

Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra práva

Diplomová práce

Rozvoj cyklistické dopravy v Jihočeském kraji a Českých Budějovicích

Vypracovala: Bc. Klára Zlámalová
Vedoucí práce: Ing. Martina Krásnická

České Budějovice 2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Klára ZLÁMALOVÁ**
Osobní číslo: **E13728**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Strukturální politika EU a rozvoj venkova**
Název tématu: **Rozvoj cyklistické dopravy v Jihočeském kraji a Českých Budějovicích**
Zadávací katedra: **Katedra práva**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Vytvořit seznam doporučení pro Magistrát města České Budějovice týkající se strategie rozvoje cyklistické dopravy a jejího plnění.

Metodický postup:

Práce bude rozdělena na 2 části: teoretickou a praktickou.

Teoretická část bude obsahovat literární přehled, ve které bude popsán právní rámec a strategické dokumenty cyklistiky v ČR, vč. možných zdrojů financování výstavby cyklistické infrastruktury.

V praktické části se autorka zaměří na analýzu strategických dokumentů cyklistické dopravy, včetně komparace s jinými městy a vytvoří seznam doporučení pro město České Budějovice.

Rámcová osnova:

1. Úvod
2. Teoretická část
3. Metodika
4. Praktická část
5. Závěr
6. Zdroje

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:

Právní normy vztahující se k tématu.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy.

Martinek, J. (2010, aktual. 2011). *Příběhy českých cyklostezek a cyklotras. Silnice Železnice [online].*

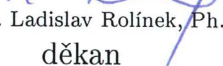
Martinek, J., Brůhová, Foltýnová, H., & Vohnická, J. (2007). *Ekonomické nástroje podpory cyklistické dopravy. Podrobný materiál k příspěvku z Cyklokonference.*

Sallis, J., Conway, T., Dillon, L., Frank, L., Adams, M., Cain, K., & Saelens, B. (2013). *Environmental and demographic correlates of bicycling. Preventive Medicine.*

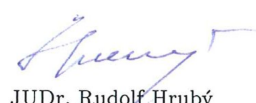
Vedoucí diplomové práce: **Ing. Martina Krásnická**
Katedra práva

Datum zadání diplomové práce: **22. července 2015**

Termín odevzdání diplomové práce: **31. srpna 2015**


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
L.S.
Studentská 13 (25)
370 05 České Budějovice


JUDr. Rudolf Hrubý
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 22. července 2015

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to - v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou - elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

České Budějovice, dne 1. září 2015

.....

Bc. Klára Zlámalová

Poděkování

Ráda bych zde poděkovala vedoucí této diplomové práce Ing. Martině Krásnické za odborný dohled, cenné rady a připomínky a také za ochotu a vstřícnost.

Ráda bych také poděkovala pánům Ing. Michalu Šramovi a Ing. Ivo Moravcovi za poskytnutí informací.

Seznam zkratek

ČB: České Budějovice

ČR: Česká republika

ČSN: Česká státní norma

EU: Evropská unie

HK: Hradec Králové

IROP: Integrovaný regionální operační program

JČK: Jihočeský kraj

KV: Karlovy Vary

MD: Ministerstvo dopravy

MF: Ministerstvo financí

MHD: Městská hromadná doprava

MMR: Ministerstvo pro místní rozvoj

MZ: Ministerstvo zdravotnictví

MZe: Ministerstvo zemědělství

MŽP: Ministerstvo životního prostředí

NJC: Nadace Jihočeské cyklostezky

NUTS: Nomenklatura územních statistických celků (zkratka z francouzského *Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques*)

OP: Operační program

PS: Přeshraniční spolupráce

ROP: Regionální operační program

TP: Technické podmínky

OBSAH

Obsah.....	1
ÚVOD.....	5
TEORETICKÁ ČÁST.....	7
1. Cyklistika	7
1.1. Obecně o cyklistice	7
1.2. Trendy v cyklistice v zemích s rozvinutou cyklistickou kulturou	7
1.3. Cyklistika v ČR.....	10
2. Cyklistická infrastruktura	11
2.1. Integrovaná infrastruktura	11
2.2. Segregovaná infrastruktura.....	13
2.3. Další prvky cyklistické infrastruktury	13
2.4. Druhy cyklistických tras.....	13
3. Cyklistické projekty.....	15
3.1. Asociace cykloměst	15
3.2. Bike & Ride	15
3.3. Central MeetBike	16
3.4. Cyklisté vítáni.....	16
3.5. Cyklistická akademie	16
3.6. Česko jede	17
3.7. EuroVelo	17
3.8. Greenways.....	18
4. Systém subjektů fungování a řízení cyklistiky v ČR	20
4.1. Národní úroveň.....	20
4.1.1. Ústřední orgány ČR	20
4.1.2. Národní cyklokoordinátor a cykloskupina	20
4.1.3. Cykloturistické organizace a vědeckovýzkumné instituce	20
4.2. Krajská úroveň	21
4.2.1. Krajské úřady	21
4.2.2. Krajský cyklokoordinátor a jeho pracovní cykloskupina	21
4.3. Místní úroveň	21

4.3.1. Města, obce, svazky obcí, euroregiony	21
5. Legislativa, normy a dokumenty ČR týkající se cyklistické dopravy	22
5.1. Právní rámec cyklistické dopravy v ČR	22
5.2. Technická literatura v ČR.....	23
6. Strategické dokumenty	24
6.1. Strategické dokumenty obecně	24
6.1.1. Příprava strategického dokumentu.....	24
6.1.2. Různé formy strategických dokumentů	26
6.2. Dokumenty ČR	28
6.2.1. Cyklostrategie 2013.....	28
6.2.2. Memorandum	31
6.3. Dokumenty Jihočeského kraje	32
6.3.1. Cyklogenerel Jihočeského kraje pro období 2014 - 2020.....	32
6.4. Dokumenty statutárního města České Budějovice	33
6.4.1. Aktualizovaná koncepce cyklistické dopravy na území Statutárního města České Budějovice pro období 2009-2014	33
6.4.2. Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích (cyklogenerel)	34
7. Zdroje financování výstavby cyklistické infrastruktury v Jihočeském kraji.....	38
7.1. Dotační programy Evropské Unie	38
7.1.1. Regionální operační program (programovací období 2007-2013)	38
7.1.2. OP Přeshraniční spolupráce (programovací období 2007-2013).....	38
7.1.3. Programovací období 2014-2020.....	39
7.2. Státní fond dopravní infrastruktury	39
7.3. Nadace Jihočeské cyklostezky	39
7.4. Další možné zdroje	40
METODICKÁ ČÁST	41
8. Metodika práce	41
PRAKTICKÁ ČÁST.....	43
9. Charakteristika zájmového území	43
9.1. Jihočeský kraj.....	43
9.1.1. Charakteristika kraje.....	43

9.1.2. Nadace Jihočeské cyklostezky	44
9.2. Cyklistické projekty v Jihočeském kraji	45
9.2.1. Asociace cykloměst	45
9.2.2. Cyklisté vítání	45
9.2.3. Česko jede.....	45
9.2.4. Greenways	45
9.2.5. EuroVelo	45
9.3. Statutární město České Budějovice	46
10. Zhodnocení Plánu rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB podle stanovených kritérií	48
10.1. Závaznost dokumentu.....	48
10.2. Účastníci přípravy a jejich role	48
10.3. Výchozí stav	48
10.4. Náklady.....	49
10.5. Integrovanost dokumentu	50
10.6. Stanovení cílů a opatření.....	50
10.7. Financování.....	51
10.8. Komunikace záměru.....	51
10.9. Monitoring výsledků a dopadů.....	51
10.10. Postup implementace	51
10.11. Vyhodnocení.....	52
11. Komparace Plánu rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB s nadřazenými dokumenty	53
11.1. Základní shrnutí komparovaných dokumentů	53
11.2. Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB a Cyklostrategie 2013	53
11.3. Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB a Cyklogenerel Jihočeského kraje pro období 2014-2020.....	54
12. Srovnání Plánu rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB s cyklistickými dokumenty jiných měst.....	56
12.1. Tábor	56
12.2. Pardubice.....	56
12.3. Hradec Králové	56

12.4. Jihlava	57
12.5. Karlovy Vary	57
12.6. Shrnutí	58
13. Diskuze a navržená doporučení.....	62
13.1. Zhodnocení cyklogenerelu ČB	62
13.1.1. Seznam doporučení.....	63
13.2. Návrh na zpracování Plánu implementace.....	63
13.2.1. Určení zodpovědnosti za opatření	63
13.2.2. Odhadnout finanční náklady úprav a sestavit finanční plán	64
13.2.3. Uvést termíny úprav a realizace opatření	64
13.2.4. Způsob a provedení monitoringu a evaluační plán.....	64
13.2.5. Návrh na financování evaluace	66
13.3. Komunikace a propagace záměru cyklogenerelu	67
Závěr	69
Summary a keys words	70
Seznam grafů, obrázků a tabulek	79
Seznam příloh.....	80
Příloha č. 1: Formální standardy provádění evaluací	81
Příloha č. 2: Souhrn strukturovaných rozhovorů.	84
Příloha č. 3: Návrh na postup evaluace.	87
Příloha č. 4: Podmínky přepravy jízdních kol v Českých Budějovicích.	88

ÚVOD

V současné době, kdy hlavně větší města trpí velkým počtem motorových vozidel a neustále se zvyšující intenzitou motorové dopravy, se klade důraz na alternativní způsoby dopravy.

Města se snaží vytvořit takové podmínky, aby jejich obyvatelé měli na výběr mezi různými dopravními prostředky. Vedle osobní automobilové dopravy stojí nejen hromadná doprava, ale také pěší a cyklistický způsob dopravy. Města se snaží podporovat obyvatelé v používání těchto nemotorových způsobů tím, že pro ně vytváří vhodné podmínky, staví infrastrukturu a plánují rozvoj.

Cyklistická doprava je méně náročná na prostor, výstavba cyklistické infrastruktury je levnější a i k výrobě samotného jízdního kola je zapotřebí méně neobnovitelných zdrojů (Brůhová Foltýnová, 2007). Cyklistika je vzhledem k nulovému znečištění vzduchu a nízké hlučnosti také ekologická.

Evropská unie, Česká republika, některá města i další subjekty se cyklistikou zabývají a podporují její rozvoj.

„Cyklistická doprava přispívá ke zlepšení životního prostředí i k upevnění zdraví obyvatel a je přínosnou alternativou dopravy automobilové. Proto má být v návrzích dopravní soustavy obcí a v návrzích uspořádání místních komunikací její rozvoj podporován.“ (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006, strana 82).

Diplomová práce *Rozvoj cyklistické dopravy v Jihočeském kraji a Českých Budějovicích* se věnuje cyklistické dopravě v České republice, představí způsoby rozvoje cyklistiky na příkladech zemí s rozvinutou cyklistickou kulturou, způsob fungování a řízení cyklistické dopravy a jejího rozvoje v hierarchii subjektů a jejich dokumentů.

Město České Budějovice je svým rovinným reliéfem vhodné k provozování cyklistiky. Magistrát města prostřednictvím cyklistických strategických a rozvojových dokumentů stanovuje cíle a záměry, pomocí nichž mají ve městě vzniknout podmínky vhodné k provozování cyklistiky.

V rámci práce je analyzován rozvojový dokument cyklistické dopravy ve městě České Budějovice - *Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích*.

Českobudějovický dokument je analyzován podle kritérií stanovených na základě metodických dokumentů Ministerstva financí České republiky. Dokument je porovnáván s dokumenty hierarchicky vyšších subjektů, zda je v souladu s jejich cíli a vizemi; také je komparován s cyklistickými dokumenty jiných měst.

Výsledkem práce je seznam doporučení ke strategickému plánování cyklistického rozvoje ve městě České Budějovice.

Práce může mít praktické využití, neboť by mohla být využita při dalším strategickém plánování cyklistické dopravy ve městě. Zjištěné nedostatky by mohlo město a zpracovatelé dokumentu doplnit.

TEORETICKÁ ČÁST

1. Cyklistika

1.1. Obecně o cyklistice

Cyklistika se dělí podle různých parametrů a z různých hledisek. Dle motivace k výkonu cyklistiky se cyklistika rozlišuje na cykloturistiku a cyklodopravu.

Cykloturistika je vnímána jako volnočasová aktivita, ve které není motivací pouze přepravit se do cíle, ale už samotná cesta na kole. Při cykloturistice nevádí menší zajižďky. Obvykle je cíl mimo zastavěná území, cílem bývá často nějaký turisticky zajímavé místo (Cyklistika Krnov, 2007a).

Cyklodoprava je způsob přepravy lidí za svými povinnostmi: do práce, do školy, atd. Jízda na kole je motivována dosažením cílového místa - cyklista jede na konkrétní místo, které obvykle bývá v zastavěném území, cesta je vyžadována co nejkratší, bez zajižďek (Cyklistika Krnov, 2007a).

1.2. Trendy v cyklistice v zemích s rozvinutou cyklistickou kulturou

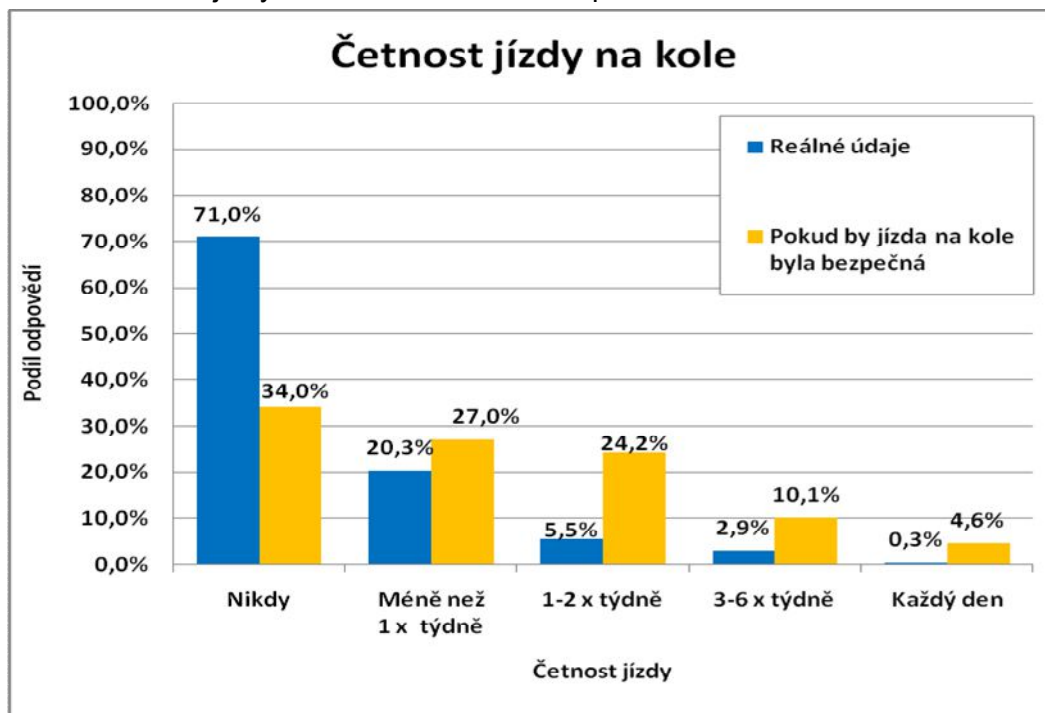
Aby člověk dal kolu přednost před jiným způsobem dopravy, nebo jej využíval k volnočasové aktivitě, potřebuje k cyklistice vhodné podmínky. Zvláště ve městě jsou zapotřebí speciální úpravy, jako jsou oddělené cyklostezky, cyklopruhy, přejezdy pro cyklisty, značení aj., ale také vzájemná ochota a tolerance mezi řidiči různých typů vozidel. K provozování cykloturistiky je také zapotřebí upravit a vybudovat speciální infrastrukturu určenou pro cyklisty.

Některé vědecké experimenty založené na pozorování potvrdily hypotézu, že míra provozování cyklistiky závisí na vybavenosti cyklistickou infrastrukturou, přičemž nejvyšší korelace byla zaznamenána u hustoty cyklopruhů v ulicích (Fraser and Lock, 2011).

Americký průzkum *Environmental and Demographic Correlates of Bicycling* (2013) vydaný v magazínu *Preventive Medicine* zjistil korelaci mezi mírou cyklistiky a bezpečností pro cyklisty. V průzkumu se američtí vědci ptali 1745 respondentů: „*Jak často jezdíte*

na kole, ať už jen v sousedství nebo i na delší cesty?“ a na další otázku: „Jak často byste jezdili na kole, kdybyste necítili nebezpečí ze stran aut?“ Průzkum ukázal opravdu znatelný nárůst očekávané a plánované míry cyklistiky v případě, že by se cyklisté na cestách cítili bezpečně.

Graf 1: Četnost jízdy na kole dle amerického průzkumu

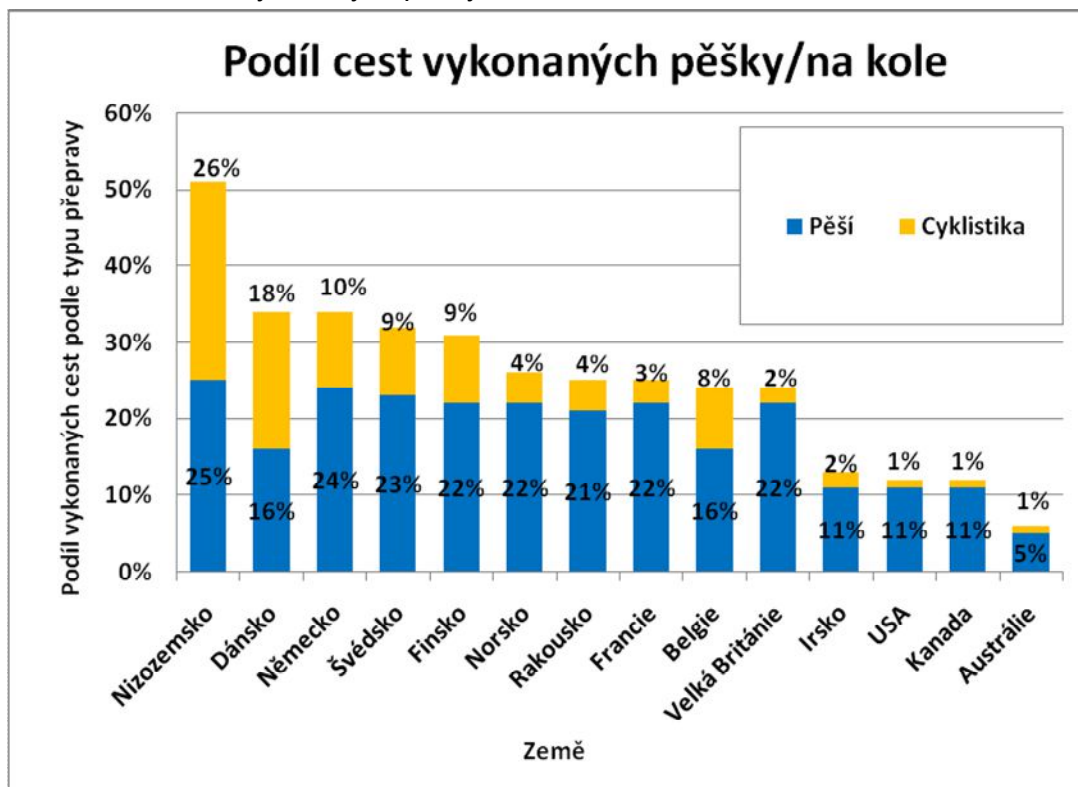


Četnost jízdy na kole - změny míry cyklistiky, kdyby se cyklisté cítili na cestě bezpečně. Zdroj: Sallis, Conway, Dillon, Frank, Adams, Cain and Saelens, 2013. Zpracování: vlastní.

