

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra humanitních věd



Bakalářská práce

Zdravé město Litoměřice – problematika cyklodopravy

Jan Grund

© 2021 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jan Grund

Veřejná správa a regionální rozvoj – k.s. Litoměřice

Název práce

Zdravé město Litoměřice – problematika cyklo dopravy

Název anglicky

Healthy Town Litoměřice – Issue of Bicycle Transport

Cíle práce

Cílem práce je zhodnocení situace v cyklo dopravě ve městě Litoměřice a dále zhodnocení postojů občanů k tomuto druhu dopravy. Na tomto základě budou dále formulována doporučení pro město Litoměřice v oblasti rozvoje města se zaměřením na cyklo dopravu.

Metodika

Z metodologického pohledu bude využito především techniky studia dokumentů odborné povahy a sekundární analýzy dat. Také bude využito primárního sběru dat pomocí ankety zjišťující postoje obyvatel města Litoměřice k využívání cyklo dopravy.

Doporučený rozsah práce

30 – 40 stran

Klíčová slova

Doprava, cyklodoprava, infrastruktura, Litoměřice, zdravé město

Doporučené zdroje informací

- ESKELINEN, Heikki, et al.: Competitiveness, Localised Learning and Regional Development: Specialization and Prosperity in Small Open Economies, Taylor and Francis, 2002. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com.infozdroje.czu.cz/lib/czup/detail.action?docID=169634>.
- KADEŘÁBKOVÁ, J. – PEKOVÁ, J. *Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-910-4.
- MATES, P. – WOKOUN, R. *Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy*. Praha: Prospektrum, 2001. ISBN 80-7175-100-6.
- PEKOVÁ, J. *Finance územní samosprávy : teorie a praxe v ČR.*
- TOTH, D. *Ekonomie a management sociálního rozvoje*. Praha: galileo, 2013. ISBN 8-7041-5555-0.
- TOTH, P. *Ekonomické aktivity obcí a měst*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-491-6.
- WOKOUN, R. *Regionální rozvoj : východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.
- WOKOUN, R. *Základy regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. ISBN 978-80-7380-304-9.

Předběžný termín obhajoby

2020/21 ZS – PEF (únor 2021)

Vedoucí práce

Ing. Jakub Husák, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra humanitních věd

Elektronicky schváleno dne 29. 11. 2020

prof. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 11. 2020

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 29. 11. 2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci „Zdravé město Litoměřice – problematika cyklo-dopravy“ jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 27. listopadu 2020

Jan Grund

Poděkování

Velmi rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce, Ing. Jakubu Husákovi, Ph.D., za odbornou spolupráci, cenné připomínky a rady, které mi poskytl při zpracování této bakalářské práce.

Souhrn:

Práce se zabývá problematikou cyklodopravy ve městě Litoměřice. Město se dlouhodobě potýká s problémem nadbytečné automobilové dopravy, která devastuje především historické centrum města. Jedním z řešení tohoto problému by mohlo být zvýšení zájmu o cyklodopravu mezi obyvateli měst a zároveň i jejich přesvědčení o tom, že tento druh dopravy jim může přinést i jiné klady, než pouze zlepšení fyzické kondice. Postoje obyvatel budou zjišťovány na základě ankety, která bude probíhat online formou. Anketa bude vytvořena ve spolupráci s pracovníkem Odboru regionálního rozvoje z Krajského úřadu v Ústí nad Labem. Výsledky výzkumu budou dále použity pro účely vyhodnocení úspěšnosti propagace cyklodopravy v kraji.

Klíčová slova:

Doprava, cyklodoprava, infrastruktura, Litoměřice, zdravé město

Summary:

This thesis deals with the problematics of the utility cycling in a selected municipality. The town of Litoměřice is, in a long time perspective, strongly affected by the problem of excessive road transport, which predominately devastates its historical center. One of the possible solutions could probably be increase in utility cycling amongst the inhabitants of the town. In the same time it could positively affects their attitude to the fact, that this way of transport could bring them many other advantages, not only a better physical condition. The opinions of the town population will be gathered by online questionnaire. It will be created in cooperation with an employee of Regional Development Department of the Ústí region. The results of this research will be further used to evaluate the successfulness of the utility cycling propagation in the Ústí region.

Keyword:

Transport, bicycle transport, infrastructure, Litoměřice, healthy town

Seznam zkratk:

Zkratka	Význam
ODS	Občanská demokratická strana
ČSSD	Česká strana sociálně demokratická
EV	EuroVelo
ECF	Evropská cyklistická federace
EU	Evropská unie
mj.	Mimo jiné
MA21	Místní agenda 21
MAS	Místní akční skupina
NSRCD ČR	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky
str.	strana
VS	Veřejná správa

Obsah

Seznam zkratk:	8
1. Úvod	10
2. Cíle a metodika	11
3. Teoretická část	13
3.1. Regionální rozvoj	13
3.1.1. Region	14
3.1.2. Obec	14
3.1.3. Zdravé město	15
3.1.4. Místní Agenda 21 (MA21)	16
3.2. Cyklodoprava	18
3.2.1. Výhody cyklodopravy pro obec	19
3.2.2. Cyklodoprava v Evropě	20
3.2.3. Evropská cyklistická federace (ECF)	20
3.2.4. EuroVelo (EV)	21
3.2.5. Cyklodoprava v České republice	23
Strategické cíle na národní úrovni	23
Strategické cíle na místní úrovni	24
4. Charakteristika zkoumané oblasti	26
4.1. Okres Litoměřice	26
4.1.1. Demografické údaje	27
4.1.2. Migrace v okrese Litoměřice	27
4.2. Město Litoměřice	28
4.2.1. Historie města	29
4.2.2. Správa města a její vnitřní organizace	30
5. Analytická část	32
5.1. Charakteristika respondentů	33
5.2. Vyhodnocení ankety	37
5.3. Shrnutí výsledků ankety a doporučení	53
6. Závěr	56
7. Seznam použitých obrázků a tabulek	58
8. Seznam použitých zdrojů	60

1. Úvod

Cyklistika je v posledních několika letech opět na vzestupu. Lidé ji kromě sportovních účelů provozují i pro rekreaci, čím dál častěji ovšem i k přepravě, ať už do škol, zaměstnání, k lékaři apod. Vedle rozvoje cyklodopravy je možno také pozorovat, že města se v současnosti snaží prosazovat dopravu bez aut, především v centrech, která jsou každoročně navštěvována turisty z různých koutů republiky, ale také těmi zahraničními. Tento trend je v současné době sledován i ve městě Litoměřice, na které se tato bakalářská práce zaměřuje. Vedení města se snaží „odklonit“ z centra města automobilovou dopravu, která hyzdí historické náměstí a dodávají mu spíše image velkého parkoviště, které se obyvatelé města naučili používat při svých nákupech, dojíždkách k lékaři, do práce apod.

Ze strany města dochází k nejrůznějším snahám o regulaci tohoto problému, např. v loňském roce po dobu dvou týdnů uzavřelo polovinu náměstí pro automobily a vytvořilo zde provizorní pěší a odpočinkovou zónu. Tento krok rozdělil obyvatele města na dva tábory – první z nich tento krok vítal, a volal po jeho uzavření na stálou dobu, druhý se bouřil především z důvodu nedostatku parkovacích míst v centru města. Město se snaží problém s parkováním vyřešit nejen snížením hodinové sazby parkovného v odlehlých částech centra města, ale také plánovaným vybudováním nadzemních garáží u budovy Okresního soudu či podzemních v bývalém tunelu na skladování zeleniny na kraji města u Tyršova mostu.

Dalším řešením tohoto problému by mohla být i podpora cyklodopravy ze strany města, příp. kraje. V současné době můžeme sledovat, že v řadě českých měst je cyklodoprava velice populární, jako příklad můžeme uvést město Hradec Králové, dále je možné sledovat zvyšující se poptávku i po elektrokolech, koloběžkách a elektrokoloběžkách. I v okolí Litoměřic je možné najít rozsáhlou síť cyklostezek, hlavní tepnu v tomto směru tvoří Labská stezka, jejíž trasa začíná ve Špindlerově mlýně a končí v německém Cuxhavenu, u ústí řeky Labe do Severního moře.

Pro efektivní podporu cyklodopravy je však nutné znát i postoje a případné návrhy nejen obyvatel města Litoměřice, ale také těch, kteří do tohoto města dojíždí ať už za vzděláním, prací nebo pouhou rekreací. Tím se zabývá tato bakalářská práce, v rámci které byla vytvořena internetová anketa určena právě tomuto okruhu lidí.

2. Cíle a metodika

Cílem práce je zhodnocení situace v cyklo dopravě ve městě Litoměřice a dále zhodnocení postojů občanů Litoměřic a okolních měst a vesnic k tomuto druhu dopravy, např. z hlediska bezpečnosti či jejich odpovědnosti k životnímu prostředí na základě ankety. Zjištěná data budou následně použita k formulaci doporučení pro město Litoměřice a okolí v oblasti rozvoje města - cyklo dopravy. Samotné město má zájem na podporu nemotorové dopravy především v centru města, kde se již dlouhodobě snaží omezit automobilovou dopravu.

Z metodologického pohledu bude využito dat primárních i sekundárních. Data primární bude tvořit anketa zjišťující postoje obyvatel města Litoměřice k využívání cyklo dopravy a motivů, které by je přesvědčily k upřednostnění tohoto druhu dopravy před automobilovou. Osloveno bude celkem 300 respondentů, a dotazování proběhne online formou.

Anketa bude obsahovat otázky identifikační – pohlaví a věk respondentů, jejich zaměstnání – a dále ty, které budou zjišťovat postoj dotazovaných k tomuto způsobu dopravy (např. jak často využívají jízdní kolo při cestování do škol/zaměstnání, jak často ve volném čase, nebo naopak proč příliš nevyužívají tento způsob dopravy apod.). V rámci dotazování budou zjišťovány i motivy, které by respondenty mohly přesvědčit k upřednostnění tohoto druhu dopravy (zvýšení bezpečnostních prvků pro cyklisty na silnicích ve městě, počtu stojanů na jízdní kola v centru města, ale i u pracovišť a škol, zlepšení průjezdnosti na kole v některých částech města apod.) Výsledná data budou následně zpracována, vyhodnocena a následně použita k formulaci doporučení pro město Litoměřice.

V bakalářské práci budou využita i sekundární data – především tisková zpráva shrnující výsledky ankety „Cyklo doprava v Litoměřicích očima občanů“. Tato bakalářská práce se zaměřovala na podobné cíle, jako výše uvedená anketa, zároveň se však zaměřovala i na problematiku cyklo dopravy z hlediska Ústeckého kraje. Krajský úřad Ústeckého kraje již několik let se svou kampaní Brána do Čech láká turisty nejen z Ústeckého kraje, ale i z ostatních částí republiky a také zahraničí, k návštěvě místních přírodních a kulturních památek v Kraji. Do této kampaně spadá i podpora cyklo dopravy, z toho důvodu bylo pracovníkem Krajského úřadu Ústeckého kraje zadán požadavek na tvorbu takového dotazníku, který

bude zkoumat nejen stav cyklo dopravy v Litoměřicích a okolí, ale také zhodnotí dosavadní aktivity v rámci kampaně Brána do Čech (zda se zvýšila motivace lidí využívat jízdní kola k dopravě, zda využívají jízdní kolo při výletech do okolí apod.). Dále práce využívá interní dokumenty z přípravy dílčího projektu „Litoměřice známě před i za svými hradbami – Generel cyklostezek a turistických tras regionu Litoměřice a okolí v podmínkách Českého středohoří“, které pro účely práce poskytli zaměstnanci Městského úřadu Litoměřice. Ti dále slíbili, že v případě potřeby bude možné si vyžádat další dokumenty, které budou potřebné k vyhodnocení stanovených hypotéz a k následnému dokončení bakalářské práce.

3. Teoretická část

Teoretická část se nejprve zaměřuje na výklad pojmů z oblasti cyklotopravy, které se tato práce věnuje především. Pro účely této části budou vysvětleny i pojmy týkající se regionálního rozvoje, které jsou podstatné pro pochopení dále řešené problematiky, především v oblasti Evropských fondů, z nichž je možné financovat projekty, související právě s cykloturistikou.

3.1. Regionální rozvoj

Wokoun uvádí, že definice regionálního rozvoje není zcela přesně dána. Přesto se můžeme setkat se dvěma přístupy, kterými můžeme tento pojem chápat a charakterizovat – **přístup akademický** a **přístup praktický**.

„Akademický přístup chápe regionální rozvoj jako aplikaci nauk, zejména ekonomie, geografie a sociologie, řešících jevy, procesy, vztahy systematicky vymezeného prostoru (území), které jsou ovlivňovány přírodně-geografickými, ekonomickými a sociálními podmínkami v daném regionu¹.“ Tento způsob pohledu na regionální rozvoj se občas také nazývá jako regionalistika, nebo také regionální věda. Druhý způsob označení však není správný.

„Dle praktického způsobu chápání je regionálním rozvojem míněno vyšší využívání a zvyšování potenciálu daného systematicky vymezeného prostoru (území) vznikající v důsledku prostorové optimalizace socioekonomických aktivit a využití přírodních zdrojů.“² Řečené zvýšení a vyšší využití se projevuje např. zvýšením životní úrovně obyvatel, lepší konkurenceschopností daného regionu, ale také třeba zlepšením životního prostředí. Úspěšnost lze sledovat za pomoci takových ukazatelů, jako je např. HDP/obyvatele, míra nezaměstnanosti, průměrná mzda, vzdělanostní struktura apod. Praktický způsob chápání regionálního rozvoje využívají především, jak dále uvádí Wokoun, neakademické instituce, tedy zejména krajské, městské a obecní úřady, či soukromé společnosti. Vzhledem k tématu této práce budeme na regionální rozvoj pohlížet přístupem praktickým.

¹ WOKOUN, René. Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování). Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0., str. 11

² WOKOUN, René. Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování). Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0., str. 11

3.1.1. Region

Stejně jako není zcela jasně formulována definice regionálního rozvoje, ani v případě pojmu Region není stálá a jasně stanovena všeobecně přijatelná definice. A to přesto, že se tento pojem hojně používá. Tento problém lze překonat tím, že region budeme chápat jako „komplex vznikající regionální diferenciací krajinné sféry. Analýza a hodnocení regionů je tradičním a současně vysoce moderním úkolem regionalistiky³.“ Skokan definuje region jako „území vymezené na základě společenských znaků (rysů či kritérií)“⁴.

3.1.2. Obec

Autoři Wokoun a Mates charakterizují obec jako „základní územní samosprávný celek, územní společenství občanů, které má právo na samosprávu⁵.“ Dle Zákona o obcích 128/2000 Sb. je obec veřejnoprávní korporací, má vlastní majetek a zároveň pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem.⁶

V České republice se nachází celkem 6253 obcí a měst. Městem se může stát obec, která má alespoň 3000 obyvatel a kterou tak na její návrh stanoví předseda Poslanecké sněmovny po vyjádření vlády (obce, které byly již městem v den nabytí účinnosti zákona o obcích, jsou městem stále, a to bez ohledu na počet obyvatel). Obec je samostatně spravována zastupitelstvem obce; dalšími orgány obce jsou rada obce, starosta, obecní úřad a zvláštní orgány obce. Město je samostatně spravováno zastupitelstvem města; dalšími orgány města jsou rada města, starosta, městský úřad a zvláštní orgány města⁷. Obce spravují své záležitosti na základě tzv. samostatné působnosti, což znamená že státní či krajské orgány mohou do samostatné působnosti zasahovat pouze v případě, že to vyžaduje ochrana zákona a pouze

³ MATES, Pavel a René WOKOUN. Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy. Praha: Prospektrum, 2001. ISBN 80-717-5100-6, str. 113.

⁴ SKOKAN, Ladislav. O geografické regionalizaci a „učení o zemích“ a regionech ve školské (ale nejen školské) geografii. In JERÁBEK, Milan; PEŠTOVÁ, Jana. Regionalizace České republiky: formování regionů, jejich funkce, význam pro začleňování do evropského prostoru: sborník referátů z mezinárodní konference. 1. vyd. Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně, 1999. ISBN 80-7044-257-3. Str. 24.

⁵ MATES, Pavel a René WOKOUN. Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy. Praha: PROSPEKTRUM, 2001. ISBN 80-7175-100-6, str. 75.

⁶ KOUDELKA, Zdeněk. Zákon o obcích (obecní zřízení): komentář. Praha: Leges, 2019. Komentátor. ISBN 978-80-7502-335-3.

