

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

## **Cykloturistika v hlavním městě Praze**

Diplomová práce

(bakalářská)

Autor: Šárka Malinová, Dis.

Rekreologie – management životního stylu

Vedoucí práce: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

Olomouc 2015

**Jméno a příjmení autora:** Šárka Malinová, DiS.

**Název práce:** Cykloturistika v hlavním městě Praze

**Pracoviště:** Katedra Rekreologie

**Vedoucí diplomové práce:** Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

**Rok obhajoby diplomové práce:** 2016

### **Abstrakt**

Tématem této bakalářské práce je cykloturistika v hlavním městě Praze. Cykloturistika je v současné době velmi populární součástí cestovního ruchu. Hlavním cílem této práce je provést analýzu stavu cykloturistiky v hlavním městě Praze a zhodnotit úroveň cykloturistických stezek a tras. Bakalářská práce dále obsahuje vyhodnocení výsledků dotazníkového šetření zaměřeného na zjištění vztahu obyvatelstva k cykloturistice a jejich spokojenosti s kvalitou cyklotras.

**Klíčová slova:** cestovní ruch, cykloturistika, cykloturistické trasy, cyklostezky, cykloturistické značení, region hlavní město Praha.

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovnických služeb.

**Author's first name and Surname:** Šárka Malinová, Dis.

**Title of the master thesis:** Cycling tourism in the capital city Prague

**Department:** Department of Recreology

**Supervisor:** Ing. Eva Schwarthoffová, Ph.D.

**The year of presentation:** 2016

### **Abstract**

The theme of this bachelor thesis is cycling tourism in the capital city Prague. Cycling tourism is currently a very popular part of tourism. The aim of this thesis is to focus on the cycling tourism in the capital city Prague and to evaluate the level of the cycle routes. Another point of this thesis was questionnaire survey about relationship of residents to cycle touring and about their satisfaction with the quality of the cycle routes.

**Key words:** tourist industry, cycling tourism, cycling routes, cycling signage, the capital city region

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

Prohlašuji, že jsem závěrečnou písemnou práci zpracovala samostatně s odbornou pomocí Ing. Evy Schwarthoffové, Ph.D., uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a řídila se zásadami vědecké etiky.

V Praze dne 30. listopadu 2015

.....

podpis

Děkuji vedoucí bakalářské práce Ing. Evě Schwartzhoffové, Ph.D. za pomoc, vstřícný přístup a cenné rady, které mi byly přínosem při vypracování této závěrečné písemné práce.

## Obsah

ÚVOD .....	8
1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA .....	9
1.1 Cestovní ruch .....	9
1.2 Cykloturistika.....	10
1.2.1 Historie cykloturistiky.....	11
1.2.2 Rozdělení cykloturistiky .....	13
1.2.3 Cyklostezka versus cyklotrasa .....	14
1.2.4 Rozlišení cyklistické a cykloturistické trasy .....	16
1.2.5 Značení cyklostezek a cykloturistických tras.....	17
1.2.6 Klasifikace cyklotras .....	22
1.3. Vymezení regionu hlavního města Prahy .....	24
1.4. Cykloturistika v Praze .....	25
1.4.1 Vývoj značení cyklostezek a cyklotras v Praze .....	25
1.4.2 Kolo a veřejná doprava .....	26
1.4.3 Sdílení kol neboli bikesharing v Praze .....	27
2 CÍL PRÁCE .....	29
3 METODIKA PRÁCE .....	30
4 VÝSLEDKY VÝZKUMU .....	32
4.1 Místo bydliště respondentů .....	32
4.2 Pohlaví respondentů.....	33
4.3 Věk respondentů .....	33
4.4 Preferovaný účel využití jízdního kola .....	34
4.5 Preferovaný účel cykloturistiky .....	34
4.6 Frekvence využívání jízdního kola .....	35
4.7 Typ kola respondentů.....	35
4.8 Délka trasy respondentů.....	36
4.9 Volba povrchu trasy pro jízdu na kole .....	36
4.10 Volba doprovodu.....	37
4.11 Hodnocení úrovně cyklostezek a cyklotras .....	37
4.12 Navrhované změny respondentů .....	38
5 DISKUZE.....	39
6 ZÁVĚR .....	40

7 SOUHRN .....	42
8 SUMMARY .....	43
REFERENČNÍ SEZNAM.....	44
SEZNAM ZKRATEK.....	47
PŘÍLOHY .....	48

## ÚVOD

Popularita cykloturistiky v posledních letech výrazně roste. Stává se vyhledávanou možností pro sportovní či rekreační vyžití zejména pro lepší cenovou dostupnost jízdních kol a mediální podporu cykloturistiky. Mnoho cestovních kanceláří se specializuje na cykloturistické výlety, pobyty či dovolené v tuzemsku i cizích často exotických zemích. Rovněž existují půjčovny kol, které opět zlepšují přístup těm, kteří si koupit kola nemohou dovolit.

Cyklistická doprava a cykloturistika mají pozitivní vliv na dopravní situaci i obsluhu území a současně snižují negativní dopady na životní prostředí, mají pozitivní vliv na zdraví a kvalitu života obyvatel a zároveň přináší ekonomický rozvoj regionům.

Cykloturistiku vyhledávají rodiny s dětmi, jednotlivci i lidé starší, překvapivě i v důchodovém věku. Dává jim prostor pro relaxaci a oddech od uspěchaného stylu života. Přináší většinou příjemné uspokojení z vykonané tělesné aktivity, která je tolik prospěšná pro naše zdraví.

I přesto, že jsou investice do cyklistické dopravy a cykloturistiky v České republice na mnohem nižší úrovni než ve světě, potenciál pro další rozvoj je značný a podpora z Evropské unie dále jen EU by mu mohla výrazně pomoci.

Důvodem výběru tohoto tématu je můj aktivní zájem o cykloturistiku. Bydlím nedaleko velmi pěkné cyklostezky, kterou každý den procházím ať už jako pěší se psem či projíždím jako cyklista. Často zde narážím na mnoho konfliktů cyklistů s pěšími a to bylo dalším důvodem, proč jsem se chtěla do tématu více zasvětit.

Práce se skládá ze dvou částí, teoretické a praktické.

V teoretické práci vymezuji základní pojmy týkající se cestovního ruchu, cykloturistiky, cyklostezek a cyklotras.

Praktická část se skládá z vyhodnocení výsledků dotazníkového šetření.

Přínosem této práce je komplexní analýza cykloturistiky v hlavním městě Praze a vyhodnocení empirického šetření.



# 1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

## 1.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch vychází ze slova cestování. Cestováním rozumíme činnost, která souvisí s přechodným pobytem na jiném místě. Cestovní ruch je pojmem poněkud širším díky obsahu mnoha složek a podílu celé řady subjektů. Mluví se o něm v souvislosti se zabezpečováním a organizováním činností, které s cestováním přímo souvisí, například ubytování, stravování, doprava. Je dnes právem označován za turistický průmysl. Pochází z francouzského slova „tour“ neboli cesta a anglický výraz „tourism“ je základem pro současné označení turismus.

Prvopočátky cestovního ruchu můžeme najít již ve starověku, nicméně k výraznému rozvoji došlo zejména v novověku, počínaje 13. stoletím. Poutníci na cestách za svatými místy spolu s měšťany cestujícími za obchody, křižovali Evropu a na základě jejich zážitků vznikaly první cestopisy. Dnes patří cestovní ruch celosvětově mezi nejvýznamnější hospodářská odvětví (Ryglová, Burian & Vajčnerová, 2011).

Cestovní ruch bývá definován mnoha způsoby. Často se autoři ve svých názorech rozcházejí proto, že hodnocení tohoto složitého jevu je mnohdy závislé na tom, z jakého hlediska vědní disciplíny je cestovní ruch zkoumán a definován.

Hlavní definice dle World Tourism Organization dále WTO „Cestovní ruch představuje činnost lidí, spočívající v cestování a pobytu mimo místo jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely“ (Kotíková, 2013, 16).

Na počátku teoretického formování cestovního ruchu dva švýcarští vědci Kurt Krapf a Walter Hunziker vyslovili názor, že cestovní ruch je souborem vztahů a jevů vyplývajících z pobytu na cizím místě a cílem pobytu není trvalé usídlení nebo výkon výdělečné činnosti (Jayapalan, 2001).

Tato definice utvořila základ pro vytvoření faktů souvisejících s cestovním ruchem a v roce 1954 se stala oficiální definicí Mezinárodní asociace expertů cestovního ruchu AIEST tedy International Association of Scientific Experts in Tourism (Gúčik, 2010).

Zejména v 60. letech došlo v Evropě i ostatních zemích k prudkému rozvoji cestovního ruchu a dalším strukturálním změnám, bylo tedy zapotřebí upravit stávající definici. V potaz bylo nutno vzít přechodnou změnu místa pobytu v rámci kongresového či obchodního cestovního ruchu. C. Kaspar v roce 1975 upřesnil definici cestovního ruchu: „cestovní ruch je souhrn vztahů a jevů, které vyplývají z cestování nebo pobytu osob, přičemž místo pobytu není hlavním ani trvalým místem bydliště a zaměstnání“ (Gúčík, 2010)

Profesor Gúčík připustil, že cestovní ruch může být chápán jako forma uspokojování potřeb reprodukce fyzických i psychických sil člověka v běžném životním prostředí i ve volném čase (Kopšo, 1979).

Definice WTO (uvedena výše) se liší od předchozích zejména tím, že nechápe cestovní ruch pouze jako volnočasovou aktivitu, ale vymezuje ho jako činnost lidí spojenou s cestováním a výslovně uvádí jako možný účel cestování kromě využití volného času i obchod a jiné motivy (Kotíková H., 2013, 16).

Na základě výše uvedených definic lze cestovní ruch chápat jako komplexní společenský jev. Lze říci, že se prolíná mnoha oblastmi a hledisky, což ve velké míře souvisí se zvyšující se mobilitou lidí, jejíž hlavní motivací je uspokojování potřeb v oblastech využití volného času, rekreace, cestování a poznávání. Jedná se o mnohostranné odvětví zahrnující dopravu, ubytování, stravování, služby mnoha agentur a společností, jako jsou například zprostředkovatelské, překladatelské, průvodcovské, informační a jiné služby.

## **1.2 Cykloturistika**

Cykloturistika je pohybová aktivita, jejímž provozováním vynakládá účastník fyzickou námahu a získává kulturní znalosti a odborné technické dovednosti. Dle publikace Aktivní formy cestovního ruchu tím splňuje hlavní úkoly tělesné výchovy, tedy zdravotní, výchovný a vzdělávací (Korvas, 2007).

Dle Klubu Českých turistů je cykloturistika: „jízda na bicyklu provozovaná na trekkingových kolech, horských kolech, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěná území“ (KČT, 2007, 5). Dále uvádí, že tato skupina cyklistů klade největší důraz na atraktivitu prostředí, co nejvyšší bezpečnost a nevadí jí ani malá zajiďka (Klub českých turistů, dále jen KČT, 2007).

Pojem cykloturistika vzniká spojením dvou slov, cyklistika a turistika. Turistika je aktivní využití pohybu a pobytu na čerstvém vzduchu nejčastěji spojená s jednoduchým ubytováním, např. stanování a pořízením potravy, např. vlastní příprava jídla na ohni. Lze ji provozovat jako pěší, horskou, vysokohorskou, vodní, lyžařskou, mototuristiku nebo právě zmiňovanou cykloturistiku (Čech, 1998).

Hlavním cílem je zábava a poznávání nových míst. Začátky cykloturistiky sahají na českém území na konec 19. Století. Největší rozmach ale cykloturistika zaznamenala po rozšíření horských a trekových kol. Vzniklo hodně cykloturistických oddílů a sdružení. Také vzniklo hodně cestovních kanceláří zabývajících se touto činností. Rozvoji cykloturistiky pomáhá stále větší počet cyklotras a cyklostezek, které v poslední době vznikají kolem měst a obcí (Geisslerová, 2012).

### **1.2.1 Historie cykloturistiky**

Vznik a vývoj cykloturistiky je velmi úzce spjat s rozvojem společnosti a jejího ekonomického potenciálu. Cykloturistika se mohla začít rozvíjet až po rozšíření „dopravního“ prostředku, což byl velocipéd či bicykl (Korvas, 2007).

