

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Fakulta tělesné kultury

MĚSTSKÁ CYKLISTIKA A ROZVOJ CYKLODOPRAVY V JIHLAVĚ

Diplomová práce

(bakalářská)

Autor: Libor Kouba, rekreologie – tělesná výchova a sport

Vedoucí práce: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

Olomouc 2017

Jméno a příjmení autora: Libor Kouba

Název bakalářské práce: Městská cyklistika a rozvoj cyklodopravy v Jihlavě

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

Rok obhajoby: 2017

Abstrakt: Aktivní doprava je důležitý zdroj přirozené fyzické aktivity s pozitivním dopadem nejen na zdraví obyvatel, ale také na životní prostředí. Proto je jízda na kole dnes významným prvkem dopravy ve městech a zaslouží si bezpečné podmínky a odpovídající infrastrukturu v rámci městské mobility. Podpora aktivní mobility by měla být nedílnou součástí strategií zaměřených na podporu pohybové aktivity a cyklodoprava by se měla stát rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému ve městech.

Klíčová slova: aktivní doprava, cyklistika, cyklostezka, integrační dopravní opatření, focus group

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Libor Kouba

Title of the bachelor thesis: Urban cycling and development of cycling in city of Jihlava

Department: Recreation department

Supervisor: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

The year of presentation: 2017

Abstract: Active transport is an important source of natural physical activity with positive impact not only on inhabitants' health but also on environment. That's why cycling is nowadays an important part of city traffic and so that it earns safe conditions and appropriate infrastructure within urban mobility. Support of active mobility should be an integral part of strategies focused on motion activity and cycling transport should be an equivalent, natural and integral part of transport system in cities.

Keywords: active transport, cycling, cycling paths, integration of transport measures, focus group

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně pod vedením Mgr. Ludka Šebka, Ph.D., uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a dodržel zásady vědecké etiky.

V Jihlavě dne 11. dubna 2017

.....

Děkuji vedoucímu své bakalářské práce Mgr. Lud'ku Šebkovi, Ph.D., za vedení při zpracování práce, dále kolektivu pracovníků odboru rozvoje města Magistrátu města Jihlavy a své partnerce Veronice.

Obsah

1	Úvod	8
2	Přehled poznatků	10
2.1	Cyklistika jako forma aktivní dopravy	10
2.2	Základní pojmy v oblasti cyklistické dopravy	13
2.2.1	Cyklotrasa	14
2.2.2	Cyklostezka	15
2.2.3	Cyklopruh	18
2.2.4	Cykloobousměrka	19
2.2.5	Piktogramový koridor pro cyklisty	20
2.2.6	Předsunutá stopčára – prostor pro cyklisty	20
2.2.7	Přejezd pro cyklisty	21
2.3	Cyklodoprava ve městě Jihlava	22
2.3.1	Zásady navrhování sítě dle Generelu cyklistické dopravy	23
2.3.2	Financování cyklistických opatření	25
2.3.3	Akce na podporu cyklistiky	26
3	Cíle	29
4	Metodika	30
5	Výsledky	32
5.1	Metoda focus group	32
5.2	Návrh rozvoje cyklistické infrastruktury ve městě Jihlava	33
5.2.1	Charakteristika území	33
5.2.2	Terénní průzkum	34
5.2.3	Návrh trasy	35
5.2.4	Možnosti financování	38
5.2.5	Návrh dalších opatření	38
6	Diskuze	39

7	Závěry.....	42
8	Doporučení pro praxi	44
9	Souhrn	46
10	Summary	47
11	Referenční seznam	48
12	Přílohy	52

1 Úvod

Cyklistika jako způsob dopravy je v současné době plnohodnotnou formou dopravy, která vhodně doplňuje ostatní druhy. Má pozitivní vliv nejen na kvalitu životního prostředí, ale také na dopravní situaci ve městech, zlepšuje zdraví a kvalitu života obyvatel. Tento druh dopravy je dostupný pro všechny věkové kategorie a sociální skupiny. Využívání jízdního kola nejen pro volnočasové aktivity, ale také pro cesty do práce, školy nebo za službami se v mnoha městech stává běžnou aktivitou. Aby byla jízda na kole přitažlivá pro co největší spektrum obyvatel, je především nutné zajistit bezpečnost cyklistů v rámci městské dopravy.

Tu lze řešit několika způsoby, a to např. budováním cyklostezek nebo značením cyklopruhů. Každé město přistupuje k budování infrastruktury pro cyklodopravu s ohledem na místní podmínky a na příkladu města Jihlavy bude představen způsob přípravy vhodného vedení trasy pro cyklisty.

Město Jihlava aktivně podporuje rozvoj cyklistiky od roku 2003, kdy buduje síť cyklotras a cyklostezek. Vychází se přitom ze zpracovaného Generelu cyklistické dopravy a jeho aktualizace na základě potřeb a požadavků občanů. Město chce být bezpečné, přívětivé a zdravé a z tohoto důvodu se snaží postupně pokrýt poptávku občanů po opatřeních zajišťujících bezpečný pohyb cyklistů ve městě.

Jak jsou v současné době občané spokojeni se stávajícím stavem cyklostezek ve městě? Je podle nich existující síť cyklostezek dostačující, nebo by uvítali její rozšíření, a pokud ano, jakým směrem? Metodou focus group jsou tyto otázky položeny skupině lidí, kteří mají k jízdě na kole různý vztah, a na tomto vzorku obyvatel jsou představeny názory obyvatel na cyklistiku ve městě Jihlava.

Tato bakalářská práce si klade za cíl prověřit s úzkou skupinou obyvatel jejich spokojenost se stávajícími opatřeními v cyklodopravě a dále navrhnout vedení nové cyklostezky, jejíž potřeba vzešla z realizované focus group a jejíž realizace je naplánována také v rámci Generelu cyklistické dopravy.

Focus group potvrdila také trend využívání jízdního kola nejen za účelem turistiky, ale také k rychlé přepravě po městě. I na malé skupině obyvatel bylo prokázáno,

že ve městě rozměrů města Jihlavy je především v dopravní špičce jízdní kolo alternativou jak k dopravě individuální, tak i městské hromadné dopravě. Napomáhá k tomu také již poměrně rozsáhlá síť stezek pro cyklisty a aktivní přístup města k podpoře cyklistiky.

2 Přehled poznatků

2.1 Cyklistika jako forma aktivní dopravy

„Kvalita života v mnoha Evropských městech je negativně ovlivněna prudkým nárůstem intenzity dopravy“ (European Commission.Environment Directorate-Genereal, 2004, 4). Města tak stojí před výzvou, jak vyváženě řešit zvyšující se poptávku po mobilitě a současně zachovat a chránit životní prostředí a nabídnout občanům dostatečně kvalitní podmínky pro život.

Současně se celosvětově snižuje celková úroveň pohybové aktivity, což má negativní důsledky na zdravotní stav populace. K tomu se „objevuje ve zvýšené míře pro zdraví člověka podstatný fenomén – sedavé chování,...“ (Hamřík, 2013, 20).

Všechny tyto jevy mají za následek města přeplněná auty, ve kterých se vozí více či méně nemocní lidé, pro které je osobní automobil jedinou myslitelnou možností přepravy. V Evropské unii se mezi lety 1975 a 1995 denní vzdálenost ujetá jednou osobou zdvojnásobila, přičemž polovina všech cest je kratší než 5 km a třetina je kratší než 3 km. Proto by mělo být zájmem všech měst nalézt cestu, jak podpořit využívání alternativních způsobů dopravy, jako jsou veřejná doprava, cyklistika a chůze (European Commission.Environment Directorate-Genereal, 2004). Světová zdravotnická organizace (World Health Organization) (2006) upozornila na akci ECDT (England's Cycling Demonstration Town) konanou ve Velké Británii, kdy je zaznamenán zvýšený zájem o cyklistiku jako formu dopravy zejména do školy a zaměstnání.

„Vysoká úroveň motorizované dopravy pak přímo i nepřímo ovlivňuje zdraví celé populace“ (Ministerstvo zdravotnictví, 2015, 20). „Proto je důležité, aby členské státy EU vypracovaly vnitrostátní plány na podporu pohybových aktivit, a tím pomohly změnit nezdravé životní návyky a zvýšit informovanost o přínosech pohybové aktivity v souvislosti se zdravím“ (Education and culture DG, 2008, 4).

Významnou úlohu z hlediska podpory pohybové aktivity hraje sektor dopravy, zejména pak tzv. aktivní mobilita – především chůze a jízda na kole. Podpora

aktivní mobility – chůze a jízdy na kole – by měla být základním pilířem strategií zaměřených na podporu pohybové aktivity. (Ministerstvo zdravotnictví, 2015, 20).

Podporou a zvýšenou motivací místních obyvatel k většímu využití aktivní mobility může okamžitě přispět ke snížení dopravních problémů a znečištění ovzduší. Je nutné se zaměřit především na zvýšení bezpečnosti v dopravě, rozvoj potřebné infrastruktury využitelné pro aktivní mobilitu místních obyvatel, která přispěje ke snížení frekvence automobilové dopravy, ale také snížení výdajů místních samospráv na udržování a opravy vysokou mírou automobily zatěžované dopravní infrastruktury. (Ministerstvo zdravotnictví, 2015, 21).

Doprava poskytuje dobré příležitosti pro pohybovou aktivitu, ale pouze v případě, že jsou vybudovány příslušné infrastruktury a služby, které by umožňovaly aktivní dojíždění. Pro podporu přitažlivosti cyklistiky a chůze jako způsobu dopravy je zásadně důležitý důraz na bezpečnost na silnicích. Pokud není prostředí vnímáno z osobních důvodů nebo vzhledem k intenzitě provozu jako bezpečné, většina obyvatelstva může zvolit motorizované způsoby dopravy, zvláště v noční době. Podobně, přitažlivé zelené oblasti nebo bezpečně sdílený prostor ulice jsou důležité složky aktivních obytných oblastí“ (Education and culture DG, 2008, 26).

Dekoster a Schoellaert (1999) uvádí jako hlavní důvod, proč není jízdní kolo pro přepravu využíváno, chybějící městskou vybavenost pro cyklistiku, dále zvýšený objem provozu motorových vozidel, nadměrná rychlost a nedostatek ohledů na cyklisty. Budou-li podle nich prosazována opatření, jejichž cílem bude řešit uvedené nedostatky, bude snazší povzbudit obyvatele, aby na kole začali jezdit. Centrum dopravního výzkumu (2008) uvádí jako způsob řešení vytvoření nabídky bezpečných cyklotras a odpovídajícího zázemí, které by přispělo k většímu využívání jízdní kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy či v rámci trávení volného času a aby lidé začali v plné míře využívat potenciálu cyklistické dopravy. Upozorňují současně, že výstavba cyklistické infrastruktury a cyklistických zařízení by však neměla být samoúčelná. Cyklisté totiž nepotřebují jen oddělenou cyklistickou infrastrukturu, ale i komunikace, které jsou přizpůsobené pro cyklistiku – to znamená ty, které nabízejí bezpečnou a pohodlnou jízdu a působí přívětivě. Dle Šoulka

a Martínka (2000) usedá na kolo stále větší množství lidí, kteří chtějí řešit své zdravotní a fyzické problémy prostřednictvím kola a popularita kola by byla ještě vyšší, pokud by bylo dostatek stezek pro cyklisty. V našem prostředí je jízda na kole především volnočasovou aktivitou na rozdíl od západních zemí, kde je cyklistika plnohodnotnou aktivní formou dopravy do školy, zaměstnání, návštěvy přátel, nákupy, zábavou. Používání jízdního kola je sice volbou, o které rozhoduje každý jednatel sám, ale k tomu je třeba nastartovat proces rozvoje podmínek, které naváží na zvyky a snahy občanů o ozdravení městského prostředí (Wallström, 2000).

V posledních letech se shromažďují poznatky o vztahu mezi chůzí, cyklistikou a přínosy pro zdraví, například celková úmrtnost, kardiovaskulární choroba (CVD) a cukrovka 2. typu. Na základě sledování krevního tlaku, hladiny cholesterolu a BMI bylo zjištěno, že u lidí, kteří nejezdili na kole, je mortalita o 39% vyšší než u těch, kteří na kole jezdili (Andersen, 2000). Dle Jensena (2001) má jízda na kole srovnání s chůzí poněkud vyšší zdravotní účinky, protože intenzita úsilí je větší. Velké kosterní svaly jsou rytmicky využívány, střídají se fáze aktivního záběru a odpočinku. Jízda na kole navíc představuje z hlediska zatížení pohybového aparátu menší riziko než např. běh (Vondruška & Barták, 1999). Jensen dále upozorňuje na provedení experimentů, jejichž cílem bylo otestování vlivu jízdy na kole na zdravotní stav obyvatel. Největší studie – Copenhagen Heart Study, která zahrnovala 13 375 žen a 17 265 mužů ve věku 20–93 let, zjistila, že jízda na kole má silné preventivní účinky. Pravidelná aktivní doprava zlepšuje zdraví, je šetrná vůči přírodě, šetří parkovací plochy přeplněných měst, má pozitivní vliv na ekonomiku země i daného regionu a může sloužit jako významný ukazatel zdravého životního stylu (Martinek, Vrtalová & Žáková, 2013).

