



**Principy a metody rozvoje  
cyklistické dopravy a infrastruktury,  
aneb  
CYKLISTICKÉ DESATERO  
PRO MĚSTA**

uplatnění výsledků výzkumu



Ministerstvo dopravy

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

**Principy a metody rozvoje  
cyklistické dopravy a  
infrastruktury,  
aneb  
CYKLISTICKÉ DESATERO  
PRO MĚSTA**

uplatnění výsledků výzkumu

Brno 2011



Výstup řešení projektu vědy a výzkumu: Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury

Identifikační kód CEZ: CG723-071-120

Zpracovatel:

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Odpovědný řešitel: Ing. Jaroslav Martinek ([jaroslav.martinek@cdv.cz](mailto:jaroslav.martinek@cdv.cz)) a kolektiv

1. vydání

© CDV, 2011

**ISBN: 978-80-86502-26-7**

## PŘEDMLUVA

Předkládaná metodika sumarizuje nejen výsledky projektu SONDA – Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, ale také využívá prvních informací dvou mezinárodních projektů Central MeetBike ([www.centralmeetbike.eu](http://www.centralmeetbike.eu)) a Mobile2020 ([www.mobile2020](http://www.mobile2020)), které byly zahájeny v roce 2011 a budou aplikovány v českém prostředí. Díky těmto projektům budou přenášeny poznatky o cyklistické dopravě např. z Německé cyklistické akademie, projektu Německého institutu pro urbanistiku (Difu) pro německou vládu, za účasti Technických Universit v Drážďanech (TUD) a v Hamburku (TUHH), organizace „Baltic Environmental Forum Deutschland“ (BEF) se sídlem v Hamburku, Institutu pro sociálně-ekologický výzkum (ISOE) se sídlem ve Frankfurtu n. M., nizozemské cyklistické konzultační společnosti „International Bicycle Consultancy (IBC)“.

Právě z tohoto důvodu metodika **„Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO pro města“** sumarizuje výsledky projektu SONDA již podle struktury témat, které v následujícím období budou přednášeny v rámci navazujících seminářů, exkurzí. Široká škála témat z oblasti podpory cyklistické dopravy je rozdělena do deseti bloků: 1. Politika a strategie, 2. Vedení a zodpovědnost, 3. Legislativa, 4. Cyklistická infrastruktura & územní plánování, 5. Public Relations, 6. Bezpečnost cyklistické dopravy, 7. Výzkum, 8. Management, 9. Financování cyklistické infrastruktury, 10. Cykloturistika.

Tato metodika bude tak sloužit jako první školící materiál, který bude dále rozšiřován pomocí navazujících projektů Central MeetBike a Mobile2020. Cílem je předat poznatky a zkušenosti těm, kteří rozhodují o cyklistických strategiích a plánují a navrhují cyklistickou infrastrukturu. Jen dobře informovaní odborníci a politici mohou změnit postoj a situaci v oblasti podpory cyklistické dopravy, bez nich není možné dále přenášet podobné myšlenky směrem k široké uživatelské veřejnosti.

Co se týče samotných výstupů projektu SONDA, kterým je v některých kapitolách věnována zvýšená pozornost, tak metodika prezentuje využití Strukturálních fondů EU a SFDI k výstavbě cyklostezek, sumarizuje databáze cyklistické infrastruktury ve vztahu k městům a krajům a představuje rozsáhlou databázi příspěvků a odkazů na zahraniční zkušenosti. Dále se metodika detailně zaměřuje na otázku, nakolik se nové cyklistické stezky osvědčují v praxi, zda jsou jízdní cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru bezpečné, nebo jak je to se sdílením prostoru s in-line bruslaři. Pozornost je také zaměřena na typy a ceny povrchů cyklostezek. Metodika stručně představuje dvě nové metodiky „Koncepce liniových koridorů a vytváření propojené sítě míst v urbanizovaných aglomeracích a ve volné krajině - ISBN 978-80-904918-1-6“ a „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ se zaměřením na cyklistickou parkovací infrastrukturu a na systém „Bike and Ride“ - ISBN 978-80-86502-25-0.

Věřím, že tato metodika rozšíří všem čtenářům obzor a přispěje k rozvoji cyklistické dopravy.

Ing. Jaroslav Martinek

## OBSAH

<b>Úvod</b> .....	<b>7</b>
<b>1. Politika a strategie</b> .....	<b>9</b>
1.1 Obecné teze.....	10
1.2 Hlavní cíl – zlepšení životních podmínek ve městě .....	12
1.3 Uherskohradištská charta .....	13
1.3.1 Text UH charty .....	14
<b>2. Vedení a zodpovědnost</b> .....	<b>15</b>
2.1 Obecné teze.....	15
2.2 Příklady funkce a opatření cyklokoordinátora.....	17
<b>3. Legislativa</b> .....	<b>19</b>
3.1 Obecné teze.....	19
3.2 Cykloskupina na Ministerstvu dopravy ČR .....	19
3.3 Podpora měst v procesu legislativních změn.....	19
<b>4. Cyklistická infrastruktura</b> .....	<b>23</b>
4.1 Cyklistická doprava v extravilánu .....	23
4.1.1 Obecné teze .....	23
4.1.2 Zkušenosti s výstavbou cyklostezek v extravilánu.....	23
4.1.3 Využití liniových koridorů.....	24
4.2 Cyklistická doprava v dopravním a územním plánování .....	32
4.2.1 Obecné teze .....	32
4.2.2 Metodika "Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty" a TP 179 .....	32
4.2.3 Základní pravidlo pro zpracování generelu cyklistické dopravy .....	33
4.3 Vytváření prostoru pro cyklisty, aneb práce s veřejným prostorem .....	36
4.3.1. Obecné teze .....	36
4.3.1 Města budoucnosti jsou města přátelská k lidem.....	38
4.4 Prvky cyklistické infrastruktury .....	40
4.4.1. „Integrovaná“ infrastruktura .....	40
4.4.2. „Segregovaná“ infrastruktura.....	46
4.4.3. Velké stavby – lávky, podjezdy .....	50
4.5 Zkvalitnění podmínek pro atraktivní parkování jízdních kol .....	51
4.5.1. Obecné teze .....	51
4.5.2. Metodika „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ – I. díl .....	51
4.6 Intermodalita .....	53
4.6.1. Obecné teze .....	53
4.6.2. Metodika „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ – II. díl .....	54
4.7 Bike sharing.....	55
4.7.1. Obecné teze .....	55
4.7.2. Situace v Česku .....	55
4.8 Navazující infrastrukturní služby .....	55
4.8.1. Obecné teze .....	55
4.8.2. Situace v Česku .....	56
4.9 Technologie konstrukcí cyklistických komunikací.....	56

<b>5. Public Relations .....</b>	<b>58</b>
5.1 Obecné teze.....	58
5.2 Všeobecné kampaně.....	60
5.2.1 Modelový příklad - Mnichov .....	60
5.2.2 Modelový příklad - Olomouc .....	60
5.3 Evropský týden mobility.....	61
5.4 Cyklistika a zdraví .....	61
5.5 Cyklistika & Zapojení veřejnosti.....	61
5.6 Mobility management .....	62
5.7 Do práce na kole & Bike to work .....	63
5.8 Bezpečné cesty do škol.....	65
5.8.1 Obecné teze .....	65
5.8.2 Příklady z českého prostředí .....	66
<b>6. Bezpečnost cyklistické dopravy .....</b>	<b>68</b>
6.1 Obecné teze.....	68
6.2 Základní informace o nehodovosti .....	69
6.3 Kampaně MD - BESIP .....	73
<b>7. Výzkum.....</b>	<b>74</b>
7.1 Obecné teze.....	74
7.2 Přehled doposud realizovaných „cyklo“ výzkumů .....	74
7.3 Význam hodnocení vybraných prvků cyklistických komunikací a jeho provádění.....	74
7.3.1 Sledování míry konfliktu mezi řidiči a cyklisty .....	75
7.3.2 Sledování míry konfliktu mezi řidiči a in-linisty (bruslaři).....	83
7.4 Sčítání cyklistů .....	88
7.4.1 Porovnání intenzit cyklistů před a po realizaci cyklostezky .....	88
7.5 Cyklistické komunikace v ČR - statistika .....	92
<b>8. Management .....</b>	<b>94</b>
8.1 Obecné teze – průběžné monitorování vývoje chování v oblasti mobility .....	94
8.2 Metoda BYPAD .....	95
8.2.1 Obecné teze .....	95
8.2.2 Způsob práce .....	96
<b>9. Financování cyklistické infrastruktury .....</b>	<b>98</b>
9.1 Obecné teze.....	98
9.2 Evropské a národní zdroje v ČR.....	99
9.2.1 SFDI .....	99
9.2.2 Strukturální fondy EU .....	100
<b>10. Česko jede – dálková síť cyklotras .....</b>	<b>101</b>
10.1 Obecné teze.....	101
10.1.1 Cykloturistika v ČR.....	101
10.2 Dálková síť cyklotras ČR .....	102
10.3 Česko jede.....	105
10.3.1 Možnosti zapojení měst do projektu Česko jede .....	106
<b>11. Použitá literatura .....</b>	<b>106</b>

## Úvod

### Rekapitulace přínosů

Jedna věc je jistá. Kola jsou v kurzu po celém světě. Podle všeho se společnost vrací do bodu, kdy je kolo uznávaným, přijímaným a vhodným dopravním prostředkem ve městě, stejně jako tomu bylo v první polovině 20. století. Druhá míza kol, chcete-li. Jízda na kole už není jen kuriozitou: stala se jednou z odpovědí na mnohé problémy moderního života v tisících rychle rostoucích měst po celém světě.

Neexistuje žádná jiná aktivita, která by dokázala zlepšovat zdravotní stav a fyzickou kondici lidí a současně by přispívala ke snížení znečištění a emisí CO<sub>2</sub> a řešení dopravních kongescí (kolon). To je důvodem, proč dnes země celého světa znovu objevují jízdní kolo jako prostředek každodenní přepravy. Jízdní kolo je přirozenou součástí života a obyvatelé navíc jeho hojnějším využíváním posouvají význam veřejného prostoru od „ryze dopravního“ na prostor, kde se lidé setkávají, nejenom míjí.

Každodenní jízda na kole není jen způsobem přepravy, při které přichází lidé do kontaktu s městem i druhými lidmi, ale je to také jeden z nejefektivnějších způsobů podpory dobrého zdraví. Jízda na kole například snižuje riziko vážných stavů, jako jsou srdeční onemocnění, některé formy rakoviny, vysoký krevní tlak, obezita a nejběžnější forma cukrovky. Zdraví je proto dalším z argumentů, proč ve městech umožnit lepší pohyb na kolech, druhým jsou úspory. Investice do usnadnění jízdy na kole po městě se vrátí 2x až 7x. Úspory jsou spojeny zejména se zdravotními náklady, jako je méně hospitalizací a omezení využívání nemocenské. Je tedy mnoho důvodů, proč bychom měli apelovat na politiky, architekty, urbanisty a dopravní inženýry, aby ve městech vytvářeli prostor pro jízdu na kolech a kola se tak mohla stát oblíbeným dopravním prostředkem.



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.

## Historie využívání a podpory jízdního kola v západoevropských městech

Jízdní kolo bylo vynalezeno ve druhé polovině 19. století. První kola byla vcelku primitivní a při jízdě značně nepohodlná. Nicméně brzy se stala velkým módním hitem — převážně mezi mladými muži z vyšší společnosti. Jízdní kola se nejprve používala ke sportu a k rekreaci, ale koncem 19. století se na trh postupně dostaly praktičtější typy jízdních kol a široká veřejnost, pro kterou byla doprava málo dostupná, je rychle přijala, včetně žen.

S jízdním kolem najednou obyčejní muži a ženy získali mnohem více volnosti a nezávislosti pohybu. Kolo bylo jejich jízděnkou ven z přečpaných nájemních domů ve středu města na čistý vzduch, do rychle se rozrůstajících předměstí. Fotografie městských scénérií z 30. let jasně ukazují, jak se v první polovině 20. století stala česká města městy jízdních kol. Lidé ze všech společenských vrstev jezdili hromadně na kolech a jízdní kolo se ujalo i v mnoha profesích.

První rozmach jízdních kol trval půl století, přibližně do roku 1960, kdy stoupající životní úroveň pomalu, ale jistě umožňovala stále více rodinám vlastnit automobil. Tento rozvoj byl vítán, protože vlastnit rodinný dům a před ním mít zaparkovaný automobil se stalo symbolem dynamického společenského růstu, který dokazoval, že ekonomická krize 30. let 20. století a hrůzy 2. světové války pominuly a před lidmi leží světlejší budoucnost. Tomuto přístupu, na jehož pozadí je především zmíněný ekonomický růst, také odpovídala masivní medializace a všudypřítomná reklama časem přesvědčila i ty váhavé. Jízdní kola začala postupně zaplňovat sklepy a půdy.

Velké množství aut však přineslo nejen blahobyt, ale rovněž negativní vlivy, jako je znečištěné ovzduší, dopravní zácpy, nehody a v neposlední řadě celkově zhoršující se zdraví obyvatel. Veřejný prostor se stále rychleji mění na ryze dopravní.

Protože většina těchto dopadů není, snad kromě nehod, okamžitě měřitelná a vyčíslitelná, nebylo proti této politice silnější opozice.



Langerstraat v nizozemském Alkmaaru v roce 1966 ©Jiří Pejša a 2006

V 70. a 80. letech 20. století bylo stále obtížnější tolerovat tak velké množství dopravních nehod a problém rostoucího znečištění ovzduší vedlo v západoevropských městech k otevřeným konfliktům mezi zájmy motoristů a „těch druhých“, kteří byli a stále jsou nazýváni „environmentalisté“. Byla položena základní otázka – kam dále směřovat rozvoj měst. Postupně si tak rozhodující orgány začaly uvědomovat, že budoucnost dopravy je závislá na způsobech dopravy šetrných k prostoru a k životnímu prostředí. Začala se projevovat snaha udržet nižší podíl automobilové dopravy (modal split) a současně podporovat pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Málo kdo z nás si dnes uvědomí, že když kráčí po pěších zónách mnoha evropských měst, tak dříve se tyto zóny vyznačovaly hustou motorovou dopravou a parkovišti.





### **Česká republika: dvacet – třicet let pozadu**

Rok 1989 sice přinesl svobodu, ale také své důsledky. Stoupající životní úroveň opět pomalu ale jistě umožňovala stále většímu počtu rodin vlastnit automobil. Nastává stavební boom spojený s rozvojem měst do příměstských částí a stavěním „na zelené louce“ v blízkosti měst. Současně ve větších městech rostou velké kancelářské budovy se širokou nabídkou pracovních míst. Každá doba si vytváří své symboly a tak jako současná společenská komunikace má svůj globalizovaný svět médií, tak výrazem společenského postavení v Česku je v současnosti opět automobil a vlastní dům na předměstí.

Podobný trend jako byl v ČR začátkem 90. let byl možný pozorovat i v sousedním Německu, ale v daleko větším měřítku. Po jeho sjednocení se stupeň motorizace bývalého východního Německa zvyšovala mnohem rychleji než v ostatních bývalých socialistických zemích střední Evropy. Proto byla pro uživatele automobilové dopravy zajištěna lepší infrastruktura v podobě nejhustší evropské sítě dálnic. Ve stejné době si však politici, úředníci i projektanti uvědomili, že budoucnost dopravy je závislá na způsobech dopravy šetrných k životnímu prostředí, především ve městech. Proto byla již v samotných 90. letech v Německu patrná snaha především západoněmeckého křídla snižovat podíl automobilové dopravy a naopak podporovat pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Podíváme-li se na motorizaci středo a východoevropských zemí po rozšíření EU, můžeme zaznamenat nárůst podobný tomu z raného vývoje v Německu.

Cyklistika je pro většinu lidí aktivní doplňkovou volbou, která se může snadno změnit na každodenní a přirozenou součást života. **Proto jedinou cestou je zajistit, aby jízda na kole byla bezpečná, snadná, lákavá a konkurenceschopná.**

# 1. Politika a strategie

## 1.1 Obecné teze

### **Celková koncepce**

Odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města. Stát jim pak může prostřednictvím svých resortů poskytovat metodické zázemí ve vztahu k plánování a projektování cyklistické infrastruktury.

Pokud mají být vybudované cyklistické sítě a s nimi související služby, musí se vytvořit vzájemně propojené, na sebe navazující strategie a politické koncepce. Mělo by dojít i k úpravě příslušných norem a technických podmínek.

### **Politika**

Politická vůle a podpora jsou zásadní pro úspěšnou integrovanou podporu a propagaci cyklistické dopravy. Je nezbytné přesvědčit starosty a další politické činitele, aby podepsali a naplňovali cíle místního plánu cyklistické dopravy. To znamená i zajistit finanční prostředky pro opatření uvedená v plánu a zvážit potřeby cyklistů při řešení projektů, které s cyklistickou dopravou přímo nesouvisí.

### **Strategie**

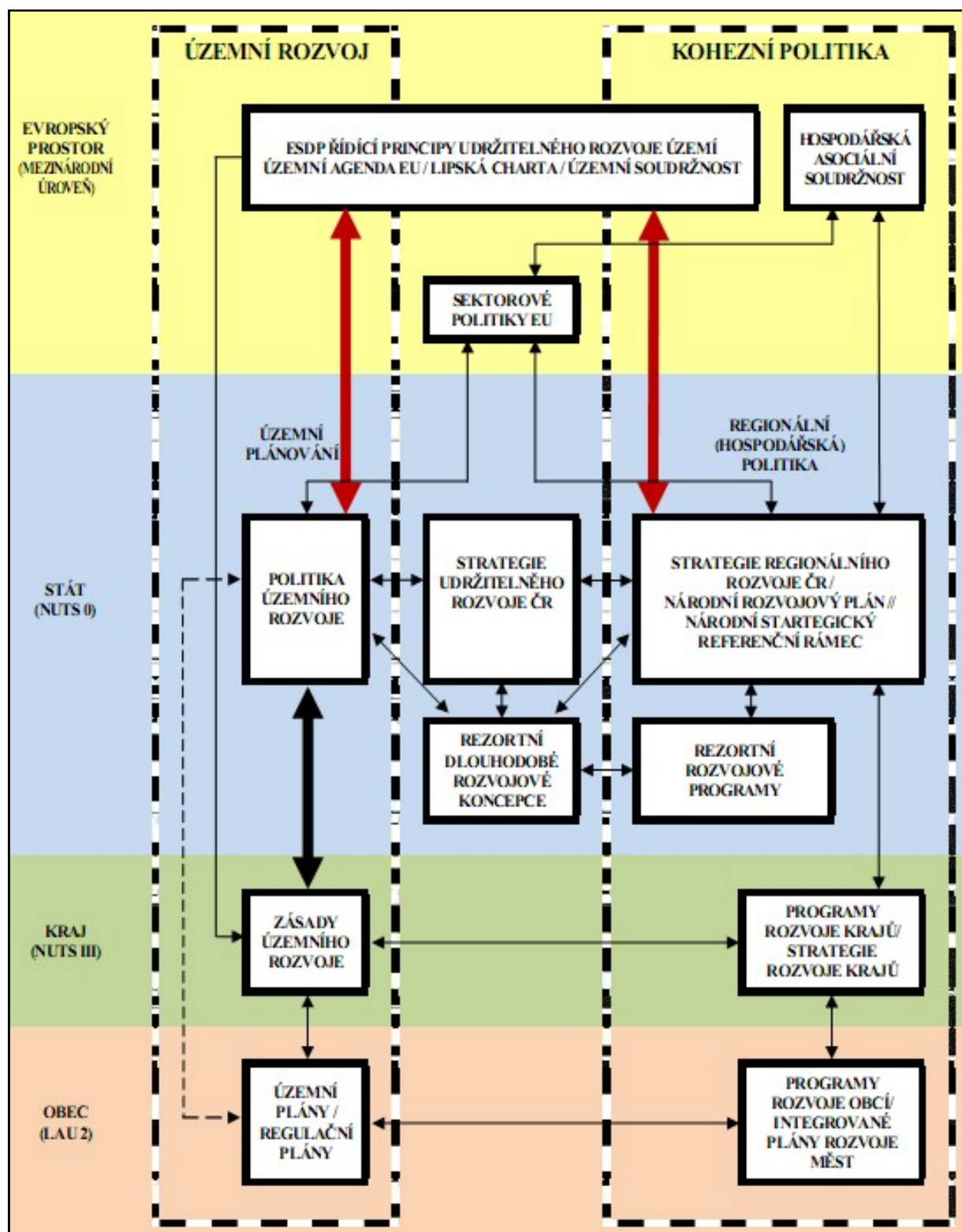
V rámci aktualizované Cyklostrategie 2012 je definována i Priorita 3. Metodická podpora rozvoje cyklistické dopravy ve městech, která apeluje mimo jiné i na vytvoření místního plánu cyklistické dopravy. Každá obec by měla vytvořit a pravidelně aktualizovat strategii cyklistické dopravy. Ta tvoří strategický rámec pro plánovaná opatření v cyklistické dopravě, která mají být uskutečněna v určitém časovém období. Z tohoto důvodu se doporučuje stanovit ve strategii konkrétní měřitelné indikátory. Na tvorbě plánu by se měly podílet i zainteresované subjekty a veřejnost.

Pro místní plán cyklistické dopravy je v zásadě vhodné posoudit doporučení uvedená v aktualizované Cyklostrategii 2012 a doplnit je v souladu s místními podmínkami. Místní cyklostrategie by měla vycházet z různých nadřazených úrovní dopravního plánování (hlavní plány pro místní dopravu, aktualizované Cyklostrategie 2012 a dalších vládních dokumentů, regionální plány rozvoje, plány rozvoje měst, územní plány atd. (viz. obr.1), a také z evropských cílů pro rozvoj dopravy a regionů).

Místní cyklostrategie by měla být založena na analýze současného stavu daného města (např. průzkumy v domácnostech a metoda BYPAD). Pravidelné opakování umožní monitorovat chování obyvatel daného města.

Definované cíle, kvantifikované indikátory a systém řízení kvality, umožňující sledovat, do jaké míry se daří dosáhnout stanovené cíle, to vše by měly být klíčové aspekty místní cyklostrategie. Dalším aspektem je definice cyklistické sítě, rozlišující různé stupně, úrovně propojení.

Pro přijetí a následnou úspěšnou realizaci plánu je důležité informovat o místní cyklostrategii a plánovaných opatřeních veřejnost. Součástí informační kampaně může být např. informační brožura nebo informační setkání.



Obrázek 1 - Vazby mezi plánovacími dokumenty v ČR, Pramen: Politika územního rozvoje ČR, 2008

## 1.2 Hlavní cíl – zlepšení životních podmínek ve městě



Obrázek 2 – Integrovaný koncept města Freiburg im Breisgau

Základním předpokladem podpory cyklistické dopravy je její rovnocenné a integrální začlenění do všech koncepčních a strategických dokumentů města. Příkladem dobrého integrovaného dopravního konceptu může být město Freiburg im Breisgau, které vychází ze základního cíle města - **zlepšení životních podmínek ve městě**. Podstatou integrovaného dopravního konceptu je snaha o vyváženou dělbu přepravní práce mezi dopravou veřejnou, cyklistickou, pěší a individuální automobilovou. Nejde ovšem o restrikce, nýbrž o alternativní nabídky (přesun části výkonu IAD na ekologicky šetrnější nositele). **Dopravní politika Freiburgu tak**

**spočívá na pěti nosných pilířích: veřejná doprava, cyklistická doprava, zklidňování dopravy, automobilová doprava a hospodaření s parkovacím prostorem.** Snahou politiky Freiburgu

není utlačovat jeden druh dopravy na úkor jiného, ale vyvážit podporu a podpořit udržitelnost jednotlivých módů dopravy, ať se jedná o dopravu motorovou nebo bezmotorovou.



Obrázek 3 – Ilustrační foto: cyklistika v Břeclavi

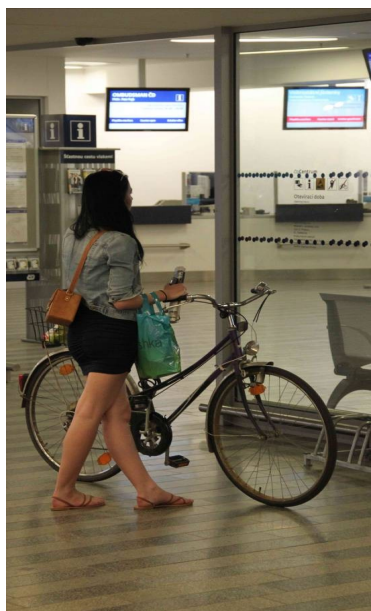
## 1.3 Uherskohradištská charta

Města mají možnost zapojit se do sítě signatářů tzv. Uherskohradištské charty, která byla vyhlášena a poprvé podepsána dne 31. 5. 2011 u příležitosti národní cyklokonference 2011.



Obrázek 4 – Uherskohradištská charta

Cílem charty je vznik sítě cyklistických měst v ČR, která se hlásí k aktivní podpoře cyklistické dopravy, a motivovat je ke konkrétním krokům, ať již vytvořením pozice cyklistického koordinátora, přihlášením se ke kontinuální aktivní podpoře cyklistické dopravy, či účasti na odborných seminářích zainteresovaných měst. O jednotlivých signatářských městech budou přinášeny průběžné informace na [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz).



Obrázek 5 – Sledujeme potřeby cyklistů, aneb cyklistka v Praze na hlavním nádraží

Signatářská města společně usilují o:

- Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.
- Odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- Odstraňování bariér cyklistické dopravy.
- Zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol.
- Realizaci a podporu projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce.
- Zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak návštěvníkům.
- Rozvoj cestovního ruchu prostřednictvím aktivit a opatření, která vedou ke zdokonalení a rozšíření cykloturistiky.

Každé město, které se ztotožňuje s výše uvedenými body, je oprávněno podepsat Uherskohradištskou chartu. K podpisu charty jsou ovšem zapotřebí ještě tři body – politická vůle o podporu cyklistické dopravy (odsouhlasení Radou města dané vize), realizace konkrétních opatření a existence výkonné složky (cyklokoordinátora), který bude mít na starosti implementaci navržených opatření.

Charta byla inspirována tzv. [Bruselskou chartou](#), která vznikla pod záštitou Evropské cyklistické federace (ECF) před dvěma lety v Bruselu. Jedná se o sdružení evropských měst, jejichž společným cílem je dlouhodobá podpora cyklistické dopravy. Doposud ji podepsalo na 57 měst, mimo jiné

Budapešť, Krakov, Gdaňsk či Mnichov. Její autoři jsou si vědomi skutečnosti, že bez politické vůle a bez odbornosti nelze zlepšovat podmínky cyklo dopravy ani realizovat dostatek „osvícených“ pro-cyklistických opatření. Nicméně doposud žádné signatářské město Bruselské charty není z České republiky.

**Cílem není, aby „Uherskohradištskou chartu“ podepsalo co nejvíce zástupců měst, ale její smysl je především v propojení těch, kteří se hlásí k aktivní podpoře cyklistické dopravy. Má také motivovat ke konkrétním krokům, ať vytvořením pozice cyklistického koordinátora, přihlášením se ke kontinuální aktivní podpoře cyklistické dopravy, či účastí na odborných seminářích zainteresovaných měst. Výsledkem závazku je aktivita města směrem k těm občanům, kteří chtějí jízdní kolo používat každý den k cestám po městě.**

Smysl „Uherskohradištské charty“ je dále možno spatřit v těchto bodech:

- Lepší pozice zúčastněných měst při prosazování zájmů v oblasti cyklistické dopravy na společné národní úrovni než v případě dílčí „samostatnosti“
- Zajištění potřeb cyklo dopravy v územním plánování a politické podpoře
- Výměna zkušeností a know-how mezi městy
- Medializace a propagace cyklo dopravy
- Prestiž, posílení pozice a vlivu městských cyklokoordinátorů a cykloúradů v rámci města i vně
- Soutěživost, motivace ostatních měst k aktivní podpoře cyklo dopravy a tím zvýšení celospolečenského zájmu o tento druh dopravy
- „Re-cycling“ jízdních kol do měst (návrat jízdních kol jako jednoho z přirozených dopravních prostředků do městského prostředí)
- Právo užívat označení „cyklistické město“

Cílem charty není kvantita, ale kvalita. Nejedná se pouze o podpis, ale města a samosprávné celky, které se k chartě připojí, mají za úkol aktivně podporovat rozvoj cyklistické dopravy.

### 1.3.1 Text UH charty

#### Jaké jsou přínosy cyklistické dopravy?

Příjemnější a bezpečnější život ve městech, efektivnější městská mobilita, úspora finančních prostředků, podpora místního podnikání, zdravější prostředí pro obyvatele i návštěvníky, méně problémů s dopravními zácpami, méně hluku, čistší vzduch, snížení negativních vlivů na klimatické změny v lokálním i globálním měřítku, úspora neobnovitelných přírodních zdrojů, udržitelný cestovní ruch a veřejný prostor jako místo setkávání lidí.

#### U příležitosti Cyklokonference 2011 v Uherském Hradišti

se níže podepsaná města zavázala, že budou vědomě usilovat o:

- a) Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.
- b) Odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů
- c) Odstraňování bariér cyklistické dopravy.
- d) Zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol.
- e) Realizaci a podporu projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce.
- f) Zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak návštěvníkům
- g) Rozvoj cestovního ruchu prostřednictvím aktivit a opatření, která vedou ke zdokonalení a rozšíření cykloturistiky.



Obrázek 6 – ilustrační foto

Pro dosažení určených cílů město ustanoví cyklistického koordinátora (nebo též cyklokoordinátora)<sup>1</sup>, který bude mít silný politický mandát<sup>2</sup> a jehož pracovní náplní bude mimo jiné:

- Koordinace interní městské pracovní skupiny „Cyklistická doprava“ (úzká spolupráce s odpovědnými a dotčenými odbory státní správy, samosprávy a s dalšími partnery jako jsou např. policie, konzultační a odborná centra, architekti, projektanti, neziskové organizace a iniciativy působící ve městě, atd.).
- Plnění zřetelně definovaných úkolů, stanovených na základě rozhodnutí Rady města nebo Zastupitelstva města (Příloha této charty obsahuje výčet potenciálních opatření, které by mohl cyklokoordinátor vykonávat.).
- Příprava podkladů pro Radu města a Zastupitelstvo města, ve kterých je navrhován dostatečný rozpočet na finanční podporu cyklistických opatření (tzv. hardware), včetně propagace a dalších „měkkých opatření“ podpory cyklistické dopravy (tzv. software).
- Úzká spolupráce s pracovním týmem národního cyklokoordinátora a s dalšími městskými cyklokoordinátory (účast na workshopech a konferencích k cyklo dopravě, pravidelné aktualizace informací o městě, které budou zveřejňovány na [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz)).

*Signatáři této charty také vyzývají autority na všech úrovních České republiky, aby silně podporovaly cyklistickou dopravu a začlenily ji do všech oblastí politiky (zdraví, územní plánování, městská správa/vedení města, ekonomika, mobilita a doprava, školství, volný čas, sport, turistika), v souladu s platnými strategickými dokumenty, především Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy.*

## 2. Vedení a zodpovědnost

### 2.1.1 Obecné teze

#### Celková koncepce

Pokud jasně **vymežíme povinnosti a zodpovědnost**, mělo by dojít k tomu, že se cyklistická doprava bude řešit na všech úrovních a obce vyvinou vlastní plánovací činnost. Vysoká úroveň **spolupráce a kontaktů mezi obcemi a jednotlivými obory** posiluje kompetence a umožňuje využít možností synergie. Aby zájmy dotčených osob byly opravdu důkladně zváženy, je nutné **zapojit důsledně do procesu zainteresované subjekty**.

#### Vymezení povinností a zodpovědnosti

Podle zásady subsidiarity je podpora cyklistické dopravy úkolem zejména obcí, nicméně s nutností pomoci ze strany státu a regionů. Na jedné straně musí být cíle a aktivity v oblasti místní podpory cyklistické dopravy začleněny do národního a evropského rámce, na straně druhé musí financování místních aktivit zajistit vláda.

Hlavním cílem je dosáhnout toho, aby se otázky cyklistické dopravy řešily automaticky a v dostatečné míře na všech úrovních obce a v rámci každé plánovací činnosti. Vzhledem k tomu, že obce v České republice všeobecně přijímají cyklistickou dopravu jen opatrně, nelze očekávat, že by splnění tohoto cíle bylo snadné a všichni členové místních samospráv by začaly automaticky řešit otázky cyklistické dopravy. Proto je vhodné nejprve jmenovat jednoho **člena místní samosprávy, který bude zodpovědný za zdůrazňování potřeb cyklistů**.

<sup>1</sup> Cyklokoordinátor je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a rekreace.

Každé město zváží, kolik % pracovního úvazku mu bude stanoveno pro cyklistiku. Tento podíl se může pohybovat v rozmezí 20% - 100%. Případně se může jednat o externího pracovníka.

<sup>2</sup> Zkušenosti naznačují, že bez silné politické vůle ke změnám a podpory cyklistické dopravy je činnost cyklokoordinátora skoro až zbytečná. Každé město by proto mělo mít svého „cyklopolitika“, který bude dbát nad realizací jednotlivých opatření.

Dále je potřeba jmenovat **cyklokoordinátora** a definovat jeho konkrétní povinnosti v místní cyklostrategii. Cyklokoordinátor by se měl zapojit do všech plánů tvorby a změny infrastruktury města i do všech projektů, které mají na cyklistickou dopravu vliv. Měl by mít právo vyžadovat změny plánů, pokud jsou v nich potřeby cyklistů opomíjeny.

Kromě podpory cyklistické dopravy v rámci administrativy obce se cyklokoordinátor může podílet i na veřejné propagaci cyklistické dopravy a spolupráci se zájmovými stranami mimo státní správu. To znamená být kontaktní osobou pro každého, kdo má nějaký dotaz či žádost související s cyklistickou dopravou.

Zodpovědností cyklokoordinátora by mělo být dosažení cílů, které si daná obec stanovila v oblasti cyklistické dopravy, což zahrnuje i rozvoj vlastních koncepcí a nápadů na menší vylepšení v infrastruktuře obce.

### **Spolupráce a vytváření kontaktů**

Doporučení pro spolupráci se vztahují na tyto tři skupiny:

- spolupráce s jinými obcemi,
- mezioborová spolupráce,
- spolupráce s veřejností a zájmovými subjekty.

**Spolupráce s dalšími obcemi** v České republice probíhá mimo správní struktury prostřednictvím Uherskohradištské charty (viz. kapitola 1.3). Pokud utváření této spolupráce posílíme, může to zvýšit kvalitu výsledků. Je vhodné, aby správní struktury objevily a využívaly výhody spolupráce s ostatními obcemi. Kromě výhod z hlediska úspory nákladů tato spolupráce umožňuje a usnadňuje plnění "nadobecních" požadavků. Umožňuje finanční úsporu, srovnávání vlastního výkonu v oblasti cyklistické dopravy, posílení vlastní odbornosti obcí a využití synergie.

Výměna zkušeností s dalšími městy s podobnými problémy může být velmi prospěšná, jejich zkušenost může ukázat řešení, která se mohou uplatnit ve vlastním městě. Poučení z dobré, a dokonce i špatné praxe jiných měst přispívá k odbornosti všech. Kromě toho dobré praxe z okolních měst mohou pomoci v přesvědčování oponentů o výhodách nějakého opatření.

V první řadě se však doporučuje posílit spolupráci s okolními obcemi. Při spolupráci lze lépe definovat a uskutečnit společné cíle. Nesmí se však zapomenout, že zajímavými partnery pro spolupráci mohou být i obce, které spolu bezprostředně nesousedí, vzhledem k podobným překážkám, struktuře města, topografii atd.

**Spolupráce s jinými obory** umožňuje využít výhody synergie. Jak je uvedeno výše, cyklistická doprava představuje významný přínos pro životní prostředí, ochranu klimatu, zdraví i tělesnou kondici. Je snazší dosáhnout společných cílů v těchto oblastech, pokud budeme spolupracovat buď s jednotlivými obory, nebo se správními jednotkami, např. na společných akcích, na tvorbě společných letáků atd. Zapojením jiného odborníka, například při vedení diskuze u kulatého stolu, může se zvýšit pochopení i znalosti všech zúčastněných.

Pomocí zcela zásadní **spolupráce se zainteresovanými subjekty a veřejností** se může zvýšit míra přijetí jakéhokoliv opatření, zlepšit pochopení dané problematiky u různých zájmových skupin, a také nalézt společné řešení nebo vhodný kompromis. Je důležité co nejdříve zapojit do plánovacího procesu každého, na koho může mít tento proces nějaký dopad. Strukturální rámec pro zapojení zainteresovaných stran a veřejnosti může záviset na politické a administrativní struktuře obce. Prvním krokem k lepší spolupráci může být jmenování cyklokoordinátora, který se pro veřejnost i zainteresované subjekty stane kontaktní osobou v otázkách souvisejících s cyklistickou dopravou.

Dalším krokem k vytvoření strukturálního rámce může být cyklistický audit, např. BYPAD, neboli certifikovaný postup pro vyhodnocení kvalitativního výkonu cyklistické dopravy města. Je založen na diskuzi u kulatého stolu se všemi zúčastněnými stranami, které diskutují o různých aspektech cyklistické dopravy. Zasedání hodnotící skupiny BYPAD může sloužit k založení pracovní skupiny pro cyklistickou dopravu, která se pak bude pravidelně setkávat. Koncepce „cyklistické pracovní skupiny“ již zaznamenala obстойný úspěch např. v Brémách a Lipsku. Součástí pracovní skupiny jsou politici, projektanti/plánovači, policie a další zájmové skupiny, které spolu diskutují o aktuálních otázkách (více v kapitole 8.)



Tato pravidelná zasedání různých zájmových skupin mají jeden pozitivní vedlejší efekt – jejich členové jsou nuceni řešit taková témata v cyklistické dopravě, která nejsou součástí jejich každodenní rutiny, což přispívá k tomu, že je cyklistická doprava přijímána jako seriózní způsob dopravy pro každý den.

## 2.2 Příklady funkce a opatření cyklokoordinátora

*Cyklokoordinátor je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a rekreace.*

### PŘÍKLADY FUNKCE CYKLOKOORDINÁTORA:

- Začlenění do organizace města / deklarování této pozice v rámci města, jeho jmenování, určení pravomocí a kompetencí (pracovní náplň pro danou pozici a její začlenění do vnitřní „úřednické“ struktury / „outsourcing“ prostřednictvím firmy, neziskové organizace, OSVČ apod.),
- Umožnění koordinační činnosti / spolupráce (přístup a výměna informací s příspěvkovými organizacemi města / kraje),
  - nastavení komunikačních kanálů při koordinaci připravovaných a probíhajících projektů,
  - včasný přehled o správě a údržbě sítě komunikací (opravy, zimní údržba)
  - spolupráce s jednotlivými odbory úřadu (vnitřní koordinace)
    - rozvoje a investic (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo do jiných projektů),
    - dopravy (příprava, stanoviska, integrace do jiných projektů),
    - odbor (složka), která hájí zájmy obce, města v územním řízení<sup>3</sup>
    - životního prostředí
    - správa majetku
    - dotace (dle organizačního členění úřadu)
    - informatika (pasport infrastruktury, GIS, statistiky)
    - cestovní ruch
    - PR, kancelář primátora / starosty / hejtmána (osvěta, politická podpora),
- Vyhodnocování nedostatků, kontrola jakosti vč. zpětné vazby

### PŘÍKLADY ČINNOSTI CYKLOKOORDINÁTORA:

#### Obecně:

- Přenos know-how do města / kraje (z ČR, resp. jiných měst – alespoň základní přehled o dění v oboru cyklistické dopravy), účast na strategických jednáních / seminářích / konferencích
- Spolupráce s dalšími (především sousedícími) městy / městskými částmi / kraji, resp. zajištění „vertikální“ provázanosti (předávání zkušeností)

#### Finanční zdroje:

- Přehled o možném zatížení rozpočtu města, který bude nutný pro deklarovaný rozvoj cyklistické dopravy (dle programového prohlášení města),
- spolupráce na přípravě rozpočtu (doporučení),
- přehled o dalších možnostech finančního krytí (fondy, granty...)