První použití stroje podobného kolu se datuje 12. Července 1817, kdy baron von Drais sedl na svoji draisinu a za jednu hodinu ujel celých 15 km. V průběhu 19. Století procházelo kolo výrazným vývojem, který směřoval hlavně ke zlepšení jízdních vlastností a ovladatelnosti. První podoba kola byla tzv. „classic“, velké přední kolo následované malým pomocným vzadu. Velkým vynálezem, který ovlivnil zejména pohodlnost jízdy, byla pneumatika pana Dunlopa a později snímatelná pneumatika bratří Michelinů. Přelom 19. a 20. Století přinesl kolu změny v podobě rámu ve tvaru lichoběžníku, šlapací kliky a převodového řetězu. Stalo se tak v Anglii a bez ohledu na další technická vybavení dnešních kol se tento tvar uchoval až do současnosti (Landa, 2004).

Pro rozšíření do společnosti byla nutná jistá ekonomická jistota a nadstandard tehdejší společnosti spočívající zejména v dostatku prostředků pro pořízení kola a zároveň v dostatku volného času pro provozování nové činnosti. Díky tomu, že se tyto skutečnosti sešly, získala „nová“ aktivita mnoho příznivců a fandů a již v roce 1868 byl uspořádán první závod cyklistů na světě. V Čechách to bylo v roce 1874 pod názvem Pražská míle. Pořádal jej tehdy nově vzniklý Český klub velocipedistů. Postupně se kolo neustále zlevňovalo a zdokonalovalo, což umožnilo průnik této aktivity do širších vrstev (Korvas, 2007).

Za historického předchůdce dnešního horského kola lze považovat typ zkonstruovaný Williamem Suttonem a Johnem Starleyem v roce 1885 pojmenovaný „Rover Safety“. Tento typ vynikal pevnou konstrukcí a stabilním posezem. Zásadní prvek bezpečnosti, tedy brzda se objevil na přelomu 19. a 20. století. Měla formu protišlapné nebo axiální brzdy (Korvas, 2007).

Rozvoj cykloturistiky v Evropě byl zbržděn politickoekonomickým vývojem včetně obou světových válek. Následný poválečný technický pokrok byl ve znamení hlavně rozvoje individuální motorové dopravy. „Kolo přestává být dopravním prostředkem a dochází ke vzniku cykloturistiky jako formy aktivního odpočinku“ (Korvas, 2007, 15).

„Horská cyklistika našla svůj domov na americkém kontinentě v době rozvoje nových „adrenalinových sportů“ generace „květinových dětí“ (Korvas, 2007, 15).

Rozvoj jízdy v terénu, stoupání a následný sjezd neupravenou cestou otevřely cykloturistice nové možnosti a turistům nové, ojedinělé zážitky (Hrubíšek, 1996)

Pro rozvoj cykloturistiky měl velký význam vliv tzv. „Studené války“, který podle Korvase ovlivnil nejen přístup k materiálně technické základně, ale i související rozvoj masovosti cykloturistiky a šíření cyklistické infrastruktury včetně odpovídajícího značení. Velkým štěstím bylo, že pád „Železné opony“ zachytil terénní cykloturistiku na vrcholu zájmu klientů o nový moderní způsob pohybu v terénu (Korvas, 2007, 15).

### 1.2.2 Rozdělení cykloturistiky

**Rekreační cykloturistika** – převládá kulturně poznávací činnost, na fyzickou přípravu se nekladou velké nároky, ani na speciální vybavení kola.

**Základní cykloturistika** – již vyžaduje větší fyzickou připravenost i lépe vybavené kolo

**Výkonnostní cykloturistika** – vyžaduje velké nároky na fyzickou kondici i speciální vybavení jízdního kola.

Také lze cykloturistiku rozdělit podle prostředí, ve kterém ji budeme provozovat a také dle typu území (Korvas, 2007).

#### **Dělení cykloturistiky dle prostředí a typů kol:**

- **Silniční kola** – cykloturistika prováděná po silnicích
- **Horská kola** – speciálně upravená kola určená pro pohyb v terénu
- **Trekkingová kola** – mezistupeň mezi horským a silničním kolem, vhodná na zpevněné komunikace, do terénu se nehodí (Korvas, 2007).

#### **Dělení cykloturistiky dle typu území:**

- **Nížinná** – je vhodná zejména pro rodiny s dětmi, rekreační jezdce, není náročná
- **Podhorská** – terén je středně obtížný a je vhodný pro jezdce sportovně-rekreační
- **Horská** – řadí se mezi nejobtížnější typ cykloturistiky, je provozována v náročném terénu, je zde nutná dobrá vybavenost kol a doporučuje se sportovním jezdčům (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

### 1.2.3 Cyklostezka versus cyklotrasa

Každý z těchto termínů má svůj přesný význam a nelze je zaměňovat.

#### **Cyklostezka**

Cyklostezka je samostatná komunikace vymezená dopravním značením, určená pro cyklisty nebo pro cyklisty a chodce zároveň. Má zpevněný povrch, často se jedná o asfalt. Pro vyznačení cyklostezky se používá kulatá modrá značka s bílým kolem.

V případě smíšené cyklostezky pro pěší i cyklisty je to modrá kruhová značka, kde v jedné polovině je bílé kolo a v druhé polovině bílý chodec. Z pohledu bezpečnosti je to rozhodně nejbezpečnější typ pro cyklistickou dopravu (Žáková, 2007).

Z pohledu technických parametrů by měla samostatná cyklistická stezka měřit 2,5 m. V případě smíšené cyklostezky pro chodce i cyklisty záleží na tom, zda jsou pruhy pro chodce a cyklisty oddělené či nikoliv. Společná stezka pro chodce a cyklisty podélně dělená má mít celkovou šířku 3,5 m (1,5 m pro chodce, 2 m pro cyklisty). Dělicí pás by měl mít šířku 0,25 m. Společná stezka pro chodce a cyklisty podélně nedělená měří 3m (Anonymous, 2015).

V případě společné stezky pro chodce a cyklisty nedělené, by měli cyklisté přizpůsobit rychlost své jízdy tak, aby neohrozili chodce (Magistrát hlavního města Prahy, 2015).

#### **Cyklotrasa**

Jedná se o trasu, nejčastěji v terénu, která je vyznačena pomocí cyklistických značek. Může vést po různém povrchu, lesní nebo polní cestě, silnici a také samozřejmě po cyklostezce. Nejčastěji bývá vyznačena žlutočernými směrovými značkami, které jsou umístěny stejně jako dopravní značky.

Dříve se také používalo pásové značení v terénu podobné turistickému značení pro pěší. Hlavní rozdíl je v okrajových pruzích, které jsou pro cyklisty žluté, oproti turistickým, které jsou bílé. Více než ve městech je využíváno spíše v přírodních podmínkách, např. na Šumavě, národním parku Podyjí, v okolí Ohře a na dalších podobných místech (Žáková, 2007).

## **Rozdíl mezi cyklostezkou a cyklotrasou z hlediska dopravní terminologie**

Komunikace pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů. Tento pojem tudíž zahrnuje všechny veřejně přístupné pozemní komunikace mimo:

- dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikací
- chodníků, stezek pro chodce a pěších zón
- komunikací, na které je vjezd cyklistů dopravní značkou zakázán
- úseků, kde je cyklistovi dopravní značkou přikázáno použít jinou komunikaci (Boháč, 2006, 1).

Z hlediska zákona o pozemních komunikacích cyklotrasa není druh komunikace - jde pouze o souvislé označení určité komunikace orientačním značením pro cyklisty. Takto označená komunikace pochopitelně musí být pro provoz cyklistů vhodná, což si může vyžádat další dopravně-organizační, popř. i stavební úpravy (Boháč, 2006, 2).

V Klubu českých turistů se cyklotrasy dělí do čtyř tříd a označují se jednočtyřmístnými čísly. Praha je však specifickým regionem, proto byl s ohledem na její specifika navržen odlišný systém:

- celoměstské páteřní - I. třída
- celoměstské hlavní - II. třída
- místní - III. třída (Boháč, 2006)

Pojem cyklostezka není jednoduše definovatelný, protože se zde rozcházejí terminologie Zákona o silničním provozu z roku 2000 a terminologie Projektování místních komunikací, která vychází ze Zákona o pozemních komunikacích z roku 1997 (Boháč, 2006).

V případě výše zmíněných zákonů se jedná zejména o rozdíl v názvosloví a právnickém výkladu. Pro lepší přehlednost uvádím tabulku.

**Tabulka 1 Základní terminologie cyklostezek**

zákon 361/2000 Sb. a TP 179		zákon 13/1997 Sb. a ČSN 73 6110	
DZ	název	přidružený dopravní prostor	samostatná stezka
C8a	stezka pro cyklisty	jízdní pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru	stezka pro cyklisty
C10a	stezka pro chodce a cyklisty (oddělený provoz)	jízdní pruh/pás pro cyklisty vedle pruhu/pásu pro chodce	stezka s odděleným provozem chodců a cyklistů
C 9a	stezka pro chodce a cyklisty (společný provoz)	společný pruh/pás pro chodce a cyklisty	stezka pro chodce a cyklisty

Jízdní pruh pro cyklisty (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou. Pod takto definovaným pruhem pro cyklisty rozumí norma skladebný prvek příčného profilu komunikace, určený pro jeden proud cyklistů jedoucích za sebou. Pojem „jízdní pruh pro cyklisty“ používá jak v hlavním dopravním prostoru, tak i v přidruženém prostoru a na samostatných stezkách. V každém případě se ale jedná o oddělený provoz cyklistů (Boháč, 2006, 2).

#### 1.2.4 Rozlišení cyklistické a cykloturistické trasy

Hlavní rozdíl spočívá v odlišném značení. Často se tyto pojmy zaměňují, případně jejich význam splývá dohromady.

Cyklistická trasa neboli cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho Prováděcí vyhlášky a příslušných Technických předpisů dále jen TP, dopravními značkami pro cyklisty (Klub Českých Turistů dále jen KČT, 2007,7).



„Cykloturistická trasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů a je označena cykloturistickými značkami“ (KČT, 2007, 7).

### 1.2.5 Značení cyklostezek a cykloturistických tras

V publikaci Učební texty pro značkaře vydané Klubem českých turistů, najdeme, již výše citovanou charakteristiku cyklotrasy a cykloturistické trasy, která přehledně vymezuje rozdíl mezi nimi z hlediska dopravního značení. Není jen samozřejmostí, ale spíše nutností každého cyklisty znát dopravní značky vztahující se k cyklistické dopravě a umět se jimi řídit. Tato kapitola obsahuje seznam nejdůležitějších výstražných, zákazových, příkazových i informativních značek spolu s přehledným vysvětlením a také přehled pásového značení používaného pro cykloturistické trasy. Považuji za nezbytné zařadit tyto informace do vymezení základních pojmů, jelikož z dotazníkového šetření, které jsem provedla, vyplývá nespokojenost respondentů s bezpečností a značením na cyklostezkách i cykloturistických trasách.

#### Výstražné značky

##### A19 - Cyklisté

Užívá se jí k upozornění na místo, kde cyklisté pravidelně nebo ve větším množství vjíždějí na komunikaci, nebo ji přejíždějí. Umisťuje se před každým přejezdem a před zaústěním stezky pro cyklisty na komunikaci (KČT, 2007). V případě nutnosti lze značku doplnit určením nejvyšší povolené rychlosti (KČT, 2007).



**Obr 1 Pozor cyklisté**

## Zákazové značky

Značku **B1 – Zákaz vjezdu vozidel** v obou směrech lze doplnit tabulkou, která uděluje výjimku pro cyklisty. Je to možné pouze v případech, kdy je minimální riziko ohrožení bezpečnosti provozu (KČT, 2007).



**Obr 2 Zákaz vjezdu s výjimkou cyklistů**

Značka **B8 – Zákaz vjezdu jízdních kol** by se dala označit jako velmi nepopulární u cyklistů. Vyjadřuje nutnost sestoupit z kola (KČT, 2007).



**Obr 3 Zákaz vjezdu jízdních kol**

## Příkazové značky

### **C7a, b – Začátek a konec Stezky pro chodce**

Ostatním účastníkům provozu není použití stezky povoleno. Značky, které by měl cyklista nejen znát, ale rozhodně respektovat (KČT, 2007).



**Obr 4 Začátek a konec stezky pro chodce**

### **C8a, b – Začátek a konec Stezky pro cyklisty**

Přikazuje cyklistům použít takto označenou stezku či pruh. Stejně tak ji může použít i osoba na kolečkových bruslích, koloběžce či lyžích. Jiným účastníkům je vstup na takto označenou stezku zakázán (KČT, 2007).



