

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Diplomová práce

Současný stav a vývoj cyklistiky v Praze

Petr Révay

© 2011 ČZU v Praze

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky

Akademický rok 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Petr Révay

obor Veřejná správa a regionální rozvoj nav. - Litoměřice

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze
čl. 17 odst. 2 určuje tuto diplomovou práci.

Název práce: **Současný stav a vývoj cyklistiky v Praze**

Osnova diplomové práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Literární rešerše
4. Vlastní práce
5. Závěr
6. Seznam použitých zdrojů
7. Přílohy

.....
Děkan

.....
Vedoucí katedry

V Praze dne: 26. 1. 2010

Rozsah hlavní textové části: 60 - 80 stran

Doporučené zdroje:

1. CHARITANOVSKIJ, A.A: Muž se železným sobem. 1. vydání. Cykloknihy, 1997. 336 s. ISBN: 978-80-87193-07-5
2. JURÍK, Jiří: Prahou podél potoků a dvou řek. 1. vydání. Argo, 2007. 233 s. ISBN: 978-80-7203-955-5
3. LANDA, Pavel: Cyklistika. 1. vydání. Grada, 1997. 128 s. ISBN: 80-247-0725-X
4. KRÁL, L., MAKEŠ, P.: Velká kniha cyklistiky. 1. vydání. Computer Press, 1997. 142 s. ISBN: 80-7226-815-5
5. VAŇKOVÁ, H., ŠAFRÁNEK, J.: S dětmi na kolech Prahou a okolím. 1. vydání. Cykloknihy, 2003. 172 s. ISBN: 80-7178-630-6

Další literatura bude doporučena během zpracování DP.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Rudolf Zeipelt, CSc.**

Termín odevzdání diplomové práce: duben 2011

L.S.



.....
Vedoucí katedry



.....
Děkan

V Praze dne: 26. 1. 2010

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "**Současný stav a vývoj cyklistiky v Praze**" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 5. 4. 2011

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval doc. Ing. Rudolfu Zeipeltovi, CSc. za připomínky a cenné rady, které mi poskytl při zpracování této diplomové práce. Dále děkuji svojí manželce za vytvoření příjemného zázemí a za velkou podporu při studiu. V neposlední řadě děkuji svému zaměstnavateli za poskytnutí studijního volna a kolegům za notnou trpělivost.

Současný stav a vývoj cyklistiky v Praze

Current situation and development of cycling in Prague

Souhrn

Práce se zabývá analýzou současného stavu a vývojem cyklistiky v Praze. Stručně mapuje historii cyklistiky, seznamuje s nejdůležitější legislativou, která přímo souvisí s problematikou tohoto druhu dopravy, popisuje stávající i nové prvky horizontálního a vertikálního značení upravující pohyb cyklistů v městském provozu. Ve větší míře se práce věnuje nehodovosti cyklistů, možnostem jejich sčítání, poukazuje na nejdůležitější periodika a ostatní druhy médií zabývající se touto problematikou. Práce dále popisuje základní způsoby financování cyklistické infrastruktury prostřednictvím čerpání dotací ze strukturálních fondů EU, Státního fondu dopravní infrastruktury a využívání prostředků Magistrátu hl. m. Prahy a jeho městských částí.

Ve výzkumné části se práce věnuje analýze stavu, potřebám cyklistů a potencionálních cyklistů v Praze a dále pomocí dotazníkového šetření hodnotí, jak úpravy komunikací pro potřeby cyklistů a cyklisty samotné, vnímají pražští řidiči.

V závěru práce shrnuje současný stav a přináší v souvislostech pohled, jakým směrem se bude cyklistika v Praze dále vyvíjet.

Summary

The thesis does focus on a current situation and development of cycling in Prague. There is a brief description of the history of cycling, introduction of the most important legislative problems related to this type of transport, description of existing and new elements of horizontal and vertical signs regulating motion in urban traffic. A better part of this thesis does focus on cyclist's accidents, possibilities to summarize it, refer to the most

important periodicals and other media dealing with these issues. The thesis also describes the basic methods of financing cycling infrastructure through grants from EU structural funds, the State Fund of Transport Infrastructure and taking advantage of the Prague City Hall potential.

In the part focused on research, there is analyzed the current situation and needs of cyclists or potential cyclists in Prague and then based on a completed survey assess how the modification of communications according cyclists needs and cyclists themselves; are being seen by Prague motor-drivers.

In the conclusion there is a summary of the current situation in context including the perspective and future development of cycling in Prague.

Klíčová slova:

jízdní kolo, cyklistika, cyklistická doprava, dotace, cyklostezka, dopravní výzkum, městská doprava, životní prostředí, automobilismus,

Keywords:

bicycle, cycling, cycling transport, grant, cycle lane, traffic research, urban traffic, environment, motorism

Osnova

1	ÚVOD	10
2	Cíl a metodika	12
2.1	Cíl.....	12
2.2	Metodika	13
3	LITERÁRNÍ REŠERŠE.....	17
3.1	Stručná historie světové a pražské cyklistiky.....	17
3.1.1	Kolo dopravním prostředkem.....	20
3.1.2	Sametová revoluce a 90. léta – období rozvoje cyklotras	21
3.1.3	Nové tisíciletí – cyklostezky a možnost dotací	23
3.2	Členění cyklistiky	24
3.2.1	Sportovní cyklistika	25
3.2.2	Rekreační cyklistika.....	26
3.2.3	Dopravní cyklistika	26
3.3	Cyklolegislativa	27
3.4	Základní dokumenty rozvoje cyklistické dopravy v ČR a hl. m. Praze	29
3.4.1	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR.....	29
3.4.2	Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v Praze	31
3.5	Základní terminologie cyklistické infrastruktury	32
3.6	Média	36
3.6.1	Tištěná periodika.....	37
3.6.2	WWW. Stránky	42
3.7	Parkování kol	45
3.7.1	Cyklistické stojany.....	46
3.7.2	Úschovny kol	48
3.8	Metody sčítání cyklistů	49
3.9	Financování	52
3.9.1	Strukturální fondy EU	52
3.9.2	Státní fond dopravní infrastruktury	54
3.9.3	Magistrát hl. m. Prahy a městské části.....	55
4	VLASTNÍ PRÁCE.....	56
4.1	Výzkum cyklistické dopravy v Praze.....	56

4.1.1	Výzkum GFK Czech, s.r.o. pro Technickou správu komunikací (TSK)	56
4.1.2	Výzkum organizace Oživení, o. s. pro server Prahou na kole (Automat, o.s.).....	66
4.1.3	Nehodovost cyklistů v Praze	67
4.2	Vyhodnocení výsledků dotazníkového šetření mezi pražskými řidiči	72
4.3	Shrnutí.....	84
5	ZÁVĚR	87
6	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	90
7	PŘÍLOHY	92
7.1	Dotazník.....	92
7.2	Ukázka značení cyklostezek a cyklotras v Praze	95
7.3	Průkaz velocipedisty z r. 1900	96

1 ÚVOD

Praha a...cyklistika. Na první pohled by se zdálo, že tato dvě slova nejsou ideálním spojením. Pod pojmem cyklistika si většina z nás představí sportovce v pestrobarevném dresu projíždějícího cílem v krátkém šotu televizních zpráv. Tato práce se pokouší alespoň částečně změnit jednostranný pohled na cyklistiku, zejména pak na tu pražskou. Není náhodou, že právě v tomto městě se začaly na konci 19. století psát dějiny cyklistiky v českých zemích. Od svého vzniku v r. 1817 si jízdní kolo velice rychle razilo cestu světem, proto se nelze divit, že již na prvních novodobých Olympijských hrách v řeckých Aténách v r. 1896 je cyklistika zařazena spolu s dalšími osmi sporty do programu her. Nešlo přitom o žádné pseudovýkony na „kostitřasech“, ale o plnohodnotné výkony, které svoji náročností překvapí i dnes. Jednalo se např. o dvanáctihodinový cyklomarathon nebo závod na 100 km. Jedna z nejsledovanějších sportovních akcí planety, slavná Tour de France, vznikla již v r. 1903.

Kolo díky své konstrukci, jednoduché a přitom účelné, vybízí k všestrannému využití a zdaleka ne pouze pro účely sportovního klání. Kolo je využíváno především jako levný dopravní prostředek, kdy v některých zemích Asie jde dokonce o dopravní prostředek nejrozšířenější. V Číně jezdí podle odhadu více jak 100 milionů kol. S bohatnutím Číny se bezmotorový park bude jistě měnit v motorový, ale jen málo kdo si umí představit důsledky této změny na životní prostředí. Dalším poměrně hojně skloňovaným termínem je cykloturistika, neboli využívání jízdního kola pro radost z pohybu a objevování nových míst. Kolo je v poměru vložené energie přepočtené na ujetou vzdálenost jednoznačným vítězem, protože na energii získanou z jednoho jablečného koláče nebo plátku pizzy ujede cyklista 16 km a automobil urazí pouhých 30 metrů (pro srovnání chodec ujede 5,6 km)¹.

Praha rozhodně není ideálním místem k masivnímu rozvoji cyklistiky a to jednak díky značné kopcovitosti jejího území, která zvyšuje náročnost tras, a jednak proto, že

¹ TRANSPORTATION ALTERNATIVES [cit. 3. 7. 2010]. Dostupné na World Wide Web: < <http://www.transalt.org/files/resources/blueprint/chapter1/chapter1g.html> >

k většímu rozšíření vlastně nikdy nedošlo a tudíž není na co navazovat. Zatímco od 60. let minulého století se západní Evropa začala intenzivněji zabývat tímto druhem dopravy, Praha se tohoto tématu dotknula teprve začátkem devadesátých let 20. stol., ale znatelný rozvoj a ucelená koncepce začaly být realizovány až od r. 2003. Toto období jasně ukázalo, že možnosti Prahy nejsou zdaleka vyčerpány, a i když jsou mantinely pro cyklistický rozvoj „blíže u sebe“ oproti jiným městům, je třeba se snažit tento zúžený prostor využít bezzbytku a pokusit se právě tímto druhem dopravy město oživit, odlehčit a přispět tím tak k jeho větší atraktivitě. Cyklistika není samospasitelná, ale sama o sobě hlásá určitý způsob života, kterým je volnost, zdravý životní styl, svoboda pohybu a nestádnost. S lehkou nadsázkou lze parafrázovat, že nejkrásnější pohled na svět je nikoliv ze hřbetu koně, ale ze sedla jízdního kola.

2 Cíl a metodika

2.1 Cíl

Cílem práce je popsat současný stav cyklistiky v Praze, zjistit a popsat možnosti jejího rozvoje. Problematika cyklistické dopravy přímo vybízí k analýze. Toto téma bylo v poslední době poměrně diskutované a mediálně prezentované. Rozhodně nelze říci, že se jedná o problematiku s jednoznačným názorem na věc. Řada lidí, včetně odborníků na městskou dopravu, je přesvědčena, že cyklistika do Prahy, zejména pak do pražského centra, nepatří. Značná kritika médií, poměrně jednostranně zaměřená, si žádala ověřit, zda se opravdu v cyklistické infrastruktuře ztrácejí veřejné finance či nikoliv.

V práci je ověřována hypotéza, že i když Praha nemá objektivně ideální podmínky k masivnímu rozvoji cyklistiky, zdaleka nevyužívá všechny možnosti k jejímu rozvoji. Pokouší se zjistit, zda existuje potenciál k masovějšímu rozvoji cyklistické dopravy v Praze. Je zde zmapována cyklistická infrastruktura, její možnosti výstavby v budoucnosti a způsoby jejího financování. Dále se věnuje opomíjené problematice cyklistického parkování v cíli cesty. Zmíněna je i cykloturistika, která je obyvateli města využívána zejména v okrajových částech Prahy.

Cyklistika sportovní je zde pouze nastíněna, protože svým okrajovým charakterem nezapadá do výzkumu práce. Dále jsou zde analyzovány některé důležité aspekty, které s cyklistikou jednoznačně souvisí. Patří mezi ně např. cyklistická nehodovost na území Prahy nebo vliv některých zájmových skupin a občanských sdružení.

Z důvodu krátkého časového období, po které je tato problematika zkoumána a hodnocena a nejsou tudíž k dispozici relevantní data, bylo upuštěno od použití např. statistické analýzy časových řad. Byla použita metoda kvantitativního výzkumu - dotazníkové šetření. K práci byla využita data z podrobného výzkumu využití jízdního kola Pražany, který se zabýval zejména charakteristikami, motivacemi, názory a preferencemi cyklistů a Pražanů, kteří by za určitých podmínek na kole jezdili (viz. kapitola 4.1.1). Ke zpracování těchto informací byla využita obsahová analýza a syntéza.

Při zkoumání podstaty jakéhokoli sporu je důležité vyslechnout obě strany. Pouze tak můžeme problém pochopit a nalézt řešení, která by měla být vždy kompromisem. V celé problematice chyběl pohled z druhé strany, a to pohled skupiny lidí, u které lze předpokládat negativní názory na cyklisty. Takovou skupinou jsou řidiči. Tuto hypotézu ověřilo dotazníkové šetření mezi pražskými řidiči. Dále jím bylo zjišťováno, jaké jsou názory a vnímání řidičů na vybrané problematiku cyklodopravy a co je ovlivňuje.

Kompromisní řešení hledají i pracovníci Magistrátu hl. m. Prahy zabývající se dopravou. Hledají řešení, jak vyhovět skupině cyklistů s jejich požadavky na prostor, skupině automobilistů s jejich požadavky na prostor a skupině chodců s jejich požadavky na prostor. Tato práce si klade za cíl k takovému řešení přispět. Práce se až na malé výjimky vyhýbá přímému srovnávání Prahy s jinými českými nebo zahraničními městy, protože do řešení cykloproblematiky daného území vstupuje řada faktorů, které jsou v naprosté většině zcela jedinečné a tudíž těžko porovnatelné. Jedná se zejména o členitost terénu, rozlohu území, šířku komunikací, rozpočet města, ale i tradici a nadšení pro věc. Měla-li by mít tato srovnání potřebnou vypovídající hodnotu, šlo by o velice složitý výzkum, který by přesáhl možnosti této práce. Evropská cyklistická města, jakými jsou např. Kodaň, Amsterdam nebo Drážďany, však mohou být příkladem, jakou cestou se ubírat.

2.2 Metodika

Práce svou povahou představuje sociální výzkum, který se zabývá společenskými jevy a procesy a který slouží k jejich zachycení, zviditelnění, popisu hlavních rysů, prozkoumání souvislostí a vztahů s nimi spojených, příp. jejich významu a společenskému dosahu.²

Obecnými metodami, k tomuto účelu používanými, jsou analýza a syntéza. Analýza a syntéza patří mezi základní a nejčastěji užívané vědecké metody. Původní význam řeckého slova analýza znamenalo rozložení nějakého komplexu na části a syntéza měla význam spojení rozmanitostí v jednotu celku. Z metodologického hlediska jsou tato slova

² MAJEROVÁ, V. a kol: *Sociologie venkova a zemědělství*, skriptá PEF ČZU, Praha 2004

používána ve smyslu metod k získávání nových poznatků, nebo ve smyslu metody výkladu poznatků. Analýza a syntéza může být prováděna s reálnými objekty nebo může být uskutečněna ve sféře myšlení, tzn. s ideálními objekty. V tomto případě se jedná o abstraktní analýzu nebo syntézu. Charakteristiku úrovně přiblížíme na metodě analýzy, ale totéž platí i pro syntézu. Nejnižší úroveň je klasifikační, kde rozlišujeme mezi jednotlivými částmi nebo subsystémy v celku nebo v systému. Na klasifikaci se obvykle kladou dva základní požadavky. Požadavek disjunktivnosti klasifikace, to znamená, že každý klasifikovaný prvek je v klasifikaci zahrnut právě jednou. A požadavek adekvátnosti klasifikace, což znamená, že výsledkem analýzy jsou skutečně podsystémy nebo části daného systému, nebo že žádný prvek nebyl při klasifikaci opomenut. Vyšší úrovní je vztahová úroveň. Na této úrovni jde o postupné odhalování složitějších závislostí mezi prvky nebo podsystémy daného celku nebo systému, zejména o jejich funkční závislosti. Tento typ analýzy se tedy zaměřuje na strukturu.

Syntéza je proti analýze proces opačný, nebo doplňující. Jde o sjednocování, složení nějakého předmětu, jevu či procesu z jeho základních prvků ať již myšlenkově, či fakticky v nějaký celek. Toto sjednocování nemusí být jen u jednotlivých částí, které byly předtím vyděleny analýzou. Syntéza má však jako metodologický princip analýzu vždy doplňovat. Tím nám syntéza umožňuje poznání předmětu v jeho úplnosti. Pomocí syntézy nalézáme vztahy nějakého jevu k jiným jevům, zařazujeme jev, nebo proces do většího celku a objasňujeme vztahy a mechanismus funkcí u tohoto jevu.³

Praktickou část práce je možné rozdělit do dvou částí. První část se týká cyklistické dopravy v Praze z pohledu aktivních nebo potencionálních cyklistů a druhá část se zabývá pohledem pražských řidičů na cyklisty v Praze.

První část je zaměřená na výzkum podmínek pro cyklistiku v Praze, motivaci, důležitost faktorů pro volbu jízdního kola jako dopravního prostředku a na bariéry bránící většímu rozvoji tohoto druhu dopravy. Pro tyto účely byla k dispozici data ze studie společnosti GfK Praha, s.r.o., vypracované pro TSK (technická správa komunikací) Praha. Tato studie byla prováděna v letech 2002, 2008 a 2010. Cílovou skupinou dotazování byly osoby ve věku 15 – 69 let žijící v Praze. Celkový počet respondentů byl 988 a cílová

³ ANALÝZA A SYNTÉZA [cit. 7. 12. 2010] Dostupné na World Wide Web:
< <http://nb.vse.cz/kfil/win/atlas1/analyza.htm> >

skupina byla projektována na celou populaci pražanů ve věku 15 – 69 let. Společnost GfK Praha, s.r.o. použila k dotazování kombinaci osobního telefonického dotazování na pevných linkách a dotazování pomocí elektronického on – line dotazníku. Data z roku 2002 nelze bohužel podrobněji zkoumat, protože na počátku dotazování byla použita chybná uvozující věta, která předem upozorňovala dotazovaného, že se jedná o výzkum cyklistické dopravy v Praze. Je velmi pravděpodobné, že tím došlo k nežádoucímu ovlivnění výsledku výzkumu již ve fázi získání souhlasu s rozhovorem, a to tak, že nezájem o téma cyklistické dopravy vedl k odmítnutí rozhovoru. Pro analýzu a syntézu zkoumaných dat byly proto použity pouze výsledky výzkumu z let 2008 a 2010.

Syrová statistická data získaná tímto výzkumem byla pro potřeby práce zanalyzována a interpretována. Byly vybrány nejdůležitější oblasti výzkumu, které byly doplněny dalšími důležitými údaji získanými výzkumem občanského sdružení Oživení pro server Prahou na kole, který provozuje Auto * Mat, o. s. Tento výzkum se zaměřil pouze na segment cyklistů v Praze. Celkový počet respondentů byl 412. Oproti výzkumu GfK s.r.o. detailněji zkoumal charakteristiky tohoto segmentu a dále se zabýval, jak cyklisté vnímají různé druhy překážek bránící častějšímu použití jízdního kola v Praze.

Data získaná z obou výzkumů byla podrobně tříděna a analyzována. Metodou syntézy byla vyhodnocena a interpretována.

Druhá část zkoumá vnímání a názory pražských řidičů na cyklisty. Dále šetření ověřovalo předpoklad, že na pohled řidičů na cyklisty mají vliv takové charakteristiky, jako je pohlaví, věk, frekvence použití vozidla, doba držení řidičského průkazu, zkušenost řidiče s jízdou na kole v dopravním provozu.

Data byla získána sociálním výzkumem, technikou dotazníkového šetření. Dotazník je nejuniverzálnější technikou při sběru dat a patří mezi techniky kvantitativního výzkumu. Prostřednictvím dotazníku jsou informace od respondentů získávány na základě písemné odpovědi na předložené otázky. Charakteristickým rysem této techniky je, že zpravidla nedochází k přímému styku mezi výzkumníkem a dotazovaným. Dotazník v současné době představuje jednu z nejpoužívanějších a nejrozšířenějších technik. Tato popularita vyplývá především z jejího univerzálního charakteru. Použitím dotazníku je možno dosáhnout vysokého tempa shromažďování informací, vysokého stupně formalizace a standardizace,

kteřá usnadňuje zpracování výsledků výzkumu i jeho závěrečnou analýzu⁴. Mezi nejvýznamnější klady dotazníku patří zejména:

- poskytuje dostatek času na odpovědi a jejich důkladné promyšlení,
- při dodržení anonymity jsou částečně eliminovány obavy respondenta,
- z důvodu využití výpočetní techniky pro tvorbu a distribuci dotazníku, jsou finanční náklady minimální,
- v krátkém časovém úseku lze zjistit velké množství dat.

Dotazník má však i některé nevýhody:

- odpovědi nemusí být vždy názorem respondenta, protože může být ovlivněn osobami přítomnými při vyplňování,
- dotazovaný nemusí vždy pochopit smysl otázky,
- není zaručena návratnost.

Pro výběr respondentů byl použit typ prostého náhodného výběru v kombinaci s nabalováním sněhové koule. Praktické provedení tohoto výběru a celková koncepce dotazníku je blíže specifikována ve výzkumné části práce. Pro svoji nízkou nákladnost, praktičnost a efektivnost byl použit elektronický dotazník zasílaný i přijímaný pomocí elektronické pošty (e-mailu). V dotazníku jsou použity jak otázky otevřené, pro získání volně formulovaných odpovědí, tak otázky uzavřené, zastoupené otázkami dichotomickými (ano, ne) a výběrovými, které se nejpohodlněji vyplňují a nejsnadněji vyhodnocují.

Informace získané z vyplněných a vrácených dotazníků byly zpracovány matematickými a statistickými metodami, které zkoumaly a popisovaly strukturu respondentů - řidičů podle vybraných vlastností a znaků (pohlaví, věk, doba držení řidičského oprávnění apod.) a vazby těchto vlastností a znaků na chování a vnímání respondentů – řidičů ve vztahu k cyklistům.

⁴ GAVORA P. *Výzkumné metody v pedagogice*. Brno: Paido, 1996. str. 56. ISBN 80-85931-15-X

3 LITERÁRNÍ REŠERŠE

3.1 Stručná historie světové a pražské cyklistiky



Letos uplyne 160 let od úmrtí barona Karla Draise. Tomuto rodákovi z německého Karlsruhe (nar. 1785) vděčí všichni cyklisté za to, že svým vynálezem *dvoukolé draisiny* nastartoval spanilou jízdu tohoto vynálezu světem. Po té, když v roce 1813 zkonstruoval nejprve čtyřkolový vůz hnaný lidskou silou, se pustil do stavby dvoukolky. 12. Ledna 1817 si nechává svůj vynález patentovat a v červnu téhož roku s ním zdolává padesátikilometrovou trať za čtyři hodiny. Na to, že se jedná v podstatě o odstrkovadlo, budí tento stroj velkou pozornost a je dokonce sériově vyráběn. Otec vynálezu však končí neslavně a prohlášen za duševně chorého, v r. 1851 umírá. „Draisiny“ se však šíří velice rychle Evropou i Amerikou.

Svojí vzpomínku na draisinu dokonce zmiňuje básník Jan Kollár (příhodné příjmení pro propagaci kola) ve své známé sbírce „Slávy dcera“, kde píše:

*„Abych pak běh zrychlil kroku svého
a si času při tom uspořil,
koupil jsem stroj, kterýž utvořil
v Mannheimě Drais roku přítomného.*

*Je to vůz, kůň, pěchour spolu, trého
prospěch vtip tu v jedno zatvořil,
aby člověk i noh nemořil
i se vyhnul smrti pádu zlého*

*Ona nejen lásce krátí dráhu,
než jak těla učí držeti
tak i ducha vždycky rovnováhu“*

Láska k milované Míně tak byla naplněna i díky...kolu.

V Praze se první cyklista objevil pravděpodobně v roce 1867 a to ve slavnostním průvodu při kladení základního kamene na stavbu Národního divadla. Kolo i přes všechny nesnáze, které provázely učení na něm, proniklo díky těmto průkopníkům hlouběji do nejširších vrstev obyvatelstva. O tom podává důkaz Tyršův spis „Základy

tělocviku“, který vyšel r. 1872. Miroslav Tyrš v něm podává návod k použití velocipédu, oceňuje význam jízdy na kole, vyzdvihuje smysl pro rovnováhu, obratnost, vytrvalost a odvahu. Stranou nezůstává ani sokolský tisk. Zatím se však jedná pouze o výkřiky jednotlivců, které s organizovaností nemá mnoho společného. Teprve rok 1879 přináší v tomto směru změnu.



Do Čech se totiž dostává první vysoké kolo a s ním i pravidelné sportování v Čechách. Na pražský Smíchov se s tímto kolem přistěhoval Angličan William Crowl. Bylo to pro českou cyklistiku přínosné přestěhování, dům totiž patřil továrníku Janu Kohoutovi, který měl zvědavé syny Josefa a Františka. Mladí Kohoutové si nechali podle anglického originálu v otcově továrně vyrobit dokonalou kopii. Postupem času Kohoutové získali další nadšence a příznivce jízdy na kole. Toto cyklonadšení vyústilo v myšlenku založení zvláštního klubu, který by se věnoval výhradně výcviku sportovní jízdy na kole. 16. listopadu 1880 se tak konala v kanceláři Kohouta seniora ustavující schůze prvního cyklistického klubu nejen u nás, ale i v celém Rakousko – Uhersku. Vznikl *Český klub velocipedistů Smíchov*, kolo dobylo Čechy⁵.

Cyklistika v Praze byla na konci 19. století regulována „Jízdním řádem pro *velocipedisty*“ z 22. 5. 1896, změněným vyhláškou c. k. policejního ředitelství z 12. 6. 1897. Z těchto předpisů je mj. zřejmé, že jízda na velocipedu byla povolena jen osobám, které byly opatřeny legitimačním lístkem policejního ředitelství. Tento doklad byl vystavován maximálně na 3 roky a pouze osobám starším 16 let. Kromě tohoto dokladu musel předložit každý velocipedista před vystavením legitimace vysvědčení, „že je jízdy na *velocipedu dokonale znalý*“. Toto vysvědčení mu vystavilo buď představenstvo spolku velocipedistů v Praze, nebo úřední znalec. Ani technická způsobilost velocipedu nebyla tehdejšími státními úřady lhostejná. Musely být splněny následující požadavky: „...*velociped nesmí být leskle hlazen, musí být pevně stavěn, opatřen výstražným zvoncem, brzdou a svítilnou se sklem bezbarvým*“. Dále byla úřední tabulka s poznávacím číslem, umístěná vodorovně na řídítkách. Pro rychlost jízdy měly uvedené předpisy pouze dva

⁵ ČADSKÝ, M., ŠNAJPERK, R. *O cyklistice*. 1. vyd. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, 1960. str. 73-77

požadavky: „*Jezditi se smí jen rychlostí mírnou a na místech některých zachováno tempo co nejvolnější*“. Nebylo opomenuto ani používání výstražného znamení: „*Velocipedistovi náleží, by pěší, na jízdní dráze se nacházející, jakož i jezdce na koni a povozy, se kterými se setkává nebo kterých dojíždí, varoval ve vzdálenosti nejméně 20 metrů zvoncem...*“. Pro tzv. vysoká jízdní kola muselo být vyžádáno od policejního ředitelství zvláštní povolení, neboť byla pokládána v provozu jako „*přístroj obzvláště nebezpečný, se kterým proháněti se po veřejných prostorech sem tam je zapovězeno*“. Např. v pražské Stromovce se smělo jezdit na kolech jen ve všední dny do dvanácté hodiny polední, kromě dnů, „*kdy lze očekávati značnou návštěvnost Stromovky i v hodinách dopoledních*“. „*Kdo by předpisů těchto nešetřil*“, vztahovala se na něj pokuta od 1 do 100 zlatých nebo dokonce káznice od 6 hodin do 14 dnů⁶.

