

Analýza cyklistické dopravy v okrese Hodonín

Zuzana Svinková

Bakalářská práce
2015



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Zuzana Svinková**
Osobní číslo: **M12399**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management a ekonomika**
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Analýza cyklistické dopravy v okrese Hodonín**

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Vypracujte literární rešerši zaměřenou na dopravní infrastrukturu.
- Popište základní pojmy cyklistické dopravy v České republice a uveďte legislativu s ní spojenou.

II. Praktická část

- Charakterizujte cyklistickou dopravu v okrese Hodonín.
- Provedte dotazníkové šetření zaměřené na cyklistickou dopravu obcí v okrese Hodonín.
- Na základě analýzy výsledků dotazníkového šetření a zpracování literární rešerše vypracujte návrhy a doporučení pro zlepšení současného stavu cyklistické dopravy v okrese Hodonín.

Závěr

Rozsah bakalářské práce: cca 40
Rozsah příloh:
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

ROSEN, Paul, Peter COX and David HORTON. Cycling and society. 1st ed. Burlington, VT: Ashgate, 2007, 205 p. ISBN 978-0-7546-4844-4.
RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.
ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. 1. vyd. Praha: ASPI, 2008, 255 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Markéta Slováková
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: 16. února 2015
Termín odevzdání bakalářské práce: 15. května 2015

Ve Zlíně dne 16. února 2015

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE


Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užit své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považuji se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použítou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 14.5.2015


.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Bakalářská práce pojednává o cyklistické dopravě v okrese Hodonín. Cyklistická doprava se v současné době stává stále populárnější, jedná se o efektivní způsob dopravy, nezatěžující životní prostředí. V teoretické části je zpracována literární rešerše zaměřená na dopravu a dopravní infrastrukturu. S tím souvisí dopravní politika, kde jsou rozebrány jednotlivé priority a specifické cíle. Následuje problematika dopravy v klidu, zaměřená na Park and Ride a Bike and Ride systémy. Stěžejním tématem teoretické části je téma cyklistické dopravy v ČR. Zde jsou uvedeny základní pojmy cyklo dopravy, její výhody a nevýhody, legislativa s ní spojená, národní cyklostrategie a síť cyklostezek v ČR. V praktické části je charakterizována cyklistická doprava v okrese Hodonín, jsou rozebrány výsledky dotazníkového šetření. Následuje rozbor situace v okrese Hodonín se zaměřením na možnosti parkování jízdních kol ve vybraných obcích. Na základě analýzy jsou navrženy konkrétní řešení na zlepšení situace cyklistické dopravy v okrese Hodonín.

Klíčová slova: cyklo doprava, cyklostezka, Bike and Ride, dopravní infrastruktura, okres Hodonín

ABSTRACT

This bachelor thesis deals with the cycling transportation in the Hodonín district. The cycling transportation is becoming increasingly popular, being effective, environment-friendly means of transport. The theoretical part deals with the literature research focused on transportation and traffic infrastructure. This is related to transportation policy, which addresses different priorities and specific goals. Following is the issue of stationary traffic, focused on Park and Ride and Bike and Ride systems. The main topic of the theoretical part is the cycling transportation in the Czech Republic. There are listed the basic concepts of cycling, its advantages and disadvantages, legislation associated with it, national cycling strategy and cycling infrastructure in the country. The practical part characterizes the cycling in the Hodonín district and discussed are the results of the survey. The analysis of the situation in the Hodonín district follows, focusing on the possibility of bicycle parking in selected municipalities. Based on the analysis, we propose concrete solutions to improve the situation of cycling transportation in the Hodonín district.

Keywords: cycling transportation, bicycle path, Bike and Ride, traffic infrastructure, Hodonín district

Na tomto místě chci především poděkovat Ing. Markétě Slovákové za odborné rady a dohled při vypracování mé bakalářské práce. Dále vedoucímu odboru majetku a investic Města Veselí nad Moravou Bc. Rostislavu Haničincovi, národnímu cyklokoordinátorovi Ing. Jaroslavu Martinkovi a vedoucímu odboru investic a správy budov Města Strážnice Ing. Petru Helískovi za jejich čas a spolupráci. Nakonec bych ráda poděkovala svým blízkým za podporu a trpělivost během celého studia.

OBSAH

ÚVOD	10
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	12
I TEORETICKÁ ČÁST	13
1 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	14
1.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	14
1.1.1 Silniční doprava	14
1.1.1.1 Silniční infrastruktura	15
1.1.2 Železniční doprava	16
1.1.3 Letecká doprava	17
1.1.4 Vodní doprava	17
1.1.5 Jiné druhy dopravy	18
1.1.5.1 Městská hromadná doprava	18
1.1.5.2 Integrovaný dopravní systém.....	18
1.2 DOPRAVNÍ POLITIKA.....	19
1.2.1 Dlouhodobá vize a strategie	19
1.2.2 Cíle dopravní politiky	19
1.2.3 Uživatelé	20
1.2.4 Provoz a bezpečnost dopravy.....	20
1.2.5 Zdroje pro dopravu.....	20
1.2.6 Začlenění v rámci EU.....	21
1.2.7 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí	21
1.2.8 Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace	21
2 DOPRAVA V KLIDU	22
2.1 PARK AND RIDE.....	22
2.2 BIKE AND RIDE.....	22
2.2.1 Výhody systému Bike and Ride	23
2.2.2 Důležité předpoklady pro vznik Bike and Ride	23
3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ČR	25
3.1 SROVNÁNÍ VÝZNAMU CYKLISTICKÉ DOPRAVY	25
3.2 ZÁKLADNÍ POJMY CYKLISTICKÉ DOPRAVY	25
3.2.1 Cyklotrasa	25
3.2.2 Cyklostezka	26
3.2.3 Cyklistický pruh	26
3.2.4 Cykloobousměrka	27
3.2.5 Cyklopiktokoridor	27
3.2.6 Víceúčelový jízdní pruh	28
3.2.7 Bus + cyklopruh	28
3.3 VÝHODY A NEVÝHODY CYKLISTICKÉ DOPRAVY	29
3.4 LEGISLATIVA ČR SOUVISEJÍCÍ S CYKLISTICKOU DOPRAVOU	30
3.4.1.1 Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (Česko, 1997)	30
3.4.1.2 Zákon č. 361/2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích“ (Česko, 2000).....	30
3.4.1.3 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb. (Česko, 2001a)	

3.4.1.4	Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 247/2010 Sb. (Česko, 2010) 30	
3.4.1.5	Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (Česko, 2001b)	30
3.4.1.6	Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách (Česko, 2002)	30
3.5	NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	31
3.5.1	Strategické cíle na národní úrovni.....	31
3.5.2	Strategické cíle na místní úrovni.....	32
3.5.3	Specifický cíl - Zajištění financování cyklistické infrastruktury	32
3.5.3.1	Stávající možnosti financování	32
3.5.3.2	Využití stávajících cest	33
3.5.3.3	EuroVelo.....	33
3.5.4	Specifický cíl – Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy	34
3.5.4.1	Dopravní výchova.....	34
3.5.4.2	Nehodovost cyklistů a krádeže jízdních kol	34
3.5.4.3	Legislativa.....	34
3.5.5	Specifický cíl – Metodická podpora rozvoje cyklo dopravy ve městech a projekt Cyklistická akademie	35
3.5.6	Specifický cíl – Realizace národního produktu Česko jede.....	35
3.5.7	Monitoring.....	35
3.6	SÍŤ CYKLOSTEZEK V ČR.....	35
3.6.1	Dálkové cyklotrasy.....	36
3.6.1.1	Nejvýznamnější dálkové trasy	37
3.6.1.2	EuroVelo v ČR.....	38
II PRAKTICKÁ ČÁST		40
4	CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OKRESE HODONÍN	41
4.1	CYKLISTICKÁ DOPRAVA MĚSTA HODONÍN	41
4.2	CYKLISTICKÁ DOPRAVA MĚSTA VESELÍ NAD MORAVOU.....	42
4.3	CYKLISTICKÁ DOPRAVA MĚSTA KYJOV	42
4.4	DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ TRASY V OKRESE HODONÍN.....	43
4.4.1	Beskydsko-karpatská magistrála	43
4.4.2	Moravská stezka.....	43
4.4.3	Moravské vinařské stezky	44
4.4.4	Trasy podél Baťova kanálu	44
4.4.5	Cyklotrasy v okolí Bílých Karpat	45
5	ANALÝZA DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	46
5.1	VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	47
5.1.1	Za jakým účelem nejčastěji využíváte jízdní kolo? (více možností)	47
5.1.2	Který z těchto faktorů je při volbě dopravního prostředku rozhodující? (více možností).....	48
5.1.3	Při jízdě na kole nejčastěji využívám: (více možností).....	49
5.1.4	Otázka č. 4 – Jak často využíváte cyklo dopravy?.....	49
5.1.5	Co považujete za největší výhodu při využívání cyklostezek?.....	50
5.1.6	Jaké služby byste přivítali podél cyklostezky? (více možností)	51
5.1.7	Jaké cyklotrasy jsou pro Vás nejvíce atraktivní? (více možností)	51

5.1.8	Ocenil/a byste možnost pohodlného a bezpečného parkování Vašeho jízdního kola?	52
5.1.9	V blízkosti jakých míst byste tuto službu ocenil/a nejvíce? (více možností).....	53
5.1.10	Síť cyklostezek v okrese Hodonín považují za dostatečně rozvinutou	54
5.1.11	Považují snahu obce/města na rozvoji cyklodopravy za dostačující.	54
5.1.12	Obec/město dostatečně propaguje cykloturistiku.....	55
5.1.13	V blízkosti mého bydliště se nachází snadno dostupná cyklostezka.	55
5.1.14	V naší obci/měště se nachází dostatek parkovacích stánek.	56
5.1.15	V naší obci/měště se nachází dostatečné množství vyznačených pruhů pro cyklisty.....	56
5.1.16	Dopravní situace v naší obci/měště je přizpůsobená pro bezpečný pohyb cyklistů.	57
5.1.17	Negativním faktorem využití jízdního kola pro pohyb ve městě je obava z jeho možného zcizení.....	58
5.2	SITUACE DOPRAVY V KLIDU V OKRESE HODONÍN	60
5.2.1	Situace na nádražích ve vybraných obcích okresu Hodonín.....	60
5.2.2	Situace u nákupních center, škol a firem	65
6	NÁVRHY A DOPORUČENÍ PRO ZLEPŠENÍ SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OKRESE HODONÍN.....	69
6.1	BIKE AND RIDE NA VLAKOVÉM NÁDRAŽÍ V HODONÍNĚ.....	69
6.1.1	Možnosti financování:.....	70
6.2	1.1 NÁVRH NA VYBUDOVÁNÍ CYKLOSTEZKY V ÚSEKU STRÁŽNICE - RADĚJOV	71
	ZÁVĚR	73
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	75
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	80
	SEZNAM OBRÁZKŮ	81
	SEZNAM GRAFŮ	82
	SEZNAM TABULEK.....	83
	SEZNAM PŘÍLOH.....	84

ÚVOD

Tato práce je zaměřena na celkovou koncepci cyklodopravy a její specifické problémy. V teoretické části jsou okrajově řešeny všechny druhy dopravy - silniční, letecká, vodní, železniční, městská hromadná a jiná doprava. Je zde stručně charakterizován jejich vývoj, význam pro společnost, ekonomiku a dopady na životní prostředí. Ty jsou patrné hlavně u nejrychleji expandující letecké dopravy. Tento stav není dlouhodobě udržitelný a tato práce se tímto problémem zabývá ve smyslu většího využívání kola jako dopravního prostředku, šetrnějšího k životnímu prostředí a jeho návaznost na železniční nebo městskou hromadnou dopravu.

Dopravní problémy řeší všechny země Evropské unie, hledají se cesty, jak ji zefektivnit, zharmonizovat s okolními státy a to se týká i České republiky, obzvláště v souvislosti s její centrální polohou v Evropě. Tomu je přizpůsobena společná dopravní politika EU a ta se týká částečně i cyklodopravy. Vznikají dálkové cyklotrasy vedoucí napříč Evropou.

Cyklistická doprava představuje obrovský potenciál, který ovlivňuje velké množství oborů lidské činnosti. Zasahuje do ekonomiky, politiky, má vliv na ekologii, zaměstnanost, zdraví obyvatel. Proto je dobré věnovat pozornost řešení problémů spojených s cyklodopravou. Tato činnost přináší nesporné výhody pro společnost, ovšem vyžaduje, aby pro ni byly vytvořeny odpovídající podmínky a zázemí. Této oblasti se věnuje praktická část práce. Jsou zde uvedeny konkrétní příklady zdařilých projektů, ale i míst, kde se situaci dlouhodobě nedaří změnit. Velké množství údajů přineslo dotazníkové šetření, kde se respondenti z Hodonínska, Kyjovska a Veselska měli možnost vyjádřit k podmínkám pro provozování cyklodopravy a jeho zázemí. Šetření přispělo k lepší orientaci v problému a potvrdilo zájem obyvatel o tuto problematiku. Kolo tvoří v tradiční vinařské oblasti oblíbený dopravní prostředek. Nejvíce je využíváno k rekreačním účelům a k projížďkám po vinařských stezkách a trasách kolem Bařova kanálu. V práci jsou uvedeny i ostatní oblíbené cyklostezky v regionu. Některé jsou součástí významných dálkových tras.

V oblasti cyklodopravy je důležitá především její infrastruktura, dopravní značení a síť cyklostezek. Nedílnou součástí cyklodopravy je problematika dopravy v klidu, zde se práce zaměřuje především na systém Bike and Ride. Nedostatečné vybudování parkovacích prostorů pro cyklisty způsobuje nefunkčnost tohoto systému.

Hlavním cílem bylo zjištění možností na změny stávající situace v oblasti cyklodopravy. V závěru práce bude navrženo konkrétní řešení problému parkování kol u vlakového ná-

draží v okresním městě, cyklostezka v podhůří Bílých Karpat a další doporučení na zlepšení současné situace cyklodopravy v okrese Hodonín.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

V dnešní době nabývá cyklistická doprava stále většího významu. Neustále zvyšující se intenzita silniční dopravy vybízí k hledání alternativ, které by pomohly řešit aktuální situaci přetížené dopravy ve městech. Jako řešení se nabízí využití cyklodopravy, která je prospěšná zdraví obyvatelstva a životnímu prostředí.

Za hlavní přínos této práce považuji možné zlepšení stávající situace v oblasti cyklodopravy. Nejprve je nutné vypracovat literární rešerši dostupné literatury na téma doprava a dopravní infrastruktura. V praktické části je potřeba charakterizovat cyklistickou dopravu v okrese Hodonín. Ta se týká aktuálního stavu cyklodopravy ve vybraných obcích. Jako základní metodu mojí bakalářské práce využiji metodu dedukce - kvantitativní výzkum. Ke sběru dat pro svůj výzkum bude použito dotazníkové šetření. Snahou je získat během jednoho měsíce odpovědi alespoň 100 respondentů z různých oblastí hodonínského okresu a následně tyto odpovědi zhodnotit.

Hlavním cílem je zjištění:

- oblíbenosti využití jízdního kola jako dopravního prostředku
- postoje obcí k problematice cyklodopravy
- problémů bránících rozvoji cyklodopravy

Dílní cíle:

- význam cyklostezek
- zmapovat situace na v okrese Hodonín na vybraných vlakových a autobusových nádražích, cyklostezkách
- pořídit fotodokumentaci
- definovat nedostatky

Po zhodnocení výsledků dotazníkového šetření a následného průzkumu v terénu je potřebné navrhnout konkrétní způsoby řešení včetně doporučení místa realizace a způsobu financování. Výsledkem návrhové části by měl být přínos pro cyklodopravu v okrese Hodonín.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Doprava může být definována jako výsledek lidské činnosti, která má za cíl překonávání vzdáleností osobám, produktům jejich činnosti, materiálů, služeb apod., což působí na systém, jehož součástí je i doprava. (Svoboda, 2006, s. 9).

Pastor a Tuzar (2007, s. 12) vnímají dopravu spíše jako plánovaný přesun, záměrně se snaží vyhnout použití termínů dopravní prostředek nebo cesta, které mohou být zavádějící, protože tyto termíny necharakterizují úplnou škálu veškerých možných způsobů dopravy.

V dnešní době dochází k posilování strategického významu dopravy, obzvláště v procesu globalizace, kde je kladen důraz na efektivní způsoby přepravy zboží na velké vzdálenosti. Odvětví dopravy se potýká se silným konkurenčním prostředím a rozhodujícími faktory úspěchu jsou rychlost, logistika, technologie, bezpečnost a vztah k životnímu prostředí. (Zurynek, Zelený a Mervart, © 2008, s. 9)

Doprava je i mimo jiné velmi důležitým aspektem pro rozvoj cestovního ruchu. Rygllová, Burian a Vajčnerová (2011, s. 64) uvádí, že doprava je prostředkem, který zajišťuje fungování cestovního ruchu, přestože dopravní infrastruktura nevznikla primárně pro jeho potřeby. Zároveň se však stává alternativou pro využití již ustupujících druhů dopravy.

Zurynek, Zelený a Mervart (© 2008, s. 10) označují vztah dopravy a cestovního ruchu za vzájemný, protože doprava je prostředkem cestovního ruchu a ten naopak vyvolává potřebu rozvoje a modernizace dopravy.

1.1 Dopravní infrastruktura

Za dopravní infrastrukturu považujeme nejenom veškeré dopravní sítě, ale i jejich vybavení a zařízení s nimi související, včetně dopravních prostředků. Dopravu můžeme hodnotit a porovnávat z hlediska její výkonnosti, ve snaze o maximální využití daných možností a překonávání překážek spojených s možnými riziky, za podmínky efektivního využití finančních dispozic tak, aby nepřekážely kontinuálním společenským potřebám. (Zurynek, Zelený, Mervart, © 2008, s. 69)

1.1.1 Silniční doprava

Nejvíce využívanou druhem dopravy je automobilová doprava, která je uplatňována jak vnitrostátně, tak i mezinárodně. Dříve působila spíše okrajově a pomáhala zprostředkování železniční dopravy, nyní je již samostatným a nenahraditelným aspektem dopravy. Přesto-

že silniční doprava je rychlým, efektivním a dostupným způsobem přepravy, přináší sebou negativní jevy, jakými jsou např. nehodovost a s ní způsobené komplikace, neustále zvyšující se nároky na rozvoj automobilové dopravy a s tím spojené náklady na opravy a údržbu silnic a dálnic. Dá se říci, že přestože se je tato doprava zdánlivě levná, tak pro samotnou společnost je velmi nákladná, zohledníme-li cenu, za kterou je infrastruktura budována a cenu vynaloženou na odstraňování škod způsobených na životním prostředí.

