

**OBSAH:**

<b>ÚVOD</b>	<b>5</b>
<b>1 ZAPOJENÍ VĚŘEJNOSTI</b>	<b>7</b>
<b>2 CYKLISTIKA V ŠIRŠÍM KONTEXTU</b>	<b>8</b>
A CYKLISTIKA A UDRŽITELNÝ ROZVOJ	8
B CYKLISTIKA A MOBILITA	9
C CYKLISTIKA A KOMPLEXNÍ PŘÍSTUP VE STRATEGICKÉM PLÁNOVÁNÍ	10
D CYKLISTIKA V DOPRAVNÍM A ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ	11
<b>3 FINANCE, STRUKTURÁLNÍ FONDY EU A PŘEHLED NEJVĚTŠÍCH PŘIPRAVOVANÝCH CYKLOPROJEKTŮ</b>	<b>12</b>
A DATABÁZE PLÁNŮ VÝSTAVBY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	12
B EKONOMICKÉ NÁSTROJE PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY A MOŽNOSTI ČERPÁNÍ FINANČÍ NA CYKLISTIKU	12
C ANALÝZA NÁKLADŮ A PŘÍNOSŮ A MOŽNOSTI JEJÍHO VYUŽITÍ PRO APLIKACI NA CYKLISTICKOU INFRASTRUKTURU	15
<b>4 BEZPEČNOST CYKLISTŮ (VČETNĚ MALÝCH)</b>	<b>16</b>
A PROGRAM BESIP	16
B ČESKÁ OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	17
C BEZPEČNOST A STATISTICKÉ ÚDAJE	18
D BEZPEČNOST A DĚTI (ŠKOLÁCI)	19
E SOUTĚŽ - CESTY MĚSTY	20
<b>5 PLÁNOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY</b>	<b>21</b>
<b>6 PARKOVACÍ INFRASTRUKTURA A CYKLISTICKÁ KULTURA</b>	<b>22</b>
<b>7 VYUŽITÍ GEOINFORMAČNÍCH TECHNOLOGIÍ V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ</b>	<b>24</b>
<b>8 ZAČLENĚNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY DO INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU</b>	<b>25</b>
<b>9 STATISTICKÉ ÚDAJE, MONITORING A CYKLISTICKÁ DOPRAVA</b>	<b>27</b>
A PODÍL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA CELKOVÉ DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE A VLIV DÉLKY VYKONANÉ CESTY NA POUŽITÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU	27
B VYUŽITÍ VYBRANÝCH NOVĚ POSTAVENÝCH CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ A UŽÍVÁNÍ CYKLISTICKÝCH PŘÍLEB	28
C SOCIOLOGICKÝ VÝZKUM DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ (PLZEŇ)	28
D PASPORT CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ A DATABÁZE VYBRANÝCH PRVKŮ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	28
<b>10 CYKLOTURISTIKA</b>	<b>29</b>
<b>11 PROGRAM GREENWAYS</b>	<b>33</b>
<b>12 ZNAČENÍ CYKLOTRAS V ČR</b>	<b>39</b>
A OBECNĚ O ZNAČENÍ CYKLOTRAS – ZÁKLADNÍ FAKTA.	39
B NÁRODNÍ CYKLOSTEZKY: „MÁ MÍT ČESKÁ REPUBLIKA PLÁN JEJICH SÍTĚ?“	39
C EVROPSKÁ SÍŤ CYKLOTRAS EUROVELO	41
D DUPLICITNÍ ZNAČENÍ CYKLOTRAS	42
<b>13 TERÉNNÍ CYKLISTIKA</b>	<b>44</b>

<b>14</b>	<b>DRÁŽNÍ STEZKY (GREENWAYS) NA RUŠENÝCH ŽELEZNICÍCH</b>	<b>47</b>
<b>15</b>	<b>CYKLISTIKA A REKREOLOGIE</b>	<b>48</b>
<b>16</b>	<b>OSVĚTA K PODPOŘE CYKLISTIKY A ZDRAVÉHO ŽIVOTNÍHO STYLU</b>	<b>50</b>
	EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY A EVROPSKÝ DEN BEZ AUT 2007	50
	DALŠÍ AKCE A AKTIVITY	53
<b>17</b>	<b>CYKLISTIKA A ZDRAVÍ</b>	<b>54</b>
A	OBECNÁ ČÁST	54
B	ZALOŽENÍ SÍTĚ HEPA EUROPE	55
C	PREZENTACE PROBLEMATIKY V ČR - NÁRODNÍ PROGRAM ZDRAVÍ – PROJEKTY PODPORY ZDRAVÍ.	56
<b>18</b>	<b>MEZINÁRODNÍ ZKUŠENOSTI, LITERATURA</b>	<b>57</b>
<b>19</b>	<b>LIDSKÝ ČINITEL NA STÁTNÍ, REGIONÁLNÍ A MÍSTNÍ ÚROVNI</b>	<b>59</b>
A	STÁTNÍ ÚROVEŇ	59
B	"BYPAD" (BICYCLE POLICY AUDIT), NÁSTROJ PRO PODPORU CYKLISTIKY NA REGIONÁLNÍ A MÍSTNÍ ÚROVNI	60
C	REGIONÁLNÍ ÚROVEŇ	60
C	CYKLISTIKA PRO MĚSTA & MĚSTA PRO LIDI	64
D	REALITA V NAŠICH MĚSTECH A OBCÍCH	64
<b>20</b>	<b>ODKAZY A KONTAKTY</b>	<b>66</b>
<b>21</b>	<b>CYKLISTIKA &amp; SUBJEKTY &amp; DOBŘE VLOŽENÁ INVESTICE</b>	<b>68</b>
	PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK	72

## Úvod

Cyklistika je vnímána jako integrální část, která se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti rekreační cyklistiky (resort místního rozvoje). Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení. Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů, cykloturistů, ale i terénních cyklistů. Rekreační cyklistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy nás mohou dovést bez dopravní zácpy a kolapsů na silnicích do historického jádra města, do městských parků, rezervací, rekreačních oblastí, na koupaliště apod. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky.

Není proto divu, že se stále častěji objevuje otázka typu z řad politiků a úředníků - „co mohu pro cyklistiku udělat?“ Proto vznikla tato publikace, aby přinesla požadované informace a zároveň inspirovala k podpoře cyklistické dopravy. Poznatky o cyklistické dopravě jsou setříděny do 21 tématických bloků, kdy ke každé části je zpracována krátká zpráva představující danou oblast. Každá kapitola pak odkazuje na další podrobnosti, přednášky, články a odkazy, které jsou umístěny na webové stránce [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz) a to ve stejné struktuře, jakou má publikace. V omezeném počtu, pro potřeby cyklokonference (Velké Karlovice a Slovácko, 15.-19. května 2007), byl vyroben DVD-sborník (ISBN 978-80-86502-57-01; 250 ks), kde jsou umístěny nejen jednotlivé příspěvky z cyklokonference, ale právě i všechny ostatní podrobné informace k jednotlivým kapitolám, které jsou umístěny na webové stránce.

Tento metodický materiál pak byl vytvořen v rámci výzkumného záměru „Udržitelná doprava – šance pro budoucnost“ (č. MDO 4499457501) Centrem dopravního výzkumu v.v.i. , pod vedením Ing. Jaroslava Martinka. Nicméně na jeho zpracování se spolupodílelo mnoho dalších odborníků a jejich seznam, dle jednotlivých kapitol, je uveden na konci tohoto materiálu.

Materiál a navazující odkazy na webové stránce tak souhrnně tvoří ucelený celek informací o cyklistické dopravě. Na jejich základě je možno již v úvodní části definovat několik odpovědí na úvodní otázku „co mohu pro cyklistiku udělat?“ Co tedy?

- 1. Vycházejte ze skutečnosti, že na kole jezdí opravdu hodně lidí.** Svět se mění a my s ním. Je sice pravda, že neuvěřitelně vzrostl počet aut na našich silnicích, ale na druhé straně lidé začínají opět objevovat kouzlo kola a jezdí na něm do práce, za nákupy a samozřejmě také i v rámci svého volného času. Je proto až neuvěřitelné, proč se podpoře cyklistiky věnuje tak málo prostoru. I my máme potenciál Nizozemska a Dánska, jen je třeba jej vidět. Nevěříte? Možná právě proto byl v rámci kapitoly 19. zpracován pro každý kraj žebříček TOP 10 „nejcyklističtějších“ měst, kde se nejvíce jezdí na kole do práce. Budete překvapeni, jak jsou ta čísla vysoká. Tudiž – „vsadit na cyklistiku, není zase tak špatná karta...“ a pokud někdo bude mít třeba ještě nějaké pochybnosti, tak je zde tato publikace, aby vám pomohla v argumentaci.
- 2. Vyčleňte pravidelnou částku na cyklistiku ze svého rozpočtu.** Jak naznačuje řada zahraničních studií, pokud se rozhodnete investovat do cyklistických opatření, zcela nepochybně naroste i počet cyklistů v našich městech. Česko má přitom značný potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy. Například ve srovnání s Maďarskem máme sice téměř 8x méně cyklostezek (900 km oproti 7000 km), ale přitom v mnoha oblastech jezdí do práce na kole mezi 20-40%, což je srovnatelné s poměry v Nizozemí. A tam, kde je tento podíl nízký, tam je kolo většinou alespoň oblíbenou volnočasovou aktivitou. Lze tedy konstatovat, že otázka dalšího rozvoje cyklistiky je přímo úměrná její politické a finanční podpoře a ta je nepochybně ve městech rozdílná...

3. **Zvolte si místního cyklokoordinátora**, který bude koordinovat dění kolem cyklostezek nejen na území města, ale i celého mikroregionu. Cyklokoordinátor by ale neměl být sám. Je nutné vytvořit pracovní skupinu, kde budou zástupci zastupitelstva, dopravy, územního rozvoje, ŽP, cestovního ruchu, atd. Je třeba se vyvarovat toho, aby cyklistika v této pracovní skupině nebyla spojována jen s rekreačním využíváním jízdního kola, ale i s dopravou.
4. **Vytvořte z cyklistiky apolitické téma.** Je sice dobré, že město či region má aktivního politika, ale pokud se cyklistika stane „politickým“ tématem na jedno volební období, tak je to špatné. Úkolem politika, jež se touto cestou vydá, je tak přesvědčit radu města o prospěšnosti podpory cyklistiky.
5. **Vytvořte si jednoduchou koncepci**, strategii či pár opatření směřujících k rozvoji cyklistické dopravy (osvěta, priority, generel, studie a hlavně definování konkrétních projektů, které budete realizovat - viz. bod 6)
6. **Projektujte cyklostezky**, aby jste mohli čerpat z připravených evropských, státních a krajských fondů. Současně připravujte další jednotlivé akce (postupné osazování „bezpečných“ stojanů na nejfrekventovanějších místech atd.....)
7. **Najděte odvahu přerozdělit dopravní prostor** ve prospěch cyklistů.
8. **Považujte tento metodický materiál a cyklokonferenci jako zdroj inspirace a rovněž naši nabídku na otevřenou spolupráci.**
9. **Skližeň.** No a pak už budeme jezdit po nových cyklostezkách...

Výše uvedených 9 bodů možná vypadá hodně idylicky, ale je třeba si občas klást velké výzvy, abychom určité věci mohli alespoň o krůček posunout dopředu. Na druhé straně, pokud jsou připraveny dobré argumenty, je možné jít ještě o kousek dále.

Na této cestě pak nás může provázet citát od Milana Kundery: „*Předtím než se cesty ztratily z krajiny, ztratily se lidské duše. Člověk přestal toužit jít, jít po vlastních nohách a radovat se z toho. Ani svůj život už neviděl jako cestu, nýbrž jako silnici; jako čáru, která vede od bodu k bodu, z hodnosti kapitána k hodnosti generála, z funkce manželky do funkce vdovy. Čas života se mu stal překážkou, kterou je třeba zvládnout čím dál většími rychlostmi. Cesta a silnice, to jsou též dvě pojetí krásy. Ve světě silnic krásná krajina znamená: ostrov krásy spojený dlouhou čarou s jinými ostrovy. Ve světě cest je krása nepřetržitá...*“

## 1 ZAPOJENÍ VĚŘJNOSTI

Mnoho dobrých věcí nebylo prosazeno jen z toho důvodu, že byly prezentovány v nevhodnou dobu, na nevhodném místě, nevhodným způsobem a neinformovaným lidem. Z tohoto důvodu první oblast, kterou doporučujeme pro podporu cyklistické dopravy, je získání veřejnosti a jejich zapojení do přípravy konkrétních projektů a strategií. Můžeme pak tím předejít mnoha problémům. Možná i proto na konferenci zazní příspěvek města Zlína, který šel touto cestou.

Zapojování veřejnosti je opravdu důležité, neboť často při řešení dobrých cyklistických projektů se musí řešit velmi choulostivé věci, jako např. majetkoprávní vztahy, námitka „stezka mi vede pod barákem“, „nemá kde parkovat kvůli cyklopruhům“ a nebo se řeší otázka šířky či typu povrchu cyklostezky. Nejsou to opravdu lehké otázky a proto v této souvislosti byl vytvořen popis příkladů a nástrojů účasti veřejnosti na řešení otázek ve vztahu k podpoře cyklistické dopravy (veřejná setkání, slyšení, veřejné vyhlášení, interaktivní webová stránka, dotazy a návrhy, občanské panelové diskuse, konzultační dokumenty, průzkumy a ankety, apod.). Základním předpokladem ale je být aktivní a ozvat se. Přínos zapojování veřejnosti se dá shrnout následovně:

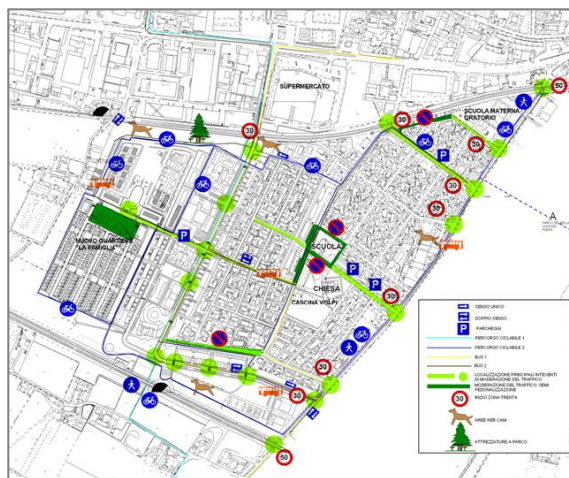
- přispívá k předcházení možných budoucích konfliktů tím, že do rozhodnutí promítá širší spektrum názorů. Z toho vyplývá zlevnění a zrychlení realizace rozhodnutí, protože se snižuje pravděpodobnost opakovaného rozhodování o stejném problému,
- dává politikům větší jistotu při rozhodování tím, že se politik může opřít o názory mnohem širší vrstvy občanů. Z toho vyplývá větší politická síla rozhodnutí a jeho větší přijatelnost nejširší veřejností,
- pomáhá politikům s rozhodnutím tím, že přináší nové pohledy a nová řešení daného problému.

### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Galatík, J.(CDV): Podrobný článek „Zapojování veřejnosti“, včetně zkušenosti se Zlína
- (2) Prousek, T.: (ROPID) Příklad třídění a vyhodnocování námětů a připomínek ze strany občanů - Praha
- (3) „Proces rozhodování v dopravě“ - příručka pro řízení projektů a účast veřejnosti na rozhodovacím procesu, jež byla výstupem evropského projektu GUIDEMAPS

**Projekt GUIDEMAPS** (Gaining Understanding of Improved Decision Making and Participation Strategies) Stále je poměrně málo možností, jak získat informace o nejvhodnějších způsobech zapojování zájmových skupin do přípravy dopravních projektů a o tom, jak rozhodovací procesy zefektivnit.

Kdo jsou klíčové zájmové skupiny? Jakým způsobem navrhnout a zrealizovat zapojení zájmových skupin a jak vhodně provádět mediální strategii? Jaké nástroje jsou vhodné pro různé situace? To jsou otázky, na které je nutné hledat odpovědi. Odpovědi na tyto otázky (a samozřejmě na mnoho dalších) se snažil nalézt evropský výzkumný projekt GUIDEMAPS. Tento projekt měl za cíl identifikovat nástroje a procedury vedoucí k zefektivnění přijímání rozhodnutí a zapojování veřejnosti. Na projektu spolupracovalo 11



obr. 1 Ilustrativní foto: Bresciani,Ch. (Department of Civil Engineering, University of Brescia, Italy)



obr. 2 Ilustrativní foto: Bresciani,Ch. (Department of Civil Engineering, University of Brescia, Italy)



partnerů ze 7 zemí EU. Jedním z hlavních výstupů projektu je metodická příručka, která je zájemcům zdarma k dispozici. Příručka je zaměřena především na rozhodovatele lokální a regionální úrovně z oboru dopravního plánování. Obsahuje však užitečné informace i pro ostatní účastníky rozhodovacích procesů: politiky, provozovatele veřejné dopravy, investory, nátlakové skupiny, neziskové organizace a v neposlední řadě občany.

## 2 CYKLISTIKA V ŠIRŠÍM KONTEXTU

Pokud chceme hovořit o podpoře cyklistické dopravy, tak je nutné ji zakomponovat do širšího kontextu, neuzavírat ji jen v „mantinelech“ dopravní problematiky, či cykloturistiky, ale poukazovat i na její souvislosti s životním stylem, životním prostředím a zdravím. Tato kapitola tak upozorňuje na tyto širší vazby, které mají napomoci k začlenění cyklistické dopravy do strategických a koncepčních materiálů a do dopravního i územního plánování.

### A CYKLISTIKA A UDRŽITELNÝ ROZVOJ

Pozorujete to také? Snad každý týden vyjde jeden článek o tom, že se něco s naší planetou děje, a že z 90% je jisté, že za změnami stojí člověk. A stejně se i skloňuje, že jedním z výrazných problémů této společnosti je doprava.

Proto se toto téma objevilo i v „obnovené“ Strategii udržitelného rozvoje Evropské unie „Udržitelná Evropa pro lepší svět“ (COM (2001) 264), přijaté na zasedání Evropské rady ve dnech 15.-16. června 2006. Jednou z šesti priorit tohoto materiálu je i „Udržitelná doprava“. Toto téma pracuje s úkolem oddělení hospodářského růstu a poptávky v oblasti dopravy s cílem snížit emise skleníkových plynů a znečišťujících látek, prosadit šetrné druhy dopravy a přesunout dopravu ze silnic na železnici a vodní cesty a modernizovat veřejné dopravní prostředky včetně rozšíření jejich používání.



obr. 3 Ilustrativní foto: Patterson, S., National Manager Sustrans Ireland

Jak jistě všichni v praxi dobře vnímáme, centra měst začínají být automobily přeplněna, tj. rozvoj individuální dopravy za základě různých podporovaných i zdánlivě samovolných procesů ve společnosti se stává neudržitelnou. Některá evropská města si toto uvědomují a přijala tedy jistá opatření, kterými bychom se mohli inspirovat i v ČR a tyto negativní vlivy zmírnit. Právě tato „jistá opatření“ slouží ke zvýšení udržitelnosti dopravy.

Jistě ale neuškodí, když se pokusíme o krátkou definici udržitelného rozvoje. Udržitelný rozvoj je novým rámcem strategie civilizačního rozvoje. Vychází z klasické a široce přijaté definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z r. 1987, která považuje rozvoj za udržitelný tehdy, naplní-li se potřeby současné generace, aniž by se ohrozily možnosti naplnit potřeby generací příštích. Koncepce udržitelného rozvoje představuje alternativní model rozvoje společnosti, který odpovídá nové situaci současného světa, který se v posledních desetiletích radikálně proměnil.

#### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Galatík, J.(CDV): Co to je udržitelný rozvoj
- (2) Plíšková, R.(CDV): Klíčové mezinárodní a národní dokumenty v oblasti udržitelného rozvoje
- (3) Jedlička, J. (CDV): Dopad dopravy na zdraví a životní prostředí
- (4) Pokorný, P.(CDV): Udržitelný rozvoj v dopravě
- (5) leták – Udržitelná a bezpečná doprava (Rada vlády pro udržitelný rozvoj) pracovní verze k 10.5.2007

**B CYKLISTIKA A MOBILITA**

obr. 4 - Ilustrativní foto: Giorgio, L., architekt, konzultant – Milan, Italia

Lidé mají určité potřeby a potřebují k tomuto účelu měnit místo, na kterém se nacházejí a na kterém se nacházet chtějí. Jinými slovy: mobilita je běžnou součástí našeho života. Tato nezbytnost, tato poptávka, vyvolává nabídku (různé způsoby přemístování osob nebo věcí), tedy nástroj k realizaci přání. Mobilita a doprava zastupují komplex „změny místa“. Kdo chce být mobilním, potřebuje k tomu vždy nějaký dopravní prostředek. Dopravní prostředky a dopravní spojení se použijí ve chvíli, kdy bude někdo chtít dosáhnout cíle své cesty, pro jehož dosažení je třeba mobility. Tím představují mobilita a doprava jeden neoddelitelný pár pojmů. „Mobilitu“ definujeme jako potřebu, jako psychologicko-sociologickou stránku „potřeby změny místa“, a „dopravu“ definujeme jako realizační stránku, tedy inženýrsko-technickou, instrumentální stránku téže mince - „potřeby změny místa“. Každý pohyb obsahuje také pokaždé určitý příčinný (mobilitní) a zároveň realizační (dopravní) aspekt.

Toto rozdělení mezi mobilitou a dopravou umožňuje učinit některé závěry:

- Primárně se zde jedná o naplnění potřeb: o to jde, to je naše cílová funkce.
- Ve chvíli, kdy je plánování mobility ukončeno, je třeba nalézt a poskytnout k ní náležitou dopravu.
- Doprava je takto nástrojem mobility. Nástroj lze použít tehdy, když daný cíl dosáhneme s minimálním nasazením prostředků: vyvinuli jsme pro naši mobilitu systémy, které vyžadují minimální množství dopravy.

Z toho vyplývá jednoduchý koncept jednání. Realizovat mobilitu odpovídající reálným potřebám (pro všechny) s co nejmenším užitím dopravy, to odpovídá premise trvale udržitelného rozvoje: vyplnit potřeby dnešních generací s minimálními rizikem, nebezpečím, náklady, dluhy, odpady atd. pro budoucí generace.

#### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Galatík, J. (CDV): Mobilita – důležité téma budoucnosti
- (2) Plíšková, R. (CDV): Mobility management
- (3) Plíšková, R. (CDV): Nástroje managementu mobility
- (4) Burggaf, K. (MÚ Drážďany): Udržitelná mobilita v dopravní politice města, cyklistická politika

## C CYKLISTIKA A KOMPLEXNÍ PŘÍSTUP VE STRATEGICKÉM PLÁNOVÁNÍ



obr. 5 Ilustrativní foto: Schade, U., Stadt Freiburg im Breisgau - Tiefbauamt (Germany)

alternativní nabídky (přesun části výkonu IAD na ekologicky šetrnější nositele). Dopravní politika Freiburgu tak spočívá na pěti nosných pilířích: tramvajová doprava, cyklistická doprava, zklidňování dopravy, automobilová doprava, hospodaření s parkovacím prostorem (**bližší informace najdete na DVD sborníku**).

Nemusíme ale jen mluvit v teoretické rovině nebo používat zahraničních příkladů. Stačí když známe údaje o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce v ČR a zjistíme, že v určitých lokalitách je jízdní kolo dopravním prostředkem č.1. Ze všech výsledků uvedme například, že největší podíl cyklistů dojíždějících do práce má město Uničov se 41,7% (týká se měst nad 5000 obyvatel). Absolutně nejvyšší podíl pak má obec Labské Chrčice s 62,5%. Pokud bereme v úvahu vyjížd'ku a dojížd'ku do zaměstnání za celou Českou republiku, tak podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce činí 7,3%. Ve svém důsledku to znamená, že v některých městech a obcích ČR není potřeba dělat kampaně za to, aby lidé na kole jezdili. Oni prostě jezdí, jen nemají k dispozici cyklostezky.

Každopádně alfou a omegou celého procesu a klíčem k úspěchu při podpoře cyklistiky je přeci jen lidský faktor, tj. aktivní přístup klíčových osob na politický proces ve vztahu k cyklistice. Jak se říká, papír snese všechno, ale jeho naplňování je často otázkou vůle, osobní nasazení a zájmu o danou věc.

### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Martinek, J. (CDV): Podrobný článek „Cyklistika a komplexní přístup ve strategickém plánování“
- (2) Schade, U.: (MÚ Freiburg im Breisgau) Podrobné informace z města Freiburg im Breisgau
- (3) Galatík, J. (CDV): Výzkum dopravních strategií měst v ČR
- (4) Tym, A. (NSZM): Síťová spolupráce měst a obcí v oblasti udržitelné a bezpečné dopravy
- (5) Tym, A.: (NSZM): Nabídka aktivit NSZM – Doprava
- (6) Tym, A.: (NSZM): Udržitelná a bezpečná doprava, sada indikátorů



## D CYKLISTIKA V DOPRAVNÍM A ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ

Rozlišujeme dva způsoby dopravního plánování, konvenční a moderní. V České republice se většinou setkáváme s tím prvním z nich. Konvenční dopravní plánování vychází z předpokladu, že vývoj dopravy je lineární, že moderní a rychlejší modely nahrazují starší a pomalejší způsoby dopravy.

### Chůze - Jízdní kolo - Vlák - Autobus - Automobil - Super automobil

Tento "sériový model" předpokládá, že starší druhy dopravy nejsou důležité. To, že nárůst automobilové dopravy způsobí významné zpoždění hromadné dopravy a vytvoří bariéry pro pěší dopravu, není v rámci této koncepce chápáno jako negativum. Podle této perspektivy je podpora veřejné hromadné dopravy, chůze a cyklistiky na úkor automobilové individuální dopravy krokem zpět.

Opakem je moderní plánování vycházející z "paralelního modelu", který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního

systemu. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V rámci tohoto modelu nemají prioritu rychlejší, motorizované způsoby dopravy a kvalitativní faktory (bezpečí, pohodlí, rovnost) jsou stejně důležité jako faktory kvantitativní (rychlost, počet vozokm).

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech zhoršuje – hovoříme o tzv. auto-imobilitě.

**Nechte si proto zpracovat generel cyklistické dopravy** jako základní dokument pro smysluplný rozvoj cyklistické dopravy ve vaší obci, městě, regionu.



obr. 6 Ilustrativní foto: Ukázka z reklamy na FORD České televizi



obr. 7 ukáзка z generelu firmy EDIP s.r.o.

### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Galatík, J. (CDV): Podrobný článek „Cyklistika v dopravním a územním plánování“, včetně zahraničních zkušeností (Vídeň, Brémy)

### 3 FINANCE, STRUKTURÁLNÍ FONDY EU A PŘEHLED NEJVĚTŠÍCH PŘIPRAVOVANÝCH CYKLOPROJEKTŮ

#### A DATABÁZE PLÁNŮ VÝSTAVBY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Je zcela zřejmé, že klíčovou otázkou pro další rozvoj cyklistické dopravy je dostatek finančních prostředků na výstavbu cyklostezek. Na jedné straně je tedy nutné znát, jaké a kolik zdrojů je připraveno, ale na straně druhé je třeba se ptát, zda dané prostředky budou stačit na jejich výstavbu. V současné době je totiž evidováno přes 30 velkých cyklistických projektů a dalších 100 menších projektů (realizace konkrétních úseků), které by mohly být podávány na Strukturální fondy EU (ROP), nebo na SFDI. Kdyby se ovšem všechny zrealizovaly, tak kvóta vyčleněná na cyklostezky by byla několikanásobně překročena. Z tohoto důvodu obce a mikroregiony, které začaly s přípravou již nyní, jsou v určité časové výhodě. I proto v rámci cyklokonference proběhla exkurze dvou takto připravených projektů - cyklostezka Bečva (18.5.2007) a cyklostezky Slovácka (19.5.2007). Každopádně tato databáze by neměla být evidována jen na národní úrovni, ale i na regionální a mikroregionální a městské. Takovou má například Jihomoravský kraj a nebo mikroregion Olomoucko v rámci koncepčního materiálu „Analýza připravenosti obcí na území ORP Olomouc v oblasti cyklo dopravy“, který vznikl jako produkt projektu SROP 3.3., tedy Společného regionálního operačního programu, Opatření 3.3. - Posílení absorpční kapacity území, v území Olomouckého kraje.

#### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Martinek, J.(CDV) Databáze plánů výstavby cyklistické infrastruktury, včetně mapy a odkazů na jednotlivé projekty
- (2) „Analýza připravenosti obcí na území ORP Olomouc v oblasti cyklo dopravy.“ Pracovní verze k 10.5.2007.
- (3) Cyklostezka Bečva (Zlínský kraj) – exkurze 18. 5. 2007
- (4) Cyklostezka Bečva (Olomoucký kraj) – exkurze 19. 5. 2007
- (5) Moravská cyklostezka&Bařův kanál (Slovácko) – exkurze 19.5.2007
- (6) Přehled nových velkých projektů, které rozšiřují databázi 30 významných cyklistických projektů: cyklostezka Malše (JČ kraj), Bystřička (OL kraj), rozšíření Vltavské (ST kraj), Orlickým pohraničím (PA kraj), Masarykův okruh-Náchodsko (HK kraj)

#### B EKONOMICKÉ NÁSTROJE PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY A MOŽNOSTI ČERPÁNÍ FINANČÍ NA CYKLISTIKU

Cílem této kapitoly je vyčlenit místo ekonomickým nástrojům pro podporu cyklistiky v dopravní politice a představit zahraniční zkušenosti s implementací některých z nich. Jednotlivé nástroje jsou členěny dle vztahu k veřejným rozpočtům na nástroje výdajové, příjmové a neutrální. Součástí této kapitoly je přehled podpořených cyklistických projektů z různých zdrojů v období 2001-2006.