**Obr 5 Začátek a konec stezky pro cyklisty**

### **C9 a, b, C10 a, b – Začátek a konec Stezky pro chodce a cyklisty**

Společný příkaz pro chodce a cyklisty užít takto označenou stezku. V případě, že se jedná o vymezení pruhu pro chodce a cyklisty, může do takto vyznačeného pruhu cyklista vjet pouze při předjíždění, objíždění nebo otáčení, přičemž nesmí ohrozit bezpečnost chodců (KČT, 2007).

### **V07, 08 – Přejezd pro chodce, Přejezd pro cyklisty**

V případě nutnosti křížení cyklostezky s pozemní komunikací značení přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty (KČT, 2007).

### **C14a, b – Jiný příkaz – Cyklisto sesedni z kola**

Význam je podobný jako u výše uvedené zákazové značky a cyklisté ji musí respektovat (KČT, 2007).

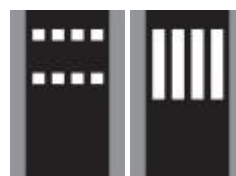
### **Informativní značky provozní**

#### **IP 4a, IP 4b – Jednosměrný provoz**

Povolena je pouze jízda v jednom směru, pokud se jedná o výjimku, musí být značka doplněna tabulkou. Může být vyznačen i pruh či přímo cyklostezka, nejen na doplňkové tabulce, ale také na vozovce (KČT, 2007).



**Obr 6 Začátek a konec stezky pro chodce a cyklisty**



**Obr 7 Přejezd pro chodce a přejezd pro cyklisty**



**Obr 8 Začátek a konec jiného příkazu**

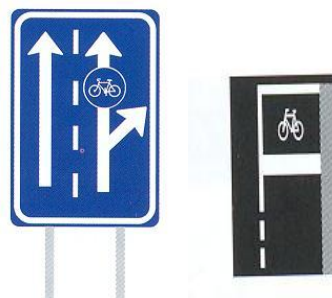


**Obr 9 Jednosměrný provoz**

## IP 19 – Řadící pruhy

### V 19 – Prostor pro cyklisty

V případě využívání pozemní komunikace pro motorová vozidla cyklisty lze použitím tohoto symbolu přikázat užití řadícího pruhu vyhrazeného pro jiný typ vozidel. Současně před křižovatkou se užívá vodorovné značky na pozemní komunikaci vyhražující prostor pro cyklisty (KČT, 2007).



Obr 10 Řadící pruhy

### Informativní značky směrové

#### IS 19 a, b, c, d – Směrová tabule pro cyklisty

Informují cyklistu o směru jízdy, vzdálenosti vytyčeného cíle, čísle cyklistické trasy a také o začátku a konci cyklotrasy. Na tabuli může být uveden pouze jeden či více cílů, nahoře bývá vždy ten vzdálenější. Směrové tabulky jsou menší, slouží k potvrzení vedení cyklistické trasy a obsahují informaci o směru a čísle cyklostezky, ne vzdálenosti (KČT, 2007).



Obr 11 Směrové tabule



Obr 12 Směrové tabulky

#### IS 20 – Návěst před křižovatkou pro cyklisty

Značka se užívá v případě křížení významnějších cyklistických tras nebo k potvrzení vedení v nepřehledném terénu (KČT, 2007).



Obr 13 Návěst před křižovatkou

## IS 21 – Konec cyklotrasy

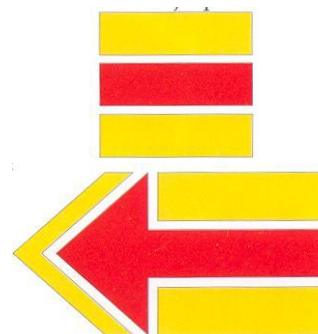
Tato značka zatím není oficiálně schválena (KČT, 2007, 18).



Obr 14 Konec cyklotrasy

**Pásové značení** – cykloturistické je používáno zejména pro označení tras vedených mimo silnice.

Jednoduchá pásová značka označuje cyklotrasu. Skládá se ze tří stejně širokých pásů. Prostřední (červená, modrá, zelená, bílá) a oba krajní pruhy jsou upozorňovací (barva žlutá). Rozměr značky je 140 x 140 mm. Vzdálenost pásových značek ve směru jízdy 500 m. Při souběhu s turistickou trasou pro pěší se pásová cykloturistická značka umísťuje nad pěší s mezerou 200mm (KČT, 2007).



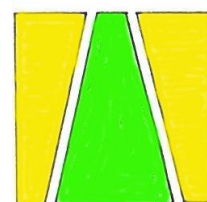
Obr 15 Pásové značení

**Cykloturistické směrovky** se umísťují ve výšce minimálně 2,5 m nad terénem (KČT, 2007).

**Trasy pro horská kola** (biky) nejsou KČT oficiálně zřizovány ani evidovány a rovněž není doporučován ani souběh trasy pro horská kola s cykloturistickou trasou. V případě nevyhnutelného souběhu se značky pro biková kola umísťují nad značky cykloturistické s mezerou 200mm (KČT, 2007).



Obr 16 Cykloturistická směrovka



Obr 17 Pásové značení pro horská kola

### 1.2.6 Klasifikace cyklotras

Cyklistické trasy lze hodnotit podle několika hledisek. Podle obtížnosti, povrchu a také podle významu.

**1. Obtížnost** můžeme vyjádřit třemi stupni:

**Lehká** – trasa vhodná pro netrénované osoby a děti s převahou kvalitního povrchu. Na trase se nevyskytují náročné stoupající ani klesající profily

**Středně obtížná** – vyžaduje mírnou trénovanost a u dětí předpokládá fyzickou i psychickou vyspělost. Povrch není jasně stanoven, může být jakýkoliv a dají se předpokládat náročnější stoupání a klesání

**Obtížná** – rozhodně není doporučována dětem a je vhodná pro velmi dobře trénované jedince. Trasu tvoří obtížná stoupání i klesání a nelze předem předpokládat různé typy povrchů (KČT, 2007).

**2. Povrch** cyklotras může být definován jako kvalitní, méně kvalitní a přírodní.

**Kvalitní povrch** – je dán nejčastěji asfaltem, kvalitním betonem nebo hladkými a tvrdými povrchy ze šotoliny, drtě či písku. Nerovnosti jsou výjimečné, a proto není nutné věnovat povrchu přílišnou pozornost. Je vhodný pro všechny druhy kol.

**Méně kvalitní povrch** – je synonymem pro občasný výskyt nerovností a tudíž je třeba věnovat mnohem vyšší pozornost povrchu trasy. Nejčastěji se jedná o rozbitý beton, asfalt, panely či makadam. Patří sem také většina zpevněných lesních a polních cest, což je vhodné pro trekkingová a horská kola.

**Přírodní povrch** – vyžaduje zásadní pozornost při jízdě. Právě proto, že se velmi často jedná o nezpevněné lesní cesty, je třeba předvídat velké množství nerovností a nečekaných překážek na cestě, např. hrboly, výmoly, kořeny, kameny, brody či lávky, padlé stromy, úzká místa a vysoký porost podél cesty. Vzhledem k jeho náročnosti je vhodný pouze pro horská kola případně trekkingová kola. Velkou výhodou je nastavitelné odpružení přední či zadní vidlice, v ideálním případě obou (KČT, 2007).

### 3. Dle významu jsou cyklotrasy kategorizovány KČT do čtyř kategorií:

**Cyklotrasy I. Kategorie** – hlavní trasy mezinárodního významu – propojují velká města v ČR s vazbou na evropská velkoměsta – číslování jednociferné

**Cyklotrasy II. Kategorie** – hlavní trasy nad regionální kategorie – propojují významné neregionální turistické cíle – číslování dvouciferné

**Cyklotrasy III. Kategorie** – vedlejší trasy regionálního významu – propojují regionální turistické cíle – číslování trojiciferné

**Cyklotrasy IV. Kategorie** – vedlejší trasy místního významu – propojují místní cíle – číslování čtyřciferné (Prahou na kole, 2008).

**Trasy mezinárodní** se napojují na systém tras v sousedních státech a jsou zařazené přímo do hlavní evropské sítě cyklotras v ČR a také se sem řadí trasy propojující významné příhraniční turistické oblasti (Vystoupil, 2006).

**EuroVelo**, neboli evropská síť cyklotras v ČR je projektem Evropské cyklistické federace dále jen ECF. V rámci tohoto projektu je rozvíjeno 14 transevropských cyklotras s celkovou délkou kolem 70 000 km. Trasy EuroVelo jsou vedeny po již existujících či plánovaných dálkových trasách a běžně zahrnují již existující národní, regionální i místní cyklotrasy. Přes území České republiky vedou 4 trasy o celkové délce 2100 km (Cach, Mourek, Vrtalová & Landa, 2013).

Podobně jako pro celý segment cykloturistiky, trasy EuroVelo znamenají významnou přidanou hodnotu pro cestovní ruch. Po dokončení evropské sítě se jejich potenciál odhaduje na 14,5 mil. přenocujících návštěvníků ročně a dalších 46 mil. jednodenních výletů. Tyto cesty přinesou celkem 7 mld. euro ročně (Cach et al., 2013, 13).

**Trasy dálkové neboli páteřní** zajišťují to nejlepší z jednotlivých regionů. Přivádí návštěvníky do takových míst, která by při cestování jiným dopravním prostředkem pravděpodobně ani nenavštívili. Představují tedy důležitou hodnotu v cestovním ruchu (Cach et al., 2013).

Z hlediska uživatelské atraktivity by měla být dostatečně dlouhé a přímé, bezpečné, tedy oddělené od motorové dopravy nebo vedené po komunikacích s maximální povolenou rychlostí do 50km/hod. Důležitý je komfort, atraktivita, průjezdnost, napojení na veřejnou dopravu a v neposlední řadě vybavenost službami pro cyklisty jako jsou ubytování, stravování, cykloservis, informační služby atd. (Cach et al., 2013).

**Regionální cyklotrasy** značené trojčífernými čísly jsou z funkčního hlediska rekreačně-dopravními trasami. Navazují na síť místních tras, což je vzhledem k jejich významu nezbytné (Mourek, 2011).

**Místní značené cyklistické trasy** plní spíše funkci dopravní, okrajově také rekreační. Pojem dopravní turistika používá ve své publikaci Geisslerová: „Celosvětově se jedná o nejobvyklejší formu cyklistiky. Jde především o dojíždění do školy, do práce nebo rozvážení poštovních zásilek či novin“ (Geisslerová, 2012,139).

### **1.3. Vymezení regionu hlavního města Prahy**

Hlavní město Praha leží přibližně ve středu Čech. Střední zeměpisná poloha je 14°25' východní délky a 50°05' severní šířky. V těsném sousedství ve Středočeském kraji leží okresy Praha východ a Praha západ. Severovýchodní část města je na kraji Středolabské tabule zatímco jihozápadní okraj zasahuje do Poberounské subprovincie. Nachází se v povodí Vltavy v severomořském úmoří. Vltava na území Prahy měří 31km a vytváří meandr, v jehož ohbí leží Holešovice a několik ostrovů, jako jsou: Císařský, Dětský, Střelecký, Kampa a Štvanice. Na úrovni Prahy do Vltavy vtéká Berounka a několik potoků, mezi nimi nejznámější Šárecký, Prokopský, Botič a Rokytka. Klimaticky je to mimořádně příznivá oblast a s průměrnou roční teplotou přes 9,5°C se řadí mezi nejteplejší místa v Čechách (Pražský kraj).

Počet obyvatel činí 1 262 612 žijících na území o rozloze 496 km<sup>2</sup> (Český statistický úřad, 2014).



Podle Zákona o územním členění státu (36/1960 Sb.) ve znění pozdějších předpisů, se území české republiky člení na kraje, kraje se dělí na okresy a okresy se dělí na obce. Tímto zákonem bylo zřízeno a dosud existuje 7 krajů (Středočeský, Jihočeský, Západočeský, Severočeský, Východočeský, Jihomoravský a Severomoravský kraj – tzv. „administrativní kraje“) a 76 okresů (tzv. „administrativní okresy“), přičemž území hlavního města Prahy není součástí žádného z těchto krajů ani okresů a tvoří samostatnou územní jednotku, rozdělenou zákonem na deset obvodů (Havlík, 2003).