Silniční doprava je závislá na energiích, především na ropě. Tato závislost nutí provozovatele k různým úsporným opatřením, které jim pomáhají co nejlépe se vyrovnat s kolísajícími cenami energií a využívat je co nejefektivněji. Stále větší množství dopravních prostředků se orientuje na alternativní druhy pohonů. V naší vyspělé společnosti se mění i možnosti individuální přepravy. S tím, jak dochází ke zvyšování životní úrovně, mění se i podmínky k provozování individuální přepravy. Narůstá počet motorových vozidel, ty jsou používány k delším vzdálenostem i v souvislosti se zaměstnáním, podnikáním a dalšími aktivitami. S tím se zvyšují nároky na individuální dopravu. Rychlost a pohodlí ovlivňují celkový nárůst osobní silniční dopravy. (Zelený, 2007, s. 172-173)

1.1.1.1 Silniční infrastruktura

Současná silniční síť prošla historickým vývojem od obyčejných stezek až po dnešní stav silnic, které mají pevný povrch a jsou vybaveny množstvím bezpečnostních prvků. Při používání komunikací je nutné dodržovat předpisy, které jsou stanoveny. V tom nám pomáhají veškerá značení a další zařízení, kterými jsou vozovky vybaveny. Předpokládá se i pravidelná údržba vozovek, která probíhá v každém ročním období. U všech typů komunikací je vyžadována sjízdnost, bezpečnost, a pokud je to možné, tak i plynulost dopravy. Pozemní komunikace rozdělujeme podle toho, jaký plní účel, podle významu, frekventovanosti apod. Nejvýznamnějšími trasami jsou dálnice a silnice I. třídy. Dálnice nám umožňují provádět rychlou vnitrostátní a mezinárodní přepravu, vyznačují se velkým množstvím bezpečnostních prvků, jednotlivé směry jízdy jsou odděleny, nekříží se s ostatními komunikacemi, kříží se pouze mimoúrovňovým způsobem. Vzhledem k omezenému financování je však stav dálniční sítě v České republice neuspokojivý. Výstavba dálnic a rychlostních silnic v současné době stagnuje, i když ze strategického hlediska vzhledem k modernizaci dopravní sítě se hustota dálnic jeví jako rozhodující prvek pro dopravní politiku. Silnice I. třídy jsou významné z hlediska mezinárodní dopravy i pro spojení mezi regiony. V rámci regionu jsou hodně využívány silnice II. třídy. Jejich stav bývá často ha-

varijsní, na vozovce jsou často trhliny nebo jiné místní závady. Mezi pozemní komunikace řadíme dále silnice III. třídy, místní komunikace a účelové komunikace. (Zelený, 2007, s. 172-175)

Z hlediska cestovního ruchu rozlišuje Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011, s. 66) dva významné typy silniční dopravy, a to autokarovou dopravu, což je doprava prostřednictvím autobusů, a individuální motoristiku, za kterou považují obytné automobily nebo přívěsy. Za nevýhodu použití takového způsobu silniční dopravy je z hlediska cestovního ruchu považována možnost přepravy poměrně malého počtu osob.

Z podnikatelského hlediska pak může být silniční doprava vnímána jako prostředek přepravy cestujících, zboží nebo zvířat. (Zelený, 2007, s. 185)

Fojtíková, Lebieczik (2008, s. 152) doplňují problematiku silniční dopravy o společnou dopravní politiku EU. Týká se přepravy zboží z jednotlivých zemí Unie do jiné země EU, Tato přeprava není od 1. 1. 1993 omezena. Přepravci musí pouze splňovat určitá kritéria, která souvisí s kvalitou služeb, jejich splnění umožní získat přepravci unijní licenci k provozování dopravní činnosti.

1.1.2 Železniční doprava

Přestože je železniční doprava považována za starší druh dopravy, protože existuje téměř dvě století, stále patří k nejvýznamnějším druhům dopravy. V dřívějších dobách sehrála velmi významnou roli v rozvoji území, kde vedla železniční trať. Dnes díky nárůstu populárnější silniční a letecké dopravy můžeme mluvit o jejím částečném úpadku, zejména osobní železniční dopravy. K úpadku dochází z toho důvodu, že železniční doprava nebyla na rozdíl od jiných druhů doprav schopná reagovat na rozvoj trendů na trhu. (Zelený, 2007, s. 120)

Zurynek, Zelený, Mervart (© 2008, s. 110-111) upozorňují na výhody a nevýhody železniční dopravy. Využívání železniční dopravy je ekologické, s čímž souvisí i možnost přepravy vyššího počtu osob nebo nákladu. Za předpokladu ideálních spojů by mohla být také rychlejší. Další nespornou výhodou je bezpečnost železniční dopravy, hlavně v porovnání s dopravou silniční. Mezi nevýhody pak patří špatná dostupnost v některých lokalitách, kdy je nemožné se ke stanici dostat autem, z důvodu nekompaktnosti se silniční dopravou. V některých regionech je pak železnice starší, nmoderní a nekoresponduje s jejím okolím.

Podle Zeleného (2007, s. 121) je rozvoj železniční dopravy úkolem státu, který by se měl pokusit spolupracovat s dopravci tak, aby došlo k uspokojení potřeb obyvatelstva, ale zároveň nedocházelo k narušení managementu společnosti.

Fojtíková, Lebidzik (2008, s. 152) poukazují z dlouholetého hlediska na klesající trend v množství přepravovaného materiálu po železnici. Tento stav přisuzují málo konkurenčnímu prostředí v železniční dopravě. V této oblasti by mělo dojít ke zlepšení vytvořením integrované evropské železniční sítě. Snahou EU je zjednodušit přizpůsobení železnic členských zemí na společný trh. Touto harmonizací technických a bezpečnostních opatření by byla zajištěna i větší efektivita.

1.1.3 Letecká doprava

V současnosti se nejrychleji rozvíjí letecká doprava. Především v ČR, kde není typické využívat letadla jako prostředku k přepravě v rámci našeho území, se využívá letecká doprava spíše na delší vzdálenosti. V určitých případech úroveň služeb poskytovaných leteckým společnostmi klesá, což mohl ovlivnit vznik nízkonákladových společností. Letecká doprava je považována za relativně bezpečnou, ale nelze ignorovat katastrofické následky nehod nebo nebezpečí teroristických činů. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 67-68)

Význam letecké dopravy je rozmanitý, letecké společnosti nesporně napomáhají zaměstnanosti, letecká doprava je také výrazným prvkem cestovního ruchu a v neposlední řadě hraje důležitou roli také v obchodním odvětví a světu politiky. Nejvýraznějším negativem letecké dopravy je ekologický dopad, který je značný ať už na ovzduší nebo hluk, který letadla způsobují. Přes vysokou rychlost tohoto druhu dopravy, úspora času se zmenšuje nutností dopravy z letiště do měst, která jsou často velmi vzdálená. (Zurynek, Zelený, Mervart, © 2008, s. 148-149)

1.1.4 Vodní doprava

Vodní doprava je jednou z nejstarších druhů dopravy. Její důležitost nepoklesla ani v dnešní době. Tento druh dopravy je jedním z nejšetrnějších k životnímu prostředí, pomineme-li ojedinělou možnost havárií lodí nebo tankerů. Vodní dopravu dělíme na vnitrozemskou a námořní. (Zelený, 2007, s. 213)

Vnitrozemská doprava je v některých publikacích nazývána jako doprava říční, ta byla vybudována za účelem přemístění materiálů, zboží nebo jiných nákladů, dnes je již využí-

vaná zejména k účelům cestovního ruchu nebo sportování. (Zelený 2007, s. 213; Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 70)

Námořní doprava je velice rozmanitý druh dopravy. Slouží jak k přepravě nákladu, tak významně ovlivňuje cestovní ruch. V důsledku rozvoje letecké dopravy klesá její význam v oblasti přepravy osob. Námořní doprava umožňuje prostřednictvím trajektů propojení kontinentů nebo ostrovů, nevýhodou však je nízká rychlost. (Zurynek, Zelený, Mervart, © 2008, s. 182)

1.1.5 Jiné druhy dopravy

1.1.5.1 Městská hromadná doprava

S úrovní vývoje města souvisí také vývoj městské hromadné dopravy. Charakteristickým rysem městské hromadné dopravy je její pravidelnost, která je určena přepravním řádem. Hlavním cílem městské hromadné dopravy je eliminace individuálního způsobu dopravy, čehož lze dosáhnout pouze v případě, že síť MHD bude vyhovovat potřebám obyvatel, kteří cestují nejenom po městě, ale i po nejbližším okolí. Děje se tak po kolejích, mimo koleje, případně po vodě. K dopravě nám slouží rychlodráhy, tramvaje a lanové dráhy. Mezi nekolejovou dopravu řadíme autobusy, trolejbusy, případně dopravní prostředky od nich odvozené. K neobvyklým prostředkům přepravy můžeme zařadit i sedlové nebo zavěšené dráhy, méně časté, i když turisticky atraktivní, jsou visuté lanovky. Městská doprava je charakteristická schopností přesunu mnoha obyvatel na poměrně omezeném území s vysokým počtem zastávek s častou frekvencí pravidelných spojů. Tato doprava se potýká se sezónními a časovými vlivy poptávky po požadovaných službách. Musí disponovat vhodnou technickou základnou. Síť linek je přizpůsobena rozsáhlosti obsluhovaného území a je značena požadovaným způsobem za účelem maximální informovanosti obyvatel. MHD je možný způsob řešení stávající, stále vytiženější silniční dopravy a komplikací s ní spojených. (Zelený, 2007, s. 257–260)

1.1.5.2 Integrovaný dopravní systém

Tento systém zajišťuje optimálním způsobem dopravu nejenom ve městech, ale i v blízkém okolí, jehož rozsah je postupně rozšiřován. Poprvé byl IDS systém použit v Německu a poskytuje řadu výhod, mezi které patří jednotný systém a společná tarifní politika, která má vliv na kvalitu poskytovaných služeb. Na rozdíl od městské hromadné dopravy je pro funkčnost IDS důležitá jasná organizační struktura, neboť v případě MHD se provozová-

ním zabývá pouze město a dopravce, kdežto u IDS je více zainteresovaných subjektů. (Zurynek, Zelený, Mervart, © 2008, s. 219, 225)

1.2 Dopravní politika

1.2.1 Dlouhodobá vize a strategie

Pro oblast dopravy je zásadní dokument vlády Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (Česko, 2013, s. 5-49, 63-67), který poukazuje na nedostatky v tomto odvětví a stanovuje návrhy na jejich odstraňování. Naplnění takovéto strategie je nekončící proces. Je potřeba stanovit požadované cíle, jejich možné dopady, určit náklady na jejich realizaci, následuje proces naplňování stanovených cílů a nakonec dochází ke kontrole a jejich vyhodnocení. Mimo to je třeba určit odpovědné orgány a navrhnout zdroje financování.

Na tento materiál navazují další, již konkrétnější dokumenty. Nejdůležitější myšlenky dopravní strategie jsou obdobné jako v minulém období, např. co je přímo nutné učinit z hlediska vazeb na ostatní státy včetně veškerých dohod. Snahou je udržení vysokých standardů, co se týče bezpečnosti, ekologie, hospodářství a vývoje v souvislosti s finančním zajištěním všech potřeb, které s touto problematikou souvisí.

V rámci evropské dopravní politiky vznikl dokument Bílá kniha, ta obsahuje 40 základních úkolů, které mají zajistit konkurenceschopnost systému dopravy. Týká se především zvyšování nezávislosti na dovozu ropy, snižování množství výfukových plynů o 60% především ve městech, používání kvalitnějších paliv v letecké dopravě apod. V návaznosti na tuto iniciativu vznikla Politika transevropských dopravních sítí (TEN – T), která se zabývá snahou o vytvoření uceleného evropského systému dopravní infrastruktury.

1.2.2 Cíle dopravní politiky

Nejdůležitějším cílem dopravní politiky je vytvoření takových podmínek, které by maximálně umožnily kvalitní rozvoj dopravního systému při dodržování tržních zásad a šetrného přístupu k ekologickým otázkám. Hlavní cíl můžeme rozdělit na několik strategických činností, které se dělí podle zaměření jednotlivých priorit.

1.2.3 Uživatelé

Veškerou snahu o kvalitní dopravní politiku je potřeba směřovat na koncového uživatele. Tato problematika se týká všech regionů, kde je zajišťována dopravní dostupnost. Samotná dostupnost by však ztratila význam, pokud by nebyla vytvářena v součinnosti s ostatními předpoklady úspěšného fungování regionu, jako je ostatní vybavenost, fungující tržní systém, turismus apod. Pro uživatele je i naopak důležitá dopravní dostupnost na větší aglomerace, centra podnikatelských aktivit a jiné cíle zájmu nebo zaměstnání. Bohužel v některých oblastech dochází k velkému přetížení v dopravě a zde se předpokládá pomoc státu, aby byla zajištěna plynulost a návaznost dopravy nejenom celostátně, ale i mezi regiony.

1.2.4 Provoz a bezpečnost dopravy

V dnešní době je zcela běžné, že používáme ve vozidlech navigační přístroje. Staly se součástí dopravní sítě, tyto přístroje jsou stále více finančně dostupnější a vznikají nové, ještě sofistikovanější. Dopravní politika v rámci zkvalitnění infrastruktury se snaží tyto technologie zavádět ve všech druzích dopravy a tím tuto oblast propojit multimodálním způsobem - při přepravě jednoho nákladu použít různých typů přepravy.

Co se týká bezpečnosti dopravy, můžeme ji rozčlenit do tří základních pojmů – působení člověka, technický stav vozidel, situaci na vozovkách včetně jejich bezpečnostních prvků a zařízení. Prioritou je včasná informovanost účastníků dopravy o možných rizicích, důsledné tlaky na dodržování zákonů a dostatek kontrol na silnicích ale i zabezpečení podpory pro plynulost jízdy.

1.2.5 Zdroje pro dopravu

Financování dopravy je zajišťováno z veřejných rozpočtů. Sektor dopravy by mohl pokrýt všechny náklady z výběru spotřebních daní, ty jsou ale převáděny do jiných, potřebnějších odvětví. Přesto je stát povinen zajišťovat financování rozvoje a údržby dopravní infrastruktury. Jiným způsobem financování jsou placené úseky nejenom na rychlostních silnicích, ale i na cestách nižších tříd, týká se to i městských částí. Důležitým zdrojem financování budou v letech 2014 – 2020 prostředky z evropských fondů, tady je ovšem předpokladem zajištění i místního spolufinancování, to se týká všech druhů dopravy.

1.2.6 Začlenění v rámci EU

Pro plynulé zajištění chodu ekonomiky je důležitá funkční dopravní infrastruktura, která není v nových členských zemích ještě na takové úrovni, jako u členů tradičních. Evropská komise se zaměřuje především na dálkovou dopravu, k tomu přispívá Politika transevropské dopravní sítě, na tuto problematiku navazuje finanční strategie pod označením Nástroj pro propojení Evropy (CEF).

1.2.7 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí

Doprava je jedním z hlavních faktorů působících na životní prostředí a zdraví obyvatelstva obecně. Úkolem státu je tedy zaměřit se na propojenost dopravních sítí. Problémem všech zemí Evropy je hustá dopravní síť, která má negativní vliv na volnou přírodu. Faktorem ovlivňující zdraví obyvatel je hluk, který je příčinou intenzivní dopravy a má negativní vliv na zdraví obyvatelstva. Proto je snahou dopravní politiky podporovat spíše dopravu s nižšími emisemi, které by tolik nezatěžovaly životní prostředí.

1.2.8 Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace

Důležitým úkolem jsou taková opatření, která budou směřovat na vzdělávání pracovníků působících v oblasti dopravy. Nedostatečná kvalifikace v různých oblastech dopravy by mohla v budoucnosti způsobit problém nedostatku odborníků, proto bychom se na jejich vzdělání měli zaměřit na středoškolské a vysokoškolské úrovni.

2 DOPRAVA V KLIDU

Dokumentem, který se zabývá problematikou dopravy v klidu, je norma ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel (2011, s. 5). Tato technická norma se zabývá termíny, jakými jsou parkovací plocha, parkovací stání, tedy plochy, kam odstavujeme vozidlo po určitou dobu, buď krátkodobě na dobu nezbytnou pro vyřizování různých záležitostí, případně dlouhodobě, to se děje zpravidla v místě bydliště nebo v prostorách provozovatele při delší odstavce vozidla. Parkovací plochy mají různý charakter z hlediska záměru, kterému by měly sloužit, ať už se jedná o Park and Ride, tedy napojení na veřejnou dopravu nebo Bike and Ride, sloužící k parkování jízdních kol. Návrhy na vybudování parkovacích ploch jsou řešeny s ohledem na hustotu osídlení, poptávce po parkovacích místech, budoucího rozvoje oblasti a analýz celkové dopravní situace určitého území.

2.1 Park and Ride

Park and Ride neboli „zaparkuj a jed“ je unikátním systémem dopravy, který se objevil v 70. letech 20. století v USA. Vzhledem ke stále zvyšujícím se nákladům na dopravu se hledaly alternativní možnosti, které by umožňovaly levnější způsob přepravy, a zájem o veřejnou dopravu se postupně začal obnovovat.

Jako nejzákladnější forma Park and Ride systému je vnímáno už pouhé zastavení na místě, které můžeme označit jako neformální, do něhož v zásadě není investováno z veřejných prostředků. Improvizované Park and Ride stání by mělo naznačit potřebu vybudování bezpečnějšího a strategicky vhodnějšího systému Park and Ride. Tento systém, který vyplývá z potřeb cestujících, může být vybudován poměrně snadno a levně.

Příměstské Park and Ride spočívá v tom, že zaparkujeme auto na vybudovaném parkovišti a pokračujeme v cestě použitím prostředku hromadné dopravy. Tento systém usnadňuje lidem cestování např. do zaměstnání. Pokud je Park and Ride vybudován na vhodném místě, snadno dostupném pěšky, může kladně ovlivnit počet aut, hustotu dopravy a tím má také vliv na zlepšování životního prostředí. (Spillar, 1997, s. 9-13)

2.2 Bike and Ride

Tento systém podobně jako systém Park and Ride pracuje na principu kombinace cyklistické dopravy s veřejnou dopravou a to odstavením jízdního kola na určeném místě a pokračováním v cestě prostřednictvím prostředku hromadné dopravy. Může nastat situace

opačná, kdy nejprve využijeme prostředek hromadné dopravy a teprve potom použijeme jízdní kolo, tento systém nazýváme Ride and Bike. Další možností je převezení kola veřejnou dopravou do místa určení, kde pokračujeme v jízdě na bicyklu. Bohužel výsledek analýzy v ČR naznačil, že této systém má u nás velké rezervy.

2.2.1 Výhody systému Bike and Ride

Nespornou výhodou tohoto systému je využití stávající infrastruktury. Prostorové nároky na parkování kol jsou mnohem úspornější, než při parkování stejného počtu vozidel a náklady na zřízení parkovišť jsou menší. Cesta na kole je při kratších vzdálenostech, především při pohybu po městě, méně časově náročná na rozdíl od cestování autem, ale i ve srovnání s městskou hromadnou dopravou. Zvýšená popularita Park and Ride systému by mohla pomoci ke zvýšení zájmu o železniční a autobusovou dopravu. To samozřejmě souvisí se zkvalitňováním životního prostředí a je tedy ku prospěchu zdraví obyvatelstva.

2.2.2 Důležité předpoklady pro vznik Bike and Ride

Aby se podařilo vytvořit fungující systém kombinace cyklistické dopravy a veřejné dopravy, je důležité nejenom jej propagovat, ale vytvářet pro něj co nejvhodnější podmínky a prostředí. Prvním důležitým aspektem je vybudování dostatečného množství vhodných stojanů, které by měly být v ideálním případě zastřešené. Existuje několik typů vhodných stojanů, mohou svým tvarem znázorňovat tvar kola nebo existují stojany ve tvaru U, jejich nevýhodou je prostorová náročnost. Stojany musí zajišťovat dostatek prostoru nejen pro bicykl, ale i pro majitele, který chce pohodlně kolo zamknout. Dalším důležitým kritériem je požadavek na jejich bezpečnost a eliminace rizika krádeže. Stojany by měly být umístěny tak, aby pro cyklistu neznamenal obtížnější nebo časově náročnější způsob zaparkování kola. Měly by být umístěny cíleně, co nejbližší strategickým cílům jako je např. nádraží. Je zřejmé, že parkovací politika tvoří velmi důležitou součást cyklistické dopravy nejenom v České republice, ale i ve vyspělých státech celého světa. V Evropě tuto problematiku úspěšně řeší Nizozemsko, stát s rozvinutou cyklodopravou, kolo zde tvoří oblíbený způsob přepravy. Kromě kvalitní infrastruktury je zde již od r. 2008 vytvořen národní registr jízdních kol, který napomáhá dohledat odcizená kola. Zároveň zde fungují specialisté zaměřeni na krádeže. Velmi propracovaný systém prevence proti krádežím má i belgický Gent, který disponuje kromě policie i cyklistickým oddělením. Toto město si vytvořilo vlastní cyklistickou parkovací politiku, ta se především zaměřuje na budování nových parkovacích míst. Jedná se o tisíce nových stanovišť, ty jsou doplněny hlídanými parkovišti. Tato opatření

tvoří významnou součást cyklistické kultury. (Centrum dopravního výzkumu, 2010 s. 8, 37-39)

3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ČR

3.1 Srovnání významu cyklistické dopravy

Cyklodoprava je nedílnou součástí našeho každodenního života a je všudypřítomná. Dotýká se každého z nás, ať už si vybavíme cestu do zaměstnání, příležitostný výlet, zdravou a prospěšnou aktivitu nebo např. Tour de France, které sledujeme v televizi, ale i naopak stav našich silnic nebo nebezpečné cyklisty na silnicích. Tyto myšlenky v nás probouzí, ať už jsme aktivními cyklisty, účastníky provozu nebo jen příležitostnými cykloturisty.

