

Univerzita v Jihočeských Budějovicích
Zemědělská fakulta



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Socioekologická studie dopravní infrastruktury vybraného
zájmového území Pelhřimovska**

VYPRACOVAL
Antonín Bartušek

VEDOUCÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
Ing. Olga Křiváková, Ph.D.

ze dne 25. 4. 2001 podpisem "Prohlášením starost obcí o partnerství".

Obec Út chovice pod Straffi-t m se nachází v okrese Pelh imov, kraj Vyso ina. Leží 8 km severn od Pacova, mezi obcemi Velká Chy-ka a Vyklantice. Cílem této studie je popsat dopravní infrastrukturu a vyhodnotit míru zatížení mikroregionu z hlediska dopravy v závislosti na sezónních aktivitách. Výsledkem m ení jsou tabulky a grafická znázorn ní, kde jsou sumarizovány výsledky po ízené v pr b hu roku 2007, ze 4 celotýdenních m ení, provedených v m sících b ezen, ervenec, zá í a prosinci. Pro zlep-ení celkové infrastruktury p íslu-ného mikroregionu bylo navrfleno významné vylep-ení technického stavu vozovek.

Klí ová slova: infrastruktura, Út chovice pod Straffi-t m, místní komunikace, intenzita dopravy

Abstrakt

The micro-region Straffi-t m was founded on 25th April 2001 when the treatz called "The Declaration of the Village Mayors of the Partnershiö" was signed. Út chovice pod Straffi-t m is village lying 8km north of the town of Pacov between the villages of Velká Chy-ka and Vyklantice, in the district of Pelh imov, the region of Vyso ina. The target of this study is to describe the traffic infrastructure and to analyse the measure of the traffic load depending on the season activities in this micro-region. Four weekly measurements took place in March, July, September and December 2007 and their results are summarized in the charts and graphic presentations. To improve the whole infrastructure in this micro-region there was suggested significant improvement of the technical state of the roads.

Keywords: infrastruktura, Út chovice pod Straffi-t m, village roads, traffic volume

Mikroregion Stráří-t vznikl dne 25.4.2001 podpisem "Prohlá-ením starost obcí o partnerství", jako p irozený celek spádového vnit n konzistentního území. Stráří-t se rozkládá v západní ásti okresu Pelh imov, a to na rozhraní okres Pelh imov a Tábor (P íloha mapa .). Mikroregion sdruhuje celkem 20 samostatných obcí ty zabírají plochu o rozloze 17 928 ha. Území je osídleno 9 041 obyvateli, nejuv t-í obcí mikroregionu je m sto Pacov s 5 232 obyvateli. Území mikroregionu je dob e dopravn p ístupné prost ednictvím komunikace 1/19 a dále i díky fielezni ní trati .224. Stráří-t je typický venkovský mikroregion, tj. oblast s malým po tem a nízkou hustotou obyvatel a p evahou p írodních prostor . V mikroregionu dochází ke stejnému nep íznivému trendu, jakým je postífena celá oblast eské republiky, a to fle dochází k vyliid ování venkova. Depopula ní tendence jsou více patrné v popula n men-ích obcí, které jsou více vzdáleny a dopravn h e p ístupny od okolních st edisek. Oblastí mikroregionu prochází ada významných komunikací, a jifl republikového i regionálního významu, nejuvýznamn j-í komunikací je silnice 1. t ídy . 19 (Pelh imov - Tábor - Milevsko - Roflmitál - Plze), která protíná jiflní ást mikroregionu a prochází katastrálním území obcí Kámen, Vysoká Lhota a Zlátenka. V mikroregionu je celkov -patný technický stav významných silnic i místních komunikací, cofl p sobí negativn na bezpe nost silni ního provozu a dostupnost jednotlivých sídel. Oblast je zajímavá pro turisty, up ednost ující klidné a ekologicky ísté prost edí se vzácn zachovalou p írodou, zajímavící se o venkovskou kulturu a preferující mén náro nou pohybovou i poznávací turistiku (p -í turistika, cykloturistika, ryba ení, koupání). Územím vedou zna ené turistické trasy i cyklotrasy.

Cílem této studie je popsat dopravní infrastrukturu a její len ní. Dále z p íslu-ných sledování provozu vyhodnotit mírou zatíffení mikroregionu z hlediska dopravy v závislosti na sezónních aktivitách. íivotní prost edí a automobil ó jak najít správnou cestu, abychom si zachovali ísté íivotní prost edí a zárove mohli vyuffívat nejmodern j-ích prost edk civilizace.

áci jsem si vybral následující metody, které jsem shledal za nejvíce vyhovující k měření intenzity automobilové dopravy.

2.1 Popis sledovaného území

Obec Út chovice pod Strařítem se nachází v okrese Pelhřimov, kraj Vysočina. Leží 8 km severně od Pacova, mezi obcemi Velká Chyčka a Vyklantice. Sám název obce přímo napovídá, kde se obec nachází. Nadmořskou výškou (690m.n.m) jsou Út chovice nejvýše položenou obcí mikroregionu Strařítem. Obec se rozkládá na 4,17 km². Od jihu k severu, obcí prochází místní komunikace a rozděluje ji tak na dvě části.

Trvale zde žije 122 obyvatel, z toho jsou 2/3 v produktivním věku. Vzhledem k velmi malé pracovní kapacitě v dnešní době část obyvatel pracuje v zemědělství, v tinařině a dojíždí za prací do nedalekého Lukavce, Vyklantice, Pacova a Pelhřimova. Funguje zde také dobré autobusové spojení, kterým se tato práce také zabývá, z Pacova a Pelhřimova též vlakové.

Intenzita dopravy je přímo závislá na ročních obdobích – jaro a léto (prázdniny, dovolené), podzim a zima – (sněhové kalamity).