#### Oblast plánování a přípravy:

- Každoroční doporučení (revize) priorit přípravy a realizace infrastruktury pro cyklisty pro následující rok:
  - CHRÁNĚNÉ CESTY<sup>4</sup> BEZMOTOROVÉ KORIDORY apod.
    - nové vč. doprovodné infrastruktury
    - revize stávajících - opravy, údržba

<sup>3</sup> Podle §85 stavebního zákona je obec účastníkem územního řízení; může nastat situace, že např. odbor dopravy (jako státní správa) posoudí záměr pouze z hlediska dodržení zákonů a norem, avšak opomene jakoukoliv koncepční „nastavbu“ v projektu.

<sup>4</sup> Definice termínu „chráněná cesta“ pro účely této zprávy - chráněná cesta je linie zahrnující vhodné kombinace dopravních režimů s prioritou pohybu bezmotorového. Tedy nejen cyklostezky (režimy C8 / C9 / C10), ale i pěší zóny a obytné zóny, zóny 30 či komunikace se zásadním omezením motorové dopravy (B11 apod.), či komunikace přirozeně bez aut (pěšiny apod.).

- PLOŠNÁ OBSLUHA ÚZEMÍ PRO DOPRAVU NA JÍZDNÍM KOLE (dopravní opatření, která mohou sloužit k podpoře cyklistické dopravy).
  - nová vč. doprovodné infrastruktury
  - integrace
  - revize stávajících - opravy, údržba
- CYKLOZNAČENÍ (svislé i vodorovné značení)
  - vyznačení nových tras
  - pravidelná plošná revize
  - průběžná revize
- Koordinace řešení problematiky majetkoprávních vztahů (mezi příslušným odborem správy majetku a vlastníky pozemků), nejenom ve smyslu stanovení vlastníků, ale i řešení jednání s majiteli o výkupu a pronájmu pozemků
- Posuzování projektových dokumentací ve vztahu k cyklistické dopravě (vazby na územní plán města a generel cyklistické dopravy), včetně spolupráce s odborem dopravy, resp. naopak (OD přizve k vyjádření cyklokoordinátora).

Oblast vnější koordinace:

- ŘSD, SŽDC a další správci dopravní infrastruktury
- Organizátoři veřejné dopravy, dopravci veřejné dopravy
- Kraj / Města / Obce
- Projektanti jednotlivých staveb
- Připravované projekty, které nejsou jinak koordinovány a integrace cyklistické infrastruktury nebo i jednoduchých úprav může být jediným pojítkem

Oblast propagace a komunikace s médií a s veřejností, občanskými sdruženími

- Podklady pro PR (osvěta, nové realizace = medializace),
- Cyklomail – připomínky veřejnosti, podněty
- Pilotní řešení „nových cykloopatření“ (letáky, články...),
- Web „Město cyklistické“ (samostatně nebo součást oficiálních stránek města),
- Kampaně (např. Na kole do práce apod.)
- Koordinace propagace (mapy, letáky, výlety tipy...)



Obrázek 7 – ilustrační foto: cyklisté v Pardubicích

## 3. Legislativa

### 3.1 Obecné teze

#### Celková koncepce

Právní situace se řeší především na národní úrovni. Na místní úrovni musí být zajištěno dodržování národní legislativy. Obec má možnost tlumočit do zákona plně integrované zájmy cyklistů a využít příležitosti k interpretaci zákonů ve prospěch cyklistické dopravy. To rovněž vyžaduje adekvátní vzdělání administrativních pracovníků.

### 3.2 Cykloskupina na Ministerstvu dopravy ČR

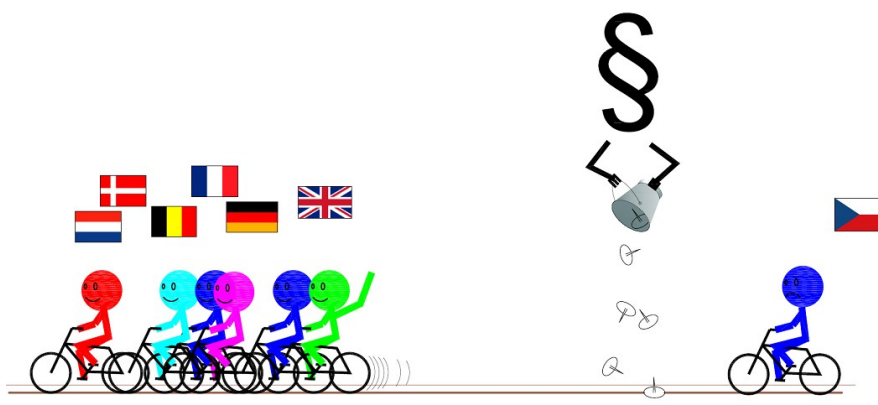
Při Ministerstvu dopravy byla v roce 2011 vytvořena úzká pracovní skupina „Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy“, s pracovním názvem „Cykloskupina“, která připravuje pracovní podklady pro návrh „pro-cyklistických“ opatření pro novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 361/2000 Sb.“).

Tato Cykloskupina navazuje na práci širší pracovní skupiny pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy, která byla vytvořena na MD v roce 2009. Za jejího přispění bylo pro podporu bezpečnější jízdy na kole zavedeno do užívání několik nových dopravních značek, a to prostřednictvím [vyhlášky Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb.](#), která vstoupila v platnost dne 14. 9. 2010. Dále se Cykloskupina spolupodílela na definování tří „pro-cyklistických“ bodů do současné novely zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, která vstoupila v platnost 1. srpna 2011.

### 3.3 Podpora měst v procesu legislativních změn

**Města mohou podpořit prosazení legislativních opatření, která mají napomoci k lepšímu začlenění cyklistů do legislativy o silničním provozu.**

Nedořešené právní otázky v legislativě zákona o silničním provozu k cyklistům brání projektantům navrhnout a úřadům schvalovat taková řešení, která by byla pro všechny účastníky v daném prostředí adekvátní a ze kterých by bylo okamžitě zřejmé, kdo se má jak zachovat a jaká jsou jeho práva a povinnosti, aniž by znal nazpaměť jakékoliv paragrafy.



Obrázek 8 – Ilustrační obrázek: stav cyklolegislativy v ČR ve srovnání se západní Evropou

### Úpravy vyžadují zejména tyto zákony a prováděcí vyhlášky:

- **zákon č. 361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích
- **vyhláška č. 30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- **zákon č. 13/1997 Sb.**, o pozemních komunikacích

### Nejvýznamnější témata k řešení:

#### **Ochrana slabších uživatelů**

Slabší a zranitelnější uživatelé zasluhují lepší právní ochranu před těmi silnějšími, která motivuje k vyšší vzájemné ohleduplnosti a umožňuje realizovat funkční a méně nákladná opatření.



#### **Menší množství dopravních značek + odbočování – řešení vztahů k ostatním uživatelům při odbočování – nutno sjednotit s legislativou, která je běžná v EU**



V současnosti je často nutné používat nadměrné množství dopravních značek, které zvyšují nákladnost opatření, zahlcují prostor a lidé je ani nemohou dostatečně pozorně vnímat: mnoho situací lze efektivně nahradit obecnou právní úpravou anebo zjednodušením dopravního značení.



Obrázek 9 - Uherské Hradiště – Jarošov, 13.5.2011

#### **Víceúčelové pruhy**

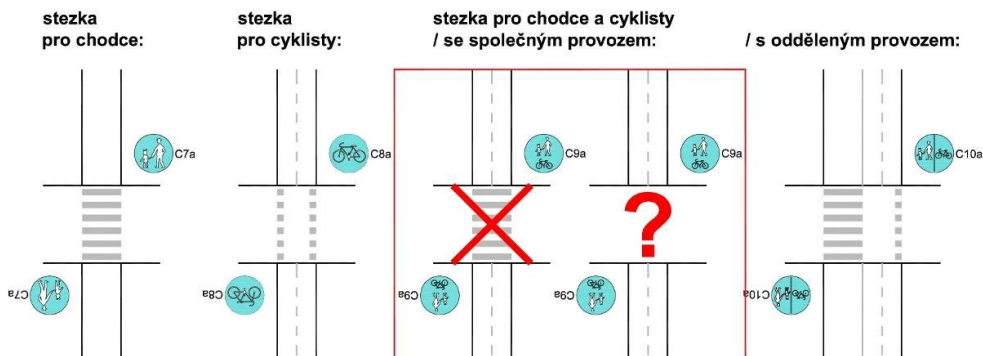
Z prostorových důvodů často nelze vytvořit samostatné cyklistické pruhy, pásy ani stezky tam, kde společný provoz s automobilovou dopravou není optimální: víceúčelové pruhy vhodně přerozdělují alespoň provoz jízdních kol a osobních vozidel a zvyšují tak bezpečnost provozu.



Obrázek 10 – Nizozemsko: víceúčelové pruhy

#### **Křížení stezky pro chodce a cyklisty s vozovkou**

Stále nelze bezpečně, levně a prostorově nenáročně realizovat jednu z nejčastějších dopravních situací – křížení vozovky a stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem tak, jak je to běžné v jiných evropských zemích.



Obrázek 11 – Grafické znázornění chybějícího legislativního řešení křížení stezky pro chodce a cyklisty s vozovkou

Inspirací pro řešení může být Rakousko:



Obrázek 12 – Rakousko: příklad řešení křížení stezky pro chodce a cyklisty s vozovkou

### Zklidněné oblasti a snižování rychlosti

Zejména v rezidenčních oblastech automaticky zajistit podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky i na kole celkovým zklidněním provozu a omezením rychlosti, kterými se výrazně snižuje množství i následky vážných dopravních nehod a které fungují i při minimálních prostorových nárocích, typických pro většinu stávající zástavby.



### Cykloobousměrky

Pro zajištění vyvážené dopravní obsluhy území by měl být každý druh dopravy omezován co nejméně, pouze když je to s ohledem na provozní podmínky nezbytné: pokud je pomocí jednosměrného provozu navýšováno množství parkovacích míst anebo zamezováno nežádoucímu průjezdu automobilů, měl by být automaticky zachován obousměrný provoz jízdních kol.



### Prostor s preferencí převažujícího druhu dopravy

V mnoha případech je vhodné umožnit legální průjezd na kole v liniovém průběhu stezky pro chodce, průjezd vybraných vozidel po stezce pro cyklisty apod.: tato úprava je nyní možná v případě plošných opatření (například pěší zóny), avšak nikoliv u liniového opatření (stezky).



### Stezka podél hlavní komunikace

Při jízdě po cyklistické stezce či pásu souběžném s hlavní komunikací by měla být automaticky zajištěna přednost v jízdě při křížení vedlejších komunikací a napojení míst ležících mimo komunikace, obdobně jako v sousedních a cyklisticky vyspělých zemích.



### Jízda na kole nejen při pravém okraji vozovky

V mnoha situacích je bezpečnější průjezd na jízdním kole nikoliv při pravé straně vozovky, ale středem jízdního pruhu, zejména na úzké vozovce bez možnosti bezpečného předjíždění, při průjezdu okružní křižovatkou apod.: dnes je tento způsob průjezdu v rozporu s obecnou právní úpravou.

### **Nepovinné použití cyklistického opatření**

Cyklistická infrastruktura nemusí vždy zajišťovat všechny potřeby uživatelů, proto by měla být zachována možnost individuální volby s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu: například rodina s dětmi na výletě má zcela jiné požadavky pro jízdu na kole než ten, kdo jede rychle do práce.

**Vztahy mezi uživateli – chybí jasná definice bruslaře, kolečkového lyžaře a uživatelů dalších pomůcek** (nutno sjednotit na jízdu při pravém okraji na stezce i na vozovce, dnes se musí bruslař chovat jako chodec, tj. musí se pohybovat při levém okraji)



Obrázek 13 - Praha – Zbraslav (bruslař jede dle legislativy chybně)

## 4. Cyklistická infrastruktura

Při navrhování nových opatření pro cyklisty je především nutné pochopit podstatu a principy cyklo dopravy a souvislost s požadavky na plošnost a komplexnost obslužnosti dopravního území. Proto je potřeba se poněkud oprostít od často rozšířené potřeby, vymýšlet vedení cyklistův územím (kudy cyklista podle subjektivního názoru dotyčného pojede a kudy ne, popř. kudy mu to bude dovoleno nebo ne) na základě mechanické aplikace kritérií uvedených v normách a technických podmínkách. Je nutné více se soustředit na to, jaké řešení je pro cyklo dopravu přirozené, logické a skutečně relevantní ve vztahu k území, protože jinak nebude v reálném prostředí fungovat. Proto se s mnohými kritérii musí pracovat jako s orientačním pomocným postupem při hledání vhodného řešení namísto striktního samoučelného naplňování formálního obsahu jednotlivých kritérií.

V Technické normě ČSN 73 6110 i Technických podmínkách 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“ jsou obsaženy základní informace o tom, v jakém případě se doporučuje navrhnout opatření v hlavním dopravním prostoru, kdy v přidruženém dopravním prostoru, případně kdy je vhodnější zrealizovat samostatné stezky pro cyklisty. Tyto podklady pro rozhodování nejsou dostatečně podrobně a komplexně popsány – současná praxe naznačuje, že projektanti, úředníci i politici zatím zpravidla cyklistická opatření řeší pouze mimo hlavní dopravní prostor, přestože se velmi často nejedná o nejvhodnější způsob řešení (nejen z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu, ale též z hlediska ekonomické i časové náročnosti přípravy, realizace i údržby).

### 4.1 Cyklistická doprava v extravilánu

#### 4.1.1 Obecné teze

##### **Celková koncepce**

Cíl: zajistit souvislou síť bezpečných a přímých cyklostezek a dalších komunikací vhodných pro cyklisty, atraktivní parkovací zařízení pro cyklisty a další služby.

##### **Cyklistické trasy mimo obce**

Na jedné straně jsou cyklisté, kteří na kole jezdí každodenně. Cyklistická doprava je ve srovnání s automobilovou výhodnější zejména pro cesty uvnitř města kratší než 6 km. Nicméně pro dotvoření komplexního systému cyklistické infrastruktury jsou rozhodující síť cyklostezek a dalších komunikací vhodných pro cyklisty mezi několika městy. Opatření pro cyklisty by měla být zajištěna na každé veřejné komunikaci (s výjimkou komunikací vyhrazených pouze motorovým vozidlům, jako jsou dálnice). Proto je třeba vytvořit plány na cyklostezky podél komunikací mezi obcemi, kde obce musí vybudovat a udržovat infrastrukturu.

Na druhé straně jsou cykloturisté a rekreační cyklisté, pro které je třeba vytvořit národní síť cykloturistických tras v atraktivním prostředí mimo veřejné komunikace. Evropská cyklistická federace (ECF) vypracovala síť mezinárodních cyklotras, která může sloužit jako základ pro cyklotrasy národní (více v kapitole 10.). Kromě toho je třeba vytvořit i fyzicky náročnější cyklotrasy v kopcovitém terénu pro horská kola. Pokud lidé začnou s rekreační cyklistikou, pomůže to i v samotné propagaci cyklistické dopravy v rámci každodenních cest, protože první bariéry již budou menší.

Dostupnost mimoměstských destinací lze zajistit jen vybudováním vhodných typů infrastruktury pro cyklisty. Kromě toho mohou regionální trasy propojit již existující síť okolních obcí a zvýšit bezpečnost provozu na regionálních cyklotrasách.

#### 4.1.2 Zkušenosti s výstavbou cyklostezek v extravilánu

V případě českých obcí hraje klíčovou roli v realizaci sítě cyklotras financování. Díky státní pomoci začaly obce budovat síť bezpečných cyklostezek, a to nejen na svém území, ale i mezi obcemi navzájem. Díky tomu mohli

obyvatelé obcí začít bezpečně jezdit na kole do práce, do škol, apod., mimo frekventované silnice I., II. a III. třídy. (více informací najdete v kapitole 3.9. Finance).

Nicméně dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury bývá pro ně někdy příliš nízká. Proto je důležité, že je finančně podporuje výstavbu cyklostezek nejen stát, ale i některé kraje. Nejvýrazněji tak činí Olomoucký kraj, který dlouhodobě uvolňuje ze svého rozpočtu finanční prostředky na podporu výstavby cyklostezek v kraji s důrazem na zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Příklady podpory výstavby cyklistické infrastruktury ve vybraných lokalitách jsou uvedeny zde: <http://www.cyklostrategie.cz/cyklisticka-mesta/cyklodoprava-v-extravilanu/>.

### 4.1.3 Využití liniových koridorů

Při budování chráněných liniových koridorů v extravilánu existují dva základní způsoby přístupu. Ten první spočívá v budování nových úseků cyklostezek, resp. místních a účelových komunikací pro cyklisty. Ten druhý pak ve využívání stávající dopravní infrastruktury, resp. koridorů pro ni určených například pozemkovými úpravami.

Proto byla zpracována metodika s názvem „**Koncepce liniových koridorů a vytváření propojené sítě míst v urbanizovaných aglomeracích a ve volné krajině**“ – ISBN 978-80-904918-1-6, která má sloužit městům a obcím nejen jako vodítko při plánování a budování cyklistické infrastruktury, ale také ukázat, jak zrealizovat opatření pro cyklisty, aniž by se vybuodovala cyklistická komunikace. Metodika byla dokončena v roce 2011 v rámci projektu SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, který byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007 – 20011 Ministerstva dopravy České republiky (č. CG723-071-120). Na jejím zpracování se spolupodílela Nadace Partnerství a Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Metodiku je možno stáhnout na této adrese: <http://www.cyklostrategie.cz/infrastruktura/technicka-literatura/liniove-koridory/>.

Metodika vychází z analýzy neprovozovaných železnic a jejich potenciálu pro vybudování cyklostezek a současně i z analýzy liniových koridorů vedených podél vodních toků a obnovy polních a lesních cest. Analýzy byly dokončeny v roce 2010.

Existuje celá řada důvodů, proč budovat liniové koridory pro cyklisty. K těm nejdůležitějším patří podpora turistického ruchu a bezpečnost silničního provozu. Pro vedení takovýchto cest je vhodné využít existujících liniových koridorů a staveb, které se často vyskytují v urbanizovaných územích s rozsáhlou a často živelně vyvinutou zástavbou, kde bývá nedostatek volných ploch a nelze zaručit alespoň zčásti přímý a logický průběh cyklistické trasy. Jiným případem jsou venkovské oblasti postižené v minulosti (ale i současnosti) zarůstáním a prodejem cest do soukromého vlastnictví. Pokud bychom chtěli základní liniové koridory vhodné pro cyklistiku zobecnit, získáme tyto základní skupiny:

- Drážní stezky a stezky podél železničních tratí
- Stezky podél vodních toků
- Polní cesty
- Lesní cesty

Právě těmto druhům liniových koridorů a jejich specifikům je věnována zpracovaná metodika.

Drážní stezky umožňují zachovat liniových charakter železničních koridorů pro možné obnovení provozu na trati v budoucnu, slouží širokému spektru uživatelů k dopravě, turistice i sportu, chrání životní prostředí a současně přispívají k hospodářskému rozvoji regionu. Skutečnost, že přínosy těchto stezek bohatě vyvažují náklady na jejich výstavbu, již pochopily obce, regiony i vlády ve většině zemí západní Evropy a USA, a proto je tam výstavba drážních stezek často podporována přímo státem.

I když v ČR evidujeme již několik realizovaných a připravovaných projektů stezek na rušených tratích, ucelený systém konverze rušených železnic na stezky pro bezmotorovou dopravu zde chybí. Podporu pro vznik takového systému lze přitom vyčíst ze základních strategických dokumentů, týkajících se udržitelného rozvoje a dopravy, a to zejména ve Strategii udržitelného rozvoje ČR, Dopravní politice ČR pro léta 2005 – 2013 a Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.



V případě říčních stezek není problémem neexistence vhodných koridorů (vodních toků) ale spíše složité přírodní podmínky v jejich blízkosti, které často činí výstavbu doprovodných cest a stezek neřešitelnou či nesmírně technicky nákladnou. Říční stezky ale na druhou stranu tvoří páteř cyklistické sítě ve vyspělých evropských zemích a je žádoucí, aby tomu tak bylo i v České republice. Je pozitivní, že vývoj takovému trendu naštěstí zatím nasvědčuje.

Poslední část metodiky tvoří problematika výstavby a obnovy polních a lesních cest. Tyto cesty sice nejsou primárně určeny pro cyklistiku, ale jejich role pro vytvoření cyklistické sítě je nepostradatelná, protože není možné vždy a všude budovat nové cesty výhradně pro cyklisty.

#### **4.1.2.1. Transformace opuštěných a zrušených železnic na drážní stezky**

V České republice existují stovky kilometrů opuštěných železnic. Většina z nich byla již zrušena, některé tento osud v důsledku nedostatku financí na údržbu čeká.

Idea využít rušené železnice pro budování drážních stezek pro pěší a cyklisty se objevila již v 60. letech 20. století v USA, odkud se rozšířila do celého světa. V důsledku odlišných drážních předpisů se v jednotlivých zemích vyvinuly různé systémy konverze rušených železnic na drážní stezky. Existují příklady ze zahraničí? Jaké jsou podmínky pro konverzi v ČR? Co všechno je nutné udělat pro to, abychom mohli na zrušené dráze vybudovat cyklostezku? Máme už i u nás příklady, kterými je možné se řídit? Jaký jiný statut dráhy existuje? A je zrušená dráha jedinou možností pro vytvoření liniového koridoru?

Na tyto a ještě mnoho dalších otázek odpovídá první kapitola dané metodiky.

#### **Krátké shrnutí současného stavu:**

V ČR se budování drážních stezek dosud rozvíjí jen pozvolna. Nejstarší, asi 3 km dlouhou drážní stezku nalezneme mezi Českou Lípou a Vlčím Dolem. Z České Lípy pak vede i novější 17 km dlouhá drážní stezka směrem na Kamenický Šenov, dnes dobudovaná asi do poloviny. Několik kratších úseků na místě bývalých důlních vleček a tramvajových tratí tvoří součást sítě cyklostezek v Ostravě. Opuštěnou železniční trať Cheb – Waldsassen využilo v délce 4 km město Cheb pro vedení mezinárodní cyklotrasy Valdštejnova cyklostezka. Městu Cheb se navíc podařilo zachovat část původního vybavení trati (patníky a signalizaci), takže návštěvník podlehoje dojmu, jako by poslední vlak projel právě před chvílí. Na Nymbursku funguje již několik let hojně navštěvovaná drážní stezka Taxis u Loučeň. V Praze byla ke konci roku 2009 otevřena 3 km dlouhá drážní stezka ve Vysočanech, která je i s tunelem součástí Greenways Rokytky, která využívá těleso bývalé průmyslové vlečky. V roce 2010 pak přibyla v Praze další stezka z hlavního nádraží k Vítkovu, která poprvé v ČR zahrnuje i tunel.

Z připravovaných projektů je možné jmenovat drážní stezku Lupěné – Hoštejn u Zábřehu, stezku mezi Nezamyslicemi a Morkovicemi, Kyjovem a Mutěnicemi, Sázavou a Přibyslaví, stezku na plánované přeložce trati Plzeň – Chrást a řadu dalších. Po neúspěšných cestách v místech opuštěných železnic je vedena také celá řada cyklotras, např. v úseku Kuřim – Veverská Bitýška. V souvislosti s rušením železničních tratí a v důsledku nedostatku financí na jejich opravy a údržbu rozhodlo Ministerstvo dopravy pro rok 2010 o vyhlášení speciálního dotačního titulu SFDI na budování drážních stezek. Tento impuls by měl pomoci nastartovat program drážních stezek v ČR.

Od 1.6.2008 byl rozšířen par. 20 odst. 4 zákona č. 77/2002 Sb. o možnost bezúplatného převodu majetku, podmíněného souhlasem vlády. Státní organizace **Správa železniční dopravní cesty** nemůže bez souhlasu vlády **bezúplatně převádět majetek železniční dopravní cesty na třetí osobu, ani** učinit majetek, který tvoří železniční dopravní cestu, předmětem vkladu do jiné společnosti, zástavního práva, ručení nebo kupní smlouvy. Tento majetek též nelze postihnout výkonem rozhodnutí. Nastává mnohdy absurdní situace, kdy obec či svazek obcí má zájem a možnost financování opuštěné železniční trati a konverzi na cyklostezku, přičemž udrží liniovost celé stavby a v případě návratu umožní i opětné otevření železniční trati, ale z důvodů vysoké ceny nemůže záměr zrealizovat. SŽDC nemůže zbytečný majetek ve své správě převádět na kraje, města a obce bezúplatně, neboť jí to zákon neumožňuje. Majetek je převáděn za cenu obvyklou dle znaleckého posudku a k převodu musí dát souhlas Správní rada SŽDC a vláda ČR. V případě pozemků po rušených železnicích je ale možné k pozemkům zřídit věcné břemeno za účelem zachování jejich liniovosti pro případnou zpětnou konverzi na železniční trať. To výrazným způsobem sníží tržní hodnotu pozemků a cena, stanovená znaleckým posudkem, dosáhne i jen 1,- Kč za 1-100m<sup>2</sup>. Tato cena je pak využitelná jako oficiální „cena obvyklá“.



Obrázek 14 - Ukázka drážní stezky Česká Lípa – Kamenický Šenov, zdroj: Nadace Partnerství

**Doporučení k bezúplatnému převodu opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku, aneb konverze zrušených železnic na drážní stezky v ČR:**

- vyjádření oficiální podpory využití zbytného drážního majetku, včetně budování cyklostezek na rušených železnicích;
- uzákonění povinnosti SŽDC a ČD nabídnout zbytný drážní majetek přednostně městům a obcím, v jejichž katastru se daný majetek nachází;
- uzákonění povinnosti SŽDC realizovat převod pozemků po zrušených železničních tratích jen v celku, přičemž při prodeji bude u těchto pozemků zřizováno věcné břemeno zachování jejich liniovosti pro případnou zpětnou konverzi na železniční tratě, což umožní výrazně snížit cenu za převod dle znaleckého posudku;
- uzákonění převodu vlastnických práv ke všem pozemkům pod železničními tratěmi (zejména v obvodu železničních stanic) na SŽDC, aby nebyla porušena liniovost daných pozemků a aby se do budoucna předešlo problémům s využitím železničních tratí jako liniových pozemků, např. pro budování cyklostezek;
- nalezení dalších zdrojů pro financování závazků SŽDC, převzatých od státní organizace České dráhy, ve spolupráci se SŽDC.

**4.1.2.2. Stezky podél vodních toků**

**Krátké shrnutí současného stavu:**

Vodní toky představují často jediný reálný koridor, jakým lze dosáhnout relativně přímého či nejméně klikatého průběhu cyklistické trasy urbanizovaným či venkovským územím bez zbytečného převýšení. Výhodou vodních toků je také jejich (více či méně) přírodní charakter. Také sídelní struktura se v minulosti vytvářela do značné míry podél vodních toků. Díky této skutečnosti dnes leží na březích významných českých toků prakticky všechna velká města (a jejich centra) i velká část hlavních turistických památek a dalších cílů (Karlštejn, Lednice, Litomyšl...). Podobně je tomu i v dalších evropských zemích, a proto není divu, že právě vodní toky a doprovodné cesty podél jejich břehů tvoří páteř národní cyklistické sítě ve všech cyklisticky vyspělých evropských zemích (Dunaj, Labe, Rýn, Temže...). V České republice tomu tak ovšem zatím ve všech vhodných případech není. Před liniovými páteřními trasami podél řek procházejícími několika regiony jsou z praktických důvodů často preferovány jen krátké paprscité nebo okružní trasy místního významu vedené například v rámci jediného mikroregionu, protože spolupráce a koordinace s místními a dobře známými partnery je výrazně snazší.

Významnou součástí vodních toků jsou vodní díla, která byla na jednotlivých tocích vybudována. Vodní díla položená v relativně mělkých údolích, v urbanizovaných nebo intenzivně rekreačních územích a se snadno

přístupnými břehy jsou ideální pro tvorbu nenáročných okružních cyklistických tras vedených bez zbytečného převýšení okolo celé vodní plochy. V některých případech by takové zpevněné okruhy byly vhodné i pro in-line bruslení (například VD Kyjice). Většina vodních děl je ovšem vybudována ve strmých údolích, kde i přes velký potenciální význam cyklistické trasy bude výstavba doprovodné břehové cesty nereálná nebo reálná ve velmi dlouhém časovém měřítku (například vodní díla vltavské kaskády s výjimkou VD Hněvkovice, kde se podařilo realizovat alespoň částečnou výstavbu doprovodné cesty v komplikovaném terénu).



Obrázek 15 - Ukázka říční stezky podél Labe (Dolní Žleb, Ústí nad Labem), zdroj: Nadace Partnerství

### **Doporučení k podpoře vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích.**

Říční stezky jsou zpravidla navrhovány jako běžné cyklistické stezky a často se i v oblasti, kde se již dnes v blízkosti vodního toku pohybují další uživatelské skupiny, postupuje, jako by dříve v blízkosti dané řeky žádný život nebyl. V některých případech ovšem stávající uživatelské skupiny z nové stezky nezmizí, ale budou ji dále používat a nevhodným uspořádáním zvyšovat riziko uživatelských střetů. Nejen proto je třeba pamatovat alespoň na některé následující praktické zásady a vyvarovat se uvedených chyb:

- Stezka by zejména v urbanizovaných úsecích měla být dostatečně široká, nábřeží je atraktivním místem, které budou vyhledávat i jiné než plánované skupiny uživatelů (cyklisté, pěší procházky, psi na vodítku či bez něj, rodiče s kočárky, in-line bruslaři...).
- Lavičky, informační panely, mapy... a část stezky vyhrazená pěším má být VŽDY umístěna na straně blíže k vodnímu toku. Většina uživatelů (včetně cyklistů) se u vody ráda zastavuje, pozoruje vodní život, krmí ptactvo, čte si apod. Pokud je blíže k vodě vedena cyklistická část stezky, uživatelé sledující místo provozu na stezce vodní hladinu budou bránit provozu a zvyšovat riziko nehody (včetně svých odstavených kočárků, jízdních kol apod.).
- Nábřeží je vhodné řešit komplexně, jedná se téměř vždy o jeden z nejcennějších prostorů v sídlech, který se může z koridoru pro rychlou dopravu změnit v atraktivní rekreační a společenskou lokalitu (typu městská promenáda). Rozšíření projektu o doprovodný mobiliář apod. se zpravidla již záhy po realizaci bohatě vyplatí, nevyplatí se naopak levná a dílčí řešení, která se často musí záhy po otevření stezky přepracovat nebo rozšířit. K řece také patří přívozy (i ve městech s mosty), říční pláž s možností koupání, půjčovna loděk, herní prvky pro děti apod.
- Koridory vodních toků až na výjimky nebývají nejkratšími spojnicemi dvou míst v rámci jednoho nebo sousedních sídel. Díky riziku povodní se zpravidla s výjimkou historických center obytná zástavba kolem větších toků nerozvinula až k řece, a proto vodní tok netvoří lokální osu osídlení (například vzdálenost mezi sousedními sídly je zpravidla po přímé silnici mezi nimi kratší, i jízda na kole je po přímé silnici rychlejší). Říční stezky by tedy zpravidla neměly být navrhovány jako rychlé cyklistické koridory pro každodenní dojíždění, ale spíše jako rekreační trasy pro pomalou cyklistickou a pěší dopravu s častým zastavováním. Toto by mělo být respektováno i při navrhování návazných úseků, kombinace vedení části trasy podél řeky a sousední části (po cyklostezce nebo rychlých cyklopruzích) podél rušné silnice obvykle vede k

nespokojenosti obou základních skupin uživatelů (příliš pomalá jízda podél řeky v očích jedné skupiny vs nebezpečný a rušný ošklivý úsek podél silnice v očích druhé skupiny).

- Pokud sídlo leží na soutoku několika významných nebo atraktivních vodních toků, je dobré už při plánování říční stezky podél prvního z nich předběžně počítat s výhledovým řešením napojení a zpřístupnění soutoku z dalších říčních stezek. Podobně je také vhodné předem počítat s potřebou napojení železniční stanice od řeky na dálkových a nadregionálních říčních stezkách.
- Při křížení říčních stezek se silnicemi a železnicemi je vhodné kromě úrovněového (v případě potřeby) preferovat bezpečnější mimoúrovňové a bezbariérové křížení v prostoru pod mosty (mezi pilířem mostu a vodním tokem, pokud to výškové a šířkové poměry umožňují). V případě zatížených silnic a železnic by takové mimoúrovňové křížení mělo být preferováno vždy (jízda po takové stezce se potom stane atraktivnějším zážitkem, vznikne navíc improvizovaný přístřešek pro případ krátkého deště apod.), v případě městských říčních stezek v zástavbě je vhodné umožnit i přehledné úrovněové křížení městských komunikací, které je lepší například pro subjektivní pocit bezpečí po setmění (zejména pro ženy).
- U větších řek s menším množstvím mostů a lávek (Labe, Vltava, Morava, ... – zejména dolní toky) nebo v hustě osídlených oblastech (například Ústecko, Dobřichovicko, Praha apod.) často nestačí vybudovat říční stezku pouze na jediném břehu řeky, protože její překonání budou uživatelé vnímat jako komplikované a zdoluhavé (případně prodloužení vzdálenosti) a budou využívat jiné alternativní způsoby dopravy do cíle cesty. Přestože v současnosti může být vnímáno jako reálný cíl vybudovat říční stezku pouze po jednom břehu řeky, v případě územní přípravy (územního plánování a nakládání s potřebnými pozemky) by mělo být pamatováno i na výhledové doplnění říční stezky na druhý břeh.
- Také v zahraničí mají nedokonalé stezky. Je dobré říční stezku naplánovat a zprovoznit alespoň v nedokonalé provizorní podobě, protože uživatelský tlak je stabilnějším hnacím motorem jejího vylepšování než pomíjivá politická podpora. **Pokud budeme čekat s nabízením říční stezky až do doby dokončení všech jejích problematických úseků, je také možné, že se cyklistického využívání daného koridoru nedočkáme nikdy.** Důležité ale je, aby byly dobře a reálně popsány problémy a úskalí, které cyklistu na stezce potkají, a nebyl jimi nemile překvapen až v terénu. Běžný uživatel říční stezky zpravidla nebývá takovým nadšencem v oblasti moderních a bezpečných technických řešení jako její projektant. Pokud například bude vybudována nákladná kilometrová objížďka s velkým převýšením nahrazující třisetmetrový nebezpečný úsek silnice po rovině podél řeky, je vysoce pravděpodobné, že velká většina cyklistů bude raději riskovat a nabídnuté dokonale bezpečné delší řešení nevyužije (tj. vynaložené peníze mohly být využity účelněji – například na další nový úsek říční stezky nebo označení pruhů či osazení dopravních značek na onom nebezpečném úseku, který reálně využije většina cyklistů). Podobně také řada uživatelů v prostoru říčního nábřeží nevíta záplavu značek upravujících začátek, průběh a konec stezky apod., pokud je to například z vodorovného značení či běžným pocitem i bez značení zcela zřejmé).

Další informace najdete v druhém díle metodiky "KONCEPCE LINIOVÝCH KORIDORŮ A VYTVÁŘENÍ PROPOJENÉ SÍTĚ MÍST V URBANIZOVANÝCH AGLOMERACÍCH A VE VOLNÉ KRAJINĚ."

#### 4.1.2.3. Polní a lesní cesty

Pohyb cyklistů v urbanizovaném území má svá pravidla a zákonitosti. Daleko větší důraz je kladen na kvalitní dopravní napojení nejdůležitějších cílů cest, tedy na rychlost dosažení cíle. Ale i v městském prostředí mají liniové koridory pro cyklisty svoji neodmyslitelnou funkci. Tvoří většinou důležité zelené páteře v jinak zastavěném území.

Při budování chráněných liniových koridorů v extravilánu se budeme setkávat s dvěma základními způsoby přístupu. Ten první spočívá v budování nových úseků cyklostezek, resp. místních a účelových komunikací pro cyklisty. Ten druhý pak ve využívání stávající dopravní infrastruktury, resp. koridorů pro ni určených například pozemkovými úpravami.

Zatímco v prvním případě musí být dodržovány základní návrhové parametry dané příslušnými normami a technickými předpisy, ve druhém případě nám nezbude nic jiného než konstatovat, že použitý úsek je více nebo méně vhodný pro cyklisty. Týká se to především úpravy existujících polních a lesních cest. Úseky cest, které bychom chtěli využít pro vedení cyklistického koridoru, přestože nesplňují normové požadavky, mají jednu podstatnou nevýhodu. Nejde na ně získat finanční dotaci.

## Polní cesty

Síť polních cest využívaných pro hospodářské účely i jako spojnice sousedních sídel vznikala již ve středověku. V historické době existovalo daleko větší množství cest, protože každý hospodář potřeboval mít přístup na své pole a do okolní krajiny. Polní cesty se využívaly také při cestách na návštěvy, za zábavou, do kostela nebo do města na trh. Z určité části bývalých cest se postupem času vyvinuly zpevněné meziobecní silnice, část cest zůstala v lepším či horším stavu zachována dodnes a určitá část cest také zcela zanikla nebo alespoň zarostla travou a náletovou vegetací. Obnova polních cest na venkově je důležitá především pro zachování a obnovení přístupu lidí do okolní krajiny, zemědělskou činnost a v neposlední řadě také pro rekreaci a cestovní ruch včetně cyklistiky.

Polní cesta je v českých pravidlech silničního provozu zmíněna jako druh účelové komunikace. ČSN 73 6109 ji definuje jako účelovou komunikaci, která slouží zejména zemědělské dopravě a může plnit i jinou dopravní funkci, jako cyklistická stezka nebo stezka pro pěší, a charakterizuje ji jako směrově nerozdělenou komunikaci. Nazývají se tak nejen cesty mezi poli, ale i jinde ve volné krajině (nejde-li o lesní cestu) – přímou definici polní cesty však české zákony neobsahují. Obvykle se jako polní cesta označují zpevněné i nezpevněné komunikace v krajině, které nejsou evidovány jako silnice ani jako místní komunikace a umožňují provoz motorových vozidel; pokud neumožňují, označují se jako stezka nebo pěšina.

Polní cesty slouží ke zpřístupnění staveb a pozemků vzdálených od silnic či místních komunikací vlastníkům pro účely dopravy a zemědělské výroby a jejich napojení na síť silnic, místních komunikací, lesních cest nebo jiných účelových komunikací a ke zpřístupnění krajiny a propojení důležitých bodů ve volné krajině s ohledem na vedení turistických tras (pěších, cyklistických, jezdeckých, lyžařských). Účelem polní cesty může být i vyloučení účelové zemědělské dopravy ze silnice.

Polní cesty a vegetace kolem nich dotváří ráz krajiny a zvyšují její biodiverzitu, trvalým a výrazným způsobem ohraničují pozemky a katastrální území. Polní cesty mohou mít význam v protierozní ochraně půdy a vodohospodářství.

Veřejně přístupné účelové komunikace, stezky i pěšiny mimo zastavěné území podléhají podle Zákona o ochraně přírody a krajiny povinné evidenci u obecních úřadů a nesmějí být rušeny ani zřizovány bez souhlasu pověřeného obecního úřadu.

Polní cesty jakožto účelové komunikace obecně spadají do práva bezplatného obecného užívání obvyklým způsobem a k obvyklým účelům podle § 19 odst. 1 Zákona č. 13/1997 Sb, pokud zákon nestanoví pro speciální případ jinak. Na návrh vlastníka a k ochraně jeho oprávněných zájmů může silniční správní úřad veřejný přístup upravit nebo omezit. Právo vstupu je zaručeno i § 63 zákona o ochraně přírody a krajiny (institut veřejné přístupnosti krajiny), přičemž zákony vymezují možnosti omezení tohoto práva.