⁷ KOUDELKA, Zdeněk. Zákon o obcích (obecní zřízení): komentář. Praha: Leges, 2019. Komentátor. ISBN 978-80-7502-335-3.

takovým způsobem, který zákon stanoví. Obec v přenesené působnosti vykonává státní správu. Tento výkon byl obci svěřen na základě zákona.⁸

Obce mají také oprávnění podnikat. Ačkoliv toto oprávnění zákon o obcích doslova neuvádí, nález Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 717/01 odstraňuje tento nedostatek. V odůvodnění je kromě jiného uvedeno, že „... při výkonu opatrovnictví nejde o výkon funkce veřejnoprávního orgánu místní veřejné správy, ale jde o výkon funkce vyplývající z toho, že **obec je právnickou osobou, tedy osobou soukromoprávní**. Žádný zákon obci nezakazuje, že nemůže být podnikatelem, resp. že nemůže vykonávat podnikatelskou činnost. Obec není subjektem, který je primárně povolán k výkonu podnikatelské činnosti, ovšem tato možnost není zákonem vyloučena.⁹“

3.1.3. Zdravé město

Koncem 80. let 20. století vznikl program Světové zdravotní organizace (WHO) s názvem „Zdravé město WHO“. V současné době můžeme v Evropě nalézt zhruba 1300 tzv. Zdravých měst, v celkem 30 zemích. Koncept Zdravého města nemá pevně stanovenou definici, nicméně jej můžeme chápat jako „hnutí municipalit a regionů v Evropě, která systematicky postupují ke kvalitě života a zdraví svých obyvatel podle Cílů udržitelného rozvoje OSN (tzv. SDGs) a dokumentu Zdraví 2020 WHO¹⁰.“

V České republice Zdravá města koordinuje a reprezentuje asociace Národní síť Zdravých měst ČR (dále NSZM ČR). Ve zkratce můžeme říci, že města a obce zapojená do tohoto programu spojuje snaha o kvalitnější, spokojenější a zdravější život jejich občanů. Z toho důvodu se soustřeďují na životní prostředí v dané oblasti, ale také životním stylem a prostředím. V rámci tohoto programu probíhají pravidelně celostátní projekty a kampaně, jako je např. Světový den bez tabáku, Den Země, Evropský týden mobility, Národní dny bez úrazu, apod. Ke dni 9. listopadu 2020 měla NSZM ČR celkem 131 členů, s regionálním vlivem na

⁸ ČMEJREK, J., BUBENÍČEK, V., LUHANOVÁ, M. Politika v regionálním rozvoji: úvod do studia. Vyd. 1. Praha: Credit, 2004, ISBN 80- 213-1157-6, str. 162

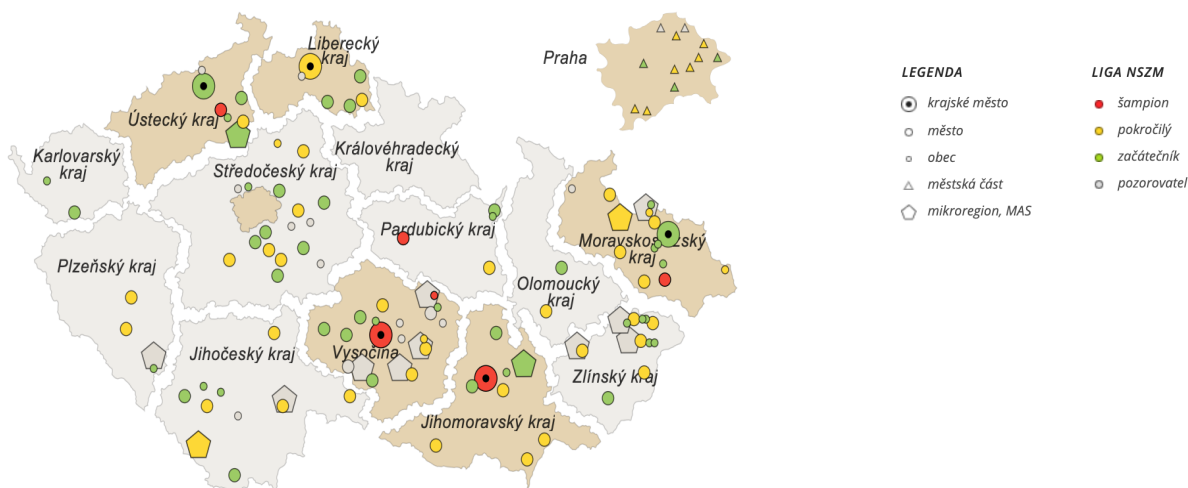
⁹ MV ČR, Stanovisko odboru dozoru a kontroly veřejné správy Ministerstva vnitra č. 16/2009, 2009

¹⁰ NÁRODNÍ SÍŤ ZDRAVÝCH MĚST ČR. [online]. 2020 Mezinárodní program ZDRAVÉ MĚSTO WHO (WHO Healthy Cities). Dostupné z <https://www.zdravamesta.cz/cz/projekt-zdrave-mesto-who-who-healthy-cities-project> (citováno dne 09.11.2020)

2434 měst a obcí, ve kterých žije 5,995 milionu obyvatel, což činí celkem 56 % populace České republiky¹¹.

Obrázek 1: Mapa vyznačující členské municipality v programu NSZM ČR

Zdravá města, obce, regiony – přehled a kontakty



Zdroj: Národní síť Zdravých měst ČR, 2020, webové stránky

3.1.4. Místní Agenda 21 (MA21)

Ministerstvo vnitra České republiky charakterizuje MA21 jako „*nástroj ke zlepšování kvality veřejné správy, strategického řízení, zapojování veřejnosti a budování místního partnerství, s cílem podpořit systematický postup k udržitelnému rozvoji na místní či regionální úrovni*¹².“ Je dobré zdůraznit, že MA21 je nástroj zcela dobrovolný. Gestorem tohoto programu je Ministerstvo životního prostředí, praktické nastavení a hodnocení postupu realizátorů MA21 projednává a schvaluje Pracovní skupina MA21 Rady vlády pro udržitelný rozvoj.

¹¹ NÁRODNÍ SÍŤ ZDRAVÝCH MĚST ČR. [online]. 2020 Zdravá města, obce, regiony – přehled a kontakty. Dostupné z <https://www.zdravamesta.cz/cz/koordinatori-zm-kontakty> (citováno dne 09.11.2020)

¹² MV ČESKÉ REPUBLIKY. [online]. 2017. Metody (místní Agenda 21, CAF, Benchmarking, Charta občana). Dostupné z <https://www.mvcr.cz/clanek/kvalitni-verejna-sprava.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d> (citováno dne 09. 11. 2020)

Samotný dokument Agenda 21 byl přijat na summitu OSN v brazilském Rio de Janeiro již v roce 1992. Právě v tomto dokumentu je jasně vymezen cíl a kroky MA21. Např. kapitola 28 tohoto dokumentu říká: „*Velké množství problémů a řešení obsažených v Agendě 21 má své kořeny na úrovni místních aktivit; participace a spolupráce místních úřadů bude proto faktorem určujícím úspěšnost realizace jejich cílů. Místní úřady vytvářejí, řídí a udržují ekonomickou, sociální a environmentální infrastrukturu, dohlížíjí na plánování, formují místní politiku životního prostředí a předpisy a pomáhají při implementaci národní a subnárodní environmentální politiky. Protože jsou úrovní správy nejbližší lidem, sehrávají důležitou roli ve výchově, mobilizaci i při reakci na podněty veřejnosti a napomáhají tak dosažení udržitelného rozvoje.*“¹³

Místní Agenda 21 se zaměřuje na celkem 11 oblastí, které zapojené obce a regiony pomocí tohoto nástroje postupně rozvíjí pro zlepšení úrovně udržitelného rozvoje. Konkrétně se jedná o :

- Správu věcí veřejných,
- Územní rozvoj,
- Životní prostředí,
- Udržitelnou spotřebu a výrobu,
- Dopravu a mobilitu,
- Zdraví,
- Místní ekonomiku a podnikání,
- Vzdělávání a výchovu,
- Kulturu a volný čas,
- Sociální prostředí,
- Globální odpovědnost¹⁴.

Problematika cyklodopravy spadá konkrétně do oblasti Doprava a mobilita.

¹³ MISTNI AGENDA 21 [online]. 2020. Historie a mezinárodní kontext. Dostupné z <https://ma21.cenia.cz/cs-cz/úvod/proveřejnost/historieamezinárodn%C3%ADkontext.aspx> (citováno dne 09. 11. 2020)

¹⁴ MISTNI AGENDA 21 [online]. 2020. O místní Agendě 21 – úvod. Dostupné z <https://ma21.cenia.cz/cs-cz/úvod/proveřejnost/současnostma21.aspx> (citováno dne 09. 11. 2020)

3.2. Cyklodoprava

Pojmem cyklodoprava lze vyjádřit formu zajištění dopravních vztahů (přeprava do zaměstnání, do škol, za zábavou, nákupy apod.) Cyklodoprava je většinou spojována s využitím kola jako dopravního prostředku ve městech/obcích. Je možné se však setkat i s pojmem cyklistická doprava, kterou můžeme chápat jako oblast cyklistiky, která zahrnuje jak využití kola jako dopravního prostředku (cyklodoprava), tak oblast využití kola jako formy turistiky či volného času (cykloturistika)¹⁵. V oblasti cyklodopravy je vhodné také uvést a vysvětlit pojmy cyklostezka a cyklotrasa, které jsou často laicky považovány za synonymum. „*Cyklostezka je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole... – ... cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho prováděcích vyhlášek a příslušných technických předpisů dopravními značkami pro cyklisty.*¹⁶“

V roce 2006 byla, pod záštitou tehdejšího komisaře Evropské komise pro životní prostředí Stavrosem Dimasem a místopředsedkyně Margot Wallströmové, vydána příručka autorů Dekotera a Schoellaerta s názvem *Cyklistika pro města*. Publikace zdůrazňuje, že již v té době se významné evropské metropole, jako např. Amsterdam, Barcelona, Kodaň, Štýrský Hradec či Štrasburk, snažily uplatňovat takové hmotné pobídky a opatření ve prospěch veřejné dopravy, společného využívání automobilů či ve prospěch cyklistiky, které by v konečném výsledku měly omezit celkové využívání automobilové dopravy. „*Tato opatření nebrzdí hospodářský růst, ani neomezují přístupnost nákupních center – naopak je podporují, protože vycházejí z poznání, že neomezené používání aut k cestování jednotlivců je dnes už v rozporu s možnostmi mobility občanů*¹⁷.“ Evropské státy v současnosti, zejména v souvislosti se zvýšenou snahu o ochranu životního prostředí, volí takové strategie, které jsou v souladu

¹⁵ KOLEKTIV AUTORŮ. Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020, s. 8. Jihlava: KP projekt s.r.o., 2014.

¹⁶ MOUREK, Daniel. Cykloturistika: Současný stav a perspektivy v České republice. Praha: CzechTourism, 2011. ISBN: 978-80-87560-00-6.

¹⁷ DEKOSTER, J., SCHOELLAERT, U. Cyklistika pro města. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2006. ISBN 80-7212-387-4

s mezinárodními závazky EU, a to především z hlediska snižování emisí plynů způsobující skleníkový efekt a týkající se kvality ovzduší.

3.2.1. Výhody cyklodopravy pro obec

Dekoster a Schoellart popisují ve své publikaci výhody, které cyklodoprava přináší ať jednotlivcům, nebo celým skupinám (rodinám, firmám apod.):

- **Hospodářský přínos** (snížení podílu, který je v rodinných rozpočtech určen na provoz automobilů, snížení počtu pracovních hodin zmeškaných čekáním v dopravních zácpách, snížení nákladů na zdravotnictví v důsledku vyšší fyzické aktivity obyvatel),
- **Politicko-ekonomický přínos** (menší energetická závislost, úspora neobnovitelných zdrojů),
- **Sociální pokrok** (větší samostatnost jednotlivců a větší fyzická dostupnost veřejných institucí a zařízení jak pro mladší občany, tak pro seniory),
- **Ekologické důsledky** (s odlišením místních krátkodobých efektů - hledisko okolního prostředí – a místně nerozlišených dlouhodobých efektů – hledisko ekologické rovnováhy)¹⁸

Z výše uvedených výhod je možné vymezit i taková pozitiva, která by cyklodoprava mohla přinést i samotným obcím, např. řešení problému s nedostatkem parkovacích míst pro automobily, snížení znečišťování ovzduší, menší zátěž pro budovy a komunikace, ale také zvýšení atraktivnosti městských center apod. Problém s vysokým využíváním automobilové dopravy popisuje i Keller, který se zabývá problémem tzv. svobody automobilistů. Někteří jedinci totiž svůj automobil využívají, řekněme až nezdravě často. Není výjimkou setkat se s člověkem, který nemá sebemenší problém dojet automobilem do supermarketu, který má ovšem pouhých pár minut pěší chůze od domova či zaměstnání. Zcela zbytečně pak vznikají dopravní zácpy, znečišťuje se ovzduší, ničí se budovy, a to jen proto, že stále máme pocit, že automobilem je cestování nejen rychlejší, ale také pohodlnější. „*Čím více automobilů, tím křečovitější a nevěrohodnější je ujišťování o tom, že zvyšují svobodu nás všech. Zvolí-li dostatečný počet jednotlivců jako svoji prioritu jízdu osobním automobilem, není výsledkem vyšší míra svobody všech, nýbrž pouze delší dopravní zácpa. Svoboda jednání každého tak*

¹⁸ DEKOSTER, J., SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2006. ISBN 80-7212-387-4

*kupodivu poškozují všechny ostatní, a to zcela nezávisle na úmyslech kohokoliv ze zúčastněných. Žádná neviditelná ruka nevytvoří z tisíců aut volnou cestu pro každého*¹⁹.“ Typickým příkladem takového jednání může být i dopravní situace v našem hlavním městě Praze, kde se můžeme setkávat s častějším trendem raději odstavit svůj automobil na parkovišti v blízkosti stanice metra v okrajových částech města (např. P+R Letňany), a raději pro cestování po metropoli využít právě podzemní dopravu. I v tomto případě by mohl problém častých dopravních kolapsů být řešen právě vyšším využíváním jízdního kola jako dopravního prostředku.

3.2.2. Cyklodoprava v Evropě

Evropské státy, i mimo EU, se již několik let snaží o podporu cyklistiky. Typickým příkladem evropské metropole, kde se můžeme setkat s velkým počtem obyvatel využívajícím především cyklodopravu, je dánské hlavní město Kodaň. Hlavním důvodem jsou především vynikající podmínky pro tento druh dopravy. V 70. letech se město rozhodlo pro radikální změnu v dopravě, a tak se změnilo z „města aut na město lidí“²⁰. „*Základem kodaňské cyklistické sítě jsou jednosměrné cyklostezky vedené prakticky podél všech hlavních ulic. Na území města Kodaně pokrývá tuto síť 350 kilometrů hlavních ulic a jejich základní šířka je přitom 2 – 2,2 metru, někde 2,5.*“²¹ Z důvodu podpory cyklodopravy existuje i řada projektů a institucí, které si kladou za cíl zlepšit podmínky pro cyklodopravu v Evropě.

3.2.3. Evropská cyklistická federace (ECF)

ECF se sídlem v Bruselu byla založena roku 1983 s cílem propagovat cyklistiku jako udržitelný a především zdravý způsob přepravy a rekreace.²² Konkrétněji se jedná o:

- **Zvýšení povědomí o benefitech cyklodopravy** – a to jak u jednotlivců, tak společnosti jako celku,
- **Podněcování k zohlednění potřeb pro cyklisty v Evropě** – a to ve všech aspektech dopravy jako jsou: plánování a management, životní prostředí,

19 KELLER, J. Naše cesta do prvohor : o povaze automobilové kultury. 1 vyd. Praha: Sociologické nakladatelství. 1993. 170 s. ISBN: 80-85850-64-8

20 GEHL, J. Život mezi budovami : užívání veřejných prostranství .1.vyd. Boskovice; Albert, 2000. 202 s. . ISBN: 80-85834-79-0

21 FILLER, V. Jak funguje cyklodoprava v Kodani I – uliční stezky. [online]. 2012. Dostupný na <https://prahounakole.cz/2012/10/kodan-4/>. (citováno dne 09. 11. 2020)

22 EUROPEAN CYCLISTS FEDERATION. Our Mission [online]. 2020 Dostupný na <https://www.ecf.com/who-we-are/our-mission> (citováno dne 09. 11. 2020)

bezpečnost a zdraví, a v neposlední řadě také propagace „cycle-friendly“ podmínek v Evropě,

- **Podpora členských skupin ECF na národní a mezinárodní úrovni,**
- **Provádění výzkumu v oblasti cyklodopravy** – doprava, životní prostředí a bezpečnost,
- **Zlepšení úrovně komunikace organizace směrem ke svým členským skupinám** – informovanost, případné poskytování rad,
- **Propagace výměny zkušeností a informací mezi členskými skupinami organizace ECF,**
- **Poskytování zkušeností a informací pro zvýšení povědomí důležitých skupin osob a institucí** – např. mezinárodní instituce, politici, analytici, výrobní a obchodní skupiny, agentury zaměřující se na cykloturistiku, nebo instituce zaštiťující péči o životní prostředí a dopravu (je třeba je upozornit na benefity cyklodopravy).²³

3.2.4. EuroVelo (EV)

EuroVelo je evropskou dálkovou sítí, která zahrnuje celkem 15 evropských dálkových cyklotras o délce zhruba 70.000 km. Za vznikem projektu stojí Evropská cyklistická federace, která vytvořila jeho návrh. Hlavním cílem bylo vytvoření evropské sítě cyklotras, která bude základním stavebním kamenem pro rozvoj evropské cykloturistiky²⁴. „Zároveň projekt EuroVelo zahrnuje nejrůznější aspekty silniční dopravy – cestovní ruch, rekreaci, ochranu životního prostředí, plynulost provozu a jeho bezpečnost, ale i rozvoj regionální infrastruktury a v neposlední řadě i podporu kulturní výměny.“²⁵

V České republice se nachází více než 2100 km evropských cyklotras, která nesou označení EuroVelo. Konkrétně se jedná o cyklotrasy 4, 7, 9, 13. Po trase EV 4 je možné projet prakticky celou ČR napříč, vede totiž z Chebu do Bohumína, podél dvou největších řek ČR Vltavy a Labe vede EV7, EV9 protíná oblast Moravy a Slezka, a EV 13 pak vede po západní

²³ EUROPEAN CYCLISTS FEDERATION. Our Mission [online]. 2020 Dostupný na <https://www.ecf.com/who-we-are/our-mission> (citováno dne 09. 11. 2020)

²⁴ EUROVELO. [online]. 2013. Dostupný na <http://www.greenways.cz/EuroVelo.aspx> (citováno dne 09. 11. 2020)

²⁵ EUROVELO. [online]. 2013. Dostupný na <http://www.greenways.cz/EuroVelo.aspx> (citováno dne 09. 11. 2020)

a jižní hranici republiky. Umístění jednotlivých cyklotras na území České republiky znázorňuje obrázek č. 3.