2.2 Zpracování výsledků automobilové dopravy

1. Dle zajištěných charakteristik dopravy - [průzkum intenzity a skladby dopravy v určitém profilu](#) – počet vozidel nebo osob, které projdou během určitého časového úseku daným profilem komunikace (voz/hod)
2. Dle způsobu provádění - [přímá metoda](#) – pozorování (osobní nebo ruční záznam, osobní nebo automatizovaný záznam, automatické), ústní dotaz.
3. Způsob zpracování – [ruční sčítání sítí](#) - vyplňuje se sčítací arch, zapisuje se počet vozidel dle druhu a času

Denní variace dopravních výkonů automobilové dopravy v pracovní dny jsou charakteristické následujícími skutečnostmi.

Po 17. hodin začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat až do polední. Ranní půlkou je období 7-9 h, odpolední půlkou je 15 - 16 hod.



PDF Complete

Your complimentary use period has ended.
Thank you for using PDF Complete.

[Click Here to upgrade to Unlimited Pages and Expanded Features](#)

ena sumarizace dat zapsaných do s ítacích arch a formou grafických výstup . S ítání bylo provád no v pracovní dny v týdnu pro optimalizaci zve ejn ných výsledk .

P íprava dopravního pr zkumu

- ur ení místa kde se bude s ítat a jak se bude s ítat
- stanovení po tu p íslu-ných s ítacích arch
- nahlá-ení provád ní pr zkumu obecnímu ú adu

Pozemní komunikace dříve:

1. **Dálnice a silnice** - dálnice a rychlostní komunikace, silnice I, II, III tříd mimo obec
2. **Místní komunikace** - v obci, vlastník je obec
3. **Územní komunikace** - mají soukromého vlastníka (polní cesty, vnitropodnikové komunikace)

Dálnice - je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bezúrovňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má samostatné oddělené jízdní pásy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.

Silnice - je veřejně přístupná pozemní komunikace zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozlišují do těchto tříd:

- **Silnice I. třídy** - je určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.
- **Silnice II. třídy** - je určena pro dopravu mezi okresy.
- **Silnice III. třídy** - je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace

Místní komunikace - je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží především místní dopravě na území obce. Místní komunikace se dále rozlišují podle dopravního významu, určení a stavebně technických vybavení do těchto tříd:

- **I. - místní rychlostní** (A1, A2) slouží k rychlému provedení soustředných proudů vnitřní i vnější automobilové dopravy. Jsou zpravidla samostatně rozdělené, přístup je omezen, za hranicemi sta se napojují na dálnici nebo rychlostní silnici.
- **II. - místní sbírné** (B1, B2) převádí dopravu buď na městské rychlostní komunikaci nebo na vnější silniční síť. Jsou hlavním nositelem tras MHD.

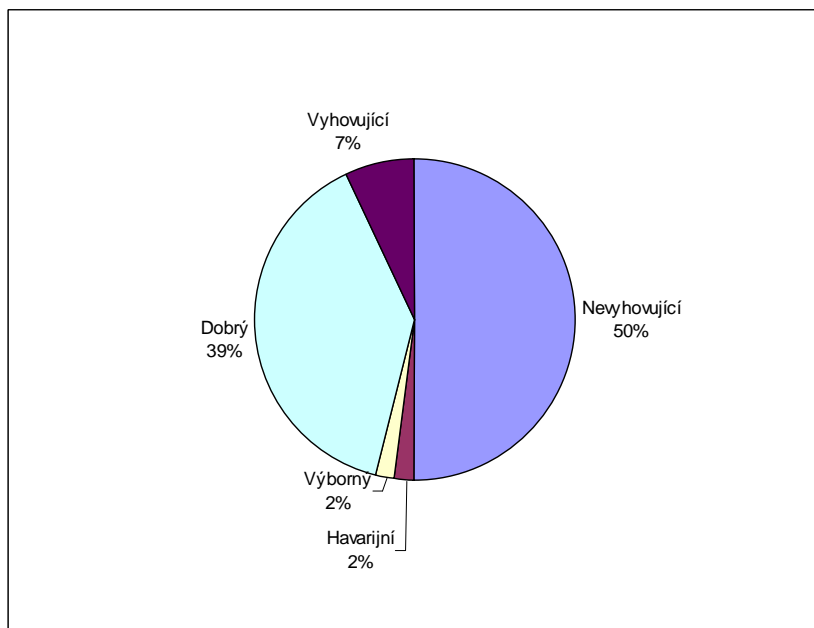
é (C1, C2, C3) zp ístup ují jednotlivé budovy, objekty
jí jejich p ímou obsluhu. Vylou uje se sb rná dopravní
funkce.

- **IV. - místní nemotoristické** (D1-zklidn é, D2-cyklistické, D3-komunikace pro p í) jsou komunikace s vylou ením nebo siln é omezeným p ístupem motorové dopravy.

Ú elová komunikace - je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro pot eby vlastníků t chto nemovitostí nebo ke spojení t chto nemovitostí s ostatními pozemky nebo k obhospoda ování zem d lských a lesních pozemk .

3.2 Zatížení místních komunikací mikroregionu Straří-t , stav silnic

Graf 6 Grafické znázorn ní stavu vozovek



Tabulka . 6 s grafem . 6 ukazují stav povrchu vozovek silnic III. t ídy na území Pelh imovska, do kterého spadá mikroregion Straří-t . Z grafu je patrné, že 50% silnic je v nevyhovujícím stavu. Druhá polovina je rozd lena na dal-í 4 kategorie, kde zcela p evládá svými 39% stav dobrý, následuje ho 7% stav vyhovující, a pak mají po 20% stavy výborné a havarující.