Oficiálně neplatí pro polní cesty žádné speciální omezení rychlosti: pro motorová vozidla tedy platí obecné omezení rychlosti na 90 km/h a pro nemotorová vozidla není rychlost konkrétní hodnotou omezena. Zastavěná část obce se na polních cestách nevyznačuje a tedy v ní neplatí omezení rychlosti na 50 km/h, typicky však polní cesty zastavěným územím nevedou. Fakticky se na rychlost jízdy vztahuje především obecná povinnost přizpůsobit rychlost jízdy schopnostem řidiče, vlastnostem vozidla a nákladu, stavu pozemní komunikace a dalším okolnostem.



Obrázek 16 - Ukázka zpevněné polní cesty (Hořice na Šumavě), zdroj: Nadace Partnerství

Vyústění polní cesty nebo jiné účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci se podle definice křižovatky v § 2 zákona č. 361/2000 Sb. nepovažuje za křižovatku. Pro vjíždění z účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci platí podle § 23 stejná pravidla jako při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Pravidla provozu v místě křížení či jiného styku dvou či více účelových komunikací nejsou blíže stanovena.

Rozdělení polních cest

ČSN 73 6109 dělí polní cesty do třech hlavních kategorií. Návrhové parametry se uvádějí písmenem P a údajem o návrhové šířce a za lomítkem návrhové rychlosti (například P7,0/50 nebo P3,0/30).

- Hlavní polní cesty: návrhová šířka 7 až 4 metry, návrhová rychlost 50 až 30 km/h, jedno- i dvoupruhové, pro svoz z oblasti 50 až 500 ha.
- Vedlejší polní cesty: návrhová šířka 4,5 až 3,5 metrů, návrhová rychlost 30 km/h, jednopruhové, pro svoz z oblasti 50 až 200 ha.
- Doplnkové polní cesty: návrhová šířka 3,5 až 3 metry, návrhová rychlost 30 km/h, jednopruhové, nezpevněné

Jedním z nejdůležitějších nástrojů na budování vhodné cyklistické infrastruktury v rámci dálkových koridorů jsou pozemkové úpravy. Je proto důležité vědět, jak je možné tohoto nástroje využít.

Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. V těchto souvislostech se k nim uspořádávají vlastnická práva a s nimi související věcná břemena. Současně se jimi zajišťují podmínky pro zlepšení životního prostředí, ochranu a zúrodnění půdního fondu, vodní hospodářství a zvýšení ekologické stability krajiny. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního operátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb. ze dne 21. března 2002 o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů.

Realizace pozemkových úprav úzce souvisí i s naplňováním programu obnovy venkova, který účinně motivuje obyvatele venkova k tomu, aby se nejen prostřednictvím samosprávy, ale i vlastními silami snažili o harmonický rozvoj plnohodnotného životního prostředí, udržování přírodních a kulturních hodnot krajiny a o rozvoj ekologického hospodaření. Neopominutelná je i související realizace tvorby krajinných programů, jako např. úprava vodohospodářských poměrů, obnova toků a nádrží, budování protierozní a protipovodňové ochrany území, systémů ekologické stability, biocenter a biokoridorů, obnova remízků nezbytných pro život drobné zvěře, zajištění lepší přístupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest a v neposlední míře dosažení estetické kvality krajiny za účelem zvýšení rekreačního efektu.

Pozemkové úpravy jsou jedním z klíčových faktorů pro rozvoj venkova. Prostřednictvím právě tohoto opatření je řešena problematika vlastnických vztahů pozemkové držby, nedostatečná zemědělská infrastruktura či absence prvků ekologické stability krajiny. Pro zlepšení životního prostředí se doporučuje realizovat projekty Územních systémů ekologické stability jako jedno z nosných opatření. Je na místě poukázat na komplikace spojené s majetkoprávními vztahy. Pozemkové úpravy také nepřímo napomáhají rozvoji podnikání a mají nesporný efekt v oblasti udržitelného rozvoje.

Při provádění pozemkových úprav dochází k racionálnímu prostorovému uspořádání pozemků všech vlastníků půdy v daném katastrálním území a podle potřeby také k reálnému vytyčení těchto pozemků v terénu. Nedílnou součástí návrhu pozemkových úprav je i plán společných zařízení. Ten tvoří cestní síť a systém ekologických protierozních, hydrologických a krajinných opatření.

## Lesní cesty

Lesní cesta je v českých pravidlech silničního provozu zmíněna jako druh účelové komunikace. Lesní cesta je termín vyhrazený pro komunikace sloužící primárně lesnímu hospodářství; turistickým a jiným veřejným účelům slouží kromě nich ještě lesní stezky a lesní pěšiny. Zatímco silnice procházející lesem se nepovažuje za součást lesa, na lesní cesty se zpravidla vztahuje lesní zákon. Některé lesní cesty patří přímo vlastníkovému lesu, některé patří jiným vlastníkům.



Obrázek 17 - Ukázka informačního panelu u lesní cesty (Lichovy), zdroj: Nadace Partnerství

Lesní cesty jsou v České republice definovány a kategorizovány v ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť (3/1996). Ta rozděluje lesní cesty do 6 skupin, tedy na lesní cesty 1. až 4. třídy (zkratky 1L až 4L), lesní stezky a lesní pěšiny.

- Lesní cesta 1. třídy je odvozní cesta umožňující celoroční provoz, vybavená vozovkou umožňující zimní údržbu. Minimální šířka jízdního pruhu je 3 metry a minimální průjezdní šířka 4 metry. Maximální podélný sklon je 10 %, v krátkých úsecích v horách až 12 %.
- Lesní cesta 2. třídy je odvozní cesta umožňující alespoň sezonní provoz. Povrch cesty se doporučuje vybavit zpevněním nebo jednoduchou vozovkou s prашným povrchem, není-li podloží samo o sobě dost pevné. Minimální šířka jízdního pruhu je 2,5 metry a minimální průjezdní šířka 3,5 metrů. Podélný sklon nemá překročit 12 %.
- Lesní cesta 3. třídy je přibližovací cesta sjízdná pro traktory a speciální přibližovací prostředky, v příznivých případech i pro terénní motorová vozidla. Minimální volná šířka cesty je 3 metry. Povrch může být provozně zpevněn, částečně zpevněn nebo nezpevněn.
- Lesní cesta 4. třídy může být přibližovací cesta nebo přibližovací linka pro stahování dřeva po spádnicí s nezpevněným povrchem a neodstraněnou organickou vrstvou půdy, o šířce minimálně 1,5 metru, bez dalšího vybavení.
- Lesní stezka se navrhuje v parametrech podle účelu (cyklistická, jezdecká atd.)
- Lesní pěšina se zřizuje tak, aby podchytávala turisticky zajímavá místa (kardinální body). Povrch chodníků je výhradně přírodní (přirozené podloží, kámen, dřevo).

Lesní stezky a lesní pěšiny blíže definovány nejsou; všechny lesní cesty, stezky i pěšiny mimo zastavěné území však podléhají podle Zákona o ochraně přírody a krajiny povinné evidenci u obecních úřadů a nesmějí být rušeny ani zřizovány bez souhlasu pověřeného obecního úřadu. Vzhledem k tomu, že pouhé vyšlapání pěšiny bez cílené stavební činnosti pravděpodobně nespadá pod pojem „zřízení“, mohou tak pěšiny snadno vznikat i bez souhlasu a vědomí úřadů.

### Lesní stezky (singletrack)

V poslední době hodně často používaný pojem. Původní anglosaský výraz pro úzkou lesní cestu s přírodním povrchem pro horská kola zdomácněl jako singltrek.

Bajkové singltreky se začaly ve Spojených státech stavět už s příchodem horských kol. Jejich metodika je odvozena od způsobu, jakým se dřív stavěly stezky pro pěší a pro koně. Před necelými deseti lety je s velkým úspěchem začali pro cyklisty stavět velšští a skotští lesníci.

Cesta o šířce do 1,8 m má přírodní povrch, nesmí nikdy stoupat víc než polovinu sklonu spádnicí a úsek trasy by nikdy neměl mít celkový sklon větší než 15 %. Koruna stezky je celá zařízlá do svahu a mírně se v příčném směru sklání, aby odváděla vodu. Ve směru jízdy stezka často alespoň na krátký čas mění směr a sklon. To zabraňuje tomu, aby voda stékající po jejím povrchu nabrala rychlost způsobující erozi. Vinoucí se charakter cesty ale taky reguluje rychlost, kterou se po ní cyklisti mohou pohybovat. Singltrek je zpravidla jednosměrný

Singltrek je levný a pokud je správně postavený, vyžaduje minimální údržbu. Jeden kilometr asfaltové cyklostezky může stát i víc než tři miliony korun, jeden kilometr singletracku stojí podle povahy terénu 100 -

300 tisíc. Singltrek harmonizuje pohyb různých uživatelských skupin, cyklistů i pěších. Není potřeba zákazů a příkazů, cyklisté mohou jet pouze takovou rychlostí, která neohrožuje ostatní. Singltrek představuje menší zásah do přírodních procesů, s věkem zraje a srůstá s přírodou.

V českých podmínkách se singltreku nejvíc blíží staré lovecké chodníky. Ty jsou stavěny tak, aby se myslivec nezadýchal a mohl stále přesně mířit. Proto se příjemně vinou svahem v mírných a udržitelných sklonech. High-tech singltrek je oproti tomu navrhován tak, aby blažil tělo a duši terénního cyklisty. Je pohybově a vizuálně ještě pestřejší.

## 4.2 Cyklistická doprava v dopravním a územním plánování

### 4.2.1 Obecné teze

#### Celková koncepce

Cíle:

- Zajistit souvislou síť bezpečných a přímých cyklostezek a dalších komunikací vhodných komunikací pro cyklisty, atraktivní parkovací zařízení pro cyklisty a další služby.
- Začlenit cyklistickou infrastrukturu do každého plánování infrastruktury, protože to je základní předpoklad existence cyklistické dopravy. Tento cíl má splnit již dříve zmíněná funkce cyklokoordinátora.
- Cyklistická síť by měla být **souvislá, bezpečná a přímá** a měla by splňovat následující obecné požadavky:
  - splňovat požadované normy,
  - být efektivní,
  - být bezpečná,
  - zajistit dostupnost každé oblasti, každého cíle,
  - být souvislá, bez přerušování sítě

Pro vybudování souvislé, bezpečné a efektivní cyklistické sítě mají velký význam doprovodná opatření omezující motorovou dopravu. Tato opatření by měla být součástí místní cyklostrategie. V tomto bodě je důležité, aby do sebe cyklistický plán a místní dopravní generel vzájemně zapadaly. Obě strategie by se měly dohodnout na principu "vyhnout se, přesunout a chovat se přijatelně", který v podstatě říká, že pokud přítomnost motorové dopravy není nezbytně nutná, měli bychom se jí vyhnout a koncentrovat ji jen na hlavní komunikace. Je-li motorová doprava vhodně koncentrovaná, je velmi pravděpodobné, že opatření pro zklidnění dopravy splní požadavky cyklistické dopravy (zejména z hlediska bezpečnosti), a to při nízkých nákladech. Rychlostní limity obecně, a zejména zóny s omezením do 30 km/h, zajišťují cyklistům dobré podmínky bez nutnosti investovat do nákladných opatření na separaci automobilové a cyklistické dopravy.

Pokud je automobilový provoz vysoký a nelze se mu ani vyhnout ani ho přesunout, je vhodné v zájmu bezpečnosti cyklistů vytvořit cyklopruhy namísto oddělené cyklistické infrastruktury. Různé studie dokázaly, že jízda na kole na úrovni komunikace zvyšuje bezpečnost, protože zejména na křižovatkách jsou cyklisté pro řidiče lépe viditelní. Bezpečnost a kladné přijetí pomohou zvýšit i doprovodné informační kampaně pro veřejnost o správném chování a využívání těchto opatření.

### 4.2.2 Metodika "Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty" a TP 179

Výše uvedené principy jsou již zpracované v metodickém materiálu z roku 2008 „Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty“ - ISBN 978-80-86502-81-6, který prohlubuje poznatky o budování cyklistických stezek z normy ČSN 73 61 10 a z Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“. Metodika je rozdělena do pěti tematických kapitol: 1. Obecné zásady plánování. 2. Vedení cyklistické dopravy v extravilánu. 3. Vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru. 4. Komunikace pro cyklisty v přidruženém prostoru nebo samostatně vedené. 5. Specifické případy řešení cyklistické dopravy. Každá



kapitola obsahuje sadu vzorových řešení cyklistické infrastruktury. Materiál vypracovalo ČVUT FD a CDV. Velký důraz je pak věnován otázkám jízdy cyklistů v hlavním dopravním prostoru, integraci i jejich segregaci od ostatní dopravy. Metodika je určena především pro úředníky, politiky a projektanty jako pomocné vodítko, které ukáže, jakým způsobem lze v určitém prostředí a za daných podmínek nabídnout uživatelům jízdních kol vhodnou a kvalitní infrastrukturu.

Na tuto metodiku pak navážou aktualizované Technické podmínky 179, které vychází v roce 2012.

Oba dva materiály rozlišují 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 -> Vlak -> 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 systému. 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 vozovek).

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.

**Města by si proto měla nechat zpracovat generel cyklistické dopravy, který musí být součástí územního plánu obce,** jako základní dokument pro smysluplný rozvoj cyklistické dopravy v obci, městě, regionu a začlenit jej do územního plánu města.

Města mají k dispozici pro realizaci cyklistické infrastruktury normy, či technické podmínky pro navrhování cyklistické infrastruktury. Je důležité, aby místní cyklokoordinátoři (případně administrativní pracovníci obce) kontrolovali, zda jsou ve všech plánech splněny normy a integrace týkající se cyklistické infrastruktury, a pokud ne, aby požadovali příslušné změny. S tím jsou spojena i samotná školení a vzdělávání administrativních pracovníků.

## **4.2.3 Základní pravidlo pro zpracování generelu cyklistické dopravy**

### **aneb filosofie „z bodu A do B“, aneb rychle, pohodlně a bezpečně.**

V českých městech, až na světlé výjimky, většinou cyklostezky nevytváří ucelenou síť. Zjednodušeně: cyklista se nemůže dostat rychle, pohodlně a bezpečně ze svého bodu A do bodu B. Stačí si jen změřit, kolik metrů se dá ujet na kole, aniž by člověk nenarazil na jedinou bariéru. Jak je uvedeno výše „není to jen o cyklostezkách“, ale i o integraci do současného prostoru. Člověk na kole se přeci může pohybovat všude kromě dálnic, silnic pro motorová vozidla (a pokud mu je více než 10 let, tak by neměl ani na chodníky). Záleží pak na tom, jak je vnímán ostatními, jak se chová sám, tedy zda prostor, kterým se pohybuje je pro něj bezpečný a zda není nebezpečný on pro někoho dalšího.

Striktní dodržování oddělování všech ode všech se v praxi neosvědčuje. Jednak na to nejsou finanční prostředky ani prostor, a jednak (pohledem dopravním) to mnohdy nefunguje ani v rámci bezpečnosti a plynulosti provozu. Pocit minima omezení při pohybu ve „svém koridoru“ pak ovlivňuje chování v místech

křížení. V těchto místech pak dochází k mnohem závažnějším kolizím než v případě sdíleného prostoru, kde je každý uživatel „obezřetnější neustále“, což v případě, že se zažije, má efekt celkové větší ohleduplnosti a to nejen v dopravě, ale také s přesahem společenským.

Tuto problematiku může pojmut již územní plánování a to ve velkém i malém měřítku. **Územní plánování musí nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola, bez zbytečných objížděk a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklodoprava byla konkurenceschopná a bezpečná.** Výchozím bodem je zapojit do věci urbanisty společně s dopravními inženýry vyzbrojené politickou vůlí, kteří budou klást důraz na zpřístupnění veřejných prostor i pro lidi na kolech.



Obrázek 18 – Praha, Podolské nábřeží

Česká republika má zákony, vyhlášky, technické podmínky a normy, které vytváří zatím relativní prostor pro to, aby mohla být výrazně podpořena cyklistika v našich městech. Legislativa a technická literatura však nemůže pojmut jednotlivosti a specifika každého území a především pak nemůže pojmut koncepci území. K tomu mají sloužit koncepční dokumenty, které se po odsouhlasení stanou územně plánovacími podklady, resp. dokumenty, které je nutno dle stavebního zákona respektovat.

Tento podpůrný pilíř by se dal tedy spíše nazvat „***myslete, jak projektovat a koncipovat moderní město tak, aby dalo lidem možnost jezdit na kole celý život a prospívat tak jejich vlastnímu zdraví i životnímu prostředí***“.

Aby město bylo příjemné pro život, musí umožňovat mobilitu pro všechny. Musí být dobře dostupným městem, které umožňuje všem svým obyvatelům být mobilní. Existují však početné skupiny obyvatel, jako jsou děti, mládež a senioři, které se potýkají s vážným omezením své mobility. Stále existuje mnoho částí měst, která jsou koncipována pouze pro pohyb automobilem, čili pro dopravní prostředek, který tito lidé nemohou dle libosti používat. Takový prostor brání chůzi i jízdě na kole a limituje život velké části obyvatel.



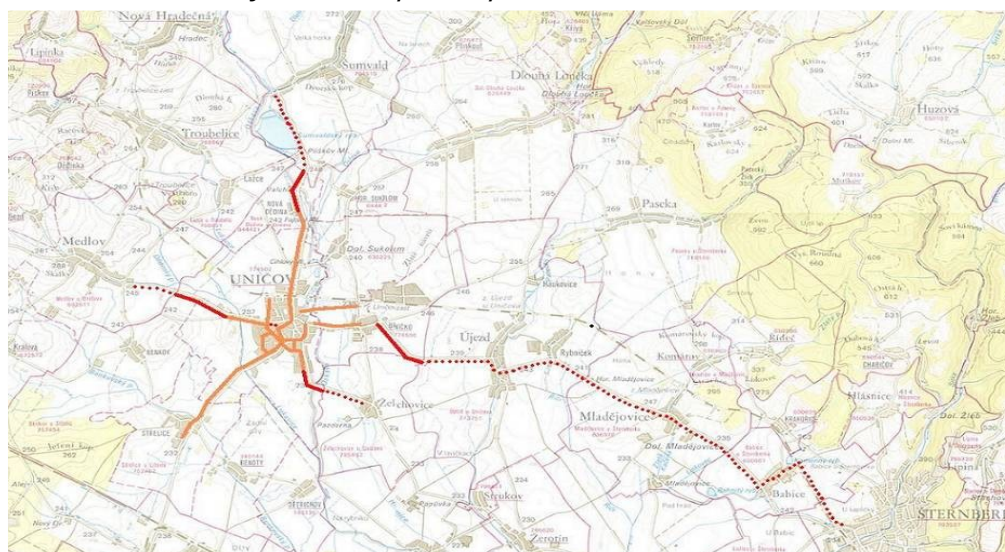
Obrázek 19 – CykloMobilita pro všechny?, ilustrační foto: Praha Kunratice

Jako příklad je možno vzít dopravu dětí do školy na kole. Média často uvádí, jak je špatné, že se dnešní děti vůbec nehýbou, jak stále více českých školáků je obézních. Ti z rodičů, kterým se ještě podaří dítě přemluvit, že nemusí kilometr, který mají do školy, jezdit autem, ale na kole, musí však denně trnout. Všeobecné ignorování cyklistické dopravy zkrátka vede k tomu, že dítě, které chce jet bezpečně do školy na kole, musí jet buď po chodníku a nebo vůbec. Prakticky lze konstatovat, že závislost dětí a seniorů na jiných lidech zbytečně zatěžuje prostor a samozřejmě i čas ostatních, zpravidla ekonomicky aktivních lidí, což má negativní vliv i na sociální a ekonomický vývoj a fungování nejen jedince, ale i společnosti.

### Modelový příklad - město Uničov

Budování cyklostezek je prováděno v souladu se schváleným projektem „Uničov – město bez bariér“ z 5/2005, který vychází ze zpracované studie „Řešení cyklistické dopravy v Uničově a místních částech“ z 4/2004 a v souladu se zpracovanou „Marketingovou strategií rozvoje cyklotras mikroregionu Uničovsko“ z 3/2006. Budování nových tras je prováděno dle plánovaného záměru, který spočívá ve snaze zajistit bezpečný cyklistický průjezd městem, bezpečné napojení místních částí obce na město s návazností na okolní obce regionu.

Vyjímečnost spočívá v tom, že řada měst má zpracované studie, generely, atd., ale často zůstávají jen na papíře se zdůvodněním, že nejsou finance na realizaci. Neplatí to ovšem v případě města Uničov, kterému se podařilo vybudovat do roku 2010 již 7 425m cyklistických komunikací v intravilánu a 5 600m v extravilánu.



Obrázek 20 – Mapa stávajících a plánovaných cyklostezek v Uničově a okolí



Obrázek 21 – Cyklostezka Uničov - Střelice

## 4.3 Vytváření prostoru pro cyklisty, aneb práce s veřejným prostorem

### 4.3.1. Obecné teze

Zajištění infrastruktury pro cyklisty vyžaduje dostatek místa ve veřejném prostoru. Obce jsou nuceny poskytnout velkou část svého prostoru automobilové dopravě. Pokud by obce **přeorganizovaly svou dopravu efektivnějším způsobem**, např. podpořily jinou než automobilovou dopravu nebo zrušily nadbytečné výjezdy, získaly by prostor i pro cyklistickou infrastrukturu.

V případě menších měst může být reorganizace veřejného prostoru kvůli dopravě problém. Zlepšit celkovou dopravní situaci v těchto menších obcích by mohlo vybudování místního obchvatu a zároveň snížení kapacity v ulicích vnitřního města. Kapacitu lze snížit tím, že prostor poskytneme právě cyklistické infrastruktuře. Tato opatření nesmíme realizovat jako izolované akce, musí být rozvíjena koordinovaně a integrovaně.

Všeobecná shoda panuje nad touto rovnicí:

**„Bariéra, kolizní místo nebo úsek = zajištění opatření pro nápravu.“**

Zřizované opatření pak může být buď organizačního charakteru, nebo představuje vyznačení cyklopruhů, resp. vybudování cyklostezky atp.“

Jednotlivá opatření jsou sice velmi důležitá, ale hlavní výzvou pro česká města je **přehodnocení celého pohledu nejen na dopravní systém města, ale především na veřejný prostor**. Vnímání potřeb cyklistů musí být zkrátka nedílnou součástí celkového dopravního řešení, jako se tomu postupně děje v celé Evropě.

Zástupci samospráv v některých městech se dnes soustředují hlavně na dostavbu silniční sítě s tím, že tím bude problém dopravy vyřešen a teprve pak se lze v klidu věnovat dopravě ostatní. To je ale běh na dlouhou trať, mnohdy trvající až 20 let. Potřeby obyvatel jsou však i jiné, než se pohybovat pouze automobilem. Výsledkem je jen hašení požárů, aneb odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod. Chybí

tu preventivní opatření. **Stále u nás na všech úrovních přetrvává pasivní dopravní politika, kdy se dopravní návrhy silničních staveb přizpůsobují situaci vzniklé boomem automobilismu.** Je třeba se přeorientovat na aktivní politiku a dopravu regulovat a řídit, ne se jí jen přizpůsobovat. Dopravní koncepce v evropském měřítku znamená podporovat všechny druhy dopravy, nejen zrovna tu, která přetlačuje jinou.



Obrázek 22 – Ilustrační foto: Praha, u Národního divadla

### **Modelový příklad na téma veřejný prostor - město Kadaň**

Na území České republiky se každý rok podaří realizovat desítky kilometrů nových opatření pro cyklisty. Zpravidla je návrh a realizace rutinní práce, při které je třeba dodržet několik základních zásad a vyhovět mnoha požadavkům úřadů a investorů. Málokdy se však vyskytne vedle chladnokrevného projektování i dílo, které se vryje do paměti propojením účelu, formy a krajinného designu. Liniová stavba s doplňky se totiž i ve své jednoduchosti může sama o sobě stát příjemnou částí cesty, cílem pro návštěvníky nebo land-artem pro umělce. Jaké to je, když se z původně řešeného technického problému stane dílo, které je ve výsledku svou podstatou pokorným propojením potřeb člověka a krajiny, se může každý přesvědčit ve městě Kadani.

Na břehu řeky Ohře, mezi Kadaní a Kláštercem nad Ohří postupně vzniká stezka pro chodce a cyklisty. Na rovině podél řeky člověk na kole chytne hravě tempo, ale když má opustit sedlo poté, co narazí na hráz a má se pustit do bezmála sedmdesáti schodů, docela mu to zkazí potěšení z cesty. Podél skály navrhl architekt **Vít Branda** se svým týmem ojedinělou sto metrů dlouhou lávku, která vyrovnává převýšení způsobené původně ne zrovna pro krajinu citlivou stavbou hráze vodního díla Kadaň.



Obrázek 23 – cyklolávka na skále nad Ohří: Kadaň

Součástí stavby revitalizace levého břehu Ohře pojmenovaného v Kadani jako nábreží Maxipsa Fíka je nejen zpevnění původní pobřežní cesty a výsadba zeleně, ale také zhotovení doprovodné infrastruktury v podobě laviček, decentního osvětlení, nových plotů sousedních pozemků, dále jsou to mola, zídky, místa pro rybáře nebo pro koupání, prolézačky a pohyblivé stroje a mechanismy nejen pro děti, ale i dospělé. Poblíž nově budovaných bungalovů, kam „budou místní vozit Japonce“ a který se nachází přímo na nábreží, jsou lavičky ve tvaru jízdních kol a dokonce cyklistický kolotoč. Pod hrází je pak umístěno torzo lodi, ve kterém si také každý svým způsobem vyhraje.

Architekt Vít Branda (1963-2009) měl na vizitce svého ateliéru vysvětlení co znamená „vytváření prostoru“: *Znamená to nejen, že se zabýváme navrhováním staveb ve kterých a kolem nichž prostor vzniká, ale také to, že by v tomto prostoru mělo zůstat místo i pro jeho obyvatele, aniž by tím utrpěla čistota nebo jednota výrazu architektonického řešení. Základní koncept musí být natolik silný, aby přežil i své zabydlení.*



Obrázek 24 - nábreží Maxipsa Fíka: Kadaň

### 4.3.1 Města budoucnosti jsou města přátelská k lidem

Aby město bylo humanistické, příjemné pro život, musí být především dobře dostupným městem, které umožňuje všem svým obyvatelům být mobilní. Mnohá dnešní města jsou ochromena dopravními zácpami a v hustě obydlených oblastech je často nejrychlejším a nejefektivnějším dopravním prostředkem kolo.

Jan Gehl<sup>5</sup> a jeho tým vyvinuli unikátní pracovní postup založený na principu, že potřeby lidí jsou tím nejdůležitějším v městském plánování. Díky **průzkumům „on site“**, tedy **přímo na místě**, navrhuje citlivé architektonické, urbanistické i organizační řešení jak v oblasti veřejných prostorů, tak celoměstských strategií.



Obrázek 25 - „**People first, please!**“ (Jan Gehl)

Nejvíce známou a dlouhodobě ověřovanou strategií je právě město **Kodaň**, kterou se od 60. let povedlo postupně přeměnit z města aut a prázdných ulic na město pro lidi plného života. Jako první ze severských měst zavedla Kodaň pěší zóny, postupně omezuje parkování v centrální části města, buduje příležitosti pro veřejný život ve městě. Proto se Kodaň postupně proměňuje – zmizelo 600 parkovacích míst a více jak polovina všech cest je realizována na kole.

### **Udržitelné město přátelské k lidem – jak?**

Město kol přirozeně potřebuje vhodnou infrastrukturu pro samotnou jízdu i místa pro parkování kol. Důležité je také vytvořit kvalitní městské prostředí, které bude lákat k chůzi nebo jízdě na kole. Tím se nastartuje správný koloběh věcí, protože přítomnost chodců a cyklistů zase zpětně významným způsobem přispívá k životu města a tím jeho přitažlivosti.

V porovnání s motoristy se cyklisté a chodci pohybují pozvolněji, takže jsou v městské krajině více vidět. Cyklisté jsou navíc flexibilní v tom smyslu, že se mohou snáze změnit z cyklisty v chodce. To vytváří podmínky pro to, aby se lidé ve městě setkávali. Stejně tak důležité je zdůraznit, že cyklisté i chodci jsou fyzicky přítomni na veřejných prostranstvích – na rozdíl od motoristů, kteří jsou od svého fyzického okolí v podstatě izolováni. Ale touha pohybovat se po městě pěšky nebo na kole nepřichází sama od sebe, musí být podpořena přátelským prostředím. K pobývání ve městě a pohybu po něm musí navíc podněcovat zajímavé a začleňující městské prostředí. Dlouhé monotónní úseky je třeba rozdělit do menších částí a nabídnout detaily, které je možné zaregistrovat ve výšce hlavy, například zajímavé prvky na úrovni přízemí. Toto jsou důležité zásady, které lze uplatnit všude ve světě, ale každé město přirozeně potřebuje jinou strategii a jiné iniciativy.

---

<sup>5</sup> výrazná osobnost v utváření veřejných prostranství. Jan Gehl je architekt a profesor urbanismu na Škole architektury Královské dánské akademie krásných umění v Kodani. Působil také na mnoha zahraničních univerzitách - Edinburg, Vilnius, Oslo, Toronto, Calgary, Melbourne, Perth, Berkley, San José a Guadalajara. Jako konzultant pracoval v mnoha městech v Evropě, severní Americe. Výrazně ovlivnil přístup urbanistů i architektů k utváření veřejných prostranství, a to na základě pochopení života společnosti, potřeb užívání i dalších sociálních vztahů souvisejících s veřejnými prostranstvími. Je autorem mnoha knih o veřejných prostranstvích a urbanismu. Blíže se o práci prof. arch. Jana Gehla dočtete: [www.karch.dk](http://www.karch.dk). Do českého prostředí uvedla Jan Gehla **Nadace Partnerství** v roce 2000 překladem knihy **Život mezi budovami**.

## Různé stránky téhož

Uvažovat o městě kol jako o jednom z mnoha příspěvků k zatraktivnění městského prostředí se ukázalo být velice užitečné: město kol, město chodců, zdravé město, atraktivní město a přístupné město – to všechno jsou různé stránky téhož. Plánování pro chodce a cyklisty je proto dobrým začátkem na cestě k vytvoření udržitelného města, kde se dobře žije.

## 4.4 Prvky cyklistické infrastruktury

Pro tuto kapitolu byly použity informace, které jsou zveřejněné na webu Praha cyklistická - <http://doprava.praha-mesto.cz>.

### 4.4.1. „Integrovaná“ infrastruktura

Cyklistická doprava je integrovaně řešena v hlavním dopravním prostoru pozemní komunikace spolu s motorovými vozidly.

#### 4.4.1.1. Obecné teze

Vývoj, kterým prošla při budování svého dopravního systému západní města, dnes označovaná jako cyklistická, měla historicky vždy přibližně stejné fáze. Jak ukazují naše zkušenosti, česká města procházejí stejným vývojem. Zatímco v západní Evropě trval tento vývoj zhruba posledních 30 let, jinde stačila k vytvoření základní sítě pro bezmotorovou dopravu poloviční doba. Příkladem mohou být německá města jako například Drážďany či Lipsko, která měla před dvaceti lety výchozí pozici srovnatelnou s ČR. Po sjednocení Německa začala obě města velmi rychle měnit svůj dopravní systém a výsledky jsou dnes viditelné na první pohled.

Priorita rozvoje cyklistické dopravy nespočívá tedy jen v řešení nabídky kvalitní infrastruktury v podobě značených tras, tj. „průjezdů územím“, ale především v umožnění plošné dopravní obsluhy tohoto území. „Odvedení“ cyklistů z vozovek do přidruženého prostoru bez rozmyslu, a to i tam, kde by forma jízdního pruhu v hlavním dopravním prostoru byla vhodnější a dokonce bezpečnější, je mnohdy velmi nešťastným řešením.

Model integrace cyklistů do provozu lze sledovat především ve vysoce urbanizovaných sídlech, kde je minimum prostoru pro vytváření samostatných dělených koridorů a kde je jakékoliv separování navíc i nevhodné (Berlín, Paříž, Bern, Londýn atd.). **Díky těmto opatřením spojeným s vhodně nastavenou dopravní politikou lze každoročně sledovat až stoprocentní nárůst intenzit cyklistické dopravy, což má pozitivní vliv na dopravu celkovou.**

#### 4.4.1.2. Prvek: obecný název - bezmotorová zóna / komunikace

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** pěší zóna (s povoleným vjezdem jízdních kol); zóna (oblast) zákazu vjezdu motorových vozidel

**Kód dopravního značení:** IP 27a/b, B 11

**Stručná definice:** Zóna (oblast) / komunikace s vyloučením či naprostou minimalizací výskytu motorových vozidel.

#### Podrobnosti:

#### Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů



- Stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená chodcům s povoleným vjezdem cyklistů (případně dalších přesně vymezených vozidel).



- Může být povolen vjezd omezené skupiny dalších vozidel (např. dopravní obsluha nebo vozidla veřejné dopravy).
- Vyznačení v terénu je provedeno svislým dopravním značením.
- Může po ní být vedena cyklotrasa
- Může po ní být vedena prověřovaná nebo doporučená cyklotrasa.

## **zóna (oblast), komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel**



- Dopravním značením vymezená zóna (oblast) nebo komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel.
- Může být povolen vjezd omezené skupiny vozidel (např. údržba, dopravní obsluha).
- Vyznačení v terénu je provedeno svislým dopravním značením.
- Může po ní být vedena cyklotrasa
- Může po ní být vedena prověřovaná nebo doporučená cyklotrasa.

### **4.4.1.3. Prvek: obecný název - zklidněná zóna / komunikace**

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** obytná zóna, zóna 30

**Kód dopravního značení:** IP 25a/b, IP 26a/b

**Stručná definice:** Zóna (oblast) / komunikace s dopravním režimem a stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu.

### **4.4.1.4. Prvek: obecný název - cyklopruh**

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** vyhrazený jízdní pruh pro jízdní kola

**Kód dopravního značení:** IP 20a/b, V 14

**Stručná definice:** Jízdní pruh vyhrazený pouze pro jízdní kola.

**Podrobnosti:** Základní termíny cyklistické infrastruktury - cyklopruhy



pro přecházení.

Vyhrazený pruh pro cyklisty je důležitým prvkem především pro dopravní cyklisty - umožňuje rychlý a bezpečný průjezd územím s větším počtem křížení s bočními ulicemi. Důvodem je přednost v křižovatkách, která vychází z přednosti určené pro hlavní dopravní prostor a je tak většinou řešena v prospěch jízdy v cyklopruhu. To je zásadní uživatelský rozdíl proti „chodníkovým“ cyklostezkám, kde bývají křížení v lepším případě řešena jako přejezd pro cyklisty (bez přednosti v jízdě), či pro cyklisticky neřešena jako přechod pro chodce (po němž je v podélném směru jízda na kole nelegální) nebo případně jako místo



Obrázek 26 – Praha, ul. Dukelských hrdinů

#### Modelový příklad – město Opava

Prvním městem, které zřídilo cyklistické pruhy na silnici I. třídy bylo v devadesátých letech město Břeclav. Pak následovala dlouhá pauza, než se začaly objevovat podobné příklady, jako například město Opava, které bylo za tuto aktivitu oceněno v roce 2010 cenou Nadace Partnerství v soutěži Cesty městy. V roce 2009 bylo město z rukou ministra dopravy Gustava Slamečky oceněno za přínos rozvoji cyklistické dopravy.



Obrázek 27 – cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru v Opavě

#### 4.4.1.5. Prvek: obecný název - cykloobousměrka

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** jednosměrná komunikace s obousměrným provozem jízdních kol

Kód dopravního značení: E 12a, E 12b, E 13

Stručná definice: Jedsměrná komunikace s povoleným obousměrným provozem jízdních kol (společný provoz / vyznačený protisměrný jízdní pruh / oddělený provoz).

Podrobnosti: Základní termíny cyklistické infrastruktury - cykloobousměrky



Cykloobousměrka umožňuje cyklistům legální průjezd v protisměru jednosměrné ulice. České předpisy a normy v současné době definují následující možnosti průjezdu cyklistů:

- oddělený fyzicky (jízda v přidruženém prostoru, např. po chodníkové cyklostezce),
- oddělený dopravním značením (protisměrný jízdní pruh),
- neoddělený (pouze v obytných zónách, v úsecích s nejvyšší povolenou rychlostí 30 km/h, případně ve stísněných poměrech při nízkých intenzitách provozu),
- neoddělený a společný s veřejnou dopravou (nejčastěji s tramvajemi).

Cykloobousměrky jsou potřebné zejména v městském prostředí, kde je zjednosměrňování ulic často prostředkem k omezení průjezdné dopravy nebo ke zvyšování počtu parkovacích míst. Co je však z pohledu průjezdné dopravy žádoucí (prodloužení cesty a tím odklon na ulice odpovídajícího významu), je pro cyklisty závažnou překážkou (nelze projet územím přímou stopou, legálně průjezdné alternativy nevyhovují pro vysoké intenzity provozu, nevhodný povrch apod.), kterou pak v praxi cyklisté řešívají porušováním předpisů (jízdou v protisměru, po chodníku...). Cykloobousměrky taková místa mohou vyřešit, při příznivých podmínkách a vhodném řešení bez vlivu pro ostatní uživatele.

#### 4.4.1.6. Prvek: obecný název - cyklopiktokoridor

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** piktogramový koridor pro cyklisty

(nápis na vozovce - koridor pro jízdní kola)

**Kód dopravního značení:** V 20 (dříve V 15)

**Stručná definice:** Vyznačený koridor doporučující stopu průjezdu jízdních kol. Navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu.

**Podrobnosti:** Základní termíny cyklistické infrastruktury – cyklopiktokoridor - "*Piktogramový koridor pro cyklisty (jízdní kola)*"

Cyklisty navádí, ostatní upozorňuje.



- Integrovaná opatření cykloprovozu napomáhající vnímání společného dopravního prostoru cyklisty a ostatními, především motorizovanými účastníky provozu: jednotliví uživatelé o sobě vzájemně lépe vědí a chovají se předvídatelněji = sdílení dopravního prostoru.
- Vodorovné dopravní značení, složené z piktogramu cyklisty a směrového znaku, vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů.
- Dopravní opatření, které velmi efektivně hospodaří s prostorem komunikace a může být provedeno tam, kde kvůli nedostatečné šířce není možné provedení samostatného vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (resp. pro jízdní kola).
- Koridor, resp. prostor určený především cyklisty, jehož vyznačením pro účastníky provozu neplynou žádná další práva ani povinnosti jako v případě vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (princip sdílení prostoru).
- Opatření, jehož vyznačením se v jízdním pruhu jízdní kolo a osobní vozidlo mohou vzájemně bezpečně míjet a rozměrnější vozidla (bus, IZS, popeláři atd.) pojíždějí i samotný cyklopiktokoridor. Rozměrnější vozidla se s cyklisty řadí vzájemně za sebou jako v běžném jízdním pruhu.
- Opatření, které umožňuje řešit průjezd místy, kde legislativa bezproblémově jiné opatření pro cyklisty neumožňuje (například průjezd světelně řízenou křižovatkou).
- Opatření je kombinovatelné s dalšími prvky cyklistické infrastruktury. Zejména k propojení cyklopruhů, vyznačení stopy průjezdu ve vyhrazených jízdních pružích pro bus a jízdní kolo, v cykloobousměrkách či v pěších zónách či parcích (zde bez směrového znaku).

V souladu s planou českou legislativou - dle Vyhlášky 30/2001 Sb., kterou se provádí Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů):  
 - do 13.9.2010 byl „cyklopiktokoridor“ provizorně definován jako V 15 - *Nápis na vozovce*,  
 - od 14.9.2010 je „cyklopiktokoridor“ definován jako V 20 - *Piktogramový koridor pro cyklisty* (Vyhláška 247/2010 Sb., kterou se mění Vyhláška č. 30/2001 Sb).