Za nejrozvinutější v oblasti cyklistické dopravy považujeme země severní Evropy, následují Asie a Čína. Naopak cyklodoprava je neoblíbenou formou dopravy v Austrálii a na Novém Zélandu.

V rámci Evropy roste podpora cyklistiky. Díky intervencím plánované mobility lze pozorovat zlepšení v Holandsku, Dánsku a Německu, kde počet realizovaných tras dramaticky vzrostl. Ve Velké Británii došlo ke zlepšení pouze v Londýně, kde se to jeví jako nutnost, vzhledem k přehlcení tamní dopravy. (Rosen, Horton a Cox, 2007, s. 1-3)

V České republice došlo v posledních letech k velkému rozvoji v této oblasti. Dokonce v porovnání s jinými evropskými zeměmi se v rámci České republiky objevují velmi překvapivé údaje. Dosud je v České republice 37 tisíc km vybudovaných cyklotras, zatímco z okolních zemí jsou dostupné tyto údaje: v Rakousku je udávaných kilometrů 10 tisíc, ve Švýcarsku 8,5 tis. a Slovensku jen 5,5 tis.. Ale je důležité podotknout, že do celkového počtu vybudovaných cyklotras jsou zahrnuty nejen trasy určené výhradně cyklistům, ale i trasy vedoucí podél komunikací. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, © 2008, s. 71)

Česká republika je součástí projektu EuroVelo, který rozvíjí dálkové trasy po celé Evropě. Doposud bylo realizováno 45 tisíc kilometrů tras z celkového počtu 70 tisíc. (Řežňák, 2014)

3.2 Základní pojmy cyklistické dopravy

3.2.1 Cyklotrasa

Cyklotrasy jsou vedeny po silnicích a komunikacích s běžným provozem, případně po méně frekventovaných účelových cestách. Cyklista se musí řídit dopravními značkami stejně jako ostatní účastníci silničního provozu a zároveň se řídí dopravními značkami, kterými

jsou cyklotrasy značeny, ty jsou převážně informativního charakteru. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, © 2008, s. 200)

3.2.2 Cyklostezka

Je nejčastěji zpevněný povrch o určité šířce, vyhrazený pro cyklisty. Pokud se stezka nachází podél silnice a je vyznačena modře, je povinností cyklisty tuto stezku použít. Naopak automobilům je jízda nebo parkování na cyklostezce zakázáno. Cyklostezky jsou považovány za bezpečné, protože je cyklista oddělen od silničního provozu a je doporučeno, aby v případě, že budou součástí silnice, rychlost nepřesahovala 50 km/hod. V místech, kde je tato rychlost překonána, by měly být cyklostezky budovány zcela odděleně a v dostatečné vzdálenosti.

3.2.3 Cyklistický pruh

V místech, kde nelze vybudovat samostatnou cyklostezku, je řešen pohyb cyklistů pomocí pruhů vyznačených na okraji vozovky, ovšem pouze v případě, že nejvyšší povolená rychlost je 50 km/h a nevytváří rizika pro účastníky provozu. Stejně jako v případě cyklostezek je automobilům zakázána jízda nebo parkování po cyklopruhu, výjimka je možná za předpokladu, že cyklopruh vede přes vjezd na parkoviště, v takovém případě musí být řidič automobilu na pozoru a brát ohled na projíždějící cyklisty. Cyklopruhy byly vybudovány za účelem snazšího a bezpečnějšího pohybu cyklistů ve městech, proto by měly mít dostatečnou šířku. (Cyklodoprava, 2010, s. 11-14, s. 3-6)



Obrázek 1 Cyklopruh (BESIP, © 2012)

3.2.4 Cykloobousměrka

Cykloobousměrka znamená, že cyklisté se mohou pohybovat v jednosměrné ulici obousměrně. Jednosměrné ulice bývají pro silniční dopravu omezeny často z důvodu nedostatečného prostoru pro obousměrný provoz. Toto omezení pro motorová vozidla ale komplikuje situaci cyklistů, kteří musejí dané území objíždět a prodlužuje se tak jejich trasa. Východiskem pro zjednodušení situace pro cyklisty jsou cykloobousměrky, které zabraňují omezování pohybu cyklistů. (Řežňák, 2014)



Obrázek 2 Cykloobousměrka
(BESIP, © 2012)

3.2.5 Cyklopiktokoridor

Piktogramový koridor pro cyklisty se používá v místech, kde kvůli nedostatku prostoru nelze zřídit samostatný cyklopruh. Usnadňuje orientaci jak cyklistů, tak řidičů motorových vozidel. V podstatě se jedná o značení na silnici, určující pohyb cyklisty po vozovce.



Obrázek 3 Cyklopiktokoridor (BESIP, © 2012)

3.2.6 Víceúčelový jízdní pruh

Víceúčelové jízdní pruhy jsou řešením, jak zvýšit pozornost na výskyt cyklistů na silnici v místech, kde není možná existence samostatného cyklopruhu. Přínosem je tak větší pozornost řidičů motorových vozidel vůči cyklistům. Toto řešení je doporučeno pouze na silnicích s menší intenzitou dopravy. Tento pruh mohou v případě nutnosti použít i jiná vozidla. (Cyklodoprava, 2010, s. 10)



Obrázek 4 Víceúčelový jízdní pruh
(BESIP, © 2012)

3.2.7 Bus + cyklopruh

Je to speciální cyklopruh, kde mají jízdu povolenou jak autobusy, tak cyklisté. Je prostředkem zamezení toho, aby se cyklista ocitl na rozhraní pruhu určeného pro vozidla a pruhu výhradně pro autobusy, což by vedlo k ohrožení jeho bezpečnosti. Z toho důvodu byl pohyb cyklistů v pruhu určeném pro autobusy zlegalizován. (Řežňák, 2014)



Obrázek 5 Bus + cyklopruh
(BESIP, © 2012)

3.3 Výhody a nevýhody cyklistické dopravy

Kolo je nejčastější volbou dopravního prostředku. Jezdit na kole může téměř každý z nás, tuto činnost lze provozovat od raného až do pozdního věku, není fyzicky ani finančně náročná. Cyklistika prospívá především fyzickému a duševnímu zdraví. Při jízdě na kole člověk poznává nová místa a intenzivněji prožívá kontakt s prostředím, než v jakémkoliv jiném dopravním prostředku, zároveň na rozdíl od obyčejné chůze má větší možnosti z hlediska využití svého času a má možnost překonat poměrně velké vzdálenosti. Zároveň může použít silnici nebo jakoukoliv přírodní trasu, což mu umožňuje dostat se na jakékoliv místo, aniž by byl omezen infrastrukturou, jako je tomu např. u automobilové dopravy. Cyklista může být součástí komunity se společnými zájmy nebo naopak může vyhledávat samotu a odreagování. Takový společný zájem, jako je cyklistika, může napomáhat budování vztahů jak v rodině, tak ve společnosti obecně. (Halada, Jakeš, Krejčí, © 2011, s. 7-9)

Jakákoliv lidská činnost má nejen kladné, ale i záporné stránky. Nevýhodou využívání cyklo-dopravy je závislost na počasí, které může být omezujícím faktorem. Z hlediska provozu si musíme přiznat, že cyklista je ve frekventované dopravě v neustálém nebezpečí. Nelze zamezit pádům, které mohou mít tragické následky. Negativní dopady se mohou projevit i na určitých částech těla, které jsou nadměrně zatěžovány, ale například v porovnání s klasickým během nejsou dopady na tělesnou schránku, konkrétně na klouby, nijak zásadní. (Halada, Jakeš, Krejčí, © 2011, s. 10; Landa, Lišková, 2004, s. 10)

Z psychologického hlediska mohou působit na člověka negativní vlivy dnešní doby, kdy se lidé mohou při jízdě na kole cítit ohroženi kriminalitou města. Což může ovlivňovat nejvíce ženy, které jsou častějším cílem přepadení. Jejich volba se přesune raději k automobilu, protože v něm mohou mít větší pocit bezpečí. Tato problematika se týká i informací z médií, které dokážou ovlivnit atmosféru ve společnosti a mnohdy uváděná fakta nejsou zcela vyvážená, i když se snaží působit na cyklisty s cílem ochrany jejich zdraví, má to mnohdy kontraproduktivní účinek, protože zdůrazňují veškerá možná nebezpečí, například při nenošení přilby nebo nepozornosti. Tyto informace by měly být vyváženější, aby případného cyklistu neodradily vzhledem k převažujícím pozitivům. (Horton, Rosen, Cox, © 2007, s. 133-140)

3.4 Legislativa ČR související s cyklistickou dopravou

3.4.1.1 *Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (Česko, 1997)*

Zákon o pozemních komunikacích definuje základní pojmy týkající pozemních komunikací, silničních pozemků a jejich součástí, výstavby silnic a dálnic a činnosti státní správy.

3.4.1.2 *Zákon č. 361/2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích“ (Česko, 2000)*

Zákon o provozu na pozemních komunikacích definuje účastníky silničního provozu, povinnosti a chování účastníků provozu. Stanovuje mimo jiné, že jízdní kolo je nemotorové vozidlo.

3.4.1.3 *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb. (Česko, 2001a)*

V tomto zákoně je charakterizováno veškeré dopravní značení. Hlava I obsahuje souhrn obecných ustanovení o dopravních značkách, jejich dělení, provedení, umístění, platnosti a významu.

3.4.1.4 *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 247/2010 Sb. (Česko, 2010)*

Tato vyhláška upravuje vyhlášku č. 30/2001 Sb. a zároveň zavádí nové značení pro cyklisty.

3.4.1.5 *Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (Česko, 2001b)*

Tento zákon vyjadřuje podmínky pro registraci vozidel, technické požadavky, povinnosti pro majitele vozidel a jejich provozovatele.

3.4.1.6 *Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách (Česko, 2002)*

Příloha č. 13 Technické požadavky na jízdní kola tohoto zákona vyjadřuje požadavky na vybavenost jízdního kola. Podle které musí být kolo vybaveno:

- dvěma vzájemně nezávislými brzdami
- řídítka by měla být spolehlivě zakončena
- přední odrazkou bílé barvy a zadní odrazkou červené barvy, oranžovými odrazkami šlapátek

- světlometem bílé barvy v přední části při snížené viditelnosti
- světlem červené barvy v zadní části při snížené viditelnosti
- pneumatiky a ráfky nesmí být nijak poškozeny
- výrobní číslo, umístěné na rámu, které je dobře viditelné

3.5 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

V rámci dokumentu Národní strategie cyklistické dopravy pro léta 2013-2020 (Česko, 2013, s. 6-44, s. 78) je cyklistická doprava popsána jako jeden z rovnocenných druhů dopravy. Za rozvoj cyklo dopravy je odpovědné Ministerstvo dopravy a Ministerstvo pro místní rozvoj, ale hlavním úkolem národní strategie je oslovit obce a vyzvat je k aktivitě, protože jsou to právě ony, které mají za úkol zajištění příslušné infrastruktury. Nejdůležitější body, na které by se měly zaměřit a které by měly dopomoci rozvoji cyklistické dopravy, jsou: finance, legislativa a bezpečnost, vzdělávací program o cyklistické kultuře a projekt Česko jede.

Splněním základního cíle, kterým je zvýšení atraktivity jízdního kola jako dopravního prostředku, se očekávají zlepšení v různých oblastech každodenního života. Překvapivě by mohl rozvoj cyklo dopravy napomoci zlepšení situace v silniční dopravě. Kdyby obyvatelé měst více využívali jízdní kolo při dopravě do zaměstnání nebo hypermarketů, zlepšila by se plynulost provozu ve městech. S tím samozřejmě souvisí zvýšení bezpečnosti provozu a dopad na životní prostředí. Podpora cyklistiky sebou nese nutnost investic do tohoto odvětví, avšak tyto jsou prokazatelně návratné, podle výzkumu (Cost-Benefit analysis) každá investovaná 3 eura do cyklo dopravy mohou znamenat návratnost až 5 eur. Pokud budou obyvatelé měst využívat jízdní kolo, budou více sportovat alepší se jejich zdravotní situace. To má za následek snižování nákladů ve zdravotnictví.

3.5.1 Strategické cíle na národní úrovni

Na národní úrovni je stanoveno několik základních cílů:

- průměrné 10% zvýšení výkonnosti cyklo dopravy, a to do roku 2020
- snížení počtu obětí a těžce raněných v cyklo dopravě
- legislativní a finanční podpora cyklistické dopravy
- podpora projektů Česko jede a Cyklistická akademie

3.5.2 Strategické cíle na místní úrovni

Jak již bylo uvedeno výše, zajištění infrastruktury mají za úkol obce a města, kromě nich také mikroregiony a místní akční skupiny. Z toho důvodu byly stanoveny strategické cíle také na místní úrovni:

- zvýšení popularity cyklistiky takovým způsobem, aby došlo k 25 % zvýšení výkonnosti cyklodopravy do roku 2025
- identifikace a eliminace bariér, které znesnadňují rozvoj cyklodopravy
- eliminace rizikových míst za účelem zvýšení bezpečnosti
- vytvoření podmínek pro pohodlné parkování jízdních kol
- podpora projektu Česko jede

V rámci Národní strategie cyklistické dopravy byly stanoveny 4 základní specifické cíle:

- Zajištění financování cyklistické infrastruktury
- Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
- Metodická podpora rozvoje cyklodopravy ve městech a projekt Cyklistická akademie
- Realizace národního produktu Česko jede

3.5.3 Specifický cíl - Zajištění financování cyklistické infrastruktury

3.5.3.1 *Stávající možnosti financování*

Ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) bylo od roku 2001 doposud investováno 1349 mil. Kč a bylo tak podpořeno přes 400 akcí. Výstavba a údržba stezek pro cyklisty je podporována pomocí dotačního programu „Cyklistické stezky“. Změny infrastruktury s cílem zvýšení bezpečnosti a snížení intenzity dopravy jsou podporovány dotačním programem „Zvyšování bezpečnosti“. Rozvoj cyklodopravy by se samozřejmě neobešel bez finanční podpory ze strany obcí, měst, místních akčních skupin, mikroregionů, krajů atd.

Je doporučeno, aby objem investic do cyklodopravy neklesl pod 150 mil. Kč ročně a doporučená je taky změna Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, která by umožnila změnu podmínek pro příspěvky plynoucí z SFDI. Výsledkem by měly být úpravy podmínek pro budování cyklistické infrastruktury. Dále je důležité podporovat

rovnost všech druhů dopravy, protože se často stává, že je cyklistická doprava opomíjena nebo potlačována.

Ze Strukturálních fondů Evropské unie bylo doposud podpořeno 46 projektů zaměřených na cykloturistiku, na které bylo vynaloženo 30,1 mil. euro.

Je doporučeno připravit podmínky pro období 2014 – 2020 tak, aby bylo možné čerpat ze Strukturálních fondů EU dotace potřebné pro cyklodopravu.

Financování budování parkovacích míst pro cyklisty je zatím ponecháváno na obcích nebo dopravcích samotných. O systému Bike and Ride jako systému propojení veřejné dopravy s cyklistickou a jeho významu jsem se již zmiňovala v kapitole 2 Doprava v klidu. Financování tohoto systému by nemělo být podceňováno, protože má potenciál zpopularizovat nejen cyklistickou, ale také železniční dopravu. V České republice je tento systém zatím na nízké úrovni, proto by se měl stát více zasadit o rozvinutí tohoto systému.

3.5.3.2 *Využití stávajících cest*

V případě využití stávajících cest se jedná o 4 základní doporučení:

- převedení nevyužívaných železničních cest bezplatně obcím, které by je mohly využít na vybudování cyklostezek.
- využití protipovodňových hrází na účely cyklostezek
- využití účelových komunikací, které nebyly primárně vytvořeny pro účely cyklostezek jako tras pro cyklistiku v terénu

3.5.3.3 *EuroVelo*

Zařazení mezinárodní sítě tras pro cyklisty EuroVelo do transevropské sítě TEN-T znamená pro sítě EuroVelo nové možnosti financování ze Strukturálních fondů EU. Zde se objevuje doporučení, aby zodpovědnost, kterou doposud měly obce, i když v mnohých případech není v jejich silách realizovat finančně náročné výstavby cyklostezek, převzal stát, jinak bude budování dálkových tras v ČR nemožné realizovat. Při realizaci je pak důležité respektovat nároky soustavy Natura 2000, která se týká ochrany přírody, aby vybudováním evropských tras nedošlo k jejímu narušení.

3.5.4 Specifický cíl – Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy

3.5.4.1 Dopravní výchova

Je důležité zajistit, aby chodci, vozidla a cyklisté mohli fungovat společně a zároveň nebyla ohrožena jejich bezpečnost. Řidiči motorových vozidel musí věnovat zvýšenou pozornost cyklistům, a čím více se jich po městě pohybuje, tím lépe musí umět řidiči reagovat. Na druhou stranu je důležité dbát také na chování cyklistů a chodců. Jejich vzdělávání zajišťuje oddělení Ministerstva dopravy ČR BESIP. Dalším subjektem, který svými projekty zajišťuje vzdělávání veřejnosti v oblasti dopravy, je Nadace Partnerství. Hlavním cílem je snížit počet obětí a těžce raněných cyklistů. Doporučuje se usilovat o změny v chování chodců a cyklistů, a to už od dětství prostřednictvím různých programů. K tomu je potřeba zajistit bezpečnou infrastrukturu.

3.5.4.2 Nehodovost cyklistů a krádeže jízdních kol

Podle statistiků každou jedenáctou obětí dopravní nehody byl v letech 1993-2011 cyklista. Počet obětí má sestupnou tendenci, přesto je nutné přistoupit k preventivním krokům, spolupracovat s Policií ČR, která by měla vykonávat kontrolu nad všemi účastníky provozu včetně cyklistů.

V případě krádeží jízdních kol se znovu dostáváme k otázce jejich parkování. Vybudování bezpečného parkování a informovanost cyklistů o možnostech zabezpečení jízdního kola je jedna z forem prevence proti krádežím. V případě krádeže by pak měl být zajištěn systém registrace jízdních kol za účelem snazšího vyhledání a to i u levnějších kol. Právě ta jsou častěji odcizována, protože jsou obtížněji naležitelná.

3.5.4.3 Legislativa

Byla vytvořena skupina spadající pod Ministerstvo dopravy, která je nazývána Cykloskupina, která je zaměřena na zpracovávání opatření pro podporu cyklistiky k novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Změny by se měly týkat integrované infrastruktury cyklodopravy, dopravního značení, vytvoření podmínek pro budování nové infrastruktury cyklodopravy a také pro celkovou bezpečnost.

Legislativní změny by měly být provedeny i v jiných zákonech a předpisech, které souvisí s cyklistickou dopravou.

3.5.5 Specifický cíl – Metodická podpora rozvoje cyklodopravy ve městech a projekt Cyklistická akademie

Úmyslem Národní strategie pro rozvoj cyklistické dopravy je informovat obce a města o způsobu, jak mohou využít svůj potenciál pro rozvoj cyklistiky. Za těmito účely byly vytvořeny specializované výukové portály a metodiky.

Ministerstvo zdravotnictví a Ministerstvo životního prostředí se prostřednictvím svých aktivit snaží ve všeobecném zájmu podporovat jiné druhy přepravy než je automobilová doprava, např. Evropský týden mobility, s nímž souvisí také Evropský den bez aut.

Jedním z doporučení je propagace jízdních kol s elektrickým motorkem, které podporují šlapání, z toho důvodu jsou pohodlnou variantou přepravy na delší vzdálenosti.

O rozvoj cyklistické dopravy projevil zájem česká města, když společně vytvořili tzv. Uherskohradištskou chartu. Jejím cílem je podpořit prosazování cílů Národní strategie rozvoje cyklodopravy. Vzorem jim byla tzv. Bruselská charta.