7 silnic

mikroregionu Straří-t je technický stav silni ní síť .
Dopravn -technickým stavem silnice se rozumí její technické znaky (p í né uspo ádání, p í ný a podélný sklon, -í ka a druh vozovky, sm rové a vý-kové oblouky) a její za len ní do terénu (rozhled, nadmo ská vý-ka). Stávající technický stav dopravních silnic II. a III. t ídy výrazn neodpovídá platným normám.

Nej ast j-ími závadami dopravn -technického stavu silnic je nedostate né -í kové uspo ádání, tedy malá -í ka jízdních pruh , chybn í zpevn né a nezpevn né krajnice, malé sm rové oblouky a malé polom ry, nep ehledné vý-kové oblouky na nivelet silnic, nedostate ný rozhled na k ífovátkách silnic II. a III. t íd a k ífovátkách silnic s místními ú elovými komunikacemi a absence úprav pro zdravotn postífené ob any.

3.3 Vliv automobilové dopravy na íivotní prost edí

Doprava odpovídá v dne-ní dob za v t-inu emisí oxid dusíku (NO_x) a volatilních organických látek (VOC), bilan n odpovídá za 13% emisí tuhých zne í-ujících látek. Dopravou rozumíme individuální automobilovou dopravu, silni ní ve ejnou osobní dopravu, silni ní nákladní dopravu, MHD - autobusy, flelezni ní dopravu - motorové trakce, vodní dopravu a leteckou dopravu.

Z emisí organických látek z mobilních zdroj v-ak vznikají afl v atmosfé e druhotn dal-í velmi jemné ástice. Proto je doprava významným zdrojem zne í-t ní ovzdu-í prachem v dýchací zón . Dal-ím p ísp vkem k tomuto zne í-t ní z dopravy p íspívá i ot r pneumatik, který m fle významn alergizovat populaci. Slune ní svít a teplota vzduchu spou-t jí reakce mezi vypou-t nými organickými látkami a oxidy dusíku a finálním produktem t chto neíádoucích pochod je ozón a ú inkem mu podobné organické látky, obsahující kyslík s významným dráídivým efektem, který je vy-í, neí u oxid dusíku a ozónu samotného. Oxidy dusíku a organické látky jsou substrátem pro vznik organických dusíkatých látek, které, stejn jako polycyklické aromatické látky jsou významn rakovinotvorné. e-ení zne í-t ní ovzdu-í, pocházející z dopravy, není nikdy jednoduché [11].

Environmentální aspekty provozu motorových vozidel

Obecně zastaralý a z jedné strany její tvoří vozidla starší 15ti let, což dokazuje graf 7 (viz příloha). Znamená to, že více než 35% vozidel bylo vyrobeno před rokem 1988.

Vozidlo mající nedostatky týkající se spalování a výfukového systému, vykazuje výrazně horší emisní parametry. Dalo by se říci, že technický stav vozidla je úmírný jeho stáří. Je jisté, že podobná vozidla flivotnímu prostředí přilišneprospívají. Svým dílem však tomu napomáhají i stanice technické kontroly, které do provozu pustí i ta vozidla, jejichž technický stav neodpovídá zákonem stanoveným podmínkám [5].

K rychléjší obnově vozového parku v ČR by chtělo přispět také ministerstvo flivotního prostředí, které zvažuje, zda majitele starých vozidel nezatíží ekologickou daní. K pochopení problematiky environmentálních aspektů automobilové dopravy je třeba přesně specifikovat faktory, které automobilismus přináší. Nutnou podmínkou k upřesnění objemu a závažnosti faktorů je poznatek o rozsahu a vývoji osobní dopravy u nás i v ostatních členských republikách, stejně jako pro ostatní nové členy Evropské Unie, je typický prudký nárůst podílu automobilů viz obr. 1 (viz příloha). Během téměř 15ti let došlo k přístupu automobilů o 62%. Tento trend koresponduje s celosvětovým trendem nárůstu podílu osobních motorových vozidel. Během následujících 50ti let je celosvětově očekáván další přírůstek podílu osobních vozidel [1].

Prudký nárůst podílu automobilů s sebou přináší mnohé vedlejší negativní projevy. Spolu se vzrůstajícím podílem vozidel stoupá i přes zlepšující se technologie ekologická i ekonomická zátěž pro okolní prostředí a společnost.

Společnost reprezentovaná zainteresovanými stranami (vláda, parlament, zákony, normy, předpisy, výrobce, prodejce, uživatel, majitel, provozovatel apod.) se brání neřádným environmentálním dopadům [2]. Tento problém nepostihuje jen Českou republiku. Téměř ve všech rozvinutých zemích a ve většině rozvojových zemí dochází k enormnímu znečištění flivotního prostředí. Mezi nechtěné vedlejší produkty provozu motorových vozidel patří zejména emise, hluk a vibrace, nehodovost a srážky se zvířaty, dopravní kongesce, depozice pohonných hmot a olejů do vod a půdy a odpady, zámory půdy a destrukce osídlení [3]. Obecně lze zátěž, kterou automobilismus přináší, rozdělit na *globální a regionální* [4].

by m lo být zmírnění negativních důsledků na regionální úrovni. Důsledku zavedení nové environmentální politiky dojde k celkovému snížení používání automobilů (díky zavedení ekologických daní) a takto ke zmenšení zátěže i na úrovni globální.

3.4 Legislativa v oblasti motorových vozidel

Provoz automobilu po pozemních komunikacích upravuje zákon ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Součástí tohoto zákona je mimo jiné i úprava povinnosti kontroly vozidel v provozu.

Pravidelná prohlídka technického stavu silničních vozidel je povinností ze zákona č. 62/2001 Sb. o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích. K uvedenému zákonu je vydána prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy a spoj ze dne 7. srpna 2001 o technických prohlídkách a měření emisí vozidel [2].

3.4.1 Normy hluku

Po našem vstupu do Evropské unie u nás začne platit direktiva 2002/49/EC "Směrnice o hodnocení a řízení environmentálního hluku" - Environmental Noise Directive.