První realizace ve vršovické ulici (ve směru z centra, za ulicí U Vršovického nádraží) a "fotokomiks" dokumentující poptávku a bezchybné využití již v prvních dnech provozu:



Obrázek 28 - Cyklopiktokoridory v Praze, ul. Vršovická

#### 4.4.1.7. Prvek: obecný název - víceúčelový pruh

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** víceúčelový pruh

**Kód dopravního značení:** V ČR právními předpisy nedefinováno

**Stručná definice:** Jízdní pruh je určen výhradně pro jednostopá vozidla (především jízdní kola) a je umístěn vpravo od "kmenového" zúženého jízdního pruhu. V případě nutnosti může víceúčelový pruh užít i rozměrnější vozidlo s tím, že se pak s jednostopými vozidly vzájemně řadí za sebe.



Obrázek 29 – Nizozemsko. víceúčelové pruhy

#### 4.4.1.8. Prvek: obecný název - bus + cyklopruh

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** vyhrazený jízdní pruh pro autobusy a jízdních kol

**Kód dopravního značení:** IP 20a/b, (V 14)

**Stručná definice:** Jízdní pruh vyhrazený pouze pro autobusy a jízdní kola (případně další - např. taxi).

**Podrobnosti:** Základní termíny cyklistické infrastruktury - bus+cyklopruh

Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy jsou významným prvkem preference veřejné dopravy na komunikacích s vysokými intenzitami motorové dopravy a nedostatečnou propustností. Zajišťují přednostní jízdu autobusů veřejné dopravy, při umístění v pravém jízdním pruhu je však žádoucí legalizace užití takového pruhu i pro jízdní kola. Důvodem je eliminace bezpečnostně nepřijatelného stavu, kdy by cyklista jel vlevo od autobusů a vpravo od ostatních vozidel (tedy na rozhraní obou jízdních pruhů).

S ohledem na platné právní předpisy není možné povolit jízdu cyklistů v jízdních pružích pro autobusy, ve kterých je provoz řízen světelnými signály pro tramvaje (těmi se mohou řídit pouze tramvaje, případně autobusy a trolejbusy jedoucí ve vyhrazených jízdních pružích).



V Praze je přes **11 km** průjezdů ošetřených jako vyhrazené jízdní pruhy (nebo výlučné směry jízdních pruhů v křižovatkách) pro autobusy a cyklisty (příp. i taxi). Se zahrnutím cyklistů do buspruhů bylo započato v roce 2009 a bylo dokončeno v 1. pololetí 2010. Kladné pražské zkušenosti stály i u zrodu prvního mimopražského bus+cyklopruh, který byl vyznačen v červenci 2010 v brněnské ulici Nové sady.

V souladu s koncepcí Odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy je většina vyhrazených jízdních pruhů časově omezena na období dopravních špiček, což snižuje přínos úpravy zejména pro cyklisty. S ohledem na podobu vodorovného vodorovného značení (nově již bez dříve uváděného časového omezení) je svým způsobem úprava přínosná i mimo vymezené časy.

#### 4.4.1.9. Prvek: obecný název - cyklotrasa

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** cyklistická trasa

**Kód dopravního značení:** IS 19a/b/c/d, IS 20, IS 21a/b/c/d

**Stručná definice:** Směrovým dopravním či turistickým značením vyznačená trasa pro cyklisty. Neurčuje vztah k motorové dopravě

#### 4.4.1.10. Prvek: obecný název - nepřímé levé odbočení pro cyklisty

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** („tah koněm“)

**Kód dopravního značení:**

**Stručná definice:** Odbočení vlevo realizováno nadvakrát (častěji na křižovatkách řízených světelnou signalizací):

1. jízda jako přímo až před konec křižovatky, zde zařazení do čela zprava přicházející komunikace,
2. přímý přejezd.

**Poznámka:** Bezpečnější forma levého odbočení na frekventovaných a vícepruhových komunikacích.

**Podrobnosti: Nepřímé levé odbočení pro cyklisty** („tah koněm“) pro bezpečné překonání obou směrů hlavní ulice bylo realizováno v ulici V Olšinách pro výjezdy do ulice v Předpolí, ve směru do centra v ulici Otakarova pro odbočení do ulice Na Zámecké a ve směru z centra k obytnému komplexu s občanskou vybaveností.



#### 4.4.1.10. Prvek: obecný název - předsunutá stopčára, V19

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** prostor pro cyklisty, (cyklobox)

**Kód dopravního značení:** V 19

**Stručná definice:** Vyčkávací prostor pro jízdní kola představený před ostatní vozidla na křižovatkách řízených světelnou signalizací.



**Podrobnosti: Vyhrazený prostor pro cyklisty (V19)** před třemi jízdními pruhy vznikl ve světelné křižovatce při ústí ulice Otakarova. Cyklisté za ukončením cyklopruhu vjedou do příslušného řadícího pruhu (pro směr vlevo, přímo či rovně) a pokračují dále až k vyhrazenému prostoru V19, kde na červenou zastaví před motorovými vozidly. Na zelenou pak vyjíždějí do křižovatky jako první.

## 4.4.2. „Segregovaná“ infrastruktura

Cyklistická doprava je segregovaně řešena v přidruženém prostoru pozemní komunikace (ostatní plochy v koridoru komunikace, tzn. chodníky, zeď a další plochy) a nebo samostatně.

### 4.4.2.1. Prvek: obecný název - cyklostezka

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** cyklistická stezka / stezka pro cyklisty, stezka pro chodce a cyklisty

**Kód dopravního značení:** C 8a/b, C 9a/b, C 10a/b

**Stručná definice:** Stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům.

**Podrobnosti:** Základní termíny cyklistické infrastruktury - cyklistická stezka, cyklostezka

**Cyklistická stezka, cyklostezka:**

- Stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., dle režimu i chodcům (viz níže).
- Vyznačení v terénu je provedeno svislým dopravním značením, při vyšších intenzitách nebo komplikovanějších poměrech je vhodné i vodorovné dopravní značení.

**Varianty:**

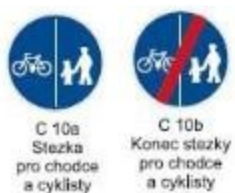
#### A. stezka pro cyklisty a chodce (smíšená)

- pro obousměrný provoz liniová šířka minimálně 3,0 m; zúžení možná pouze lokálně či v odůvodněných případech (např. v nezastavěném území)



#### B. stezka pro cyklisty a chodce (s odděleným provozem)

- pro obousměrný provoz liniová šířka minimálně 3,75 m (2,0 m pro cyklisty | 0,25 m bezpečnostní odstup včetně hmatného pásu | 1,5 m pro chodce); zúžení možná pouze lokálně a v odůvodněných případech



### C. stezka pro cyklisty (samostatná)

- pro obousměrný provoz liniová šířka minimálně 2,0 m; zúžení možná pouze lokálně a v odůvodněných případech



- Použití je povinné („Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista jich povinen užít“ - Zákon 361/2000 Sb., § 57 Jízda na jízdním kole, odst. 1).
- Může po ní být vedena cyklotrasa.
- Může po ní být vedena prověřovaná nebo doporučená cyklotrasa.

#### 4.4.2.2. Prvek: obecný název - přejezd pro cyklisty

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** přejezd pro cyklisty

**Kód dopravního značení:** IP 7, V 8a, V 8b

**Stručná definice:** Koridor pro přejezd křížené komunikace (zpravidla nadřazené třídy).

Přednosti určuje zákon (361/2000 Sb.).

**Podrobnosti:** Základní termíny cyklistické infrastruktury - cyklopřejezdy

Přejezdy pro cyklisty slouží k příčnému překonání komunikací. Na rozdíl od jiných zemí jsou v Česku přejezdy pro cyklisty pouze vyznačeným koridorem pro příčný přejezd vozovky, **cyklista na přejezdu nemá přednost**. Jedinou výjimkou jsou přejezdy pro cyklisty řízené světleným signalizačním zařízením (semafony), na kterých cyklista jedoucí na signál "volno" (zelená) má přednost před vozidly odbočujícími ze souběžné komunikace rovněž na signál "volno" (obdoba odbočujících vozidel a přechodu pro chodce).

#### Příklady z Prahy:



**Častá otázka k vyznačení začátku a konce cyklostezky:** Jak se označuje začátek a konec cyklostezky při jakémkoliv přerušení a to i v případě, že stezka pokračuje přejezdem pro cyklisty.

**Odpověď:** Již od roku 2006 je toto uvedeno v TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty na str. 63 a 65 „Konec stezky pro cyklisty se označuje značkou č. C 8b, která ukončuje platnost značky č. C 8a. Značka č. C 8b se umísťuje na konci stezky pro cyklisty, a to i v případě, že stezka končí vyústěním na pozemní komunikaci s provozem ostatních vozidel; této značky se neužije v případě, kdy křížení stezky s jízdním pásem pozemní komunikace je provedeno vodorovnou značkou č. V 8 "Přejezd pro cyklisty".

**To stejné platí i pro značky C9a/b resp. C10a/b.** Stezka v tomto případě **není ukončena, ale jen přerušena** a vyznačena na komunikaci vyšší třídy odpovídající příčnou čarou (tj. přejezd pro cyklisty, nebo přímknutý přejezd pro cyklisty).

Vyhláška č. 30/2001 Sb. tyto záležitosti neuvádí a ani k tomu není určena a není to třeba ani nijak dále definovat. Značky C10b tedy v celé trase se mohou nechat demontovat (pokud jsou vyznačeny přejezdy pro cyklisty) a použít tam, kde mají opodstatnění. Všechny C10a je třeba samozřejmě ponechat. Je však třeba zvýraznit, že cyklisté na přejezdech nemají přednost, tj. doznačit P4 ať už svislým nebo vodorovným značením dle TP 179.

**V případě vjezdů na sousední nemovitosti se ovšem velmi často realizuje chybné a zcela nevhodné řešení.** V těchto případech má být křížení řešeno jako jakýkoliv jiný vjezd (třeba do garáže) a nesmí zde být ani ze stavebního uspořádání zřejmé, že vyjíždějící a najíždějící vozidlo mimo nebo na pozemní komunikaci má přednost před chodci nebo cyklisty. Správné řešení vyplývá ze samotné obecné úpravy zákona 361/2000 Sb. Místo mělo být řešeno tzv. chodníkovým přejezdem, kdy chodník i stezka zůstává ve „své niveletě“ a přejíždějící vozidla musí tzv. nahoru/dolu, ne naopak. Toto místo se dělá chybně v cca 95% případech, na území celé ČR. Pokud je levé připojení pouze výjezdem z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, jedná se o křižovatku stykovou a tedy to musí být patrné i ze stavebního stavu. V Praze se tato místa začala řešit již před lety takto:

<http://doprava.praha-mesto.cz/%28bhod4aqzeqwyr545opnndr55%29/default.aspx?id=70972&ido=7693&sh=1170833240>

V civilizovaných zemích směrem na sever, západ i jih od našich hranic jsou podobným způsobem dokonce prováděny i vjezdy do zón 30, avšak toto zatím nemáme detailně technicky ošetřeno:

<https://picasaweb.google.com/108461167034531574333/AmsterdamCyklistickyMekkaDopravyKonce20StoletiNL#5396811222479560018>

Tyto úpravy se dají již dnes vidět na Praze 6, kde byly provedeny jako integrovaný přechod + přejezd na zvýšeném prahu. Při dobré vůli projektanta a dalších zainteresovaných stran to lze i za současné české legislativy a technických podmínek.

Příklady ze zahraničí (Německo, Rakousko)





#### 4.4.2.2. Prvek: obecný název - přírodní stezka

**Upřesněný název - dle legislativy (případně jiný):** stezka, pěšina

**Kód dopravního značení:** -----

**Stručná definice:** Jednostopá komunikace v přírodním prostředí a z přírodních materiálů.



#### **Podrobnosti:** Přírodní stezka

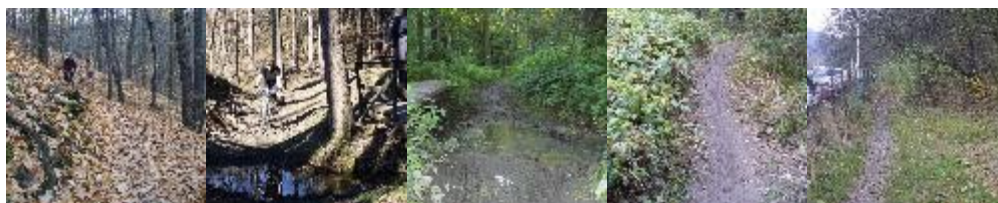
Stezka, pěšina je jednostopá komunikace v přírodním prostředí a z přírodních materiálů. Stopa takové „komunikace“ záleží na podmínkách vzniku - může vést po historické pěší spojnici, mohla vzniknout jako rekreační procházková linie nebo mohla vzniknout spontánním až cíleným průjezdem jízdních kol. Přírodní stezka může být velmi pohodlná, kroutící se hřavá, technicky pestrá až trialově náročná - právě v této pestrosti a přírodním prostředí je jejich kouzlo.

S ohledem na umístění je žádoucí, aby užívání pěšin a stezek nemělo na přírodu negativní následky. K tomu může přispět vhodný styl jízdy (volba stopy, styl brždění či záběru), drobné úkony (odstraňování klacků či kamenů), mírná údržba (čištění „průjezdného profilu“ např. ořezem větví či čištěním odvodnění) až zásadnější zásahy (lávky, opěrné zídky, zpevnění povrchu). V pražském prostředí je nevhodnější užívání a údržba historických cest, stezek a pěšin - naopak zřizování nových přírodních stezek by mělo být odůvodněnou výjimkou.

V Praze lze přírodní stezky nalézt podél vodních toků, v pražských lesích a lesoparcích, sadech či vůbec v oblastech extravilánovějších („venkovštějších“).

Přírodním stezkám jsou velmi blízké lesní a polní cesty, případně divoké stezky v rozvojových územích (např. vychozené pěší zkratky) či různé dočasné „staveništní“ komunikace.

Příklady přírodních stezek v Praze:



### 4.4.3. Velké stavby – lávky, podjezdy

#### Modelový příklad - město České Budějovice

Velkými bariérami ve městech jsou silnice I. třídy a také řeky, pokud je cyklista musí křížit. Je opravdu jen málo měst, které realizuje nákladná, ale velmi potřebná mimoúrovňová křížení.

**Lávka pro cyklisty Stromovka – centrum města** (rozpočet : 22.174.000,- Kč, z toho příspěvek SFDI : 12.900.000,- Kč, rok 2004). Lávka propojuje obytné okrsky na levém břehu Vltavy a historického jádra města, Lávka nahrazuje komplikovaný přejezd přes řeku Vltavu po, pro cyklisty nevyhovujícím Dlouhém mostě s intenzitou dopravy 25 tis. voz./24 hod.

**Stezka a lávka pro cyklisty přes Vltavu (ul. E. Pittera)** (rozpočet : 18.164.574,- Kč, z toho příspěvek SFDI : 10.899.000,- Kč, rok 2005/2006).



Obrázek 30 - Lávka pro cyklisty Stromovka – centrum města České Budějovice



Obrázek 31 - Stezka a lávka pro cyklisty přes Vltavu (ul. E. Pittera), České Budějovice

## 4.5 Zkvalitnění podmínek pro atraktivní parkování jízdních kol

### 4.5.1. Obecné teze

Každý cesta na kole začíná a končí zaparkováním jízdního kola, vhodné a dostatečné parkovací zařízení pro cyklisty je tedy důležitou součástí kvalitní cyklistické infrastruktury. Kromě toho multimodální dopravní chování přispívá k trvale udržitelnému rozvoji, jízda na kole jako součást dopravního řetězce by tedy měla být podpořena i budováním vhodných opatření na multimodálních křižovatkách.

Umístit parkování pro cyklisty efektivním způsobem pomohou předběžné strategické úvahy. Možná místa pro tato parkování jsou obecně start a cíl cesty (např. stanice veřejné dopravy, vstupy do nákupních zón). Je třeba vyzvat všechna města, aby vytvořila svou vlastní strategii na umístění parkovacích míst na základě analýzy místních podmínek. Vzhledem k tomu, že lidé v České republice často využívají veřejnou dopravu, jeví se jako vhodná místa pro parkování právě stanice a přestupy veřejné dopravy. Design a funkčnost musí být v rovnováze. Je třeba zvážit všechny otázky ohledně nákladů. Parkovací zařízení by mělo být snadno rozpoznatelné. Je vhodné zvolit pro celé město 1-2 typy parkování.

Pro podporu využívání jízdních kol jako rovnocenného dopravního prostředku je tedy nutné mít možnost zaparkovat bezpečně své kolo doma, mít kvalitní a bezpečnou infrastrukturu, mít dopravním značením naznačenu cestu ke vhodnému parkování a mít možnost bezpečně a snadno zaparkovat své jízdní kolo co nejbližší cíli své cesty. Jinými slovy, v podrobnějším měřítku je nutno cyklistickou dopravu chápat jako přepravu nejen 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 jedním ze základních pilířů podpory jízdy na kole a také jedním z hlavních důvodů, který mnohé cyklisty odrazuje od používání kola ve městě.



Parkování jízdních kol však byla dosud věnována pouze minimální pozornost, ačkoliv hraje velmi důležitou roli v rozvoji cyklistické dopravy

### 4.5.2. Metodika „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ – I. díl

V roce 2010 byla vytvořena Metodika „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ - ISBN 978-80-86502-25-0, která se zabývá právě touto oblastí - parkováním. Metodiku vypracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. v roce 2010 v rámci projektu SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, který byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007 – 2011 Ministerstva dopravy České republiky (č. CG723-071-120). Metodiku je možno stáhnout na tomto odkaze: <http://www.cyklostrategie.cz/infrastruktura/technicka-literatura/cykloparkovani/>.

V úvodních kapitolách je prezentována stručná analýza problematiky v podmínkách České republiky. Následuje základní klasifikace jednotlivých zařízení cyklistické parkovací infrastruktury podle délky parkovací doby. Poslední kapitolou je „Parkování kol krok za krokem“, kde je možné nalézt velmi konkrétní informace, od výběru nejvhodnějšího řešení pro konkrétní lokalitu, přes výběr vhodného stojanu, až po určení optimálního počtu parkovacích míst.

## Modelový příklad - město Opava



Obrázek 33 – Ukázka stojanu v Opavě



Obrázek 32 – detail stojanu v Opavě

Na podzim 2007 se začaly v Opavě (mimo centrum města) instalovat bezpečnostní stojany Velock pro jízdní kola. Jedná se o 349 parkovacích míst (54 stojanů) na 24 místech po Opavě (před supermarketky a hypermarkety, před školami, před prodejny cyklistických potřeb, před Magistrátem a jinde). Celkové náklady na pořízení těchto stojanů byly **450 tisíc Kč**, z toho 380 tisíc Kč se podařilo získat Městské polici v Opavě od Ministerstva vnitra ČR, z programu prevence kriminalita. Zbytek zaplatilo město Opava.

Podobným způsobem postupovala o několik let dříve například i Plzeň, která tak rozmístila po městě stovku stojanů s celkem 400 parkovacími místy pro kola.

## 4.6 Intermodalita

### 4.6.1. Obecné teze

Cyklistická doprava je také **prodloužením stávající sítě veřejné dopravy**. Pokud se k zastávkám veřejné dopravy můžeme dostat pouze pěšky, omezuje to jejich spádovou oblast. Cyklistická infrastruktura rozšiřuje rádius spádové oblasti čtyřnásobně.



Obrázek 34 - Dosah 10minutové chůze a 10minutové jízdy na kole<sup>6</sup>

Dopravní uzly veřejné dopravy jako železniční a autobusová nádraží nebo autobusové a tramvajové zastávky by měly být pro cyklisty snadno dostupné, proto by do těchto míst měly vést cyklostezky, doplněné parkováním pro cyklisty. Na větších a významnějších stanicích bude možná poptávka po kvalitnějších parkovacích zařízeních, jako jsou hlídaná a zastřešená parkoviště.

Další možností je systém umožňující vzít s sebou kolo do vlaku. Pokud veřejný dopravní systém disponuje moderními nízkopodlažními vozy s vhodným prostorem pro víceúčelové využití, mělo by být možné vzít jízdní kolo s sebou do vlaku, tramvaje či autobusu – přinejmenším mimo dobu dopravní špičky.

Národní orgány by měly disponovat finančními prostředky, které umožní veřejnou i soukromou účast při zajišťování účelné infrastruktury pro intermodální využití veřejné a cyklistické dopravy. Kromě finančních zdrojů budou nutné i informační materiály o osvědčených postupech, které pomohou rozšířit znalosti místních dopravních projektantů, osob s rozhodovací pravomocí i ostatních zainteresovaných subjektů. Obce, regiony a dopravní společnosti tak budou schopny zajistit nezbytnou infrastrukturu.

1 Úřad maršálka Pomořského vojvodství: "Konceptce rozvoje cyklistické dopravy v pomořském vojvodství – Zelená kniha", Gdaňsk, 2009, s.58

## 4.6.2. Metodika „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ – II. díl



Obrázek 35 – Ilustrativní foto: Švýcarsko, Zurych

V kapitole 4.5.2. se píše o vytvoření metodiky „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ - ISBN 978-80-86502-25-0. Její druhá část je věnována právě systému Bike and Ride. Metodika prezentuje analýzu současného stavu a zároveň ukazuje potenciál pro Českou republiku, včetně konkrétních informací a doporučení pro zřízení a optimální fungování systému. Aby byl pohled na problematiku komplexní, zmiňujeme se i o možnostech přepravy kola ve vlaku a požadavcích na vybavenost nádraží ve vztahu k cyklistům. Kombinace cyklistické a veřejné dopravy nabízí z ekologického hlediska skvělé předpoklady pro efektivní využití stávající infrastruktury a novou nabídku mobility.

Metodika je určena především pro politiky, úředníky a projektanty. Zajímavé informace v ní ale mohou nalézt i provozovatelé veřejné dopravy (např. systém Bike and Ride), výrobci městského mobiliáře (např. vhodné typy stojanů), zaměstnavatelé, majitelé obchodů a restaurací (náměty na řešení parkování v cíli cesty). V neposlední řadě může být materiál zajímavý i pro samotné cyklisty – ukazuje, jaký je současný evropský standard a jaký druh doprovodné cyklistické infrastruktury lze požadovat.

### Modelový příklad - město Přerov

Město Přerov usilovalo o reorganizaci stání kol u nádraží. Důvodem bylo zabránit odstavování kol u stožárů a stromů před hlavním vchodem do budovy nádraží a úpravu stávajících stojanů na kola (ukotvit a přesunout ze zeleně na zpevněnou plochu u telefonních budek). Kapacita byla cca 120 míst, ale parkovalo zde až 190 kol.

Bylo navrženo umístění u zábran (sloupků s řetězy) u přechodu pro chodce a u severního rohu staniční budovy. Do úschovny jsou umístěována „lepší“ (dražší) kola, ta levnější a stará kola nikdo do úschovny dávat nebude.



Obrázek 36 – Parkování kol u hlavního nádraží v Přerově

## 4.7 Bike sharing

### 4.7.1. Obecné teze

V současnosti se koncepce veřejných kol šíří po celé Evropě a přidává tak nový prvek do systému veřejné dopravy v mnoha větších městech. Veřejná kola představují inovační plán pro vnitřní městské části, kola mohou být půjčena za poplatek i bezplatně. Odlišují se od tradičních půjčoven kol, většinou zaměřených na volný čas, protože poskytují rychlý a snadný přístup a mohou být proto využívána pro každodenní mobilitu, i pro jednosměrnou cestu. Úspěch této koncepce byl prokázán např. v Lyonu, Paříži, Mnichově a Barceloně, kde byly zavedeny velké a automatizované cyklopůjčovny nabízející obyvatelům tisíce veřejných kol.

Od r.2006 došlo v některých částech Evropy ke skutečnému boomu v oblasti systémů veřejných kol. Zejména ve Francii a Španělsku má tuto službu v nabídce téměř každé větší město. Tyto země zatím nemají vysloveně cyklistickou kulturu, ale hodně se v nich diskutuje o důležité roli, kterou by v městské dopravě mohlo hrát kolo jako individualizovaná veřejná doprava. Ve Španělsku je tento koncept podporován dokonce i na národní úrovni.

V zemích střední a východní Evropy zájem o cyklistiku všeobecně roste pomalu, veřejná kola zatím nejsou výrazné téma. Koncept však může mít potenciál pro ta města v těchto zemích, která již pracují na zdokonalení podmínek pro cyklistiku (např. infrastruktura) a chtějí dosáhnout "změny myšlení" ohledně možné role kola v městské dopravě.

### 4.7.2. Situace v Česku

V České republice je znám model půjčování jízdních kol Českých drah, a.s. a to především ve vztahu k cykloturistice - [www.pujcovnykol.cz](http://www.pujcovnykol.cz). Pro zvýšení atraktivity projektu půjčoven jízdních kol se v roce 2010 do systému nabídky půjčení kola zahrnula i možnost půjčení kola jako druhu veřejné dopravy a to v lokalitách Třeboň, Strakonice, Jindřichův Hradec a Tábor. V roce 2011 došlo k rozšíření nabídky hodinové výpůjčky i do dalších 14 lokalit, aby se co nejvíce rozšířila možnost využití kola jako veřejného dopravního prostředku co nejširší veřejnosti.

Dalším výrobcem a prodejcem Bike Sharing systému v České republice je společnost HOMEPORT s.r.o. Zatím je v Praze v Karlíně realizován demo projekt, který slouží k vývoji produktu za provozu - <http://www.homeportbike.cz>.

## 4.8 Navazující infrastrukturní služby

### 4.8.1. Obecné teze

Existuje mnoho dalších opatření, které města mohou realizovat, aby se situace cyklistů ve městech zlepšila, např. servis pro opravu a údržbu jízdních kol znamená i další přínos v oblasti bezpečnosti. Velmi efektivní a uživatelsky příjemné je vybudovat tento servis v místě hustého provozu cyklistů (např. u vlakového nádraží). Lidé, kteří dojíždějí do práce a jízdní kolo používají pro cestu na nádraží, si mohou nechat své kolo opravit a po práci si ho vyzvednout. Dalším příkladem je instalace vzduchových kompresorů ve veřejném prostranství.

## 4.8.2. Situace v Česku

Dnes je situace taková, že odborníci již ví, jak mají vypadat správné systémy parkování pro jízdní kola. K dispozici je řada manuálů ze zahraničí a také v ČR je mnoho dobrých příkladů. Cesta od teorie k praxi ale bývá někdy složitá. Nicméně ...

Podle §267 Zákoníku práce zodpovídá zaměstnavatel za věci, které jsou obvykle přinášeny do práce. Až do roku 2006 obsahoval zákon také klauzuli, která ukládala zaměstnavateli povinnost „zajistit úschovu věcí a obvyklých dopravních prostředků zaměstnanců“. Automobil podle výkladu zákona nebyl považován za obvyklý dopravní prostředek, jízdní kolo však ano. Vypuštěním této věty z nového zákoníku práce, platného od roku 2007, zaměstnavatelé tuto povinnost ztratili.

Záleží tak na každém zaměstnavateli, jaké chce vytvořit pro své zaměstnance podmínky pro parkování, úschovu kol a dalších služeb. Výzkum v této oblasti ukázal celou škálu příkladů, ať již ukazující nízké sebevědomí uživatelů a nebo naopak ukazují, že dlouhodobé úsilí může vést k úspěchu a že i v ČR jsou firmy a úřady, kteří dojíždění do práce na kolech podporují. Na webové stránce jsou „Příběhy zázemí firem“ popsány na adrese: <http://www.cyklostrategie.cz/infrastruktura/zazemi/>. Pozitivní „příběhy“ mají inspirovat ostatní firmy a úřady v zemi.

## 4.9 Technologie konstrukcí cyklistických komunikací

Materiály a tloušťky jednotlivých vrstev krytu a podkladních a ochranných vrstev lze volit dle Katalogu vozovek z **TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací**. Pro návrh konstrukce vozovky lze použít i jiné k tomu určené metodiky a softwary. Vždy je třeba zohlednit řadu faktorů, jež mají vliv na volbu vhodného konstrukčního typu a skladby navrhované vozovky v konkrétních místech staveb (zejména technické, technologické, inženýrsko-geologické, společensko-ekonomické a ekologické). **Lze využít i alternativní způsoby zajištění sjízdnosti v území, např. dřevěné stezky nad podmačenou půdou, nebo časté sekání travního porostu na úsecích přes louky a pastviny.**

### Rozdělení dle krytové vrstvy:

- a) Asfaltové krytové vrstvy (kryt netuhý)
- b) Dlážděné krytové vrstvy
- c) Cementobetonové krytové vrstvy (kryt tuhý)
- d) Ostatní typy krytů:
  - GLORIT
  - DOROSOL
  - Systém GUTZWILLER
  - R-materiál
  - Penetrační makadam
  - Asfaltové nátěry
  - Kalený štěrk

Podrobné informace k jednotlivým krytovým vrstvám je možno také dohledat v dokumentu „Technologie výstavby cyklistických komunikací“, který byl pořízen v rámci projektu SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, který byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007 – 2011 Ministerstva dopravy České republiky (č. CG723-071-120). V rámci každého druhu povrchu cyklistické komunikace je uveden obecný přehled, orientační náklady a příklady (v deseti případech jsou uvedeny detailnější informace).

Jako první je představen standardní asfaltový (živičný) povrch a to ve třech variantách - asfaltový beton AB, obalované kamenivo OK a barevné asfaltové směsi. Jako příklad jsou uvedeny nejen klasické cyklostezky (např. Prostějov – Smržice, Moravská cyklostezka či cyklostezka Bečva), ale také ostatní místní a účelové komunikace, které nejsou prioritně budovány pro cyklistiku, ale jejich realizací dochází rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy. Příkladem jsou pozemkové úpravy v trase Kroměříž – Hulín, nebo Přerov – Lipník nad Bečvou, či zpevněná polní cesta v k.ú Skřípov.



Druhým typem je dlažba. Pro zhotovení dlážděného krytu cyklostezky se dříve používaly vibrolisované betonové zámkové dlažby s fazetkou, která však neumožnila vytvořit zcela hladkou plochu, spáry vysypané spárovacím pískem byly pro jízdu na kole znatelné. V dnešní době se používají převážně dlažby bez fazety, které se vyrábí speciálně pro tyto a podobné účely - plochy dlážděných cyklostezek jsou zcela hladké a rovné. Příklady byly vybrány z Olomouce, Plzně, Lutína a Prostějova.

Třetím typem, který je novým a netradičním pro cyklistiku, je cementobetonový kryt. Tímto způsobem se například stavěla cyklostezka Staré Město – Nedakonice.

Ve čtvrté kapitole se představují ostatní úpravy krytu, jako je kalený štěrk, penetrační makadam PM, asfaltové nátěry, R-materiál, či emulzní kalové zakryty. Příkladem jsou povrchy cyklostezek a cyklotras na Rakovnicku, cyklostezka Čachovice - Loučeň (místní část Patřín), cyklotrasa podél Hloučely (Prostějov), účelová komunikace „Cyklostezka“ podél Ohře a zpřístupnění pozemků obce Bedihošť. Součástí této kapitoly jsou i příklady nové technologie - ekologické výstavby a zpevnění cest za pomoci Gloritu (Nové Město nad Metují, Liberec, Brandýs nad Labem). Tato kapitola se zaměřuje také na nestmelené podkladní vrstvy, které by se měly pohybovat v rozmezí 15–30 cm. Typy nestmelených podkladních vrstev jsou - mechanicky zpevněná zemina, štěrkopísek, štěrkodrt' a mechanicky zpevněné kamenivo.

Častá je také diskuse na téma, kolik stojí vlastně „*taková normální cyklostezka*“. Z toho důvodu byl vytvořen dokument „Technologie cyklistických komunikací“, ve kterém bylo provedeno srovnání cen a to v několika úrovních. Dokument je ke stažení na [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz).

Při návrhu konstrukce cyklistických komunikací je třeba brát totiž v úvahu, že jsou často navrhovány nejen s ohledem na zatížení a druh dopravy, ale také na požadavky dotčených orgánů, jako Povodí, či Správy CHKO. Proto se často stává, že cena za výstavbu cyklostezky se příklad od příkladu výrazně liší.

Samotné porovnání cen bylo provedeno v několika úrovních. Jednak podle ceny cyklistických komunikací s využitím ceníků Ústavu racionalizace ve stavebnictví (URS), který vydává katalogové ceny, podle kterých se řídí rozpočtování, dále prostřednictvím cen a konstrukcí cyklostezek (nebo víceúčelových komunikací), které byly realizovány v Jihomoravském kraji.

Další porovnání bylo provedeno s cenami cyklostezek, které v roce 2009 byly podány na Státní fond dopravní infrastruktury. Jedná se o přehled 47 projektů, kde průměrné náklady cyklostezky dosahují výše 1 910 Kč/m<sup>2</sup> bez DPH (2 270 Kč/m<sup>2</sup> včetně DPH). V daném výčtu pak byly vyřazeny ty projekty, které zahrnovaly extrémní náklady, jako např. výstavbu lávky přes řeku, kdy by náklady na m<sup>2</sup> cyklostezky neúměrně vzrostly. Pokud si danou částku vynásobíme průměrnou šíří cyklostezky 3,0 m, dostaneme se na částku 5,73 mil. Kč/km bez DPH (6,81 mil. Kč/km včetně DPH).

Dále byl proveden detailní rozbor nákladů 4 vybraných podpořených projektů z ROP NUTS II Střední Čechy. Ve zprávě je pak uveden letmý přehled toho, co může ovlivnit výběr typu a konstrukce cyklostezky, který pak následně ovlivňuje i její celkovou cenu. Je jen na obci, co převládne při jejím rozhodování o výběru typu a konstrukci cyklostezky.

## 5. Public Relations

### 5.1 Obecné teze

#### Celková koncepce

Vedle cyklistické infrastruktury je styk s veřejností jedním z nejdůležitějších nástrojů podpory efektivní a udržitelné integrované cyklistické dopravy. Existuje velké množství cílových skupin, které vyžadují různé typy informací. Hlavním úkolem je dostat správné informace ke správným lidem. Prvním krokem komunikační strategie v oblasti vztahů s veřejností v daném městě je identifikace cílových skupin. Dále je nutné zjistit, jaké informace budeme potřebovat a jakým způsobem je budeme zprostředkovávat. **Cílovými skupinami** jsou osoby s rozhodovací pravomocí a politici, plánovači/projektanti, zástupci médií, obyvatelé obce a další zájmové subjekty. Skupina obyvatel je sama o sobě velmi nehomogenní, zahrnuje mimo jiné různé finanční podílníky, důchodce i děti, pracující i nezaměstnané osoby. Důsledkem této různorodosti jsou nesourodé požadavky na typ a hloubku informací i na informační médium.

**Typ požadovaných informací** se liší podle cílových skupin. Politik např. potřebuje informace, které mu pomohou v rozhodování; urbanisté potřebují odpovídající školení, aby byly schopni vyhovět dané legislativě; obyvatelé města a další zainteresované strany potřebují informace, které jim pomohou zapojit se do aktuálního plánovacího procesu; kromě toho potřebují obyvatelé získat informace o dopravní bezpečnosti a o tom, jak využívat vybudovanou infrastrukturu.

Vzhledem k tomu, že v současnosti je modální podíl cyklistické dopravy v České republice relativně nízký, musí být hlavní součástí strategie pro styk s veřejností základní informace o **výhodách a přínosech cyklistické dopravy**. Hlavním úkolem je ve výše uvedených státech zvýšit informovanost o cyklistické dopravě, její přijetí ze strany obyvatelstva, a změnit myšlení a postoje k cyklistické dopravě. Tahákem, díky kterému snadněji a úspěšně přesvědčíme obyvatelstvo, se může stát významná a prominentní osoba ve městě (starosta nebo nějaký veřejně známý člověk), kterou získáme k podpoře cyklistické dopravy. A jak již bylo zmíněno výše, podle dané cílové skupiny musíme rozlišit způsob, jakým jí informace zprostředkujeme.

**Způsob předávání informací** závisí na cílové skupině a typu požadované informace. Následující seznam představuje výběr informačních prostředků:

- a) Televizní a rozhlasové vysílání
- b) Články, reklamy v novinách, tiskové konference
- c) Internet (především sociální sítě)
- d) Informační brožury, plakáty a letáky
- e) Různé akce a události (festivaly, panelové diskuze, soutěže)
- f) Informační stánky, školení a kurzy
- g) Politické, plánovací a strategické dokumenty

Následující tabulka pomůže při rozhodování o cílové skupině a typu informace. Konečné rozhodnutí musí padnout v dané obci v závislosti na místních podmínkách a preferencích.

Druh informace	Cílové skupiny			
	Politici, osoby s rozhodovací pravomocí	Urbanisté, plánovači	Zainteresované subjekty/finanční podílci	Obyvatelstvo obce
Základní informace o výhodách a přínosech cyklistické dopravy	a), b), c), d), e), f)	a), b), c), d), e), f)	a), b), c), d), e), f)	a), b), c), d), e), f)
Pomoc při rozhodování, základní informace	f), g)			
Informace o strategii cyklistické dopravy v dané obci		g)	g)	d), g)
Informace o probíhajících projektech			d), e)	b), d)
Informace o dokončených projektech			d), e)	b), d), e)
Normy		f)		
Legislativa		f)	b), c), d)	b), c), d)
Jak používat infrastrukturu		a), d), f)		a), d), f)
Dopravní bezpečnost		a), d), f)		a), d), e), f)
Legenda:		d) Informační brožury, plakáty a letáky		
a) Televizní a rozhlasové vysílání		e) Různé akce a události (festivaly, panelové diskuze, soutěže)		
b) Články, reklamy v novinách, tiskové konference		f) Informační stánky, školení a kurzy		
c) Internet (především sociální sítě)		g) Politické, plánovací a strategické dokumenty		

Tabulka 1: Možné způsoby předávání informací rozdělené podle cílových skupin a typu informace.

Cílem je především bourání omylů, předsudků a oproštění se od pejorativního vztahu k jízdě na kole jako takovému. Předsudky jsou důsledkem osobních zkušeností člověka nebo zkušeností slepě převzatých od autorit, které znají kolo v lepším případě jen jako sportovní nástroj, nikoliv jako dopravní prostředek. Nedostatek informací o potenciálu „něčeho jiného, než co je zajeté a zažité“, je současným nejzásadnějším problémem.

Jízdní kolo je třeba považovat za funkční, praktický a užitečný předmět, nevidět v něm žádnou hloubku ani modlu. Prostě je jen pouhým nástrojem, jak se dostat z místa A do místa B, dále do C atd. a zase zpátky. Kolo je zkrátka nejjednodušším způsobem, jak se pohybovat po městě a řadí se mezi hlavní prostředky městské dopravy. V takovém případě už nebudou třeba manifestační jízdy pro podporu kola, ale nebude ani potřeba dokazovat sobě a ostatním, že je někdo „IN“, když jezdí na kole. Vždy je to totiž důkaz nevyváženosti a že něco není v pořádku. Nebude to nutné – kolo je a bude jen pouhým nástrojem.

Dokud bude ovšem obecné vnímání mobility vázáno na koncepci cestování automobilem, nebude cesta k udržitelné městské mobilitě pomocí jízdy na kole snadná. Součástí marketingu musí být proto snaha změnit obecné vnímání toho, které druhy mobility jsou nejvíce prospěšné pro jednotlivce i společnost.

Kolo je jeden z nejrychlejších a nejsnazších způsobů, jak se pohybovat po městě. Umožňuje lidem hladce, rychle a jednoduše pospojovat všechny každodenní úkoly. To dokazuje, že s vhodnou podporou je možné přetvořit města po celém světě tak, aby byla jejich funkce udržitelnější.

