cyklistických komunikací až k vlakovému nádraží. Světlem na konci tunelu pro lidi využívající kolo jako dopravní prostředek je záměr města Starého Města začít rekonstruovat přednádražní prostor ještě v roce 2014. V současné době se počítá s 25 parkovacími místy pro kola, ty by dle charakteru tohoto přestupního uzlu, kde lidé svá kola odkládají třeba na celý den, měly být nejlépe zastřešené, chránící tak odložené bicykly před povětrnostními vlivy. Ještě vhodnější by potom byla kombinace uzavíratelných boxů na kola a krytého stání (Kordovaník, 2014b).



Obr 31. Současné vedení cyklistické infrastruktury ve Starém Městě včetně vlastních návrhů na nové vedení komunikací.

4.4 Uherskohradištská charta

V rámci Národní cyklokonference, která se konala na konci května 2011 v Uherském Hradišti, byla 31. 5. 2011 podepsána tzv. Uherskohradištská charta, která zavazuje signatáře ke zlepšování podmínek pro provozování cyklistické dopravy. Konkrétně se jedná o tato opatření:

- a) Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.
- b) Odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- c) Odstraňování bariér cyklistické dopravy.
- d) Zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol.
- e) Realizace a podpora projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce.
- f) Zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům,

tak návštěvníkům.

- g) Rozvoj cestovního ruchu prostřednictvím aktivit a opatření, která vedou ke zdokonalení a rozšíření cykloturistiky.

Dále se zástupci měst zavázali, že vytvoří ve svém městě pozici cyklokoordinátora se silným politickým mandátem, jenž bude zastřešovat veškeré činnosti spojené s prosazováním Uherskohradištské charty, spolupracovat s dotčenými orgány a institucemi, připravovat podklady atd. V současnosti jsou signatáři tato města: České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Jihlava, Kadaň, Kunovice, Liberec, Litovel, Napajedla, Olomouc, Opava, Ostrava, Otrokovice, Pardubice, Praha 19 - Kbely, Přerov, Rousínov, Tábor, Třinec, Uherské Hradiště, Uničov, Valašské Klobouky a Zlín (Uherskohradištská charta, 2011a; Uherskohradištská charta, 2011b; Města UH charty přátelská k cyklistům, 2012).

4.5 Akce propagující cyklodopravu

Takzvaná měkká opatření, mezi něž řadíme právě akce na podporu cyklodopravy, mají velký význam a jak ukazují zkušenosti ze zahraničí, investice do nich se bohatě vyplácí (Novák a kol., 1993). Jsou realizována hlavně jako doplnění tvrdých infrastrukturních opatření, pro propagaci a výchovu. Význam takovýchto opatření a projektů podtrhuje fakt, že během prvního Evropského dne bez aut v roce 1999 se vytížení městské hromadné dopravy zvýšilo o 10 %, ale cyklistická doprava někde vzrostla až na 900 % (Kutáček, 2003).

V souměstí se koná několik akcí, které mají za cíl propagovat cyklistickou dopravu nebo cykloturistiku. Ke klasickým cykloakcím jako je Giro de Pivko, jehož historie sahá až do minulého tisíciletí, neustále přibývají cykloakce nové. Velice důležitou akcí, která má přímý dopad na zvyšování podílu cyklistické dopravy v souměstí je projekt Do práce na kole 2014. Jedná se o týmovou soutěž pro firmy, která se v tomto roce uskuteční v měsíci květnu. Hlavním pořadatelem této soutěže je iniciativa Auto*Mat ve spolupráci s Nadací Partnerství. V jednotlivých městech kampaň organizují další subjekty. Pro Uherské Hradiště je to Žabka - centrum ekologické výchovy při Středisku volného času Klubko Staré Město, p. o. (Do práce na kole, 2014). 26. 4. 2014 se konal devátý ročník akce s názvem Na kole vinohrady Uherskohradištska neboli oficiální spuštění sezóny

cyklostezek. Organizátorem této akce je Městské informační centrum Uherské Hradiště (Pášma, 2004). Giro de Pivko je každoročně konaná recesistická cyklojízda s počátkem i koncem v Uherském Hradišti, která původně vznikla jako protest proti komunistické straně. Historie tohoto populárního „závodu“ sahá až do roku 1975 (Skalička, 2010).



Obr 32. Giro de Pivko 1983 (archiv Jiřího Moravčíka in Čoupek a kol., 2007).



Obr 33. a 34. Ani deštivé počasí neodradilo početnou ekipu cyklistů v účasti na akci Na kole Vinohrady, 26. 4. 2014 (Kordovaník, 2014c). Na snímku vpravo účastníci recesistické akce Giro de Pivko, nedatováno (archiv Jiřího Moravčíka In: Čoupek a kol., 2007).

4.6 Shrnutí dopravních přístupů jednotlivých měst k cyklistické dopravě

Jak je vidět, cyklistická doprava je v povědomí pracovníků městských úřadů zodpovědných za rozvoj dopravy. To se týká zejména Uherského Hradiště a Kunovic, neboť ve Starém Městě poněkud ustrnul vývoj cyklistické dopravy v intravilánu. Staré Město patřilo k průkopníkům, když vybudovalo smíšenou cyklostezku napříč téměř celým městem již v polovině devadesátých let, v současnosti se zaměřuje na propojení města s okolními sídly a na budování bezbariérových chodníků (Valouch, 2014). Staré Město je také jediným sídlem ve studované konurbaci, které doposud neintegrovalo cyklisty do hlavního dopravního prostoru.

Kunovice naopak oproti Starému Městu již zavedly cyklisty do hlavního dopravního prostoru, a to hned na jednom z nejméně frekventovaných úseků ve městě. Je to jediné místo v souměstí, kde se cyklisté pohybují spolu s automobily na silnici první třídy (I/55). Velkým vystřízlivěním je ovšem fakt, že další rozšíření vyhrazených pruhů pro cyklisty se neplánuje. Plánů na rozšiřování cyklistické infrastruktury mají ovšem v této nejjihnější části souměstí víc než dost.

Uherské Hradiště – ekonomické, kulturní, správní centrum konurbace, ale i velký inovátor a lídr na poli cyklistické dopravy, a to nejen v souměstském měřítku. Je to právě metropole Slovácka, kde byly poprvé zavedeny cykloobousměrky a také víceúčelové jízdní pruhy. V obou případech se tak stalo ještě před zavedením těchto opatření do české legislativy. Mnoho dalších opatření je ve městě realizováno, i když je to na hraně se současnými normami a nařízeními, ale v opačném případě by se nikdy nedostaly do praxe. Právě nelehký boj na politické úrovni nese své ovoce v počtu cyklistů, kteří denně usedají za řidítka svých železných ořů vstříc zaměstnání, škole, restauračnímu zařízení, rekreaci... Podle výzkumu agentury Timur nemá Uherské Hradiště dokonce v počtu denně dojíždějících do zaměstnání v republikovém měřítku konkurenci (viz kapitola 4 Současný stav cyklistické dopravy v souměstí).