V rámci samosprávy je hlavní město Praha členěno na 57 městských částí, které jsou ve věcech obecní samosprávy zcela rovnoprávné bez ohledu na velikost a počet obyvatel. Nicméně pro výkony státní správy je zde 22 správních obvodů. Důvod pro toto zcela odlišné členění je zejména v otázkách ekonomického a hospodářného přístupu. Je patrný velký nepoměr mezi jednotlivými městskými částmi pro jejich rozličnou velikost, personální a materiální vybavení (Havlík, 2003).

#### **1.4. Cykloturistika v Praze**

I když se to možná nezdá, v Praze a okolí lze nalézt desítky kilometrů značených cyklostezek a cyklotras. Je mnoho internetových i publikačních zdrojů, podle kterých je možné naplánovat krásné výlety. Kromě výprav ven z města se dá zamířit i do centra Prahy, použít městskou hromadnou dopravu a v případě, že nevládníte kolo si jej vypůjčit v rámci některého z projektů, které zmiňuji v této kapitole. Možností je mnoho.

##### **1.4.1 Vývoj značení cyklostezek a cyklotras v Praze**

V průběhu 90. let minulého století byla v Praze vybudována základní síť cyklostezek. Označení tras bylo různorodé, hlavní trasy byly zařazeny do celostátního systému cyklostezek a číslovány (např. 1, 2, 3, 11, 14, 201, 8100, 0078, atd.). Ostatní trasy byly značeny písmennými zkratkami. Tento systém přetrval až do roku 2006 (Malý, 2010).

V říjnu 2006 rozhodla Rada hlavního města Prahy o schválení nového systému značení cyklostezek na území hlavního města Prahy. Nové označení všech pražských cyklostezek začíná písmenem A (Malý, 2010).

Páteční stezky I. Třídy propojují město se Středočeským krajem. Vltavu lemují dvě severojižní trasy – Levobřežní A1 a Pravobřežní A2. Z těchto tras odbočují radiály, které vedou obvykle podél potoků nebo po hřebenech a jsou značeny dvoucifernými čísly A1x na levém a A2x na pravém břehu, kde x značí pořadí trasy směrem po proudu Vltavy. Severojižní tangenty nesou označení A3x na levém a A4x na pravém břehu. Mezi páteční stezky se řadí také okruh kolem Prahy č. 8100, tzv. Pražské kolo, které na území Prahy nese označení A50 (Malý, 2010).

Hlavní cyklistické trasy II. Třídy spojují páteční trasy a označeny jsou A a třemi čísly. Zatímco místní trasy III. Třídy jsou spravovány příslušnými městskými částmi a označují je písmeno A s čtyřciferným číslem (Malý, 2010).

Seznam existujících a plánovaných cyklostezek a cyklotras pro jejich velké množství uvádím v přehledných tabulkách v Přílohách.

#### **1.4.2 Kolo a veřejná doprava**

Praha nabízí poměrně mnoho variant přepravy jízdního kola v dopravních prostředcích. Volná je přeprava v metru, ve vlacích, na lanovce a přívozech. Omezené možnosti nabízejí tramvaje. Přeprava jízdního kola je v rámci Pražské integrované dopravy, dále PID zdarma (Motýl et al., 2015).

Zajímavou variantu v podobě „cyklovýtahu“ poskytují tramvaje. V případě, že jezdíte ráno do práce z kopce a večer, když už je tma či jiné nepohodlí se Vám nechce šlapat v dlouhém stoupání po rušné silnici, je zde připravena přeprava kol v tramvajích. Jízdní kolo lze přepravovat zdarma ve všední den do 14 hod a od 19 hod., o víkendech a státních svátcích po celý den. Podmínkou jsou pouze stanovené úseky, pouze směrem do kopce. Nástupní zastávky jsou označeny speciálním piktogramem. Je třeba mít na paměti, že v případě nástupu cestujícího s kočárkem je cyklista povinen uvolnit mu místo (Motýl et al., 2015).



**Obr 18 Nástupní místa cyklovýtahu**

V Praze na Vltavě funguje v současné době pět přívozů, které zahrnují přepravu v rámci hromadné dopravy. Překlavují bezplatně i jízdní kola. Mohou výrazně zkrátit cestu mezi oběma břehy tam, kde se nenachází most, což je zejména v okrajových částech Prahy. Přívozy v centru zase nabízejí zajímavé zpestření cesty. Vytvořeno je 7 linek, dvě z nich fungují celoročně, další jsou v provozu od dubna do října. Jedna linka spojující oblast Pražská tržnice – Štvanice – Karlín – Rohanský ostrov je od 1. listopadu 2015 ve zkušebním provozu (Motýl et al., 2015).

I v lanovce na Petřín lze přepravovat kola, dokonce dvě najednou. Je třeba vyžádat si souhlas obsluhy, která ti může odmítnout (Motýl et al., 2015).

Zajímavostí jsou hlídaná parkoviště kol, tzv. B+R. Jsou bezpečnou alternativou v návaznosti na městskou hromadnou dopravu, dále MHD (Motýl et al., 2015).

### **1.4.3 Sdílení kol neboli bikesharing v Praze**

První vlašťovky bikesharingu v Praze přilétly začátkem května roku 2013, kdy byl spuštěn místní projekt sdílení kol v Suchdole. Členové občanského sdružení Žijeme tady, které za projektem stojí, obešli místní obyvatele a získali od nich stará nepotřebná kola, která ve veřejných dílnách spolu s místními opravili a natřeli narůžovo. Následně vybrali jedenáct stanovišť dostupných pro občany tak, aby se mohli z domova dopravit k nejbližší stanici MHD, případně na jiná místa. Stanoviště vybavila stojany radnice městské části. Tento nízkonákladový projekt počítá s kladným přístupem. Po jednoduché online nebo osobní registraci obdrží zájemce kartičku s číselnými kódy k zámčům jednotlivých kol, které pak může libovolně využívat (Motýl et al., 2013).

O rok později se objevila studie České spořitelny s poněkud monstróznějším návrhem, počítajícím s tisícem kol a 150 stanicemi. Návrh byl dobře propracovaný smetla šmahem ze stolu městská část Prahy 1 s odůvodněním, že do památkových zón a okolí Staroměstského či Václavského náměstí cyklisté ani kola nepatří. Zazněly návrhy na kvalitnější přípravu a standardní výběrové řízení tak, aby se projekt mohl spustit na jaře 2015 (Motýl et al., 2014).

System městského bikesharingu se nepovedlo zrealizovat ani v průběhu roku 2015 a zastupitelstva mlčí, nicméně naštěstí tu jsou Rekola. Využívají též růžová městská kola, nicméně systém je velmi jednoduchý a moderní. Funguje v rámci aplikace, kterou si lze stáhnout do mobilního telefonu. Stačí si kolo vyhledat, odemknout a odjet na něm. Každé Rekolo má na sobě dobře viditelné šestimístné identifikační číslo. Stačí je zadat do aplikace nebo poslat formou zprávy sms a odpovědí je kód k zámku. Jednou z podmínek je vrácení kola do tří hodin od výpůjčky. V případě vyjetí ze značené zóny, je kolo třeba vrátit nejpozději do 24 hod. Nejsou zde žádná stanoviště ani stojany. Stačí kolo po dojetí do cíle zamknout k nejbližší lampě či zábradlí tak, aby nepřekáželo chodcům či v dopravě a odeslat sms zprávu o jeho poloze. Jízdné na jeden měsíc činí 150 Kč, na celou sezónu 300Kč (Motýl et al., 2015).

Ve městě momentálně funguje také stanicový systém firmy Homeport v Karlíně (Motýl et al., 2015).

## 2 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je provést analýzu stavu cykloturistiky v hlavním městě Praze a zhodnotit úroveň cykloturistických stezek a tras. Stanovila jsem si několik dílčích cílů, které vedou k naplnění cíle hlavního.

- Provedení dotazníkového šetření týkající se úrovně cykloturistiky v hlavním městě Praze a jeho blízkém okolí, prostřednictvím kterého bych ráda zjistila:
  - spokojenost respondentů se skutečným stavem cyklostezek a cyklotras v již zmíněném regionu týkající se zejména hustoty sítě, délky, značení, povrchu, bezpečnosti a doplňkových služeb
  - účel s jakým nejčastěji využívají jízdní kolo
  - frekvenci používání jízdního kola, typ kola, povrchu trasy a nejčastěji volenou vzdálenost
  - doprovod, který nejčastěji volí
  - a sociografické údaje
- Souhrnný popis cyklostezek a cyklotras v hlavním městě Praze a další služby, které mohou využívat místní či cizí cykloturisté při svých návštěvách Prahy jako je přeprava jízdních kol ve městě a sdílení kol neboli bikesharing.
- Vymezení základních pojmů souvisejících se zadaným tématem. Zejména cestovní ruch, cykloturistika v historickém i současném pojetí, region Hlavní město Praha a také cykloturistika v Praze.

### 3 METODIKA PRÁCE

Ke zpracování této bakalářské práce bylo využito mnoho informačních zdrojů. Čerpala jsem z literárních i elektronických zdrojů a vlastního dotazníkového šetření. Literární prameny mi posloužily zejména v teoretickém vymezení základních pojmů. Ke zhodnocení aktuální situace cyklotras i cyklostezek bylo nezbytné použít aktuálnější elektronické zdroje, protože aktuálních literárních zdrojů je velmi málo.

Techniky sběru dat využité v této bakalářské práci zahrnují obecné metody. Využila jsem metody historické pro sběr, analýzu sekundárních dat z literárních zdrojů a metody empirické ke sběru dat formou dotazování respondentů v otázkách směřujících k problematice cykloturistiky v hlavním městě Praze. Ke zpracování dat jsem využila metody matematicko-statistické. Pro rozčlenění zjištěných informací jsem použila metody popisné.

Dále bylo použito vlastní dotazníkové šetření, které jsem realizovala na vzorku obyvatel žijících v regionu hlavního města Prahy. Získaná data jsem zpracovala pomocí grafů v programu Microsoft Word 2007.

Techniky sběru dat využité v této bakalářské práci zahrnují obecné metody. Využila jsem metody historické pro sběr a analýzu dat z literárních zdrojů a metody empirické ke sběru dat formou dotazování respondentů v otázkách směřujících k problematice cykloturistiky v hlavním městě Praze. Ke zpracování dat jsem využila metodu matematicko-statistickou. Pro rozčlenění zjištěných informací jsem použila metodu popisnou a sekundární analýzu dat.

Potřebná data byla získána na základě dotazování pomocí anketního listu sestaveného pro účel zjišťování úrovně cykloturistiky v hlavním městě v Praze. Jednalo se o empirické šetření formou osobního dotazování.

Získaná data byla vyhodnocena pomocí kvantitativní analýzy, která informuje o rozložení názorů v celkovém počtu odpovědí pomocí statistického vyjádření.

Dotazování probíhalo v období září a října tohoto roku na několika frekventovaných cyklostezkách. Dále jsem využila prodejnu a servis jízdních kol Ramala, kde jsem distribuovala zhruba jednu pětinu dotazníků. Návratnost byla 87% a vhodných ke zpracování bylo 82%. Šetření se rovněž zúčastnila jedna malá rodinná firma zabývající se organizací cyklistických závodů a soustředění.

Dne 4. 10. 2015 se v Praze 9 v cyklistickém parku Višňovka konaly cyklistické závody, kde se mi podařilo získat velké množství dat.

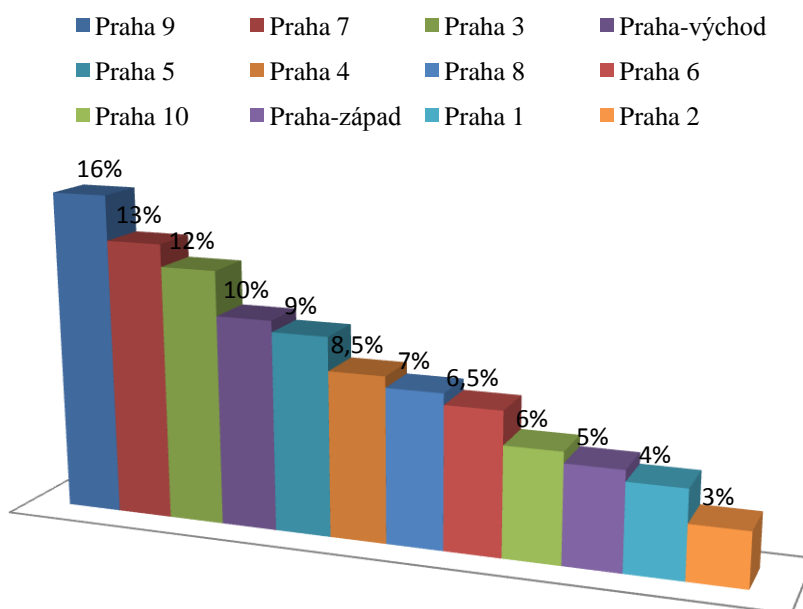
Podmínkou vyplnění dotazníku bylo bydliště ať už trvalé či přechodné v některé městské části Prahy či okrajových částech Praha-východ a Praha-západ.