3.5.6 Specifický cíl – Realizace národního produktu Česko jede

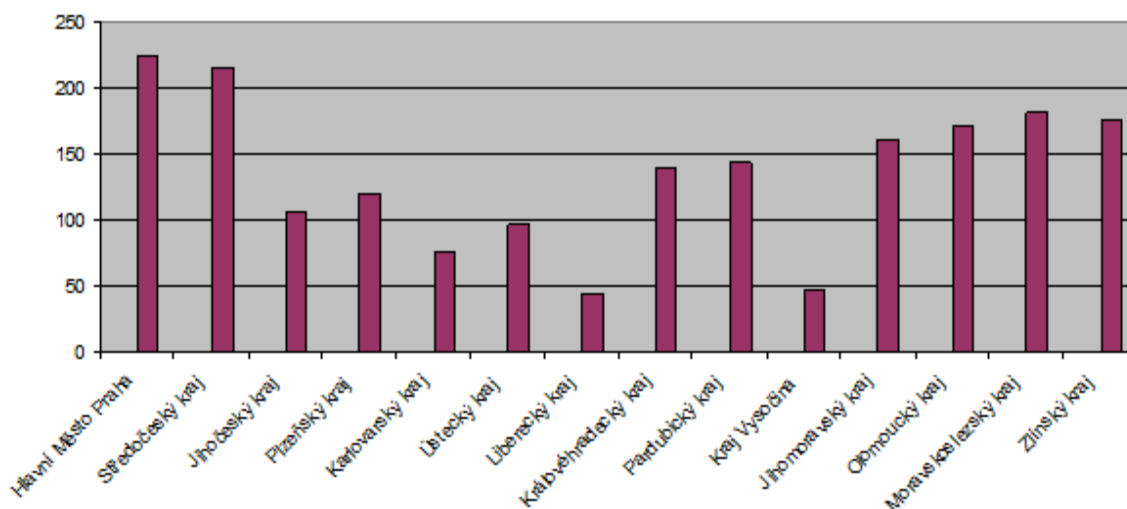
Česko jede je produktem, který se snaží podporovat cyklistiku všeobecně, ať už jde o dopravní značení na dálkových trasách, poskytování informací nebo propagaci cyklistiky. Zatím má vlastní stejnojmenné webové stránky, snahou je rozšíření produktu v tištěné podobě. Cílem projektu je využití příznivých podmínek pro cyklistiku v ČR a přilákání nejen tuzemských, ale i zahraničních cyklistů.

3.5.7 Monitoring

Průběh strategie bude monitorován a následně vyhodnocen. Je zapotřebí, aby byl průběžně kontrolován vládou ČR. Za splnění cílů nese odpovědnost Ministerstvo dopravy. Pracovní skupiny jednotlivých ministerstev mají funkci poradní a následný sběr dat bude probíhat v rámci resortního statistického zjišťování MD.

3.6 Síť cyklostezek v ČR

Na území ČR se k r. 2011 nachází 1903 km cyklostezek. Od předchozího sčítání z roku 2009 tak počet cyklostezek vzrostl o 302 km. (Centrum dopravního výzkumu, 2011)



Obrázek 6 Délka cyklostezek v jednotlivých krajích k 1. 1. 2011 [km] (Cyklodoprava, 2014)

3.6.1 Dálkové cyklotrasy

Dálková cykloturistika nabývá stále většího významu. Menší regiony, které jsou zdánlivě neatraktivní pro cestovní ruch, mohou svou výjimečností upoutat pozornost cyklistů, kteří místem projíždějí a jejich pozornost upoutají místní zajímavosti, tím se stává vyhledávanějším a navštěvovanějším.

Důležitým aspektem je značení dálkových cyklotras takovým způsobem, aby se v nich orientoval jakýkoliv cykloturista.

Aby dálkové cyklotrasy splňovaly očekávání jejich uživatelů, měly by mít především dostatečnou délku, přitom by měly současně maximálně zkracovat vzdálenosti a zároveň být bezpečné, nejlépe oddělené od ostatního provozu. Oprávněné jsou i nároky na šířku cyklostezky a kvalitu povrchu. Trasy by měly sledovat atraktivní prostředí s místními pamětihodnostmi, zajímavostmi, přírodními jevy a kulturními památkami. Výhodou je i jejich napojení na ostatní prostředky dopravy. Každý cyklista uvítá doplňkové služby poskytovaných v prostředí cyklostezek. Je vyžadováno jasné značení vzhledem k snazší orientaci cykloturistů.

Z organizačního a marketingového hlediska jsou důležitá data, která nám umožňují sledovat využívání tras návštěvníky, a tím zjišťovat vliv na cestovní ruch v dané oblasti.

Úroveň cyklotras v ČR se liší, což je patrné především v úrovni poskytovaných služeb. Problémy nastaly se systémem značení, který neodpovídá současným podmínkám, je již

zastaralý a je tedy třeba jej aktualizovat, aby odpovídal stávající situaci. Úkolem takového značení je navádět turisty na zajímavosti, vyskytující se v dané oblasti. Ale naopak i upozorňovat na riziková místa nebo jinou dopravu, to vše pomocí značek, kterým by rozuměli turisté všech zemí. (Cach, Mourek, Vrtalová, Landa, 2013)

3.6.1.1 Nejvýznamnější dálkové trasy



Obrázek 7 Dálkové cyklotrasy v ČR (Česko jede, © 2011-2014)

- **Labská cyklotrasa** - tato cyklotrasa vede z pískovcových skal k Severnímu moři.
 - Celková délka: 1230 km (Vrchlabí - Cuxhaven)
 - Délka v Česku: 370 km (Vrchlabí – Dolní Žleb)
- **Cyklostezka Ohře** – tato cyklostezka vede podél řeky Ohře, většina stezky vede na území ČR.
 - Celková délka: 300 km (Weissenstadt – Litoměřice)
 - Délka v Česku: 250 km (Slapany – Litoměřice)
- **Vltavská stezka** – tato stezka vede od jihočeských rybníků přes historické centrum Prahy až do Mělníka.
 - Celková délka: 430 km (Pramen Vltavy – soutok Labe u Mělníka)
- **Cyklostezka Odra - Nisa** – přes ČR vede pouze krátká část stezky, ale skrz pozoruhodnou krajinu Jizerský hor

- Celková délka: 630 km (Nová Ves nad Nisou – Ahlbeck)
- Délka v Česku: 56 km (Nová Ves nad Nisou - Hrádek nad Nisou)
- **Cyklostezka Bečva** – tato cyklostezka vede z Beskyd až k soutoku Moravy, její celková délka je 160 km

(Česko jede, © 2011–2014)

3.6.1.2 EuroVelo v ČR



Obrázek 8 Síť dálkových tras EuroVelo v ČR (Česko jede, © 2011-2014)

- **Eurovelo 4 – Trasa střední Evropou**
 - Celková délka: 4 000 km (Roscoff – Kyjev)
- **Eurovelo 7 – Sluneční trasa**
 - Celková délka: 7409 km (Nordkapp – Malta)
 - Délka v Česku: 442 km (Dolní Žleb – Studánky)
- **EuroVelo 9 – Balt - Jadran**
 - Celková délka: 1930 km (Gdaňsk – Pula)
 - Délka v Česku: 342 km (Mikulovice – Břeclav)

- **Eurovelo 13 – Stezka železné opony**
 - Celková délka: 10 500 km (Barentsovo moře – Černé moře)
 - Délka v Česku: 866 km (Břeclav - Hranice)

(Česko jede, © 2011–2014)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OKRESE HODONÍN

Okres Hodonín je územím o rozloze 1 099 km² třetím největším okresem Jihomoravského kraje. Sousedí s okresy Břeclav a Vyškov, které jsou také součástí Jihomoravského kraje a s okresy Kroměříž a Uherské Hradiště, které jsou součástí Zlínského kraje. Jižní část okresu tvoří hranici se Slovenskem. V okrese Hodonín se nachází 82 obcí, z toho 3 z nich jsou obce s rozšířenou působností – Hodonín, Veselí nad Moravou a Kyjov. (Hospodářská komora ČR, © 2013)

4.1 Cyklistická doprava města Hodonín

Město Hodonín má příznivé podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy, která je v tomto městě hojně využívána, přesto se cyklo doprava potýká s několika závažnými problémy. Tyto problémy se týkají zejména návaznosti cyklostezek a nedostatečné infrastruktury. Především chybí základní prvky infrastruktury zajišťující bezpečí cyklistů, jako jsou pruhy pro cyklisty, cykloobousměrky, cyklopiktokoridory atd. (Hodonín, 2013, s. 57-60)

Město Hodonín zažádalo o připojení k Asociaci měst pro cyklisty. Vzhledem k hustotě cyklistické dopravy ve městě je doporučeno připojení k Uherskohradištské chartě. Ta se touto problematikou zabývá a sdružuje města, která se aktivně účastní podpory cyklistické dopravy. (Hodonín, 2014)

Městem Hodonín procházejí 2 cyklotrasy na celorepublikové úrovni:

- Cyklotrasa Hodonín – Mikulčice
- Cyklotrasa Olomouc - Kroměříž - Uherské Hradiště – Hodonín

Lokální cyklostezky:

- Hodonín - Dubňany
- Hodonín - Dolní Bojanovice
- Hodonín - Lužice

Připravované cyklostezky:

- Hodonín – Ratíškovice
- Hodonín – Rohatec

(Hodonín, 2013, s. 57-60)

4.2 Cyklistická doprava města Veselí nad Moravou

Ve Veselí nad Moravou roste zájem o cyklistickou dopravu, ovšem podmínky pro cyklisty nejsou ideální. Jedním z negativních přístupů obcí k cyklodopravě je i časté pokutování cyklistů. Ti se necítí bezpečně při jízdě po silnici s hustým provozem, kde nejsou žádné infrastrukturní prvky pro cyklisty, které by jejich bezpečnost zajišťovaly, a proto používají při jízdě chodníky. Jedním z nedostatků cyklodopravy ve městě je označení chodníků červenou barvou na dlažbě a použití šedé dlažby pro cyklostezky. Standardně se však používá opačné značení a město Veselí nad Moravou je tak jediným městem v ČR, které zvolilo tento typ značení, což může vést k mnoha problémům, od zmatení cyklistů až po velmi nebezpečné situace.

Městem prochází dálková trasa Moravská stezka. Lokální cyklostezkou je cyklostezka Veselí nad Moravou – Kozojídky a město má v plánu výstavbu cyklostezky do Blatnice. (Strategický plán rozvoje města Veselí nad Moravou pro období 2010-2040, 2013, s. 17-19) Nutnost spojení se sousedním Moravským Pískem vedla k vybudování cyklostezky v celkové délce 2700 m. (Veselí nad Moravou, 2010)

4.3 Cyklistická doprava města Kyjov

Charakterizovat cyklistickou dopravu města Kyjov je obtížné. Projevuje se zde nevyvážený a nefunkční dopravní systém. Podle zpracované SWOT analýzy, která je součástí Strategického plánu rozvoje města v letech 2013 – 2020, se město potýká hned s několika problémy v oblasti dopravy. Ve městě se nedaří vyřešit problémy zvýšené intenzity silniční dopravy. Tuto situaci komplikuje tranzitní doprava, která je vedena městem. Doprava v klidu se vyznačuje nedostatkem parkovacích míst. S problematickou silniční dopravou souvisí i problémy se znečištěným ovzduším a hlukem.

Zmiňované nedostatky mohou souviset s nerozvinutou sítí cyklodopravy, která se potýká s absencí cyklistických stezek. Jedním z cílů strategie města je zklidnění dopravní situace, zajištění rozvoje cyklistické dopravy a její bezpečnosti. (Město Kyjov, 2012, s. 8-9, 14-16, 32-40)

Dosud se podařilo zrealizovat pouze ojedinělé projekty:

- Cyklostezka Kyjov – Skoronice – tato cyklostezka je propojením mezi obcemi Kyjov a Skoronice a navazuje na síť cyklostezek mikroregionu Nový Dvůr. (Město Kyjov, 2011)
- Cyklostezka Mutěnka – tato cyklostezka vznikla využitím staré, již nepoužívané železniční dráhy vedoucí z Kyjova do Mutěnic. (Otakar Matula, 2012)
- Cyklobusy a cyklovlaky – Kyjovsko je součástí projektu IDS Jihomoravského kraje. Cílem projektu je zavedení cyklobusů a cyklovlaků, ty mají usnadnit cyklistům cestování hromadnými prostředky. V cyklobusech jsou nainstalovány držáky, kam mohou cyklisté podle pokynů řidiče umístit své kolo. Ovšem počet těchto držáků je omezený. Přepravu většího počtu jízdních kol umožňují cyklovlaky, které cyklistům umožňují přepravu za turistickými cíly Jižní Moravy. (IDS JMK, 2014)

4.4 Dálkové cyklistické trasy v okrese Hodonín

4.4.1 Beskydsko-karpatská magistrála

- Délka trasy: 276 km

Tato trasa, která je situována daleko od hlavních silnic a hlučného prostředí, vede napříč celou Moravou. Trasa začíná u Sudoměřic na Hodonínsku a končí v Českém Těšíně. Jedná se o náročnou a přitom pestrou trasu z hlediska terénu, který je v jižní části v okolí řeky Moravy rovinatý, severněji pokračuje kopcovitým terénem Bílých Karpat a Moravskoslezských Beskyd. Mezi nejzajímavější lokality na trase lze zařadit Bařův kanál, památkovou rezervaci vinných sklepů v obci Petrov, přírodní park Strážnické Pomoraví. Pokračování trasy vede Zlínským a Moravskoslezským krajem přes Vizovice, Vsetín až do Českého Těšína. Magistrálu tvoří náročná trasa a je vhodné použít při jízdě terénní kolo. (CYKLO Jižní Morava, © 2010–2015)

4.4.2 Moravská stezka

- Délka trasy: 310 km

Délka cyklotras, které protínají Moravu a Slezsko, přesahuje již 1000 km. Mezi hlavní trasy od severu k jihu patří Moravská stezka, která je srovnatelná s Beskydsko-karpatskou magistrálou. Moravská stezka spojuje úsek mezi Jeseníky a Lednicko-valtickým areálem, prochází Podlužím a Hodonínskem, Uherskohradišťskem, Kroměřížskem, Olomouckem a Horním Pomoravím. Společně s tzv. Jantarovou stezkou tvoří stěžejní úsek Moravskoslez-

ských cyklotras, které se stanou v následujících letech jedním z úseků dálkových tras. (Mikroregion Hodonínsko, © 2010)

4.4.3 Moravské vinařské stezky

Moravské vinařské stezky tvoří síť tras, které vedou od Znojma po Uherské Hradiště. Hlavní stezka je doplněna deseti okruhy, celá síť měří 1200 km. Trasy vedou krajinou Jižní Moravy, mnohdy přímo mezi vinohrady, obcemi s úzkými uličkami vinných sklepů, kde se konají doprovodné akce s rozmanitým programem pro veřejnost. Mohou to být hodové, vinařské slavnosti, vinobraní, návštěvy sklepů, ochutnávky vín. Návštěvníci se seznamují s pěstováním vinné révy a s lidmi, kteří tuto činnost provozují již po několik generací. Cykloturistika po vinařských stezkách je příjemnou relaxací a putováním po malebných oblastech, které jsou tak typické pro Jižní Moravu. (Moravské vinařské stezky, © 2000-2013)

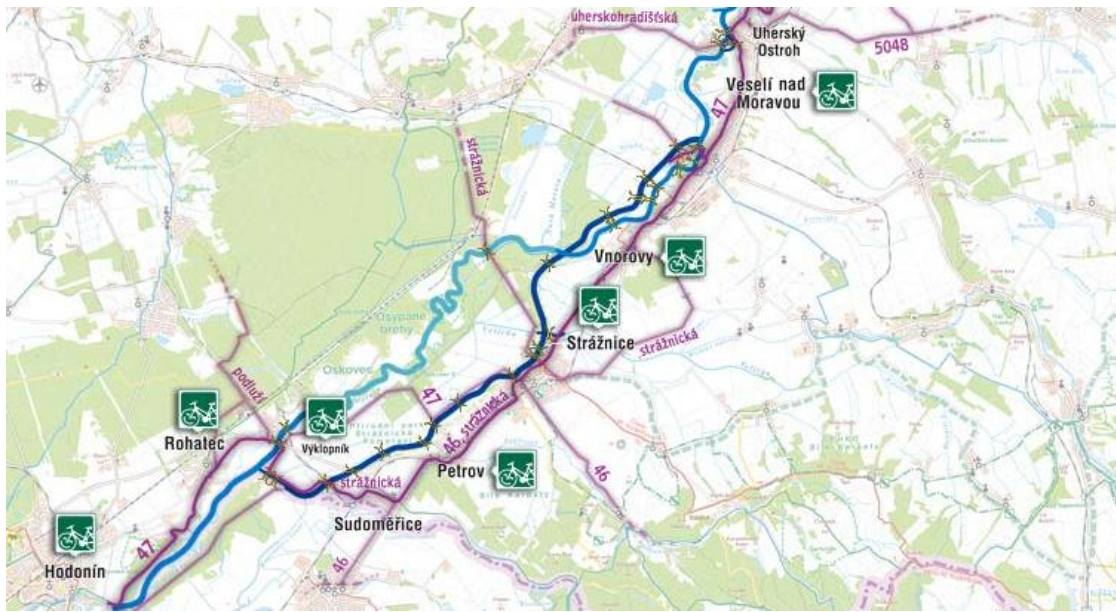


Obrázek 9 Moravské vinařské stezky (Moravské vinařské stezky, © 2000–2013)

4.4.4 Trasy podél Baťova kanálu

Podél Baťova kanálu vede zhruba 80 km cyklostezek, procházejí Zlínským a Jihomoravským krajem od Otrokovic do Hodonína. Trasy jsou většinou zbudovány s asfaltovým povrchem. Tato skutečnost má velký vliv na bezpečí nejenom pro jízdu na kole, ale i při provozování in-line bruslení. Trasy jsou velmi vhodné pro rodiny s dětmi, které je hojně využívají a oceňují terén, ten je převážně rovinný a nekříží se s dopravou. V několika úsecích

je nutné použít i místní komunikace, ale většinou se jedná o vedlejší cesty s minimálním provozem. Trasy kolem Baťova kanálu navazují na další úseky v okolí. Cyklisté mohou pokračovat výletem do pohoří Bílých Karpat, Chřibů nebo se vydat po některé z vinařských stezek. Oblíbené jsou i cesty jedním směrem s dopravou zpět lodí a posezením v přístavišti. (Turistická oblast Pálava a Lednicko-valtický areál, [2015])



Obrázek 10 Cyklostezky podél Baťova kanálu (Baťův kanál, [2015])

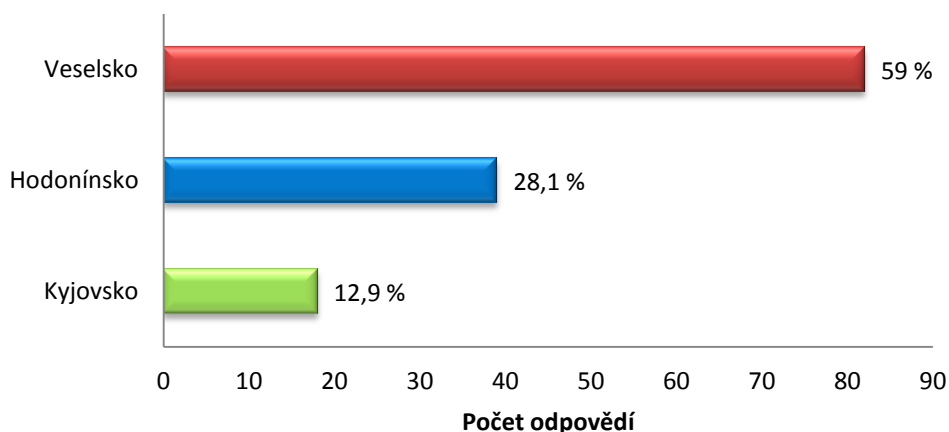
4.4.5 Cyklotrasy v okolí Bílých Karpat

Území Bílých Karpat je velmi rozsáhlé. Tvoří hranici se Slovenskem a bylo vyhlášeno chráněnou krajinnou oblastí. Můžeme se zde setkat s velkým množstvím rozličných živočišných a rostlinných druhů. Na zdejších loukách, ojedinělých ve střední Evropě, lze spatřit kvetoucí orchideje a mnoho dalších ohrožených rostlin. Tomu je třeba přizpůsobit i jízdu na kole a dodržovat cykloturistická značení. Trasu si zpravidla volíme podle náročnosti, lehčí úseky vedou v podhůří Bílých Karpat, kde projíždíme malebným Slováckem. Zkušenější cyklisté mohou zvolit náročnější variantu a dojet až na nejvyšší horu Velkou Javořinu. Tato cesta však vede náročným terénem, cyklista musí často zdolávat značné výškové rozdíly. (Kubát, © 2000-2011)

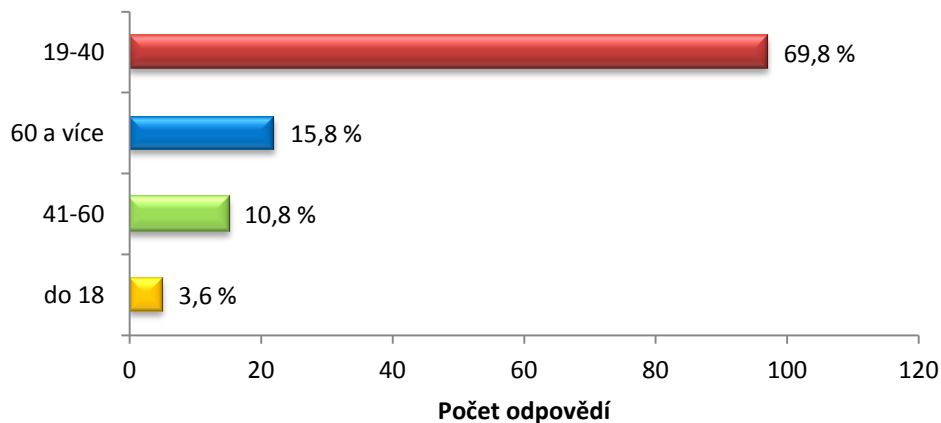
5 ANALÝZA DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Pro zjištění potřebných údajů jsem zvolila dotazníkové šetření. Hlavním cílem bylo zjištění aktuálního stavu cyklistické dopravy se zaměřením na stav cyklostezek, jednotlivých prvků infrastruktury a podpory cyklodopravy ze strany obcí. Zároveň jsem zjistila, jak často lidé využívají jízdní kolo jako dopravní prostředek a kde je prostor pro zlepšení stávající situace.