Na přelomu 19. a 20. stol. byly v Praze založeny desítky cyklistických klubů. Mezi nejznámější patřily zejména:

- S.K.Č.V. Praha (smíchovský klub českých velocipedistů)
- Čechie Královské Vinohrady
- I Č.K.V. Košíře
- K.Č.C. v Holešovicích (klub českých cyklistů...)
- K.Č.C. Mediků
- K.V. Libeň
- Staroměstský K.Č.V. Praha

Kluby byly živým organizmem, některé vznikaly, jiné naopak neměly dlouhého trvání a po několika letech zanikly. Jako vzpomínka nám kromě článků v dobovém periodiku „*Cyklista*“, vydávaného Orgánem české ústřední jednoty velocipedistů od r. 1884, zůstaly také odznaky jednotlivých klubů. Jedná se o nádhernou a ceněnou uměleckou práci. Odznaky vlastnili všichni registrovaní členové a byly vyráběny také jako upomínka na významná sportovní klání té doby.

⁶ *Jízdní řád pro velocipedisty* č. 35.294 ze dne 22. 5. 1896



Obr. 1 - odznaky prvních pražských cykloklubů

3.1.1 Kolo dopravním prostředkem

Kromě sportu, se díky svým výhodám začalo kolo používat také jako významný dopravní prostředek. Mezi roky 1925 – 1950 byla cyklo doprava masovou záležitostí téměř ve všech evropských městech. Automobilů bylo málo, hromadná doprava ještě nebyla dostatečně rozvinuta a města nebyla tak rozrostlá jako dnes. Toto období bylo zlatým věkem jízdního kola. Rapidní pokles užívání kola po 2. světové válce byl způsoben nejen prudkým rozvojem automobilismu, ale i nadšením z pohodlné jízdy autem. Auta byla považována za dopravní prostředek budoucnosti, přizpůsobovala se jim infrastruktura, budovaly se pro ně nové komunikace. Na kolo se v tomto období nazíralo jako na dopravní prostředek pro chudé.

V rozvinutých městech se situace na konci šedesátých let stávala neúnosnou, auta nezadržitelně zaplavovala ulice, přibývalo tragických dopravních nehod na silnicích, na přechodech pro chodce a v křižovatkách. Bylo zřejmé, že tento stav je dále neudržitelný, že se nelze nadále přizpůsobovat rozmachu autodopravy, ale naopak je třeba přejít od sledování trendů k aktivní dopravní politice a hledat nové alternativy. V některých evropských městech, kde se „nebudovaly lepší zítřky“, však díkybohu došlo k vystřízlivění a přehodnocení vzniklé situace.

Ve vyspělých evropských metropolích se od 70. let stala ústředním bodem politických diskuzí na téma doprava právě ta cyklistická. Začala se podporovat ve všech směrech – od budování stezek ve městech i mezi městy, řešení bezpečnosti cyklistů a

parkování pro kola, až po politickou podporu a propagaci kola ze strany vlád i městských úřadů. Od poloviny 70. let jsou v mnohých evropských městech priority v dopravě jasně vytyčeny, hromadná a pěší doprava společně s jízdním kolem mají zelenou a řidiči osobních automobilů musí tento fakt přijmout. Přestože počet osobních automobilů v západní Evropě stoupá (jako téměř všude ve světě), uvedená třicetiletá aktivní dopravní politika je pevně drží na uzdě, snaží se omezit počet cest autem v rámci města na minimum a motivovat lidi k užívání jiných způsobů dopravy. Je velmi rozšířená představa, že země jako Nizozemsko a Dánsko mají dlouholetou cyklistickou tradici, že země jako Česko se jim z tohoto důvodu těžko někdy přiblíží. Ale v meziválečném i poválečném období bylo kolo velmi významným dopravním prostředkem i u nás. Osobních automobilů bylo málo a byly drahé. Současná pozice kola v Česku je tedy daná nepříznivou poválečnou dopravní politikou. Obrat, který v západní Evropě nastal v 70. letech, se u nás bohužel ze známých důvodů nekonal. Konala se totiž normalizace⁷.

3.1.2 Sametová revoluce a 90. léta – období rozvoje cyklotras

Rok 1989 můžeme z hlediska novodobé historie české cyklistiky označit za rok „0“. Dalo se očekávat, že devadesátá léta přinesou čerstvý vítr nejen do zdejší politiky, ale i do rozvoje cyklistiky. Kolo jako takové zažívalo v těchto letech obrovský boom, a to zejména díky objevení fenoménu horského kola. Cyklistické prodejny rostly v Praze doslova jako houby po dešti a nacházeli se na tak lukrativních místech jako je Václavské náměstí, Karlovo náměstí nebo náměstí Staroměstské. Dnes po nich, až na několik nejsilnějších hráčů, není vidu ani slechu. Toto období se ale bohužel stále nedá považovat za boom v rozvoji výstavby cyklostezek. Sice mezi odbornou veřejností stále častěji zaznívá pojem „cyklistická doprava“, objevují se první studie a koncepce cyklistické dopravy měst, ale cyklisté je na vlastní kůži příliš nepocítili. Výjimkou bylo město Pardubice, které v té době investovalo do cyklostezek nebývalé finanční prostředky a rozsahem sítě cyklostezek předčilo dokonce i Hradec Králové. Ostatní města začínají počítat své první kilometry cyklostezek. Dle monitoringu Centra dopravního výzkumu z

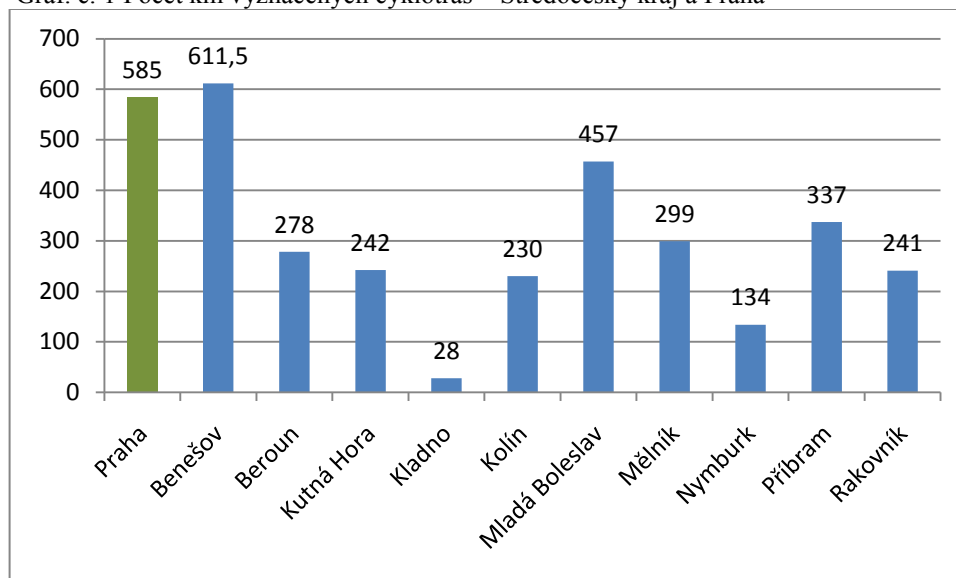
⁷ Národní strategie cyklistické dopravy. [cit. 8. 11. 2010]. Dostupné na World Wide Web: < <http://www.cyklostrategie.cz/file/cyklopolitika-spoluprace-s-vysokymi-skolami-disertacni-prace-ing-zbynek-sperat/> >

roku 2002 bylo evidováno cca 350 km cyklostezek na celém území České republiky. V drtivé většině se jednalo jen o nespojitě kousky, které často vedly „odnikud nikam“.

Vývoj pražských cyklotras v Praze lze sledovat od roku 1993, kdy Rada hl. m. Prahy schválila Koncepti základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy. Tato síť městských páteřních cyklotras v délce cca 400 km se stala v roce 1999 základem sítě cyklotras obsažené v Územním plánu Prahy. Rozvoj cyklistické dopravy je obsažen i v Koncepti dopravy hl. m. Prahy, přijaté Zastupitelstvem v roce 1996 – jedním z hlavních úkolů je stanovení nárůstu objemu cyklistické dopravy na několikanásobek.

Z devadesátých let pak stojí za zmínku rok 1996, kdy byla navržena základní síť dálkových, regionálních a místních cyklotras ČR. Daná síť ale počítala především s využitím stávajících, méně frekventovaných silnic II. a III. třídy (ze 60 %) a s využitím sítě polních a lesních cest a místních komunikací (ze 40 %). Začala éra „cyklotras“ (dnes jich máme téměř 40 000 km, často však poněkud sporné kvality i značení samotného)⁸.

Graf. č. 1 Počet km vyznačených cyklotras – Středočeský kraj a Praha



Zdroj: <http://www.cyklostrategie.cz/file/cyklodata-statistiky-vyznacene-cyklotrasy-v-cr-dle-kraju/>

⁸ SILNICE A ŽELEZNICE. *Cyklostezky* [cit. 12. 12. 2010] Dostupné na World Wide Web <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/pribehy-ceskych-cyklostezek-a-cyklotras/>>

3.1.3 Nové tisíciletí – cyklostezky a možnost dotací

Se vstupem do nového tisíciletí se přece jen situace kolem podpory cyklistické dopravy začala měnit. Stát začal finančně podporovat výstavbu cyklostezek ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). O této možnosti čerpání financí na cyklistické projekty pojednává kapitola 3. 9. 2.

Dalším významným mezníkem v podpoře cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky se stalo usnesení vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie“). Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR, které poskytuje koordinační, metodickou a konzultační činnost zejména krajským a místním samosprávám. V oblasti rekreační cyklistiky Ministerstvo dopravy ČR úzce spolupracuje s Ministerstvem pro místní rozvoj ČR a její příspěvkovou organizací agenturou CzechTourism a v oblasti osvěty spolupracuje s Ministerstvem životního prostředí ČR a Ministerstvem zdravotnictví ČR. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice. Jako součást naplňování Cyklostrategie jmenoval ministr dopravy ČR do funkce koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR Ing. Jaroslava Martínka.

V Praze bylo důležitým krokem usnesení Rady hl. m. Prahy v roce 2003, které uložilo zohledňovat cyklistickou dopravu při výstavbě a rekonstrukcích silničních komunikací. V roce 2006 byl Radou hl. m. Prahy projednán nový systém cyklotras, který je základem ucelené sítě cyklistické infrastruktury pro dopravní i rekreační cyklisty.

Lze ale říci, že cyklistická doprava v Praze je velmi mladá. Hlavní město se cyklodopravě systematicky věnuje až od roku 2007, který můžeme v tomto ohledu považovat za přelomový. Tehdy byla zřízena Komise rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu pod vedením Ing. Pavla Poláka. Nahradila původní pracovní skupinu, založenou v druhé polovině roku 2003, která se věnovala především rekreační cyklistice. Orgán nemá žádné výrazné pravomoci, v posledních třech letech se ale komise pravidelně scházela a prosadila podstatné kroky, které nastartovaly rozvoj cyklodopravy v Praze. Za činností cyklokomise však pořád stojí hlavně velké množství dobrovolnické práce a neformální

vazby. Praha se tak i díky této komisi může pochlubit nejrozsáhlejší sítí cyklostezek v ČR čítající 224 km.

Významnými hráči v boji proti liknavosti státních úřadů se v posledním desetiletí stala občanská sdružení a další nevládní organizace. Jednoznačně nejviditelnější organizací je občanské sdružení Auto*Mat. Původně neformální sdružení hrstky cyklonadšenců a volnomyšlenkářů vzniklo v roce 2003. Od počátku vzniku se sdružení zaměřovalo na problematiku pražské dopravy a již svým názvem napovídalo, kdo se stal jeho největším protivníkem. Se zvyšováním zájmu veřejnosti o problematiku zkvalitnění života v Praze, který je možný jedině redukcí automobilismu v centru, se sdružení v r. 2007 profesionalizovalo založením občanského sdružení stejného názvu. Prosazování cyklistické dopravy se stalo jednoznačně jeho hlavní náplní. K propagaci sdružení, ale i upozorněním na neutěšenou situaci v pražské dopravě byl zejména celovečerní dokumentární film Auto*Mat, který posbíral řadu cen. K nejznámějším kampaním patří pravidelně pořádané CYKLOJÍZDY Prahou, zářijové ZAŽÍT MĚSTO JINAK, kdy se část města na čas promění v oázu klidu, kulturního vyžití a místa pro setkání lidí nebo 5 BODŮ PRO PRAHU, které jasně definovaly požadavky pro zklidnění města na úkor aut. Poslední hojně mediálně prezentovanou kampaní je akce DO PRÁCE NA KOLE, která má za cíl ukázat, že počty cyklistů se neustále zvyšují a že Praha může být docela příjemným cyklistickým městem, kde je kolo využíváno denně. Ironií osudu je tragická automobilová nehoda v r. 2006, při které byl na kole usmrcen zakládající člen a jeden z největších propagátorů cyklistiky v Praze Jan Bouchal. K dalším občanským sdružením a nevládním organizacím patří např. Oživení o.s., Arnika o.s. nebo Nadace Partnerství.

3.2 Členění cyklistiky

Druhy cyklistiky lze stanovit z několika hledisek. Můžeme jí např. dělit podle způsobu využití jízdního kola na cyklistiku sportovní, rekreační a dopravní. Tyto tři základní kategorie lze dále členit, nicméně pro potřeby této práce je toto dělení nejužitečnější.

3.2.1 Sportovní cyklistika

Sportovní cyklistika od samého začátku zahrnovala cyklistiku dráhovou a silniční. Dvě hlavní větve se však postupem času rozrostly o další druhy sportů, kde hlavním sportovním náčiním je právě jízdní kolo. V současnosti tak můžeme v ČR registrovat následující cyklistické disciplíny.

- Silniční cyklistika
- Dráhová cyklistika
- Cyklokros
- BMX (z angl. *Bicycle Motorcross*)
- MTB (z angl. *mountain bicycle*)
- Sálková cyklistika (kolová a krasojízda)

Cyklistický sport v Praze má poměrně velkou tradici a to zejména díky velkoklubu Dukla Praha, který dlouhá léta patřil k líhni českých cyklistických talentů. Nelze však srovnávat popularitu s ostatními masovými sporty, kterými jsou hokej nebo fotbal a které tak mají širokou mládežnickou základnu a desítky aktivních klubů. Je sice pravda, že v současnosti je v Praze registrováno na padesát cyklistických oddílů, ale mnohdy jde pouze o registrovaný název bez větší sportovní aktivity. Skutečnými kluby, kde se široce pracuje s mládeží, jsou v Praze pouze 4. Jedná se o:

- Dukla Praha
- TJ Kovo
- KC Slavia Praha
- TJ Pankrác

Před rokem 1990 fungovaly státní oddíly se svými SVS (střediska vrcholového sportu). Po sametové revoluci se tento model zachoval jen z části. Financování probíhá dílem s podporou Českého svazu cyklistiky a dílem díky sponzoringu. SVS nahradila TSM (tréninková střediska mládeže). Věková hranice začínajících cyklistů se v současnosti velmi snižuje, což pro tento poměrně technicky náročný sport není ideálním

ukazatelem. I když se kluby snaží hradit část nákladů ze státní nebo klubové kasy, finanční zatížení rodičů je značné, což dokládá následující tabulka.

Tab. č. 1 – Náklady na cyklistickou výbavu dítěte

	žák		
	1. rok	2. rok	3. rok
kolo	35 000	-	-
tretry	2 000	2 000	4 000
přilba	3 000	-	3 000
dresy	8 000	2 000	4 000
rezervy na kola	6 000	4 000	4 000
<i>zimní příprava</i>			
běžky	7 000	-	7 000
brusle	3 000	-	3 000
<i>závodní činnost</i>			
doprava	10 000	10 000	10 000
ubytování	-	-	-
startovné	-	-	-
soustředění	20 000	20 000	20 000
celkem	94 000	38000	55000

Zdroj: Pražský svaz cyklistiky

3.2.2 Rekreační cyklistika


Do rekreační cyklistiky v podstatě spadají všichni, kdo kolo používají jinak než ke sportovnímu zápolení nebo k dopravě. Rekreační cyklisté představují jednoznačně největší podíl na celkovém počtu cyklistů. Převážně se jedná o tzv. víkendové jezdce, kteří ke svým vyjížděnkám využívají řadu značených cyklotras, cyklostezek, ale i ostatních, především vedlejších, komunikací. V Praze se jedná zejména o okrajové části, které jsou výchozím bodem k mimopražským vyjížděnkám. Stále hustší síť značených cyklostezek je však využívána zejména rodiči s dětmi a to i v lokalitách blíže centra.

3.2.3 Dopravní cyklistika

Tato kategorie zahrnuje zejména cyklisty, využívající kolo jako alternativu k ostatním druhům dopravy. Celosvětově tento druh dopravy zažívá značný boom, což je patrné zejména na nabídce speciálních druhů kol určených právě pro jízdu v městském

provozu. Existují návrháři specializující se výhradně na módu cyklistického oblečení pro tento druh dopravy. Nejedná se o žádné sportovní cyklooděsy, ale o regulérní módu, která zahrnuje prvky umožňující bezpečnou a funkční jízdu na kole. Lze hovořit o životním stylu. Potvrzuje to i nový měsíčník věnující se městské dopravní cyklistice (viz kapitola 3. 5. 1.). Do dopravní cyklistiky lze zahrnout i zaměstnání využívající jízdní kolo. Jedná se zejména o cyklokuréry, tedy o expresní doručování zásilek. Stále platí, že pohyb na kole v městském provozu je do vzdálenosti 8 km nejrychlejším druhem dopravy. Jízdní kolo si pro svoje mnohostranné využití vybrala i pražská městská policie. Městští policisté – okrskáři využívají kolo zejména v lokalitách, kde je automobil rušivým elementem. Jde např. o parky nebo lesní úseky.

3.3 Cyklolegislativa

 Cyklistická problematika je poměrně obsáhlá, různorodá a členitá. Z tohoto důvodu není v moci zákonodárců pojmout úpravu pohybu na jízdním kole jedinou právní normou. Zákony musejí jasně vymezit nejen cyklistova práva a povinnosti, ale také další technické, bezpečnostní, územní aj. specifikace, které přímo (v užším pojetí) nebo nepřímo (v širším pojetí) s těmito právy a povinnostmi souvisejí. Danou problematiku upravují především níže uvedené zákony. Kromě zákonů se cyklistické dopravy dotýká řada vyhlášek a technických norem, které upravují zejména projektování komunikací a další infrastruktury. Základním rysem právních úprav této oblasti je, že proces jejího zakotvení v právním řádu začal teprve nedávno a neustále probíhá.

- ***Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.*** Zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.
- ***Zákon č. 361/2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích“, ve znění pozdějších předpisů,*** upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích včetně vymezení ustanovení o jízdě na jízdním kole (§57), povinnost nošení cyklistické přilby do 18 let (§58), povinnost motoristů dávat znamení při

předjíždění cyklistů (§17) aj. Od 1. 7. 2006 platí nový zákon o silničním provozu 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb.

- **Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy 341/2002 (Příloha č. 13 vymezuje technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky.
- **Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ustanovuje způsob svislého a vodorovného dopravního značení na cyklistických trasách a stezkách.
- Dne 14.9.2010 vstoupila v platnost **vyhláška Ministerstva dopravy 247/2010 Sb.**, která mimo jiné zavádí nové dopravní značky pro cyklisty. Vyhláška č. 247/2010 Sb., mění vyhlášku č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška byla uveřejněna ve Sbírce dne 30. srpna 2010.
- Vyhl. č. 341/2002 Sb. Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (Příloha 13 - Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky).
- V obecné rovině se musí vztáhnout na výstavbu cyklistických komunikací i stavební (183/2006Sb.) a vodní zákon (150/2010Sb., 254/2001Sb.), podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě stavebního zákona se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace. K cyklistické dopravě se rovněž vztahuje Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a nebo vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – č. 398/2009Sb⁹

⁹ Portál Národní strategie cyklistické dopravy. [cit. 8. 11. 2010]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.cyklostrategie.cz/cykloinfrastruktura/cyklolegislativa/>

3.4 Základní dokumenty rozvoje cyklistické dopravy v ČR a hl. m. Praze

3.4.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR

Česká republika se vládním usnesením ČR ze dne 7. 7. 2004 č. 678 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen Cyklostrategie) přihlásila k podpoře cyklistiky. Cyklostrategie byla publikována v lednu 2005. Cyklistika je zde vnímána jako cyklodoprava a cykloturistika, spojená často s podporou ochrany životního prostředí a s podporou fyzické aktivity obyvatelstva.

Z tohoto pohledu byly definovány čtyři priority Cyklostrategie:

- rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území,
- rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu,
- rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví,
- zajištění koordinace s dalšími rezorty a subjekty.

Z těchto priorit vycházejí užší cíle Cyklostrategie:

- *vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury* (metodické pokyny a normy pro budování cyklistických komunikací, aktualizovaná databáze cyklotras a cyklostezek, metodický materiál pro parkovací infrastrukturu apod.),
- *zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu* (podpora stavebních opatření k ochraně cyklistů, finanční podpora cyklostezek ze Státního fondu dopravní infrastruktury), program BESIP zaměřený na mládež apod.),
- *začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému* (metodická podpora projektů, cyklobusy a cyklovlaky apod.),
- *posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky* (např. projekty VaV, Cycle21, Alarm, Udržitelná doprava – šance pro budoucnost, Doprava pro 21. století, soutěže měst ve zklidňování dopravy, exkurze zaměřené na prezentaci šetrných dopravních řešení, šíření informací pomocí webových stránek apod.),

- *vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky* (podpora propagace a informačních technologií, podpora programu Greenways, kvalitní projektování a údržba informativního značení cykloturistických tras apod.),
- *využití cykloturistiky pro obnovu venkova* (podpora doprovodné cyklistické infrastruktury např. projekt Cyklisté vítání, podpora akcí a kampaní s cílem oživit venkovský prostor prostřednictvím cykloturistiky apod.),
- *čerpání finančních prostředků z Evropské unie na budování cyklostezek* (jedná se o přípravu projektů cyklostezek, které splňují podmínky pro čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU),
- *regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany cenných území* (metodika budování cyklistických komunikací zaměřená na jejich vliv na ráz krajiny, usměrňování vedení cyklistických tras, volba materiálů vhodných pro výstavbu cyklistických komunikací, pravidla pro chování na cyklotrasách apod.),
- *rozvoj cyklistiky v území* (využití územního plánování k vytvoření podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy, využití drážních těles po rušení železničních tratí pro vedení cyklotras apod.),
- *zajištění výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu* (informovat o příznivém vlivu cyklistiky na zdraví a na životní prostředí, dodávat podněty k jízdě na kole i k uvážlivé volbě dopravního prostředku, budovat víceúčelové cyklostezky, eliminovat negativní vlivy cykloturistiky jako je ohrožení bezpečnosti pěších, nešetrnost k přírodě v cenných územích apod.),
- *zajištění koordinace vědy a výzkumu* (monitorování dopravních nehod a vyhodnocování získaných dat, zapojení vysokých škol do problematiky výzkumu cyklistiky, vyhodnocování přímých a nepřímých nákladů spojených s úrazy vzniklých v důsledku dopravních nehod cyklistů apod.)
- *aktualizace a aplikace příslušné legislativy* (např. stavební zákon, lesní zákon).

Cyklostrategie je ucelený dlouhodobý vládní program, který se snaží zajistit podporu rozvoje cyklistické dopravy ve všech jejích formách, zabývá se její propagací a důsledky. Je to základní pramen pro vytváření strategií rozvoje cyklistiky regionů a měst.

3.4.2 Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v Praze

Stěžejními dokumenty, které řeší problematiku cyklistické dopravy v Praze, jsou:

- 1993 Usnesení ZHMP č. 323 k Návrhu rozvoje cyklistických komunikací na území hl. m. Prahy do konce roku 2000,
- 1996 Usnesení ZHMP č. 13/21 k Zásadám dopravní politiky hl. m. Prahy (vybrané pasáže),
- 2001 Usnesení ZHMP č. 2283 k vyhodnocení plnění Usnesení ZHMP č. 323/1993,
- 2003 Usnesení RHMP č. 0544 k Návrhu dalšího rozvoje systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy po roce 2002,
- 2006 Usnesení RHMP č. 1551 k Novému systému značení základní sítě cyklotras,
- 2007 Usnesení RHMP č. 0040 – jmenování Komise RHMP pro cyklistickou dopravu,
- **2010 Usnesení RHMP č. 1776 ke Koncepci rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. m. Praze do roku 2020** (dále jen Koncepce).

Základní cíle Koncepce

- zvýšit přepravnost cestujících na kole v Praze na 5 – 7 % celkové přepravní kapacity v létě a na 2 – 3 % celkové přepravní kapacity (přepravnost znamená počet lidí, kteří se přepravují v Praze na kole více než jedou týdně) – dosažením tohoto cíle by se zvýšil počet uživatelů jízdních kol na 33 000 v zimě a 77 000 v létě, což by znamenalo výrazné odlehčení pražské dopravy,
- integrovat dopravní cyklistiku jako rovnoprávný a pro město výhodný druh dopravy do dopravního prostředí města a do všech urbanisticko-komunikačních plánů, studií a projektů – je třeba, aby požadavky na procyklistická řešení byly vkládány již do strategických plánů a studií, protože pokud jsou tyto požadavky zadávány později, realizaci staveb to komplikuje a výrazně prodlužuje a zdražuje,
- připravit a iniciovat takové změny zákonů, vyhlášek a norem, které poskytnou cyklistům maximální uživatelské bezpečí a vlivnost dopravního prostředí města – i

přes první novelizace (vyhláška 30/2001 Sb. k zákonu č. 361/2000 Sb.) vychází dopravní legislativa stále z původních „silničních zákonů“, které absolutně zvýhodňují automobilovou dopravu a téměř nezohledňuje ostatní druhy dopravy včetně chodců a cyklistů.

Podpůrné cíle Koncepce

- urychleně proznačit maximální délku hlavních cyklotras, pokud možno v souvislých liniích (30 km za rok, 750 – 1000 km do roku 2020),
- rozšířit základní síť pražských cyklotras o dalších 200 – 500 km a zakotvit ji v novém územním plánu,
- budovat co nejvíc bezpečných cyklostezek a společných komunikací pro chodce a cyklisty.

Prostředky k naplnění Koncepce

- zajistit vícezdrojové finanční pokrytí potřeb rozvoje cyklistické dopravy,
- naplnit kompetentní úřad kvalifikovanými odborníky na cyklistickou problematiku,
- zajistit stálý monitoring reálného používání kol v Praze, celkem minimálně 5
 - monitorovaných hlavních cyklotras do roku 2020,
- stálá informační kampaň,
- spolupráce s městskými částmi, ostatními regiony a městy na propojení sítě cyklotras, spolupráce s evropskými partnery,
- dostatečné množství informačních tiskovin a map,
- provozování cykloinfocenter,
- naplňovat a aktualizovat webové stránky s aktivní zpětnou vazbou mezi městem a jeho uživateli.