A na této jednoduché filosofii je pak možné postavit **pozitivní marketing jízdě na kole. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno.**

## 5.2 Všeobecné kampaně

### 5.2.1 Modelový příklad - Mnichov

Města se v Uherskohradištské chartě zavazují, že budou vědomě usilovat o zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce. Za nástroje jsou pak většinou považována „Hard measures“, tzv. tvrdá opatření (vybudovat cyklostezku, cyklopruh, pracovat s veřejným prostorem a pamatovat na parkovací místa pro kola). To vše je jistě dobré a důležité, ale na nedávné celosvětové konferenci VeloCity 2011 v Seville byl kladen velký důraz i na „Soft measures“, tedy tzv. měkká opatření. Město Mnichov v Seville představilo například svou rozsáhlou kampaň na podporu cyklistické dopravy a ukázalo, že finance vložené do této kampaně mohou velmi efektivně ovlivnit zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce. Podíl cyklistů na dopravě ve městě se v letech 2002 – 2008 zvýšil z 10% na 14% tedy o 40%. Mnichov se tedy rozhodl cyklistiku dále podporovat. V červenci 2009 schválil nový generel cyklistické dopravy, který zahrnoval masivní pro-cyklistickou kampaň, ztrojnásobení rozpočtu na cyklistiku a „cykloúřad“ na Odboru dopravy s 11 úředníky zodpovědnými za cyklistickou dopravu - to vše s cílem dosáhnout 20% podílu cyklistické dopravy ve městě do roku 2015 (jedna z podmínek Bruselské charty, kterou Mnichov podepsal). Kampaň pro podporu cyklistiky, která by mohla být příkladem pro česká a moravská města svěřil Mnichov profesionální agentuře. Kampaň, která stála jen 0,7EUR/obyvatele/rok, je tak mnohem méně nákladná než investice do infrastruktury. Více na: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/mnichov-na-kole-zije-i-v-mrazivych-dnech-781.htm>

### 5.2.2 Modelový příklad - Olomouc

Magistrát města Olomouce, odbor agendy řidičů a motorových vozidel realizuje zajímavý projekt Centrum Semafor, který zajišťuje kromě klasické dopravní výchovy i další služby pro veřejnost:

- volnočasové aktivity (trampolína, in-line bruslení, sport. soutěže apod.),
- občerstvení,
- cyklopečkovnu,
- cykloservis,
- pronájem prostor a inventáře.



Na dopravním hřišti je velmi dobře vidět rozdíl v úrovni dopravního chování žáků škol. Právě na základě této zkušenosti lze tvrdit, že rozvoj cyklo dopravy potencuje vyšší stupeň dopravní výchovy v rodinách, která je jednoznačně nejefektivnější formou dopravní výchovy a to nejen mládeže (dětí v rodině), ale i dospělých – tedy rodičů. Máme ověřeno, že děti, které jezdí s rodiči na kole, mají nejen výrazně lepší znalosti dopravních předpisů, značek apod., ale hlavně vysoko převyšují svoje vrstevníky, pokud jde o správné návyky chování na silnicích, tj. odhad vzdálenosti, Automatické dávání znamení o změně směru, řazení do jízdnic pruhů, dávání přednosti atd.

**Hlavní vzkaz kampaně: „Jezděte se svým dítětem na kole !!!“**



Obrázek 37 – Dopravní hřiště v Olomouci

## 5.3 Evropský týden mobility

Ve dnech 16.-22. září se koná pravidelně propagační akce EU, Evropský den bez aut (Evropský týden mobility, kterou v České republice zastřešuje Ministerstvo životního prostředí). Cílem akce je podpořit přijatelnější způsoby dopravy a napomoci při omezování individuální automobilové dopravy ve městech. V rámci Evropského týdne mobility se ve městech nabízí občanům různé akce, zaměřené na udržitelné formy dopravy a dopravní výchovu (cyklojízdy, pěší výlety, akce pro rodiče s dětmi, pro seniory, pro občany s handicapem, výlety historickou tramvají, semináře, akce na dětském dopravním hřišti apod.).



Obrázek 38 – Příklad kampaně ETM v Miláně

## 5.4 Cyklistika a zdraví

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 střídmé 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.

## 5.5 Cyklistika & Zapojení veřejnosti

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 další oblast, která je nutná pro podporu cyklistické dopravy, je získání veřejnosti a jejich zapojení do přípravy konkrétních projektů a strategií. Můžeme pak tím předejít mnoha problémům.

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.). 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.

## 5.6 Mobility management

Moderním nástrojem v plánování a organizování dopravy je tzv. řízení mobility (management mobility), což je koncept podpory udržitelné dopravy a řízení poptávky po IAD prostřednictvím změny přístupu cestujících k dopravě a jejich chování. V zásadě se jedná o ovlivňování poptávky po dopravě a omezování závislosti cestujících na IAD. Jádrem managementu mobility jsou tzv. měkká opatření jako informace, komunikace, organizování služeb a koordinace aktivit různých zainteresovaných skupin. Měkká opatření nejčastěji zvyšují účinnost tzv. tvrdých (infrastrukturních) opatření v městské dopravě (vybudování nové trolejbusové linky, nové komunikace, nové cyklistické stezky atd.). V porovnání s tvrdými opatřeními nevyžadují nutně měkká opatření managementu velké finanční investice a mají vysoký poměr přínosů vůči nákladům. V některých zemích západní Evropy je tento přístup značně rozšířen a propracován, některé země podmiňují povolení k realizaci dopravní stavby, nebo stavby generující dopravu, předchozí analýzou založenou právě na managementu mobility.

Vybraná opatření mobility managementu používaná v zahraničí:

- Informační:
  - informační centra a poradenské služby městského centra mobility,
  - cestovní informace dodávané prostřednictvím různých technologií před cestou a v průběhu cesty,
  - marketing – tisk, web, letáky, automatické sčítače cyklistů se znázorněním počtu průjezdů,
- reklamní (podporují dobrovolnou změnu dopravního chování):
  - kampaně (Evropský den bez aut, Týden mobility, cyklojízdy, podpora hromadné dopravy),
  - cílené kampaně (často zaměřené na soutěživost pracovních týmů, např. projekt Do práce na kole uskutečněný v r. 2010 v Pardubicích),
- organizační a koordinační opatření:
  - car-pooling,
  - car-sharing,
  - veřejná doprava „na zavolání“ (často propojení služeb hromadné dopravy a taxi),
  - multi-modalita
  - inter-modalita - vhodné využití alternativ
- vzdělávací opatření:
  - proškolení zaměstnanců hotelů, obchodních center atd. k poskytování informací o mobilitě zákazníkům,
  - poskytování základních informací o problematice mobility a udržitelné dopravy na školách,
- opatření vztažená ke konkrétnímu zařízení, areálu, lokalitě:
  - firemní a školní plány mobility,
  - Poznámka: Plány mobility jsou nástroje zaměřené na jednotlivé subjekty (firmy s větším počtem zaměstnanců, úřady apod.), ale i celá města. V menším měřítku, např. u firemních plánů mobility je efektivně řešeno dojíždění zaměstnanců s využitím všech dostupných řešení, pobídek a možností na nejčastějších trasách dané cílové skupiny. Plány mobility jsou zpracovávány i ve větším měřítku, kdy se již zaměřují na celek města a jeho okolí, v některých případech na celé kraje. Na základě analýzy jízd, které se denně uskutečňují směrem do města i ve městě samotném, jsou vyhledány nejfrekventovanější trasy osobní automobilové i nákladní dopravy, označena místa, kde dochází k přetěžování městské dopravní sítě, a navrženy alternativní postupy (např. posílení MHD, řízení provozu, nabídka alternativ). Plány mobility tedy poskytují balíček řešení, šitý na míru konkrétnímu městu, se zapojením všech hlavních aktérů (městský úřad, firmy generující dopravní provoz, odborná veřejnost, uživatelské skupiny). Město si tak bude mít plán, který může do značné míry vyřešit jeho dopravní

přetíženost, příznivě vyrovnat dělbu přepravní práce a mírnit další negativní dopady dopravy na životní prostředí

- podpůrné/integrační akce (tato opatření nejsou přímou součástí managementu mobility, ale mají zásadní význam v jeho efektivitě, protože např. ovlivňují cenu jízdy autem a tím pádem nepřímo podporují cyklo dopravu):
  - ovlivňování možností parkování,
  - povolení spojená s přípravou stavby (maximální počet parkovacích míst, zajištění parkování kol a cyklistické infrastruktury, ...),
  - daňové zvýhodňování zaměstnavatelů, kteří prosazují opatření ke snížení IAD (omezování parkovacích míst v zaměstnání, proplácení časových jízdének na MHD,...),
  - zvýhodňování domácností které nevládní auto,
  - integrované jízdné pro různé druhy dopravy a dopravce,
  - vstupenky na kulturní a sportovní akce a veletrhy jsou zároveň denní jízdenkou na veřejnou dopravu,
  - zákazníci carsharingu mají slevu na jízdenky veřejné dopravy, zákazníci dálkového dopravce mají slevu v půjčce kol.

## 5.7 Do práce na kole & Bike to work

Kampaň probíhá v řadě evropských států jako Dánsko, Švýcarsko, Německo, Maďarsko atd. V některých zemích se zařadila mezi vůbec nejvýraznější kampaně. Například v Dánsku se jí každý rok účastní zhruba 100 000 lidí. V západní Evropě kampaň úspěšně přispívá ke zvýšení povědomí o problematice mobility a inspiruje ke každodennímu pohybu tisíce lidí.

### Příklad č.1 - Praha

- Termín soutěže: květen 2011
- Základní charakteristika: Soutěž firemních týmů, které měly 2-5 členů.
- Soutěžní kategorie: nejvyšší počet ujetých „Zelených kilometrů“ (nejlepší jednotlivec, nejlepší tým), cyklozaměstnavatel roku, kreativní soutěž.
- Počet účastníků: 1025 zaměstnanců ve 274 týmech ze 181 organizací
- Počet ujetých „Zelených kilometrů“ celkem přes 318 000km; vítězný tým 5114km, vítězný jednotlivec 1363km během soutěžního měsíce
- V rámci kampaně byla provedena analýza mobility managementu pro 4 organizace.
- Organizátor: Auto\*Mat, o.s.
- Web kampaně: [www.dopracenakole.net](http://www.dopracenakole.net)



Obrázek 39 – Logo kampaně Auto\*Mat, o.s.

Celkem 1025 lidí se zúčastnilo soutěže Do práce na kole, která probíhala v průběhu května v Praze. Hlavní výhry získali zaměstnanecké týmy, které najely nejvíce kilometrů na cestě do práce a z práce.

Na stupních vítězů nakonec stanuli zaměstnanci firmy Tesco, kteří najeli více než pět tisíc kilometrů. Druhý a třetí nejsilnější tým sestavila Sekce vyzbrojování ministerstva obrany a společnost DHL.

Auto\*Mat vedle těch, kdo ujeli nejvíce kilometrů, ocenil i další účastníky kampaně. Za kreativní přístup získal tým Fyziologického ústavu Akademie věd ČR městské kolo Bicykl Made in Žižkov, a to za zaslanou fotografickou báseň o cestě do práce na kole.

Organizátoři vyhlásili také „Cyklozaměstnavatele roku“, kterým se za všestrannou podporu dojížděky svých zaměstnanců do práce na kole stala firma Et Netera.

Slavnostního vyhlášení výsledků v červnu 2011 se zúčastnili a ceny výhercům předali herec Kryštof Hádek, dokumentaristka Linda Jablonská a dánský velvyslanec Ole E. Moesby.

Pražská kampaň „Do práce na kole“ byla určena zaměstnancům firem, úřadů i dalších organizací. Její pravidla vycházejí z podobných soutěží, které se již řadu let pořádají například ve Velké Británii, v Německu nebo v Maďarsku.



Obrázek 40 – Vyhlášení kampaně Do práce na kole v Praze, 06/2011

## Příklad č. 2 - Pardubice

- Termín soutěže: září 2011
- Základní charakteristika: Soutěž firemních týmů, které měly 2-4 členy. Důraz byl kladený na pravidelnou dojížděku, do závěrečného slosování byly zařazeny týmy, které ujely v daném období alespoň dvě třetiny všech cest na kole.
- Počet účastníků: 697 zaměstnanců ve 276 týmech ze 112 organizací
- Organizátor: Město Pardubice
- Web kampaně: <http://dopracenakole.pardubice.eu>



Obrázek 41 – Logo kampaně v Pardubicích

Celkem 697 lidí se zúčastnilo soutěže Do práce na kole, která probíhala celé září v Pardubicích. Jejím cílem bylo podpořit pravidelné dojíždění do práce nebo do školy na kole. Výhercem soutěže se stal tým Ranní ptáčata z Univerzity Pardubice, který si jako výhru odnesl dovolenou od společnosti Medila.

Slavnostní vyhlášení výsledků se uskutečnilo na slavnosti „Město na Míru“, kde výherce společně vylosovali náměstek primátorky Martin Bílek a dánský velvyslanec Ole E. Moesby.

Pardubice jsou považovány za cyklistické město, většina opatření pro cyklisty tu vznikla už počátkem 90. let. Mezi českými městy nad 50 tisíc obyvatel mají Pardubice nejvíce cyklistů. Ve srovnání s matadory cyklistické dopravy západní Evropy však stále výrazně zaostávají. Město proto hledá další cesty, jak zvýšit počet lidí, kteří kolo používají ke každodenní dopravě do práce nebo do školy.

Pardubická kampaň „Do práce na kole“ se inspirovala zahraničními vzory, především Dánskem, které je proslulé svojí přívětivostí k cyklistům. Do celonárodní dánské kampaně pod názvem „Vi cykler til arbejdet“ (v překladu „Jezdíme na kole do práce“) se v květnu 2011 zapojilo více než 93 tisíc lidí, kteří společně najeli 12,5 milionu kilometrů.





Obrázek 42 - Vyhlášení kampaně Do práce na kole v Pardubicích, 09/2011

## 5.8 Bezpečné cesty do škol

### 5.8.1 Obecné teze

Velmi důležitý je neovlivněný a nezaujatý pohled na problematiku dopravy přímo od dětí. Jejich podněty jsou zpravidla jednoduché, kdy přímočaře a bez okolků sdělí, co si o problému myslí. Jejich bezprostřední odpovědi zkrátka nejsou ovlivněny již dopředu výčtem argumentů - proč něco nejde, ale když je něco trápí, sdělí to zásadní. Svět dospělých mnohdy spekuluje nade všemi pro a proti, nad různými technickými detaily a všemi možnými okolnostmi. Ty mohou být často tak nepodstatné nebo jich může být takové množství, že při řešení problému zůstane problém nevyřešen vůbec nebo je jedinec sveden z cesty a řeší problémy nakonec úplně jiné.

Děti zpravidla neuvažují v dlouhodobém horizontu, ale spíše v tom krátkodobém. „Nyní se necítím na přechodu bezpečně, proč tu nejezdí auta pomaleji?“ Pro projektanta to je signál, že je třeba dopravu zpomalit, zklidnit a měl by tedy navrhnout k tomu odpovídající opatření. Právě na jeho bedrech je, jak se prokouše všemi požadavky správců, úřadů, norem, zákonů a především obecním rozpočtem. Není to však jen vždy o řešení problému v jednom místě. Takových problematických míst totiž může být hned několik, takže kýžený výsledek může být velmi nákladný avšak málo efektivní. Každý problém má svou příčinu, takže úkol projektanta je, zabývat se problémy nejen tam, kde je na ně přímo upozorněn, ale podívat se na území i v širším kontextu, zda nelze například provést nějaké efektivnější a mnohdy i levnější organizační opatření (odklonění té části dopravy, která do území nepatří a třeba si to tudy jen zkracuje apod.). Tyto postupy se osvědčují a v sousedních západněji položených zemích, kde na projektech bezpečných cest do škol pracují někdy už desítky let.

Uvažování v krátkodobém horizontu („tady a teď“) může mít mnohdy i negativní efekt. Vlastní pohodlí může být nebezpečné nejen pro okolí, ale i pro nás samotné. Zeptá-li se člověk dětí, co je nejpohodlnější a nejlepší pro cestu do školy, mnoho z nich vám řekne že automobil, protože v něm neprší, může si číst, koukat z okna anebo, že je má konečně svého rodiče jen pro sebe, tak toho chce využít. Neví, co je to sociální a společenské

vytržení (společné cesty do školy byly dříve mnohdy nejzábavnější částí dne) a neuvědomuje si okamžité i dlouhodobé důsledky všech ostatních, kteří jsou za okýnkem „jeho automobilu“. Děti se přizpůsobují stylu života, který si nevybraly, ale který jim byl vybrán jejich rodiči nebo okolím a jeho tlakem. V bezprostředním okolí školy jsou pak svým dětem právě jejich rodiče tím největším nebezpečím a čím více rodičů vozí děti do škol automobilem, tím více jich chce přijet co nejbližší škole, nejlépe až přímo před školní dveře. Vytrácí se samostatnost, nezávislost, snaha jít si vlastní cestou a umět přemýšlet o tom, co člověka doopravdy baví a co opravdu sám chce.

**Cesty do škol lze zlepšit dvěma způsoby. Prvním je úprava veřejného, resp. dopravního prostoru, což je záležitost většinou střednědobého nebo dlouhodobého horizontu. Druhým způsobem je změna způsobu dopravy do školy, která by měla být podpořena prvním způsobem, ale v mnohých případech lze provést okamžitě.**

Chtít změnit způsob dopravy spočívá v pochopení několika základních principů. Jedním z nich je respekt k okolí a tolerance existence ostatních. Pochopení, že má každý právo na svou část prostoru a neměl by při jakékoliv činnosti být kýmkoliv ohrožován, je vlastně to nejpodstatnější. Sídla ČR jsou vcelku slušně zalidněná, takže vzájemné omezování je u každého obyvatele České republiky na denním pořádku. Čím méně chce být někdo omezován, tím méně by měl omezovat své okolí.



Obrázek 43 – Součástí kampaní je i podpora nošení přileb, České Budějovice

## 5.8.2 Příklady z českého prostředí

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY V PRAZE – OŽIVENÍ, PRAŽSKÉ MATKY

<http://www.prazskematky.cz/bezpecne-cesty-do-skoly/o-programu/index.html>

[http://www.youtube.com/watch?v=DzIc\\_FDDIhE&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=DzIc_FDDIhE&feature=player_embedded)

Cílem programu je zvýšit bezpečnost dětí při každodenních cestách do školy a podporovat je v tom, aby se dopravovaly do školy pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou. Dále projekt usiluje o zlepšení povědomí dětí o pravidlech dopravního chování a informování škol o šetrných a udržitelných způsobech dopravování. Projekt byl inspirován příklady z Velké Británie.



Obrázek 37 – Ilustrační foto, Kroměříž

## NA ZELENOU – NADACE PARTNERSTVÍ

<http://www.nadacepartnerstvi.cz/doprava/na-zelenou>

Projekt NA ZELENOU je založen na práci s dětmi, které do mapek okolí školy vyznačují místa, kde se necítí bezpečně. Na základě souhrnné mapy problematických míst je zpracována dopravní studie navrhuje opatření na zvýšení bezpečnosti v okolí školy. Tato studie pak slouží obci jako podklad pro další kroky, jejichž konečným cílem je realizace návrhů obsažených ve studii. Škola zároveň vypracuje plán mobility, tedy strategický dokument obsahující postupy a opatření podporující bezpečnou, zdravou a udržitelnou mobilitu (více v příručkách [Na zelenou-bezpečné cesty do školy](#) a [Školní plán mobility](#)

Cílem programu je zvýšit dopravní bezpečnost dětí na cestě do školy, zvýšit počet dětí dopravujících se do školy pěšky nebo na kole, zlepšit jejich povědomí o pravidlech dopravního chování, zvýšit informovanost o mobilitě (důraz na trvalou udržitelnost), podnítit zájem o veřejné věci (výchova k občanské společnosti) a podpořit zdravý životní styl.

Svého cíle program dosahuje prostřednictvím udílení grantů školám na jejich školní projekty (do výše 90 tisíc Kč na jeden školní projekt). Grant může být použit na financování následujících položek:

- provozní náklady spojené s přípravou a realizací školního projektu (mapky, letáčky, kopírování apod.)
- náklady na zpracování dopravní studie
- náklady opatření podporující pěší a cyklistickou dopravu (cyklostojany, přístřešky na kola, sprchy, dílčí aktivity – např. dopravní hlídky, apod.)
- náklady na odměnu za organizační a koordinační činnost vedoucího školního projektu

Stručný popis školního 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 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.

## 6. Bezpečnost cyklistické dopravy

### 6.1 Obecné teze

#### Celková koncepce

Být v bezpečí a cítit se bezpečně při jízdě na kole: zlepšit a zajistit objektivní i subjektivní bezpečnost cyklistů. Pocit bezpečí v dopravním provozu a bezpečné parkování jízdního kola jsou důležité pro to, aby cestující na kole jezdili. Jejich absence je hlavní příčinou rozvoje cyklodopravy v ČR.

Být v bezpečí a cítit se při jízdě na kole bezpečně je základní kritérium při rozhodování, zda vůbec budeme na kole jezdit. Proto je důležité, aby obce považovaly dopravní bezpečnost např. ve svých strategických dokumentech za naprostou prioritu. Zajištění bezpečné infrastruktury a informování a vzdělávání veřejnosti v oblasti bezpečné mobility je vhodné zapracovat do dopravního generelu dané obce a řešit s důrazem na cyklistickou dopravu v místní cyklostrategii. Na jedné straně musí být zaručena bezpečnost cyklistů, na druhé straně cyklista nesmí ohrozit ostatní účastníky silničního provozu (např. chodce), to by samozřejmě mělo dopad na vnímání cyklistické dopravy obecně.

Existuje riziko, že politické (nebo jiné) zájmy budou v rozporu s otázkami bezpečnosti. Proto je důležité v rámci dopravního generelu i místního plánu cyklistické dopravy stanovit konkrétní bezpečnostní cíle (např. cíl – nulová nehodovost) a zajistit si podporu politiků při plnění těchto cílů.

#### Zajištění bezpečné infrastruktury

Je třeba stanovit národní normy a směrnice pro navrhování dopravní infrastruktury, které, pokud budou dodrženy, zajistí bezpečnou infrastrukturu (zejména pro zranitelné účastníky provozu). Proto musí být na místní úrovni zaručeno, že všechny projekty dodrží dané normy, což vyžaduje proškolení dopravních projektantů a urbanistů. Kromě toho je nutné zajistit interpretaci daných norem takovým způsobem, aby bezpečnost byla hlavní prioritou. Měl by být nastaven systém řízení kvality, který monitoruje dodržování a interpretaci směrnic v zájmu dopravní bezpečnosti. Vzhledem k jedinečnosti projektu infrastruktury musí být důsledné šetření prováděno v rámci každého jednotlivého projektu.

Zde jsou uvedena rizika pro cyklisty, která vyžadují zvláštní pozornost:

- Nevhodné řešení dopravní infrastruktury (např. chybějící vizuální propojení mezi účastníky provozu).
- Kolize mezi auty a cyklisty na křižovatkách: daleko vhodnější je vybudovat cyklopruh na úrovni silnice místo cyklostezky na úrovni chodníku, právě kvůli lepší bezpečnosti na křižovatkách.
- Kolize mezi cyklisty a uživateli veřejné dopravy na tramvajových a autobusových zastávkách: zde je třeba vedle vhodných infrastrukturních řešení realizovat i informační kampaně, které mohou zlepšit vzájemnou ohleduplnost.
- Chyby řidičů motorových vozidel: vysoká rychlost, nedostatečná opatrnost při odbočování, nedostatečná všímavost k cyklistům.
- Chyby cyklistů: jízda na neosvětleném kole, jízda na červenou, nesprávné použití infrastruktury, nedostatek opatrnosti vůči chodcům.

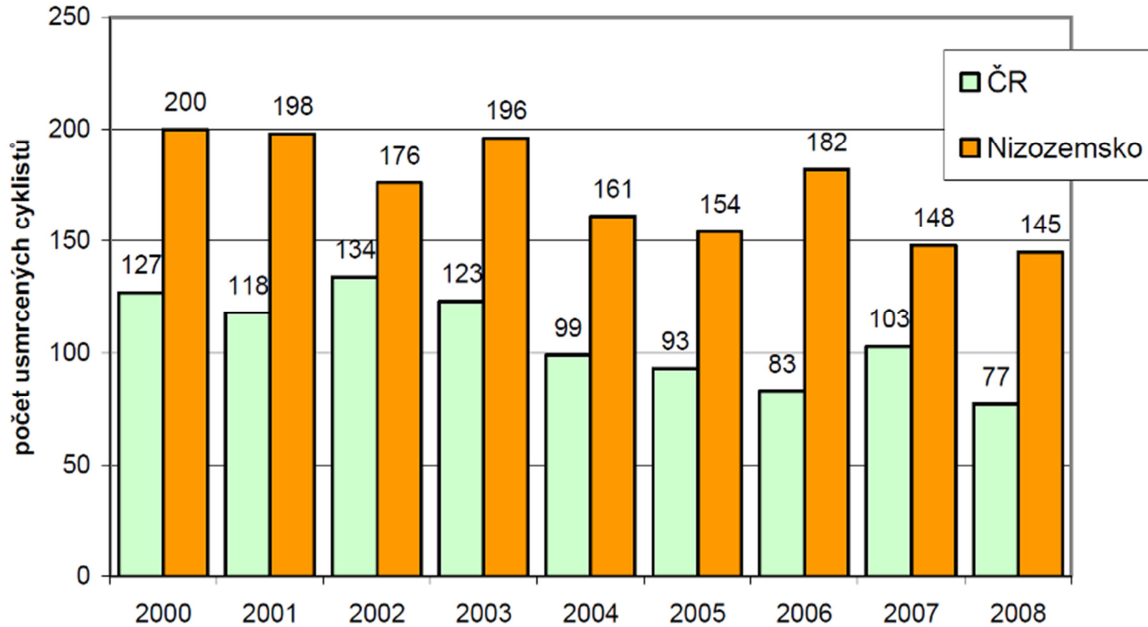
#### Informování účastníků silničního provozu

Informování účastníků silničního provozu o otázkách bezpečnosti je nezbytným doplňkem pro zajištění bezpečné infrastruktury; informace by měly obsahovat následující body:

- Informace o bezpečném dopravním chování pomůže snížit počet dopravních nehod a zlepšit subjektivní bezpečnost (pocit bezpečí),
- Informace o následcích v případě nedodržování bezpečného chování.
- Zlepšit vzájemný ohled: veřejné kampaně mohou významně přispět ke klidnému soužití všech účastníků silničního provozu.

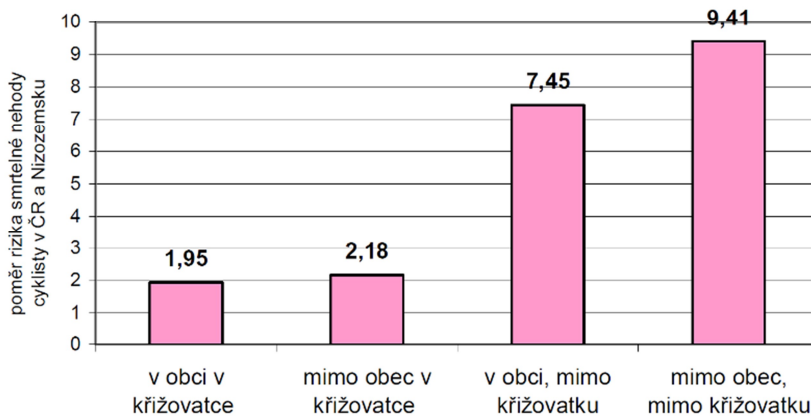
## 6.2 Základní informace o nehodovosti

Aktuální statistiky sice v ČR naznačují, že absolutní počet usmrcených cyklistů má klesající tendenci, ale jejich podíl na počtu celkově usmrcených je stále vysoký, obzvláště v porovnání s evropským průměrem v cyklisticky vyspělých zemích (Nizozemsko, Dánsko či Německo), kde je navíc intenzita cyklistické dopravy nepoměrně vyšší než v ČR a kde není např. uzákoněna povinnost používat cyklistickou helmu. Je doloženo, že cyklistovi v ČR hrozí 4,5 x vyšší riziko, že bude usmrcen při dopravní nehodě než cyklistovi v Nizozemsku.

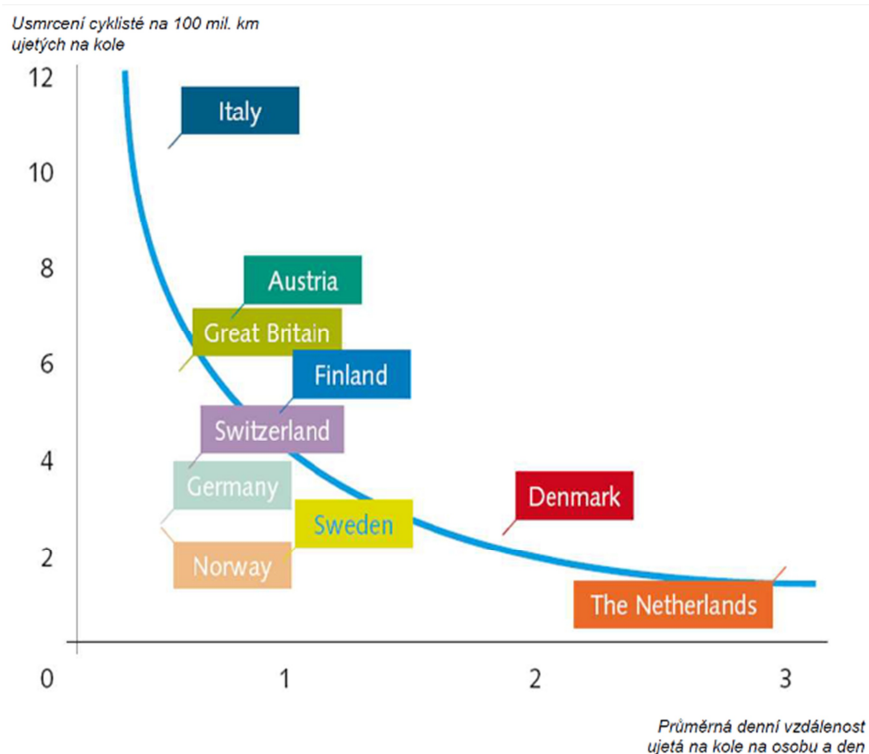


Graf 1 - V Nizozemsku každoročně zahyne více cyklistů, ale: Nizozemsko: cca 1,18 usmrcených cyklistů na 100 mil. cyklokilometrů, ČR: cca 5,26 usmrcených cyklistů na 100 mil. cyklokilometrů, zdroj CDV, SWOV

Míra rizika smrtelné nehody cyklisty v Česku v porovnání s Nizozemskem dle místa



Graf 2 - Míra rizika smrtelné nehody cyklisty v Česku v porovnání s Nizozemskem dle místa: české křižovatky v obci jsou pro cyklistu 2x nebezpečnější než v Nizozemsku, mezikřižovatkové úseky mimo obec jsou téměř 10x nebezpečnější!, zdroj CDV, SWOV



Graf 3 - Čím více cyklistů, tím větší bezpečnost, zdroj ECF

Neutěšený trend v úmrtnosti cyklistů řeší dokument Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599. Zkvalitnění všech aspektů ovlivňujících bezpečnost cyklistů je jednoznačnou výzvou pro příští dekádu. Je nutné nejen vést kampaně zaměřené na cyklisty, ale současně je nutná tvrdá represe vůči neukázněným řidičům, kteří jsou příčinou většiny smrtelných úrazů cyklistů a chodců z důvodu nepřiměřené rychlosti či požití alkoholu.

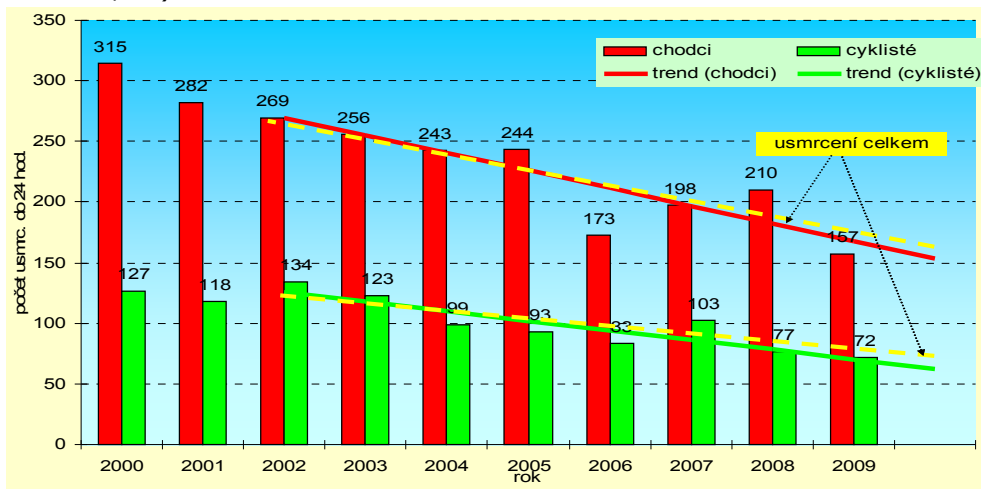
V otázkách řešení bezpečnosti cyklistů je možné také navázat na:

- Sdělení EU z července 2010 s názvem „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020.“ Tento dokument obsahuje návrh sedm hlavních cílů, z nichž dva jsou spojené i s cyklistickou dopravou (zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu a ochrana zranitelných účastníků silničního provozu).
- Usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 ([2010/2235\(INI\)](#)), ze kterých jsou pro cyklistickou dopravu důležité zejména tato doporučení:
  - 54. důrazně doporučuje, aby odpovědné orgány zavedly omezení rychlosti na 30 km/hod. v obytných zónách a na všech jednoproudových silnicích ve městech, které nemají samostatný jízdní pruh pro cyklisty, a to k účinnější ochraně zranitelných účastníků silničního provozu;
  - 58. vítá skutečnost, že Komise zaměřuje svou pozornost na nejvíce zranitelné skupiny účastníků silničního provozu (uživatelé jednostopých vozidel, chodci atd.), kde jsou počty nehod stále příliš vysoké; vyzývá členské státy, Komisi a průmysl, aby měly při navrhování silniční infrastruktury a zařízení tyto typy uživatelů na paměti tak, aby budované silnice byly bezpečné pro všechny uživatele; žádá, aby při projektování a údržbě silnic byla větší pozornost věnována opatřením v oblasti infrastruktury na ochranu cyklistů a chodců, např. opatření na oddělení dopravy, rozšiřování sítí cyklostezek a bezbariérových přístupů a přechodů pro chodce;
  - 100. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly cyklistiku a pěší turistiku jako samostatný druh dopravy a nedílnou součást všech dopravních systémů.

Základní fakta o nehodovosti cyklistů v ČR:

Počet usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu je chápán jak jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR. Chodci a cyklisté, nejzranitelnější účastníci silničního

provozu, tvoří 30 % obětí v silničním provozu a tento podíl se nedaří snižovat. Po roce 2002 byla pozorována výrazná redukce v počtu usmrčených v obou skupinách. V případě počtu usmrčených chodců byl až do roku 2005 registrován spíše minimální meziroční pokles ve výši 5 % a teprve rok 2006 přinesl pokles významnější (celkově činí za období 2002-2009 meziroční průměrný pokles 7,4 %). Pokles v počtu usmrčených cyklistů je stabilní (ročně průměrně 8,5%).



Graf 4 - Vývoj v počtu usmrčených zranitelných účastníků silničního provozu (PP ČR), zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

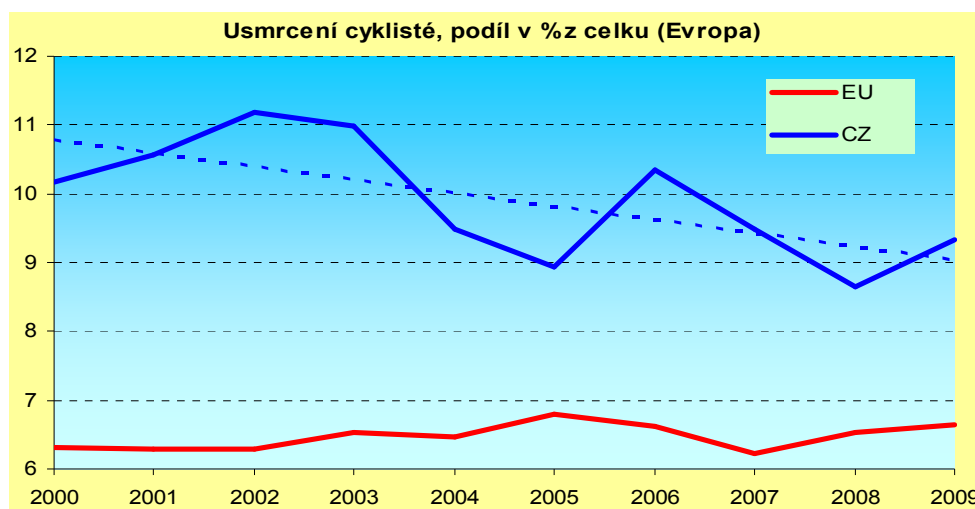
Již dnes je patrný trend v preferenci zdravé formy mobility ve městech, která by neměla být omezována rizikem zranění následkem střetu s motorovými vozidly. Především ve městech je nutno dosáhnout solidární, bezproblémové koexistence všech účastníků silničního provozu. Cyklisté jsou typickými představiteli tohoto trendu.

Základní přehled vývoje následků nehod s účastí cyklistů je následující:

Cyklisté	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2000
Usmrčení	127	118	134	123	99	93	83	103	77	72	0,57
těžce zranění	688	621	613	612	590	495	508	431	431	430	0,63
lehce zranění	3704	3117	3394	3550	3277	3252	2868	2855	2516	2585	0,70
v % z celku											
Usmrčení	9,5	9,7	10,2	9,3	8,1	8,3	8,7	9,2	7,8	8,7	0,91
těžce zranění	12,5	11,3	11,2	11,7	12,1	11,3	12,7	10,9	11,3	12,2	0,98
lehce zranění	13,7	11,0	11,7	11,7	11,1	11,6	11,8	11,2	10,2	10,9	0,79

Tabulka 2: Následky dopravních nehod cyklistů, Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Naprosto odlišný obraz však poskytuje porovnání vývoje následků dle místa nehody. Zatímco v roce 2002 došlo k 53% smrtelných úrazů cyklistů na komunikacích mimo obec, v roce 2009 poklesl tento podíl na 44% a větší podíl cyklistů zemřel na komunikacích v obcích. V extravilánu tak došlo k poklesu o 55%, v intravilánu jen o 37%. Ve srovnání s EU je však relativní podíl usmrčených cyklistů stále neúměrně vysoký:



Graf 5 - Podíl smrtelných následků dopravních nehod cyklistů na celkových následcích, zdroj: IRTAD -OECD, CDV

Je markantní, že absolutní počet usmrcených cyklistů má sice klesající tendenci, ale jejich podíl na počtu celkově usmrcených je stále vysoký, obzvláště v porovnání s evropským průměrem. Zkvalitnění všech aspektů ovlivňujících bezpečnost cyklistů je jednoznačnou výzvou pro příští dekádu.

Další zajímavé závěry byly publikovány v článku *Critical factors in fatal collisions of adult cyclists with automobiles*, v zahraničním časopise "Accident Analysis and Prevention 42, 1632–1636" (Bíl, M., Bílová, M., Müller, I. 2010).

Co bylo zkoumáno?: kritické faktory (okolnosti), za kterých dochází nejčastěji (s největší pravděpodobností) k úmrtí dospělého cyklisty (18 a více let) při srážce s automobilem.

Jak se postupovalo?: pomocí multivariální regrese byl porovnáván poměr smrt a těžké zranění cyklistů pro různé kategorie: věkové skupiny, pohlaví, příčiny nehod, podmínky v době nehody a směr nárazu.

Z čeho se vycházelo?: z dat o dopravních nehodách z databáze Policejního presidia za období 1995-2007. Ze všech dat jsme vybrali pouze srážky cyklisty s automobilem a následky, které byly buď smrtelné nebo těžké. Vynechali jsme následky lehké a nehody bez zranění, protože tyto dvě skupiny se ve statistikách vyskytují s velmi malou četností, která neodpovídá realitě.