Distribuovala jsem celkem 230 anketních listů a díky účasti mnoha subjektů se mi jich podařilo nashromáždit 200. Otázky byly sestaveny tak, aby se z odpovědí na ně dalo zjistit, zda jsou respondenti spokojeni či nespokojeni s úrovní cykloturistiky v Praze, případně co by zlepšili.

## 4 VÝSLEDKY VÝZKUMU

K analýze úrovně cykloturistiky v hlavním městě v Praze bylo provedeno dotazníkové šetření, které se zabývalo zejména otázkami spokojenosti či s hustotou sítě cyklotras i cyklostezek, jejich délkou a značením, povrchem, bezpečností a doplňkovými službami. Počet distribuovaných anketních listů byl 230, vyplněno bylo 200 a konečný součet vhodných ke zpracování činil 188, tedy 82%.

### 4.1 Místo bydliště respondentů



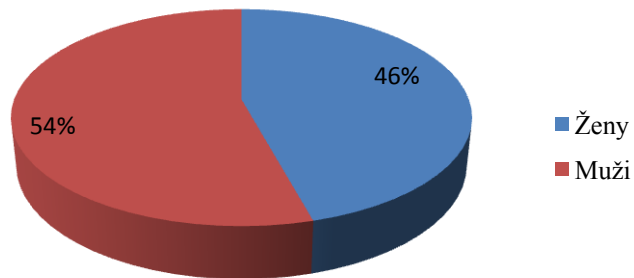
**Graf 1** Bydliště respondentů

Největší podíl respondentů má Praha 9, **16%**, protože právě zde probíhalo dotazníkové šetření prováděné na cyklostezce podél Rokytky. Rovněž obyvatelé Prahy 7 s **13%** a 8 s **9%** hojně využívají cyklostezku jdoucí podél Vltavy až do Tróje, která dále navazuje na cyklotrasu do Kralup nad Vltavou. Praha 4 je pověstná „magistrálou“ začínající na úrovni městské části Praha 4, **8,5%** Podolí, která lemují opačný břeh Vltavy a vede dále až na Zbraslav. Nicméně i přes její atraktivní okolí není cyklisty příliš oblíbená, právě proto, že je hojně využívána bruslaři a pěšími.



## 4.2 Pohlaví respondentů

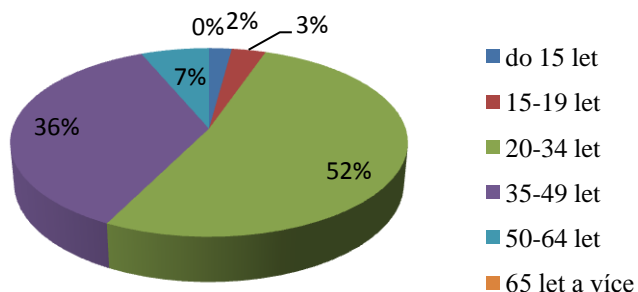
Z celkového počtu 188 rozdaných anketních listů jsem získala informaci o tom, že muži provozují cykloturistiku častěji než ženy. Menší poměr respondentů, tedy **46%** tvořily **ženy** a **54%** **muži**.



Graf 2 Pohlaví respondentů

## 4.3 Věk respondentů

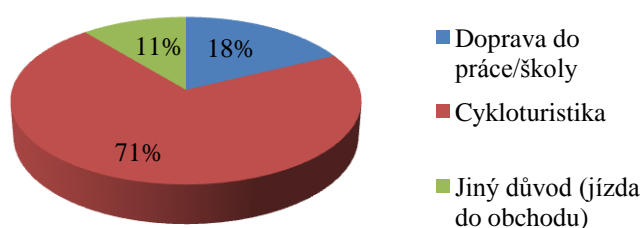
Výrazně největší podíl respondentů, více než polovina **52%** tvoří věková skupina 20-34 let. Další dvě skupiny v rozmezí 35-49 a 50-64 tvoří **36%** a **7%**, dohromady tedy **43%**. Děti příliš velkou skupinu netvoří **2%** a věková skupina 65 a více nemá ani jednu responzi. Svědčí to o tom, že lidé v tomto věku dávají přednost spíše jiným aktivitám, např. pěší turistice apod.



Graf 3 Věk respondentů

#### 4.4 Preferovaný účel využití jízdního kola

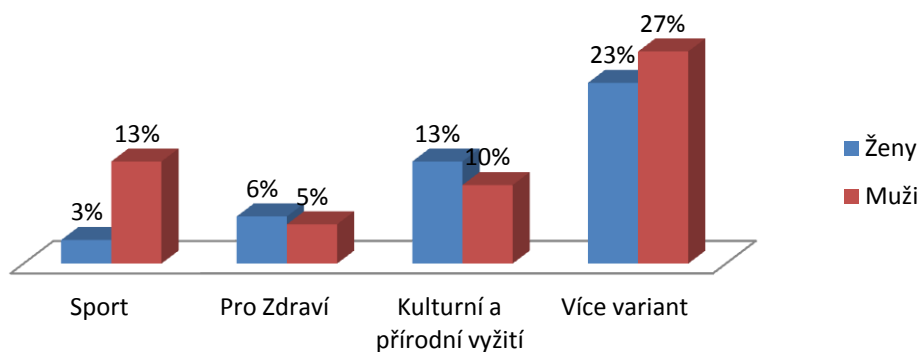
Při kladení otázky: „Za jakým účelem využíváte jízdní kolo?“, drtivým způsobem **71%** zvítězila odpověď „cykloturistika“, což potvrzuje mé úvodní domněnky o tom, že cykloturistika je velmi populární a její obliba stále roste. Doprava do práce či školy velmi úzce souvisí s otázkou bezpečnosti, proto pouhých **18%**. Jiný důvod, např. jízda do obchodu **11%**, kladně odpovídali klienti starší, spíše ženy, .



Graf 4 Účel jízdy na kole

#### 4.5 Preferovaný účel cykloturistiky

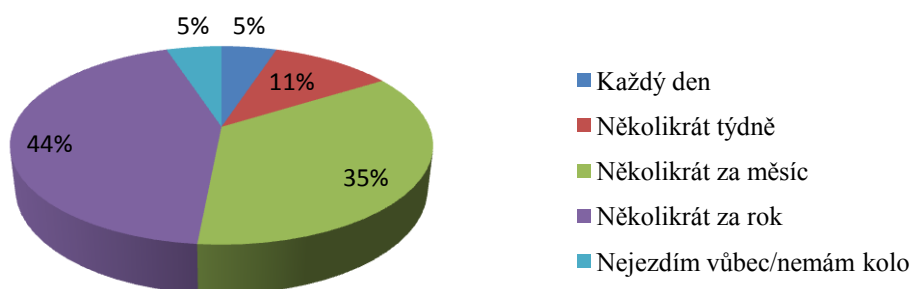
Respondenti mohli volit jednu nebo více odpovědí. Obě pohlaví nejčastěji volila více variant, ženy **23%**, muži **27%**. Kulturní a přírodní vyžití volily častěji ženy **13%** než muži **10%**. Pro zdraví jezdí častěji ženy v **6%** případů než muži v **5%**. Za sportem častěji sedají na kolo muži **13%** než ženy **3%**.



Graf 5 Účel provozování cykloturistiky

#### 4.6 Frekvence využívání jízdního kola

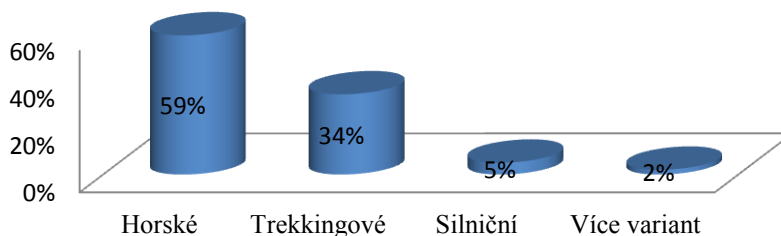
Dotázaní nejčastěji **44%** uvedli možnost několikrát za rok, přičemž několikrát za měsíc uvedl podobný počet dotázaných, **35%**. Lze předpokládat, že ti, kteří volili několikrát za rok, jezdí v sezóně častěji, ale v mimosezónních měsících vůbec. Obě skupiny tvoří dohromady **79%** dotázaných. Celých **11%** uvedlo, že používá jízdní kolo několikrát týdně a stejný podíl respondentů jezdí každý den **5%** a **5%** nejezdí vůbec.



Graf 6 Frekvence užívání jízdního kola

#### 4.7 Typ kola respondentů

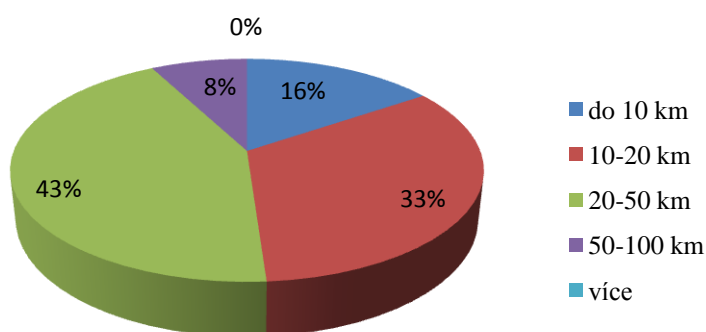
Více jak polovina respondentů vlastní horské kolo, tedy **59%**. Méně početnou skupinou jsou příznivci trekkingových kol **34%**, zatímco silniční kolo sice má své příznivce, ale podíl respondentů je minimální **5%**. Respondenti mohli volit více variant, čehož využily pouze **2%** dotázaných.



Graf 7 Typ kola respondentů

## 4.8 Délka trasy respondentů

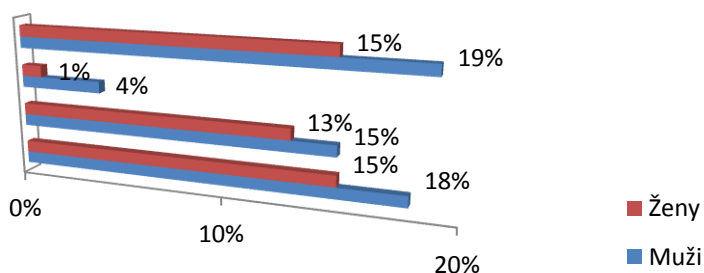
Respondenti měli na výběr z pěti variant. Nejčastěji volená **43%** je vzdálenost 20-50 km a následně **33%** jezdí 10-20 km. Trasu do 10 km by si vybralo **16%** dotázaných a nad 50 km pouhých **8%** respondentů. Volbu více než 100 km nezvolil nikdo.



**Graf 8** Volba délky tras respondentů

## 4.9 Volba povrchu trasy pro jízdu na kole

Respondenti mohli vybírat jednu nebo více variant. Nejvíce respondentů **34%** volilo právě více než jednu odpověď. Celých **15%** žen a **18%** mužů preferuje upravený povrch. Lesní nebo polní cestu by si vybralo **15%** mužů a **13%** žen. Ve volbě nebezpečného terénu převládali muži nad ženami celkově **5%**.