3.5 Základní terminologie cyklistické infrastruktury

Zóna (oblast), komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel



Dopravním značením vymezená zóna (oblast) nebo komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel. Může být povolen vjezd omezené skupiny

vozidel (např. údržba, dopravní obsluha). Vyznačení v terénu je provedeno svislým dopravním značením a i v této oblasti může být vedena cyklotrasa.

BUS + cyklopruh (+ TAXI)



Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy jsou významným prvkem preference veřejné dopravy na komunikacích s vysokými intenzitami motorové dopravy a nedostatečnou propustností. Zajišťují přednostní jízdu autobusů veřejné dopravy, při umístění v pravém jízdním pruhu je však žádoucí legalizace užití takového pruhu i pro jízdní kola. Důvodem je eliminace bezpečnostně nepřijatelného stavu, kdy by cyklista jel vlevo od autobusů a vpravo od ostatních vozidel (tedy na rozhraní obou jízdních pruhů). S ohledem na platné právní předpisy není možné povolit jízdu cyklistů v jízdních pruzích pro autobusy, ve kterých je provoz řízen světelnými signály pro tramvaje (těmi se mohou řídit pouze tramvaje, případně autobusy a trolejbusy jedoucí ve vyhrazených jízdních pruzích). V Praze je přes **11 km** průjezdů ošetřených jako vyhrazené jízdní pruhy (nebo výlučné směry jízdních pruhů v křižovatkách) pro autobusy a cyklisty (příp. i taxi). Se zahrnutím cyklistů do buspruhů bylo započato v roce 2009 a bylo dokončeno v 1. pololetí 2010. V souladu s koncepcí odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy je většina vyhrazených jízdních pruhů časově omezena na období dopravních špiček, což snižuje přínos úpravy zejména pro cyklisty. S ohledem na podobu vodorovného značení (nově již bez dříve uváděného časového omezení) je svým způsobem úprava přínosná i mimo vymezené časy.

Cyklopiktokoridor



Integrační opatření cyklo dopravy napomáhající vnímání společného dopravního prostoru cyklisty a ostatními, především motorizovanými účastníky provozu: jednotliví uživatelé o sobě vzájemně lépe vědí a chovají se předvídatelněji = sdílení dopravního prostoru. Vodorovné dopravní značení, složené z piktogramu cyklisty a směrového znaku, vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů. Dopravní opatření, které velmi efektivně hospodaří

s prostorem komunikace a může být provedeno tam, kde kvůli nedostatečné šířce není možné provedení samostatného vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (resp. pro jízdní kola). Koridor, resp. prostor určený především pro cyklisty, jehož vyznačením pro účastníky provozu neplynou žádná další práva ani povinnosti jako v případě vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (princip sdílení prostoru).

Cykloobousměrka



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

Cyklopruh



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

Cyklostezka



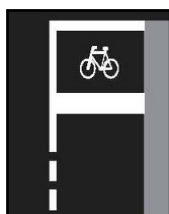
Stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená nejen cyklistům, ale i bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům. Vždy se jedná o stezku s obousměrným provozem a tak jak znázorňují jednotlivé dopravní značky, může se jednat o stezku pouze pro cyklisty (koloběžky, bruslaře) nebo o stezku pro cyklisty a chodce, případně pro cyklisty a chodce s odděleným pruhem pro zvýšení bezpečnosti. Vyznačení v terénu je provedeno svislým dopravním značením, při vyšších intenzitách nebo komplikovanějších poměrech je vhodné i vodorovné dopravní značení. Použití je povinné („Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista jich povinen užít" - Zákon 361/2000 Sb., § 57 Jízda na jízdním kole, odst. 1).

Cyklotrasa



Komunikace nebo průjezdy územím vhodné pro jízdu na jízdním kole. Vedena je především po komunikacích s minimálním nebo žádným automobilovým provozem. Vyznačení v terénu je provedeno svislým (výjimečně vodorovným) dopravním značením. Jedná se o situaci, kdy mohou být cyklisté s ostatními účastníky silničního provozu v přímém kontaktu, a proto zde pro všechny účastníky platí shodná pravidla silničního provozu. Snahou je samozřejmě vedení tras tak, aby se jednalo o automobilově nejméně zatížené úseky. V praxi lze tento požadavek v některých úsecích dodržet pouze obtížně.

Prostor pro cyklisty (V19)



Prostor pro cyklisty (V19) je umístěn v čele jízdního pruhu na křižovatkách řízených světelným signalizačním zařízením. Cyklistům umožňuje předřazení se před ostatní vozidla, což má výhody především bezpečnostní

(cyklista je před vozidly vidět, tudíž mu nehrozí boční srážka v souběžném směru), zdravotní (cyklista čeká před vozidly a není tolik obtěžován exhalacemi) a dopravní (cyklista vyjíždí jako první). Od roku 2009 jsou Prostory pro cyklisty (V19) zahrnuty v naprosté většině nově zřizovaných nebo obnovovaných světelných signalizačních zařízení, dále jsou dle místních možností prověřována doplnění i do stávajících.

Přejezd pro cyklisty



Přejezdy pro cyklisty slouží k příčnému překonání komunikací. Na rozdíl od jiných zemí jsou v Česku přejezdy pro cyklisty pouze vyznačeným koridorem pro příčný přejezd vozovky, **cyklista na přejezdu nemá přednost**. Jedinou výjimkou jsou přejezdy pro cyklisty řízené světelným signalizačním zařízením (semafony), na kterých cyklista jedoucí na signál "volno" (zelená) má přednost před vozidly odbočujícími ze souběžné komunikace rovněž na signál "volno" (obdobu odbočujících vozidel a přechodu pro chodce)¹⁰.

3.6 Média

Tato kapitola je věnována zejména na dva druhy médií, kterými jsou tištěná periodika a webové stránky. Jedná se o média, která největší měrou přispívají k propagaci a porozumění cyklistice. O dalších přínosech těchto médií je pojednáno přímo v textu. Nejrozšířenější média, rozhlas, televize a film zde nejsou detailněji popsána, přestože i zde se objevují pořady věnované pražské cyklistice, ale vždy se jedná pouze o střípky z mozaiky, nejčastěji v podobě krátkých agenturních zpráv. Výjimkou je snad jen plnohodnotný filmový dokument Auto*Mat, věnovaný cyklo versus auto dopravě v Praze.

¹⁰ Informační server pražské radnice [cit. 7. 1. 2011]. Dostupné na World Wide Web: <<http://doprava.praha-mesto.cz/%28k4o3r3etkce1ub45nrpe2g45%29/default.aspx?ido=7667&sh=-1527427493>>

Tento film je zmíněn v kapitole věnované občanským sdružením a iniciativám. Stejně tak je v kapitole Literární rešerše obsažena cyklistická problematika v knižním zpracování.

3.6.1 Tištěná periodika

Již od samého počátku rozvoje cyklistiky v českých zemích vznikla potřeba tištěného periodika. Klubová činnost, tak, jako v ostatních odvětvích lidské činnosti té doby, byla na vysoké úrovni a sdružovala velké množství členů. Tato kapitola je zaměřena na tištěná periodika s cyklotematikou. Výčet nebude zcela jistě taxativní, některá periodika vycházela velice krátkou dobu, některá pouze samizdatově. Dlouhá desetiletí v podstatě vycházel „pouze“ jediný časopis věnovaný cyklistice, který ale dokázal obsáhnout dění v tomto druhu sportovního a dopravního odvětví. Velký zvrat nastal po sametové revoluci v r. 1989. Byla to doba cyklistice zaslíbená. Tato doba byla vlastně průsečíkem několika významných faktorů, které měly zásadní vliv na cykloboom v ČR, Prahu nevyjímaje. Jednalo se zejména o otevření západního trhu, nástupu horského kola (MTB – mountainbike), které de facto znamenalo pro cyklistiku příliv tisíců nových nadšenců, a v neposlední řadě i nové technologie výpočetní a grafické techniky, tolik důležité pro kvalitní a poutavý tisk. Je pravdou, že tato doba byla hektická a mnohdy převládalo nadšení nad erudicí. Nebylo neobvyklé, že často zůstalo jen u jediného tištěného čísla. Během doby se na trhu profilovalo několik tištěných titulů, které vycházejí v intervalu od čtrnáctideníku přes měsíčník, až po dvouměsíčník. Některé z blíže specifikovaných titulů vydává bonusy v podobě tzv. „speciálů“, věnujících se např. významným světovým závodům nebo typům na cyklovýlety o prázdninách.

Cyklista – Cyklistika



Čtrnáctideník *Cyklista* začal vycházet již v r. 1884, takřka souběžně se vznikem České ústřední jednoty velocipedistů. Od počátku se zaměřoval především na klubovou činnost, referoval o jednotlivých výborových schůzích, přijatých ujednáních, stanovách apod. Protože se jednalo o zcela nové odvětví, nechyběly zde poutavé články o nových cyklovynálezech a technických vylepšeních. Samostatně se na stránkách *Cyklisty* rozebíralo cyklistické dění v zahraničí. Celý časopis je tipograficky v duchu secese, což mu dodává zvláštní náladu a např. reklamy na první kola a další cyklovýbavu jsou nádherně zpracovány a protože se v podstatě jedná o rytecké umění, zdobí často kanceláře nejednoho cyklonadšence i dnes. Časopis v podstatě vycházel s menšími či většími úpravami až do r. 1948, kdy byla cyklistika postavena na roveň ostatním sportům, ale pod kontrolou KSČ.

Na jednom ze zasedání této strany bylo rozhodnuto, že časopis věnovaný cyklistice bude vycházet od r. 1949 pouze jako měsíčník pro cyklistiku, krasojízdu a kolovou s názvem *Cyklistika*. V období totality vycházely především články poplatné době, takže čtenář měl pocit, že cyklistika se odehrávala především v zemích RVHP, o „pravdách“ světové cyklistiky hovořili experti z NDR a SSSR a úvodníky patřily takřka výhradně politickým tématům s cyklistikou nesouvisejícím. Bylo by neobjektivní, kdybych neuvedl, že i v tomto časopise vycházeli kvalitní články, které mapovaly vývoj naší i světové cyklistiky. Éra tohoto periodika skončila v r. 1991, kdy již tento časopis nebyl schopen obstát v konkurenci zcela nového typu časopisů, které se lišily především poutavým grafickým zpracováním a ze kterých sálala energie mladých a nadšených autorů - fandů cyklistiky.

Peloton



Úplně prvním a vlastně neohroženým titulem vycházejícím po sametové revoluci se stal měsíčník *Peloton*, který již od prvního čísla (r. 1991) mapoval dění v cyklo odvětví, a to v širokém záběru od domácí a světové cyklistiky, zcela novým pojetím v podobě testů kol, a to jak konkrétního modelu, tak hromadného testů kol stejné cenové kategorie a druhu. Cyklistika v té době se striktně rozdělila na cyklistiku silniční a cyklistiku horskou (tzv. MTB), kdy „horáci - bikeři“ začli jednoznačně převažovat nad „silničáři“. Horská kola tak začala ovládat domácí trh s cyklomateriálem. V časopise nechyběl důležitý adresář výrobců a prodejců kol (nezapomínejme, že internet byl ještě v plenkách). Kvalitní fotografie umocňovala dvoustrana v podobě fotoplakátu. I když časopis postupně obsahově reagoval na další nově vzniklá periodika, dá se říci, že se svým průměrným patnáctitisícovým nákladem patří ke stálícím na domácím trhu časopisů s cyklistickou tematikou.

Cykloservis



Cykloservis se poprvé objevil na pultech v září 1993. Protože se vždy jednalo o čtrnáctideník novinového typu, který nejprve vycházel zdarma a nebarevně, později za mírný poplatek (v současnosti za 12 Kč), kladl si za cíl pružně reagovat zejména na novinky na trhu s velotechnikou a dalšími cyklistickými produkty. Distribuce byla převážně v prodejnách kol, což byla záruka, že se dostane vždy do správných rukou. Dnes vychází v barevné podobě a kromě nabídky cykloproduktů obsahuje také krátké články o důležitých závodech nebo zážitky z cyklotreků u nás i v zahraničí. Pro svoji mírnou cenu se pyšní nejčtenějším cykloperiodikem.

Velo



Další měsíčník vycházející na kvalitním papíře. Oproti Pelotonu zaměřen mírně „lidověji“ ve smyslu líbivosti a klipovitosti. Záběr opět široký, nechybějí testy všeho, co souvisí s cyklistikou. Vychází od r. 1998. Zaměřen převážně na horskou cyklistiku. Ročník obsahuje dvě speciální přílohy a, to: Tipy na sezonu a Velotechnika – chystané novinky na následující rok. Nechybí rady jak správně trénovat, zdokonalovat techniku jízdy, ale i do čeho se obléknout a jak se správně stravovat.

Cykloturistika



Jak již název časopisu napovídá, jedná se ze strany vydavatele o reakci na neustále vzrůstající počet přívrženců cykloturistiky, tzn. využívání kola zejména k rekreaci a relaxaci, bez vážnějších sportovních ambicí. Vznik horského kola dal díky své konstrukci tomuto druhu cyklistického využití nový náboj. S kolem tohoto typu a s jeho mladším bratrem, kolem trekkingovým – krosovým (přechod mezi silničním a horským kolem), jsou vyjížďky v přírodě doslova pohádkou a balzámem. Časopis tak od roku 1994 mapuje naši krajinu z pohledu cykloturisty, přináší zprávy z cest od nás i zahraničí, mezinárodně srovnává podmínky k tomuto druhu cestování. Detailně, z pohledu praxe, rozebírá časopis nově vzniklé cyklotrasy a cyklostezky, informuje o nové cyklologislativě. Nemalou měrou do časopisu přispívají i samotní čtenáři. Lze napsat, že je to časopis pro aktivní rodiny, které mají tento druh cestování nejraději.

53 x 11



I když to z názvu není zcela zřejmé, pro sklaního fandu silniční cyklistiky je jasné, že název skrývá poměr počtu zubů mezi předním a zadním převodem, který využívá výhradně silniční cyklistika. Tento titul je nejmladší na trhu, vychází od r. 2007. Naplnil tak očekávání

silničářů volajících dlouhá léta po kvalitním plnohodnotném periodiku s odborným zaměřením na silniční cyklistiku, která je stále považovaná za jakýsi základní kámen na poli cyklistiky. Časopis se zaměřuje na současnost i historii silniční cyklistiky a to jak naší, tak světové. Přetiskuje rozsáhlé rozhovory hvězd tohoto druhu cyklistického odvětví, přináší přehled závodů a výsledkových listin a rubriky věnující se tréninkovým metodám a výživě.

City Bike

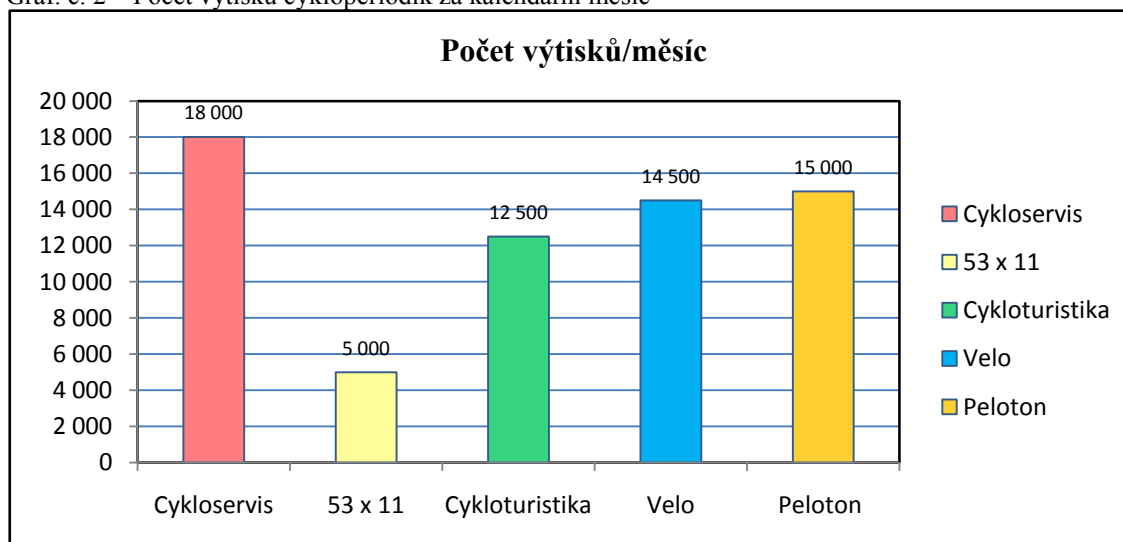


Posledním z uvedených periodik je měsíčník City Bike, který se vymiká hned z několika důvodů. Je jednoznačně nejmladším časopisem věnovaným cyklistice v české kotlině. První číslo vychází v březnu 2011. Jako jediný z představených časopisů se takřka výhradně zabývá pohybem kola v městském intravilánu. Nepřekvapí tudíž, že město Praha je pro tento časopis velkou inspirací. To, že se vydavatelé rozhodli pro vydávání nového periodika, jen potvrzuje, že se jedná o problematiku velice sledovanou a předpokládá že městská cyklistika bude mít, tak jako v jiných evropských metropolích, spoustu příznivců. Uvedený titul nebyl kvůli chybějícím údajům o prodeji zahrnut do níže uvedeného grafu.

Grafické znázornění situace na trhu v r. 2011 podle nákladu

Z důvodů objektivity je náklad počtu výtisků převeden na stejnou časovou jednotku, a to jeden měsíc.

Graf. č. 2 – Počet výtisků cykloperiodik za kalendářní měsíc



Zdroj: data poskytla jednotlivá vydavatelství, zpracování vlastní

Z uvedeného výčtu vyplývá, že periodika s cyklistickou tematikou si našla na mediálním trhu svoje místo a přináší čtenářům ucelený pohled do světa cyklistického dění. Až na malé výjimky, si získala svoje stálé čtenáře - odběratele. Společně s webovými stránkami se stejným zaměřením se časopisy staly základním vodítkem mapujícím veškeré události v popisované problematice. Žádné zásadní změny v nasycenosti trhu nejsou očekávány, ale není vyloučeno, že může vzniknout konkurenční časopis, který se pokusí ukrojit část z pomyslného mediálního koláče. Pro cyklistu jedině dobře.

3.6.2 WWW. Stránky

Tato kapitola je zaměřena především na nejdůležitější nebo specifické internetové stránky věnované informacím o pražské cyklistice. Jednoznačnou výhodou uvedených stránek je, že tyto stránky v rukou zkušeného správce dokážou velice rychle reagovat na změny, a protože zatím neexistuje a s největší pravděpodobností ani nebude existovat tištěný cyklistický deník, stávají se tak nenahraditelným pomocníkem zejména v aktuálnosti zpráv. Další nespornou výhodou je množství dat a informací a v neposlední

řadě interaktivita. Uvedené stránky se staly jedním ze základních pramenů v čerpání informací k dané problematice. Problémem internetových informací nadále zůstává důvěryhodnost, a proto je důležité, pokud to lze, data porovnávat z několika na sobě nezávislých zdrojů. Záleží na konečném uživateli, jak získané informace zpracuje a do jaké míry je označí za důvěryhodné.

www.magistrat.praha-mesto.cz

Na těchto stránkách pražského magistrátu uživatel najde v sekci *Doprava záložku Praha cyklistická*, ve které je množství informací s danou problematikou. Stránky vyžadují hlubší prostudování, protože na první pohled nepůsobí úplně přehledně, ale po kratším seznámení s řazením informací, kterých je opravdu hodně, si uživatel zvykne na rychlé vyhledání potřebné informace. Je možné shrnout, že tyto stránky jsou nejen pro laickou veřejnost, ale cenné údaje si v nich najde i odborník na cyklodopravu. Souhrnné informace předkládají údaje od aktuálního počasí a srážkové aktivitě, přes zápisy z jednání *Komise Hl. města Prahy pro cyklistickou dopravu*, po rozhovory se známými osobnostmi, pro které se kolo stalo součástí jejich každodenního života. Mezi těmito vrcholy leží spousta důležitých informací, bez kterých se při jízdě na kole Prahou jen velice těžko obejdete. Radnice zaslouží za tyto stránky zdvižený palec.

www.prahounakole.cz

Jedná se o nezávislý web, který vzniká ve spolupráci s občanským sdružením Auto*Mat. Tyto stránky si kladou za cíl být informačním i asistenčním pomocníkem všem aktivním i potencionálním cyklistům. Asistence spočívá zejména ve zpracování trasy z místa A do místa B a v případě potřeby také zajištění cykloprůvodce pro bezpečné ukázkové projetí touto trasou. S nadsázkou jde říci, že se vlastně jedná o cyklistického šerpu. Stránky přinášejí informace ze světa městské cyklistiky, sledují nastalé změny, informují o zajímavostech, ale i o dění na magistrátu a v občanských sdruženích. Uživatel zde dále najde pozvánky na cyklistické akce, i inspiraci a konfrontaci s cyklistickým děním v zahraničí. Stránky si mj. kladou za cíl aktivně zapojovat uživatele do procesu rozhodování o důležitých věcech týkajících se budoucnosti městské dopravy a nejen jí. Za

zmínku stojí i velice dobře zpracovaná pražská cyklomapa, do které jsou průběžně zaznamenávány každodenní zkušenosti pražských cyklistů. Někdy se stane, že tyto vylepšené varianty jsou z hlediska sjízdnosti a bezpečnosti lepšími, než originální trasy značené magistrátem. Mapa obsahuje takové podrobnosti, jakými jsou např. značení povrchu, výškopis či nebezpečná místa. K velice užitečným radám patří informace a rady, jak se bezpečně pohybovat v městském provozu, jak vyžrát na problematické křižovatky, kruhové objezdy a další cyklistické strašáky. Samozřejmostí webu je možnost diskuze k dané problematice. Stránky jsou velice příjemné a pravidelně aktualizované, se zaměřením převážně na širokou cyklistickou veřejnost a praktické rady přímo z terénu.

www.nakole.cz

Jedná se o jedny z prvních stránek věnujících se cyklistické problematice, zahrnující jak sportovní vyžití, tak cyklistickou dopravu. Nejedná se výhradně o pražskou problematiku, nicméně městské cyklistice je zde věnována zvláštní kategorie. Součástí je i webové fórum, kde se poměrně často diskutuje právě o dopravní cyklistice. Stránky jsou dále zaměřené na cykloturistiku, nové trendy, jsou zde prezentovány testy kol. Web obsahuje také užitečný bazar kol a cyklistických doplňků. Jedná se subjektivně o méně zdařilé stránky.

www.cyklostrategie.cz

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy jsou odborné stránky Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu, které by měly sloužit zejména těm uživatelům, kteří chtějí aktivně zlepšovat podmínky pro cyklisty v ČR. Mottem těchto stránek je, aby přestalo být kolo chápáno pouze jako sportovní náčiní a aby naopak bylo vnímáno jako jeden z dopravních prostředků, součást módních trendů a životního stylu všech společenských vrstev. Stránky mají velice přehledné řazení informací s barevným podkreslením a zajímavé grafické zpracování. V jednotlivých sekcích: *Cyklodoprava*, *Cyklopolitika*, *Cykloturistika*, *Cykloinfrastruktura* a *Cyklodata* se můžeme detailně a na poměrně slušné úrovni seznámit s velkým množstvím informací. Jedná se velice dobře zpracované a vedené stránky.

Jednostranně zaměřený web, který spravuje parta cykloaktivistů. Stránky jsou zaměřeny na pořádání cyklojízdy centrem Prahy, které jsou zejména oslavou svobodného pohybu, ale také podnětem k širší diskuzi o cyklistické problematice. Na jednu stranu jsou tyto akce hojně podporovány, na druhou však tyto cyklohappeningy mnohdy balancují na hraně zákonnosti a někdy i za ní. Stránky nejsou pravidelně aktualizovány a i když mají mapovat situaci v několika dalších krajích, příliš se jim to nedaří.

Díky médiím, tištěným i elektronickým, se cyklistika dostává do povědomí velkého množství lidí, kteří jsou naladěni na stejnou vlnu. Jak vyplynulo z dotazníkového šetření (viz. kapitola 4.1.1), po známých a přátelích jsou právě tato média nejčastěji využívaným zdrojem informací o cyklistice i inspirace pro výlety a jízdy na kole. Díky médiím je široká veřejnost informovanější a vzdělanější v této problematice, což přispívá k větší bezpečnosti nejen cyklistů samotných, ale i ostatních účastníků silničního provozu. V neposlední řadě jsou média důležitá z hlediska reklamy a propagace cyklistiky.

3.7 Parkování kol

Možnost parkování kol je důležitým článkem v řetězu cyklistické dopravy. Pro ilustraci si představme, že bychom vlastnili automobil bez možnosti ho vhodně a zákonně zaparkovat. Jakmile se objeví již jen náznak tohoto problému, okamžitě se začne hledat řešení. Co se týče parkování kola, je situace poněkud odlišná. Cyklistů v Praze neustále přibývá, ale řešení možnosti kolo v cíli zaparkovat velmi chybí.

Pokud jde o základnu, tedy cyklistovo bydliště, je věc ve většině případů vyřešena. Málokdo si koupí kolo bez možnosti, aby ho mohl mít kde skladovat (parkovat). Jestliže však cyklista vyrazí z bodu A do bodu B a v bodě B nějakou dobu zůstane, nastává problém: „Kam s ním“? Tato známá otázka Jana Nerudy je a bude stále aktuální. V době platnosti původního Zákoníku práce (č. 65/1965 Sb.) tento předpis zaměstnavateli ukládal povinnost zajistit bezpečnou úschovu nejen svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání, ale i obvyklých dopravních prostředků, myšleno kol nebo motocyklů. Toto ustanovení bohužel (pro cyklisty) v novém Zákoníku práce (č. 262/2006

Sb.) již nenalezneme. Záleží tak pouze na ochotě zaměstnavatele zajistit vhodné parkovací stání pro kola zaměstnanců. Skutečnost je však taková, že mnohdy právě kvůli nemožnosti bezpečného uložení kola v zaměstnání, zaměstnanec raději zvolí jiný druh dopravy.

3.7.1 Cyklistické stojany

Obdobně neutěšená situace je s cyklistickými stojany. Každý z cyklistů se již s cyklistickým stojanem setkal. Většinou však šlo o stojany více či méně nefunkční, kde nebyl problém si v lepším případě kolo poškodit, v horším pak o něj přijít úplně. Při pohledu na některé druhy stojanů mě napadá, že je nemohl vyrobit člověk, který na kole někdy jezdil.



Správný stojan by měl být především jednoduchý, pokud možno bezúdržbový, měl by být konstruován tak, aby byl vhodný pro všechny typy kol, materiál by v žádném případě neměl kolo poškodit, měl by být dostatečně masivní, tak aby nebylo pro případného nenechavce jednodušší překonat odpor stojanu, než zámku kola. Měl by být také dostatečně vysoký a tudíž vhodný k uzamčení zejména rámu, jakožto nejcennější části kola. V ideálním případě by měl stojan být spojen pevně se zemí a v neposlední řadě by měl stojan splňovat i funkci estetickou, tedy i bez kola by měl působit minimálně nerušivě, ale zároveň by ze stojanu mělo být patrné, že jde o stojan pro kola a ne o umělecké dílo.