Výsledky: Nejfatálnější následek (= největší pravděpodobnost, že srážka skončí smrtí a ne „jenom“ těžkým zraněním) je když:

- 1) jede automobil nepřiměřenou rychlostí,
- 2) jedná-li se o čelní srážku a
- 3) pokud se stane nehoda v noci bez pouličního osvětlení.

Chyba cyklisty má nejhorší následky, pokud cyklista nedá přednost automobilu (takže hlavně na křižovatkách).

Obecně platí, že *muži jsou častěji obětmi, než ženy* (mužů je více, ale přesto poměr smrt/těžké zranění je pro ně mnohem horší. Nad příčinou můžeme spekulovat. Buď se muži více vystavují riziku nebo je řidiči respektují méně než ženy), *nejvíce ohroženou věkovou skupinou jsou senioři* (lidé nad 65 let).

Smrtelné zranění cyklisty je následkem chyby řidiče v 598 případech, cyklisty v 370 případech. Pokud tedy udělá chybu řidič automobilu, je téměř 2x častěji následkem smrti cyklisty, než naopak.

Průzkum také ukázal, že nejvíce cyklistů umírá v obcích. Zastavěné území cyklistům vůbec nepřeje. Z celkového počtu více než 24 tisíc nehod s účastí cyklistů se jich 79 procent odehrálo v obci. Od roku 2000 téměř nepřetržitě klesá nehodovost mimo obec, v extravilánu (rok 2000 / 61 mrtvých cyklistů, 2001/57, 2002/71, 2003/55, 2004/50, 2005/45, 2006/27). Tato čísla naznačují, že investice do cyklistických stezek v extravilánu se skutečně vyplatila a přinesla záchranu desítek lidských životů.

Doporučení, která z tohoto plynou jsou: oddělit cyklisty od automobilové dopravy tam, kde mohou auta dosahovat vyšších rychlostí, pokud to není možné, potom snížit rychlost automobilů pomocí místní úpravy (dopravním značením) nebo pomocí jiných omezení.



## 6.3 Kampaně MD - BESIP

### 1. Dopravní soutěž mladých cyklistů

Program pro začínající cyklisty (dále jen „program“) vyhláší Rada vlády ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s Policejním prezidiem, Ústředním automotoklubem České republiky, Autoklubem České republiky a Českým červeným křížem.

Program se vyhláší každoročně. Je určen dětem starším 10 let, tj. žákům 4. – 8. ročníků základních škol (odpovídajícím ročníkům jiných škol) a to ve dvou kategoriích: 1. kategorie = 5. - 6. Ročník (popř. 4. ročník, 2. kategorie = 7. - 8. ročník (popř. 6. ročník). Programu se v některých okresech a krajích účastní rovněž žáci speciálních škol.

Cílem programu je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách, správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu a ke snižování dopravní nehodovosti, prohloubit a ověřit znalosti a dovednosti žáků v uplatňování pravidel silničního provozu pro cyklisty, v technice jízdy na kole a v dalších dovednostech nezbytných k bezpečné jízdě na kole, podněcovat a zvyšovat zájem žáků o bezpečnou dopravu a o dopravní výchovu.

Více: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu>

### 2. Cyklistické desatero

Oddělení BESIP Ministerstva dopravy v létě 2011 zintenzivnilo aktivity zaměřené na bezpečnost cyklistů. Krajští koordinátoři BESIP ve spolupráci s dopravní a městskou policií po celé zemi během prázdnin zavěšovali na řídítka kol informační letáky s Desaterem pro cyklisty. Těch bylo pro akci připraveno více než čtvrt miliónu.

### 3. 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 podporujících cyklistickou dopravu. Na tomto projektu se dále bude spolupracovat s obcemi, mikroregiony, kraji a dalšími zúčastněnými subjekty.

### 4. 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 na více než 10x větší vzdálenost oproti oblečení tmavému. 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).

### 5. Na kole jen s přilbou

Cyklistická přilba zabráni 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

## 7. Výzkum

### 7.1 Obecné teze

#### Celková koncepce

Umožnit a podporovat přenos know-how, zvyšovat odborné znalosti administrativních pracovníků.

Vláda ČR má hlavní zodpovědnost v oblasti výzkumu a pilotních projektů, doporučení pro národní strategie by tedy měla odpovídajícím způsobem řešit tyto aktivity. Vzhledem k tomu, že v České republice je vzdělávání centralizované, je i proškolení mladých akademiků na školách a univerzitách v péči státu.

Mimoto je důležité podporovat účast administrativních pracovníků na školeních a vést je k tomu, aby si neustále doplňovali informace o současném výzkumu v oblasti cyklistické dopravy.

Obce mohou provádět vzdělávání veřejnosti, např. školení o dopravní bezpečnosti. Obce by také měly informovat o svém pokroku a úspěších (dokončené projekty, spolupráce na projektech atd.).

### 7.2 Přehled doposud realizovaných „cyklo“ výzkumů

Výzkum v oblasti cyklistické dopravy je realizován prostřednictvím čtyř výzkumných projektů:

- **ŠANCE - Udržitelná doprava: Šance pro budoucnost (část Cyklistika).** Projekt je realizován Centrem dopravního výzkumu v rámci výzkumného záměru Ministerstva dopravy České republiky (č. MDO 4499457501). Cílem projektu bylo stanovit základní nástroje pro zlepšení podpory cyklistické dopravy. Informace byly zahrnuty do [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz).
- **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). Na jeho realizaci se podílelo Centrum dopravního výzkumu, České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní a Universita Karlova v Praze, Centrum pro otázky životního prostředí. Informace byly zahrnuty do [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz).
- **ROCY - Bezpečnost návrhových prvků pro cyklistickou dopravu.** Projekt se zabývá analýzou bezpečnosti vybraných návrhových prvků cyklistické infrastruktury. Na jeho realizaci se podílelo Centrum dopravního výzkumu, České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní a Universita Karlova v Praze a financován Ministerstvem dopravy v rámci programu „Podpora realizace trvale udržitelného rozvoje dopravy“ pod číslem CG911-079-120. Podrobné informace o projektu ROCY lze nalézt na webových stránkách projektu <http://rocy.cdvinfo.cz>.
- **SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury.** Projekt je realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007 – 20011 Ministerstva dopravy České republiky (č. CG723-071-120). Na jeho realizaci se podílí Centrum dopravního výzkumu, České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní a Nadace Partnerství. Informace byly zahrnuty do [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz) a vybrané výstupy jsou pak krátce publikovány v kapitolách 7.3., 7.4. a 7.5.

### 7.3 Význam hodnocení vybraných prvků cyklistických komunikací a jeho provádění

V současné době stále ještě dělá projektantům a úředníkům problém navrhovat vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místních komunikací, případně obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných ulicích. Z toho důvodu bylo postupně navrženo celkem 7 lokalit, kde jsou již daná řešení zrealizována a fungují, kde bylo zkoumáno, zda tato opatření jsou pro cyklisty dostatečně bezpečné.

V roce 2010 se začal také objevovat v některých městech nový projekční prvek o „piktogramový koridor pro cyklisty“, který slouží k vyznačení prostoru a směru jízdy cyklistů zpravidla při okraji hlavního dopravního prostoru místní komunikace a řidiče motorových vozidel tak upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů. I ten dělá mnohým problémy. Přitom se jedná o opatření, které má mít zcela

jednoznačně psychologický účinek na řidiče automobilů ve prospěch bezpečnosti cyklistů pohybujících se po pozemních komunikacích, na kterých není žádná jejich část vyhrazená pouze cyklistům, případně chodcům a cyklistům. Z toho důvodu bylo v roce 2010 ve vybrané lokalitě „Praha (ulice Vršovická)“ zkoumáno, zda tato opatření jsou pro cyklisty dostatečně bezpečná.

K lepšímu porovnání byla rovněž provedena sledování vzájemných interakcí cyklistů a motorových vozidel i ve společně využívaných jízdních pružích bez zvláštních opatření pro cyklisty. V dalších 7 lokalitách byly posuzovány vzájemné interakce cyklistů a in-linistů na stezkách pro chodce a cyklisty se společným provozem.

Výše zmíněná sledování byla postupně prováděna terénním šetřením se zaměřením na posuzování dopravních konfliktů mezi řidiči a cyklisty, případně mezi cyklisty a in-linisty. Dalším krokem bylo vyhodnocení vybraných stezek pro chodce a cyklisty v souvislosti s jejich využíváním ze strany in-linistů – bylo zkoumáno, nakolik ovlivňují šířkové možnosti těchto komunikací pro cyklisty a jaká je možná míra sdílení společného prostoru s cyklisty.

Průzkumy byly založeny na sledování vzájemných konfliktů cyklistů a automobilů, resp. cyklistů a in-linistů. Tyto průzkumy byly prováděny zejména za účelem potvrzení přínosu zřízení vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místních komunikací (včetně těch s jednosměrným provozem) a dále nově zřizovaných piktogramových koridorů pro cyklisty k větší bezpečnosti všech účastníků provozu, v druhém případě pak za účelem zjištění podmínek společného provozu cyklistů a in-linistů na stezkách pro chodce a cyklisty se společným provozem.

Všechna sledování byla provedena s pomocí studentů prezenční formy studia oboru „Dopravní systémy a technika“ Českého vysokého učení technického v Praze Fakulty dopravní.

### 7.3.1 Sledování míry konfliktu mezi řidiči a cyklisty

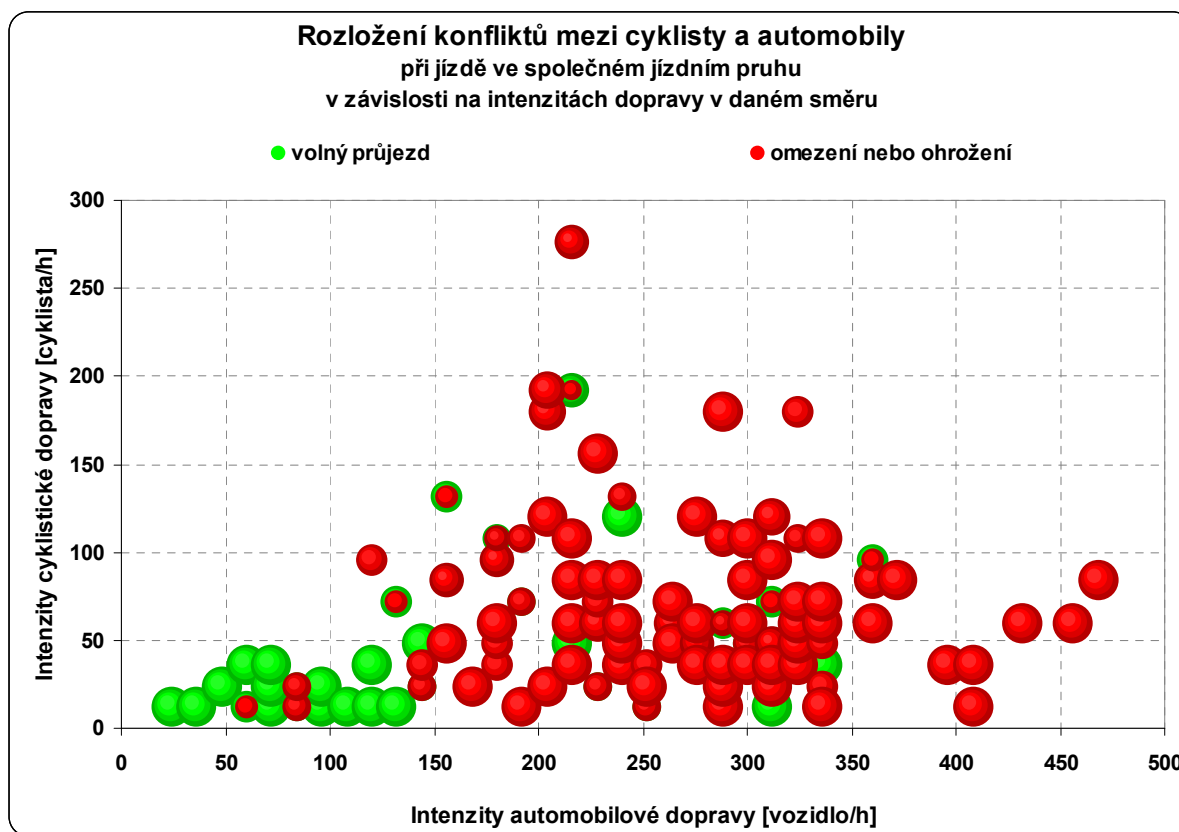
#### A. Provoz cyklistů ve společném jízdním pruhu s motorovou dopravou

##### Sledované lokality

- Břeclav 270
- Olomouc 38
- Uherské Hradiště 388

##### Výsledky provedených sledování

Zastoupení jednotlivých typů konfliktu zaznamenaných na výše uvedených sledovaných úsecích mezi řidiči a cyklisty sdílejícími společně jeden jízdní pruh je uvedeno v následujícím grafu pro vyhodnocení z 5-minutových intervalů - viz graf 6



Graf 6 - Rozložení konfliktů mezi cyklisty a automobily při jízdě ve společném jízdním pruhu v závislosti na intenzitách dopravy (z 5-minutových intervalů), zdroj ČVUT FD

### Závěry a hypotézy

Z provedených sledování vzájemných interakcí mezi řidiči a cyklisty vyplývá (při vyhodnocení intenzit sledovaných v 5-minutových i v 15-minutových intervalech), že bezkonfliktní vzájemný volný průjezd automobilů a cyklistů je závislý spíše jen na intenzitě motorové dopravy, kdy limitní intenzita pro bezkonfliktní sdílení společného jízdního pruhu automobily a cyklisty je cca 150 vozidel ve špičkové hodině v posuzovaném směru, což podle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“ odpovídá přibližně 3 700 ~ 3 900 vozidlům/den v obou směrech.

Znamená to, že při intenzitách motorové dopravy, které jsou vyšší, než je uvedená hranice, je vhodné se přiklonit ke zřízení komunikace pro cyklisty v daném úseku, včetně vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru dané komunikace.

### B. Provoz cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místní komunikace

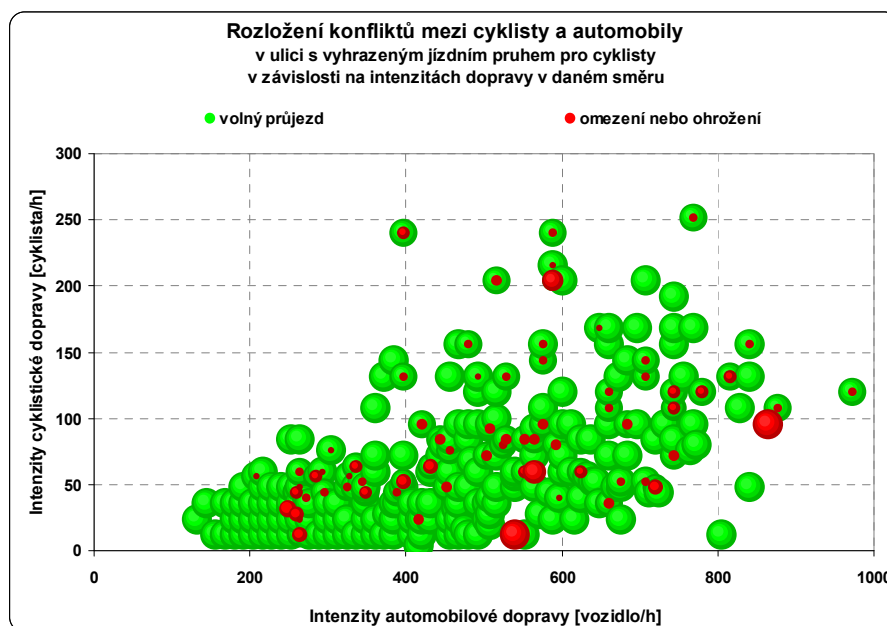
#### Sledované lokality

Při těchto průzkumech byl zaznamenán celkový počet 3 034 potenciálních konfliktních situací (včetně míry konfliktu klasifikované jako „volný průjezd“), které byly zaznamenány mezi vzájemně se míjejícími řidiči a cyklisty na všech výše zmíněných vybraných sledovaných úsecích dohromady:

• Brno	248	Břeclav	592
• Olomouc	101	Opava	664
• Šumperk	994	Uherské Hradiště	435

#### Výsledky provedených sledování

Zastoupení jednotlivých typů konfliktu zaznamenaných na všech sledovaných úsecích dohromady mezi řidiči a cyklisty jedoucími v přilehlém vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty je uvedeno v následujícím grafu pro vyhodnocení z 5-minutových intervalů - viz graf 7



Graf 7 - Rozložení konfliktů mezi cyklisty a automobily v ulici s vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty v závislosti na intenzitách dopravy (z 5-minutových intervalů), zdroj ČVUT FD

### Závěry a hypotézy

Z výše popsaných provedených sledování vzájemných možných konfliktů mezi řidiči a cyklisty jedoucími v přilehlém vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty vyplývá (při vyhodnocení intenzit sledovaných v 5-minutových i v 15-minutových intervalech), že se jeví jízda cyklisty ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty jako zcela bezkonfliktní a bezpečná (neboť zde byly v drtivé většině u všech kombinací intenzit motorové dopravy i cyklistů zaznamenána míra konfliktu „volný průjezd“, zatímco ostatní typy konfliktů byly zaznamenávány spíše ojediněle a nezávisle na výši zaznamenaných intenzit) v celém rozsahu sledovaných intenzit (viz graf 7).

Z provedených sledování vzájemných možných konfliktů mezi řidiči a cyklisty jedoucími ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty (při vyhodnocení intenzit sledovaných v 5-minutových i v 15-minutových intervalech) byly s pomocí využití matematických funkcí odvozeny závěry, které vyjadřují limitní kombinace intenzit cyklistů a automobilů (vždy v jednom směru), při kterých lze provoz cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místní komunikace považovat za zcela bezpečný (zmíněné kombinace intenzit jsou znázorněny v grafu 7).

Z grafu 8 vyplývá, že rostoucí míru konfliktů zde ovlivňuje pouze intenzita cyklistů, jejíž limitní hodnota se pro tento stav pohybuje kolem 110 cyklistů/h ve špičkové hodině, což odpovídá cca 930 ~ 1 360 cyklistům/den v daném směru (v závislosti na charakteru cyklistické dopravy, podle přepočtu dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“). Výše uvedený závěr je velmi důležitý jako podpůrný impuls pro realizaci vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru.



Graf 8 - Převládající očekávaná míra konfliktu mezi cyklisty a v ulici s vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty, zdroj: ČVUT FD

### C. Provoz cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty vyznačeném v jednosměrné ulici

#### Sledované lokality

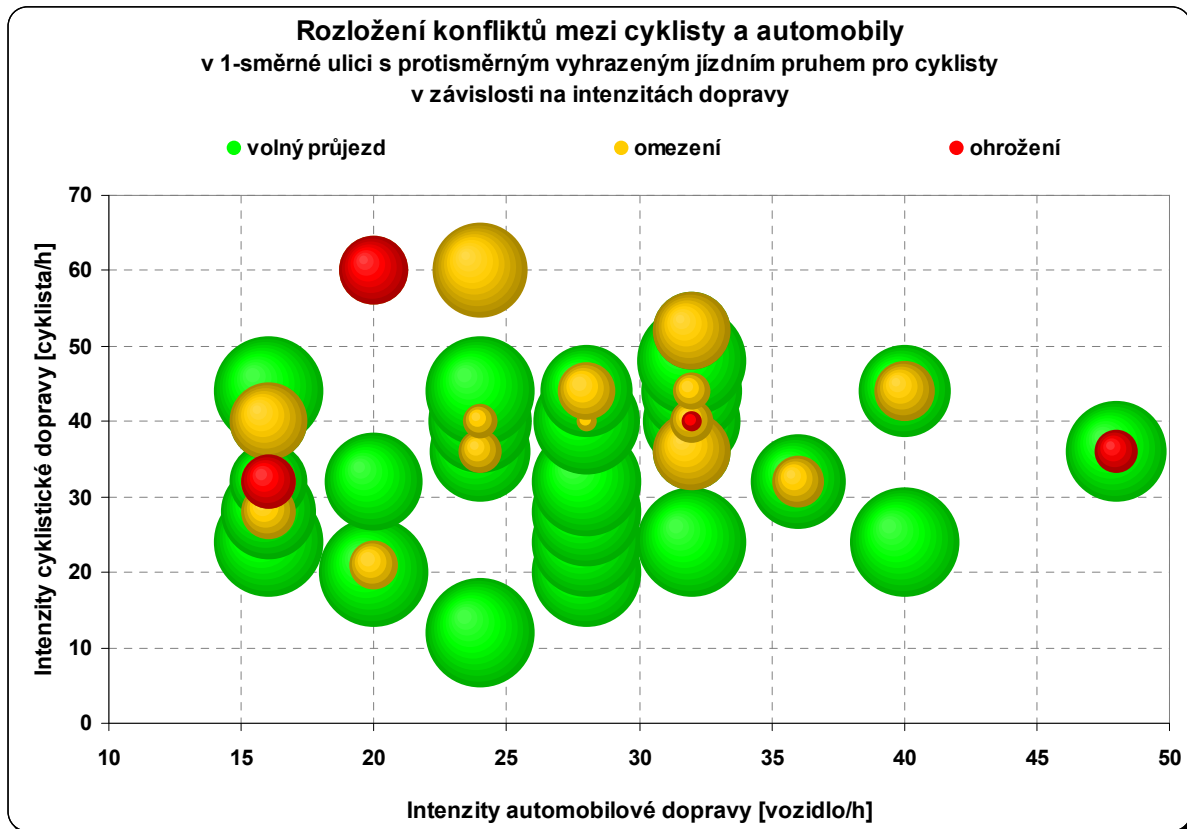
Po prozkoumání různých lokalit a kontroly splnění výše uvedených 2 podmínek byla ke sledování vzájemných konfliktů řidičů a cyklistů v jednosměrných ulicích s vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty vybrána jen jedna lokalita tohoto typu, ve které jsou dosahovány alespoň částečně vyšší hodnoty intenzit cyklistů a automobilů, na které byl následně sledován jejich provoz:

- České Budějovice ulice Krajinská

Při tomto průzkumu byl zaznamenán celkový počet 278 potenciálních konfliktních situací (včetně míry konfliktu klasifikované jako „volný průjezd“), které byly zaznamenány mezi vzájemně se míjejícími řidiči a cyklisty.

#### Výsledky provedených sledování

Zastoupení jednotlivých typů konfliktu zaznamenaných na výše uvedeném sledovaném úseku mezi řidiči a cyklisty jedoucími v protisměrném vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty je uvedeno v následujícím grafu pro vyhodnocení z 15-minutových intervalů viz graf 9



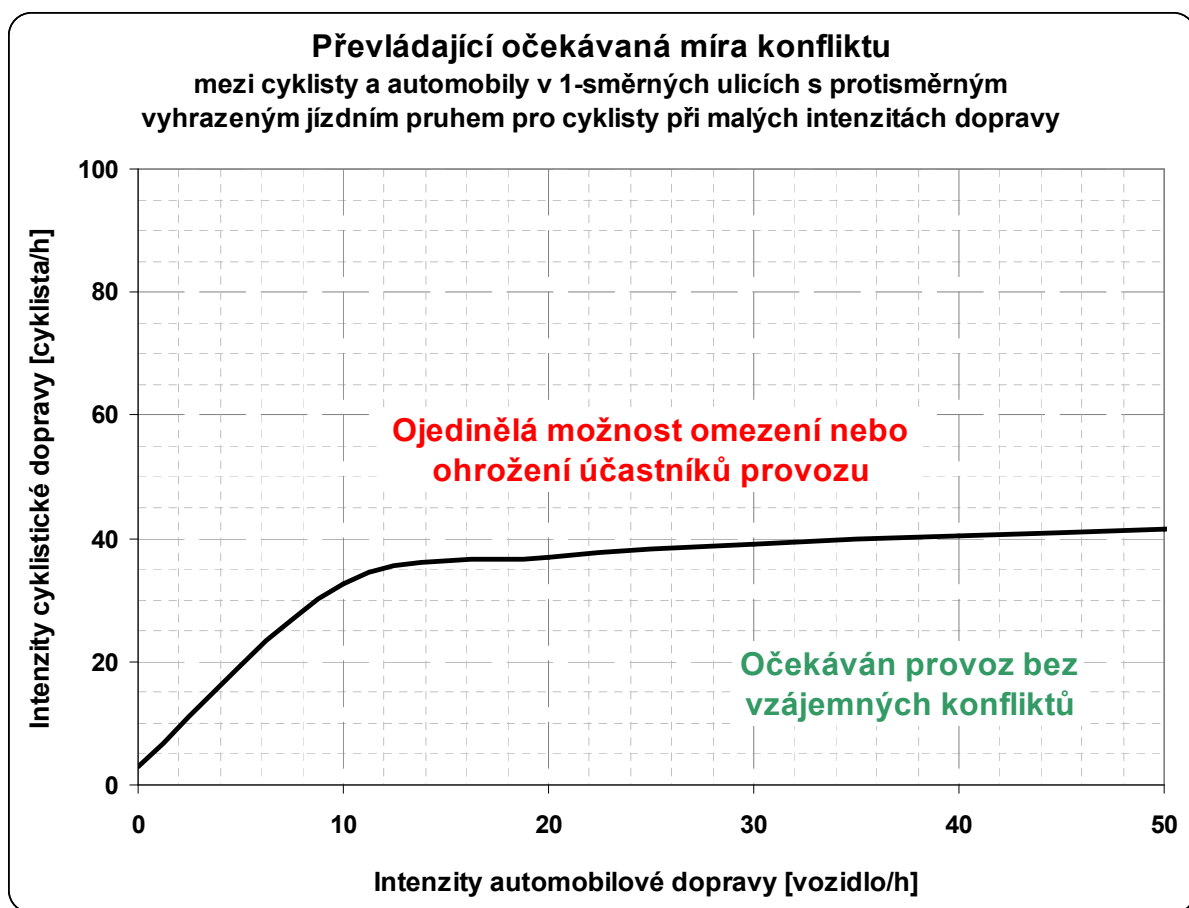
Graf 9 - Rozložení konfliktů mezi cyklisty a automobily v 1-směrné ulici s protisměrným vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty v závislosti na intenzitách dopravy (z 15-minutových intervalů), zdroj: ČVUT FD

### Závěry a hypotézy

Z provedeného sledování vzájemných možných konfliktů mezi řidiči a cyklisty jedoucími v protisměrném vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty (při vyhodnocení intenzit sledovaných v 15-minutových i v 60-minutových intervalech) byly s pomocí využití matematických funkcí odvozeny hypotézy, které vyjadřují limitní kombinace intenzit cyklistů a automobilů (vždy v jednom směru), při kterých lze provoz cyklistů v protisměrném vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty v jednosměrné ulici považovat za zcela bezpečný (zmíněné kombinace intenzit jsou znázorněny v grafu 10).

Z grafu 10 vyplývá, že rostoucí **míru konfliktů zde ovlivňuje pouze intenzita cyklistů**, jejíž limitní hodnota se pro tento stav pohybuje kolem 40 cyklistů/h ve špičkové hodině, což odpovídá cca 340 ~ 500 cyklistům/den v daném směru (v závislosti na charakteru cyklistické dopravy, podle přepočtu dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“).

Výše uvedený závěr je velmi důležitý jako podpůrný impuls pro realizaci vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v protisměru vůči směru jízdy motorových vozidel v hlavním dopravním prostoru jednosměrných ulic, kde poptávka po cyklistické dopravě nedosahuje extrémních hodnot.



Graf 10 - Převládající očekávaná míra konfliktu mezi cyklisty a automobily v 1-směrných ulicích s protisměrným vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty při malých intenzitách dopravy (předběžná hypotéza), zdroj: ČVUT FD

#### D. Provoz cyklistů v piktogramovém koridoru pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místní komunikace

##### Sledované lokality

Po prozkoumání různých lokalit a kontroly splnění výše uvedených 2 podmínek byla ke sledování vzájemných konfliktů řidičů a cyklistů v piktogramovém koridoru pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místní komunikace vybrána jedna lokalita tohoto typu, ve které jsou dosahovány alespoň částečně vyšší hodnoty intenzit cyklistů a automobilů, na které byl následně sledován jejich provoz:

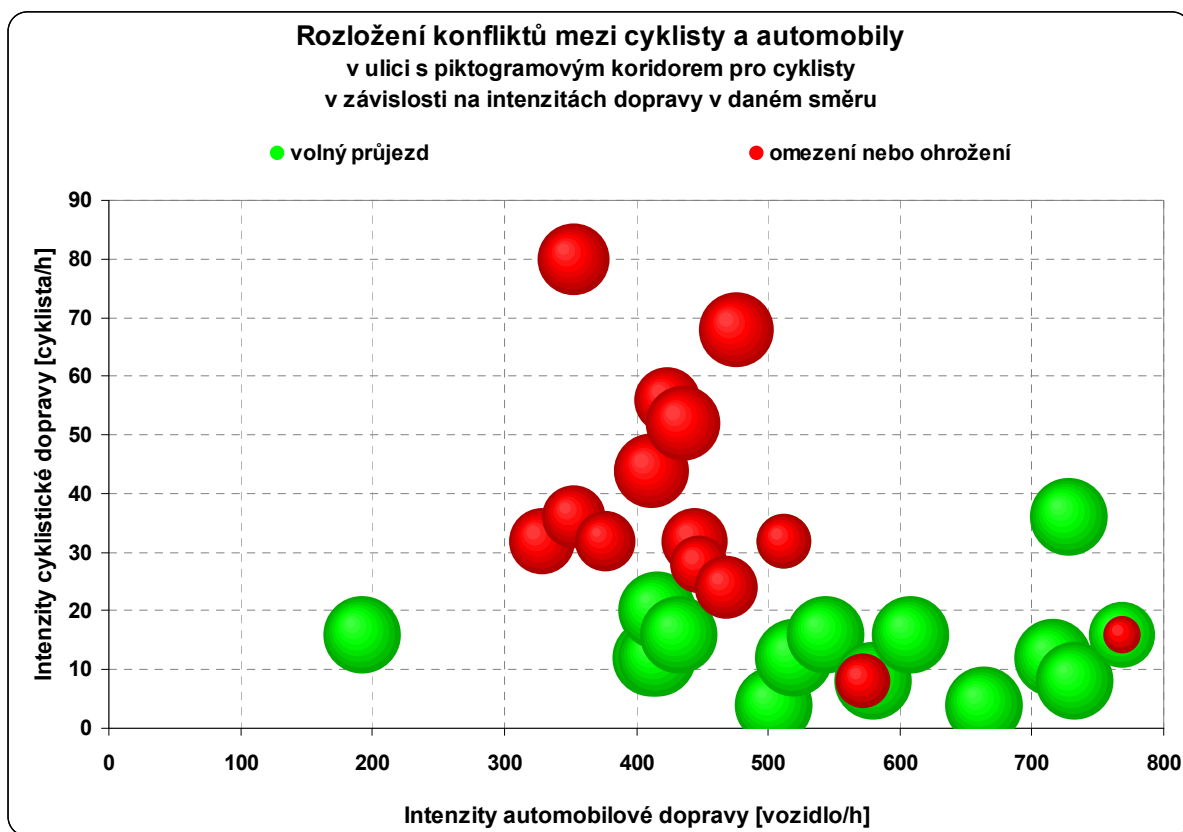
- Praha ulice Vršovická

Při tomto průzkumu byl zaznamenán celkový počet 196 potenciálních konfliktních situací (včetně míry konfliktu klasifikované jako „volný průjezd“), které byly zaznamenány mezi vzájemně se míjejícími řidiči a cyklisty.

##### Výsledky provedených sledování

Zastoupení jednotlivých typů konfliktu zaznamenaných na výše uvedeném sledovaném úseku mezi řidiči a cyklisty jedoucími v piktogramovém koridoru pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místní komunikace je uvedeno v grafu 11.





Graf 11 - Rozložení konfliktů mezi cyklisty a automobily v piktogramovém koridoru pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místní komunikace v závislosti na intenzitách dopravy, zdroj: ČVUT FD

## Závěry a hypotézy

Z prvního a jediného provedeného sledování vzájemných možných konfliktů mezi řidiči a cyklisty jedoucími v piktogramovém koridoru pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místní komunikace byly s pomocí využití matematických funkcí odvozeny závěry, které vyjadřují limitní kombinace intenzit cyklistů a automobilů (vždy v jednom směru), při kterých lze provoz cyklistů v piktogramovém koridoru pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místní komunikace považovat za zcela bezpečný (zmíněné kombinace intenzit jsou znázorněny v grafu 12).



Graf 12 - Převládající očekávaná míra konfliktu mezi cyklisty a v piktogramovém koridoru pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru místní komunikace, zdroj: ČVUT FD

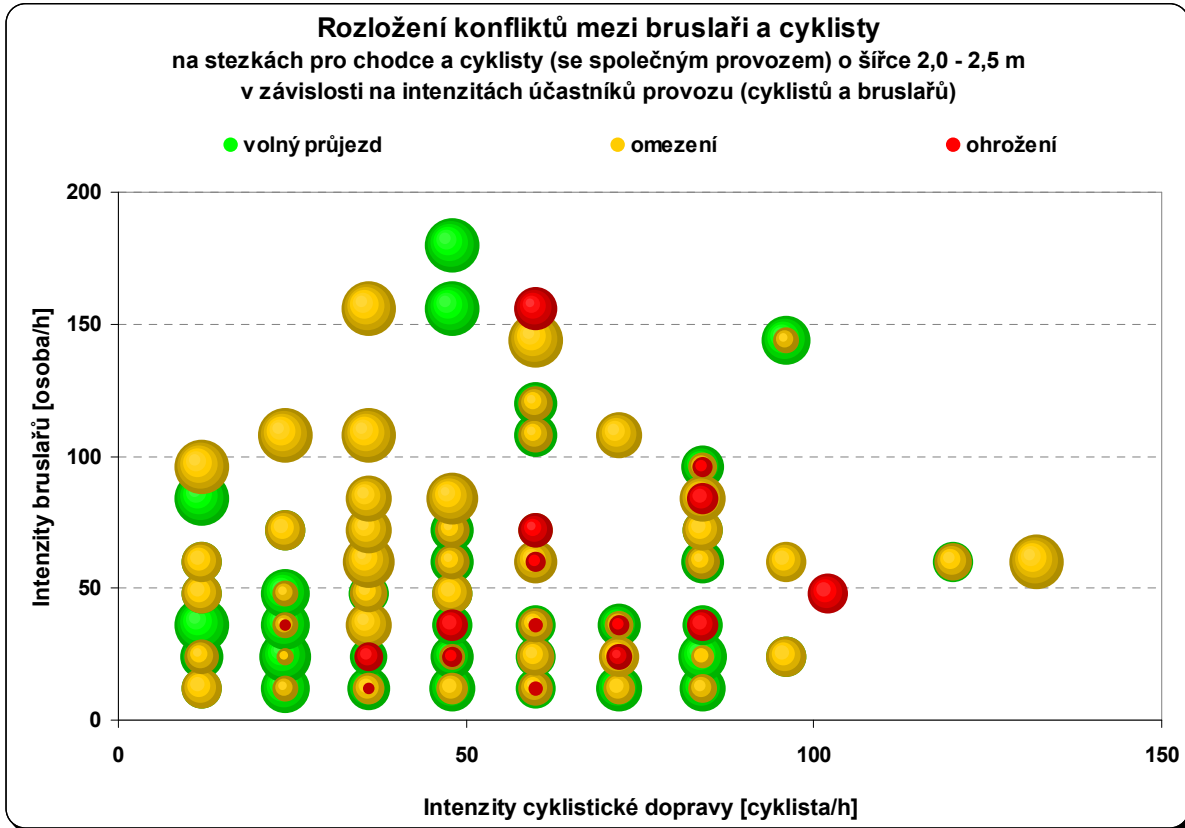
Z grafu 12 vyplývá, že rostoucí míru konfliktů ovlivňují intenzity obou druhů dopravy. Limitní hodnota intenzity cyklistů se pro tento stav pohybuje kolem 50 cyklistů/h ve špičkové hodině, což odpovídá cca 420 ~ 620 cyklistům/den v daném směru (v závislosti na charakteru cyklistické dopravy, podle přepočtu dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“). Intenzita automobilové dopravy, při které je možné považovat zřízení a následné používání piktogramového koridoru ze strany cyklistů za bezpečné, je v příslušném směru omezena hodnotou kolem 500 vozidel/h ve špičkové hodině v daném směru, což odpovídá cca 13 000 vozidlům/den v obou směrech (podle přepočtu dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“).

Výše uvedený závěr je důležitý jako podpůrný impuls pro realizaci piktogramových koridorů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru těchto místních komunikací, kde není možné z různých (např. prostorových) důvodů realizovat standardní vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty a zároveň zde nejsou dosahovány příliš vysoké hodnoty intenzit cyklistické ani motorové dopravy.

## 7.3.2 Sledování míry konfliktu mezi řidiči a in-linisty (bruslaři)

### Sledované lokality

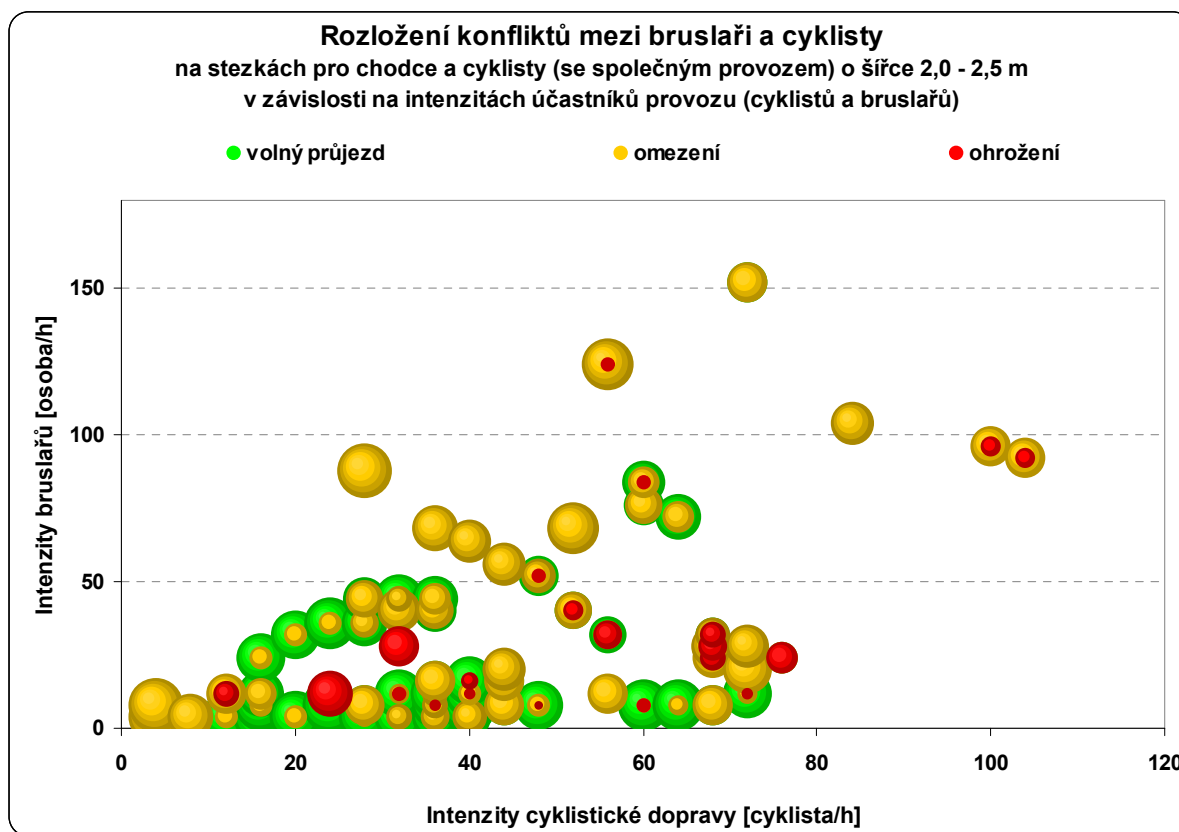
Vzájemné konflikty mezi cyklisty a in-linisty (bruslaři) byly sledovány na stezkách pro chodce a cyklisty se společným provozem o různých šířkách a v termínech umožňujících porovnání různých podmínek provozu z hlediska intenzit obou typů uživatelů.



