



Analytická část

Dopravní generel obce Viničné Šumice

Dopravní generel obce Viničné Šumice

Zpracovatel

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, 636 00 Brno

Autoři

Lukáš Caha
Petr Daněk
Zdeněk Dytrt
Zbyněk Mikolajek
Petr Neuwirth a další

Datum zpracování

30. září 2024

Obsah

1	Úvod	4
2	Dopravní průzkumy	5
2.1	Profilový dopravní průzkum.....	5
2.2	Směrový dopravní průzkum	6
2.3	Průzkum parkování	6
2.4	Průzkum pěší a cyklistické dopravy.....	7
3	Analýza stavu jednotlivých dopravních systémů.....	9
3.1	Pěší doprava.....	9
3.1.1	Organizace pěší dopravy	9
3.1.2	Infrastruktura pro chodce	9
3.1.3	Zastávky veřejné dopravy	10
3.1.4	Intenzity chodců.....	11
3.2	Cyklistická doprava	12
3.2.1	Organizace cyklistické dopravy	12
3.2.2	Intenzity cyklistů	12
3.3	Automobilová doprava	14
3.3.1	Organizace automobilové dopravy	14
3.3.2	Regulace automobilové dopravy	15
3.3.3	Intenzity automobilové dopravy.....	16
3.3.4	Tranzitní doprava	17
3.3.5	Variace silniční dopravy	18
3.4	Parkování	19
3.5	Bezpečnost dopravy	20
3.5.1	Dopravní nehody.....	20
3.5.2	Nehody se sražením chodce	20
3.5.3	Nehody s účastí cyklisty	20
3.6	Problémové body na komunikační síti.....	20
4	Seznamy a přílohy	23
4.1	Seznam obrázků	23
4.2	Seznam tabulek.....	23
4.3	Seznam příloh	23

1 Úvod

Dopravní generel obce Viničné Šumice je strategický dokument, který na základě zpracovaných průzkumů a analýz vyhodnocuje problematiku v oblasti dopravy v současnosti a definuje koncepci opatření pro udržitelný rozvoj všech druhů dopravy včetně parkování.

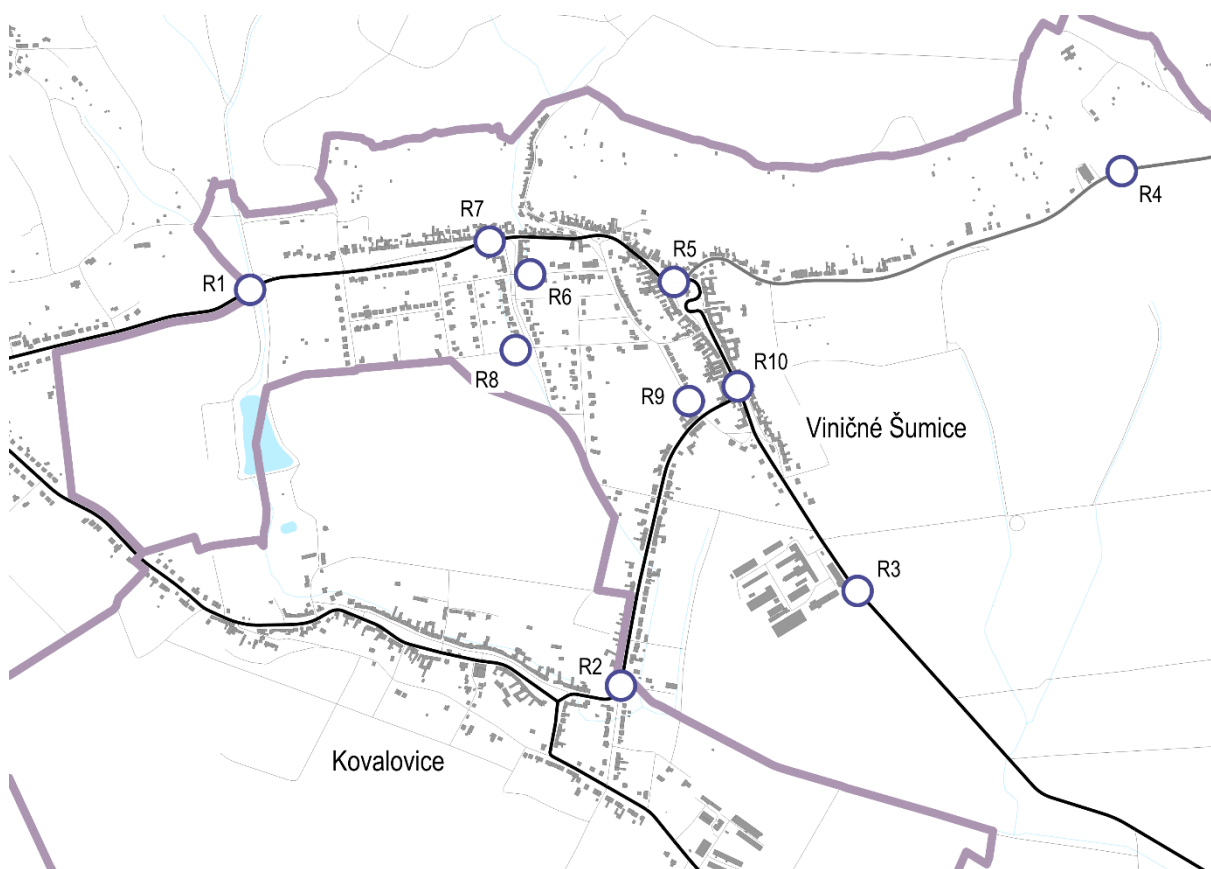
Analytická část obsahuje data, výstupy a vyhodnocení z provedených dopravních průzkumů na území obce – profilový průzkum, směrový průzkum, průzkum pěší a cyklistické dopravy a průzkum parkování. V následné analýze jednotlivých dopravních systémů jsou podrobněji specifikovány konkrétní problémy. Jejich vyhodnocení je podkladem pro návrhovou část a tvorbu opatření.

2 Dopravní průzkumy

2.1 Profilový dopravní průzkum

Cílem profilového dopravního průzkumu je zjištění intenzit dopravy na profilech vybraných komunikací a zjištění variací dopravy. Profilový průzkum byl proveden pomocí automatických sčítačů dopravy kontinuálně po dobu jednoho týdne od úterý 18. června 2024 – 0:00 do pondělí 24. června 2024 – 24:00.

Profilový dopravní průzkum proběhl v deseti lokalitách zobrazených na mapě níže.



Obr. 1: Lokality profilového dopravního průzkumu.

Pro průzkum byly použity dopplerovské radary Sierzega SR4 (s přesností detekce vozidel min. 98 % a s přesností kategorizace vozidel min. 90 %) zaznamenávající délku vozidel. Data z automatických sčítačů dopravy byla rozdělena do následujících kategorií:

- C+M jednostopá vozidla (motocykly, cyklisté)
- OA osobní automobily
- LN lehká nákladní vozidla do 3,5 t (dodávky)
- N nákladní vozidla nad 3,5 t
- A autobusy

2.2 Směrový dopravní průzkum

Cílem směrového dopravního průzkumu je zjištění pohybu vozidel na vjezdových komunikacích a na území města. Ze směrového průzkumu jsou zjištěny objemy tranzitní, zdrojové a cílové dopravy a skladby dopravního proudu.

Směrový průzkum ve Viničných Šumicích proběhl ve středu 19. června 2024 od 5 do 21 hodin na celkem čtyřech vjezdových lokalitách. V tabulkových výstupech jsou lokality označeny dvouciferným číslem. První číslo se shoduje s číselným označením lokality, druhé číslo označuje směr jízdy – Cx1 označuje směr do centra obce, Cx2 označuje směr z centra obce.