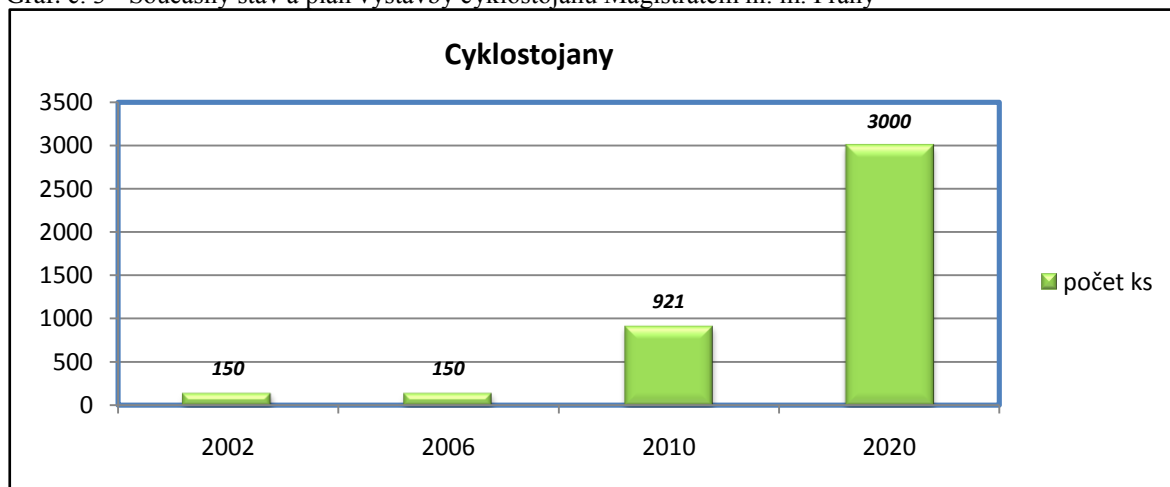


Podle naznačeného výčtu podmínek, jak by měl vypadat dobrý stojan je zřejmé, že se značně liší od stojanů, na které jsme si všichni zvykli. S tímto novým popisem bychom měli spíš hovořit o cykloopěradle, protože kolo by se o stojan mělo opírat, nemělo by v něm stát, jak se často děje. Samozřejmě, že i původní stojany, často velmi pěkně řešené, mají své opodstatnění, ale pouze pro krátkodobé uložení kola nebo kola, které máme pod dozorem. Jako stojan, kde kolo můžeme v relativním klidu uzamknout na delší dobu, je toto řešení zcela nevhodné.



Pražský magistrát se tuto neutěšenou situací rozhodl řešit v rámci Rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v Praze (akce „Stojany pro Prahu“). Stojan vybraný magistrátem takřka do puntíku splňuje podmínky kvalitního stojanu popsaného výše. V uplynulé dekádě umístilo město na území Prahy 921 stojanů. Kolem těchto stojanů se rozpoutala veřejná diskuze, kdy byl magistrát kritizován za to, že stojany jsou předražené a jsou umísťovány na nevhodných místech. V tomto konkrétním případě bych se radnice zastal, protože cena 6 000 Kč za kvalitní provedení a takřka zaručenou nezničitelnost je cena přiměřená. Pokud jde o umístění stojanů, musí se magistrát řídit nejen vhodností umístění, ale také rozdělovat svěřené finanční prostředky do všech městských částí, tudíž v některých lokalitách by mohlo být jistě stojanů daleko víc. Následující graf popisuje nárůst počtu stojanů umístěných magistrátem na území Prahy.

Graf. č. 3 - Současný stav a plán výstavby cyklostanů Magistrátem hl. m. Prahy



Zdroj: Magistrát hl. m. Prahy

(Předpoklad pro rok 2020 vychází z počtu instalovaných stojanů v období 2006 – 2010.)



Se zajímavým nápadem přišla společnost Ekolo zabývající se výrobou elektrokol. Protože byla jedním z kritiků nevhodnosti umístění nových stojanů, a protože věděla, že k umístění stojanu, který je pevně spojen se zemí, je potřeba přibližně dvanácti úředních razítek, rozhodla se pro výrobu mobilních stojanů, které poskytuje majitelům pohostinství,

obchodů apod. zcela zdarma formou dlouhodobého zapůjčení. Stojany jsou masivní a zalité do betonového kvádru. Na stojanu je umístěna malá reklamní plocha k dalšímu využití. V případě potřeby lze se stojanem manipulovat. Je patrné, že tato společnost si od instalování stojanů slibuje zejména nárůst prodeje jí vyráběných elektrokol, ale v druhé řadě pomůže i o zvýšení klientely podnikům, které si stojan pronajmou. Cyklistický návštěvník Prahy rozhodně neřeší, jestli stojany zajistilo město nebo soukromý podnikatel, důležitá je funkčnost stojanu vhodnost umístění a jejich počet. V tomto případě se dobře doplňují.

3.7.2 Úschovny kol



Úschovny jsou vlastně chráněné prostory pro dlouhodobé odstavení jízdního kola. Zřizují se ze své podstaty tam, kde je velký pohyb cyklistů. Dobrá úschovna by měla být oplocená, zastřešená a uzamykatelná nebo hlídaná ostrahou. Nejčastěji se úschovny zřizují v areálu pracovišť s velkým počtem zaměstnanců, ve

školách, ale také jakou součást nádraží. Do jisté míry lze mezi úschovny kol počítat dnes již téměř nefunkční kolárny v suterénech panelových či jiných obytných domů. Úschovny kol disponují např. Wilsonovo nádraží, nádraží Praha – Vršovice, Masarykovo nádraží nebo nádraží Praha – Smíchov. Z veřejných institucí využívá tento druh zabezpečení jízdního kola ZOO Praha v Tróji. Na větší rozšíření úschoven si Praha bude muset pravděpodobně počkat do doby, než se počet cyklistů zvýší na tolik, že je budou sami vyžadovat.

O dalších způsobech parkování jízdního kola, kterými jsou např. speciální cykloboxy nebo dokonce parkovací cyklodomy jen okrajově. V prvním případě se jedná o speciální boxy, určené výhradně pro kolo, které je v něm dokonale chráněno jak před povětrnostními vlivy, tak před případnými nenechavci. V druhém případě si představme podzemní nebo nadzemní garáže, ale pro kola. Jedná se o řešení tam, kde má cyklistická doprava dlouholetou tradici, podporu a tím pádem i velký počet aktivních cyklistů. Mezi takové země patří zejména Švýcarsko, Nizozemí nebo Belgie.

Je v zájmu všech obyvatel Prahy, aby cyklistických stojanů přibývalo. Tam kde budou stojany, budou i cyklisté. Tím dojde k oživení města a jeho lepší průjezdnosti, protože cyklista nemůže sedět zároveň na kole a zároveň v autě. Tak jak je patrné z dotazníkového šetření, otázka bezpečného uložení kola v cíli cesty je velkou překážkou v používání jízdního kola pro každodenní potřebu. Proto tento problém volá po znovuzavedení povinnosti zaměstnavatelů zabezpečit zaměstnancům bezpečné uložení jízdního kola. Podobnou povinnost by mohli mít majitelé provozoven. Oběma skupinám vyplatilo.

3.8 Metody sčítání cyklistů

Sčítání cyklistů patří k základní metodě, jak zjistit využitost tímto druhem dopravy na měřeném místě. Sčítání obecně obstarává údaje o počtech, jedná se ve své podstatě o sběr dat, která jsou dále vyhodnocována a použita pro konkrétní potřeby.

Sčítání cyklistů probíhá v Praze cíleně od roku 2002. Do roku 2005 tato měření byla prováděna spíše sporadicky, na malém počtu vybraných profilů. Od roku 2005 byl dán sčítání určitý řád a měření probíhalo cca na 60 profilech. Polovina měřících bodů se nacházela v centru Prahy, zejména na pražských mostech. Zbytek měřících bodů se nacházel na profilech bezmotorových, kde se kromě cyklistů počítali také chodci, případně bruslaři. V tomto období byla používána výhradně manuální metoda, kdy pracovník – sčítač zaznamenával přímo v terénu počty cyklistů. Tato metoda měla řadu nevýhod, protože sčítání probíhalo v přesně určený den, nejčastěji jedenkrát ročně. Meziroční srovnání pak muselo nutně počítat např. s chybou vlivem počasí, které mnohdy znatelně ovlivnilo naměřené údaje.

S potřebou získání daleko většího množství dat tak, aby měly řádnou vypovídací schopnost, bylo od této, do jisté míry primitivní metody, upuštěno. Díky technické, ale i organizační možnosti byly od května 2009 zprovozněny 4 elektronické automatické sčítače, které jsou schopny poskytovat data v požadovaném množství a kvalitě, bez potřeby přímého lidského zásahu. Tato zařízení jsou schopna v hodinových nebo patnáctiminutových intervalech, 24 hodin denně, 356 dní v roce, zaznamenávat počty nejen cyklistů, ale také chodců nebo in-line bruslařů.

Samozřejmostí pro tato zařízení je možnost data přenášet do PC, některá umožňují i dálkový přenos pomocí webového rozhraní. Zařízení jsou napájena baterií s desetiletou životností. Protože ani cena těchto zařízení není nikterak přemrštěná, stávají se nedílnou součástí při sčítání nejen cyklistů.

Pražský Magistrát ve spolupráci s Technickou správou komunikací v současnosti rozšířil počet měřených lokalit na 10 a v roce 2010 bylo započato rozšíření na plánovaných 28 automatických sčítačů, pokrývajících celé území Prahy.

Tab. č. 2 – Umístění automatických sčítačů

cyklotrasa	profil	umístění	sledováno	data	provoz
A 1	cyklostezka	pod Lahovickým mostem	jízdní kola	on-line	od 27.10.2009
A 1	cyklostezka	nábřeží Kapitána Jaroše, cca 200 m západně od Hlávkova mostu	jízdní kola	on-line	od 28.10.2009
A 2	cyklostezka	Podolské nábřeží, cca 150 m jižně od Vyšehradského tunelu	jízdní kola	on-line	od 4.11.2009
A 2	cyklostezka	Rohanské nábřeží, mezi Hlávkovým mostem a ulicí Ke Štvanici	jízdní kola	on-line	od 1.5.2009
A 17	vozovka	V Šáreckém údolí, u zastávky Žežulka	jízdní kola	on-line	od 1.5.2009
A 22	cyklostezka	pod Jižní spojkou, 50 m severně od přejezdu pro cyklisty	jízdní kola	on-line	od 6.11.2009
A 23	cyklopruhy	Vršovická, u vršovického nádraží	jízdní kola	on-line	od 28.10.2009
A 24	Vozovka	Netlucká, na okraji Dubče	jízdní kola	on-line	od 28.10.2009
A 26	Chodník	Kolčavka, u podjezdu Čuprovy ulice	jízdní kola	on-line	od 28.10.2009
A 160	Vozovka	Trojský ostrov, severní rampa mostu přes Plavební kanál	jízdní kola	on-line	od 5.11.2009

Zdroj: Magistrát hl. m. Prahy

Šetření v této problematice provedlo také občanské sdružení Oživení ve spolupráci s portálem Prahou na kole.cz. Sčítání probíhalo pouze ve středu 16. a 23. 6. 2010 v dopolední a odpolední špičce, ale i přes tento malý vzorek dat byly výsledky více než zajímavé.

Oproti automatickým měřičům (šetření bylo prováděno manuální metodou fyzicky přítomným sčítačem), které jsou záměrně umístěny v širokém rozptylu a mapují různé profily a lokality, bylo sčítání tohoto sdružení zaměřeno na nejužší centrum Prahy, kde je značný automobilový provoz. Oproti automatickému měřiči bylo kromě počtů možno zjistit i přesný pohyb (např. způsob projíždění křižovatkou, porušování dopravních předpisů apod.), rozlišit muže, ženy a děti. Již toto zjišťované kritérium přineslo očekávané zjištění, že podíl žen a dětí je pouze 20 %, což svědčí o velice problematickém a nebezpečném průjezdu centrem Prahy. Měření probíhalo na tak dopravně vytížených křižovatkách, jakými jsou např. Výtoň, Palackého nám., Národní divadlo, Alšovo nábřeží nebo Klárov. Nejzatíženějším místem je podle tohoto zjištění Výtoň, kde je denní odhad 2600 cyklistů. Nečekaně frekventované jsou křižovatky hluboko v centru města. Křižovatka u Národního divadla zaznamenala průjezd přes 1400 cyklistů. Vzhledem k tomu, že tato křižovatka cyklistům nabízí jen stání v kolonách, zakázaná odbočení a přelidněné chodníky, jde o poměrně velké číslo. Hodně cyklistů jezdí kolem Výstaviště (600), kde je silný směr ve Stromovce (560), a ulic Dukelských Hrdinů (470, průjezd mezi D.H. a Stromovkou 360 v obou směrech). Při Nábřeží kpt. Jaroše je ale intenzita na třídě Dukelských Hrdinů už jen 400 (a to včetně užívaného směru od Letné). Takové oslabení naznačuje, jak moc je zmíněná křižovatka pro cyklisty odrazující.

Alarmujícím a pochopitelným zároveň, je i zjištěný údaj o porušování dopravních předpisů. Jízda na červenou dosáhla na křižovatce kpt. Jaroše až 40 %, mezi další porušení patří jízda po chodníku nebo nerespektování pěších na přechodu pro chodce.

Naměřené údaje jsou poměrně překvapující a do jisté míry vyvracejí názor, že upravovat centrum pro cyklisty je nesmyslné, protože ho stejně nevyužívají. Počty cyklistů jednoznačně dokazují, i když se jedná o pouhý odhad, že jsou tato, pro cyklistu problematická místa, poměrně často využívána. Pražským radním by měl tento výzkum napovědět, že po malých úpravách by se stal pohyb cyklistů daleko bezpečnější a jejich počet by dále narůstal.

3.9 Financování

3.9.1 Strukturální fondy EU



Evropská unie v rámci kohezní politiky usiluje o rovnoměrný hospodářský a společenský rozvoj všech členských států a jejich regionů. Cílem této evropské politiky soudržnosti je vyváženost (zmírnění rozdílů) životní a ekonomické úrovně mezi jednotlivými členskými státy tak, aby se rozdíl mezi chudšími a bohatšími zeměmi co nejvíce zmenšoval. Dalším cílem této politiky je, aby Evropská unie jako celek dokázala obstát ve světové konkurenci. Toto evropské úsilí o udržitelný rozvoj soudržné společnosti se souhrnně nazývá **evropská politika hospodářské a sociální soudržnosti (HSS)**. HSS patří vedle politiky zemědělské k nejdůležitějším evropským agendám, na kterou EU vynakládá více než třetinu svého společného rozpočtu. HSS je naplňována prostřednictvím Strukturálních fondů a Fondu soudržnosti.

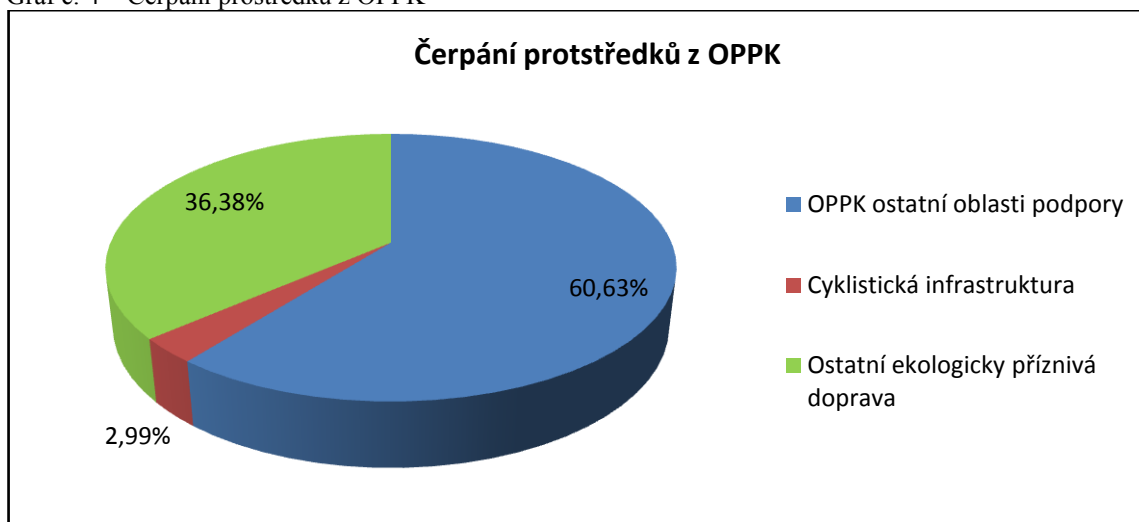
EU se při realizaci kohezní politiky řídí schválenými **Strategickými obecnými zásadami Společenství**, v nichž jsou definovány úkoly politiky HSS pro období 2007 – 2013. Každý ze členských států vytváří svůj **Národní rozvojový plán** popisující hlavní rozvojové problémy země. Strategické cíle, způsob řízení a koordinace politiky HSS v ČR, popisuje **Národní strategický referenční rámec**, který mj. určuje jednotlivé operační programy pro realizaci politiky HSS.

Strukturální fondy jsou obecně určeny pro chudší nebo jinak znevýhodněné regiony. Existují dva strukturální fondy. Pro rozvoj cyklistické infrastruktury v Praze je důležitý pouze **Evropský fond pro regionální rozvoj (EFDR)**, ze kterého jsou financovány mj. projekty investic do dopravní a technické infrastruktury a podpora životního prostředí. Jedná se o základní programový dokument ČR pro využívání fondů EU v období 2007 – 2013.

V období **2007–2013** je a bude v České republice využíváno 26 operačních programů, které jsou rozděleny mezi tři cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Jedním z cílů je cíl **Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost**, pod který v ČR spadá pouze Praha (Praha převyšuje ekonomickými ukazateli výrazně ostatní části naší republiky a proto nesplňuje kritéria pro příjem prostředků z finančně nejobtívnějšího cíle

politiky soudržnosti Konvergence, jenž je určen na přeměnu ekonomiky méně vyspělých regionů a států Společenství) se dvěma operačními programy. Využitelným pro cyklistiku je pouze **Operační program Praha – Konkurenceschopnost (OPPK)**, který je určen především na podporu investičních projektů zaměřených na podporu veřejné dopravy a dopravní dostupnosti v Praze současně se zlepšováním životního prostředí v dané lokalitě. Realizace projektů musí probíhat na území hl. m. Prahy. Z fondů EU je pro OPPK vyčleněno **234,94 mil. EUR**, což činí přibližně 0,9% veškerých prostředků určených z fondů EU pro Českou republiku. Program je financován z EFDR a řídicím orgánem je Magistrát hl. m. Prahy. Program je dále členěn na 4 prioritní osy (logické celky), které jsou dále členěny do tzv. oblastí podpory, které ještě více konkretizují, jaké typy projektů mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny. Cyklistická doprava spadá do **Oblasti podpory 1.1.** v rámci které mohou být realizovány projekty ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy. Na tuto oblast je z fondů EU vyčleněno **92,5 mil. EUR**, tj. 39,3% z OPPK.

Graf č. 4 – Čerpání prostředků z OPPK



Zdroj: vlastní zdroj (data strukturální fondy EU)

V období 2007 – 2013 byly v oblasti cyklistické infrastruktury podpořeny čtyři projekty v celkové výši cca **7 mil. EUR** (viz tab. č. 3).

Tab. č. 3 – Přehled realizovaných projektů čerpajících z fondů EU

název projektu	rok realizace	čerpáno Kč
Cyklistická stezka Malá Chuchle - Lahovice	2009	7 157 373,00
Rokytká - rozvoj území - cyklostezka	2009	92 763 050,00
Cyklo-zavěšená lávka Lahovice	2009	57 777 022,80
Cyklostezka A1: Klárov - podjezd pod Mánesovým mostem	2009	17 980 210,99

Zdroj: Strukturální fondy EU

Zajímavým zjištěním je, že v předchozím období možnosti čerpání z fondů EU (2004 – 2006), Praha v rámci Programového dokumentu pro cíl 2 (předchůdce OPPK) nevyužila evropské finance na projekty spojené s cyklistikou. V tomto období, kdy se ČR teprve učila tomuto novému způsobu financování, byly realizovány projekty s vyšší prioritou. Přesto možnosti čerpání v rámci fondů EU zůstávají významnou součástí financování rozvoje cyklistiky na území Prahy.

3.9.2 Státní fond dopravní infrastruktury



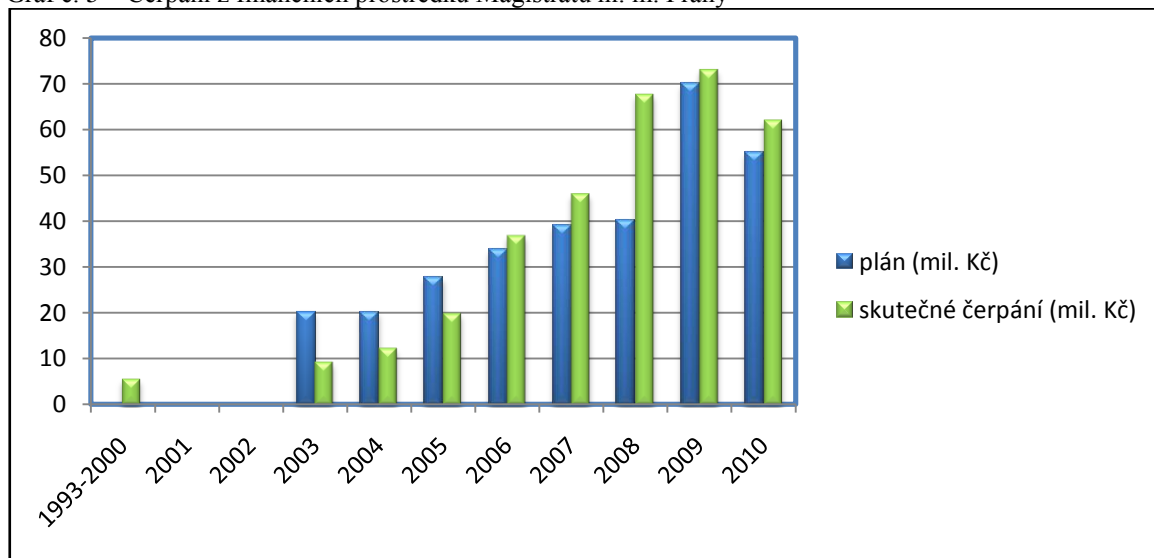
Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je zřízen zákonem 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000. Účelem Fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby Fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu. Mezi tyto příspěvky patří od r. 2008 také poskytování prostředků na výstavbu a údržbu cyklostezek. Praha využila možnost čerpání pouze v r. 2009, kdy byl fondem poskytnut příspěvek na **Cyklostezku pod Vítkovem v celkové výši 14 mil. Kč, což činí 65 % celkových nákladů na výstavbu.** V ostatních letech Praha o příspěvek nežádala, což je myslím vzhledem k celkově velkému nedostatku finančních prostředků pro tento druh dopravy škoda.

Pro r. 2011 jsou SFDI vydána Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu cyklistických stezek na opuštěných drážních tělesech. Údaje o žádostech, příp. poskytnutých příspěvcích nejsou k březnu 2011 známy.

3.9.3 Magistrát hl. m. Prahy a městské části

Posledním významným zdrojem jsou prostředky z rozpočtu MHMP a jednotlivých městských částí, které se v průběhu let 1993 až 2010 měnily způsobem uvedeným v grafu č. 5. Jedná se o prostředky nejen na investice do budování nových cyklostezek, ale také na řešení dopravních opatření nebo rozličných oprav a úprav spojených s touto problematikou.

Graf č. 5 – Čerpání z finančních prostředků Magistrátu hl. m. Prahy



Zdroj: Magistrát hl. m. Prahy

Z uvedeného grafu je patrné, že rozvoj cyklistické infrastruktury a s ním spojených investic vzniká v podstatě až v r. 2003, a to zejména založením pracovní skupiny pro cyklistiku, přijetím zásadního usnesení Rady HMP o integraci cyklistické dopravy v dopravním systému města z téhož roku. Tento vzestupný trend byl dále posílen jmenováním Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu v r. 2007. Prostředky byly navyšovány adekvátně s přibývajícím prvky cyklistické infrastruktury. Zatímco do r. 2006 šlo zejména o budování nových cyklostezek a cyklotras, v r. 2007 se k nim připojily další integrační opatření v hlavním dopravním prostoru.

4 VLASTNÍ PRÁCE

4.1 Výzkum cyklistické dopravy v Praze

4.1.1 Výzkum GfK Czech, s.r.o. pro Technickou správu komunikací (TSK)

V letech 2002, 2008 a 2010 společnost GfK Czech, s.r.o. provedla pro TSK podrobný výzkum cyklistické dopravy v Praze. Bohužel při prvním výzkumu v roce 2002 došlo k ovlivnění respondentů chybnou uvozující větou. Ačkoli měl být dotazník zaměřen na většinovou populaci, věta jednoznačně odkazovala na vyplnění dotazníku s cyklistickou tematikou. Tím bylo zapříčiněno, že respondenti, kteří se o tuto problematiku nezajímají, hned v úvodu dotazování odmítli a tím statisticky významně ovlivnili skupinu cyklistů oproti necyklistům.

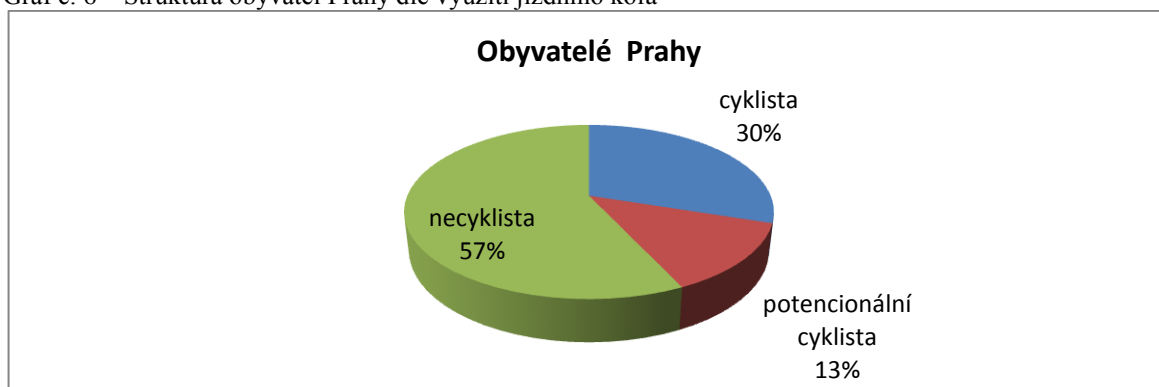
V letech 2008 a 2010 byl položen respondentům internetový dotazník tak, aby předem netušili, čeho se bude výzkum týkat. Relevantní data jsou zatím shromážděna jen za tyto dva roky, tzn., že ještě není možné vysledovat trendy a odhadnout budoucí vývoj s žádoucí mírou pravděpodobnosti. Byly ale získány informace o struktuře cyklistů, jejich motivacích, potřebách, o jejich spokojenosti a zdrojích informací. Tyto informace lze využít pro zlepšení podmínek k provozování cyklistiky. Výsledky tohoto výzkumu byly roztříděny, analyzovány a vybrána podstatná fakta, která byla následně shrnuta a interpretována tak, aby přesně a výstižně popsala současný stav a možnosti využití cyklistické dopravy v Praze. V oblastech, kde je to vypovídající a zajímavé, je prezentováno srovnání dat za uvedené 2 zkoumané roky.

Cílovou skupinou výzkumu byly osoby žijící v Praze ve věku 15 – 69 let, tato skupina byla projektována na celou populaci Pražanů a celkem bylo dotazováno cca 1000 respondentů. Metodou výzkumu bylo v roce 2010 dotazování na online panelu, v roce 2008 byla použita kombinace online panelu a telefonického dotazování na pevných linkách, rozhovor byl řízen dotazníkem.