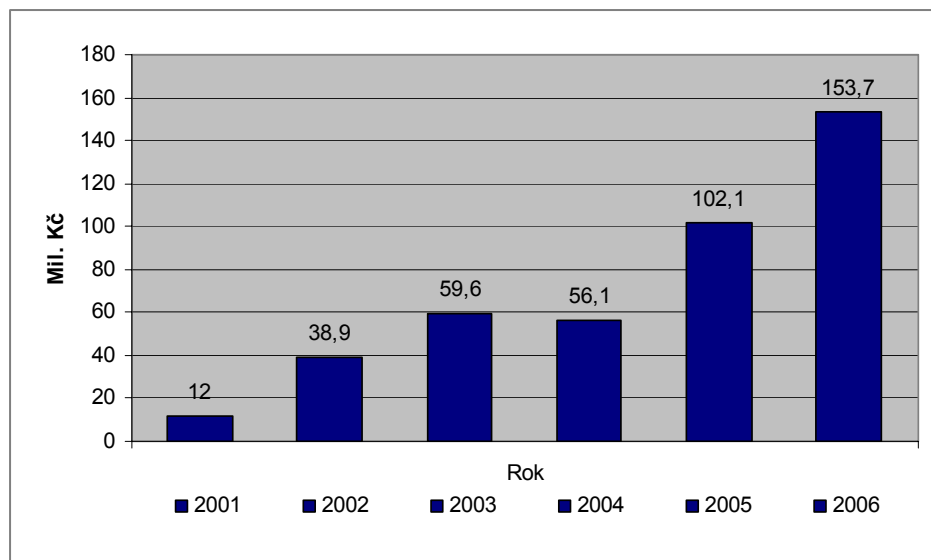
#### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Hana Brůhová-Foltýnová, H. (UK COŽP Praha): Článek „Ekonomické nástroje podpory cyklistické dopravy“
- (2) Podrobná 44 str. zpráva „Ekonomické nástroje podpory cyklistické dopravy včetně přehledu podpořených projektů z různých zdrojů v období 2001-2006“.
- (3) Vohnická, P. (ČVUT FD), Šmidmayer J.(G-projekt s.r.o.): Financování cyklistické infrastruktury
- (4) INTERREG III A, Schválené projekty pro rok 2007 – hranice s Bavorskem, Saskem a Rakouskem a projekty doporučené Regionálními radami k financování v rámci SROP (2006)

#### Státní fond dopravní infrastruktury

I přes nedostatek finančních prostředků na řešení obtížné situace dopravní infrastruktury v naší zemi si stát uvědomuje, jak důležité jsou projekty, které řeší bezpečnost cyklistů. Finanční podpora probíhá

prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI - [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)). Poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001 ve výši pouhých 12,0 mil. Kč, kdy podpořil 5 projektů. Od té doby se situace značně změnila. Každým rokem se podpora zvyšuje a v roce 2005 dosáhla téměř 100,0 mil. Kč, kdy bylo podpořeno 32 projektů. V roce 2006 bylo ze SFDI podpořeno 45 projektů. Na stavbu cyklostezek bylo poskytnuto 100 mil. Kč. Dalších 50 mil. Kč bylo vyčleněno přímo ze státního rozpočtu. V porovnání s rokem 2001 se jedná o dvanáctinásobný nárůst výše dotací (viz. Graf č.1).



Graf 1 Bartoš, R. (CDV), přidělené dotace SFDI na realizaci cyklistických komunikací

V roce 2006 bylo s účastí Státního fondu dopravní infrastruktury vystavěno 69 km cyklostezek. Klesající trend v délce podpořených staveb je následkem snahy SFDI podporovat investičně náročné projekty (lávky, přemostění). Pro rok 2007 je navrženo v rozpočtu SFDI na výstavbu cyklostezek 150 mil.

### Strukturální fondy EU

Do roku 2001 byly hlavními zdroji financování cyklistických tras a stezek obecní rozpočty, Program obnovy venkova MMR a předvstupní program EU, hlavně PHARE. Od roku 2001 přibýly prostředky SFDI a krajských rozpočtů. Od roku 2004 se otevřela možnost financování ze SROP a některých iniciativ EU, především INTERREG III či LEADER+ (**přehled podpořených projektu naleznete na DVD-sborníku**). Ze SROP byl koncem října 2005 podpořen doposud největší cyklistický projekt „Víceúčelové komunikace údolím Tiché Orlice a Třebovky“, jež obdržel dotaci přesahující částku 60,0 mil. Kč. Jedním z hlavních cílů pro nejbližší období je ale připravit podmínky pro čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU pro období 2007-2013 pro obdobné projekty. Jedná se o velmi žhavé téma, neboť jak plyne z databáze plánu výstavby cyklistické infrastruktury (bod A.), připravují se rozsáhlé projekty cyklistických stezek a cyklotras, jejichž náklady často přesahují 100 mil. Kč, mezi které lze zařadit např. i cyklostezky podél Moravy, Bečvy, Labe, Ohře apod. Jejich podpora je pak podchycena v rámci:

- Evropského regionálního rozvojového fondu (ERDF), který patří ke strukturálním fondům, a to zejména přes ROP,
- přeshraniční spolupráce je možné využívat podpory Iniciativy Společenství INTEREG III A, která je financována z ERDF,
- rozpočtu některých krajů vymezený i na podporu cyklistické dopravy

### Územní plánování

Cílem je podporovat začlenění cyklistické dopravy do všech stupňů územního plánování. Zvláště v sídelních útvarech by se měl stanovit dopravní význam každé ulice a určit priority jednotlivých druhů dopravy. Ne v každé ulici jezdí hromadná doprava a ne všude se musí řešit parkování pro přílehlou oblast. Cílem je podporovat vytváření obytných a pěších zón ve městech a prověřovat veškeré pozemní práce pro možnost realizace cyklistické infrastruktury. Výsledkem dobrého územního

plánování může být například i výstavba cyklomostu přes dálnici u Plzně. **Více informací k danému tématu najdete v kapitole 2 D Cyklistika v dopravním a územním plánování.**

### Využití opuštěných drážních těles

Kraje, mikroregiony i obce v ČR ve stále větší míře objevují možnost využití drážních těles po rušených železničních tratích pro budování cyklostezek (cyklostezka Varhany, cyklostezka Cheb - Waldsassen, cyklostezka Lupěné - Hoštejn apod.), případně pro vedení cyklotras (cyklotrasa Kuřim - Veverská Bítýška). Získané zkušenosti je třeba uchovat a předat dalším realizátorům podobných projektů. Cílem tvorby metodiky tedy je, prostřednictvím monitorování jednotlivých projektů, sestavit praktickou „kuchařku“ postupů pro realizaci daného záměru. **Více informací k danému tématu lze najít v kapitole 14.**

### Pozemkové úpravy

Jako velmi vhodné se jeví budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č.229/1991 Sb.,ve znění pozdějších předpisů, společná zařízení. Jde o technická opatření, která slouží ke zpřístupnění pozemků, k omezení eroze, ke zlepšení vodohospodářských poměrů a ke zlepšení ekologických poměrů. Tyto polní cesty současně ale naplňují i účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Příkladem může být úsek cyklostezky Bečva u Lipníka nad Bečvou.

### Vedení cyklistických stezek podél vodních toků

Jako vhodné se rovněž jeví budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. V současné době mnohé obce a mikroregiony připravují projekty cyklostezek a cyklotras podél vodních toků. V tomto kontextu probíhají intenzivní jednání se správci jednotlivých Povodí, v rámci kterých se upozorňuje a řeší problémy s budováním cyklistických komunikací. Celková situace se dá shrnout v současné chvíli následovně: Povodí jsou příznivě nakloněna rozvoji cyklostezek podél vodních toků, ale je nutné je koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace), neboť je při opravě a údržbě břehových částí využívají i vozidla Povodí. Proto je požadováno, aby technické řešení bylo provedeno stavbou víceúčelové komunikace. Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kořadační řízení (tato stavba je uložena jako věčné břemeno). Zároveň musí být stanoven režim provozu, údržby a značení. To stejné platí i v případě příčné stavby (např. jezy). V tomto kontextu je třeba doplnit a zapracovat do pravidel poskytování finančních dotací i toto hledisko a podpořit princip vícezdrojového financování.

**Celý příspěvek k danému tématu najdete v kapitole 5 článek 13.**

### Program Lesy 2000

Do tohoto programu lze zařadit obnovu a údržbu lesních cest pro cyklistickou turistiku. Většinou se budují naučné stezky s informačními tabulemi o vyskytujících se druzích fauny a flóry, o délce, náročnosti a způsobu značení stezky, včetně budování doprovodné stavební architektury (odpočinková místa, odpočinková stanoviště atd.).

### Státní program podpory cestovního ruchu

Cykloturistika je podporována MMR prostřednictvím Státního programu podpory cestovního ruchu zahrnuje podprogram č. 2, který je zaměřen na „Podporu budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně-rekreační aktivity“. V rámci tohoto dotačního titulu jsou vyčleněny aktivity „Vybudování, oprava a rekonstrukce cyklostezek“ a „Rekonstrukce a vybudování parkoviště a odpočívárny pro cykloturistiku“. Podprogram č. 3 tohoto programu je zaměřen na „Podporu prezentace České republiky jako destinace cestovního ruchu“, mj. také na oblast cykloturistiky (neinvestiční náklady). ([www.mmr.cz](http://www.mmr.cz) – Cestovní ruch – Rozvojové programy v cestovním ruchu). Podrobnosti jsou uvedeny **na DVD-sborníku – kapitola 3 D.**

Další formou podpory cykloturistiky jsou aktivity ČCCR-CzechTourism ([www.czechtourism.cz](http://www.czechtourism.cz)).

### **C ANALÝZA NÁKLADŮ A PŘÍNOSŮ A MOŽNOSTI JEJÍHO VYUŽITÍ PRO APLIKACI NA CYKLISTICKOU INFRASTRUKTURU**

Subjekty soukromého sektoru neustále rozhodují o mnoha investičních i neinvestičních záměrech. Dokáží si porovnat výnosy a náklady jednotlivých projektů a efektivně se podle těchto výsledků rozhodnout.

Stát může odůvodnit zasahování do jednání soukromých subjektů tam, kde jednotlivci (osoby nebo firmy) neunesou veškeré náklady a užítky z vlastního jednání, a vznikají externality. Státní zásahy tímto způsobem mají vést k efektivnějším výstupům hospodářství. Veřejný sektor dále rozhoduje o mnoha vlastních investičních záměrech. Stát alokuje omezené finanční prostředky mezi různé priority, a tím podstatně ovlivňuje společenský blahobyt. Finanční prostředky by tudíž měly být optimálně alokovány tak, aby bylo docíleno maximální efektivity a co největšího společenského blahobytu.

Existuje řada metod používaných při hodnocení společenských a ekonomických dopadů různých investičních záměrů a politik. Kromě analýzy nákladů a přínosů, které se budeme dále v tomto příspěvku věnovat, se jedná například o vnitřní míru návratnosti, dobu návratnosti, analýzu efektivity nákladů nebo vícekriteriální analýzu.

#### **Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:**

- (1)** Hana Brůhová-Foltýnová, H. (UK COŽP Praha): Článek „Analýza nákladů a přínosů a možnosti jejího využití pro aplikaci na cyklistickou infrastrukturu“
- (2)** Podrobná 22 str. zpráva „Analýza nákladů a přínosů a možnosti jejího využití pro aplikaci na cyklistickou infrastrukturu“



## 4 BEZPEČNOST CYKLISTŮ (VČETNĚ MALÝCH)

Není asi překvapením, že v tomto materiálu je jedna kapitola věnována i bezpečnosti cyklistů. Podívejme se ale na věc z jiného úhlu pohledu a to z hlediska principu. V současné době je v ČR mnoho regionů, kde je cyklistika považována za dopravní prostředek číslo 1. (např. Uničovsko, Prostějovsko, Pardubicko a mnoho dalších). To se netýká jen samotných měst, ale i spádových obcí. Jenže ještě donedávna cyklisté museli v těchto oblastech jezdit do práce po silnicích I. a II. třídy. V takových případech můžeme hovořit o bezpečnosti cyklistů až v tom případě, až jim vybudujeme odpovídající infrastrukturní opatření. Proto při zpracování koncepčních materiálů a strategických dokumentů ve vztahu k silnicím I., II, a III. tříd by mělo být jeho součástí i řešení cyklistické dopravy. Nikoliv v rovině obecných prohlášení, ale konkrétních řešení (např. vybudování nové cyklostezky, či odklonění na jinou trasu). Jen to je cesta k zrovnoprávnění cyklistů a zajištění jejich bezpečnosti. Touto cestou jde například Olomoucký kraj. Podpora cyklistické dopravy v intravilánu měst je pak další specifickou oblastí, ve které ale došlo v poslední době ke značnému zlepšení.

Součástí otázky bezpečnosti jsou i osvětové programy směřující ke změně chování motoristů k cyklistům (prostřednictvím výuky v autoškolách, informačních kampaních) a změně chování cyklistů. Kromě toho je důležité zmínit také potřebu údržby jízdního kola, která může přispět k jeho lepší viditelnosti, ovladatelnosti, ochraně proti zranění. Ochrana proti zranění může být dosažena také jinými prostředky, například nošením cyklistické helmy. V tomto kontextu přináší tato kapitola informace o aktivitách programu BESIP, o novém projektu CDV „Česká observatoř bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích“, přehled vybraných statistických údajů a program „Bezpečná cesta do školy“. Dané programy by měly silněji zakotvit ve vědomí veřejnosti a zvýšit tak zájem o bezpečnost cyklistů i chodců v souvislosti s cyklo dopravou.

### A PROGRAM BESIP

Program BESIP řeší komplexně problematiku bezpečnosti, která se týká i cyklistů. V tomto kontextu se zmíníme o třech projektech:

#### Bezpečná obec

Cílem projektu je shrnout dosavadní zkušenosti, vytvořit metodiku pro aktivity obcí a podpořit zapojení obcí do řešení bezpečnosti silničního provozu. Tento projekt pokrývá komplexní oblast bezpečnosti silničního provozu v obcích počínaje dopravní výchovou, dopravním zklidňováním atd., až po informace o možnostech financování úprav infrastruktury pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V rámci tohoto projektu je využita databáze vzorových řešení cyklistické infrastruktury a vybraných měst podporující cyklistickou dopravu. Na tomto projektu se dále bude spolupracovat s obcemi, mikroregiony, kraji a dalšími zúčastněnými subjekty.



#### Více informací na DVD-sborníku...

- (1) Frič, J. (MD ČR, odd. BESIP): Podrobný článek „Cyklistika a bezpečnost silničního provozu“

#### Na kole jen s přilbou

Cyklistická přilba zabrání v 88% případů vážnému poškození mozku. „Široká komunální kampaň“ je organizována programem BESIP společně s jednotlivými městy. V rámci kampaně je, formou informačních akcí (seminářů) pro prováděcí skupiny, hromadných akcí pro širokou veřejnost, ale i zapojením městské policie, dlouhodobě zvyšována mediální pozornost na problém ochrany cyklistů při jízdě v městském prostředí. BESIP vydal také začátkem roku 2006 film o bezpečnosti cyklistů.

## Viditelnost

Vidět a být viděn – je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích. Řidiči, kteří zranili chodce či cyklistu, se shodují na tom, že ho neviděli vůbec nebo příliš pozdě. Viditelnost cyklistů a chodců lze zvýšit pomocí dobře zvoleného oblečení, nášivek a doplňků ze speciálních materiálů. Právě na tuto oblast jsou zaměřeny kampaně BESIPu „Viditelnost“.

Reflexní materiál je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení tmavé. Při rychlosti 75km/h potřebuje řidič nejméně 31 metrů (1,5 sekundy) na to, aby si uvědomil nebezpečí a odpovídajícím způsobem zareagoval. Pouze s reflexními materiály dají chodci a cyklisté řidičům dostatek času! Bezpečnostní prvky na jízdním kole jsou nezbytné pro zaručení dobré viditelnosti. Povinné je vybavení přední bílou odrazkou, zadní červenou odrazkou a oranžovými odrazkami na pedálech a v paprscích kol (mohou být doplněny reflexními proužky na botách a oděvu).

## B ČESKÁ OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Projekt České observatoře bezpečnosti silničního provozu vzniká za grantové podpory Ministerstva dopravy, pod číslem úkolu 1F54L/093/050. Příprava České observatoře bezpečnosti silničního provozu je rovněž naplněním jednoho z opatření, na kterých se dohodli ministři dopravy, včetně ministrů přistupujících států, ostatních kandidátských států, států Evropského ekonomického prostoru (EEA) a států Evropské zóny volného obchodu (EFTA): „podporovat vznik Evropské observatoře pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích jako vnitřního orgánu Evropské komise. Na svém zasedání na podzim 2003 přítomní rovněž vyjádřili zájem: „...provádět analýzy založené na srovnatelných datech a výsledky těchto analýz dále rozšiřovat výzkumným ústavům, státním orgánům a široké veřejnosti, a to při respektování zákonů o ochraně osobnosti“

K vyřešení problému dostatečně dostupných, srovnatelných dat by měl významně přispět celoevropský projekt SAFETY-NET 6. rámcového programu EU, který byl oficiálně zahájen 1.5.2004 a na kterém koordinátor projektu SENZOR (příprava české observatoře), CDV významným způsobem spolupracuje. Jsme zapojeni především v oblastech rozšíření databáze CARE do všech 25 zemí Evropské Unie a na metodice pro sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu. CDV je přímo zodpovědné za návrh celoevropské metodiky pro sledování používání bezpečnostních pásů, dětských zadržných systémů, přileb a helem. Tento úkol byl splněn a navržená metodika je považována koordinátory projektu SafetyNet za vzorovou pro další ukazatele. Evropská Observatoř bezpečnosti silničního provozu byla poprvé představena budoucím uživatelům počátkem května 2006 v Praze na 1.konferenci SafetyNet.

Projekt SENZOR 1F54L/093/050, koordinovaný CDV, zajišťuje, aby všechny poznatky získané z projektu SafetyNet byly bezprostředně přeneseny české odborné veřejnosti. Na druhé straně rovněž, aby Česká republika byla plně připravena využívat co nejvíce možností Evropské observatoře bezpečnosti silničního provozu okamžitě po jejím zprovoznění.

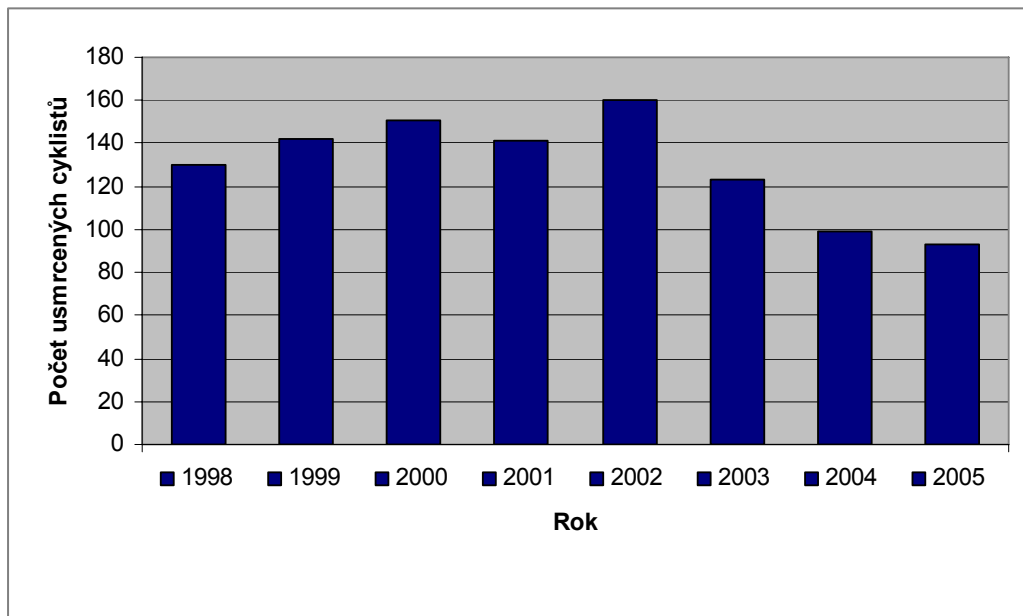
Na projektu SENZOR se kromě Centra dopravního výzkumu přímo podílí Doc.Ing. Slabý a firmy CAMEA a Promatt, především ve formě sběru dat nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu.

### Více informací na DVD-sborníku...

- (1) Heinrich, J. (CDV): Podrobný článek „Česká observatoř ...“

### C BEZPEČNOST A STATISTICKÉ ÚDAJE

Monitorování dopravních nehod cyklistů probíhá standardně za využití centrální evidence dopravních nehod. Od roku 2002 zaznamenáváme meziroční pokles počtu usmrcených cyklistů o více než 20%. Níže uvedený graf č.2 vyjadřuje počet nehod s následkem smrti. V roce 2004 byl nejnižší za posledních sedm let. V roce 2005 se pak, v porovnání s předchozím rokem, ještě o 6 nehod snížil.



Graf 2 Bartoš, R. (CDV), nehody cyklistů s následkem smrti do 30 dnů po nehodě

V rámci „Výzkumu zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích pomocí dopravně - inženýrských opatření a dopravně-organizačních opatření“ (CDV, 2004), bylo zjištěno, že při nehodách cyklistů to byli v 68% muži, průměrný věk 44 let, zemřelo 13,6% z nich. Vliv alkoholu byl prokázán ve 16,7% případů. Nejčastější kombinace poranění byla hlava – hrudník a hlava – končetiny. Zemřeli cyklisté utrpěli poranění hlavy ve dvou třetinách případů. Zaznamenali jsme 36 případů sražení autem (42%) a 18x pád na kole (27%), u ostatních případů nebyly okolnosti nehody zjištěny. Počet závažných poranění cyklistů ve skupině pacientů Úrazové nemocnice v Brně narůstá. Lze konstatovat, že **použití cyklistické helmy není zdaleka běžné a že každý šestý těžce poraněný cyklista ve sledované skupině byl pod vlivem alkoholu.**

#### Na DVD-sborníku ve vztahu k nehodovosti dále najdete:

- (1) Ondřej Nekvapil (diplomant Policejní akademie ČR) - Úrazy cyklistů
- (2) Cyklistika – rizika (obecné informace, překlad Ing. Petr Pokorný)
- (3) Ministři dopravy členských států Evropské unie vyzývají k vyšší ochraně zranitelných účastníků silničního provozu
- (4) Bilová, M a kol. (CDV) - Dopravní nehody cyklistů v okrese Olomouc v roce 2006
- (5) Bilová, M. a kol. (CDV) Bezpečnost cyklistické dopravy – vybrané příklady z ČR a ze zahraničí

## D BEZPEČNOST A DĚTI (ŠKOLÁCI)

Cílem je zvýšení dopravní bezpečnosti dětí na cestě do školy, zvýšení počtu dětí dopravujících se do školy pěšky nebo na kole, zlepšení jejich povědomí o pravidlech dopravního chování, zlepšení informovanosti o mobilitě (důraz na trvalou udržitelnost) a podnětí zájmu o veřejné věci (výchova k občanské společnosti). V tomto kontextu doporučujeme hned tři odkazy k danému tématu.

### D 1 Publikace „Děti na cestách. Bezpečně po městě.“ (možnost stažení na DVD-sborníku)

Ministerstvo životního prostředí vydalo publikaci „Děti na cestách. Bezpečně po městě“. Tato příručka, která



obr. 9 Ilustrativní foto: Obal příručky Děti na cestách (MŽP)

je překladem publikace DG ENV Evropské komise „Kids on the Move“, je určena především pracovníkům samosprávy, učitelům, aktivním rodičům a zástupcům občanských sdružení. Jejím cílem je podpořit takový rozvoj měst, který povede k omezení automobilové dopravy, k rozvoji obytných zón, a který umožní dětem opět se volně a samostatně vydávat do školy i na pochůzky po městě pěšky, bez doprovodu rodičů a přitom bezpečně.

V příručce najdete mnoho příkladů ze zemí stávající Evropské unie i z České republiky včetně adresáře významných organizací, společností a sdružení v EU i u nás, dále je zde seznam publikací a dalších materiálů, které již vyšly a které mohou sloužit zájemcům jako zdroj informací a inspirace. Publikaci lze zdarma získat (v omezeném množství) na adrese: Distribuční středisko MZV, Poděbradská 39, 190 00 Praha 9. V Praze si ji můžete vyzvednout v ICEU, Rytířská 31, 110 00 Praha 1

### D 2 „Bezpečně do školy na kole i pěšky “

Příspěvek „Bezpečně do školy na kole i pěšky “ je zaměřen na problematiku prevence úrazů dětí v dopravním prostředí. Tento příspěvek prezentuje výsledky průzkumů, které Centrum dopravního výzkumu realizovalo v rámci projektů zaměřených na dopravní výchovu a zkušenosti s implementací výstupů projektů Bezpečná cesta do školy a ALARM. V příspěvku je prezentován i nový projekt, který CDV zpracovává pro WHO. Tento projekt je zaměřen na podporu pohybových aktivit dětí a na podporu docházení dětí do školy pěšky, na kole nebo in-line bruslích.

#### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Heinrichová, J. (CDV), podrobný článek „Bezpečně do školy na kole i pěšky “
- (2) Heinrichová, J. (CDV), Čihalová, J. (Bezpečná komunita Kroměříž), Dolínek, J. (Univerzita Karlova v Praze): Projekt „Do školy pěšky nebo na kole“
- (3) Heinrichová, J. (CDV), Bezpečná cesta do školy (metodický materiál)

### D 3 Nadace Partnerství: projekt Na zelenou –bezpečné cesty do školy

Stručný popis projektu: Prvním krokem je uspořádání semináře pro zainteresovanou veřejnost (učitele, rodiče, starší žáky, zaměstnance a představitele samospráv a policii), kde je podrobně vysvětlen smysl projektu, popsán jeho průběh a očekávané efekty. V další fázi žáci zúčastněné školy obdrží dotazníky a mapky okolí školy. Doma pak s rodiči zakreslí do mapky trasu své obvyklé cesty do školy, vyznačí místa, kde se necítí bezpečně a vyplní dotazník, ve kterém mj. mohou navrhnout řešení problematických míst. Pracovní skupina (nebo tým starších školáků pod vedením pedagoga) pak



obr. 8 Ilustrativní foto: Sehnalová O. (město Kroměříž), Evropský týden mobility v Kroměříži 2004

zpracuje mapky a dotazníky; získané údaje jsou shrnuty do jedné mapy – jak v jednotlivých třídách, tak i v rámci celé školy. Obdobným způsobem jsou zpracována data z dotazníků. Takto lze poměrně podrobně zmapovat relativně široké okolí školy a získat přehled o nebezpečných místech. Získané výstupy slouží jako podklad pro zpracování studie řešení bezpečných cest do školy. Výsledky budou využity i ke zpracování akčního plánu s návrhem opatření, která škola může realizovat sama a která vedou ke zlepšení podmínek pro cesty do školy pěšky nebo na kole, popř. veřejnou dopravou. Lze je rovněž využít při zpracování školního plánu mobility (tj. dlouhodobější strategie zaměřené na bezpečnost a podporu ekologických způsobů dopravy do školy). Dopravní studie pak slouží jako podklad pro jednání se samosprávou o realizaci navržených dopravních opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti.

#### **Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:**

- (1) Šmíd, P. (Nadace Partnerství), projekt Na zelenou – bezpečné cesty do školy
- (2) Johnová, J a kol. (Pražské matky): Na zelenou – bezpečné cesty do školy (příručka)

### **E Soutěž - CESTY MĚSTY**

Nadace Partnerství také vyhlásila pod záštitou Besipu šestý ročník soutěže zklidňování dopravy ve městech a obcích pod názvem Cesty městy.

Soutěž CESTY MĚSTY (zklidňování dopravy ve městech a obcích ČR) vznikla v roce 2002 na popud a pod organizačním zajištěním Dopravního programu Nadace Partnerství. Pomocí soutěže chceme upozornit na problémy spojené s dopravou v našich sídlech a možnosti jejich řešení. Dobrá dopravní řešení, která vedou ke zlepšení životního prostředí, zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu (zvláště těch nejzranitelnějších - chodců a cyklistů) a která vytváří příjemné prostředí pro intenzivnější sociální kontakty mezi obyvateli, se objevují i u nás a mohou být zajímavou inspirací pro všechny zájemce.

Soutěže se mohou účastnit obce, mikroregiony, města, městské obvody a části, zastoupené svým statutárním zástupcem. Soutěž probíhá ve dvou kategoriích (rozdělení dle názvu sídla):

- kategorie obce a mikroregiony
- kategorie města a městské obvody a části.

Přihlašované projekty musí být realizované v posledních 5ti letech, zaměřené na proměny veřejných prostorů měst a obcí a založené především na optimálním uspořádání automobilové, cyklistické a pěší dopravy. Kvalita každého soutěžního projektu bude posuzována Hodnotící komisí dle čtyř závazných kritérií:

- přínos řešení pro zvýšení bezpečnosti provozu
- komplexnost řešení dopravy (sladění dopravy hromadné a individuální automobilové, cyklistické, pěší)
- inovativnost, originalita řešení
- celková kvalita veřejného prostoru, prostředí

Mezi vítězné projekty může být rozdělena až 300.000,-Kč. Kromě finančních prémie může být udělena cena časopisu Moderní obec za mimořádnou inovativnost, originalitu a celkový přínos ke zkvalitnění veřejných prostor.

Aktuální termíny

- 7. 3. 2007 ... vyhlášení 6.ročníku soutěže
- 31. 5. 2007 ... uzávěrka přihlášek do soutěže
- září 2007 ... slavnostní vyhlášení výsledků 6.ročníku a předání cen

Další informace včetně databáze dosavadních soutěžních projektů:

<http://www.nadacepartnerstvi.cz/cestymesty>

**Kompletní znění podmínek soutěže je umístěno na DVD sborníku.**



## 5 PLÁNOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Jednou ze základních podmínek pro podporu cyklistické dopravy je existence kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. Proto tato kapitola shrnuje poznatky, přičemž navazuje na právě vydané TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“, a na novelizaci normy ČSN 73 61 10, jejíž součástí je i aktualizace cyklistické dopravy.

Na DVD-sborníku doporučujeme vyhledat rozsáhlou databázi cyklostezek, díky nimž se mohou města inspirovat úspěšně realizovanými cykloprojekty.