- C1 vjezd od Pozořic
- C2 vjezd od Kovalovic
- C3 vjezd od Rousínova
- C4 vjezd od Vítovic

Lokality směrového dopravního průzkumu byly osazeny kamerovým systémem, který zaznamenával projíždějící vozidla. Záznam byl následně analyzován softwarem pro detekci registračních značek, který rozděluje zaznamenaná vozidla podle modelu do kategorií:

- OA osobní automobily
- LN lehká nákladní vozidla do 3,5 t (dodávky)
- SN střední nákladní vozidla do 10 t (s přívěsem i bez přívěsu)
- TN těžká nákladní vozidla nad 10 t (s přívěsem i bez přívěsu, návěsové soupravy)
- BUS autobusy

Softwarová analýza byla ručně kontrolována pro zajištění požadované přesnosti. Software pracuje s přesností rozpoznávání registračních značek mezi 95-100 %, následnou ruční kontrolou se přesnost blíží 100 %.

Výstupem směrového průzkumu byly pro každou lokalitu následující informace:

- Intenzity dopravy na měřených profilech včetně rozlišení směru jízdy a kategorií vozidel
- Vývoj intenzit dopravy v čase v rozlišení po 15 minutách
- Dopravní vazby mezi jednotlivými lokalitami směrového průzkumu

2.3 Průzkum parkování

Průzkum parkování byl proveden za účelem zjištění množství vozidel odstavovaných na veřejných komunikacích a parkovištích. Záznam dat pro analýzu parkování byl proveden ve středu 19. června 2024. Tento termín byl zvolen záměrně tak, aby nebyl ovlivněn víkendem, prázdninami ani plánovanými uzavírkami. Pro průzkum parkování bylo použito speciální monitorovací vozidlo, které je schopné mimo jiné zaznamenávat zaparkovaná vozidla a přidělit jim časovou a geografickou značku. Díky tomu bylo možné získat v relativně krátkém čase velké množství dat.

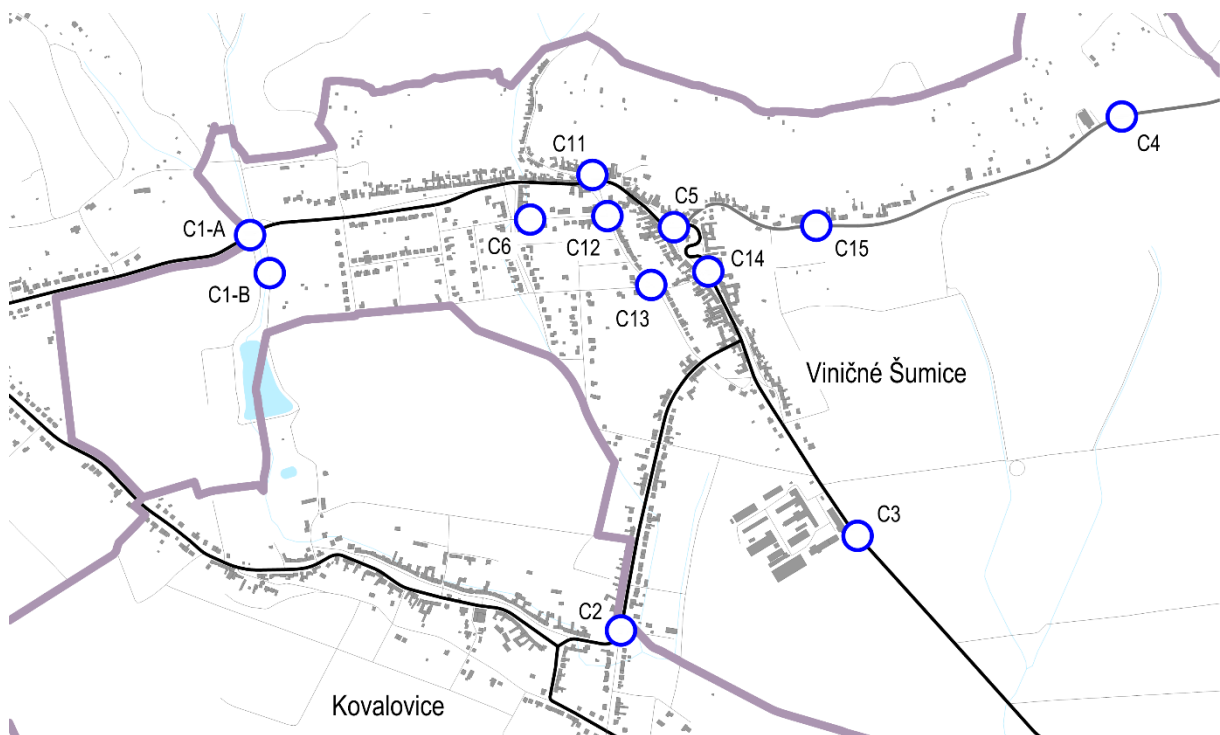
Data o parkování byla sbírána a rozdělována do několika skupin:

- Zaparkovaná vozidla – všechna zaznamenaná vozidla stojící na veřejně přístupných komunikacích, parkovištích, odstavných plochách, zeleni, chodnicích atd. Vozidla stojící na vlastních pozemcích, vjezdech, v soukromých areálech atd. nebyla do průzkumu zahrnuta.
- Volná místa – neobsazená parkovací místa, která splňují definici pro legální parkování.
- Nelegálně zaparkovaná – vozidla zaparkovaná tak, že nespĺňují definici legálního parkování. Jedná se o parkování v místech, kde nezůstává volná šířka jízdního pruhu 3 m pro každý směr jízdy, parkování na chodníku, přechodu pro chodce, zeleni, křižovatce, oblastech zákazu stání nebo zastavení, obytných a pěších zónách mimo vyznačená parkovací místa atd.
- Kapacita – maximální možný počet legálně zaparkovaných vozidel na vyznačených i nevyznačených parkovacích místech.

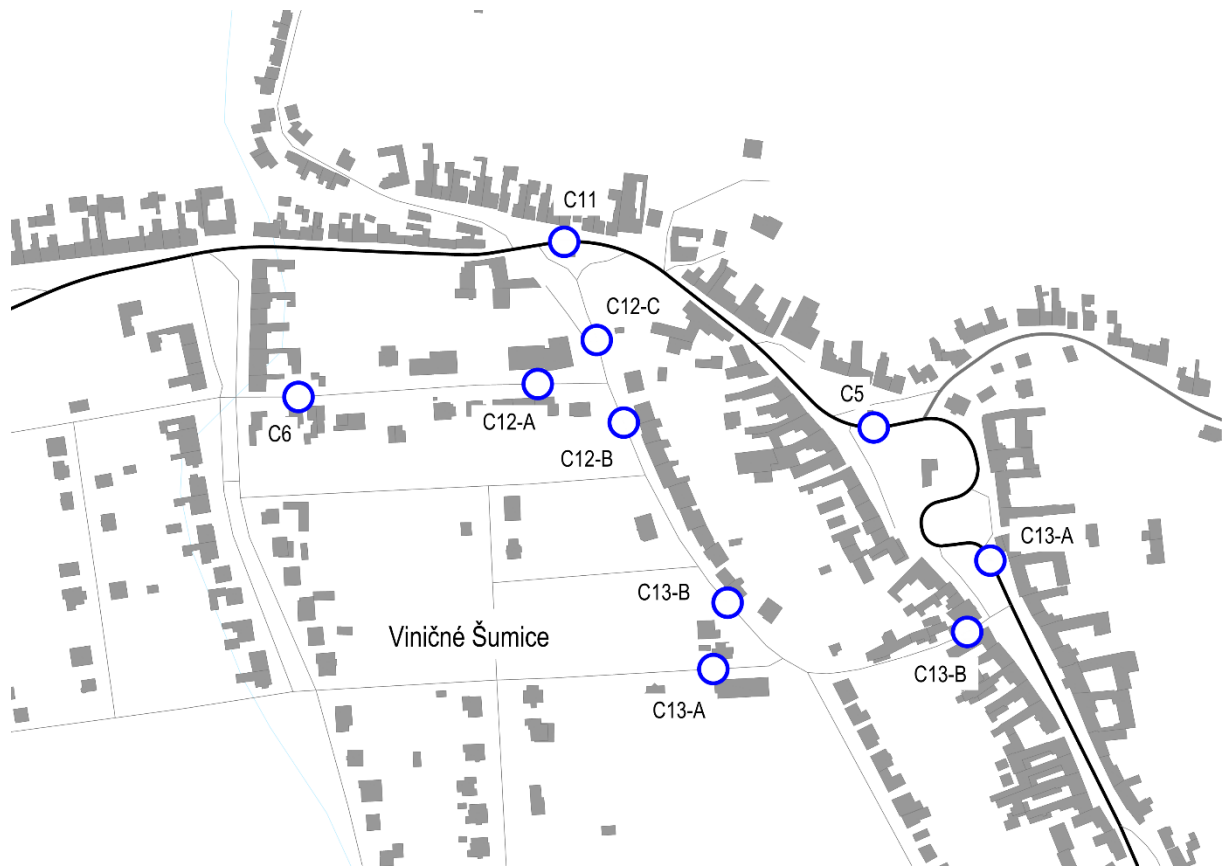
Monitorovací vozidlo postupně projíždělo všechny ulice a parkoviště ve vymezené oblasti obce. Denní průzkum parkování probíhal ve středu 19. června 2024 od 10:30 do 11:30 pro účely analýzy parkování v běžné pracovní době, kdy je většina obyvatel v místě zaměstnaní. Noční průzkum parkování probíhal ve stejný den v noci od 22:00 do 23:00 hodin pro účely analýzy parkování rezidentů, kdy je většina obyvatel v místě bydliště. Doba průzkumu byla zvolena záměrně do období, kdy jsou pohyby na jednotlivých parkovištích relativně nízké a jednotlivé oblasti jsou tak mezi sebou porovnatelné.