Obrázek 2: Mapa Evropy s vyznačenými trasami EV



Zdroj: Greenways.cz, 2017

Obrázek 3: Vyznačení cyklotras v ČR, které nesou označení EuroVelo



Zdroj: EuroVelo.cz, 2017

3.2.5. Cyklodoprava v České republice

I v České republice je možné se setkat se snahou o zlepšení mobility ve městech a obcích, zejména cyklistické dopravy. Vláda bývalého premiéra Petra Nečase dne 22. května 2013 schválila tzv. Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále NSRCD ČR) pro léta 2013 až 2020, která ukládá:

- **ministrům dopravy, pro místní rozvoj, životního prostředí, zemědělství, zdravotnictví, vnitra a školství, mládeže a tělovýchovy** zabezpečit plnění opatření uvedených ve Strategii,
- **ministru dopravy** zpracovat ve spolupráci s ministry pro místní rozvoj, životního prostředí, zemědělství, zdravotnictví, vnitra a školství, mládeže a tělovýchovy a vládě do 31. prosince 2016 předložit informaci o realizaci plnění cílů a opatření uvedených ve Strategii²⁶.

Tato strategie vychází z vyhodnocení NSRCD ČR pro roky 2004-2011, kterou vláda ČR přijala dne 7. července 2004. V roce 2011 byla provedena rozsáhlá analýza plnění NSRCD z let 2004–2011 a zároveň byly zahájeny práce na její aktualizaci. Hlavním garantem realizace NSRCD ČR je Ministerstvo dopravy, dokument však zdůrazňuje, že k naplnění vize projektu je nutná spolupráce s místní samosprávou, především proto, že největší odpovědnost právě za budování cyklistické infrastruktury mají právě obce a města. Z toho důvodu jsou stanoveny strategické cíle jak na národní, tak místní úrovni.

Strategické cíle na národní úrovni

Pro naplnění vize je třeba dodržet několik klíčových kroků, které byly v rámci NSRCD ČR 2013-2020 stanoveny. Klíčovými cíli pro toto období jsou:

- **Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020** (v průměru na celou ČR),
- **Snížit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009,**

²⁶ *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020.* [online]. 2013. Dostupný na https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf (citováno dne 09. 11. 2020)

- **Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky** (včetně fin. podpory výstavby potřebné cyklistické infrastruktury a vytvořením vhodných legislativních podmínek),
- **Podpořit projekt „Cyklistické akademie“**, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích,
- **Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtěji se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR**, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky²⁷.

K naplnění výše uvedených cílů jsou mimo Ministerstva dopravy jsou pověřeny mimo jiné také resort zemědělství, školství, mládeže a tělovýchovy, ale také vnitra.

Strategické cíle na místní úrovni

NSRCD ČR 2013-2020 stanovil mj. také cíle na místní úrovni, tedy takové cíle, které mají na starosti obce, města, mikroregiony a místní akční skupiny (MAS). Je totiž v zájmu i těchto institucí, aby se zvýšilo využívání jízdního kola jako dopravního prostředku, v případě měst a obcí především z důvodu dlouholetého problému nedostatku parkovacích míst nejen v centrech, nebo také znečišťování ovzduší a poškozování budov. Pro místní úroveň byly v NSRCD ČR 2013-2020 stanoveny tyto strategické cíle:

- **Zvýšit počet cyklistů**, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé (konkrétně je v plánu zvýšit podíl cyklistiky na 25 %);
- **Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras**, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy;
- **Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase**, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů;

²⁷ *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020*. [online]. 2013. Dostupný na https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf (citováno dne 09.11.2020)

- **Vytvořit zázemí v cíli**, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojížděce do práce;
- **Realizovat lepší kampaně**, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistiky a jejích důsledků pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod.
- **Vytvořit zázemí pro odpočinek**, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede²⁸.

Kromě vedení státu, krajů, statutárních měst, měst, městysů a obcí existuje i několik nevládních organizací, které sdružují právě tyto subjekty s cílem vytvořit řešení problému dopravy. Jednou z těchto organizací je i spolek Partnerství pro městskou mobilitu, dříve známý pod názvem Asociace měst pro cyklisty (nebo také Asociace cykloměst). Spolek změnil svůj název v roce 2019 s cílem vyjádřit posun těžiště poslání asociace, a to od cyklistické dopravy směrem k městské mobilitě²⁹.

²⁸ *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020*. [online]. 2013. Dostupný na https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf (citováno dne 09.11.2020)

²⁹ MĚSTA BUDOUCNOSTI. Asociace měst pro cyklisty se mění na Partnerství pro městskou mobilitu. [online]. 2019. Dostupný na <https://www.mesta-budoucnosti.cz/aktuality/asociace-mest-pro-cyklisty-se-meni-na-partnerstvi-pro-mestskou-mobilitu-15> (citováno dne 10.11.2020)

4. Charakteristika zkoumané oblasti

4.1. Okres Litoměřice

Okres Litoměřice se nachází podél soutoku řek Labe a Ohře, v jihovýchodní části Ústeckého kraje. Svou rozlohou, 1.032 km², se řadí mezi největší okresy v kraji, konkrétně se jedná o druhý největší. Na severozápadě sousedí s okresem Česká Lípa, který je součástí kraje Libereckého, na jihu a jihovýchodě dále sousedí s okresy Kladno a Mělník, které náleží do kraje Středočeského. Mezi okresy patřící do Ústeckého kraje, které sousedí s okresem Litoměřice patří Teplice na severozápadě a Ústí nad Labem s Děčínem na severu.

Okres tvoří celkem 105 obcí, z toho 11 měst a 2 městyse³⁰. Rozlohou velký okres však je celkem řídko osídlen – počtem obyvatel a hustotou osob na 1 km² patří mezi předposlední okres v kraji.

Obrázek 4: Administrativní rozdělení okresu Litoměřice - stav k 1.1. 2016

ADMINISTRATIVNÍ ROZDĚLENÍ OKRESU LITOMĚŘICE - STAV K 1.1.2016

Průměrný počet obyvatel obce = 1 135
Největší: 1. Litoměřice = 24 106
2. Roudnice nad Labem = 12 995
3. Štětí = 8 861
Nejmenší: 1. Staňkovice = 46
2. Bržánky = 76
3. Oleško = 82

Průměrná rozloha obce (ha) = 983
Největší: 1. Ústěk = 7 495
2. Štětí = 5 390
3. Velemin = 4 024
Nejmenší: 1. Michalovice = 83
2. Malč = 141
3. Mílejšovice = 198

Správní obvod obce s rozšířenou působností



Počet obyvatel v obci



Zdroj: Webový portál Českého statistického úřadu

³⁰ Okres Litoměřice. [online]. 2011. Dostupný na <https://turistickyatlas.cz/vse/okres/litomerice.html> (citováno dne 10. 11. 2020)

4.1.1. Demografické údaje

V okrese Litoměřice žilo k 1. 1. 2020, podle dat Českého statistického úřadu, celkem 119.668 obyvatel. Tato hodnota meziročně mírně stoupá, jak uvádí tabulka č. 1. V populaci okresu je evidováno meziročně více žen než mužů.

Tabulka 1: Vývoj počtu obyvatel v okrese Litoměřice v letech 2010 - 2020

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Celkem	117.946	119.285	119.234	119.160	119.070	119.034	119.282	119.443	119.553	119.655	119.668
Muži	58.337	59.257	59.243	59.168	59.064	59.115	59.273	59.317	59.395	59.494	59.491
Ženy	59.609	60.028	59.991	59.992	60.006	59.919	60.009	60.126	60.158	60.161	60.117

Zdroj: CZSO, vlastní zpracování

Stejný trend lze pozorovat i v případě meziročního vývoje počtu obyvatel ve městě Litoměřice, jak vyjadřuje tabulka č. 2. Z této tabulky je také možné vyčíst, že za poslední tři roky počet obyvatel města Litoměřice meziročně mírně klesá.

Tabulka 2: Vývoj počtu obyvatel ve městě Litoměřice v letech 2010 - 2020

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Celkem	23.629	24.330	24.388	24.316	24.136	24.101	24.106	24.168	24.045	24.001	23.849
Muži	11.326	11.768	11.774	11.745	11.624	11.616	11.614	11.625	11.572	11.577	11.516
Ženy	12.303	12.562	12.614	12.571	12.512	12.485	12.492	12.543	12.473	12.424	12.333

Zdroj: CZSO, vlastní zpracování

4.1.2. Migrace v okrese Litoměřice

Důležitým ukazatelem jsou také počty přistěhovalých a vystěhovalých osob. Tyto počty jsou zobrazeny v tabulce č. 3, která zachycuje časové řady přistěhovalých osob, vystěhovalých osob a následně rozdíl mezi počtem přistěhovalých a vystěhovalých. Tabulka č. 3 ukazuje, že kromě let 2010 a 2013 byl počet přistěhovalých osob do okresu vyšší, než počet vystěhovalých.

Tabulka 3: Vývoj počtu přistěhovalých a vystěhovalých osob v okrese Litoměřice v letech 2010 - 2019

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Přistěhovalí	2 003	1 745	1 634	1 542	1 612	1 818	1 841	1.816	1.829	1.788
Vystěhovalí	2 140	1 646	1 479	1 569	1 547	1 467	1 463	1.511	1.542	1.542
Rozdíl	-137	99	155	-27	65	651	378	305	287	246

Zdroj: CZSO, vlastní zpracování (pozn.: rozdíl vypočten vztahem: Počet přistěhovalých – Počet Vystěhovalých)

V případě města Litoměřice je situace spíše opačná – tedy počet vystěhovalých osob je vyšší, než počet osob nastěhovalých, jak uvádí tabulka č. 4.

Tabulka 4: Vývoj počtu přistěhovaných a vystěhovaných osob ve městě Litoměřice

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Přistěhováni	684	662	609	544	699	708	702	629	639	541
Vystěhováni	882	670	717	692	706	700	640	778	679	685
Rozdíl	-198	-8	-108	-148	-7	8	62	-149	-40	-144

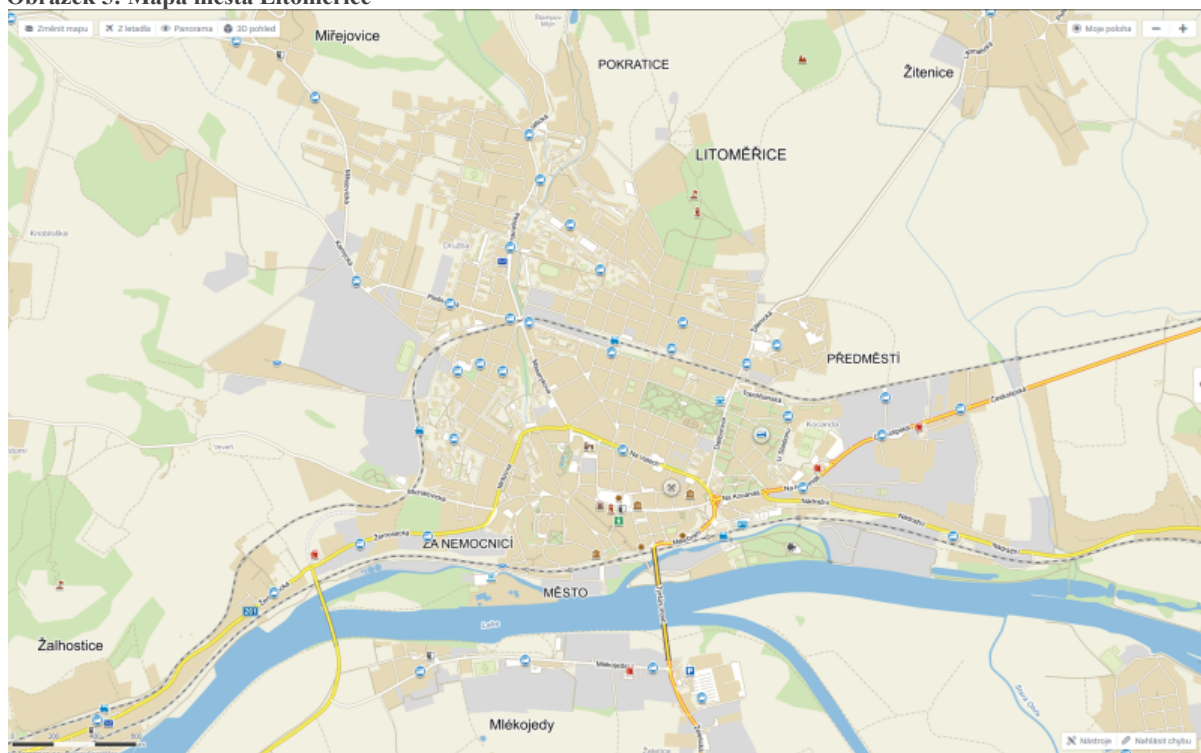
Zdroj: CZSO, vlastní zpracování (pozn.: rozdíl vypočten vztahem: Počet přistěhovaných – Počet Vystěhovaných)

4.2. Město Litoměřice

Město na soutoku řek Labe a Ohře Litoměřice, se nachází na západním okraji Polabské nížiny v Ústeckém kraji. Dle Českého statistického úřadu zde bylo v roce 2020 evidováno 23.849 obyvatel. Město se rozkládá na dvou katastrálních územích – Litoměřice a Pokratice. Město se dále dělí na celkem 4 městské části:

- Litoměřice-Město,
- Za nemocnicí,
- Předměstí
- Pokratice³¹.

Obrázek 5: Mapa města Litoměřice



Zdroj: mapy.cz

³¹ Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005, II. Díl. Praha: Český statistický úřad, 2006. ISBN 80-250-1311-1. s. 147, 220, 321 a 533.

4.2.1. Historie města

Území dnešních Litoměřic bylo poprvé osídleno zhruba ve 4. – 1. století před naším letopočtem. Prvními obyvateli byli Keltové, kteří byli následně postupně vytlačováni Germány³². S příchodem Slovanů zde byl vybudován raně středověký hrad.

Litoměřice plnily od rané historie velice důležitou roli. V době vlády Přemyslovců sloužili jako správní centrum, které v té době bylo jedním z nejvýznamnějších v Čechách. Kolem osídleného jádra se již v 9., ale především 10. – 12. století vytvářela rozsáhlá sídelní aglomerace³³. Na počátku 13. století představovala významné středisko politického, kulturního a hospodářského života. Město žilo především z řemesla, obchodu, ale i říční dopravy nebo zemědělství (především z pěstování vinné révy). Během vlády Karla IV. bohatství města značně rozrostlo, a to zejména díky tzv. právu skladu, které ukládalo obchodníkům, jenž převáželi své zboží po Labi, povinnost toto zboží povinně v Litoměřicích vyložit a tři dny nabízet na zdejším trhu. Teprve poté bylo možné, aby obchodník se svým zbožím pokračoval dále, často se však stávalo, že díky tomuto právu zde jeho cesta skončila. Pro město mělo také velký význam tzv. mílové právo, které zajišťovalo monopol na řemeslnou výrobu v okruhu jedné české míle, tj. zhruba 11 km kolem města³⁴.