Celkově výzkumem vyšlo, že naprostá většina lidí: 66 % by jezdila na kole, pokud by se cítila bezpečně. To je oproti původním 29 % respondentů nárůst o 37 %. Z průzkumu vychází, že více jak třetina lidí by začala jezdit na kole, pokud by se cítila bezpečně (byla by k dispozici infrastruktura bezpečná pro cyklisty).

V zemích EU jsou podmínky pro cyklisty na různé úrovni. Jsou země, kde cyklista v podstatě nemá problém projet skrze celé město a ještě několik kilometrů za městem se line samostatná cyklostezka vedle silnice. Země, ve kterých se cyklistická kultura rozvíjí již dlouho, mají vysoký podíl cyklistického dojíždění na celkovém počtu uskutečněných denních cest (Buehler and Pucher, 2012; Fraser and Lock, 2011).

Graf 2: Podíl cest vykonaných pěšky/na kole.



Podíl každodenních cest vykonaných na kole a pěšky v různých zemích. Zdroj: Buehler and Pucher, 2012. Zpracování: vlastní.

Největší míra cest uskutečněná na kole je v Nizozemsku, dále v Dánsku a v Německu (Buehler and Pucher, 2012). Tyto země totiž kulturu cyklistiky rozvíjely už od 80. let, kdy ve svých dlouhodobých strategických plánech počítaly s rozvíjením rozsáhlých sítí cyklistických stezek (Fraser and Lock, 2011). Další země EU mají rozvoj cyklostezek a podporu cyklistiky jako způsobu dopravy v rozvojových strategiích.

Země s největší mírou cyklistické dopravy podporují cyklistiku různými způsoby. Nejen výstavbou hustých sítí cyklostezek a cyklopruhů, ale také taktickým snižováním povolených rychlostí v místech, kde se cyklisté mohou objevovat. Snaha o snížení používání automobilů - zaváděním placených parkovišť, snižováním počtu parkovacích míst, integrace cyklistiky s hromadnou dopravou ve městě atd. Tyto země se dlouhodobě snaží podporovat rozvoj obchodů a služeb hlavně v centru obcí (ne v okrajových částech) tak, aby byly v dojezdové vzdálenosti, která je stále přijatelná pro docházení pěšky nebo jízdu na kole.

Dále se tyto země snaží dlouhodobě o vzdělávání už od útlého věku v oblasti dopravy. Už od 10 let se děti v Nizozemsku, Dánsku a Německu učí o bezpečnosti v provozu

formou nejen teoretických pouček, ale také názorným řešením konkrétních situací (Buehler and Pucher, 2012).

1.3. Cyklistika v ČR

V České republice [ČR] má cyklistika v celorepublikovém průměru podíl 7 % na všech uskutečněných cestách. Používání kola jako dopravního prostředku v ČR stále stoupá, ale stále je zde volný potenciál k využití, především centra některých měst potřebují úpravy, aby se v nich cyklisté mohli bez problémů pohybovat. A právě větší města mají největší potenciál na skokový nárůst používání kola (Ministerstvo dopravy [MD], 2013).

V ČR se cyklistice věnuje několik orgánů a jiných subjektů, existuje právní rámec a technické předpisy zastřešující cyklistiku, cyklistické projekty a služby, strategické i jiné dokumenty.

2. Cyklistická infrastruktura

Cyklista se v ČR může pohybovat po silnicích, nesmí se pohybovat po dálnicích a silnicích pro motorová vozidla (takzvaných rychlostních silnicích). Pokud k tomu má možnost, je cyklista povinen využít pro cyklisty označenou cestu, která může mít více podob.

Cyklistickou infrastrukturou tvoří soubor cest a doprovodných prvků, které slouží k provozování cyklistiky a k zajištění bezpečnosti provozu. Cyklistická infrastruktura se rozděluje na dva základní typy: integrovanou a segregovanou infrastrukturu (Cyklodoprava.cz, 2014a).

2.1. Integrovaná infrastruktura

Jak název napovídá - integrovaný typ je veden neodděleně od hlavního dopravního prostoru - spolu s motorovými vozidly. Integrace cyklistů je využívána ve vysoce urbanizovaných sídlech, kde není prostor pro segregovanou infrastrukturu.

Prvky používané v integrované infrastruktuře musí být v souladu s takovouto růzností jejího použití.

Bezmotorová zóna

Je stavebně přizpůsobená oblast s omezeným, nebo naprosto minimalizovaným provozem motorových vozidel, může se vyskytovat v různých variacích: s povoleným vjezdem konkrétních motorových vozidel, s cyklotrasou, pěší zóna s povolením vjezdu cyklistů aj.

Cyklobox

Jedná se o vydělený prostor určený pro cyklisty, tento cyklobox je předsazený před ostatní vozidla na světelných křižovatkách. Na křižovatku na zelenou tak cyklisté vyjíždějí jako první.

Cyklobuspruh

Jedná se o oddělený pruh vyhrazený pro jízdní kola a autobusy. Někdy se jedná také o společný pruh pro cyklisty, autobusy a vozidla taxislužby. Tyto pruhy mají za úkol

zvýšit preference veřejného a cyklistického způsobu dopravy před dopravou osobními vozy.

Cyklopiktokoridor

Je vyznačený koridor, který označuje doporučenou stopu cyklistům. Slouží také k upozornění ostatních účastníků silničního provozu na pohyb cyklistů. Značení účastníkům provozu neurčuje žádná další práva a povinnosti.

Cyklopruh, neboli vyhrazený pruh pro jízdní kola

Jedná se o pruh pro cyklisty, který umožňuje rychlý a bezpečný průjezd územím. Cyklopruhy bývají vedeny podél komunikací určených pro hlavní dopravní prostor, takže uživatel cyklopruhu má na křižovatkách přednost (na úkor ostatních), to bývá často rozdíl například v porovnání s „chodníkovými stezkami“, které musí křižovatky křížit (Cyklodoprava.cz, 2014a).

Cykloobousměrka

Cykloobousměrka umožňuje cyklistům využívat jednosměrnou komunikaci v obou směrech. Cykloobousměrka je dle platných předpisů a norem možná ve více variantách; cyklistický pruh oddělený fyzicky, nebo dopravním značením, nebo neoddělený.

Cyklotrasa

Je trasa pro cyklisty, která vede po silnicích, drobných místních a účelových komunikacích. Cyklotrasy jsou značené, přičemž existuje více typů značek, ale na všech se nachází symbol kola a číslo konkrétní trasy. Značení cyklotrasy cyklistům nedává žádné výhody. Cyklisté na cyklotrasách musí dodržovat platná ustanovení pro pohyb po komunikacích (Cyklistika Krnov, 2007a).

Víceúčelový pruh

V ČR zatím není legislativně definován, jedná se o jízdní pruh určený pro jednostopá vozidla, bývá umístěn vpravo vedle hlavního dopravního pruhu. Víceúčelový pruh může být využíván také rozměrnějšími vozidly, v tomto případě je ale nutné dbát zvýšené opatrnosti a s jednostopými vozidly se řadit za sebou.

Zklidněná zóna

Jedná se o oblast s menším provozem, ve které je stanovena nízká maximální povolená rychlost. Zpravidla se jedná o obytné oblasti.

2.2. Segregovaná infrastruktura

Segregovaná cyklistická infrastruktura je vedena odděleně od hlavního dopravního proudu v přidruženém prostoru.

Cyklostezka

Cyklostezky jsou jasně vyznačené prostory vyhrazené pro pohyb cyklistů. Jsou označeny vodorovným a svislým dopravním značením. Cyklostezka často neslouží výhradně pro pohyb cyklistů, mohou se po ní pohybovat také chodci a uživatelé kolečkových bruslí a podobných sportovních pomůcek. (Cyklistika Krnov, 2007a).

Cykloturistická trasa

Tyto komunikace jsou vedeny mimo silnice s automobilovým provozem, často vedou přírodou a terénem. Cykloturistická trasa je značená pásovými značkami, podobnými jako jsou značené trasy pro pěší. Značka se skládá ze tří pruhů: krajní jsou žluté a prostřední jiné barvy: zelený, červený, bílý, modrý (Cyklistika Krnov, 2007a).

Přejezd pro cyklisty

Slouží k přejezdu komunikace. Cyklista na cyklopřejezdu nemusí sesedat z kola.

2.3. Další prvky cyklistické infrastruktury

Jedná se o další druhy cest, které mohou cyklisté využít při svých cestách, převážně mimo město; místní komunikace, polní, lesní cesty a přírodní stezky, lávky a podjezdy pro cyklisty, odpočívadla, stojany na kola a další.

2.4. Druhy cyklistických tras

Cyklistické trasy se rozdělují podle významu pro konkrétní oblast.

Dálkové, nadregionální trasy

Tyto trasy spojují vzdálené cíle, které leží v různých regionech, popřípadě i státech. Slouží především k volnočasovým aktivitám a rekreaci, tomu je přizpůsobeno i vedení tras krajinou, atraktivní okolí a vybavenost trasy doplňkovou infrastrukturou (odpočívadla, ubytování, servisy aj.).

Regionální trasy

Trasy spojují vzdálenější cíle, které leží v oblasti stejného regionu. Pro jejich správnou funkci by v rámci obcí měly být napojeny na místní cyklistickou síť. Využívání regionálních tras může mít charakter dopravní i rekreační.

Místní trasy

Tyto trasy tvoří dopravní síť v obcích, kde jsou využívány v rámci každodenní dopravní cyklistiky. Na místní trasy ale navazují regionální a nadregionální trasy při průjezdu obcí, proto jsou využívány také v rámci cykloturistiky (Cyklistika Krnov, 2007a).

3. Cyklistické projekty

3.1. Asociace cykloměst

Asociace měst pro cyklisty je dobrovolná organizace, která je založena jako nevládní, nepolitické sdružení osob se stejným zájmem. Členy asociace jsou obce, města, neziskové organizace nebo svazky obcí.

Činnost asociace je závislá na aktivitě představitelů jednotlivých členů, kteří se v podstatě nad rámec svých povinností věnují problémům městské mobility (Asociace cykloměst, 2014).

Cílem asociace je zlepšovat ve městě podmínky pro dopravu a umožnit tak obyvatelům měst výběr dopravního prostředku tak, aby byla doprava plynulejší (Asociace cykloměst, 2015).

Asociace má ke dni 29. července 2015 celkem 54 členů, mezi nimiž je od roku 2014 i Statutární město České Budějovice (Asociace cykloměst, 2014).

3.2. Bike & Ride

Cílem projektu Bike & Ride je propojit jiné typy dopravních prostředků s cyklo dopravou. Projekt je konkrétně zaměřen na kombinaci kolo - vlak (bus) a klade si za cíl vybudovat infrastrukturu potřebnou pro dojíždění na vlakové nádraží.

V rámci Bike & Ride jsou uvažovány dvě základní situace: cyklista na nádraží přijede na kole, které tam zaparkuje a dále pokračuje vlakem, nebo cyklista přijede na nádraží na kole, které si poté vlakem přepraví.

Pro první možnost situaci je důležitá, ne-li nutná, především možnost bezpečně na nádraží či v jeho bezprostřední blízkosti zaparkovat své jízdni kolo.

Druhá situace počítá s převozem jízdniho kola s sebou vlakem. Přeprava kola ve vlaku má více možností: kolo jako spoluzavazadlo, které si cestující sám do vlaku naloží a poté i vyloží (vlak musí být označen piktogramem jízdniho kola), nebo může cyklista kolo převézt pomocí úschovy během přepravy (Cyklodoprava.cz, 2010).

3.3. Central MeetBike

Společný projekt zemí střední Evropy spojuje vybraná města a další partnery Německa, ČR, Slovenska a Polska za účelem zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu. Myšlenkou projektu je aplikovat zkušenosti z německých měst v partnerských státech a předat jim tak vyzkoušené know-how.

V ČR se projektu účastní Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. a města Pardubice a Uherské Hradiště. Obě města budou zavádět některá pro-cyklistická opatření, která se používají v německých městech. Cílem projektu je zvýšit počet každodenních cyklistů ve městě. Důvodem vzniku projektu je především zhoršování dopravní situace ve městech vlivem vzrůstající motorové dopravy (Cyklodoprava.cz, 2014b).

3.4. Cyklisté vítáni

V ČR se projekt realizuje od roku 2005 na základě zkušeností okolních zemí. Garantuje ho Nadace Partnerství.

Jedná se o certifikaci služeb zařízení, která jsou přizpůsobena potřebám cyklistů. Zařízení a provozovny označené certifikátem *Cyklisté vítáni* bývají prověřovány kontrolory, kteří přes rok hodnotí nabízené služby a kontrolují plnění podmínek certifikace.

Projekt má vytvořit síť zařízení, které jsou připraveny na cyklisty a jejich potřeby. Cyklisté si certifikované zařízení mohou najít a vyfiltrovat podle oblasti, nebo typu zařízení na webových stránkách. Certifikovaná zařízení mohou být kempy a jiné typy ubytování, stravovací provozovny a turistické cíle.

Provozovatelé služeb, kteří chtějí získat certifikát *Cyklisté vítáni*, musí splňovat konkrétní podmínky, které se liší podle typu nabízených služeb (Cyklisté vítáni, 2014).

3.5. Cyklistická akademie

Cyklistická akademie je společný projekt Centra dopravního výzkumu, v. v. i., Asociace cykloměst a MD. Jedná se o vzdělávací program, který má vzdělávat v oblasti cyklistické dopravy. Celkem je *Cyklistická akademie* rozdělena do 40 lekcí, které řeší konkrétní situace a odkazují na konkrétní související dokumenty.

V rámci programu se také konala soutěž o titul *Hlavní město cyklistů 2014*.

Projekt si klade za cíl motivovat města a další subjekty k podpoře cyklistické dopravy. Účelem projektu je zvyšovat povědomí o cyklistické dopravě jako o plnohodnotné alternativě k motorovým způsobům dopravy. Výukové programy jsou určeny především pro ty, kteří o rozvoji cyklistické dopravy rozhodují: politici, zaměstnanci správních orgánů a další (Cyklokonference.cz, 2014).

3.6. Česko jede

Projekt *Česko jede* je zaměřen na podporu provozování sportu a cykloturistiky v ČR. Cílem projektu je hlavně informovat. Na svých stránkách projekt nabízí velké množství informací ohledně tipů na vhodné lokality pro provozování cykloturistiky, ubytování, produkty aj. (Ceskojede.cz, 2011).

Projekt je inspirován švýcarským informačním kanálem Nadace SchweizMobil, který se věnuje nemotorové dopravě.

„Ambicí www.ceskojede.cz je nabízet na jednom místě top cykloturistickou nabídku ČR, přičemž by spolupracoval s portály krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací, možná i s komerčními weby, kdyby byl z jejich strany zájem o spolupráci. (...).“ (Ceskojede.cz., 2011).

Projekt poskytuje informace cyklistům rozděleným do kategorií podle fyzické zdatnosti, typu cyklistiky, nebo například také pro cyklisty s dětmi (Ceskojede.cz, 2011).

3.7. EuroVelo

EuroVelo je mezinárodní síť dálkových cyklistických tras. Síť propojuje všechny země Evropy. Tvoří ji 14 dálkových tras a aktuálně měří přes 70 000 km.

Projekt má vliv na rozvoj infrastruktury v regionech a návštěvnost historických a kulturních památek.

Českou republikou prochází čtyři trasy EuroVelo: EuroVelo 4, 7, 9 a 13 (Greenways.cz, 2013a).

Obrázek 1: Síť tras EuroVelo v České republice.



Trasy EuroVelo procházející ČR. Zdroj: Greenways.cz, 2013b.

3.8. Greenways

Greenways jsou cesty, trasy a koridory, které mají být v souladu s přírodou a slouží ke sportovnímu využití, turistice a nemotorové dopravě. O Greenways se stará Nadace Partnerství od roku 1998.

Koridory přirozeně vznikají podél říčních koryt, také jsou využívány trasy bývalých železničních tratí.

Greenways mají vliv na ochranu životního prostředí a zdravý životní styl (Greenways.cz, 2014).

Obrázek 2: Systém tras Greenways v České republice.



Zdroj: Greenways.cz, 2013e.

4. Systém subjektů fungování a řízení cyklistiky v ČR

Cyklistická doprava je multispektrální téma a rozvoj cyklistické infrastruktury ovlivňuje a řídí mnoho subjektů. Cyklistika i samotná stavba infrastruktury podléhá mnoha zákonům a technickým podmínkám.

4.1. Národní úroveň

4.1.1. Ústřední orgány ČR

Vláda ČR se zavázala podporovat cyklistickou dopravu jakožto plnohodnotný způsob dopravy podepsáním strategického dokumentu *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Cyklistika jako téma se dotýká více ministerstev: dopravy; zdravotnictví; pro místní rozvoj; životního prostředí; vnitra; zemědělství a školství, mládeže a tělovýchovy.

Hlavním garantem je MD, které má dohlížet na zlepšení mobility a zvýšení bezpečnosti. Rozvoj cykloturistiky a oblast cestovního ruchu je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj [MMR]. Na oblast zlepšování zdraví dohlíží Ministerstvo zdravotnictví [MZ] a ochranu životního prostředí zabezpečuje Ministerstvo životního prostředí [MŽP](MD, n. d.). Další ministerstva se na rozvoji cyklistické dopravy podílí, například stavbou infrastruktury, osvětou a vzděláváním a jinak (Nadace Jihočeské cyklostezky [NJC], 2014).

4.1.2. Národní cyklokoordinátor a cykloskupina

Národní cyklokoordinátor má dohlížet na realizaci cyklostrategie a naplňování jejích cílů. Cyklokoordinátor má k dispozici tým odborných poradců a spolupracuje s dalšími subjekty a institucemi při přípravě a realizaci projektů (NJC, 2014).

4.1.3. Cykloturistické organizace a vědeckovýzkumné instituce

V rámci ČR působí organizace za účelem propagace země ke zvýšení cestovního ruchu, příkladem může být organizace CzechTourism, která mimo jiné podporuje cykloturistiku, nebo Klub českých turistů, které vzniklo už v roce 1888. Klub se stará především o značení a údržbu turistických tras (NJC, 2014).

Vědeckovýzkumné instituce se zabývají výzkumnou a vývojovou činností. Hlavní vědeckovýzkumnou institucí v souvislosti s cyklistickou dopravou, je Centrum dopravního výzkumu. Centrum je státní příspěvkovou organizací v působnosti MD (NJC, 2014).

4.2. Krajská úroveň

4.2.1. Krajské úřady

Úřady zajišťují institucionální podporu cyklistiky v kraji. Vydávají strategické dokumenty, které musí být v souladu s nadřazenými dokumenty.

Zástupci všech krajů podepsali *Dohodu o vzájemné spolupráci MD, MMR, MŽP, MZ a krajů*, tento dokument ale pro kraje není závazný, jedná se spíše o doporučení (MD, n. d.).

4.2.2. Krajský cyklokoordinátor a jeho pracovní cykloskupina

Vznik této pozice a skupiny je doporučen v rámci *Dohody o vzájemné spolupráci MD, MMR, MŽP, MZ a krajů*.