2.4 Průzkum pěší a cyklistické dopravy

Průzkum pěší a cyklistické dopravy byl zaměřen na zjištění intenzit pěší a cyklistické dopravy. Průzkum probíhal v úterý 18. června 2024 od 6:00 do 18:00 v celkem 11 lokalitách znázorněných na mapách níže. V lokalitách C1, C12, C13 a C14, které se nacházejí u křižovatek, bylo vyhodnocováno více profilů na více ramenech křižovatky.



Obr. 2: Lokality průzkumu pěší a cyklistické dopravy.



Obr. 3: Lokality průzkumu pěší a cyklistické dopravy – detail centrální části obce.

3 Analýza stavu jednotlivých dopravních systémů

3.1 Pěší doprava

3.1.1 Organizace pěší dopravy

Chůze je základním druhem dopravy, zejména v případě krátkých vzdáleností denních rutinních cest (do zaměstnání, školy, obchodu, úřadu apod.), ale také v kombinaci s veřejnou dopravou v případě delších cest. Většina cílů na území obce Viničné Šumice je dosažitelná pěšky do 15 minut. Zastávky veřejné dopravy jsou z celého zastavěného území obce dostupné pěšky do 5 až 10 minut – s výjimkou vzdálenějších domů v ulici směrem k Vítovicím.

Pěší doprava je v místě průjezdních úseků silnic III/3834 a III/3838, které jsou sběrnými komunikacemi v obci, organizována odděleně od motorové dopravy – oboustranné nebo jednostranné chodníky. Na zbývající síti místních komunikací v obci je pěší doprava organizována společně s motorovou dopravou – komunikace se smíšeným provozem. Pouze ojediněle jsou tyto komunikace vybaveny chodníkem, avšak bez návaznosti na další infrastrukturu pro chodce. Smíšený provoz pěší, cyklistické i motorové dopravy je na komunikacích s nízkou intenzitou dopravy a dopravním zklidněním možný. Dopravního zklidnění by však mělo být dosaženo skutečnými opatřeními ke zpomalení rychlosti (např. zvýšené křižovatky, zvýšené chodníkové přejezdy, zpomalovací prvky apod.).

3.1.2 Infrastruktura pro chodce

Chodníky podél průjezdních úseků silnic III. třídy jsou ve Viničných Šumicích provedené zpravidla v minimálních šířkách do 1,5 m. Na řadě míst je však šířka chodníku menší (0,5 – 1,0 m) nebo chodník zcela chybí. Podle normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací by minimální šířka chodníku měla být 1,5 m. Pokud je však chodník přimknutý k vozovce bez oddělení zeleným pásem, přičítá se do šířky tzv. bezpečnostní odstup 0,5 m. Minimální šířka chodníku je pak 2,0 m (tento bezpečnostní odstup se nepřičítá, pokud je maximální rychlost ve vozovce 30 km/h).

Úseky podél silnic III. třídy s chybějícím chodníkem:

- úsek silnice III/3834 na konci obce směrem na Rousínov
- křižovatka silnic III/3834 a III/3838
- serpentiny silnice III/3834 nad obecním úřadem
- zúžený profil na silnici III/3834 u domu č. p. 69
- úsek silnice III/3834 mezi autobusovými zastávkami Psénky
- úsek silnice III/3834 na konci obce směrem na Pozořice



Obr. 4: Úsek průjezdního úseku silnice III/3834 s chybějící infrastrukturou pro chodce.

Přechody pro chodce se na území obce nevyskytují. Místa pro přecházení jsou pouze na některých místech, a to bez hmatových prvků, zpravidla se spíše jedná o vjezdy k nemovitostem.

Plošně jsou v obci nedostatečně řešena opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Hmatové prvky pro nevidomé nebo slabozraké se na komunikacích nevyskytují vůbec, opatření pro osoby s pohybovým postižením (bezbariérové nájezdy apod.) jen na některých místech.

3.1.3 Zastávky veřejné dopravy

Na území obce se nachází pět zastávek příměstské autobusové dopravy Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Nástupní zastávky ve směru do Brna jsou vybaveny přístřeškem s lavicí a košem na odpadky. Nástupiště na všech zastávkách je řešeno běžnou chodníkovou hranou, kasselské zvýšené nástupiště se na žádné zastávce nenachází. Zastávky nejsou vybaveny hmatovými prvky – hladkým kontrastním pásem podél nástupní hrany a signálním pásem v místě prvních dveří vozidla veřejné dopravy. Některé zastávky mají nevyhovující nebo chybějící bezbariérový přístup.



Obr. 5: Zastávka autobusové dopavy s chodníkovým nástupištěm bez hmatových prvků pro nevidomé a slabozraké.

3.1.4 Intenzity chodců

Nejvyšší intenzity chodců byly během sčítání zaznamenány na komunikacích v blízkosti základní školy, kde prošlo až 311 chodců/12h. Další významné intenzity byly zaznamenány u autobusové zastávky Hradská, u obecního úřadu a u hasičské zbrojnice. Přehled sčítaných profilů je zobrazen v tabulce níže. Kompletní výsledky průzkumu pěší a cyklistické dopavy jsou uvedeny v příloze tohoto dokumentu.

Tab. 1: Intenzity chodců a cyklistů za 12h na vybraných profilech.