Po sérii válek, které sužovaly českou zemi, se situace ve městě zlepšovala pouze pozvolna. Stejně tak velice pomalu rostl i počet obyvatel. Začátkem 19. století však město svou rozlohou již nestačilo stále rostoucímu počtu obyvatel a staveb, a tak byly postupně bourány městské brány a části hradeb. Ve stejné době byl také zahájen provoz železniční dopravy mezi Prahou a Dražďany přes nedaleké Lovosice³⁵. Během předchozích staletí se město potýkalo s problémem poněmčování společnosti, tedy se stále rostoucím počtem německé národnostní menšiny v Litoměřicích. Tento jev skončil rokem 1918, tedy vznikem československého státu. O rok později vznikla ve městě první česká měšťanská škola a gymnázium. Rok

³² Historie města. [online]. 2020. Dostupný na <https://www.litomerice.cz/mesto/historie-mesta> (citováno dne 12. 11. 2020)

³³ Historie města. [online]. 2020. Dostupný na <https://www.litomerice.cz/mesto/historie-mesta> (citováno dne 12. 11. 2020)

³⁴ Historie města. [online]. 2020. Dostupný na <https://www.litomerice.cz/mesto/historie-mesta> (citováno dne 12. 11. 2020)

³⁵ KOTYZA, O. Dějiny města Litoměřic. 1 vyd. Litoměřice : Město Litoměřice, 1997. 479 s. ISBN 80-85433-48-6

1938 však pro město znamenalo obrovské změny, především z důvodu tzv. mnichovského diktátu, který znamenal postupné obsazení pohraničních území, kam spadaly právě i Litoměřice. Během 2. světové války byla u nedalekého vrchu Bídnice budována podzemní továrna Richard. Zde měli pracovat zajatci z koncentračního tábora Flossenbürgu. „*Velké množství válečných zajatců pracovalo i v samotném městě, především v koželužně a v továrně na letecké vrtule firmy Albis, která byla v roce 1942 zřízena v prostorách zrušeného Labskozámeckého pivovaru*³⁶.“ Po skončení války byl zahájen zápis do českých škol, obnovena činnost divadla a také zahájeny přípravy pro odsun Němců. Ten započal v červnu 1946 a dokončen byl v říjnu 1946.

Do novodobých dějin města se zajisté zapsala především povodeň v roce 2002, kdy právě Litoměřicko bylo jedním z nejvíce postižených míst. Povodeň výrazně postihla především celou dolní část města, která leží na pravé straně řeky Labe, ale také celou městskou část Želetice, která se nachází na protější straně řeky. Do historické části města Litoměřice voda naštěstí výrazně nepronikla. Mezi Roudnicí a soutokem Labe s Ohří se však vytvořilo jezero dlouhé 20 km a široké 8 km, což představuje plochu asi 50 Máchových jezer³⁷. Po této živelné pohromě byly škody jen na zemědělství vyčísleny na 150 milionů Kč.

4.2.2. Správa města a její vnitřní organizace

V čele vedení města je starosta Mgr. Ladislav Chlupáč (člen Občanské demokratické strany). Poprvé byl zvolen do funkce 12. listopadu 2002, ve které přetrvává již páté funkční období v řadě. Od roku 2018 je zároveň i členem Senátu Parlamentu České republiky za obvod č. 29 - Litoměřice³⁸. Starostovi města jsou dále svěřeny působnosti odboru komunikace, marketingu a cestovního ruchu; útvaru kontroly a interního auditu, útvaru obrany a krizového řízení, organizační složky SMART CITY Litoměřice, Městské policie. V neposlední řadě je starosta také zástupcem města při jednání s Hospodářskou a sociální radou Litoměřicka, z.s., Hospodářskou komorou a v tzv. Energy Cities.

³⁶ KOTYZA, O. Dějiny města Litoměřic. 1 vyd. Litoměřice : Město Litoměřice, 1997. 479 s. ISBN 80-85433-48-6

³⁷ KRONIKA MĚSTA LITOMĚŘICE. [online]. Město Litoměřice. 2002, Dostupný na https://www.litomerice.cz/images/kronika/kronika_2002.pdf (citováno dne 12. 11. 2020)

³⁸ VOLBY DO SENÁTU PARLAMENTU ČR KONANÉ DNE 5.10. – 6.10.2018, Výsledky hlasování, Obvod: 29 – Litoměřice [online]. Český statistický úřad, 2018, Dostupný na <https://volby.cz/pls/senat/se21111?xjazyk=CZ&xdatum=20181005&xobvod=29> (citováno dne 12. 11. 2020)

Město Litoměřice je řízeno zastupitelstvem obce, které má v současnosti celkem 27 členů³⁹. Zastupitelstvo je po posledních volbách uskutečněných v roce 2018 složeno z kandidátů těchto politických stran:

- **Občanská demokratická strana** – 9 členů,
- **ANO 2011** – 7 členů,
- **Sport a zdraví Litoměřice** – 2 členové,
- **Zelení a Piráti** – 4 členové,
- **Komunistická strana Čech a Moravy** – 2 členové,
- **Severočeši Litoměřice** – 3 členové.

Rozložení zástupců zastupitelstva dle politických stran znázorňuje graf na obrázku č. 6. Kromě zastupitelstva má město Litoměřice ještě tzv. Radu města, kterou tvoří celkem 9 členů (6 členů za ODS, 2 členové za stranu Severočeši Litoměřice a 1 člen za stranu Sport a Zdraví Litoměřice).

Obrázek 6: Složení zastupitelstva města dle politických stran



Zdroj: Vlastní zpracování na základě informací z webových stránek města Litoměřice⁴⁰

³⁹ 1. USNESENÍ USTAVUJÍCÍHO ZASEDÁNÍ ZASTUPITELSTVA MĚSTA LITOMĚŘIC - 1.11.2018 [online]. Město Litoměřice, 2018 Dostupný na <https://www.litomerice.cz/usneseni-zastupitelstva/7973-1-usneseni-ustavujiciho-zasedani-zastupitelstva-mesta-litomerice-1-11-2018> (citováno dne 12. 11. 2020)

⁴⁰ Členové rady města. [online]. 2018. Dostupný na <https://www.litomerice.cz/rada> (citováno dne 12. 11. 2020)

5. Analytická část

V teoretické části práce byly mj. nastíněny i výhody rozšíření cyklo dopravy v městech a obcích. Město Litoměřice se dlouhodobě řadí mezi tzv. Zdravá města, jejichž snahou je také právě snížení závislosti obyvatel na automobilové dopravě. Jedním ze způsobů, jak přimět občany, aby omezili mnohdy až zbytečné a nadměrné využívání automobilů, je právě rozšíření cyklo dopravy. Postoje obyvatel města Litoměřice byly zjišťovány již v anketě v roce 2016, jejíž výsledky měly sloužit jako podklad pro tvorbu strategických cílů města v oblasti ekologicky šetrné dopravy. Tehdy bylo osloveno 260 respondentů a v rámci vyhodnocování byly interpretovány následující výsledky:

- **228 respondentů vlastní jízdní kolo,**
- **21 % z nich ho využívá téměř celoročně při cestě do zaměstnání nebo do školy,**
- **Naprostá většina účastníků ankety považuje za velmi důležitou infrastrukturu pro cyklisty (např. cyklostezky, cyklopruhy), za důležitou pak možnost bezpečného parkování kole; ve srovnání s tím není až tak důležité zázemí v cílovém místě (zaměstnání, škola), jako jsou sprchy nebo možnost převlečení,**
- **75 % respondentů považuje za velmi důležitou vlastní bezpečnost,**
- **Za bezpečné zaparkování (uschování) jízdního kola v té době chystané cyklověži jsou lidé ochotni zaplatit většinou kolem 20 Kč. Mnozí se však domnívají, že by tato služba měla být k dispozici zcela zdarma⁴¹.**

V rámci této bakalářské práce byly sestavena vlastní anketa, která obdobně jako výše uvedená zkoumala postoje obyvatel města k cyklo dopravě a jejímu využití. Anketa byla prováděna od července 2017 do ledna 2018 online formou. Respondenti byli k vyplnění žádání přes sociální síť Facebook, a to především ve skupinách, které se zaměřují právě na dění ve městě Litoměřice. Anketa byla vytvořena na webovém portálu vyplnto.cz, kde jej dotazování také mohli vyplnit. Anketní otázky byly vytvořeny ve spolupráci s pracovníkem Odboru

⁴¹ BŘEŇOVÁ, E. Tisková zpráva města Litoměřice: Jaké mají cyklisté v Litoměřicích podmínky? [online]. 2016. Dostupný na <https://www.litomerice.cz/aktuality/4755-jake-maji-cykliste-v-litomericich-podminky> (citováno dne 12. 11. 2020)

regionálního rozvoje z Krajského úřadu v Ústí nad Labem. Výsledky výzkumu budou dále použity pro účely vyhodnocení úspěšnosti propagace cyklodopravy v kraji, a také pro účely města Litoměřice, které se v současnosti snaží propagovat cyklodopravu ve městě.

5.1. Charakteristika respondentů

Dotazníkového šetření se zúčastnili především obyvatelé města Litoměřice a okolí. Celkem se zúčastnilo **300 respondentů**, z toho **196 žen** (65,33 %) a **104 mužů** (34,67 %).

Obrázek 7: Složení respondentů dle pohlaví

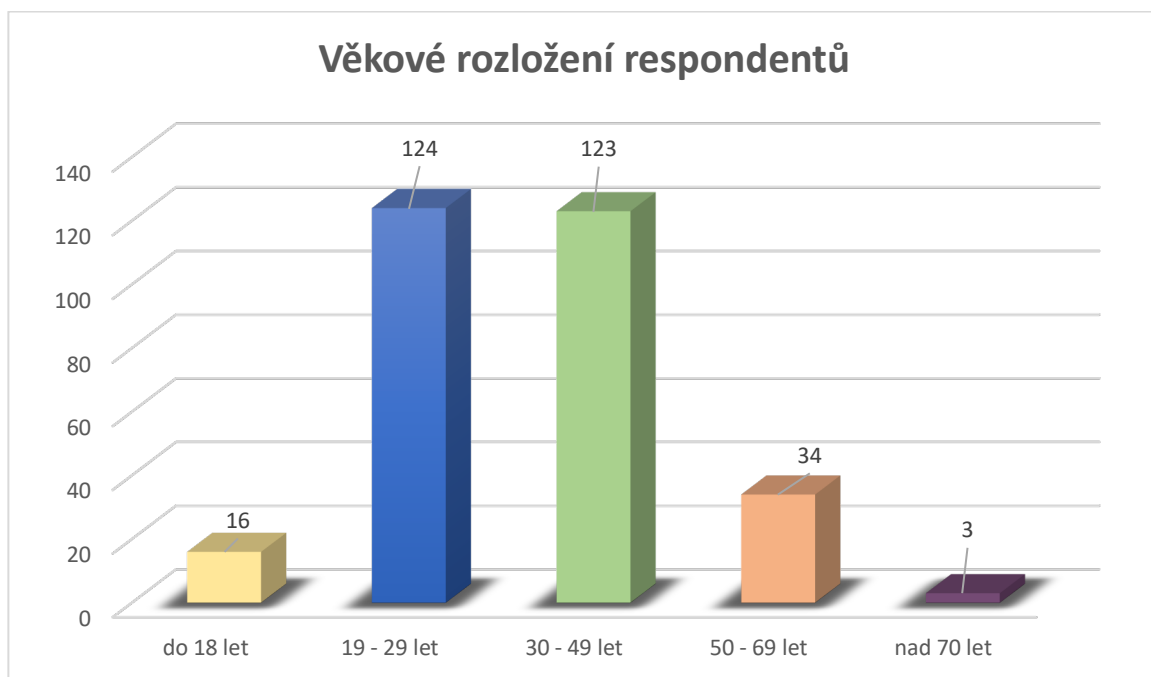


Zdroj: Vlastní zpracování

Respondenty je dále možné rozdělit do pěti kategorií dle věku:

- do 18 let,
- 19 – 29 let,
- 30 – 49 let,
- 50 – 69 let,
- nad 70 let.

Obrázek 8: Složení respondentů dle věku

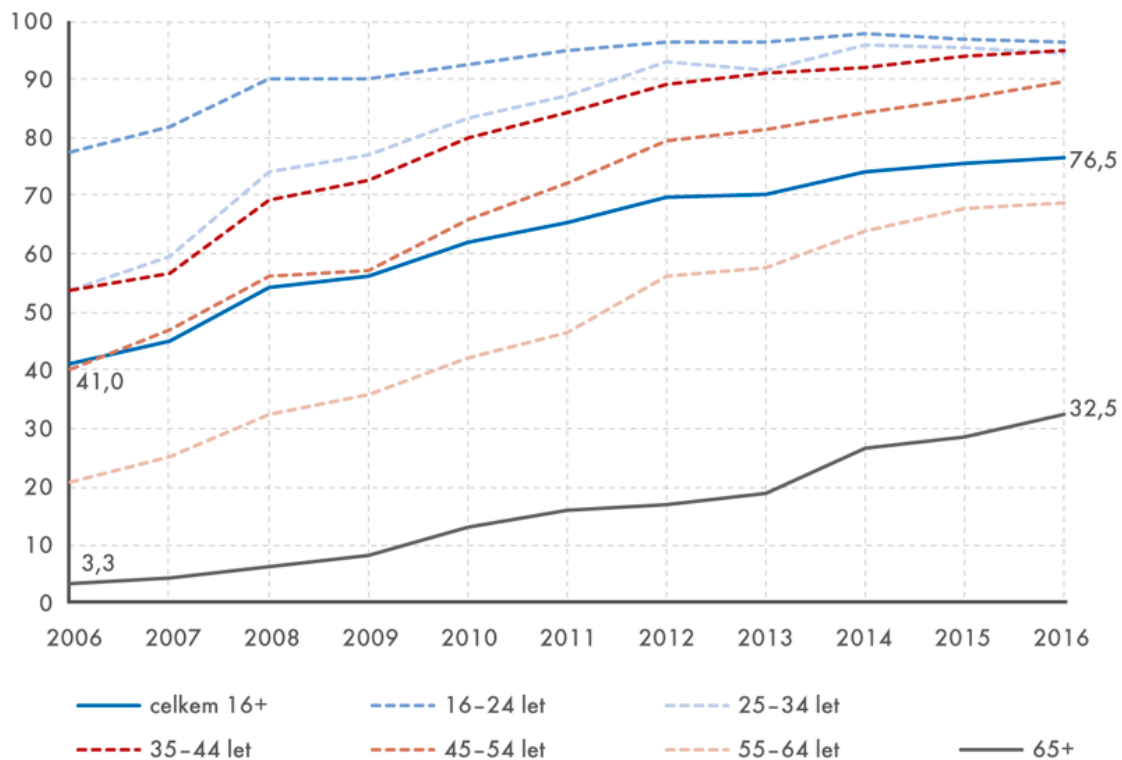


Zdroj: Vlastní zpracování

Je nutno dodat, že věková skupina do 18 let zahrnuje zejména ty respondenty, kteří věkově dosáhli minimálně 13. roku. Tento fakt je možné vysvětlit především tím, že na sociální síť Facebook, přes kterou byli lidé oslovováni k vyplnění dotazníku, má stanovenou minimální věkovou hranici pro registraci právě na 13 let (viz Prohlášení o právech a povinnostech společnosti Facebook uvedené v příloze práce).

Zmiňovaná skupina do 18 let byla počtem respondentů druhou nejslabší (5,33 %). Početně nejslabší věkovou kategorií byla nad 70 let, kde se průzkumu účastnili pouze 3 respondenti, tedy pouhé jedno procento dotazovaných. Tento fakt lze odůvodnit především tím, že tato věková kategorie není, co se týče moderních technologií, příliš zdatná a dávají přednost jiným druhům zábavy před používáním počítače a sociálních sítí. Ačkoliv lze v posledních letech sledovat růst počtu seniorů, kteří aktivně využívají počítač a internet (viz obrázek č. 7), stále se tato forma zábavy u starších osob netěší velké oblíbenosti. Podobně je možné si vysvětlit i poměrně nízkou účast na dotazníku u věkové skupiny 50 – 69 let, ačkoliv zde již není takový problém s počítačovou negramotností, jako u kategorie nad 70 let. Tato věková skupina však není pro účely bakalářské práce úplně klíčovou.

Obrázek 9: Uživatelé internetu v ČR napříč věkovými kategoriemi v letech 2006 - 2016

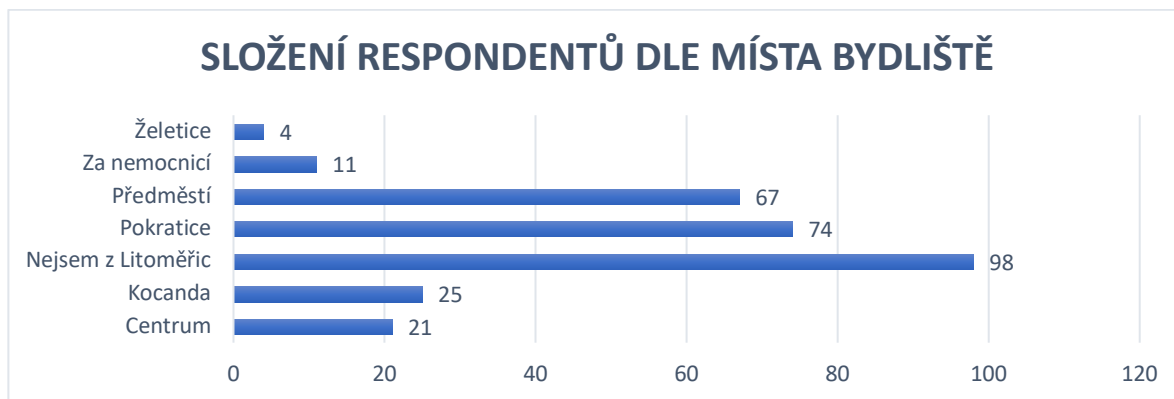


Zdroj: ČSÚ

Početně nejsilnějšími skupinami respondentů byly věkové kategorie 19 – 29 let a 30 – 49 let. Zde si velkou aktivitu lze vysvětlit nejen tím, že tyto věkové skupiny patří k neaktivnějším uživatelům nejen počítačů, ale i sociálních sítí, můžeme sem však zahrnout i faktor zájmu o změnu prostředí, ve kterém tyto lidé žijí.