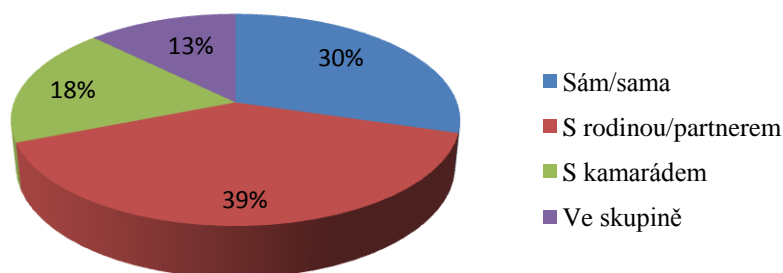


	Upravený pevný povrch	Lesní a polní cesta	Nebezpečný terén	Více variant
■ Ženy	15%	13%	1%	15%
■ Muži	18%	15%	4%	19%

**Graf 9** Volba terénu pro jízdu na kole

#### 4.10 Volba doprovodu

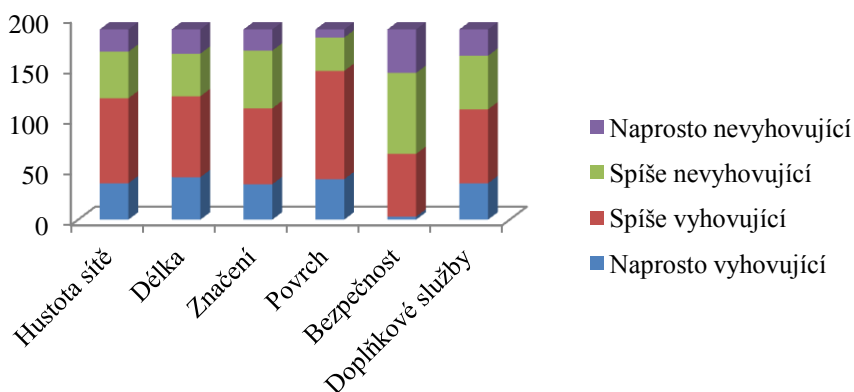
Respondenti měli možnost zvolit více než jednu odpověď. Největší podíl **39%** odpovědí tvoří možnost s rodinou či partnerem. Celých **30%** dotázaných preferuje jízdu o samotě a dalších **31%** vyhledává doprovod ve formě kamaráda **18%** či větší skupiny přátel **13%**.



Graf 10 Volba doprovodu

#### 4.11 Hodnocení úrovně cyklostezek a cyklotras

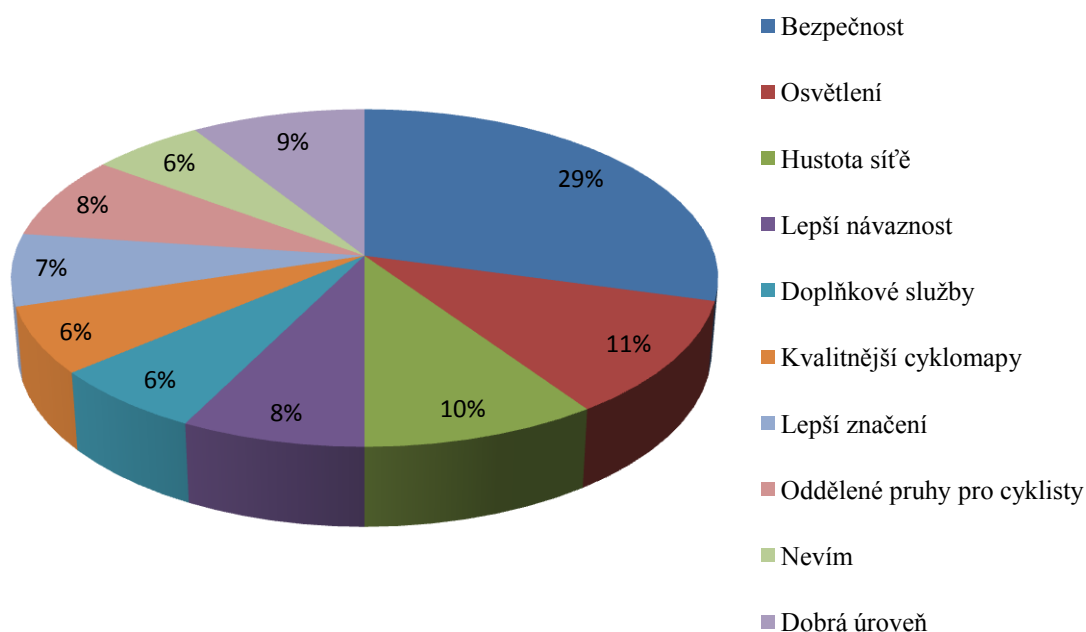
V rámci průzkumu spokojenosti s úrovní cyklostezek a cyklotras na hodnotící škále 1-4 se ukázalo, že nejspokojenější jsou dotazovaní s povrchem, 3. Na stejné úrovni 2,7 hodnotí hustotu sítě, délku a značení. O trochu méně, 2,6, jsou spokojeni s doplňkovými službami. Poměrně nízkou hodnotu získala bezpečnost, 2,1.



Graf 11 Hodnocení úrovně

#### 4.12 Navrhované změny respondentů

Největší důraz kladou respondenti na zlepšení bezpečnosti **29%**, zejména vzhledem k automobilové dopravě a také v případě smíšených cyklostezek by si přáli oddělené pruhy **8%**. Na podobné úrovni jsou návrhy na osvětlení **11%**, hustší síť **10%** a dále pak lepší návaznost **8%** a značení **7%**. Lepší doplňkové služby a kvalitnější cyklistické mapy si přeje **6%** a **6%**, dohromady **12%** dotázaných. Spokojeno je **9%** dotázaných a **6%** nemá žádný nápad na zlepšení.



**Graf 12** Návrhy na zlepšení

## 5 DISKUZE

Z výsledků empirického šetření vyplynulo, že se výzkumu zúčastnilo více mužů než žen. Nicméně rozdíl mezi těmito skupinami byl poměrně malý, což mě trochu překvapilo. Při pozorování provozu na cyklostezkách a cyklotrasách mi připadal poměr mužů cyklistů výrazně vyšší. Častěji jsem vídala též muže s dětmi než děti v doprovodu žen.

Při sběru dat jsem se setkala více méně s pozitivními reakcemi. Oslovení respondenti byli ochotní dotazník vyplnit a v řadě případů se často zdrželi déle v touze sdělit svá stanoviska a názory. Pokud to lze srovnat, ochotnější byli muži ve skupince či osamocení jezdci. U několika žen se mi stalo, že vyplnit dotazník odmítly s tím, že nemají o průzkum zájem. Naprostá většina oslovených byla spokojena s tím, že se touto problematikou někdo zabývá a měli mnoho návrhů na zlepšení. Někteří z respondentů projevíli zájem si výsledky výzkumu přečíst a řada otázek z jejich strany směřovala k tomu, kdy pocítí nějaké zlepšení. Považovali mě spíše za představitele dopravního odboru než studentku vysoké školy.

Snažila jsem se nalézt nějaký srovnatelný výzkum a narazila jsem na měsíčník COT business, který v roce 2014 v devátém čísle uveřejnil výsledky výzkumu cyklodopravy a cykloturistiky. Jednalo se o projekt Ústavu lázeňství, gastronomie a turismu filozoficko-přírodovědecké fakulty Slezské univerzity v Opavě. Výzkum byl realizován pomocí bakalářských prací ve 23 regionech České republiky. Bohužel skladba anketního listu byla zaměřena jiným směrem než ta moje. Zabývali se více otázkami vzdělání a zaměstnání cyklistů a také vícedenními cyklistickými výlety, tedy cyklodovolenou. Jediný údaj, který mohu porovnat je pohlaví respondentů, tedy poměr mezi nimi. Z výzkumu vyplynulo, že oblíbenost cyklistiky je rovnoměrně rozložena mezi muže a ženy díky poměru 51% mužů a 49% žen. Více méně podobný výsledek vyšel i z mého dotazníkového šetření.

Nejčastější typ cykloturisty na základě výsledků je cyklista-muž z Prahy 9, stáří 20-34 let, který nejčastěji sedá na kolo s úmyslem provozovat cykloturistiku. Vyráží na výlet několikrát za rok o vzdálenosti 20-50km, na horském kole. Volí povrch, upravený, nezpevněný či lesní cestu, nejčastěji v doprovodu partnerky či zbytku rodiny.

## 6 ZÁVĚR

Hlavním cílem této bakalářské práce byla komplexní analýza cykloturistiky v regionu hlavního města Prahy.

Z výsledků empirického šetření vyplynulo, že **muži se cykloturistice věnují více než ženy**.

**Největší podíl respondentů**, byl z Prahy 9 a dalších městských částí, kde se nalézají oblíbené a hojně využívané cyklostezky. Ty pak dále navazují na cyklotrasy a tvoří tak delší a zajímavější trasy.

**Věkový profil respondentů převládá v rozmezí 20-34 let**. Rozmezí je poměrně velké, nedá se s přesností určit průměrný věk, nicméně těší mě zájem této věkové skupiny o zdravý životní styl, který je v dnešní době velmi aktuálním tématem a díky nejrozumnějším médiím se návyky populace mění k lepšímu.

Téměř **tři čtvrtiny respondentů** si při výběru ze tří možností účelu využití kola **vybraly cykloturistiku**. To svědčí o rostoucí popularitě cykloturistiky nejen v menších městech, ale právě i v Praze, kde je méně možností využít přírodu a i přesto cyklisté nalézají oblibu v uměle vytvořených stezkách a vyrážejí za památkami a pěknými místy na kole.

**Ženy volily jako největší přínos cykloturistiky kulturní a přírodní vyžití, zatímco muži mnohem častěji vnímali vyjížděku na kole jako sportovní výkon**. Zdravotní přínos byl nejméně volenou variantou možná právě proto, že úzce souvisí s otázkou bezpečnosti, která je v Praze s ohledem na provoz slabší než v menších městech.

Opravdu málo klientů jezdí na kole každý den či několikrát v týdnu. Pravděpodobně to souvisí opět s bezpečností, kdy by klienti rádi dojížděli do práce na kole, ale není to možné s ohledem na dostupnost místa zaměstnání či pracovní dobu. **Nejvíce klientů jezdí několikrát za měsíc nebo za rok**. Domnívám se, že ti respondenti, kteří volili variantu několikrát za rok tak činí častěji v hlavní sezóně, což by se též dalo hodnotit jako několikrát za měsíc, nicméně mimo sezónu kolo nepoužívají.



***Více než polovina respondentů vlastní horské kolo.*** Jedna z následujících oblastí se zabývá volbou terénu, kde mě převládající odpověď poměrně překvapila. Dotazování sice měli možnost více voleb, ale ***drtivě převládla volba upravovaného pevného terénu nad nezpevněným.*** Trekkingové kolo mělo menší podíl odpovědí a častěji jej volily ženy.

***Nejčastější volbou délky trasy byla vzdálenost 20-50 km,*** jen o něco méně dotázaných volilo trasu do 20 km. Trasu do 10 km zvolila malá skupinka respondentů. Vypovídá to o odhodlání respondentů urazit větší vzdálenost se zajímavým cílem, nežli se přibližovat na krátké vzdálenosti za prací či do obchodu. Volba nad 50 km se objevila málo a 100 km a více nezvolil nikdo.

Skupina osamocených jezdců má sice více než čtvrtinový podíl, ale ***většina dotázaných raději volila jízdu s doprovodem než o samotě.*** ***Nejčastější varianta byla rodina či partner,*** také kamarád a o trochu méně respondentů odpovídalo, že jezdí ve skupině.

***Dotazníkové šetření ukázalo, že jsou cyklisté v Praze poměrně spokojeni s hustotou sítě tras, délkou, značením a ponejvíce s povrchem tras.*** Doplňkové služby si vysloužily trochu více kritiky, zejména návrhy na více stánků s občerstvením se objevily a také na přítomnost cyklistických servisů podél cyklostezek a cyklotras, což je podle mého názoru nereálné. ***Nespokojenost se ukázala zejména v oblasti nedostatečných bezpečnostních opatření.*** Je zde tudíž velmi málo prostoru pro každodenní dojíždění do práce z důvodu hustého provozu a bezohlednosti řidičů.

***Hlubší hodnocení cyklostezek a cyklotras ukázalo, že v Praze je velké množství cyklostezek, zahrnujících nejdůležitější páteřní i hlavní, které je propojují.*** Nicméně většina z nich vede ze středu města směrem k okrajovým částem, což opět potvrzuje neochotu pražanů dojíždět na kole do zaměstnání, jelikož drtivá většina podniků je situována spíše v centru města nebo naopak na průmyslových periferiích. Pozitivní informaci přinesla poměrně široká škála dopravních prostředků vhodných pro přepravu kola po městě a také rodící se idea o plošném a funkčním programu sdílení jízdních kol, tzv. bikesharingu.