Profil	Popis	Chodci	Cyklisté
C1-A	vjezd od Pozořic	12	90
C1-B	odb. podél Kovalovického potoka	23	24
C2	vjezd od Kovalovic	41	53
C3	vjezd od Rousínova	2	13
C4	vjezd od Vítovic	9	37
C5	kaple	49	77
C6	u domu č. p. 215	184	46
C11	zastávka Hradská	103	74
C12-A	základní škola – směr západ	311	29
C12-B	základní škola – směr jih	185	39
C12-C	základní škola – směr sever	159	3

C13-A	hasičská zbrojnice – směr západ	50	17
C13-B	hasičská zbrojnice – směr sever	106	28
C14-A	obecní úřad	70	27
C14-B	obecní úřad – ulička	65	13
C15	sokolovna	59	46

3.2 Cyklistická doprava

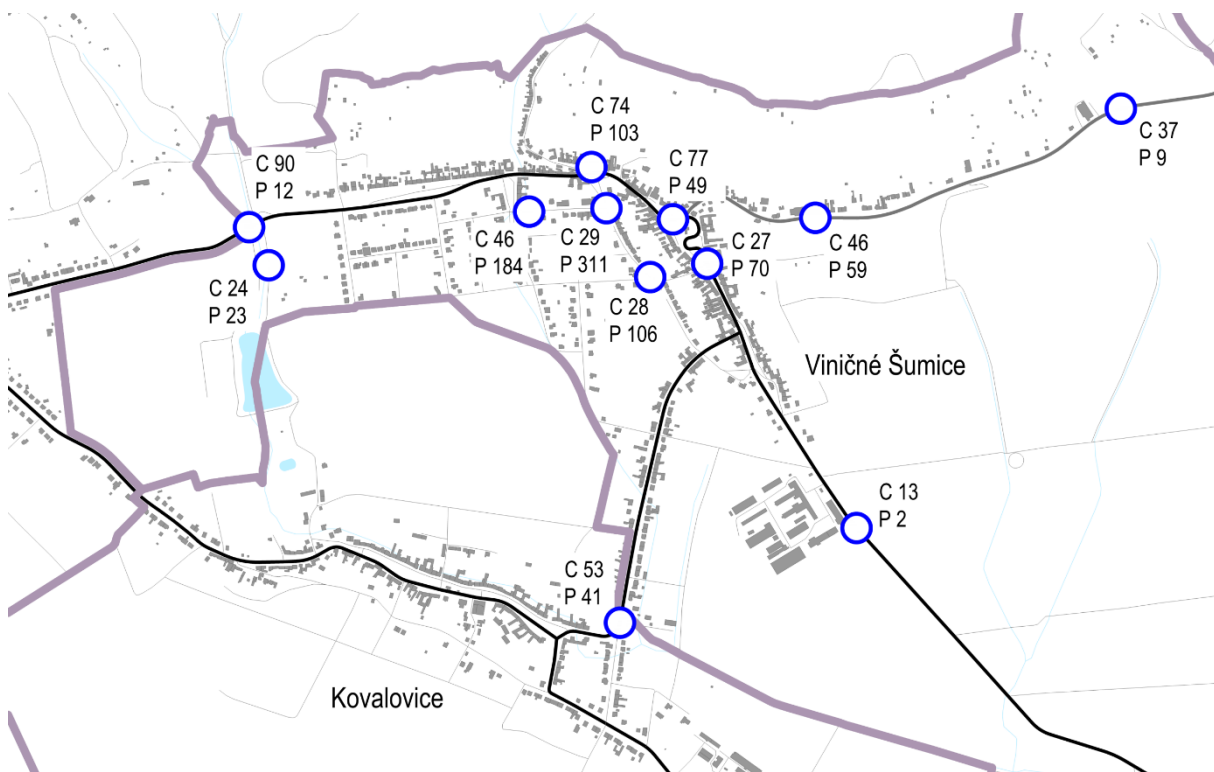
3.2.1 Organizace cyklistické dopravy

Na území obce se nenachází vyhrazená infrastruktura pro cyklisty ani jiná opatření. Cyklistická doprava je organizována ve vozovce společně s motorovou dopravou. Infrastruktura pro cyklisty se nenachází ani na spojnicích se sousedními obcemi.

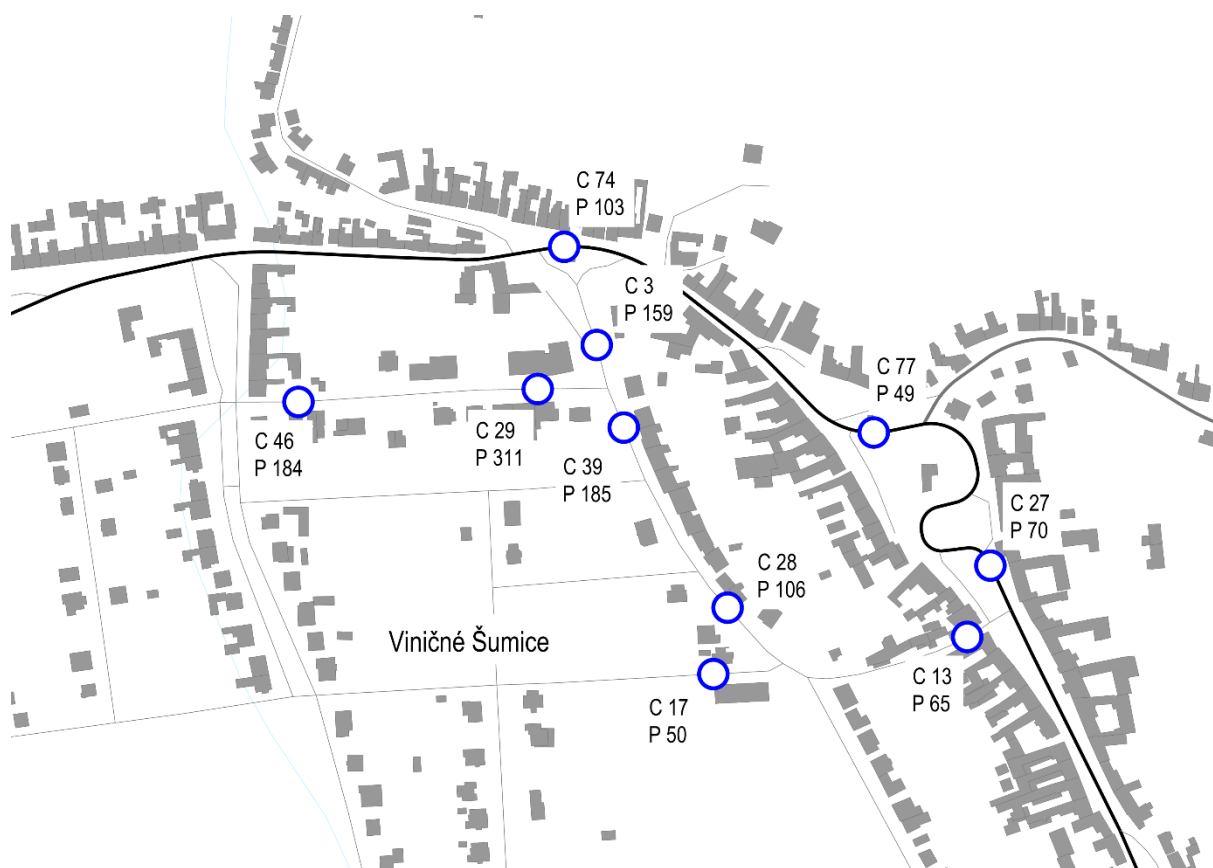
U běžných cílů dojížďky – základní škola, obecní úřad, knihovna, sportoviště, obchod apod., jsou umístěny pouze nízké stojany na kola, které neumožňují bezpečné uzamčení kola k rámu.

3.2.2 Intenzity cyklistů

Intenzity cyklistů byly během sčítání zaznamenány relativně rovnoměrné na různých místech v obci. Nejvyšší intenzity byly zaznamenány na vjezdu od Pozořic, kde projelo 90 cyklistů/12h, a na celé trase mezi Pozořicemi a Vítovicemi (cyklotrasa č. 5317). Další významné intenzity byly zaznamenány na vjezdu od Kovalovic, u základní školy, u obecního úřadu a u hasičské zbrojnice. Přehled sčítaných profilů je zobrazen v tabulce výše.



Obr. 6: Intenzity cyklistické a pěší dopravy za 12 h v lokalitách průzkumu.