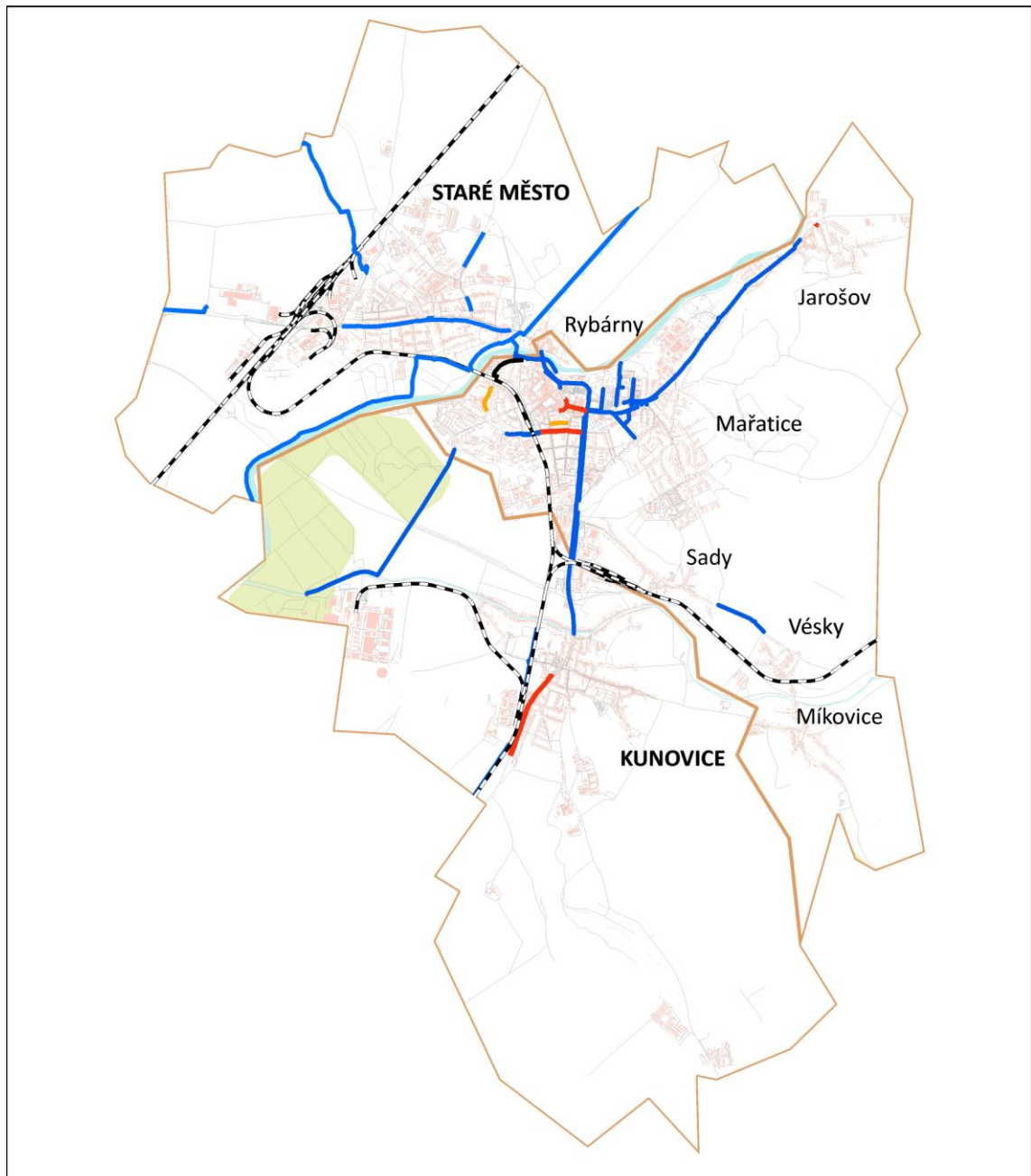
Tab 3. Délka všech cyklistických komunikací v km na území katastru souměstí Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město dle jejich typu.¹

typ komunikace	cyklostezky	vyhrazené pruhy	víceúčelové pruhy	cyklopiktokoridory	celkem
město					
Uherské Hradiště	12	1,5	1	0,5	15
Staré Město	11,5	0	0	0	11,5
Kunovice	4,8	2	0	0	6,8
souměstí	28,3	3,5	1	0,5	33,3

zdroj: MÚ Staré Město, MÚ Kunovice a MÚ Uherské Hradiště

Z tabulky č. 3 je vidno, že cyklistickou infrastrukturu v souměstí tvoří celkem 33,3 km cyklistických komunikací všech typů. Největší část z nich, rovných 15 km, připadá na Uherské Hradiště. Na druhém místě se v celkové délce umístilo Staré Město s 11,5 km cyklistických komunikací, v tomto případě jsou však všechny komunikace cyklostezkami, z nichž navíc valná většina připadá na extravilán. Staré Město se tedy v posledních letech zaměřuje spíše než na podporu cyklistické dopravy na rozvoj cykloturistiky. Dalším výrazným rysem, který je patrný po analýze dat cykloinfrastruktury, je zjištění, že pouze Uherské Hradiště má na svém území cyklopiktokoridory a víceúčelové jízdní pruhy. Je potřeba poznamenat, že veškeré vedení cyklistických komunikací v hlavním dopravním prostoru (vyhrazené cyklistické pruhy, víceúčelové jízdní pruhy a cyklopiktokoridory) bylo realizováno až v posledních několika letech. Lepší představu o prostorovém uspořádání veškerého vedení cykloinfrastruktury dává mapa na následující straně (obr 35.).

¹ Cyklostezka Kunovickým lesem o přibližné délce 2,5 km byla kompletně zahrnuta mezi komunikace v katastru Kunovic, neboť tam také leží. Město Uherské Hradiště se však na rekonstrukci (2010 a 2014) podílí nepoměrně větší částkou (Valouch, 2014).



Použité značky

současná síť

- vyhrazené pruhy
- cyklopietokoridory
- víceúčelové pruhy
- cyklostezky

- hranice katastrálního území
- vodní toky
- Batův kanál
- budovy
- lesy

- silnice
- železnice

1:55 000
0 1 500 3 000 m

Jan HANIČINEC, Staré Město 2014
zdroj dat: MÚ Uherské Hradiště,
ArcCR 500 2.0 a 3.0

Obr 35. Cyklistická infrastruktura v souměstí Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město v roce 2014.