## 7 SOUHRN

Hlavním cílem této práce bylo provést analýzu stavu cykloturistiky v hlavním městě Praze a zhodnotit úroveň cykloturistických stezek a tras

Teoretická část byla zaměřena na přehled poznatků a objasnění základních pojmů jako cestovní ruch, cykloturistika její historie a současnost. Důležité bylo též rozdělení a rozlišení cyklostezek od cyklotras. Rovněž cyklistické značení, což považuji vzhledem k bezpečnosti za důležitý prvek.

V následující kapitole jsem si vytyčila hlavní a dílčí cíle bakalářské práce. Následně stanovuji metody a techniky pomocí kterých se mi podařilo dosáhnout cíle hlavního.

Předmětem praktické části práce bylo provedení a vyhodnocení dotazníkového šetření, kterým jsem zjišťovala spokojenost respondentů s úrovní cykloturistiky v hlavním městě Praze a jeho blízkém okolí.

V poslední kapitole diskuze jsem popsala jednotlivé výsledky empirického šetření.

## **8 SUMMARY**

The aim of this thesis was to focus on the cycling tourism in the capital city of Prague and to evaluate the level of the cycle routes.

Theoretical part focused on the overview and clarification of basic facts and general knowledge connected with tourist industry, cycling tourism, the history and the present day. One of the important part was separation and differences between cycle routes and trails. In my opinion the safety in cycle tourism is absolutely necessary, so I focused on the cycle marking.

In the next chapter, I set the main and sub-goals of this thesis. The following chapter describes the methods and techniques to achievement the main goal.

The core of practical part is the realisation and evaluation questionnaire survey about relationship of residents to cycle touring and about their satisfaction with the quality of the cycle routes.

The last chapter contains the discussion. There is a lot of results from empirical research.

## REFERENČNÍ SEZNAM

Anonymous. (2008). *Prahou na kole*. Praha: Žaket.

Anonymous. (2015). *Základní parametry a typy cyklistických tras*. Retrieved 4.11. 2015 from the World Wide Web: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Zakladni-parametry-cyklisticky-ch-tras.htm>.

Boháč, Š. (2006). *Cyklostezky a cyklotrasy-terminologie*. Retrieved 4. 11. 2015 from the World Wide Web: [http://www.praha.eu/public/b4/38/11/1104048\\_140344\\_Cykloterminologie.pdf](http://www.praha.eu/public/b4/38/11/1104048_140344_Cykloterminologie.pdf)

Cach, T., Mourek, D., Vrtalová, J., Landa, M. (2013). *Dálkové cyklotrasy v ČR: Tvorba, propagace a značení*. Retrieved 8. 11. 2015 from World Wide Web: [http://www.praha.eu/public/29/1a/1a/2037123\\_585783\\_infrastruktura\\_dalkove\\_trasy\\_dalkove\\_trasy\\_v\\_cr\\_tvorba\\_propagace\\_a\\_znaceni.pdf](http://www.praha.eu/public/29/1a/1a/2037123_585783_infrastruktura_dalkove_trasy_dalkove_trasy_v_cr_tvorba_propagace_a_znaceni.pdf)

Čech, J. (1998). *Malá encyklopedie cestovního ruchu: vybrané pojmy v češtině a angličtině, definice, zkratky*. Praha: Idea servis.

Český statistický úřad. (2014). Retrieved 12. 11. 2015 from World Wide Web: <https://www.czso.cz/csu/xa>

Geisslerová, Eli. (2012). *Mít přehled: průvodce informačními a poradenskými službami pro mládež v ČR*. Praha: Národní institut dětí a mládeže Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy.

Gúčík, M. (2010). *Cestovní ruch: úvod do štúdia*. Banská Bystrica: Dali-BB.

Havlík, V. (2003). *Členění hlavního města Prahy*. Retrieved 12. 11. 2015 from World Wide Web: <http://www.prague-city.cz/Cleneni-hlavniho-mesta-Prahy.html>

Hrubíšek, I. (1996). *Horské kolo od A d Z*. Praha: Sobotáles.

Jayapalan, N. (2001). *An Introduction to tourism*. New Delhi: Atlantic publishers and distributors.

- Klub českých turistů. (2007). *Rada značení: Učební text pro značkáře díl N – Značení cyklotras*. Praha
- Kopšo E, Baxa Š & Gúčik M. (1979). *Ekonomika cestovního ruchu: Národohospodářské otázky*. SPN.
- Korvas, P. (2007). *Aktivní formy cestovního ruchu*. Brno: Masarykova univerzita.
- Kotíková, H. (2013). *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada.
- Landa, P. & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika: výběr kola, technika jízdy, děti a kolo*. Praha: Grada.
- Magistrát hlavního města Prahy. (2015). *Sedm zásad bezpečného cyklisty v Praze*. Retrieved 4. 11. 2015 from World Wide Web: [http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/bezpecne\\_na\\_cestebesip/index.html](http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/bezpecne_na_cestebesip/index.html)
- Malý, M. (2010). *Pražské cyklostezky*. Retrieved 23.11.2015 from World Wide Web: <http://www.prazskecyklostezky.cz/>
- Mourek, D. (2011). *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism.
- Motýl, J., Dlouhý, P., Dub, M., Filler, V., Kříž, V. & Řehák, V. (2013). *Prahou na kole*. Retrieved 23. 11. 2015 from World Wide Web: [www.prahounakole.cz](http://www.prahounakole.cz)
- Motýl, J., Dlouhý, P., Dub, M., Filler, V., Kříž, V. & Řehák, V. (2014). *Prahou na kole*. Retrieved 23. 11. 2015 from World Wide Web: [www.prahounakole.cz](http://www.prahounakole.cz)
- Motýl, J., Dlouhý, P., Dub, M., Filler, V., Kříž, V. & Řehák, V. (2015). *Prahou na kole*. Retrieved 23. 11. 2015 from World Wide Web: [www.prahounakole.cz](http://www.prahounakole.cz)
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky*. (2013). Retrieved 13.11.2015 from World Wide Web: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

*Pražský kraj-hlavní město Praha.* (2015). Retrieved 12. 11. 2015 from World Wide Web: <http://zemepis.gfxs.cz/texty/pha.pdf>

Ondráček, J. & Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita.

Ryglová, K., Burian, M. & Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada.

Vystoupil, J. (2006). *Atlas cestovního ruchu České republiky*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

Žáková, R. (2007). *Cyklostezka nebo cyklotrasa? Jaký je v tom rozdíl?*. Retrieved 8. 11. 2015 from World Wide Web: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklostezka-nebo-cyklotrasa-jaky-je-v-tom-rozdil-134.htm>

## **SEZNAM ZKRATEK**

AIEST	International Association of Scientific Experts in Tourism
ČR	Česká republika
ČSN	Československé státní normy dnes České technické normy
ECF	Evropská cyklistická federace
EU	Evropská unie
KČT	Klub českých turistů
MHD	Městská hromadná doprava
PID	Pražská integrovaná doprava
TP	Technické předpisy
WTO	World Travel Association

# PŘÍLOHY

## Příloha 1 Anketní list

### ANKETNÍ LIST

*Vážená slečno, vážená paní, vážený pane,*

*Dovolte mi předložit Vám několik otázek týkajících se úrovně cykloturistiky v hlavním městě Praze a jeho blízkém okolí. Jedná se o dotazování v rámci mé bakalářské práce na fakultě Tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci, kde studuji obor Rekreatologie na katedře Rekreatologie. Výzkum je anonymní a otázky slouží ke zjištění Vašeho mínění, nikoliv osobních údajů. U některých otázek lze využít více odpovědí.*

*Děkuji za Váš čas a ochotu*

*Šárka Malinová*

#### 1. Místo bydliště – městská část Prahy či okolní obce:

2. Pohlaví: a) muž b) žena

3. Věk: a) do 15 let b) 15-19 c) 20-34 d) 35-49 e) 50-64  
f) 65 a více

#### 4. Za jakým účelem využíváte jízdní kolo?

a) doprava do práce/školy b) cykloturistika c) jiný (jízda do obchodu)

#### 5. Za jakým účelem provozujete cykloturistiku?

a) sport b) pro zdraví c) kulturní a přírodní vyžití

#### 6. Jak často jezdíte na kole? (V případě, že zvolíte možnost e, nemusíte již dále vyplňovat)

a) každý den b) několikrát týdně c) několikrát za měsíc d) několikrát za rok  
e) nejezdím vůbec/nemám kolo

#### 7. Jaký typ kola používáte?

a) horské b) trekkingové c) silniční

#### 8. Jakou vzdálenost volíte nejčastěji?

a) do 10km b) 10-20 km c) 20-50 km d) 50-100 km e) více

#### 9. Jaký povrch trasy pro jízdu na kole upřednostňujete?

a) upravený pevný povrch b) lesní a polní cesta c) nepevněný terén

#### 10. S kým obvykle jezdíte?

a) sám b) s rodinou/partnerem c) s kamarádem d) ve skupině



**11. Jak jste spokojen s cyklotrasami a cyklostezkami v Praze?**

	naprosto vyhovující	spíše vyhovující	spíše nevhovující	naprosto nevhovující
Hustota sítě	4	3	2	1
Délka	4	3	2	1
Značení	4	3	2	1
Povrch	4	3	2	1
Bezpečnost	4	3	2	1
Doplňkové služby	4	3	2	1

**12. Co by se podle Vás mohlo zlepšit v otázce cykloturistiky v hlavním městě?**

## Příloha 2 Mapa dálkových tras EuroVelo



### Příloha 3 Dálkové cyklotrasy v ČR vyjma EuroVelo



Cyklotrasa č. 2:  
Labská stezka



Cyklotrasa Greenways  
Praha – Vídeň



Cyklotrasa č. 7:  
Vltavská stezka



Cyklotrasa č. 14:  
Cyklotrasa Odry – Nisa



Cyklotrasa č. 17:  
Greenway JIZERA



Cyklotrasa č. 50:  
Cyklostezka Bečva



Cyklotrasa č. 6:  
Cyklostezka Ohře



Cyklotrasa č. 5:  
Cyklistická stezka Brno – Vídeň



Cyklotrasa č. 26:  
Jihlava – Třebíč – Raabs

Mezi významné dálkové trasy v ČR patří také:

Cyklotrasa č.3: Praha – Plzeň – Regensburg – Mnichov  
Cyklotrasa Slezská magistrála

## Příloha 4 Přehled městských částí hlavního města Prahy



## Příloha 5 Páteční trasy v Praze

<b>A 1:</b> Vltava levobřežní
<b>A 2:</b> Vltava pravobřežní
<b>A 11:</b> Radotínský potok (Zbraslav – Radotín – Řeporyje – Stodůlky)
<b>A 12:</b> Prokopské údolí (Hlubočepy – Řeporyje – Jinočany...)
<b>A 13:</b> Radlická (Smíchovské nádraží – Nové Butovice – Stodůlky – Rudná...)
<b>A 14:</b> Motolský potok (Anděl – Řepy)
<b>A 15:</b> Břevnovská (Klárov – Pohorelec – Bílá Hora – Zličín – Unhošť...)
<b>A 16:</b> Veleslavínská (Libeňský most – Stromovka – Dejvice – Dědina – Hostivice...)
<b>A 17:</b> Šárecký potok (Podbaba – Jenerálka – Přední Kopanina)
<b>A 18:</b> Suchdolská (Sedlec – Suchdol – Horoměřice)
<b>A 21:</b> Modřanská rokle (Modřany – Kunratice – Háje/Průhonice)
<b>A 22:</b> Kunratický potok (Braník – Krč – Háje – Petrovice – Uhříněves – Říčany...)
<b>A 23:</b> Botič (Výtoň – Michle – Hostivař – Průhonice)
<b>A 24:</b> Vinohradská (Klárov – Staré Město – Vinohrady – Malešice – Jahodnice – Dubeč – Říčany)
<b>A 25:</b> Žižkovská (Národní divadlo – Žižkov – Hrdlořezy – Dolní Počernice – Úvaly)
<b>A 26:</b> Rokytka (Libeň – Hloubětín – Horní Počernice – Čelákovice) podél Rokytky z Libně do Hloubětína
<b>A 27:</b> Bulovka (Bílá Skála – Bulovka – Prosek – Letňany – Kostelec nad Labem)
<b>A 28:</b> Bohnické údolí (Zámky – Bohnice – sídliště Ďáblice – Prosek)
<b>A 31:</b> Dukelských hrdinů – Stromovka
<b>A 32:</b> (Hlubočepy – Jinonice – Košíře – Strahov – Dejvice – Bubeneč) jen výhledový plán
<b>A 33:</b> Prokopské údolí – Nové Butovice – Motol – Divoká Šárka – Okoř)
<b>A 34:</b> Stodůlky – Ruzyně - Nebušice
<b>A 41:</b> Severojižní magistrála (Těšnov – Nuselský most – Spořilov – Háje)
<b>A 42:</b> Hodkovice – Libuš – Kačerov – Spořilov – Vršovice - Palmovka
<b>A 44:</b> Petrovice – Dolní Měcholupy – Dolní Počernice – Černý Most – Satalice - Letňany
<b>A 50/8100:</b> Pražské kolo