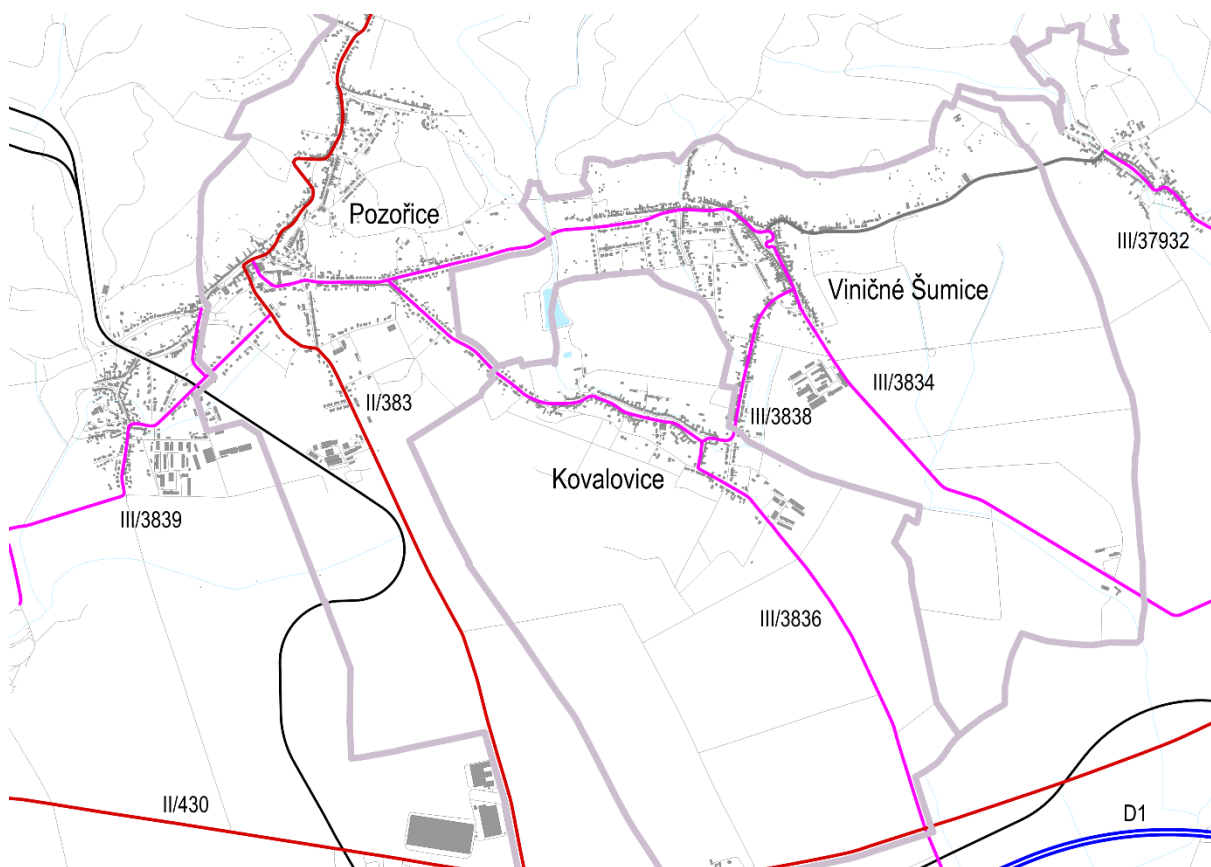


Obr. 7: Intenzity cyklistické a pěší dopravy za 12 h v lokalitách průzkumu – detail centrální části obce.

3.3 Automobilová doprava

3.3.1 Organizace automobilové dopravy

Územím obce Viničné Šumice prochází dva průjezdní úseky silnic – III/3834 (Rousínov–Pozořice) a III/3838 (Kovalovice–Viničné Šumice). Tyto silnice vytváří hlavní sběrné komunikace v obci. Doplnjuje je místní komunikace, která propojuje silnici III/3834 a Vítovice. Ostatní místní komunikace v obci jsou obslužné, jejich funkcí je primárně přístup k jednotlivým nemovitostem.



Obr. 8: Hierarchie silniční sítě ve Viničných Šumicích a okolí.

Převážná většina místních komunikací, které se nacházejí v lokalitě vymezené silnicemi III/3834 a III/3838 je jednopruhových s obousměrným smíšeným provozem (pohyb motorové dopravy, chodců a cyklistů v jednom dopravním prostoru). Šířka těchto komunikací je na řadě míst pouze 4 až 5 m, někdy i méně.



Obr. 9: Zúžený úsek silnice III/3834 s chybějícím chodníkem – v blízkosti zastávky Hradská.

Průjezdni úseky silnic III. třídy a místní komunikace směrem na Vítovice mají standardní šířkové parametry pro obousměrný provoz, pouze úsek silnice III/3834 u autobusové zastávky Hradská je zúžený na 4,5 až 5 m a omezuje míjení širších vozidel.

3.3.2 Regulace automobilové dopravy

V obci se nenachází oblasti se zónovou regulací rychlosti (mimo rozestavěné obytné zóny na západním okraji obce). Snížení rychlosti na 30 km/h je vyznačeno pouze na místní komunikaci směrem na Vítovice, komunikace je vybavena několika zpomalovacími prahy.

Omezení vjezdu vozidel s hmotností nad 3,5 t je v celé oblasti vymezené silnicemi III/3834 a III/3838.



Obr. 10: Omezení vjezdu vozidel s hmotností nad 3,5 t.

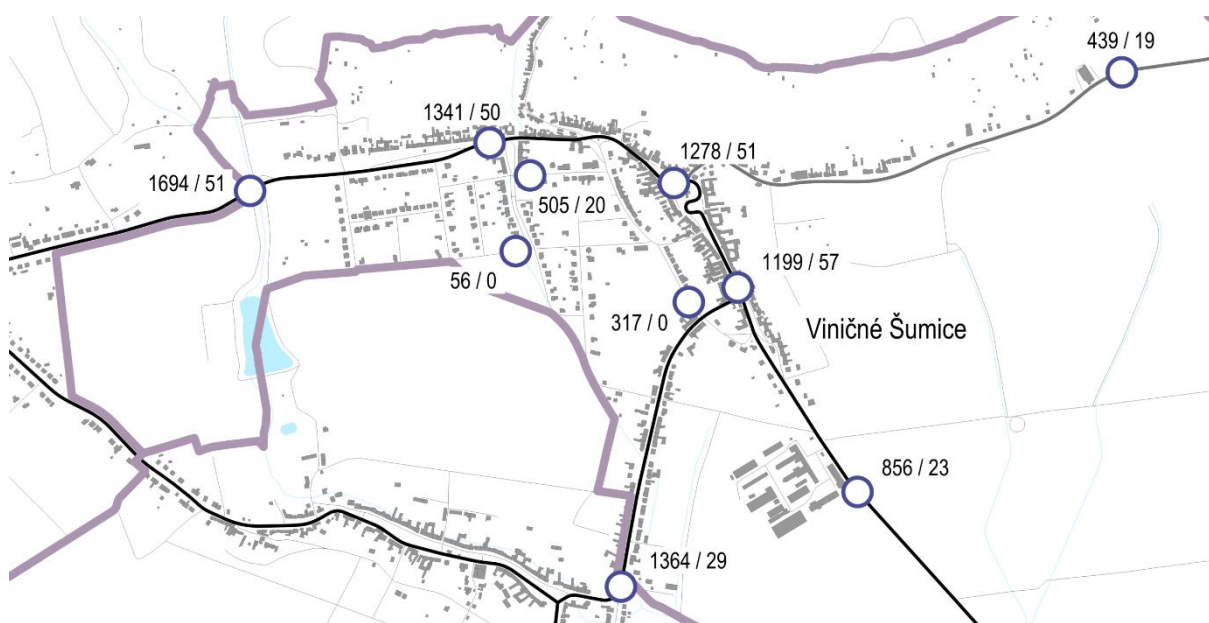
3.3.3 Intenzity automobilové dopravy

Nejvyšší intenzity automobilové dopravy byly zaznamenány na vjezdu do obce od Pozořic – 1694 voz./24 hod (RPDI Po-Pá), z toho 51 vozidel nákladních a na vjezdu od Kovalovic – 1364, z toho 29 nákladních. Intenzity nad 1200 voz./24 hod jsou pak v celém průjezdním úseku silnice III/3834.