Výzkum rozdělil respondenty v obou letech do třech segmentů a vytvořil odhady složení obyvatelstva Prahy dle ochoty využít cyklistickou dopravu v případě odstranění všech objektivních bariér. V roce 2010 vypadalo toto složení následovně:

- cyklista (jezdí po Praze alespoň 1x měsíčně) v roce 2010 jich bylo 30%, tj. 282 tis. Pražanů,
- potencionální cyklista (jezdí na kole po Praze méně nebo vůbec, ale při odstranění bariér by jezdil více) v roce 2010 jich bylo 13 %, tj. 122 tis. Pražanů,
- necyklista (nejezdí a nejezdil by ani při odstranění bariér) v roce 2010 jich bylo 57 %, tj. 544 tis. Pražanů.

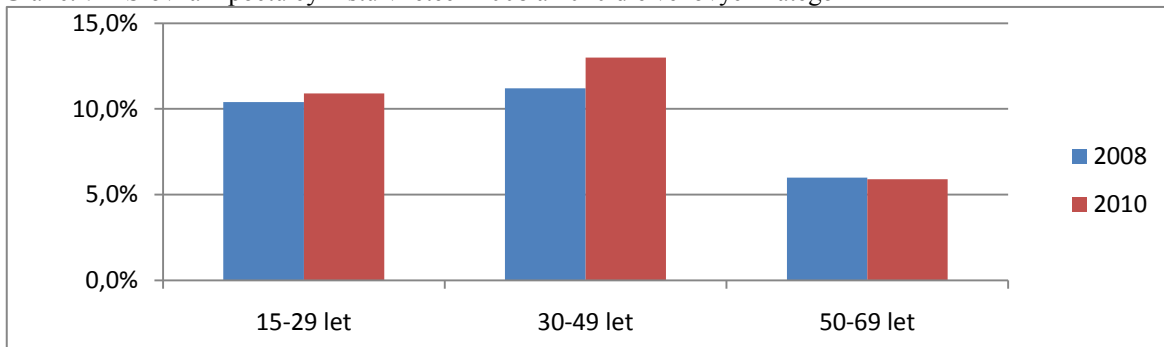
Graf č. 6 – Struktura obyvatel Prahy dle využití jízdního kola



Zdroj: data z výzkumu GFK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

Oproti roku 2008 mírně vzrostl počet cyklistů a poklesl počet potencionálních cyklistů, ale změny jsou na hranici statistické významnosti. Interpretace je taková, že necyklisti trvají na svém a cyklistickou dopravu považují za nevhodnou alternativu dopravy v Praze i po zmírnění bariér.

Graf č. 7 - Srovnání počtu cyklistů v letech 2008 a 2010 dle věkových kategorií

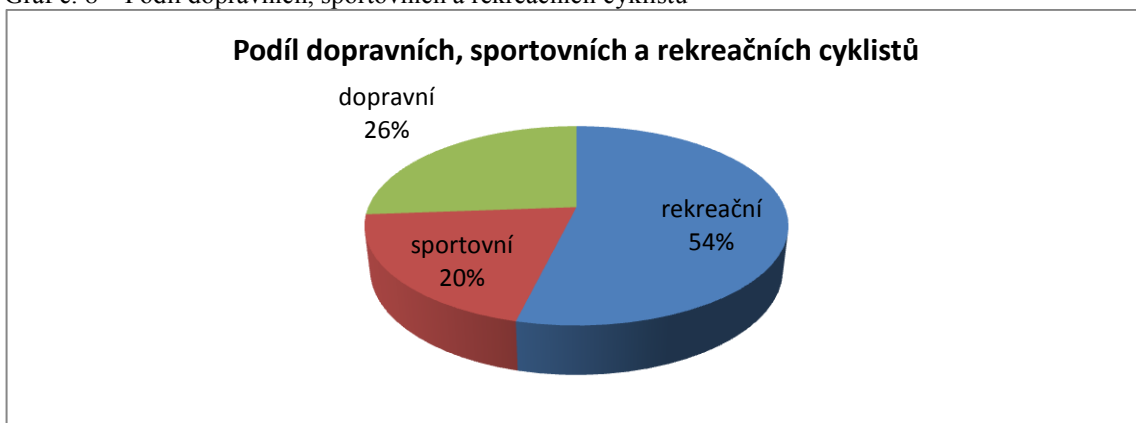


Zdroj: data z výzkumu GFK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

Nejvíce aktivních cyklistů je ve věkové skupině 30-49 let, kde byl zaznamenán i nejvyšší nárůst cyklistů oproti roku 2008, a to o 2%, tj. 17 tis. cyklistů. Zde je patrný vliv zájmu o zdravý životní styl, který se nejsilněji projevuje právě u této věkové kategorie.

Segment cyklistů a potencionálních cyklistů byl dále rozčleněn dle charakteru využití cyklistiky na rekreační, sportovní a dopravní. Výsledky znázorňuje následující graf:

Graf č. 8 – Podíl dopravních, sportovních a rekreačních cyklistů



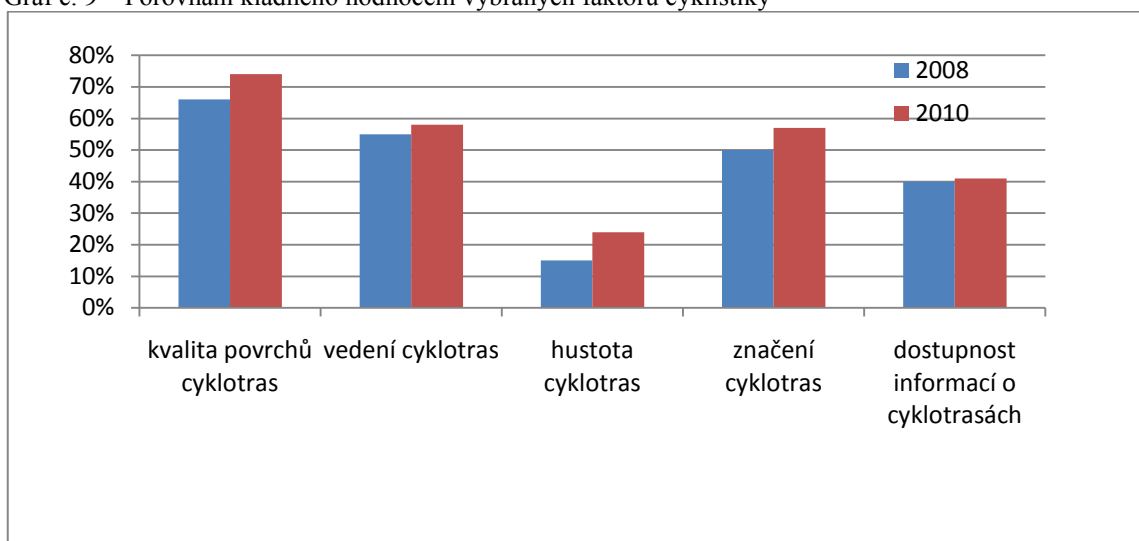
Zdroj: data z výzkumu GFK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

Z uvedeného je patrné, že nejvíce na kole v Praze jezdí rekreační cyklisté, což může souviset i s faktem, že nejlépe jsou v Praze hodnoceny podmínky pro rekreační cyklistiku a nejhůře pro dopravní.

Důležitou informaci přinesla otázka hodnocení změn podmínek pro cyklo dopravu za posledních 5 let. Ze skupiny cyklistů a potencionálních cyklistů hodnotilo 14 % změny velmi kladně a spíše kladně dalších 53%. Z tohoto údaje je patrné, že lidé, kteří využívají cyklistickou dopravu nebo by ji za lepších podmínek využívali více, hodnotí podmínky váhavě kladně, oceňují změny k lepšímu, ale stále považují své představy za nenaplněné. Zde jsou vidět velké rezervy ve vytváření příznivých podmínek pro provozování všech druhů cyklistiky.

Následující graf č. 9 ukazuje, kolik procent cyklistů a potencionálních cyklistů hodnotilo daný faktor cyklo dopravy kladně, a porovnává výsledky v letech 2008 a 2010:

Graf č. 9 – Porovnání kladného hodnocení vybraných faktorů cyklistiky



Zdroj: data z výzkumu GFK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

Z grafu hodnocení podmínek cyklo dopavy v Praze vyplývá, že cyklisté a potencionální cyklisté jsou v obou letech nejvíce spokojeni s kvalitou povrchů, vedením a značením cyklotras, nejhůře je v obou letech hodnocena hustota cyklotras. Celkově lze říci, že respondenti hodnotí všechny uvedené faktory lépe v roce 2010, cyklistická veřejnost tedy registruje změny k lepšímu, nejvýrazněji se to projevilo u faktorů hustoty a kvality povrchů cyklotras. Souvisí to s faktem, že se budují nové cyklotrasy s vyhovujícím povrchem (nejlépe je hodnocený asfaltový povrch a přírodní zpevněný povrch), jsou dobře vyznačené a jsou vedeny atraktivními lokalitami.

Jednou z nejpodstatnějších, ale očekávaných informací, které výzkum přinesl, byl podíl jednotlivých druhů dopavy na vykonaných cestách v rozdělení podle účelu cesty.

Tab. č. 6 – Podíl jednotlivých druhů dopavy na vykonaných cestách

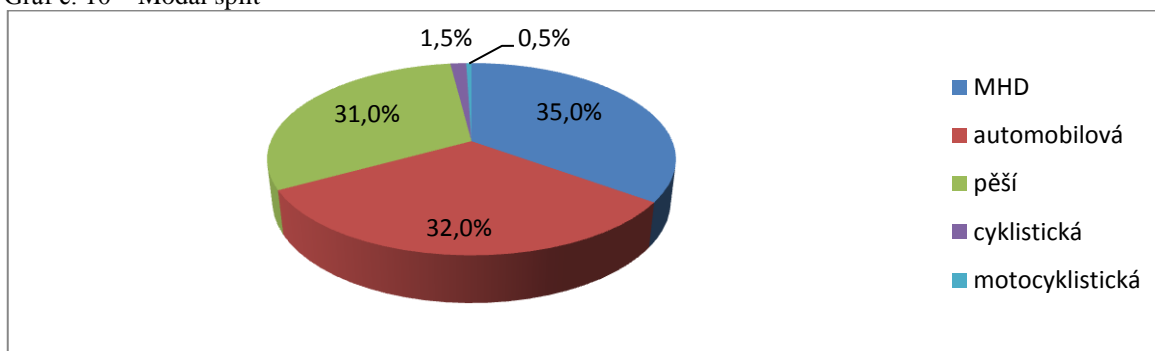
Účel cesty	Druh dopavy	Podíl
pracovní cesty	automobilová	50,00%
do školy a ze školy	MHD	62,00%
z práce a do práce	MHD	56,00%
volný čas, péče o rodinu, nákupy	pěší	43,00%
volný čas	cyklo doprava	4,00%

Zdroj: data z výzkumu GFK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

Tato tabulka ukazuje, který druh dopravy je nejvíce používán u cest s daným účelem, cyklo doprava má největší procentuální podíl na volnočasových aktivitách, což také koresponduje s již dříve uvedeným faktem, že v Praze tvoří největší skupinu rekreační cyklisté a dále i s tím, že nejlepší podmínky jsou v Praze právě pro rekreační cyklistiku.

Další údaj, který byl zjišťován, bylo rozdělení cest mezi druhy dopravy, včetně pěší (Modal Split). Respondenti byli dotazováni, jaký způsob dopravy využili v předcházejícím dni. Protože dotazování proběhlo v září, je nutné zohlednit roli počasí a výsledky vztáhnout jen na toto období.

Graf č. 10 – Modal split

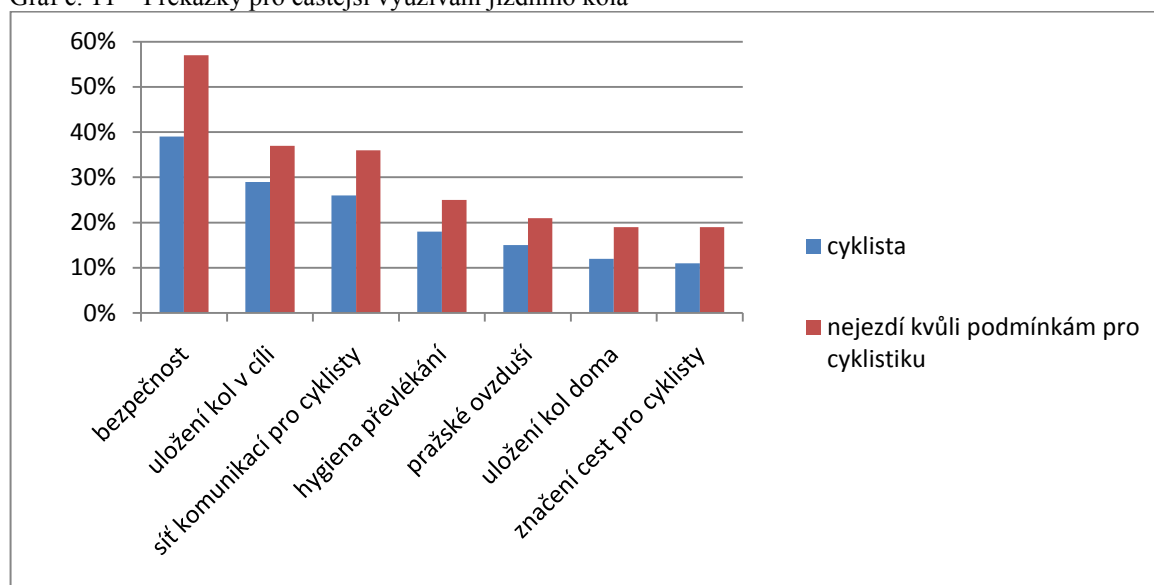


Zdroj: data výzkumu GFK Czech, s.r.o.

Z výzkumu dále vyplynulo, že využití cyklistické dopravy by po zmírnění překážek výrazně narostlo. Při výrazném zmírnění překážek by 83 % cyklistů a 65 % potencialních cyklistů používalo kolo k dopravě častěji. Tento fakt svědčí o zájmu o cyklistiku a sám o sobě není překvapující. Je třeba jej ale hodnotit i z psychologického hlediska a to tak, že respondenti mohou podlehnout vlivu „dobrého předsevzetí“ a uvádět zde spíše svá přání než reálné možnosti, nicméně tento výsledek je možné také interpretovat tak, že se zde skrývá potenciál pro rozvoj cyklistiky a po spojení odstranění překážek s větší propagací by bylo možné dosáhnout masovějšího rozšíření cyklistiky v Praze.

Z tohoto důvodu jsou zajímavé informace o konkrétních překážkách v používání kola v Praze, které ukazuje níže uvedený graf č. 11:

Graf č. 11 – Překážky pro častější využívání jízdního kola



Zdroj: data z výzkumu GFK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

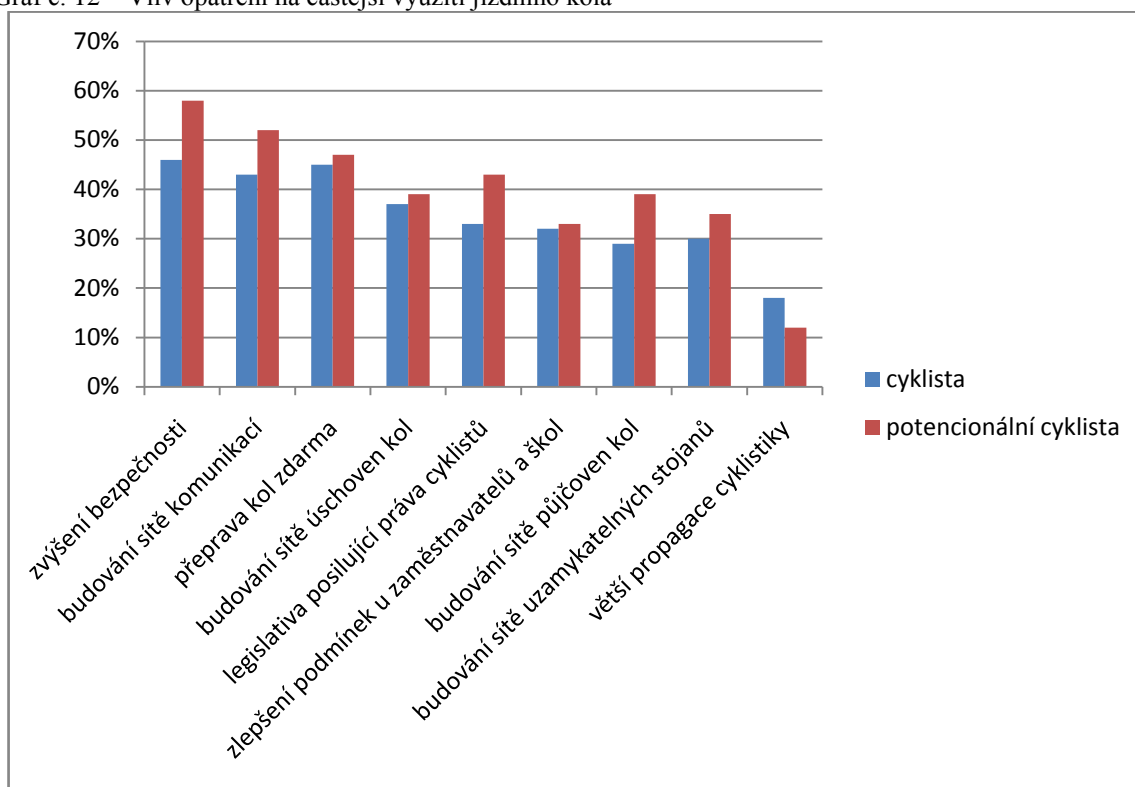
První fakt, který lze na první pohled z grafu vyčíst, je ten, že potenciální cyklisté vnímají překážky výrazně citlivěji, ale pořadí významnosti jednotlivých překážek se od cyklistů neliší.

Největší překážkou pro častější využití kola je bezpečnost. Tato informace není překvapivá, dopravní situace v Praze jasně ukazuje na to, že automobilová doprava je upřednostňována jak cestujícími, tak i celkovou koncepcí dopravy v Praze. Cyklistika je zde pouze okrajovou záležitostí. Tudíž i bezpečnost cyklistů není dostatečně řešená a bezpečnosti vyhovující formy cyklotras lze jen velmi těžko implementovat do stávajícího řešení dopravy.

Dalšími překážkami jsou uložení kol v cílových místech cesty, nedostatečná síť komunikací pro cyklisty, pražské ovzduší, oproti roku 2008 se posunuly výš překážky jako osobní hygiena a převlékání. 75% osob, které jely na kole po Praze v posledním roce alespoň jednou, nemá možnost pohodlně a bezpečně kolo v cíli cesty uložit (viz kapitola 3.6.)

Problematikou překážek v používání kola se zabývala ještě otázka, která zkoumala již konkrétní opatření a vliv jeho realizace na to, zda by respondent používal kolo výrazně více. Shrnutí odpovědí ukazuje následující graf č 12:

Graf č. 12 – Vliv opatření na častější využití jízdního kola

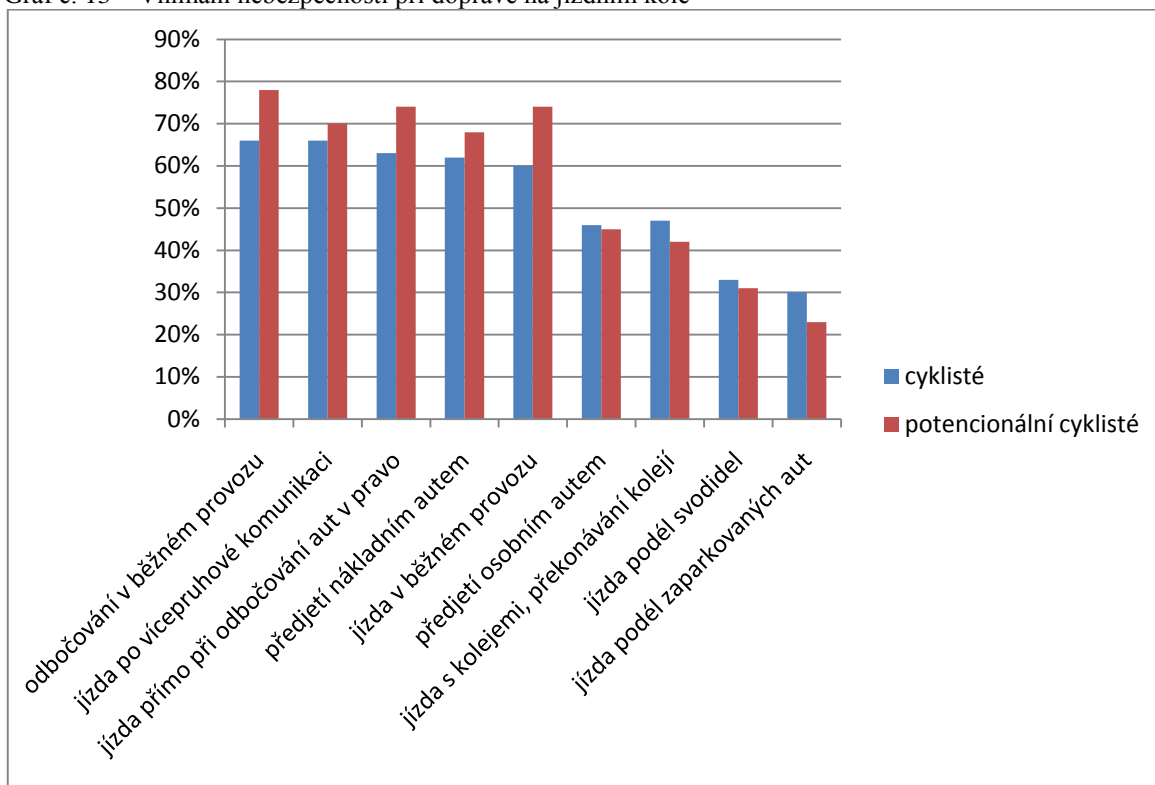


Zdroj: data z výzkumu GFK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

Z uvedeného grafu vyplývá, že většímu rozšíření cyklistické dopravy by nejvíce pomohlo zvýšení bezpečnosti cyklistů, další budování sítě komunikací pro cyklisty a bezplatná přeprava kol v MHD. Zajímavý potenciál skrývá i možnost vybudování sítě půjčoven a úschoven kol, kdy téměř 40% potencionálních cyklistů uvádí, že by kolo využívali výrazně více. Tento problém by mohl být řešen součinností Magistrátu hlavního města Prahy s podnikatelským sektorem, kde by mohla být nastavena pravidla podpory podnikání, alespoň v okamžiku zakládání půjčoven a úschoven kol.

Největší překážkou využívání kola je bezpečnost. Z tohoto pohledu jsou zajímavé výsledky posouzení nebezpečnosti situací v běžném provozu opět v porovnání segmentu cyklisté a potencionální cyklisté:

Graf č. 13 – Vnímání nebezpečnosti při dopravě na jízdním kole

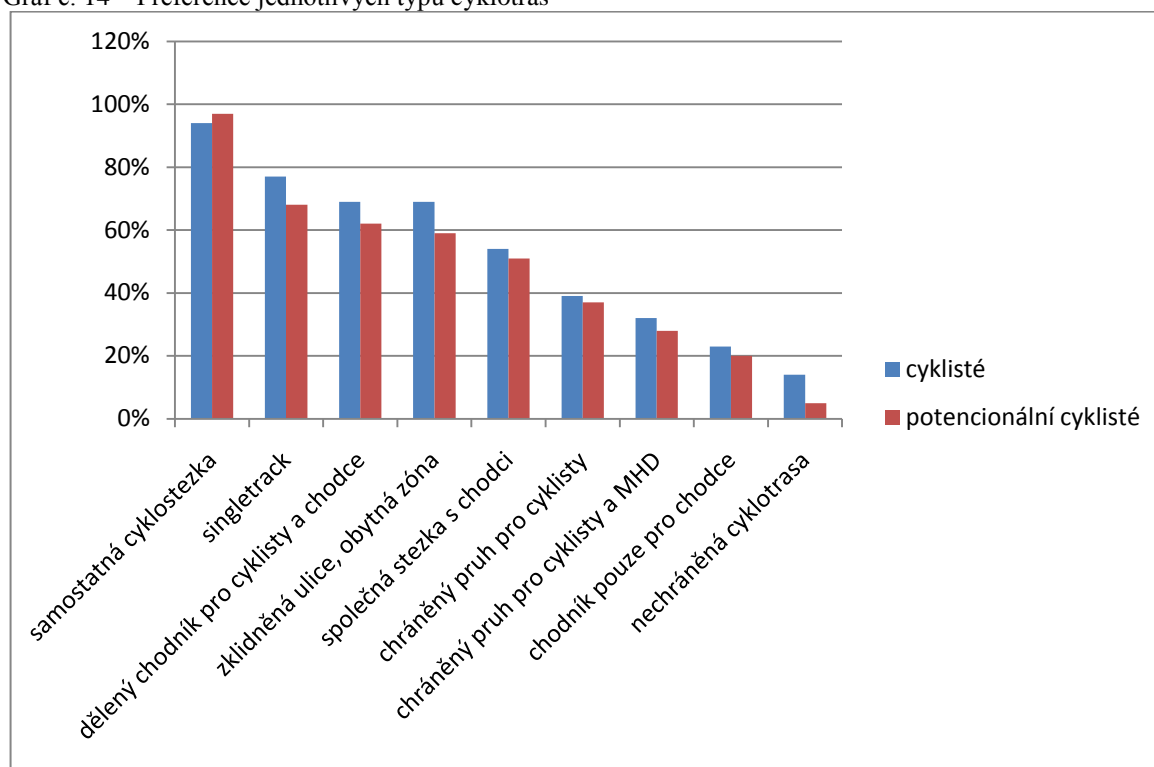


Zdroj: data z výzkumu GFK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

Tento graf ukazuje vliv zkušenosti z provozu na vnímání nebezpečnosti jednotlivých situací. Zatímco obecně vnímané nebezpečné situace potencionální cyklisté posuzují kritičtěji, koleje, jízdu podél svodidel a zaparkovaných aut vidí nebezpečněji cyklisté se zkušeností. S informacemi o nebezpečných situacích souvisejí i výsledky odpovědí na otázku na vhodnost různých typů úprav cyklotras.

Následující graf ukazuje, kolik procent cyklistů a potencionálních cyklistů vidí danou úpravu jako velmi vhodnou nebo vhodnou pro cyklistiku.