Tato směrnice je založena na následujících principech: monitorování environmentálního problému, informování a konzultování se společnostmi, adresování lokálních ohnisků problémů, vývoj dlouhodobé evropské politiky [7].

Přímo hluku z dopravy se dotýkají následující tři direktivy a to pro motorová vozidla - 70/157/EEC, pro motocykly - 97/24/EC pro vozidlové pneumatiky - 2001/43/EC

Hluk silniční dopravy by neměl v obytném území, 2 m před fasádami obytných budov, přesáhnout tzv. ekvivalentní hladinu akustického tlaku $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB (den/noc). Hlukové limity stanovuje Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. s platností od 1. 1. 2001.

V obecném povědomí, a to nejenom široké veřejnosti, jsou v České republice známy spíše tyto regulativy české legislativy, týkající se hluku: Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací [8].

hodnocení vnějšího hluku je předpis EHK/OSN č. 51, který stanoví počet kol, a jemu odpovídající směrnice EU č. 70/157. Poslední novelizace byla zavedena podle směrnice 99/101. Metodika měření je stanovena pro dva režimy - za jízdy a v klidu (rozumí se za chodu motoru při stojícím vozidle). Emise vnějšího hluku, vyzařované vozidlem do okolí, musí být nižší než hodnoty stanovené zákonnými předpisy. Hluk "v klidu" se měří ve vzdálenosti sedmi metrů za ústím výfuku, případně sedmi metrů od boku vozidla na straně výfuku, za chodu motoru v režimu 3/4 jmenovitých otáček. Významným je hodnota jízdního hluku měřená při plynulé jízdě definované pro jezdce vozidla měřicím úsekem ve vzdálenosti 7,5 metru kolmo na směr jízdy [9].

3.4.2 Emisní předpisy a jejich vývoj

Každé nové vyráběné vozidlo, které se dostane na trh, musí splňovat příslušné homologační předpisy. Proto jsou ještě před zahájením prodeje uskutečňována národní schvalovací měření - tzv. homologační zkoušky. Ve většině zemí jsou součástí těchto předpisů ustanovení týkající se množství křivin ve výfukových plynech [10].

Homologací měření velice přesným exaktním způsobem simulují normativně stanovené režimy jízdy buď na řízeném válcovém dynamometru u osobních vozidel anebo simulují normativní režim zatřívání samotných motorů nákladních automobilů a užitkových vozidel. Pro oba uvedené druhy homologačního měření legislativa postupně zřizuje limity křivin tak, jak to technický rozvoj objektivně umožní [2].

Evropský standard pro automobilové motory je vytvářen Evropskou hospodářskou komisí (EHK) v rámci Dohody o přijetí jednotných podmínek pro homologaci a vzájemné uznávání homologace výbavy dílů motorových vozidel. Tyto předpisy EHK jsou platné ve většině evropských států. V rámci Evropské unie je navíc kompetentním orgánem v oblasti předpisové báze, vztahující se k emisnímu hodnocení automobilů, Motor Vehicle Emission Group (MVEG), která je součástí administrativy EU [10].

Prvním předpisem platným v Evropě byla směrnice EHK 15 zavedená v roce 1971. Ta obsahovala v původní verzi 4 jízdní cykly a počítala s měřením obsahu oxidu uhelnatého (CO) nespálených uhlovodíků (HC). Později přibývalo měření oxidu dusíku (NO_x). Test se během let měnil a doplňoval [10].

ch bylo EHK 15 koncem osmdesátých let nahrazeno
e stala základem i pro dnes platné p edpisy. P vodní
zn ní vstoupilo v platnost v roce 1989 (v R od 1991). P edpis specifikuje 3 typy
hodnocení typ A, B a C.

Typ A je ur en pro hodnocení vozidel se zářehovým motorem bez dodate né úpravy
spalin (dnes se jífl uplat uje pouze na p ezku-ování emisních vlastností star-ích typ
vozidel p i jejich individuálním dovozu nebo p i jejich p estavb na pouffití alternativních
paliv.).

Typ B se pouffívá pro hodnocení vozidel se zářehovým motorem s
katalyzátorem (pouffívajících bezolovnatý benzin).

Typ C je ur en pro hodnocení vozidel se vzn tovými motory (pouffívajících
motorovou naftu). P edpis EHK 83 pro-el od roku 1989 n kolika úpravami, které se
v t-inou týkaly zp ísn ní limitních hodnot. Na po átku devadesátých let v rámci jednotné
legislativy ve státech Evropské unie vychází nové emisní p edpisy, jejichfl základem je
práv EHK 83, ale nesou jífl název podle zvyklostí EU. Tyto emisní p edpisy jsou spí-e
znám jí pod názvem **EURO** (n kdy se pouffívá jenom zkratka EU) plus íslo revize
p edpisu. V rámci sjednocování legislativy jsou tyto p edpisy p íjímány i v ostatních
státech mimo Evropskou unii. Zde nesou ozna ení jako p íslu-ná verze EHK 83 (nap .
EHK 83.03). V sou asné dob jsou známy ty i p edpisy: EURO 1 a fl 4 [10].

EURO 1

V roce 1992 za al ve státech Evropské unie platit p edpis 91/441 /EG, znám jí
spí-e jako EURO 1, tento p edpis za al platit v roce 1995 i jako druhá revize EHK 83
(ozna ení EHK 83.02) v ostatních státech [10].