Relativně vysoká intenzita automobilové dopravy byla zaznamenána také na místních komunikacích v blízkosti základní školy – až 505 voz./24 hod, z toho 20 nákladních. Přehled sčítaných profilů je zobrazen v tabulce níže. Kompletní výsledky průzkumu automobilové dopravy jsou uvedeny v příloze tohoto dokumentu.

Tab. 2: Intenzity automobilové dopravy na vybraných profilech za 24h (RPDI Po-Pá).

Profil	Popis	Cyklo+ Moto	Osobní	Lehké nákladní	Nákladní	Bus	Suma
R1	vjezd od Pozořic	185	1276	172	51	10	1694
R2	vjezd od Kovalovic	96	1043	132	29	64	1364
R3	vjezd od Rousínova	46	700	87	23	0	856
R4	vjezd od Vítovic	91	316	13	19	0	439
R5	kaple	150	939	74	51	64	1278
R6	u domu č. p. 215	76	377	32	20	0	505
R7	u domu č. p. 57	128	978	121	50	64	1341
R8	u domu č. p. 279	7	49	0	0	0	56
R9	u domu č. p. 497	48	228	41	0	0	317
R10	křižovatka III/3834 a III/3838	97	852	129	57	64	1199

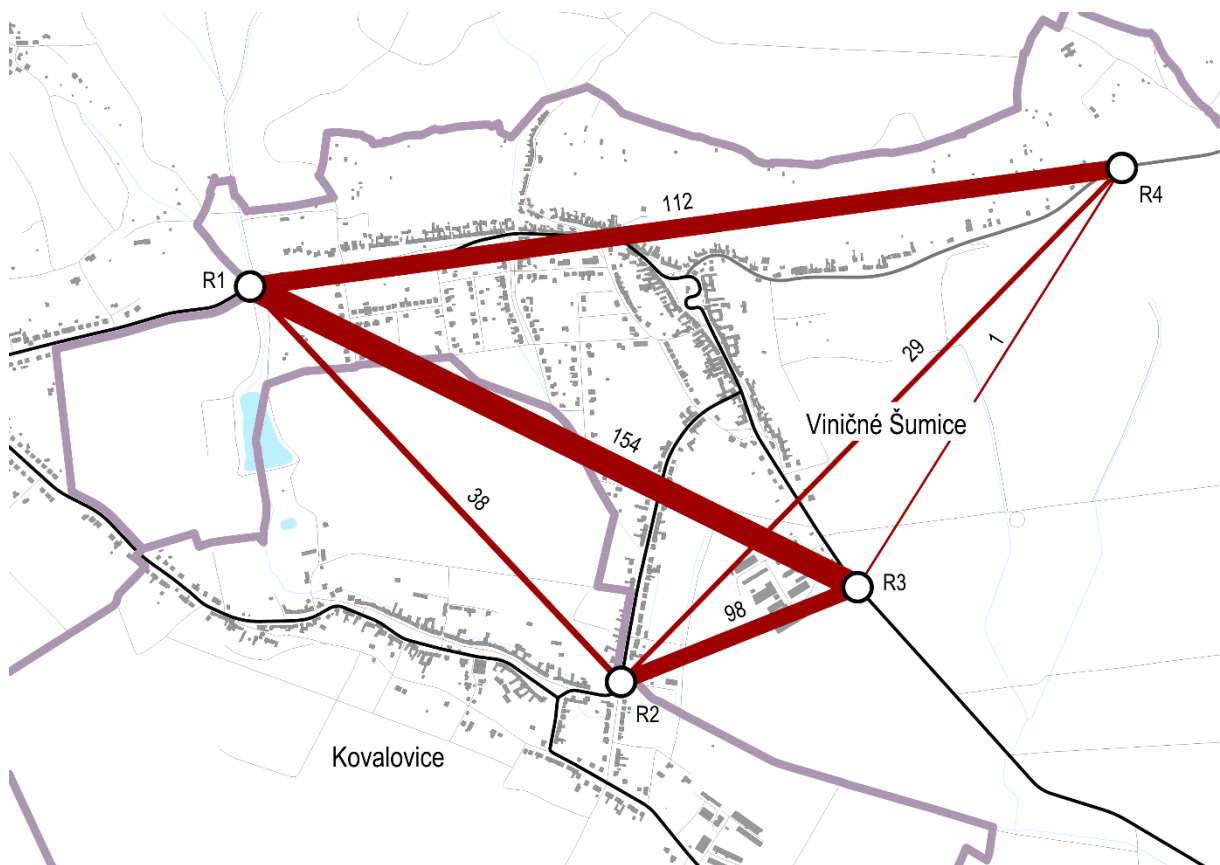


Obr. 11: Intenzity automobilové dopravy v lokalitách průzkumu, voz./24 h RPDI Po-Pá – všechna vozidla / nákladní.

3.3.4 Tranzitní doprava

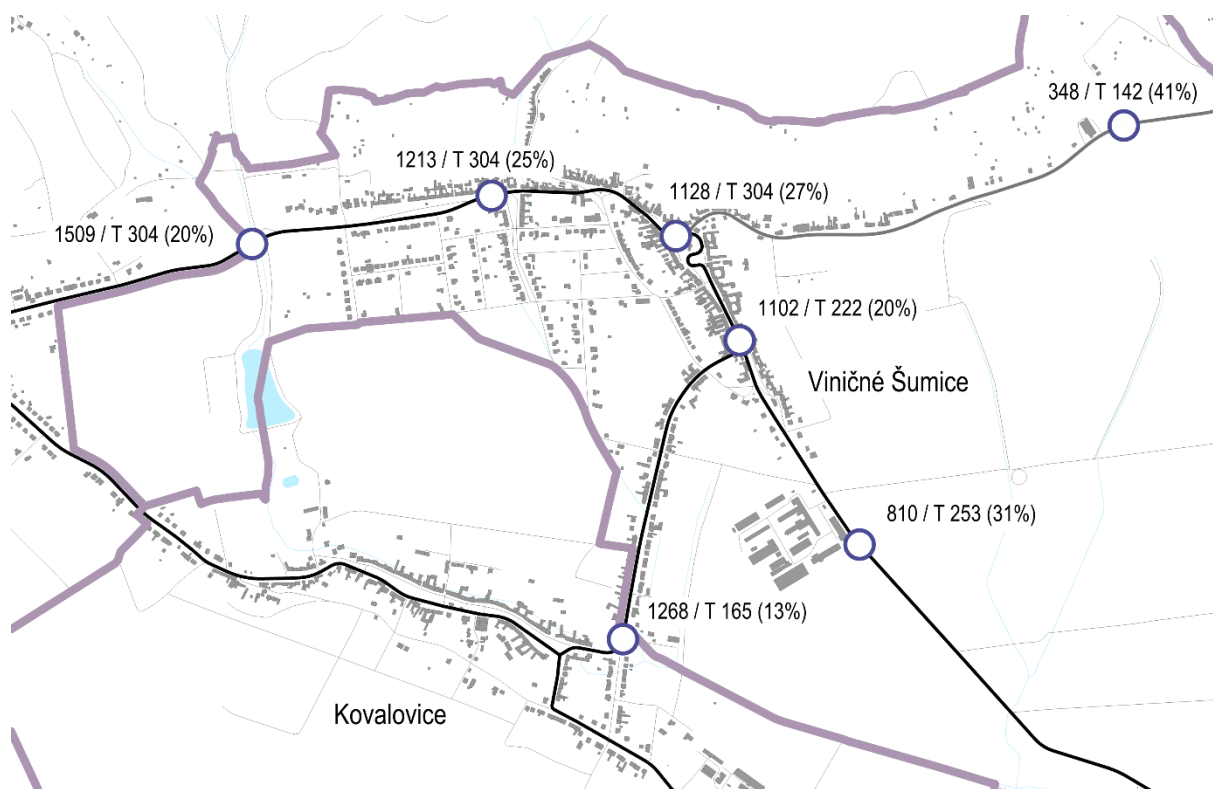
Na základě dat ze směrového dopravního průzkumu lze vyhodnotit intenzity tranzitní dopravy mezi jednotlivými okraji, resp. vjezdy do obce a také podíl tranzitní dopravy na celkové intenzitě dopravy na vybraných profilech.