Graf č. 14 – Preference jednotlivých typů cyklotras

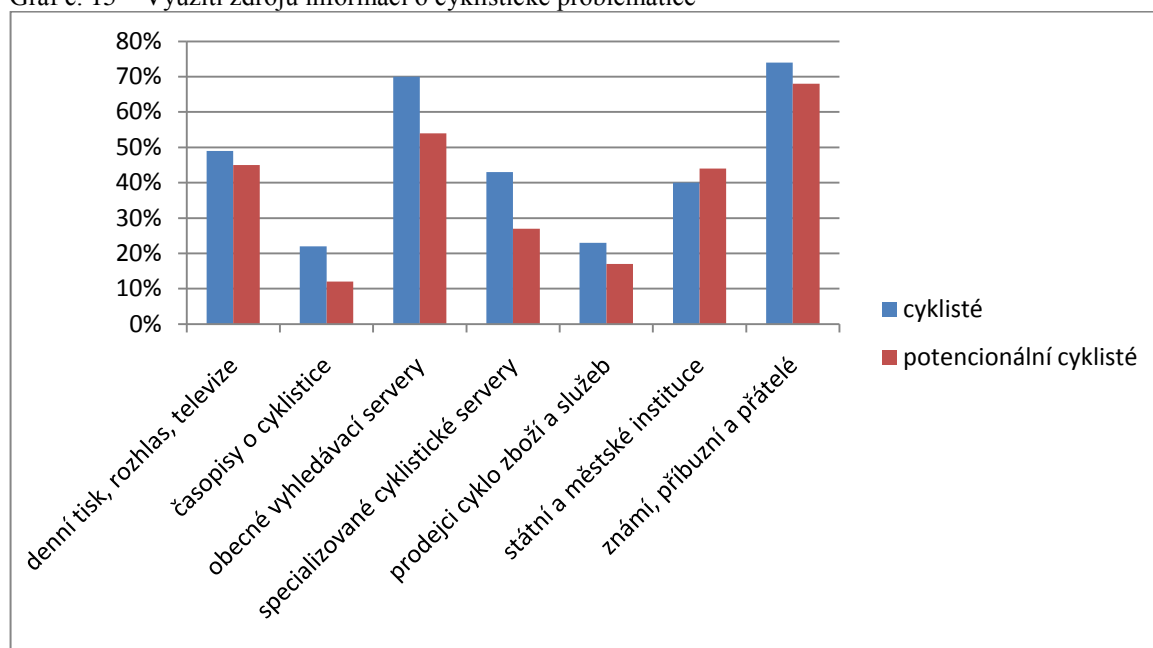


Zdroj: data z výzkumu GfK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

Výsledky nejsou určitě překvapením, nicméně lze říci, že pro potencionální cyklisty není vhodné vést cyklotrasy, které dělí prostor mezi cyklisty a další účastníky provozu. Nejvíce jim samozřejmě vadí automobilová doprava včetně MHD. Pokud chce magistrát zvýšit přepravní objem cyklistické dopravy a zaměří se na segment potencionálních cyklistů, měl by budovat zejména samostatné cyklostezky a dělené chodníky pro cyklisty a chodce. Singletracky jsou cyklisty velmi oblíbená varianta cyklotras, ale v Praze nejsou vhodným řešením pro svou náročnost na prostor a na disciplínu uživatelů (jízda v jednom směru, zákaz pro chodce).

Poslední informací, kterou se výzkum GfK zabýval a kterou považují za důležitou a využitelnou pro podporu cyklistiky a budování jejího zázemí v Praze, je analýza zdrojů informací o cyklistické dopravě a zdrojů informací pro plánování tras. Zdroje informací názorně je sumarizuje následující graf:

Graf č. 15 – Využití zdrojů informací o cyklistické problematice



Zdroj: data z výzkumu GFK Czech, s.r.o. Cyklistická doprava v Praze 2010

Z grafu je jasně vidět skutečnost, že nejdůležitějším zdrojem informací pro cyklisty i potencionální cyklisty jsou známí, příbuzní a přátelé, kteří zároveň dávají i věrohodné informace o přitažlivosti, komfortu, bezpečnosti a dalších vlastnostech cyklotrasy, a hned za nimi se umístili taktéž v obou segmentech obecné vyhledávací servery. Zdroje specializované přímo na cyklistiku využívají mnohem více cyklisté než potencionální cyklisté. Překvapivě velký podíl mají státní a městské instituce. Je to způsobeno vlivem vzniku městských infocenter, které mají k dispozici tištěné informační materiály a také tím, že se cyklistickou problematikou zabývají i jednotlivé městské úřady, které ve svých tištěných periodikách (např. Klíč - zpravodajský čtrnáctideník Městské části Praha 11) zveřejňují informace o nově vybudovaných i stávajících cyklotrasách, zajímavostech dostupných na kolech a vydávají a distribuují cyklistické mapy.

Co se týče informací pro plánování cyklistické trasy, využívají cyklisté i potencionální cyklisté mapové servery (65 % cyklistů a 51 % potencionálních cyklistů) a klasické mapy (48 % cyklistů a 48 % potencionálních cyklistů).

Z výsledků výzkumu o zdrojích informací pro cyklisty vyplývá, že největší roli při propagaci cyklistiky sehrává prvotně internet a klasická média jako denní tisk, televize a rozhlas, druhotně pak je to zkušenost přátel, příbuzných, která se přenáší dál. V Praze lze tyto poznatky využít a cyklistiku propagovat např. v deníku Metro, který čtou denně tisíce

Pražanů využívajících MHD, pořádat akce spojené s cyklistikou, podporovat zázemí pro cyklisty, např. půjčovny kol, úschovny kol, restaurace s venkovním posezením apod.

4.1.2 Výzkum organizace Oživení, o. s. pro server Prahou na kole (Automat, o.s.)

Tento výzkum provedlo sdružení Oživení s grantem Ministerstva Životního prostředí ČR. Byl proveden formou elektronického internetového dotazníku, dotazování proběhlo od dubna do začátku června 2010. Byl zkoumán segment cyklistů v Praze, odpovídalo 412 respondentů z nich 321 jezdí po Praze jednou týdně a častěji. Výzkum se zaměřil na ochotu dojíždět a vnímání různých druhů překážek. Výsledky výzkumu budou využity pro realizaci modelu cyklistické infrastruktury v Praze. Výsledky výzkumu jsem vyhodnotil z hlediska významu pro tuto práci a vybral nejdůležitější z nich.

Obecné informace:

Průměrná dojížděková vzdálenost respondentů do zaměstnání je 8,5 km, pravidelní cyklisté jsou ochotni dojíždět 12 km, příležitostní 8,5 km, 15% cyklistů by využívalo kolo jen pro cesty, které tak vyjdou časově lépe, více než polovině cyklistů nevádí, když je cesta na kole o několik minut delší a třetině cyklistů nevádí ani prodloužení o více než deset minut.

Tyto informace lze využít pro plánování délky cyklotras, jež jsou využitelné zejména pro dojíždění do zaměstnání. Je zde možné naplánovat kombinaci cyklo dopravy s MHD, což je možnost, kterou respondenti výzkumu GfK, s.r.o. označili jako odstranění bariér, které by zvýšilo využívání kola k dopravě do zaměstnání. Výzkum sdružení Oživení tuto informaci ještě upřesnil faktem, že časové prodloužení cesty do zaměstnání okolo 15 min., nemá pro cyklisty větší význam.

Terény:

Výzkum porovnával oblibu základních typů řešení cyklotras. Podobně jako ve výzkumu GfK byly vyhodnoceny jako nejvhodnější cyklostezky, zajímavé výsledky přineslo hodnocení cyklopruhů, které cyklisté vnímají jako prostředek, jak učinit málo vhodnou ulici s provozem použitelnou. Instalace cyklopruhů sníží podíl těch, kteří by po

takové ulici nejeli, na čtvrtinu. Nicméně za pohodlné považuje cyklopruhy jen polovina cyklistů. Delší jízdu po ulici v běžném provozu zvládá jen třetina cyklistů a více než 70 % cyklistů nemíní podstupovat ani krátký průjezd místy se silným provozem.

Překážky:

Největšími překážkami se ukázaly být složité manévry v provozu (odbočení vlevo, zařazení do druhého pruhu, jízda v koloně). Tyto překážky dělají problémy 65 % cyklistů. Dále se cyklisté velmi často vyhýbají nepříjemným znečištěným místům.

Překvapením výzkumu bylo, že jako nepříjemná překážka byl vyhodnocen kruhový objezd a ulice dlážděná „kočičími hlavami“, naproti tomu za bezproblémové považují cyklisté strmé stoupání nebo tramvajové koleje a protisměrky. Cyklisté užívající cyklopruhy, je označují za přijatelně obtížné, jen pokud nejsou na křižovatce přerušeny a průjezd křižovatkou je značen piktokoridorem.

Dále výzkum odhalil velkou neochotu cyklistů sesednout z kola. Například bylo zjištěno, že velký počet přechodů pro chodce nebo míst s pokynem vést kolo na trase může odradit od denního dojíždění až 62 % cyklistů. Dvě třetiny cyklistů považuje za zbytečné sesednout z kola na přechodu nebo na pokyn dopravní značky, sesednout v pěší zóně považuje za zbytečné až 90 % cyklistů. Zde se projevila velká míra netolerance a neuvědomění si nebezpečí, které cyklistika v místech pro pěší chodcům přináší.

4.1.3 Nehodovost cyklistů v Praze

V této kapitole je zaměřena na zjištění trendu nehodovosti cyklistů vyšetřovaných Policií ČR v závislosti na druhu zranění. Hned v úvodu je nutné konstatovat, že uvedené počty jsou ovlivněny právě podmínkami evidence. Musíme si uvědomit, že řada cyklistických nehod v policejní evidenci chybí, a to hned z několika důvodů. Jedním z důvodů je výše škody nutná k přivolání policie, která nemusí být vždy splněna. Dalším důvodem mohl být strach z pokuty, pokud se cyklista zranil sám nebo zranil osobu blízkou. Toto sporné ustanovení zákona o silničním provozu bohudík již neplatí, bylo zrušeno novelou na základě rozhodnutí Nejvyššího soudu. Předpokládejme tedy, že celkový počet

nehod, kdy byl účastníkem nehody cyklista, je jistě vyšší. S největší pravděpodobností jde ale o nehody bez zranění nebo s lehkým zraněním. Pro přehled jsou nejdůležitější nehody s vážnými následky, tedy s následkem smrti nebo těžkým zraněním.

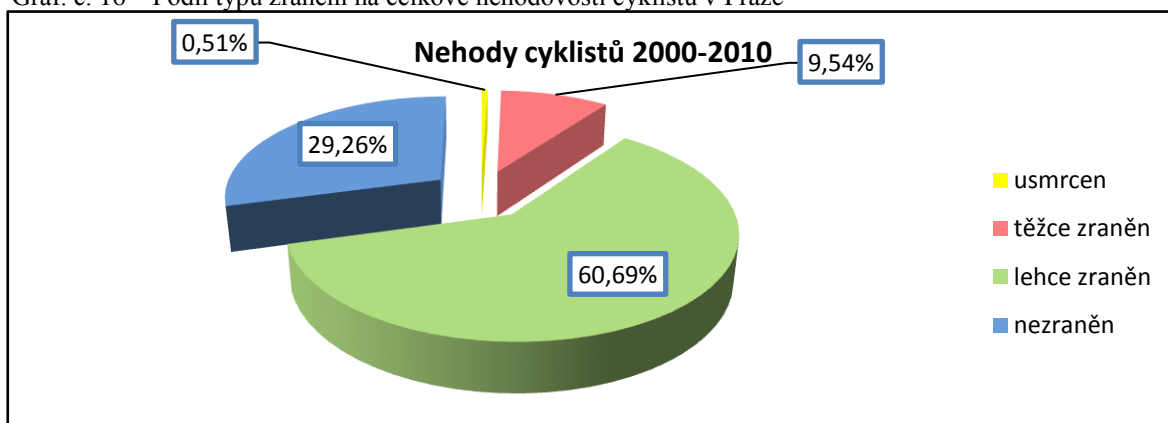
Tab. č. 7 - Přehled nehodovosti cyklistů podle závažnosti zranění

	usmrcen	těžce zraněn	lehce zraněn	nezraněn	počet nehod
2000	0	23	150	47	220
2001	1	13	93	30	137
2002	1	12	123	31	167
2003	1	15	116	27	159
2004	0	17	98	20	135
2005	3	11	92	46	152
2006	1	11	64	46	122
2007	1	14	66	39	120
2008	0	14	54	31	99
2009	0	10	45	68	123
2010	0	9	47	72	128
celkem	8	149	948	457	1562

Zdroj: data - POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, Ředitelství služby dopravní policie, Praha 7, Strojnická 27

Z následujícího výšečového grafu, který znázorňuje předmětnou nehodovost za sledované období r. 2000 - 2010, je patrné a zároveň potěšující, že celkový počet úmrtí je pouze 8, což znamená 0,7 usmrcených cyklistů za rok. Smrt je vždy tragická, ale pro ilustraci a srovnání je zde uveden i počet úmrtí a těžkých zranění všech dopravních nehod šetřených Policií ČR na území hlavního města za stejné sledované období (viz tab. č. 8). Z tohoto srovnání lze konstatovat, že cyklistická úmrtí se podílejí na celkovém úmrtí za všechny pražské dopravní nehody 1,27 %. Následující grafy ilustrují nízké hodnoty v počtu úmrtí cyklistů následkem nehod.

Graf. č. 16 – Podíl typu zranění na celkové nehodovosti cyklistů v Praze



Zdroj: vlastní zpracování

Těžkých zranění bylo znatelně více, což jistě nepřekvapí vzhledem ke konstrukci kola, jeho ochranným prvkům, a ochranným prvkům cyklisty. S celkovým počtem 149 těžkých zranění za sledované období vychází průměrně 13,5 těžce zraněného cyklisty za rok. Na celkovém počtu těžce zraněných osob za všechny dopravní nehody se pak cyklisté podílejí 3,4 %.

Tab. č. 8 – Podíl usmrcených a těžce zraněných cyklistů na všech vážných dopravních nehodách v Praze (2000 – 2010)

	Počet			Podíl (%)		
	Cyklisté	Ostatní	Celkem	Cyklisté	Ostatní	Celkem
Těžké zranění	149	4 225	4 374	3,41%	96,59%	100,00%
Usmrcení	8	621	629	1,27%	98,73%	100,00%

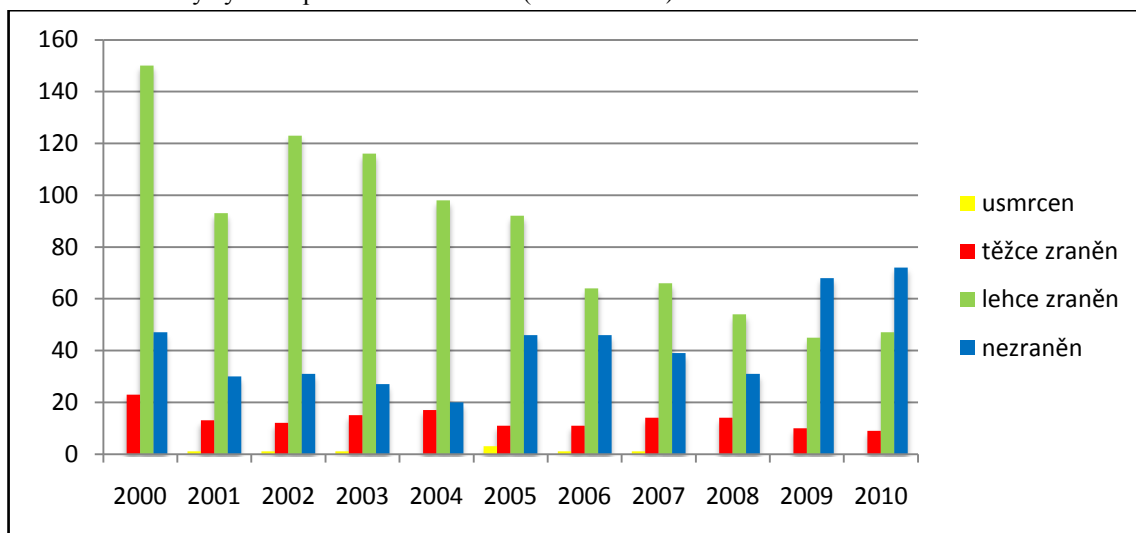
Zdroj: vlastní zpracování

Údaj 948 lehce zraněných cyklistů, což je zdaleka největší počet v tab. č. 7, dává tušit, že takřka při každém vážnějším pádu z kola dojde k lehkému zranění cyklisty. Dalším, vzhledem k újmě potěšujícím údajem je, že značný počet nehod (457) si nevyžádal u cyklisty žádná zranění. Počet 948 lehce zraněných cyklistů respektive 457 nezraněných cyklistů znamená, že podíl lehce zraněných cyklistů na celkovém počtu cyklistických nehod je 60,7 % respektive 29,25 % nezraněných cyklistů.

Jak ukazují další grafy, smrtelná zranění si v ročním sledování udržují velice nízké hodnoty. V pěti z jedenácti sledovaných let jsou hodnoty tohoto údaje dokonce nulové.

Velice potěšující je, že nulový stav je zaznamenán v posledních třech letech sledovaného období. Je to s velkou pravděpodobností zejména dobrým technickým stavem používaných kol, nepodceňováním bezpečnostních prvků, zejména přileb a výstražných prvků umístěných na oblečení a kole, ale v neposlední řadě také nově vznikajícími cyklostezkami a úpravou pomocí cyklopiktokoridorů přímo na dopravních komunikacích.

Graf. č. 17 – Počty cyklistů podle druhu zranění (2000 – 2010)

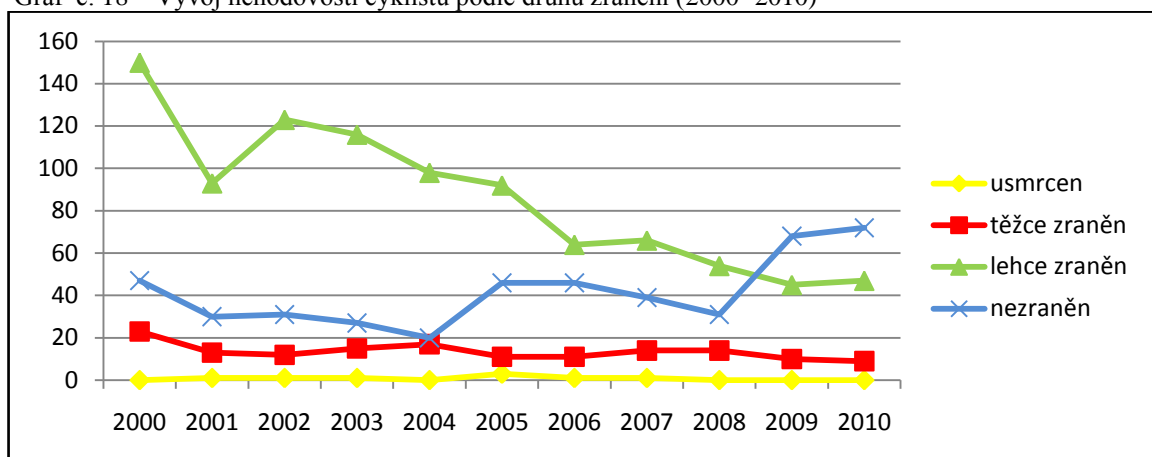


Zdroj: vlastní zpracování

Těžká zranění mají v průběhu desetiletí mírně sestupnou tendenci, ale v porovnání s ostatními sledovanými údaji jde bohužel o nejvíce ustálené hodnoty. Vliv na tomto stavu má ze své podstaty nechráněný cyklista, který je při každé nehodě vystaven nebezpečí spočívající zejména ve zranění hlavy a fraktur končetin. Tento stav se zatím nedaří redukovat a tak lze předpokládat, že těžká zranění budou bohužel krutou daní cyklistických nehod.

Další dva údaje v podobě lehce zraněných a nezraněných cyklistů jsou rozebrány výše, ale je tu ještě jeden postřeh zřejmý především ze spojnicového grafu. Na tomto druhu grafu je patrné, že počty usmrcených i těžce zraněných cyklistů nemají v průběhu sledovaného období významnější výkyvy a drží se zhruba na stejných hodnotách. Oproti tomu vývoj lehkých zranění ukazuje v průběhu prudký pokles a vývoj nezraněných naopak podstatný nárůst zejména v posledních třech letech.

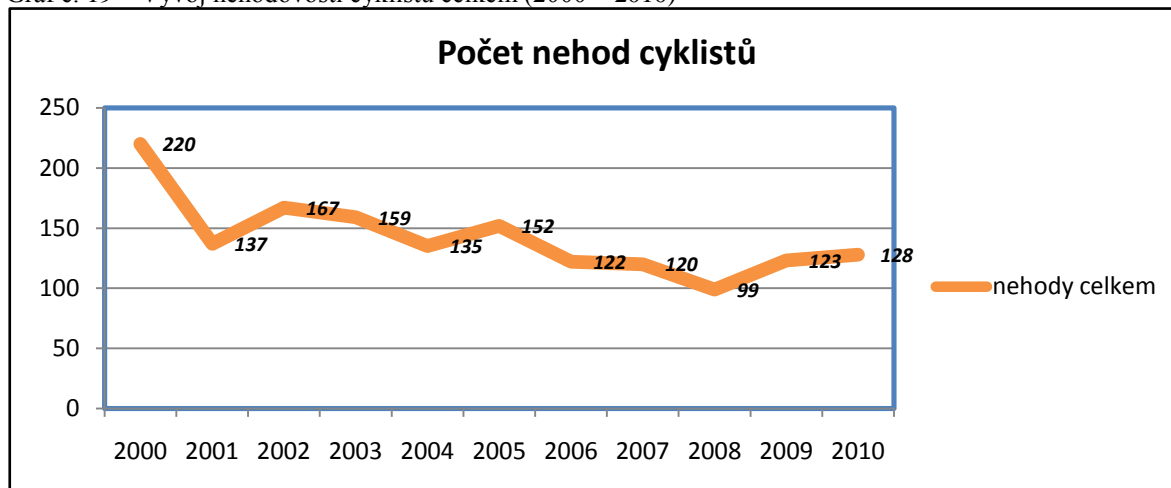
Graf č. 18 – Vývoj nehodovosti cyklistů podle druhu zranění (2000 -2010)



Zdroj: vlastní zpracování

Z vývoje křivky lehkých zranění a nezraněných je na první pohled zřejmé, že přírůstek počtu nezraněných je na úkor úbytku počtu lehce zraněných. Vzhledem k tomu, že celkový počet nehod cyklistů vykazuje spíše klesající tendenci, můžeme říci, že úbytek lehkých zranění je větší, než přírůstek nezraněných cyklistů.

Graf č. 19 – Vývoj nehodovosti cyklistů celkem (2000 – 2010)



Zdroj: vlastní zpracování

Sestupná tendence počtu cyklistických nehod v Praze napovídá, že právě sledované období je obdobím, kdy se o cyklistické problematice začalo více hovořit, a to i oficiálně, dalo by se říci na nejvyšší úrovni. Po vstupu do EU v r. 2004 se na podporu cyklistické infrastruktury využívají evropské fondy. Příliv evropských peněz má, samozřejmě vedle

dalších státních financí, podstatný vliv na řešení této problematiky. To, že to konkrétně v podmínkách pražského území, zatíženého celou řadou objektivních problémů, není zrovna lehký úkol, je věc zřejmá, nicméně nezapomínejme, že vše ale nakonec závisí na konkrétních lidech a jejich vůli, někdy nevůli, chtít nebo nechtít něco zlepšit. Jak je patrné z grafů, zlepšení se děje. To, že nehod postupně ubývá, je tím větší úspěch, připustíme – li, že automobilový provoz naopak rapidně roste a dalo by se předpokládat, že poroste i nehodovost. Osvěta je zajišťována již od mateřské školy a přispívají k ní samozřejmě i četná periodika. Nikoho proto nepřekvapí, že cyklistu bez ochranné přilby lze v pražských ulicích vidět velice zřídka. Z uvedené stručné analýzy lze předpokládat, že nehodovost bude mít nadále sestupnou tendenci. Jediným varovným signálem jsou poměrně vysoká čísla těžce zraněných cyklistů. Měla by být výzvou k řešení tohoto problému. Ze získaných podkladů nelze detailněji analyzovat, za jakých okolností se tato těžká zranění udála. Zde je názoru klíč k cílenému řešení.

4.2 Vyhodnocení výsledků dotazníkového šetření mezi pražskými řidiči

Jako protiváha a doplnění výzkumu cyklistické dopravy v Praze bylo provedeno dotazníkové šetření mezi pražskými řidiči. Dotazník, který je uveden v příloze č. 7.1, je zaměřen na vnímání cyklistů v pražském provozu, na chování řidičů při předjíždění cyklisty, na názory řidičů na cyklisty jako účastníky dopravního provozu a na to, jak řidiči registrují značení prostoru pro cyklisty. Dotazníkovému šetření předcházelo pilotní rozdání dotazníku, které ověřovalo na 15 respondentech pochopení jednotlivých otázek a odhalení nejasností a míst, kde respondent váhá. Vlastní dotazníkové šetření probíhalo od dubna do června 2010. Dotazník byl rozeslán elektronickou poštou cca 30 známým a kolegům, kteří byli v průvodním dopise požádáni, aby jej vyplnili, pokud řídí a jezdí motorovým vozidlem po Praze, poslali zpět a rozeslali dotazník alespoň 4 dalším lidem, kteří by jej měli vyplnit, poslat zpět a rozeslat dále. Tímto způsobem („snow ball“) bylo počátkem července 2010 shromážděno 271 vyplněných dotazníků, což lze považovat za dostatečný materiál pro výzkum.

Struktura dotazníku

V úvodu dotazníku byly kladeny otázky, které rozčlenily respondenty podle pohlaví, věku, doby držení řidičského oprávnění, frekvence použití vozidla a druhu vozidla. Tyto otázky jsou kladeny proto, aby respondenti mohli být rozčleněni do několika základních segmentů, u kterých se dále zkoumají rozdíly ve vnímání cyklistů a v chování k nim. V úvodu byla dále položena otázka, zda je respondent řidičem z povolání. Pokud by se řidičů z povolání v obdržených dotaznících objevilo více, bylo by zajímavé tuto skupinu zkoumat samostatně. Bohužel řidiči z povolání tvořili pouhých 4 %, což nemůže být považováno za dostatečné množství pro to, aby mohly být učiněny obecné závěry.

V další části dotazníku byla položena otázka na zkušenost řidiče s jízdou na kole v dopravním provozu, aby mohl být zkoumán předpoklad, že řidiči s osobní zkušeností jsou k cyklistům tolerantnější a ohleduplnější. Po té následuje skupina otázek týkající se vnímání cyklistů a registrace vymezení dopravního prostoru pro cyklisty.

Přibližně uprostřed dotazníku je umístěna otevřená otázka na chování cyklistů, které řidičům nejvíce vadí. Byl zvolen tento druh otázky, protože odpověď na otevřenou otázku má větší váhu. Pokud řidič přímo vypíše, jaké chování mu vadí, je předpoklad větší intenzity negativního vnímání pravděpodobnější, než když respondent pouze zakroužkuje předem dané odpovědi.

V druhé polovině dotazníku jsou kladeny otázky zaměřené na názor řidiče na bezpečnostní prvky cyklistů (osvětlení, viditelné oblečení) a na chování řidiče v provozu, je – li účastníkem cyklista.

Otázky na konci dotazníku jsou zaměřeny na obecný názor respondenta na cyklisty, přičemž závěrečná otázka je otevřená a je myšlena spíše jako odlehčený závěr dotazníku. Nějaké závažné obecně platné závěry z odpovědí na ni nejsou předpokládány, nicméně odpovědi mohou naznačit, jaký je názor řidičů na cyklisty v Praze.

Prezentace výsledků dotazníkového šetření mezi pražskými řidiči

Tab. č. 9 Základní struktura respondentů

CELKEM		271	100%
Pohlaví			
	muž	158	58%
	žena	113	42%
Věk			
	15-19	2	1%
	20-29	32	12%
	30-39	87	32%
	40-49	103	38%
	50-59	44	16%
	60 a více	3	1%
Řidič z povolání			
	ano	11	4%
	ne	260	96%
Doba držení řidičského oprávnění			
	méně jak 1 rok	10	4%
	1-5 let	57	21%
	5 a více let	204	75%
Frekvence využití vozidla			
	1xtýdně a méně	78	29%
	několikrát týdně	141	52%
	denně	52	19%
Zkušenost cyklisty			
	ano	162	60%
	ne	109	40%

Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Jak už bylo uvedeno, rozdělení respondentů na řidiče z povolání nelze použít, protože takových řidičů bylo ve výzkumu zanedbatelné množství. Z tohoto důvodu byla také sloučena kategorie řidičů vlastníků řidičský průkaz méně než 1 rok. Vznikly tak dvě kategorie podle doby držení řidičského oprávnění, a to řidiči vlastníci řidičský průkaz 5 a méně let (25%) a více než 5 let (75%).