Respondenty lze roztrždit také dle místa bydliště a také místa školy nebo pracoviště. Tyto skutečnosti byly zjišťovány pomocí otázek č. 19 a 20. Odpovědi respondentů zobrazují obrázky č. 8 a 9.

Obrázek 10: Složení respondentů dle místa bydliště



Zdroj: Vlastní zpracování

Obrázek 11: Složení respondentů dle umístění školy/pracoviště



Zdroj: Vlastní zpracování

Druhý graf poukazuje na skutečnost, že většina respondentů pracuje mimo Litoměřice, které jako oblast zkoumá tato práce především. Lze tak chybně usoudit, že se do tohoto dotazníku zapojovali pouze lidé, kteří s městem Litoměřice nemají žádný vztah, ať už v rámci bydlení či studia nebo zaměstnání. Tuto mylnou představu vyvrací tabulka č. 2, která vyjadřuje závislost mezi místem bydliště a místem studia či pracoviště.

Tabulka 5: Tabulka závislosti mezi místem bydlištěm a pracovištěm/školou

Zaměstnání / Bydliště	Všichni respondenti	Centrum	Kocanda	Pokratice	Předměstí	Želetice	Za nemocnicí	Nejsem z Litoměřic
Centrum	83 (27,7 %)	15 (71,4 %)	5 (20 %)	20 (27 %)	24 (35,8%)	0 (0 %)	1 (9,1%)	18 (18,4 %)
Kocanda	10 (3,3 %)	0 (0 %)	3 (12 %)	3 (4,1 %)	2 (3 %)	0 (0 %)	1 (9,1 %)	1 (1 %)
Pokratice	12 (4 %)	1 (4,8 %)	0 (0 %)	6 (8,1 %)	2 (3 %)	1 (25 %)	0 (0 %)	2 (2 %)
Předměstí	25 (8,3 %)	0 (0 %)	3 (0 %)	8 (10,8 %)	8 (11,9 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	6 (6,1 %)
Želetice	5 (1,7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	3 (4,1 %)	1 (1,5 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (1 %)
Za nemocnicí	16 (5,3 %)	1 (4,8 %)	0 (0%)	6 (8,1 %)	5 (7,5 %)	0 (0 %)	1 (9,1 %)	3 (3,1 %)
Mimo Litoměřice	149 (48,7 %)	4 (19 %)	14 (56 %)	28 (37,8 %)	25 (37,3 %)	3 (75 %)	8 (72,7 %)	67 (68,37 %)
Celkem	300	21	25	74	67	4	11	98

Zdroj: Vlastní zpracování; procenta v závorkách jsou vypočtena z celkového počtu respondentů, kteří zvolili danou odpověď, např. skutečnost, že 71,4 % respondentů žijících v centru zde zároveň i pracuje či studuje, byla vypočtena jako $15/21 * 100$

Tabulka mj. ukazuje, že velká část respondentů nežijících přímo v Litoměřicích skutečně zde ani nestuduje ani nepracuje, nicméně je možné vyčíst, že převládá spíše část dotazovaných, kteří s městem mají nějaký vztah, ať už díky dojíždění do zaměstnání či za studiem. Zároveň nemůžeme velkou skupinu nelitoměřických respondentů považovat za negativní jev, a to zejména proto, že se dotazník netýkal pouze města Litoměřice, ale i okolí, do kterého spadají i jiné obce (např. 6 km vzdušnou čarou vzdálené Lovosice).

5.2. Vyhodnocení ankety

Kromě otázek zjišťujících pohlaví, věk a místo bydliště, školy či pracoviště respondentů, bylo v anketě obsaženo celkem 16 otázek týkající se zjišťování postoje občanů k cyklo dopravě na litoměřicku.

Otázka č. 1: Vlastníte jízdní kolo?

Celkem 81 % respondentů vlastní jízdní kolo, 4,57 % si jej půjčuje ve specializovaných půjčovnách nebo od známých. Zbývajících 43 dotazovaných, tedy 14,33 %, uvedlo, že nevlastní jízdní kolo. Zde předpokládejme, že tedy 85,57 % respondentů využívá alespoň 1x ročně jízdní kolo k přepravě, ať už vlastní nebo tedy vypůjčené. Z toho důvodu tato část dotazovaných pokračovala dále v dotazníku otázkou č. 2. Lidé, kteří nemají jízdní kolo pokračovali až otázkou 9.

Tabulka 6: Vlastnictví jízdního kola

Odpověď	Počet respondentů	Podíl respondentů (%)
Ano	243	81
Ne	43	14,33
Ne, ale využívám služeb půjčoven nebo si půjčím kolo od známého	14	4,67

Zdroj: Vlastní zpracování

Otázka č. 2: Na kole jezdíte především z důvodu:

U otázky č. 2 bylo možné označit více možností, z toho důvodu celkový počet odpovědí nesouhlasí s celkovým počtem dotazovaných. Největší část respondentů (86,72 %) využívá jízdní kolo pouze ve svém volném čase, nebo dovolených. Naopak nejméně respondentů (6,25 %) se na kole dopravuje na nákup či k lékaři. Menší procento tohoto důvodu pro využití jízdního kola je pravděpodobně zapříčiněno jak hygienickými nároky, které jsou kladeny při návštěvě lékaře, ale také nepraktičností kola při dopravování nákupu většího rozsahu. Celkem 12,5 % respondentů uvedlo, že využívá kolo k dopravení se do zaměstnání nebo školy.

Tabulka 7: Důvod používání jízdního kola

Odpověď	Počet respondentů	Podíl respondentů (%)
Ve volném čase za sportem/ rekreací / dovolenou	222	86,72
Dojížděky do zaměstnání / školy	32	12,5
Na nákup / k lékaři	21	6,25
Ve všech výše uvedených případech	16	8,2

Zdroj: Vlastní zpracování

Otázka č. 3: Kolo využíváte:

Tato otázka navazovala na otázku č. 2, tudíž ji opět vyplnili pouze ti respondenti, kteří vlastní jízdní kolo nebo si jej půjčují. Otázka zjišťovala četnost využívání jízdního kola respondenty. Na výběr byly dvě možnosti:

- Pouze během sezóny (např. duben – říjen),
- Celoročně,

přičemž respondenti mohli označit pouze jednu z nich. Z ankety vyplynulo, že téměř 90 % dotazovaných využívá jízdní kolo pouze v sezóně, zbývajících víc jak 10 % jej využívá celoročně.

Tabulka 8: Zjišťování četnosti využívání jízdního kola

Odpověď	Počet respondentů	Podíl respondentů v %
Pouze během sezóny (např. duben – říjen)	222	89,88
Celoročně (12 měsíců v roce)	25	10,12

Zdroj: Vlastní zpracování

Zajímavé je i srovnání četnosti využívání jízdního kola mezi muži a ženami. Zatímco u osob, které využívají k přepravě jízdní kolo prakticky denně, je jejich počet mezi muži a ženami téměř vyrovnaný, u osob, které využívají jízdní kolo pouze během sezóny převažují spíše ženy. Je však třeba brát v úvahu, že v tomto přehledu nejsou zobrazeny odpovědi úplně všech respondentů, jelikož na tuto otázku mohli odpovědět jen ti, kteří vlastní jízdní kolo nebo si jej půjčují.

Tabulka 9: Četnosti využívání jízdního kola dle pohlaví

Odpověď/Segmenty	Muži	Ženy	Všichni respondenti
Pouze během sezóny	67 (64,4%)	155 (79,1 %)	222 (74 %)
Celoročně (12 měsíců)	11 (10,6 %)	14 (7,1 %)	25 (8,3 %)
Celkem	78	169	247

Zdroj: Vlastní zpracování

Otázka č. 4: Jak často jezdíte na kole během období, které jste uvedli v předchozí otázce?

Tato otázka blíže zkoumala, jak často lidé během uvedeného období využívají jízdní kolo. Respondenti uváděli, zda během tohoto období využívají jízdní kolo denně, alespoň 2-3x týdně, alespoň 2-3x měsíčně nebo méně než 2-3x měsíčně. I zde je vhodné využít tabulku, která zobrazí vztah mezi odpovědí na 3. a 4. otázku. Pokud respondenti uvedli jinou odpověď, než že jezdí na kole denně, pokračovali otázkou č. 5. Ti, kteří kolo denně využívají tuto otázku přeskočili a pokračovali až otázkou 6.

Tabulka 10: Tabulka četností využívání jízdního kola během jednotlivých období

Odpověď 3. /Odpověď 4	Denně	Alespoň 2 – 3x týdně	Alespoň 3 – 3x měsíčně	Méně než 2 – 3x měsíčně
Pouze během sezóny	12 (42,9 %)	48 (82,8 %)	85 (100 %)	77 (100 %)
Celoročně	16 (57,1 %)	9 (15,5%)	0 (0 %)	0 (0 %)
Celkem	28	57	85	77

Zdroj: Vlastní zpracování, výpočty v tabulce provedeny pomocí stejného principu, jako u tabulky č. 2

Je možné pozorovat i jiný zajímavý jev a to, že lidé, kteří využívají kolo celoročně na něm také jezdí velice často, a to buď denně (57,1 %) nebo alespoň 2 – 3x týdně (15,5 %). V případě sezónních cyklistů platí zase zcela opačný efekt – tito lidé využívají kolo většinou jen 2 - 3x měsíčně. Tímto se potvrzuje, že lidé skutečně více využívají jízdní kolo pouze pro účely rekreace.

Otázka č. 5: Z jakého důvodu nevyžíváte častěji cyklodopravu?

V následující fázi bylo zjišťováno, z jakého důvodu lidé nevyžívají jízdní kolo častěji. Tato otázka byla vytvořena ve formě polouzavřené otázky – lidé měli možnost vybrat z celkem osmi možností (přičemž jich mohli označit i více), a popř. přidat vlastní odpověď, z jakého důvodu nevyžívají cyklodopravu častěji. Pro účely snazšího vyhodnocování byly vlastní odpovědi respondentů shrnuty do několika větších kategorií dle obsahu sdělení. Jejich četnosti jsou vyjádřeny graficky v obrázku č. 11. Zároveň byly mezi odpovědi námi vytvořené připočítány i ty, které respondenti napsali do vlastní odpovědi, nicméně se jejich odpověď vyskytovala právě v námi vytvořených odpovědích (pravděpodobně chybu provedli z nepozornosti).

Obrázek 12: Z jakého důvodu nevyžíváte častěji cyklodopravu?



Zdroj: Vlastní zpracování

Nejčastějším problémem pro respondenty byly hygienické důvody, tedy potřeba se po jízdě na kole osprchovat (91 respondentů). V současné době pozorujeme, že v některých větších firmách myslí právě i na zaměstnance, kteří do zaměstnání cestují na kole, a nejen pro ně instalují v prostorách pracoviště sprchy. Otázkou je, zda by se investice do tohoto druhu sociálního zařízení vyplatila i právě ve sledované oblasti. Druhým nejčastějším důvodem pro nevyužívání jízdního kola na Litoměřicku je podle respondentů fakt, že se jako cyklisté necítí jako účastníci silničního provozu bezpečně. Tuto možnost označilo celkem 82 respondentů.

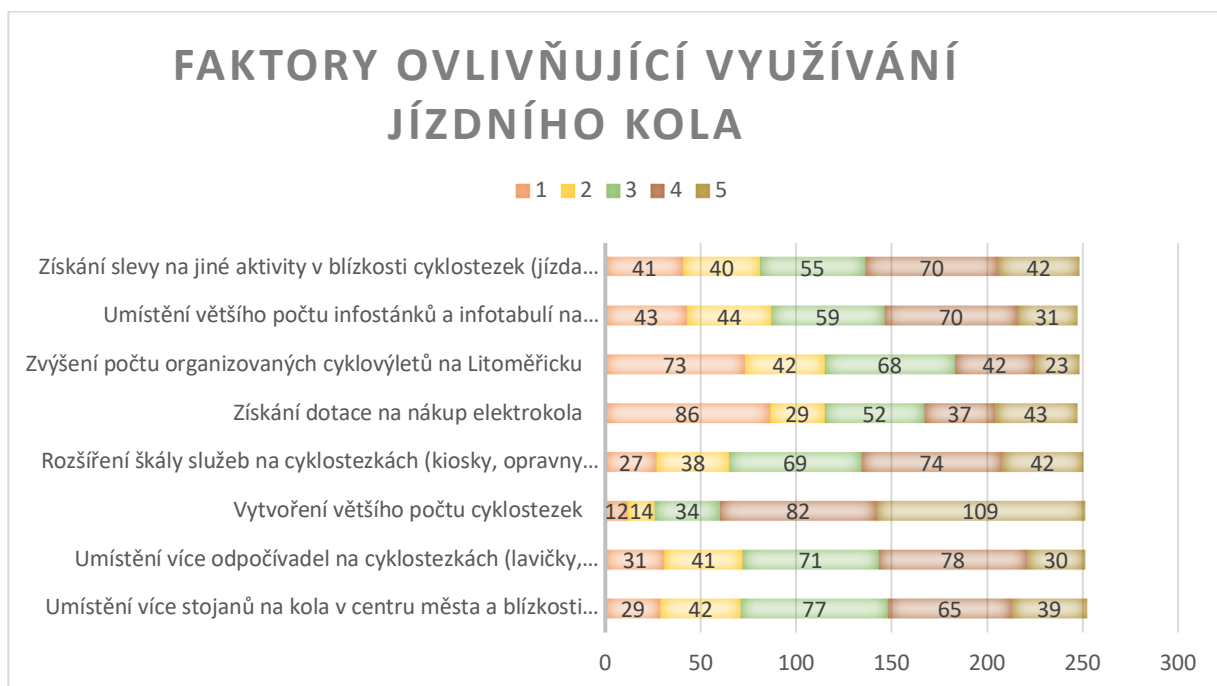
Respondenti ve vlastních odpovědích nejčastěji zmiňovali faktor nedostatku volného času (celkem 16 respondentů), někteří z nich v odpovědích poznamenali, že je pro ně mnohem rychlejší dojet potřebné místo autem, vlakem nebo autobusem. S tímto tvrzením souvisí i faktor komfort, který označili 2 respondenti. Je zajisté přirozené, že se lidé chtějí dopravit do svého cíle rychle, ale také pohodlně. Tuto vlastnost jízdní kolo vždy nezaručuje. Mimo tyto důvody respondenti také od častějšího využívání jízdního kola odrazovaly např. vysoké ceny za pořízení vozíku za kolo pro postižené dítě, nebo těžké astma.

Otázka č. 6: Jak velká by pro Vás byla motivace jezdit více na kole, pokud by existovala možnost:

Respondenti na tuto otázku odpovídali za pomoci tzv. škál, na kterých zachycovali, jak moc by pro ně dané „zlepšení“ mělo vliv na vyšší využívání jízdního kola k dopravě. Škály byly rozděleny následovně:

- **1: žádná motivace,**
- **2: nepříliš velká motivace,**
- **3: nedokážu posoudit,**
- **4: celkem velká motivace,**
- **5: velká motivace.**

Obrázek 13: Faktory ovlivňující využívání jízdního kola



Zdroj: Vlastní zpracování

Pokud bychom vyhodnocovali odpovědi na tuto otázku za pomoci průměrů četností jednotlivých odpovědí, nejvlivnějším faktorem by bylo vytvoření většího počtu cyklostezek na Litoměřicku (průměr 4,044). Naopak nejméně vlivným faktorem by, dle respondentů, bylo zvýšení počtu organizovaných cyklovýletů (průměr 2,597). Ostatní faktory se svými průměry blížily spíše hodnotě 3, tedy středu.

Otázka č. 7: Využíváte služeb cyklobusu?

Cyklobusy patří do Integrovaného systému dopravy v Ústeckém kraji a jsou schopny mj. zajistit i přepravu cyklistů společně s jízdními koly. Otázka č. 7 zjišťovala, zda lidé využívají služeb cyklobusu.

Tabulka 11: Tabulka četnosti využívání služeb cyklobusu

Odpověď	Počet respondentů	Počet respondentů v %
Ano	44	82,81
Ne	212	17,19

Zdroj: Vlastní zpracování

Jak je však patrné z tabulky č. 6, o služby cyklobusu není (alespoň mezi těmito respondenty) příliš velký zájem. Důvodem může být přeprava jízdních kol za pomoci vlastního

automobilu nebo využívání služeb konkurence, tedy Českých Drah, které také nabízejí možnost přepravy cyklistů i jejich jízdních kol. Není však vyloučeno, že tito respondenti vyjíždějí na kolech v blízkosti svého bydliště, tudíž žádné podobné služby využívat nepotřebují.

Otázka č. 8: Je pro Vás, jako cyklistu, příjemnější jízda po cyklostezce, silnici nebo stejně?

V této otázce se lidé měli rozhodnout, zda je pro ně, jako pro cyklisty, příjemnější jízda po cyklostezce, silnici nebo zda mezi těmito druhy cest necítí rozdíl. 70,31 % respondentů raději na kole cestuje po cyklostezkách, čímž si můžeme vysvětlit i jev u otázky č. 6, tedy že největší motivací pro zvýšení jízd na kole by pro respondenty bylo právě zvýšení jejich počtu.