Nejsilnější tranzitní vazba byla naměřena na silnici III/3834 mezi Rousínovem a Pozořicemi – 154 voz./24h (RPDI Po-Pá), z toho pouze 2 vozidla byla nákladní. Další silná tranzitní vazba byla zaznamenána mezi Vítovicemi a Pozořicemi – 112 voz./24h, z toho 3 vozidla nákladní. Poslední významnější tranzitní vazba je pak mezi Kovalovicemi a Rousínovem přes křižovatku ve Viničných Šumicích – 98 voz./24h, z toho 2 vozidla nákladní.



Obr. 12: Schéma tranzitních vazeb automobilové dopravy – voz./24 h RPDI Po-Pá, všechna vozidla.

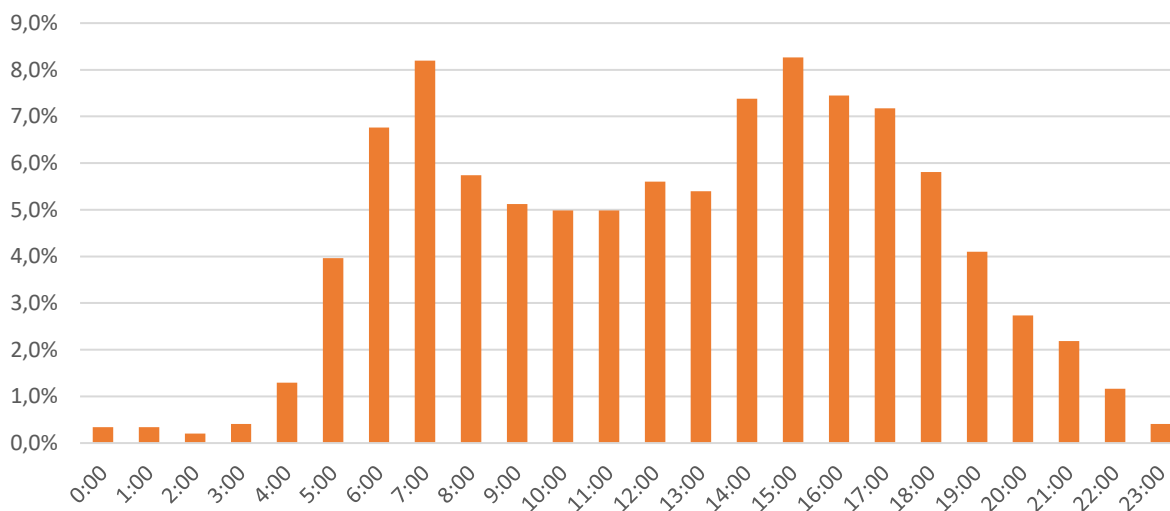
Nejvyšší podíl tranzitní dopravy na celkové intenzitě byl zaznamenán na místní komunikaci od Vítovic – 41%, v absolutním vyjádření jde o 142 voz./24h. Druhým nejvyšším podílem je 31% na vjezdu od Rousínova (abs. 253 voz./24h). V intravilánu obce na silnici III/3834 dosahuje podíl tranzitní dopravy až 27% (abs. 304 voz./24h).



Obr. 13: Podíly tranzitní dopravy na celkové intenzitě na vybraných profilech v obci, voz./24 h RPDI Po-Pá – všechna vozidla (bez jednostopých vozidel) / tranzitní doprava.

3.3.5 Variace silniční dopravy

Variace silniční dopravy byly zjištěny na základě dat z automatických sčítačů dopravy použitých při profilovém dopravním průzkumu. Graf níže uvádí procentuální podíly intenzit dopravy v danou hodinu dne z celkových denních intenzit dopravy na silnici III/3834 na vjezd od Pozořic. Nejvyšší provoz v rámci dne nastává mezi 6. a 8. hod ráno a 14. a 17. hod odpoledne. Ranní špička nastane i skončí rychleji než odpolední. Odpolední špička nastává pozvolněji, je silnější a trvá déle než ranní. Po konci odpolední špičky klesají intenzity dopravy rovnoměrně až do nočních hodin.



Graf 1: Denní variace dopravy na silnici III/3834 (vjezd od Pozořic) – všechna vozidla.

3.4 Parkování

Průzkumem parkování byla zjištěna celková nabídka parkovacích míst i jejich poptávka na území Viničných Šumic. Celkem bylo zaznamenáno 80 legálních veřejných míst k parkování mimo soukromé pozemky. Souhrn dat o zaparkovaných vozidlech je uveden v tabulce níže. Kompletní data rozdělená po mezikřižovatkových úsecích jsou v samostatných přílohách.

Tab. 3: Obsazenost parkování.

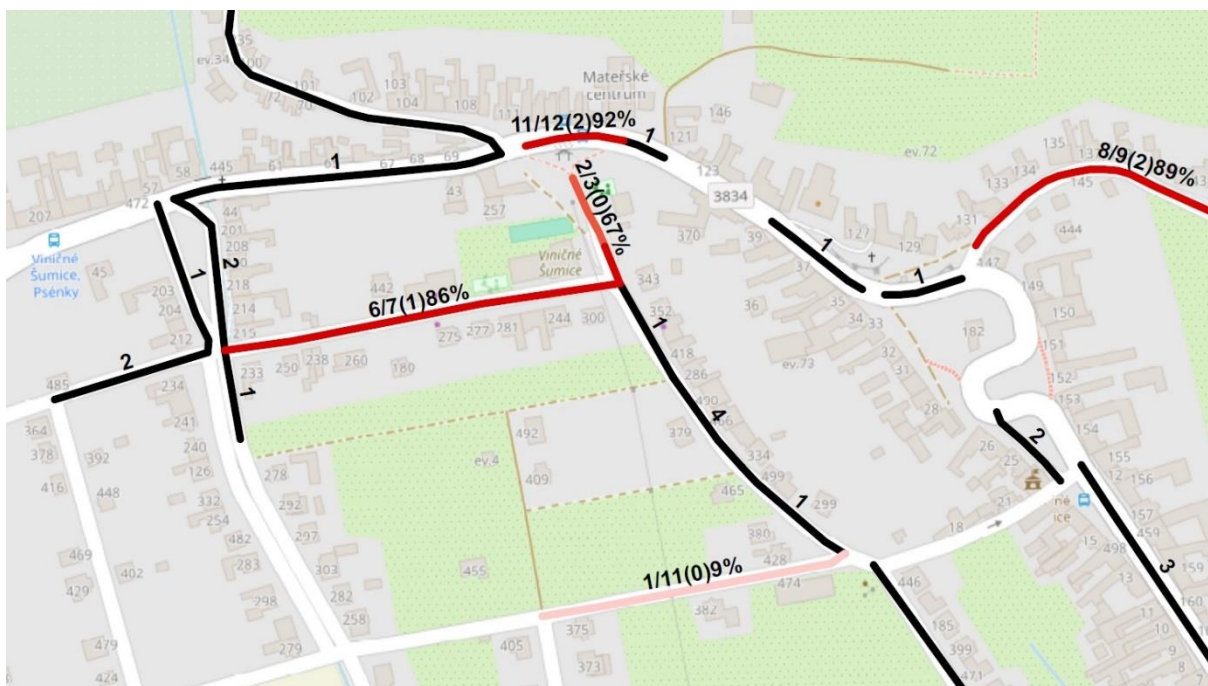
	Zaparkovaná vozidla	Volná místa	Nelegálně zaparkovaná	Kapacita	Obsazenost
Den	109	35	69	80	136%
Noc	152	38	115	80	190%

Vysoký počet nelegálně zaparkovaných vozidel je způsobem skutečností, že většina místních komunikací nemá dostatečnou šířku vozovky. Pokud zde vozidlo zaparkuje, není dodržen volný průjezd 3 m pro každý směr jízdy. Vozidla stojí v zeleném pásu apod., nicméně v řadě případů mají řidiči možnost zaparkovat vozidlo na svém pozemku. Pro parkování nedostatečnou šířku mají rovněž průjezdní úseky silnic III/3834 a III/3838.