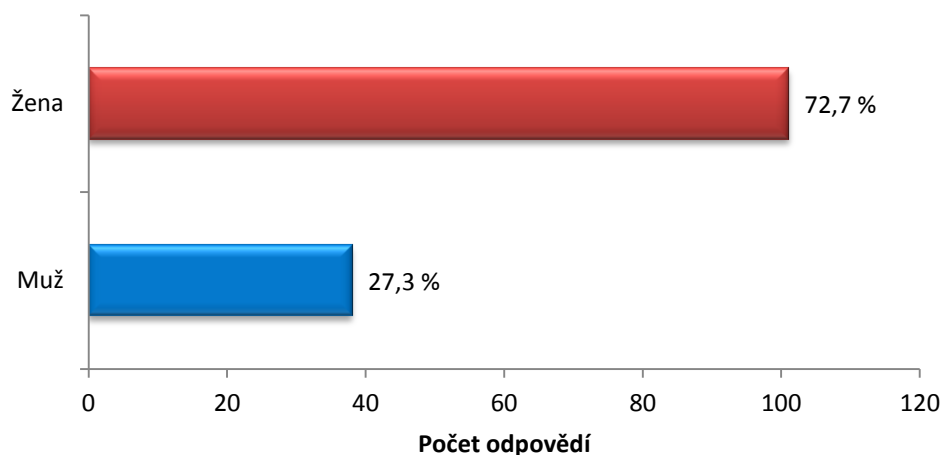
Pro dotazníkové šetření jsem zvolila elektronickou formu, kterou považuji za efektivní a přijatelnou pro respondenty, kteří se mohli vyjádřit anonymně. V dotazníku bylo použito celkem 20 otázek, z nichž většina otázek byla uzavřených, s možností jedné nebo více odpovědí. Na závěr jsem respondentům položila několik segmentačních otázek (otázka č. 18-20). První otázka se týkala vymezení částí okresu Hodonín. Další otázky se týkaly jejich věku a pohlaví.



Graf 1 V jaké části okresu Hodonín bydlíte?



Graf 2 Věk



Graf 3 Ženy x Muži

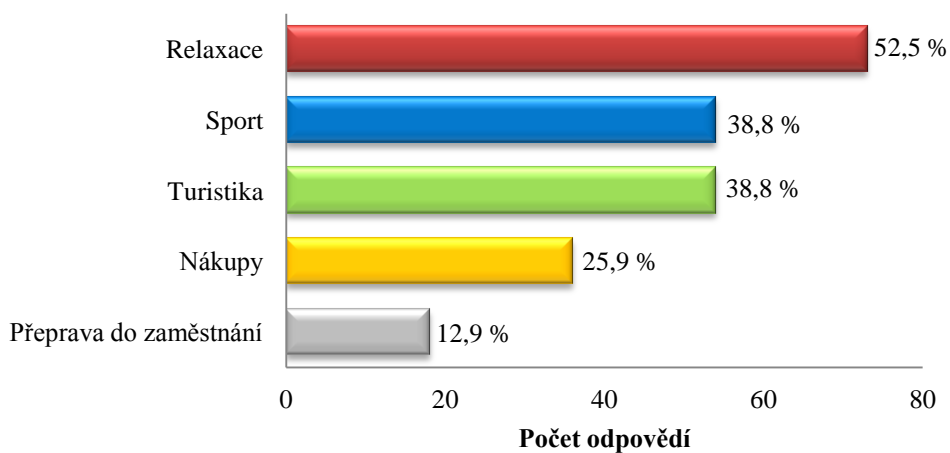
Získala jsem celkem 139 respondentů, které jsem oslovila různými formami (např. pomocí sociálních sítí, rozesíláním e-mailů atd.). Průzkum proběhl od 15. 3. do 11. 4. 2015 prostřednictvím google formuláře dostupného z:

htt-

ps://docs.google.com/forms/d/1RNyVVNP2jyw8B3vpaYBqsC9C28532Y26jgHbOHkPtLc/viewform

5.1 Výsledky dotazníkového šetření

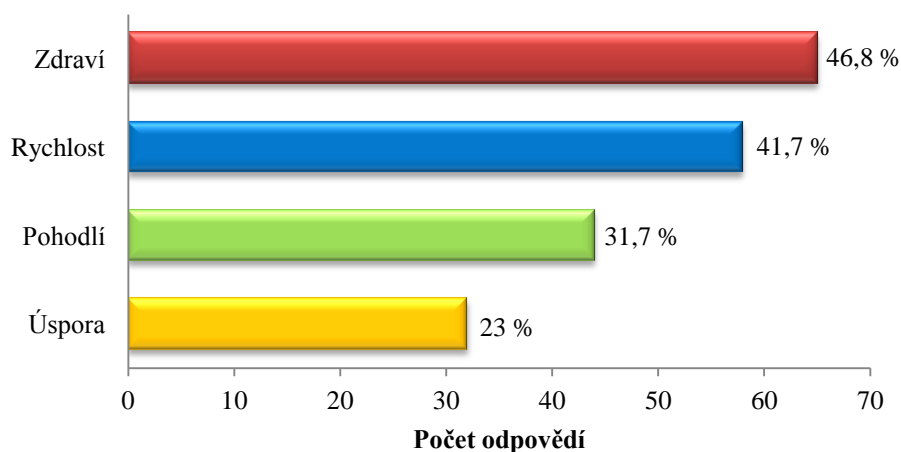
5.1.1 Za jakým účelem nejčastěji využíváte jízdní kolo? (více možností)



Graf 4 Využití jízdního kola

První důležitá otázka dotazníkového šetření se týkala účelu využití jízdního kola. Nejčastěji je jízdní kolo využíváno k relaxaci (52,5 %), v dnešní hektické době je jízda na kole příjemným a zároveň dostupným způsobem odreagování. Následuje sport (38,8 %) a turistika (38,8 %), které souvisí s relaxací. Nákupy označilo 25,9 % respondentů, to je zřejmě způsobeno, tím že lidé za nákupem jezdí na kole pouze pro drobnější nebo příležitostný nákup. Nejmenší zastoupení zaujímá přeprava do zaměstnání – 12,9 % respondentů. V dnešní ekonomické situaci a míře nezaměstnanosti, kdy je nutné dojíždět za prací na větší vzdálenost, je pohodlnější využívat jiné dopravní prostředky.

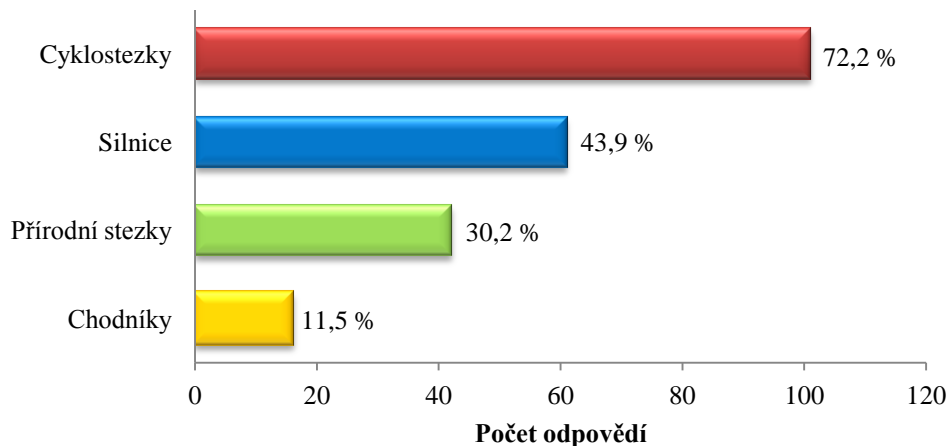
5.1.2 Který z těchto faktorů je při volbě dopravního prostředku rozhodující? (více možností)



Graf 5 Důležité faktory volby dopravního prostředku

Dalo by se předpokládat, že lidé v dnešní době nejvíce upřednostňují pohodlí nebo úsporu, avšak z odpovědí vyplývá, že nejvíce lidé preferují své zdraví (46,8 %). Jízda na kole má prokazatelně pozitivní účinky na lidské tělo. Tady vidím potenciál pro vysoké využití cyklo dopravy, pokud by byly vytvořeny k jejímu provozování lepší podmínky. Je zjevné, že pro respondenty je důležitá i rychlost přepravy (41,7 %). Je nutné koncipovat cyklostezky tak, aby vzdálenost neprodělovaly a nebyly budovány se zbytečnými objížďkami, což se vždy nedaří. Pohodlí dosáhlo průměrného výsledku (31,7 %), nejméně rozhodujícím argumentem je úspora (23 %).

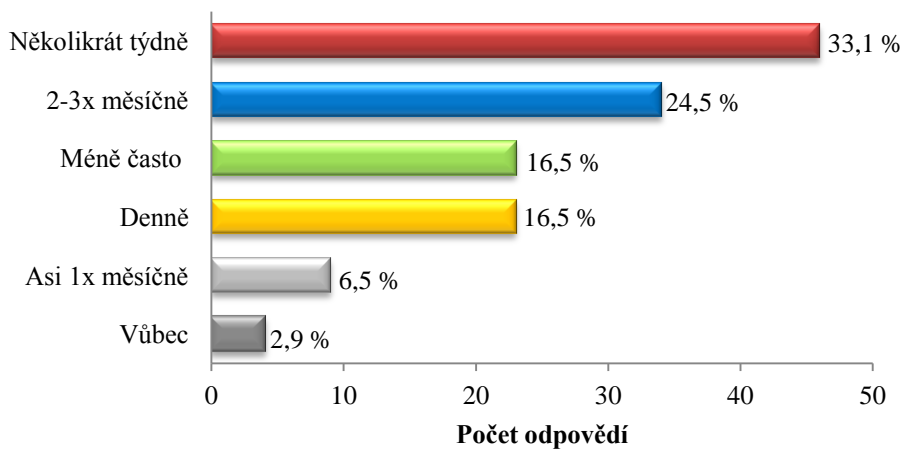
5.1.3 Při jízdě na kole nejčastěji využívám: (více možností)



Graf 6 Nejčastěji využívané cesty

Cílem této otázky bylo zjistit, které druhy tras cyklistům nejvíce vyhovují. Jednoznačně nejoblíbenější jsou cyklostezky (72,7 % respondentů). Poměrně velké zastoupení získala jízda po silnici (43,9 %), to může znamenat jednak nedostatek vybudovaných cyklostezek nebo jejich nedostupnost, ale na druhou stranu může znamenat i větší počet silnic s vhodnými podmínkami pro cyklisty. 30,2 % dotázaných dává přednost jízdě krajinou po přírodních stezkách. Chodníky jsou využívány nejmenším počtem respondentů (11,5 %). Ti využívají k jízdě na kole chodníky, protože na některých silnicích nepovažují jízdu na kole za bezpečnou.

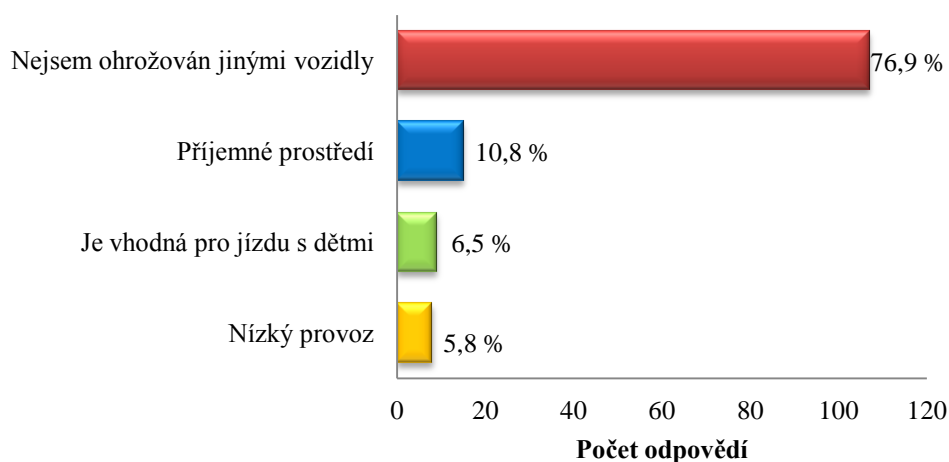
5.1.4 Otázka č. 4 – Jak často využíváte cyklodopravu?



Graf 7 Intenzita využití jízdního kola

Výsledky otázky týkající se četnosti využívání cyklo dopravy naznačují skutečnost, že pouze 2,9 % dotazovaných nepoužívá kolo vůbec. Z toho vyplývá, že prakticky skoro každý z nás občas kolo používá a tento druh dopravy je oblíbený a konkurenceschopný v porovnání s ostatními dopravními prostředky. To naznačují i odpovědi 33,8 % dotazovaných, kteří používají cyklo dopravy několikrát týdně. Odpověď 2-3x měsíčně označilo 24,5 %, příznivých je i 16,5 % respondentů, kteří využívají jízdní kolo denně. I když nejde o zanedbatelná čísla, očekávala jsem, že mohl být výsledek ještě příznivější.

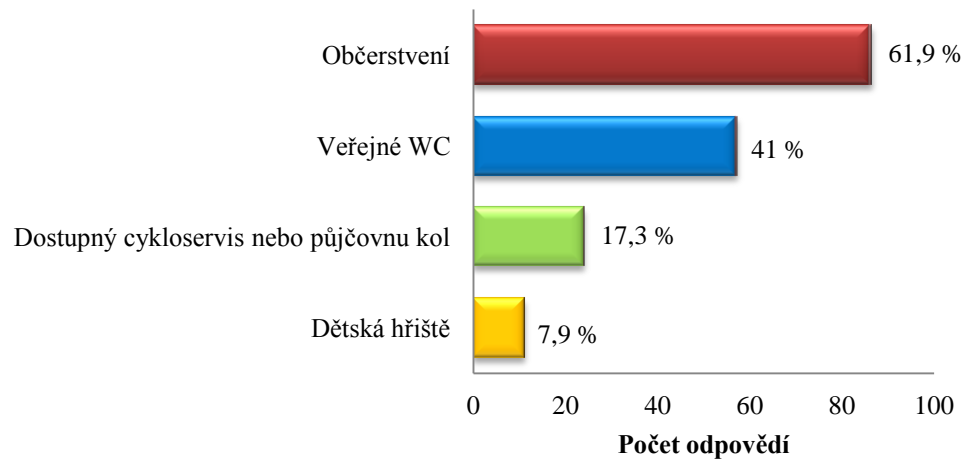
5.1.5 Co považujete za největší výhodu při využívání cyklostezek?



Graf 8 Výhody využití cyklostezek

V odpovědích na otázku o výhodách cyklostezek se nejčastěji objevuje argument, který se týká bezpečnosti při jízdě. Cyklisté nejsou ohrožováni jinými vozidly - tato odpověď byla označena v 76,9 % celkového počtu a výrazně převažuje. Nečekaně nízké procento tvoří odpovědi týkající se nízkého provozu, pouze 5,8 %. Myslím si, že to svědčí o přetíženosti některých úseků cyklostezek, kde je velký pohyb cyklistů, in-line bruslařů a pěších turistů. Tím vznikají nebezpečné situace při vyhýbání a předjíždění. Z těchto důvodů je situace podobná i při jízdě s malými dětmi, kterou označilo pouze 6,5 % dotazovaných, kdy frekventovaná cyklostezka už není tak bezpečná, jak by se mohlo zdát. Pouze v 10,8 % odpovědí je prostředí označováno za příjemné.

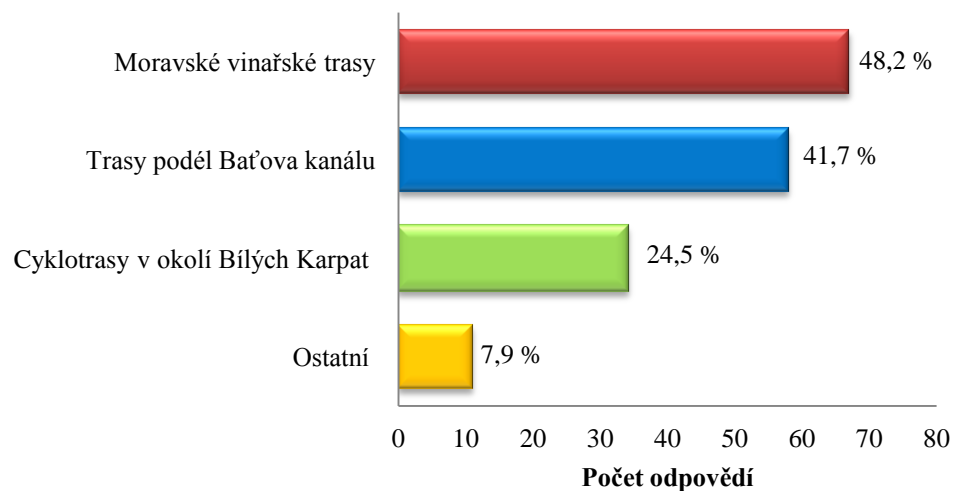
5.1.6 Jaké služby byste přivítali podél cyklostezky? (více možností)



Graf 9 Požadované služby na cyklostezkách

Z otázky, která se týká služeb podél cyklostezky, vyplývá, že uživatelé cyklostezek by ocenili doplňkové služby a určitý komfort. 61,9 % oslovených lidí by uvítalo možnost občerstvení na cyklostezce. Na cyklostezkách prakticky zcela chybějí veřejná WC, pro jejich výstavbu se vyslovilo 41 % dotázaných. Při nečekaných potížích s jízdním kolem by cyklisté (17,3 %) přivítali dostupný cykloservis nebo půjčovnu kol. Problém dětských hřišť zajímá nejméně oslovených, jen 7,9 %, i když tato hřiště by byla vhodným doplňkem infrastruktury podél cyklostezek.