Obrázek 14: Dáváte přednost cyklostezkám nebo silnicím?



Zdroj: Vlastní zpracování

Pouze pro 2,73 % respondentů je příjemnější cestování na kole po silnici, s nejvyšší pravděpodobností právě proto, že se cyklisté na silnici jako účastníci provozu necítí bezpečně, jak bylo zjišťováno v předchozích otázkách. 26,95 % dotazovaných však necítí zvláštní rozdíl mezi cestováním na kole po silnici či cyklostezce. V rámci vyhodnocování výsledků byla provedena i komparace odpovědí mezi jednotlivými věkovými kategoriemi.

Tabulka 12: Preference cyklostezek nebo silnic mezi věkovými kategoriemi

Odpovědi/Seg- menty	Do 18 let	19 – 29 let	30 – 49 let	50 – 69 let	Nad 70 let	Celkem
Silnice	3	1	1	1	1	7
Cyklostezka	9	80	77	14	0	180
Stejně	2	18	38	11	0	69
Celkem	14	99	116	26	1	256

Zdroj: Vlastní zpracování

Otázka č. 9: Cítíte se jako cyklista v Litoměřicích bezpečně?

Tato otázka byla povinná již pro všechny respondenty, jelikož předpokládá, že každý z respondentů alespoň jednou cestoval po Litoměřicích jako cyklista. Respondenti vyjadřovali své pocity z bezpečnosti jízdy na kole po městě pomocí uzavřených odpovědí:

- Určitě ano,
- Spíše ano,
- Nedokážu posoudit,
- Spíše ne,
- Určitě ne.

Bezpečnost na komunikacích ve městech byla dotazovanými řešena již v předchozích otázkách, u kterých se řada respondentů shodla na faktu, že se necítí jako cyklisté být řidiči respektováni. Přitom pocit bezpečí je jednou ze základních potřeb člověka, viz např. Maslowova pyramida potřeb. Lze pak naprosto chápat ty, kteří tedy raději využijí jiných dopravních prostředků nebo pěší dopravy, než aby se zapojili do silničního provozu jako cyklisté. A ačkoliv se město v současné době snaží zvýšit bezpečnost na městských komunikacích pro cyklisty minimálně instalací samostatných jízdních pruhů pro kola, stále je těchto prvků nedostatečné množství. Chybí především na rušných silnicích, jako jsou např. ulice Na Valech, Českolipská, Masarykova nebo Pokratická.

Obrázek 15: Pocit bezpečí na městských komunikacích



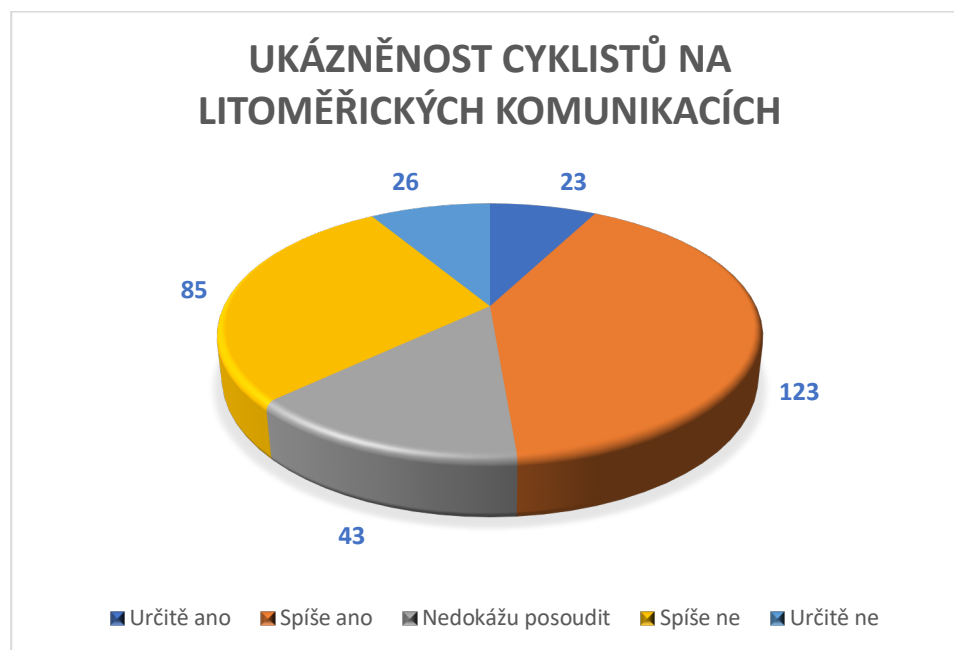
Zdroj: Vlastní zpracování

Celkem 48 % respondentů uvedlo, že se na kole jako účastníci silničního provozu necítí v Litoměřicích bezpečně (označili možnosti Spíše ne a Určitě ne). Skutečnost, že tyto respondenty pocit nebezpečí na silnicích skutečně trápí, potvrzuje i e-mail, který mi byl zaslán na základě této ankety. V něm respondentka popisuje událost, při které se na kole necítěla jako účastnice silničního provozu necítěla bezpečně. Tento e-mail je vložen v příloze č. 2. Jméno autorky není záměrně uvedeno. Bezpečně se na litoměřických silnicích cítí celkem 37 % respondentů, kteří označili odpovědi Spíše ano a Určitě ano. 15 % respondentů nedokázalo svůj postoj posoudit.

Otázka č. 10: Myslíte si, že jsou v Litoměřicích cyklisté v silničním provozu ukázněni?

Otázka zkoumala bezpečnost na silnicích z druhého pohledu, tedy z pohledu řidičů motorových vozidel, ale také běžných chodců. Není možné jednostranně předpokládat, že veškeré pro cyklisty nebezpečné situace jsou vyvolány pouze špatným chováním řidičů motorových vozidel. Řadu těchto situací vyvolávají, i když často nevědomky, sami cyklisté. Otázka tedy zkoumala, zda respondenti shledávají chování cyklistů v litoměřickém silničním provozu jako vhodné. Pro zlepšení stavu městské mobility je totiž zapotřebí nahlížet na tuto problematiku z obou pohledů.

Obrázek 16: Ukázněnost cyklistů na litoměřických komunikacích



Zdroj: Vlastní zpracování

Z dotazovaných osob celkem 48,67 % uvedlo, že shledávají chování cyklistů na litoměřických silnicích jako vhodné (označilo odpovědi Určitě ano nebo Spíše ano). Naopak 37 % respondentů zastávalo opačný názor – tedy, že se cyklisté na silnicích nechovají příliš ukázněně. Celkem 14,33 % dotazovaných nemělo k této problematice vyhraněný názor.

Otázka č. 11: Víte, kde hledat základní informace o cyklostezkách na Litoměřicku?

Spolupráce s pracovníky Odboru regionálního rozvoje z Krajského úřadu v Ústí nad Labem souvisela především s úspěšností propagace tohoto druhu dopravy. V rámci této propagace je možné se s nimi setkat na různých veletrzích se zaměřením na cestovní ruch, akcemi pořádanými samotnými obcemi v kraji, ale i v zahraničí. V rámci této propagace také vychází každoročně řada brožur, map a jsou také neustále aktualizovány webové stránky na podporu aktivit v Ústeckém kraji. Veškeré tištěné publikace pak využívá právě při již zmínovaných propagačních aktivitách, nebo je dává k dispozici informačním střediskům jednotlivých měst a obcí.

Otázka č. 11 měla tedy za úkol vyhodnotit úspěšnost těchto aktivit. Je třeba si však uvědomit, že se práce zaměřuje pouze na jednu oblast, tudíž lze výsledky aplikovat pouze na oblast Litoměřicka. Tato otázka byla polouzavřená – pokud respondent uvedl, že ví, kde má hledat

informace o cyklostezkách, označil možnost Ano a zároveň napsal vlastní odpověď na tuto otázku. V opačném případě, tedy pokud respondent neměl tušení, kde tyto informace hledat, označil pouze odpověď Ne a pokračoval další otázkou. Obrázek č. 24 vyjadřuje poměr osob, které by věděly, kde potřebné informace hledat a které ne.

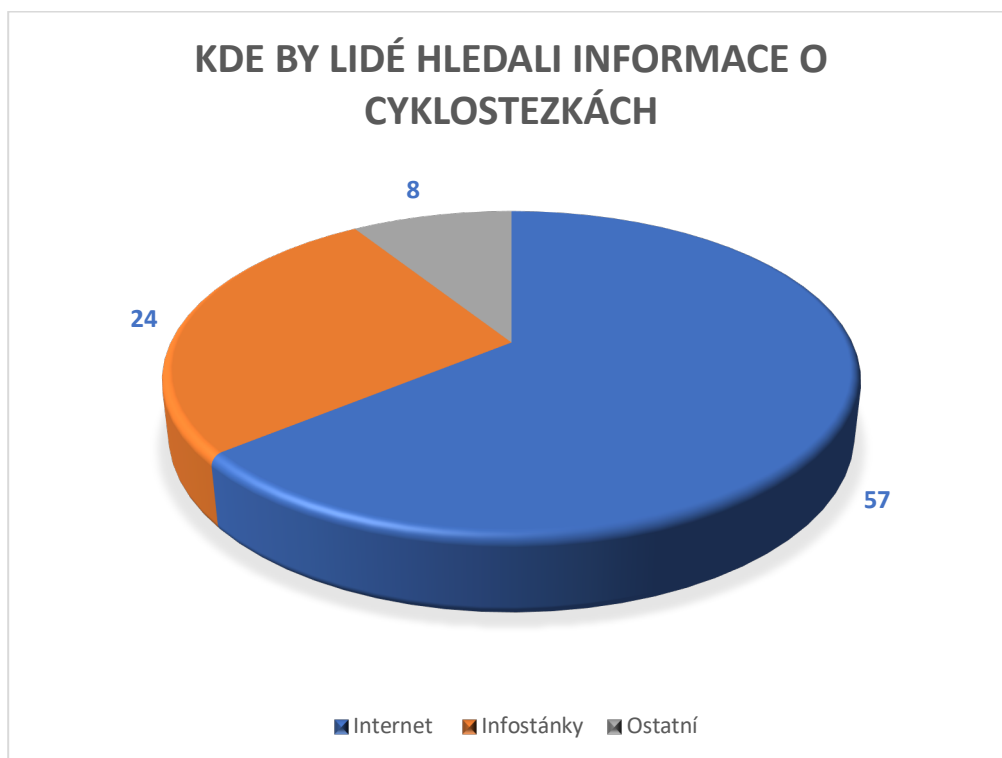
Obrázek 17: Víte, kde hledat informace o cyklostezkách?



Zdroj: Vlastní zpracování

Z uvedeného grafu je patrné, že většina respondentů (70,33 %) nemá tušení kde potřebné informace hledat. Z tohoto důvodu je možné tedy propagaci cyklo dopravy na Litoměřicku jako nedostatečnou. Je však nutné vzít v úvahu i tu variantu, že řada respondentů by sice věděla, kde potřebné informace hledat, nicméně se nechtěli zabývat vymyšlením originálních odpovědí, z toho důvodu raději označili odpověď Ne, aby tak tuto část otázky mohli vynechat a pokračovat dál v anketě. Obrázek č. 25 se zaměřuje právě na originální odpovědi respondentů. Ty jsou pro účely vyhodnocování rozděleny do kategorií dle podobnosti těchto odpovědí.

Obrázek 18: Kde by lidé hledali informace o cyklostezkách



Zdroj: Vlastní zpracování

Většina respondentů (64,04 %) by informace o cyklostezkách vyhledávala na internetu, což je v době rozmachu internetu a chytrých telefonů zcela přirozené. Celkem 26,96 % dotazovaných by se informovala v infocentrech při městských úřadech nebo specializovaných infostánkách. Kategorie Ostatní zahrnuje odpovědi jako vyhledávání informací pomocí turistických brožur, map, GPS nebo v knihovnách.

Otázka č. 12: Uvítali byste rozšíření počtu cyklostezek na Litoměřicku (i pro účely jiných sportů, např. jízdy na koloběžkách, in-line bruslení apod.)?

Kromě cyklistů využívají lidé každoročně cyklostezky u Litoměřic i pro jiné volnočasové aktivity, jako je např. jogging, jízda na koloběžkách, jízda na kolečkových bruslích apod. Navíc, jak bylo možné se přesvědčit u otázky č. 8, pro respondenty je příjemnější jízda na kole spíše po cyklostezkách. Z toho důvodu vyvstála otázka, zda by se měl počet těchto cyklostezek na Litoměřicku rozšířit.

Obrázek 19: Rozšířili byste počet cyklostezek na Litoměřicku?



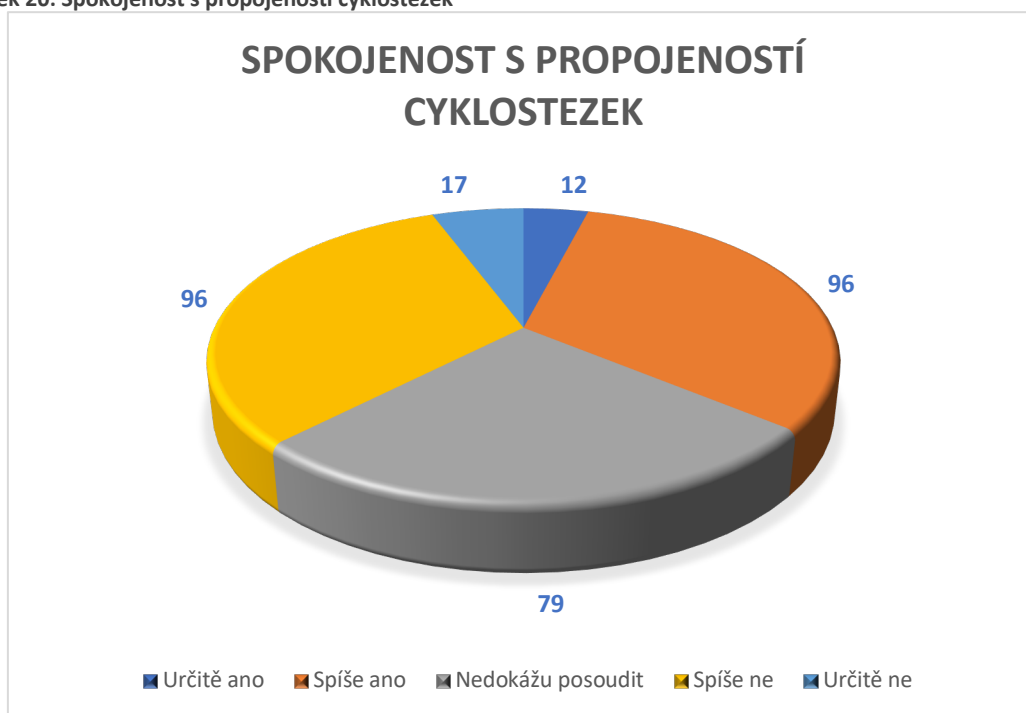
Zdroj: Vlastní zpracování

Celkem 90 % dotazovaných by souhlasilo s rozšířením počtu cyklostezek na Litoměřicku i pro účely jiných sportů. Tento krok by měl svá úskalí, jak v rámci dotazníku uvedl jeden z respondentů. Ačkoliv by tento respondent uvítal rozšíření počtu cyklostezek, dodává, že pouze pro účely cyklistiky, nikoliv pro jízdy na koloběžkách, in-line bruslaře či pejskaře, jelikož tito lidé cyklistům při jízdě překáží. Je tedy nutné vymyslet takové řešení, které by rozšířilo počet i účelovost cyklostezek, a zároveň nevyvolávalo konflikty mezi jednotlivými účastníky.

Otázka č. 13: Myslíte si, že jsou na Litoměřicku cyklostezky dobře propojeny?

Využívání cyklostezek souvisí i s tím, zda jsou dobře propojené. Postoj ke kvalitě cyklostezek z hlediska propojenosti vyjadřovali lidé v otázce č. 13.

Obrázek 20: Spokojenost s propojeností cyklostezek



Zdroj: Vlastní zpracování

Celkem 36 % respondentů shledává propojenost cyklostezek jako dobrou, tedy označili možnosti Spíše ano a Určitě ano. Opačný názor zastává 37,67 % respondentů, kteří označili odpovědi Spíše ne a Určitě ne. 26,33 % respondentů nemá žádný vyhraněný názor.

Otázka č. 14: Jsou na Litoměřicku cyklostezky dostatečně široké a umožňují pohodlné předjíždění?

Míra využívání cyklostezek také souvisí s jejich šířkou, která umožňuje pohodlnou jízdu a snadné předjíždění ostatních cyklistů nebo jiných osob pohybujících se na cyklostezce. Své postoje k této problematice lidé vyjadřovali v otázce č. 14.