Světová zdravotnická organizace zveřejnila nástroj HEAT – Health Economic Appraisal Tool (Nástroj pro posouzení zdraví a ekonomiky) pro cyklistiku, který pomáhá při plánování nové dopravní infrastruktury více přihlížet ke zdravotním přínosům cyklistiky. Zabývá se otázkou, že zatímco kalkulace poměru vynaložených prostředků a celkového zisku je v plánování dopravy zavedenou praxí, zdravotní přínosy zásahů do dopravy se berou v úvahu pouze zřídka. HEAT poskytuje návod

na zapracování zdravotních účinků aktivní dopravy do ekonomických analýz dopravní infrastruktury a politik. (Education and culture DG, 2008).

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 uvádí několik příkladů výhod cyklistiky:

- Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života.
- Cyklistika nepotřebuje fosilní paliva – spaluje pouze lidské tuky.
- Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací místa, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky.
- Kolo je ideální dopravní prostředek pro děti, které by jinak museli rodiče vozit automobily.
- Jednoduchá analýza nákladu a výnosu (Cost-Benefit analysis) došla k závěru, že každá 3 eura investovaná do cyklistiky přináší návrat 5 eur.
- Cyklisté, především ti městští, vytváří i svébytnou a pestrou cyklokulturu, která je podhoubím pro fungující občanskou společnost.

Cyklistika má tedy dle mnoha provedených výzkumů pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně se snižují negativní dopady dopravy jako takové na životní prostředí, zlepšuje se zdraví a kvalita života obyvatel. Jízda na kole by se měla stát rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému ve městech.

2.2 Základní pojmy v oblasti cyklistické dopravy

Cyklistická doprava a její opatření se v České republice řídí jak legislativními nařízeními, tak také technickými předpisy a metodickými doporučeními.

Legislativa je vždy závazná a zahrnuje zákony a prováděcí vyhlášky. Technické normy jsou závazné, pouze pokud na ně legislativa odkazuje a lze sem zařadit české

státní normy (označovány ČSN), technické a kvalitativní podmínky, vzorové listy a metodické pokyny.

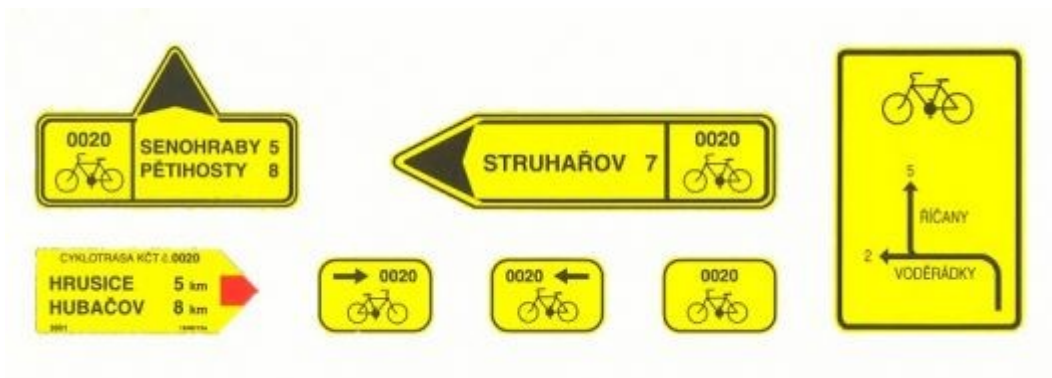
Základními legislativními předpisy jsou zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, č. 361/2000 Sb. o pohybu na pozemních komunikacích a zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

2.2.1 Cyklotrasa

Cyklotrasa je definována jako trasa pro cyklisty vyznačená směrovým dopravním či turistickým značením. Neurčuje vztah k motorové dopravě a jedná se tak spíše o převedení cyklistické či turistické mapy do terénu. Obvykle spojuje místa zájmu a turisticky atraktivní cíle.



Obrázek 1. Cyklotrasa (www.prahanakole.cz)



Obrázek 2. Značení cyklotras (www.laduv-kraj.cz)

2.2.2 Cyklostezka

Cyklostezka je základní opatření cyklo dopravy oddělené od automobilového provozu. Je to stavebně upravená komunikace určená cyklistům, bruslařům, vyznavačům koloběžek a dle režimu i chodcům, která je vymezená dopravním značením.

Dle režimu provozu rozlišujeme tyto stezky:

1. Stezka pro cyklisty – samostatná stezka pro cyklisty, která umožňuje oboustranný i jednostranný provoz cyklistů.



Obrázek 3. Stezka pro cyklisty



Obrázek 4. Dopravní značení cyklostežky (www.cyklodoprava.cz)

2. Stežka pro chodce a cyklisty se společným provozem – na této stežce je umožněn společný pohyb chodců i cyklistů zpravidla v obou směrech. Uprostřed stežky může být vyznačena přerušovaná čára se směrovými piktogramy chodců a cyklistů.



Obrázek 5. Stežka pro chodce a cyklisty se společným provozem



C 9a
Stežka
pro chodce a
cyklisty



C 9b
Konec stežky
pro chodce a
cyklisty

Obrázek 6. Dopravní značení stežky pro chodce a cyklisty se společným provozem (www.cyklodoprava.cz)

3. Stežka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem – stežka tvořená dvěma pruhy pro chodce a cyklisty, které jsou oddělené hmatným pásem. Může zde být umožněn obousměrný i jednosměrný provoz cyklistů, pruhy jsou označeny piktogramy cyklistů a chodců.



Obrázek 7. Stežka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem



C 10a
Stežka
pro chodce a
cyklisty

C 10b
Konec stežky
pro chodce a
cyklisty

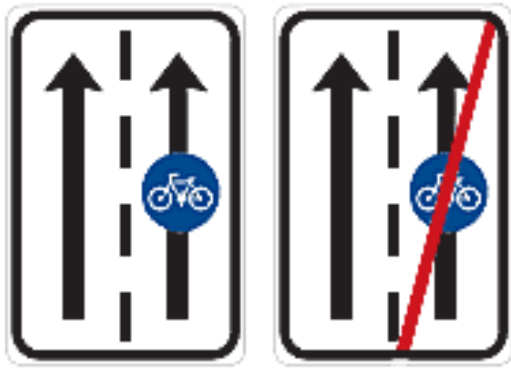
Obrázek 8. Dopravní značení stežky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (www.cyklodoprava.cz)

2.2.3 Cyklopruh

Cyklopruh neboli vyhrazený jízdní pruh pro jízdní kola je prostor určený především cyklistům, představuje základní integrační opatření cyklodopravy, které má za cíl zvýšit ochranu cyklistů při průjezdu hlavním dopravním prostorem. Je vždy vyznačen vodorovným i svislým dopravním značením a z důvodu viditelnosti bývá červeně podbarven.



Obrázek 9. Cyklopruh



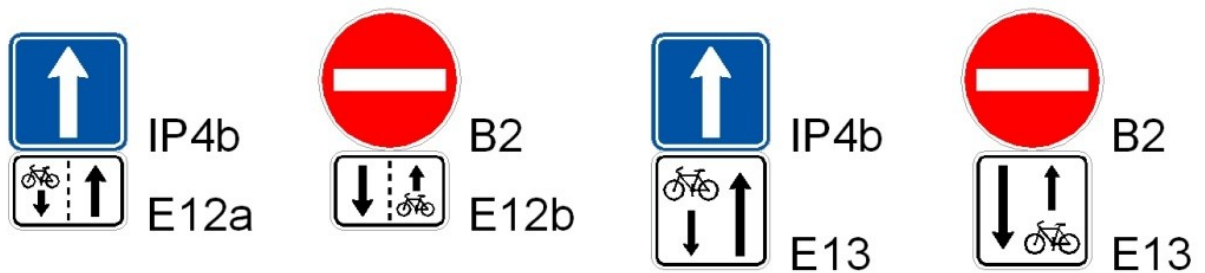
Obrázek 10. Svislé značení cyklopruhu (www.nakole.cz)

2.2.4 Cykloobousměrka

Jedná se o komunikaci s obousměrným provozem cyklistů a jednosměrným pohybem motorových vozidel a představuje opatření pro zajištění volnějšího pohybu cyklistů ve městě. Bývá červeně podbarvena ke zviditelnění protisměrného pohybu cyklistů a doplněna směrovými šipkami.



Obrázek 11. Cykloobousměrka



Obrázek 12. Svislé značení cykloobousměrky (www.cyklodoprava.cz)

2.2.5 Piktogramový koridor pro cyklisty

Piktogramový koridor pro cyklisty neboli piktokoridor je integrační opatření cyklodopravy, které naznačuje účastníkům silničního provozu stopu průjezdu cyklistů. Je vyznačen pouze vodorovným dopravním značením, a to piktogramem cyklisty a směrovými šipkami.



Obrázek 13. Piktokoridor

2.2.6 Předsunutá stopčára – prostor pro cyklisty

Vyčkávací prostor pro jízdní kola je předsazený před ostatní vozidla na křižovatkách řízených světelnou signalizací a umožňuje, aby cyklista projel

křižovatkou jako první. Cyklista je pro motoristy dobře viditelný a je navíc ochráněn před emisemi a prachovými částicemi z výfuků automobilů.



Obrázek 14. Prostor pro cyklisty v křižovatce

2.2.7 Přejezd pro cyklisty

Koridor pro přejezd komunikace, kde ovšem cyklista nemá přednost před projíždějícími automobily. Ve městech bývá často připojen k přechodu pro chodce.



Obrázek 15. Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce

2.3 Cyklodoprava ve městě Jihlava

Statutární město Jihlava aktivně podporuje rozvoj cyklistické dopravy ve městě od roku 2003, kdy byl zpracován první Generel cyklistické dopravy a cyklotras na území města Jihlavy. Základním principem je vytvoření sítě cyklistických tras, která bude tvořit ucelený systém, a bude přitom brán zřetel na koncepci urbanizace města a zásady regulace dopravy.

Síť cyklostezek a cyklotras má proto propojovat:

- obytné okrajové oblasti se středem města,
- obytné oblasti s průmyslovými oblastmi,
- obytné oblasti s rekreačními a sportovními oblastmi,
- cyklotrasy a cyklostezky v okolí města.

Způsob řešení cyklistické dopravy ve městě z pohledu roku 2003, tzn. formou sítě oddělených cyklostezek, se v průběhu následujících let ukázal jako nereálný. Budování cyklostezek jako samostatných komunikací je časově i finančně velmi náročné, rovněž vedení plánovaných tras se ukázalo jako nerealizovatelné z důvodu nemožnosti řešení majetkoprávních vztahů.

Z těchto důvodů byla v roce 2011 provedena aktualizace generelu. Jejím úkolem bylo definovat skutečné potřeby cyklistů a za pomoci moderních dopravních opatření najít způsob, jak tyto potřeby naplnit. Vývoj v oblasti cyklodopravních opatření umožňuje řešit trasy pro cyklisty za pomoci stávající dopravní infrastruktury díky integraci namísto oddělování automobilové a cyklistické dopravy.

Dalším důležitým podkladem pro aktualizaci generelu bylo sčítání cyklistů a měření intenzity automobilové dopravy. Ty mají zjišťovat aktuální chování cyklistů a potřeby cyklistické dopravy a současně potvrzují užitečnost provedených opatření. Tato měření prokázala, že pro dopravu ve městě jsou i přes budování oddělených cyklostezek stále ve větší míře využívány komunikace, protože představují nejrychlejší spojení mezi výchozím místem a cílem cesty. Výjimku tvoří pouze úseky, kde je cyklostezka souběžná s hlavní komunikací. I tato skutečnost poukázala na vhodnost a nutnost provádění především integračních dopravních opatření a směřování rozvoje cyklodopravy ve městě právě tímto směrem.

Svůj zájem o podporu cyklistiky město Jihlava projevilo také v oblasti spolupráce s ostatními městy a obcemi. Jihlava je signatářem tzv. Uherskohradištské charty, jejímž cílem je vytvoření sítě měst přátelských k cyklistům, která se zavázala k aktivní podpoře cyklistiky a plnění konkrétních kroků pro naplnění cílů charty.

Jihlava je také zakládajícím členem Asociace měst pro cyklisty, což je sdružení měst a obcí, jejichž cílem je zlepšení podmínek pro cyklisty ve městech a rozvoj městské mobility jako systému s vyváženým podílem mezi jednotlivými složkami dopravy.

2.3.1 Zásady navrhování sítě dle Generelu cyklistické dopravy

Pro zjištění důležitých vztahů v území je nutná znalost rozložení obyvatelstva a pracovních příležitostí. Definují se cíle a zdroje cest a propojením těchto bodů se stanoví základní podklad pro plánování sítě cyklistických stezek.

Hlavní zásadou pro správný návrh cyklistických opatření ve městě je definování potřeb občanů města, a to z pohledu různých skupin uživatelů, jejichž potřeby jsou mnohdy zcela odlišné.

Z tohoto pohledu můžeme definovat 3 koridory:

- dopravní,
- rekreační,
- doplňkové.