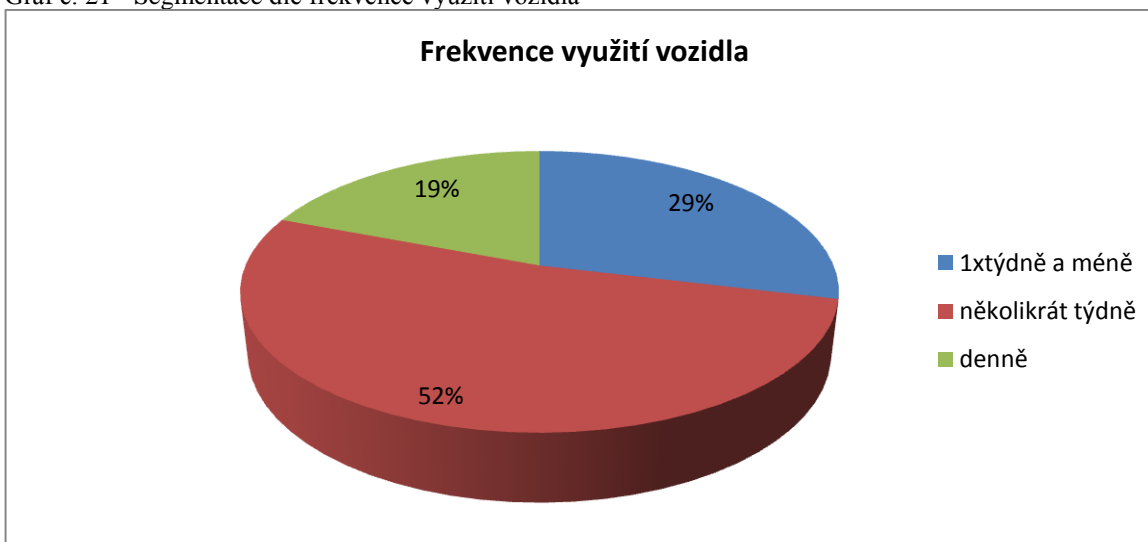
Dále byly ze stejného důvodu sloučeny obě krajní kategorie věku respondentů. Po tomto sloučení ukazuje věkovou strukturu respondentů následující graf:

Graf č. 20 – Věková struktura respondentů



Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Graf č. 21 - Segmentace dle frekvence využití vozidla



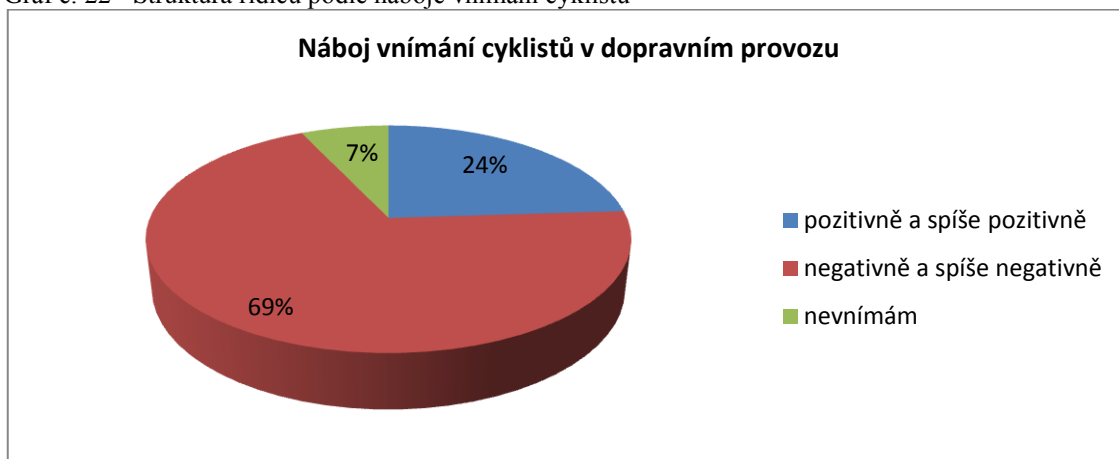
Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Pro segmentaci řidičů nemohlo být využito kritérium druhu vozidla, protože 96% respondentů odpovědělo, že většinou jezdí osobním automobilem.

Vnímání cyklistů řidiči

74 % řidičů zaregistrovalo stoupající počet cyklistů, zbylých 26 % nevědělo nebo si nemyslí, že počet cyklistů stoupá. Zajímavé je, že ¼ těchto respondentů je kategorie řidičů vlastních řidičský průkaz méně než 6 let. To by nasvědčovalo faktu, že k viditelnému nárůstu cyklistů došlo před více než 6 lety a poté počet cyklistů výrazněji neroste.

Graf č. 22 - Struktura řidičů podle náboje vnímání cyklistů



Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Asi ne moc velkým překvapením je zjištění, že více než 2/3 respondentů vnímá cyklisty negativně, popř. spíše negativně. Zajímavý je ale fakt, že zkušenost řidiče jako cyklisty v dopravním provozu nemá vliv na kladný resp. záporný náboj vnímání cyklisty. Poměr negativního a pozitivního vnímání cyklistů je u řidičů se zkušeností i bez ní zhruba stejný. Stejně tak nebyl prokázán vliv frekvence využívání vozidla. Dále výzkum ukázal, že 90 % žen vidí cyklisty spíše negativně, resp. negativně, na rozdíl od mužů, kterých je s tímto názorem jen 54 %. Vliv má i věk respondenta, mladší řidiči do 39 let jsou tolerantnější, negativně jich vidí cyklisty 55%, u řidičů nad 39 let je to již 80 %.

Bylo zjištěno, že 67% respondentů si při řízení vozidla neuvědomuje větší zranitelnost cyklisty a naproti tomu 83% respondentů považuje jízdu na kole po Praze za nebezpečnou. Z odpovědí je patrný rozpor, který může být dán tím, že pocit vlastní bezpečnosti, na který se respondenti cítí být dotazováni otázkou „Vnímáte jízdu na kole v Praze jako bezpečnou“, berou mnohem citlivěji než otázku bezpečnosti, resp. zranitelnosti druhé osoby.

Otevřenou otázku na to, jaké chování cyklistů řidičům nejvíce vadí, zodpovědělo vysoké procento dotazovaných, to celých 97%. Samo o sobě to vypovídá o tom, že řidiči cyklisty vnímají citlivě a zároveň to potvrzuje fakt, že toto vnímání je spíše negativní. Nejčastěji uváděné cyklistické nešvary ukazuje níže uvedená tabulka:

Tab. č. 10 – Negativně vnímané chování cyklistů

Problémové chování	podíl (v %)
jízda prostředkem vozovky	80%
málo viditelný (světlo, oděv)	58%
kličkování v koloně	49%
riskantní jízda	45%
jízda vedle sebe	38%
nevypočitatelnost chování	28%
nejsou slyšet	12%
drzost	11%
jízda bez přilby	7%
neodpovědělo	3%

Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Z tabulky je patrné, že nejvíce řidičům vadí takové chování, které jim snižuje vlastní dopravní prostor (tj. jízda prostředkem vozovky, kličkování v koloně, jízda vedle sebe), dále jim vadí chování, které klade zvýšené nároky na pozornost a rychlou reakci řidiče (tj. cyklista je málo viditelný, nevypočitatelnost chování, riskantní jízda popř. i chování, které by se dalo označit jako drzé). Překvapivý je fakt, že 7 % řidičů uvedlo, že jim vadí, pokud cyklista jezdí bez přilby. Znamená to, že existuje nevelká skupina řidičů, kteří berou bezpečnost cyklistů (rozuměj ne jen svou vlastní), vážně.

Další skupina otázek se zabývala faktem, zda řidiči registrují dopravní značení prostoru pro cyklisty, jak jej respektují a jak vnímají. Je pozitivní, že všech 271 respondentů uvedlo, že zaregistrovalo alespoň dva druhy značení prostoru pro cyklisty. Přehled podílu řidičů, kteří zaregistrovali jednotlivé druhy cykloznačení ukazuje následující tabulka.

Tab. č. 11 – Vnímání horizontálního značení

Dopravní značení v Praze	podíl v (%)
BUS + TAXI + CYKLO pruh	96%
cyklopiktokoridor	68%
cyklopruh	90%
přejezd pro cyklisty	10%
prostor pro cyklisty před křižovatkou	79%

Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Na první pohled je z tabulky zřejmé, že nejméně řidičů zaregistrovalo přejezd pro cyklisty, je to způsobeno zejména tím, že těchto přechodů je v Praze jen 19 a že se jedná o přechod společný pro cyklisty i chodce, takže jej řidič může registrovat jen jako přechod pro chodce. Nejvíce řidiči registrují BUS + TAXI + CYKLO pruh, cyklopruh a prostor pro cyklisty před křižovatkou. Jedná se o nejnápadnější značení, do kterého nesmí řidič vjet vůbec nebo jen za určitých časových nebo místních omezení. Cyklopiktokoridor je značení, které není tak nápadné a do kterého mohou automobily vjet. Možná proto jich zaregistrovalo o více než 20% řidičů méně než cyklopruhu.

Nebyl potvrzen předpoklad, že pohlaví má vliv na vnímání cykloznačení a naopak byl potvrzen vliv frekvence využití vozidla. Ukázalo se, že řidiči, kteří jezdí autem denně, zaregistrovali průměrně 4 druhy dopravního značení pro cyklisty, řidiči, kteří jezdí několikrát týdně, zaregistrovali průměrně 3,8 značení a sváteční řidiči jezdící jednou týdně a méně jen 2,5 druhu značení pro cyklisty. Co se týče věku, nebyl prokázán jeho vliv na registraci cykloznačení, větší nárůst by pouze v kategorii od 40 do 49 let, což je dáno tím, že do této kategorie spadlo nejvíce řidičů s vysokou frekvencí používání vozidla.

Na otázku, jak řidiči dodržují značení prostoru pro cyklisty, odpovědělo ano 86%, spíše ano 11%, spíše ne 3% a žádný z respondentů neodpověděl, že toto značení nedodržuje. Procento těch, kteří se snaží značení dodržovat je překvapivě vysoké, je možné to vysvětlit tím, že pokud respondenti váhají mezi možnostmi, přikloní se k té lepší (pozitivnější). Pokud bychom chtěli respektování prostoru pro cyklisty ověřit popřípadě zkoumat podrobněji, bylo by vhodné doplnit dotazníkové šetření o pozorování (jedna z metod sociologického výzkumu).

Velmi jasnou odpověď dal výzkum v otázkách viditelnosti cyklistů. Tyto otázky byly celkem 3 a procentní podíly jednotlivých odpovědí jsou přehledně uspořádány v následující tabulce:

Tab. č. 12 – Vnímání cyklistických výstražných prvků

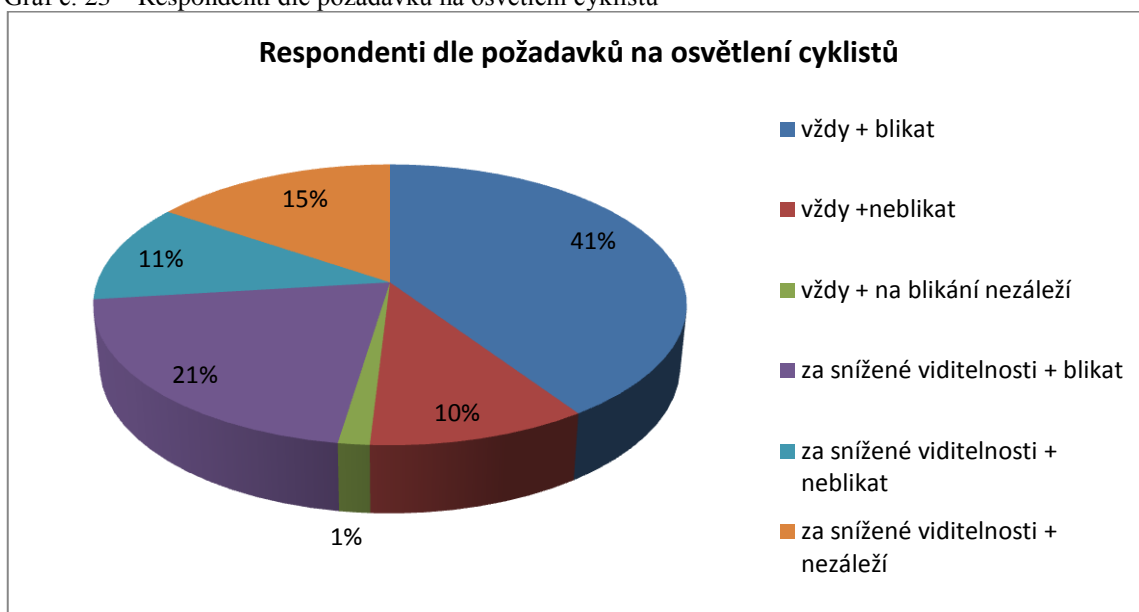
Otázka/ odpověď	Podíl
Má cyklista používat osvětlení	
vždy	52%
za snížené viditelnosti	48%
na osvětlení nezáleží	0%
Použité osvětlení by mělo být přerušované	
ano	61%
ne	22%
na blikání nezáleží	17%
Má cyklista používat reflexní nebo výrazné oblečení	
vždy	78%
za snížené viditelnosti	20%
na barvě oblečení nezáleží	2%

Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

100% respondentů uvedlo, že cyklista má být minimálně za zhoršené viditelnosti osvětlen, a 98% uvedlo, že minimálně za zhoršení viditelnosti má mít cyklista reflexní nebo výrazné oblečení. Názor na nutnost přerušovaného osvětlení již respondenty více rozdělil. 61% by požadovalo přerušované osvětlení, 22% jej nepožaduje a 17% uvádí, že na blikání nezáleží.

Následující graf názorně prezentuje segmenty řidičů, vzniklé spojením kritérií nutnosti osvětlení a přerušovaného osvětlení:

Graf č. 23 – Respondenti dle požadavků na osvětlení cyklistů



Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Největší podíl mají řidiči s nejpřísnějšími požadavky na viditelnost cyklistů, je jich více než 40%, druhý největší segment 21% požaduje svícení za snížené viditelnosti s blikáním. Bylo tedy prokázáno, že téměř 2/3 řidičů podkládají za nutné, aby byli cyklisté osvětleni minimálně za zhoršených podmínek nejlépe přerušovaným světlem. Pokud k tomu připojíme fakt, že téměř všichni řidiči pokládají za nutné, aby cyklisti byli výrazně oblečení, je nutné vyvodit závěr, že viditelnost cyklistů řidičům není lhostejná ba naopak, přikládají jí velký význam.

Poslední skupinou otázek, byly otázky na chování řidiče při setkání s cyklistou. Tyto otázky jsou svým charakterem více osobní, někteří respondenti je mohli považovat nepříjemně, proto byly zařazeny až na závěr dotazníku, aby respondenty předem neodrazovaly. Otázky jsou celkem 3 a podíl odpovědí je opět přehledně uveden v následující tabulce:

Tab. č. 13 – Chování řidičů při předjíždění cyklisty

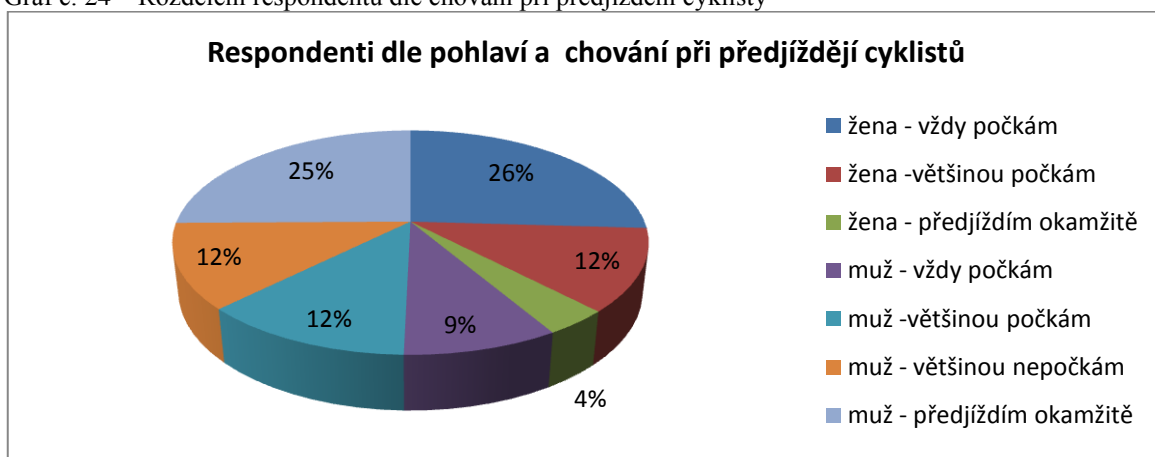
Otázka/ odpověď	Podíl
Jak reagujete na situaci, kdy nelze cyklistu bezpečně předjet	
vždy počkám	35%
většinou počkám	24%
většinou nepočkám	13%
snažím se předjet okamžitě	29%
Při předjíždění cyklisty s vybočením ze směru jízdy používám blinkr	
vždy	54%
většinou ano	45%
většinou ne	1%
nikdy	0%
Při předjíždění (míjení) cyklisty bez vybočení ze směru jízdy používám blinkr	
vždy	13%
většinou ano	48%
většinou ne	32%
nikdy	7%

Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Výsledky první z těchto otázek ukázaly, že bezpečnost předjíždění cyklisty rozdělila respondenty na dva velké tábory. 59% respondentů většinou nebo vždy počká a 41 respondentů většinou nepočká nebo okamžitě předjíždí. U této otázky lze vysledovat výrazný vliv pohlaví. 90% dotazovaných žen odpovědělo, že vždy nebo většinou počká na bezpečnější úsek. Naproti tomu dotazovaných mužů bylo v této skupině pouhých 36%. Svědčí to všeobecně známém faktu, že ženy jsou opatrnější řidičky a předjíždění podceňují méně než muži. Muži naopak neradi čekají a předjíždí většinou okamžitě, tak odpovědělo 43 % dotazovaných mužů.

V konfrontaci s tím, zda respondent je muž či žena, byly vytvořeny následující segmenty, viz graf:

Graf č. 24 – Rozdělení respondentů dle chování při předjíždění cyklisty

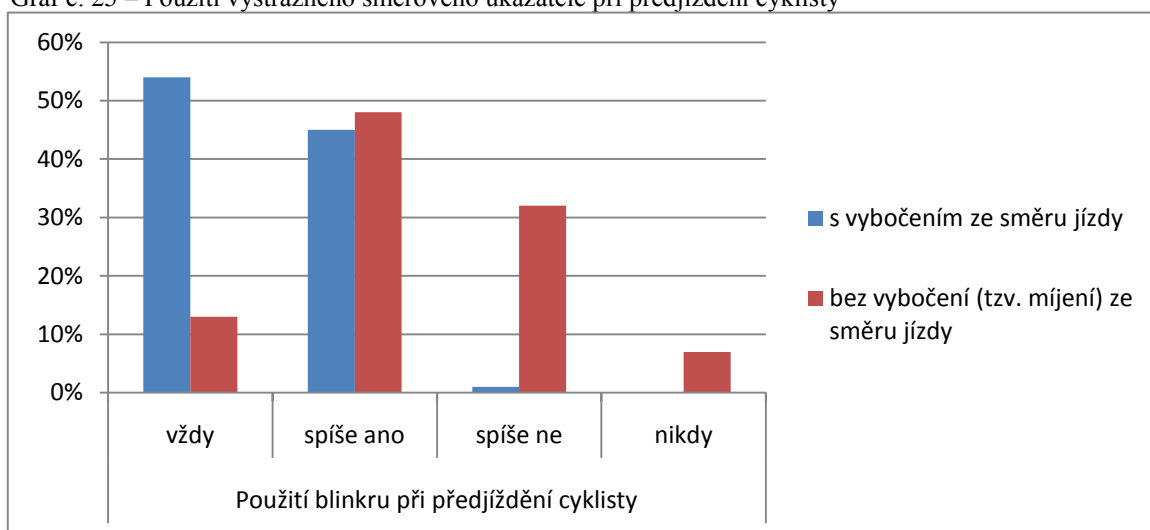


Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Výzkum u této otázky neprokázal významný vliv zkušenosti řidiče jako cyklisty ani vliv frekvence využívání vozidla.

Další dvě otázky se zabývaly použitím blinkru při předjíždění cyklisty. 99% řidičů odpovědělo, že blinkr používá vždy nebo spíše ano při předjíždění s vybočením ze směru jízdy. Naproti tomu při předjíždění bez vybočení blinkr používá pouhých 61 % a to přesto, že se jedná o stejný přestupek.

Graf č. 25 – Použití výstražného směrového ukazatele při předjíždění cyklisty



Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Vliv pohlaví u těchto odpovědí nebyl prokázán, ale zajímavým faktem je, že všech 7 % respondentů (v absolutním počtu 19 respondentů), kteří odpověděli, že nikdy nepoužívají blinkr při předjíždění cyklisty bez vybočení ze směru jízdy, je ze skupiny nejstarších respondentů, tj. 50 a více let. Je možné, že zde hraje roli vliv změny vyhlášky ve prospěch bezpečnosti cyklistů. Touto změnou byla zavedena povinná signalizace při míjení cyklisty. Důvod je zřejmý, řidič tak dává signál řidiči jedoucímu těsně za ním, že na silnici je další účastník provozu, kterého ale tento řidič nemusí vidět.

Na závěr dotazníku je položena otevřená otázka, která zjišťuje, co si myslí řidiči, z jakých důvodů cyklisté jezdí v Praze na kole. Otevřená otázka na závěr předpokládá, že ji určitý počet respondentů pojme neformálně. Ukázalo se, že předpoklad byl správný, nicméně podíl takových odpovědí nebyl významný. Přehled odpovědí shrnutých do několika kategorií uvádí následující tabulka:

Tab. č. 14 – Důvody používání jízdního kola v Praze pohledem řidičů

Důvod	Podíl
sportovci + relax	89%
Hubnutí + zdraví	78%
ekologie	33%
zaměstnání	15%
adrenalin	13%
šílenci, resp. nechápou, jak může někdo jezdit v Praze na kole	6%
šetří na dopravě	3%

Zdroj: vlastní výzkum a zpracování

Napříč kategoriemi jako je pohlaví a věk, respondenti nejčastěji uváděli důvod sport a relaxace. Dále bylo nejčastěji uváděno hubnutí a zdraví, tento důvod uvedlo 98 % žen a 63 % mužů. Ekologie je na třetím místě, uvedlo ji 33 % respondentů, ale není možné vysledovat vliv pohlaví ani věku. Menší podíly pak měly důvody jako zaměstnání a adrenalin. Vybočujícími názory, které byly zařazeny do kategorie s malou, resp. žádnou vypovídací hodnotou, byly zařazeny odpovědi typu „cyklisté jsou šílenci“, „nechápu, jak někdo může v Praze jezdit na kole“, „šetří na dopravě“.

4.3 Shrnutí

Tato kapitola shrnuje výsledky výzkumu společnosti GFK, s.r.o., výzkumu občanského sdružení Oživení a dotazníkového šetření mezi pražskými řidiči provedeného pro účely této práce. Základním poznatkem je, že cyklistů neustále přibývá. Výzkum ukázal, že existuje velká skupina potencionálních cyklistů (13%), kterým brání v používání kola překážky, ale při jejich zmírnění by na kole jezdili. Taktéž skupina cyklistů by po zmírnění překážek jezdila daleko častěji. Znamená to, že v **Praze existuje mezi obyvateli potenciál pro rozvoj cyklistiky** a záleží jen na vůli magistrátu, zda bude zlepšovat podmínky pro cyklisty.

Bylo zjištěno, že cyklistika se na jednotlivých cestách podílí jen 1,5%, a to ještě v měsíci září, kdy je cyklistická sezóna. Naproti tomu automobilová doprava činila celých 32%, MHD 35%, pěší 31% a motocyklová 0,5%. Cyklistická doprava je tedy celkově využívána velmi málo, a to i ve srovnání s jinými evropskými městy. Jelikož se ale jedná o dopravu ekologickou, s nejmenším nárokem na vyhrazený prostor a v neposlední řadě i prospěšnou zdraví, je třeba ji podporovat a vytvářet pro cyklisty vhodné podmínky.

V Praze je nejvíce rozšířeno využití kola pro rekreační účely (54% cyklistů a potencionálních cyklistů), podmínky pro rekreační cyklistiku byly v Praze vyhodnoceny jako nejlepší oproti dopravní a sportovní cyklistice. Pozitivním faktem je, že změny v posledních letech jsou ze stran cyklistů a potencionálních cyklistů hodnoceny kladně a spíše kladně (67% dotázaných). Je vidět, že lidé se zájmem o cyklistiku oceňují, že magistrát s cyklisty dosud počítal, ale vzhledem k faktu, že kolo využívá jen malé procento obyvatel Prahy, změny nejsou dostatečně motivující, překážky stále existují a představy cyklistů jsou nenaplněné. Například nejlépe je hodnocena kvalita povrchů cyklotras, nicméně tento faktor není vůbec uváděn mezi zásadními překážkami k používání kola. Z takových zjištění plyne, že při rozhodování o alokaci prostředků do cyklodopravy, by se mělo přihlídnout k mínění občanů, kteří již na kole jezdí a nebo by jezdit chtěli. K takovému účelu právě přispívají výzkumy podobné výzkumu GFK Czech, s.r.o. a sdružení Oživení.

Jako překážky byly nejčastěji uváděny ohrožení **bezpečnosti, uložení kola v cíli, neodpovídající síť komunikací pro cyklisty a hygiena a možnost převlékání**. Na jejich odstranění by se měli odpovědní pracovníci zaměřit.

Bezpečnost a síť komunikací pro cyklisty spolu úzce souvisí. Samostatných komunikací pro cyklisty je málo a jsou většinou vedeny v místech, kde je nelze využít každodenně, např. pro dopravu do škol nebo zaměstnání. Komunikace, které v těchto místech jsou, nevyhovují bezpečnostním nárokům cyklistů, jsou nejčastěji spojené s komunikací pro automobily. Nicméně Praha nemá moc možností budovat samostatné cyklostezky. Je proto důležité budovat dopravní komunikace tak, aby již v projektech bylo počítáno s prostorem vyhrazeným cyklistům. U stávajících komunikací je třeba vytipovat další, které jsou vhodné pro vyznačení cyklopruhů a cyklopiktokoridorů. Dále je vhodné využít možnosti kombinace cyklodopravy a MHD a na vybraných dopravně náročných úsecích umožnit přepravu kol zdarma a posílit ji vhodnými prostředky. Ale aby se odstranila bariéra nebezpečnosti cyklodopravy, není možné, aby zůstalo jen u tohoto. Je třeba se zaměřit i na výchovu dětí, coby budoucích cyklistů a řidičů již na školách (částečně již probíhá v rámci BESIP a ministerstvo školství hodlá zavést dopravní výchovu do osnov základních škol) a výchovu řidičů k respektování prostoru a bezpečnosti cyklistů. Do této kampaně by měly být zapojeny zejména autoškoly a sdělovací prostředky (veřejnoprávní rozhlas, televize), dále by molo být zvaženo použití nástrojů reklamy a propagace (plakáty, billboardy, tisk apod.).