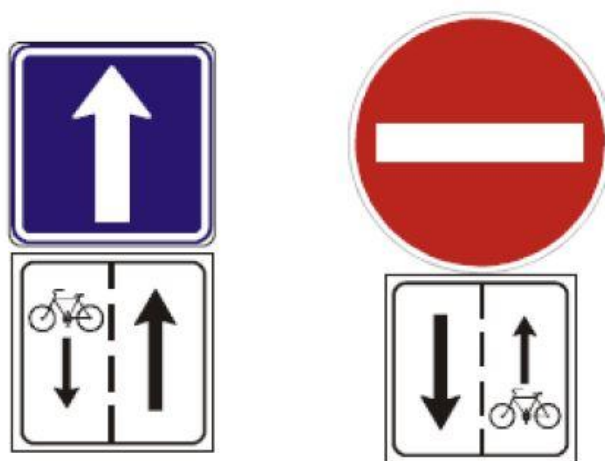
5 Návrhy cyklistických opatření

5.1 Cykloobousměrky

Velice jednoduchým a elegantním řešením rozšíření stávající sítě cyklodopravy je realizace takzvaných cykloobousměrek. Jedná se o prosté povolení vjezdu cyklistům do stávajících jednosměrných komunikací. Většina jednosměrek je jednosměrkami proto, že nemají dostatečnou šířku pro obousměrný provoz, což je způsobeno buď prostorovým uspořádáním dané lokality, nebo z důvodu podélného parkování automobilů v těchto ulicích. Z obousměrnění provozu pro cyklistickou dopravu na stávajících jednosměrných komunikacích je poměrně levnou záležitostí, odpadá totiž nutnost výstavby nových komunikací, na místo toho je využita stávající síť. Jednosměrky vedou také k permanentnímu porušování zákazu vjezdu do jednosměrných ulic ze strany cyklistů, neboť jiné řešení v praxi není možné. Akceptace jednosměrných ulic totiž znamená i objet několik bloků či celé centrum města, což je pro cyklisty naprosto nepřijatelné a nesmyslné. Cyklista se totiž chová velmi podobně jako chodec, neboť vyvíjí fyzickou námahu, a tak hledá nejkratší trasu. Cyklista zároveň svou charakteristikou pohybu často vůbec nemusí bránit plynulosti provozu oproti motorovým vozidlům (Čarský a Martinek, 2008). Toto opatření umožňuje cyklistům přímější spojení (Černý a kol., 2011). Ve Vídni byla tato opatření zavedena už v osmdesátých letech a vedla ke zvýšení podílu cyklodopravy (Filler a kol., 2013). Obdobné opatření bylo zavedeno například v Uherském Hradišti v ulici Hradební a na Palackého náměstí, kde se dříve obousměrná komunikace, změnila na jednosměrnou s výjimkou obousměrného provozu pro cyklistickou dopravu, ale takových úseků již existuje v Uherském Hradišti více. Cykloobousměrky by dále mohly vzniknout v Uherském Hradišti v ulicích Jana Žižky, Prokopa Holého, Chelčického. Jmenované ulice jsou zejména zdrojovou lokalitou pro vyjížděku s charakterem zástavby zejména třípatrových činžovních domů, mají tedy obytnou funkci. Další komunikací, kde by toto opatření prospělo, je ulice Františkánská v samém centru Uherského Hradiště. S realizací ve Františkánské se počítá i v Generelu cyklistické dopravy. Ve Starém Městě by se k cykloobousměrkám mohla přidat klidná ulice Klukova s převažující obytnou funkcí. Za vhodné považuji toto opatření zavést i ve dvou ulicích, které se přimykají k historickému centru města Uherské Hradiště, ty v současnosti nespádají do placené

zóny pro parkování automobilů a díky jejich blízkosti centra jsou proto často vyhledávána k parkování. Jsou to ulice Žerotínova a Jiráskova. Další ulicí, do které by cyklisté měli mít povolen vjezd z obou stran, je spojka centra města s městským fotbalovým stadionem vedoucí při největším městském parku - ulice U Stadionu. Výhodou tohoto řešení je napojení na již stávající cyklopruhy (Svatoplukova) a cyklostezku podél Malinovského třídy. Toto opatření by mohlo být realizováno i v přilehlé ulici Stonky. Další komunikace, kde by toto opatření bylo velice vhodné, jsou dvě ulice vybíhající přímo z Mariánského náměstí v Uherském Hradišti – ulice Výpadová a ulice Leoše Janáčka.

Zavedení obousměrného provozu cyklistů by mělo být samozřejmostí ve všech dosavadních jednosměrkách a realizováno všude tam, kde není závažný technický nebo jiný problém, který by znemožňoval toto řešení. První cyklisté v celé České republice, kteří se objevili legálně v protisměrné komunikaci, byli právě v Uherském Hradišti, a sice v roce 2003 (Pavlíček, 2014). V tomto trendu by mělo být pokračováno i nadále, ve velké míře s tímto způsobem rozšiřování sítě cyklokomunikací totiž počítá i Generel cyklistické dopravy v Uherském Hradišti.



Obr 36. Označení jednosměrné pozemní komunikace s vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty (Čarský a Martinek, 2008).



Obr 37. Ulice Za Alejí v Uherském Hradišti, která je cyklistům na rozdíl od motoristů zpřístupněná v obou směrech. Kromě vertikálního dopravního značení vede bezpečně cyklisty touto komunikací i jeden ze dvou cyklopiktokoridorů v celém souměstí (Haničinec, 2014).

5.2 Restriktivní opatření vůči automobilové dopravě

Ze zahraničí i z České republiky můžeme pozorovat, že restriktivní opatření fungují, a jestliže je tomu tak, je vhodné je citlivě zakomponovat do komplexního plánu na podporu alternativních způsobů dopravy. Důležité je, aby nevznikla podobná situace jako v německém městě Münster v osmdesátých letech. Münster se rozhodl jít cestou podpory cyklistické dopravy, což se mu také povedlo, ale jen tak napůl. V roce 1982 byl podíl cyklistické dopravy v Münsteru 25 %, podíl pěších 13 % a podíl automobilové dopravy 55 %. V roce 1990 měla cyklistická doprava podíl už 31 %, ale chůze jen 7 % a automobilová doprava zůstala na 55 % (Mees, 2010).

Způsobů restriktivních opatření je více, například zpoplatnění vjezdu automobilů do centra města. S tímto opatřením poprvé na evropském kontinentě přišla trojice největších norských měst (Oslo, Bergen, Trondheim) v roce 1990. Primát v tomto ohledu patří Singapuru, který toto opatření zavedl již v roce 1975 (Do Londýna? Raději pěšky!, 2003). To není případ studovaného souměstí. Uherské Hradiště a Kunovice zvolily jinou

strategii a zpoplatnily parkování ve vybraných lokalitách svých měst (ve Starém Městě je parkování na všech veřejných plochách k tomu určených zdarma). V centru Uherského Hradiště, kde stojí auta na obou hlavních náměstích (!), je velký prostor ke zlepšení této situace. V Kunovicích, kde je stání zpoplatněno pouze na náměstí Svobody a ceny jsou zde spíše symbolické (za první hodinu 5 Kč, za každou další i započatou hodinu 10 Kč) (Zámečník, 2011), je proto navrhováno zvýšení cen o 100 %. V Uherském Hradišti by měla být zcela vyloučena možnost parkování automobilů na Masarykově náměstí, Mariánském náměstí, Zelném trhu a ulici Nádražní, kterou by bylo vhodné vyhradit pouze pěším a cyklistům. Obslužná doprava jako je zásobování obchodů by měla být striktně vymezena do mimopracovních hodin (např. 18.00–6.00). Prostor znovu získaný po parkovacích plochách by pak mohl být osázen zelení a doplněn městským mobiliářem (lavičky) a nově vybudovanými vhodnými parkovacími plochami pro kola. Úplným vyloučením parkování z těchto míst by město přišlo o 174 parkovacích míst (Tvrdoň, 2014), vhodné by bylo je substituovat parkovacím domem, který by ovšem stál mimo historické centrum. K podobným závěrům dochází i Černý a kol. (2011) v generelu, když mimo jiné navrhují:

- 1) městem řízenou výstavbu hromadných garáží mimo centrální části města,
- 2) proces postupného vytěsňování parkovacích míst z uličních prostor v centru města. Zajímavou myšlenku uvádí J. Večeřa (2013) ve své bakalářské práci, když navrhuje zavedení městské vyhlášky, která by stanovovala povinnost pro všechny nové budovy v centru měst mít vlastní podzemní parkování, k tomuto názoru by se jednoznačně mělo přiklonit i Uherské Hradiště jakožto centrum souměstí.