Krajský cyklokoordinátor je oficiální zástupce kraje, který koordinuje činnosti, které v rámci kraje vedou k rozvoji cyklistické dopravy a cykloturistiky. Cyklokoordinátor by měl být přizván ke všem záležitostem, které se týkají dopravy, měl by přispívat k plánování a řešení dopravní infrastruktury a hájit pro-cyklistické zájmy (Cyklistická akademie, 2014).

4.3. Místní úroveň

4.3.1. Města, obce, svazky obcí, euroregiony

Subjekty působící na místní úrovni a jejich činnosti a orgány se liší nejen podle velikosti dané obce, ale také například potenciálem cestovního ruchu v dané oblasti.

Obecně se dá říct, že větší města mívají pověřené osoby, které se věnují rozvoji cyklistiky v obci. Některá města zpracovávají vlastní strategické dokumenty (NJC, 2014).

5. Legislativa, normy a dokumenty ČR týkající se cyklistické dopravy

Legislativa je vždy závazná a určující pro stavbu cyklistické infrastruktury i chování uživatelů na ní. Technické předpisy jsou závazné, pouze když na ně nějaký legislativní dokument přímo odkazuje. Dodržování norem a technických předpisů je vyžadováno orgány státní správy a samosprávy (Cyklodoprava.cz, 2013).

České státní normy [ČSN] se věnují projektování infrastruktury a určují, jak mají komunikace vypadat. Technické podmínky [TP] shrnují zásady navrhování infrastruktury.

5.1. Právní rámec cyklistické dopravy v ČR

Legislativa zahrnuje zákony, předpisy a vyhlášky, kterými se musí účastníci provozu řídit.

V současné době se připravují novely zákonů, které by měly rozšířit práva a povinnosti účastníků provozu. Novely mají za úkol sjednotit výklad a definovat nové prvky v oblasti cyklistické dopravy zvyšující bezpečnost provozu.

Základním legislativním dokumentem o pohybu po pozemních komunikacích je *zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích* ve znění pozdějších předpisů. Zákon řeší samotnou stavbu komunikací, podmínky jejich užívání a práva a povinnosti uživatelů i vlastníků komunikace. Zákon také určuje výkon státní správy správními úřady.

Dalším důležitým zákonem je *zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích* ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon stanovuje práva a povinnosti účastníků provozu. Jízdě na kole se konkrétně věnuje §57, nošení cyklistické přilby pak upravuje §58.

Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích obsahuje také přílohu, ve které jsou popsány technické požadavky na jízdní kola.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 30/2001 Sb. stanovuje způsoby značení cyklistických tras a cyklostezek. Novější *vyhláška ministerstva č. 247/2010 Sb.* původní vyhlášku pozměnila, navíc zavádí některé nové značky.

Na výstavbu cyklistické infrastruktury má vliv také stavební a vodní zákon, stejně tak se na jakékoliv komunikace vztahují zákony o ochraně přírody a krajiny, o lesích. Novela zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu z roku 2015 řeší vysoké ceny za výkup pozemku ze zemědělského půdního fondu.

Stavba a užívání cyklistické infrastruktury také podléhá vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (Cyklodoprava.cz, 2015).

5.2. Technická literatura v ČR

Budování veškeré infrastruktury podléhá technickým předpisům a normám, které vycházejí z platné legislativy. Technickou literaturu ČR pro cyklistickou infrastrukturu tvoří dvě hlavní složky: ČSN a TP.

Hlavní ČSN, která určuje podmínky a předpisy pro cyklistickou infrastrukturu je ČSN 73 6110 o *Projektování místních komunikací*, konkrétně kapitola 10.4.

Projektování cyklistické infrastruktury se týkají i další normy, například ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, kde je kapitola vyhrazená pro parkování jízdních kol, ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť, ČSN 73 6109 Projektování polních cest nebo ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací, základní ustanovení pro navrhování (NJC, 2014).

TP pro cyklistickou infrastrukturu určují hlavně TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ale vliv mají také další technické podmínky; TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 103 Navrhování obytných a pěších zón, TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací a další (Cyklodoprava.cz, 2015).

Další materiály k cyklistické infrastruktuře jsou metodické příručky a dokumenty. V roce 2008 vznikla příručka *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Napsal ji Ing. Jaroslav Martinek v rámci Analýzy potřeb budování cyklistické infrastruktury, projektu Centra dopravního výzkumu, v. v. i. a Českého vysokého učení technického. Dokument představuje principy a příklady budování cyklistické infrastruktury, má také sloužit k dalšímu rozšíření legislativy v zájmu bezpečnosti cyklistů (Martinek, 2008).

6. Strategické dokumenty

6.1. Strategické dokumenty obecně

„Strategický dokument je jakýkoliv dokument stanovující vizi, cíle nebo opatření ve stanovené oblasti.“ (Ministerstvo financí [MF], 2012).

Strategické dokumenty vznikají jako výstupy strategického plánování, což je proces, během něhož se formuluje představa o budoucím vývoji subjektu¹. Strategickým plánováním se určují směry budoucího vývoje, záměry a cíle, ale také kritické oblasti (Rektořík and Šelešovský, 1999, p. 6-7).

Z hlediska faktoru času se dokumenty dělí na dlouhodobé, střednědobé, taktické roční a operativní; dále se dělí dle funkce, úrovně rozhodovacího procesu, účelu aj. (Fotr, Vacík, Souček, Špaček and Hájek, 2012, p. 85-87).

Strategické dokumenty stanovují na základě analýzy stávajícího stavu optimální způsoby, jak dosáhnout vytyčených cílů. Příprava strategického dokumentu by měla zahrnovat následující kroky: stanovení vize subjektu v dané oblasti, analýza současného stavu, zpracování opatření, akční plán a monitoring a adaptace (Institut komunitního rozvoje, n. d.).

6.1.1. Příprava strategického dokumentu

Stanovení vize a cílů

V této fázi si subjekt ujasňuje priority, východiska, představy o budoucím vývoji a cílech.

¹ Strategické plánování se liší u soukromých a veřejných subjektů, obecně je ale cílem strategického plánování to samé: stanovení cílů a budoucího vývoje subjektu (Fotr, et al., 2012).

Analýza současného stavu

Tato fáze slouží ke zjištění stávajícího stavu v dané oblasti. Ze zjištěného a z výsledků provedených analýz se v další fázi přípravy strategického dokumentu vychází.

Analýzy se mohou provádět různými způsoby a pomocí různých nástrojů, lišit se mohou také analyzovaná kritéria a objekty.

Na základě provedených analýz budou stanoveny priority.

Zpracování opatření

Na základě předchozích fází a nastavených priorit jsou stanoveny cíle a opatření.

Akční plán

Akční plán rozepisuje a konkretizuje jednotlivá opatření, stanovuje jejich termíny, aktivity, finanční odhady, zodpovědné subjekty a realizační tým.

Monitoring a adaptace

Plán potřebuje monitoring činností, jejich vyhodnocení a následnou adaptaci na výsledky hodnocení. Monitoring, evaluace a adaptace jsou důležitými částmi strategických dokumentů.

Monitoring

Monitorování je sběr informací za účelem provedení následného vyhodnocování.

Vyhodnocování/Evaluace

Evaluace vyhodnocuje data získaná monitoringem (Pěluha, 2015, p. 52). Evaluace se dělí z hlediska fáze probíhajícího projektu (strategie) na *ex ante*, *on going* a *ex post*. Evaluace *ex ante* je předběžná kontrola, jedná se o věcnou a formální kontrolu. Vyhodnocování *on going* probíhá během realizace strategie, průběžně kontroluje plnění cílů. Vyhodnocování *ex post* posuzuje celou strategii, její dopady, naplnění, hospodaření se zdroji a další.

Evaluace obecně hodnotí efektivitu naplňování záměrů a jejich dopadů

Česká evaluační společnost vydala *Formální standardy provádění evaluací* (2013), které se nachází v příloze této práce (Příloha č. 1).

V rámci evaluace existuje více typů vyhodnocování dat: kvalitativní, kvantitativní a mix.

6.1.2. Různé formy strategických dokumentů

Strategické dokumenty existují v různých formách, rozlišuje je míra obecnosti jimi stanovených cílů a záměrů. Následující seznam typů dokumentů je seřazen dle míry obecnosti stanovených cílů (od dokumentů s žádnou vizí a strategickými cíli, až po dokumenty se stanovenými obecnými vizemi a strategickými cíli):

Akční plán

Je souborem plánovaných projektů a aktivit, jejichž prostřednictvím má být naplněn cíl strategie. Může být součástí strategie nebo se může jednat o samostatný dokument (MF, 2012).

Program

Program je soubor plánovaných projektů majících dosáhnout cílů ze stanovené strategie. Dokument je střednědobého až dlouhodobého charakteru (MF, 2012).

Implementační prováděcí dokument/plán implementace

Dokument navazuje na strategii a vymezuje postup, aktivity a další podrobnosti včetně rozpočtu a harmonogramu (MF, 2012).

Bílá kniha

Jedná se o příručku, která se věnuje konkrétní problematice. *Bílá kniha* obsahuje návrhy na přijetí opatření, zohledňují veřejné konzultace ke konkrétním tématům. *Bílá kniha* slouží politické prezentaci, poskytuje možné návrhy k legislativním úpravám (MF, 2012).

Zásady

Zásady vymezují rámec, principy a pravidla tvorby strategických dokumentů. Účelem *Zásad* je vymezit přístup k tvorbě a realizace strategických dokumentů (MF, 2012).

Zelená kniha

Zelená kniha má za úkol zvýšit povědomí veřejnosti o řešeném tématu za účelem vyvolání diskuze. Po *Zelených knihách* následují *Bílé knihy*, které již přicházejí s návrhy na přijetí opatření v dané oblasti (MF, 2012).

Koncepce

Koncepce určují celkové směřování v konkrétní oblasti. Dokument obsahuje základní východiska a směr, ale nevymezuje konkrétní cíle a jejich hodnoty. *Koncepce* má střednědobý až krátkodobý charakter (MF, 2012).

Politika

Je vrcholový strategický dokument, na nějž mohou navazovat další dokumenty (*Strategie, Strategické plány*, aj.). *Politika* stanovuje vizi, základní cíle a směry vývoje v konkrétní oblasti. Z časového hlediska se jedná o střednědobé až dlouhodobé strategie (MF, 2012).

Strategický rámec

Jedná se o vrcholový strategický dokument (jako *Politika* a *Koncepce*), stanovuje základní strategické cíle v dané oblasti, ale na rozdíl od politiky nedefinuje vizi. Na tento typ dokumentu navazují další dokumenty, které konkretizují cíle (MF, 2012).

Dlouhodobý rozvojový plán/záměr

Dokument stanovuje základní směry a cíle v otázce budoucího vývoje v určité oblasti. Stanovuje rámcová opatření k realizaci. Na tento dokument mohou navazovat další dokumenty (*Akční plány, Programy*), které dále specifikují konkrétní opatření (MF, 2012).

Operační program [OP]

Operační program je základní strategický dokument z hlediska finanční a technické stránky dané oblasti. *OP* zpracovávají členské země EU. Dokument obsahuje cíle, priority a soupis aktivit, na které lze skrze OP čerpat finanční prostředky ze Strukturálních fondů EU (MF, 2012).

Strategický plán

Strategický plán je synonymem veřejné strategie. Toto označení se obvykle používá ve spojitosti s rozvojem území (MF, 2012).

Strategie

Strategie bývá vypracována subjektem veřejné správy. Je to soubor opatření, jejichž účel je dosažení stanoveného cíle v konkrétní oblasti.

Strategie definuje problém dané oblasti, analyzuje podkladová data, definuje vizi a stanovuje cíle. Cíle jsou konkretizovány opatřeními, jejichž prostřednictvím budou cíle naplněny. *Strategie* také zahrnuje implementační rámec (vymezení aktérů implementace, časový a finanční rámec), (MF, 2012).

6.2. Dokumenty ČR

6.2.1. Cyklostrategie 2013

Hlavním dokumentem ČR, který řeší rozvoj cyklistické dopravy je Cyklostrategie. Aktuální verze *Cyklostrategie 2013* byla schválena vládou ČR dne 22. května 2013. Tento dokument vychází z dřívější strategie - *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*, která platila od roku 2004. Tyto dokumenty jsou strategickými plány, které určují dlouhodobé cíle, opatření a nástroje, kterými má být cílů v této oblasti dosaženo.

Vláda ČR se schválením dokumentu zavázala, že cyklistickou dopravu bude podporovat, bude zajišťovat přívētivé legislativní podmínky, finančně podporovat budování cyklistické infrastruktury. Dokument dále řeší koordinaci spolupráce orgánů, které se na rozvoji cyklistické infrastruktury mohou podílet.

Cyklostrategie je ucelený dokument s 10 kapitolami včetně úvodu, vysvětlení pojmů a vysvětlení zkratk. Po úvodu následuje kapitola věnující se globálním a strategickým cílům - základním cílem cyklostrategie je: „zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km“ (MD, 2013).

Kapitola se věnuje přínosům, které by realizace tohoto cíle přinesla: zlepšení mobility a zvýšení bezpečnosti, rozvoj cykloturistiky, zlepšení zdraví lidí a ochrana životního prostředí.

Dokument dále představuje strategické cíle, které jsou rozděleny na národní a místní úroveň.

Tabulka 1: Strategické cíle ČR na národní úrovni.

Strategické cíle na národní úrovni
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.
Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
Podpořit projekt „Cyklistické akademie“, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtější 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 cykloturistiky.

Strategické cíle ČR na národní úrovni z Cyklostrategie 2013. Zdroj: MD, 2013. Zpracování: vlastní.

Další strategické cíle jsou navrženy pro místní úroveň.

Tabulka 2: Strategické cíle České republiky na místní úrovni.

Strategické cíle na místní úrovni
Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinných městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu Víze 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.

Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojíždě 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 jede.

Strategické cíle ČR na místní úrovni z Cyklostrategie 2013. Zdroj: MD, 2013. Zpracování: vlastní.

K dosažení stanovených cílů jsou určeny specifické cíle, které jsou v dokumentu v páté kapitole.

Třetí kapitola se věnuje podkladům a východiskům aktuálního dokumentu. Jsou zde vyjmenovány nadřazené dokumenty a zahraniční zkušenosti.

Čtvrtá kapitola se snaží stanovit specifické cíle - popisem současného stavu a doporučení. V kapitole jsou rozebrány možnosti financování, zvyšování bezpečnosti a projekty *Cyklistická akademie* a *Česko jede*.

Pátá kapitola je soupisem stanovených specifických cílů. Specifické cíle jsou čtyři a každý z nich se skládá ze tří cílů. Všechny cíle mají svá opatření (2-4), skrze která budou realizovány.

Tabulka 3: Cyklistické specifické cíle České republiky.

Specifické cíle a cíle		
1.	Zajištění financování cyklistické infrastruktury	
	1.1.	Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury.
	1.2.	Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů.
	1.3.	Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo.
2.	Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy	
	2.1.	Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat.
	2.2.	Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol.

	2.3.	Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy.
3.	Realizace projektu Cyklistické akademie	
	3.1.	Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů.
	3.2.	Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu.
	3.3.	Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty "Města pro cyklisty".
4.	Realizace národního produktu Česko jede	
	4.1.	Marketingová podpora produktu Česko jede.
	4.2.	Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku.
	4.3.	Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky.

Specifické cíle a cíle ze Cyklostrategie 2013. Zdroj: MD, 2013. Zpracování: vlastní.

V šesté kapitole se dokument věnuje sumarizaci opatření a cílů.

Sedmá kapitola řeší nástroje realizace, které jsou čtyři: právní, ekonomické a organizační, marketingové, informační a publikační a akční plán. Dokument ustanovuje, že akční plány se budou tvořit na každý rok. Každý akční plán bude mít čtyři části podle čtyř specifických cílů.

Osmá kapitola se věnuje monitoringu cyklostrategie, který budou zajišťovat čtyři skupiny subjektů: kontrolní, dopravně-politický, poradní a odpovědný za sběr dat.

Dále pak už následuje jen vysvětlení pojmů jako devátá a vysvětlení zkratk jako desátá kapitola.

6.2.2. Memorandum

Dohodou (Memorandem) o vzájemné spolupráci MD, MMR, MŽP, MZ a krajů souhlasí představitelé krajů a konkrétních ministerstev s realizací *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR* na úrovni krajů. Dohodu podepsali zástupci zmíněných ministerstev a všech 14 krajů. Signatáři se ale k naplňování dohody nezavazují, dokument je spíše jakési doporučení.

Dokument stanovuje společné cíle, o jejichž dosažení budou kraje usilovat. Jedná se o zvýšení podílu cyklistiky na přepravních výkonech (ze 7 % v roce 2004 na 10 % v roce 2015), snížení počtu usmrčených a těžce zraněných cyklistů (o 50 % do roku 2015),

podporu cyklistiky jakožto jednoho z rovnocenných pilířů dopravní politiky v ČR, podporu projektu *Cyklistické akademie* a podporu cykloturistického projektu *Česko jede*.

Dokument také mluví o centrální projektové skupině s cyklokoordinátorem. Ve skupině by každý partner dohody měl mít jednoho zástupce. Každý rok by skupina měla vypracovat společný plán činnosti. Nově vzniklý orgán *Ústav pro implementaci Cyklostrategie* monitoruje a kontroluje činnost této skupiny a realizaci plánů (MD, n. d.).

6.3. Dokumenty Jihočeského kraje

6.3.1. Cyklogenerel Jihočeského kraje pro období 2014 - 2020

Cyklogenerel vychází ze staršího dokumentu *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji* z roku 2006.

Dokument je rozdělen na dvě části: analytickou a strategickou. Aktuální verze je volně dostupná na stránkách NJC, odkud se dají obě části dokumentu stáhnout.

Analytická část se skládá ze čtyř větvených kapitol.

První kapitola se věnuje charakteristice cyklistiky, dále řeší právní a legislativní záležitosti cyklistiky a její současné trendy a potřeby. Druhá kapitola analyzuje stav cyklistiky na území Jihočeského kraje [JČK] z hlediska podmínek pro rozvoj a ohledně organizace a financování rozvoje. Třetí kapitola se věnuje připravovaným projektům a záměrům. Čtvrtá a poslední kapitola analytické části je shrnutí všech předchozích kapitol.

Druhá část cyklogenerelu kraje se věnuje již strategiím. Je rozdělena také do čtyř kapitol.

V první kapitole je shrnuta výchozí situace, kde je zestručněna první část cyklogenerelu a závěry z provedených analýz. Ve druhé kapitole jsou návrhy strategií. Dokument stanovuje devět opatření, které systematicky dělí do tří prioritních oblastí. Priority a jejich opatření jsou více rozvedeny ve třetí kapitole strategické části dokumentu.

Tabulka 4: Cyklistické prioritní cíle a opatření Jihočeského kraje.