EURO 2

Od 1.1.1996 platily ve státech Evropské unie p edpisy 94/12/EG a 96/69/EG,
ozna ované jako EURO 2. Tyto normy zavedly op t p ísn jífl limity a ve státech ídících
se podle p edpis EHK vstoupily v platnost jako t etí a tvrtá revize EHK 83 (EHK 83.03 a
EHK 83.04) v roce 1996, resp. v roce 1999 [10].

tech Evropské unie p edpis 98/69EG - A (EURO 3) a od 1.4.2001 jako p edpis EHK 83.05 platí i v R. Tento p edpis jifl po ítá s odd leným vyhodnocováním emisí oxid dusíku (NOx) a nespálených uhlovodík (HC), které byly d íve vyhodnocovány spole n . Zm ny se téfl áste n týkají uspo ádání jízdního cyklu [10].

EURO 4

V sou asné dob je jifl zve ejn n p edpis 98/69/EG - B (EUR04), který platí od roku 2005 [10]. P í technických a emisních kontrolách vozidel jifl uvedených do provozu se vozidla posuzují podle kritérií stanovených vý-e uvedenou vyhlá-kou ze zákona . 62/2001. Kontrolují se emise jen n kterých -kodlivin a jen v ur ítých reffimech chodu motoru. V-eobecn platí, fle s datem za átku platnosti nového p edpisu musí skon it výroba nebo dovoz voz nespl ujících zp ísn né pořadavky nového p edpisu. Pro prodej nových voz v t-inou platí, fle jejich prodej musí skon it jeden rok od data za átku platnosti p edpisu [9].

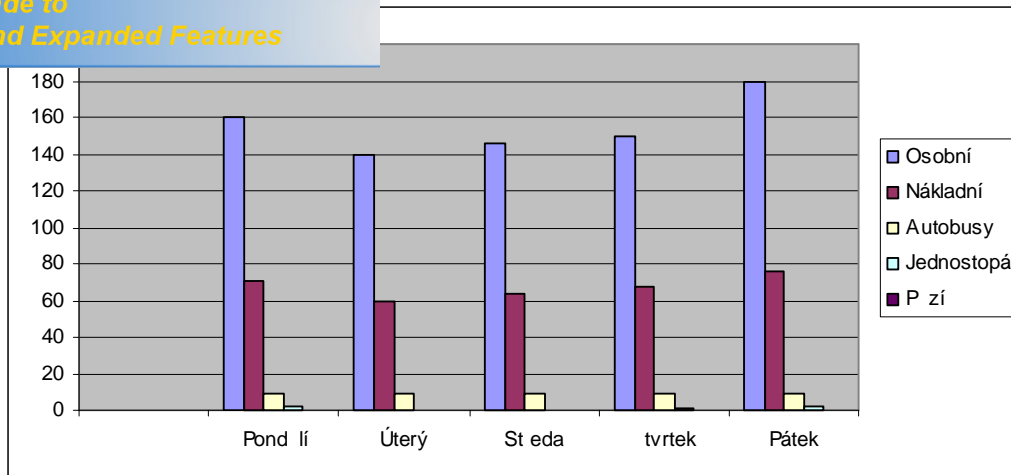
4. Výsledky

V následujících tabulkách a grafech jsou sumarizovány výsledky po ízené v pr b hu roku 2007, ze 4 celotýdenních m ení, provedených v m sících b ezen, ervenec, zá í a prosinci.

Tab. 1. Po ty jednotlivých dopravních prost edk v m síci b eznu 2007

Hodiny 7-11/13-17	Osobní	Nákladní	Autobusy	Jednostopá	P -í
Pond lí	160	71	9	2	0
Úterý	140	60	9	0	0
St eda	146	64	9	0	0
tvrtek	150	68	9	1	0
Pátek	180	76	9	2	0
Celkem	776	339	45	5	0
Pr m r	155,2	67,8	9	1	0

rozdílných dopravních prostředků v měsíci březnu 2007



Tabulka 1 s grafem 1, ukazují intenzitu dopravy naměřenou v jarním období.

Osobní automobilová doprava zcela převládá. Je to způsobeno tím, že lidé z vesnice a okolních vesnic musejí dojíždět za prací, ale také je to způsobeno tím, že silnice, která prochází Útchovicemi pod Straňáky je místní komunikací spojující město, ve kterých jsou dobrá pracovní uplatnění.

Nákladní doprava je zde jen okrajově zastoupena a to je důsledek toho, že komunikace procházející vybraným územím není hlavní tah na velká města, pro která je nákladní doprava charakteristická, jako jsou v tomto regionu Pelhřimov a Tábor.

Autobusová doprava je přes celý týden, ale také v tomto ročním období zcela konstantní. Je zde velmi důležitá, protože zajišťuje dopravu lidí do zaměstnání ale hlavně do škol, které na vesnicích nejsou.

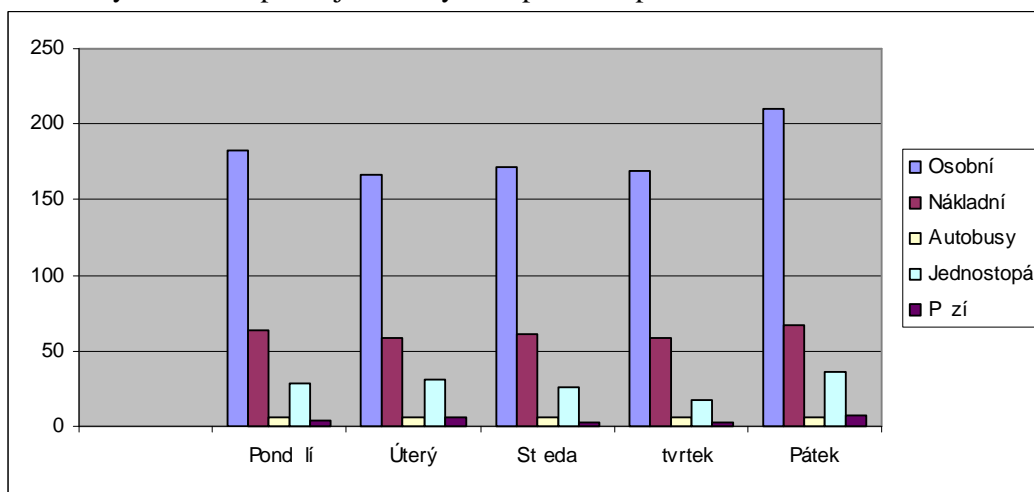
Doprava jednotupých vozidel nemá žádný konstantní ráz ani význam. Je spíše v tomto ročním období ojedinelá a závisí spíše na příznivém počasí.