5.1.7 Jaké cyklotrasy jsou pro Vás nejvíce atraktivní? (více možností)



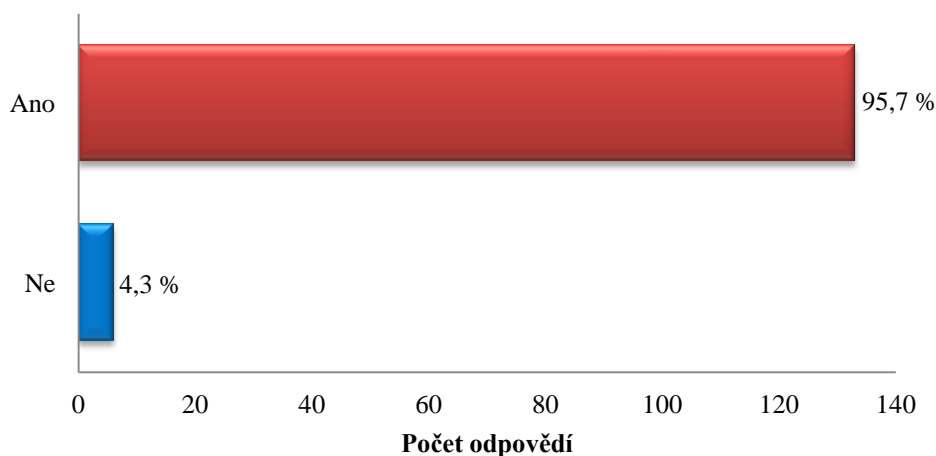
Graf 10 Nejatraktivnější cyklotrasy v okrese Hodonín

Okres Hodonín je oblastí s velkou tradicí pěstování vinné révy a množstvím starých vinných sklepů. To se projevilo i v hodnocení atraktivity cyklostezek v této oblasti, nejvíce - 48,2 % získaly Moravské vinařské trasy, které jsou mezi veřejností velice oblíbené. Následují trasy podél Bařova kanálu (41,7%), vyhledávané rodinami s dětmi. Převažuje zde rovný terén a velmi příjemné jsou zastávky v přístavištích s možností vypůjčení lodě. 24,5 % zvolilo cyklotrasy v okolí Bílých Karpat. Jedná se většinou o přírodní cyklotrasy, určené pro fyzicky zdatnější cyklisty, kteří oceňují krásy přírody. 7,9 % respondentů se zmínilo o jiných, jimi oblíbených cyklostezkách, jako např. Lichtenštejnské stezky, Včelí naučná stezka, Ždánický les, Bzenecký les, cyklostezka z Hodonína do Kyjova a z těch vzdálenějších uvedli okolí Ostravy a Šumavy.

5.1.8 Ocenil/a byste možnost pohodlného a bezpečného parkování Vašeho jízdního kola?

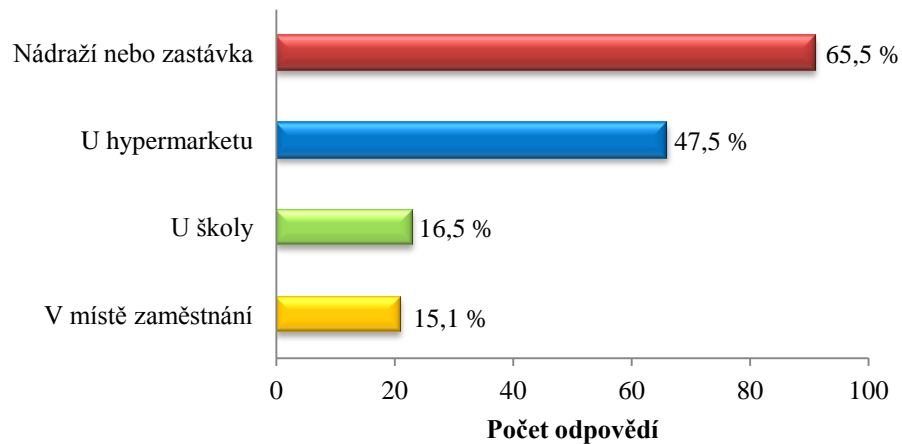
Odpovědi	Počet odpovědí	Počet odpovědí v %
Ano	133	95,7 %
Ne	6	4,3 %

Tabulka 1 Pohodlí a bezpečnost parkování



Graf 11 Odpovědi na otázku parkování jízdních kol

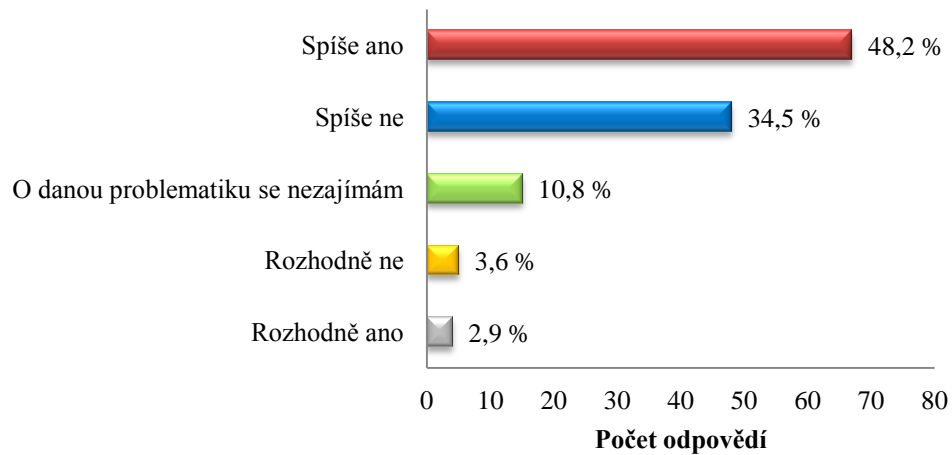
Cílem této otázky bylo zjistit, jestli by lidé měli zájem o rozvoj systému Bike and Ride, který souvisí s pohodlným a bezpečným parkováním kol. 95,7 % dotázaných by ocenilo opatření, která by co nejvíce zabránila krádežím kol. Tuto odpověď označilo nejvíce dotázaných a je zřejmé, že tento problém se nedaří dostatečně řešit.

5.1.9 V blízkosti jakých míst byste tuto službu ocenil/a nejvíce? (více možností)

Graf 12 Místa, kde by nejvíce respondentů ocenilo bezpečné a pohodlné parkování

Tato otázka navazuje na předešlou otázku. Parkování u nádraží nebo zastávek je podle odpovědí 65,5 % respondentů považováno za nejdůležitější. Ovšem ne vždy jsou pro toto parkování vytvořeny podmínky. Již v první otázce jsem zjistila, že 25,9 % respondentů jezdí na kole nakupovat a nyní vidíme, že 47,5 % respondentů by ocenilo dostupné parkování u hypermarketů, což vypovídá o tom, že situace parkování jízdních kol u hypermarketů není zcela vyřešena. Řetězce kladou důraz spíše na parkování osobních vozidel. I taková okolnost může ovlivnit výběr dopravního prostředku v případě volby způsobu dopravy na nákupy. Tato služba je požadována nejméně u škol (16,1 %) a v místě zaměstnání (15,1 %).

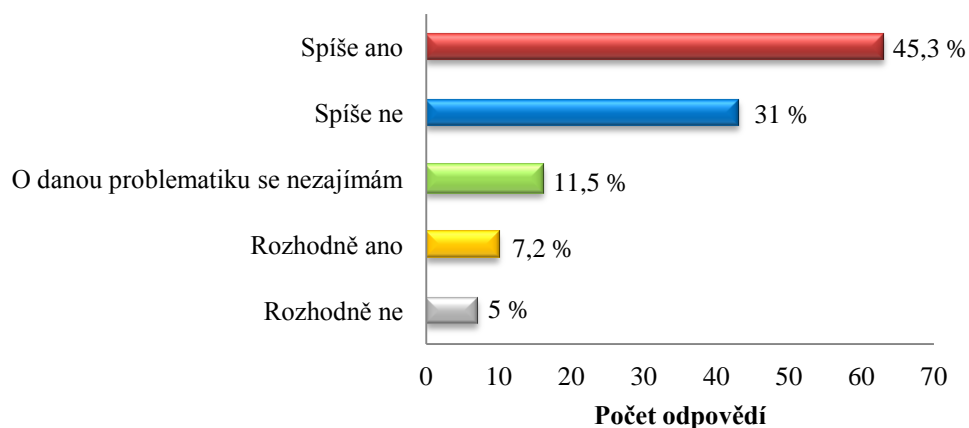
5.1.10 Síť cyklostezek v okrese Hodonín považují za dostatečně rozvinutou



Graf 13 Vyjádření spokojenosti se sítí cyklostezek v okrese Hodonín

Zde se respondenti vyjadřovali k otázce, zda je síť cyklostezek v okrese Hodonín dostatečně rozvinutá. Přibližně 50% dotazovaných je spokojeno se současným stavem cyklostezek, i když vybudovaná síť není zdaleka dokonalá, o tom svědčí pouhé 2,9 %, které vyjadřují naprostou spokojenost. Je nezanedbatelné, že přes 37 % respondentů s daným výrokiem nesouhlasí, to může být zapříčiněno nedostupností k cyklostezkám v určitých lokalitách.

5.1.11 Považují snahu obce/města na rozvoji cyklodopravy za dostačující.

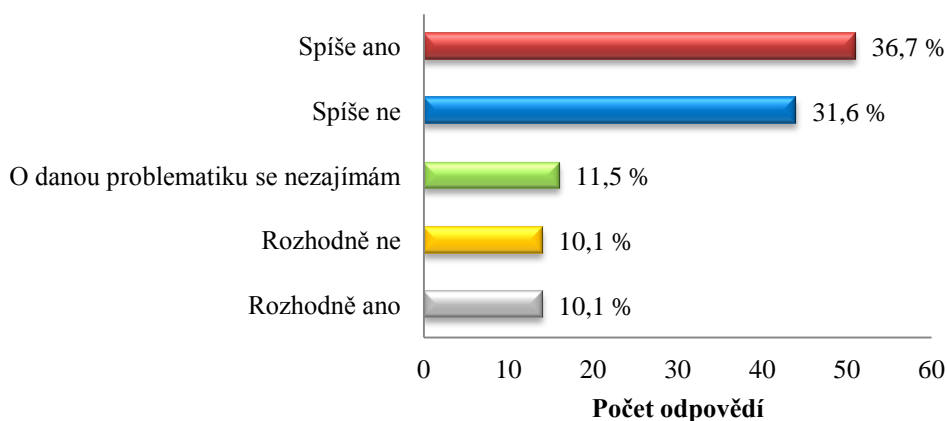


Graf 14 Vyjádření spokojenosti s účastí obce na rozvoji cyklodopravy

Cílem této otázky bylo zjistit, zda cyklisté cítí snahu obce podporovat rozvoj cyklodopravy. Z grafu vyplývá, že většina (celkově přes 50 %) respondentů zastává názor, že ano. Myslím si, že to souvisí se změnami cyklodopravy ve městech, kde nově vznikly barevně vyznačené dráhy na vozovkách určených pro cyklisty, včetně vybudování nových cyklos-

tezek. I když celkově 36 % respondentů s tímto výrokem nesouhlasí, což upozorňuje na rezervy v této problematice, např. na dlouhodobě naplánované nebo nedokončené úseky cyklotras.

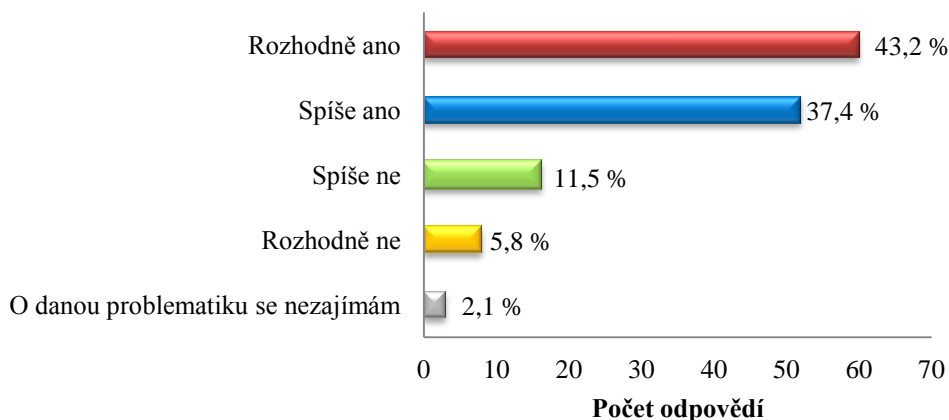
5.1.12 Obec/město dostatečně propaguje cykloturistiku.



Graf 15 Vyjádření spokojenosti s propagací cykloturistiky v obcích

V odpovědi na otázku, zda obec dostatečně propaguje cykloturistiku, mírně převažuje kladný názor. Cykloturistika se stává stále oblíbenější činností a je zřejmé, že by měla být mnohem více propagována ze strany obcí. Myslím si, že převaha kladného názoru na propagaci ze strany obcí o pouhých 5 % je nedostatečná. To, že se o tuto problematiku nezajímá 11,5 % respondentů, přestože většina z nich kolo využívá (otázka č. 4 - kolo nepoužívá pouze 2,9%), může být tedy také přisuzováno nedostatečné propagaci.

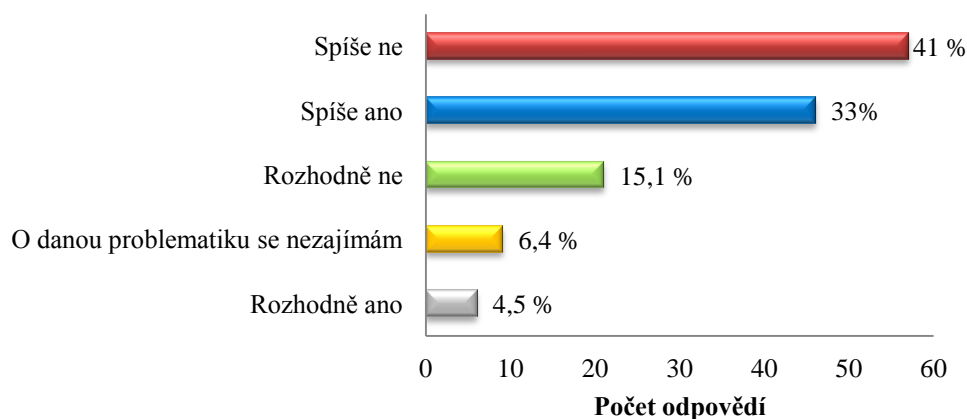
5.1.13 V blízkosti mého bydliště se nachází snadno dostupná cyklostezka.



Graf 16 Vyjádření spokojenosti s dostupností cyklostezek

Výsledek této otázky je pro cyklo dopravu velmi příznivý. Více než 80 % respondentů má ve svém okolí snadno dostupnou cyklostezku. Přesto celkem více než 17 % dotázaných ve svém okolí cyklostezku postrádá.

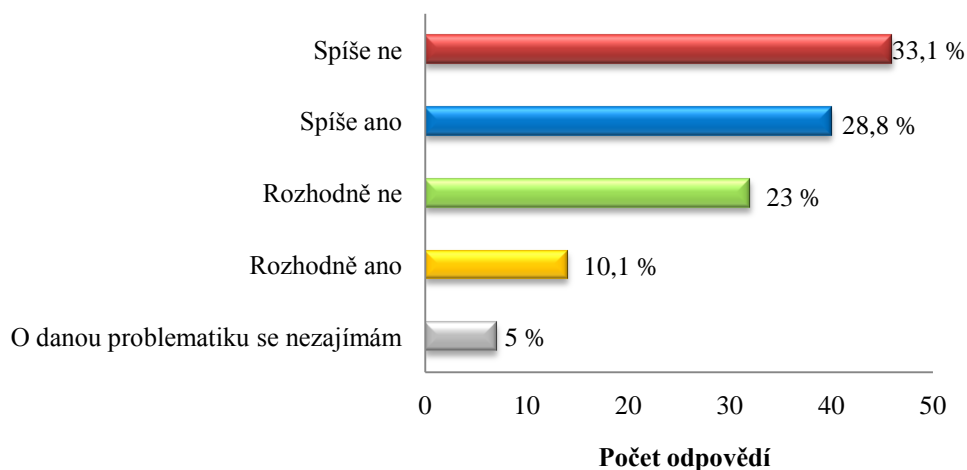
5.1.14 V naší obci/měště se nachází dostatek parkovacích stojanů.



Graf 17 Vyjádření spokojenosti s počtem parkovacích stojanů

Cílem této otázky bylo zjištění situace dopravy v klidu, která souvisí se systémem Bike and Ride. Jestliže cyklisté budou mít problém v cílových lokalitách zaparkovat, může být problém parkování tak zásadní, že raději zvolí jinou formu dopravy než cyklo dopravu. Na základě této otázky můžeme vidět, že v tabulce odpovědí převládají odpovědi záporné – celkem přes 56 % respondentů pokládá počet stojanů v obcích za nedostatečný.

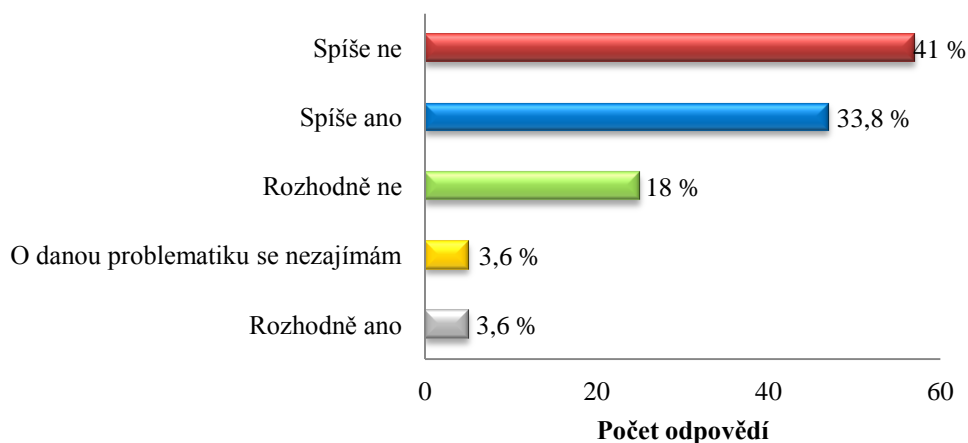
5.1.15 V naší obci/měště se nachází dostatečné množství vyznačených pruhů pro cyklisty



Graf 18 Vyjádření spokojenosti s počtem cyklistických pruhů

Problematika pruhů pro cyklisty je v jednotlivých obcích na různém stupni vývoje. Z grafu je patrné, že více než 56% respondentů postrádá důležité prvky infrastruktury cyklo dopravy, kterými jsou cyklopruhy. Ty bývají zpravidla barevně označeny a zvyšují bezpečnost cyklistů, kteří se účastní silničního provozu. Necelých 39 % respondentů pak považuje počet pruhů pro cyklisty za dostatečný. Obce by rozvoj vhodných prvků infrastruktury neměly podceňovat, protože mohou sloužit také jako určitý způsob propagace cyklo dopravy a napomoci rozšiřování povědomí o cyklo dopravě.

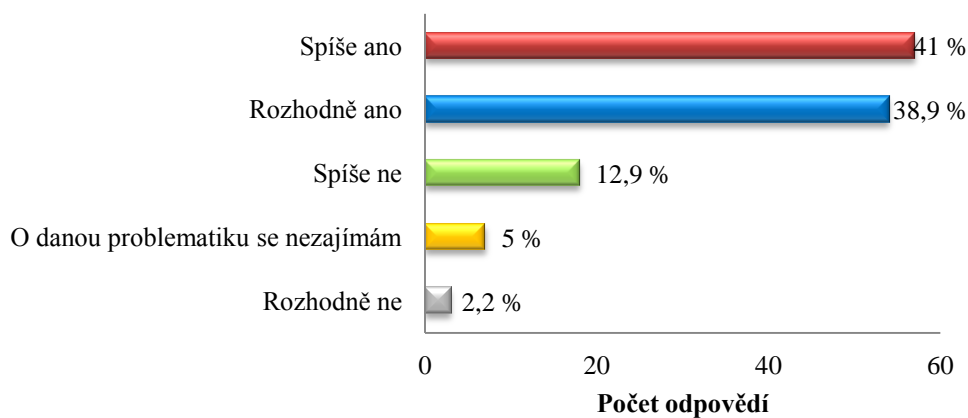
5.1.16 Dopravní situace v naší obci/městě je přizpůsobená pro bezpečný pohyb cyklistů.