Dopravní koridory jsou nosným prvkem celého systému. Spojují hlavní oblasti bydlení s nejdůležitějšími cíli nejkratší možnou cestou především po hlavních sběrných komunikacích. Jedná se o ulice Jiráskova, Žižkova, Havlíčkova, Brtnická, Brněnská a Havlíčkova. Mají obvykle příznivý profil, ale jejich využití je limitováno absencí bezpečnostních opatření pro cyklisty. Na těchto komunikacích jsou navržena především integrační opatření jako vyhrazený pruh pro cyklisty, víceúčelový pruh, piktogramový koridor pro cyklisty a prostor pro cyklisty na světelně řízených křižovatkách. Jedná se tedy o vodorovné dopravní značení, které je levné, rychle proveditelné a neznamená velkou změnu v řešení dopravní situace.

Doplňkové trasy jsou určeny pro ty cyklisty, kteří nechtějí využívat hlavní dopravní tahy a i přesto chtějí rychlé a co nejkratší spojení. Pro tuto skupinu je třeba vytvořit trasy vedoucí po zklidněných ulicích, cyklostezkách, parcích apod. Tyto trasy ovšem musí splňovat stejné kritérium, tedy co největší přímost a dostupnost a obvykle vedou souběžně s hlavními dopravními koridory.

Rekreační koridory slouží ve městě především pro jízdu na kole za účelem relaxace a trávení volného času. Tato síť tras musí spojovat oblasti k bydlení s atraktivními cíli ve městě a jeho okolí. Důležitá je také atraktivita a bezpečnost samotné trasy, oddělení od motorové dopravy a dostatek míst pro odpočinek. Příkladem je cyklostezka podél řeky Jihlavy či projekt Český mlýn.

Součástí plánování a budování infrastruktury musí být také zajištění doprovodné infrastruktury, především místa pro bezpečné odstavení kol. Stejně jako u parkování aut by mělo být odstavení kol řešeno v každé ulici, minimálně potom u všech cílů cest (služby, úřady, školy, sportovní zařízení, zaměstnání apod.). Pro krátkodobé odstavení kola slouží stojany, pro dlouhodobé potom odstavené plochy a boxy. Na základě průzkumu terénu jsou v Generelu navržena místa pro instalaci cyklostanů a boxů u cílů cest, prozatím není řešeno parkování v obytných čtvrtích.

2.3.2 Financování cyklistických opatření

Město Jihlava financuje realizaci cyklistických opatření nejen z vlastních zdrojů, ale snaží se maximálně využívat spolufinancování z externích zdrojů. Jedná se o národní zdroje – Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), a evropské zdroje – Regionální operační program (ROP) a v plánovacím období Evropské unie 2014-2020 Integrovaný regionální operační program (IROP).

Tabulka 1. Přehled získaných dotací v letech 2007-2016 (Magistrát města Jihlavy)

Název akce	Poskytovatel dotace	Celkové náklady vč. DPH	Výše proplacené dotace vč. DPH
Rozvoj cyklo dopravy v dopravě - I. etapa	SFDI	4 167 381,78	2 051 000,00
Rozšíření sítě cyklistických stezek v Jihlavě	ROP	16 734 701,14	15 203 754,51
Rozvoj cyklo dopravy v Jihlavě - I. etapa, lávka	SFDI	6 984 030,05	4 050 889,57
Stříbrné pomezí	ROP	1 904 662,00	1 708 487,94
Cyklostezka R02 - A	SFDI	5 044 455,93	3 015 000,00
Cyklostezka R03 - Staré Hory - R. Havelky a cyklostezka B02 - II, Jihlava	ROP	10 026 762,59	5 850 083,07
Chodník a cyklostezka - průmyslový park, Jihlava	SFDI	2 883 925,15	1 402 000,00
Cyklostezka R01 - Skalka, Jihlava	SFDI	3 770 990,06	1 817 993,83
Cyklostezka G 04 ul. Havlíčkova - Helenínská, Jihlava	SFDI	9 815 185,19	5 153 000,00
		61 332 093,89	40 252 208,927

Výše uvedená tabulka představuje prostředky získané z externích zdrojů na budování cyklostezek a realizaci cyklistických opatření ve městě. Jedná se přitom o akce zaměřené výhradně na cyklo dopravu. Další dotace potom plynou do revitalizace území, kde bývají cyklo dopravní opatření součástí a jejich vyčíslení není samostatně dostupné.

2.3.3 Akce na podporu cyklistiky

Pro podporu cyklistiky realizuje město Jihlava opatření, která je možné rozdělit do dvou skupin, a to opatření infrastrukturní a akce pro občany, tzv. tvrdá a měkká opatření.

Infrastrukturní opatření je vlastní realizace technických opatření navržených generelem cyklistické dopravy. Od roku 2001, kdy byla na území Jihlavy vybudována první cyklostezka, bylo zrealizováno celkem 34 360 metrů cyklo dopravních opatření, z toho 18 kilometrů cyklostezek, 14 kilometrů cyklotras, 1,5 kilometru cykloobousměrek, 592 metrů cyklopruhů a 177 metrů vyznačených piktokoridorů.

Dále doplňková technická opatření, jimiž jsou umístování cyklosčítačů na vybrané cyklostezky za účelem monitorování pohybu na cyklostezce. Tyto údaje se dále využívají pro další plánování rozvoje cyklistických opatření v lokalitě a slouží i jako podklad pro zpětné ověření vhodnosti realizované investice. Mezi tato opatření patří rovněž umístění první veřejné pumpy pro uživatele jízdních kol v areálu Český mlýn, který je častým cílem cyklistů především z řad rodin s dětmi.

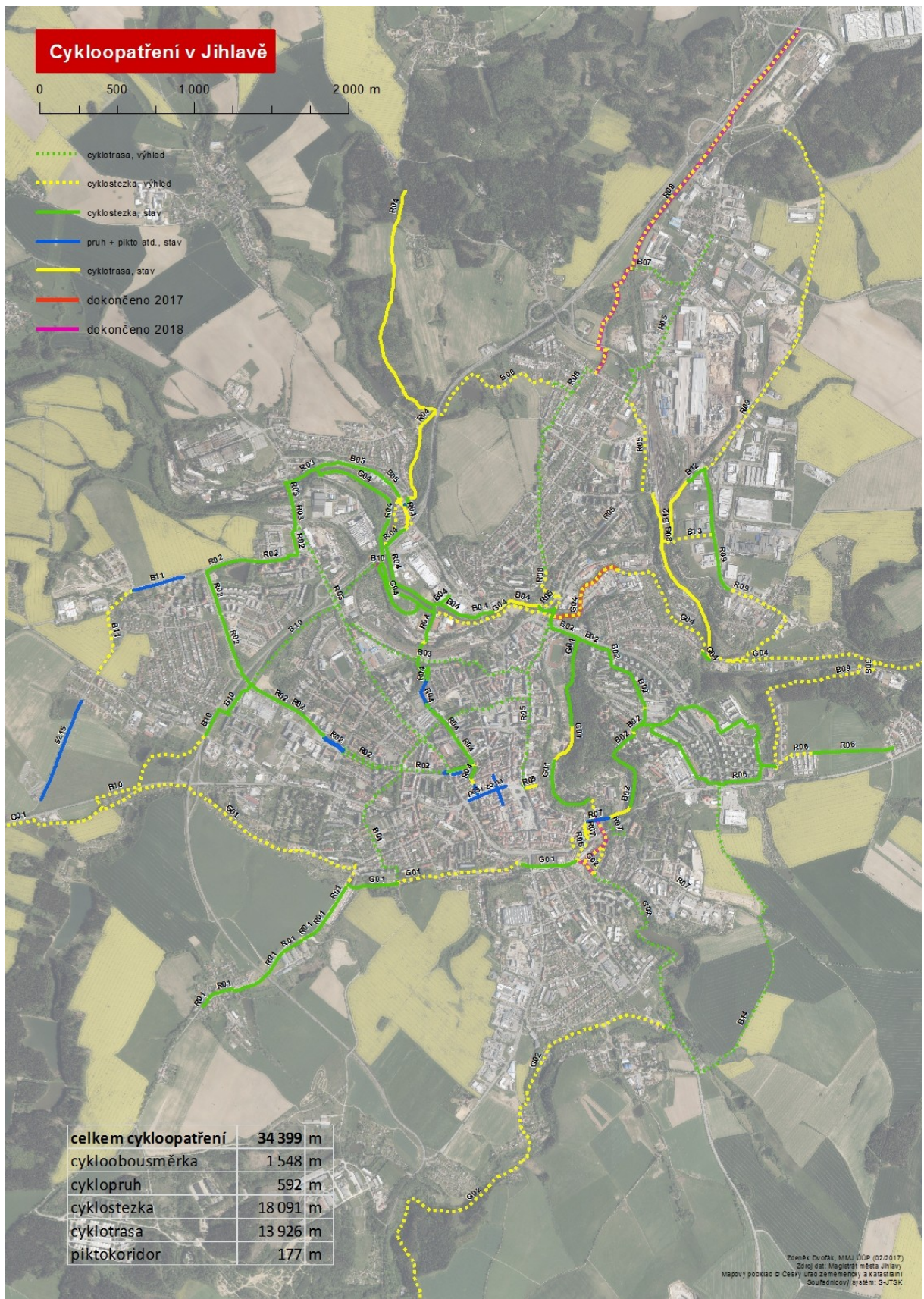
Akce pro občany jsou různé propagační sportovní akce, které mají za cíl přilákat občany k využívání kola jako dopravního prostředku nejen ve volném čase, ale i pro každodenní pohyb ve městě.

K nejvýznamnějším akcím patří následující kampaně:

- Do práce na kole – jedná se o celorepublikovou kampaň na podporu dojíždění do práce ve městech a posílení využívání cyklistické dopravy. Město Jihlava tuto kampaň dlouhodobě podporuje a také zaměstnanci Magistrátu města Jihlavy se každoročně zapojují. Cílem kampaně je motivovat co nejvíce lidí, aby jako dopravní prostředek po městě používali jízdní kolo. V Jihlavě tuto kampaň doplňují další akce pro registrované účastníky.
- Bezpečně na cyklostezce – osvětová bezpečnostní akce pořádaná Městskou policií Jihlava, která se zaměřuje na uživatele cyklostezek

a seznamuje je s pravidly pohybu na cyklostezce. Součástí je poskytování drobných bezpečnostních prvků, např. reflexních pásků.

- Zahájení a ukončení cyklistické sezony – tzv. cyklojízdy pořádané Klubem českých turistů pod záštitou města Jihlavy. Pravidelná akce, která si v průběhu let získala mnoho účastníků a oblíbeným jarním a podzimním zpestřením cyklistických výletů občanů Jihlavy.
- Den bez aut - jedná se o kampaň v rámci Evropského týdne mobility, do které se město Jihlava pravidelně zapojuje. Během tohoto dne je kromě bezplatné městské hromadné dopravy pořádáno také mnoho informačních a sportovních akcí s cílem podporovat využívání různých způsobů dopravy po městě jako alternativy k dopravě automobilové.
- Kolmo, busem, pěšky, s jihlavskými ježky – komunikační kampaň zaměřená na zvýšení povědomí a informovanosti o oblasti udržitelné městské mobility. Cílem kampaně je dostat pojem mobilita do podvědomí veřejnosti, odbourat zakořeněné „dopravní“ mýty, prezentovat mobilitu v pozitivním světle a motivovat všechny ke změně vlastních vzorců dopravního chování, pokusit se změnit životní postoje a názory a přizvat Jihlavany k účasti na tvorbě Plánu udržitelné městské mobility (SUMP) v Jihlavě. Dalším cílem kampaně je informovat o výhodách alternativních možností dopravy v souvislosti se snížením negativních vlivů emisí z motorové dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel.
- Traffic snake day – Oblékáme hada Edu – motivační kampaň pro děti ze škol, jejímž cílem je podporovat chůzi a jízdu na kole pro cesty do škol a zvýšit tak využívání udržitelné dopravy.



Obrázek 16. Realizovaná cyklistická opatření v Jihlavě a výhled

3 Cíle

Hlavní cíl:

1. Sestavit přehled základních pojmů v oblasti cyklistické dopravy a provést analýzu cyklistických a dopravních opatření ve městě Jihlava.

Specifické cíle:

1. Metodou focus group provést šetření o spokojenosti občanů s realizovanými opatřeními v cyklistické dopravě ve městě Jihlava.
2. Na základě výsledků šetření navrhnout vedení nové trasy pro cyklisty.
3. Na základě výsledků šetření navrhnout další opatření v oblasti cyklistické dopravy.

Výzkumná otázka

Jsou občané spokojeni s opatřeními v cyklistické dopravě ve městě, a která trasa jim v současnosti nejvíce chybí?

4 Metodika

Podklady pro teoretickou část bakalářské práce byly získány rešerší literatury a elektronických zdrojů.

Empirické šetření bylo provedeno metodou focus group. Účastníky byli mladí lidé, kteří mají k jízdě na kole různý vztah, většina z nich jízdí kolo využívá poměrně pravidelně a jsou aktivními cyklisty, další využívají kolo jen občas. Této skupině bylo položeno 7 otázek souvisejících s jízdou na kole a cyklodopravními opatřeními v Jihlavě. Dotazy byly koncipovány tak, aby pomohly odpovědět na hlavní otázky stanovené cílem této práce.

Focus group probíhala 9. 3. 2017, z jejího průběhu byla pořízena nahrávka a její přepis je uveden v příloze této práce. V přepisu byli účastníci diskuze anonymizováni, obecná data o účastnících jsou uvedena v následující tabulce. Všichni účastníci byli seznámeni s účelem provádění focus group a souhlasili s použitím záznamu pro potřeby vědeckého výzkumu.