Upravených byla zaznamenána nulová aktivita a to je důsledkem toho, že okolní město a vesnice jsou relativně dost vzdálená. V tomto ročním období se zde může uplatňovat pouze turistika. Turistické stezky však nevedou po komunikacích, nýbrž přes vrcholky v okolí Straňáky.

Tabulka 2. Intenzita dopravních prostředků v m síci ervenci 2007

	Osobní	Nákladní	Autobusy	Jednostopá	P í
Pond lí	183	64	6	28	4
Úterý	167	58	6	31	6
St eda	172	61	6	26	3
tvrtek	169	59	6	18	2
Pátek	210	67	6	36	7
Celkem	901	309	30	139	22
Pr m r	180,2	61,8	6	27,8	4,4

Graf 2. Vyhodnocení po tu jednotlivých dopravních prostředků v m síci ervenci 2007



Tabulka 2. s grafem 2. zaznamenává intenzitu dopravy v letním období.

Osobní automobilová doprava se pr m rn navý-ila ze 150 na 180 aut, která projedou vesnicí za sledovaný as ve v-ední den. Je to zp sobeno tím, fle je období dovolených, prázdnin a dochází tak k navý-ení dopravy osobními automobily.

Nákladní doprava ov-em zaznamenala mírný pokles nap íklad oproti jarnímu období a to z 67,8 na 61,8 projetých nákladních automobil za v-ední den. Tento pokles je zcela normální, protofle kafdý dopravní pr zkum tento pokles zaznamená a to je zase dáno dobami dovolených.

Autobusová doprava také poklesla z 9 na 6 projetých autobus za v-ední den. Jeto op t p í ina letních prázdnin kdy tzv. -kolní autobusy jsou do asn vy azeny z jízdních ád , ale po skon ení letních prázdnin op t za nou jezdit.

Jednostopá doprava je v letním období zcela nejvy-í v porovnání s jakýmkoliv m eným asovým úsekem. Samoz ejm je i v tomto období závislá na p íznivém po así, ale hlavním d vodem pro se takto navý-í, jsou letní prázdniny, které k tomuto

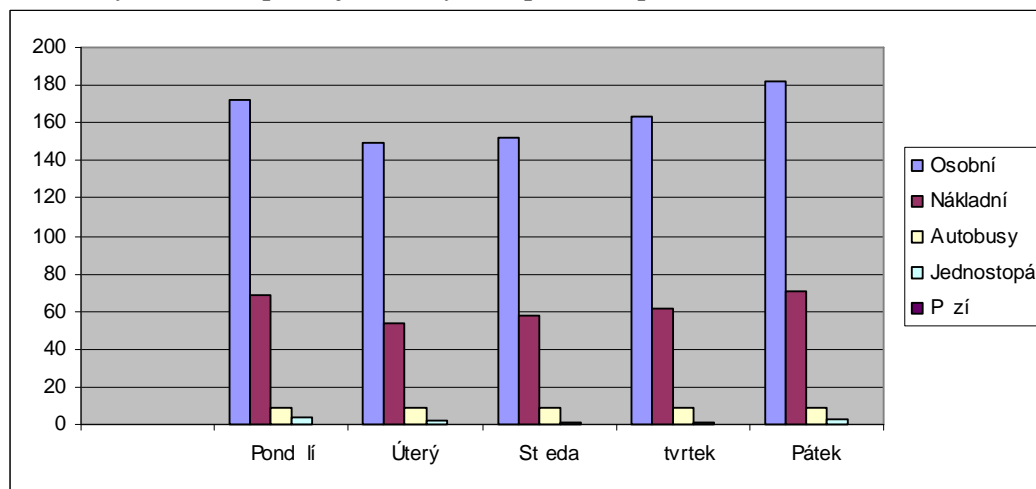
výlety na kolech do okolní přírody a také je ta pravá
... ísla tvo í ze 2/3.

U p ích je také zaznamenán nár st a to je ze stejného d vodu jako u
jednostopých. P í turistika zaznamenává v posledních letech velký nár st a to vede
k oprav a vytvá ení nových turistických stezek.

Tab. 3. Po ty jednotlivých dopravních prost edk v m síci zá í 2007

Hodiny 7-11/13-17	Osobní	Nákladní	Autobusy	Jednostopá	P í
Pond lí	172	69	9	4	0
Úterý	149	54	9	2	0
St eda	152	58	9	1	0
tvrtek	163	62	9	1	0
Pátek	182	71	9	3	0
Celkem	818	314	45	11	0
Pr m r	163,6	62,8	9	2,2	0

Graf 3. Vyhodnocení po tu jednotlivých dopravních prost edk v m síci zá í 2007



Tabulka . 3. s grafem . 3. zaznamenává intenzitu dopravy v podzimním období.

M síci zá í je v osobní a nákladní doprav ve srovnání s p edchozími m enými
asovými úseky zcela shodný nastávají zde maximáln zm ny, které se vejdou do
odchylky 10-ti %, cofl není fládný velký rozdíl v t chto íslech a výsledcích.
Autobusová doprava se op t vrátila na svou hodnotu 9 autobusových linek za den.