Strategie a jejich opatření	
A.	Rozvoj a využití páteřní cykloinfrastruktury

	A. 1.	Podpora přípravy a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržby páteřních tras v regionu, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení.
	A. 2.	Podpora budování a údržby doprovodné infrastruktury související s rozvojem páteřních tras.
	A. 3.	Podpora propagace a tvorby produktů a služeb na podporu využití sítě páteřních tras
B.	Rozvoj a využití regionální sítě cyklostezek a cyklotras	
	B. 1.	Podpora přípravy a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržby regionálních tras, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení
	B. 2.	Podpora budování a údržby doprovodné infrastruktury související s rozvojem regionálních tras.
	B. 3.	Podpora propagace a tvorby produktů na podporu využití sítě regionálních tras.
C.	Podpora služeb pro cyklistiku, propagace, řízení a koordinace	
	C. 1.	Řízení a koordinace rozvoje a modernizace cyklistické infrastruktury.
	C. 2.	Podpora systémového koncepčního plánování rozvoje a údržby cyklistické infrastruktury.
	C. 3.	Podpora a koordinace jednotné prezentace cyklistické nabídky regionu.

Prioritní cíle a opatření z Cyklogenerelu Jihočeského kraje pro období 2014-2020. Zdroj: NJC, 2014. Zpracování: vlastní.

Jednotlivá opatření jsou rozepsána a popsána. Ke každému je soupis podporovaných aktivit. Poslední kapitolou jsou přílohy dokumentu, které obsahují seznam místních a regionálních cyklotras v kraji, dálkové trasy, přehled značených a neznačených cyklotras v kraji, přehled rizikových úseků u stávající infrastruktury (NJC, 2014).

6.4. Dokumenty statutárního města České Budějovice

6.4.1. Aktualizovaná koncepce cyklistické dopravy na území Statutárního města České Budějovice pro období 2009-2014

Dokument *Aktualizovaná koncepce cyklistické dopravy na území Statutárního města České Budějovice pro období 2009-2014* byl zpracovaný v prosinci 2008. Dokument navazuje na starší verzi z roku 2004. Úkolem dokumentu je prověřit a zhodnotit současný stav infrastruktury pro cyklistickou dopravu, shrnout její současné a budoucí potřeby.

Koncepce rozděluje potřeby na prioritní, které by měly být realizovány ve výhledu 2-5 let a středně až dlouhodobé, jejichž realizace je plánována v delším časovém horizontu. Záměry koncepce lze také rozdělit z hlediska místního na záměry na území města a záměry na území sousedních obcí. Záměry jsou zobrazeny v mapách, které jsou přílohou samotného dokumentu.

V dokumentu jsou vyjmenována kritéria, která jsou poté rozvedena do konkrétních opatření; *Propojit stávající cyklostezky tak, aby byl dokončen hlavní skelet cyklostezek, Odstranění kritických míst, zejména při křížení s automobilovou dopravou, Propojení centra s významnými sídlišti, městskými čtvrtěmi, obchodními středisky a průmyslovými areály, Vytvoření podmínek pro připojení okolních obcí a Využití přírodního potenciálu pro rekreaci.*

Na závěr dokumentu je vyjmenováno celkem 75 konkrétních záměrů včetně popisu záměru, délky úseku a odhadovaných nákladů (Stráský - Atelier SIS, 2008).

6.4.2. Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích (cyklogenerel)

Cyklogenerel byl schválen Radou města 4. března 2015. Je to dlouhodobý dokument, který řeší dopravní situaci a její rozvoj ve městě.

„Hlavním cílem cyklogenerelu je určit základní požadavky na infrastrukturu pro cyklisty, která bude výhledově realizována na jednotlivých městských komunikacích ať už ve vazbě na rekonstrukce, nebo nezávisle.“ (ADOS, 2014).

Dokument rozděluje opatření na podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městě do několika bloků: *Stavební opatření* - investičního a neinvestičního charakteru: *Investice do dopravní infrastruktury* a *Investice do cyklistické infrastruktury*, *Drobné stavební úpravy*, *Organizační opatření* - *Liniová* a *Plošná opatření* a *Ostatní opatření* (ADOS, 2014).

Dokument Českých Budějovic [ČB] se skládá z několika rozdělených částí, které jsou k dispozici na webových stránkách města. Také existuje výtah celého dokumentu: „cyklogenerel v kostce“: *Město cyklistům zaslíbené.*

Kompletní dokument je ke stažení pouze po částech; osm částí tvoří samotný dokument, k němu jsou tři přílohy a několik integračních opatření.

První část dokumentu je *Motivace*. Tato část je rozdělena do tří kapitol, ve kterých se popisuje úloha cyklistiky ve městě, návaznost na jiné strategické dokumenty a územní plánování a metody k řešení a rozvoji cyklistiky v ČB. Dále je v kapitole stanoveno osm základních záměrů, které se dokument bude snažit skrze svá opatření naplnit.

Tabulka 5: Osm hlavních směrů rozvoje cyklistické dopravy v ČB.

Hlavní směry rozvoje cyklistické dopravy v Českých Budějovicích	
1	Dobudování stávající sítě chráněných cest
2	Spojité sítě přímých propojení v území
3	Plošná průchodnost území
4	Parkování a půjčovny kol
5	Bezpečnost
6	Více druhů dopravy = svoboda volby
7	Správa a údržba
8	Otevřenost, dialog, informovanost a koordinace

Směry rozvoje cyklistické dopravy dle dokumentu Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB. Zdroj: ADOS, 2014. Zpracování: vlastní.

Další kapitoly slouží jako inspirace a příklady úspěšných řešení z jiných měst a států.

Druhá část dokumentu je *Analýza*. Tato část je také rozdělena do tří kapitol. V první kapitole se rozebírá území a jeho podmínky k cyklistice: jaké jsou ve městě limity a překážky, sítě cyklotras v regionu, stávající infrastruktura a její stav. Ve druhé kapitole se dokument věnuje analýze území podle jeho nejrůznějších funkcí. Poslední kapitola této části rozebírá průzkumy ohledně cyklistické dopravy: sčítání cyklistů, rozbor dopravního chování obyvatel aj. a stanovuje potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy.

Třetí část dokumentu je *Návrh*. Tato část práce má dvě kapitoly. V první kapitole se zdůrazňují různé požadavky na systém různých skupin uživatelů. Druhá kapitola navrhuje síť cyklotras a srovnává ji se staršími návrhy z cyklistického dokumentu města z roku 2008 a dalšími dokumenty.

Další částí jsou *Zásady*. V zásadách zohlednění cyklistického provozu jsou popsány změny ve strategickém plánu a různé typy komunikací ve městě ve vztahu k chystaným změnám.

Pátý díl dokumentu popisuje *Opatření*, která obsahují mapu doporučených opatření, tabulky vybraných opatření, vzorové řezy opatření a vizualizace a modely plánovaných změn.

Šestá část se věnuje *Metodice*. V metodické části jsou nejdříve představeny znaky vodorovného dopravního značení a příčné řezy možností, jak vést cyklotrasy v komunikacích.

Etapizace je další částí dokumentu, která zastává funkci akčního plánu. Jsou zde popisovány potřebné úpravy na období 2014-2020. Akční plán rozděluje úpravy na několik bloků - stavební opatření investičního a neinvestičního charakteru, organizační a ostatní opatření. V mapách jsou poté zvýrazněna přesná místa, která se budou upravovat.

Tabulka 6: Systém cyklistických opatření v Českých Budějovicích.

Opatření
Stavební opatření
- Investičního charakteru
○ Dopravní infrastruktura
○ Cyklistická infrastruktura
- Neinvestičního charakteru
○ Drobné stavební úpravy
Organizační opatření
- Liniová opatření
- Plošná opatření
- Bodová opatření
Ostatní opatření
- Parkování kol

- Bezpečně do školy

Typy opatření dle českobudějovického cyklogenerelu. Zdroj: ADOS, 2014. Zpracování: vlastní.

Poslední část dokumentu se věnuje doprovodné infrastruktuře. Je zde zdůrazněna hlavně potřeba doplnit stojany na kola, tato potřeba byla již i s mapou budoucích umístění cyklostanů zmíněna i v předcházející části dokumentu. Dále se v poslední části dokumentu popisují doprovodné a související činnosti - marketingové akce a doporučovaný pravidelný audit cyklistiky ve městě.

Dokument má tři přílohy v podobě map systému cyklistických tras a výsledného návrhu.

7. Zdroje financování výstavby cyklistické infrastruktury v Jihočeském kraji

JČK může financovat budování cyklistické infrastruktury z několika zdrojů: prostředky Evropské Unie [EU] pomocí dotačních programů, Státní fond dopravní infrastruktury, Grantový program Nadace Jihočeské cyklostezky a případné další potenciální zdroje, například Grantový program JČK, Program obnovy venkova JČK, nadační granty a programy, národní programy aj. (NJC, 2014).

7.1. Dotační programy Evropské Unie

EU nabízí více možností, jak finančně podpořit cyklistiku a rozvoj její infrastruktury.

7.1.1. Regionální operační program (programovací období 2007-2013)

V rámci JČK je možné financovat rozvoj cyklistické dopravy z Regionálního operačního programu [ROP] prostřednictvím regionu NUTS² II Jihozápad. Program byl financován z Evropského fondu regionálního rozvoje

7.1.2. OP Přeshraniční spolupráce (programovací období 2007-2013)

OP Přeshraniční spolupráce [PS] jsou prostředky k naplňování 3. cíle EU - Evropská územní spolupráce. Cíl má více forem: OP Mezinárodní spolupráce, OP Nadnárodní spolupráce a OP PS.

OP PS se zaměřují na příhraniční regiony na úrovni NUTS III³. Příhraniční subjekty spolupracují s obdobnými subjekty z druhé strany hranice.

JČK může takto čerpat ze dvou OP PS: ČR-Bavorsko a ČR-Rakousko.

² Slovo NUTS je zkratkou francouzského *Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques*, česky Nomenklatura územních statistických jednotek - tyto jednotky byly zavedeny za účelem statistického monitorování a analýzy. (MMR, 2013). Kvůli získávání dotací z ROP musely v ČR vzniknout tyto územní celky dle standardů EU. NUTS a jejich různé typy jsou charakterizovány dle počtu obyvatel; NUTS II mají doporučený minimální počet obyvatel 800 000 lidí a maximální počet 3 000 000 lidí (MMR, 2013)

³ NUTS III jsou územní celky s doporučeným počtem obyvatel 150 000-800 000 lidí. V ČR NUTS III představuje 14 krajů (MMR, 2013).

7.1.3. Programovací období 2014-2020

V programovacím období 2014-2020 EU bude dále podporovat rozvoj cyklistické dopravy a její infrastruktury. Zdrojem tohoto financování mohou být opět programy PS a Integrovaný regionální operační program [IROP].

OP PS: ČR-Rakousko a ČR-Bavorsko navazují s drobnými úpravami na programy z předešlého programovacího období.

IROP v novém období nahrazuje ROPy, které byly rozděleny dle jednotlivých regionů NUTS II. Tento program bude poskytovat zdroje s cílem dosažení vyváženého rozvoje území (MMR, 2014b).

Dalším OP s vazbou na rozvoj cyklistické dopravy je OP Doprava, který by mohl být použit na urychlení rozvoje dálkových tras (např. EuroVelo), (MD, 2013).

7.2. Státní fond dopravní infrastruktury

Hlavním úkolem Státního fondu dopravní infrastruktury [SFDI] je rozvoj, stavba, údržba a modernizace dopravních cest - silnic, dálnic, železnic, cyklistických a vodních cest. Fond má na starosti samotnou stavbu, ale také průzkumné a projektové práce v souvislosti s dopravní infrastrukturou.

Fond čerpá zdroje ze silniční daně, podílem z výnosů spotřební daně z uhlovodíkových paliv a z výnosů z poplatků za použití dálnic, dále SFDI čerpá finance z Evropské komise prostřednictvím konkrétních Evropských fondů. Dotace, kterou SFDI poskytne, může dosahovat až 65 % všech nákladů na projekt.

SFDI je zprostředkujícím orgánem pro Operační program Doprava.

SFDI poskytuje finance přímo na cyklostezky - na výstavbu a údržbu. Každý rok fond aktualizuje pravidla na poskytování dotace na cyklostezky.

7.3. Nadace Jihočeské cyklostezky

NJC podporuje vzhledem k omezeným příjmům převážně pořádání různých cyklistických akcí. Nadace také zajišťuje úpravu a servis cyklostezek a zpracování projektové dokumentace s cílem podpory rozvoje cyklistické dokumentace.

Nadace spolupracuje s mnoha městy v JČK a má zastávat pozici krajského cyklokoordinátora (NJC, 2011; NJC, 2014).

7.4. Další možné zdroje

Financování cyklistické dopravy v JČK je možné i z dalších zdrojů, nejedná se ale o programy, ale spíše o nepravidelné grantové výzvy.

Jedná se například o grantové výzvy JČK, obnovy venkova JČK, národních programů vyhlašované MMR a jiné nadační granty.

METODICKÁ ČÁST

8. Metodika práce

Hlavní cíl

Hlavním cílem práce je vytvořit seznam doporučení městu České Budějovice ohledně strategického plánování rozvoje cyklistické dopravy.

K hlavnímu cíli jsem dospěla následujícími postupy a metodami:

1. Zpracování literárního přehledu.
2. Sběr dat: shromáždění sekundárních zdrojů - strategických dokumentů a plánů.
3. Sběr primárních dat: strukturované rozhovory s Ing. Michalem Šramem z Útvaru hlavního architekta na Magistrátu města České Budějovice a členem Rady města České Budějovice Ing. Ivem Moravcem (rozhovory jsou v přílohách).
4. Analýza strategických a rozvojových dokumentů: Dokumenty budou hodnoceny stanovenými kritérii. Kritéria jsou sestavena podle metodických příruček MF: *Metodikou přípravy veřejných strategií (2012)* a *Komparativní analýzou přípravy veřejných strategií v zahraničí a v České republice (2011)*. Obě metodické příručky vznikly v rámci projektu *Metodika přípravy veřejných strategií*.

Tabulka 7: Kritéria ke komparaci dokumentů rozvoje cyklistiky.

Kritérium	Popis kritéria
Závaznost dokumentu	Je dokument závazný?
Účastníci přípravy, jejich role	Kdo všechno mohl mluvit do podoby, jaká je časová posloupnost.
Výchozí stav	Analýza současného stavu. Použité metody a nástroje.
Náklady	Jaké jsou celkové náklady (personální, materiální,..)?
Integrovanost dokumentu	Soulad a provázanost s ostatními dokumenty, strategiemi
Výstupy	Základní struktura, forma, rozsah výstupů - cílů a opatření. Bylo více variant, alternativní řešení?

Financování	Jakým způsobem je financována strategie a její implementace? Jaké jsou možné zdroje financování?
Komunikace záměru	Jak je celý záměr prezentován? Jak probíhá propagace záměru?
Monitoring výsledků a dopadů	Jak jsou stanoveny cíle - jsou měřitelné? Jsou stanovené indikátory?
Postup implementace	Obsahuje dokument akční plán a postup implementace? Je stanovená zodpovědnost, závaznost plánu?

Nastavená kritéria k hodnocení dokumentů dle Metodiky přípravy veřejných strategií a Komparativní analýzy. Zdroj: MF, 2011, 2012. Zpracování: vlastní.

5. Komparace dokumentů - českobudějovický dokument byl porovnáván s dokumenty nadřazených subjektů (ČR, JČK) a s dokumenty jiných měst. Předmětem komparace s dokumenty ČR a kraje je obsahový soulad z hlediska strategií a záměrů.

Při komparaci s dokumenty dalších měst byly dokumenty porovnávány z hlediska dostupnosti, přehlednosti a informativnosti. Ke komparaci byla vybrána města, která cyklistický dokument mají. Jedná se o město Tábor, který je v rámci JČK nejdéle v *Asociaci cykloměst*; Pardubice, které jsou „cyklistickou laboratoří“ a vítězem *Hlavního města cyklistiky 2014* (Cyklodoprava.cz, 2014b); Hradec Králové, který se dle *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR* z roku 2004 umístil na prvním místě v kategorii délky vybudovaných cyklistických komunikací ve městě (MD, 2004), Jihlava, která skončila na druhém místě v soutěži o *Hlavní město cyklistiky 2014* a Karlovy Vary.

6. Syntéza výsledných dat, výsledkem této části je seznam doporučení a návrhová část.

Na základě provedených komparací a analýz českobudějovického dokumentu bude stanoven seznam doporučení ke stávajícímu cyklistickému dokumentu Českých Budějovic. Tento seznam by mohl být používán i během příprav a zpracování dalších strategických a rozvojových dokumentů.

PRAKTICKÁ ČÁST

9. Charakteristika zájmového území

ČR nabízí velké množství zajímavých památek, přírodních úkazů i krásných měst. Cykloturistika je tedy velmi vhodné využití volného času.

Česká republika má pro provozování cyklistiky vhodné podmínky, svým přírodním i kulturním bohatstvím je to lákavá destinace.

9.1. Jihočeský kraj

9.1.1. Charakteristika kraje

Jihočeský kraj [JČK] se nachází v jižní části ČR. Část kraje tvoří hranice s Rakouskem a Německem. Kraj dále sousedí s Plzeňským a Středočeským krajem, krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

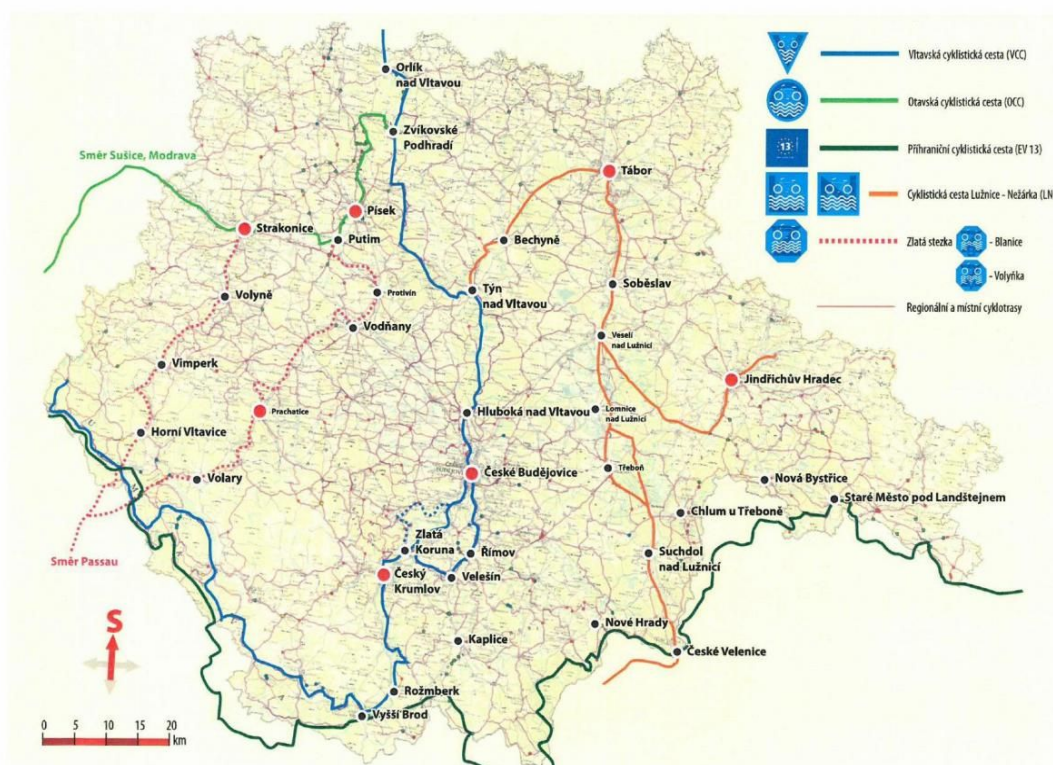
JČK má 637 098 obyvatel. Jeho rozloha je 10056 km², což je 12,8 % rozlohy ČR. Většinu rozlohy kraje pokrývají lesy, zhruba 4 % zabírají vodní plochy.