Obr. 14: Místní komunikace v intravilánu obce s šířkou vozovky, která neumožňuje parkování vozidel.

Parkovací místa v okolí základní školy a autobusové zastávky Hradská byla obsazena nebo téměř obsazena dopoledne i v noci. Naopak, parkovací místa u hasičské zbrojnice byla dopoledne i v noci neobsazená.



Obr. 15: Výřez z mapy se zobrazenými daty z průzkumu parkování – viz samostatná příloha.

3.5 Bezpečnost dopravy

3.5.1 Dopravní nehody

Kapitola uvádí analýzu nehod na území Viničných Šumic za období posledních 5 let. Od 1. září 2019 do 31. srpna 2024 došlo k celkem 11 evidovaným nehodám, z toho 10 bylo v intravilánu obce a celkem 3 nehody byly s následkem na zdraví (pouze lehká zranění).

Většina nehod se uskutečnila na hlavním dopravním skeletu obce – obě silnice III. třídy a místní komunikace ve směru na Vítovice.

3.5.2 Nehody se sražením chodce

Za zkoumané období došlo na území Viničných Šumic k 1 nehodě, při kterých byl sražen chodec. Nehoda byla zaviněna řidičem motorového vozidla, chodec byl lehce zraněn. Nehoda se stala na silnici III/3834 poblíž zastávky Psénky.

3.5.3 Nehody s účastí cyklisty

Za zkoumané období došlo na území Viničných Šumic k 1 nehodě s účastí cyklisty. Viníkem nehody byla 9 letá cyklistka, která utrpěla lehké zranění. Nehoda se stala na křižovatce silnice III/3838 a místní komunikace.

3.6 Problémové body na komunikační síti

Problémy v oblasti dopravy na území obce Viničné Šumice souvisí s intenzitou automobilové dopravy a její rychlosti a s charakterem infrastruktury, která dopravě slouží. Zvláštní zřetel je potřeba věnovat podmínkám pro zranitelné účastníky provozu a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Pohyb chodců ve vozovce na průjezdních úsecích silnic III. třídy v intravilánu obce

Jedná se zejména o úseky silnice III/3834, kde chybí chodníky nebo jejich návaznost, případně není provedení chodníků dostatečně komfortní pro chůzi, nejsou dostatečně široké apod.

Zúžený profil na silnici III/3834 u domu č. p. 69

V místě je omezeno vzájemné míjení širších vozidel a současně chybí chodník s normovými šířkovými parametry. Vzhledem k nízkým intenzitám automobilové dopravy je možné zúžení vozovky a střídavý průjezd protijedoucích vozidel.

Nízká úroveň kvality chodníků

Zejména podél silnice III/3834 (např. problematické návaznosti, nedostatečné šířky apod.). Komfort a bezpečnost infrastruktury pro chodce je klíčový pro podporu pěší dopravy.

Serpentina silnice III/3834

Snížení kvality urbanisticky cenné lokality v centrální části obce bez adekvátní infrastruktury pro chodce.

Pohyb chodců ve vozovce na místní komunikaci směrem na Vítovice

Smíšený provoz automobilové, cyklistické a pěší dopravy je na místní komunikaci možný při zajištění nízké rychlosti vozidel vhodnými zpomalovacími prvky, povrchem komunikace apod.

Jízda cyklistů ve vozovce v průjezdních úsecích silnic III. třídy v intravilánu obce

Společný provoz automobilové a cyklistické dopravy na sběrných komunikacích v obci je bez adekvátních opatření pro cyklisty málo atraktivní.

Pohyb cyklistů i chodců ve vozovce v extravilánových úsecích silnic

Mimo zastavěné území obce je z důvodu vysoké rychlosti automobilové dopravy nevhodné organizovat smíšený provoz s cyklisty ve vozovce. Infrastrukturu oddělenou od automobilové dopravy potřebují také chodci.

Přecházení průjezdních úseků silnic III. třídy chodci

V obci chybí přechody pro chodce nebo místa pro přecházení v místech křížení pěších tras s průjezdními úseky silnic III/3834 a III/3838.

Pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

V intravilánu obce nejsou zajištěny dostatečné bezbariérové úpravy a hmatové prvky.

Vybavenost autobusových zastávek

Zastávky nemají dostatečnou výbavu nástupních hran pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a mají problematické napojení na navazující pěší infrastrukturu, absence přechodů pro chodce.

Místní komunikace se smíšeným provozem

Smíšený provoz automobilové, cyklistické a pěší dopravy na místních komunikacích v zastavěném území obce je bez regulace rychlosti automobilové dopravy a jiných dopravně organizačních opatření.

Zvýšené intenzity dopravy u základní školy

Neregulovaný příjezd automobilů doprovázejících osob k základní škole v exponovaných časech s kumulací rizikových dopravních situací a dalších nežádoucích jevů (produkce prachu a emisí v okolí školy).

Problematické parkování na síti místních komunikací

Místní komunikace nemají dostatečnou šířku vozovky pro legální parkování automobilů – chybí normová šířka pro volný průjezd automobilů.

4 Seznamy a přílohy

4.1 Seznam obrázků

Obr. 1:	Lokality profilového dopravního průzkumu
Obr. 2:	Lokality průzkumu pěší a cyklistické dopravy
Obr. 3:	Lokality průzkumu pěší a cyklistické dopravy – detail centrální části obce
Obr. 4:	Úsek průjezdního úseku silnice III/3834 s chybějící infrastrukturou pro chodce
Obr. 5:	Zastávka autobusové dopravy
Obr. 6:	Intenzity cyklistické a pěší dopravy za 12 h v lokalitách průzkumu
Obr. 7:	Intenzity cyklistické a pěší dopravy za 12 h – detail centrální části obce
Obr. 8:	Hierarchie silniční sítě ve Viničných Šumicích a okolí
Obr. 9:	Zúžený úsek silnice III/3834 s chybějícím chodníkem
Obr. 10:	Omezení vjezdu vozidel s hmotností nad 3,5 t
Obr. 11:	Intenzity automobilové dopravy v lokalitách průzkumu
Obr. 12:	Schéma tranzitních vazeb automobilové dopravy
Obr. 13:	Podíly tranzitní dopravy na celkové intenzitě na vybraných profilech
Obr. 14:	Místní komunikace v intravilánu obce
Obr. 15:	Výřez z mapy se zobrazenými daty z průzkumu parkování
Graf 1:	Denní variace dopravy na silnici III/3834 (vjezd od Pozořic)

4.2 Seznam tabulek

Tab. 1:	Intenzity chodců a cyklistů za 12h na vybraných profilech
Tab. 2:	Intenzity automobilové dopravy na vybraných profilech
Tab. 3:	Obsazenost parkování

4.3 Seznam příloh

Příloha 1:	Obsazenost parkovacích míst ve dne (mapa)
Příloha 2:	Obsazenost parkovacích míst v noci (mapa)
Příloha 3:	generel_sumice_parkovani.xlsx (tabulka)
Příloha 4:	Podrobná data z dopravních průzkumů