Naší snahou je ale také zdůraznit tu skutečnost, že výstavba cyklistické infrastruktury a cyklistických zařízení by neměla být samoučelná. Cyklisté totiž nepotřebují jen oddělenou cyklistickou infrastrukturu, ale i komunikace, které jsou přizpůsobené pro cyklistiku – to znamená ty, které nabízejí bezpečnou a pohodlnou jízdu a působí přívětivě. Daný materiál tak například upozorňuje i na tyto paradoxy:



obr. 11 Martinek, J. (CDV) cyklistický pruh v Šumperku



obr. 10 Martinek, J. (CDV) cyklistická stezka v Ostravě,

- Cyklisté nepotřebují mnoho prostoru: Proto jim v mnoha případech není poskytnut žádný.
- Cyklisté se mohou ve městech pohybovat rychle: Proto jsou často nuceni jezdit zajižďkami.
- Jízdní kola je snadné ukradnout: Proto není cyklistům poskytován dostatek zabezpečených parkovacích ploch.
- Cyklistika je levný způsob dopravy: Proto jsou cyklisté nuceni za jízdní kolo v prostředcích MHD platit.
- Použití jízdního kola pro nakupování je snadné: Proto není cyklistická doprava v mnoha nákupních areálech povolena.
- Cyklistika neznečišťuje ovzduší: Proto nebývá podpora cyklistiky zahrnována do programů (politických strategií) snižování emisí.
- Dojezdové vzdálenosti cyklistů jsou omezené: Proto jsou obytné oblasti plánovány ve velkých vzdálenostech od škol, úřadů, kanceláří.

### Struktura upřesňujících informací na DVD-sborníku:

Norma, Technické podmínky a dobré rady

- (1) Norma ČSN 73 61 10 a cyklistika (výňatek normy zaměřený na cyklistickou dopravu)
- (2) Bartoš, L. (EDIP s.r.o.): Technické podmínky TP 179 - „Navrhování komunikací pro cyklisty“
- (3) Martinek, J. (CDV): Plánování cyklistické infrastruktury – základní principy
- (4) Martinek, J. (CDV): Přehled plánovacích prvků cyklistické infrastruktury

Doporučujeme ke stažení 68 vzorových příkladů řešení cyklistické infrastruktury:

- (5) Martinek, J. (CDV): Souhrnný přehled
- (6) Martinek, J. (CDV): Koncepce cyklistické dopravy ve městech (15 příkladů)
- (7) Martinek, J. (CDV): Extravilán (23 příkladů)
- (8) Martinek, J. (CDV): Cyklotrasa, cyklostezka Bečva, Labská stezka apod. (7 příkladů),
- (9) Martinek, J. (CDV): Intravilán (23 příkladů)

Související články:

- (10) Martinek, J. (CDV): Bezpečnost cyklistů na cyklistických trasách?!
- (11) Seidl, A. (D.I.A.S.): Cyklisté v silničním provozu a dopravní značení
- (12) Rozsypal, V. (EDIP s.r.o.): Cyklista na okružní křižovatce
- (13) Pehal, M. (Povodí Moravy): Správce vodního toku a cyklostezky
- (14) Sperat, Z. (ČVUT FS) Analýza podmínek pro cyklopravu ve městě, zejména v křižovatkách

### Související prezentace v PowerPointu:

- (A) Martinek, J. (CDV): Plánování cyklistické infrastruktury

## 6 PARKOVACÍ INFRASTRUKTURA A CYKLISTICKÁ KULTURA

Jízda na kole stejně jako každý pohyb někde začne, někde se odehrává a někde končí. Pro podporu využívání jízdního kola jako rovnocenného dopravního prostředku je tedy nutné mít možnost zaparkovat bezpečně své kolo doma, mít kvalitní a bezpečnou infrastrukturu, mít dopravním značením naznačenu cestu k vhodnému parkování a mít možnost bezpečně a snadno zaparkovat své jízdní kolo co nejbližší cíli své cesty. Jinými slovy, cyklistickou dopravu nelze chápat jako přepravu z bodu A do místa B, nýbrž jako řetěz tvořený články ZDROJ – CESTA – CÍL. Tento řetěz je silný tak jako jeho nejslabší článek. Poskytování dostatečných parkovacích možností pro cyklisty je tedy zkvalitňováním tohoto řetězce.

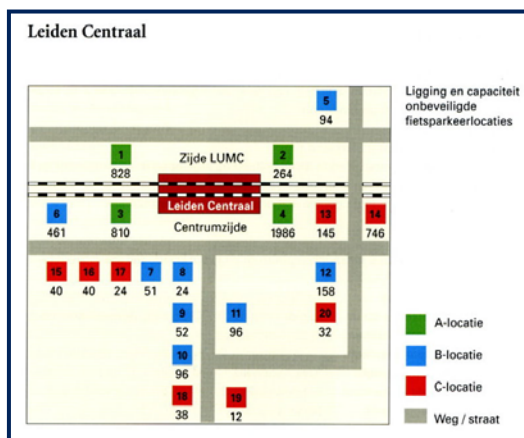
Po technické stránce víme jak na to. Stačí si jen nalistovat v TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty a tam kapitolu 14.4.1. Odstavná zařízení pro jízdní kola. Ve svém důsledku pak můžeme projektovat takové stavby, jak ukazují níže uvedené obrázky.



obr. 12 Pokorný, P.(CDV), parkovací dům pro kola, Breda - Nizozemí



obr. 13 Pokorný, P.(CDV), parkování v Gróningenu - Nizozemí



obr. 15 Asperges, T. (IMOB, Hasselt University, Belgium), Leiden – Analýza parkovacích možností



obr. 14 - Asperges, T. (IMOB, Hasselt University, Belgium) Leiden Parkovací dům pro kola (2000 míst)

Technická stránka je ale jedna věc a přístup k ní je druhá. V Česku totiž zatím systematická podpora parkování kol téměř neexistuje a děje se spíše v rovině ad hoc či je založena na aktivitě „zasvěcených“ lidí. Možná daná slova zní příliš tvrdě, ale je vždy lepší vidět před sebou nedostatky, než se poplácávat po ramenou, jak to vše dobře děláme.

Proto věnujme pozornost oblastem, které vytváří podhoubí k systematické podpoře výstavby parkovacích míst pro kola. Jedná se především o podporu dojíždění na kole do zaměstnání, do škol a za nákupy.



Podpora dojíždění do práce do zaměstnání vychází ze Zákonníku práce (**HLAVA ŠESTÁ : Péče o zaměstnance ODDÍL PRVNÍ : Pracovní a životní podmínky zaměstnanců a jejich odborný rozvoj § 145 Uložení svršků a dopravních prostředků** - Zaměstnavatel je povinen zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání, jakož i obvyklých dopravních prostředků, pokud jich zaměstnanci používají k cestě do zaměstnání a zpět; za obvyklý dopravní prostředek k cestě do zaměstnání a zpět se pro tento účel nepovažuje osobní automobil. Tuto povinnost má i vůči všem ostatním osobám, pokud jsou pro něj činný na jeho pracovištích.

Nejde ale jen o zákon, ale o opravdové zázemí pro cyklisty. Uvedme si alespoň dva příklady.

**Příklad č. 1** - Zajistit cyklistům lepší přístup do městských budov než řidičům automobilů - např. cyklisté mohou vjet do podzemní úschovny kol v budově, parkovací zařízení pro kola jsou blíže u vchodu než parkování pro auta. Placení parkovného pro ty, co dojíždějí autem do práce. Níže uvedené parkovací možnosti v suterénu řadu jsou z magistrátu z nizozemského Zwolle.



obr. 16 Asperges, T. (IMOB, Hasselt University, Belgium), parkovací možnosti na městském úřadě ve Zwolle (Nizozemí)

**Příklad č. 2** - Zaměstnanci mohou využívat řadu cyklistických zařízení, které mají k dispozici. Např. zastřešená parkovací zařízení pro kola (uvnitř budov), sprchy, převlékárny, sady nářadí, cyklistické pumpy. Příkladem je belgické město Gent.



obr. 17 Asperges, T. (IMOB, Hasselt University, Belgium), servis pro zaměstnance na městském úřadě v Gentu, kteří přijedou do práce na kole (Belgie)

#### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

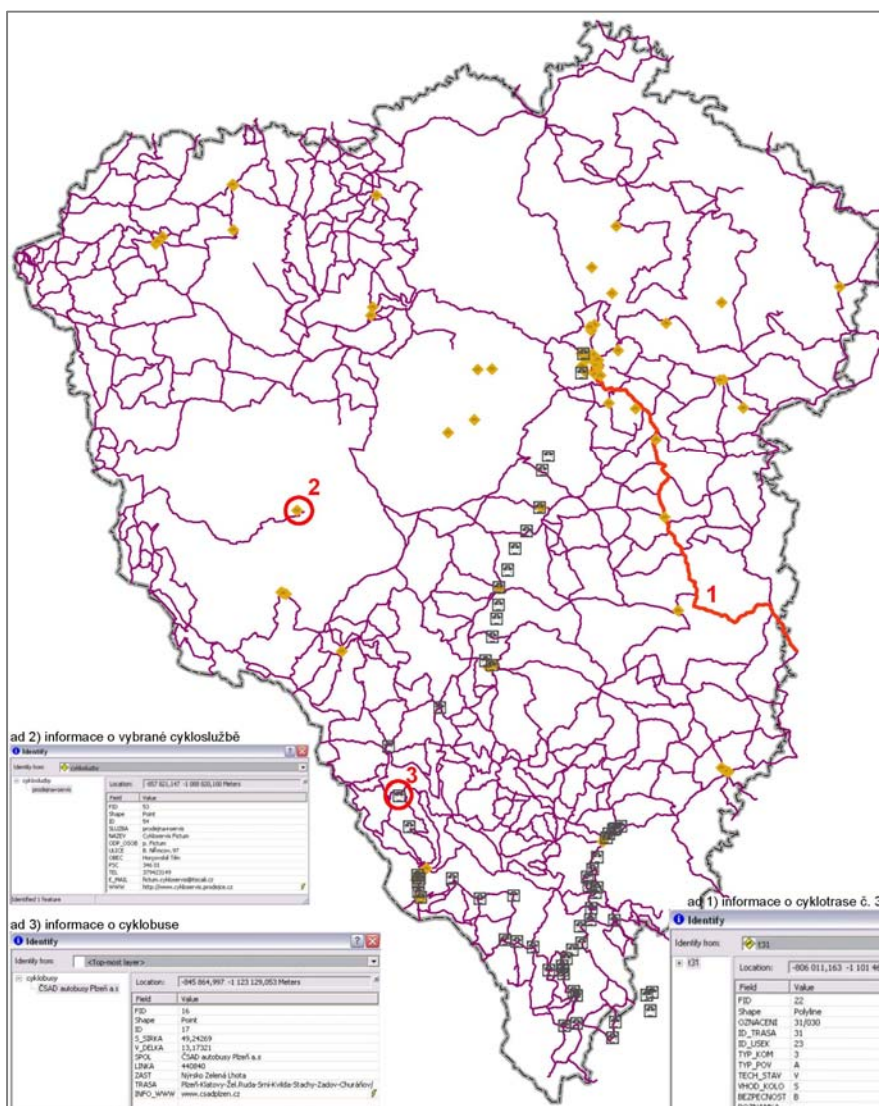
- (1) Martinek, J. (CDV): „Parkování a odstavování kol po technické stránce“
- (2) Martinek, J. (CDV): „Parkování a odstavování kol aneb o cyklistické kultuře“

## 7 VYUŽITÍ GEOINFORMAČNÍCH TECHNOLOGIÍ V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ

Jedním z nejdůležitějších mezníků ve snaze o dosažení maximální informovanosti o cyklistické dopravě jak pracovníků státní správy a samosprávy, tak občanů je bezesporu rozšíření internetu a s ním spojených webových technologií a geografických informačních systémů (GIS).

Ačkoli se může na první pohled zdát, že je situace v oblasti kvantity a kvality digitálních cyklo dat vyhovující, opak je pravdou. Současnou bariérou ve sdílení informací o cyklistické infrastruktuře již tedy často nepředstavuje nedostatek nebo nedostupnost geoinformačních technologií (GIS, GPS, mapové servery apod.), ale lze ji spatřovat především v nejednotnosti, neaktuálnosti nebo neexistenci informací o cyklistické dopravě.

Z tohoto důvodu iniciovalo Centrum dopravního výzkumu, ve spolupráci s Nadačí Partnerství a PŘF UP, vytvoření Jednotné GIS databáze (JGD), jež by měla sdružovat informace o cyklistické infrastruktuře v územním rozsahu celé ČR a tyto informace prezentovat odborné i laické veřejnosti pomocí zmíněných geoinformačních technologií.



obr. 18 Bílová, M. (CDV) Průběh cyklistické sítě a lokalizace doprovodných cyklo služeb v Plzeňském kraji.

### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Bílová, M. (CDV) a kol. Využití Jednotné GIS databáze v praxi
- (2) Příloha: struktura parametrů JGD cyklistické infrastruktury ČR



## 8 ZAČLENĚNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY DO INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

V rámci základní dopravní obslužnosti je nutné sledovat dva základní parametry. Fyzická dostupnost systému pro uživatele. Tzn. je nutné do celého systému zahrnout i dopravu od domova k zastávce či stanici a nebo opačně od zastávky do cíle cesty uživatele. To lze zajistit jen vytvořením bezpečné, komfortní, přímé a plynulé pěší a cyklistické infrastruktury, která dovede uživatele k nástupním uzlům železniční dopravy. Dále je nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol – systém BIKE & RIDE pro denní dojížděku. Tento typ návaznosti lze rozvíjet v podstatě všude dle místních podmínek a to v těchto oblastech:

- železniční dopravy
- hromadné autobusové dopravy
- městské hromadné dopravy



obr. 19 Asperges, T. (Hasselt University, Belgium), program 100 cyklistických stanic (Nordrhein-Westfalen, Německo)



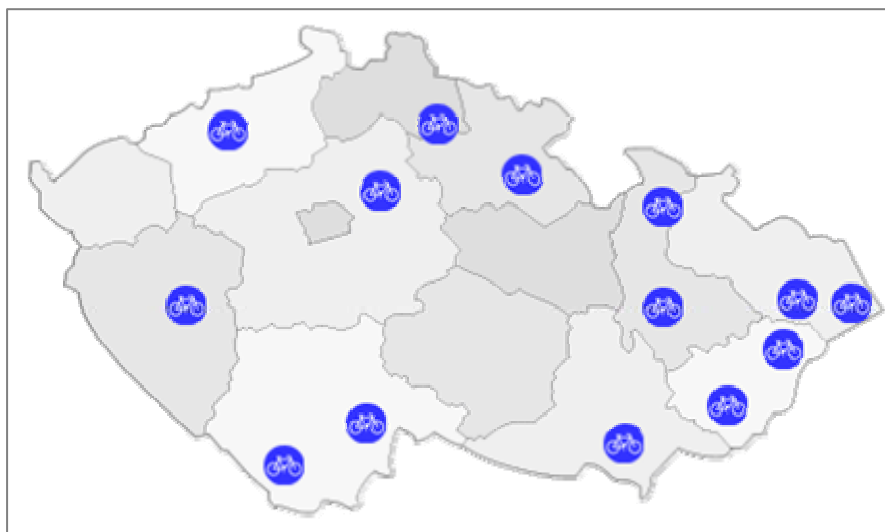
obr. 20 Asperes, T. (Hasselt University, Belgium), Bike & Ride Program Cologne (Germany),

Propojení veřejné a cyklistické dopravy v České republice je ale především rozšířeno na poli cykloturistiky. Svědčí o tom vypravování speciálních prostředků veřejné dopravy, tzv. cyklobusů, cyklovlaků či cyklotramvají či existence nových služeb, jako půjčování kol ze strany ČD a.s. Základní informace k nabídce ČD je možné nalézt na <http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=128>.

### Na internetu dále doporučujeme ke stažení:

- Přeprava jízdního kola ve vlacích ČD, <http://www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=5>
- Jak cestovat s kolem do zahraničí vlakem - <http://www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=6>





obr. 21 Síť půjčoven kol (zdroj www.cd.cz)

**Cyklobusy** jsou většinou finančně podporovány ze strany krajských samospráv. Od svého zavedení se cyklobusy ale setkávají s velkým zájmem. Není divu, že nové linky jsou postupně zaváděny na dalších a dalších místech naší republiky. V tomto kontextu uvádíme pár cenných informací:

#### Co je cyklobus?

Speciálně upravený autobus pro přepravu kol. Obvykle je v autobusu oddělený prostor pro zavěšení až 25 kol a místa pro cestující. Někdy se setkáte i s normálním autobusem, ke kterému je připojený vlek pro kola. Kapacita těchto spojů je samozřejmě vyšší. Cyklobusy slouží pro přepravu cyklistů (ale i pěších) do těch nejhezčích míst bez toho, aby museli předtím vyšlapat kopec nebo se proplétat po frekventovaných silnicích.

#### Kde se můžeme s cyklobusy setkat?

Zatím nejrozsáhlejší síť této přepravy je v jižních Čechách a okolí Šumavy, cyklobusy jezdí na Brdy, do Orlických, Jizerských, Krušných či Železných hor, do Beskyd a podobně.

Odkazy na jízdní řády a ceníky cyklobusů na území ČR:

<http://www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=38>

#### Příklad - Dopravní systém CYKLOTRANS ideální partner pro cykloturisty i pěší turisty

Jihočeský dopravní systém CYKLOTRANS je významnou službou všem turistům, cykloturistům i široké veřejnosti. V době letní sezóny (od 16.6. do 30.9.) pokrývá téměř celý Jihočeský kraj dostatečně hustým a rozsáhlým systémem pravidelných autobusových linek a svým pasažérům vytváří ideální možnost snadného a levného pohybu v zájmové oblasti naprosto nezávisle na osobním automobilu. Jednotlivé spoje uvnitř systému spolu komunikují, umožňují vzájemný přestup mezi linkami a dopravní systém jako celek externě spolupracuje se systémy sousedními, ať už s vlakovými spoji ČD, dopravním systémem NP Šumava provozovaným v západočeské části Šumavy nebo lokálními dopravci včetně lanovek a lodní dopravy. DS CYKLOTRANS je tvořen šesti linkami víkendovými (červená, modrá, zelená, žlutá, vltavská, novohradská) a čtyřmi linkami „všednodenními“ (šedá, zelená, vltavská, novohradská). Provozovatelem DS je dopravní společnost ČSAD JIHOTRANS, a.s. České Budějovice, partnerem je Jihočeský kraj.

#### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Martinek, J. (CDV) a kol. Výzkumná zpráva – „Intermodalita cestujících s důrazem na propojenost mezi veřejnou a nemotorovou dopravou“ - souhrnné informace k začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému
- (2) Votřel, V. (CYKLOTRANS). Cyklobusy v Jižních Čechách
- (3) (ČD a.s.) Přeprava kol po železnici a půjčovna kol
- (4) ČD – půjčovny kol, tisková zpráva

## 9 STATISTICKÉ ÚDAJE, MONITORING A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Data jsou získána z projektu VaV „CYCLE21: Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR“ Projekt je realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F43E/045/210). Projekt byl realizován CDV, UK COŽP a ČVUT FD.

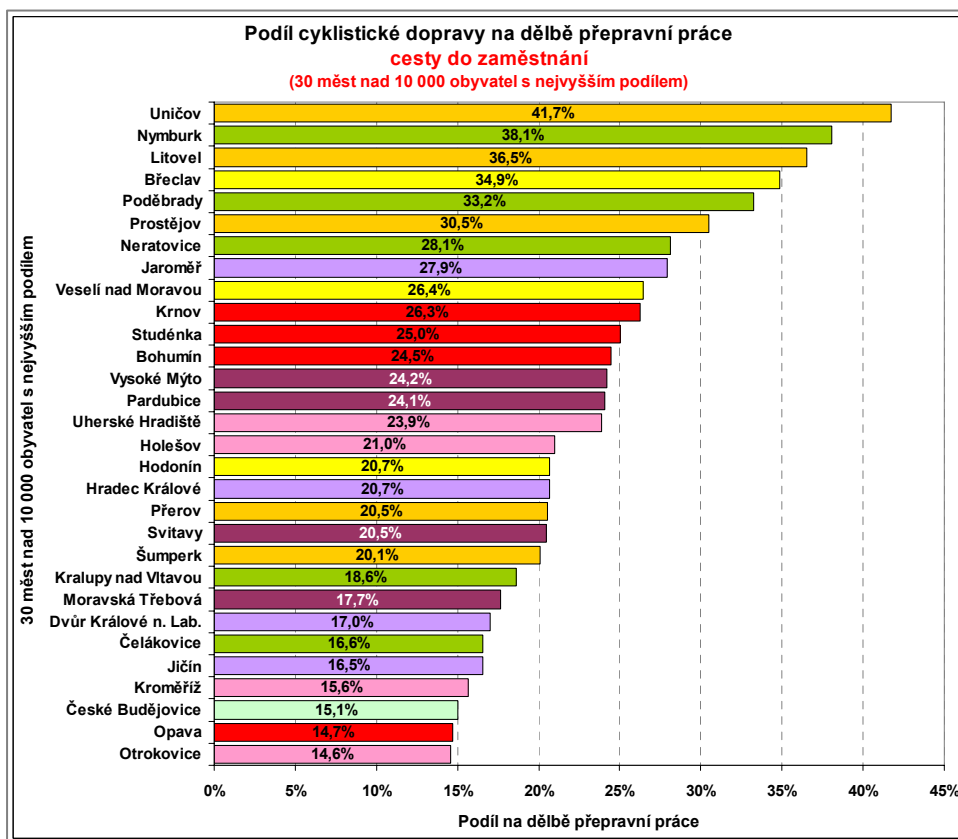
### A PODÍL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA CELKOVÉ DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE A VLIV DĚLKY VYKONANÉ CESTY NA POUŽITÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

Komplexní přehled o podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravní práci a vlivu délky vykonané cesty u pravidelných cest do zaměstnání a do školy na volbu dopravního prostředku se podařilo výhodně zpracovat z podkladů Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001. Podíl jednotlivých druhů dopravy na této dojízděce byl vyhodnocen v rámci jednotlivých kategorií měst a obcí. U vyhodnocení vlivu délky cesty na volbu dopravního prostředku byl počet cest vykonaných jednotlivými druhy dopravy rozdělen podle délky trvání těchto cest do 4 časových intervalů a tyto cesty pak byly u jednotlivých druhů dopravy přepočítány na délku jednotlivých cest (uváděnou v km) podle typické cestovní rychlosti pro jednotlivé druhy dopravy. Ze všech výsledků uvedme například, že největší podíl cyklistů dojíždějících do práce má město Uničov se 41,7% (týká se měst nad 5000 obyvatel). Absolutně nejvyšší podíl všech cyklistů pak má obec Labské Chrčice s 62,5%.

V kapitole 18. Kraje a města je pak možné si vyhledat podrobné informace k jednotlivým krajům.

### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Čarský, J. (ČVUT FD): Podrobný článek k dané problematice
- (2) Kompletní verze Výzkumné zprávy (2007, CDV a ČVUT FD)



Graf 3 Čarský, J. (ČVUT FD), podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce (cesty do zaměstnání, obce nad 10 000 obyv.)

## B VYUŽITÍ VYBRANÝCH NOVĚ POSTAVENÝCH CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ A UŽÍVÁNÍ CYKLISTICKÝCH PŘÍLEB

Pokud chceme modelovat rozvoj cyklistické infrastruktury, je nutné zhodnotit prospěšnost a využitelnost realizovaných cyklistických komunikací a prokázat jejich prospěšnost. Jedním z kroků je pořízení dnes většinou stále chybějících statistických údajů o cyklistické dopravě, které se budou v budoucnosti pravidelně monitorovat a aktualizovat. Proto byl proveden rozbor využitelnosti a prospěšnosti vybraných nově postavených cyklistických komunikací, který byl založen na zjištění intenzit cyklistické dopravy na 20 vybraných cyklistických komunikacích v typickém pracovním dni a v typickém rekreačním dni. Součástí získaných informací jsou i o používání cyklistických příleb v posuzovaných lokalitách.

### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Čarský, J. (ČVUT FD): Podrobný článek k dané problematice
- (2) Kompletní verze Výzkumné zprávy (2007, ČVUT FD)

Další související články z jiných výzkumných úkolů k intenzitám cyklistům:

- (3) Martolos, J. (EDIP s.r.o.): Variace intenzit cyklistické dopravy
- (4) Rozsypal, V. (EDIP s.r.o.): Intenzity cyklistické dopravy v závislosti na velkém průmysl. podniku

## C SOCIOLOGICKÝ VÝZKUM DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ (PLZEŇ)

Těžištěm této studie se staly výsledky výzkumu dopravního chování, které byly získané sociologickým šetřením ve dvou vybraných rezidenčních lokalitách města Plzně. Byly zpracovány popisné statistiky výběrového souboru a výskyt proměnných souvisejících s dostupností jednotlivých dopravních alternativ (vlastnictví kola, řídicího průkazu, automobilu, předplatné na hromadnou dopravu atd.). Dále byly zpracovány údaje o počtu cest konaných za jednotlivými účely a podílu dopravních prostředků – nejen cyklistiky – na těchto cestách. V dotazníku byly použity dva odlišné způsoby měření pravidelných cest – přímá odpověď na otázku, jaký je nejčastěji využívaný dopravní prostředek na pravidelné cesty, a experimentálně získané údaje o cestách v jeden zvolený všední den. Údaje získané alternativními způsoby byly porovnány. Model vysvětlující volbu dopravního prostředku byl v této fázi založen pouze na souhrnných údajích o nejčastěji využívaných dopravních prostředcích. Efekt vysvětlujících faktorů byl testován pomocí statistiky chi-kvadrátu, t-testů, lineární a logistické regrese.

### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Braun-Kohlová, H. (UK COŽP Praha): Podrobný článek k dané problematice
- (2) Podrobná zpráva „Sociologický výzkum dopravního chování (Plzeň)“

## D PASPORT CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ A DATABÁZE VYBRANÝCH PRVKŮ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Byl zmapován celkový rozsah vybudovaných cyklistických komunikací s členěním na stezky budované uvnitř nebo mimo zastavěné území a s členěním podle jednotlivých krajů.

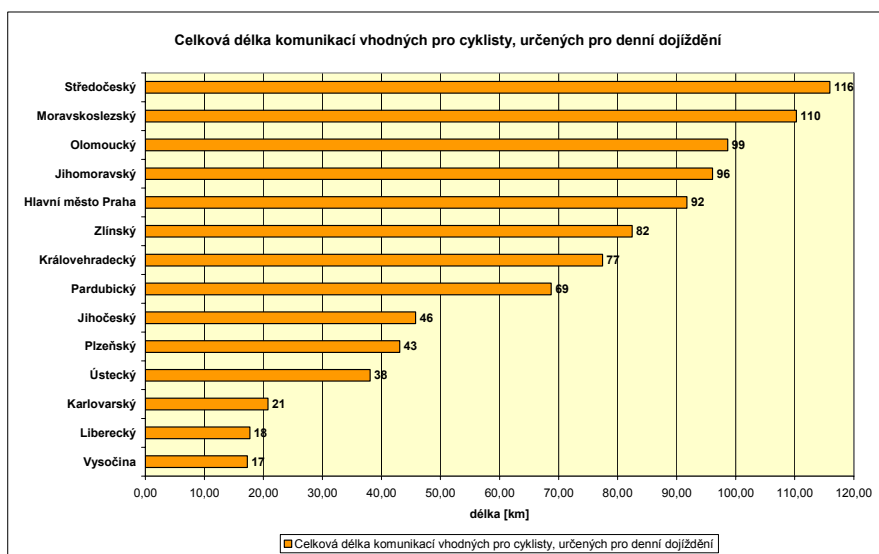
Jednak byl dán důraz na zmapování celkové délky komunikací vhodných pro cyklisty, určených pro denní dojíždění, podle jednotlivých krajů: V databázi je evidováno na 924,0 km komunikacích vhodných pro cyklisty, určených převážně pro denní dojíždění do zaměstnání, škol apod., z toho cyklostezek je 740,5 km a 173,5 km komunikací pro nemotorová vozidla (B11).

V případě komunikací označených B11 nebylo cílem záměrně pokrýt celou republiku, neboť bychom se zde dostali do zcela jiných čísel. Museli bychom mapovat každou lesní a polní cestu, účelovou komunikace apod. Naším cílem bylo spíše vyzvednout ty komunikace, které jsou hojně využívány cyklisty, v mnoha případech jsou „lidově“ označovány za cyklostezky a většinou slouží k denním cestám do práce, do škol, případně v rámci volnočasových aktivit. Takto je například označena část úseku cyklostezky Bečva, cyklostezky Hluboká – České Budějovice. Cílem bylo prostě upozornit na skutečnost, že i jiné komunikace jsou vhodné pro cyklisty. Ve městech jsme se snažili mapovat komunikace „B11“ minimálně, spíše jsme se zaměřovali na extravilán a na cesty, které propojují obce. Cyklostezky byly rovněž podrobeny velmi detailnímu místnímu šetření, které jsou evidovány v rámci webové aplikace <http://www.ts-web.info/Cycle21/>, která přináší komplexní a detailní pohled na

problematiku infrastruktury budované pro cyklisty. Na těchto stránkách tak získáte přehled o vybudované cyklistické infrastruktuře.

### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Martinek, J, (CDV): Podrobný článek k dané problematice



Graf 4 Dont, M. (CDV), celková délka komunikací vhodných pro cyklisty, určených pro denní dojíždění

## 10 CYKLOTURISTIKA

Cykloturistika v České republice je téma velmi přitažlivé a aktuální. V dnešní době jsou lidé hnáni neodolatelnou touhou po co nejširším poznání, co v nejkratším možném časovém úseku a co nejlevnějším způsobem. Jízdní kolo se pro splnění těchto cílů stává nenahraditelným, každému dostupným prototypem. Celý svět se globalizuje. Stává se jedinou „vesnicí“. Veškerá naše konání, záměry, touhy, vysněné mety neodvisí pouze od našich finančních možností, ale i času, který jim ze svých rozhodnutí věnujeme. Cykloturistika je obou citovaných hodnot – času i peněz – příjemným, zdravím prospěšným a úsporným řešením. Na kole jsme bytostně spjati s prostředím, kterým projíždíme. Ať s městskou aglomerací nebo volnou přírodou. Přesouváme se mnohem rychleji než chůzí a přesto plně vnímáme lokalitu, již jsme si určili za cíl poznání. Na kole navíc poznáváme sami sebe, svoji fyzickou i psychickou kondici, svoji vůli. Po každé absolvované túře nám náš organismus sděluje svůj momentální zdravotní stav bez lékařských vyšetření. I cykloturistika se může stát pro určité jedince adrenalinovým sportem, jenž je v mnohým sportovních odvětvích současnou preferenční podmínkou.



obr. 22 Ilustrativní foto: Martinek, J. (CDV), děti na kole v CHKO Litovelské Pomoraví

Cykloturistika prožívá jednoznačně své znovuzrození po letech útlumu a předchozího malého zájmu. To je dáno nejen propagací zdravého životního stylu, jehož důležitost a význam si konečně lidé začínají uvědomovat, ale i modernizací kola jako jízdního prostředku. Také předpoklady pro její rozvoj jsou v naší zemi skvělé. Máme krásnou krajinu s členitým reliéfem, nespočtem kulturně-historických a technických památek a spoustou přírodních krás. Cykloturistika je prostě druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků v krátkém časovém úseku a k životnímu prostředí zůstává přátelská. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turisticky zajímavým místům v České republice i v zaostalých oblastech. K propagaci těchto zajímavých, ale málo navštěvovaných

lokalit, by měl aktivně přispět destinační management. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb cestovního ruchu a podporuje udržení životní úrovně střední třídy obyvatel České republiky.



obr. 23 Ilustrativní foto: Žáková, R. (cykloprůvodkyně)

Cykloturistika proto má své místo v ediční činnosti Agentury CzechTourism a je prezentována v tiskovinách, které pojednávají o relaxační dovolené a pobytu v přírodě. V roce 2006 pak byl vydán speciální katalog zaměřen na cykloturistiku „Cycling Easy“ (**soubor je přiložen na DVD sborníku**). CzechTourism rovněž podporuje jednotlivé krajské a regionální instituce při vydávání propagačních materiálů zaměřených na cykloturistiku. Další informace k jednotlivým produktům  **lze nalézt v kapitole věnované jednotlivým krajům**.

Se vzrůstajícím počtem cyklistů v ČR vzrůstají i požadavky na související služby. Nejde přitom jen o samotnou infrastrukturu (cyklostezky) jako spíše o související vybavení, které zpříjemní její využívání. Jde zejména o vybavení cyklostezek, ale i značených cyklotras, odpočívkami, informačními tabulemi s mapami či popisem

okolních zajímavostí. Ubytovací a stravovací zařízení nabízející služby speciálně pro cyklisty (vyprání, vhodné jídlo a nápoje, servis atp.) již mají možnost získat certifikaci služeb pro cyklisty **Cyklisté vítáni** (certifikované subjekty označeny logem s rozesmátým kolem). Přestože existuje velké množství map a propagačních materiálů, které mohou cyklisté využít jako informační zdroj pro přípravu trasy, či celé dovolené, jen velice málo z nich je koncipováno jako „cyklobalíček“, tedy materiál poskytující kompletní informace vč. služeb pro cykloturistiku v daném místě. Dobrým příkladem takového cyklobalíčku je např. série **Víkend na kole** vydaná Nadací Jihočeské cyklostezky. Infocentra pak poskytují často jen základní informace, služby cykloprůvodců téměř chybí.

Nabídky prezentující možnosti cyklistiky jsou často zaměřeny obecně, tj. na cyklisty jako takové, bez specifikace potřeb jednotlivých specifických skupin – rodiny s dětmi (kratší a bezpečné trasy), běžní „pohodoví“ cyklisté (nenáročné kratší trasy, cca do 30km), dálkoví cyklisté (cykloturisté, trasy 50-100km), bikeři (náročný terén, polní a lesní cesty i horší kvality). Zde se nabízí možnost **odlišení nabídky tras pro cílové skupiny cyklistů** barvami podobně jako je tomu u turistického pěšího značení či u značení náročnosti sjezdovek (**žlutá** – rodiny s dětmi, **zelená** – „pohodoví“ běžní cyklisté, **červená** – dálkoví cyklisté, cykloturisté, **černá** – bikeři). Tato klasifikace byla již použita při vytváření okruhů, které jsou součástí cykloturistické mapy Plzeň a okolí (RAMAP, 12/2006)

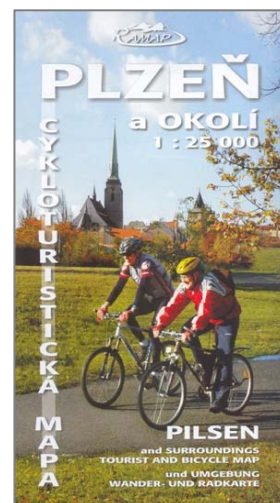
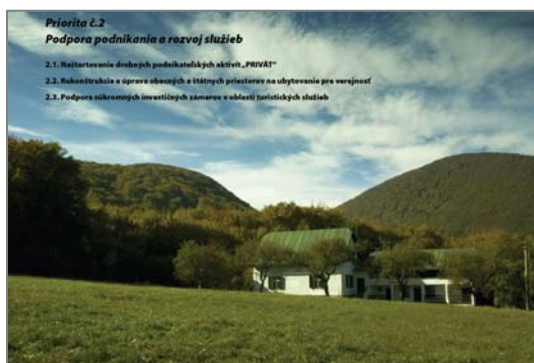
Aktivity měst a obcí podporující turistiku se často zaměřují na propagaci architektonických památek, přičemž cyklisté preferují jízdu přírodou a poznávání zajímavostí přírodních (přírodní památky), oceňují krásné výhledy do krajiny a cesty přírodou mimo zastavěné lokality. Propagace takového typu turistiky vyžaduje tedy aktivitu a koordinaci spíše útvarů regionálních – mikroregiony, kraje. Pro podporu místní cykloturistiky spojenou s poznáváním cest a místních zajímavostí jsou v některých regionech pořádány akce – otevírání cyklistické sezóny (např. Nadace Jihočeské cyklostezky), cykloprohlídky (Plzeň), Kolmo za poznáním Olomouckého kraje (Olomoucký kraj).

Tato kapitola se pak více zaměřuje na obecné informace o tvorbě produktů a odkazuje na příklady, které byly prezentovány na cyklokonferenci.



**Na DVD-sborníku jsou pak umístěny tyto příspěvky:****A ŽÁKOVÁ, R. (CYKLOPRŮVODKYNĚ), CYKLOPRODUKTY, CYKLOBALÍČKY – KUCHAŘKA „JAK NA TO“, PŘÍKLADY NEPOMUCKÉ CYKLOBALÍČKY, CYKLOPROHLÍDKY, PLZEŇSKÝ VÍKENDOVÝ CYKLOBALÍČEK**

Cyklistiku lze vnímat i jako speciální druh turistiky. Z pohledu cestovního ruchu je však nabídka dovolené s kolem či dokonce na kole od běžné nabídky odlišná. Nabídka ucelených služeb je v oblasti cestovního ruchu nazývána produkt. Pro přípravu produktů cestovního ruchu pro cyklisty, tzv. „cyklobalíčků“ je třeba mít na paměti potřeby cyklistů, jejich kol, ale i mnohé aspekty, které nabídka dovolené s kolem či na něm zahrnuje. Cyklobalíčky jsou jednou z možností, jak zvýšit počet turistů v regionu. Vzrůstající zájem o cyklistiku si regiony uvědomují a tento zájem se snaží podporovat zejména vydáváním map a prospektů s návrhy tras pro cyklisty. Jak by měla být připravená nabídka lákající cyklisty do regionu? Na to se snaží odpovědět tento příspěvek spolu s radami a praktickými příklady z Plzeňska, Nepomucka i jižních Čech.

**B ŠTUPÁKOVÁ, V. (KOSTITRAS), STRATEGIE PODPORY TURISTIKY SLÁNSKÉ VRCHY (SLOVENSKO)**

obr. 24 Ilustrativní foto: Štupáková, V., (KOSTITRAS, Slovensko) – Slánské vrchy

Rekreácia v regióne Slánske vrchy má, a zrejme ešte dlho bude mať charakter tzv. mäkkej turistiky – pešia turistika, cyklistika, beh, pikniky, návšteva opálových baní či ruín hradov. Ak sa tieto trasy spoja s umením a rozvojom kultúrneho dedičstva, progres môže nastať aj v budovaní menších centier turistického ruchu. Efekty z takto budovaného turizmu sa geometricky znásobujú a spôsobujú kvalitatívne zmeny k lepšiemu nielen v prostredí ale i sociálnej situácie obyvateľov. V tejto fáze rozvojového plánu turizmu začíname stavať takpovediac na zelenej lúke. Na úvod však vsádzame na veľký dopad, ktorý budovanie turistickém vybavenosti môže mať na skultúrnenie krajiny a to prostredníctvom turistických trás, cyklotrás, náučných

chodníkov, odpočinkových miest či informačných centier. S podporou obcí, samosprávnych krajov, grantových schém rôzneho druhu je možné zrealizovať tento strategický plán do roku 2013. Vzhľadom na rozsah územia nie je investične veľmi náročný, ale o to viac sa môže prejavíť efektívnosť vynaložených prostriedkov.

**C ŠEDOVÁ, R. (REGION ORLICKO TŘEBOVSKO - SVAZEK OBCÍ), VÍCEÚČELOVÉ CYKLOKOMUNIKACE ÚDOLÍM ŘEK TICHÉ ORLICE A TŘEBOVKY PO ČTYŘECH LETECH**

Projekt víceúčelových cyklokomunikací údolím řek Tiché Orlice a Třebovky realizuje svazek obcí Region Orlicko – Třebovsko ve výjimečné partnerské spolupráci s obcemi a městy a s finanční podporou Pardubického kraje již od roku 2001. Překonány byly střety zájmů s vlastníky, železnicí a ochranou přírody. V roce 2005 byla podána žádost o dotaci z EU fonů (SROP, opatření 4.2.1.) na širší projekt Aktivní turistika na Orlicko – Třebovsku. Ten získal v obrovské konkurenci podporu a v letech 2006 až 2008 probíhá jeho realizace. V současné době se již staví první úsek z Ústí n.O. do Letohradu.



obr. 25 Ilustrativní foto: Šedová, R. (projektový manažer svazku obcí Region Orlicko – Třebovsko)

**D DVOŘÁK, R. (SVAZEK MĚST A OBCÍ RAKOVNICKA), CYKLOTURISTIKA NA RAKOVNICKU**

Cyklistika na Rakovnicku se představuje třemi stovkami kilometrů značených cyklistických tras. Prvořadým cílem Svazku měst a obcí Rakovnicka, nesoucího roli koordinátora rozvoje a budování cyklistických tras, je především zvyšování bezpečnosti cyklistů, zlepšování povrchů cyklostezek a jejich vybavenosti. Pro náročné bikery nabízí oblast Křivoklátska, Jesenicka i masivu Džbánů velký výběr dalších atraktivních, místy velmi náročných terénů. Pro pohodové vyjížděky seniorů nebo rodičů s dětmi má řídce osídlené Rakovnicko hustou silniční síť s poměrně málo frekventovanými komunikacemi III. a IV. třídy. Vedle významných nadregionálních cyklistických akcí Jesenický surovec a Lišanská šlapka probíhá v regionu po celý rok několik dalších místních cyklistických závodů a setkání na kolech. Cykloturistika na Rakovnicku je fenoménem, který stojí za vznikem významných partnerství mezi Svazkem měst a obcí Rakovnicka (zastřešujícího 84 obcí a 7 mikroregionů na Rakovnicku), Lesy České republiky a Správou CHKO Křivoklátsko. Zelené stezky Greenways, programu Nadace Partnerství, jsou ideálním prostředím pro vznik nadregionálních partnerství. Je tomu tak v případě cyklostezek 303 a 351, na kterých ve spolupráci Rakovnicka a Manětínska vzniká Zelená stezka Berounka – Střela. Svazek měst a obcí Rakovnicka se stará také o prezentaci regionu po internetu na [www.Rakovnicko.info](http://www.Rakovnicko.info), vydáváním propagačních letáků, tipů na výlety, map pro turisty, účastí na veletrzích cestovního ruchu a provádí sám cyklistické vlastivědné výlety, zajišťuje vyhledávání a projektování nových tras, mapování v terénu a budování informačního systému.



obr. 26 Ilustrativní foto: Dvořák, R. (manažer Svazku měst a obcí Rakovnicka)

**E KAZDA, P. (NADACE PARTNERSTVÍ), ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY SLUŽEB (CYKLISTÉ VÍTANI)**

Rekreační cyklistika a cykloturistika patří k nejpobulárnějším formám individuální, rodinné a skupinové turistiky v ČR. K rozvoji této specifické formy šetrné turistiky má Česko dobré geografické podmínky a poměrně hustou síť jednotně značených cyklistických tras. Kromě zájmu domácích cyklistů roste i návštěvnost cykloturistů ze zahraničí, vyhledávajících zejména nadregionální tématické trasy. Překážkou ve zvýšení konkurenceschopnosti cykloturistických produktů vůči sousedním státům jako Rakousko a Německo, je nedostatečná infrastruktura cestovního ruchu. Cyklistické trasy obsahují malý podíl bezpečných cyklistických stezek a informační systém o cílech a službách pro cyklisty je nedokonalý. Nejslabší stránkou však stále zůstává nízká kvalita hlavních a doplňkových služeb.

V roce 2006 spustila brněnská Nadace Partnerství systém certifikace ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů. Cílem je vytvoření národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro skupinu cyklisté a cykloturisté. Certifikované objekty jsou v terénu označeny usmívajícím se zeleným kolem na bílém pozadí.

**F SOUVISEJÍCÍ MATERIÁLY A ČLÁNKY**

- (1) Katalog Czech Tourism „Cycling Easy“
- (2) Víkend na kole – trasa Tábor – Hluboká n/Vlt. (vyd. Nadace Jihočeské cyklostezky)
- (3) Neobvyklá služba (S. Chrpová, R. Žáková, CYKLOTURISTIKA. 11/2005)

*Text pro tuto kapitolu připravili: Jaroslav Martinek (CDV), Radka Žáková (cykloprůvodkyně) a Jana Sinecká (studentka Vysoké školy obchodní v Praze, o.p.s)*

## 11 PROGRAM GREENWAYS



Slovo **Greenway** znamená

1. stezka, přirozený nebo vytvořený koridor, využitelný pro rekreaci, táhnoucí se podél přírodních prvků jako jsou vodní toky, údolí, hřebeny hor, nebo kolem cest, kanálů, vyhlídkových tras či jiných komunikací
2. přirozená trasa vedoucí krajinou, vhodná pro pěší a cyklo turisty
3. liniový krajinný a komunikační prvek spojující obydlená místa a místa s historickými a kulturními památkami a vedoucí volnou krajinou, parky, přírodními rezervacemi.
4. vyznačený souvislý prostor ve městě nebo jeho okolí, vyhlášený jako parkové nebo zelené pásmo  
(Greenway=americký neologismus: zelená + cesta; vznik nejasný )

**AMERICKÁ DEFINICE:** Greenways jsou koridory v chráněných veřejně přístupných územích, využívané pro ochranu přírody a rekreaci. Často vedou podél přirozených linií v krajině a spojují přírodně, kulturně a turisticky zajímavá místa s hustěji obydlenými oblastmi. Mohou být v osobním nebo veřejném vlastnictví, mnoho z nich je výsledkem partnerství soukromých vlastníků a organizací reprezentujících veřejné zájmy. Stezky jsou účelové komunikace pro pěší, cyklisty, koně a jiné druhy nemotorové dopravy a sportů. Některé greenways obsahují stezky, jiné ne. Některé jsou určeny pro lidské činnosti, jiné pro ochranu přírody. Americké greenways jako rozlehlá síť propojují zvláštní místa Ameriky od vnitrozemských hor a plání po pláže oceánů.

### DEFINICE POUŽÍVANÁ EUROPEAN GREENWAYS ASSOCIATION:

Greenways jsou komunikace určené pro bezmotorovou dopravu, zejména pro pěší, cyklisty, koně, vozíčkáře, kolečkové bruslaře... Tyto cesty vedou částečně nebo úplně nevyužívanými dopravními liniemi, jako jsou opuštěné železnice, obslužné cesty podél kanálů a řek, lesní cesty, málo frekventované tiché silnice, poutní cesty a podobně. Tyto cesty jsou často základem pro další rozvoj území.

### DEFINICE PRO ČESKÉ A STŘEDOEVROPSKÉ GREENWAYS:

Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Zelené stezky vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.

### POSLÁNÍ PROGRAMU GREENWAYS

Zelené stezky Greenways je asistenční a grantový program Nadace Partnerství. Jeho prostřednictvím nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům přispívajícím k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat jak mezi sebou, tak s partnerskými organizacemi doma i v zahraničí.

Program Zelené stezky Greenways se zaměřuje na projekty, které v sobě integrují řešení několika oblastí, s cílem zlepšení kvality života obyvatel měst i obcí. Hlavní témata programu jsou:

- místní a regionální rozvoj
- šetrná a bezpečná doprava
- šetrná turistika
- ochrana přírodního a kulturního dědictví
- zdravý životní styl



### UŽITEK ZELENÝCH STEZEK GREENWAYS

Pro každé místo, na kterém vzniknou Greenways pro pěší, cyklisty a jinou bezmotorovou dopravu, mají mnohem větší význam, než pouhá dopravní komunikace. Jsou dobrou příležitostí stát se liovým parkem, otevřenou tělocvičnou nebo učebnou přírodopisu či místní historie. To se podaří nejspíše tehdy, když u zrodu myšlenky a později při realizaci projektu i údržbě stezky stojí skupina iniciativních místních lidí nebo jejich sdružení a když pro tuto myšlenku získají podporu různých partnerů.

Zelené stezky Greenways přinášejí užitek v mnoha oblastech našeho života:

### UŽITEK GREENWAYS PRO DOPRAVU

- stezky mohou významně zvýšit podíl cyklistů a chodců, zejména z řad rekreačních turistů, rodin s dětmi, seniorů a lidí s tělesným omezením
- usnadněním pohybu a zlepšením dostupnosti často navštěvovaných míst mohou stezky výrazně zvýšit podíl bezmotorové dopravy při každodenním pohybu lidí
- cíleně navrhované stezky s primární dopravní funkcí, jako například „Bezpečné stezky do škol“, se stávají důležitým prvkem celkové dopravní sítě; jejich přínos daleko přesahuje jen dopravní hledisko
- na stezkách se stejně jako na dálnicích projevuje efekt „indukované dopravy“: všude, kde vzniknou, přilákají své uživatele
- vlastní účastí na projektech se mění dopravní návyky dětí a tím i jejich postoj k dopravním otázkám současnosti

### PŘÍNOS GREENWAYS PRO ZDRAVÍ A REKREACI

- Greenways poskytují jednoduchý a všem přístupný prostor pro mnoho forem rekreace na otevřených prostranstvích a v přírodě. Nejpopulárnější z nich jsou již celá desetiletí chůze a cyklistika, z nových sportů jsou jejich nadšenými uživateli kolečková bruslařička, koloběžkaři nebo běžci na lyžích při svých letních trénincích
- v efektivitě vynaložených prostředků, v celkovém přínosu pro životní prostředí, ale i v celoroční návštěvnosti překonávají zelené stezky Greenways mnoho specializovaných sportovních areálů
- svou blízkostí a lehkou dostupností vyzývají ke krátkodobým sportovním aktivitám i uprostřed každodenních sedavých činností dnešního člověka
- politika podpory zdraví celé populace vyžaduje zlepšení možností pro každodenní fyzickou aktivitu dostupnou všem. Stezky jsou nejméně nákladným způsobem, jak k naplňování cílů této politiky přistupovat.



obr. 27 Ilustrativní foto: Flamik, J.

### EKONOMICKÝ PŘÍNOS GREENWAYS

- Greenways mohou být efektivním využitím veřejných i soukromých pozemků
- mohou výrazně zvyšovat hodnotu přilehlých parcel, prostor a zařízení, které jsou provozovány v souladu s funkcí stezky či zeleného koridoru
- generují příjem v sektoru služeb, zejména ve spojení s trávením volného času, rekreací, sportem a turistikou
- vytvářejí pracovní příležitosti při budování stezky i jejím udržování
- vyvolávají potřebu ochrany celého přilehlého koridoru před nekonceptními a nevhodnými aktivitami, které by užitek stezky pro její okolí poškozovaly



### VYUŽITÍ GREENWAYS JAKO PRVKU ÚZEMNÍHO ROZVOJE

- Greenways mohou výrazně přispět k naplňování různých funkcí stanovených územním plánem. Zlepšují například dopravní obslužnost, zhodnocují liniové krajinné i urbanizované prvky, přispívají k vytváření sítě zdravých a krásných míst.
- podporují výsadbu zeleně, tvorbu parkových ploch, ochranu a využití břehových porostů a zlepšují možnosti pro celkovou ochranu přírodního prostředí a kulturního dědictví v daném místě
- v místech, která nejsou intenzivně zastavěna, se mohou stát základní zelenou kostrou a obrannou bariérou proti příliš intenzivní zástavbě
- srozumitelnost zelených stezek Greenways je příležitostí pro zapojení veřejnosti do plánování územního rozvoje s využitím komunitního plánování

### PŘÍNOS GREENWAYS PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- stezka se svým tvarem, povrchem, trasou a vybavením může na první pohled odlišovat od cest pro auta a demonstrovat tak jiný možný přístup k pohybu ve městě a v přírodě
- Greenways je praktickou ukázkou, že urbanizace a využívání krajiny mohou být ohleduplné vůči životnímu prostředí
- přímo ve městech může být okolí stezky prostorem pro přírodní prvky, zeleň a vodní plochy a tím zlepšovat životní prostředí sídel
- Greenways podél řeky je silným důvodem a příležitostí pro péči o čistotu řeky a stav břehové vegetace
- stezka může přispět i k ochraně přírodně cenných lokalit jednoduše tím, že informuje uživatele o důvodu, proč dané místo obchází
- v krajině může mít Greenways funkci vegetačních větrolamů a biokoridorů, v některých případech může být součástí protierozních opatření a požárních bariér
- Greenways budou v každé krajině smysluplnou součástí územního systému ekologické stability
- Greenway může být nástrojem výchovy a osvěty pro získávání veřejné podpory pro realizaci územních systémů ekologické stability.

### EKOLOGICKÉ VZDĚLÁVÁNÍ NA GREENWAYS

- Greenway obvykle spojuje několik typů prostředí a tím se stává otevřenou třídou plnou učebních pomůcek z přírodních, historických i ekonomických předmětů
- Greenway je často projektem komunity nebo místních spolků, do kterého se mohou úspěšně zapojit i školy a dětské kroužky
- Zelená stezka je dobrou příležitostí seznámit uživatele na odpočinkových místech s myšlenkami ochrany prostředí a místními zajímavostmi

### STEZKY ZA KULTUROU A HISTORIÍ

- Greenways spojující historicky zajímavá místa mohou přispět ke zvýšení povědomí lidí o kulturním dědictví
- Greenways se mohou stát demonstrační trasou pro interpretaci génia loci daného místa
- návštěvnost stezek může být impulsem k ochraně opomíjených památek v jejich okolí
- zelené stezky mohou být ateliérem a výstavní síní pro vhodná umělecká díla
- Greenways „adoptují“ řadu malých památek ve svém okolí a vytváří dobré podmínky pro jejich obnovu a údržbu

### GREENWAYS PRO ŠETRNOU TURISTIKU

- stezky jsou nezbytnou vybaveností pro turistiku typu „lidé k lidem“, umožňující návštěvníkovi bezprostřední kontakt s přírodním i sociálním prostředím
- stezky svým charakterem více vyhovují individuální a skupinové turistice, která nevyžaduje velké hotely a hromadnou dopravu
- umožňují rozptýlit návštěvnost, monitorovat pohyb a zájem návštěvníků a respektovat únosnou návštěvnost environmentálně citlivých míst
- Greenways na sebe poutají turistickou vybavenost bez velkých koncentrovaných investic, s vysokým podílem malých provozovatelů služeb

- stezky umožňují přímý kontakt s místními výrobci a producenty tradičních výrobků a služeb v jejich původním prostředí
- Greenways jsou přirozenou cestou pro překračování hranic států, regionů i komerčních stereotypů

### PŘÍNOS GREENWAYS PRO KVALITU ŽIVOTA



obr. 28 Ilustrativní foto: Flamik, J.

- Greenway může být výrazem hodnot místní komunity a jejího vztahu k životnímu prostředí
- Greenway se může stát velmi důležitým prvkem tváře místa, obce nebo města, doslova může formovat jeho charakter, jeho výraz
- vybavenost stezky může být i projevem estetického cítění a výtvarného názoru svých tvůrců a uživatelů
- Greenway je příležitostí pro rozvoj drobných služeb a zvýšení ekonomické hodnoty přilehlých míst
- Greenway může být bránou, kterou vstupuje přírodní prostředí do urbanizovaných lokalit a výpadovkou z města do přírody
- zelené stezky jsou prostorem pro setkávání místních lidí a pro jejich společné rekreační a pohybové aktivity
- Greenway je symbolem i praktickou výbavou pro zdravý pohyb a bezpečnou dopravu
- Greenways jsou výzvou k sousedství a navazování kontaktů

### PROČ JE DOBRÉ BUDOVAT GREENWAYS

Průzkumy prokázaly, že investice vložené do Zelené stezky se při dobrém projektu vrátí do 4 let. Samozřejmě se jedná především o zvýšené zisky stravovacích a ubytovacích zařízení a dalších návazných služeb. Je spočítáno, že 1 cyklista na Zelené stezce utratí při svém putování přes 35 euro za den, což je více než automobilista nebo turista trávící čas na 1 místě.

Kromě ekonomického přínosu pro cestovní ruch mají Zelené stezky navíc užitek pro dopravu – zvyšuje se podíl chodců a cyklistů a význam pro ochranu přírodního a kulturního dědictví. Představují efektivní alternativu k masové turistice a umožňují rozptýlení návštěvnosti, zvyšují zájem lidí o životní prostředí, přirozeně propojují evropské regiony a státy, a v neposlední řadě vytvářejí nové pracovní příležitosti a zapojují drobné podnikatele do nabídky služeb.

### GREENWAYS V ČESKÉ REPUBLICE

V České republice program Zelených stezek - Greenways řídí Nadace Partnerství. Nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům, které přispívají k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat. Zelené stezky zde nejsou sice zdaleka na takové úrovni jako zmíněné francouzské nebo španělské, přesto však patří k nejpropracovanějším a nejvybavenějším stezkám u nás. Jedná se především o Moravské vinařské stezky, Greenways Praha – Vídeň a Krakov – Morava – Vídeň Greenways.

### GREENWAYS VE STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ EVROPĚ

Nadace Partnerství je lídrem Greenways rovněž ve střední Evropě. Spolu se sesterskými nadacemi v PL, SK, HU, RO a BG tvoří síť CEEG (Central and Eastern European Greenways), ke které se přihlásily i organizace ze Srbska, Ukrajiny a Běloruska. Společně se všichni tito partneři potkali v říjnu 2006 v bulharském Plovdivu, kde se dohodli na společných cílech, akcích a některých základních dokumentech. Jedním z nich i dokument o principech a kritériích pro budování Greenways ve střední a východní Evropě.

Více na adrese: [www.nadacepartnerství.cz](http://www.nadacepartnerství.cz), [greenways.cz](http://greenways.cz)

**Na DVD-sborníku jsou pak umístěny tyto příspěvky:**

### A KRITÉRIA PRO STEZKY GREENWAYS

Zelené stezky/Greenways jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Zelené stezky vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.



obr. 29 Ilustrativní foto: Flamik, J.

### B EVROPSKÁ ASOCIACE GREENWAYS (EUROPEAN GREENWAYS ASSOCIATION EGWA)

Evropská asociace zelených stezek (European Greenways Association - EGWA) byla založena po konferenci o udržitelné dopravě a stezkách po nevyužívaných železničních tratích v roce 1997. Tato konference jasně ukázala zájem o vytváření sítí stezek pro nemotorizovanou dopravu jako alternativy k automobilismu. Cílem bylo vytvořit infrastruktury pro nový typ dopravy s velice rozdílnými požadavky na dostupnost, jednoduchou průjezdnost, bezpečnost provozu, oddělenost od motorové dopravy a využití infrastruktury již nevyužívaných opuštěných železničních tratí či stezek využívaných v minulosti podél vodních kanálů k tažení lodí a člunů. Pod vedením Joaquína Jiménezze, ředitele odboru výzkumu a programů Nadace španělských státních železnic (Fundación de los Ferrocarriles Españoles) a za podpory Davida Burnella z americké organizace Rails-to-Trails Conservancy byla vytvořena pracovní skupina budoucí EGWA. Asociace samotná byla nakonec založena 8. 12. 1998 v belgickém Namur za podpory odboru pro životní prostředí Evropské komise (EK). K iniciativě se připojilo celkem 15 asociací a institucí včetně Evropské cyklistické federace (ECF) a národních a regionálních vlád.

### C TÝDEN CYKLISTIKY

Národní kampaň na podporu používání kola k denním jízdám, rekreaci i turistice.

**Týden cyklistiky – týden na kole - je týdnem pořádání cyklistických akcí s cílem:**

- Propagovat zdravotní účinky a zdravý životní styl spojený s jízdou na kole
- Propagovat cykloturistiku jako formu šetrné turistiky
- Propagovat bezpečné stezky pro cyklisty



obr. 30 Ilustrativní foto: Flamik, J.

## D MEZINÁRODNÍ DEN STEZEK

Mezinárodní Den stezek je oslavou bezpečných stezek a poděkováním všem, kteří stezky plánují, budují, udržují a užívají. Všichni tím pomáhají ochraně životného prostředí a prosazování zdravého životního stylu. Internetové stránky Mezinárodního dne stezek [www.internationaltrailsday.com](http://www.internationaltrailsday.com) představují stezky a příběhy lidí na stezkách z celého světa. Den stezek se již mnoho let slaví v severní Americe první sobotu v červnu. Postupně se přidávají k tomuto dni přátelé stezek ze všech kontinentů Země. Stále více zpráv o akcích na stezkách přichází i z Evropy.



obr. 31 Ilustrativní foto: Flamik, J.