Turisticky kraj láká rozsáhlými lesy, vodními plochami a také kulturními a historickými památkami.

Kraj je svými rozmanitými podmínkami vhodný pro realizaci různých druhů cyklistiky a je tak vhodný pro rozvoj cyklistické dopravy (NJC, 2014).

Momentálně se v kraji nachází kolem 5000 km dlouhé sítě cyklotras, což je nejvíce z krajů v ČR, přičemž velká část těchto cyklotras je vedena po silnicích II. a III. třídy, takže nesplňují základní bezpečnostní předpoklady (JČK, 2010).

Obrázek 3: Schematická síť dálkových tras v JČK.



Zdroj: NJC, 2014.

V kraji funguje služba cyklobusů, které jsou určeny na přepravu cyklistů a jejich kol.

9.1.2. Nadace Jihočeské cyklostezky

V rámci kraje působí NJC, která si klade za cíl podporovat a koordinovat cyklistiku, to aktivně dělá budováním nové infrastruktury a opravou té nedostačující. Nadace také provádí údržbové práce cyklotras v kraji a nabízí grantový program, který je určen na podporu různých cyklistických akcí, to vše vykonává ve spolupráci se smluvními obcemi (např. Blatná, ČB, Český Krumlov, Dačice, Písek, Rudolfov a další), za podpory JČK. Nadace má velké množství partnerů a spolupracujících subjektů. NJC je nevládní nezisková organizace založená roku 2004.

Činnost Nadace je financována z grantů, dotací, pomocí příspěvků zřizovatelů, darů právnických a fyzických osob věnované nadaci a příjmy z výnosů z nadačního jmění a majetku (NJC, 2011).

9.2. Cyklistické projekty v Jihočeském kraji

9.2.1. Asociace cykloměst

V Jihočeském kraji je celkem pět měst členem asociace: České Budějovice, Písek, Tábor, Třeboň a Veselí nad Lužnicí (Greenways.cz, 2013c).

České Budějovice jsou členem od roku 2014. Písek se stal členem v roce 2015. Tábor je členem od roku 2010, kdy se asociace ještě jmenovala Uherskohradištská charta. Třeboň je členem od roku 2013 a Veselí nad Lužnicí od roku 2014 (Asociace cykloměst, 2015).

9.2.2. Cyklisté vítáni

V rámci kraje je ke dni 29. července 2015 certifikovaných 156 zařízení. Největší koncentrace je v okolí oblíbených turistických lokalit a ve velkých městech: Lipno, ČB a Český Krumlov, oblast České Kanady.

Ubytovacích zařízení je v kraji 84, stravovacích zařízení 50, kempů 9 a turistických cílů s certifikátem *Cyklisté vítáni* je 13 (Cyklisté vítáni, 2015).

9.2.3. Česko jede

Informační kanál ceskojede.cz nabízí tipy na cyklistické výlety v Jihočeském kraji a informace o terénní cyklistice v kraji, dále odkazuje na další stránky, které se věnují cestovnímu ruchu, cyklistice, nebo kraji (Ceskojede.cz, 2013).

9.2.4. Greenways

Krajem prochází dvě trasy koridorů Greenways. První je trasa Praha - Vídeň a vede přes Tábor, Jindřichův Hradec a Novou Bystřici (Greenways.cz, 2015).

Druhá trasa Greenways protínající JČK je Vltavská cyklistická cesta, která vede podél řeky Vltavy od jejích pramenů až do Mělníka. Trasa vede přes Borovou Ladu, Frymburk, Český Krumlov, ČB, okolo Písku do Prahy a končí v Mělníku. Celkem trasa měří 456 km, z nichž 295 km vede Jihočeským krajem (Greenways.cz, 2013f).

9.2.5. EuroVelo

JČK procházejí dvě trasy EuroVelo.

Od severu na jih vede trasa EuroVelo 7, která začíná v Norsku a končí na Maltě. Jihočeským krajem vede po trase Vltavské cyklistické cesty (viz Greenways - kapitola 7.2.4).

Druhá trasa - EuroVelo 13 vede po jižní hranici kraje přes Národní park Šumava, kolem Lipna, proplétá se kolem hranice s Rakouskem až do Nových Hradů, v Gmündu trasa přechází do Rakouska, aby se nedaleko městečka Parten opět vrátila do Jižních Čech, Slavonicemi a Písečnou a opět přešla přes rakouské hranice (Greenways.cz, 2013d).

9.3. Statutární město České Budějovice

Statutární město České Budějovice se nachází ve středu Jihočeského kraje, je jeho hospodářským, kulturním a správním centrem. Ve městě se nachází řada škol, veřejných institucí a úřadů. Město je také sídlem několika již tradičních firem.

Město založil roku 1265 Přemysl Otakar II. na soutoku dvou řek - Malše a Vltavy. V okolí se nachází velké množství lákavých památek a míst, a tak město a jeho okolí každoročně navštíví tisíce turistů.

České Budějovice patří podle *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* (2004) mezi typicky cyklistická města. Město samotné i jeho blízké okolí má rovinný povrch a vyskytuje se zde mnoho vodních ploch.

Jedna z nejstarších cyklostezek vede z ČB po břehu Vltavy do blízkého města Hluboká nad Vltavou se známým zámkem. Tuto cyklostezku obyvatelé obou měst hojně využívají nejen na výlety a vyjížďky, ale také jako cestu do práce a za povinnostmi.

Uvnitř města je 10 cyklotras, katastrem města prochází 9 cyklistických tras.

Obrázek 4: Systém cyklistických tras v Českých Budějovicích.



Zdroj: Magistrát města České Budějovic, (n. d.a).

10. Zhodnocení Plánu rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB podle stanovených kritérií

10.1. Závaznost dokumentu

Dokument jako takový byl odsouhlasen Dopravní komisí rady města a následně byl také schválen Radou města ČB na zasedání 4. března 2015. Dokument slouží jako „*nezávazný oborový podklad pro územní studii, změnu platného územního plánu, resp. nový územní plán*“ (ADOS, 2014).

10.2. Účastníci přípravy a jejich role

Účastníci přípravy a tvorby cyklistického rozvojového plánu Českých Budějovic jsou uvedeni na úvodní straně každé části dokumentu.

Zadavatelem zpracování dokumentu je Útvar hlavního architekta magistrátu města. Zpracovatelem dokumentu je společnost ADOS - Alternativní dopravní studio z Brna vedené Ing. Adolfem Jebavým. Na vzniku dokumentu se podílely další osoby: odborný spolupracovník Ing. arch. Tomáš Cach, zpracovatelé dopravních modelů HASKONINGDHV CZECH REPUBLIC, spol. s. r. o. a Ing. Dan Bárta a autoři některých fotografií.

Na přípravných fázích a analýzách se dle dokumentu - část *Analýza* - podílela také českobudějovická nezisková organizace CykloBudějovice, českobudějovický cyklokoordinátor a příslušní úředníci města.

10.3. Výchozí stav

Dokument představuje území z hlediska základních charakteristik. Dále popisuje stav města z hlediska různých typů dopravy.

Podmínky ve městě jsou pro cyklistickou dopravu velmi příznivé. Cesty ve směru sever-jih jsou relativně dobré a bez bariér, cesty ve směru západ-východ jsou na tom dle dokumentu hůř, vyskytují se v tomto směru mnohé liniové bariéry: řeky Vltava a Malše, silnice I. třídy, železnice (ADOS, 2014).

Dokument analyzuje současný stav, v mapách zobrazuje bariéry a limity komunikací. Provedené analýzy cyklistické infrastruktury řeší stávající povrch cyklistických komuni-

kací nebo technický stav infrastruktury. Největší zastoupení v ČB má asfaltový povrch, nejpočetnější zastoupení dle typu komunikace na území města je místní komunikace v majetku města, dále státní silnice v majetku ČR, účelové komunikace a samostatné stezky nejméně.

Dokument dále člení komunikace dle dopravního významu, kde je cyklistická stezka místní komunikací IV. třídy nebo účelovou komunikací. Další členění dle urbanisticko-dopravní funkce dělí jednotlivé úseky komunikační sítě podle funkce v rámci urbanistického rozložení a dopravní vytíženosti. Podle urbanistického významu komunikací je síť rozdělena na kompaktní, či rozvolněnou zástavbu a zástavbu s aktivním uličním parterem, která se nachází převážně v centru města.

Dělení komunikační sítě dle nedopravní funkce rozděluje město na významný veřejný prostor (centrum), prostor k rekreaci (parky a stezky kolem řek) a jejich kombinaci.

Další členění rozděluje komunikační síť z hlediska významu pro veřejnou dopravu.

Model dopravy ukazuje intenzitu motorové dopravy a využití jednotlivých komunikací.

Další částí byl místní průzkum, který byl proveden v terénu města. Průzkum měl za úkol zmapovat stávající stav a síť cyklistických opatření a identifikovat problematická místa.

Dále je v části *Analýza sčítání cyklistů*, ze kterého plyne model nejzatíženějších úseků. Firma ADOS také realizovala vlastní sčítání cyklistů na 18 křižovatkách ve městě.

Byla použita také data z aplikace Strava, která shromažďuje data z mobilních telefonů a GPS tachometrů. V dokumentu je zdůrazněno, že podklady získané od společnosti Strava nemohou být jediným podkladem, ale mohou sloužit jako jeden z podkladů pro představu o intenzitě jízd převážně rekreačních a sportovních cyklistů (ADOS, 2014).

Dále se v dokumentu rozebírá dopravní chování obyvatel a na jeho základě je určován potenciál cyklistické dopravy.

10.4. Náklady

Materiální náklady na přípravu dokumentu ani na realizaci plánů nejsou řešeny.

Personální náklady na přípravu dokumentu jsou již řešeny v kritériu *Účastníci přípravy a jejich role*. Personální náklady na realizaci plánů nejsou v dokumentu řešeny.

10.5. Integrovanost dokumentu

V první části dokumentu - *Motivace* jsou zmiňovány další dokumenty od evropské po komunální úroveň: strategický dokument Evropské unie - *Bílá kniha o dopravě*, dokumenty ČR *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 a Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020 (Cyklostrategie 2013)*, na komunální úrovni se jedná o dokumenty ČB: *Integrovaný plán rozvoje území České Budějovice* a *Integrovaný plán organizace dopravy*.

Dokument dále navazuje na územní plán města České Budějovice.

10.6. Stanovení cílů a opatření

V dokumentu je stanoven základní cíl generelu: *"Hlavním cílem generelu je nabídnout cyklistům v Českých Budějovicích infrastrukturu, která zvýší uživatelské standardy pro jízdu na kole a povede k dalšímu růstu užívání jízdního kola v rámci přepravy po městě."* (ADOS, 2014).

Ke stanovenému cíli jsou přidány obecné požadavky pro systém: *Bezpečnost, Plošná dostupnost území, Atraktivita propojení, Spojitost sítě a Plynulost pohybu*. Dále je uvedeno, že podle stávajícího přístupu je ve městě vytvořena síť neúplných a nespojitých částí cyklostezek. Cyklisté jsou dle dokumentu nuceni využívat jedinou spojitou síť cest a to jsou pozemní komunikace. Nový návrh řeší celou komunikační síť, ne pouze její kousky. Součástí návrhu jsou také ukázky vzorových opatření.

Výsledným návrhem je tedy soubor opatření dvou typů: *Rozvoj chráněných cest* a *Zpracování cyklistických opatření do připravovaných staveb dopravní infrastruktury*.

Na základě stanoveného základního cíle a podmínek je stanoveno osm směrů, kterými se rozvoj cyklistické dopravy v Českých Budějovicích má ubírat.

Jednotlivá opatření jsou rozdělena podle charakteru potřebných úprav do čtyř kategorií: stavební úpravy investičního charakteru, stavební úpravy neinvestičního charakteru, organizační a ostatní opatření.

Celá část dokumentu - *Metodika* - řeší jednotlivé situace a jejich metodické řešení.

10.7. Financování

Zdroje financování stanovených opatření nejsou v dokumentu řešeny.

10.8. Komunikace záměru

Cyklogenerel jako takový měl dvě veřejné prezentace: 23. října 2014 prezentace analytické a 10. února 2015 návrhové části.

O cyklogenerelu vyšlo několik článků v novinách⁴. V dokumentu jsou navrhovány cyklistické projekty *Do práce na kole* a *Bezpečně do města*.

10.9. Monitoring výsledků a dopadů

V části dokumentu - *Ostatní* se píše o důležitosti provádění pravidelného cyklistického auditu, kde je doporučena četnost provádění jednotlivých průzkumů: dopravní chování obyvatel 1 x za dva roky, nehodovost 1 x za rok, dopravní modelování 1 x za dva roky, sčítání provozu cyklistů průběžně.

O evaluaci dat a dopadů realizace cyklogenerelu ČB se v dokumentu nepíše.

10.10. Postup implementace

V části *Etapizace* jsou na mapě zanesena všechna plánovaná opatření, která jsou barevně odlišena dle posloupnosti na dvě etapy. V dokumentu nikde nejsou určeny termíny etap. Pouze je stanoveno období, na které se celý rozvojový plán vztahuje: 2014-2020.

⁴ Např. iDnes v sekci Jihočeský kraj, Jihočeský deník, Budějcká drbna, Parlamentní listy.

10.11. Vyhodnocení

Tabulka 8: Hodnocení Plánu rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích.

Kritérium	Hodnocení kritéria
Závaznost dokumentu	Závaznost dokumentu a realizace opatření není v dokumentu řešena. Nejsou stanovené termíny. Dokument není závazný.
Účastníci přípravy a jejich role	Zadavatel, zpracovatel, pomocná spolupráce při vzniku dokumentu. Cyklokoordinátor, CykloBudějovice a úředníci na průzkumu terénu.
Výchozí stav	Obsáhlé analýzy: zhodnocení současného stavu, analýzy povrchu, typu komunikací, typy cyklistických komunikací, dopravní chování obyvatel, potenciál cyklistické dopravy, sčítání cyklistů....
Náklady	Personální náklady na tvorbu dokumentu jsou v dokumentu uvedeny, na realizaci opatření ne. Finanční náklady nejsou uvedeny.
Integrovanost dokumentu	Návaznost na Bílou knihu EU, dokument Dopravní politika ČR, Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, Integrovaný plán rozvoje území ČB a Integrovaný plán organizace dopravy a územní plán ČB.
Výstupy	Výstupem je systém opatření, která jsou rozdělena do čtyř kategorií podle svého charakteru. Předpokladem nastavení opatření je základní cíl generelu a stanovené obecné podmínky a požadavky na systém. Celý plán je rozdělen do osmi hlavních směrů, kterými se cyklistická doprava v ČB má ubírat.
Financování	Zdroje financování opatření nejsou uvedeny.
Komunikace záměru	Dvě veřejné prezentace. Články v novinách. V dokumentu jsou zmíněny cyklistické projekty.
Monitoring výsledků a dopadů	Pravidelné audity cyklistické dopravy, ale není stanovena evaluace.
Postup implementace	Etapizace s mapou opatření. Neuvedené termíny.

Hodnocení dle stanovených kritérií. Zdroj: ADOS, 2014; MF, 2011 a 2012. Zpracování: vlastní.

11. Komparace Plánu rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB s nadřazenými dokumenty

11.1. Základní shrnutí komparovaných dokumentů

Tabulka 9: Základní zhodnocení strategických dokumentů České republiky, Jihočeského kraje a Českých Budějovic.

	Cyklostrategie 2013	Cyklogenerel JHČ kraje	Cyklogenerel ČB
Forma dokumentu	Strategický dokument	Cyklogenerel + strategická část	Rozvojový plán, oborový podklad pro územní studii
Dostupnost	Ke stažení (i starší verze)	Ke stažení	Ke stažení po částech (i starší verze)
Období	2013-2020	2014-2020	2014-2020
Rozsah [rozsah stran]	80	137 + přílohy	173 + přílohy

Zdroj: MD, 2013; NJC, 2014; ADOS, 2014. Zpracování: vlastní.

11.2. Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB a Cyklostrategie 2013

Cyklostrategie 2013 zdůrazňuje potřebu spolupráce garantů realizace s místní samosprávou. Přistoupením do Asociace měst pro cyklisty města souhlasí s naplňováním cílů a strategií z *Cyklostrategie 2013* (MD, 2013).

Cyklostrategie 2013 určuje strategické cíle také pro místní úroveň, které specifikovala čtyřmi specifickými cíli.

Základním cílem cyklogenerelu ČB je „*nabídnout cyklistům v Českých Budějovicích infrastrukturu, která zvýší uživatelské standardy pro jízdu na kole a povede k dalšímu růstu užívání jízdního kola v rámci přepravy po městě,*“ (ADOS, 2014). Tento základní cíl odpovídá hned několika strategickým cílům z *Cyklostrategie 2013*, které byly určeny pro místní úroveň.

V dokumentu ČB je stanoveno osm hlavních směrů rozvoje cyklistické dopravy: *Dobudování existující sítě chráněných cest, Spojitá síť přímých propojení v území, Plošná průchodnost území, Parkování a půjčovny kol, Bezpečnost, Více druhů dopravy = svoboda volby, Správa a údržba a Otevřenost, dialog, informovanost a koordinace.*

Specifickému cíli č. 1 z *Cyklostrategie 2013 - Zajištění financování cyklistické infrastruktury* s cíli (viz tabulka 3) odpovídají první tři hlavní směry z cyklogenerelu ČB.

Specifický cíl č. 2 - *Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy* je naplňován všemi hlavními směry.

Specifický cíl č. 3 *Realizace projektu Cyklistické akademie* je pro naplňování městy určen jen částečně, neboť jeden cíl je zacílen na metodickou, vzdělávací a konzultační oporu orgánům místní samosprávy a jiným. Ale další cíle - zlepšení propagace cyklistiky a vytvoření *Asociace cykloměst* se v Českých Budějovicích uchytila. Cyklogenerel ČB mimo své hlavní směry také zdůrazňuje potřebu vedlejších projektů, mimo jiné jmenuje projekt *Bezpečné cesty do školy a Do práce na kole*. České Budějovice jsou členem *Asociace* od roku 2014.

Poslední cíl - *Realizace národního produktu Česko jede* dle zodpovědných i spolupracujících subjektů uvedených v *Cyklostrategii 2013* se měst a obcí netýká. Zodpovědné orgány jsou různá ministerstva, agentura Czech Tourism, Implementační orgán realizace *Cyklostrategie*, Lesy ČR.

Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB je v souladu s nadřazeným strategickým dokumentem *Cyklostrategie 2013*.

11.3. Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB a Cyklogenerel Jihočeského kraje pro období 2014-2020

Krajský dokument vychází ze starší verze rozvojového dokumentu ČB, má proto ve svých připravovaných projektech a rozvojových záměrech stanovena konkrétní místa, která je třeba upravit a zlepšit jejich podmínky pro cyklistickou dopravu. Problémem je, že ČB nemají žádné vyhodnocení předchozího dokumentu rozvojových záměrů cyklistické dopravy, proto není jasné, zda jsou tyto záměry již zrealizované, nebo jsou stále aktuální.

Prioritní oblasti (viz Tabulka 4) z krajského dokumentu budou porovnávány s opatřeními z českobudějovického dokumentu.