Řada obyvatel označuje problém parkování v centru Uherského Hradiště za hlavní překážku spokojeného života ve městě. Jak město tento problém řeší? Místostarosta Stanislav Blaha přichází se třemi návrhy, jsou to:

- 1) radikální snížení ceny za první půlhodinu parkování ve středu města, a to na pouhou jednu korunu
- 2) zavedení rezidenčního parkování ve vyhrazených zónách pro obyvatele, kteří mají v dané oblasti trvalé bydliště

- 3) možnost vybudovat si na vlastní náklady své parkovací místo na jinak nevyužitě ploše (Malůšová, 2014)

Pan místostarosta evidentně nevidí skutečný problém, kterým není nedostatek parkovacích míst nejenom v centru města, nýbrž velký počet automobilů v ulicích k tomu nedimenzovaných. Kroky, které navrhuje, nemohou nikdy tento problém vyřešit. Začněme druhým opatřením, které pan místostarosta navrhuje. Zavedení rezidenčního parkování se jeví hned na první pohled jako populistický krok, který nemá nejmenší potenciál vyřešit tento problém. Nezvyší se jím ani počet parkovacích míst, ani se neníží počet automobilů ve městě. Třetí opatření je totální nesmysl, zcela nesystémové řešení. Pan místostarosta navrhuje, aby si každý občan, který o to požádá a vybere si „volné místo“, měl tu možnost si vybudovat vlastní stání, které by sloužilo jenom jemu, a parkování na tomto místě by měl na deset let zdarma. Podle vedoucího odboru dopravy Jindřicha Havelky by takových míst mohly vzniknout desítky, a to i v nejvíce exponovaných částech jako jsou Štěpnice či Rybníky. Nevím, co si osoby zodpovědné za toto rozhodnutí myslí o „nevyužívaném místě“ v intravilánu, ale mám neblahé tušení, že to budou poslední zbytky zeleně mezi domy a komunikacemi, na kterých ještě nestojí auta. Tohle opravdu páni radní nemůžou myslet vážně! Konečně se dostáváme k opatření, které zůstalo na závěr této minipolemiky. Jedním z návrhů je i myšlenka na snížení ceny parkovného pro první půlhodinu parkování v centru Uherského Hradiště. To je zajímavý nápad, který by se snad mohl osvědčit. Uherské Hradiště je malé město a za půlhodinu se dá stihnout ledasco. V tomto případě však bude nutné vyhodnotit až výsledky z praxe.

Otázka parkování v centrech měst, nakládání s veřejným prostorem, rostoucí automobilizace je ošemetná věc. Řešením pro souměstí by mohlo být vystavění parkovacího domu popřípadě i domů nedaleko centra Uherského Hradiště a dlouhodobá propracovaná podpora alternativních druhů dopravy. K podpoře jedné z alternativ – cyklistické dopravy je již směřováno díky cyklogenerelu. Co se týče výstavby parkovacího domu, vhodně se jeví lokalita v ulici Na Stavidle, v místě kde stojí desítky let staré garáže. Právě ty by mohl nahradit velkokapacitní parkovací dům. V ulici Na Stavidle již město parkovací plochy vybuodovalo, ale nikoli vícepatrové, což se teď jeví jako velká chyba. Inspirovat bychom se také mohli ve Vídni, kde rozšíření zón placeného parkování

bylo jedním ze stěžejních důvodů poklesu individuální automobilové dopravy v centru města (Filler a kol., 2013).



Obr 38. Pohled z ptačí perspektivy na Masarykovo náměstí, ležící v samém centru historického města, hyzděné desítkami aut (Letecký snímek Masarykova náměstí, 2014).

Ve Vaubanu, což je předměstí německého města Freiburg, je parkování na ulici a jízda autem v podstatě zakázáno, stejně jako soukromé garáže u domů. Vlastnit automobil zakázáno není, je nutného ho ale parkovat ve vyhrazeném prostoru na okraji města. Díky tomu žije ve Vaubanu celých 70 % rodin bez aut a 57 % rodin, které se sem chtěly přistěhovat, kvůli tomu své auto prodalo (Nováček, 2011).

5.3 Sjednocení dopravního značení

Velkým problémem je nejednotné dopravní značení. Na některých místech jako například ve Starém Městě v ulicích Velkomoravská a Hušťňovská, kdy je jednou vjezd cyklistů povolen a o kousek dál naopak zapovězen. Zcela nesmyslně je jízda na bicyklu zakázána v nejširším bodě těchto ulic (viz obr.) Podle současného právního rámce překračují zákon všichni ti, kteří jdou na poštu ve Starém Městě pěšky, úsek smíšené

stezky pro chodce a cyklisty je tam mylně dopravní značkou vyznačen pouze jako cyklostezka, na níž by se chodci vůbec neměli pohybovat. A takových absurdit najdeme v celém souměstí řadu. Celorepublikově proslulý je již „Jarošovský les značek“ (obr 39). Proto je nutné provést kompletní revizi dopravního značení v celém souměstí, současný stav je v mnohých případech zcela nevyhovující. Pouhým přeznačením vhodných úseků by se cyklistická infrastruktura mohla poměrně lacině rozšířit o další úseky, pohyb cyklistů, kteří se mnohdy v těchto úsecích již pohybují, by se zlegalizoval a zároveň by došlo ke zvýšení bezpečnosti provozu, neboť ostatní osoby pohybující se po těchto komunikacích by byly informovány formou dopravního značení o výskytu cyklistů.



Obr 39. Velké množství dopravních značek ukončujících a znovu začínajících smíšenou cyklostezku v Jarošově je dáno vydlážděným křížením silnice II/497 a účelových komunikací. Dle norem to tak dle M. Valoucha (2014) musí být. 04/2014 (Haničinec, 2014).

5.4 Homogenizace stojanů pro kola

Na první pohled se to může zdát jako marginalita, ale nejednotný mobiliář cyklistické infrastruktury k jejímu rozvoji rozhodně nepřispívá. Za zcela nevyhovující, a to hned z několika důvodů můžeme považovat mobilní stojany fixující pouze přední anebo zadní kolo jízdního kola v závislosti na tom, jak kolo do stojanu postavíme, neboli takzvané „lamače kol“. Jejich první nevýhodou je právě ona mobilita, značná část těchto stojanů totiž není pevně připevněna k zemi, což je prvním předpokladem bezpečného

stojanu na kola. Za druhé, samotná konstrukce stojanů činí téměř nemožným přimknout k němu i rám kola jiným než lankovým zámkem, který lze jen stěží označit za plnohodnotné zabezpečení kola (pozn. autorovi této práce byla v centru Uherského Hradištěm odcizena celkem tři kola, všechny tři kola byla řádně uzamčena lankovým zámkem). Třetí výtkou na adresu těchto nepovedených stojanů je fakt, že rozteče jednotlivých pozic pro kola ve stojanu jsou nepřiměřeně široké a díky tomu většina kol postrádá stabilitu a vyvrací se – odtud ona nelichotivá přezdívka. Tyto stojany navrhl zjevně imbecil nemající o cyklistické dopravě ani potuchy anebo zloděj kol.