Tabulka 2. Údaje o účastnících focus group

Účastníci focus group		Pohlaví	
Počet účastníků		Ženy	Muži
		3	4
Počet účastníků celkem		7	
Průměrný věk	Minimální	27	25
	Maximální	40	35
	Celkem	34	30
Průměrný věk celkem		31,7	
Status	Student	X	X
	OSVČ	X	X
	Nezaměstnaní	X	X
	Zaměstnaní	3	4
Vzdělání	Základní	X	X
	Středoškolské	X	X
	Vysokoškolské	3	4
Průměrná délka praxe na jízdním kole (roky)		29,7	23,5
Průměrná délka praxe na jízdním kole celkem		26,4	

Jako metodika pro focus group byla použita kniha Ohniskové skupiny jako metoda kvalitativního výzkumu od autora Davida L. Morgana.

5 Výsledky

5.1 Metoda focus group

Účastníkům focus group bylo položeno několik otázek souvisejících s cyklistickou dopravou ve městě a podmínkami pro cyklisty. Přepis celého průběhu focus group je uveden v příloze č. 1.

Dotázaní využívají kolo především k rekreačním účelům, pro cestu do zaměstnání kolo nevyužívají. Jako důvod uvádějí především nutnost převlékání a někteří také nemožnost využít sprchu.

Účastníci focus group se ve městě cítí na jízdě kole relativně bezpečně na cyklostezkách a méně frekventovaných komunikacích. To lze přičítat tomu, že kolo využívají k rekreačním účelům, a proto vyhledávají cyklostezky, kdy jsou odděleni od automobilové dopravy. V případě, že by chtěli na jízdě kole jezdit i do zaměstnání a chtěli by se do něj dostat nejkratší cestou, museli by využít hlavní dopravní tahy, kde opatření pro cyklisty provedená většinou nejsou a v tomto případě by měli z takové cesty obavy.

Poměrně dobře se účastníci orientují v opatřeních, která byla v oblasti cyklistické dopravy ve městě provedena. Všichni byli schopni vyjmenovat alespoň dva prvky infrastruktury pro cyklisty, kterých si všimli, nejčastěji se zmiňovali o cyklostezce podél řeky Jihlavy a dále např. o předsunutých pruzích pro cyklisty nebo cyklostojech.

Pokud se týká využívání již vybudovaných cyklostezek, je právě cyklostezka podél řeky Jihlavy tou nejvyužívanější. Svým profilem je příznivá i pro rodiny s dětmi, navíc je podél trasy možnost využít i další volnočasovou infrastrukturu. Je také dobře napojena na cyklotrasu Jihlava-Třebíč-Raabs, jejíž rovinatá část podél řeky ve směru na Luka nad Jihlavou je hojně využívána. Podotkli ovšem, že vzhledem k její vytíženosti především rodinami s dětmi není z pohledu běžného cyklisty vždy úplně bezpečná.

Naopak jako nepovedené opatření je podle účastníků jednoznačně cyklostezka podél gymnázia, která nahradila původní chodník. Jedná se o hlavní spojnicí mezi

náměstím a autobusovým nádražím, chodci zde nerespektují pruh vyhrazený pro cyklisty a hrozí tak časté kolize, proto se cyklisté této cyklostezce raději vyhýbají.

Metodou focus group bylo prokázáno, že občanům chybí propojení města se severní příměstskou částí Pávov, kde sídlí areály velkých zaměstnavatelů, a to zejména firem BOSCH DIESEL, s. r. o., Automotive Lighting s. r. o. Byla tím také potvrzena potřeba řešení cyklistické dopravy v tomto území, se kterou výhledově počítá rovněž Generel cyklistické dopravy.

Jako zaměstnanci by v případě, že by do práce na kole jezdili, uvítali především bezpečné místo pro zaparkování kola a sociální zázemí. Jako další možné bonusy uváděli například poskytnutí bezpečnostních prvků, jako jsou reflexní pásky nebo vesty.

Vzhledem k těmto skutečnostem bude provedeno prověření vedení cyklotrasy z oblasti Bedřichov až na severní okraj města do této průmyslové zóny. S ohledem na velké intenzity dopravy v této části města bude hlavním kritériem bezpečnost cyklistů.

5.2 Návrh rozvoje cyklistické infrastruktury ve městě Jihlava

5.2.1 Charakteristika území

Řešené území, tedy severní předměstí města Jihlavy, zahrnující území Lesnova a Bedřichova je charakterizováno nízkou rodinnou zástavbou vesnického typu a vysokým podílem výrobní sféry, která významným způsobem ovlivňuje dopravní zatížení území. Katastrem Bedřichova prochází od severovýchodu k jihozápadu dálniční přivaděč – silnice I/38, napojující Jihlavu na dálnici D1. Od severovýchodu k jihu zde prochází i železniční trať směřující k jihlavskému nádraží. V nejsevernějším okraji řešeného území pak leží obě významná regionální centra pracovních příležitostí BOSCH DIESEL s.r.o. a Automotive Lighting s.r.o.

Existující dopravní infrastrukturu, na které se dnes odehrává většina cest konaných na kole, tvoří ulice Pávovská s významným podílem těžkých nákladních vozidel. Obecně lze konstatovat, že v celém území dochází k významnému nárůstu

motorové dopravy a to i přesto, že novým napojením celé řešené oblasti na silnici I/38 došlo k částečnému poklesu tohoto trendu. Cyklistický provoz po těchto komunikacích se stal méně bezpečným, resp. nebezpečným pro méně zkušené účastníky silničního provozu nejen díky intenzitám motorové dopravy, ale i proto, že šířkové uspořádání ulice a stavební stav vozovky nespĺňují požadavky na bezpečný pohyb cyklistů při okraji vozovky.

S ohledem na tyto skutečnosti bude navržena samostatná cyklostezka, snahou bude maximálně využít stávající infrastrukturu v území, jako jsou chodníky, cesty, mosty apod. Cyklostezka bude mít velký potenciál pro pravidelnou dopravu lidí pracujících v průmyslové zóně, i obyvatel části města Pávov a Antonínův Důl. Stejně tak bude využívána pro rekreační účely jako významná výpadovka pro cykloturisty mířící od severu z a do Jihlavy, kde by se mohla napojit na připravovaný koridor do Polné.

5.2.2 Terénní průzkum

Pro zjištění stavebně technického stavu území, resp. terénních podmínek v místech nově navrhovaného propojení byl zpracovatelem proveden podrobný terénní průzkum. Úkolem průzkumu bylo pasportizovat předmětné území a stanovit zejména:

- územní reliéf a svahovitost terénu,
- v souladu s navrženou trasou lokalizovat stávající dopravní infrastrukturu, polní cesty, vodní díla, zemědělské a stavební objekty vč. přístupů k nim,
- zdokumentování vzrostlé zeleně,
- z dostupných podkladů a technických map poskytnutých pracovníky Magistrátu města Jihlavy vlastníky dotčených pozemků,
- z geodetických podkladů geografického informačního systému (GIS) střet se stávajícími inženýrskými sítěmi, s vlastníky těchto sítí poté ve fázi projektování stanovit vyvolané překládky, případně ochranu vedení,
- fotodokumentaci území.

Fotodokumentace z terénního průzkumu je uvedena v příloze č. 3.

5.2.3 Návrh trasy

Cyklostezka je v celé své délce navržena v šíři 2,5 – 3 m a její celková délka je dle zvolených variant cca 4,3 – 4,5 km. Povrch je zvolen převážně asfaltový živičný, a tam kde to z důvodu požadavků správců inženýrských sítí nebude možné, se uvažuje s povrchem rozebíratelným z betonové zámkové dlažby. V některých úsecích je možné zachovat i stávající povrch – např. polní cestu u zahrádkářské kolonie. Trasa nové cyklostezky začíná na ulici 5. května v části města zvané Bedřichov, kde je průchod mezi rodinnými domy. Stezka jde přes volný terén za fotbalovým hřištěm a kolmo se připojuje na ulici Sokolovská. Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravně vytíženou komunikaci, nabízí se zde mimoúrovňové křížení formou podjezdu pod touto komunikací – tzv. tubosiderem. Za podjezdem by bylo vhodné umístit připojení z ulice Sokolovská, tedy z oblasti jižního Bedřichova a Lesnova. Vhodným řešením by byla rampa, která by vyřešila výškový rozdíl mezi novou cyklostezkou a komunikací.

Dále je možné pokračovat volným terénem podél areálu Správy městských lesů a rybníčku až k zahradním chatám. V těchto místech je možné stezku vést po stávající polní cestě, kterou využívají pouze zahrádkáři. Ke zvážení je potom, zda ponechat povrch ve stávajícím stavu, nebo provést jeho zpevnění kvůli většímu komfortu cyklistů a s ohledem na nemožnost využívání cyklostezky v případě deště a po něm. Celý tento úsek od počátku až k zahrádkářské kolonii v délce cca 0,7 km se doporučuje realizovat jako stezku pro chodce a cyklisty, tedy se smíšeným provozem.

Trasa dále pokračuje výhradně jako stezka pro cyklisty podél železniční tratě severním směrem k Pávovu. Zde se z důvodu bezpečnosti cyklistů doporučuje odklonit co nejvíce od kolejíště. Vzhledem k tomu, že velká část pozemků této lokality je ve vlastnictví jiných subjektů než statutárního města Jihlavy, bude nezbytné zajistit majetkoprávní vypořádání, ať už formou výkupu potřebných částí pozemků nebo případných vzájemných směn. Pokud to možné nebude, doporučuje se jít s trasou co nejbližší ke kolejíšti po pozemcích jiného vlastníka - Správy železničních a dopravních cest, který už předběžně souhlasil s případným umístěním cyklostezky v ochranném pásmu dráhy. V tomto případě je ale velmi nezbytné dbát

na bezpečnost cyklistů a bude nutné vybudovat v souběhu se železniční tratí bezpečnostní oddělovací plot či zábradlí v délce cca 700 m, což na druhou stranu bude mít dopad na zvýšení finančních nákladů.

Pokračování z prostoru pod mimoúrovňovým křížením silnice II/352 a dálničního přivaděče I/38 je možné variantně, a to vést trasu podjezdem pod železnicí směrem k okružní křižovatce na ulici Pávovská a dále až areálům společností BOSCH DIESEL a Automotive Lighting. Druhou možností je pokračovat s cyklostezkou i nadále severním směrem v prostoru mezi železnicí a dálničním přivaděčem až k napojení na mostní objekt v Pávově.

Varianta podél ulice Pávovská

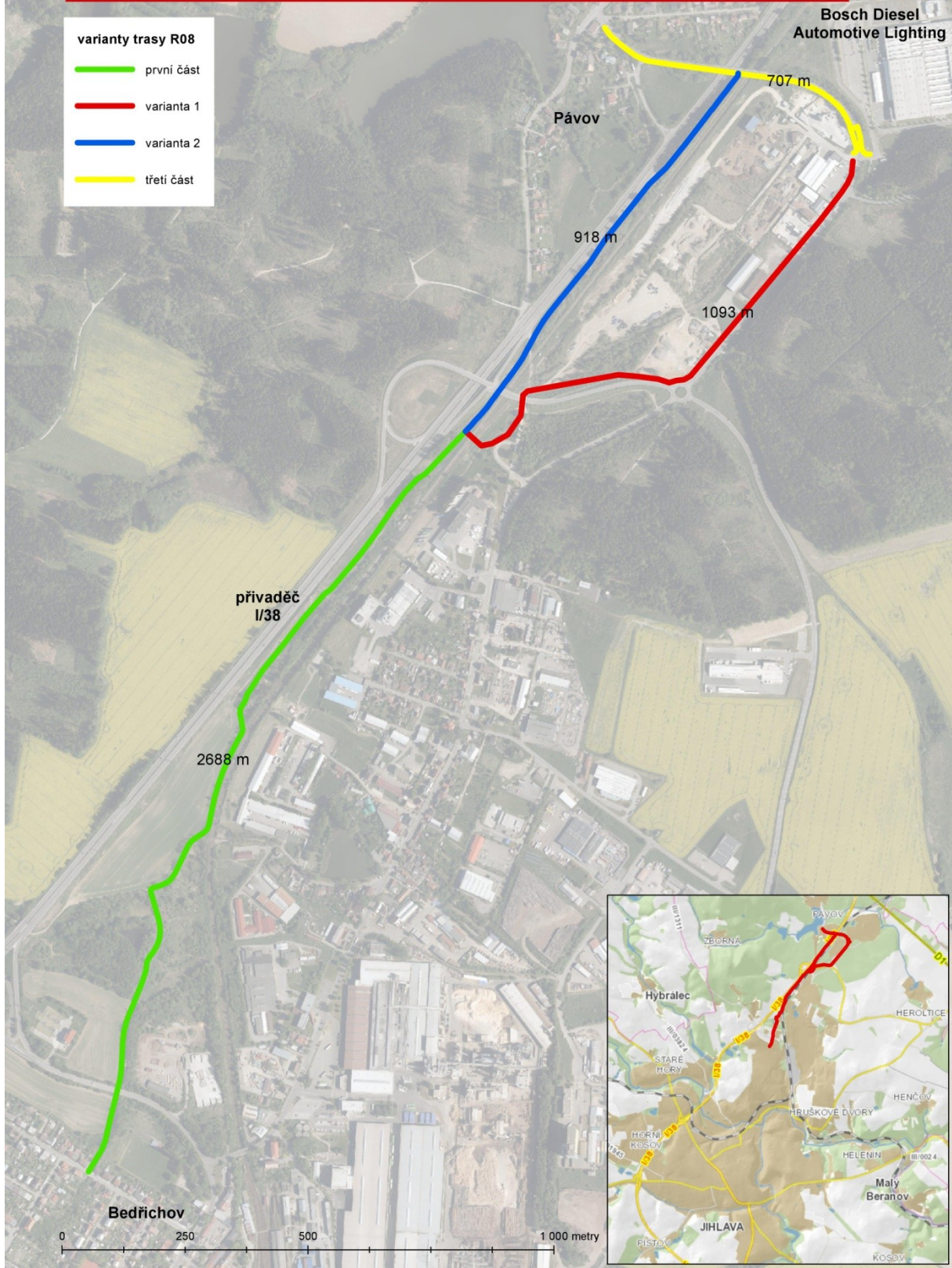
V tomto místě je z důvodu nutnosti překonat těleso kolejí navržen podjez pod dráhou stejným způsobem jako pod silničním tělesem ul. Sokolovská na začátku úseku cyklostezky, tedy tubosiderem. Za podjezdem může cyklostezka pokračovat až ke kruhovému objezdu na silnici II/352 (křižovatka s ulicí Pávovská). Odtud pak nadále v souběhu s komunikací, kde je možné využít stávající chodník. Pro potřeby cyklostezky jej bude třeba rozšířit na šířku potřebnou pro obousměrnou stezku pro pěší a cyklisty. S rozšířením jsou spojeny i náklady na úpravu odvodnění komunikace, posun dopravního značení a úpravu vjezdů do areálů přilehlých společností tak, aby byl zajištěn maximálně plynulý cyklistický provoz.