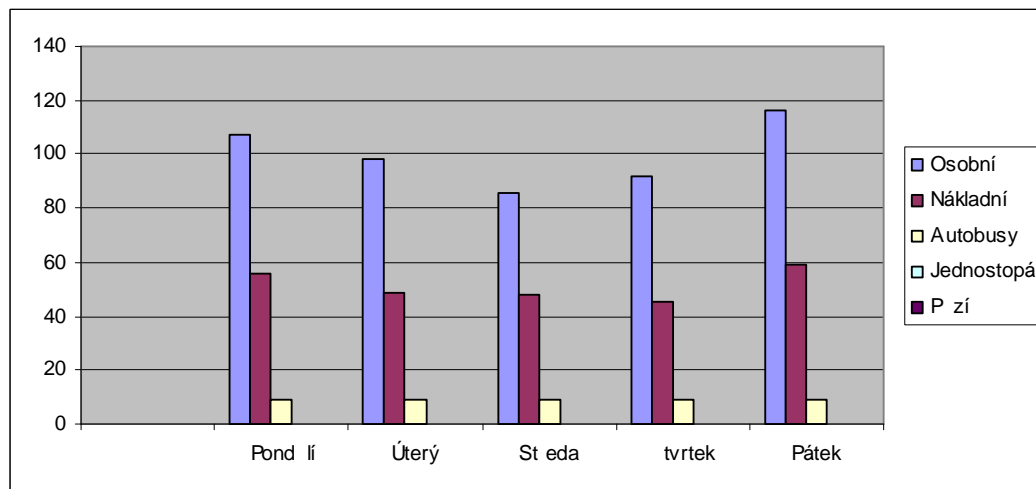
v dopravě jednotlivých vozidel, kde došlo k poklesu jednotlivých za den na pouhých 2,2 za den. Tento rozdíl je způsoben koncem letních prázdnin, ale také ochlazujícím se počasím.

Takový to pokles je i u plynových, kde průměrná hodnota klesla až na nulu.

Tab. 4. Počet jednotlivých dopravních prostředků v síti prosinec 2007

Hodiny 7-11/13-17	Osobní	Nákladní	Autobusy	Jednostopá	Plynové
Pondělí	107	56	9	0	0
Úterý	98	49	9	0	0
Středa	86	48	9	0	0
čtvrtek	92	45	9	0	0
Pátek	116	59	9	0	0
Celkem	499	257	45	0	0
Průměr	99,8	51,4	9	0	0

Graf 4. Vyhodnocení počtu jednotlivých dopravních prostředků v síti prosinec 2007



Tabulka 4 s grafem 4 ukazují intenzitu dopravy naměřenou v zimním období.

Zimní období má na dopravní infrastrukturu největší vliv. Je to způsobeno nepříznivými vlivy počasí, zejména v dané lokalitě, kde jsem prováděl průzkum. Zimy jsou zde chladné a hlavně jsou zde časté sněhové kalamity, které většinou způsobují dočasnou nesjízdnost místní komunikace.

Osobní automobilová doprava poklesla z průměrné hodnoty 133 aut/den v předchozích obdobích na 99,8 aut/den, ale stále je zachováno, především naměřené hodnoty jsou v pondělí a pátek.



Your complimentary
use period has ended.
Thank you for using
PDF Complete.

[Click Here to upgrade to
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

zimním období od celkového ročního průměru, který je
den. Tento pokles není tak velký, takže se nechá říci, že
nákladní doprava v průběhu roku zůstává konstantní.

Autobusová doprava je stejná jako v předchozím měření, ale má pro místní
obyvatele v tomto ročním období zcela v-tí význam, protože je daleko více využívána.
Je to v důsledku toho, že lidé v zimním období nepoužívají svá auta z důvod
opatrnosti, ale i finančních prostředků, které jsou samozřejmě v zimě daleko vyšší než
v kteroukoliv roční dobu.

Jednostopá doprava a pěší jsou v tomto období na nule a to je samozřejmě dáno
podmínkami počasím.

avních prostředků v průběhu roku 2007

		Osobní	Nákladní	Autobusy	Jednostopá	Přetížení
Březen	Pondělí	180	71	9	2	0
	Úterý	140	60	9	0	0
	Středa	146	64	9	0	0
	čtvrtek	150	68	9	1	0
	Pátek	180	76	9	2	0
	Celkem		1115		45	5
		Osobní	Nákladní	Autobusy	Jednostopá	Přetížení
červenec	Pondělí	183	64	6	28	4
	Úterý	167	58	6	31	6
	Středa	172	61	6	26	3
	čtvrtek	169	59	6	18	2
	Pátek	210	67	6	36	7
	Celkem		1210		30	139
		Osobní	Nákladní	Autobusy	Jednostopá	Přetížení
Září	Pondělí	172	69	9	4	0
	Úterý	149	54	9	2	0
	Středa	152	58	9	1	0
	čtvrtek	163	62	9	1	0
	Pátek	182	71	9	3	0
	Celkem		1132		45	11
		Osobní	Nákladní	Autobusy	Jednostopá	Přetížení
Prosinec	Pondělí	107	56	9	0	0
	Úterý	98	49	9	0	0
	Středa	86	48	9	0	0
	čtvrtek	92	45	9	0	0
	Pátek	116	59	9	0	0
	Celkem		756		45	0

Tabulka . 5 ukazuje intenzitu dopravy, která byla naměřena v průběhu roku 2007, který jsem si rozdělil podle jednotlivých ročních období, tak abych mohl zaznamenat změny v intenzitě dopravy. V tabulce jsou barevně vyznačeny hodnoty naměřené u osobních automobilů, které projížděly sledovanou oblastí v daném směru a v obou směrech jízdy. Červeně jsem označil páteční naměřené hodnoty, které jsou ve všech ročních obdobích zcela nejvyšší. Tato situace pravděpodobně souvisí s plusem velkého množství osobních automobilů z bydliště do rekreačních objektů, především s nákupy, které probíhají ve většině rodin na konci pracovního týdne. Modrou barvou jsem označil pondělní hodnoty, které jsou vždy na druhém místě v týdnu a jsou poněkud nižší. Je to zejména v souvislosti s návratem lidí do domovů a následně do práce. U nákladní