## E DALŠÍ MATERIÁLY

- (1) Mapy Greenways
- (2) Greenways ve Francii (prezentace)

### **Kontakt:**

Daniel Mourek, manažer mezinárodních projektů Greenways, e-mail: [daniel.mourek@ecn.cz](mailto:daniel.mourek@ecn.cz)  
Juraj Flamik, koordinátor Greenways CZ, e-mail: [greenways@ecn.cz](mailto:greenways@ecn.cz)

*Tuto kapitolu připravil Juraj Flamik – koordinátor Greenways CZ.*

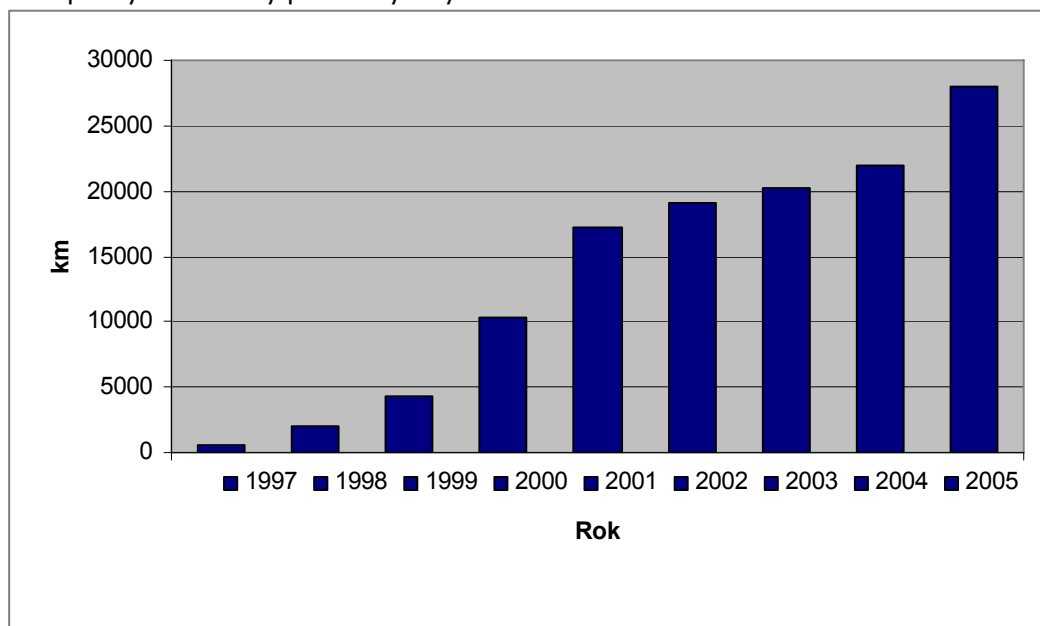


## 12 ZNAČENÍ CYKLOTRAS V ČR

### A OBECNĚ O ZNAČENÍ CYKLOTRAS – ZÁKLADNÍ FAKTA.

MMR podporuje rozvoj cykloturistiky rovněž formou přímé dotace občanskému sdružení Klubu českých turistů, které na území České republiky koordinuje celou síť turistických a cyklistických tras a dbá o výrobu, a instalování značek a směrovek podél mimosilničních úseků cyklotras a zabezpečuje údržbu cyklotras na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci KČT a sponzory. Další dotace na údržbu cykloznačení poskytují kraje.

Délka značených cyklotras v ČR k 1.1.2007 dosahovala délky 29 937 km. Rozvoj délky cyklotras (viz graf č.5) je stále dynamický, i když ne už tolik ve srovnání s lety 1997-2001, neboť většina vhodných komunikací pro cykloturistický provoz byla vyznačena.



Graf 5 Bartoš, R. (CDV), délka vyznačených cyklotras

Značení dále probíhá, ovšem vyhledávání a zajištění vhodných tras je obtížnější. Navíc v souvislosti se značením cyklotras se vynořily dva problémy. Není zcela přesně definována síť dálkových cyklotras (či cyklokoridorů) a často dochází k duplicitě značení. To vychází ze skutečnosti, že systém značení cyklotras vychází ze zastaralé studie značení cyklotras z roku 1996, která byla sice poplatná své době, ale je nutné ji již zaktualizovat a zapracovat do ní nové prvky a nové výzvy.

### B NÁRODNÍ CYKLOSTEZKY: „MÁ MÍT ČESKÁ REPUBLIKA PLÁN JEJICH SÍTĚ?“

Česká republika přichází do období, kdy laici i odborná veřejnost začínají chápat, že nastává čas budování bezpečných cyklistických komunikací. Nebo by se dalo říci budování cyklistických komunikací s minimálním kontaktem motorové a nemotorové dopravy. Konečně! Snad se hýbají ledy!? Budou se cyklistické stezky budovat „ve velkém“? Budou se budovat nahodile, tj. podle toho, kde bude vhodný projekt a skupina nadšenců, nebo promyšleně, plánovitě podle předem dohodnutých zásad? Bude třeba, aby jejich plánování, výstavbu, provoz a údržbu někdo koordinoval? Budeme potřebovat vědět, co to vlastně je „národní cyklostezka“? Bude třeba, aby existovala nakreslená a popsaná základní síť národních cyklostezek? Podrobný příspěvek na DVD-sborníku se pokouší na výše uvedené otázky odpovědět, přičemž autor článku se domnívá, že v zodpovídání daných otázek je třeba postupovat od definic, co to je „národní cyklostezka“ a „národní cyklistický koridor“

- „Národní cyklostezka“ je bezpečná cyklistická komunikace dálkového charakteru. Slovem „bezpečná“ budiž myšleno „s minimálním kontaktem motorové a nemotorové dopravy“. Slovem

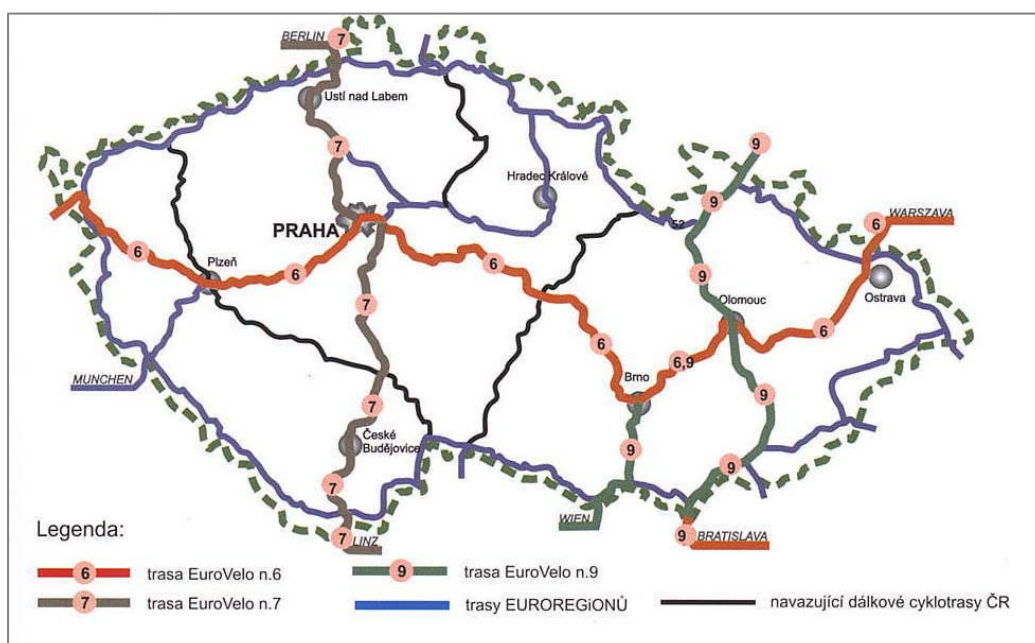
„dálkového“ budiž myšleno, že k jejímuž absolvování na kole pro netrénovanou osobu je třeba obvykle vícedenního úsilí.

- „Národní cyklistický koridor“ je pruh území různé šířky, v němž bude v územní dokumentaci zakreslena definitivní schválená trasa národní cyklostezky. Koridor spojuje podél přímky nebo křivky dvě či více míst.

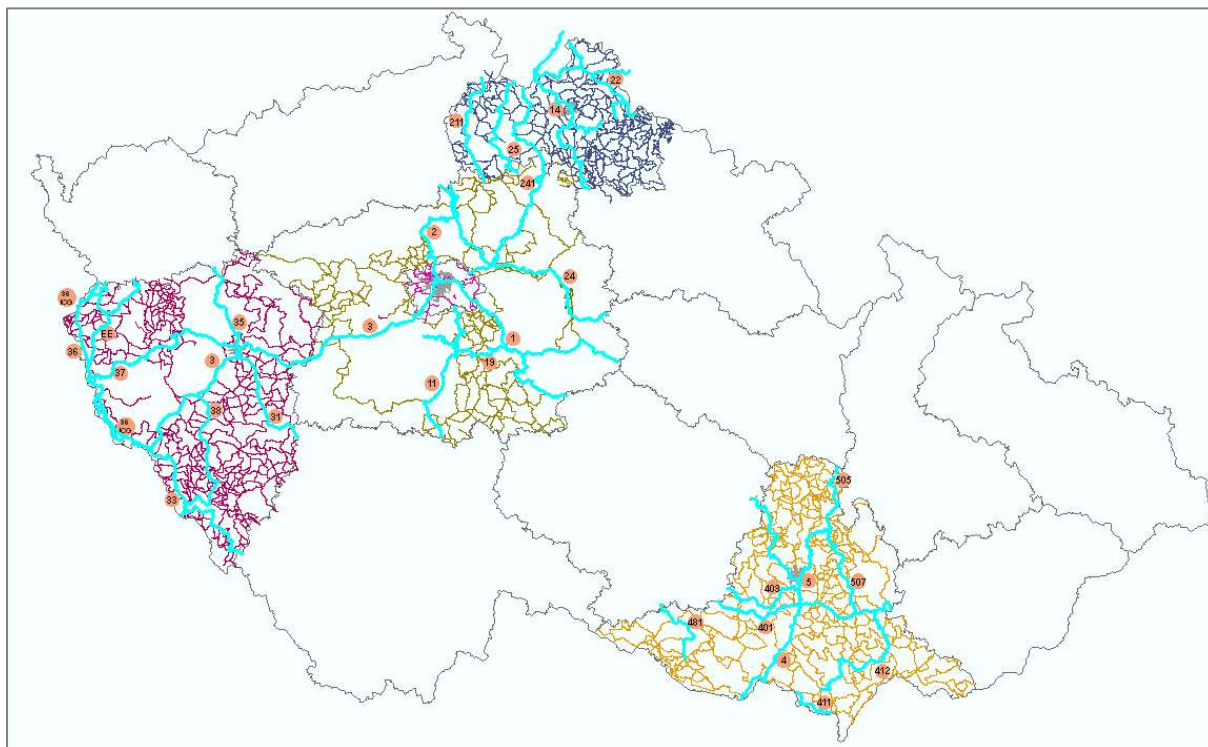
### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Harmata, J. (Brno, KČT): Podrobný článek k dané problematice
- (2) Rozpracovaný diskusní materiál CDV, Nadace partnerství a KČT z roku 2005 k danému tématu

V článku pana Harmaty je kladena řada palčivých otázek směřujících k vyvolání diskuze na téma promyšleného budování bezpečných cyklistických komunikací. Správně se zde namítá, že bez promyšleného plánu se v praktické rovině není možné posunout kupředu. Jedním z odrazových můstků je i popis současného stavu cyklistické infrastruktury a cyklotras v ČR, kterého se snaží CDV v.v.i. dosáhnout prostřednictvím tvorby JGD (podrobněji viz kapitola 7.). Bezesporu klíčovou úlohu zde hraje vzájemná spolupráce všech zainteresovaných subjektů, což bohužel stále není skutečností. Proto se ČR zatím může prezentovat jen schématickým náčrtem dálkových cyklotras, který vychází ze studie značení cyklotras z roku 1996 (viz obrázek Studie značení cyklotras). Nicméně je možné se do budoucna dívat optimisticky, neboť již první čtyři kraje (Plzeňský, Jihomoravský, Středočeský, Liberecký kraj a Hl. Město Praha) poskytly svá digitální podklady pro tvorbu jednotné databáze cyklotras (viz obrázek Systém značených cyklotras), která se mohou stát odrazovým můstkem pro nově definovanou síť národních cyklokoridorů.



obr. 32 Martinek, J. (CDV), studie značení cyklotras (1996) – schématický náčrt dálkových tras



obr. 33 Bílová, M. (CDV), systém značených cyklotras (Plzeňský, Jihomoravský, Středočeský a Liberecký kraj a Hl. Město Praha), 2007

### C EVROPSKÁ SÍŤ CYKLOTAS EUROVELO

Příspěvkem do diskuse na téma „Má mít Česká republika plán národní sítě cyklotras?“ je Evropská síť cyklotras EuroVelo. Plány na její rozvíjení vznikaly v letech 1995 – 1997 a to prostřednictvím pracovní skupiny Evropské cyklistické federace. Projekt rozvíjí 12 trans-evropských cyklotras spojujících všechny země Evropy a jeho podstatnou část tvoří již stávající státní regionální a místní cyklotrasy. Cíl projektu:

- podporovat a doporučovat cyklo dopravu a cykloturistiku
- propagovat cyklistiku jako „typ na dovolenou“ a motivovat k využití kola pro jízdy při běžných cestách
- rozvíjet síť EuroVelo pro zvýšení profilu cyklistiky v zemích, kde byla potlačována minulými politikami

Evropská komise cestovního ruchu označila EuroVelo za „první význačný zdroj rozvoje nového evropského cestovního ruchu pro další desetiletí, schopný vytvořit zcela nové tržní odvětví, ale i zvýšit počet pracovních míst ve venkovských oblastech“



obr. 34 síť tras EuroVelo - [www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)

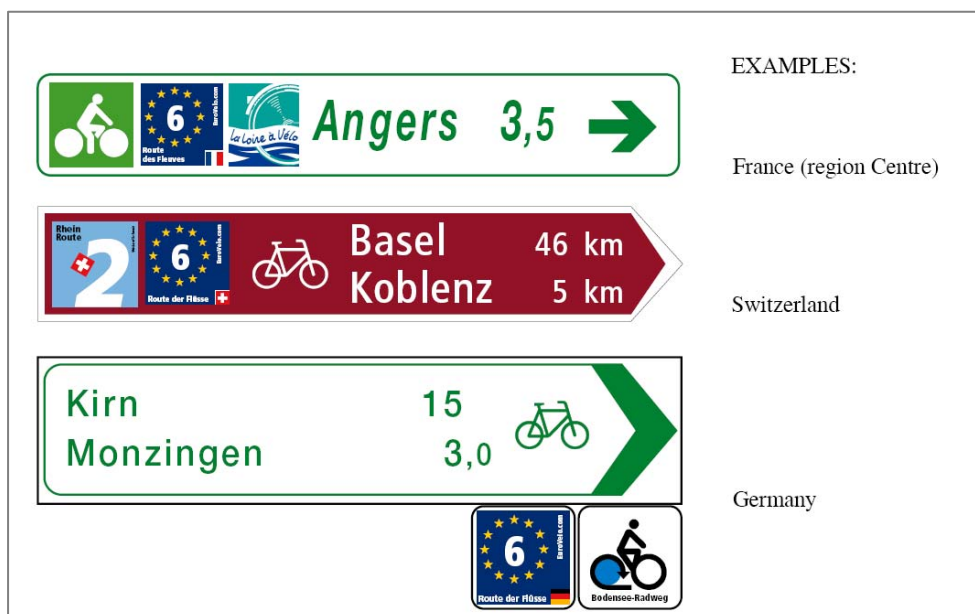
Celkově je v síti EuroVelo zahrnuto již více než 63 tis. km cyklistických tras. Českou republikou prochází 3 z 12 mezinárodních tras EuroVelo:

- EuroVelo č. 4 – prochází územím Francie, Belgie, Německa, ČR (Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava), Polska a Ukrajiny
- EuroVelo č. 7 – prochází územím Norska, Finska, Švédska, Německa, ČR (Děčín, Praha, Tábor, České Budějovice), Rakouska a Ukrajiny

- EuroVelo č. 9 – prochází územím Polska, ČR (Jeseník, Olomouc, Břeclav, Brno), Rakouska, Slovinska a Chorvatska

Pro Českou republiku z toho pramení ale dva problémy, které bude nutné řešit:

- 1) Nemáme přesně definovanou síť dálkových tras, proto ani nemůžeme upřesnit kudy vedou trasy EuroVelo přes české území.
- 2) V Česku se vede velká diskuse o duplicitě značení (viz. kapitola 12.D.). Systém tras EuroVelo přichází s návrhem svého loga.



obr. 35 Hahn-Klockner, H. (ECF European Cyclists' Federation c/o ADFC), příklady značení

### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Martinek, J. (CDV): Informace o projektu EuroVelo
- (2) Příklad popisu EuroVelo n.7 procházející Rakouskem
- (3) Příklad vedení trasy EuroVelo n.9 Rakouskem
- (4) Příklad sítě dálkových tras s trasami EuroVelo v regionu NüderÖsterreich
- (5) Příklad užití loga EuroVelo

### Kontakty a odkazy:

EuroVelo - [www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)

ECF - <http://www.ecf.com>

ECF European Cyclists' Federation c/o ADFC, Grünenstrasse 120, 28199 Bremen, Deutschland

Telefon: +49 - 421 346 29 39, Telefax: +49 - 346 29 50 email: [office@ecf.com](mailto:office@ecf.com)

Horst Hahn-Klöckner [gf@adfc.de](mailto:gf@adfc.de)

Jens Erik Larsen [JE@Friefugle.dk](mailto:JE@Friefugle.dk), Philip Insall [philipi@sustrans.org.uk](mailto:philipi@sustrans.org.uk)

### D DUPLICITNÍ ZNAČENÍ CYKLOTRAS

V poslední době se množí snaha různých zájmových sdružení, mikroregionů, obcí apod. o duplicitní značení cyklotras způsobem neshodujícím se s jednotným systémem značení. Hrozí zničení již fungujícího a Zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhlášky definovaného jednotného systému značení cyklotras v ČR.

Klub českých turistů zásadně odmítá značení cyklotras způsobem pouze se podobajícím této jednotné metodice a duplicitní značení cyklotras (viz např. cyklotrasa Praha – Vídeň) považuje za matoucí a pokládá ho za zbytečné plýtvání finančních prostředků, které by bylo mnohem vhodnější použít jinde,



např. k úpravě sjízdnosti takovýchto tras. KČT připouští možnost na předem dohodnutých cyklotrasách použít v souladu s TP 100 logo namísto evid. čísla trasy. Hrozí zde ale nebezpečí, že po některé páteřní cyklotrase povede třeba pět nebo více tras, každá s jiným logem. Nechceme připustit, aby na takovéto cyklotrase bylo na sloupcích pod sebou umístěno pět a více stejných značek lišících se jen logem. Vždyť např. po cyklotrase č. 3 z Prahy do Plzně již nyní vede trasa Eurovelo, Svatojakubská cyklotrasa, Panevropská cyklotrasa Praha – Paříž a cyklotrasa Praha – Mnichov. Proto KČT požaduje vznik pracovní skupiny pod gescí MDS ČR nebo CDV, která by o těchto případech rozhodovala a vhodnost, příp. prioritu použití loga schvalovala.

Převáží-li nyní nebo v budoucnosti u nás nestandardní, nesystémové a duplicitní značení cyklotras různými logy a reklamními piktogramy, nebude KČT ochoten se na této devastaci a degradaci stávajícího systému značení nadále podílet a přestane kontrolu a údržbu značených cyklotras v jednotlivých krajích, ve kterých k této situaci dojde, v dalších letech zajišťovat.

#### Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:

- (1) Markvart, K J. (KČT): Podrobný článek k dané problematice



obr. 36 Markvart, K. (KČT), příklad duplicitního značení

### 13 TERÉNNÍ CYKLISTIKA

Podpora cyklistiky v České republice zatím opomíjí jednu velmi oblíbenou formu rekreační jízdy na kole – terénní cyklistiku. V posledním desetiletí totiž došlo k nešťastnému posunutí významu pojmu cykloturistika takovým směrem, že do něj již terénní cyklistika nemohla být zahrnována. Modelem pro podporovanou cykloturistiku se stala rodinná cyklistika v nenáročné krajině realizovaná zásadně na nenáročných cestách. V České republice je však značné množství cyklistů, kteří vyráží do krajiny za přírodními cestami různé technické náročnosti. Na horském kole jezdí po lesních cestách a stezkách nemalé množství lidí. K jejich představám a požadavkům však zatím nebylo při realizace projektů podpory cyklistiky přihlíženo.



obr. 37 Ilustrativní foto: Ján Tekel (ČeMBA)

Úkolem této sekce konference bude účastníkům osvětlit souvislosti terénní cyklistiky. Její organizátoři se domnívají, že podpora třech nejsilnějších pilířů cyklistiky - cyklo dopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky by měla být provázaná, ale měla by zároveň respektovat jejich odlišnosti.

Tabulka 1: Požadavky třech pilířů cyklistiky

	dopravní cyklistika	cykloturistika	terénní cyklistika
rychlost a efektivnost přesunu	++	0	- až --
Nenáročný výškový profil trasy	++	- až +	- až --
přírodní povrch cesty	- až 0	- až ++	++
hravost a pestrost cesty	-	0 až +	++
tradiční turistické cíle	--	++	0 až +
lesní a krajinný zážitek	-	- až ++	++
fyzická náročnost	--	- až +	0 až ++
nároky na techniku ovládnání kola	--	- až +	- až ++

legenda:

--	-	0	+	++
vůbec nevyžaduje	nevyžaduje	neutrální	vyžaduje	nutně vyžaduje

Terénní cyklistika představuje pro rozvoj občanské vybavenosti měst a rozvoj cestovního ruchu zatím nerealizovaný potenciál. Příspěvky v této sekci se pokusí představit mohutnost členské základny, motivy, potřeby a požadavky terénních cyklistů. Pozornost chceme přitáhnout zejména k tomu, že zisky z podpory terénní cyklistiky mohou být vůči vynaloženým nákladům velice efektivní. Podpora terénní cyklistiky navíc narozdíl od současné podpory cykloturistiky nespočívá v investičně a krajinně intenzivních krocích. Často ji lze realizovat poskytnutím kvalitních mapových podkladů a doprovodných informací.

Podpora terénní cyklistiky by však měla spočívat v harmonizaci hospodářského a rekreačního využívání lesů, především lesní dopravní sítě (LDS). V ČR je bohužel rekreační část LDS nedostatečně rozvinutá. Proto chceme vybidnout k tomu, aby stát, samosprávy a lesní správci začali jednat na možnostech odstraňování tohoto nedostatku. Pro inspiraci ukážeme, jak se úkolu zhostili ve Walesu. Tam dokázali pomocí několika dobře promyšlených projektů přírodě blízkých cest vzbudit nový sektor cestovního ruchu a zabránit tak ekonomickému úpadku celých oblastí.

Představíme metodiku plánování, stavby a údržby přírodě blízkých cest, která vede k trvale udržitelným cestám a stezkám. Takové cesty jsou levné, krásné a zapadají do přírody. Tuto metodiku lze s úspěchem uplatnit i pro cesty se sdíleným provozem a také pro stavbu cykloturistických komunikací. Terénní cyklisté chtějí zprostředkováním této metodiky přírodě blízkých cest a stezek přispět ke změně paradigmatu v podpoře rekreační cyklistiky. Cykloturistika i terénní cyklistika by měly začít být podporovány investičně efektivními, trvale udržitelnými a environmentálně citlivými způsoby.



obr. 38 Ilustrativní foto:  
Ján Tekel

Metodika přírodě blízkých cest je do detailu představena v brožurce vydané organizací ČEMBA při příležitosti konference. Tato příručka představuje dobrou praxi pro navrhování, stavbu a údržbu sítě přírodě blízkých cest pro terénní cyklisty a ostatní uživatele. Materiál je založen na ustálených zkušenostech, jak dosáhnout minimálního vlivu na krajinu, relativně nízkých nákladů, minimální možné údržby a maximální udržitelnosti. ČEMBA tím chce ukázat, jak mají vypadat cesty a jejich sítě, aby svým uživatelům poskytovaly pestrost v pohybu a cenné přírodní zážitky.

### Na DVD-sborníku jsou pak umístěny tyto příspěvky:

#### A TAICH, T. (ČASOPIS VELO), TERÉNNÍ CYKLISTIKA JAKO NOSNÁ ČÁST REKREAČNÍHO PELOTONU: REALITA A MOŽNOSTI

Terénní cyklisté si leckdy až zakládají na označení bajkeři – symbolizuje totiž jejich odlišnost od cyklistů silničních, danou již od počátků ježdění v terénu v 70. letech 20. století důrazem na přírodu, ne pouhý sport. Ono házení do jednoho pytle s výkonnostními cyklisty pak s sebou totiž přináší nespravedlivé upírání nároku na realizaci terénní cykloturistiky. Terénní kola jsou přitom dlouhodobě nejprodávanějším segmentem cyklistického trhu. Naneštěstí jejich šetrnému provozu v terénu brání strategie zákazů a také preferencí často jen letmo se přírodě dotýkajících asfaltových cyklostezek. Přiveďme rekreaci zpět do lesů – ku prospěchu cyklistů, ale i pěších, kteří budou z kultivace lesních stezek rovněž profitovat. A právě to je jedním z pilířů snah organizace ČEMBA - vedle paralelního zušlechťování samotné bajkerské obce.

#### B KVASNIČKA, T. (ČEMBA), ROLE UDRŽITELNÝCH PŘÍRODĚ BLÍZKÝCH CEST V ROZVOJI ČESKÉ TERÉNNÍ CYKLISTIKY

Praxe řízené podpory cyklistiky zatím nedokázala přijmout skutečnost, že v České republice je terénní cyklistika velmi populární. Zatímco cyklo dopravě a cykloturistice se pomalu dostává zasloužené pozornosti, terénní cyklistika stále schází na úbytě. V tomto příspěvku se pokusím objasnit, na jakých nedorozuměních spočívá její běžné chápání. Věřím totiž, že právě neporozumění této aktivitě, jejím zdrojům, praktikám a potřebám brání možnostem rozvoje – možnostem, které jinak představují značný potenciál rozvoje rekreačního zázemí obcí, rozvoje lesnických služeb a rozvoje aktivního cestovního ruchu založeného na pobytu v přírodě. Podobně jako rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky, je také rozvoj terénní cyklistiky (a tedy i společenských přínosů z ní plynoucích) odvislý od existence infrastruktury vhodné k jejímu plnohodnotnému provozování.

#### C KLČ, P., ŽÁČEK, J. (FAKULTA LESNICKÁ A ENVIRONMENTÁLNÍ ČZU V PRAZE), MOŽNOSTI VYUŽITÍ LESNÍ DOPRAVNÍ SÍTĚ PRO CYKLISTIKU

V České republice je celkem asi 160 000 km lesní dopravní sítě. Pod lesní dopravní sítí rozumíme všechny druhy komunikací a zařízení používané k zpřístupnění a propojení lesních komplexů se sítí veřejných komunikací, sloužících k dopravě dřeva a jiných produktů lesa, přepravě osob a materiálů

v souvislosti s hospodařením v lesích, případně k jiným účelům. Z tohoto celkového počtu je za určitých podmínek asi pouze 90 000 km cest využitelných k cyklistice. Pro terénní cyklistiku se jeví vhodné realizovat přírodě blízké stezky, podle metodiky kterou navrhuje ČeMBA. Příspěvek popisuje možnosti využití lesní dopravní sítě pro rekreační cyklistiku – jednu z nejoblíbenějších volnočasových aktivit v České republice.

#### **D LINHART, A. (KARTOGRAFICKÉ VYDAVATELSTVÍ SHOCART), TERÉNNÍ CYKLISTIKA A TIPY PRO NI V CYKLOMAPÁCH SHOCART**

Značené cyklotrasy zažily v České republice v posledních letech obrovský boom. Bohužel, zejména co se týče kvantity, tedy relativně snadno dosažitelného velkého množství km. Velké procento těchto cyklotras bylo vyznačeno po silnicích s různou hustotou automobilového provozu. Jelikož se nám v SHOCartu tento trend nelíbil, přistoupili jsme k zásadním změnám v pojetí obsahu cykloturistických map. V zájmu cykloturistů, jejich bezpečnosti a prožitků jsme se pokusili rozšířit nabídku cyklotras. Nemalá skupina cykloturistů používá horské kolo, jezdí mimo značené cyklotrasy, využívá turistické značení nebo jiné neznačené lesní cesty a stezky. Právě tyto „terénní úseky“ se staly v poslední době terčem naší pozornosti.

#### **E DAFYDD DAVIS (TRILSWALES) THE WELSH MOUNTAIN BIKE INITIATIVE: PROJEKT 5 DESTINACÍ PRO CESTOVNÍ RUCH TERÉNNÍ CYKLISTIKY**

Welsh Mountain Bike Initiative je projekt 5 destinací pro cestovní ruch terénní cyklistiky, který navázal na úspěchy rekreačních přírodě blízkých stezek pro terénní cyklistiku v Coed-y-Brenin. Vzal za cíl rozvinout Wales jako destinaci pro MTB. Pokusil se tím nejen pro veřejnost zhodnotit lesní území ve státním a veřejném vlastnictví, ale také chtěl začít řešit problémy v manažmentu krajinné rekreace, které začaly vyvstávat především v nejvíce navštěvovaných lokalitách. Projekt se zaměřil na stabilní a perspektivní segment rekreačních terénních cyklistů a v návaznosti na jejich požadavky vytvořil komplexní produkt, v jehož středu stojí autentický MTB zážitek. Ten poskytují pečlivě realizované sítě přírodě blízkých, vinoucích se, pestrých lesních stezek – sítě singltreku.