Varianta podél dálničního přivaděče I/38

Stezka je v celé délce vedena po zemním valu mezi dálničním přivaděčem č. I/38 a železnicí, pouze v místě napojení na starý pávovský most je navržena lávka. Při této variantě již nedojde k jakémukoliv křížení s místními komunikacemi a železnicí. V závěru úseku, kdy se cyklostezka dostává do ochranného pásma dálničního přivaděče, však bude nezbytné osadit na jeho krajnici silniční svodidla v délce cca 400 m z důvodu bezpečnosti cyklistů.

Pro obě varianty shodně platí, že cyklostezka bude vedena až k okraji příměstské části Pávov, aby mohla být stezka využívána i občany zde bydlícími.

Cyklostezka R08 Jihlava-Pávov - variantní trasa



Obrázek 17. Návrh cyklostezky

5.2.4 Možnosti financování

Z hlediska finančního zajištění přípravy a realizace stavby jsou možné tyto potenciální zdroje:

- kapitálový rozpočet statutárního města Jihlava,
- kapitálový rozpočet Kraje Vysočina,
- spolufinancování z možných dotačních programů (SFDI, IROP),
- finanční spoluúčast největších zaměstnavatelů (BOSCH DIESEL, Automotive Lighting, případně dalších oslovených zaměstnavatelů sídlících v severní části průmyslové zóny Jihlava – Pávov).

5.2.5 Návrh dalších opatření

Budování cyklostezek a tras pro cyklisty a provádění dalších dopravních opatření je důležitou výchozí podmínkou pro zvýšení využívání jízdních kol jako dopravního prostředku po městě. Tato podmínka ovšem musí být podpořena dalšími opatřeními nejen na straně statutárního města Jihlavy, ale také ostatních subjektů působících na území města.

Jako významný prvek se jak na základě focus group, tak i např. ze zájmu o účast na akci „Do práce na kole“ ukazuje podpora ze strany zaměstnavatelů pro zaměstnance dopravující se do práce na kole nebo koloběžce. Dostatečné zázemí v podobě šaten, sprch, cyklo boxů a stojanů pro bezpečné odstavení kola je nezbytnou podmínkou, aby zaměstnanci byli ochotni jízdní kolo k přepravě využívat.

Dále je možné zavést například motivační prvky pro tyto skupiny osob v podobě benefitů, výhod, kuponů na sportovní vybavení, apod. Pokud budou zaměstnanci motivováni k aktivnímu transportu do zaměstnání, tak to bude značnou měrou i kladným přínosem pro zaměstnavatele, jelikož je všeobecně známo, že aktivní pohyb má příznivý dopad na zdravotní stav osob stejně jako na jejich následnou vyšší výkonnost v zaměstnání.

6 Diskuze

Provedením šetření metodou focus group byl potvrzen předpoklad tazatele, že občané mají dobré povědomí o cyklistických opatřeních realizovaných ve městě Jihlava. Tato skutečnost je dána především faktem, že všichni účastníci šetření alespoň občas jízdní kolo využívají. Mezi nejčastěji zmiňované patřily vlastní cyklostezky a také např. cyklopruhy a předsunutá stání pro cyklisty na křižovatkách frekventovaných komunikací. Diskutující doporučují dále doplnit plně funkční stojany na kola, protože na mnoha místech jsou k vidění cyklostožany, ke kterým není možné bezpečně kolo uzamknout, někdy ani postavit. Navrhují případně i další opatření pro komfort cyklistů jako jsou pítka pro doplnění vody nebo umístění základního nářadí pro opravu kola na nejfrekventovanější cyklostezku.

Také proto byli účastníci schopni poukázat na opatření, která jsou z jejich pohledu nevhodná. Tím potvrdili zkušenosti pracovníků Magistrátu města Jihlavy, kteří registrují připomínky občanů, a právě cyklostezka jmenovaná účastníky (podél Gymnázia) je i nejčastějším předmětem stížností občanů. Je tedy zajisté ke zvážení, zda cyklostezku v uvedeném místě nenahradit jiným cyklo dopravním opatřením. K tomuto bodu se rozběhla poměrně podnětná diskuze, každý přispěl s nějakým nápadem, jak řešit situaci v ulici Tyršova, aby byla zachována bezpečnost chodců i cyklistů. Mezi navrhovanými řešeními bylo např. cyklopruh zúžit a vést na něm cyklisty pouze ve směru z kopce, do kopce potom jako součást jednosměrné komunikace, nebo úplné zrušení cyklistického provozu a vedení cyklostezky další souběžnou ulicí. Obě tato řešení mají zajisté své klady i zápory, ale je patrné, že nad situací v této ulici účastníci šetření přemýšlí a hledají možné cesty, jak celou lokalitu lépe vyřešit. Z pohledu města jako investora není jistě jednoduché přiznat, že tato stavba se právě nepovedla, ale s ohledem na veřejné mínění by občané spíše přivítali řešení situace, než vytýkat nevhodně vynaložené finanční prostředky.

Šetření dále potvrdilo výsledky sčítání cyklistů a intenzity cyklistické dopravy na cyklostezce podél řeky Jihlavy. Toto cyklistické opatření se dlouhodobě ukázalo jako jedna z nejpřínosnějších investic města v oblasti cyklo dopravy a infrastruktury pro trávení volného času. Následná realizace projektu s názvem Centrum Český mlýn, který na cyklostezku navazuje, a vzájemně jsou propojeny lávkami přes řeku

Jihlavu, dalo vzniknout rekreační oblasti, která je vhodná jak pro trávení volného času rodin s dětmi, tak i pro aktivní sportovce, především bruslaře, běžce a workoutové cvičence. Bylo tak prokázáno, že pokud mají občané k dispozici bezpečnou infrastrukturu, využívají ji v maximální možné míře v průběhu téměř celého roku.

Přestože většina účastníků šetření jízdní kolo k cestám do zaměstnání nevyužívá, znají všichni někoho, kdo na kole do zaměstnání jezdí. Také díky tomu byli zřejmě schopni definovat v současnosti nejvíce chybějící cyklistické spojení, a to k areálům největších zaměstnavatelů v severní části města. Přesto, že zaměstnanci těchto firem se v rámci města Jihlavy nejvíce zapojují do kampaně „Do práce na kole“, nemají k jízdě na kole dostatečně bezpečné podmínky. Z tohoto důvodu byla v další části této práce navržena cyklostezka vedoucí z okrajové části města do průmyslové zóny k areálům těchto firem.

Vzhledem k tomu, že k areálům vede rušná komunikace, není vhodným řešením realizovat integrační dopravní opatření, ale naopak oddělenou cyklostezku, která zajistí dostatečně bezpečnou cestu cyklistů z a do zaměstnání. Přestože náklady na takovéto opatření jistě nebudou nízké, je třeba si především uvědomit, že pokud umožníme občanům bezpečně využívat jízdní kolo k cestě do zaměstnání, přispíváme tím k jejich dobrému zdravotnímu stavu a z dlouhodobého hlediska je tato investice především z pohledu zaměstnavatelů jistě významná.

Nelze ovšem provést pouze infrastrukturní opatření a je nutná i další spolupráce se zaměstnavateli. Protože je mezi statutárním městem Jihlava a oběma největšími zaměstnavateli, kteří v této lokalitě zaměstnávají více jak 5 tis. osob (tj. firmami BOSCH DIESEL, s. r. o. a Automotive Lighting, s. r. o.), úzká spolupráce, předpokládá autor, že pokud město zrealizuje infrastrukturu pro cyklistickou dopravu, zaměstnavatelé ji podpoří vlastními opatřeními v podobě např. příspěvků na cyklistické vybavení, bezpečnostních prvků, rozšíření parkovacích ploch pro jízdní kola či jiných benefitů.

Z diskuze dále vyplynulo, že její účastníci mají strach o vlastní bezpečnost na frekventovaných komunikacích a křižovatkách, často kvůli nízké toleranci řidičů

vůči cyklistům obzvláště v hustém provozu. Je patrné, že minimálně v našem městě řidiči nepovažují cyklisty za plnohodnotné účastníky silničního provozu. I z tohoto důvodu by byla vhodná nějaká osvětová kampaň, která by nejen propagovala cyklistiku, ale také informovala, jak se k sobě na komunikacích chovat, aby byli spokojené obě skupiny, jak cyklisté, tak řidiči.

Jako velký problém se ukazuje nefunkčnost tzv. designových stojanů pro kola. Tyto cyklostožany sice plní funkci architektonického prvku, ale pro praktické použití jsou často naprosto nevhodné. Proto diktující apelují na osazování plně funkčních cyklostožanů na frekventovaných cyklostezkách, u veřejných budov a zařízení. Na tuto základní infrastrukturu by potom mohla navazovat ještě infrastruktura doplňková v podobě např. pítek pro doplnění vody nebo stojanů se základním nářadím. Jako velmi žádoucí se také ukázala možnost osadit i cykloboxy, tedy jakési pevné schránky, kam lze kolo bezpečně uschovat na delší dobu, a to u významných cílů, jako je zimní stadion, plavecký stadion a další sportovní areály nebo vlakové nádraží.

Mimo cyklostezky k průmyslové zóně byla zmíněna také naprosto chybějící cyklistická infrastruktura v jižní části města. Diskutující upozornili, že v této oblasti není dosud pro cyklisty realizováno žádné opatření, a bylo by proto vhodné rozšířit cyklistickou síť i jižním směrem přes lokalitu se sídlištěm zvaným Na Slunci až do zahrádkářské kolonie na okraji města. Tato lokalita se stále rozrůstá o nové objekty k bydlení a bylo by jistě vhodné, aby byli obyvatelé již od počátku motivováni k využívání jízdního kola k dopravě po městě. K tomu je proto nezbytné budovat cyklistickou infrastrukturu již při vlastní realizaci bytových komplexů jako její samozřejmou součást.

7 Závěry

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo metodou focus group prověřit spokojenost občanů s cyklodopravními opatřeními realizovanými ve městě Jihlava a dále zjistit, jaká infrastruktura pro cyklisty jim naopak ve městě chybí. Na základě těchto informací a studií realizovaných a plánovaných opatření následně navrhnout vedení nové stezky pro cyklisty.

Praktická část práce sestávala z vlastní realizace focus group. Jejím záměrem bylo zjistit, jaký mají názor občané města na cyklistická dopravní opatření a zda se díky těmto opatřením cítí na jízdě na kole ve městě bezpečněji. Protože jsem sám aktivním cyklistou a jízdě na kole se věnuji jak za účelem sportovním, tak i rekreačním v rámci trávení volného času s rodinou, mohu výsledky focus group porovnat s vlastními zkušenostmi a současně je doplnit o poznatky odborníků z oblasti plánování dopravní infrastruktury, s nimiž spolupracuji v rámci výkonu svého zaměstnání.

Cyklistické dopravě je v posledních letech věnována velká pozornost. Jízdní kolo už neslouží pouze pro rekreaci, ale čím dál více jako dopravní prostředek ve městech zahlcených automobilovou dopravou a stává se čím dál více využívaným dopravním prostředkem obzvláště ve větších aglomeracích. Z tohoto důvodu jsem zvolil kvalitativní metodu výzkumu s úzkou skupinou obyvatel a prostřednictvím moderovaného rozhovoru získal jejich názory na tuto oblast.