Proto je více než vhodné homogenizovat stojany a parkování pro kola. Přípustné jsou dva maximálně však tři typy stojanů pro celé souměstí. Jako ideální pro rozšíření po celé konurbaci lze považovat stojany tvaru řeckého písmene π , které budou pevně stavebně ukotveny k podloží. Tento typ stání se již v současnosti nachází u nově zrekonstruovaného plaveckého bazénu (Akvapark Uherské Hradiště), nejnověji také na Palackém náměstí. Druhým přípustným typem parkování pro kola poskytující relativně dobré zabezpečení jsou uzavíratelné a uzamykatelné boxy pro kola, které byly letos instalovány u vlakového nádraží a další se chystají najít své místo u autobusového nádraží. Nespornou výhodou tohoto řešení je ochrana proti povětrnostním vlivům, a to že kola nejsou v kójiích vidět. Naopak jejich nevýhoda tkví ve vyšší pořizovací ceně a větším prostorovým nárokům. Proto je tento typ parkování vhodný zejména na místa, kde lidé odkládají kola na delší dobu.



Obr 40. Lidé mají jasno, než-li novou variantu „lamače kol“ volí raději staré stojany pro kola jiné konstrukce (Staré Město, Brněnská ulice), 04/2014 (Haničinec, 2014).



Obr 41. Bytelné parkování pro kola u berlínské O₂ arény, 02/2014 (Haničinec, 2014).



Obr 42. Parkovacích míst pro kola je v souměstí na většině míst dostatek, a když ne, tak lidé si většinou poradí, Tyršovo náměstí v Uherském Hradišti, 04/2014 (Haničinec, 2014).



Obr 43. Moderní bezpečný typ stání pro kola je k nalezení už i v Uherském Hradišti. Zde snímek z ulice Sportovní, kde bylo parkování vybudováno v rámci rekonstrukce plaveckého bazénu, 04/2014 (Haničinec, 2014).

5.5 Osvětové akce

Je nutné podpořit výstavbu infrastruktury měkkými opatřeními, abychom tak stimulovaly výsledný efekt a dosáhly lepších výsledků. K řadě již probíhajících nebo proběhnutých akcí je nutné jednoznačně doplnit bezpečností kampaň zaměřenou

na zabezpečení kol proti odcizení. Právě v této oblasti jsou obrovské nedostatky a prevence a osvěta, by mohly zmírnit tento negativní jev. Takovou kampaň by mohla iniciovat radnice a v její realizaci by měla pomáhat (městská) policie. Kampaň by měla cílit na největší zaměstnavatele v souměstí, studenty všech škol na území souměstí, ale i na celou veřejnost v souměstí Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město.



Obr 44. Laxně zamknutý bicykl v Uherském Hradišti, 04/2014 (Haničinec, 2014).



Obr 45. Těmto a podobným případům je potřeba předcházet tvrdými i měkkými opatřeními, Masarykovo náměstí v Uherském Hradišti, 07/2010 (Haničinec, 2010).

5.6 Vzájemná spolupráce v souměstí

Obrovským nedostatkem je téměř nulová spolupráce jednotlivých radnic v souměstí v rámci cyklo dopravy a cykloopatření. V tomto je evidentní velký potenciál, který pokud by se podařilo naplnit, by do zajista zvýšil přepravní výkon cyklistické dopravy. Tohoto problému si všímá i SWOT analýza ve Strategickém plánu rozvoje města Uherské Hradiště do roku 2020 (MEPCO, s.r.o., 2007), která uvádí jako slabou stránku „nepropojené cyklostezky - souměstí, městských částí, propojení okolních obcí. Zde je třeba uvést, že paradoxně rozvinutější je mnohdy propojení s okolními obcemi (Kostelany nad Moravou, Zlechov, Velehrad, Huštěnovice, Ostrožská Nová Ves) než v rámci samotného souměstí. Myšlenka společného cyklistického generelu se objevuje už v dokumentu Program rozvoje Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice z roku 2004 (Saura, s.r.o., 2004). Dle rozhovoru, který mi poskytl referent odboru dopravy a velký propagátor cyklistické dopravy D. Pavlíček (2014), probíhají v současnosti vzájemná jednání zástupců všech tří měst v otázce společného generelu dopravy veškeré dopravy v souměstí, což je jistě velmi dobrá zpráva. Rokování jsou údajně na dobré cestě. Společný generel by měl převzít existující Generel cyklistické dopravy v Uherském Hradišti. Dalším krokem k užší spolupráci v otázce cyklistické dopravy by mohlo být přistoupení Starého Města k Uherskohradištské chartě, s čímž souvisí i zvolení osoby zodpovědné za rozvoj cyklistické dopravy.

6 Závěr

„Slovácká konurbace“ tvořená trojicí měst Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice, jež je fyzicky i funkčně propojena, tvoří jedno z významných cyklistických center v České republice. Dokládají to na republikový průměr nebývale vysoké podíly cyklistické dopravy na denní dojíždě za prací, které v případě Kunovic a Starého Města dosahují více než 30 %. Také Uherské Hradiště s necelými 24 % se nemá za co stydět. Podle jiného výzkumu (agentura Timur, 2011) je Uherské Hradiště dokonce první v celé České republice mezi pracujícími, kteří k denní dojíždě používají bicykl jako dopravní prostředek. I mezi denně dojíždějícími studenty si města v trojměstí vedou více než dobře, když se mezi všemi českými městy nad pět tisíc obyvatel umístily na 7. (Staré Město), 16. (Kunovice) a 17. (Uherské Hradiště) místě.

Velká obliba jízdního kola je dána několika důležitými faktory, mezi něž patří rovinatý reliéf (až na výjimku v podobě městské části Mařatice), teplá klimatická oblast T4 a v neposlední řadě také historie. Vždyť první cyklostezka vedoucí paralelně s dopravní tepnou souměstí, silnicí I/55, byla vybudována v Uherském Hradišti už v roce 1967! V roce 1980 byla postavena cyklostezka napříč Kunovickým lesem, aby spojila významné sídliště ve Štěpnicích v Uherském Hradišti a největším průmyslovým areálem v Kunovicích, kde se v té době vyráběly letadla. V progresivní cyklistické politice pokračovalo v polovině devadesátých let i Staré Město, které stihlo dokončit smíšenou stezku pro chodce a cyklisty ještě před katastrofální povodní, která zasáhla město v roce 1997. Ze strany Starého Města to však byl poslední krok ke zvýšení délky cyklistické infrastruktury vedené intravilánem obce, to se poté zaměřilo na budování cyklostezek propojujících obec s dalšími sídly v okolí (Huštěnovice, Kostelany nad Moravou a další). V současnosti se ve Starém Městě ve velkém budují bezbariérové chodníky, které ovšem cyklistům jejich pohyb po městě příliš neusnadňují.

Největším současným inovátorem v cyklistické dopravě je bezesporu Uherské Hradiště, které jako vůbec první v České republice zavedlo v roce 2003 tzv. cykloobousměrky a o deset let později, opět jako první v celé republice, víceúčelové pruhy pro cyklisty. Jako první v souměstí také zavedlo cyklopiktokoridory a nainstalovalo uzavíratelné boxy pro kola. V současnosti tvoří cyklistickou infrastrukturu v souměstí 33,3 km všech typů komunikací, na nichž mají největší podíl cyklostezky s 28,3 km, což odpovídá 85 %. Zbýlých 15 % tvoří cyklopruhy (vyhrazené a víceúčelové) a cyklopiktogramy, které integrují cyklisty do hlavního dopravního prostoru.

