

# Návrh projektových opatření k rozvoji cyklodopravy na území Zlínského kraje

Bc. Barbora Kautská

---

Diplomová práce  
2024



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: 2023/2024

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Bc. Barbora Kautská  
Osobní číslo: M22120  
Studijní program: N0413A050031 Management a marketing  
Specializace: Management veřejné správy a regionálního rozvoje  
Forma studia: Prezenční  
Téma práce: Návrh projektových opatření k rozvoji cyklodopravy na území Zlínského kraje

## Zásady pro vypracování

### Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

#### I. Teoretická část

- Na základě literární rešerše definujte základní pojmy strategického plánování a cyklodopravy.
- Uveďte příklady aktuálních trendů v oblasti cyklodopravy.

#### II. Praktická část

- Analyzujte současný stav strategického přístupu Zlínského kraje a dalších krajů České republiky k rozvoji cyklodopravy.
- Na základě zjištěných skutečností představte návrhy projektových opatření v oblasti strategického rozvoje cyklodopravy ve Zlínském kraji.

### Závěr

Rozsah diplomové práce: **cca 70 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

**Seznam doporučené literatury:**

BRINKMANN, Jan. *Active Balancing of Bike Sharing Systems*. Cham: Springer, 2020. ISBN 978-3-030-35014-7.  
BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana. *Hodnocení plánů a projektů mobility: průvodce pro správnou evaluaci opatření a strategií udržitelné městské mobility*. Praha: Grada, 2022. ISBN 978-80-271-3244-7.  
DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 3. upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2021. ISBN 978-80-7560-361-6.  
FOTR, Jiří; VACÍK, Emil; SOUČEK, Ivan; ŠPAČEK, Miroslav a HÁJEK, Stanislav. *Tvorba strategie a strategické plánování: teorie a praxe*. 2., akt. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2020. ISBN 978-80-271-2499-2.  
HUTTON, Barry. *Planning Sustainable Transport*. London: Taylor, 2013. ISBN 978-1-84971-390-0.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Filip Kučera, Ph.D.**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Datum zadání diplomové práce: **5. února 2024**  
Termín odevzdání diplomové práce: **19. dubna 2024**

L.S.

---

**prof. Ing. David Tuček, Ph.D.**  
děkan

---

**doc. Ing. Michal Pilík, Ph.D.**  
garant studijního programu

Ve Zlíně dne 5. února 2024

## PROHLÁŠENÍ AUTORA 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 užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen přípouští-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 použitou 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

Jméno a příjmení: Barbora Kautská

.....  
podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Závěrečná práce popisuje důležitost cyklistické dopravy jako efektivního, rychlého a ekologického druhu dopravy. Byl zkoumán způsob, jakým přistupují kraje České republiky a převážně Zlínský kraj ve spolupráci s městy k rozvoji cyklo dopravy na daném území. Pomocí analyzování oblastí jako je cyklistická infrastruktura, strategické dokumenty, financování, bezpečnost a organizační zajištění byly uvedeny nedostatky, které doplnily poznatky z poskytnutých rozhovorů. Jedná se o nedostatečnou spolupráci, nízká úroveň bezpečné infrastruktury a potřeba osvěty cyklo dopravy. Na základě zjištění byla představena doporučení a navrhnutá projektová opatření, která tyto nedostatky budou eliminovat. Navrhnout projektová opatření vedoucí k lepšímu rozvoji strategického přístupu Zlínského kraje bylo hlavním cílem práce.

Klíčová slova: strategické plánování, cyklo doprava, Zlínský kraj, projektové opatření, strategické dokumenty

## **ABSTRACT**

The final thesis describes the importance of cycling as an efficient, fast, and environmentally friendly mode of transport. It examines how the regions of the Czech Republic and mainly the Zlín Region, in cooperation with cities, approach the development of cycling in their territory. By analyzing areas such as cycling infrastructure, strategic documents, funding, safety, and organizational support, gaps were identified to complement the interviews' findings. These are the lack of cooperation, the low level of safe infrastructure, and the need for cycling education. Based on the findings, recommendations were presented, and project measures were proposed to address these gaps. The thesis aimed to propose project measures leading to a better development of the strategic approach of the Zlín Region.