Prioritní oblast a - *Rozvoj a využití páteřní cyklistické infrastruktury* určuje několik dálkových tras, které prochází krajem. Jediná ze jmenovaných dálkových tras - EuroVelo 7

prochází městem České Budějovice. Tato trasa je na území Českých Budějovic většinou hotová a zbývající úsek ulice Plavská-Roudenská podél řeky Malše bude dle cyklogenerelu ČB řešen v 1. etapě v rámci stavebních opatření. Dále budou na trase provedeny drobné stavební úpravy a opravy svislého dopravního značení.

V rámci prioritní oblasti B - *Rozvoj a využití regionální sítě cyklostezek a cyklotras* je dle podporovaných aktivit jedním z úkolů místních samospráv vytvářet koncepční materiály pro rozvoj cyklistické dopravy, což České Budějovice splňují již několik let.

Dle seznamu rizikových úseků v rámci sítě regionálních a místních tras jsou v Českých Budějovicích jen dva rizikové úseky, viz Tabulka 10.

Tabulka 10: Rizikové úseky v Českých Budějovicích dle Cyklogenerelu Jihočeského kraje pro období 2014-2020.

Rizikové úseky	Typ rizika
Lidická třída	Rušný provoz aut
Plavská	Rušný provoz aut

Zdroj: NJC, 2014. Zpracování: vlastní.

Oba dva úseky jsou v rámci cyklogenerelu ČB řešeny. Lidickou třídou bude veden oddělený cyklobuspruh na úseku Žižkova tř. - Mánesova - Pivovarská - nám. Jiřího z Poděbrad v rámci 1. etapy stavebních úprav, nebo oddělený cyklopruh na úseku nám. Jiřího z Poděbrad - Beránkovo nábřeží - Sokolovská v rámci 2. etapy stavebních úprav.

Zodpovědnost za třetí prioritu C - *Propagace, řízení a koordinace* spadá pod Nadaci Jihočeských cyklostezek, obce jsou pouze na pozici spolupracujících subjektů.

Českobudějovický cyklistický rozvojový dokument plní krajem stanové prioritní oblasti a obsahuje daleko více změn, úprav a řešení, než je v krajském cyklogenerelu stanovené.

12. Srovnání Plánu rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB s cyklistickými dokumenty jiných měst

12.1. Tábor

Město Tábor, které je členem *Asociace cykloměst* nejdéle z členských měst v JČK, má na svých webových stránkách místo generelu přístupnou pouze mapu města Tábor.

Dokument *Aktualizace generelu cyklistické dopravy měst Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí na území města Tábor* zpracoval Ing. Lumír Zenkl v roce 2008.

12.2. Pardubice

Zpracovatelem pardubického dokumentu - *Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích* - je, stejně jako toho českobudějovického, společnost ADOS Ing. Adolfa Jebavého. Oba dokumenty si jsou velmi podobné.

Dokument Pardubic je rozdělen na sedm kapitol, které jsou na rozdíl od českobudějovického dokumentu, spojeny.

Dokument také obsahuje popis současného stavu a motivaci ke koncepci cyklistické dopravy ve městě, analýzu dopravního chování ve městě, návaznost dokumentu na jiné dokumenty, příklady z jiných měst, rozbor dopravy ve městě, potenciál cyklistické dopravy, mapy města rozlišující dopravu dle různých hledisek, návrh cyklistické infrastruktury včetně požadavků na ni, příklady řešení křižovatek, etapizaci s mapou úprav, doprovodnou cyklistickou infrastrukturu a související činnosti.

Dokument ČB je rozsáhlejší a podrobnější. Opatření jsou v něm uvedena jmenovitě a v části *Etapizace* jsou v mapách zaneseny jednotlivé etapy opatření, na rozdíl od pardubického dokumentu.

12.3. Hradec Králové

Zpracovatelem *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Hradci Králové* je Zbyněk Sperat.

Dokument obsahuje odůvodnění vzniku koncepce, výčet a popis souvisejících dokumentů, popis současného stavu, vztah cyklistiky k ostatním druhům dopravy, nástroje k podpoře cyklistické dopravy, specifické cíle s uvedeným zodpovědným subjektem

a časovým určením, akční plán opatření včetně hrubých odhadů nákladů. V příloze dokumentu je popsán také současný stav cyklistiky ve městě, dopravní chování obyvatel a využívání cyklostezek, příklady ze zahraničí a porovnání s jinými městy ČR.

Dokument Hradce Králové [HK] je velmi přehledný. U specifických cílů nechybí odhadované celkové náklady a zodpovídající subjekty, za to dokument neurčuje konkrétní adresná opatření. V dokumentu chybí mapa území, modely dopravy a konkrétní opatření jako jsou v cyklogenerelu ČB. Analýza dopravního chování není popsána v přehledných grafech.

12.4. Jihlava

Zpracovatelem dokumentu *Generel cyklodopravy a cyklotras na území města Jihlavy* z roku 2004 je opět studio ADOS Ing. Adolfa Jebavého a společnost DHV CR, spol. s r. o.

Město má dokument sice zveřejněn a občan ho může najít, ale je velmi neefektivně vložen na stránky města, bez možnosti stažení.

Dokument definuje fáze dokumentu: přípravná a návrhová. Dokument analyzuje používání jízdního kola podle pohlaví, věku, motivace přepravy aj. Zkoumá také názory obyvatel na náhradu osobní automobilové dopravy cyklistickou dopravou. Generel navazuje na územní plán města.

Dokument dále obsahuje zákres cyklotras do mapy, popis úprav terénu, požadované stavy různých kritérií do budoucna, mapu s plánovanými úpravami a normovanými cenami dle povrchu.

12.5. Karlovy Vary

Program rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech zpracoval Ing. Ota Řezanka v roce 2011.

Dokument obsahuje hned v úvodu odůvodnění vzniku. Dále popisuje vymezení území, podkladové dokumenty, připravované stavby a komunikace, stávající dopravní situaci a problematika místa na komunikační síti. Dále je popsána možná budoucnost cyklistiky ve městě a její cíle, navrhované úpravy. V dokumentu jsou popsány stávající cyklist-

tické trasy včetně fotografií a navrhovaných řešení. Dokument také obsahuje odhad nákladů, návrh postupu výstavby a plán investic do roku 2020.

V přílohách k dokumentu jsou nákresy a mapy stávajících, plánovaných a navrhovaných tras.

Program se soustředí na výstavbu a dokončení několika tras napříč městem, dokument ČB je více rozkouskován - řeší jednotlivá místa, cyklogenerel ČB je také plný nových cyklistických opatření (např. cykloobousměrky, cyklobuspruh, aj.), cyklistická infrastruktura je vedena společně s tou pro motorová vozidla. Cyklotrasy v Karlových Varech [KV] jsou navrženy mnohem více odděleně od motorové dopravy, často jako stezka pro pěší a cyklisty.

12.6. Shrnutí

V ČB - na rozdíl od některých jiných měst - strategický dokument plánující rozvoj cyklistické dopravy mají, mají ho zveřejněný a volně přístupný na svých webových stránkách. Některá města strategický dokument cyklistické dopravy mají, ale nemají jej zpřístupněný veřejnosti (Tábor, kde je cyklogenerel k nahlédnutí na Odboru dopravy), některá města strategický dokument cyklistické dopravy mají, ale není volně ke stažení, je vložen na stránky města formou textu (Jihlava).

Dokumenty se velmi často obtížně hledaly - weby měst nejsou logicky vedeny a dokumenty často nejsou tam, kde by je hledající očekával.

Některá města mají více webových stránek: jedna je určena pro návštěvníky a druhá pro obyvatele, některá města mají dokonce oddělenou webovou stránku pro cyklistiku (Pardubice, HK).

Z hlediska aktuálnosti je českobudějovický generel nejnovější ze všech komparovaných dokumentů. Jihlava má ze všech komparovaných dokumentů ten nejstarší, z roku 2004.

Dokument ČB je nejrozsáhlejším ze zkoumaných dokumentů (173 stran + přílohy). Dokumenty jiných měst mají mnohem menší rozsah, některé nepřesáhly 100 stran (HK, KV). Rozsah českobudějovického dokumentu je opodstatněný mnohými analýzami a doprovodným textem, ale je otázka, nakolik je takový rozsah dokumentu žádoucí

pro „běžného občana“⁵. Rozsah jihlavského dokumentu se nedá určit, jelikož jej má po kapitolách převedený na stránky města.

Všechny komparované dokumenty obsahovaly shrnutí stávajícího stavu, většina z nich - kromě dokumentu KV - zahrnovala také analýzu dopravního chování, opět téměř všechny obsahovaly modely dopravní intenzity, většina měst je měla zahrnutý do map území.

Analýzu dopravního chování obsahují čtyři z pěti dokumentů. Pouze KV vycházejí ve svém dokumentu jen z údajů o počtu cyklistů, který byl zjištěn jen jako vedlejší údaj při sčítání motoristů na komunikacích ve městě.

Intenzita dopravy byla také obsažena ve většině dokumentů, českobudějovický dokument obsahuje intenzitu dopravy a také modely dopravy v mapách.

Pouze tři dokumenty mají určené časové období, cyklogenerel ČB je mezi nimi.

Specifické cíle, které mají stanoveny odpovědné subjekty, má pouze dokument HK, ten má u specifických cílů určeny také parametry k ověření.

Na druhou stranu dokument HK nestanovuje adresná opatření, což má dokument ČB a KV.

Možné zdroje financování neobsahuje žádný z porovnávaných dokumentů.

Finanční náročnost cílů má opět pouze dokument HK. Dokument Jihlavy má v mapě zakreslené typy úprav a kolik která úprava stojí na m², ale odhadnuté sumy a náklady dokument neobsahuje.

Pouze dokument HK má uvedené zodpovídající subjekty.

Všechna města kromě HK mají ve svých cyklistických dokumentech mapu území. ČB mají k dispozici také mapy území se zakreslenými plánovanými úpravami.

⁵ Běžným občanem je myšlen člověk, který není do problematiky zainteresován, ale zajímá se o dění ve svém městě.

Tabulka 11: Shrnutí porovnávání cyklistických dokumentů měst.

	ČB	Tábor	Pardubice	Hradec Králové	Jihlava	Karlovy Vary
Rok vzniku dokumentu	2014	2008	2013	2012	2004	2011
Forma dokumentu	Plán rozvoje, generel	Generel	Plán rozvoje, generel	Koncepce	Generel	Oborová koncepce
Dokument veřejně přístupný	Ano	Ne	Ano	Ano	Ano	Ano
Rozsah dokumentu [počet stran]	173 + přílohy	?	108	25 + přílohy	?	54 + přílohy
Shrnutí stávajícího stavu	Ano	?	Ano	Ano	Ano	Ano
Analýza dopravního chování	Ano	?	Ano	Ano	Ano	Ne ⁶
Intenzita dopravy	Ano	?	Ano (bez mapy)	Ne	Ano	Ano
Časové období	2014-2020	?	Ne	2012-2027	Ne	2012-2020
Specifické cíle	Ne	?	Ne	Ano	Ne	Ne
Parametry k ověření	Ne	?	Ne	Ano	Ne	Ne
Konkrétní adresná opatření, vypsána	Ano	?	Ne	Ne	Ne	Ano
Zdroje financování	Ne	?	Ne	Ne	Ne	Ne
Finanční náročnost	Ne	?	Ne	Ano	Ne ⁷	Ano
Zodpovídající subjekty	Ne	?	Ne	Ano	Ne	Ne
Mapa území	Ano	Ano	Ano	Ne	Ano	Ano
Výsledek [počet Ano]	8	2	6	9	6	8

Zdroj: ADOS, 2003; ADOS, 2013, ADOS, 2014; Řezanka, 2011; Sperat, 2012, Tábor - Oficiální web města, 2011. Zpracování: vlastní.

⁶ Jen sčítání cyklistů jako vedlejší údaj získaný při sčítání motoristů.

⁷ Finanční náročnost je uvedena jen v mapě formou typů úprav a cen za ně na m².

Dle hodnocení dopadů nejlépe dokument HK, jeho kladem může být i jeho nejmenší rozsah, na druhou stranu neobsahuje adresná opatření a mapu území.

13. Diskuze a navržená doporučení

13.1. Zhodnocení cyklogenerelu ČB

Dokument *Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB* je veřejně přístupný na stránkách města, je aktuální a odráží aktuální trendy v cyklistice, důkladně analyzuje stávající situaci dopravy, potenciál cyklistiky a dopravní chování obyvatel v ČB. Vychází z dalších strategických dokumentů a zásad územního plánování. Na základě analýz a za stanovených obecných podmínek stanovuje k naplnění základního cíle konkrétní opatření. Jednotlivá opatření jsou uvedena adresně v tabulkách a také zanesena do mapy území. V mapě území také zpracovatel rozděluje opatření do dvou etap. V rámci dokumentu jsou uvedeny jednotlivé zásady a metodika, jak promítnout opatření do ulic.

I přes preciznost zpracování dokumentu byly na základě provedených analýz v této práci objeveny nedostatky.

Dokument je sice veřejně přístupný na stránkách města ČB, ale stránky města jsou nepřehledné a chaotické, a dokument se tak musí hledat.

Dokument není závazný. Rada města svým schválením odsouhlasila návrhy, ale po volbách se může složení Rady změnit, a tak se může od záměru a plánů cyklogenerelu upustit. Kdyby dokument schválilo také Zastupitelstvo města, byl by dokument závazný. Případným promítnutím potřebných změn do územního plánu by se váha záměrů cyklogenerelu by se potřebně zvýšila.

Dokument neobsahuje termíny opatření, uvedená etapizace také není časově specifikována.

Dokument neuvádí finanční náročnost opatření ani případné zdroje financí.

Dokument neuvádí způsob monitoringu a evaluace realizace opatření a jejich dopadů.

V dokumentu jsou některé z grafů nedostatečně vysvětlené, často k nim chybí popisy a jednotky ukazatelů.

Dokument je velmi rozsáhlý a nepřehledný.

Předchozí strategický dokument (*Aktualizovaná koncepce cyklistické dopravy na území Statutárního města České Budějovice pro období 2009-2014*) nemá žádné vyhodnocení, není tedy jasné, zda došlo k realizaci v něm stanovených opatření.

V dokumentu není příliš řešena komunikace záměru navenek a jeho propagace.

13.1.1. Seznam doporučení

Tabulka 12: Seznam doporučení městu České Budějovice k aktuálnímu cyklogenerelu.

Doporučení	
Schválit dokument Zastupitelstvem města.	
Promítnout potřebné úpravy do územního plánu.	
Vypracovat k dokumentu <i>Plán implementace:</i>	Uvést zodpovědné subjekty k jednotlivým opatřením.
	Odhadnout finanční náklady úprav a sestavit finanční plán.
	Uvést termíny úprav a realizace opatření.
	Stanovit způsob a provedení monitoringu a evaluační plán.
Upravit stávající grafy - doplnit jednotky, popsat grafy.	
Uvést obsah celého dokumentu.	
Vytvořit vyhodnocení předchozího dokumentu - <i>Aktualizovaná koncepce cyklistické dopravy na území Statutárního města České Budějovice pro období 2009-2014.</i>	
Propagovat záměr dokumentu a cyklistiky obecně.	

Zpracování: vlastní.

13.2. Návrh na zpracování Plánu implementace

Podle vytvořeného seznamu doporučení je zpracován návrh na zpracování *Plánu implementace*, strategického dokumentu, který podrobněji řeší opatření a jejich realizaci (MF, 2012).

13.2.1. Určení zodpovědnosti za opatření

Na základě *Metodiky přípravy veřejných strategií* (MF, 2012) je navrženo ke každému opatření (typům opatření) stanovit, kdo za provedení bude zodpovídat a kdo se bude podílet na realizaci.

13.2.2. Odhadnout finanční náklady úprav a sestavit finanční plán

Návrh na odhad stavebních a jiných nákladů na jednotlivá opatření. K jednotlivým opatřením (typům opatření) je navrženo určit také možné zdroje financování: SFDI, rozpočet města a kraje, případné granty a výzvy dalších subjektů, aj.

Dle finančních možností je možno stanovit harmonogram a také finanční plán.

13.2.3. Uvést termíny úprav a realizace opatření

Na základě stanovení preferencí, dopravní situace v konkrétních místech a finančního plánu stanovit a určit harmonogram realizace jednotlivých opatření a rámcově udat termíny jejich realizace.

13.2.4. Způsob a provedení monitoringu a evaluační plán

Způsob a provedení monitoringu a evaluace je navrženo tímto způsobem:

Tabulka 13: Návrh struktury monitorování a hodnocení plnění cyklogenerelu ČB.

Navržená struktura monitoringu a evaluace
Plán monitoringu
Plán evaluace
Postupy evaluace
Zajištění evaluace
Určení metody zpracování a zapracování doporučení, která vyplynou po evaluaci.

Zdroj: Pělucha, 2015. Zpracování: vlastní.

Plán monitoringu

Monitoring bude probíhat prostřednictvím cykloauditů doporučeného v cyklogenerelu ČB:

- Vyhodnocení dopravního chování obyvatelstva: 1 x za dva roky,
- Sledování a vyhodnocování nehodovosti: 1 x za rok,
- Dopravní modelování: 1 x za dva roky,
- Sčítání provozu jízdního kola: průběžně,
- Sčítače s displejem: automatické sčítače projíždějících cyklistů.

Na základě cyklistických auditů budou shromažďována data výsledků.

Další metodou sběru dat jsou doporučena dotazníková šetření obyvatel města ohledně jejich spokojenosti s dopravní situací a změnami na síti komunikací. Dotazníková šetření by měla probíhat 1 x za rok a mohla by probíhat na webových stránkách města, na propagačních akcích (cyklojízda městem, finální večírek projektu *Do práce na kole*) aj.

Další zdroje dat by byly statistiky Policie ČR a Ředitelství silnic a dálnic, finanční plán a harmonogramy zpracované v *Plánu implementace* k cyklogenerelu ČB.

Plán evaluace

Cílem evaluace je vyhodnotit adekvátnost opatření a efektivitu jejich realizace, jejich dopad na dopravní situaci ve městě a spokojenost obyvatel s dopravní situací ve městě.

Výstupem fáze je seznam aktivit s časovým a personálním určením, návrh na plán evaluace - viz tabulka 15:

Tabulka 14: Návrh na evaluační plán činností evaluace.

Návrh na evaluační plán
Sběr dat
Úprava sesbíraných dat
Vyhodnocení sesbíraných dat
Analýza výsledků
Porovnání výsledků se stanovenými cíli
Zpracování evaluační zprávy
Závěry plynoucí z vyhodnocení

Zdroj: Pěluha, 2015; vlastní. Zpracování: vlastní.

Postupy evaluace

Tato fáze stanovuje evaluační úkoly, které se budou evaluací hodnotit, např. *Hodnocení dopravní situace*. Ke každému evaluačnímu úkolu budou spadat evaluační otázky (např. *Zvýšil se počet cyklistů?*) skrze které se bude zjišťovat stav. Každá evaluační otázka je dále určována daty a informacemi: získávané informace a data (např. *Statistické údaje*), zdroje dat (např. *Evidence Policie ČR*) a nástroje k vyhodnocení dat (např. *Sta-*

tistické metody, Desk research⁸). Každá analýza je také typově odlišená, jedná se o kvantitativní, kvalitativní typ, nebo jejich mix.

Návrh na postup evaluace je v Příloze č. 3.

Zajištění evaluace

Evaluaci vykonává externista, který je nezávislý. Smlouva o zajištění evaluace by měla být uzavřena na základě výběrového řízení, na základě odbornosti a zodpovědnosti by měl být vybrán ten nejpovolanejší.