## Příloha 6 Hlavní trasy v Praze

<b>A 101:</b> Lahovice - Zbraslav
<b>A 111:</b> Malá Chuchle - Velká Chuchle - Radotín
<b>A 112:</b> Velká Chuchle - Barrandov - Prokopské údolí
<b>A 113:</b> Barrandov - Slivenec - Lochkov - Radotín
<b>A 114:</b> Hlubočepy - Barrandov
<b>A 120:</b> Radlická - Dívčí hrady - Butovice - Nové Butovice
<b>A 121:</b> Lihovar - Smíchovské nádraží
<b>A 122:</b> Butovice - Prokopské údolí
<b>A 123:</b> Prokopské údolí - Velká Ohrada - Řeporyje
<b>A 131:</b> Anděl – Smíchovské nádraží
<b>A 132:</b> Jinonice – Košíře
<b>A 133:</b> Nové Butovice – Řepy
<b>A 134:</b> Stodůlky - Řepy
<b>A 140:</b> Pohořelec – Strahov – Letenská pláň - Vypich
<b>A 141:</b> Újezd - Anděl
<b>A 142:</b> Košíře - Strahov
<b>A 143:</b> Řepy (Plzeňská) - Bílá Hora
<b>A 150:</b> Brusnice - Střešovice - Petřiny
<b>A 151:</b> Bubenské nábř. - Argentinská
<b>A 152:</b> Brusnice - Thákurova
<b>A 153:</b> Bílá Hora - Ruzyně
<b>A 154:</b> Veleslavín - Liboc - Ruzyně
<b>A 155:</b> Letná - Ovenceká - Výstaviště
<b>A 161:</b> Argentinská - Pelc Tyrolka
<b>A 162:</b> Thákurova - Císařský mlýn
<b>A 163:</b> Divoká Šárka - Jenerálka
<b>A 164:</b> Dlouhá Míle - letiště Ruzyně
<b>A 165:</b> Výstaviště - nádraží Holešovice - Trojský most
<b>A 166:</b> Vokovice - Divoká Šárka
<b>A 167:</b> Spojka Nebušice

## Příloha 7 Hlavní trasy v Praze

<b>A 171:</b> Nebušice – Lysolaje – Suchdol
<b>A 181:</b> Suchdol (- Roztoky)
<b>A 201:</b> Písnice - Cholupice - Točná
<b>A 202:</b> Kunratice (- Jesenice)
<b>A 203:</b> Šeberov (- Průhonice)
<b>A 204:</b> Komořany - Točná
<b>A 207:</b> Vernerák (- Jesenice)
<b>A 211:</b> Hodkovičky - Zátíšský potok - Novodvorská
<b>A 212:</b> Krč - Kunratický les - Kunratice
<b>A 213:</b> Kunratický les - Šeberov
<b>A 214:</b> Nádr. Krč - sídl. Novodvorská - Lhotka - Kamýk - Libuš
<b>A 215:</b> Kamýk - Nové Dvory - Kunratický les - Chodov
<b>A 216:</b> Opatov - Újezd
<b>A 217:</b> Vernerák - Chodov
<b>A 220:</b> Výtoň - Pankrác
<b>A 221:</b> Dvorce - Pankrác
<b>A 222:</b> Krč - Roztyly - Spořilov
<b>A 223:</b> U Michelského mlýna - Sliačská
<b>A 224:</b> Pankrác - nádr. Krč
<b>A 225:</b> Chodov - Košík - Hostivař
<b>A 226:</b> Hostivař - Háje
<b>A 231:</b> Palackého náměstí - I. P. Pavlova - náměstí Míru - Orionka
<b>A 232:</b> Albertov - Karlovo náměstí - Perštýn
<b>A 234:</b> Záběhllice - Slatiny - Strašnice - Na palouku
<b>A 236:</b> nádraží Hostivař - Průmyslová - spalovna Malešice
<b>A 237:</b> Uhříněves - Podleský rybník - Dubeč
<b>A 238:</b> Horní Měcholupy - Dubeč
<b>A 240:</b> Lukášova - Jeseniova - Chmelnice - Hrdlořezy
<b>A 241:</b> Satalice - Radonice
<b>A 242:</b> Perštýn - Mariánské nám.
<b>A 243:</b> Orionka - Olšanka - tunel pro pěší
<b>A 244:</b> Na palouku - Chmelnice
<b>A 246:</b> Spalovna Malešice - Kyje - Kyjský rybník
<b>A 247:</b> Dubeč - Běchovice
<b>A 248:</b> Dubeč - Koloděje
<b>A 251:</b> Nám. Republiky - Štefánikův most
<b>A 252:</b> Florenc - Karlín - Palmovka - Balabenka
<b>A 253:</b> Tunel pro pěší - Štvanice
<b>A 254:</b> Libeňský most - Palmovka
<b>A 255:</b> Vítkovský tunel - Krejčířek - Balabenka
<b>A 256:</b> Kyjský rybník - Rajská zahrada
<b>A 257:</b> Běchovice - Horní Počernice - Černý Most
<b>A 258:</b> Dolní Počernice - Horní Počernice
<b>A 261:</b> Libeň - Bulovka

<b>A 262:</b> Vysočanská - Klíčov - Kbely - Vinoř
<b>A 263:</b> Satalice - Vinoř (- Přezletice)
<b>A 264:</b> Klíčov - Prosek
<b>A 270:</b> Troja - Velká skála
<b>A 271:</b> Bulovka - Kobylišy
<b>A 273:</b> Starý Střížkov - Ládví
<b>A 275:</b> Trojský most - Kobylišy
<b>A 280:</b> Velká skála - vozovna Kobylišy - Ďáblice - Čakovice
<b>A 281:</b> Velká skála - Čimice - Dolní Chabry
<b>A 282:</b> Drahaňská rokle
<b>A 283:</b> Ládví - vozovna Kobylišy - Dolní Chabry
<b>A 284:</b> Kobylišy - vozovna Kobylišy



## Příloha 8 Přívóz na Praze 5



## Příloha 9 Hlídané parkoviště jízdních kol v Praze na Zličíně

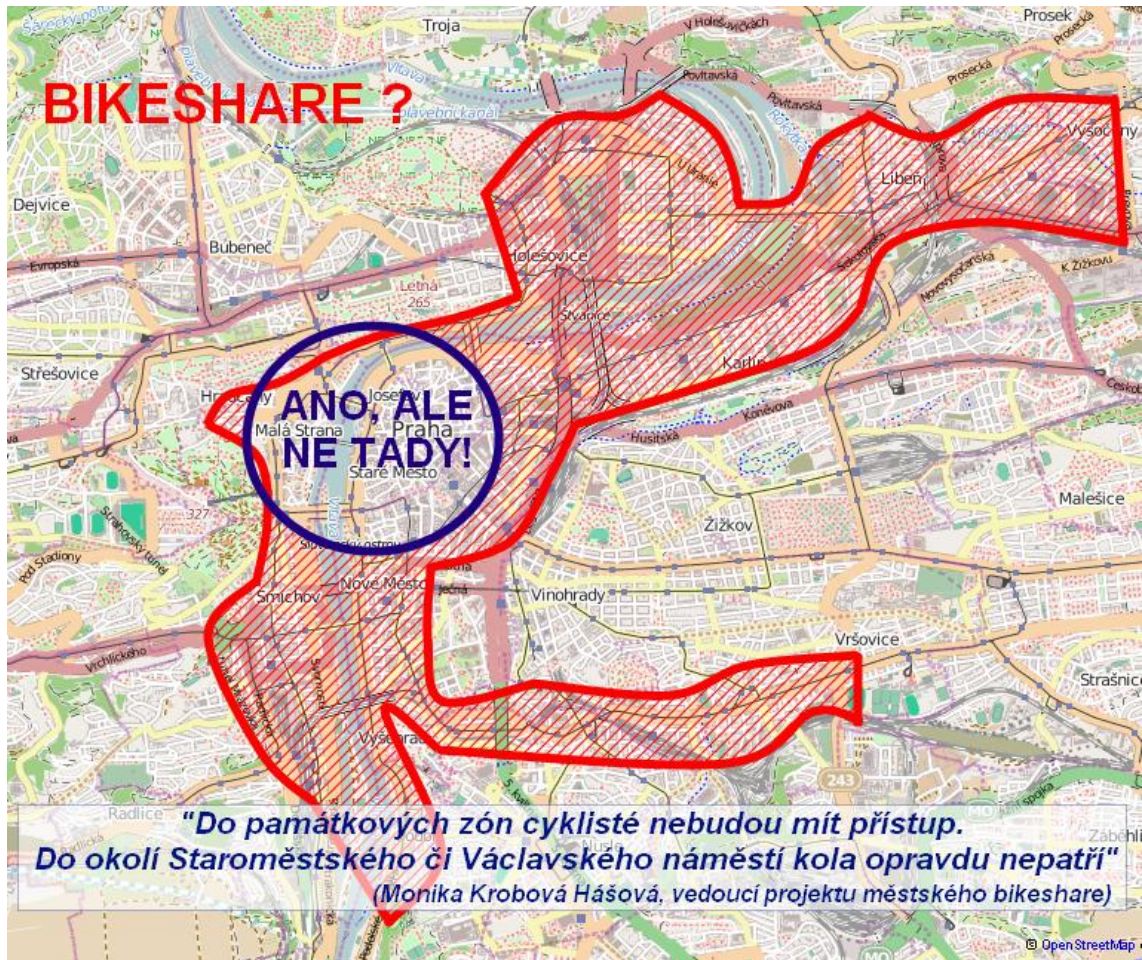


## Příloha 10 Kola narůžovo

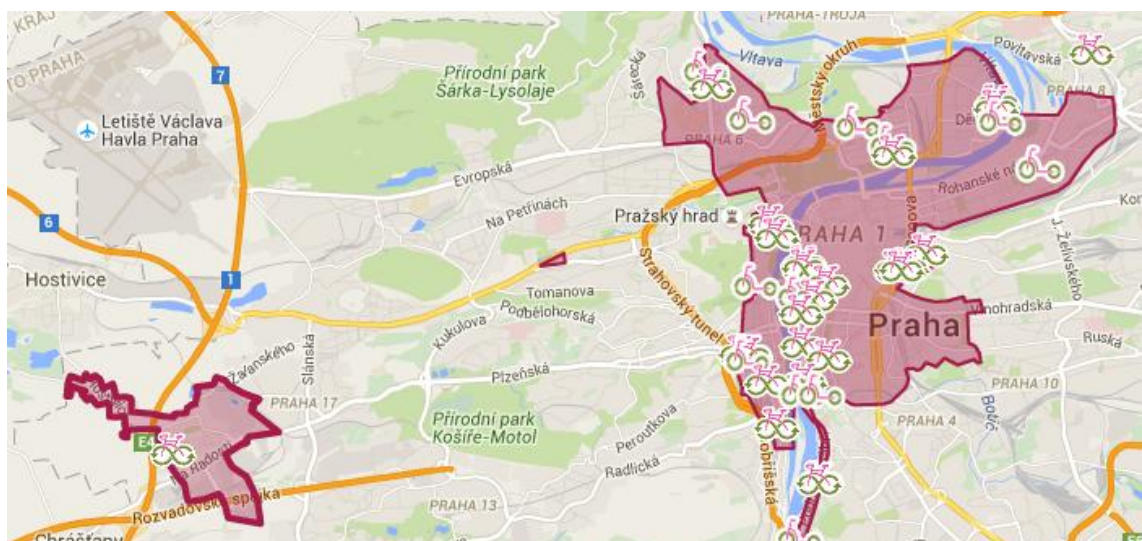




## Příloha 11 Záporné stanovisko Prahy 1 vůči bikesharingu



## Příloha 12 Označené zóny pro Rekola





### Příloha 13 Rekolo v Praze



### Příloha 14 Homeport v Karlíně