Tato práce dále navrhuje některá opatření, která by měla zvýšit podíl cyklistické dopravy v souměstí. Jedná se především o nové trasy propojující stávající komunikace, dále zavedení cyklistických obousměrek, jenž představují levné a elegantní řešení pro další rozšíření systému cyklistické infrastruktury. Práce dále doporučuje revizi dopravního značení, a to zejména ve Starém Městě, ale nejen tam; homogenizaci stojanů pro kola a osvětové akce zaměřené na bezpečné parkování, protože krádeže kol jsou v souměstí velkým problémem. Dalšími návrhy, které byly v práci navrženy, jsou restriktivní opatření vůči automobilové dopravě zaměřené na úplný zákaz parkování v některých lokalitách historická centra Uherského Hradiště, které je zároveň centrem celé konurbace. Posledním návrhem je doporučení větší spolupráce v rámci souměstí.

„Potřebujeme alternativy k autům a potřebujeme je nyní, protože problémy jako klimatické změny nebo nejisté zásoby ropy jsou urgentní“ (Mees, 2010). Právě cyklistická doprava může přinést úlevu malým i větším městům, škála jejích výhod zahrnující nízké nároky na prostor, nulové emise při provozu, dostupnost pro širokou veřejnost, relativně nižší náklady na údržbu komunikací než v případě automobilové dopravy, pozitivní dopady na fyzické i psychické zdraví jejích uživatelů, nepatrný hluk při provozu a řada dalších, mluví za vše. Jak uvádí P. Mees (2010), „pouze chůze a cyklistika jsou jediné skutečně trvale udržitelné způsoby dopravy.“

„Rovnice „méně automobilové dopravy = lepší kvalita života ve městě“ by se měla stát součástí uvažování každého jednotlivce, zvláště vládních představitelů a odpovědných činitelů. Společné úsilí je nezbytné pro zvyšování image šetrné mobility – kombinace pěší, cyklistické a veřejné dopravy, které jsou ohleduplné k životnímu prostředí a vytvářejí novou kulturu pohybu ve městech. V sázce není nic jiného než přežití tradičního evropského města spolu s jeho obyvateli.“ (Růžička,

7 Summary

The main object of this bachelor work is complex analysis of cycle transport in three municipalities – Uherské Hradiště, Staré Město and Kunovice which together makes conurbation. Uherské Hradiště is biggest of those cities and is also administrative, culture and economic centre of conurbation. Conurbation is located in flat area of water meadow of Morava river. Climate here belongs to most warm regions in Czech republic. These physicalgeographic features makes very strong basic for cycling transport. Another very important reason why cycling is so popular in conurbation is history. The very first cycling path was build in 1967! Another important communication for cyclist came in 1980 and connected big housing estate in Štěpnice (Uherské Hradiště) with largest industrial area in Kunovice. Staré Město also came with progressive solution for cycling transport and in middle 90' created cycling communications through whole city. Unfortunately that was last time hen Staré Město made cycling infrastructure inside

of city. In present days Staré Město focusing on cycling paths outside of city for better connection with other settlements.

Last part of this work brings solutions which should lead to higher ratio of cyclist in conurbation. At first suggest some new ways which connects current cycling infrastructure, it also suggest two-way streets for bicycles but for cars it should be only one-way streets. It's cheap and elegant. Another solutions are revising of traffic signs (especially in Staré Město), homogenization of bicycle parking, advise for closer cooperation between cities and some restrictive arrangements against automobiles in city centre of Uherské Hradiště.

Seznam použité literatury a zdrojů

Literatura

- [1] BANISTER, David a Kenneth John BUTTON: Transportation, the Environment and Sustainable Development. University Press, Cambridge: 1993. 275 s. ISBN 978-0419-178-70-5.
- [2] CULEK, M. a kol.: *Biogeografické členění České republiky*. Praha: ENIGMA, 1996. 347 s. ISBN 80-860-6482-4.
- [3] *Cyklistika pro města: Informace pro zástupce měst a obcí*. 2. doplněné vydání. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2006, 81 s. ISBN 80-7212-387-4.
- [4] ČARSKÝ, Jiří a Jaroslav MARTINEK. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty: METODIKA uplatnění výsledku výzkumu*. Praha, Brno: České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.
- [5] ČERNÝ, Lukáš, Adolf JEBAVÝ, Jan JOKL, Jakub KUTÍLEK a Lenka ŠRÁMKOVÁ. *Generel cyklistické dopravy v Uherském Hradišti*, Brno: ADOS, ALTERNATIVNÍ DOPRAVNÍ STUDIO, 2011.
- [6] ČOUPEK a kol. *Uherské Hradiště: královské město na řece Moravě*. Uherské Hradiště: město Uherské Hradiště, 2007. 492 s. ISBN 978-80-239-987-3.
- [7] ČOUPEK a kol. *Uherské Hradiště: dějiny města*. 1. vyd. Brno: Blok, 1981, 632 s.

- [8] Demek, J., Macovčín, P. eds. (2006): *Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny*. Brno: AOPK ČR, 580 s. ISBN 80-86064-99-9.
- [9] KAPLANOVÁ, Jolana. *Budování cyklistických komunikací*. Pardubice, 2011. Seminární práce. Univerzita Pardubice.
- [10] KORDOVANÍK, Jiří. *Nové přednádraží? Ano, za patnáct milionů*. Uherské Hradiště: Slováký Deník, 4. 4. 2014b.
- [11] KOTRMAN, Jiří. *160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: České dráhy, 2001. 145 s. 97-8808-5104-92-9
- [12] KUNDERA, Milan. *Nesmrtelnost*. 3. vyd. Brno: Atlantis, 2006, 382 s. ISBN 80-7108-276-7.
- [13] KUTÁČEK, Stanislav. *Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2003. 70 s. ISBN 80-210-3305-3.
- [14] MALŮŠOVÁ, Blanka. *Revoluce s parkováním v Uherském Hradišti: v centru za korunu a více míst pro rezidenty*. Uherské Hradiště: Slováký Deník, 4. 4. 2014.
- [15] MEPCO, s.r.o. *Strategický plán rozvoje města Uherské Hradiště do roku 2020*. Praha: MEPCO, s.r.o., září 2007, 87 s.
- [16] MEES, Paul. *Transport for Suburbia: Beyond the Automobile Age*. UK and USA: Earthscan, 2010. 225 s. ISBN 978-1-84407-740-3.
- [17] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Centrum dopravního výzkumu. Praha: Ministerstvo dopravy, leden 2005, 38 s. ISBN 80-86502-11-2.
- [18] NOVÁČEK, Pavel. *Udržitelný rozvoj*. 2. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2011. 430 s. ISBN 978-80-244-2795-9.
- [19] NOVÁK, Jiří, Miroslav PATRIK, Jiří RŮŽIČKA, Jana TYWONIAKOVÁ, Jiří ZAJÍČEK a Jan ZEMAN. *Doprava, životní prostředí a politika*. 1. vyd. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 1993. 81 s. ISBN 80-901-339-2-4.
- [20] OBDRŽÁLEK, Jiří. Odbor správy majetku a ŽP, Městský úřad ve Starém Městě [rozhovor]. Staré Město 11. 4. 2014
- [21] OLEOLENKOVÁ, Marina. *Analýza vybraných souměstí v ČR*. Brno, 2009. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Ondřej Mulíček.