Odstranění překážek nedostatek možností umístění kol v cíli a nemožnost hygieny se oproti nebezpečnosti nejeví tak finančně náročné (částečně se přenáší např. na zaměstnavatele), ale je také složité. Je třeba vybudovat síť kvalitních stojanů, úložišť kol, popř. vrátit do legislativy povinnost zaměstnavatelů a dále i škol umožnit zaměstnanci uložit kolo v místě pracoviště a ručit za něj. Možnost hygieny už by asi legislativně neprošla, ale v případě větší kampaně za používání kola jako dopravního prostředku by alespoň některé z těchto organizací vyšly svým zaměstnancům vstříc. V této oblasti by měl hrát roli i podnikatelský sektor spolu s podporou magistrátu.

Dotazníkové šetření mezi pražskými řidiči potvrdilo fakt, že cyklisté jsou jimi vnímáni negativně, jsou omezujícím prvkem. Nicméně řidiči registrují zvyšující se počet cyklistů, což je základní podmínkou, aby je také respektovali. Výzkum nepotvrdil předpoklad, že

řidiči – cyklisti vnímají cyklisty pozitivněji. Z otázky, jaké chování cyklistů řidičům nejvíce vadí, vypsaly poznatky o tom, na co by se měla zejména zaměřit výchova cyklistů. Je to jízda v prostoru pro cyklisty (ne středem vozovky, vedle sebe...) a viditelnost cyklisty. Dokládá to již fakt, že 51% dotázaných uvedlo, že požaduje, aby byl cyklista vždy osvětlen a téměř 98% uvedlo, že má být cyklista výrazně oblečen alespoň za snížené viditelnosti. Na tyto skutečnosti by se měla zaměřit zase výchova cyklistů a dětí. Naproti tomu řidičům by se mělo připomínat, že blinkr se používá vždy při předjíždění cyklistů, neboť se ukázalo, že při míjení bez vybočení jej používá pouhých 61%.

Stručně shrnuto, z výzkumu vyplynulo, že pro rozšíření cyklo dopravy je nejdůležitější budovat síť bezpečných komunikací s vymezeným prostorem pro cyklisty, vychovávat řidiče i cyklisty k vzájemnému respektování a dodržování bezpečnosti, vybudovat síť úložišť kol a stojanů, propagace cyklistiky se zaměřením na její prospěšnost a vypracovat kvalitní projekty pro možnost využití financování z fondů EU.

Změna musí nastat především ve vnímání této problematiky zástupci města. Situace je taková, že byla přijata řada dokumentů jasně vymezujících cíle cyklistiky v Praze, ale bohužel vůle k jejich naplňování se liší podle momentálního rozdělení „křesel“. Současná modro – oranžová koalice bohužel zatím nenavázala na předešlé, poměrně úspěšné období rozvoje cyklistiky, ba naopak. Zrušením Komise rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu poměrně jednoznačně ukázala, že cyklistická problematika leží na okraji jejího zájmu.

5 ZÁVĚR

Práce ukázala, že řešení cyklistické problematiky v Praze probíhá prakticky až od roku 1989, cíleně od roku 2002. Jedná se tedy o velice krátký časový úsek. Pozitivní je, že právě toto období je obdobím velkých změn. Podařila se přijmout zásadní rozhodnutí, která tento proces nastartovala. Mimo jiné vznikla funkce koordinátora pro cyklistickou dopravu, na pražské radnici byla zřízena komise pro cyklistickou problematiku (bohužel v r. 2010 rozpuštěna), která byla zásadním hybatelem a iniciátorem cyklistického dění v Praze. Významně spolupracovala s jednotlivými městskými částmi, zpracovávala a předkládala projekty a byla též nepostradatelnou při koordinaci vzniklých problémů.

O vzrůstajícím zájmu o cyklistiku v Praze svědčí i nepřehlédnutelná iniciativa ze strany nevládních organizací a občanských sdružení. Do určité míry jsou to právě tyto iniciativy, které do problému vnášejí svěží vítr a často neotřelé pohledy. Protože se ve své podstatě jedná o „hlas lidu“, musejí kompetentní orgány reagovat. To, že se často tyto dva protipóly dostávají do střetu, je věc zřejmá. Mnohdy ale dojde ke kýženému konsenzu. Lze předpokládat, že tato nevládní sdružení budou hrát i v budoucnu významnou roli v upozorňování na přehlížení některých palčivých témat souvisejících s cyklistickou problematikou.

Z výzkumné části práce jednoznačně vyplývá, že cyklistů ve sledovaném období přibývá. Potěšujícím zjištěním je ale zejména to, že v Praze je také významná skupina potencionálních cyklistů, kteří čekají na zlepšení podmínek. Jak z výzkumu vyplývá, největšími překážkami jsou bezpečnost provozu a s tím související nedostatečná síť cyklostezek. Preference cyklostezek nemusí být zcela opodstatněná. Hlavním trendem by mělo být vytvoření hlavních (páteřních) tras, které by cyklisty přivedly bezpečně do centra, kde by již bylo vybudováno napojení na síť tras vedlejších.

Posun nastal také v oblasti spolupráce s městskou hromadnou dopravou, kde se rozšířila možnost cestování s jízdním kolem v metru, tramvajích, ale také ve vlacích na území Prahy. Tato opatření přispějí zejména pro překonání úseků, které se nedají z objektivních důvodů pro cyklistickou dopravu využít. Napojení na integrovanou dopravu přímo z končících tras či stezek by pro nové projekty mělo být samozřejmostí. Co se týče

zvýšení bezpečnosti jízdy ve společném provozu s automobily, hraje zde velkou roli osvěta. Současný stav spíše napovídá o dvou zneprátelených stranách uživatelů (cyklisté a automobilisté). V daleko větší míře by mělo docházet ke společnému setkávání a řešení problémů za přítomnosti zástupců obou stran. Osvěta a výchova na toto téma by měla probíhat již od nejtělejšího věku. V rámci teoretické přípravy budoucích řidičů by v autoškolách neměla být tato problematika opomíjena.

V současné době probíhá v hlavním městě kampaň „Do práce na kole“, která si klade za cíl upozornit na možnosti tohoto způsobu dopravy v Praze. Celý projekt nepřimo vybízí ke vstřícnosti zaměstnavatelů, kteří by měli umožnit vyřešit základní problém při cestě do práce, kterým je parkování v cíli cesty.

Naopak nepříjemným zjištěním je, že při projektování nově budované infrastruktury se nepočítá s vymezením určité části vozovky právě nemotorové dopravě. Je pochopitelné, že u stávajících komunikací se tento požadavek, vzhledem k technickým i finančním možnostem, nedaří vždy realizovat. Proč se ale nepočítá s touto možností již ve fázi projektu, je záhada. Odpovědí může být silná automobilová lobby, která bohužel zatím bere cyklisty jako přímého konkurenta. V tomto ohledu by měla nastat úprava legislativy.

Velice často se setkáváme s názorem, že realizace úprav pro cyklisty je zbytečným plýtváním peněz, protože v Praze cyklisté nejsou. Práce toto tvrzení jednoznačně vyvrací a je nasnadě, že nově zregulované komunikace, které umožňují bezpečnější průjezd cyklistů, jsou jimi okamžitě využívány ve větší míře. Proto si myslím, že výstavba nových stezek a regulovaných komunikací svým prostorem umožní daleko větší rozmach tohoto druhu dopravy.

Díky objektivním mantinelům se Praha nestane nikdy cyklistickým rájem, ale uvažovaný podíl 5 – 7 % cyklistické dopravy je reálný. Dle názoru odborníků lze tohoto stavu dosáhnout ročními investicemi ve výši cca 300 ml. Kč. Tyto prostředky lze získat nejen z rozpočtu Hlavního města Prahy, ale i z fondů EU. Pro jejich čerpání je ale potřebné mít vypracované kvalitní projekty, což sebou přináší potřebu zainteresovat odborníky na cyklistickou dopravu a další subjekty s vážným zájmem o rozvoj cyklistiky. Na rozdíl od automobilového provozu budou mít z většího objemu cyklodopravy užitek i ostatní obyvatelé města.

Evropská unie si je vědoma, že cyklistika úzce souvisí s udržitelným rozvojem, protože jednak minimálně zatěžuje životní prostředí a jednak prostředky vynaložené na výstavbu cyklistické infrastruktury jsou v porovnání s ostatními druhy dopravy zdaleka nejmenší. Z tohoto důvodu přispívá EU prostřednictvím svých fondů k realizaci nových projektů a k údržbě již vybudovaných staveb. Jak již bylo naznačeno, právě v čerpání prostředků z fondů EU má nejen Praha, ale i celá ČR značné rezervy.

Lze shrnout, že cyklistika v Praze dává o sobě po letech útlumu opět vědět. Potěšující je, že se jedná jak o vládní, tak nevládní iniciativy. Za poměrně krátký časový úsek se podařilo vybudovat desítky km nových tras a stezek pro cyklisty, roste počet lidí, kteří by tento druh dopravy rádo využívalo. Potenciál, který Praha v této problematice má, je však využíván jen z části a bude záležet, jak se s touto problematikou vypořádá nové složení pražské radnice. V tomto směru zatím vidíme pouze veliký otazník. Původní cyklistická komise musela ukončit svoji činnost a nová zatím není ustanovena. Praha tak přišla o zásadního hybatele s potřebnými pravomocemi v této problematice. Nezbývá než doufat, že se její činnost brzy obnoví a bude svojí aktivitou dál koordinovat rozvoj cyklistiky v Praze.

6 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje:

KRÁL, L., MAREŠ, P. *Velká kniha cyklistiky*. 1. vyd. Praha: Computer Press, 2002. 270 s. ISBN 80-7226-815-5

ČADSKÝ, M., ŠNAJPERK, R. *O cyklistice*. 1. vyd. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, 1960. 186 s.

HRUBÁŠEK, I. *Na kole za zdravím*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1982. 196 s.

LIŠKOVÁ, J., LANDA, P. *Rekreační cyklistika*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2004. 96 s. ISBN 80-247-0726-8

JUŘÍK, J. *Prahou podél potoků a dvou řek*. 1. vyd. Praha: Argo, 2007. 233 s. ISBN 978-807203-955-5

GAVORA P. *Výzkumné metody v pedagogice*. Brno: Paido, 1996. 217 s. ISBN 80-85931-15-X

MAJEROVÁ, V. a kol. *Sociologie venkova a zemědělství*. skripta PEF ČZU, Praha 2004

Internetové zdroje:

TRANSPORTATION ALTERNATIVES. *Integrating NYC's Bicycle Policy* [cit. 3. 7. 2010]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.transalt.org/files/resources/blueprint/chapter1/chapter1g.html>>

ATLAS FILOZOFIE VĚDY. *Analýza a syntéza* [cit. 7. 12. 2010]. Dostupné na World Wide Web: <<http://nb.vse.cz/kfil/win/atlas1/analyza.htm>>

NÁRODNÍ STRATEGIE CYKLISTICKÉ DOPRAVY. [cit. 8. 11. 2010]. Dostupné na World Wide Web:<<http://www.cyklostrategie.cz>>

SILNICE-ŽELEZNICE. *Cyklostezky* [cit. 8. 1. 2011]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/>>

AUTO*MAT. [cit. 5. 11. 2010]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.auto-mat.cz/>>

NA KOLE. [cit. 14. 1. 2011]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.nakole.cz/>>

MD. *Rozvoj cyklistické dopravy v ČR* [cit. 20. 8. 2010]. Dostupné na World Wide Web: < <http://www.nakole.cz/>>

PRAŽSKÝ SVAZ CYKLISTIKY. [cit. 18. 6. 2010]. Dostupné na World Wide Web: < <http://www.praha-cyklistika.cz/> >

INFORMAČNÍ SERVER PRAŽSKÉ RADNICE. *Praha cyklistická* [cit. 7. 11. 2010]. Dostupné na World Wide Web: < <http://doprava.praha-mesto.cz/> >

CYKLOTURISTIKA. [cit. 19. 11. 2010]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.cykloturistika.cz/>>


CYKLOTOULKY. *Cyklostezky na území ČR* [cit. 2. 2. 2011]. Dostupné na World Wide Web: < <http://www.cyklotoulky.cz>>



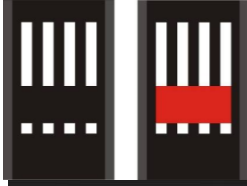
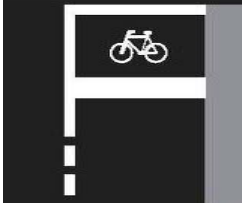
PRAHOU NA KOLE. [cit. 19. 8. 2010]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.prahounakole.cz/>>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Oblast nemotorové dopravy* [cit. 8. 3. 2011]. Dostupné na World Wide Web: < <http://www.cdv.cz/>>

7 PŘÍLOHY

7.1 Dotazník

DOTAZNÍK		
Pohlaví	muž žena	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Věk	15-19 20-29 30-39 40-49 50-59 60 a více	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Pracuji jako řidič z povolání	ano ne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
1. Kolik let vlastníte řidičské oprávnění	méně jak 1 1-5 6 a více let	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2. Druh nejčastěji řízeného vozidla	osobní automobil nákladní automobil motocykl autobus	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3. Frekvence využití vozidla (přibližně)	1xtýdně a méně několikrát týdně denně	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
4. Máte zkušenosti s jízdou v silničním provozu jako cyklista	ano ne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
5. Myslíte si, že počet cyklistů v městském provozu stoupá	ano ne nevím	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
6. Zaregistroval jste tyto druhy dopravního značení v Praze		
BUS + TAXI + CYKLO pruh		ano ne

cyklopiktokoridor		ano ne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
cyklopruh		ano ne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
přejezd pro cyklisty		ano ne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
prostor pro cyklisty před křižovatkou		ano ne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
7. Berete tato značení jako újmu pro automobilový provoz?		ano spíše ano spíše ne ne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
8. Dodržujete jako řidič omezení daná cyklistickým značením?		ano spíše ano spíše ne ne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
9. Cyklisty v běžném silničním provozu vnímám		pozitivně spíše pozitivně spíše negativně negativně nevnímám	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
10. Jaké chování cyklistů v silničním provozu vnímáte negativně		(stručně vypište)	<input type="text"/>
11. Uvědomujete si při řízení větší míru zranitelnosti cyklisty		ano ne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

12. Vnímáte jízdu na kole v Praze jako bezpečnou

ano
spíše ano
spíše ne
ne

13. Má cyklista používat osvětlení

vždy
za snížené viditelnosti
na osvětlení nezáleží

14. Použité osvětlení by mělo být přerušované

ano
ne
na blikání nezáleží

15. Má cyklista používat reflexní nebo výrazné oblečení

vždy
za snížené viditelnosti
na barvě oblečení nezáleží

16. Jak reagujete na situaci, kdy nelze cyklistu bezpečně předjet

vždy počkám
většinou počkám
většinou nepočkám
snažím se předjet okamžitě

17. Při předjíždění cyklisty s vybočením ze směru jízdy používám blinkr

vždy
většinou ano
většinou ne
nikdy

18. Při předjíždění (míjení) cyklisty bez vybočení ze směru jízdy používám blinkr

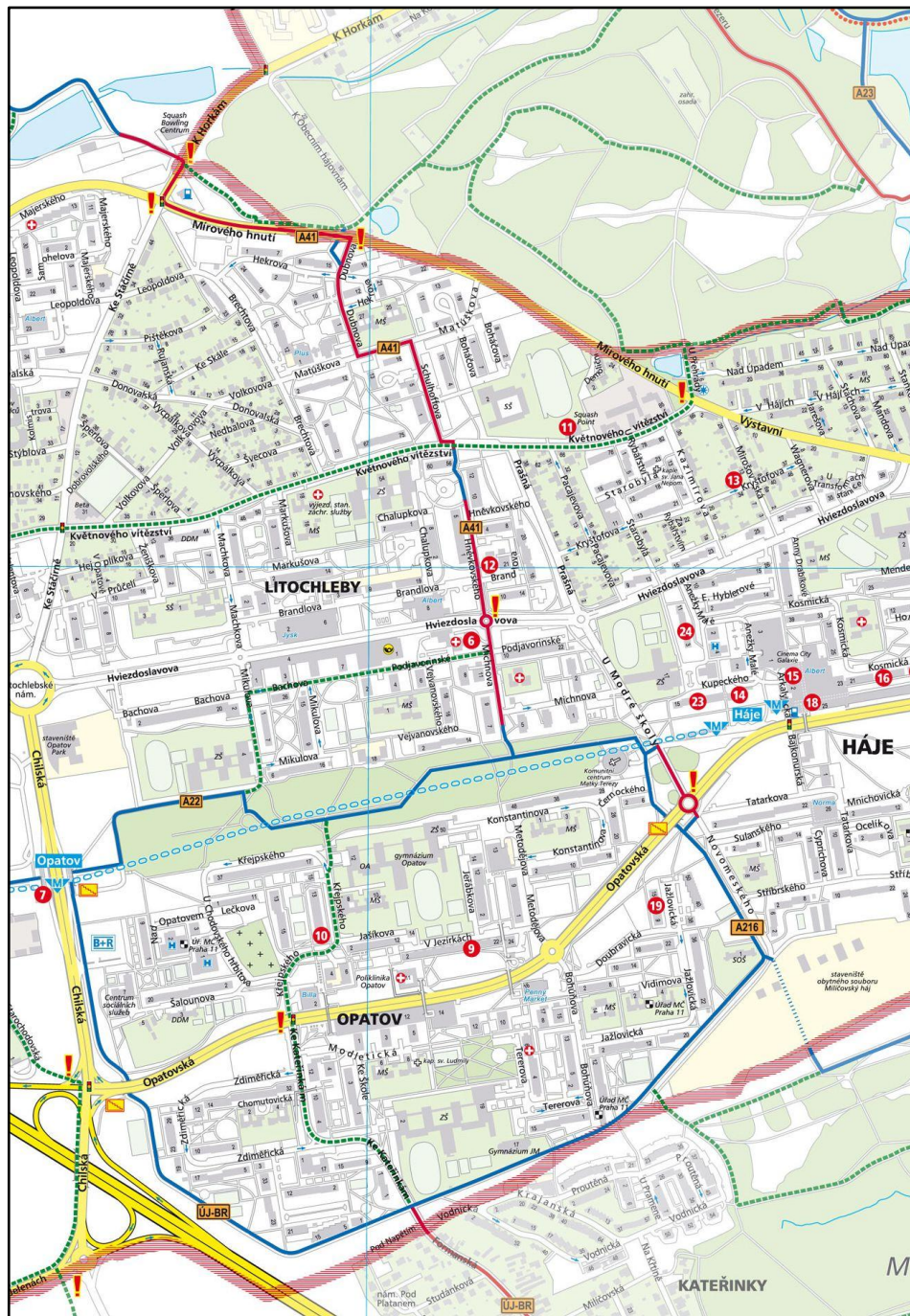
vždy
většinou ano
většinou ne
nikdy

19. Proč podle Vás někteří lidé v Praze používají jízdní kolo jako dopravní prostředek

(stručně vypište)

DĚKUJI ZA VYPLNĚNÍ

7.2 Ukázka značení cyklostezek a cyklotras v Praze



	cyklistická stezka		nebezpečné místo		dálnice – hlavní silnice		úřad – pošta – zdravotnické zařízení
	cyklistická stezka dočasně přerušena stavbou		stávající bariéra – schodiště		ostatní silnice, ulice, zpevněná cesta, pěšina		park, les – hřbitov – hřiště
	cyklistická trasa		hranice MČ Praha 11		značené turistické trasy		hotel – autokempink
	doporučená nebo prověřovaná cyklistická trasa		B + R (úschovna kol)		policie – městská policie		čerpací stanice – LPG
	A22 A212 číslo cyklotrasy		metro se stanicí		významná budova – kostel, kaple		místo dalekého výhledu

7.3 Průkaz velopedisty z r. 1900



§ 2.

Listek legitimační vydává se z pravidla jen osobám 16. rok věku svého dokončivším a vykázaným se vysvědčením, že jsou jízdy na velocipedu dokonale znalými.

Velocipedistovi, nedosáhnuvšímu 16. roku, vydá se legitimační listek pouze na žádost jeho otce a poručníka a jen s podmínkou, že otec nebo poručník protokolárně prohlásí, že béře veškerou odpovědnost za jednání mladého jezdce na sebe.

Vysvědčení výše uvedené budiž vydáno členům spolků velocipedistů v policejním obvodu Pražském právně stávajících od představenstva toho kterého spolku, osobám jiným pak od některého ze znalců, c. k. policejním ředitelstvím k tomu cíli ustanovených.

C. k. policejní ředitelství může však, nehledíc k tomu, že ten který žadatel vysvědčení dle ustanovení odstavce předěšlého vydané předložil, vydání listku legitimačního učiniti závislým na výsledku opětovné zkoušky, kterou s tím kterým žadatelem před se vezme znalec, c. k. policejním ředitelstvím pro tento případ jmenovaný.

§ 3.

Listek legitimační podléhá kolovému poplatku jednoho zlatého r. m., obsahuje kromě svého čísla jméno majitelovo, jakož i udání doby, na kterou jest listek platným (nejvýše tři léta), a jest opatřen podobiznou majitelovou.

Listek legitimační platí pouze osobě té, na jejíž jméno zni, a nesmí býti jiné osobě postoupen.

§ 4.

Velocipedista jest povinen upodrobnouti bez zdráhání se nařízení, jež c. k. policejní ředitelství neb jeho zřízení, vykonávajice tento jízdní řád, vydají.

Zejména jest povinností jezdce, by na vyzvání orgánu bezpečnosti, ať již se toto vyzvání stane zavoláním nebo i pouhým zvednutím ruky, ihned zastavil a na vybídnutí legitimačním listkem, jež velocipedista vždy s sebou nositi má, se vykázal.

§ 5.

Velociped nesmí býti leskle hlazen, musí býti pevně stavěn, způsobilým ku jízdě po veřejných silnicích a opatřen výstražným zvonkem, brzdou a svítilnou se sklem bezbarvým.

Mimo to budiž stroj opatřen tabulkou s číslem, jež se velocipedistovi u c. k. policejního ředitelství zároveň s legitimačním listkem vydá, a která budiž připevněna na řídítku vodorovně směrem ku předu tak, aby číslo zřetelně viditelným bylo. Užití jiné tabulky, než c. k. policejním ředitelstvím vydané, jest zakázáno a tresce se po rozumu § 14. tohoto řádu.

§ 6.

Velocipedista smí používatí toliko jízdní dráhy ulic i silnic a jest mu zakázáno po chodnicích a stezkách pro pěší a pro jezdce na koních určených, jakož i sady jezdití nebo kolo i vésti.

Dále nesmí velocipedista jezdití příliš blízko chodníku.

Na všech ulicích a náměstích, na

kterých se konají trhy, jest jízda na velocipedu po dobu, kdy trh trvá, zastavena.

Při větších průvodech vojenských, pohřebních a jiných, jakož i vůbec při značných shonech lidu nesmí se těmi kterými ulicemi jezdit, nebo tyto křížovati.

§ 7.

Smí se jezdit jen rychlostí mírnou.

Od té doby, kdy se počíná s osvětlováním ulic, až do svitání, pak při mlze neb vánici, budiž rychlost jízdy ještě více zmíraěna.

Na mostech, křížovatkách a na místech, kde ulice se zahýbá, dále na blízku škol před počtím a po ukončení vyučování, na blízku divadel před počtím a po ukončení představení, vůbec všude, kde jest značná

frekvence osob, budiž bez výjimky zachováno tempo co nejvolněji.

Budiž po levé straně ježděno, na levo vyhýbáno a na pravo předjížděno.

§ 8.

Velocipedistovi náleží, by pěši, na jízdní dráze se nacházející, jakož i jezdce na koni a povozy, se kterými se setkává, nebo kterých dojíždí, varoval ve vzdálenosti nejméně 20 metrů zvoncem a aby jel kolem nich ve příměfené vzdálenosti.

Jestliže koně se lekají, aneb ten, který je řídí, k opatrnosti napomíná, jest velocipedista povinen ve příměfené vzdálenosti seskočiti a vzdáliti pokud možná stroj svůj z obzoru koně.

§ 9.

Jede-li více velocipedistů společně, smějí jeti jen jednotlivě za sebou.

§ 10.

Od té doby, kdy nastává soumrak, pokud se týče kdy se počíná s osvětlováním ulic, až do svitání, buďtež vítilny velocipedistů rozřaty.

§ 11.

Proháněti se sem tam po veřejných ulicích, silnicích a náměstích aneb cvičiti se zde v jždě, jest zakázáno.

§ 12.

Z pravidla lze užívatí v policejním obvodu Pražském toliko nízkých bicyklů, pak velocipedů tří- neb čtyřkolových; ku jždě na bicyklech vysokých jest třeba zvláštního povolení.

Z jízdy na velocipedu vůbec jsou vyřaty:

C. a k. hrad a most Karlův, pak všechny ulice příkré, jakož i ony, kterými ani povozy jezdit nesmějí.

Ve Stromovce se smí jezdit toliko ve všední dny a to jen do 12té hodiny polední.

Dne 1. května každého roku a v jiné dny, kde lze očekávati značnou návštěvu Stromovky i v hodinách dopoledních, jest jízda na velocipedu ve Stromovce vůbec zapovězena.

Je-li v některé ulici povozům dovoleno jezdit pouze jedním směrem, platí toto obmezení také pro velocipedisty.

§ 13.

Velocipedisté cizí, pokud se nezdrží déle jednoho téhodne v policejním obvodu Pražském, nepotře-

bují legitimačního lístku po rozumu § 1. tohoto řádu, a nejsou též povinni označiti svůj velociped, mají však i oni povinnost podati na vyzvání orgánu bezpečnosti výkaz o své osobě a jsou jinak podrobeni ustanovením tohoto řádu právě tak, jako velocipedisté domácí.

Při delším pobytu jest cizí velocipedista postaven domácímu úplně na roveň; může však upuštěno býti od zkoušky v jízdě (§ 2.), má-li ten který cizí velocipedista legitimaci k jízdě příslušným úřadem svého řádného bydliště vydanou.

§ 14.

Kdo by předpisů těchto nešetřil, trestán bude, nepodléhá-li jeho jednání všeobecnému zákonu trestnímu, pokutou peněžitou od 1 až do 100

zlatých aneb vězením od 6 hodin do 14 dnů.

Mimo to může vinníku odňat býti legitimační lístek na určitý čas nebo i na vždy, pokud se týče může uznáno býti na neschopnost legitimace dosíci.

Toto platí zejména v případech napodobení tabulky s číslem, jakož i zprotivení se orgánům stráže bezpečnosti.

§ 15.

Není třeba legitimačního lístku k užívání tří- neb čtyřkolového velocipedu, sloužícího ku dopravě zboží; musí však na takovém stroji vyznačeno býti jak jméno tak i bydliště majitelovo.

K tomu, by se užívalo velocipedů k účelům reklamy, třeba je v každém jednotlivém případě úředního povolení.

§ 16.

Náklad, vzešlý ze zhotovení tabulky s číslem, jakož i z tisku legitimačního lístku a připojeného ku němuž jízdního řádu, nahradí ten, kdo o legitimační lístek žádá, před vydáním téhož.

Poplatek za zkoušku (per 2 zl.) budiž zapraven přímo znalci.

§ 17.

Tento jízdni řád (vyjma ustanovení druhého odstavce § 5.) nabude platnosti dnem, kdy bude vyhlášen v „Pražských Novinách“.

Do 31. července 1896 musí býti velocipedy novými tabulkami s číslem opatřeny; do té doby zůstává v platnosti to které ustanovení § 5. jízdního řádu pro bycikle a tricykle ze dne 5. února 1893.