Graf 19 spokojenosti s dopravní situací v obcích pro bezpečnost cyklistů

Bezpečnost je v cyklo dopravě velice důležitá. To vychází i z otázky č. 2, kdy nejvíce respondentů považovalo zdraví za důležité (46,8 %) a z otázky č. 5, kde 77 % respondentů uvedlo jako největší výhodu cyklo stezek to, že nejsou ohrožováni jinými vozidly. Tady je důležité, aby se otázkou bezpečného pohybu cyklistů zabývaly zejména obce a vytvořily takové podmínky pro cyklo dopravu, aby byla přínosem pro celou společnost a napomáhala řešit stávající situaci často velmi intenzivní automobilové dopravy. Odpovědi na tuto otázku však ukázaly, že většina respondentů (přes 58 %) je nespokojeno se stávající situací ve městech a nepřipadají si při pohybu na kole městem bezpečně.

5.1.17 Negativním faktorem využití jízdního kola pro pohyb ve městě je obava z jeho možného zcizení.



Graf 20 Vyjádření respondentů na tvrzení týkající se odcizení jízdních kol

Významná část celkového počtu respondentů – téměř 80 % považuje hrozbu zcizení jízdního kola za překážku pro využití jízdního kola pro přepravu. Pokud se vrátíme zpět k otázce č. 14, vidíme, že přes 56 % respondentů považuje počet stojanů v obcích za nedostatečný. Pokud lidé pokládají hrozbu zcizení kola za důležitou a obce nezabezpečují dostatečný počet vhodných stojanů, vznikne velká překážka pro cyklo dopravu jako plnohodnotný způsob dopravy. Z toho vidíme, že je potřeba myslet na všechny faktory, které cyklo dopravu ovlivňují. I přesto, že budou vytvořeny optimální podmínky pro jízdu na kole, bude vytvořená síť cyklostezek a lidé nebudou mít kde bezpečně zaparkovat svoje kola, zvolí raději jiný druh dopravy než jízdní kolo.

Dotazníkové šetření naznačilo, kde jsou největší problémy cyklo dopravy v okrese Hodonín. Vyplynulo z něj, že většina cyklistů využívá cyklostezky, což svědčí o relativně dobrém stavu a množství vybudovaných tras. Přesto mohu uvést několik příkladů, kde zjevně došlo k chybám v realizaci vybudovaných cyklotras.

Typickým příkladem nedostatečné vzájemné komunikace dvou obcí je cyklostezka vedoucí z Louky do Velké nad Veličkou, jejíž část byla vybudována v roce 2009, ale nepodařilo se ji dokončit podle plánu. Trasa je náhle ukončena na hranici s obcí Velká nad Veličkou, na které závisí její dokončení. (Maňák, 2010)



Obrázek 11 Konec cyklostezky ve Velké nad Veličkou
(Maňák, 2010)

V kapitole cyklistická doprava Veselí nad Moravou jsem se zmiňovala o propojení Veselí nad Moravou s Moravským Pískem. Na základě pozorování jsem zjistila, že ve skutečnosti slavnostně otevřená cyklostezka je v polovině trasy nevhodně ukončena a její původní záměr propojení obou měst se nevydařil. Asfaltový povrch je náhle ukončen, pokračuje 50 m polní cestou, která ústí na hlavní tah, podél kterého byla cyklostezka doposud vedena.



Obrázek 12 Cyklostezka Veselí nad Moravou, směr Moravský Písek, 14. 4. 2015

Na svou cyklostezku marně čekají obyvatelé Rohatce směrem do Hodonína, kam dojíždí spousta obyvatel do zaměstnání. Místní samosprávě se danou situací nedaří řešit. Problémem je domluva s majiteli pozemků, se kterými se zatím nedaří dohodnout. Je to jeden

z nejnebezpečnějších úseků pro cyklisty na Hodonínsku, jelikož musí tuto situaci řešit jízdou po silnici. (Skřivánek, 2014)

Dalším příkladem problémového úseku je ve městě Hodonín v Purkyňově ulici. Je zde cyklostezka umístěna v blízkosti domů, zatímco chodník je na straně u silnice. Došlo tedy k opačnému umístění cyklostezky a chodníku, než je obvyklé. Hrozí zde tedy srážky cyklistů s obyvateli domů, a proto místní obyvatelé vnímají cyklisty negativně. (Zdeněk, 2014)

5.2 Situace dopravy v klidu v okrese Hodonín

Na základě dotazníkového šetření jsem zjistila, že zásadní problémy cyklodopravy nevidí obyvatelé okresu Hodonín v síti cyklostezek ani v její kvalitě. Přesvědčila jsem se, že výrazné nedostatky se týkají zejména dopravy v klidu. Odpovědi vypovídaly o důležitosti bezpečného a pohodlného parkování jízdních kol, o nedostatečném počtu cyklostanů a závažnosti problému zcizení jízdních kol. Z toho důvodu jsem se rozhodla přesvědčit se o této situaci pozorováním v terénu. Navštívila jsem vlaková a autobusová nádraží v okrese Hodonín, některá nákupní centra, dostupné firmy a některé školy. Konkrétně se jedná o tyto vybrané obce: Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou, Strážnice, Velká nad Veličkou, Louka, Lipov, Vnorovy, Moravský Písek, Bzenec, Rohatec a Petrov. Nádraží, nákupní centra, firmy a školy jsou cílová místa, která považuji za důležitá pro cyklisty, a proto jsem je uvedla také v dotazníku. Z jednotlivých míst jsem pořídila fotodokumentaci a nyní bych chtěla poukázat na konkrétní problémy zjištěné na základě mého pozorování.

5.2.1 Situace na nádražích ve vybraných obcích okresu Hodonín

Na tak významném dopravním uzlu, jako je vlakové nádraží v Hodoníně, jsem očekávala, vzhledem k velikosti města a rozvoje cyklodopravní infrastruktury v centru, stejnou úroveň vybavení cyklostanů. Ovšem u vlakového nádraží se podpora cyklistiky neprojevila. U budovy chybí jakékoliv zařízení pro odkládání kol. Nádraží sice disponuje úschovnou a půjčovnou kol, tato služba je ovšem placená. Jak je patrné z obrázku, cyklisté jsou nuceni k improvizovanému řešení a zamykají kola k nejbližšímu plotu.



Obrázek 13 Vlakové nádraží Hodonín, 14. 4. 2015

Mnohem lépe se podařilo vyřešit situaci na vlakovém a přilehlém autobusovém nádraží ve Veselí nad Moravou. Tento stav odpovídá systému Bike and Ride. Je zde dostatečný počet kvalitních stojanů, které jsou zastřešeny, jsou umístěny vedle hlavního vchodu u nádraží a jsou monitorovány kamerami městské policie. Nádraží také poskytuje služby úschovy kol.



Obrázek 14 Vlakové a autobusové nádraží Veselí nad Moravou, 14. 4. 2015

Železniční stanice Kyjov je opět jedním z mála příkladů možnosti kvalitního parkování kol, se kterým jsem se setkala. Jsou zde vybudované moderní stojany s dostatečnou kapacitou. Nachází pod přístřeškem a vyhovují označení systému Bike and Ride.



Obrázek 15 Vlakové nádraží Kyjov, 14. 4. 2015

Naproti tomu autobusové nádraží v Kyjově postrádá jakoukoliv možnost parkování jízdních kol. Stanice je vybavená administrativní budovou a velkým počtem nástupních ostrůvků. Vzhledem k tomu, jak je tato stanice frekventovaná, je zjevná potřeba tento prostor doplnit o vhodné stojany na kola, zvláště když je patrné, že prostory pro jejich umístění jsou k dispozici.



Obrázek 16 Autobusové nádraží Kyjov, 14. 4. 2015

Když jsem zjistila situaci na největších nádražích v okrese Hodonín, zajímala mě vybavenost na nádražích menších obcí.

Vlakové nádraží ve Strážnici, které leží na trase z Veselí nad Moravou do Hodonína, je jedním z relativně větších nádraží, ovšem situace parkování jízdních kol tomu bohužel neodpovídá. U nádražní budovy se nachází nevhodný stojan. Z fotografie je zřejmé, že ani obyvatelé města jej nepovažují za bezpečný a uzamykají svoje kola raději k plotu, kde je na rozdíl od stojanu možné uzamknout kolo za rám.



Obrázek 17 Vlakové nádraží ve Strážnici, 14. 4. 2015

Stejná situace se opakuje ve Velké nad Veličkou, která je stejně jako Strážnice obcí s pověřeným obecním úřadem. Stanice ve Velké nad Veličkou je součástí významné trati z Veselí nad Moravou do Nového Města nad Váhom. Očekávala jsem příznivější podmínky pro cyklisty v tomto centru Hornácka, avšak jeden nevhodný stojan je pro tak turisticky atraktivní místo nedostačující. U poměrně velkého autobusového nádraží v tomto městě jsem nenalezla žádný stojan na kola.



Obrázek 18 Vlakové nádraží Velká nad Veličkou,
14. 4. 2015

Následně jsem se zaměřila na stanice v menších obcích. Zajímalo mě, jestli velikost obce souvisí s úrovní vybavení cyklostojany na nádražích. Na příkladu nádraží v Louce jsem se přesvědčila, že tomu tak není. I stanice v malé obci může disponovat pro daný účel dostatečným vybavením. U nádražní budovy obce s necelým tisícem obyvatel se nachází nepříliš moderní, zato plně funkční zastřešené stojany na kola, které jsou dokonce z části oplocené.



Obrázek 19 Cyklostojany na nádraží v Louce, 14. 4. 2015

Naproti tomu v obci Vnorovy, která má přes 3000 obyvatel a leží na trase Veselí nad Moravou – Strážnice, není možné kolo zaparkovat vůbec.



Obrázek 20 Nádraží Vnorovy, 14. 4. 2015

5.2.2 Situace u nákupních center, škol a firem

Nádraží nejsou jedinými místy, kde cyklisté potřebují zaparkovat. Z dotazníkového šetření vyplývá, že druhým nejpožadovanějším místem parkování cyklistů jsou nákupní centra. Navštívila jsem několik parkovišť u různých řetězců supermarketů. V průběhu mého pozorování jsem nenarazila na žádné závažnější problémy, přestože požadavek na bezpečné stojany byl v dotazníku vysoký (47,5 %). Problémem pravděpodobně nebudou chybějící stojany, ale jejich úroveň. Ve většině případů stojany neumožňují uchycení kola za rám. Monitorovala jsem známé řetězce Lidl, Kaufland, Billa, Albert, Penny market.



Obrázek 21 Cyklostojany u hypermarketu Albert v Hodoníně, 14. 4. 2015



Obrázek 22 Cyklostojany u Kauflandu v Hodoníně, 14. 4. 2015



Obrázek 23 Cyklostojany u Lidlu ve Veselí nad Moravou, 14. 4. 2015

Doložit fotodokumentací možnosti parkování u škol je obtížné, protože některé školy mají stojany umístěny v areálu školy, kam není přístup, takže není snadné posoudit možnosti parkování kol. Školy jsou většinou vybaveny cyklostojany. Dobrým příkladem možnosti bezpečného parkování je střední škola v Hodoníně.



Obrázek 24 Střední škola průmyslová a umělecká
Hodonín, 14. 4. 2015

Zjišťovala jsem možnost parkování pro zaměstnance firem. Parkoviště jsou často oddělená, umístěná buď v areálu, nebo blízkosti vrátnice. Úroveň stojanů je vysoká, prostor je zastřešený a chráněný plotem.



Obrázek 25 Cyklostojany u firmy Stival ve Veselí nad Moravou, 14. 4. 2015



Obrázek 26 Oplocené cyklostojany u firmy Gumex ve Strážnici, 14. 4. 2015

6 NÁVRHY A DOPORUČENÍ PRO ZLEPŠENÍ SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OKRESE HODONÍN

Z výsledků analýzy je patrné, že i některá významná nádraží v okrese Hodonín věnují problematice Bike and Ride malou pozornost. Proto bych chtěla v této kapitole navrhnout řešení, které by přispělo ke zlepšení situace v oblasti tohoto systému, který umožňuje propojení cyklodopravy s veřejnou dopravou. Jeho vybudování by mělo příznivý dopad na rozvoj cyklodopravy v okrese Hodonín.

6.1 Bike and Ride na vlakovém nádraží v Hodoníně

Město Hodonín je okresním městem, a je tedy významným ekonomickým centrem této oblasti. Proto si myslím, že vybudování Bike and Ride systému je zde velmi potřebné.

V kapitole 5. 2. byla popsána nevyhovující situace u nádražní budovy. Tyto nedostatky by se daly odstranit vybudováním kvalitních parkovacích míst v blízkosti hlavní budovy nádraží. Nabízí se využití dosud nevyužívaných prostor u nádraží. Pokud nejsou tyto pozemky majetkem obce, může obec zvážit odkoupení od ČD, případně jejich pronájem. Z dlouhodobého hlediska doporučuji jejich odkoupení. Další alternativou je ponechání pozemků majiteli a tento prostor bude zatížen věcným břemenem.

Z hlediska technického řešení stavby je důležitý údaj o počtu stojanů. Ideální počet stojanů by měl být stanoven na základě počtu cestujících, dle Cyklistické doprovodné infrastruktury (2010, str. 30) připadá na 3-10 cestujících jedno parkovací místo. Po rozhovoru s odpovědným pracovníkem ČD, jsem na místě zjistila, že vlakovým nádražím v Hodoníně projde denně zhruba 700 cestujících. Tomu odpovídá vybudování alespoň 50 stojanů v první fázi. Je důležité také zvolit vhodný typ stojanu. Doporučuji nejčastěji používaný typ ve tvaru obráceného písmene U, který umožňuje uzamknutí kola za rám. Parkovací místo je vhodné opatřit zastřešovací plochou.

V budoucnosti bych doporučovala doplnit tento systém ještě o cykloboxy, které jsou vhodnější pro dlouhodobější parkování. Cestující by měli možnost po vhození mince uložit kolo do uzavřeného, bezpečného prostoru, kam lze umístit jedno až dvě jízdní kola. Při vyzvednutí kola, by byla mince automaticky vrácena. Zařízení by nevyžadovalo obslužný personál.

6.1.1 Možnosti financování:

- Integrovaný regionální operační program na období 2014 – 2020
- Národní program Ministerstva pro místní rozvoj na podporu cestovního ruchu, podprogram - Cestování dostupné všem
- Program Podpora rozvoje cyklistiky a cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji v roce 2015
- Z rozpočtu obce Hodonín

Vybudování Bike and Ride na nádraží v Hodoníně bude přínosem pro obyvatele města, kteří denně cestují do zaměstnání. Usnadní využití veřejných hromadných prostředků, jako každodenního způsobu dopravy. Vybudování kvalitních parkovacích míst pro cyklisty přinese profit nejenom pro město, kde dojde k odlehčení provozu, ale bude mít i pozitivní dopad na ovzduší a zdraví obyvatel. Bike and Ride může fungovat pouze, pokud bude budován komplexně. Přestože situace cyklistické infrastruktury v Hodoníně je příznivá, stejně jako jsou spolehlivé vlakové spoje, chybí možnost cyklisty zaparkovat své kolo, což ubírá celému systému na funkčnosti. V systému „zaparkuj a jed“ nemůže chybět jeden tak důležitý článek, jak je tomu v Hodoníně nyní, proto jeho vybudování považují za zásadní.

Bike and Ride by se měl postupně zavést i v dalších, v tomto směru problematických obcích a nejen vlakových, ale i autobusových nádražích. Doporučuji řešení obdobným způsobem i na těchto nádražích:

- Autobusové nádraží v Kyjově
- Vlakové i autobusové nádraží ve Strážnici
- Vlakové nádraží ve Vnorovech
- Vlakové nádraží ve Velké nad Veličkou
- Vlakové nádraží v Moravském Písku

Provázanost jednotlivých druhů dopravy podpoří také rozvoj cyklodopravy, která se stane snadněji dostupnou a dojde ke zvýšení její popularity. Vybudování Bike and Ride by mělo být provázeno také vhodnou marketingovou propagací, aby se dostala do podvědomí obyvatel celého okresu Hodonín.

6.2 1.1 Návrh na vybudování cyklostezky v úseku Strážnice - Radějov

V současnosti vede mezi oběma obcemi poměrně úzká asfaltová silnice II. třídy. Kromě osobních vozidel, která míří do rekreační chatové oblasti Radějov - Lučina, je zde v letních měsících poměrně hustý provoz rozměrných zemědělských strojů, cyklistů i pěších turistů. Částečným řešením tohoto neuspokojivého stavu by bylo vybudování cyklostezky, která povede podélně se stávající komunikací. Navrhovaná trasa je dlouhá 4,6 km, její začátek tvoří odbočka z hlavní silnice na konci zástavby ve Strážnici.

Nyní je prostor určený na výstavbu využíván k zemědělským účelům. To může být, vzhledem k nestabilnímu podloží jedním z úskalí trasy. Proto doporučuji dostatečně pevný asfaltový povrch opatřený obrubníkem, poněvadž při dlouhotrvajících deštích dochází při mírném sklonu terénu k posunu ornice. Šířka stezky je závislá na hustotě provozu, který by měl být určitou dobu sledován. Předpokládám, že ji budou využívat cyklisté z malé obce Radějov, dojíždějící do zaměstnání nebo škol ve Strážnici, cykloturisté, pěši a in-line bruslaři. Dá se očekávat středně hustý provoz. Považuji za vhodné, aby šířka cyklostezky byla 3 m. Směrem ze Strážnice ve vzdálenosti 1,2 km je již u silnice vybudované odpočívadlo, tvořící několik laviček pod vzrostlými stromy. Zde se nabízí ještě lepší využití tohoto prostoru, v úvahu připadá vytvoření podmínek pro možnost alespoň sezónního občerstvení.

Navrhovaná trasa se odklání po 3,5 km od hlavní silnice, dále povede kolem vrchu Žerotín s jeho vinohrady a vinnými sklepy, pokračuje kolem potoku s pstruhovým pásmem, kde je nutné zrekonstruovat lávku přes potok, a navazuje na boční komunikaci, vedoucí do centra obce Radějov. Trasa by mohla být doplněna osvětlením, které by bylo tvořeno kovovými sloupy, rozmístěnými ve vzdálenosti maximálně 100 m. Jsem přesvědčena, že mnou navrhovaná cyklostezka by dosáhla nejenom místního, ale i regionálního významu. Především pro malou obec Radějov by se stala velkým přínosem v oblasti cestovního ruchu. V okolí navrhované trasy jsou významné turistické cíle:

- vrch Žerotín s kaplí a vzácnou florou a faunou, ojedinělou ve střední Evropě
- Oskerušová naučná stezka
- obora Radějov s chovem daňků
- rozsáhlé rosarium v obci Radějov
- rozhledna Travičná

- největší košty slivovice na Moravě v obci Radějov
- napojení na cyklotrasu k rekreační vodní nádrži Mlýnky

V další fázi by mohlo následovat prodloužení trasy o 3 km, až k velmi navštěvované vodní nádrži Lučina. V části tohoto úseku jsou již položeny betonové panely, což by mohlo odlehčit finanční náročnosti celé realizace projektu. Pokud by se podařilo do 3 let vypracovat projekt a vykoupit potřebné pozemky, předpokládám, že realizace cyklostezky by byla dokončena do 5 let.

Se stavbou souvisí i možná rizika, hlavně v úsecích, které povedou v blízkosti potoku Radějovka, zde by mohlo dojít k negativním vlivům na zdejší křehký ekosystém. Řešením by byla výsadba stromů nebo vhodných keřů, čímž by se podařilo stezku alespoň částečně od vzácných živočichů oddělit. Další překážky mohou nastat v úseku Radějov - Lučina, která povede hustou chatovou zástavbou a bude obtížné stanovit možnou trasu. Přesto jsem přesvědčena, že cyklostezka nenaruší ráz krajiny a povede k větší bezpečnosti cyklistů a chodců.