*Your complimentary
use period has ended.
Thank you for using
PDF Complete.*

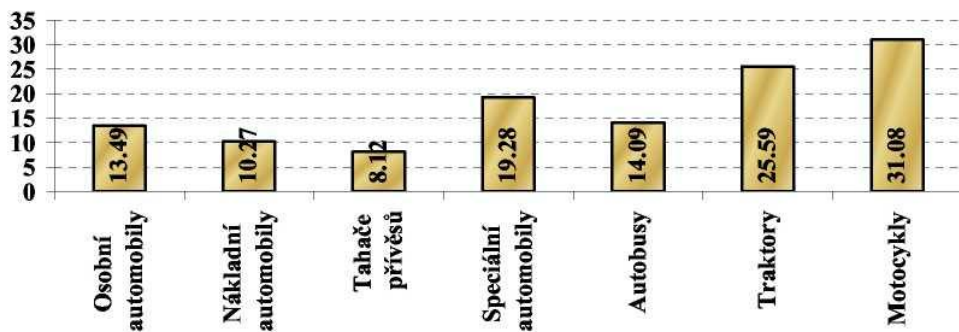
[Click Here to upgrade to
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

le na začátku pracovního týdne jsou zaváfleny obchody
je-t vyznačil stejným způsobem naměný provoz
jednostopých vozidel v m síci v ervenci, který je svými hodnotami v porovnání
s ostatními zcela na prvním místě. Je to v d sledku probíhajících letních prázdnin, které
jsou tímto druhem dopravy zcela charakteristické. To samé je i vidět na celkovém po tu
p-ích, které v tuto dobu pro-li p es sledované území.

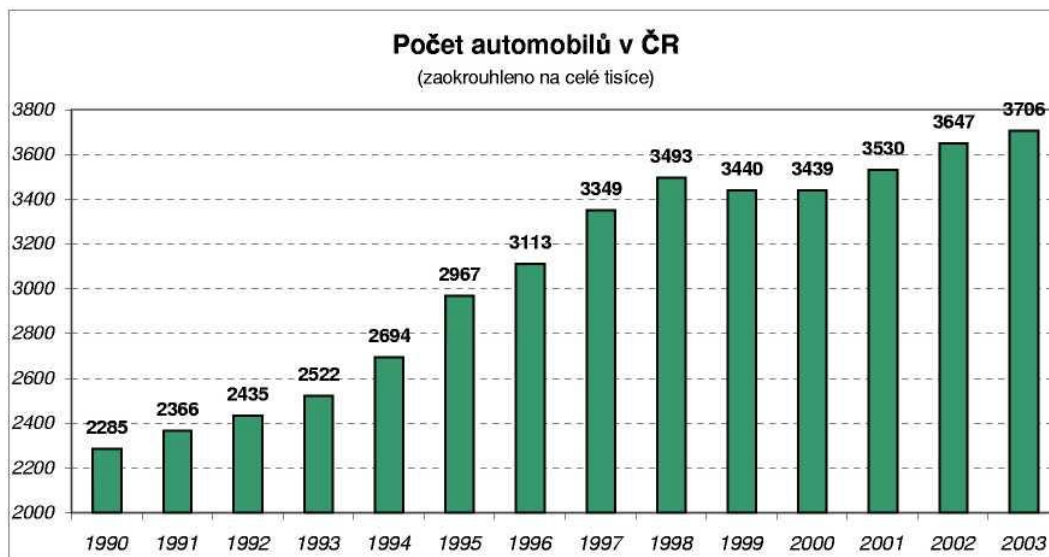
- [1] CAULEY, John W. M. Global Sustainability and Key Needs in Future Automotive Design , Environmental Science Technology 37, 2003)
- [2] LEGÁT, V. - PEJMA, L. - KADLE EK, B.: Provozní hodnocení environmentálních znak jakosti motorových vozidel z hlediska požadavk jiných zainteresovaných stran. In: Sborník conference Spolehlivost a diagnostika v dopravní technice 2001 (dopravní prostředí), Univerzita Pardubice 28.11.2001, s. 66-72.
- [3] Externe Kosten von Energieversorgung und Verkehr. Duesseldorf: VDI-Gesellschaft Energietechnik, 1996
- [4] VORÁ EK, V. Rukov EIA: Hodnocení vliv na životní prostředí.Praha:1993
- [5] MACH, Jiří R.: Jak projít STK. Osobní automobily ve stanici technické kontroly a ve stanici měření emisí. 1. vydání. Praha: GRÁD A, 1999.
- [6] Zákon . 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. 2. vydání.Ostrava: Sagit, 2003.
- [7] EUROPA - Environment - Noise Policy [online]. 20.2.2008 [cit 21.2.2008].
Dostupné: z <http://europa.eu.int/comm/environment/noise/>
- [8] HAVRÁNEK, Jiří.:Budou se kvůli hluku zavírat ulice? Veřejná správa, . 5, Praha: Ministerstvo vnitra, 2003.
- [9] REMEK, Branko.: Přelom století provází úspěch užitkových verzí velkoprostorových osobních automobilů . Dopravní noviny číslo: 41,9. října, 2003.
- [10] Proces spalování zážehových a vznětových motorů . Firemní materiály firmy Perost a Tvorc - AUTO s.r.o. 2002
- [11] VINTER, P.: Kvalitativní ve výfukových plynech spalovacích motorů z hlediska provozních podmínek a některých alternativních paliv a možnosti jejich měření. Praha, diplomová práce KAT TF ZU, 1998.

P ílohy

Graf 9. - Pr m rné stá í vozového parku v R k 31.12. 2005[12]



Obrázek 1: Nár st po tu automobil v R



zdroj: CRV, 2004