Šetření prokázalo, že občané:

- se ve městě na cyklostezkách cítí na jízdě na kole poměrně bezpečně,
- naopak na komunikacích s větším provozem se bezpečně necítí a snaží se jim vyhýbat,
- jsou spokojeni s cyklodopravními opatřeními realizovanými ve městě,
- ve větší míře užívají jízdní kolo k rekreačním účelům než jako dopravní prostředek, často z důvodu chybějícího zázemí u zaměstnavatele,
- jsou díky rodinným a dalším vztahům obeznámeni i s tím, jaká cyklistická opatření by byla vhodná co nejdříve doplnit.

Na základě provedeného šetření a studiem dokumentů města Jihlavy bylo zpracovatelem navrženo vedení nové stezky pro cyklisty k areálům dvou největších zaměstnavatelů ve městě. Přestože vybudování této stezky bude pro město Jihlava představovat jistě významnou investici, lze předpokládat, že její realizace se setká s velkým ohlasem u zaměstnanců firem sídlících v průmyslové zóně a také občanů z části města Pávov. Na tato infrastrukturní opatření by měla navazovat i opatření u zaměstnavatelů a jako významná se v této souvislosti ukazuje úzká spolupráce města se zaměstnavateli. Protože město Jihlava dlouhodobě podporuje cyklistiku ve městě a zmínění zaměstnavatelé mají zájem napomáhat zvyšování využívání jízdního kola k cestě do zaměstnání namísto osobního automobilu, lze předpokládat, že i v této oblasti najdou společné prostředky, jak zaměstnance a občany města motivovat.

8 Doporučení pro praxi

V kapitole 5.2.3. jsem uvedl dvě varianty vedení nové cyklostezky k areálům dvou největších zaměstnavatelů ve městě. Protože varianta I by znamenala náročné technické řešení v podobě podjezdu komunikace a s tím související vysoké finanční náklady, je z mého pohledu k realizaci vhodnější varianta II. Přestože jsem na základě podkladů z technických map poskytnutých Magistrátem města Jihlavy provedl analýzu vlastníků pozemků, nelze předjímat, jak se tito k možným výkupům nebo směnám pozemků postaví a i tato skutečnost může mít na konečné vedení cyklostezky vliv. Toto musí být prověřeno projektantem ve fázi projektové přípravy před podáním žádosti o stavební povolení.

Dalším faktorem, který může významně ovlivnit realizovatelnost cyklostezky a případné zvýšení finančních nákladů pro obě varianty je skutečnost, že se v plánované trase nachází mnoho inženýrských sítí jako např. plynovody, vodovody, datové optické kabely, dále kabely energetických společností a dálkové kabely železničních tras. Jak již bylo zmíněno, bude velmi zásadní, jak se k záměru vyjádří vlastníci a správci těchto sítí, resp. jaké finanční náklady vyvstanou s jejich případnými překládkami nebo ochranami.

Jak již bylo uvedeno, na vybudovanou infrastrukturu by měly navázat také opatření na straně zaměstnavatelů. Z tohoto hlediska bych navrhoval především zajistit podmínky pro osobní hygienu, protože to je i z pohledu účastníků focus group základní předpoklad pro dojíždění do práce na jízdním kole. Dalším opatřením potom musí být i místo pro bezpečné uložení jízdního kola během pracovní doby, ať už stojany např. v blízkosti vrátnice nebo uzamykatelné cykloboxy, popřípadě vyhrazená místnost či větší garáž, ideálně s kamerovým systémem nebo osobním dohledem. Na tato opatření potom mohou navazovat ještě zmíněné motivační bonusy, jako příspěvky na cyklistické vybavení nebo různé potravinové doplňky.

Realizovat jiné cyklodopravní opatření v ulici Tyršova, které je účastníky šetření i občany považováno za poměrně nebezpečné. Vzhledem k tomu, že se jedná o jednosměrnou ulici, nabízí se zde jako vhodné řešení cykloobousměrka. Protože stávající šířka silnice zřejmě toto opatření nebude umožňovat, bylo by nutné

komunikaci rozšířit na úkor zeleného pruhu, který odděluje stávající cyklostezku s chodníkem.

Při rekonstrukci či budování nových komunikací již počítat s opatřením pro cyklisty, a to především na hlavních dopravních tazích. Tato opatření by měla být součástí plánovací dokumentace města a koordinátor mobility by měl být účasten všech přípravných prací, které se týkají dopravní obslužnosti města.

Vzhledem k tomu, že řidiči ani sami cyklisté často neví, jak se správně chovat v silničním provozu, kde jsou realizovaná integrovaná cyklodopravní opatření, bylo by vhodné zrealizovat například osvětový projekt formou seriálu v Novinách jihlavské radnice či vzdělávacím programem pro školy, případně informačními letáky.

9 Souhrn

Cyklistická doprava je v posledních letech stále více na vzestupu. Občané mají zájem využívat jízdní kolo jako dopravní prostředek, a to je výzvou pro všechna města, aby vytvořila vhodné podmínky a podporovala tak tuto aktivitu, která přispěje ke zlepšení životního prostředí, sníží zátěž automobilovou dopravou a v neposlední řadě také napomůže ke zlepšení zdravotního stavu obyvatel.

Město Jihlava se snaží jít ve stopách dalších evropských měst a postupně vytvářet podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů ve městě. Nejen za účelem rekreace, ale také jako způsobu dopravy do zaměstnání, za službami a do škol. I přes složitější geomorfologické podmínky mají občané zájem jízdní kolo využívat. Proto je důležité učinit město příjemným, bezpečným a rychle průjezdným pro kolo a ostatní nemotorovou dopravu. Tomu napomáhá realizace cyklistických opatření, díky kterým je využití jízdního kola rychlejší, pohodlnější a svobodnější než jízda osobním automobilem.

To se snaží prokázat i tato bakalářská práce, která na základě teoretických poznatků a analýzy plánovacích dokumentů města Jihlavy v oblasti cyklodopravy a realizovaných cyklistických opatření předkládá návrh nové cyklotrasy. Požadavek na její realizaci je evidován jak pracovníky Magistrátu města Jihlavy, tak vzešel i z realizované focus group.

10 Summary

Cycling is still more and more on the rise in last years. Citizens are interested in using of bicycle as a mean of transport and this is a challenge for all cities to create suitable conditions and support this activity which contributes to improvement of environment, reduces motor traffic burden and last but not least helps improvement of inhabitants' health.

City of Jihlava endeavours after going in the track of other European cities and creates step by step safe conditions for cyclists in the city. Not only for the purpose of recreation but also as a mean of transport to employment, services and schools. Despite difficult geomorphologic conditions inhabitants are interested in cycling. That's why it's important to make the city to be more comfortable, safe and rideable for bicycle and other non-motorized transport. This is followed by implementing of cycling measures by which help is using of bicycle quicker, more comfortable and freer than driving a car.

It tries to demonstrate also this bachelor thesis which presents a design of a new cycling path pursuant to theoretic knowledge, analysis of the cycling planning schemes of the City of Jihlava and realised cycling measures in the area of the city. Demand for creating of this cycling path is registered by employees of the Municipal Authority of the City of Jihlava and it also accrued from the realised focus group.

11 Referenční seznam

Andersen, L., B., Schnohr, P. & Schroll, M. (2000). All-cause Mortality Associated with Physical Activity during Leisure Time, Work, Sport and Cycling to Work. *Archives of International Medicine*, 160, 1621-1628. Retrieved 16. 3. 2017 from the World Wide Web https://scholar.google.cz/scholar?q=All-cause+Mortality+Associated+with+Physical+Activity+during+Leisure+Time,+Work,+Sport+and+Cycling+to+Work&hl=cs&as_sdt=0&as_vis=1&oi=scholart&sa=X&ved=0ah_UKEwj7qrS0n7jTAhVMACAKHS_RA2QQgQMIIjAA

Baltské environmentální fórum (2013). *Městem na kole*. Retrieved 7. 3. 2017 from the World Wide Web http://www.cyklomesta.cz/cms_dokumenty/mestem_na_kole.pdf

Binatti, G. (n. d.) *Guide – Including bicycle in the plans*. Retrieved 4. 3. 2017 from the World Wide Web http://bicicletanosplanos.org/wp-content/uploads/2016/10/Incluindo-a-Bicicleta-nos-Planos_Ingl%C3%AAs_Virtual.pdf

Centrum dopravního výzkumu (2007). *21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu. Retrieved 4. 3. 2017 from the World Wide Web <http://www.opavounakole.info/opava/download1.htm>

Centrum dopravního výzkumu (2007). *Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR*. Retrieved 4. 3. 2017 from the World Wide Web http://www.nakole.cz/images/clanky/2b/publikace-gis_cyklo.pdf

Centrum dopravního výzkumu (2008). *Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR, „CYCLE21“*. Retrieved 4. 3. 2017 from the World Wide Web <http://www.cyklodoprava.cz/file/vyzkum26-zaverecnazprava/>

Cyklotrasa A1: Vltavská levobřežní (n. d.). Retrieved 24. 3. 2017 from the World Wide Web <http://www.prahanakole.cz/paterni-cyklotrasy/cyklotrasa-a1-vltavska-levobrezni/>

Cyklotrasy Ladova kraje (2005). Retrieved 24. 3. 2017 from the World Wide Web <http://www.laduv-kraj.cz/cykloturistika/>

Dekoster J., Schoellaert, U. (1999) *Cycling: the way ahead for towns and cities?* Retrieved 7. 3. 2017 from the World Wide Web http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_en.pdf

European Commission.Environment Directorate-Generaal (2004). *Reclaiming city stress for people: chaos or quality of life?* Retrieved 5. 3. 2017 from the World Wide Web http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf

European Commission, Education and Culture DG (2008). *Pokyny EU pro pohybovou aktivitu – překlad dokumentu.* Retrieved 15. 3. 2017 from the World Wide Web www.msmt.cz/file/20028/download/

European cyclists' federation (n. d.). *Fast Cycling Routes: towards barrier-free commuting.* Retrieved 5. 3. 2017 from the World Wide Web <https://ecf.com/what-we-do/urban-mobility/fast-cycling-routes>

European cyclists' federation (n. d.). *Motor vehicle regulation for safer cycling.* Retrieved 7. 3. 2017 from the World Wide Web <https://ecf.com/what-we-do/road-safety/motor-vehicle-regulation-safer-cycling>

European cyclists' federation (n. d.). *Blueprint for an EU Cycling Strategy – Draft version March 2017.* Retrieved 23. 3. 2017 from the World Wide Web https://ecf.com/sites/ecf.com/files/Blueprint%20for%20a%20EUCS_draft%20March%202017_v2.pdf

Hamřík, Z. (2013). *Podpora pohybové aktivity a komunální politika v České republice.* Disertační práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.

Infrastruktura: Cykloobousměrky (2013). Retrieved 24. 3. 2017 from the World Wide Web <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cykloobousmerky/cykloobousmerky-pri-zklidnenem-provozu>

Infrastruktura: Prvky infrastruktury (2012). Retrieved 5. 3. 2017 from the World Wide Web <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/segregovana-infrastruktura/#cyklostezka>

Jebavý, A. (2011). *Jihlava – general cyklistické dopravy*. Brno: ADOS, Alternativní dopravní studio.

Jensen, G. (2001). *Copenhagen city heart study*. Copenhagen: Department of Cardiology, Hvidovre University Hospital.

Martinek, J., Cach, T., Sperat, Z., Syrový, K., Vrtalová, J. & Žáková, R. (2013). *40 lekcí cyklodopravy pro odborníky*. Brno: Centrum dopravního výzkumu. Retrieved 4. 3. 2017 from the World Wide Web http://www.cyklomesta.cz/download/cyklisticka_akademie.pdf

Martínek, J., Soulek, I. (2000). *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. Praha: Grada Publishing.

Městem na kole (1): Cyklopruhy (2011). Retrieved 7. 3. 2017 from the World Wide Web <http://www.nakole.cz/clanky/824-mestem-na-kole-1-cyklopruhy.html>

Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu (n. d.). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Retrieved 4. 3. 2017 from the World Wide Web <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

Ministerstvo zdravotnictví (2015). *Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí. Akční plán č. 1: Podpora pohybové aktivity na období 2015 – 2020*. Retrieved 14. 3. 2017 from the World Wide Web https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/ap-01-podpora-pohybove-aktivity.pdf

Morgan, D., L. (2001). *Ohniskové skupiny jako metoda kvalitativního výzkumu*. Brno: Albert.

Šebek, L., Hoffmannová, J. (2010). *Metoda focus group a možnosti jejího využití v kinantropologickém výzkumu*. Retrieved 7. 3. 2017 from the World Wide Web <http://telesnakultura.upol.cz/pdfs/tek/2010/02/02.pdf>

Vondruška, V. & Barták K. (1999). *Pohybová aktivita ve zdraví a v nemoci*. Hradec Králové: Klinika tělovýchovného lékařství FN a LFUK.