Keywords: strategic planning, cycling transportation, region Zlín, project measure, strategic documents

Ráda bych tímto poděkovala vedoucímu mé diplomové práce panu Ing. Filipovi Kučerovi, Ph.D., za ochotu, cenné připomínky a rady při zpracovávání této závěrečné práce. Dále bych chtěla poděkovat krajské cyklokoordinátorce paní Ing. Monice Daňkové a dalším zástupcům cyklistické dopravy ve městech za spolupráci a poskytnutí kvalitních informací uvedené v praktické části.

Velké poděkování patří mé rodině, přátelům a známým za jejich obrovskou podporu, porozumění a motivování v těžkých chvílích během celého studia.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>10</b>
<b>CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE .....</b>	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST .....</b>	<b>12</b>
<b>1 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ .....</b>	<b>13</b>
1.1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY .....	13
1.2 DEFINICE STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ.....	14
1.2.1 Aplikace strategického plánování.....	15
1.3 STAKEHOLDERI ZAPOJENÍ DO PROCESU PLÁNOVÁNÍ A ROZHODOVÁNÍ.....	16
1.3.1 Zapojení zainteresovaných stran .....	17
1.3.2 Přínosy participace .....	17
1.3.3 Rizika participace .....	18
1.4 KATEGORIZACE ZÁKLADNÍCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ .....	19
1.4.1 Hierarchizace základních strategických prováděcích dokumentů.....	19
1.4.2 Metoda zpracování strategického plánu .....	21
1.5 STRATEGICKÉ ANALÝZY .....	22
1.5.1 Benchmarking .....	22
1.5.2 Analýza zájmových skupin .....	22
1.5.3 SWOT analýza .....	23
1.5.4 IFE a EFE matice.....	23
1.6 VÝHODY STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ.....	24
1.7 INOVATIVNÍ NÁSTROJE JAKO TRENDY VE STRATEGICKÉM PLÁNOVÁNÍ .....	24
1.8 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ V DOPRAVĚ.....	25
1.8.1 Dopravní výzvy a cíle pro městskou mobilitu .....	26
1.8.2 Dopravní plánování ve městech ČR .....	26
1.8.3 Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 .....	27
<b>2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ČR.....</b>	<b>28</b>
2.1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY.....	28
2.2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ .....	29
2.2.1 Druhy cyklistické dopravy .....	29
2.2.2 Cyklistická infrastruktura.....	30
2.2.3 Greenways.....	31
2.2.4 Singletrack .....	33
2.2.5 EuroVelo .....	33
2.2.6 Bezpečnost na kole .....	34
2.3 ZÁKLADNÍ LEGISLATIVNÍ RÁMEC .....	34
2.4 PŘÍNOSY A RIZIKA CYKLODOPRAVY .....	36
2.4.1 Přínosy .....	36
2.4.2 Rizika.....	37