Určení metody zpracování a zapracování doporučení, která vyplynou po evaluaci
Výsledky evaluace by měly být zveřejněny i s informacemi, jak se bude dále postupovat - kdy budou zpracovány návrhy na řešení.

Doporučená metoda zveřejnění je uveřejnění na webových stránkách města, v městských novinách (*Noviny českobudějovické radnice*).

13.2.5. Návrh na financování evaluace

Finanční náklady jsou odhadnuté na 300 000-500 000 Kč. Náklady by mohly být spolufinancovány z dotačních výzev a grantů.

Návrhy na možné zdroje financování:

Pro období 2014-2020 byly již v přípravné fázi stanoveny tematické okruhy, které slouží jako nástroje zacílení a upřesnění změn a posunů oproti minulému období. Mezi tematickými okruhy je také *Mobilita, dostupnost, síť, energie*, v jejímž popisu je cíl zaměření: *Strategické plánování, prioritizace na základě ekonomické výhodnosti, změny v regulaci k usnadnění liniových staveb atd.* Tento tematický okruh by měl být naplňován prostřednictvím 3 OP: *Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost, Životní prostředí a Doprava.*

Integrovaný regionální operační program rozděluje své prostředky do pěti prioritních os, mezi nimiž jsou dvě, z nichž by mohla být financována podpora a financování vy-

⁸ Desk research je sekundární analýza již existujících dat (Katedra antropologie, FF ČZU, 2014).

hodnocení strategického a rozvojového plánu: Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů a Dobrá správa a zefektivnění veřejných institucí.

Je doporučeno sledovat výzvy v rámci těchto OP (MMR, 2015c).

OP i IROP jsou financovány z Evropského fondu regionálního rozvoje.

Tabulka 15: Shrnutí nastaveného monitoringu a evaluace.

Shrnutí návrhu na monitoring a evaluaci	
Cíl	Vyhodnotit efektivitu realizace opatření a jejich dopady na dopravní situaci ve městě a spokojenost obyvatel s dopravní situací ve městě.
Předmět a průběh hodnocení	Vyhodnocování dat bude probíhat pravidelně v cyklech 2 let. Cílem je vyhodnotit procesy a postupy realizace cyklogenerelu ČB a posoudit jejich dopady ve třech základních otázkách: <ul style="list-style-type: none"> - Hodnocení průběhu realizace - Hodnocení dopravní situace - Hodnocení spokojenosti obyvatel s úpravami
Typ evaluace	On going, po skončení období (rok 2020) také ex post
Metody	Kvantitativní, kvalitativní a jejich mix.
Zdroje dat	Cyklistické audity, Dotazníky, Evidence Policie ČR a Ředitelství silnic a dálnic, Rozpočet a finanční plán
Výstupy	Vyhodnocení realizace opatření.
Provedení	Externí evaluátor.
Časové upřesnění monitoringu	<ul style="list-style-type: none"> - Průběžně: Průběžné sčítání provozu jízdního kola, data ze sčítače cyklistů s displejem. - 1 x za rok: Sledování a vyhodnocování nehodovosti, dotazníkové šetření. - 1 x za dva roky: Vyhodnocení dopravního chování obyvatelstva, dopravní modelování.
Upřesnění evaluace	Vždy jednou za dva roky se nashromážděná data vyhodnotí.
Finanční rámec	Do 500 000 Kč.

Zdroj: vlastní; Úřad vlády ČR, 2015; MMR, 2015a. Zpracování: vlastní.

13.3. Komunikace a propagace záměru cyklogenerelu

V dokumentu není příliš řešena komunikace s občany města a propagace záměrů.

Záměr by mohl být propagován ve spolupráci s Dopravním podnikem města České Budějovice. Dopravní podnik je akciovou společností, jejímž 100% vlastníkem je město České Budějovice. Podnik zabezpečuje mnohem více služeb než jen městskou hromadnou dopravu [MHD], má na starosti také například pouliční osvětlení a vybírání parkovného. Dopravní podnik nabízí vnější i vnitřní reklamní prostory na vozech MHD.

Záměr cyklogenerelu ČB by mohl být propagován ve spolupráci s Dopravním podnikem. Reklamní prostory uvnitř i zvenku vozidel MHD by mohly sloužit k propagaci záměru a informování občanů.

S dopravním podnikem města by se mohlo spolupracovat i více způsoby, např. stojany na kola v místech, kde se kříží různé linky MHD, které by Dopravní podnik poskytl; umožnění přepravovat jízdní kola - např. speciálně označenými vozy MHD popřípadě vozy přizpůsobenými k přepravě kol, které by jezdily ve stanovené časy⁹.

⁹ Rada města dne 1. července 2015 schválila zavedení přepravy jízdního kola následovně: v červenci a srpnu je převoz možný kdykoliv za stanovených podmínek, mimo letní měsíce je převoz umožněn jen o víkendech a během státních svátků. Podmínky převozu jízdního kola se nachází v příloze práce.

ZÁVĚR

Na základě stanovené metodiky byl v praktické části diplomové práce analyzován rozvojový dokument ČB: *Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v ČB*.

Dokument byl nejdříve zhodnocen na základě stanovených kritérií podle metodických manuálů MF: *Komparativní analýza přípravy veřejných strategií v zahraničí a v České republice* (2011) a *Metodika přípravy veřejných strategií* (2012)., dále byl porovnáván s dokumenty nadřazených subjektů, zda je v souladu s jimi stanovenými cíli a vizemi Českobudějovický cyklistický generel byl následně komparován s dokumenty jiných měst: Tábor, Pardubice, HK, Jihlava a KV.

Cyklistický generel města ČB ve většině analýz vyšel výborně. V komparaci s nadřazenými dokumenty je cyklogenerel ČB v souladu s jejich záměry a cíli. Na základě hodnocení dle stanovených kritérií byly zjištěny některé nedostatky: dokument není závazný, neobsahuje odhadované náklady, není stanoven způsob a plán evaluace realizace a jejich dopadů a není stanoven harmonogram realizace, nejsou uvedeny žádné termíny opatření.

Na základě zjištěných nedostatků byl vytvořen seznam doporučení Magistrátu města ČB.

Bylo doporučeno nechat dokument schválit Zastupitelstvem města, promítnout potřebné úpravy do územního plánu, vypracovat plán implementace, kde by se upřesňovala zodpovědnost za konkrétní opatření, finanční náklady úprav a finanční plán, harmonogram realizace záměrů a stanovení monitoringu a plán evaluace. Dále je doporučeno upravit grafy, které jsou v dokumentu nedostatečně popsány a uvést obsah celého dokumentu pro přehlednější orientaci v rozsáhlém dokumentu. Na základě zjištění, že neexistuje žádné vyhodnocení předchozího cyklistického strategického dokumentu města ČB, bylo doporučeno toto vyhodnocení zpracovat. Dalším doporučením je spolupráce s Dopravním podnikem města ohledně komunikace a propagace záměru.

Vyhodnocení realizace a jejích dopadů by se jistě znatelně dotklo městského rozpočtu, proto je v závěru práce doporučeno sledovat výzvy několika operačních programů EU.

SUMMARY A KEYS WORDS

The topic of this thesis is the development of bicycling in the city České Budějovice and in the region of South Bohemia. The whole thesis is divided into 3 parts: the review, methodology and practical part.

The main aim of the thesis is to create the list of suggestions about strategy of the development of bicycling and its implementations to the City Hall of České Budějovice. In the practical part of thesis there was analysed the document Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích (in english: The plan of Development of infrastructure for bicyclists in České Budějovice).

At first the plan was evaluated by set the criteria, which were set by Ministry of finance's methodical manuals. On the next capture the document was compared with the documents of higher-levels' entities, whether it is in harmony with strategies and visions.

The Cycling Plan was subsequently compared with documents of other Czech towns (Tábor, Pardubice, Hradec Králové, Jihlava and Karlovy Vary).

Based on the identified shortcomings there were established a list of recommendations to the City Hall of České Budějovice.

Key words: cycling, cycling documents, cycling infrastructure, cycling strategy, Czech Republic, České Budějovice, development of cycling, region of South Bohemia, strategic planning.

Zdroje

ADOS, Alternativní dopravní studio. (2003). *Generel cyklo dopravy a cyklotras na území města Jihlavy*. Dostupné z: <http://www.jihlava.cz/generel/ds-35023/p1=76435>.

ADOS, Alternativní dopravní studio. (2014). *Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích*. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/zivotni-prostredi-bydleni-doprava/cyklobudejovice/stranky/cyklogenerel-pro-ceske-budejovice.aspx>.

ADOS, Alternativní dopravní studio. (2013). *Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích*. Dostupné z: <http://www.pardubike.cz/info/generel.pdf>.

Asociace cykloměst. (2014). *Úvod - Asociace cykloměst*. Dostupné z: <http://www.cyklomesta.cz/>.

Asociace cykloměst. (2015). *Členská města*. Dostupné z: <http://www.cyklomesta.cz/clenska-mesta/>

AT-CZ 2007-2013. (2015). *Úspěšné příklady*. Dostupné z: http://www.at-cz.eu/at-cz/cz/7_prikklady.php.

Boháč, Š. (2006). *Cyklostezky a cyklotrasy - terminologie*. Dostupné z: http://www.praha.eu/public/b4/38/11/1104048_140344_Cykloterminologie.pdf.

Brůhová Foltýnová, H. (2007). *Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR: Ekonomické nástroje podpory cyklistické dopravy*. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/5-4-1-bruhova-foltynova-uk-cozp-praha-ekonomicke-nastroje-podpory-cyklisticke-dopravy/>.

Buehler, R. & J. Pucher. (2012) *Walking and Cycling in Western Europe and the United States: Trends, Policies and Lessons*. *RUTGERS: The Edward J. Bloustein School of Planning and Public Policy*, 280. 34-42. Dostupné z: <http://policy.rutgers.edu/faculty/pucher/TRNWesternEurope.pdf>.

Centrum pro regionální rozvoj ČR. (2008). *Cíl 3. Evropská územní spolupráce*. Dostupné z: http://www.cil3.cz/evropska_uzemni_spoluprace.htm.

Ceskojede.cz (2011). *Česko jede*. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/>.

Ceskojede.cz. (2013). Jihočeský kraj. Dostupné z:
<http://www.ceskojede.cz/rubriky/kraje-cr/jihocesky/>.

Cyklistická akademie. (2014). *Cyklokoordinátor a pracovní cykloskupina*. Dostupné z:
<http://www.cyklokonference.cz/temata/nastroje/8-cyklokoordinator-a-pracovni-cykloskupina/>.

Cyklistika Krnov. (2007a). *Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras*. Dostupné z:
<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>.

Cyklistika Krnov. (2007b). *Základní parametry a typy cyklistických tras*. Dostupné z:
<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Zakladni-parametry-cyklisticky-ch-tras.htm#Zakladni-typy-cyklisticky-ch-tras>.

Cyklisté vítáni. (2014). *Podmínky certifikace*. Dostupné z:
<http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace.aspx>.

Cyklisté vítáni. (2015). *Jihočeský kraj*. Dostupné z:
<http://www.cyklistevitani.cz/Vypis-vyhledavani.aspx?lat=49.070729347392174&lon=14.561682245000043&z=9>.

Cyklodoprava.cz. (2010). *Infrastruktura: Kolo a jiná doprava. Bike & Ride*. Dostupné z:
<http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/bike/>.

Cyklodoprava.cz. (2013). *Legislativa. Úvodní slovo*. Dostupné z:
<http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/>.

Cyklodoprava.cz. (2014a). *Cyklistická doprava. Prvky infrastruktury*. Dostupné z:
<http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/>.

Cyklodoprava.cz. (2014b). *Central MeetBike. O projektu*. Dostupné z:
<http://www.cyklodoprava.cz/central-meetbike/projekt>.

Cyklodoprava.cz. (2015). *Legislativa. Platné legislativní předpisy a metodické materiály*. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/>

Cyklokonference.cz. (2014). *O akademii - Národní cyklistická akademie*. Dostupné z: <http://www.cyklokonference.cz/o-akademii/>.

Česká evaluační společnost. (2013). Formální standardy provádění evaluací. Dostupné z: http://www.czecheval.cz/standardy_kodex/ces_formalni_standardy_evaluaci_short_5.pdf.

Český statistický úřad. (2015). Počet obyvatel v obcích - k 1. 1. 2015. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112015>.

Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (2015). *Přeprava jízdních kol v MHD*. Dostupné z: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/novinky/Preprava-jizdnich-kol-v-MHD-r757r/>.

Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (2015). Služby. Dostupné z: <http://www.dpmcb.cz/sluzby/>.

Fraser, S. D. S. & K. Lock. (2011). Cycling for Transport and Public Health: a Systematic Review of the Effect of the Environment on Cycling. *The European Journal of Public Health*, 21(6), 738-743. Dostupný z: <http://eurpub.oxfordjournals.org/content/21/6/738>.

Fotr, J., Vacík, E., Souček, I., Špaček, M. & Hájek, S. (2012). *Tvorba strategie a strategické plánování*. Praha: Grada Publishing.

Garep. (n.d.) *Metodická podpora regionálního rozvoje*. Dostupné z: <http://www.regionálnírozvoj.cz/index.php/jihocesky-kraj.html>.

Greenways.cz. (2013a). *EuroVelo*. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/EuroVelo.aspx>.

Greenways.cz. (2013b). EuroVelo: *EuroVelo v ČR*. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR.aspx>.

Greenways.cz. (2013c). EuroVelo: *EuroVelo v ČR: EuroVelo 7*. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-7.aspx>.

Greenways.cz. (2013d). EuroVelo: *EuroVelo v ČR: EuroVelo 13 / Stezka železné opony*. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-13.aspx>.

- Greenways.cz. (2013e). Greenways v ČR. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/Greenways-v-CR.aspx>.
- Greenways.cz. (2013f). *Greenways v ČR. Vltavská cyklistická cesta*. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/Greenways-v-CR/Vltavska-cyklisticka-cesta.aspx>.
- Greenways.cz. (2014). *Co jsou Greenways?* Dostupné z: <http://www.greenways.cz/Vse-o-Greenways/Greenways-jsou.aspx>.
- Greenways.cz. (2015). *Greenways v ČR. Greenway Praha-Vídeň*. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/Greenways-v-CR/Greenway-Praha-Viden.aspx>.
- Institut komunitního rozvoje. (n. d.). *Strategické plánování*. Dostupné z: <http://www.edukana.cz/uploads/strategicke%20planovani%20uprDD%20s%20CS%20Iogo.pdf>.
- Jihočeský kraj. (2010). O Jihočeském kraji. *Charakteristika kraje*. Dostupné z: <http://invest.kraj-jihocesky.cz/cz/page/profil-jihoceskeho-kraje>.
- Katedra antropologie, FF ČZU. (2014). Metodologie. *Desk research*. Dostupné z: <http://www.antropologie.org/cs/metodologie/desk-research>.
- Magistrát města České Budějovice. (n. d.a). *Mapa cyklostezek na území města*. Získané od Ing. Michala Šrama z Útvaru hlavního architekta, Magistrát města České Budějovice.
- Magistrát Statutárního města České Budějovice. (n.d.) *Oficiální stránky Statutárního města České Budějovice*. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/stranky/uvod.aspx>.
- Magistrát Statutárního města České Budějovice. (2010). Bydlení, Doprava, Životní prostředí. *MHD*. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/zivotni-prostredi-bydleni-doprava/stranky/mhd.aspx>.
- Mallya, T. (2007). *Základy strategického řízení a rozhodování*. Praha: Grada Publishing.
- Martinek, J. (2008). *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cykloinfrastruktura-metodiky-clanky-odborne-clanky-cyklisticka-infrastruktura-a-jeji-specificke-aspekty/>.

Martinek, J. (2010). *Příběhy českých cyklostezek a cyklotras*. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/pribehy-ceskych-cyklostezek-a-cyklotras/>.

Ministerstvo dopravy ČR. (2004). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2004-2011*. Dostupné z: http://dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/narodni_strategie_publicace.pdf.

Ministerstvo dopravy ČR. (2013). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020*. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>.

Ministerstvo dopravy ČR. (2014) Finance: *Strukturální fondy EU*. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/finance/strukturalni-fondy-eu/>.

Ministerstvo dopravy ČR. (n. d.) *Dohoda o vzájemné spolupráci MD, MMR, MŽP, MZ a krajů k naplnění realizace*. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/jak-se-zapojit-kraje-dohoda-memorandum-o-vzajemne-spolupraci/>.

Ministerstvo financí. (2011). *Komparativní analýza přípravy veřejných strategií v zahraničí a v České republice*. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Microsites/PORTAL-STRATEGICKE-PRACE-V-CESKE-REPUBLICE/Vystupy-projektu/Komparativni-analyza>.

Ministerstvo financí. (2012). *Metodika přípravy veřejných strategií*. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Microsites/PORTAL-STRATEGICKE-PRACE-V-CESKE-REPUBLICE/Vystupy-projektu>.

Ministerstvo pro místní rozvoj. (2006). Česká státní norma 73 6110: *Projektování místních komunikací*. Dostupné z: <http://www.unmz.cz/files/normalizace/%C4%8CSN%2073%206110/74506.pdf>.

Ministerstvo pro místní rozvoj. (2013). Strukturální fondy. *Regiony regionální politiky EU*. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Regiony-regionalni-politiky-EU>.

Ministerstvo pro místní rozvoj. (2014a). *Fondy EU v ČR. Období 2007-2013*. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013>.

Ministerstvo pro místní rozvoj. (2014b). *Integrovaný regionální operační program*. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/O-programu>.

Ministerstvo pro místní rozvoj. (2015a). *Evaluační plán Dohody o partnerství pro programové období 2014-2020*. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/b41bdabf-e4dc-4f34-8ed2-89ef314c5ca4/Evaluacni-plan-DoP_schvaleno_2015_02.pdf.

Ministerstvo pro místní rozvoj. (2015b). *Program přeshraniční spolupráce cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007-2013. Schválené projekty*. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/CR-Bavorsko/Cil-3-Ceska-republika-Svobodny-stat-Bavorsko-200/Projekty>.

Ministerstvo pro místní rozvoj. (2015c). *Integrovaný regionální operační program*. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/e85c3c99-97a8-4217-ac33-5de87147dad0/Brozura_specificke-cile-IROP_aktualizace-4_6_2015.pdf?ext=.pdf.

Moravec, I. (2015). *Kavárna Kafkárna*. České Budějovice. Rozhovor s: Klára Zlámalová dne 5. srpna 2015.

Nadace Jihočeské cyklostezky. (2011). *O nadaci*. Dostupné z: <http://www.jihoceske-cyklostezky.cz/njc/sample-page/>

Nadace Jihočeské cyklostezky. (2013). *Směrnice grantového projektu NJC pro rok 2013*. Dostupné z: <http://www.jihoceske-cyklostezky.cz/njc/granty-njc/podminky-pro-rok-2013/>.

Nadace Jihočeské cyklostezky. (2014). *Cyklogenerel Jihočeského kraje pro období 2014 - 2020*. Dostupné z: <http://www.jihoceske-cyklostezky.cz/njc/dokumenty-ke-stazeni/cyklogenerel-jck/>.

Ondřichová, A. (2013). *Rozvoj cyklistické infrastruktury v Jihomoravském kraji (Bakalářská práce)*. Brno: Mendelova univerzita. Dostupné z: http://is.mendelu.cz/zp/portal_zp.pl?prehled=vyhledavani;podrobnosti_zp=38915;zp=38915;download_prace=1.