Graf 13 - Rozložení konfliktů mezi bruslaři a cyklisty na stezkách pro chodce a cyklisty (se společným provozem) o šířce 2,0 ~ 2,5 m v závislosti na intenzitách účastníků provozu (cyklistů a bruslařů) získaných z 5-minutových intervalů, zdroj: ČVUT FD

Po prozkoumání různých lokalit a kontroly splnění výše uvedených 2 podmínek zejména ze strany cyklistů byly k sledování vzájemných konfliktů cyklistů a in-linistů (bruslařů) vybrány stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v níže uvedených lokalitách, na kterých byl následně sledován smíšený provoz obou typů účastníků:

- Bedihošť                      Bedihošť – Prostějov (šířka 2,0 m)
- Brno                              IKEA – beh Svratky (šířka 3,0 m)
- Česká Lípa                      Česká Lípa – Manušice (šířka 3,0 m)
- České Budějovice              České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (šířka 3,0 m)
- Kunovice                        Kunovice – Ostrožská Nová Ves (šířka 3,0 m)
- Praha                              Modřany, železniční zastávka – pravý břeh Vltavy (šířka 2,5 m)
- Smržice                        Smržice – Prostějov, Držovice (šířka 2,0 m)



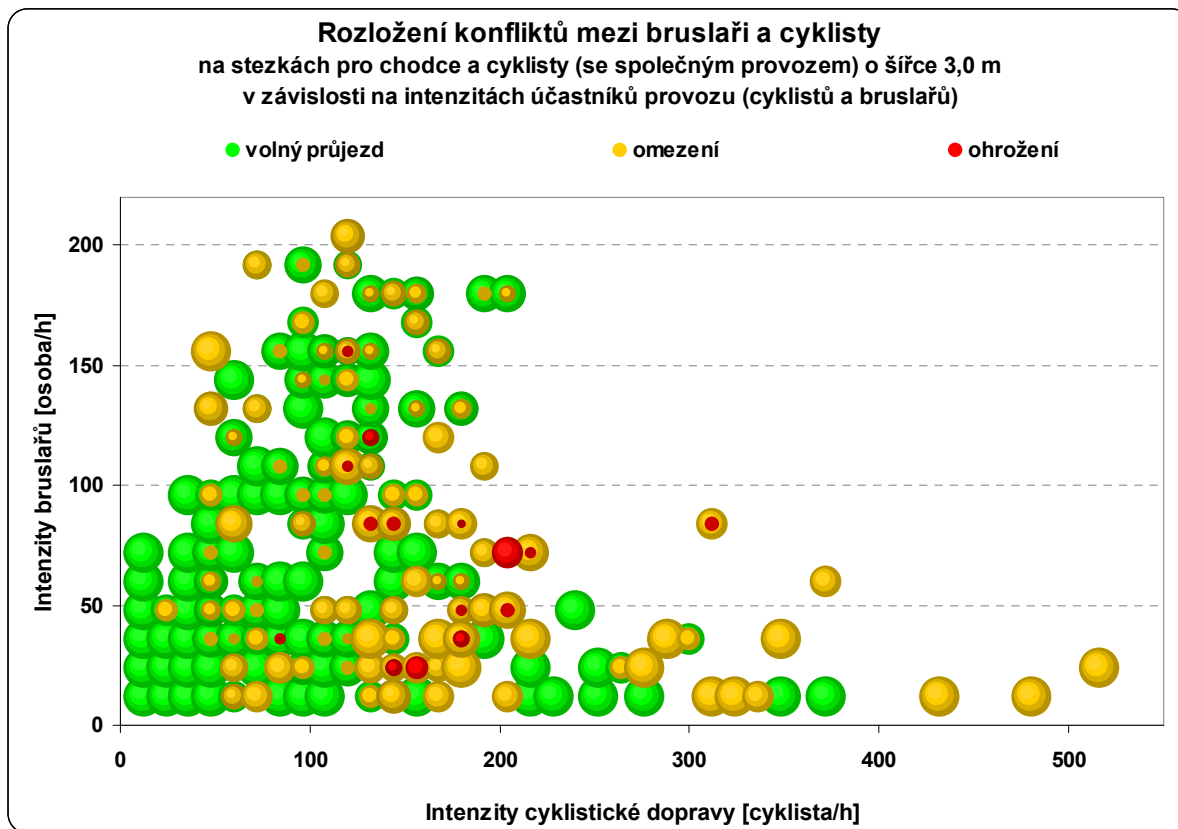
Graf 14 - Rozložení konfliktů mezi bruslaři a cyklisty na stezkách pro chodce a cyklisty (se společným provozem) o šířce 2,0 ~ 2,5 m v závislosti na intenzitách účastníků provozu (cyklistů a bruslařů) získaných z 15-minutových intervalů, zdroj: ČVUT FD

Při těchto průzkumech byl na sledovaných stezkách o šířce 3,0 m zaznamenán celkový počet 1 252 potenciálních konfliktních situací (včetně míry konfliktu klasifikované jako „volný průjezd“), které byly zaznamenány mezi vzájemně se míjejícími cyklisty a in-linisty (bruslaři) na všech výše zmíněných vybraných sledovaných úsecích šířky 3,0 m dohromady:

- Brno    656
- Česká Lípa                                      203
- České Budějovice                              285
- Kunovice                                        108

Při průzkumech provedených na sledovaných stezkách o šířce 2,0 ~ 2,5 m byl zaznamenán celkový počet 611 potenciálních konfliktních situací (včetně míry konfliktu klasifikované jako „volný průjezd“), které byly zaznamenány mezi vzájemně se míjejícími cyklisty a in-linisty (bruslaři) na všech výše zmíněných vybraných sledovaných úsecích šířky 2,0 ~ 2,5 m dohromady:

- Bedihošť                                      (Bedihošť – Prostějov)                      148
- Praha    (Modřany, železniční zastávka – pravý břeh Vltavy)                      268
- Smržice                                        (Smržice – Prostějov, Držovice)                      195



Graf 15 - Rozložení konfliktů mezi bruslaři a cyklisty na stezkách pro chodce a cyklisty (se společným provozem) o šířce 3,0 m v závislosti na intenzitách účastníků provozu (cyklistů a bruslařů) získaných z 5-minutových intervalů, zdroj: ČVUT FD

### Výsledky provedených sledování

#### Hodnoty zjištěné pro šířku stezky 2,0 ~ 2,5 m

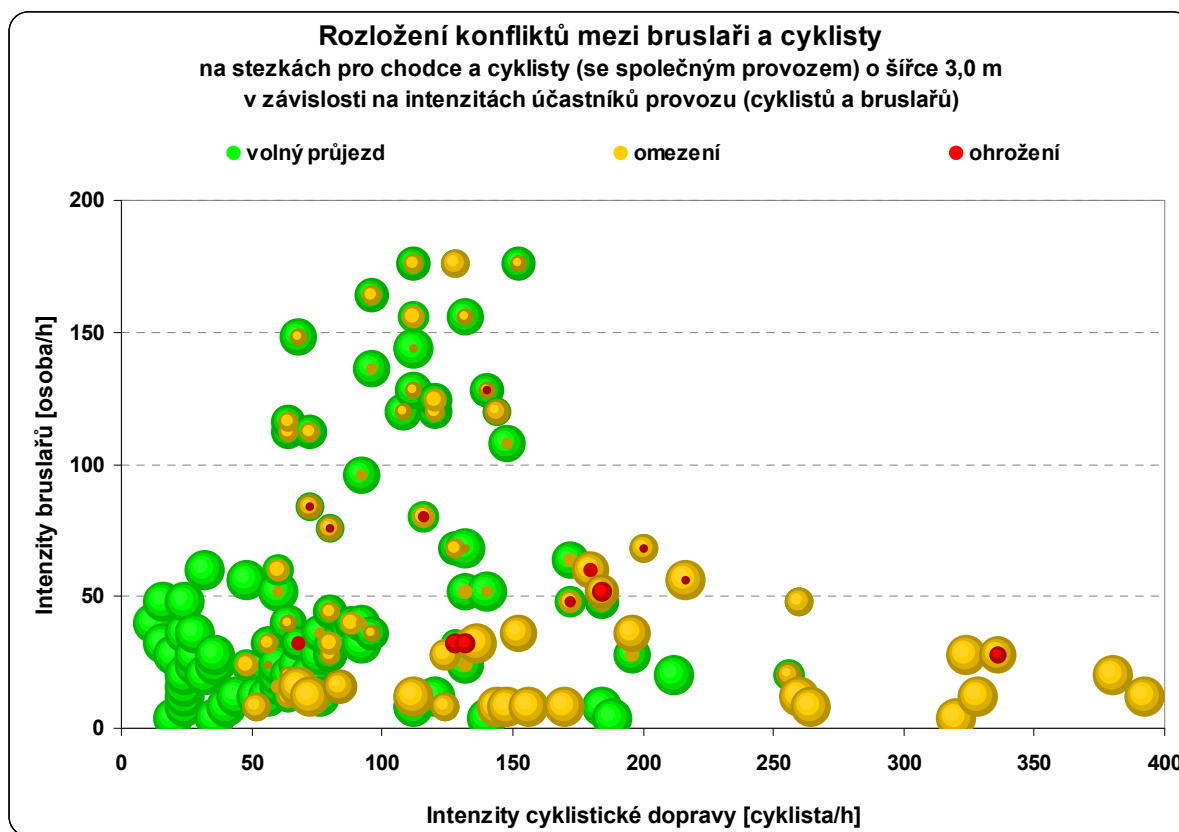
Zastoupení jednotlivých typů konfliktu zaznamenaných na sledovaném úseku (s výše uvedenou šířkou) mezi cyklisty a in-linisty (bruslaři) sdílejícími společně posuzovanou komunikaci je uvedeno v následujících grafech:

- pro vyhodnocení z 5-minutových intervalů      viz graf 13
- pro vyhodnocení z 15-minutových intervalů      viz graf 14

#### Hodnoty zjištěné pro šířku stezky 3,0 m

Zastoupení jednotlivých typů konfliktu zaznamenaných na sledovaných úsecích s výše uvedenou šířkou mezi cyklisty a in-linisty (bruslaři) sdílejícími společně posuzovanou komunikaci je uvedeno v následujících grafech:

- pro vyhodnocení z 5-minutových intervalů      viz graf 15
- pro vyhodnocení z 15-minutových intervalů      viz graf 16

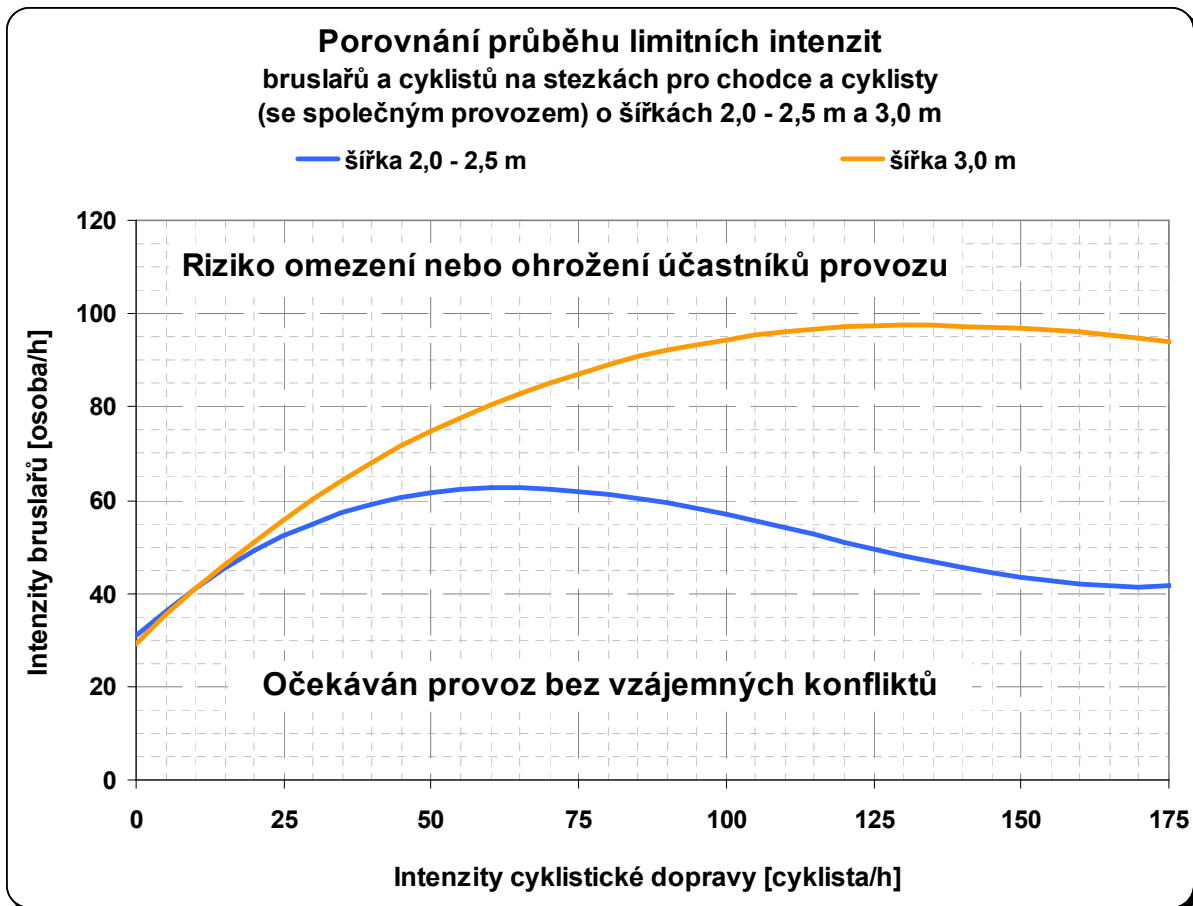


Graf 16 - Rozložení konfliktů mezi bruslaři a cyklisty na stezkách pro chodce a cyklisty (se společným provozem) o šířce 3,0 m v závislosti na intenzitách účastníků provozu (cyklistů a bruslařů) získaných z 15-minutových intervalů, zdroj: ČVUT FD

### Závěry a hypotézy

Ze sledování společného sdílení stezek pro chodce a cyklisty se společným provozem ze strany cyklistů a in-linistů (bruslařů) byly s pomocí využití matematických funkcí (při vyhodnocení intenzit sledovaných v 5-minutových i v 15-minutových intervalech) odvozeny hypotézy, které vyjadřují limitní kombinace intenzit cyklistů a bruslařů (v obou směrech), při kterých lze jejich společný provoz považovat za bezkonfliktní a bezpečný zároveň. Tyto limitní kombinace intenzit obou účastníků provozu jsou porovnány pro stezky o šířce 2,0 ~ 2,5 m a pro stezky o šířce 3,0 v grafu 17.

Podrobnosti jsou dostupné na <http://www.cyklostrategie.cz/strategie/info-vyzkum/projekt-sonda/>.



Graf 17 - Porovnání průběhu limitních intenzit bruslařů a cyklistů na stezkách pro chodce a cyklisty (se společným provozem) o šířkách 2,0 ~ 2,5 m a 3,0 m, zdroj: ČVUT FD

Z grafu 17 vyplývá, že při rostoucí šířce stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem rostoucí lze připustit pro společný provoz cyklistů a in-linistů větší intenzitu in-line bruslařů, zatímco intenzita cyklistů nemá vůči šířce posuzované komunikace dostatečně prokázaný vztah. Předběžně lze zatím konstatovat, že do intenzity cyklistické dopravy cca do 50 cyklistů/h v obou směrech lze připustit bezkonfliktní sdílení této komunikace s in-line bruslaři do intenzity cca 60 bruslařů/h v obou směrech nezávisle na šířce této stezky.

S rostoucí intenzitou obou účastníků provozu na těchto stezkách se začíná rovněž výrazně projevovat limitující vliv šířky těchto komunikací. U užších stezek pro chodce a cyklisty se společným provozem (s šířkou v rozmezí 2,0 ~ 2,5 m) lze říci, že limitující pro bezkonfliktní společné užívání této stezky ze strany cyklistů je intenzita 60 in-line bruslařů/h v obou směrech, zatímco u širších stezek tohoto typu (o šířce 3,0 m a více) lze bezkonfliktní společný provoz cyklistů a in-line bruslařů očekávat až do intenzit 100 in-line bruslařů v obou směrech. V rámci dodatečně provedených průzkumů (zaměřených na užší stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem o šířce do 2,5 m) se ukázalo, že vliv intenzity cyklistů v hodnotách dosažitelných ve stávajících podmínkách.

## 7.4 Sčítání cyklistů

### 7.4.1 Porovnání intenzit cyklistů před a po realizaci cyklostezky

Za účelem podpory výstavby nových komunikací pro cyklisty (které je možné společně využívat ať již za účelem denních cest, tak i v rámci volného času či rekreace) bylo v souladu se zamýšleným plánem ve 20 lokalitách, kde byla plánovaná komunikace pro cyklisty skutečně zrealizována, provedeno následné sčítání intenzit cyklistické dopravy. Cílem bylo zjistit změnu v intenzitě cyklistické dopravy v posuzovaném úseku vlivem realizace nové komunikace pro cyklisty (je očekáván spíše nárůst těchto intenzit)

Sčítání cyklistů za účelem porovnání intenzit cyklistické dopravy ve stavu před výstavbou a po realizaci nové komunikace pro cyklisty bylo provedeno v roce u těchto 20 porovnávaných lokalit:

Brozany nad Ohří (ulice Voborského); Hostinné (levý břeh Labe); Hradec Králové – Svinary; Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44); Jičín (ulice Revoluční); Jindřichův Hradec (H. Ždár – D. Ždár); Jindřichův Hradec – Otín; Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu); Litovel – Nasobůrky; Náchod – Dolní Radechová; Napajedla (jižní část Masarykova náměstí); Olomouc – Samotíšky; Otrokovice (ulice Jana Žižky); Prachatice – Leptáč; Říčany – Pacov; Staré Město – Zlechov; Tatobity – Lestkov; Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí); Velehrad (autocamp) – Salaš; Vrchlábí – Prostřední Lánov

Ve všech 20 porovnávaných lokalitách bylo provedeno sčítání cyklistů a případně i ostatních druhů dopravy s pomocí studentů prezenční formy studia Českého vysokého učení technického v Praze Fakulty dopravní (studijního oboru „Dopravní systémy a technika“).







Údaje zjištěné při sčítání ve všech 20 lokalitách s již realizovanou komunikací pro cyklisty byly následně převedeny na intenzity ve špičkové hodině a intenzity za den podle postupů uvedených v technických podmínkách TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“. Tyto hodinové a denní intenzity jsou pak uvedeny u všech lokalit v tabulce 6.

Intenzity, které jsou dále uvedeny v tabulce 2, jsou tedy intenzity skutečných uživatelů (cyklistů, chodců, případně i in-line bruslařů) nové cyklistické komunikace, která v naměřeném profilu byla mezi lety 2008 a 2010 realizována.

#### Zjištěné rozdíly

Důležitým výsledkem obou prováděných měření intenzit cyklistické dopravy je porovnání těchto hodnot ve stavu před výstavbou komunikace pro cyklisty a v době, kdy už byla tato nová komunikace pro cyklisty v provozu. Souhrnné porovnání těchto hodnot (odděleně pro intenzitu špičkové hodiny a celodenní intenzitu cyklistické dopravy) udává, včetně procentuálního vyjádření nárůstu intenzit cyklistické dopravy vlivem realizace nové komunikace pro cyklisty, tabulka 3, podpořená samostatným vyjádřením pro intenzitu špičkové hodiny a celodenní intenzitu cyklistické dopravy.



<b>Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity sledovaných druhů dopravy ve 20 porovnávaných lokalitách</b>						
<b>Intenzita přepočtená podle TP 189</b>	<b>Intenzita špičkové hodiny</b>			<b>Denní intenzita / RPDl</b>		
<b>Lokalita</b>						
Brozany nad Ohří (ulice Voborského)	54	25	–	661	247	–
Hostinné (levý břeh Labe)	67	15	384	822	146	4 736
Hradec Králové – Svinary	67	42	240	826	404	2 922
Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)	6	3	–	72	26	–
Jičín (ulice Revoluční)	82	55	–	1 016	530	–
Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)	19	1	–	235	5	–
Jindřichův Hradec – Otín	26	87	–	316	840	–
Kroměříž (Obvodová ul. a okolí Kauflandu)	134	67	–	1 651	648	–
Litovel – Nasobůrky	83	9	–	895	87	–
Náchod – Dolní Radechová	55	19	400	684	181	4 936
Napajedla (jižní část Masarykova nám.)	96	124	–	1 037	1 207	–
Olomouc – Samotíšky	46	1	–	494	5	–
Otrokovice (ulice Jana Žižky)	115	57	–	1 241	554	–
Prachatice – Leptáč	2	5	–	23	52	–
Říčany – Pacov	3	8	–	36	73	–
Staré Město – Zlechov	29	3	–	352	26	–
Tatobity – Lestkov	21	2	–	175	16	–
Uničov (ulice Stromořadí)	108	–	–	1 157	–	–
Velehrad (autocamp) – Salaš	30	1	–	318	10	–
Vrchlabí – Prostřední Lánov	64	5	746	545	52	9 204

Tabulka 3 - Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity sledovaných druhů dopravy ve 20 porovnávaných lokalitách, zdroj: ČVUT FD

<b>Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity cyklistické dopravy ve 20 porovnávaných lokalitách</b>					
<b>Stav samostatné komunikace pro cyklisty</b>	<b>před výstavbou</b>		<b>v provozu</b>		<b>změna</b>
<b>Lokalita</b>	<b>intenzita špičkové hodiny</b>	<b>průměrná celodenní intenzita</b>	<b>intenzita špičkové hodiny</b>	<b>průměrná celodenní intenzita</b>	<b>nárůst v %</b>
Brozany nad Ohří (ulice Voborského)	33	410	54	661	+ 61
Hostinné (levý břeh Labe)	66	813	67	822	+ 1
Hradec Králové – Svinary	25	303	67	826	+ 173
Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)	12	153	6	72	- 53
Jičín (ulice Revoluční)	63	779	82	1 016	+ 30
Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)	2	29	19	235	+ 710
Jindřichův Hradec – Otín	26	316	26	316	0
Kroměříž (Obvodová ul. a okolí Kauflandu)	43	527	134	1 651	+ 213
Litovel – Nasobůrky	54	577	83	895	+ 55
Náchod – Dolní Radechová	44	544	55	684	+ 26
Napajedla (jižní část Masarykova nám.)	71	763	96	1 037	+ 36
Olomouc – Samotíšky	15	160	46	494	+ 209
Otrokovice (ulice Jana Žižky)	32	346	115	1 241	+ 259
Prachatice – Leptáč	6	80	2	23	- 71
Říčany – Pacov	2	26	3	36	+ 38
Staré Město – Zlechov	27	334	29	352	+ 5
Tatobity – Lestkov	10	82	21	175	+ 113
Uničov (ulice Stromořadí)	92	988	108	1 157	+ 17
Velehrad (autocamp) – Salaš	7	76	30	318	+ 318
Vrchlabí – Prostřední Lánov	56	473	64	545	+ 15

Tabulka 4 - Intenzity špičkové hodiny a celodenní intenzity cyklistické dopravy ve 20 porovnávaných lokalitách, zdroj: ČVUT FD

### Zhodnocení provedení porovnání intenzit cyklistické dopravy

Podle očekávání ukázaly výsledky prováděných sčítání (s výjimkou dvou lokalit – posuzované úseky „Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)“ a „Prachatice – Leptáček“), že po realizaci nové komunikace pro cyklisty došlo v drtivé většině ze všech 20 porovnávaných lokalit k nárůstu intenzity cyklistické dopravy. Rozdíly jsou však v míře tohoto nárůstu jednotlivých lokalit.

Téměř několikanásobné zvýšení intenzit cyklistické dopravy (viz tabulka 3) bylo po uvedení nové komunikace pro cyklisty do provozu zaznamenáno u 7 níže uvedených lokalit:

- Hradec Králové – Svinary
- Jindřichův Hradec (H. Žďár – D. Žďár)
- Kroměříž (Obvodová ulice a okolí Kauflandu)
- Olomouc – Samotíšky
- Otrokovice (ulice Jana Žižky)
- Tatobity – Lestkov
- Velehrad (autocamp) – Salaš

Vysvětlením tohoto extrémního nárůstu intenzit cyklistické dopravy ve výše uvedených lokalitách může být skutečnost, že před realizací komunikace pro cyklisty museli cyklisté využívat v tomto úseku pouze stávající silnici (případně místní komunikaci) jízdu ve společném prostoru s motorovou dopravou, aniž by zde existovala přijatelná možnost pro bezpečnější objetí tohoto úseku, čímž mohl být tento úsek pro cyklisty před realizací nové komunikace pro cyklisty velmi neatraktivní a skutečná poptávka po cyklistické dopravě se v tomto směru projevila až s otevřením nové cyklistické komunikace. Je zajímavé podotknout, že ve výše uvedených lokalitách jsou zastoupeny všechny 3 charakteristiky cyklistického provozu (dopravní, smíšený i rekreačně turistický) a některé z nich se ani nevyskytují v regionech s vysokou tradicí cyklistické dopravy.

V dalších 8 lokalitách došlo k velmi uspokojivému nárůstu intenzit cyklistické dopravy, který je s největší pravděpodobností důsledkem zlepšení podmínek pro využívání cyklistické dopravy v dané lokalitě v podobě realizace nové komunikace pro cyklisty a tím i důsledkem ztraktivnění těchto konkrétních úseků. Výše uvedený nárůst intenzit cyklistické dopravy, zpravidla v rozmezí o 15% ~ 60% oproti stavu před zprovozněním nové cyklistické komunikace, byl zjištěn v následujících lokalitách:

- Brozany nad Ohří (ulice Voborského)
- Jičín (ulice Revoluční)
- Litovel – Nasobůrky
- Náchod – Dolní Radechová
- Napajedla (jižní část Masarykova náměstí)
- Říčany – Pacov
- Uničov (ulice Šternberská a Stromořadí)
- Vrchlabí – Prostřední Lánov

Je zajímavé podotknout, že ve výše uvedených lokalitách jsou zastoupeny všechny 3 charakteristiky cyklistického provozu – dopravní, smíšený i rekreačně turistický.

V dalších 3 níže uvedených lokalitách byl zaznamenán nárůst intenzit cyklistické dopravy téměř nulový, což vede k závěru, že poptávka po cyklistické dopravě zde již dosáhla svého maxima a výstavba nové cyklistické komunikace zde vedla zejména ke zvýšení bezpečnosti provozu cyklistů, kteří dané úseky již využívají (stávající intenzita cyklistické dopravy v těchto úsecích však není zanedbatelná a pohybuje se v rozmezí 300 ~ 800 cyklistů za den):

- Hostinné (levý břeh Labe)
- Jindřichův Hradec – Otín
- Staré Město – Zlechov

Výjimkou ze všech 20 porovnávaných lokalit jsou posuzované úseky „Jeseník – Mikulovice (podél silnice I/44)“ a „Prachatice – Leptáček“, kde byl zaznamenán pokles intenzit cyklistické dopravy v rozmezí od 50% do 70%. Tento údaj však nelze brát pro toto vyhodnocení v potaz, protože vznikl porovnáním 2 celkově velmi malých hodnot intenzit cyklistické dopravy ve stavu před realizací i po zprovozněním nové komunikace pro cyklisty (jednalo se v obou případech o hodnoty do 12 cyklistů ve špičkové hodině).

Podrobnosti jsou dostupné na tomto odkaze: <http://www.cyklostrategie.cz/strategie/info-statistiky/>.

## 7.5 Cyklistické komunikace v ČR - statistika

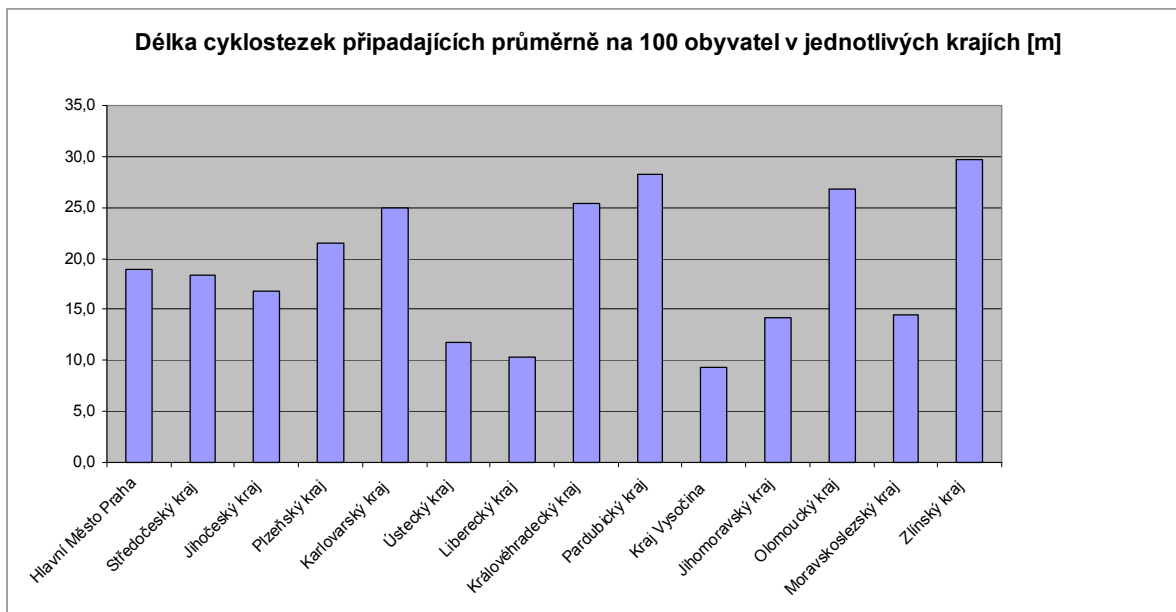
K 1.1. 2011 bylo na území ČR napočítáno celkem 1 903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty (v intravilánu je jich 1 005 km a v extravilánu 898 kilometrů). Cyklostezek označených dopravní značkou C8, C9 a C10 – „C“ je pak 1 593 km a komunikací vhodných pro cyklisty je 310 km (Komunikace jsou označeny dopravní značkou B11. Jsou zde ale započítány jen ty úseky, které plní významnou dopravní, či rekreační funkci ve vztahu k cyklistům. Vzhledem k tomu, že daná komunikace musí sloužit i pro provoz zemědělské techniky, nebo vozidel Povodí, a.s., musely být označeny značkou B11. Mezi takové komunikace patří například cyklostezka Ohře v úseku Doubí – Svatošské Skály nebo Vltavská stezka v úseku Hluboká nad Vltavou – České Budějovice. Rozhodně zde nejsou započítány lesní cesty, např. v Krušných horách).

Nárůst v databázi cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty je tak oproti roku 2009 o 302 km.

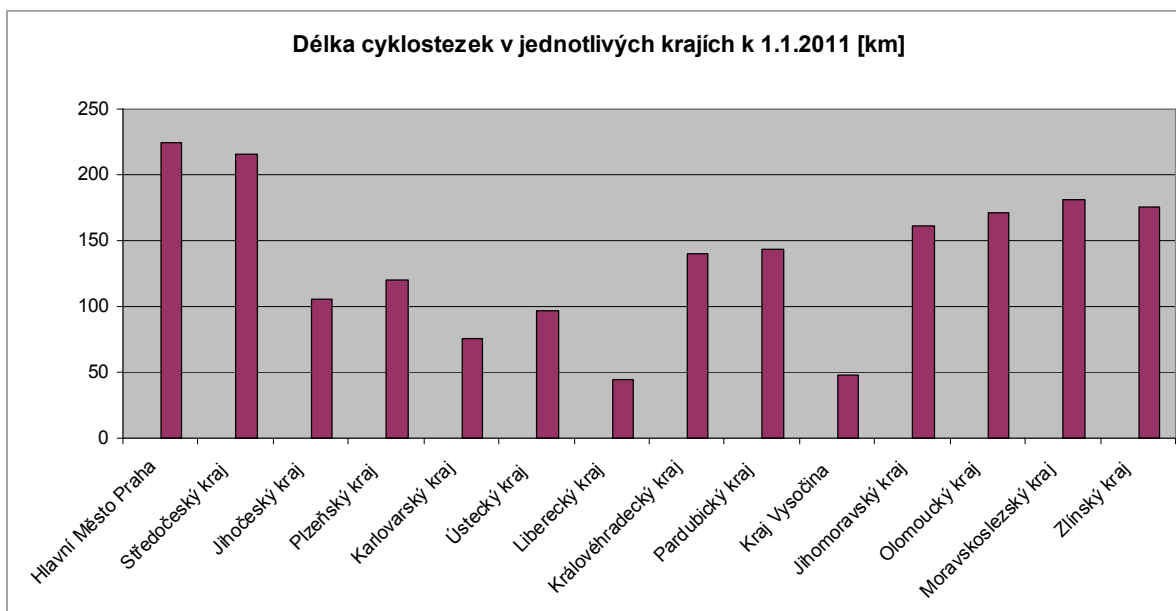
Jak lze vidět v tabulce č.1, nejrozsáhlejší síť cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty se v rámci ČR nachází na území hlavního města Praha ( 224 km) a také ve Středočeském kraji (215 km). Po těchto dvou následuje kraj Moravskoslezský (181 km), Zlínský s délkou 175 km, Olomoucký s délkou 171 km a Jihomoravský s délkou 162 km. Další skupinu tvoří Pardubický kraj (144 km), kraj Královéhradecký (140 km). Poslední dva kraje, které mají celkovou délku cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty ještě nad 100 km je Plzeňský kraj s 120 km a Jihočeský s 106 km.

KRAJ	Celkem [m]	Intravilán IN - [m]	Extravilán EX - [m]	IN-C [m]	IN-B [m]	EX-C [m]	EX-B [m]
Hlavní Město Praha	224300	224300	0	167500	56800	0	0
Středočeský kraj	215631	80334	135297	76683	3651	108002	27295
Jihočeský kraj	105878	46805	59073	40255	6550	55870	3203
Plzeňský kraj	119556	58289	61267	57939	350	56966	8501
Karlovarský kraj	75867	19486	56381	19486	420	46371	9590
Ústecký kraj	96651	56985	39666	48085	8900	34094	5113
Liberecký kraj	44277	17303	26974	14078	3225	26774	200
Královéhradecký kraj	139768	90802	48966	67595	23207	43966	5000
Pardubický kraj	143736	52871	90865	45146	7725	59665	31200
Kraj Vysočina	47883	16828	31055	16828	0	30075	980
Jihomoravský kraj	161638	85221	76417	77416	7805	43917	32500
Olomoucký kraj	171290	78784	92506	68611	10173	75694	16812
Moravskoslezský kraj	181164	131660	49504	121470	10190	34788	14716
Zlínský kraj	175438	45754	129684	39074	6680	117184	12500
	<b>1903077</b>	<b>1005422</b>	<b>897655</b>	<b>860166</b>	<b>145676</b>	<b>733366</b>	<b>167610</b>

Tabulka 5.: Celková délka cyklostezek v jednotlivých krajích



Graf 18 – Délka cyklostezek připadajících průměrně na 100 obyvatel v jednotlivých krajích (km), k 1.1.2011, zdroj CDV



Graf 19 – Délka cyklostezek v jednotlivých krajích (km), k 1.1.2011, zdroj CDV

Podrobnosti jsou dostupné na tomto odkaze: <http://www.cyklostrategie.cz/strategie/info-statistiky/>.

## 8. Management

### Obecně

Pomocí metod řízení kvality můžeme vytvořit a zavést řízené zlepšení. Na národní úrovni je třeba zajistit užitečné informace o osvědčených postupech v oblasti řízení kvality, a také finanční a odbornou pomoc.

## 8.1 Obecné teze – průběžné monitorování vývoje chování v oblasti mobility

### Celková koncepce

Integrované dopravní plánování a podpora cyklistické dopravy vyžadují průběžné řízení kvality.

Zavedení systému řízení kvality v obcích je základní podmínkou zajištění kvalitní a úspěšné propagace a podpory cyklistické dopravy. Kromě toho zavedení systému řízení kvality vyžaduje i většina finančních subjektů. Řízení kvality má tyto hlavní cíle:

- Zajistit dosažení cílů stanovených v místní strategii cyklistické dopravy. Tyto cíle by měly být konkrétní, vyčíslitelné prostřednictvím indikátorů.
- Monitorovat probíhající projekty a umožnit intervenci, pokud cokoliv není v souladu s normami nebo se stanovenými cíli dané obce.
- Vyhodnotit přijetí a úspěšnost ukončených projektů.
- Vytvořit kvalitní databázi údajů z oblasti mobility. Je vhodné tento bod začlenit do dopravního generelu. Místní cyklostrategie musí zajistit, aby se součástí databáze staly i údaje pro hodnocení podpory cyklistické dopravy.
- Umožnit zapojení občanů a všech zainteresovaných subjektů do projektového plánování.
- Zajistit bezpečnost stávající i plánované infrastruktury.
- Porovnávat vlastní výkony s ostatními obcemi. Toto srovnávání má jeden pozitivní vedlejší efekt – může být pro obce podnětem podávat skvělé výkony (stát se "hlavním cyklistickým městem" v zemi).

Aby tyto cíle mohly být splněny, je nutné zavést různé **nástroje řízení kvality** a propojit je do jednoho systému řízení kvality. Doporučuje se proto pravidelně podávat zprávy o průběhu řízení kvality, což může požadovat i vyšší administrativní stupeň.

- **Průběžné monitorování vývoje chování v oblasti mobility.** Data, která jsou v současnosti v České republice k dispozici, jsou nedostatečná. Proto bude v každém partnerském městě v rámci projektu Central MeetBike proveden průzkum mobility. Je velmi důležité tento průzkum pravidelně opakovat, aby mohla být vytvořena databáze a abychom mohli sledovat vývoj parametrů v průběhu času.
- **Průběžné sledování nevyčíslitelných indikátorů cyklistické dopravy.** Již bylo uvedeno, že podpora a propagace cyklistické dopravy stojí na různých měkkých indikátorech, které můžeme jen stěží vyčíslit. Metodika BYPAD (Politický audit cyklistické dopravy) je velmi úspěšná ve vyhodnocování těchto měkkých opatření. Jejím základem je shromáždit všechny zainteresované strany (tzv. hodnotící skupiny) a požádat je o ohodnocení souboru indikátorů. Pokud tuto metodu opakujeme pravidelně, umožní nám sledovat pokrok (či regresi) výkonnosti obcí v oblasti cyklistické dopravy.
- Kromě toho se s velkým úspěchem setkala myšlenka využít tuto hodnotící skupinu shromážděnou v rámci BYPAD také k **diskuzi u kulatého stolu na téma cyklistické dopravy**. Mohla by být dalším výborem zajišťujícím řízení kvality podpory a propagace cyklistické dopravy v obcích.
- **Bezpečnostní audit / Audit bezpečnosti** (6 dopravní bezpečnost)

## 8.2 Metoda BYPAD

### 8.2.1 Obecné teze

Odpovědnost za rozvoj a také za regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města. Součástí regulace je systematická podpora druhů dopravy, vedoucí k příznivému ovlivňování zdraví a životního prostředí, a směřující k posílení druhů dopravy s nižšími specifickými emisemi a nižším rizikem nehodovosti. Kromě preference hromadné osobní dopravy se pak jedná o podporu cyklistiky a chůze. K podpoře lze využít Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR a evropskou metodu auditu cyklistické politiky BYPAD.