World Health Organization (2006). *Physical activity and health in Europe: evidence for action*. Retrieved 17. 3. 2017 from the World Wide Web http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/87545/E89490.pdf

World Health Organization (2006). *Promoting physical activity and active living in urban environments – The role of local governments*. Retrieved 17. 3. 2017 from the World Wide Web http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0009/98424/E89498.pdf

12 Přílohy

L: Já vám děkuju, že se účastníte focus group, interpretace výsledků bude sloužit pro mojí bakalářskou práci. Týká se to tématu cyklistiky, cyklodopravy v Jihlavě a mám tady pár otázek, je jich asi sedm a chtěl bych vás poprosit, kdybyste mi na ně nějakým způsobem mohli odpovědět, aby to mělo pro mě nějakou validitu, můžete se navzájem i nějakým způsobem ovlivňovat navzájem, že si můžete případně i nějakou otázku položit mimo mě, ale jen bych vás chtěl poprosit, aby to mělo nějaký řád, abychom se tady nepřekřikovali. Tak já začnu s těmi otázkami. První otázka **k jakým účelům využíváte převážně své jízdni kolo?**

T: Já využívám kolo jako dopravní prostředek do práce, za kulturou a rekreačně vlastně minimálně.

L: Využíváš ho celoročně?

T: No v zimě úplně ne, když je sníh nebo námraza, ale jinak docela dlouho jo, zima mi nevadí vůbec, vlastně žádná zima, jenom sníh a námraza.

MP: Já kolo používám hlavně k rekreačním účelům, a to většinou o víkendu, když mám volno. Do práce nejezdím, protože se bojím, protože nemám žádnou cyklostezku.

L: A jenom se bojíš, nebo ti to třeba i v té práci vadí, že nemáš komfort na to uskladnění a na převlečení, na vysprchování, že to je třeba pro tebe takové nekomfortní jak po ránu tak odpoledne po práci.

MP: Je to tak, je to nekomfortní a vadí mi, že se nemůžu převléct.

M: Tak já využívám kolo pro sportovní účely, když si potřebuju pořádně zasportovat a vyčistit hlavu a potom k rekreačním účelům, když jedeme někde na výlet s malými dětmi. Co se týká dojížděky do práce, tak kolo nevyžívám. Jednak proto, že tím jak máme malé děti, tak je to nepraktický a jednak i proto, že tady není kde bezpečně zaparkovat.

MB: Já využívám kolo jenom k rekreačním účelům, maximálně si dojedu na kole nakoupit nebo za sportem, ale víceméně jen ty rekreační účely o víkendech.

Z: Já teda nejen rekreační účely, ale ne cesta do práce. Ještě tak cesta odpoledne na trénink, ale ne ráno do práce a odpoledne z práce, protože pak vypadám tak jak

vypadám, takže ten diskomfort, o kterým si tady mluvil, je ta hlavní podmínka a pak to mám taky daleko, pak bych vypadal ještě hůř, než jak vypadám normálně. Takže čím je větší ta vzdálenost, tak vypadám po cestě na kole a myslím, že by mě ani ta sprcha nezachránila, ale určitě to je jedna z věcí, která chybí. Ta cesta potom na trénink, to je 800 metrů, tak to je dobrý, to už mě nezastaví ani to náledí. No, ale protože to jsou takový krátký dojíždkový délky a děti se teď učí jezdit na kole, tak jsou to opravdu ty krátký úseky, kdy odpoledne vyrazíme s rodinou na kolo jen proto, aby se holky naučily jezdit.

J: Já jezdím na kole spíš jenom tady po Jihlavě, a když nad tím přemýšlím, tak za sportem. Do obchodu bych s tím nejel, to bych se bál, že by mě někdo obral, že by to přestříhl nebo mi obral všechny ty kapsičky, co tam mám. A pak samozřejmě rekreační účely. Když jedeme někam na dovolenou, tak na kolo. Když vybíráme dovolenou, tak jestli se tam dá jet na kole, ani ne tak kvůli terénu, ale abychom toho hodně objeli. Takže dovolená a po Jihlavě, ale ne do práce, protože to mám kousek.

L: Takže do práce to je vlastně protipól Zdenka, máš to kousek a to se prostě nevyplatí.

J: Já bych sjel z kopce a jsem tam, to já radši jdu pěšky.

V: Tak já jezdím na kole, jenom když se mi moc chce nebo když musím, ale poslední dobou se mi víc chce, než musím. Do práce na kole nejezdím, protože bych byla urččená, protože to je do kopce, sprcha by sice byla, ale než bych se namalovala, umyla si vlasy, převlíkla se, tak bych musela jezdit o dvě hodiny dřív, a to by se mi nevyplatilo.

L: Děkuju za odpovědi na první otázku, já se přesunu na tu další. **Jak se cítíte, když se pohybujete na kole po Jihlavě, jestli se cítíte bezpečně na cyklostezkách anebo v běžném provozu na komunikacích.**

T: Na cyklostezkách se cítím bezpečně, většinou, někde tam, kde je to sdružený s chodníkem nebo je to hned vedle sebe, tak tam se bojím spíš, že já někoho zraním. A na komunikacích obecně bych řekla, že moc ne, já jezdím do té práce a to jezdím po Žižkovy a to je teda docela..., tam se teda docela bojím. Takže, když nejde nikdo po chodníku, tak jezdím radši po chodníku, protože se docela bojím.

MP: Já jak jezdím rekreačně, tak používám cyklostezky a musím říct, že když jedu třeba když je hezky o víkendu, ať už je to do Luk po té cyklotrase anebo přes Český mlýn, tak přece jenom když je to tam hodně frekventovaný, je tam hodně lidí, někdy se cítím ohroženější a že i někdy ohrožuji, protože jak se bojím, tak i jedu někdy docela špatně a hlavně mi přijde, že čím víc lidí tak o to víc nejsou ochotni ustoupit, ten respekt tam chybí, někteří se navíc neumí na tady těch smíšených cyklostezkách pohybovat, takže radši jezdím po cyklostezkách, který nejsou tak frekventovaný.

M: Já se na cyklostezkách většinou cítím bezpečně s výjimkou cyklostezek, kde je velký provoz ať už pěších nebo jízdnic, obzvlášť když tam jde někdo na procházku se psem, to je obzvlášť nebezpečný pro všechny účastníky. Co se týká těch ostatních komunikací, my když jedeme s dětma na výlet, tak my z té naší lokality nemáme možnost propojit se na nějakou cyklostezku, tak vždycky vybíráme nějaký okružní cesty, kde jsou zklidněné komunikace, kde moc nehrozí, že bysme se potkali s nějakou intenzivnější dopravou. Jinak když jedu sama, tak používám i ty víc zatížené komunikace, musím říct, že se bojím, obzvlášť na křižovatce tady dole na Znojemský nebo jak říkala T ul. Žižkova. To jsou silnice, který já použiju, protože se potřebuju někam dostat, ale je to o strach.

MB: Tak já vlastně jezdím rekreačně, takže po těch cyklostezkách, tam se cítím poměrně bezpečně. Když už náhodou vyjedu na silnici, tak si vybírám ty, který nejsou tolik frekventovaný, tak tam to ještě jde, ale těm hodně frekventovanějším silnicím se úplně vyhýbám. Když už to opravdu musí být a musím tam nějak vjet, tak radši vjedu na chodník.

Z: Já jsem střelec, já jsem teď jel na Dolinu v rámci pracovního úkolu, a protože tam vede cesta, která cyklostezku nemá, tak jsem prostě musel Jiráskovou. Taky mě to s tím kamionem po cestě tam i zpátky málem vytrestalo. Ale jel jsem vlastně trochu zpuštěně hlavním dopravním prostorem, normálně po silnici a řidiči se na mě netvářili moc přívětivě. Každopádně hned jak jsem dojel k zimáku, tak jsem uhnul na cyklostezku a byl jsem strašně rád, že najednou jedu sám a vůbec mi nevadilo, že jsem si vlastně dvě ulice zajel, že jsem najednou nejel tou nejkratší cestou. Ale to jen proto, že ta jiná varianta tam neexistuje. Takže pokud by to bylo možný a tou cestou rovně, tou nejkratší cestou, tam kde ty silnice vedou, tak bych preferoval tu, ale

málokdy u nich máme cyklostezky. Na druhou stranu, když ta cyklostezka je, tak nemám problém projet Beneškou a podél bývalé tržnice cyklostezkou, než abych jel po jiných komunikacích, kde je ta cesta trochu kratší, ale není po cyklostezce.

J: Souhlas s tím, co tady zaznělo. Když jedu z náměstí dole na Slunce po Znojemské, tak hned za křižovatkou vjedu na chodník, protože tam na mostě to je o kolo. I když nedávno jsme jeli na Brtnici a viděl jsem ten provoz, tak jsme v zájmu bezpečí radši zajeli a objedeme to nějakýma dědinama okolo. To samé platí tady na Jeníkov, tam projede auto jednou za den, tam se nemáš čeho bát. A cyklostezky – není cyklostezka jako cyklostezka. U Vodního ráje to je spíš už takový rekreační prostor, ať už kočárky, maminky, pejskaři, dětičky, které se tam učí, tak tam to na nějaké ježdění vůbec není. Ale jinak na ostatních cyklostezkách, když můžu, tak preferuju, abych jel po cyklostezce, i když si zajedu. Ne že bych se bál, já bych to klidně švihnul, ale jistota je jistota.

V: Já teda na kole jezdím přes Jihlavu hlavně z Doliny na Březinky a to si radši objednu celý údolí po cyklostezce nebo cyklotrase podél řeky, abych nemusela jet tím hlavním tahem, protože tam je to teda strašný. Ani nevím, jestli by tam pomohl nějaký cyklopruh, protože ty řidiči s tím zatím asi neumí moc pracovat a tam když chodím kolem Domu zdraví, tak tam ty cyklisti po tom cyklopruhu ani moc nejezděj, radši jedou po chodníku, protože tam přes to jezděj auta.

L: Asi se shodnem na tom, že tady v tý Jihlavě zatím nefunguje nějaký vzájemnej respekt ze strany řidičů vůči cyklistům.

J: To nejsou jenom řidiči, to jsou i chodci, tam ta cyklostezka u gymplu, tam tě chodci jsou schopný srazit z kola, protože tam dřív byl zvyklý chodit, protože tam byl chodník.

T: Ale tam ten chodník je tak úzkej, že tam se nedá pořádně jít.

Z: Já myslím, že pomohlo i to, že se na ty stezky a chodníky začaly kreslit ty piktogramy, že lidi začali vnímat po sedmi letech, že tam je cyklostezka.

L: Položím další otázku: **Jestli mi můžete vyjmenovat nějaká opatření na území města Jihlavy, který se v posledních letech provedla, nebo jestli mi můžete vyjmenovat nějaký návrhy, který opatření tady ještě nejsou a mohly by se relativně snadno uskutečnit.**

T: Já jsem si všimla a teď jsem zjistila jak se tomu říká – předsunutých pruhů pro cyklisty, je to teda to co je na křižovatce před autama, což mi přijde jako ohromě zajímavá věc, že tam to místo pro mě je, jako pro cyklistu, ale já bych si nikdy nestoupla před to auto, já tomu vlastně úplně nerozumím, protože já vždycky stojím na tom krajíčku, ideálně za tou čarou trošku, tak aby mě to auto nesmetlo, když se rozjede. A asi teda mám právo tam stát a jet teda pomalu a on má za mnou jet.

Z: Ty máš tou křižovatkou projet první, aby o tobě věděl.

L: A to je ve vyhláše, že cyklista, kterej se přibližuje v koloně stojících aut a jede pomalu, tak může auta objíždět zprava.

Z: Ano, jediná výjimka, předjíždět zprava.

L: No a jde o ten subjektivní pocit, co to je ta malá rychlost, ale může předjíždět zprava až na začátek té stojící kolony, a to si myslím ti řidiči často ani nevědí, protože tu pravou stranu si prostě a jednoduše nehlídají, málokdo to ví.

M: Takže to je ta osvěta, možná že i tady by se to ty auta naučila.

L: Tak to jsme u těch předsažených pruhů pro cyklisty, nějaký jiný opatření?

T: Cyklostojany, tam kde jsou cyklostojany, o který se fakt dá opřít kolo a zamknout k němu, nějak inteligentně.

L: Cyklostojany, který jsou teda plně funkční, kam můžeš to kolo postavit bezpečně, že by ti tam nehrozilo, že se to kolo vyvrátí v ráfku.

J: Panduláci.

T: Jako panduláci docela fungují, nebo takový ty účka.

MP: Čím je to jednodušší, tím je to efektivnější.

L: Tady jsou stojany, který absolutně nejdou s trendem, protože dneska nějaký větší kolo nebo se širšíma pláštěma tam prostě nedostaneš.

V: To je na Českým mlýně, tam se kolo nedá postavit.

T: Takový ty betonový.

L: Jasně, je to velká páka, jak je to kolo vysoký, tak se to vyvrací a třeba konkrétně u těchto stojanů to kolo prostě nedrží. Takže cyklostojany asi ano, ty jsou výborný, ale musí být plně funkční.

MP: V rámci nějakých těch vylepšení by se určitě dalo uvažovat o cykloboxech, to jsou takový ty krabice, do kterých se dá zamknout kolo bezpečně zavřít.

L: Třeba v centru nebo u škol, kde bys to viděl?

MP: Já bych to dal k nějakým významným budovám, určitě by to mělo být na nádražích, ať už na autobusovém nebo na vlakovém, je dobrý nápad to dát k ZOO, k bazénu, u zimáku. To kdyby bylo u zimáku, tak nepotřebujem parkoviště.