Pělucha, M. (2015). *Doporučující metodika pro evaluaci a monitoring realizace Strategii komunitně vedeného místního rozvoje v programovém období 2014- 2020 (SCLLD)*

s využitím zkušeností (příkladů dobré i špatné praxe) minulého programového období 2007-2013. Dostupné z:

<http://nsmascr.cz/content/uploads/2015/06/Vz%C3%A1jemn%C3%BDm-sd%C3%ADlen%C3%ADm-zku%C5%A1enost%C3%AD-k-%C3%BAsp%C4%9B%C5%A1n%C3%A9-implementaci-SCLLD.pdf>.

Rektořík, J., Šelešovský J., et al. (1999). *Strategie rozvoje měst, obcí, regionů a jejich organizací*. Brno: Muni ESF.

ROP NUTS II Jihozápad. (2014). *Seznam příjemců ROP Jihozápad*. Dostupné z: <http://www.rr-jihozapad.cz/?menu=seznam-prijemcu>.

Řezanka, Ota. (2011). *Program rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech*.

Sallis, J., Conway, T., Dillon, L., Frank, L., Adams, M., Cain, K., & Saelens, B. (2013). Environmental and Demographic Correlates of Bicycling. *Preventive Medicine*, 57(5), 456-460. Dostupný z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0091743513002065>.

Sčítání lidu, domů a bytů 2011. (2011). *Sčítací list osoby*. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/sldb/scitaci_formulare.

Silnice železnice. (2011). *Příběhy českých cyklostezek a cyklotras*. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/pribehy-ceskych-cyklostezek-a-cyklotras/>

Sperat, Zbyněk. (2012). *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Hradci Králové*. Dostupné z: http://www.cyklohradec.cz/43/Koncepce_mesta_dopravni_politika/.

Stráský, F. - Atelier SIS. (2008). *Aktualizace koncepce cyklistické dopravy na území Statutárního města České Budějovice pro období 2009-2014*. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/zivotni-prostredi-bydleni-doprava/cyklobudejovice/stranky/cyklogenerel-2009-2014.aspx>.

Strukturální fond dopravní infrastruktury. (2003-2014). *Výroční zprávy*. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/poskytovani-informaci/vyrocnizpravy-a-ucetni-zaverky/>.

Šram, M. (2015). Magistrát města České Budějovice. Kancelář č. 250e. Rozhovor s: Klára Zlámalová dne 28. května 2015.

Tábor - Oficiální web města. (2011). *Generel cyklistické dopravy*. Dostupné z:
<http://www.taborcz.eu/vismo/dokumenty2.asp?id=3542>.

SEZNAM GRAFŮ, OBRÁZKŮ A TABULEK

Graf 1: Četnost jízdy na kole dle amerického průzkumu	8
Graf 2: Podíl cest vykonaných pěšky/na kole.	9
Obrázek 1: Síť tras EuroVelo v České republice.	18
Obrázek 2: Systém tras Greenways v České republice.	19
Obrázek 3: Schematická síť dálkových tras v JČK.....	44
Obrázek 4: Systém cyklistických tras v Českých Budějovicích.	47
Tabulka 1: Strategické cíle ČR na národní úrovni.	29
Tabulka 2: Strategické cíle České republiky na místní úrovni.....	29
Tabulka 3: Cyklistické specifické cíle České republiky.....	30
Tabulka 4: Cyklistické prioritní cíle a opatření Jihočeského kraje.	32
Tabulka 5: Osm hlavních směrů rozvoje cyklistické dopravy v ČB.....	35
Tabulka 6: Systém cyklistických opatření v Českých Budějovicích.	36
Tabulka 7: Kritéria ke komparaci dokumentů rozvoje cyklistiky.	41
Tabulka 8: Hodnocení Plánu rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích.	52
Tabulka 9: Základní zhodnocení strategických dokumentů České republiky, Jihočeského kraje a Českých Budějovic.....	53
Tabulka 10: Rizikové úseky v Českých Budějovicích dle Cyklogenerelu Jihočeského kraje pro období 2014-2020.....	55
Tabulka 11: Shrnutí porovnávání cyklistických dokumentů měst.	60
Tabulka 12: Seznam doporučení městu České Budějovice k aktuálnímu cyklogenerelu.....	63
Tabulka 13: Návrh struktury monitorování a hodnocení plnění cyklogenerelu ČB.....	64
Tabulka 14: Návrh na evaluační plán činností evaluace.....	65
Tabulka 15: Shrnutí nastaveného monitoringu a evaluace.....	67

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Formální standardy provádění evaluací.....	81
Příloha č. 2: Souhrn strukturovaných rozhovorů.....	84
Příloha č. 3: Návrh na postup evaluace.....	87
Příloha č. 4: Podmínky přepravy jízdních kol v Českých Budějovicích.	88

Formální standardy provádění evaluací

Finální verze schválená Kongresem České evaluační společnosti

Prosinec 2013

Česká evaluační společnost

1. Užitečnost

1.1 Identifikace zainteresovaných stran

Subjekty dotčené prováděnou evaluací by měly být identifikovány a měly by být zohledněny jejich potřeby.

1.2 Důvěryhodnost evaluátora

Osoby provádějící evaluace by měly být nezávislé a odborně kompetentní, aby jednotlivé zainteresované strany uznávaly výsledky prováděných evaluací.

1.3 Výběr informací a jejich šíře

Odpovědi na evaluační otázky musí být založeny na nezkrácených datech.

1.4 Interpretace zjištění a doporučení

V závěrečných zprávách by měly detailně popsány perspektivy, postupy a hodnoty používané při interpretaci dosažených závěrů. Pokud jsou součástí evaluace doporučení, měla by být věcná, relevantní a realizovatelná.

1.5 Srozumitelnost a rozsah výstupů

Evaluační zprávy by měly zřetelně a jednoduše popisovat jak výsledky provedené evaluace, tak také účel a průběh evaluace i samotný (intervenční) program včetně kontextu jeho působení. Na rozsahu a formě výstupů by se měl evaluátor se zadavatelem předem dohodnout.

1.6 Včasnost výstupů

Potvrzené závěry by měly být prezentovány zainteresovaným stranám průběžně, aby je mohly včas využívat.

1.7 Dopad evaluace

Evaluace by měly být prováděny způsobem, který podporuje jejich využití jednotlivými zainteresovanými stranami.

2. Proveditelnost

2.1 Praktičnost postupů

Postup evaluací by měl být navržen tak, aby snižoval rizika zkreslení získávaných informací.

2.2 Politická průchodnost

Prováděné evaluace by měly předvídat rozdílné pozice zainteresovaných stran; měly by usilovat o spolupráci těchto stran a měly by bránit případným snahám zainteresovaných stran zkreslit či zneužít výsledky evaluace.

2.3 Nákladová efektivita

Evaluace by měly přinášet natolik hodnotné informace, aby dokázaly ospravedlnit vynaložené náklady.

2.4 Evaluační tým

Evaluační tým představený v nabídce na provedení evaluace by měl být zachován po celou dobu provádění evaluace. Pokud jsou změny ve složení realizačního týmu nezbytné, měl by o nich být zadavatel informován předem a měl by být požádán o vyjádření souhlasu navrženými personálními změnami.

3. Korektnost

3.1 Orientace na službu

Evaluace by měly pomáhat identifikovat a efektivně uspokojovat potřeby jednotlivých cílových skupin.

3.2 Formální smlouva

Závazky smluvních stran účastnících se evaluace (tj. zejména předmět plnění, způsob plnění, čas apod.) by měly mít písemnou podobu.

3.3 Lidská práva

Evaluace by měly být navrženy a provedeny tak, aby respektovaly a chránily lidská práva a lidskou důstojnost. 3

3.4 Mezilidská interakce

Evaluátoři by měli respektovat lidskou důstojnost při své interakci s ostatními osobami zapojenými do provádění evaluace tak, aby účastníci neutrpěli škodu a aby nebyli vystaveni riziku.

3.5 Úplnost a spravedlnost

Evaluace by měla být úplná a vyvážená v záznamu a posouzení předností a nedostatků hodnoceného programu tak, aby přednosti bylo možné dále rozvíjet a nedostatky jasně pojmenovat a postupně eliminovat.

3.6 Dostupnost výsledků

Za zainteresované strany účastníci se evaluace by měly umožnit ostatním dotčeným subjektům přístup k úplným výsledkům provedené evaluace.

3.7 Konflikt zájmů

Konflikt zájmů by měl být řešen otevřeně a čestně, aby nekompromitoval evaluátora a výsledky jeho práce.

3.8 Finanční odpovědnost

Využívání finančních zdrojů by mělo odrážet principy odpovědnosti a mělo by být eticky zodpovědné.

4. Přesnost

4.1 Specifikace předmětu evaluace

Evaluátor by měl jasně a přesně popsat posuzovaný (intervenční) program.

4.2 Popis kontextu

Kromě samotného (intervenčního) programu by měl být pečlivě prozkoumán také kontext, ve kterém je daný (intervenční) program hodnocen.

4.3 Popis evaluačního postupu

Jednotlivé evaluační postupy a smysl jejich použití by měly být detailně popsány, aby byly opakovatelné a přezkoumatelné.

4.4 Obhajitelnost informačních pramenů

Použité zdroje informací by měly být identifikovány a popsány, aby bylo možné posoudit jejich adekvátnost.

4.5 Validita informací (platnost)

Použité metody sběru dat by měly zajišťovat, že formulované závěry skutečně charakterizují popisované skutečnosti.

4.6 Reliabilita informací (spolehlivost)

Použité metody sběru dat by měly zajišťovat vysokou reliabilitu závěrů, k nimž vedou.

4.7 Systematičnost informací

Informace, které jsou v rámci evaluace získávány, zpracovávány a publikovány, by měly být systematicky kontrolovány; případné chyby by měly být odstraňovány průběžně.

4.8 Vyhodnocení informací

Pokud jsou odpovědi na evaluační otázky založeny na kvantitativních datech nebo kvalitativních údajích, pak by takovéto údaje měly být analyzovány věcně správně a systematicky.

4.9 Ospravedlnitelnost závěrů

Závěry, k nimž evaluace dospěla, by měly být podloženy, aby je zainteresované strany mohly posoudit a přijmout.

4.10 Nestrannost při prezentaci výsledků

Způsob a forma prezentace výsledků evaluace by měla znemožňovat jejich zkreslování na základě osobních pocitů či zájmů některé ze zainteresovaných stran.

4.11 Meta-evaluace

Samotné evaluace by měly být předmětem evaluací prováděných na základě těchto a dalších standardů.

PŘÍLOHA Č. 2: SOUHRN STRUKTUROVANÝCH ROZHOVORŮ.

Rozhovor s Ing. Michalem Šramem z Útvaru hlavního architekta, Magistrát města České Budějovice.

Jaký postoj k cyklistice má Magistrát města?

Silně kladný, o tom svědčí o to, že byl vypracován nový cyklogenerel, takže vedení je určitě vstřícné k cyklistice obecně.

Jaké jsou nejbližší plány v oblasti cyklistické infrastruktury?

Připravují se cyklopruhy na Novohradské. Již vyznačená je ulice Oskara Nedbala, která je značená piktogramy, dále se připravuje Lidická třída, která je sice krajskou silnicí, ale Magistrát se zúčastňuje jednání a jsou zde zadány požadavky jak pro pěší, tak pro cyklisty. Také se bude dělat cyklobousměrka v ulici Jírovцова. A další ulice, která by se ještě letos měla dělat je ulice Rudolfovska ve směru Madeta - centrum. Nechci to předjímat, je toho víc, ale letos by se mělo stihnout tohle všechno.

Byla radnice pro-cyklisticky orientovaná i v minulém volebním období?

Náměstkyně přes dopravu v minulém období byla paní Popelová a ta byla i v Nadaci Jihočeské cyklostezky a určitě byla pro-cyklistická. Takže ten nastavený trend pokračuje.

Cyklogenerel je „akce“ Magistrátu, nebo je to na popud aktivistů?

Město vždy mělo cyklistické koncepce, které se pravidelně aktualizovaly. Byť tento aktuální cyklogenerel je odlišný. Je to otázka integrace a segregace cyklistů. Ty starší koncepce šly cestou paralelních komunikací, když to tento cyklogenerel je moderní a progresivní a cyklisty „vpouští“ do hlavních dopravních prostor komunikací. To bude nejspíš takový zlom.

Existuje nějaké vyhodnocení starších koncepcí?

Vyhodnocení bohužel neexistuje.

Z jakých zdrojů jsou financovány cyklistické úpravy?

Hlavním zdrojem je rozpočet města. A také pomocí dotací ze SFDI nebo ROP. Z dotací se hodně financují stavby lávek.

Jak se stanovuje cena cyklostezky na m²?

Na to existují katalogy, kde jsou normované ceny. Cena m² cyklostezky se pohybuje přibližně za 2-2,5 tisíce Kč, ale velmi to záleží na dalších podmínkách - zda v rámci cyklostezky nejsou potřeba nějaké mosty, vyztužení nebo zábradlí.

Na koho se může cyklista v ČB obrátit s připomínkami ohledně například nesmyslného, nebo naopak nedostačujícího značení?

Radnice externě zaměstnává cyklokoordinátora, na kterého se s připomínkami můžete obrátit. Pravidelně se schází Cykloskupina, která takovéto podněty řeší. Značení ve městě určuje legislativa a spravuje ho Policie ČR a na základě jejich vyjádření je Odbor dopravy umísťuje.

Rozhovor s Ing. Ivo Moravcem, toho času odvolaným členem Rady města České Budějovice.

Je dokument Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích závazný?

Dokument byl schválen Radou města, která tedy vyjádřila se záměrem souhlas, ale může se stát, že Rada města dalšího volebního období bude mít jiný názor a od záměru ustoupí, proto by bylo dobré dokument schválit také Zastupitelstvem města a nechat potřebné úpravy promítnout do územního plánu města.

Dokument schválený Zastupitelstvem města, jakožto nejvyšším orgánem obce, má mnohem větší váhu. Dále je důležité říci, že dokumenty takového typu je dobré projednat s opozicí, k čemuž v Českých Budějovicích došlo.

Kdo má za realizaci záměru zodpovědnost?

Zodpovědnost za realizaci záměru má náměstek primátora a Rada města, která svým schválením vyjádřila souhlas.

Jak vznikal dokument Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích?

Cykloskupina, která se pravidelně schází za účelem zlepšování podmínek pro cyklistiku ve městě, chtěla problémy řešit komplexně. Tato skupina tedy zpracovala podklady a

doporučila Radě města zadat zpracování cyklogenerelu přímo společnosti ADOS. Firma ADOS Ing. Adolfa Jebavého má se zpracováním tohoto typu dokumentu dlouholeté zkušenosti a dle referencí z jiných měst odvedla vždy velmi kvalitní práci.

Tvorba cyklogenerelu byla veřejně projednávána, takže byl poskytnut i prostor pro připomínky veřejnosti. Na tvorbě dokumentu se podílel i cyklokoordinátor a skupina CykloBudějovice, která veřejnost také zastupuje.

Rada města také schválila, aby byl dokument veřejně k dispozici na webových stránkách města. Zveřejňování tohoto typu dokumentu je standard - občan si pak vše potřebné může na webu vyhledat sám a není závislý na zaměstnancích magistrátu.

PŘÍLOHA Č. 3: NÁVRH NA POSTUP EVALUACE.

Evaluační úkol a otázky		Získávané informace a data	Zdroje dat	Nástroje	Typ analýzy dat
Hodnocení průběhu realizace					
1.	Realizují se opatření dle stanoveného harmonogramu?	Termíny, splněná opatření	Stavební deníky, osobní ověření	DŠ, DR	L
2.	Jsou realizované úpravy a opatření v souladu s finančním plánem?	Finanční plány	Rozpočet, účetnictví	DR	L
Hodnocení dopravní situace					
3.	Podíl přepravních prostředků na každodenních cestách	Odpovědi respondentů, statistické údaje	Cykloaudity, dotazníky	Statistické metody, DŠ	N
4.	Nehodovost	Statistické údaje	Evidence policie ČR	Statistické metody, DR	M
5.	Zvýšil se počet cyklistů?	Statistické údaje	Sčítání cyklistů, dotazníky	DŠ, DR	N
6.	Plynulost dopravy	Statistické údaje, Názory respondentů	Evidence Policie ČR, Pozorování, Dotazníky	DŠ, Statistické metody	M
Hodnocení spokojenosti obyvatel s úpravami					
7.	Hodnocení dopravní situace	Dotazníky, statistické údaje	Respondenti, Pozorování, Cykloaudit	DR, DŠ, Statistické metody	M
8.	Dopravní situace se lepší, horší, nemění?	Dotazníky, statistické údaje	Respondenti, Cykloaudit, Pozorování	DŠ, Statistické metody	M

Zpracování: vlastní.

Poznámka:

zkratky:

DŠ = dotazníkové šetření, DR = desk research

L = kvalitativní, N = kvantitativní, M = mix.

Přeprava jízdních kol v MHD

Na základě rozhodnutí Rady města České Budějovice je s platností od **1. 7. 2015** zkušebně zavedena možnost **přepravy jízdních kol** na linkách MHD v Českých Budějovicích.

Jízdní kolo lze přepravovat v **červenci** a **srpnu** po celou dobu provozu MHD bez omezení, v **ostatních měsících** je přeprava kol umožněna pouze v **sobotu**, **neděli** či státem uznaný **svátek**. Pro jízdní kola je vyhrazena plošina používaná k přepravě kočárků či invalidních vozíků.

S ohledem na plynulost a bezpečnost provozu platí pro přepravu jízdních kol specifické **podmínky**:

- Do vozidla je povinen cestující přepravující jízdní kolo nastoupit **dveřmi označenými** z vnější strany piktogramem dětského kočárku.
- Jízdní kolo podléhá placení **dovozného** podle Tarifu jízdného **ve výši základní jízdenky** pro osobu starší 16 let věku. Držitel časové předplatní jízdenky přepravuje jízdní kolo ve vymezené zóně podle její platnosti bezplatně.
- Za dětská kola se dovozná neplatí.
- Je povolena přeprava maximálně **dvou** jízdních kol.
- Samostatně cestující osoba mladší 15 let jízdní kolo přepravovat nesmí.
- Cestující s jízdním kolem může nastoupit a vystoupit jen **s vědomím řidiče**, a to jen označenými dveřmi.
- Průjezd jízdního kola vozidlem není dovolen.
- Řidič vozidla je oprávněn přepravu jízdního kola odmítnout, jestliže tuto přepravu obsazenost vozidla neumožňuje.
- Při nástupu do vozidla na stejné zastávce mají **přednost** osoby na vozíku pro invalidy a cestující přepravující dětský kočárek před jízdním kolem. V případě, že je ve vozidle přepravována osoba na vozíku pro invalidy, nebo dětský kočárek, cestující s jízdním kolem do tohoto vozidla nesmí nastoupit.
- Cestující přepravující jízdní kolo je povinen jízdní kolo **zajistit** proti samovolnému pohybu, být u něj po celou dobu přepravy a zajistit, aby přepravou jízdního kola nebyla ohrožena **bezpečnost** ostatních osob.
- Před zastávkou, kde hodlá cestující přepravující jízdní kolo vystoupit, je povinen stisknout tlačítko „**Znamení k řidiči**“.