Obrázek 21: Šířkost cyklostezek



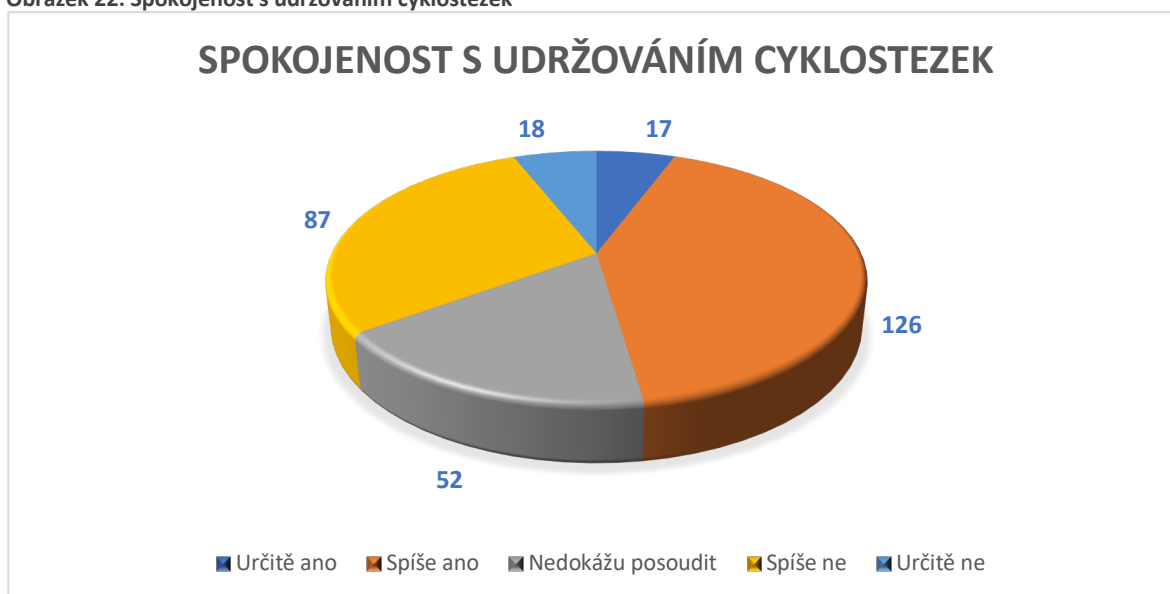
Zdroj: Vlastní zpracování

Celkem 55,33 % dotazovaných uvedlo, že jsou se šířkou cyklostezek na Litoměřicku spokojeni, a umožňují jim komfortní předjíždění. Opačný názor zastává 26,67 % dotazovaných, kteří se šířkou cyklostezek nejsou spokojeni. Žádný vyhraněný názor nemá celkem 18 % dotazovaných.

Otázka č. 15: Shledáváte cyklostezky na Litoměřicku dostatečně udržované?

Poslední oblast, která zkoumala kvalitu cyklostezek na Litoměřicku byla jejich udržovanost. Řada cyklostezek se potýká s problémy, které jsou způsobeny mohutnými stromy rostoucími v jejich blízkosti. Kořeny těchto stromů pak nadzvihují a porušují asfaltový povrch cyklostezek. Celkem 47,67 % respondentů uvedlo, že je s kvalitou cyklostezek spokojeno. Opačný názor zastávalo 35 % respondentů, kteří uvedli, že s kvalitou cyklostezek spokojeni nejsou. 17,33 % dotazovaných nemá k této problematice žádný vyhraněný názor.

Obrázek 22: Spokojenost s udržováním cyklostezek



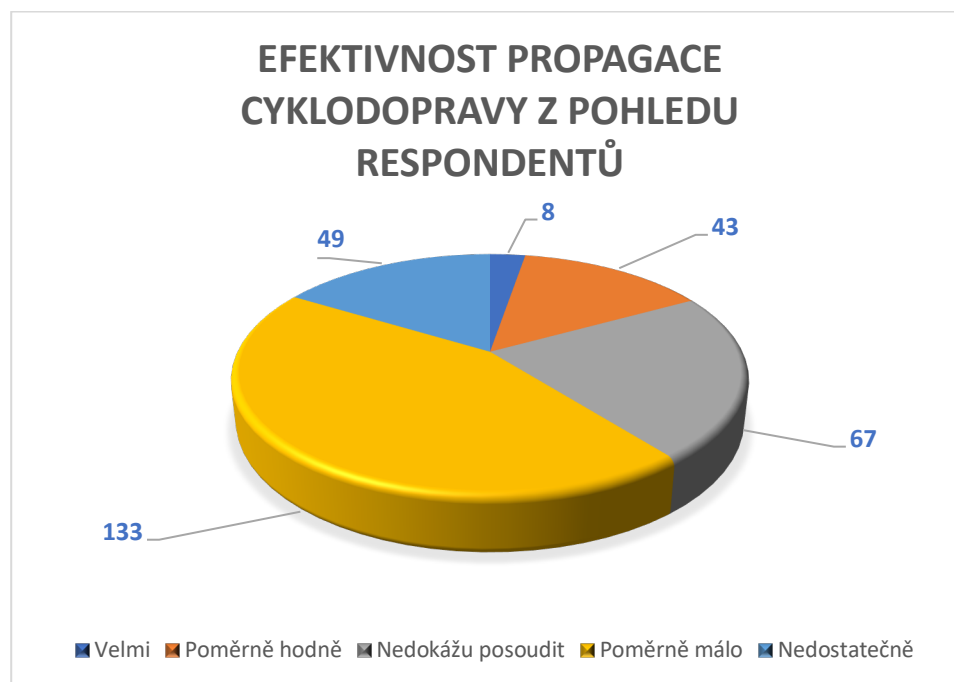
Zdroj: Vlastní zpracování

Otázka č. 16: Je v Litoměřicích cyklodoprava propagována:

Poslední otázka, týkající se problematiky cyklodopravy v Litoměřicích a okolí, se zabývala dosahem propagace cyklodopravy ve městě a okolí. Lidé měli vyjádřit svůj postoj k intenzitě a kvalitě propagace tohoto druhu dopravy. Každoročně Litoměřice a okolí navštíví velké množství cizinců, především z Německa a Holandska, kteří zde kromě návštěvy památek aktivně vyjíždějí na kolech po krásách Českého Středohoří, v němž se Litoměřicko nachází. Na tyto turisty je propagace zaměřena právě v rámci již zmíněných veletrhů, ale i přes cestovní kanceláře. Otázkou však je, zda je cyklodoprava dostatečně propagována i mezi místními lidmi, ať už v souvislosti se snižováním emisí ve městě, propagací zdravějšího životního stylu nebo či aktivnějšího využívání volného času obyvatel.

Celkem 17 % respondentů shledává propagaci cyklodopravy na Litoměřicku jako dostatečující. Opačný názor však zastává celkem 61,66 % dotazovaných, tedy že cyklodoprava je zde propagována poměrně málo či dokonce nedostatečně. 22,33 % respondentů nezastává k této problematice žádný vyhraněný názor.

Obrázek 23: Efektivnost propagace cyklo dopravy z pohledu respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Přítom větší propagace cyklo dopravy by mohla být chápána jako klíč ke zvýšení zájmu obyvatel k jejímu využívání. Zároveň by měla být koncipována tak, aby přesvědčila obyvatele k jejímu běžnému využívání, tedy aby nebyla brána pouze jako jedna z volnočasových aktivit. Problém nežádoucí automobilové dopravy v centru města, který město sužuje již několik let, by mohl být řešen právě i propagací cyklo dopravy. Jak bylo totiž zjištěno v otázkách zjišťujících, proč lidé nevyužívají cyklo dopravu častěji, respondentům při využívání jízdních kol chybí jistý komfort, který jim nabízí automobil. Je zcela přirozené, že pro lidi je pohodlnější a příjemnější pouze usednout do auta a dopravit se na určité místo, ovšem pokud by se takto zachovali úplně všichni obyvatelé, mohli bychom pozorovat jistou formu tragédie obecní pastviny.

5.3. Shrnutí výsledků ankety a doporučení

Souhrně lze výsledky naší ankety interpretovat následovně: Téměř 90 % osob, které vlastní jízdní kolo nebo si jej půjčují od známých či ze specializovaných půjčoven, využívají jízdní kolo pouze sezónně. Hlavními důvody, proč lidé nechtějí využívat cyklo dopravu častěji jsou hygienické důvody, nepřiliš velký pocit bezpečí na silnicích města a nedostatečná možnost uložení jízdního kola ve městě. Poslednímu ze zmiňovaných důvodů by mohla

velice pomoci nedávno instalovaná cyklověž u autobusového nádraží, je však nutné naučit obyvatele města tuto službu využívat. Pocit nebezpečí na silnicích lidé přiznali i v následujících otázkách, 90 % dotazovaných by dokonce souhlasilo s rozšířením počtu cyklostezek přímo ve městě. Tam sice v rámci modernizace některých hlavních silnic přibyly některé prvky určené pro cyklisty, např. speciální jízdní a odbočovací pruhy, ale ve městě celkově jich je stále velice málo. I tuto skutečnost by mělo vedení města brát v úvahu při budoucích plánovaných úpravách komunikací. Tabulka č. 13 shrnuje společné otázky ankety vytvořené městem Litoměřice v roce 2016 ankety vytvořené v rámci této bakalářské práce v roce 2017 a srovnává odpovědi respondentů.

Tabulka 13: Srovnání výsledků ankety města Litoměřice a ankety v rámci bakalářské práce

	Anketa vytvořena městem Litoměřice (2016)	Anketa v rámci BP (2017)
Počet respondentů	260	300
Počet respondentů vlastníci jízdní kolo	228 (87,69 %)	243 (81 %)
Počet respondentů využívající jízdní kolo celoročně	55 (zaokr.) (21,15 %)	25 (8,33 %)
Důležitost zázemí v cílovém místě (sprchy, možnost převlečení)	Ne	Ano
Vlastní bezpečnost při jízdě na kole ve městě	195 (75 %)	111 (37 %)

Zdroj: Vlastní zpracování

První rozdíl lze pozorovat v otázce týkající se počtu respondentů využívající jízdní kolo celoročně. Oproti anketě v roce 2016 lze pozorovat výrazný pokles těchto uživatelů. Tento jev je možné si vysvětlit četnými opravami hlavních komunikací, které v tomto roce ve městě probíhaly (např. revitalizace ulice Palachova či kompletní oprava vozovky u Mostu Generála Chábery a v ulici Mrázova). Významný rozdíl mezi odpověďmi ve společných otázkách obou anket je zřejmý i u otázky zjišťující důležitost zázemí v cílovém místě, tedy zda jsou k dispozici sprchy na pracovištích nebo školách, nebo např. možnost převlečení z cyklistického oděvu do pracovního. Posledním významným rozdílem mezi oběma anketami je pocit

vlastní bezpečnosti při jízdě na kole ve městě. Tento rozdíl lze opět vysvětlit právě četnými opravami ve městě ve sledovaném období.

Anketa se však zaměřovala na takové oblasti, jako je např. udržovanost, sjízdnost a propojenost cyklostezek v okolí, propagace cyklodopravy či využívání cyklobusu. Tyto otázky zajímají především Krajský úřad Ústeckého kraje, který v posledních letech propaguje místní kulturní a přírodní památky v rámci kampaně Brána do Čech, do které svým způsobem zapadá právě i cyklodoprava. Pracovníci Krajského úřadu pravidelně vyjíždějí na veletrhy zaměřené především na cestovní ruch, a ve svém infostánku se snaží informovat návštěvníky veletrhů o zajímavých turistických cílech a možnostech cestování právě v Ústeckém kraji.

Jak však vyplývá z ankety vytvořené pro účely této bakalářské práce, respondenti shledávají propagaci cyklodopravy jako nedostatečnou – lze tedy pracovníkům Krajského úřadu doporučit i propagaci jinými komunikačními kanály, než jsou veletrhy či brožury v Infocentrech měst. Jednou z možností propagace by mohla být i tvorba mobilní aplikace, která by motivovala uživatele k návštěvě jednotlivých zajímavých míst v kraji. Takovou aplikaci vytvořili např. v Jihomoravském kraji, kde byla vytvořena aplikace s názvem Loguj!. Celý kraj je rozdělen na 4 zóny obsahující 10 zajímavých turistických míst. Na těchto místech návštěvníci mohou nalézt informační tabule s QR kódy, po jejich načtení v mobilní aplikaci se návštěvníkům zobrazí nejen informace o dané památce, ale také různé druhy šifer, křížovek a dalších aktivit vzdělávacího charakteru. Tato aplikace je sice určena především pro starší děti a dospělé, nicméně by podobná aplikace mohla být novým a významným komunikačním kanálem s potenciálními návštěvníky památek i v Ústeckém kraji. Zároveň lze předpokládat, že vyšší zájem o návštěvu těchto památek pozvedne i zájem o cykloturistiku, a tím pádem i zájem o služby cyklobusu.

6. Závěr

Města nejen v České republice, ale také v Evropě a po celém světě denně řeší problémy plynoucí z nadměrné automobilové dopravy. Jedním řešením tohoto problému je podpora cyklodopravy v daném městě. Práce zkoumala postoje obyvatel města Litoměřice a okolí k této problematice. Ke zjištění postojů byla vytvořena anketa, pro kterou bylo osloveno 300 respondentů. Bylo zjištěno, že obyvatelé by sice měli zájem o častější využívání cyklodopravy ke každodenním účelům nicméně je třeba nejprve vyřešit několik základních problémů, které těmto lidem brání jejich zájem realizovat.

V první řadě se jedná o pocit komfortu, který jim dává automobilová doprava. Litoměřičtí jsou v současné době zvyklí, že s automobilem mohou zajet až do samotného centra města. To v současné době trpí díky tomuto druhu dopravy nejvíce – historické Mírové náměstí připomíná spíše velké parkoviště, a dlažební kostky se pod tíhou aut každoročně propadají. Paradoxem je, že v 60. letech 20. století bylo z důvodu propadající se vozovky na Mírovém náměstí zrušeno autobusové nádraží, které se zde nacházelo. Tento problém by mohlo vyřešit úplné uzavření Mírového náměstí pro automobily, s čímž řada obyvatel nesouhlasí jednak z nedostatku parkovacích míst v okolí centra, a také právě kvůli sníženému komfortu při pěším přesunu z parkoviště do centra. Pokud však těmto lidem bude vhodnými prostředky ukázáno, že je možné vytvořit kompromis mezi těmito problémy, zajisté se s případnou změnou časem ztotožní a pochopí, že přináší více kladů než záporů.

Dalším častým problémem je třeba řešit se samotnými zaměstnavateli, ale také řediteli škol. Tento problém se týká nedostatku stojanů na kola v okolí pracovišť a škol, jak ukázaly výsledky ankety, ale také nedostatečných možností řešící hygienické potřeby zaměstnanců, kteří by do zaměstnání rádi cestovali na kole (jak vyplynulo z ankety, lidé mají potřebu se po dojezdu do zaměstnání osprchovat). Tento problém, především v letní sezóně, může být velkou překážkou pro zvýšení cyklodopravy. Zaměstnavatelé by se celkově měli snažit více podporovat tyto zaměstnance, ať už právě vybudováním sprch, nových stojánů na jízdní kola nebo např. benefity pro zaměstnance, kteří se dopravují do práce na kole.

Dalším velkým problémem je pocit nebezpečí cyklistů na městských silnicích. Konflikty mezi cyklisty a řidiči automobilových vozidel jsou téměř na denním pořádku – na vině je

často neukázněnost samotných cyklistů, ale i řidičů, kteří osoby na jízdních kolech jednoduše nerespektují. Instalace speciálních prvků pro cyklisty na městských silnicích a zvýšení počtu cyklostezek v okolí nebo přímo ve městě by tuto situaci mohli dost zlepšit.

Je jasné, že k tak velkému kroku, jako je omezení automobilové dopravy v centru města a jejím nahrazením dopravou cyklistickou, je zapotřebí ještě spousta času a vhodných nástrojů, které obyvatele přesvědčí o tom, že tyto kroky znamenají pozitivní změny nejen pro současnou, ale i budoucí generaci, která má, stejně jako my, právo žít ve zdravém životním prostředí.