M: Já myslím, že určitě i u těch škol by se to hodilo.

Z: A ve vyhlášce dokonce je, že se na parkovištích má počítat s parkovacím místem pro kola a pro motorky. Akorát to nikdo nedodrží, zvlášť některé stavební úřady.

M: A mně by se takovej box líbil dole u Modety, protože jsme vždycky na tréninky jezdili na kole a jakmile jsme si ho tam normálně přivázali, tak dost často jsme přišli a bylo bez sedla, bez jednoho kola apod.

J: Nebo Vodní ráj.

Z: Asi by to mělo bejt tam, kde jsi delší dobu, takže jako u ZOO, Vodního ráje, prostě tam, kam nejdeš na půl hodiny. Takže jakmile tam dojedeš třeba i s těma dětma, tak ty malý kola taky nikam nepřivážeš.

L: Čili v tomhle má Jihlava mezery, souhlasíte?

Souhlasné pokyvování hlavou

J: Já bych ještě udělal cykloopatření v centru města, že když jedu na kole v centru města, v pěší zóně, tak nevím, kam mám jet, po chodníku nepojedu, myslím, že takový ten vyhrazený pruh někde u krajů chodníků.

MP: Jako na Benešce třeba?

Z: Tam máš na tabuli napsáno, že můžeš jezdit normálně po silnici.

J: No byl by to vyhrazený pruh pro toho cyklistu, protože to je plné lidí. Nebo náměstí, všichni jezdí přes to náměstí, jak si vzpomenou.

T: Já jezdím Beneškou každéj den a překvapuje mě, jak tolerantní chodci vůči mně i jsou, že většina počká, vždycky na sebe koukneme, jenom s autama tam mám problémy.

L: Ve vyhlášce je, že pokud se pohybuje v pěší zóně dopravní prostředek, což je i kolo, tak má před chodci přednost, to si myslím, že se taky moc nedodrhuje v těch našich zónách, že ty chodci si to vůbec neuvědomují.

MP: Když už jsme u tý Benešky, tak je určitě dobrý, že je to cykloobousměrka.

J: Jo to je takový to opatření, že v hodně jednosměrek je pod tou značkou ta malá šipka, taková malá tabulka dodatková a mělo by to asi bejt na víc místech.

MP: A ještě máme pumpičku na Českým mlýnu.

V: *Já jsem si jí všimla, když jsem tam jela s kočárem a to jsem si říkala, že to je dobrej nápad.*

M: *Ale pozor, já už jsem viděla, jak tam tatínek holčičce pumpoval kolo.*

Z: Já mám ještě jedno, co by se provést mohlo – to jsou takový ty pítka a to, když jedeš po cyklostezce na doplnění vody a pak nám v Jihlavě ještě chybí nějaký totem, já jsem to viděl někde v Uherském Hradišti, kde jsou jednoduše na nějakým kůlu přivázaný základní věci na opravu kola, abys mohl dítěti upravit sedlo a tak, musí to bejt nějaký vandaluvzdorný.

MP: A ještě chci zmínit Stříbrný pomezí, jako takovej informační systém.

L: Vidím, že máte spoustu námětů. Já se posunu dál. **Kdybyste mi mohli za sebe říct, která cyklostezka v Jihlavě je skutečně ta nejpovedenější, která má vaše kladný hodnocení.**

Z: Já bych o jedný věděl, o cyklostezce okolo Kauflandu, tam vůbec v tý teď nově vybudovaný sportovně relaxační zóně okolo Českého mlýna, kde ta třímetrová cyklostezka už je moc úzká, tam je tolik lidí, že by se uživila třeba pětmetrová. Celý to nově pojmenovaný Stříbrný údolí, který od Kauflandu potom by se dalo protáhnout okolo ČOVky do Luk na trasu Jihlava-Třebíč-Raabs, protože skoro každej Jihlavák už v Lukách byl na kole.

M: *Jinak se začíná stávat populární ta nově vybudovaná cyklostezka na Skalce, tam když se začínala stavět, tak byla hrozně široká a nechápala jsem, proč je tam taková dálnice, ale teď tam opravdu ty lidi sviští hodně. Buď jenom s dětma, že jezděj tam a zpátky nebo jedou nahoru do Pístova a pak se napojí nahoru na Okrouhlík.*

L: To jste mi řekli, co se povedlo, a teďka naopak co se nepovedlo, něco co je předmětem kritiky a co se vám v Jihlavě nelíbí.

T: Určitě ta podél Gymnázia, kde se vlastně redukoval chodník kvůli tomu, tam byla frekventovaná pěší cesta.

L: Třeba se to zklidní, až se přesune ten dopravní terminál z hlediska chodců.

T: Možná zklidní, ale ten chodník, tam došlo k moc velký redukci. Chodník v centru města nemůže být takhle úzkej.

J: Kdyby to nebyla zrovna tahle cesta a nebyl u toho ten gympl, tak je to asi v pohodě.

Z: Průmka, hlavní cesta na autobusák z náměstí.

MP: polytechna, zimák, všechno se tam schází.

J: I ta cyklostezka dál od křižovatky, co je teď ten nový semafor, tam dál k odboru dopravy, tam taky každý chodí, byť tam jsou cedule.

L: A vy byste iniciovali, aby se ta cyklostezka zrušila, aby se vrátil chodník a třeba zkusit nějaký jiný opatření?

J: Ale ono to tam má svůj význam.

L: Třeba cyklopruhů na tý komunikaci?

J: Na úkor čeho, zeleně, parkoviště?

Z: Já si myslím, že tam by cesta byla v tom, že to je jednosměrka nahoru, tak aspoň nahoru pustit ty cyklisty ve směru s autama, tam vůbec není důvod, aby jezdili jiný auta než ty, co tam parkujou a bydlí. Takže třeba vymístit ten pruh nahoru do kopce a nechat ty cyklisty jezdit po silnici a dolů z kopce budiž, protože ta jednosměrka je tam úzká.

M: Ty cyklisti tam jezděj, takže ne zrušit, ale ty chodci jsou tam uzurpovaný, navíc ten chodník je úplně u hrany těch baráků, takže se ani nedá počítat šířka toho chodníku, protože nikdo nejde až na tý poslední dlažce. Možná i na úkor toho metrového pásu tý zeleně, protože je stejně pošlapaná.

J: Takže to zkusit vzít přes Třidu Legionářů, když teď to navazuje na Keťásek, ale komu se chce tam ten hroznej krpál šlapat, ale nahoru se nějak musím dostat, tak to

zkusit k městskému nádraží a nějak to tam stočit do tunelu anebo to vzít tam přes ten park za odborem dopravy a tam to nějak stočit, aby se to dalo být o ulici objet .

L: Tak díky za zodpovězení týhle otázky a přesunem se k předposlední. **Chtěl bych se Vás zeptat, jestli máte nějaký námět na cyklostezku, která by se v Jihlavě, ať už v okrajových částech nebo i jinde, třeba i v centru měla dobudovat, potažmo jestli máte povědomí o cyklogenerelu, který má Jihlava zpracovaný a víte, který cyklostezky v něm jsou zahrnutý a nejsou zrealizovaný, tak jestli vás některá z nich zaujala, aby se v co nejbližší době zrealizovala.**

J: Já si myslím, že do takového Bosche by měla vést nějaká cyklostezka, protože s rozvojem cykloturistiky a cyklodopravy a v tom množství lidí, kteří nejenom v Boschi samozřejmě i v těch fabrikách vedle pracují, tak že ty lidi by tam jezdili.

V: Tak my víme třeba od známých, že ty co pracují v Boschi, tak klidně jezděj i po přivaděči, než aby jezdili autobusem přes celou Jihlavu, i když teď jsou teda ty expresní linky MHD, ale i tak radši jedou na kole, protože jsou tam třikrát rychlejc, než kdyby jeli autobusem nebo autem. A potom to co zmínila M, směrem na Slunce, tam do té oblasti že tam je to zatím, na to že z toho náměstí jdou paprsky skoro do všech směrů, tak to Slunce je takový zatím tímhle nepolíbený.

L: Je to takový poměrně velký sídliště.

M: To souhlasím a navíc se tam pořád staví dál, tak by tam měla být bezpečná cesta.

V: Navíc jsou tam pak chaty.

J: Tam vlastně skončíš u městské policie a tam pak dál už to není tolik frekventované.

M: Já bydlím v té horní části u Znojemský a tam není vůbec nic, musím přejít velkou silnici co vede na Brtnici, takže s těma dětma tam jdu přes ten přechod, pořád někde v uličkách je kontroluju, jestli tam někdo nevyjede, takže tam by se to hodilo moc. A co se týká toho Bosche, tak máme někde nějakou cyklostezku trošku v Hruškových Dvorech, kam můžou ty lidi aspoň trošku dojet za prací, ale do toho Bosche není vůbec nic, buď jezdí po přivaděči, nebo jezdí po Pávovský, která je taky úplně katastrofální, tam je taková strašná frekvence kamionů. Ani ten Pávov jako

takovej není napojenej, přitom z toho Pávova se potom dá jet dál do přírody, takže i pro ty občany toho Pávova.

Z: Pro tu rekreační část, protože Pávov to je taky velký koupaliště, kempink, takže i spojení jedinýho kempinku v Jihlavě s centrem.

MP: Já jsem se díval na výsledky Do práce na kole, soutěže, která bude v Jihlavě už asi popáté a Bosch, Automotive i ten Jipocar, pravidelně jsou v první pětce, kdy ten Bosch měl kolem 80 lidí, který jezdí na kole, nebo který se přihlásili a ten měsíc jezdili na kole, tak to už jsou velký čísla.

MB: Já v návaznosti na ty zaměstnavatele si myslím, že by se mělo pokračovat i směrem do Hruškových Dvorů, do průmyslové zóny.

M: *Čím to bude bezpečnější, tím víc lidí to bude využívat, teď jedou ty, co se nebojí, ale spousta lidí by to kolo aspoň v létě využilo, když tam budou mít cyklostezku, a budou to víceméně sváteční jezdci.*

V: *Já bych ještě doplnila podél pivovaru, protože tam vede z města cyklostezka přes park, končí za křižovatkou a je tam chodník, po kterým jezdí cyklisti i rodiny s dětma a je to tam poměrně frekventovaný, protože tou cestou se chodí na Dolinu asi víc než podél Jiráskový, je to takový slepý místo. A pak za další křižovatkou začínaj další cykloopatření a podél toho chodníku není nic. A protože na druhý straně silnice je dost širokej chodník, tam myslím, že zrovna tady by klidně ta cyklostezka mohla být.*

L: Děkuju za odpovědi, v podstatě jste se shodli na tom, že ta severní část Jihlavy by se měla propojit. A navážu poslední otázkou, která s tím víceméně souvisí. **Jaký by měl být přístup těch zaměstnavatelů vůči těm lidem, kteří se aktivně dopravují at' už na kole nebo koloběžce do práce. Měli by je ti zaměstnavatelé nějak motivovat anebo jim dávat nějaký výhody?**

J: Určitě to zázemí, dělám to hlavně pro sebe, že jedu do práce na kole, možná tam budu rychlejc, dělám něco pro sebe, je to nějaká fyzická zátěž, ale co bych hlavně čekal, je to bezpečné uložení toho kola, může se to stát jakkoli, někdo ti něco z toho kola vezme, tak třeba kamerový systémy.

V: *Já myslím, že to je základ, mít to kolo kam dát, kde se umejt, převlíct, protože ne všichni pracujou ve fabrice, kde ty sprchy bejvaj a to zázemí na převlečení, ale ty*

úřady nebo jiný služby, tak tam na to asi zvyklí nejsou, že by někdo ráno přišel a chtěl se tam vysprchovat. A pak třeba poskytnou těm zaměstnancům nějaký bezpečnostní prvky, blikačky, reflexní pásy, nebo vesty. Pro toho zaměstnavatele to takovej náklad není, ale pro ty zaměstnance je to přínos z hlediska bezpečnosti, když už se do toho provozu vydaj, tak aby byli vidět.

Z: Já myslím, že hlavně by to ti zaměstnavatelé měli podporovat, protože pak každej zaměstnanec brečí, že nemá parkovací místo, všichni se s tím místem perou a ty argumenty pro cyklistiku mluví jednoznačně, skladnost kola a auta, o tom zdravotním stavu zaměstnanců, pro toho zaměstnavatele to jsou argumenty jednoznačný.


L: Na závěr chcete ještě někdo něco doplnit? ... Jestli ne, tak vám chci moc poděkovat, vaše odpovědi jsou pro mě velice hodnotný a určitě je využiju v praktický části svý bakalářský práce.

Příloha č. 2 Prohlášení účastníků focus group

Svým podpisem stvrzuji, že souhlasím s použitím nahrávek z focus group rozhovoru pro potřeby vědeckého výzkumu. Tazatel se zavazuje, že získaná nahrávka nebude poskytována jiným osobám a bude použita pouze k výzkumným účelům v rámci bakalářské práce, a to v souladu s obvyklými etickými zásadami vědeckého výzkumu.

V Jihlavě dne 9. 3. 2017

Podpis účastníka focus group


Bam
Lipová
Pátek
K
NS
Cílová

Podpis tazatele



Příloha č. 3 Fotodokumentace z terénního průzkumu