BYPAD je nástrojem pro vyhodnocení a zlepšení místní cyklistické politiky. Projekt vznikl v rámci evropského programu EU-SAVE, kdy v letech 1999-2001 probíhala jeho první fáze realizovaná v následujících sedmi městech: Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara a Grenoble. Aktuální projekt BYPAD+ navazuje na zmíněný BYPAD s cílem rozšířit tuto metodu v Evropě, a tím napomoci zkvalitnění místní cyklistické politiky v evropských městech. BYPAD+ je také financován Evropskou komisí (opět z programu SAVE); začal v lednu 2003 a poběží do začátku r. 2005. BYPADu+ se účastní 42 měst z 15 evropských zemí. Audit cyklistické politiky v těchto městech je veden školenými konzultanty, kteří jsou zároveň národními koordinátory těchto auditů. Konzultantem pro Českou republiku je Centrum dopravního výzkumu (CDV) a tento program pilotně realizuje zatím ve čtyřech českých městech: České Budějovice, Pardubice, Olomouc a Ostrava.

Nástroj BYPAD je připraven pro místní úřady, kterým má posloužit jako screening kvality jejich místní cyklistické politiky prostřednictvím podrobné analýzy silných a slabých stránek běžných politických procesů a pomocí jasných doporučení pro zkvalitnění politiky.

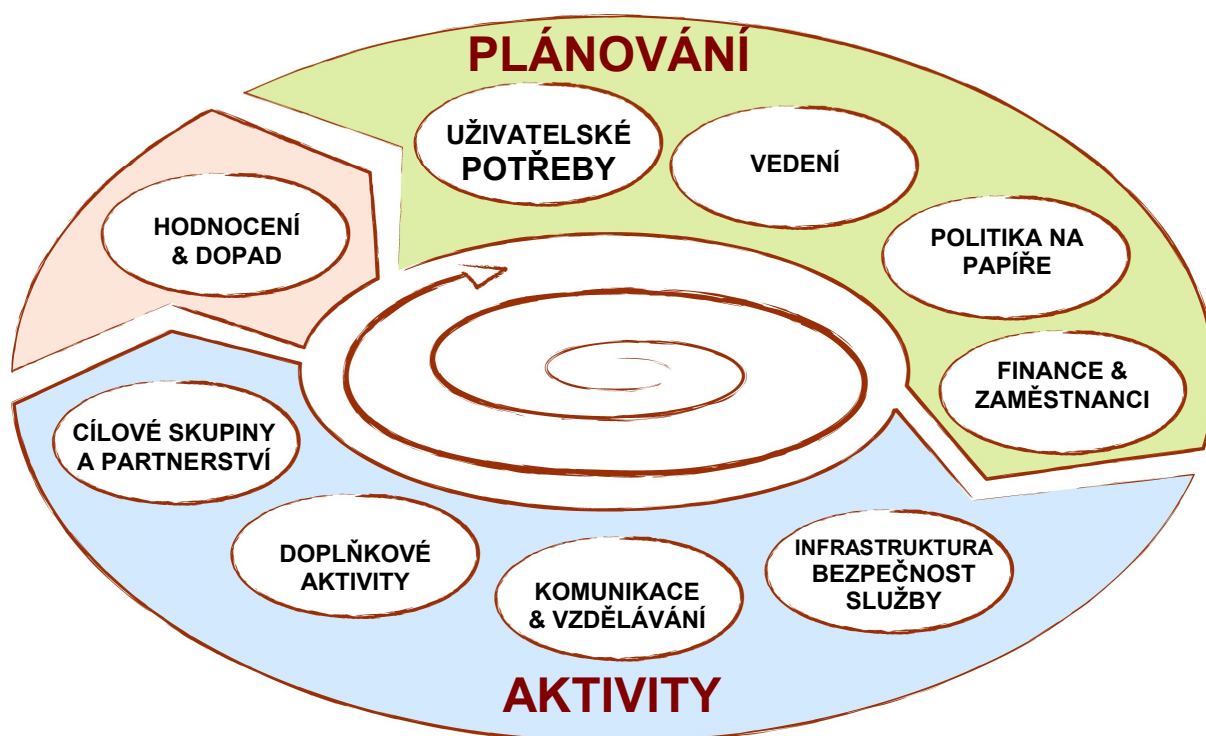
Myšlenka úplné kvality v oblasti řízení dopravní politiky existuje ve světě obchodu už po desítku let. Tímto způsobem vznikají různé modely kvalitativního řízení: ISO-9000, EFQM, ... Touto cestou se dopravní společnosti snaží uspokojit zákaznické potřeby, a to na základě špičkové organizace celého procesu dopravní politiky, nejen jejich výsledků. Takto zákaznický orientovaný přístup je pro realizaci dopravní politiky velmi vhodný. Většina dopravců VHD již uplatňuje metody plně kvalitního řízení se záměrem vylepšit standard vlastních služeb. Příkladem je využití evropské normy CEN prEN 13816, která definuje kvalitativní cíle a ukazatele pro posouzení a zkvalitnění systému VHD. Obdobné systémy jsou již využívány i pro vylepšení vysoce kvalitních řídicích systémů. Projekt BYPAD, který proběhl v letech 1999-2001, vyvinul nástroj pro vysoce kvalitní management místní politiky cyklistické dopravy. U jednotlivých měst proběhl touto formou screening celého systému politiky a v následné fázi i monitoring výsledků. Metoda byla úspěšně vyzkoušena v 7 evropských městech<sup>7</sup>.

S BYPADem si mohou města sama vyhodnotit svoji cyklistickou politiku. Pravidelným uplatňováním auditu (jednou za dva až tři roky) bude postup města v cyklistické politice zcela přehledný. Prostřednictvím auditu BYPAD vzniká *evropská síť měst*, realizujících audit cyklistické politiky. Síť umožňuje výměnu poznatků a zkušeností – a také porovnání místních cyklistických politik.

<sup>7</sup> Birmingham, Ferrara, Gent, Graz, Grenoble, Troisdorf, Zwolle.

## 8.2.2 Způsob práce

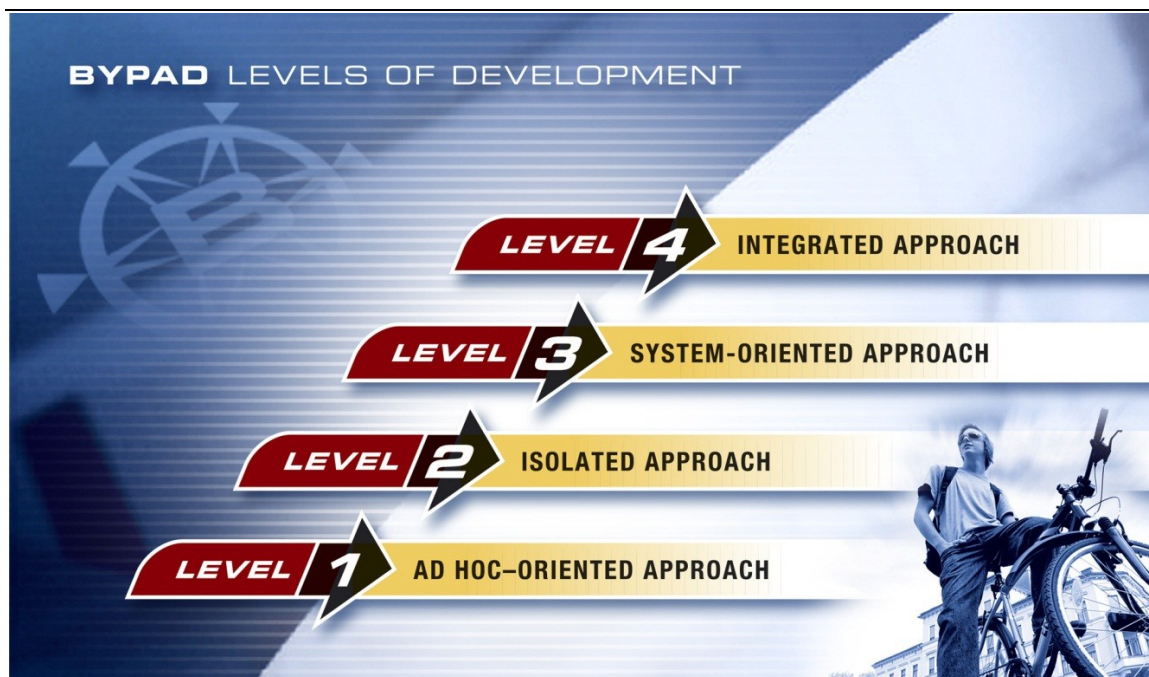
Praktické vstupy jsou v první fázi zaměřeny na zmapování konkrétních opatření, aktuálních projektů a aktivit. BYPAD se na místní cyklistickou politiku dívá jako na dynamický proces, nesoustředí se pouze na výsledky, ale také na způsob, jakým je cyklistická politika začleněna do politické a administrativní struktury. BYPAD rozlišuje 9 modulů, s nimiž je spojena kvalita cyklistické politiky. Další datový vklad je doplněn pomocí souboru 35 otázek a dalších charakteristik podle sledovaných modulů.



Pro každý modul byl vyvinut dotazník, tak, aby v něm byla zahrnuta nejrozličnější hlediska cyklistické politiky. Podle odpovědí na předkládané otázky je následně každý modul umístěn na zvláštní vývojový stupeň. Tímto způsobem jsou rozlišovány čtyři vývojové stupně. Každý stupeň představuje další krok směrem k profesionalismu založenému na vysoké kvalitě organizace. Těchto čtyř stupňů bylo zvoleno vzhledem k tomu, že jsou běžně využívány ve vyhodnocovacích schématech (např. model EFQM). Schéma BYPADu si určuje specifickou definici každého stupně.

Toto rozlišení do stupňů také zdůrazňuje, že snaha o vylepšení kvality je vždy procesem. Vylepšení kvality představuje výstup po jednotlivých stupních. Město nebo obec nemůže ze dne na den přejít na stoprocentní úroveň (viz „Vývojový žebříček“).

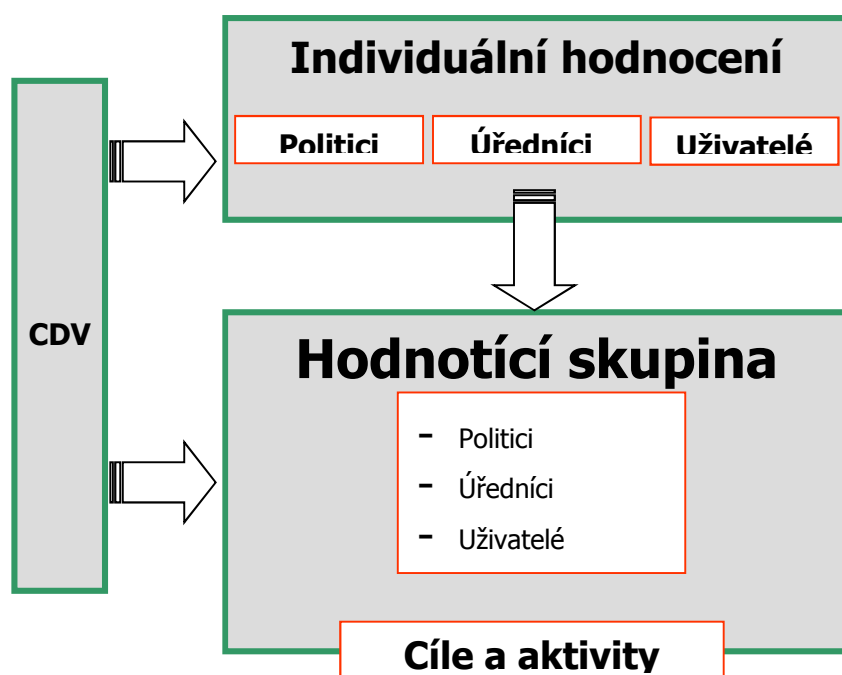




Obrázek 38 – Čtyři úrovně cyklistické politiky

Obecně lze předpokládat, že vývoj cyklistické politiky přechází z vnitřního, ad hoc orientovaného a nepružného až do orientovaného, pružného a postupně zdokonalovaného. Stupeň č. 1 představuje minimální kvalitu a cíle. „Hasíme co hoří a jenom dokud šlehají plameny“ - 'styl požárníků'. Pokud nejsou dosaženy dané aspekty 1. stupně, cyklistická politika neodpovídá ani minimální potřebě kvalitního vedení. Stupeň č. 2 se dá vyjádřit tím, že děláme co můžeme – jednotlivé akce jsou realizovány podle našich nejlepších znalostí, ale často to připomíná styl Robinsona Crusoe'. Ve 3. stupni už je zřetelná silně profesionální úroveň a řídicí proces. Táhneme za jeden provaz! Díváme se při tom za sebe a sledujeme, co se děje v dalších oblastech. Stupeň č. 4 pak vyniká ve všech modulech.

Do procesu vyhodnocování jsou zapojeni: kontrolor procesu, tvůrci dané politiky, zaměstnanci (pracovníci pro cyklistickou dopravu - úředníci), uživatelské skupiny. Názory všech tří stran jsou diskutovány kombinovaně mezi všemi stranami. Na základě předkládaných názorů kontrolor formuluje návrhy pro vylepšení kvality politiky cyklistické dopravy. Každý modul je pak hodnocen v jednotlivých rovinách jak jsou uvedeny v žebříčku vývoje.



## 9. Financování cyklistické infrastruktury

### 9.1 Obecné teze

#### **Celková koncepce**

Dostupné finanční zdroje využít efektivně, využít synergie s dalšími projekty a partnery, využít všech možností k čerpání finančních prostředků na podporu a propagaci cyklistické dopravy.

#### **Základní teze**

Zajištění finanční je závislé zejména na evropských, národních a krajských dotacích. Obecně tuto oblast reguluje aktualizovaná Cyklostrategie 2012 v Prioritě 1., která má zajistit obcím finanční zdroje pro podporu cyklistické dopravy.

Vzhledem k tomu, že rozpočty jsou všeobecně nízké a ochota zvyšovat rozpočet cyklistické dopravy je velmi malá (kvůli poměrně vlažnému postoji k cyklistické dopravě), je velmi důležité, aby obce investovaly veškeré dostupné finance co nejefektivněji a využívaly pro oživení cyklistické dopravy i alternativní finanční zdroje. Místní cyklostrategie musí tvořit strategický rámec pro investiční rozhodnutí.

#### **Efektivní využití rozpočtu**

Místní cyklostrategie by měla definovat cílovou cyklistickou síť a hlavní cyklotrasy. Cílem by mělo být propojení míst, která na sebe nenavazují, a vytvoření souvislé sítě. Cyklostrategie by měla zajistit, aby opatření byla realizována podle naléhavosti, je nezbytné stanovit priority.

Při rozhodování o opatřeních pro zkvalitnění cyklistické infrastruktury je dobré zvážit nízkonákladová opatření jako seriózní alternativu k cenově náročným rekonstrukčním řešením. Podobným nízkonákladovým řešením může být např. přeměna parkovacího pruhu na cyklopruh pomocí namalovaných piktogramů a pruhů. (Osvědčená praxe: nízkonákladová opatření). Je vhodné zajistit rozpočet pro cyklistickou dopravu, který cyklokoordinátorovi umožní realizovat menší projekty, opatření a veřejné kampaně. Větší projekty by měly být financovány ze souhrnného rozpočtu pro realizaci opatření z oblasti infrastruktury (rekonstrukce komunikací, nově vybudované komunikace), protože cílem podpory cyklistické dopravy je dosáhnout toho, aby každé plánování infrastruktury automaticky zahrnovalo i zájmy a potřeby cyklistů.

Německá zkušenost ukazuje, že náklady může uspořit i „outsourcing“ plánovaných aktivit, pomůže získat nezbytné know-how a redukovat chybné plánování.

#### **Využití dalších možností financování**

Obce by měly systematicky využívat různé evropské i národní dotační programy, které jim pomohou uskutečnit jejich cíle. Financování podpory cyklistické dopravy není omezeno jen na programy související s dopravou, můžeme ji zařadit i do projektů, které řeší problematiku trvale udržitelného rozvoje, klimatických změn či zdraví. Spolupráce s dalšími správními jednotkami v rámci jedné obce umožňuje plně využít možností synergie.

Spolupráce s ostatními obcemi, regiony, kraji nebo státem zase obcím dává možnost realizovat projekty, které by bez takové spolupráce nešlo uskutečnit. Efektivní využití synergie s sebou nese velké možnosti, jak zkvalitnit cíle v podpoře cyklistické dopravy. Spolupráce může být prospěšná i pro odborníky v dané obci.

Alternativní možností, jak získat finanční prostředky, je internalizace externích nákladů a přivlastnění si této částky. Například pokud uživatel automobilu s ním jezdí do centra města a platí prostřednictvím parkovacího poplatku za svůj vliv na kvalitu ovzduší a veřejného prostoru, mohou být tyto poplatky využity ve prospěch cyklistické dopravy.

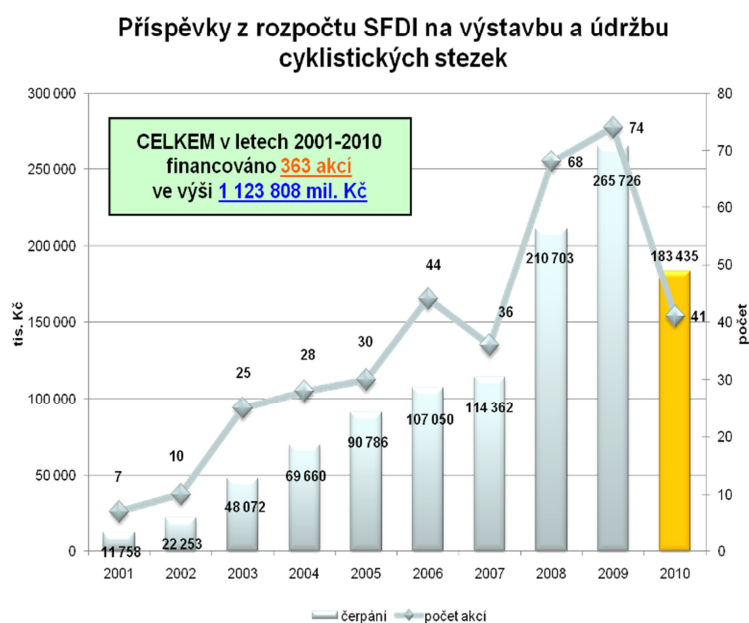
Dalším zdrojem financí je zapojení soukromých investorů. Tato možnost je výhodná zejména při zajišťování parkovacích zařízení pro cyklisty v blízkosti nově vybudovaných veřejných prostor, jako jsou nákupní centra atd. Investoři mají povinnost poskytnout určitý obnos na vybudování parkoviště pro auta, podobné nařízení by mělo platit i v souvislosti s parkováním pro cyklisty.

## 9.2 Evropské a národní zdroje v ČR

### 9.2.1 SFDI

Dosavadní výstavba a údržba cyklistických stezek plyne ze Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a také ze stávajícího opatření Cyklostrategie - 1.2.2. Finanční podpora ze SFDI k problematice cyklistických stezek.

SFDI poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001 ve výši pouhých 12,0 mil. Kč, kdy podpořil 7 akcí. Od té doby se situace značně změnila. Každým rokem se podpora neustále zvyšovala - v roce 2005, kdy bylo podpořeno 30 projektů, dosáhla téměř 90,0 mil. Kč, v roce 2006 bylo ze SFDI podpořeno již 44 projektů a na jejich realizaci bylo vynaloženo 107 mil. Kč, v roce 2007 poskytl SFDI příspěvek na 36 akcí v limitní výši 114 mil. Kč. V roce 2008 bylo z rozpočtu SFDI financováno 68 akcí týkajících se výstavby a údržby cyklistických stezek ve výši 259,748 mil. Kč. V roce 2009 bylo z rozpočtu SFDI podpořeno 74 projektů ve výši 265,726 mil. Kč. V 2010 bylo přiděleno dalších 183 435 mil. Kč na 41 akcí. **Celkem tak bylo v letech 2001 – 2010 podpořeno 363 akcí ve výši 1 123,808 mil. Kč.** Rok 2011 se ještě vyhodnocuje.



Graf 20 - Přidělené dotace SFDI na realizaci cyklistických komunikací, zdroj SFDI

Ze SFDI z dotačního programu „Cyklistické stezky“ je možné podporovat pouze výstavbu a údržbu cyklostezek, které lze zdůvodnit zvýšením bezpečnosti cyklistů.

Z dotačního programu „Zvyšování bezpečnosti“ lze podporovat projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupnění osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, přičemž řada takových opatření současně řeší bezpečnost cyklistů ve městech.

## 9.2.2 Strukturální fondy EU

Ze strukturálních fondů byly podpořeny jak projekty cyklistické dopravy, tak projekty směřující k rozvoji cykloturistiky a terénního bikování.

K 25. 1. 2011 bylo evidováno schválených 192 projektů s cyklistickou tematikou. Výše podpory činí doposud 3,14 miliardy korun a celkové náklady dosáhly výše 3,59 miliardy korun. Nejvíce finančních prostředků jde do cyklistické dopravy z regionů soudržnosti (ROP NUTS II). K 25. 1. 2011 je zatím evidováno 142 schválených projektů s cyklistickou tematikou. Výše podpory činí doposud 2,34 miliardy korun a celkové náklady dosáhly výše 2,66 miliardy korun.

Analýza obsahuje také monitoring Operačních programů „Evropské územní spolupráce“, do kterého patří Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007—2013, OP Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polská republika 2007—2013, Cíl Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007—2013, Cíl 3 na podporu přeshraniční spolupráce 2007—2013 mezi Svobodným státem Sasko a Českou republikou, Program přeshraniční spolupráce Slovenská republika - Česká republika 2007—2013. Souhrnně bylo podpořeno celkem 46 projektů s cyklistickou tematikou a bylo pro ně vyčleněno celkem 30,1 mil. Euro.

### Doporučení pro další období

Tyto fondy jsou k roku 2011 již bez prostředků. Východiskem pro další období je příprava podmínek pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2014 - 2020. Cílem je zapracovat do relevantních programových dokumentů pro období 2014 - 2020 možnost čerpání dotací na cyklistickou dopravu.

Je potřeba začlenit velké cyklistické projekty i do budoucích plánovacích dokumentů, konkrétně do **Souhrnného návrhu zaměření budoucí kohezní politiky EU po roce 2013 v podmínkách České republiky**, obsahující i návrh rozvojových priorit pro čerpání fondů EU po roce 2013 pro vymezení operačních programů pro programové období 2014 - 2020 v tématice rozvoje páteřní infrastruktury a zajištění zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky.

Doporučuje se vycházet ze zkušenosti z období Strukturálních fondů 2007 – 2013, kde některé ROP NUTS II měly ve svých prioritách výstavbu páteřní dálkové sítě cyklostezek (např. prioritou Ústeckého kraje byla výstavba Labské cyklostezky, Karlovarského kraje cyklostezka podél Ohře, v Jihomoravském, Olomouckém a Zlínském kraji Moravská cyklostezka atd.).

Doporučuje se proto podporovat výstavbu páteřní sítě cyklistických tras. Její součástí tvoří **mezinárodní cyklistické trasy sítě EuroVelo**, dále **národní a regionální cyklotrasy v ČR** definované v návrhu CDV z 17. 8. 2011 a projednané s jednotlivými kraji především **podél hlavních řek** (Labe, Vltava, Ohře, Ploučnice, Jizera, Dyje, Odra, Morava, Tichá Orlice, atd.).

## 10. Česko jede – dálková síť cyklotras

### 10.1 Obecné teze

#### Celková koncepce

Cykloturistika může hrát významnou roli pro ekonomickou situaci obcí i zdraví obyvatel. Navíc může zmenšit překážky, které stojí mezi lidmi a cyklistickou dopravou a přispět tak k tomu, aby se jízdní kolo stalo každodenním dopravním prostředkem.

#### Podpora rekreační a volnočasové cyklistické dopravy

- Vytvořit rekreační oblasti
- Zpřístupnit cyklistům přírodní oblasti v blízkosti obcí, případně vybudovat cyklistickou infrastrukturu a služby
- Umožnit turistům, aby ke všem zajímavostem mohli dojet na jízdním kole
- Podpořit systémy půjčoven jízdních kol

Využít této popularity k zvýšení podílu cyklistické dopravy při dojíždění do zaměstnání a do školy

- Zmenšit bariéry, které stojí mezi lidmi a cyklistickou dopravou
- Kampaně, letáky
- Veřejné akce spojující cyklistickou dopravu a volný čas, další informace a podpora cyklistické dopravy pro každý den

#### 10.1.1 Cykloturistika v ČR

Obrovský rozvoj cykloturistiky, který jsme u nás zaznamenali v posledních zhruba patnácti letech s sebou přinesl tisíce kilometrů nových cyklotras a stovky kilometrů cyklostezek. Vznikla tak poměrně hustá síť značených cyklistických tras, která však, na rozdíl od sítě turistických tras, trpí celou řadou chyb a nedostatků. Počínaje nejednotností dopravního značení a konče nesjízdností některých úseků za špatného počasí. Hlavní problém však spočívá ve způsobu jejich vedení. Více než 60% všech tras je navrženo na silnicích II. a III. třídy, tedy na komunikacích s motorovou dopravou. Tento stav je poplatný prapůvodní koncepci vedení dálkových cykloturistických tras dle KČT z konce 80-tých let, resp. první ucelené koncepci cyklistického značení z let devadesátých (CDV 1997) a odpovídá tehdejšímu dopravnímu zatížení vytipovaných komunikací. Od té doby však došlo k výraznému zvýšení intenzit motorové dopravy a s tím souvisejícímu snížení bezpečnosti cyklistů na těchto typech komunikací v běžném provozu. Potřeba vybudovat samostatnou cyklistickou infrastrukturu mimo existující silniční síť byla přirozenou reakcí na zvyšující se automobilizaci. Zpočátku byly výsledkem těchto snah jen krátké, na sebe navzájem nenavazující úseky cyklostezek, kterými řešily obce jen svoje lokální problémy. Až postupem doby se začala vytvářet koncepce ucelených cyklistických tras, které by odpovídaly definici liniových koridorů pro cyklisty. Nosnými prvky se staly linie významných vodních toků a železničních tratí, ať už existujících nebo zrušených. Polní a lesní cesty stejně jako chráněné stezky v zastavěném území tyto linie doplňují.

Stávající stav je charakterizován velkou aktivitou krajů a regionů. Díky jejich aktivitám se postupně budují další chráněné koridory pro cyklisty, které na sebe stahují stále víc uživatelů. V ČR by měly být v nejbližších letech také proznačeny tzv. EuroVelo trasy, tedy transevropské dálkové cyklotrasy.

Z pohledu významu dálkových cyklistických koridorů pro daný region, kraj, resp. celou Českou republiku nejde v zásadě o množství tras, ale především o délku spojitých úseků, jejich kvalitu a vybavenost doprovodnou infrastrukturou. Výstavba nových úseků by se proto měla soustředit do vytipovaných koridorů, které prochází přírodně a kulturně zajímavým prostředím a v těchto koridorech na postupné zkvalitňování dílčích úseků společně s doplňováním služeb pro cyklisty tak, aby se tyto trasy mohly stát konkurenceschopným produktem na trhu cestovního ruchu.

Kolo je také ideální dopravní prostředek pro náš aktivní odpočinek. Nicméně, aby se jím opravdu stalo, město musí nabídnout cyklistům kromě sportovišť, přírodních a historických památek i kvalitní a bezpečné cyklotrasy a doprovodnou cyklistickou infrastrukturu. Je třeba, aby s tím města počítala a byla na ně připravena. Pokud nebude mít cyklista po čem jet, kam odložit kolo, dané místo prostě nenavštíví. Častou chybou také je, že dálkové trasy vedoucí přes města se vyhýbají centru a cyklista pak složitě hledá na kole cestu, aby si prohlédl jeho historickou část. Většinou použije nejkratší přístupovou cestu od stezky do centra a zbytečně se tak „motá“ v místech, kudy by vůbec jet nemusel.

## 10.2 Dálková síť cyklotras ČR

V současné chvíli existuje téměř 40 000 km značených cyklotras. Současný systém značení, který byl navržen před 13 lety, již však zcela nekorresponduje se skutečným stavem v terénu, neboť hlavní cyklistické stezky a koridory mnohdy vznikly mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. Systém je tedy třeba změnit, aby lépe odpovídal současné situaci a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů.

Změny se budou týkat zejména páteřních dálkových tras vč. českých úseků tras EuroVelo a jejich cílem bude respektovat budované dálkové cyklostezky zejména v údolích řek. Nová čísla budou lépe vystihovat význam tras – síť národních a nadregionálních cyklotras bude totiž užívat jen jedno a dvojciferná čísla. Buď dojde k přeznačení celé trasy (např. Labská stezka bude mít číslo 2 po celé délce trasy a nebo Moravská stezka bude mít zase číslo 4). Změny v číslování mohou ale nastat také jen v některých úsecích, přeložením do vhodnějších koridorů. Změny by měly proběhnout v horizontu 2-3 let tak, aby je kraje mohly zahrnout do svých rozpočtů a vydavatelé map do svých materiálů.

Hlavním cílem je vytvořit národní produkty aktivní, šetrné a poznávací turistiky, postavené na bázi bezpečných dálkových cyklistických tras a cyklodestinací, konkurenceschopných na evropském trhu pod hlavičkou projektu Česko jede.

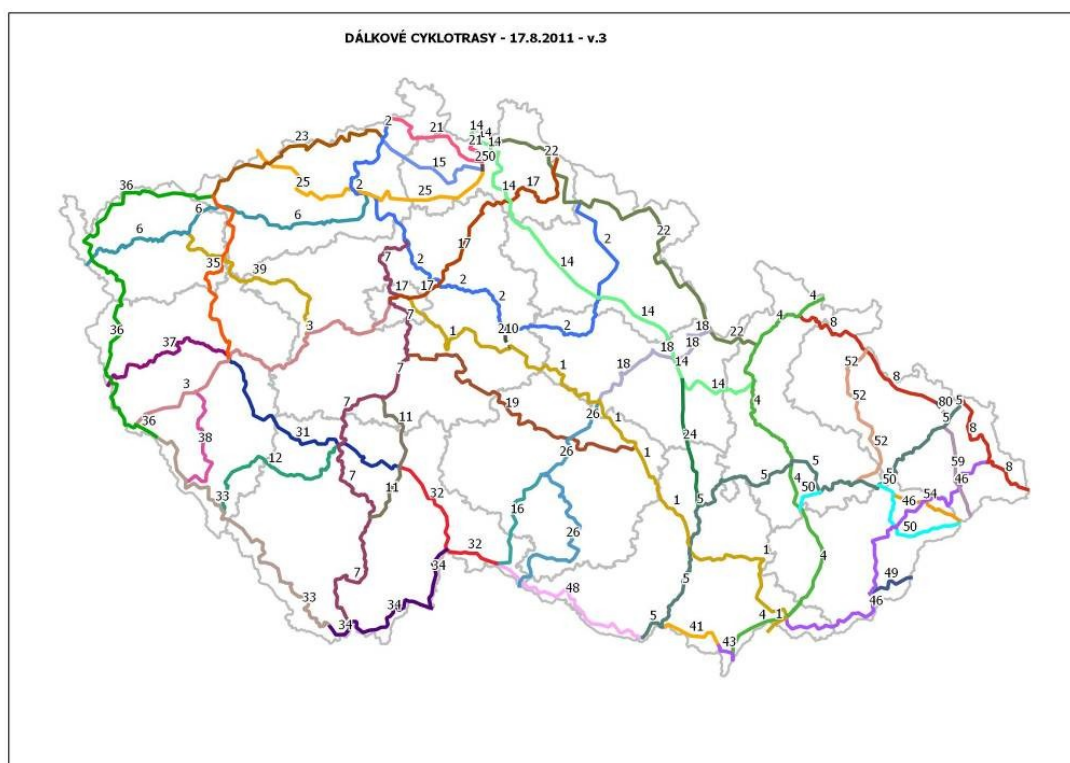
Nejatraktivnějšími cyklotrasami jsou celoevropsky především trasy vedené podél řek, jichž má ČR hustou síť. K nejatraktivnějším z nich patří cyklotrasy, které se stanou i páteří národních, dálkových cyklotras v ČR jako jsou Labská stezka, Vltavská stezka, cyklostezka Ohře či cyklostezky podél řek Moravy, Bečvy, Tiché Orlice, Jizery či Ploučnice. Důležitou infrastrukturu pro cyklotrasy tvoří i hustá síť lesních a polních cest či v případě Stezky železné opony bývalých vojenských cest.

**Přeznačení sítě mezinárodních, národních a regionálních cyklotras bude financováno z prostředků MMR a krajů v letech 2012-2014.**

NÁVRH VEDENÍ TRAS euroVelo PŘES ČR



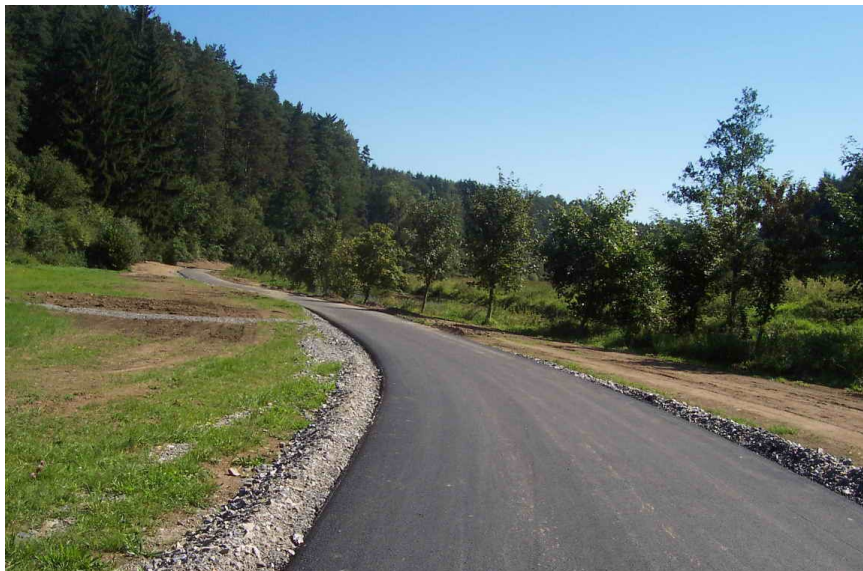
Mapa 1 - Návrh vedení mezinárodní cyklotras EuroVelo přes Českou republiku, zdroj CDV



Mapa 2 - Návrh sítě národních a regionálních, dálkových cyklotras ČR, zdroj CDV

## Modelové příklady podpory výstavby dálkové sítě cyklotras: města Jihlava a Otrokovice

**Město Jihlava** bylo jedním z hlavních „tahounů“ vybudování **cyklotrasy vedoucí z Jihlavy do Raabs an der Thaya**. V letech 2009 – 2011 byly vybudovány za finanční podpory ROP a SFDI první cyklostezky a vyznačena cyklotrasa o celkové délce cca 130km. Vznikl tak nový a v regionu ojedinělý produkt CR.



Obrázek 39 – Cyklostezka Jihlava – Třebíč - Raabs

**Město Otrokovice**, stejně jako všechny ostatní obce a města podél Moravy a Baťova kanálu, se aktivně spolupodílelo na realizaci dálkové **Moravské cyklostezky na svém katastru**.



Obrázek 40 – Moravská cyklosteza u Otrokovic



## 10.3 Česko jede

Česko jede je národním projektem, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších forem bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR. Jeho cílem je zejména zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty a poskytnutí přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům (ať už dálkovým, terénním či rekreačním) o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR na webu i v tištěných materiálech.

Dne 29. 6. 2011 byl spuštěn nový web / pracovní verze [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz), který je součástí projektu Česko jede. Projekt vznikl za podpory Programu švýcarsko-české spolupráce a je výsledkem přenosu zkušeností mezi švýcarskými partnery z nadace SchweizMobil ([www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch)) a českými partnery z Nadace Partnerství a dalšími partnery. Jeho cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům o nabídce dálkových tras a regionálních produktů cykloturistiky v ČR. Ve výhledu bude zahrnovat také **další odvětví aktivní turistiky** – pěší a vodáckou turistiku, in-line bruslení, terénní cyklistiku, ale i běžeckou turistiku a hipoturistiku.

**Současným úkolem tohoto** pracovního webového portálu [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz) je lépe a viditelněji prezentovat vize, cíle a myšlenky projektu Česko jede jednotlivým partnerům. Je tedy nutné k tomuto webu přistupovat jako k testovací verzi, která byla poprvé představena na národní cyklokonferenci dne 2. 6. 2011 ve Velkých Karlovicích. Inspiraci pro portál [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz) jsme čerpali ze stránek [www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch) provozovaných partnerskou Nadací SchweizMobil, se kterou jsme v roce 2010 navázali spolupráci. Ambicí [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz) je nabízet na jednom místě top cykloturistickou nabídku ČR, ve spolupráci s portály krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací, ale v případě zájmu i s komerčními weby. Již nyní můžete na [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz) najít ukázky cyklomarketingových produktů podle typu cílových skupin.



Obrázek 41 – Náhled na webovou stránku [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz)

### 10.3.1 Možnosti zapojení měst do projektu Česko jede

**Cílem je, aby města vytvořila vhodné podmínky pro volnočasové aktivity, pro aktivní dovolenou a mohla se tak připojit k projektu [Česko jede](#), který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky v ČR. Jeho cílem je poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR.**

Města mohou nabízet své tipy na výlet na webovém portálu [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz), který nabízí na jednom místě top cykloturistickou nabídku ČR. Zde jsou specifikovány cyklomarketingové produkty podle typu cílových skupin a délky tras:

- rodiny s dětmi (kratší a bezpečné trasy, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch),
- tematické produkty,
  - méně zdatní rekreační cyklisté, mají obavy z větší fyzické námahy; do této kategorie patří často i senioři (nenáročné kratší trasy, cca do 30km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch),
  - zdatnější rekreační cyklisté, (okružní trasy 40 – 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty),
- dálkoví cyklisté (trasy 50 – 100 km, převážně se drží páteřních tras, v cílových destinacích se zdrží zpravidla jen chvíli),
- bikeři, terénní cyklisté (preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu různé náročnosti)

## 11. Použitá literatura

V rámci projektu SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, který byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007 – 2011 Ministerstva dopravy České republiky (č. CG723-071-120), byla vytvořena i rozsáhlá databáze příspěvků a odkazů na zahraniční zkušenosti. Pro velké množství dat byly seříděné v samostatném dokumentu, ale ve stejné struktuře, jako je tento metodický materiál.

Jak už bylo zmíněno v Předmluvě této metodiky, také využívá také prvních informací dvou mezinárodních projektů Central MeetBike ([www.centralmeetbike.eu](http://www.centralmeetbike.eu)) a Mobile2020 ([www.mobile2020](http://www.mobile2020)), které byly zahájeny v roce 2011. Jedním z prvních kroků dané syntézy byla i spolupráce s Technickou Universitou v Drážďanech (TUD), se kterou byly společně připraveny úvodní texty pro jednotlivé kapitoly (viz. Obecné teze).

Samotné zahraniční zkušenosti byly čerpány ze zahraničního projektu ASTITUTE. Vložené případové studie mají jednotnou strukturu, tedy kontext, realizovaná opatření, problémy a faktory úspěchu celé akce. Dále se vycházelo ze tří webových stránek, které shromažďují nejnovější informace o cyklistice z celé Evropy ([www.civitas.org](http://www.civitas.org), [www.eltis.org](http://www.eltis.org) a [www.epomm.org](http://www.epomm.org)) Takto bylo posouzeno na 300 příspěvků, ke kterým byly vytvořeny české anotace a zařazeny podle jednotlivých témat.



**Principy a metody rozvoje  
cyklistické dopravy a infrastruktury,  
aneb  
CYKLISTICKÉ DESATERO  
PRO MĚSTA**

uplatnění výsledků výzkumu



Ministerstvo dopravy