- [22] PAVLÍČEK, Dušan. Referent odboru dopravy, Městský úřad v Uherském Hradišti [rozhovor]. Uherské Hradiště 23. 4. 2014
- [23] QUITT, Evžen. *Klimatické oblasti Československa*. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1971, 73 s., 5 l. příl. *Studia Geographica*, 16.
- [24] QUITT, Evžen. *Mapa klimatických oblastí ČSSR*. 1. vyd. Brno: Kartografické nakladatelství, 1970, 1 mapa na 2 listech.
- [25] *Rethinking everyday mobility: results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project*. Editor Franc Trček, Drago Kos. Ljubljana: Publishing House of the Faculty of Social Sciences, 2012, 362 s. ISBN 978-961-2356-002.
- [26] RŮŽIČKA, Jiří. *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*. 1. vyd. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 1993. 46 s. ISBN 80-901339-1-6.
- [27] SAURA, s.r.o. *Program rozvoje souměstí měst Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice*. Brno: Saura, s.r.o., 2004, 54 s.
- [28] THOŘ, Václav a kolektiv. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice I. díl*. 1.vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu Brno, 1994. 103 s.
- [29] STAUFČÍK, Robert. Odbor investic, Městský úřad ve Starém Městě [rozhovor]. Staré Město 11. 4. 2014
- [30] ŠEVČÍK, Martin. Odbor architektury, plánování a rozvoje, Městský úřad v Uherském Hradišti [rozhovor]. Uherské Hradiště 23. 4. 2014
- [31] TOLASZ, Radim. *Atlas podnebí Česka*. 1. vyd. Praha: Český hydrometeorologický ústav, 2007, 255 s. ISBN 978-80-86690-26-1.
- [32] VALOUCH, Milan. Vedoucí odboru investic a územního plánování, Městský úřad v Kunovicích [rozhovor]. Kunovice 28. 4. 2014
- [33] VEČEŘA, Jan. *Cyklistická doprava v Pardubicích*. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice. Vedoucí práce Roman Hruška.

Internetové zdroje

- [1] Aeroklub. *Slovácký aeroklub Kunovice* [online]. 11. 2. 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.lkku.cz/aeroklub/letiste>
- [2] Bikesharing v Praze? Projekt půjčování veřejných jízdních kol by se mohl rozjet i v

- české metropoli. *Regionyčr* [online]. 7. 3. 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z:
<http://www.regiony-cr.cz/view.php?nazevclanku=&cislocclanku=2014030035&rstema=33&rsstat=5&rskraj=10&rsregion=50>
- [3] BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana, Jiří ČARSKÝ a Jaroslav MARTINEK. Závěrečná výzkumná zpráva: Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR "CYCLE 21". *Cyklodoprava.cz* [online]. prosinec 2008 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z:
<http://www.cyklodoprava.cz/file/vyzkum26-zaverecnazprava/>
- [4] Celostátní sčítání dopravy 2010. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2010 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- [5] Cyklostezka v Jarošově je v provozu. *Slováckýdeník.cz* [online]. 8. 12. 2007 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: http://slovacky.denik.cz/zpravy_region/cyklostezka-jarosov-maratice-2.html
- [6] ČARSKÝ, Jiří. CYCLE21 - Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR. *Cyklodoprava.cz* [online]. 23. 12. 2008, 26. 10. 2012 [cit. 2014-04-10]. Dostupné z:
<http://www.cyklodoprava.cz/vyzkum/projekt-cycle21>
- [7] DEMAIO, Paul a Russell MEDDIN. *The Bike-sharing World Map* [online]. 27. 10. 2007, 19. 4. 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: www.bikesharingworld.com
- [8] Do Londýna? Raději pěšky!. *Auto.idnes.cz* [online]. 7. 4. 2003 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/do-londyna-radeji-pesky-0vt-automoto.aspx?c=A030402_203504_automoto_fdv
- [9] *Do práce na kole: rozjed' svůj koloktív* [online]. 2014 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z:
<http://www.dopracenakole.net>
- [10] Dopravní značky s komentářem. *BESIP* [online]. Ministerstvo dopravy, 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecna-silnice/dopravni-znacky-s-komentarem>
- [11] EHRLICH, Pavel. Cyklistická doprava. *Vítejte na Zemi...* [online]. 2013a [cit. 2014-03-27]. Dostupné z:
dostupné z:
http://www.vitejenazemi.cz/cenia/index.php?p=cyklisticka_doprava&site=doprava
- [12] EHRLICH, Pavel. Udržitelná doprava ve městech. *Vítejte na Zemi...* [online]. 2013b [cit. 2014-03-27]. Dostupné z:

http://www.viteitenazemi.cz/cenia/index.php?p=udrzitelna_doprava_ve_mestech&site=doprava

[13] Evidenční list hlásného profilu č.345. *Český hydrometeorologický ústav* [online]. 19. 04. 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z:

http://hydro.chmi.cz/hpps/hpps_prfbk_detail.php?seq=307147

[14] FILLER, Vratislav, Martin FLEISCHMANN, Matěj GLOSER, Kristýna KARASOVÁ, Václav KŘÍŽ a Renata LOMNICKÁ. Územní a dopravní plánování ve Vídni. *Auto-mat.cz* [online]. srpen 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: http://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads/Viden_web.pdf

[15] FUKSOVÁ, Jana. Uherské Hradiště je Mekkou cyklistů, jezdí jich zde nejvíc v Česku. *iDnes.cz* [online]. 3. 7. 2011 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: http://zlin.idnes.cz/uherske-hradiste-je-mekkou-cyklistu-jezdi-jich-zde-nejvic-v-cesku-pyz-/zlin-zpravy.aspx?c=A110628_1610706_zlin-zpravy_sot

[16] *HOMEPORT* [online]. 2004, 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z:

<http://www.homeport.cz/drupal/?language=cs>

[17] HUBÁČEK, Pavel. Rekonstrukce cyklostezky v Kunovském lese. *Uherské Hradiště-oficiální portál města* [online]. 31. 8. 2010, 11. 6. 2012 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z:

<http://www.mesto-uh.cz/Articles/22584-2-Rekonstrukce+cyklostezky+v+Kunovskem+lese.aspx>

[18] CHYBÍKOVÁ, Kristýna. Projednání generelu cyklistické dopravy. *Uherské Hradiště-oficiální portál města* [online]. 25. 10. 2011, 3. 4. 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z:

<http://www.mesto-uh.cz/Articles/48192-2-Projednani+generelu+cyklisticke+dopravy.aspx>

[19] Jarošov zůstává částí Uherského Hradiště, místní samostatnost odmítli. *Česká televize* [online]. 23. 9. 2012 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z:

<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/196960-jarosov-zustava-casti-u-hradiste-mistni-samostatnost-odmitli/>

[20] JIRÁSEK, Honza. Cyklokonference 2011 – Uherské Hradiště. *Město na kole* [online]. 14. 6. 2011 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z:

<http://mestonakole.eu/blog/2011/06/cyklokonference-2011-uherske-hradiste/>

- [21] Konečně český bikesharing, Rekola. *Rekola.cz* [online]. 2013 [cit. 2014-05-03].
Dostupné z: <http://www.rekola.cz/registrace/>
- [22] KORDOVANÍK, Jiří. Cyklisté na Slovácku opět vyrazili mezi vinohrady. *Slováckýdeník.cz* [online]. 27. 4. 2014c [cit. 2014-04-27]. Dostupné z:
http://slovacky.denik.cz/zpravy_region/cykliste-na-slovacku-opet-vyrazili-mezi-vinohrady-20140426.html
- [23] KORDOVANÍK, Jiří. Oprava uzavře část cyklostezky u Kunovského lesa. *Slováckýdeník.cz* [online]. 12. 3. 2014a [cit. 2014-04-11]. Dostupné z:
http://slovacky.denik.cz/zpravy_region/oprava-uzavre-cast-cyklostezky-u-kunovskeho-lesa-20140411.html
- [24] KUBÍČEK, Milan. Nad šálkem kávy se starostou. *Staré Město-oficiální stránky* [online]. 25. 2. 2014 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z:
<http://www.staremesto.uh.cz/?p=3550>
- [25] Letecký snímek Masarykova náměstí. *Mapy.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-04-20].
Dostupné z: <http://mapy.cz/#!x=17.460742&y=49.068468&z=17>
- [26] MAJÍČKOVÁ, Ivana. Plán rozvoje města Kunovice 2010–2014. *Kunovice-oficiální stránky města* [online]. 15. 11. 2010 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.mesto-kunovice.cz/e/plan-rozvoje>
- [27] Mapa ČD. *České dráhy* [online]. 2010, 19. 4. 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z:
<http://www.cd.cz/mapa/>
- [28] Mapy Inspire. *Národního geoportálu INSPIRE* [online]. 2010–2013 [cit. 2014-04-19].
Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map>
- [29] MARTINEK, Jaroslav. Cyklistická akademie startuje, inspirací je tisíc omylů Kodaně. *Cyklodoprava.cz* [online]. 21. 1. 2014 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z:
<http://www.cyklodoprava.cz/file/tiskova-zprava-cyklisticka-akademie-startuje-21-01-2014/>
- [30] MARTINEK, Jaroslav. Evropské projekty Central MeetBike a Mobile2020 spojují síly. *Cyklodoprava.cz* [online]. 2. 3. 2012 [cit. 2014-04-05]. Dostupné z:
<http://www.cyklodoprava.cz/file/tiskova-zprava-evropske-projekty-central-meetbike-a-mobile2020-spojuji-sily/>

- [31] MELŠA, Jan. Větší počet cyklistů zvyšuje vzájemnou ohleduplnost na silnicích. *Cyklodoprava.cz* [online]. 11. 7. 2012 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/tiskova-zprava-md-vetsi-pocet-cyklistu-zvysuje-vzajemnou-ohleduplnost-na-silnicich/>
- [32] Města UH charty přátelská k cyklistům. *Cyklodoprava.cz* [online]. 1. 9. 2011, 4. 11. 2012 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/cyklisticka-mesta/mesta-uh-charty-pratelska-k-cyklistum/>
- [33] Na cestu do práce je nejrychlejší kolo a vlak. *NaKole.cz* [online]. 21. 9. 2009 [cit. 2014-03-28]. Dostupné z: <http://www.nakole.cz/clanky/554-na-cestu-do-prace-je-nejrychlejsi-kolo-a-vlak.html>
- [34] PARTYŠ, František. Informace o městě. *Uherské Hradiště-oficiální portál města* [online]. 14. 6. 2010, 8. 4. 2013 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz/Folders/1180-1-Informace+o+meste.aspx>
- [35] PÁŠMA, Jan. Blíží se tradiční start cyklistické sezóny. *Uherské Hradiště-oficiální portál města* [online]. 9. 4. 2014 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz/~Articles/114635-2-Blizi+se+tradicni+start+cyklisticke+sezony.aspx>
- [36] PAVLÍČEK, Dušan. Cyklopruhy na ulici Stará Tenice. *Uherské Hradiště-oficiální portál města* [online]. 21. 10. 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz/Articles/105627-2-Cyklopruhy+na+ulici+Stara+Tenice.aspx>
- [37] PAVLÍČEK, Dušan. Úprava dopravního značení v centru města. *Uherské Hradiště-oficiální portál města* [online]. 1. 8. 2012 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz/Articles/71476-2-Uprava+dopravniho+znaceni+v+centru+mesta.aspx>
- [38] Počty obyvatel v obcích. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-03-27]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-pocty-obyvatel-v-obcich.aspx>
- [39] PROCHÁZKA, Zdeněk. Uherské Hradiště zkouší českou novinku, víceúčelové pruhy mají chránit.... *Cyklodoprava.cz* [online]. 6. 11. 2013, 3. 12. 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/pro-media/novinky/uherske-hradiste-zkousi-ceskou-novinku-viceucelove-pruhy-maji-chranit-cyklisty/>

- [40] Silnice I.tříd. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2012 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Silnice/silnice-itrid>
- [41] SKALIČKA, Zdeněk. Giro de Pivko jelo pětatřicátou jízdou Slováckem. *Slováckýdeník.cz* [online]. 5. 6. 2010 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: http://slovacky.denik.cz/zpravy_region/giro-de-pivko-se-zamerilo-na-pomery-v-ceske-kultur.html
- [42] SMOLOVÁ, Irena. Geomorfologie terminologie. *Katedra geografie UPOL* [online]. 27. 01. 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: http://geography.upol.cz/soubory/lide/smolova/GMFO/Prednaska_2_terminologie.pdf
- [43] SUROVÁ, Kateřina. *Na kole po Zlínském kraji: výsledky průzkumu* [online]. 2010. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/na-kole-po-zlinskem-kraji/>
- [44] TICHAVSKÝ, Květoslav. Cyklostezka v Kunovickém lese dostala nový povrch. *Uherské Hradiště-oficiální portál města* [online]. 29. 7. 2010 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: http://www.mesto-uh.cz/Uploads/22585-7-tiskova_zprava_zde%5b1%5d.pdf.aspx
- [45] TVRDOŇ, Antonín. Mapa parkování 2014. *Uherské Hradiště-oficiální portál města* [online]. 1. 1. 2011, 10. 4. 2014 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz/Viewers/UploadContent.aspx?ID=75578>
- [46] Uherskohradištská charta. *Brnonakole.cz* [online]. 31. 5. 2011 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.brnonakole.cz/ke-stazeni/2011uh-charta-text.pdf>
- [47] Uherskohradištská charta. *Cyklodoprava.cz* [online]. 1. 9. 2011, 4. 11. 2012 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/cyklisticka-mesta/uherskohradistska-charta/>
- [48] Územní plán Staré Město. *Staré Město-oficiální stránky* [online]. 2012 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: http://www.staremesto.uh.cz/?page_id=2996
- [49] VACULA, Rostislav. Uherské Hradiště má nový obchvat. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 27. 9. 2004 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Stavime-provas/Silnice-ltrid-aktualne/uherske-hradiste-ma-novy-obchvat>
- [50] ZÁMEČNÍK, Michal. Ceny parkovného. *Město Kunovice* [online]. 2011 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.mesto-kunovice.cz/node/2192>