7. Seznam použitých obrázků a tabulek

Tabulka 1: Vývoj počtu obyvatel v okrese Litoměřice v letech 2010 - 2020	27
Tabulka 2: Vývoj počtu obyvatel ve městě Litoměřice v letech 2010 - 2020.....	27
Tabulka 3: Vývoj počtu přistěhovalých a vystěhovalých osob v okrese Litoměřice v letech 2010 - 2019	27
Tabulka 4: Vývoj počtu přistěhovalých a vystěhovalých osob ve městě Litoměřice	28
Tabulka 5: Tabulka závislostí mezi místem bydlištěm a pracovištěm/školou	37
Tabulka 6: Vlastnictví jízdního kola	38
Tabulka 7: Důvod používání jízdního kola	38
Tabulka 8: Zjišťování četnosti využívání jízdního kola.....	39
Tabulka 9: Četnosti využívání jízdního kola dle pohlaví.....	39
Tabulka 10: Tabulka četností využívání jízdního kola během jednotlivých období.....	39
Tabulka 11: Tabulka četnosti využívání služeb cyklobusu.....	42
Tabulka 12: Preference cyklostezek nebo silnic mezi věkovými kategoriemi	44
Tabulka 13: Srovnání výsledků ankety města Litoměřice a ankety v rámci bakalářské práce	54
Obrázek 1: Mapa vyznačující členské municipality v programu NSZM ČR.....	16
Obrázek 2: Mapa Evropy s vyznačenými trasami EV.....	22
Obrázek 3: Vyznačení cyklotras v ČR, které nesou označení EuroVelo.....	22
Obrázek 4: Administrativní rozdělení okresu Litoměřice - stav k 1.1. 2016.....	26
Obrázek 5: Mapa města Litoměřice	28
Obrázek 6: Složení zastupitelstva města dle politických stran.....	31
Obrázek 7: Složení respondentů dle pohlaví.....	33
Obrázek 8: Složení respondentů dle věku.....	34
Obrázek 9: Uživatelé internetu v ČR napříč věkovými kategoriemi v letech 2006 - 2016.....	35
Obrázek 10: Složení respondentů dle místa bydliště	36
Obrázek 11: Složení respondentů dle umístění školy/pracoviště	36
Obrázek 12: Z jakého důvodu nevyužíváte častěji cyklopravu?	40
Obrázek 13: Faktory ovlivňující využívání jízdního kola	42
Obrázek 14: Dáváte přednost cyklostezkám nebo silnicím?	43

Obrázek 15: Pocit bezpečí na městských komunikacích	45
Obrázek 16: Ukázněnost cyklistů na litoměřických komunikacích.....	46
Obrázek 17: Víte, kde hledat informace o cyklostezkách?.....	47
Obrázek 18: Kde by lidé hledali informace o cyklostezkách	48
Obrázek 19: Rozšířili byste počet cyklostezek na Litoměřicku?	49
Obrázek 20: Spokojenost s propojeností cyklostezek.....	50
Obrázek 21: Šířkost cyklostezek.....	51
Obrázek 22: Spokojenost s udržováním cyklostezek.....	52
Obrázek 23: Efektivnost propagace cyklodopravy z pohledu respondentů.....	53

8. Seznam použitých zdrojů:

Použitá odborná literatura

- ČMEJREK, J., BUBENÍČEK, V., LUHANOVÁ, M. Politika v regionálním rozvoji: úvod do studia. Vyd. 1. Praha: Credit, 2004, 162 s. ISBN 80-213-1157-6.
- DEKOSTER, J., SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2006. ISBN 80-7212-387-4
- GEHL, J. Život mezi budovami : užívání veřejných prostranství .1.vyd. Boskovice: Albert, 2000. 202 s. . ISBN: 80-85834-79-0
- Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005, II. Díl. Praha: Český statistický úřad, 2006. ISBN 80-250-1311-1. s. 147, 220, 321 a 533.
- KELLER, J. Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury.1 vyd. Praha: Sociologické nakladatelství. 1993. 170 s. ISBN: 80-85850-64-8
- KOLEKTIV AUTORŮ. Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005, II. Díl. Praha: Český statistický úřad, 2006. ISBN 80-250-1311-1. S. 147, 220, 321 a 533.
- KOLEKTIV AUTORŮ. Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020, s. 8. Jihlava: KP projekt s.r.o., 2014.
- KOTYZA, O. Dějiny města Litoměřic. 1 vyd. Litoměřice : Město Litoměřice, 1997. 479 s. ISBN ISBN 80-85433-48-6
- KOUDELKA, Zdeněk. Zákon o obcích (obecní zřízení): komentář. Praha: Leges, 2019. Komentátor. ISBN 978-80-7502-335-3.
- MATES, Pavel a René WOKOUN. Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy. Praha: Prospektrum, 2001. ISBN 80-717-5100-6, str. 113.
- MOUREK, Daniel. Cykloturistika: Současný stav a perspektivy v České republice. Praha: CzechTourism, 2011. ISBN: 978-80-87560-00-6.
- MV ČR, Stanovisko odboru dozoru a kontroly veřejné správy Ministerstva vnitra č. 16/2009, 2009
- SKOKAN, Ladislav. O geografické regionalizaci a „učení o zemích“ a regionech ve školské (ale nejen školské) geografii. In JEŘÁBEK, Milan; PEŠTOVÁ, Jana. Regionalizace České republiky: formování regionů, jejich funkce, význam pro začleňování do evropského prostoru: sborník referátů z mezinárodní konference. 1. vyd. Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně, 1999. ISBN 80-7044-257-3

- WOKOUN, R., Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)
- WOKOUN, R., MATES, P. Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy. Praha: PROSPEKTRUM, 2001. ISBN 80-7175-100-6
- WOKOUN, R., MATER, P. KADERÁBKOVÁ, J. A KOL. Základy regionálních věd a veřejné správy. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. s. 94. ISBN 978-80-7380-304-9.

Elektronické zdroje

- 1. USNESENÍ USTAVUJÍCÍHO ZASEDÁNÍ ZASTUPITELSTVA MĚSTA LITOMĚŘIC - 1.11.2018 [online]. Město Litoměřice, 2018 Dostupný na <https://www.litomerice.cz/usneseni-zastupitelstva/7973-1-usneseni-ustavujiciho-zasedani-zastupitelstva-mesta-litomerice-1-11-2018> (citováno dne 12. 11. 2020)
- BŘEŇOVÁ, E. Tisková zpráva města Litoměřice: Jaké mají cyklisté v Litoměřicích podmínky? [online]. 2016. Dostupný na <https://www.litomerice.cz/aktuality/4755-jake-maji-cykliste-v-litomericich-podminky> (citováno dne 12. 11. 2020)
- Členové rady města. [online]. 2018. Dostupný na <https://www.litomerice.cz/rada> (citováno dne 12. 11. 2020)
- EUROVELO. [online]. 2013. Dostupný na <http://www.greenways.cz/EuroVelo.aspx> (citováno dne 09. 11. 2020)
- EUROPEAN CYCLISTS FEDERATION. Our Mission [online]. 2020 Dostupný na <https://www.ecf.com/who-we-are/our-mission> (citováno dne 09. 11. 2020)
- FILLER, V. Jak funguje cyklodoprava v Kodani I – uliční stezky. [online]. 2012. Dostupný na <https://prahounakole.cz/2012/10/kodan-4/>. (citováno dne 09. 11. 2020)
- Historie města. [online]. 2020. Dostupný na <https://www.litomerice.cz/mesto/historie-mesta> (citováno dne 12. 11. 2020)
- CHARAKTERISTIKA OKRESU LITOMĚŘICE. [online]. ČSÚ. 2004. Dostupný na https://www.czso.cz/csu/xu/charakteristika_okresu_litomerice
- KRONIKA MĚSTA LITOMĚŘICE. [online]. Město Litoměřice. 2002, Dostupný na https://www.litomerice.cz/images/kronika/kronika_2002.pdf (citováno dne 12. 11. 2020)
- MĚSTA BUDOUCNOSTI. Asociace měst pro cyklisty se mění na Partnerství pro městskou mobilitu. [online]. 2019. Dostupný na <https://www.mesta-budoucnosti.cz/aktuality/asociace-mest-pro-cyklisty-se-meni-na-partnerstvi-pro-mestskou-mobilitu-15> (citováno dne 10.11.2020)

- MISTNI AGENDA 21 [online]. 2020. Historie a mezinárodní kontext. Dostupné z <https://ma21.cenia.cz/cs-cz/úvod/proveřejnost/historieamezinárodn%C3%ADkontext.aspx> (citováno dne 09. 11. 2020)
- MISTNI AGENDA 21 [online]. 2020. O místní Agendě 21 – úvod. Dostupné z <https://ma21.cenia.cz/cs-cz/úvod/proveřejnost/současnostma21.aspx> (citováno dne 09. 11. 2020)
- MV České republiky. [online]. 2016. Kvalitní veřejná správa. Dostupné z <http://www.mvcr.cz/clanek/kvalitni-verejna-sprava.aspx?q=Y2hudW09NQ%3D%3D> (citováno dne 23. 9. 2017)
- MV ČESKÉ REPUBLIKY. [online]. 2017. Metody (místní Agenda 21, CAF, Benchmarking, Charta občana). Dostupné z <https://www.mvcr.cz/clanek/kvalitni-verejna-sprava.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d> (citováno dne 09. 11. 2020)
- *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020*. [online]. 2013. Dostupný na https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf (citováno dne 09. 11. 2020)
- NÁRODNÍ SÍŤ ZDRAVÝCH MĚST ČR. [online]. 2020 Mezinárodní program ZDRAVÉ MĚSTO WHO (WHO Healthy Cities). Dostupné z <https://www.zdravamesta.cz/cz/projekt-zdrave-mesto-who-who-healthy-cities-project> (citováno dne 09.11.2020)
- *Okres Litoměřice*. [online]. 2011. Dostupný na <https://turistickyatlas.cz/vse/okres/litomerice.html> (citováno dne 10. 11. 2020)
- Práva a povinnosti. [online]. 2020. Dostupný na <https://www.facebook.com/legal/terms> (citováno dne 12. 11. 2020)
- Senioři hledají na internetu praktické informace. [online]. 2017. Dostupný na <http://www.statistikaamy.cz/2017/04/seniori-hledaji-na-internetu-prakticke-informace/> (citováno dne 12. 11. 2020)
- VOLBY DO SENÁTU PARLAMENTU ČR KONANÉ DNE 5.10. – 6.10.2018, Výsledky hlasování, Obvod: 29 – Litoměřice [online]. Český statistický úřad, 2018, Dostupný na <https://volby.cz/pls/senat/se2111?xjazyk=CZ&xdatum=20181005&xobvod=29> (citováno dne 12. 11. 2020)

Příloha č. 1 – Vyňatek z Prohlášení o právech a povinnostech společnosti Facebook

4. Bezpečnost registrace a účtu

Uživatelé Facebooku uvádějí svá skutečná jména a informace, a má-li to tak zůstat, potřebujeme vaši pomoc. Dále uvádíme několik vašich povinností vůči nám týkajících se registrace a zajištění bezpečnosti vašeho účtu:

1. Neposkytnete na Facebooku falešné osobní informace ani bez povolení nevytvoříte účet pro nikoho jiného.
2. Nebudete vytvářet více než jeden osobní účet.
3. Pokud váš účet deaktivujeme, nevytvoříte bez našeho svolení jiný.
4. Svoji osobní timeline nepoužijete ke komerčnímu obohacení. K těmto účelům budete používat Facebook Stránku.
5. Nebudete Facebook používat, pokud je vám méně než 13 let.
6. Nebudete Facebook používat, pokud jste odsouzeným sexuálním delikventem.
7. Své kontaktní informace budete udržovat přesné a aktuální.
8. Nesdělíte nikomu své heslo (nebo v případě vývojářů svůj tajný klíč), neumožníte nikomu přístup ke svému účtu ani nepodniknete žádné jiné kroky, které by mohly bezpečnost vašeho účtu ohrozit.
9. Nepřenesete svůj účet (včetně jakékoli stránky nebo aplikace, kterou spravujete) na jiného uživatele bez našeho předchozího písemného svolení.
10. Pokud vyberete pro svůj účet nebo stránku uživatelské jméno nebo jiný identifikátor, vyhrazujeme si právo jej odebrat nebo opakovat vznesení nároku, pokud jej budeme považovat za nevhodný (například v případě stížnosti vlastníka ochranné známky na uživatelské jméno, které nemá přímý vztah ke skutečnému jménu uživatele).

Příloha č. 2 – E-mail zaslaný na základě vyplnění ankety jednou z respondentek

Dobrý den, pane Grunde,

jen ještě poznámka k dotazníku: jako velký problém v dopravě vidím neukázněnost řidičů motorových vozidel, kteří nerespektují cyklisty jako plnoprávné účastníky provozu.

Za posledních deset dní mi z vedlejší silnice vjeli do cesty tři řidiči svými vozidly - jela jsem po hlavní z Pokratic směrem dolů do města. Měla jsem řádně osvětlené kolo a navíc i reflexní pásky na obou rukou. Všichni tři rádoby řidiči mi vjeli do cesty u železničního přejezdu. Čtvrtý řidič mi úmyslně vjel do cesty za denního světla - já jela z města do Pokratic a u Kapličky vyjížděl řidič s autobusem ze zastávky a nějak mi "zapomněl" dát přednost, přitom na mně koukal!

To jsou zážitky k nezapomenutí a hodně mně to vždycky vyděsí. Tak pak přesvědčujte lidi, aby víc jezdili na kolech, když je řidiči vůbec nerespektují.

Přeji hodně úspěchů při psaní bakalářské práce.

Příloha č. 3 – Dotazník bakalářské práce

Dotazník

Dobrý den,

jsem studentem 2. ročníku oboru Hospodářská politika na Provozně ekonomické fakultě České zemědělské univerzity v Praze. Obracím se na Vás s touto anketou, jakožto důležitým podkladem pro mou bakalářskou práci, která se bude zabývat problematikou cyklodopravy v Litoměřicích. Prosím Vás proto, abyste věnovali pár minut svého času k zodpovězení následujících otázek. Zpracované výsledky budou použity pouze pro účely mé bakalářské práce.

Dotazník je zcela anonymní.

Předem děkuji za spolupráci
Jan Grund – student PEF ČZU

1. Vlastníte jízdní kolo?

- Ano
- Ne (pokračujte otázkou č. 9)
- Ne, ale využívám služeb půjčoven nebo si půjčím kolo od známého

2. Na kole jezdíte především z důvodu:

- Dojížděky do zaměstnání / školy
- Ve volném čase za sportem / rekreací / dovolenou
- Na nákup / k lékaři
- Ve všech výše uvedených případech

3. Jak často jezdíte na kole?

- Jezdím denně (pokračujte otázkou č. 6)
- Jezdím alespoň 2 – 3x týdně
- Jezdím alespoň 2 – 3x měsíčně
- Pouze během sezóny (duben – říjen)

4. Z jakého důvodu nevyžíváte častěji cyklodopravu? (lze označit i více možností)

- Necítím se jako účastník silničního provozu bezpečně
- Časová či vzdálenostní náročnost dojezdu do školy / zaměstnání
- Nedostatečná možnost pro uzamčení a úschovu kola
- Nevhodnost pracovního oděvu pro cyklistiku (oblek, kostýmek apod.)
- Špatná sjízdnost cyklostezek
- Vysoké ceny za kolo a vybavení pro cyklistiku (oděv, obuv, helma apod.)
- Hygienické důvody (nutnost osprchovat se po příjezdu do práce / školy, apod.)
- Nedostatečný počet informačních materiálů a cyklomap
- Jiné (uveďte důvod):

5. Jak velká by pro Vás byla motivace jezdit více na kole, pokud by existovala možnost:
(označte křížkem vždy jen jednu možnost: 1 – žádná motivace; 2 – nepříliš velká motivace; 3 – nedokážu posoudit; 4 – celkem velká motivace; 5 – velká motivace)

Motiv	1	2	3	4	5
Umístění více stojanů na kola v centru města a blízkosti škol a pracovišť					
Umístění více odpočívadel na cyklostezkách (lavičky, pítka, apod.)					
Vytvoření většího počtu cyklostezek					
Rozšíření škály služeb na cyklostezkách (kiosky, opravny kol, apod.)					
Získání dotace na nákup elektrokola					
Zvýšení počtu organizovaných cyklovýletů na Litoměřicku					
Umístění většího počtu infostánek a infotabulí na cyklostezkách					
Získání slevy na jiné aktivity v blízkosti cyklostezek (jízda na vodních lyžích, občerstvení v kiosku, apod.)					

6. Využíváte služeb cyklobusu?

- Ano
 Ne

7. Je pro Vás, jako cyklistu, příjemnější jízda po:

- Silnici
 Cyklostezce
 Obojí stejně, nedokážu posoudit

8. Cítíte se v Litoměřicích jako cyklista bezpečně?

- Určitě ano
 Spíše ano
 Spíše ne
 Určitě ne
 Nedokážu posoudit

9. Myslíte si, že jsou v Litoměřicích cyklisté v silničním provozu ukáznění?

- Určitě ano
 Spíše ano
 Spíše ne
 Určitě ne
 Nedokážu posoudit

10. Víte, kde hledat základní informace o cyklostezkách na Litoměřicku?

- Ano (uveďte, prosím, kde)

- Ne

11. Uvítali byste rozšíření počtu cyklostezek na Litoměřicku (i pro účely jiných sportů, např. jízdy na koloběžkách, in-line bruslení apod.)

- Ano
 Ne

12. Myslíte, že jsou na Litoměřicku cyklostezky dobře propojeny?

- Určitě ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Určitě ne
- Nedokážu posoudit

13. Jsou na Litoměřicku cyklostezky dostatečně široké a umožňují pohodlné předjíždění?

- Určitě ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Určitě ne
- Nedokážu posoudit

14. Shledáváte cyklostezky na Litoměřicku dostatečně udržované?

- Určitě ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Určitě ne
- Nedokážu posoudit

15. Je v Litoměřicích cyklodoprava propagována:

- Velmi
- Poměrně hodně
- Poměrně málo
- Nedostatečně
- Nedokážu posoudit

16. Jste:

- Muž
- Žena

17. Kolik je Vám let?

- do 18 let
- 19 až 29 let
- 30 až 49 let
- 50 až 69 let
- nad 70 let

18. Ve které části města Litoměřice žijete?

- Centrum
- Kocanda
- Pokratice
- Předměstí
- Želetice
- Za nemocnicí

19. Ve které části města Litoměřice studujete/pracujete?

- Centrum
- Kocanda
- Pokratice
- Předměstí
- Želetice
- Za nemocnicí