Samotnou stavbu by bylo možné financovat pomocí:

- Státního fondu dopravní infrastruktury
- Programu rozvoje cyklistiky a cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji v roce 2015
- místních rozpočtů

Můj návrh jsem konzultovala s odpovědným pracovníkem MÚ Strážnice, který doposud o jeho realizaci neuvažoval. Upozornil na možná úskalí s vykupováním pozemků, přesto by vybudování této trasy přivítal a považuje ho za potřebné.

ZÁVĚR

Hlavním cílem mé práce bylo analyzovat cyklo dopravu v okrese Hodonín. Studium materiálů pro teoretickou část jsem se přesvědčila, že všechny druhy dopravy je nutné pojmut z několika rovin, nevnímat je jenom jako způsob převážení osob a zboží, ale je to i významný prvek, který ovlivňuje veškeré globální dění. Je důležitým předpokladem rozvoje ekonomiky jednotlivých zemí. V dnešní době se v dopravních systémech uplatňují modernější technologie, přesto doprava stále představuje pro společnost velkou ekologickou zátěž. Proto se hledají se alternativní způsoby, šetrnější k přírodě. Tím nabývá cyklo doprava stále většího významu.

Když jsem se zabývala touto problematikou z dostupných materiálů, zjistila jsem, že se teoretické podklady, díky práci národního cyklokoordinátora, posunuly na vyšší úroveň. V posledních letech se to projevuje na množství vybudovaných cyklostezek. Ty ale nestačí. Často se setkáváme se staršími monotónními trasami s nekvalitním, popraskaným a dosluhujícím povrchem. Celková kultura cyklo dopravy se odvíjí od kvalitních tras s potřebnou infrastrukturou a ta zde až na výjimky chybí. To se projevilo i v dotazníkovém šetření, které jsem použila pro praktickou část mé práce. Ve vlastním průzkumu jsem věnovala pozornost stavu cyklostanů na frekventovaných místech a systému Bike and Ride, který se zatím nedaří zavést. Mluvila jsem o tomto problému s několika zainteresovanými osobami, projektanty, národním cyklokoordinátorem, navštívila jsem městský úřad ve Veselí nad Moravou, kde jsme hovořili o potížích, které vznikají při přípravě projektů. Především jde o vyhledávání majitelů pozemků a následně zdouhavá jednání o výkupních cenách. Tyto okolnosti mohou způsobit, že i když se podaří zajistit financování stavby, nelze ji zrealizovat a tento stav může přetrvávat několik let. Podobný problém nastává i u dostavby některých úseků dálnic, které brzdí majitelé pozemků.

Existují ovšem i způsoby, které by mohly přispět k řešení takových situací. Je to propagace, vysvětlování prospěšnosti jízdy na kole, výhody pro obec a celou společnost. K tomu je zapotřebí nejenom několik nadšených lidí, ale především skuteční odborníci, kteří bohužel chybí. Větší městské úřady většinou disponují dostatečně rozsáhlou administrativou, ale málo z nich vytvořila funkci tolik potřebného cyklokoordinátora. Takový odborník by znal nejlépe místní podmínky, rozhodoval by o nejvíce potřebných lokalitách, vhodných pro vytvoření nových cyklotras a jejich napojení na trasy ostatních měst. Zrealizovaný projekt cyklostezky je obvykle finančně náročná záležitost a nemělo by se stát, že trasa končí za

městem a do nejbližšího cílového města z různých důvodů nepokračuje. Důvody mohou být oprávněné, trasa může narušovat chráněný ekologický systém, případně není v možnostech navazujícího města ji financovat. Přesvědčila jsem se, že tyto případy nejsou ojedinělé. Proto by byl potřebný cyklokoordinátor alespoň v rámci mikroregionů. Dalším předpokladem pro zlepšení v této oblasti je uvolnění ještě větší části rozpočtu obcí a krajů na cyklodopravu a potřebnou infrastrukturu.

Jízda na kole je prospěšný a zábavný způsob přepravy, který má v České republice velkou tradici. Svými nároky na pořízení a provoz může v mnoha případech konkurovat automobilu. Naše země poskytuje velké množství kulturních památek, rozmanitou krajinu a mnoho přírodních krás, které přímo vybízí k tomu, abychom trávili více volného času jízdou na kole.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Beskydsko-karpatská magistrála Sudoměřice – Vápenky (Český Těšín), © 2010–2015. *CYKLO Jižní Morava* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/46-beskydsko-karpatska-magistrala>

CACH, Tomáš, Daniel MOUREK, Jitka VRTALOVÁ a Miroslav LANDA, 2013. Dálkové cyklotrasy v ČR: Tvorba, propagace a značení. *Cyklodoprava* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/infrastruktura-dalkove-trasy-dalkove-trasy-v-cr-tvorba-propagace-a-znaceni/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2010. Cyklistická doprovodná infrastruktura. *Cyklodoprava* [online]. 1. vyd. Brno [cit. 2015-05-02]. ISBN 978-80-86502-25-0. Dostupné také z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/doprovodna-infrastruktura-parkovani-kol/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2011. Pasport cyklostezek & kontakty. *Cyklo-doprava* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklodata-statistiky-pasport-cyklistickyh-komunikaci-2010/>

Cyklostezka Kyjov-Skoronice, 2. Etapa, 2011. *Město Kyjov: oficiální internetové stránky* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://www.mestokyjov.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=7843&id=2188

Cyklostezka podél Bařova kanálu, [2015]. *Turistická oblast Pálava a Lednicko-valtický areál* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.palava-lva.cz/trasa/413/cyklostezka-podel-batova-kanalu>

Cyklostezky: Cyklomapa, [2015]. *Bařův kanál* [online]. [cit. 2015-05-12]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/cyklostezky.html>

ČESKO, 1997. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

ČESKO, 2000. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2015-05-

02]. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

ČESKO, 2001a. Ministerstvo dopravy a spojů. Vyhláška č. 30 ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=30/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

ČESKO, 2001b. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=56/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

ČESKO, 2002. Ministerstvo dopravy a spojů. Vyhláška č. 341 ze dne 11. července 2002 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=341/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

ČESKO, 2010. Ministerstvo dopravy a spojů. Vyhláška č. 247 ze dne 30. srpna 2010, kterou se mění vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=247/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

ČESKO, 2013. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020. In: *část III materiálu č. j. 507/13* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

ČESKO, 2013. Vláda. Usnesení vlády České republiky č. 449 ze dne 12. června 2013 k Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050. In: *část III materiálu č.j. 514/13* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni-politika-2014-2020-schvalena.pdf

ČSN 73 6056, 2011. *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel* [online]. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z:

http://k612.fd.cvut.cz/predmety/12DVUP/cviceni/%5B010c%5DSN_736056_odstavn%C3%A9%20a%20parkovac%C3%AD%20plochy.pdf

Dálkové cyklotrasy vedoucí přes Podluží a Hodonínsko, © 2010. *Mikroregion Hodonínsko* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://hodoninsko.eu/cs/turisticke-info/cyklo-turistika/dalkove-cyklotrasy-vedouci-pes-podlui-a-hodoninsko>

Dálkové cyklotrasy, © 2011–2014. *Česko jede* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/dalkove-cyklotrasy/>

EuroVelo v ČR, © 2011–2014. *Česko jede* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/eurovelo-v-cr/>

FOJTÍKOVÁ, Lenka a Marian LEBIEDZIK, 2008. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 179 s. ISBN 978-80-7179-939-9.

HALADA, Andrej, Aleš JAKEŠ a Jaromír KREJČÍ, 2011. *Na kole křížem krážem po Čechách, Moravě a Slezsku: 40 tipů na výlety*. 1. vyd. Praha: Fragment, 127 s. ISBN 978-80-253-1243-8.

Integrovaná infrastruktura. *BESIP* [online]. © 2012 [cit. 2015-05-03]. Dostupné také z: <http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-silnice/integrovana-infrastruktura>

Koncepce dopravy města Hodonína: II. Průzkumy a rozborů, 2013. *Hodonín: oficiální stránky města* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://www.hodonin.eu/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=4041&id_dokumenty=1075149

KUBÁT, Tomáš. Jaro na bělokarpatských lukách, © 2000–2011. *Cykloturistika* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cykloturistika.cz/casopis/2008-4/ukazka1/>

LANDA, Pavel a Jitka LIŠKOVÁ, 2004. *Rekreační cyklistika: výběr kola, technika jízdy, děti a kolo*. 1. vyd. Praha: Grada, 91 s. ISBN 80-247-0726-8.

MAŇÁK, Petr. Cyklostezka Louka – Velká nad Veličkou, 2010. *Hornácko* [online]. [cit. 2015-05-03]. Dostupné také z: <http://www.hornacko.net/pocteni/?zobraz=19>

MATULA, Otakar. Cyklostezka Mutěnka, 2012. *Cyklodoprava* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/finance-vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine-opustena-drazni-telesa-priklad-2012-mutenka/>

Moravské vinařské stezky, © 2000–2013. *Moravské vinařské stezky* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://vinarske.stezky.cz/uvod.aspx>

Na kole s IDS JMK jižní Moravou, 2014. *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.idsjmk.cz/kestazeni/cyklodopravaletak.pdf>

Okres Hodonín, © 2013. *Hospodářská komora České republiky* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.komora.cz/inmp/knihovna-informaci-pro-podnikani/regionalni-informace/kraje-cr/jihomoravsky-kraj-b/okres-hodonin.aspx>

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR, 2007. *Teorie dopravních systémů*. 1. vyd. Praha: ASPI, 307 s. ISBN 978-80-7357-285-3.

ROSEN, Paul, Peter COX a David HORTON, © 2007. *Cycling and society*. 1. vyd. Burlington, VT: Ashgate, 205 s. ISBN 978-0-7546-4844-4.

RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ, 2011. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vyd. Praha: Grada, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

ŘEŽŇÁK, Tomáš, 2012. Infrastruktura: dálkové trasy. *Cyklodoprava* [online]. 19. 5. 2014 [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalkove-trasy/eurovelo/>

ŘEŽŇÁK, Tomáš, 2012. Infrastruktura: Prvky infrastruktury: Integrovaná infrastruktura. *Cyklodoprava* [online]. 19. 5. 2014 [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/integrovana-infrastruktura>

ŘEŽŇÁK, Tomáš, 2013. Infrastruktura: Cykloobousměrky. *Cyklodoprava* [online]. 19. 5. 2014 [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cykloobousmerky>

SKŘIVÁNEK, Martin, 2014. Dočkáme se cyklostezky Rohatec–Hodonín. *Hasiči lidem* [online]. [cit. 2015-05-03]. Dostupné také z: <http://www.hasicilidem.cz/news/dockame-se-cyklostezky-rohatec-hodonin/>

Slavnostní otevření stavby „Bezpečně k Písku“, 2010. *Veselí nad Moravou* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.veseli-nad-moravou.cz/slavnostni-otevreni-stavby-bezpecne-k-pisku/d-585808/query=cyklostezky&p1=77453>

SPILLAR, Robert J, © 1997. *Park-and-ride planning and design guidelines*. New York (One Penn Plaza, New York 10119): Parsons Brinckerhoff Inc., 192 s. Monograph (Parsons, Brinckerhoff, Quade, 11. ISBN Robert J. Spillar.

Strategický plán rozvoje města Kyjova 2013–2020, 2012. *Město Kyjov: oficiální internetové stránky* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://www.mestokyjov.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=7843&id_dokumenty=11228

Strategický plán rozvoje města Veselí nad Moravou pro období 2010–2040: část 3. Strategie řešení dopravy, 2013. *Veselí nad Moravou* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: http://www.veseli-nad-moravou.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=18072&id_dokumenty=593017

SVOBODA, Vladimír, 2006. *Doprava jako součást logistických systémů*. 1. vyd. Praha: Radix, 148 s. ISBN 80-86031-68-3.

Tisková zpráva ze 17. 1. 2014, 2014. *Hodonín: oficiální stránky města* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.hodonin.eu/tiskova-zprava-z-17-1-2014/d-1069271/p1=37575>

TP 179 & ERA 2010: Typologie cyklostezek, 2010. *Cyklodoprava* [online]. [cit. 2015-05-02]. Dostupné také z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/infrastruktura-technicka-literatura-era-tp-2-typologie-cyklostezek/>

ZDENĚK, Hynek, 2014. Cyklostezka naruby. V Hodoníně jezdí cyklisté podél vchodů, lidé se bojí. *IDNES* [online]. [cit. 2015-05-03]. Dostupné také z: http://brno.idnes.cz/probleмова-cyklostezka-v-hodonine-dtm-/brno-zpravy.aspx?c=A141206_2122288_brno-zpravy_daj

ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART, 2008. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: ASPI, 255 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
MD	Ministerstvo dopravy
ČD	České dráhy
CEF	Nástroj propojení Evropy
TENT-T	Politika transevropských dopravních sítí

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Cyklopruh (BESIP, © 2012)	26
Obrázek 2 Cykloobousměrka (BESIP, © 2012)	27
Obrázek 3 Cyklopiktokoridor (BESIP, © 2012).....	27
Obrázek 4 Víceúčelový jízdní pruh (BESIP, © 2012).....	28
Obrázek 5 Bus + cyklopruh (BESIP, © 2012).....	28
Obrázek 6 Délka cyklostezek v jednotlivých krajích k 1. 1. 2011 [km] (Cyklodoprava, 2014).....	36
Obrázek 7 Dálkové cyklotrasy v ČR (Česko jede, © 2011-2014).....	37
Obrázek 8 Síť dálkových tras EuroVelo v ČR (Česko jede, © 2011-2014).....	38
Obrázek 9 Moravské vinařské stezky (Moravské vinařské stezky, © 2000–2013).....	44
Obrázek 10 Cyklostezky podél Baťova kanálu (Baťův kanál, [2015])	45
Obrázek 11 Konec cyklostezky ve Velké nad Veličkou (Maňák, 2010).....	59
Obrázek 12 Cyklostezka Veselí nad Moravou, směr Moravský Písek, 14. 4. 2015	59
Obrázek 13 Vlakové nádraží Hodonín, 14. 4. 2015.....	61
Obrázek 14 Vlakové a autobusové nádraží Veselí nad Moravou, 14. 4. 2015	61
Obrázek 15 Vlakové nádraží Kyjov, 14. 4. 2015.....	62
Obrázek 16 Autobusové nádraží Kyjov, 14. 4. 2015.....	62
Obrázek 17 Vlakové nádraží ve Strážnici, 14. 4. 2015.....	63
Obrázek 18 Vlakové nádraží Velká nad Veličkou, 14. 4. 2015.....	64
Obrázek 19 Cyklostojany na nádraží v Louce, 14. 4. 2015	64
Obrázek 20 Nádraží Vnorovy, 14. 4. 2015	65
Obrázek 21 Cyklostojany u hypermarketu Albert v Hodoníně, 14. 4. 2015	66
Obrázek 22 Cyklostojany u Kauflandu v Hodoníně, 14. 4. 2015.....	66
Obrázek 23 Cyklostojany u Lidlu ve Veselí nad Moravou, 14. 4. 2015	67
Obrázek 24 Střední škola průmyslová a umělecká Hodonín, 14. 4. 2015	67
Obrázek 25 Cyklostojany u firmy Stival ve Veselí nad Moravou, 14. 4. 2015	68
Obrázek 26 Oplocené cyklostojany u firmy Gumex ve Strážnici, 14. 4. 2015	68

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 V jaké části okresu Hodonín bydlíte?.....	46
Graf 2 Věk	46
Graf 3 Ženy x Muži	47
Graf 4 Využití jízdního kola	47
Graf 5 Důležité faktory volby dopravního prostředku.....	48
Graf 6 Nejčastěji využívané cesty	49
Graf 7 Intenzita využití jízdního kola	49
Graf 8 Výhody využití cyklostezek	50
Graf 9 Požadované služby na cyklostezkách	51
Graf 10 Nejatraktivnější cyklotrasy v okrese Hodonín	51
Graf 11 Odpovědi na otázku parkování jízdních kol	52
Graf 12 Místa, kde by nejvíce respondentů ocenilo bezpečné a pohodlné parkování.....	53
Graf 13 Vyjádření spokojenosti se sítí cyklostezek v okrese Hodonín	54
Graf 14 Vyjádření spokojenosti s účastí obce na rozvoji cyklodopravy	54
Graf 15 Vyjádření spokojenosti s propagací cykloturistiky v obcích.....	55
Graf 16 Vyjádření spokojenosti s dostupností cyklostezek	55
Graf 17 Vyjádření spokojenosti s počtem parkovacích stojanů	56
Graf 18 Vyjádření spokojenosti s počtem cyklistických pruhů	56
Graf 19 spokojenosti s dopravní situací v obcích pro bezpečnost cyklistů	57
Graf 20 Vyjádření respondentů na tvrzení týkající se odcizení jízdních kol.....	58

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Pohodlí a bezpečnost parkování	52
--	----

SEZNAM PŘÍLOH

PI Dotazník

PŘÍLOHA P I: DOTAZNÍK

Dotazníkové šetření – Cyklistická doprava v okrese Hodonín

Dobrý den, jmenuji se Zuzana Svinková, jsem studentkou 3. ročníku Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a dovoluji si Vás oslovit formou dotazníkového šetření, které je součástí méj bakalářské práce na téma Analýza cyklistické dopravy v okrese Hodonín. Tento dotazník je určen obyvatelům okresu Hodonín. Dotazník je anonymní, jeho zpracování trvá jen několik minut, informace budou použity pouze v rámci méj bakalářské práce. Předem Vám děkuji a velmi oceňuji Vaši vstřícnost.

Za jakým účelem nejčastěji využíváte jízdní kolo?

- Přeprava do zaměstnání
- Turistika
- Sport
- Relaxace
- Nákupy

Který z těchto faktorů je při volbě dopravního prostředku rozhodující?

- Pohodlí
- Rychlost
- Úspora
- Zdraví

Při jízdě na kole nejčastěji využívám:

- Cyklostezky
- Silnice
- Chodníky
- Přírodní stezky

Jak často využíváte cyklodopravu?

- Denně
- Několikrát týdně
- 2-3x měsíčně
- Asi 1x měsíčně
- Méně často
- Vůbec

Co považujete za největší výhodu při využívání cyklostezek?

- Nejsem ohrožován jinými vozidly

- Je vhodná pro jízdu s dětmi
- Příjemné prostředí
- Nízký provoz

Jaké služby byste přivítali podél cyklostezky?

- Občerstvení
- Dětská hřiště
- Veřejné WC
- Dostupný cykloservis nebo půjčovnu kol

Jaké cyklotrasy jsou pro Vás nejvíce atraktivní?

- Moravské vinařské trasy
- Trasy podél Bařova kanálu
- Cyklotrasy v okolí Bílých Karpat
- Jiné, uveďte:

Ocenil/a byste možnost pohodlného a bezpečného parkování Vašeho jízdního kola?

- Ano
- Ne

V blízkosti jakých míst byste tuto službu ocenil/a nejvíce?

- Nádraží nebo zastávka
- V místě zaměstnání
- U školy
- U hypermarketu

Vyjádřete Váš názor na následující tvrzení.	Rozhodně ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Rozhodně ne
Síť cyklostezek v okrese Hodonín považuji za dostatečně rozvinutou.					
Považuji snahu obce/města na rozvoji cyklodopravy za dostačující.					
Obec/město dostatečně propaguje cykloturistiku.					
V naší obci/měste se nachází dostatečné množství vyznačených					

pruhů určených pro cyklisty.					
V naší obci/měště se nachází dostatek parkovacích stoujanů.					
Dopravní situace v naší obci/měště je přizpůsobená pro bezpečný pohyb cyklistů.					
Negativním faktorem využití jízdniho kola pro pohyb ve městě je obava z jeho možného zcizení.					

V jaké části okresu Hodonín bydlíte?

- Veselsko
- Kyjovsko
- Hodonínsko

Pohlaví:

- Muž
- Žena

Věk:

- Do 18
- 19-40
- 41-60
- 61 a více