#### **F DAVIS, D. (TRILSWALES). STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ A NAVRHOVÁNÍ REKREAČNÍCH CEST**

Přírodě blízké rekreační cesty a stezky přinášejí celou řadu výhod. Tím, že poskytují atraktivní podmínky k aktivní rekreaci zvyšují kvalitu života lidí ve své blízkosti. Stezky však mohou také přitáhnout návštěvníky odjinud a tím sloužit jako strategický produkt cestovního ruchu. Jejich pomocí lze řešit některé problémy spojené s návštěvností rekreantů, především jejich vliv na okolí a jejich vzájemné konflikty. Pokud jsou promyšleně naplánovány a poctivě realizovány, poskytují přírodně blízké rekreační cesty a stezky nemalé přínosy okolním komunitám. V tomto příspěvku představuji metodu, kterou na základě svých dlouholetých zkušeností takové cesty plánují a posléze realizují.



obr. 39 Ilustrativní foto: Ján Tekel(ČeMBA)

Text pro tuto kapitolu připravil: Tomáš Kvasnička (ČeMBA)  
Kontakt: [t.kvasnicka@gmail.com](mailto:t.kvasnicka@gmail.com) a mobil: 604 276019



## 14 DRÁŽNÍ STEZKY (GREENWAYS) NA RUŠENÝCH ŽELEZNICÍCH

V České republice existuje více než 1.000 kilometrů neprovozovaných železnic. Většina byla již zrušena, některé tento osud kvůli nedostatku financí na údržbu teprve čeká. Jak smysluplně naložit se železnicemi, které přestaly plnit svoji původní funkci? Na tuto otázku dává odpověď Nadace Partnerství, v rámci svého programu Zelené stezky Greenways a CDV v rámci výzkumného záměru „Udržitelná doprava – šance pro budoucnost, etapy 3.1.4. „Cyklistika ve městech“, který je podpořen Ministerstvem dopravy České republiky (č. MDO 4499457501). Výsledky výzkumů jasně říkají: „Vybudujme na rušených železnicích drážní stezky neboli stezky greenways!“

### Možnosti využití neprovozovaných železnic:

#### Muzejní železnice

Muzejní železnice slouží jako atrakce, která turistům poskytuje především zážitek z jízdy speciálními vlaky. Poprvé se objevily v 60. letech minulého století ve Velké Británii, odkud se rozšířily do zemí západní Evropy, USA a Austrálie. V tuzemsku můžeme najít hned několik železnic s muzejním provozem, mezi nejznámější patří trať Česká Kamenice – Kamenický Šenov, nebo úzkokolejka Jindřichův Hradec – Nová Bystřice.

#### Velodráhy (drezíny)

Velodráhy, neboli šlapací drezíny jedoucí po kolejích, představují pro turisty vítané zpestření, neboť v sobě kombinují cyklistiku s drážní dopravou. První velodráha byla zřízena již v 80. letech minulého století ve Francii a postupem času následovaly další v Belgii, Německu a Rakousku. V ČR se s velodráhou můžeme setkat např. na části opuštěné vlečky u Baťova kanálu na Kyjovsku.

#### Drážní stezky (greenways)

Opuštěné tratě představují po odstranění kolejí a pražců přímo ideální základ pro budování cyklostezek. Nejen, že vedou mimo stávající silniční síť, takže zde nehrozí střet s auty, ale jejich převýšení je i v kopcovitém terénu minimální. Společný výlet tak zvládnou cyklisté všech věkových kategorií, in-line bruslaři, pěší a dokonce i aktivní vozičkáři. Zážitek z cesty ještě umocní přejezd mostů nad řekami či hlubokými údolími nebo průjezd osvětlenými tunely. K vybudování zázemí pro turisty (ubytovacích a stravovacích zařízení, odpočívadel a půjčoven) navíc výborně poslouží opuštěné vlakové stanice a nádraží.

Zatímco muzejní železnice a velodráhy nabízejí své služby pouze turistům, cyklostezky se díky nízkému převýšení hodí i pro každodenní dojíždění do zaměstnání a školy. To již pochopili v řadě zemí světa, např. USA, Kanadě, Španělsku, Francii, Itálii a Belgii, a pustili do systematického budování takových cyklostezek.



obr. 40 Král, P. (Dopravní stavby a venkovní architektura, Cheb) Cyklostezka „před“ a „po“ Cheb – Waldsassen trasa č. 204 (součást Valdštejnovy stezky) po tělese bývalé železniční trati, která vedla z Chebu do Wiesau

**Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:**

- (1) Kala, L. (Nadace Partnerství), Martinek, J. (CDV): Podrobný článek k dané problematice
- (2) Podrobná studie k dané problematice (Nadace Partnerství), Martinek, J. (CDV)

*Další informace o dané problematice naleznete na internetových stránkách Nadace Partnerství [www.nadacepartnerstvi.cz](http://www.nadacepartnerstvi.cz) v programu Zelené stezky Greenways. Své připomínky, příp. tipy na opuštěné železnice ve Vašem okolí, mi prosím sdělte na: Luboš Kala, Údolní 33, 60200 Brno, Tel.: 515 903 119, E-mail: [lubos.kala@nap.cz](mailto:lubos.kala@nap.cz)*

**15 CYKLISTIKA A REKREOLOGIE****Význam cyklistiky pro volný čas.**

Oprostěme se od souvislosti cyklistické dopravy ve spojení s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy. Oprostěme se od cyklistické dopravy v souvislosti s hrou čísel, které reprezentují investice do budování cyklostezek. Pojďte se s námi podívat na cyklistiku jinými očima. Je to pohled na spojení cyklistiky, její potřebné doprovodné infrastruktury a rekreologie.



*obr. 41 Ilustrativní foto: Roman Kalabus (student UP Olomouc, fakulty rekreologie)*

**Volný čas**

Definice praví: „Volný čas je doba, kdy člověk koná činnosti podle své vůle takovou intenzitou, aby si odpočinul, bez záměru produktivity pro prospěch společnosti.“

Volný čas je mimopracovní doba, osvobozená od času přesčasové práce a dojíždění na místo pracoviště (čas vázaný).

Tři základní **funkce** volného času:

- odpočinek (délassement), zotavení, reprodukce pracovní síly. Volný čas osvobozuje od únavy, odstraňuje fyzické nebo nervové poruchy vyvolané napětím, výkonem povinností a zejména práce
- rozptýlení (divertissement), zábava, rozptýlení, kompenzace, únik z monotónnosti práce
- rozvoj osobnosti (développement) fyzický, kulturní, sociální

**Cestovní ruch**

Formy cestovního ruchu:

- oddychový cestovní ruch (nejmasovější)
  - rekreační cestovní ruch
  - sportovně turistický cestovní ruch
  - lázeňsko léčebný cestovní ruch
  - kulturně poznávací c.r.
- zaměstnanecký cestovní ruch (veletrhy, výstavy)
- zvláštní formy cestovního ruchu (lov, sportovní soutěže)

## Cyklistika a rekreace

No a jsme u přímé spojitosti rekreologie a cyklistické dopravy. Ta má po vyjmenování uvedených definicí a pojmů jasný průnik ve všech jejich formách. Vzhledem k zaměření konference se pokusme pochopit význam cyklistické dopravy a cyklistiky jako takové v oblasti cestovního ruchu.

Jak se cyklistika dotýká jednotlivých forem cestovního ruchu? Cykloturistika je hlavním marketingovým tahem mnoha mikroregionů, co se letních nabídkových aktivit týká. Regionální představitelé si jsou tohoto potenciálu vědomi. Je však nezbytné vnímat jednotlivé prvky provázanosti všemi politiky, občany, podnikateli.

Vše souvisí se vším. Nejen cestovní ruch je součástí rekreologických aktivit ve sféře cyklistické dopravy a souvisejících aktivit. Důležitá je celistvost jednotlivých forem cestovního ruchu a také jejich provázanost. Důležité jsou nejen cyklistické komunikace, orientační systémy, doprovodná infrastruktura a služby, ale také lidé, kteří tyto aktivity tvoří a obhospodařují. Základem všeho je dobře zvolená

rozvojová strategie a její následné a důsledné dodržování. Při tvorbě základních cyklostezek je důležité pamatovat také na místního občana, který je každodenním uživatelem stezky např. při cestě do zaměstnání, do školy. I tato cesta může být svobodným rozhodnutím občana a tedy počínem k udržitelnému zdravému životnímu stylu a k trvale udržitelnému rozvoji rekreologických aktivit.



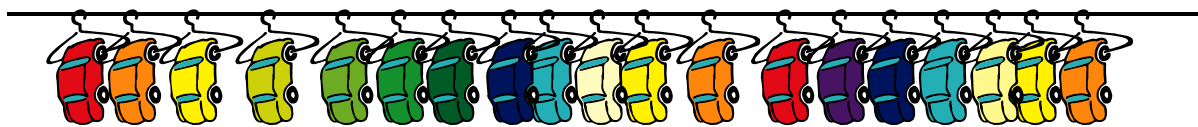
*obr. 42 Ilustrativní foto: Roman Kalabus (student UP Olomouc, fakulty Rekreologie)*

### Struktura upřesňujících informací na DVD-sborníku:

**(1)** Kalabus, R. Význam cyklistiky pro volný čas

*Text pro tuto kapitolu připravil: Roman Kalabus, student UP Olomouc, fakulty rekreologie*

## 16 OSVĚTA K PODPOŘE CYKLISTIKY A ZDRAVÉHO ŽIVOTNÍHO STYLU



obr. 43 Ilustrativní foto. Logo zavěšených aut je použito z prezentace Almada City Council, Portugal

Vzhledem ke značným environmentálním vlivům dopravy, zejména v obcích, je potřebné komplexně rozvinout program ekologické výchovy, osvěty a vzdělávání o další zaměření na podporu cyklo dopravy a její žádoucí společenské zdravotní, dopravní a ekologické efekty. Jedním z nástrojů může být kampaň EU – Evropský den bez aut / Evropský týden mobility, který je vždy realizován v období 16. – 22.9. Nástroje této kampaně jsou založeny především na informování, komunikaci, organizaci a koordinaci.

### EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY A EVROPSKÝ DEN BEZ AUT 2007

V roce 2007 se bude v Evropě už pošesté konat celoevropská akce „Evropský týden mobility“ (16. –22. září) a „Evropský den bez aut“ (22. září). Obě osvětové a propagační akce mají v evropských městech podpořit přijatelnější způsoby dopravy a napomoci při omezování individuální automobilové dopravy ve městech. V loňském roce se do kampaně ETM a EDDBA, zaměřené na ochranu klimatu Země, zapojilo 1322 měst a v nich kolem 200 milionů lidí. V České republice to bylo 45 měst.

Mnoho našich měst má problémy se stále rostoucí automobilovou dopravou a se znečištěným ovzduším a hlukem, který nárůst dopravy přináší. I proto města a obce, které realizují proces uplatňování principů udržitelného rozvoje na místní úrovni – místní Agendu 21 – vyhlásila udržitelnou a bezpečnou dopravu tématem roku 2007. A právě světová kampaň Evropský týden mobility a Evropský den bez aut (ETM a EDDBA) pomáhá propagovat veřejnou dopravu, jízdu na kole a chůzi.

Ministerstvo životního prostředí koordinuje ETM a EDDBA v rámci České republiky ve spolupráci s Evropskou komisí. V rámci Evropského týdne mobility se ve městech nabízejí občanům různé akce, zaměřené na udržitelné formy dopravy a dopravní výchovu (cyklojízdy, pěší výlety, akce pro rodiče s dětmi, pro seniory, pro občany s hendikepem, výlety historickou tramvají, semináře, akce na dětském dopravním hřišti apod.). Dne 22. září (Evropský den bez aut) by měla být část města uzavřena automobilové dopravě (plocha dle výběru – ulice, náměstí, oblast před školou) a tento den se pořádají akce, zaměřené podle tématu Evropského týdne mobility.



obr. 44 Ilustrativní foto: Lombardia 22.9. 2004 na kole ([www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)), výzdoba města Milána

V roce 2007 se kampaň zaměří na téma: „Ulice pro lidi“, což znamená snahu, aby se do ulic měst vrátil život a aby se lidé na ulicích cítili bezpečně. Města by také měla na ulicích dát více prostoru chodcům, cyklistům a veřejné dopravě namísto automobilové dopravy. Evropský den bez aut spolu s Evropským týdnem mobility přinesou občanům měst užitek i v dlouhodobé perspektivě, protože ve svých důsledcích pomáhají uskutečnit programy či opatření, které se v řadě měst předtím nedařilo prosadit. Mohou také zlepšit zpětnou vazbu mezi občany a městským úřadem.

K Evropskému týdnu mobility spojeném s Evropským dnem bez aut se mohou připojit všechna města. Podmínkou je, aby vedení města schválilo Chartu (dokument deklarativního charakteru, ve kterém jsou stanovena pravidla a rámec akce - ke stažení viz níže) a aby ustanovilo místního koordinátora/místní koordinátorku. Město by také mělo přijmout jedno či více tzv. trvalých opatření (tedy během roku uskutečnit jeden či více projektů na zklidnění dopravy ve městě, na přerozdělení dopravního prostoru či na zvýšení bezpečnosti chodců při pohybu ve městě) – rady k výběru těchto opatření přináší Příručka 2007 (k dispozici bude až v květnu 2007, proto **na DVD-sborníku je umístěna příručka z roku 2006**). Města mohou Evropský den bez aut také pouze podpořit několika akcemi v termínu 16. – 22. září (bez podpisu Charty). Doporučujeme i těmto



měštům informovat o svých akcích národní koordinátorku. Při zapojení do kampaně je také možné získat plakáty a logo k potisku propagačních materiálů. V případě zájmu kontaktujte, prosím, národní koordinátorku EDDB a ETM Mgr. Evu Veverkovou (odbor vnějších vztahů MŽP, tel.: 267 122 139, eva\_veverkova@env.cz).

### Co ale akcím chybí?



obr. 45 Lombardia 22.9. 2004 na kole ([www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)),  
**1. Zapojme** do osvětových programů více podnikatele, i netradiční. – výkladní skříň, Milán (Itálie)



obr. 46 Jolicoeur, M. (Vélo Québec Association, Canada)  
**2. Získejme pro akci** významnou skupinu a to jako „charitativní akci“ – Montreal (Kanada), zpěvák Bono a skupina U2



obr. 47 Jolicoeur, M. (Vélo Québec Association, Canada)

**3. Udělejte** nápadné plakáty, logo, příběh, kterým zaplníte město (Montreal, Kanada)



obr. 48 Patterson, S., National Manager Sustrans Ireland  
**4. Oceňujme pozitivní příklady na VIP úrovni** (Velká Británie)



obr. 49 Jolicoeur, M. (Vélo Québec Association, Canada)  
**5. Udělejme z toho skutečně pozitivní politické téma**

**Další informace:**

České stránky kampaně: <http://www.env.cz/etm> (starý typ adresy [www.env.cz/edba](http://www.env.cz/edba) je také funkční).  
Evropské stránky kampaně: <http://www.mobilityweek.eu>

**Struktura upřesňujících informací na DVD-sborníku:**

- (1) Příručka 2006 - rady k opatření a akcí pro uspořádání ETM/EDBA
- (2) Martinek, J. Návrh akcí tématicky zaměřen k cyklistice
- (3) Galatík, J. Přehled akcí měst ČR v rámci EDBA/ETM z roku 2006
- (4) Leták k EDBA/ETM 2007

**DALŠÍ AKCE A AKTIVITY**

Společným mezirezortním tématem udržitelného rozvoje na místní úrovni v ČR se pro rok 2007 stala udržitelná a bezpečná doprava. Informace o všech letošních akcích lze najít na [www.udrzitelnadoprava.cz](http://www.udrzitelnadoprava.cz).

Dále MŽP spolu s třemi dalšími ministerstvy, zastupitelskými úřady, CDV a NSZM pořádá Týden udržitelného rozvoje 2007: Udržitelná doprava (14. – 19. 5. 2007 – [www.env.cz/tur2007](http://www.env.cz/tur2007)), která je propojena i s touto konferencí Národní strategie cyklistické dopravy. Celou tiskovou zprávu lze nalézt na DVD-sborníku.

MŽP vydalo v roce 2006 dotisk dvou předchozích publikací (Cyklistika pro města a Děti na cestách), vše jsem rozdala na podzimní schůzce. Publikace jsou včetně předchozí publikace Města pro lidi k dispozici na webu: [www.env.cz/etm](http://www.env.cz/etm).

Evropská komise otevřela novou stránku Green Public Procurement – Zelené úřadování: <http://ec.europa.eu/environment/gpp>.

Nadace Partnerství také vyhlásila pod záštitou Besipu šestý ročník soutěže zklidňování dopravy ve městech a obcích pod názvem Cesty městy.

Soutěž CESTY MĚSTY (zklidňování dopravy ve městech a obcích ČR) vznikla v roce 2002 na popud a pod organizačním zajištěním Dopravního programu Nadace Partnerství. Pomocí soutěže chceme upozornit na problémy spojené s dopravou v našich sídlech a možnosti jejich řešení. Dobrá dopravní řešení, která vedou ke zlepšení životního prostředí, zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu (zvláště těch nejzranitelnějších - chodců a cyklistů) a která vytváří příjemné prostředí pro intenzivnější sociální kontakty mezi obyvateli, se objevují i u nás a mohou být zajímavou inspirací pro všechny zájemce.

Soutěže se mohou účastnit obce, mikroregiony, města, městské obvody a části, zastoupené svým statutárním zástupcem. Soutěž probíhá ve dvou kategoriích (rozdělení dle názvu sídla):

- kategorie obce a mikroregiony
- kategorie města a městské obvody a části.

Přihlašované projekty musí být realizované v posledních 5ti letech, zaměřené na proměny veřejných prostorů měst a obcí a založené především na optimálním uspořádání automobilové, cyklistické a pěší dopravy. Kvalita každého soutěžního projektu bude posuzována Hodnotící komisí dle čtyř závazných kritérií:

- přínos řešení pro zvýšení bezpečnosti provozu
- komplexnost řešení dopravy (sladění dopravy hromadné a individuální automobilové, cyklistické, pěší)
- inovativnost, originalita řešení
- celková kvalita veřejného prostoru, prostředí

Mezi vítězné projekty může být rozdělena až 300.000,-Kč. Kromě finančních prémie může být udělena cena časopisu Moderní obec za mimořádnou inovativnost, originalitu a celkový přínos ke zkvalitnění veřejných prostor.

Aktuální termíny

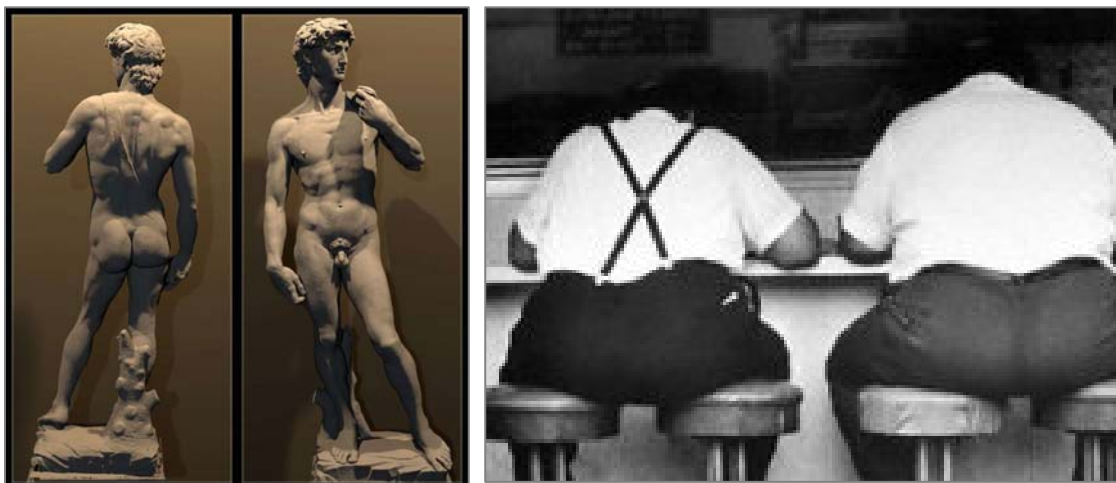
- 7. 3. 2007 ... vyhlášení 6.ročníku soutěže
- 31. 5. 2007 ... uzávěrka přihlášek do soutěže
- září 2007 ... slavnostní vyhlášení výsledků 6.ročníku a předání cen

Další informace včetně databáze dosavadních soutěžních projektů:

<http://www.nadacepartnerstvi.cz/cestymesty>



## 17 CYKLISTIKA A ZDRAVÍ



obr. 50 Racioppi, F. (WHO European Center for Environment and Health Rome) ve svých prezentacích jasně demonstruje příklad toho, jak dopadneme, když něco budeme dělat/nedělat pro své zdraví

### A OBECNÁ ČÁST

Kromě přínosu pro vitalitu města a životní styl občanů není zanedbatelný ani přínos pro vlastní zdraví. Tzv. civilizační choroby jsou na prvním místě v žebříčku úmrtnosti. Riziko, že arteroskleróza, vysoký krevní tlak a infarkt postihnou dříve nebo později i nás, můžeme přitom velmi jednoduše snížit. Stačí dostatek pravidelného pohybu a přiměřeně střídme stravování. Nejčastějším steskem při zmínce o zdravém pohybu je přitom poukaz na nedostatek času. Není každodenní jízda na kole do práce a z práce skvělým způsobem jak spojit příjemné s užitečným? Čas, který cestě věnujeme, je při jízdě v autě ztracený. Při jízdě na kole ho proměníme ve vlastní zdatnost, zdraví a dobrou náladu. Navíc se dostaneme i tam, kam bychom se s autem nikdy nedostali a každý den může být příjemným výletem.

Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50 % snížení rizika obezity, 30 % snížení rizika hypertenze. Oproti chůzi snižuje cyklistika při pohybu zatížení kyčelních kloubů a kloubů nohou. Celkem 30 minut ostré chůze nebo cyklistiky po většinu dní v týdnu, i když prováděno v 10ti až 15ti minutových intervalech, je účinným prostředkem k docílení uvedených zdravotních přínosů. Nedostatek pohybu je hlavní příčinou zdravotních problémů: 60% dětí má problémy se správným držením těla, 40% dětí má koordinační těžkosti, 35% dětí trpí obezitou. Pomocí jízdy na kole můžeme mnoho zlepšit.

### Struktura upřesňujících informací na DVD-sborníku:

Pro potřeby cyklokonference pak byly získány prezentace z mezinárodní konference VeloCity 2005 z Dublinu, které poukazují na mezisektorové propojení mezi dopravou, zdravím a životním prostředím:

- (1) Racioppi, F. (WHO European Center for Environment and Health Rome): Předání vize - Cyklistika v širším kontextu: perspektiva zdravotnické politiky (Zdraví21)
- (2) F. Racioppi, Rutter, H. (South East Public Health Observatory, Oxford – United Kingdom) The European Network of Health Enhancing Physical Activity (HEPA).

Zajímavosti z daných přednášek:

A. Hlavní nástroje podpory cyklistiky v mezinárodní zdravotnické politice:

- Transport, Health and Environment Pan European Programme (THE PEP)
- Global Strategy on Diet and Physical Activity
- Children's Environment and Health Action Plan for Europe (CEHAPE)
- the European Network of Health Enhancing Physical Activity (HEPA)



**B. Zapojení nemocnic do mobility managementu**

- Nejde jen o to, že budou lékaři informovat o zdravotních rizicích nedostatku pohybu, sami musí jít příkladem a vytvářet optimální podmínky pro to, aby oni, zdravotní sestry či návštěvy mohli jezdit do nemocnice na kole. A až teď mohou dělat zdravotní kampaně (sami lékaři dělají propagační akce na kole – zdraví na kole

**B ZALOŽENÍ SÍTĚ HEPA EUROPE**

Z výše uvedených důvodů byla při WHO (Světová zdravotnická organizace) založena evropská síť pod zkratkou HEPA Europe k řešení mimo jiné i dané problematiky. Cílem této sítě je změnit znalosti o zdraví následujícími způsoby:

- spojit úsilí různých institucí a organizací z celé Evropy a členství různých zemí;
- posílení a podpora úsilí a aktivit, které zlepší podmínky pro uplatňování zdravého životního stylu, se zvláštním zřetelem na zdraví podporující fyzické aktivity, jako je chůze a cyklistika;
- přispět k rozvoji a realizaci národních politik a strategií propagujících zdraví prospěšné fyzické aktivity (HEPA) v evropských zemích;
- usnadnit rozvoj více-oblastního přístupu k propagaci zdraví prospěšných aktivit,
- propagace a šíření inovačních strategií, programů, přístupů a příkladů dobré praxe v této oblasti.

Při plánování síťových aktivit byl zvláštní důraz kladen na propojení a synergii mezi nejnovějšími poznatky a akcemi v oblasti zdraví, dopravy a územního plánování. V tomto případě je síť HEPA velmi užitečná pro dopravní a územní projektanty, odborníky z oblasti veřejného zdraví, tvůrce politik a další specialisty. Síť zahrnuje velkou řadu partnerů z různých sektorů, jejichž společným cílem je zlepšení zdraví pomocí aktivního životního stylu. Tato síť je velmi prospěšným zdrojem umožňujícím sdílení znalostí a expertíz napříč obory i zeměmi. Využitím expertíz vlastních členů sítě HEPA napomáhá rozvoji více-oblastního a integrovaného přístupu k propagaci zdraví prospěšných fyzických aktivit a šíří vhodné programy a zkušenosti s cílem prosadit tento přístup v co nejvíce zemích a pro co nejvíce obyvatel, protože její přínos je jasně prokazatelný z aktivit organizace WHO i národních zdravotních ústavů.

Jednou z významných aktivit sítě HEPA Europe je realizace projektu 'Propojení propagace fyzických aktivit a sektoru dopravy – Příklady z evropských zemí'. Tento projekt také přispívá k realizaci projektu "Promotion of safe cycling and walking in urban areas", v rámci programu WHO/UNECE Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP). Tento projekt je koordinován Institutem sociální a preventivní medicíny Medicine (Institute of Social and Preventive Medicine - ISPM), Univerzitou Basel, ze Švýcarska.

**Struktura upřesňujících informací na DVD-sborníku:**

Pro potřeby cyklokonference pak byly získány z HEPA tyto podklady:

- (1) © World Health Organization 2002, A PHYSICALLY ACTIVE LIFE THROUGH EVERYDAY TRANSPORT WITH A SPECIAL FOCUS ON CHILDREN AND OLDER PEOPLE AND EXAMPLES AND APPROACHES FROM EUROPE
- (2) České shrnutí výše uvedeného materiálu
- (3) HEPA (09/2006 - OVERVIEW OF INVENTORY OF DOCUMENTS ON PHYSICAL ACTIVITY PROMOTION IN THE EUROPEAN REGION
- (4) CBA of Cycling , TemaNord 2005:556 , © Nordic Council of Ministers, Copenhagen 2005 , ISBN 92-893-1209-2
- (5) Sælensminde, K. Walking- and cycling track networks in Norwegian cities Cost- benefit analyses including health effects and external costs of road traffic

### C PREZENTACE PROBLEMATIKY V ČR - NÁRODNÍ PROGRAM ZDRAVÍ – PROJEKTY PODPORY ZDRAVÍ.

Rozvoj cyklistiky a s tím i zvýšení pohybové aktivity je úzce propojen s usnesením vlády č. 1046/2002 „Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století“. Jeho součástí je i realizace Národního programu zdraví – Projekty podpory zdraví. Výsledky podpořených projektů jsou prezentovány v rámci konference Křišťálové srdce Poděbrady. V rámci dané konference probíhá pravidelně i problematika cyklistiky a zdraví začátkem června v Poděbradech (<http://www.kristalovesrdce.cz>).

Ministerstvo zdravotnictví usiluje o rozvoj cyklistiky prostřednictvím svých přímo řízených organizací, jakými jsou Krajské hygienické stanice, Zdravotní ústavy a Státní zdravotní ústav. Jedním z takových projektů je i projekt KHS Olomouckého kraje „KOLMO KE ZDRAVÍ 2006“, který byl zaměřen na podporu a zlepšení zdraví obyvatel Olomouckého kraje. Snahou bylo zvýšit uvědomění obyvatel všech věkových skupin k vlastní odpovědnosti ke zdraví formou propagace významu a zdravotní prospěšnosti pohybové aktivity, jako jednoho z významných prvků klíčové determinanty lidského zdraví - životního stylu, a to v „přirozeném prostředí“ a „přirozeně dostupnou formou“

#### Struktura upřesňujících informací na DVD-sborníku:

- (1) Pešáková, L, Martinek, J., Jakubalová, Kolmo za zdraví 2006



*obr. 51 Martinek, J. (CDV), starosta z Velké Bystřice si nechává změřit cholesterol – 16.9.2006*

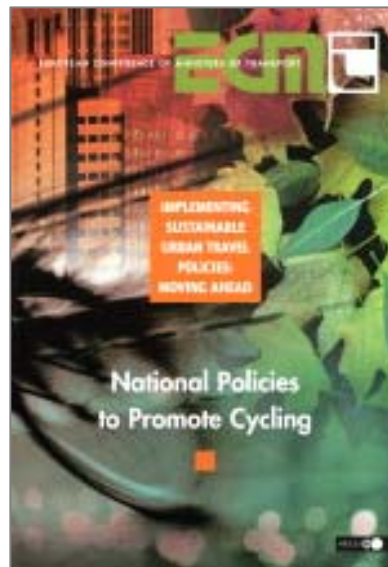
## 18 MEZINÁRODNÍ ZKUŠENOSTI, LITERATURA

„**Doma nikdo není prorokem ...**“ Je pravdou, že některé věci začnou jít teprve až tehdy, když zjistíme, že to má soused. A proč ne?! Daná kapitola se tedy zaměří na zkušenosti odjinud a budeme se ptát, čím nás jiné státy mohou obohatit.

**Na DVD-sborníku jsou pak umístěny tyto příspěvky a prezentace:**

### A MARTINEK, J. (CDV) „SLOVEM A OBRAZEM – PŘÍKLADY ODJINUD...“, PREZENTACE POWERPOINT

V současné uspěchané době nikdo nemá čas číst. Je tedy docela možné, že i tento materiál skončí v nějakém regále. Proto byla připravena speciální prezentace, která prostřednictvím fotografií a jednoduchých komentářů představuje jednotlivé oblasti tohoto metodického materiálu. Jednotlivé obrázky jsou voleny tak, aby lehce provokovaly a naznačovaly, že stále ještě má Česká republika kus cesty před sebou. Při zpracování dané prezentace se vycházelo většinou ze zahraničních prezentací, které zazněly na mezinárodní konferenci VeloCity 2005 v Dublinu. Další podobná konference se koná v červnu 2007 v Mnichově.



### B CYKLOSTRATEGIE JEDNOTLIVÝCH STÁTŮ

Je Česká republika sama, která má zpracovaný strategický materiál na podporu cyklistické dopravy a nebo se jedná o běžný dokument. Na tuto otázku odpovídá:

- (1) Zpráva CEMT/CM(2004)11 z 24.4.2004 o národních cyklostrategiích
- (2) Publikace CEMT – Přehled cyklistických politik evropských států (ISBN 92-821-2325-1 ©ECMT 2004)
- (3) Zpráva řídicího výboru „Sustainable Urban Travel - Udržitelný rozvoj dopravy ve městě“, Evropské rady ministrů dopravy o problematice národních cyklistických politik, a to ze dne 20. května 2003, pod č.j. CEMT/CS/URB(2003)2/REV1.
- (4) Proslav Jacques Barrot, místopředsedy Evropské komise, komisař pro dopravu na konferenci Velo-city, Dublin, 3. června 2005 „Podpořit používání jízdních kol po celé Evropě“

O tom, že Nizozemsko a Dánsko je rájem cyklistů, není třeba nikoho přesvědčovat. V Nizozemsku jízdní kolo jako dopravních prostředek využívá v některých městech 30 – 40 % lidí (např. Zwolle 37 %, Groningen 36 %, Leiden 36 %), v menších sídlech, kde hromadná doprava funguje pouze na základní úrovni podíl cyklistické dopravy dosahuje až 50 %. Podobných hodnot je dosahováno ve Skandinávii (Pasanen, 1997; Rotteveel, 2005). Pro nezasvěcené bude ale asi největším překvapením **Německo**. Kdo by řekl, že se zde na kole vykoná 12% všech cest? Ve městech přátelských k cyklistům jako např. Brémy, Münster, Freiburg nebo Borken dosahuje podíl cyklistů na celkové dělbě přepravní práce 30 až 40%, zatímco ve velkoměstech jako Berlín či Stuttgart je pouze mezi 5-10%. Národní plán cyklistiky Německa si pak klade za cíl, aby celostátní průměr vzrostl na úctyhodných 27%. Tento cíl je doprovázen státní finanční podporou.

### C PLÍŠKOVÁ, R. (CDV) DATABÁZE ZAHRA NIČNÍ LITERATURY A ODBORNÝCH ČASOPISŮ.

Rozsáhlé informace o cyklistické dopravě, ať již na teoretické či praktické úrovni přináší databáze zahraniční literatury a odborných časopisů, v rámci které byla provedena analýza obsahů, byly zpracovány stručné výtahy a dílčí vyhodnocení problematiky. Z evropských států jsme se zaměřili zejména na Německo, Rakousko, Švýcarsko, Francie, Dánsko, Nizozemí, Švédsko, Velkou Británii, Norsko, Kanada, USA a Austrálie.

**Struktura podrobných informací na DVD-sborníku:**

- (1) Plíšková, R. (CDV): Podrobný článek k dané problematice
- (2) Plná verze Výzkumné zprávy (2007, CDV a ČVUT FD)

**D ŠTĚRBOVÁ, E. (UPC BARCELONA, BACC) STUDIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V RŮZNÝCH MĚSTECH EVROPY**

Studie nejprve poukazuje na historický vývoj cyklistické dopravy v Kodani, v Barceloně a ve Vídni. Porovnává délku cyklistických komunikací v čase v jednotlivých městech Evropy, podíly jednotlivých způsobů dopravy na celkové dělbě přepravní práce v České Republice a v Dánsku a podíly cyklistické dopravy ve vybraných městech Evropy. Poslední část se zabývá závislostí podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce na délce cyklistických komunikací a některých dalších charakteristikách obce.

**E DOTUJME CYKLOSTEZKY, VYPLATÍ SE TO...**

Právě dotace do cyklistické infrastruktury se zdají být hlavní hnací silou narůstajícího podílu ujetých kilometrů na kole v řadě evropských měst. Jak zdůrazňuje zpráva Transport for London (2004), města s velkou hustotou cyklistických komunikací (až do výše jedné třetiny všech cest) dosáhla významného nárůstu úrovně cyklistické dopravy. Následující tabulka shrnuje situaci ve vybraných evropských městech, která intenzivně investovala do své cyklistické infrastruktury, a jejich výsledky.

**Pozitivní dopad rozvoje cyklistické infrastruktury na rozvoj cyklistiky ve vybraných evropských městech**

Město	Opatření	Dopad
Hanover	450 km cyklistických stezek (z celkových 1 360 km cest), zóny 20 km/h, v centru města pro parkování kol	Podíl cest cyklistů vzrostl z 9 % (1979) na 16 % (1990), tj. nárůst o 78 %
Münster	Program na obnovu starých cyklostezek (24 mil. liber), 340 km cyklistických stezek (z celkových 600 – 700 km cest), 3 300 parkovacích míst u nádraží, 300 kol k pronájmu, 7 míst P+R	Podíl cest cyklistů vzrostl z 29 % (1981) na 43 % (1992), tj. nárůst o 48 %
Mnichov	Síť cyklostezek 700 km (z celkových 2 300 km cest), dále plánovaných 200 km cyklostezek, 22 tis. parkovacích míst pro kola	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 4 % (1980) na 13 % (2002), tj. nárůst o 225 %
Zurich	246 km cyklostezek (z celkových 737 km cest), jednosměrky přístupny cyklistům v obou směrech během posledních 10 let	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 7 % (1981) na 11 % (2001), tj. nárůst o 57 %
Graz	220 km cyklostezek (z celkových 600 – 700 km cest), parkování kol u linek veřejné dopravy, 770 km ulic má rychlost 20 km/h	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 7 % (1979) na 17 % (1999), tj. nárůst o 143 %
Vídeň	Nárůst cyklostezek ze 400 km (1991) na 900 km (2002) (z celkových 2 730 km cest), otevření jednosměrek, zóny 20 km/h, mezi 1968 a 1999 utraceno 13 mil. liber	Podíl cest cyklistů vzrostl z 1,5 % (1991) na 4,5 % (2001), tj. nárůst o 180 %
Hull	Místní strategie rozvoje cyklistiky, síť 90 km cyklostezek (2 mil. liber), 90 oblastí s rychlostí 20 km/h	14 % všech cest do práce na kole
York	Otevření Mostu tisíciletí (Millenium Bridge) s cyklistickou infrastrukturou v roce 2001	Počet cyklistů jezdících přes řeku vzrostl o 17 %
Basilej	Integrace cyklostezek s tramvajemi, dopravní zklidňování, přednostní signály na křižovatkách pro cyklisty, označování cyklostezek a používání jednosměrek oběma směry	Počet cyklistů se zdvojnásobil od 70. let, v roce 1995 se podílela cyklistická doprava na 16 % všech cest
Delft	Cyklistické spojení 2 tunelů a 3 mostů, zlepšení cyklistické infrastruktury na křižovatkách, obnova nebo rozšíření stávající sítě cyklostezek.	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 40 % (1979) na 43 % (1985)
Odense	Oddělené cyklistické pruhy zvláštní barvou, ochrana cyklistů na křižovatkách a přechodech, pěší zóny v centru spolu s cyklisty	Podíl cest cyklistů vzrostl o 40 % od roku 1984
Kodaň	Výstavba 323 km cyklostezek, 12 km pruhů pro cyklisty, 32 km zelených cyklistických stezek; plán investovat během příštích 15 let do cyklostezek 12 mil. liber na dalších 51 km cyklostezek, 47 mil. liber na výstavbu 100 km zelených stezek pro cyklisty, údržba přijde na 0,8 mil. liber na rok	Podíl cest cyklistů vzrostl o 40 % mezi roky 1990 a 2000; cílem do roku 2012 je zvýšit podíl cyklistiky na dělbě přepravní práce na 34 / 40 %, snížit nehodovost o 50 % a zvýšit cestovní rychlost na delších cestách o 10 %

Zdroj: Tfl 2004



Z uvedeného přehledu vyplývá, že dotace do cyklostezek jsou velmi významným nástrojem podpory cyklistiky. Podle studie Institutu dopravní ekonomie v Oslu (Salensminde 2004) vyplývá, že v Oslu vede výstavba nové cyklistické infrastruktury k dodatečným cestám na kole a změně dělby přepravní práce ve prospěch cyklistiky (10 % všech krátkých cest do vzdálenosti 5 km jsou nahrazeny cestami na kole). Tato studie také dokládá, že okolo 70 % všech kilometrů ujetých cyklisty se uskuteční na cyklostezkách.

Také studie TfL (2004) předpokládá pro Londýn významný nárůst cest na kole v důsledku výstavby nové cyklistické infrastruktury. Autoři studie očekávají při investicích ve výši 57 mil. liber (tj. 2.360 mil. Kč) do cyklistiky 90 tis. dodatečných cest na kole denně, což znamená nárůst cyklistiky o 30 %, v případě investic ve výši 147 mil. liber (cca 6.086 mil. Kč) pak nárůst cest o 450 tis. cest na kole denně, tj. nárůst o 150 % do roku 2010.

## 19 LIDSKÝ ČINITEL NA STÁTNÍ, REGIONÁLNÍ A MÍSTNÍ ÚROVNI

Jak již bylo řečeno v úvodu, vše je jen o lidech, proto poslední dvě kapitoly jsou spojovány především s činností člověka na státní, regionální a místní úrovni. Nejde totiž o to, kolik a jaké máme strategické materiály, ale zda jim lidé důvěřují a snaží se o jejich prosazování do praktické roviny. A to je pak otázka na každého z nás ...

### A STÁTNÍ ÚROVEŇ

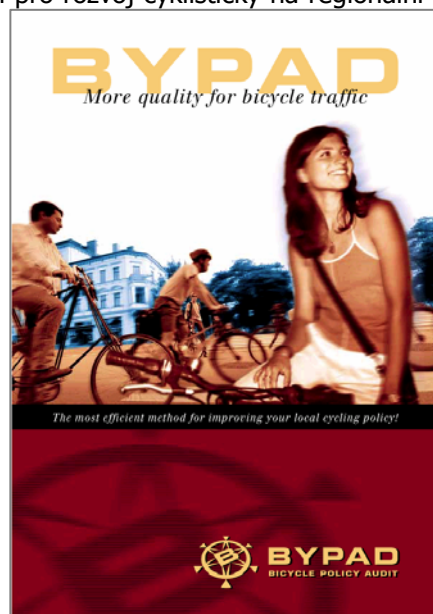
Česká republika vládním usnesením ČR ze dne 7. června 2004 č. 678 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie“) se přihlásila k podpoře cyklistiky. Cyklostrategie definuje odpovědné koordinátory pro jednotlivá opatření s harmonogramem činnosti. Následně tato informace byla potvrzena ve dvou navazujících vládních usnesení ČR a to ze dne 4. ledna 2006 č. 14 a ze dne 3. ledna 2007 č. 15 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Všechny podrobnosti o daném strategickém materiálu jsou pak na dostupné na [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz).

#### Struktura podkladů na DVD-sborníku:

- (1) Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, vládní dokument (2004)
- (2) Komentáře k jednotlivým opatřením Cyklostrategie (2005)

## B "BYPAD" (BICYCLE POLICY AUDIT), NÁSTROJ PRO PODPORU CYKLISTIKY NA REGIONÁLNÍ A MÍSTNÍ ÚROVNI

Jednou z aktivit Cyklostrategie je pak vytvářet metodické zázemí pro rozvoj cyklistiky na regionální a místní úrovni. Jedním z projektů, který daný cíl naplňuje je evropský projekt BYPAD-Platform, který je podporován EU v rámci programu „Intelligent Energy – Europe (IEE) - SAVE, ALTENER, STEER and Horizontal Key Actions - Type 1 Actions“. Jedná se o ambiciózní projekt, jehož cílem je přenést maximální informace o nutnosti podpory cyklistické dopravy na regionální a místní úroveň. Pro léta 2007 – 2008 pak bude v Česku realizován především na regionální úrovni. Regionální politika cyklistické dopravy projde auditem, který je založen na kvalitativním managementu dnes běžně využívaném v podnikatelském sektoru. Audit zahrnuje zhodnocení kvality regionální cyklistické politiky prostřednictvím podrobné analýzy silných a slabých stránek a definování doporučení pro zkvalitnění politiky celkem osmi oblastí (1 – Potřeby uživatelů; 2 – Vedení; 3 – Politika na papíře; 4 – Finance a zaměstnanci 5 – Cyklistika, cykloturistika a rekreační cyklistika; 6 – Podpora místní cyklistické politiky a partnerství; 7 – Územní plánování a cyklistická doprava; 8 – Vyhodnocení a dopad). Projekt je současně realizován v 15 státech EU, díky čemuž je zajištěna výměna zkušeností a prezentace aktivit vybraných krajů na mezinárodním poli. Na realizaci projektu se spolupodílí mnoho renomovaných zahraničních firem, což přispívá k dalšímu rozvoji cyklistiky v ČR. Projekt je v ČR pak koordinován MD a CDV. Bližší informace o projektu je možné vyhledat na [www.bypad.org](http://www.bypad.org).



Jinými slovy. Krajům tak bude podrobně představeno, co všechno mohou dělat na poli podpory cyklistiky. V rámci cyklokonference byla představena jen základní kostra tohoto projektu, na kterou budou navazovat další jednání na jednotlivých krajích. Je tak jen otázkou přístupu jednotlivých krajů, nakolik dokáží zužitkovat informace z daného projektu ve svůj prospěch.

### Struktura podkladů na DVD-sborníku:

- (1) Martinek, J. (CDV) – BYPAD, prezentace PowerPoint
- (2) dotazník projektu BYPAD

## C REGIONÁLNÍ ÚROVEŇ

Jedná se o mezičlánek mezi státní a místní úrovni. Vzhledem k možnosti čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU na cyklistickou dopravu se tak v současné chvíli stává kraj významným „hráčem“ na poli podpory cyklistické dopravy. Výše uvedený nástroj BYPAD a jeho 8 oblastí pak přináší krajům inspiraci, co konkrétně mohou udělat pro rozvoj cyklistiky. Každopádně z níže uvedeného přehledu aktivit jednotlivých krajů vyplývá, že prvním nezbytným krokem, který by měl kraj udělat, je jmenování zodpovědné osoby za podporu cyklistiky nejen v oblasti cestovního ruchu, ale i dopravy (*některé to ale již udělali*). Je třeba totiž se vyvarovat toho, aby cyklistika nebyla spojována jen s rekreačním využíváním jízdního kola, ale také i s dopravou. Vždyť jen berme, kolik cyklistů musí dnes jezdit do práce po frekventovaných silnicích I., II. a III. třídy. Jim je možné zajistit odpovídající bezpečnost až vybudováním separátní cyklistické komunikace. Proto při zpracování koncepčních materiálů a strategických dokumentů ve vztahu ke všem kategoriím silnicím by mělo být jeho součástí i řešení cyklistické dopravy. Nikoliv v rovině obecných prohlášení, ale konkrétních řešení a finanční podpory (např. vybudování nové cyklistostezky, či odkloněním na jiné komunikace). Touto cestou jde například Olomoucký kraj. Musíme totiž brát v úvahu, že sice dle zákona spadá výstavba cyklostezky do působnosti obcí, ale ty si to nemohou dovolit vzhledem k velmi omezenému obecnímu rozpočtu. Bez dotací se to prostě neobejde.

**Bližší informace k jednotlivým krajům jsou umístěny na DVD-sborníku:****Jihočeský kraj** (kontakt: Ing. Vojtěch Srb, oddělení cestovního ruchu)

Zájem o cyklistickou dopravu a cykloturistiku v jihočeském regionu je dlouhodobě vysoký. Hustá síť značených cyklotras, rostoucí počet kilometrů samostatných cyklostezek, spolu s řadou propagačních akcí zaměřených na podporu cyklistiky, jsou toho jasným důkazem. Jihočeská města, obce, mikroregiony, ale i Jihočeský kraj a Nadace Jihočeské cyklostezky, která byla založena v roce 2003 s cílem koordinace rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji, připravují řadu projektů jejichž cílem je rozvíjet a zkvalitňovat podmínky pro cyklistickou dopravu v regionu. Pozadu nezůstávají ani další subjekty, například poskytovatelé ubytovacích a stravovacích služeb, kteří se zapojují do projektu Cyklisté vítáni. Mezi aktuální a rozsahem největší projekty, s významem přesahujícím hranice kraje, patří bezesporu vybudování páteřních cyklostezek Vltavská (celková délka 261,0 km, náklady cca 350,0 mil.Kč – projekt s vazbou na Eurokoridor Sever-Jih) a Otavská cyklostezka (132,0 km a cca 300,0 mil.Kč). Z dalších větších záměrů je možné zmínit projekty vybudování cyklostezek podél řek Malše nebo Lužnice, či záměr vybudování tzv. „příhraniční cyklostezky“ podél hranic s Německem a Rakouskem. Významným krokem pro další rozvoj cyklistiky bylo v roce 2006 zpracování Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji.

**Jihomoravský kraj** (kontakt: Ing. Jaroslav Keprt; odbor regionálního rozvoje a Ing. Josef Machala, odbor dopravy)

Jihomoravský kraj definuje svůj přístup k rozvoji cestovního ruchu a tím jednomu z jeho součástí tj. rozvoji cyklistiky v základních strategických a programových dokumentech – (1) Strategie rozvoje Jihomoravského kraje (schválena 2007), (2) Strategie rozvoje hospodářství Jihomoravského kraje (schválena 2006), (3) Program rozvoje Jihomoravského kraje (schválený 2007) a (4) Generel dopravy Jihomoravského kraje (schválený 2005). Rozvojové záměry Jihomoravského kraje deklarované v regionálních a nadregionálních rozvojových strategických a programových dokumentech jsou dále koordinovány s rozvojovými záměry v obdobných dokumentech obcí a mikroregionů prostřednictvím rozvojových aktivit a finanční podpory cílovým skupinám. Konkrétní formy podpory jsou realizovány: (A) Realizací konkrétních projektů na podporu rozvoje cyklistiky, (B) Rozvojem lidských zdrojů a přípravou námětů na projekty, (C) Podporou zpracování dokumentace rozvojových projektů, (D) Podporou monitoringu a údržby stávajícího značení cyklotras, (E) Koncepčním řešením a koordinací činností v oblasti cyklistiky.

**Karlovarský kraj** (kontakt: Ing. Milan Zukal; odbor regionálního rozvoje)

Rozvoj cyklistické dopravy v Karlovarském kraji je realizován od roku 2004 na základě schválené Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy. Koordinovaný rozvoj probíhá zejména u budování klíčových cyklokomunikací a při přípravě cyklistických produktů. Příkladem je projekt páteřní Cyklostezky Ohře, který je připravován jako projekt kraje pro podání do Strukturálních fondů EU pro období 2007 – 2013. Finanční podpora kraje směřuje i na zajištění jednotného a úplného značení cyklostezek a tras, na jejich správu a údržbu, na propagaci cyklistických produktů, internetových stránek, na přepravu kol cyklobusy, na vypracování studií, rozvojových dokumentů a projektové přípravy pro cyklistické projekty i na budování areálů pro netradiční formy cykloturistiky.

**Královéhradecký kraj** (kontakt: p. Pavel Mucha; odbor regionálního rozvoje)

Kraj má zpracovanou koncepci cyklo dopravy Královéhradeckého kraje, řešící na území páteřní síť cyklotras a to jak evropského, nadregionálního a regionálního významu s návazností na sousední území krajů a příhraniční oblasti s Polskou republikou. Vzhledem k rozsahu a náročnosti této koncepce je její realizace možná pouze v postupných dílčích krocích, spolupráci a koordinaci se všemi zainteresovanými subjekty působícími nejenom na území kraje, ale rovněž hledání společných zájmů vně kraje, včetně možných zdrojů financování. Jako prioritní proto byly navrženy k postupnému řešení především následující cyklotrasy: Labská cyklotrasa, Jizersko-krkonošská a Jesenicko-orlická magistrála, Žitavská cyklotrasa, Orlická cyklotrasa, cyklotrasa Jičín– Rožďalovice, Chlumecká n. Cidlinou – Nový Bydžov – Kopicino – středočeský kraj. V průběhu roku 2003 a 2004 byly proto zadány ke zpracování takzvané „Projekty“, které měly za cíl především upřesnit navržené koridory cyklotras do jejich reálného vedení v daném území, včetně projednání se všemi zainteresovanými subjekty. Začátkem roku 2005 byl následně zadán „Projekt“ upřesnění cyklotras v části okresu Rychnov nad Kněžnou, dotýkající se návrhu cyklokomunikací Týniště nad Orlicí - Solnice - Skuhrov nad Bělou - Deštné v Orlických horách a Kostelec nad Orlicí - Rychnov nad Kněžnou - Velký Uhřínov - Deštné v Orlických

horách. Současně k podpoře realizační části byl zastupitelstvem kraje schválen program podpory dotačním programem, který je vyhlášen každoročně od roku 2004. Řeší nejenom podporu zpracování příslušných stupňů PD, ale rovněž možnost vlastní realizace cyklostezek, cyklotras, značení a infrastruktury. S podporou kraje tak byly například následně realizovány PD, které vyústily v konkrétní realizaci cyklostezky na části úseku Vrchlabí – Lánov podíl komunikace I. třídy I/14 na Jizersko-krkonošské magistrále nebo cyklostezky řešící bezpečnou dopravu cyklistů v úseku Kostelec n.Orlicí – Doudleby a další. Významnou podporou v oblasti cyklodopravy je rovněž dotační titul kraje směřující k podpoře turistických autobusů umožňujících přepravu jízdních kol. Oba dotační tituly kraje byly vypsané rovněž pro letošní rok s možností celkové finanční podpory v částce přesahující 6,5 mil. Kč.

**Liberecký kraj** (kontakt: Ing. Iveta Moravcová; odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, Ing. Luboš Vaner, Projektová kancelář VANER, s.r.o., řešitel)

Cyklistika, a nejvíce cykloturistika zaznamenává v posledním období bouřlivý rozvoj. Je nesporné, že jde o trend pro společnost příznivý, neboť podporuje zdravý životní styl, pozitivně přispívá k regionálnímu rozvoji a jde o aktivitu poměrně šetrnou k životnímu prostředí. Pokud chceme být krajem perspektivním, neměli bychom přemýšlet pouze a jen o pohodlném značení cyklotras a o cykloturistice, ale měli bychom začít hovořit i o budování nových cyklostezek. Neméně významným úkolem je také zlepšení kvality tras v nevyhovujících úsecích a především zvýšení bezpečnosti na stávajících problémových místech.

Během 5 let vznikla postupnými kroky odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu analýza cyklistické sítě v Libereckém kraji. V této síti jsou slabá a silná místa. Účelem zpracování a vyhodnocení Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji v roce 2006 – 2007 je potlačení slabých míst a podpoření míst silných. Problémy a záměry rozvoje cyklistické sítě jsou zhodnoceny technickým a ekonomickým zpracováním, s následným stanovením priorit etapizace řešení.

Na tuto návrhovou část zpracování „Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji“ bude v dalších letech navazovat zpracování navigačního systému pro základní pohyb v území.

**Moravskoslezský kraj** (kontakt: Ing. Libor Částka, odbor dopravy)

Byly dokončeny práce na Koncepci rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji, která byla schválena zastupitelstvem kraje 26. dubna 2007. Vypracovaná koncepce definuje páteřní síť cyklotras na území kraje, definici krajského zájmu a návodem pro jeho naplnění. Na podkladě schválené koncepce byla do prováděcích dokumentů regionálního operačního programu navržena jednotlivá opatření na podporu cyklistické infrastruktury – cyklostezek páteřního významu a integrace cyklistické dopravy v systémech individuální i veřejné dopravy. Mezi významné projekty v kraji patří cyklostezka Krnov – Opava – Velké Hoštice (délka 33,0 km; náklady 64,0 mil. Kč) nebo koridory Greenways; Ostravou a podél řeky Odry (délka 35,0 km; náklady 102,0 mil. Kč). Byly zahájeny průzkumné práce na dalších páteřních cyklostezkách v kraji; tzv. Beskydské cyklostezce (Ostrava – Frýdlant – Bílá/Čeladná) a cyklostezce Odra – Morava – Dunaj.

**Olomoucký kraj** (kontakt: Ing. Ladislav Růžička, odbor dopravy a Mgr. Radek Stojan, oddělení cestovního ruchu)

Olomoucký kraj schválil v roce 2003 „Koncepci rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje“. Jedná se o strategický materiál, na jehož základě se rozhodlo Zastupitelstvo Olomouckého kraje pravidelně finančně podporovat výstavbu cyklostezek a tím se tento materiál stal základním stavebním kamenem podpory cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje. Do výstavby cyklostezek pak kraj v letech 2004 - 2006 investoval téměř 40 mil. Kč. Tímto počinem tak zaujímá pomyslné první místo ve vztahu k financování cyklostezek ze strany krajů. V návaznosti na finanční příspěvky na výstavbu cyklostezek pak podpořil propagační akce kraje na podporu cyklistické dopravy pod názvem „Kolmo za poznáním Olomouckého kraje“

**Pardubický kraj** (kontakt: Mgr. Radomír Koutný; odbor regionálního rozvoje)

Příspěvek se zaměřuje na popis aktivit v cykloturistice a cyklodopravě v Pardubickém kraji, podrobně charakterizuje činnosti kraje, které ovlivňují a podporují rozvoj cyklistické infrastruktury a rozšiřování a zvyšování standardů služeb pro cyklisty. Je uveden přehled realizovaných akcí z grantových programů kraje, z dotačních titulů kraje a akce čerpající prostředky ze strukturálních fondů Evropské unie,



s výhledem na plánovací období 2007-2013. Stručně je popsána nabídka inspirativních programů/produktů pro cykloturisty. V článku jsou také uvedeny aktivity jednotlivých měst, svazků obcí a mikroregionů a v závěrečné části jsou představeny realizované zajímavé projekty a záměry v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky. V obsáhlé příloze navazující na tento příspěvek je uveden přehled cyklomap a cykloprůvodců vydaných v Pardubickém kraji, dále jsou podrobně popsány jednotlivé linky cyklobusů, kontakty na jejich provozovatele a www odkazy na jízdní řády. V dalším seznamu jsou uvedeny odkazy na internetové stránky, které obsahují doporučené cyklotrasy a cyklookruhy, jenž procházejí nejatraktivnějšími oblastmi kraje. V části přílohy, která je zaměřena na prezentaci výstupů z geografického informačního systému Pardubického kraje, jsou znázorněny možnosti zobrazování cyklotras a stezek a informací o nich.

**Praha** (kontakt: Ing. Pavel Polák; předseda Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu)

V říjnu roku 2006 byl Radou vzat na vědomí nový systém cyklotras, který vychází z předchozích dokumentů a podkladů. Je základem pro funkční a přehlednou síť kvalitních cyklotras pro dopravní i rekreační cyklistiku podpořených moderními dopravními řešeními v převážně zastavěném území. Systém je tvořen třemi kategoriemi cyklotras: páteřními, hlavními a místními. Pro přehlednost a odlišení je pro označení jednotlivých cyklotras zvolena kombinace písmene A (odlišovací znak Prahy) a čísla (kategorizace obdobná jako u cyklotras KČT). Důraz je rovněž kladen na aktuální informace prostřednictvím internetu ([www.praha-mesto.cz/cyklo](http://www.praha-mesto.cz/cyklo)).

V současné době je na území hl. m. Prahy vyznačeno asi 260 km cyklotras (dočasně ve třech systémech značení - starém, novém a KČT), z toho je celkem 113 km vedeno po komunikacích bez automobilové dopravy. V nejbližších letech se předpokládá rozvoj o cca 20 % ročně v obou kategoriích.

**Plzeňský kraj** (kontakt: Iveta Žánová; oddělení cestovního ruchu)

Na konferenci vystoupil kraj s příspěvkem zahrnující současný stav cyklistických tras v kraji, s jejich současným vedením a návrhy na optimalizaci vedení některých pro cyklisty nebezpečných úseků. Byly prezentovány návrhy na vznik nových regionálních tras, které by propojovaly nadnárodní cyklotrasy a došlo by tímto k ucelenému propojení Plzeňského kraje ze severu na jih a ze západu na východ. Projekt výstavby cyklostezky Gerlova Huť–Nová Hůrka byl realizován v rámci programu Interreg IIIA ČR Bavorsko (celkové náklady činily 18,5milKč) a slavnostně otevřen. Byl nově předložen projekt kraje specifikace aplikace "Vyhledávače" s použitím prostředí internetu a intranetu s přímou vazbou do mapy.

**Středočeský kraj** (kontakt: Tomáš Drobny; odbor regionálního rozvoje)

Jedním ze zásadních kroků Středočeského kraje na podporu rozvoje cyklistické dopravy bylo rozhodnutí o zpracování rozsáhlého a komplexního dokumentu analyzujícího současný stav problematiky na území regionu. Na podzim r. 2003 byl pořízen „Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje“, včetně projektu dopravního značení cykloturistické trasy CT 0100 „Pražské kolo“ na území Středočeského kraje. V současné době probíhá Aktualizace generelu. Zpracovatelem dokumentu je Sdružení organizací CityPlan spol. s r.o. a ČVUT v Praze Fakulta dopravní. Generel bude dokončen v listopadu 2007. Cílem zhotovení díla je zjištění aktuálního stavu sítě cyklistických tras a cyklostezek v kraji a navržení krátkodobých i dlouhodobých řešení vedoucích k rozvoji cyklo dopravy a cykloturistiky na území Středočeského kraje s ohledem na programovací období 2007-2013. Všechny poskytnuté podklady se pro kraj stanou nezbytným a podnětným nástrojem pro budoucí koordinaci rozvoje cyklistiky na území Středočeského kraje. To vše hlavně s ohledem na nadcházející programovací období 2007-2013, které je jedinečnou šancí na získání finančních prostředků pro tyto účely. Snahou kraje pak je podporovat především hlavní páteřní cyklotrasy. V současné chvíli na jednotlivých jejich úsecích finančně podporuje pořizování projektových dokumentací až do fáze ÚR a SP.

**Ústecký kraj** (kontakt: Ing. Pavel Hajšman; odbor regionálního rozvoje)

Hlavním tématem přednášky bylo představení zpracovávané Marketingové studii cykloturistiky v Ústeckém kraji. Důvodem pro její zpracování je zkoordinovat rozvoj cyklistické dopravy v Ústeckém kraji při zohlednění národních i regionálních koncepcí, s napojením na již existující síť a trasy, s dodržením shodného značení i kvality a vytvořit tak předpoklady pro realizaci dalších cyklostezek a cyklotras na území Ústeckého kraje. Cílem je podpořit další rozvoj turistického ruchu v oblasti s významným turistickým potenciálem a rovněž posílit využití sítě cyklostezek jako dopravního

potenciálu – dojíždka do zaměstnání, do školy apod. Středem pozornosti je realizace Labské stezky, cyklostezka Ohře, Ploučnice a krušnohorská magistrála.

**Kraj Vysočina** (kontakt: Mgr. Jan Boček, odbor dopravy a Ing. Jitka Mattyášovská; oddělení cestovního ruchu)

V kraji Vysočina došlo ve druhé polovině roku 2006 k rozdělení kompetencí a odpovědností za cyklistickou dopravu mezi odbor regionálního rozvoje a odbor dopravy. Odbor dopravy řeší cyklistiku z hlediska dopravy – zklidňování dopravy ve městech, výstavbu nových komunikací určených pro cyklisty (cyklostezky), pomoc při žádání podpory z fondu SFDI atp. Odbor regionálního rozvoje, oddělení cestovního ruchu má na starosti cyklistiku z hlediska cestovního ruchu – cyklostrasy, doplňování cyklistických tras o mobiliář, je zapojeno do projektu „Cyklisté vítání“, připravilo nabídku tipů na výlety pro cykloturisty atp. Kraj Vysočina poskytl finanční prostředky na podporu a rozvoj cykloturistiky a cyklistické dopravy v minulých letech prostřednictvím grantových programů Fondu Vysočiny a prostřednictvím Zásad zastupitelstva kraje Vysočina pro rok 2005 na kofinancování přípravy a realizace cyklotras a cyklostezek v kraji Vysočina.

**Zlínský kraj** (kontakt: Ing. František Brachtl; odbor dopravy)

Rozvoj cyklistické dopravy ve Zlínském kraji je založen na schváleném Generelu dopravy Zlínského kraje a z něj vycházející zpracované Koncepci rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje. Významné jsou rovněž aktivity mikroregionů, obcí a podnikatelských subjektů, které se nejvíce projevují při realizaci projektu „Cyklostezka Bečva“, dále při rozvoji sítě cyklistických stezek v okolí Baťova kanálu a při realizaci některých investičních akcí ve významných centrech Zlínského kraje.

## C CYKLISTIKA PRO MĚSTA & MĚSTA PRO LIDI

Jak již bylo několikrát naznačeno, klíčem k úspěchu podpory cyklistické dopravy je její podpora především na místní úrovni. Proto jsou městům k dispozici nejrůznější brožurky či metodické materiály, jak na to. Kromě této publikace jsou k dispozici minimálně dvě příručky, které vydalo MŽP:

1. „Cyklistika pro města“, která nabízí pro představitele měst a obcí mnoho možností, jak odstartovat politiku na podporu cyklistiky nebo její posílení (rok vydání 2006).
2. Města pro lidi – koncepce snižování automobilové dopravy – příklady evropských měst (rok vydání 2005)



obr. 52 Obal příruček *cyklistika pro města* a *Město pro lidi* (MŽP)

Obě publikace jsou dostupné ke stažení na DVD.- sborníku.

## D REALITA V NAŠICH MĚSTECH A OBCÍCH

Celý materiál je především o pozitivních příkladech podpory cyklistické dopravy. Tentokrát uvedme jiný příklad, ani ne tak pesimistický, jako spíše realistický, odrážející situaci v mnoha našich městech. Starosta jednoho nejmenovaného města na odpověď co dělají ve prospěch cyklistické dopravy řekl: „v souvislosti s členitým terénem a místy těžko dostupným v tuto chvíli naše město neuvažuje o rozvoji

sítě cyklistických komunikací s minimálním (nebo vůbec žádným) kontaktem se silniční nebo motorovou dopravou“.

Otázka je, zda se nejedná o alibismus daného starosty, neboť jednoduše na kole nejezdí a proto nemá ani důvod proč podporovat cyklistiku. V Evropě existuje dostatek důkazů o tom, že na kole se dá jezdit v jakémkoliv počasí (např. Finsko) a v jakémkoliv členitém terénu (např. Brescia).



*obr. 53 Päätaalo, M.  
(WSP LT Consultants Ltd., Helsinki)  
Ve Finsku se jezdí v každém počasí a dá se  
předpokládat, že je zde chladněji než v Česku*



*obr. 54 Barbara, B. (University of Brescia, Brescia, Italy)  
Brescia – italské kopcovité město, které přitom patří  
k cyklisticky nejaktivnějším městům v Itálii*

Nicméně je nutno potvrdit, že skutečně neexistuje žádný univerzální nástroj pro podporu cyklistiky jako rovnoprávného dopravního prostředku, protože každé město má svoji specifickou geografickou strukturu, historii, politiku atd. Přesto však můžeme říci, že pokud se rozhodneme podporovat cyklistiku, pak počet cyklistů v našich městech skutečně vzroste.

Poslední soubory této kapitoly jsou proto věnovány přehledu současné situace v našich městech. Nejde přitom o primární porovnávání měst, spíše o pokus co nejpřesněji definovat skutečný a výchozí stav, který by bylo možné porovnávat za 5, 10 let. Rovněž tento přehled by měl umožnit, aby každý občan České republiky si vyhledal komentáře ke svému městu a mohl je porovnávat s jinými městy a sám si tak mohl udělat úsudek o kvalitě podpory cyklistiky ve svém městě.

### **Na DVD-sborníku jsou pak umístěny o městech tyto informace:**

**1 SOUHRNNÝ SOUBOR, KTERÝ PŘEDSTAVUJE V KAŽDÉM KRAJI 10 MĚST, KDE SE NEJVÍCE JEZDÍ NA KOLE DO PRÁCE** (% podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce)

**2 MĚSTA, KTERÁ POSKYTLA SVÉ PREZENTACE PRO POTŘEBY CYKLOKONFERECE** (aktuální informace k 16.5.2007). Beroun, Brno, Hodonín, Kralupy nad Vltavou, Praha 11, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín

**3 V RÁMCI PREZENTACE OLOMOUCKÉHO KRAJE** (viz. výše) je možno najít velmi podrobný přehled o jednotlivých městech a obcích Olomouckého kraje (aktuální informace k 31.1.2007).

**4 MĚSTA, KTERÁ JSOU SOUČÁSTÍ KAPITOLY 5. PLÁNOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY**, ve které se doporučuje ke stažení 68 příkladů řešení cyklistické infrastruktury (aktuální informace k 31.1.2007)

Zde jsou uvedeny mezi jinými tato města - Děčín, Frýdek Místek, Holešov, Hradec Králové, Hulín, Cheb, Choceň, Jihlava, Jindřichův Hradec, Klatovy, Kostelec nad Orlicí, Kroměříž, Lanškroun, Litovel, Nymburk, Olomouc, Pardubice, Plzeň, Poděbrady, Prostějov, Přerov, Rakovník, Staré Město, Strakonice, Šumperk, Šternberk, Třebíč, Třebechovice pod Orebem, Týniště nad Orlicí, Uničov, Ústí nad Labem, Vrchlaví, Vysoké Mýto, Vyškov a Zlín (aktuální informace k 31.1.2007).



**5 V ROCE 2005 BYLY ZPRACOVÁNY PRVNÍ KOMENTÁŘE K SOUČASNÉ SITUACI V NAŠICH MĚSTECH.** Na DVD-sborníku je možno najít úvodní komentář a pak soubory jednotlivých krajů, kde jsou prezentovány vybraná města. Vzhledem k tomu, že tento materiál je aktuální k 1.1.2006 je zajímavé sledovat u některých měst jejich posun – nejvýrazněji je tento posun znát o města Brna.

Tímto se ale zároveň omlouváme všem, kteří budou případně dotčeni informacemi, které naleznou, či nenaleznou na adrese svých měst. Celý komplet vznikl v průběhu let 2001 – 2006, byl několikrát aktualizován a byl sestavován výhradně na základě zaslaných podkladů z městských úřadů či místních šetření.

## 20 ODKAZY A KONTAKTY

Jak bylo uvedeno v úvodu, každá kapitola odkazuje na další podrobnosti, přednášky, články a odkazy, které jsou umístěny na webové stránce [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz) a to ve stejné struktuře, jakou má tato publikace. V omezeném počtu pak na DVD-sborníku.

Jak již bylo několikrát napsáno, cyklistická doprava je integrální a rovnocennou součástí dopravního systému. Proto tato kapitola „odkazuje“ na informace, které to dokladují a tím tak posilují její pozici. Takovou informací je jistě společná tisková zpráva MŽP, MD, MV, MMR, MŠMT, NSZM a CDV z 27. února 2007 na téma „**Udržitelná a bezpečná doprava – téma pro rok 2007**“, ve které se píše:

*„Rada vlády pro udržitelný rozvoj schválila na počátku února návrh, aby se společným mezíresortním tématem udržitelného rozvoje na místní úrovni v České republice pro rok 2007 stala udržitelná a bezpečná doprava. Na tom, že právě doprava, její bezpečnost, ale také dopady na zdraví či životní prostředí, je klíčovým a palčivým tématem, se shodli zástupci nejrůznějších resortů, vědeckých institucí, ale také obcí a krajů. Právě obce, které se snaží řídit principy udržitelného rozvoje v praxi – uplatňují místní Agendu 21 [1] a realizují mezinárodní projekt Zdravé město [2] – s touto iniciativou přišly jako první. Rada a jednotlivé resorty – především ministerstva životního prostředí a dopravy ale také zdravotnictví, vnitra, pro místní rozvoj, školství, zemědělství či průmyslu a obchodu se je rozhodly v jejich iniciativě podpořit. Cílem celé akce je zejména upozornit na problémy, které s sebou doprava především ve městech přináší, ale také ukázat cesty k jejich řešení a příklady dobré praxe z ČR i jiných zemí. K tomu bude sloužit mimo jiné internetová stránka na adrese <http://www.udrzitelna-doprava.cz> – jakýsi rozcestník k informacím o nejrůznějších akcích, které se tématu týkají a současně rychlá cesta k dokumentům, které mohou pomoci především starostům, úředníkům i občanům obcí, měst i regionů nalézt inspiraci. Na celorepublikové úrovni akci koordinuje pracovní tým, složený ze zástupců resortů, akademické sféry, odborných institucí a obcí, který slouží především k vzájemné výměně informací. V průběhu roku proběhne celá řada konkrétních akcí a aktivit – od seminářů a konferencí po soutěže či kampaně pro veřejnost.“*

### **Poznámky:**

[1] Místní Agenda 21 vychází z kapitoly 28 Agendy 21, což je dokument, přijatý v roce 1992 na summitu OSN v Rio de Janeiro. Jedná se o jakýsi akční plán směřování k udržitelnému rozvoji. Kapitola 28 hovoří o akcích a aktivitě místních a regionálních samospráv.

[2] Projekt Zdravé město v roce 1988 iniciovala Světová zdravotní organizace a k jeho realizaci přizvala nejvýznamnější evropské metropole. Za patnáct let trvání projektu v Evropě vzniklo 1300 Zdravých měst ve 30 zemích (např. Velká Británie, Francie, Itálie, Německo, Maďarsko aj.). Základním cílem je podpořit na úrovni měst, obcí a regionů realizaci mezinárodně uznávaných hodnot: zdraví, udržitelný rozvoj a kvalitu života.

V kontextu cyklistické dopravy pak jsou na DVD-sborníku a na [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz) umístěny další podrobnosti:

- (1) Odkazy na webové stránky související s cyklistikou
- (2) Kontakty



**Příklad odkazů a kontaktů (účastníci konference, přispívající do programu) o.s. NaKole**

Občanské sdružení, které prosazuje cyklistiku ve městech jako ekologický a šetrný způsob dopravy. Hlavní činností je provoz internetového portálu o cyklistice a cykloturistice [www.NaKole.cz](http://www.NaKole.cz) a [www.VeMeste.NaKole.cz](http://www.VeMeste.NaKole.cz). Kontakt: [jitka.vrtalova@nakole.cz](mailto:jitka.vrtalova@nakole.cz), 603 432 172

**Cyklo Klub Kučera Znojmo**

Cyklo Klub Kučera Znojmo jako zájmové sdružení dlouhodobě podporuje subjekty působící v cestovním ruchu, širokou nabídkou služeb pro cyklisty a organizováním několika akcí popularizující Znojemsko jako nejvhodnější destinaci pro dovolenou na kole. Druhá prezentace na tomto veletrhu bude obsahovat nabídky hotelů, penzionů, kempů, vinařů a volnočasových aktivit. Hlavním spoluvystavovatelem je Nadace Partnerství s prezentací národního projektu Cyklisté vítáni, nabídkou aktivit na Greenways Praha - Vídeň a Moravská vinařská. Kontakt: Čestmír Vala, Manažer, mobil: 608736135, e-mail: [cykloklubkucera@seznam.cz](mailto:cykloklubkucera@seznam.cz), [www.cykloklub.kucera-zn.cz](http://www.cykloklub.kucera-zn.cz)

**ČEMBA - Česká Mountainbiková Asociace o.s. (více, viz. kapitola 13.)**

<http://www.cemba.cz/> a <http://www.cemba.cz/cemba.shtml>

Kontakt: [t.kvasnicka@gmail.com](mailto:t.kvasnicka@gmail.com) a mobil: 604 276019

## 21 CYKLISTIKA & SUBJEKTY & DOBŘE VLOŽENÁ INVESTICE

Tato kapitola dává prostor pro firmy, které přispěly ať již finančně nebo v naturáliích na důstojný průběh cyklokonference, která proběhla ve dnech 15.-19.5.2007 ve Velkých Karlovicích a na Slovácku, za což jim patří samozřejmě díky. Nicméně tato kapitola má ještě jinou pointu, než jen poděkování za finanční či morální podporu. Chceme upozornit na tu skutečnost, že cyklistika generuje příjem v sektoru služeb (projektování a výstavba cyklokomunikací a souvisejících staveb, služby ve spojení s trávením volného času, rekreací, sportem a turistikou). Z toho důvodu se domníváme, že finance vložené do podpory cyklistiky jsou dobře vloženou investicí, která se může zúročit v podobě budoucích zakázek a služeb. Nejde ale jen o peníze, ale rovněž o samotnou radost nad nově vznikajícími stezkami. I to něco naznačuje o majitelích či zástupcích daných firem – mají pozitivní postoj ke kolu – a o to jde především.

Nicméně pokud hovoříme o financích, tak je nutné poděkovat hostitelům cyklokonference, a to zejména **Zlínskému kraji** a sdružení obcí **Valašsko-Horní Vsacko**, kteří přispěli svorně nemalou částkou. Osobně je pak třeba poděkovat **hejtmanovi Zlínského kraje, Ing. Liboru Lukášovi**, který převzal záštitu nad danou cyklokonferencí.

Rovněž poděkování patří **Ministerstvu dopravy ČR, Ministerstvu životního prostředí ČR, Ministerstvu pro místní rozvoj ČR a Ministerstvu zdravotnictví ČR** při spoluúčasti na koordinaci příprav cyklokonference.

Zkusme tedy této kapitole rozumět jako velkému potenciálu, který může napomoci rozvoji cyklistiky.

### Kdo se tedy rozhodl také podpořit cyklistiku v kontextu Cyklokonference?:

#### SUBJEKT Č.1 - NADACE PARTNERSTVÍ, PROGRAM GREENWAYS

Kontakt: Juraj Flamik, Koordinátor programu Greenways tel: 515 903 117, e-mail: [greenways@nap.cz](mailto:greenways@nap.cz) Adresa: Údolní 33, Brno 602 00  
[www.nadacepartnerstvi.cz](http://www.nadacepartnerstvi.cz)



Nadace Partnerství je nejvýznamnější česká nadace podporující projekty udržitelného rozvoje ve všech regionech České republiky. Během 15 let své existence podpořila formou nadačních příspěvků ve výši přes 170 milionů korun už na 1900 projektů nevládních neziskových organizací, škol, obecních úřadů i jednotlivců. Společně s pěti sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Polsku, Rumunsku a na Slovensku je součástí asociace Environmental Partnership for Sustainable Development. Program Greenways je popsán v kapitole č.11.

#### SUBJEKT Č. 2 – NADACE ČESKÉ SPOŘITELNY



Kontakt: Nadace České spořitelny, Olbrachtova 1929/62, 140 00 Praha 4 tel.: 2 6107 3172, e-mail: [nadacecs@csas.cz](mailto:nadacecs@csas.cz), [www.nadacecs.cz](http://www.nadacecs.cz)

Účelem **Nadace České spořitelny** je podpora projektů v oblasti kultury, vzdělávání, vědy, veřejných a sociálních záležitostí, zdravotní péče, charity, komunálních aktivit, sportu a ekologie. Do charitativních aktivit zapojuje Česká spořitelna i svoje klienty. Od listopadu mohou body získané ve věrnostním Bonus Programu věnovat charitativní účely. Se svým nadačním jménem téměř půl miliardy korun dnes patří Nadace České spořitelny mezi největší firemní nadace v České republice.

#### SUBJEKT Č. 3 - UNILEVER

Kontakt: Andrea Jandová, tel: 224071612, e-mail: [andrea.jandova@unilever.com](mailto:andrea.jandova@unilever.com), adresa: Thámová 18, Praha 8, 108 00;  
[www.unilever.cz](http://www.unilever.cz)

Unilever je jedním z největších světových dodavatelů rychloobrátkového zboží se silnými kořeny ve více než 100 zemích světa.

Unilever působí i v České republice, kde zaměstnává přibližně 1100 zaměstnanců. Ve svém závodě v povltavské Nelahozevsi vyrábí rostlinné tuky Rama, Flora, Rama Creme Bonjour a Perla a téměř celé portfolio značky Hellmann's. Mezi značky Unileveru dále patří i zubní pasty Signal, zmrzlina Algida, čaje Lipton, dehydratované výrobky Knorr,



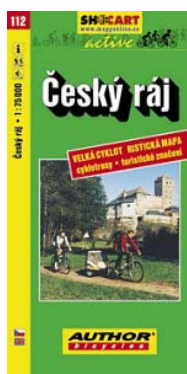
kosmetika Dove, Sunsilk, Axe, Rexona, Lux nebo čističe Domestos, Cif. Hlavním posláním společnosti Unilever je vnášet do života Vitalitu. Vitalita naplňuje každodenní potřeby lidí v oblasti výživy, hygieny a péče o tělo prostřednictvím značkových výrobků, které lidem umožňují dobře se cítit, dobře vypadat a mít více ze života. S tím souvisí také dlouhodobá podpora rozvoje cykloturistiky v České republice.

#### SUBJEKT Č. 4 - SPOLEČNOST CB S.R.O.

Dodavatel dřevěných konstrukčních prvků a konstrukcí z lepeného dřeva. Sídlo společnosti : CB s.r.o., Na Rybníčku 387/6, 460 01 Liberec 3, provoz : CB s.r.o., Na Rynku 32, 686 04 Kunovice. Web. stránky : [www.cb-cz.eu](http://www.cb-cz.eu) , e-mail.adresy : [cb@cb-cz.eu](mailto:cb@cb-cz.eu), [sochorec@cb-cz.eu](mailto:sochorec@cb-cz.eu), [cb.sro@centrum.cz](mailto:cb.sro@centrum.cz) Tel.:731 488 870 - Ing. Miroslav Sochorec, +420 736 540 294 - Jana Nezhybová. Fax: 226 015 134



#### SUBJEKT Č. 5 - SHOCART, SPOL. S R.O.

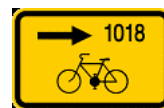


Kartografické vydavatelství, specialista na cykloturistiku, adresa: Zádveřice 48, 763 12 Vizovice, tel.: 577 687 204, e-mail: [mapy@shocart.cz](mailto:mapy@shocart.cz), [www.shocart.cz](http://www.shocart.cz) Jedním z největších kartografických vydavatelství v České republice je firma ShoCart spol. s.r.o., která v loňském roce oslavila 14. let své existence. Firma se zabývá vydavatelskou i nakladatelskou činností v oboru užité kartografie, reklamní grafiky, zakázkové výroby propagačních a jiných tiskovin a obchodem s těmito tiskovinami. Mezi základní vydávané ediční řady patří:

- turistické a cykloturistické mapy a průvodce, vodácké průvodce
- zimní turistické a lyžařské mapy a rybářské mapy
- automapy, autoatlasy - plány měst, městské atlasy a průvodce
- školní mapy - stolní a nástěnné mapy do školy
- nástěnné mapy - geografické a politické mapy

#### SUBJEKT Č. 6 - GS PLUS S.R.O.

Technické činnosti v dopravě, výroba a montáž dopravního značení a informačních systémů , Adresa: Bohunická cesta 385/5,664 48 Moravany u Brna e-mail: [info@gsplus.cz](mailto:info@gsplus.cz), tel:547 244 374, fax:547 244 378 [www.gsplus.cz](http://www.gsplus.cz), obchodní oddělení: e-mail: [medek@gsplus.cz](mailto:medek@gsplus.cz), mobil:+420 605 298 283.



Nabízí:

- Výrobu a montáž veškerých dopravních značek, turistických značek a značek pro cyklistickou dopravu po celé ČR.
- Výrobu a montáž informačně orientačních systému měst, obcí a mikroregionů
- Vybavení cyklotras a cyklostezek mobiliářem – odpočívky pro cyklisty, informační panely, orientační mapy atd. – z kovu i dřeva.
- Konzultační a inženýrskou činnost, vypracování grafických návrhů,projednání.

#### SUBJEKT Č. 7 DIPRO, SPOL. S R.O.®



Dopravní a inženýrské projekty - projektová, inženýrská a konzultační kancelář

Modřanská 11/1387, 143 00 Praha 4 – Modřany, Tel: 241770144, Fax: 241773885, e-mail: [dipro@dip.cz](mailto:dipro@dip.cz), [http:// www.dip.cz](http://www.dip.cz)

nabízí obcím, městům, regionům zajištění projektové a inženýrské přípravy

novostaveb, oprav, modernizací a rekonstrukcí:

♦ cyklistické infrastruktury (generel, studie, prováděcí projektové dokumentace včetně kompletní přípravy, kontakt: Ing.Květoslav Syrový, [syrovky@dip.cz](mailto:syrovky@dip.cz) , tel 731 701 027) ♦ silnic ♦ místních komunikací ♦ náměstí ♦ parkovišť ♦ nádvorí a dalších veřejných prostor ♦ tramvajových tratí ♦ železničních tratí ♦ kanalizací ♦ vodovodů ♦ plynovodů ♦ úprav vodotečí ♦ sedimentačních nádrží

**SUBJEKT Č. 8 - STUDIO VIRTUALIS S.R.O.**

Profesionální tvorba www stránek, komplexní služby v oblasti internet – design – reklama – strategie: (1) webcopywriting (návrh řešení webu, tvorba a optimalizace struktury a obsahu), (2) webdesign (grafické řešení webu na míru klientovi – značce – projektu), (3) programování (nejvyšší technologický standard), (4) SEO optimalizace / SEM (ošetření webu pro vyhledavače, e-marketing), (5) e-shopy, speciální projekty a hry, Realizace: [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz), [www.kolmo.cz](http://www.kolmo.cz), koordinace projektu Kolmo za poznáním Olomouckého kraje, tiskové materiály Národní cyklostrategie. Reference na [www.virtualis.cz](http://www.virtualis.cz)  
STUDIO VIRTUALIS s.r.o., Krapkova 3, Olomouc, T: (+420) 585 423 794,  
E: [virtualis@virtualis.cz](mailto:virtualis@virtualis.cz)

**SUBJEKT Č. 9 - DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, SPOL. S R. O.**

Janáčkova 1192/12, 702 00 OSTRAVA - MORAVSKÁ OSTRAVA, Tel.: 595 155 011 , sekretariát, 596 116 606 fax, e-mail: [ostrava@dopravniprojektovani.cz](mailto:ostrava@dopravniprojektovani.cz)



střed. Olomouc: Křížkovského 5, 772 00 OLOMOUC, Tel.: 585 234 014 sekretariát, 585 221 188 fax e-mail: [olomouc@dopravniprojektovani.cz](mailto:olomouc@dopravniprojektovani.cz)

[www.dopravniprojektovani.cz](http://www.dopravniprojektovani.cz). Nabízí zpracování vyhledávacích dopravní studií, studie proveditelnosti, generelů cyklistické dopravy obcí, měst a mikroregionů a projektové dokumentace dopravních staveb včetně cyklostezek

**SUBJEKT Č. 10 - ADOS, ALTERNATIVNÍ DOPRAVNÍ STUDIO**

ING. ADOLF JEBAVÝ, Františkánská 6, 602 00 Brno  
email: [jebavy@ados.cx](mailto:jebavy@ados.cx); [www.ados.cx](http://www.ados.cx); mobil: +420 604 730 164  
Projekční kancelář se zaměřením na podporu a rozvoj cyklistické a pěší dopravy. Zajišťuje komplexní projektovou činnost od koncepce a přípravy návrhů, přes jejich projednání, vyhotovení prováděcích projektů až po autorský dozor a zajištění inženýrské činnosti.

**SUBJEKT Č. 11 - ING. RADKA ŽÁKOVÁ - CYKLOPRŮVODKYŇĚ**

Adresa: Olšová 18, 307 07 Plzeň, e-mail: [cykloradka@seznam.cz](mailto:cykloradka@seznam.cz) , [www.sweb.cz/cykloradka](http://www.sweb.cz/cykloradka), tel/rec: 377 240 666 Mobil 777 093 290, ICQ: 278-885-186, Skype: aknudar Nabízí:



Akce a projekty pro cyklistiku, cykloturistiku a cestovní ruch. Poradenství k podpoře cestovního ruchu. Průvodcování na kole v Plzeňském kraji. Certifikace Cyklisté vítáni na Plzeňsku a Nepomucku

**SUBJEKT Č. 12 - ING. JOSEF FILIP, PDP – PROJEKCE DOPRAVNÍ A POZEMNÍ**

Adresa: Na Rybníčku 753, Roudnice nad Labem, 413 01, E-mail: [jfilip@seznam.cz](mailto:jfilip@seznam.cz), Mobil: +420 732 165 711 [www.pdprojekce.cz](http://www.pdprojekce.cz)

Nabízí: vypracování projektové dokumentace pro dopravní stavby (projekty komunikací nových obytných celků, projekty rekonstrukcí komunikací, projekty pro zvýšení bezpečnosti dopravy (zklidňování dopravy) a projekty cyklistické dopravy – cyklostezky. Dopravní inženýrství (pasport dopravního značení a komunikací, včetně návrhu změn). Vypracování generelů cyklistické dopravy obcí, měst a regionů a studie vedení cyklotras

**SUBJEKT Č. 13 - VARIA S. R. O. - INŽENÝRSKÁ ČINNOST A PROVÁDĚNÍ STAVEB**

Masarykova 1607/132, 400 01 Ústí nad Labem, [www.varia-ul.cz](http://www.varia-ul.cz)  
Tel. 475 216 725, fax 475 216 725, e-mail [varia@varia-ul.cz](mailto:varia@varia-ul.cz), nabízí:  
Zpracování studií a investičních záměrů dle požadavků investora (marketingové studie, studie proveditelnosti apod.), zajišťování výběrových řízení, výkon technického dozoru pro investory, komplexní investorsko-inženýrské služby, poradenská činnost, komplexní zajištění investiční činnosti pro investory (stavby na klíč) a posuzování projektové dokumentace staveb vč. oceňovacích podkladů a rozpočtů.





**SUBJEKT Č. 14 - ČSAD VSETÍN a.s.**

Významný dopravce ve Zlínském kraji. Hlavní činnost: zajišťování základní dopravní obslužnosti v okrese Vsetín, Zlín, částečně v okrese Kroměříž, Uherské Hradiště, provozovatel cyklobusů v okrese Vsetín. Zájezdová doprava v tuzemsku i zahraničí.

Adresa: Ohrada 791, 755 41 Vsetín

e-mail: [csadv@csadv.cz](mailto:csadv@csadv.cz), tel: 571 498 302 , fax: 571 436 224

[www.csadv.cz](http://www.csadv.cz)

**SUBJEKT Č. 15 - ARBOEKO S.R.O.**

**ARBOEKO**

Arboeko s.r.o. je největším dodavatelem okrasných dřevin v České republice. V našem pěstebním programu jsou významnou měrou zastoupeny alejové stromy a ostatní dřeviny vhodné pro výsadby podél komunikací ve městech, obcích i krajině.

Kontakt [www.arboeko.com](http://www.arboeko.com)

region Čechy - Arboeko s.r.o. Obříství 230, PSČ 277 42, Obříství, tel.: 315 683 151

fax 315 683 154 e-mail: [arboeko@arboeko.com](mailto:arboeko@arboeko.com).

region Morava - Arboeko s.r.o. Smržice 550, PSČ 798 17, Smržice, tel.: 582 381 500

fax 582 381 503 e mail [smrzice@arboeko.com](mailto:smrzice@arboeko.com)

Arboeko s.r.o. pěstuje a dodává:

- Alejové stromy – do ulic a na náměstí
- Mladé alejové stromy – pro výsadby v krajině podél cest
- Dřeviny pro les a krajinu – na rekultivace a do biokoridorů
- Soliterní dřeviny - do zahrad a parků.

Více informací také na DVD sborníku.

**A NAKONEC SAMOZŘEJMĚ JEŠTĚ ZPRACOVATEL METODICKÉ PŘÍRUČKY:****CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I.**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. je veřejná výzkumná instituce. CDV, v. v. i. je zřízena za účelem provádění výzkumu, zabezpečování expertní a servisní činnosti v oblasti výzkumu pro MD a další organizační složky státu nebo územní samosprávné celky. Provádí základní, aplikovaný a průmyslový výzkum. Více informací lze nalézt na [www.cdv.cz](http://www.cdv.cz).

Kontakty:

KAREL POSPÍŠIL, ředitel útvaru výzkumu a vývoje, tel.: 548 423 716, 724 027 354, e-mail: [karel.pospisil@cdv.cz](mailto:karel.pospisil@cdv.cz)

JAROSLAV MARTINEK, vedoucí oblasti nemotorové dopravy, koordinátor Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, tel.:585 416 618, 602 503 617, e-mail: [jaroslav.martinek@cdv.cz](mailto:jaroslav.martinek@cdv.cz)

## PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BESIP	Oddělení Ministerstva dopravy zaměřené na prevenci dopravních nehod.
BYPAD	Bicycle Policy Audit
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
ČOŽP UK	Centrum pro otázky životního prostředí University Karlovy v Praze
ČD	České dráhy, a.s.
ČeMBA	Česká Mountainbiková Asociace, o.s.
ČVUT FD	České vysoké učení technické v Praze - Fakulta dopravní
ČVUT FS	České vysoké učení technické v Praze - Fakulta stavební
ČCCCR – CzT	Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism
EDBA/ETM	Evropský den bez aut /Evropský týden mobility
KČT	Klub českých turistů
KHS OL	Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZd	Ministerstvo zdravotnictví
MZe	Ministerstvo zemědělství
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NSZM	Národní síť zdravých měst
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SZÚ	Státní zdravotní ústav