<b>3</b>	<b>INSTITUCIONÁLNÍ A STRATEGICKÝ RÁMEC CYKLODOPRAVY .....</b>	<b>38</b>
3.1	STÁTNI INSTITUCE .....	39
3.2	NESTÁTNI ORGANIZACE .....	41
3.3	CYKLODOPRAVA VE STRATEGICKÝCH DOKUMENTECH .....	44
<b>4</b>	<b>FINANCOVÁNÍ CYKLODOPRAVY.....</b>	<b>46</b>
4.1	EVROPSKÉ FONDY .....	46
4.2	NÁRODNÍ PROGRAMY .....	47
4.3	KRAJSKÉ DOTAČNÍ ZDROJE .....	48
<b>5</b>	<b>AKTUÁLNÍ TRENDY V OBLASTI CYKLODOPRAVY.....</b>	<b>49</b>
5.1	BIKESHARING.....	49
5.2	PARK AND RIDE (P&R) .....	50
5.3	POP-UP BIKE LINE (PUBLs) .....	51
5.4	BICYCLE COUNTERS .....	52
<b>II</b>	<b>PRAKTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>53</b>
<b>6</b>	<b>ANALÝZA STRATEGICKÉHO PŘÍSTUPU K CYKLODOPRAVĚ KRAJŮ ČR.....</b>	<b>54</b>
6.1	CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA.....	54
6.2	ORGANIZAČNÍ STRUKTURY .....	63
6.3	STRATEGICKÉ DOKUMENTY .....	72
6.4	FINANCOVÁNÍ ROZVOJE CYKLODOPRAVY NA ÚZEMÍ JEDNOTLIVÝCH KRAJŮ .....	85
6.5	BEZPEČNOST .....	90
<b>7</b>	<b>ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLODOPRAVY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE.....</b>	<b>100</b>
7.1	CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA.....	100
7.2	ORGANIZAČNÍ STRUKTURA .....	104
7.3	STRATEGICKÉ DOKUMENTY .....	104
7.4	ZDROJE FINANCOVÁNÍ CYKLODOPRAVY .....	111
7.5	BEZPEČNOST .....	114
7.6	REALIZOVANÉ PROJEKTY KRAJSKÉ ÚŘADU ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	117
<b>8</b>	<b>ROZHOVORY .....</b>	<b>119</b>
<b>9</b>	<b>SHRUTÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI .....</b>	<b>124</b>
<b>10</b>	<b>NÁVRHY PROJEKTOVÝCH OPATŘENÍ.....</b>	<b>126</b>
10.1	OPATŘENÍ 1: ORGANIZAČNÍ ZAJIŠTĚNÍ A NASTAVENÍ OPTIMÁLNÍ SPOLUPRÁCE .....	127
10.2	OPATŘENÍ 2: PROPAGACE A OSVĚTA CYKLODOPRAVY .....	130
10.3	OPATŘENÍ 3: ZAJIŠTĚNÍ KVALITNÍ BEZPEČNOSTI.....	132



<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>136</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>137</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>155</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ.....</b>	<b>158</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ.....</b>	<b>159</b>
<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>160</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>163</b>

## ÚVOD

V posledních letech se cyklistika nejen v České republice stává fenoménem a atraktivním druhem dopravy. Tvoří základ pro udržitelnou a inkluzivní dopravu. V současném programovém období je na cyklodopravu kladen velký důraz, a to především kvůli měnícím se klimatickým podmínkám. Evropa se má stát zelenější a bezuhlíkovou. Týká se to především cyklodopravy, jelikož využívání jízdních kol se stává rychlým a praktickým způsobem řešení významnosti městské mobility. Cyklodoprava zahrnuje způsob dopravy na krátké vzdálenosti. Jízdní kola jsou prostředkem pro zajišťování každodenních záležitostí, za službami apod. Podíl na rozvoji cyklodopravy má i změna životního stylu, kdy lidé více dbají na své zdraví. Jde o levný a efektivní způsob dopravy, který posiluje sociální začleňování. Pro rozvoj je nutné integrovat jízdní kola do ostatních druhů dopravních prostředků. Jedná se o kooperaci s železniční či veřejnou dopravou. Obecně je cyklistika zahrnující cyklodopravu aktivní řešením volného času obyvatel bez ohledu na věkové kategorie.

Výrazný a kvalitní rozvoj cyklodopravy závisí na optimálním řízení a koordinaci v oblasti strategického plánování měst, regionů a státu. Města se pomocí budováním cyklistické infrastruktury snaží přilákat nadšence cyklistiky, turisty, ale i rodiny v rámci zajištění a budování perspektivního a kvalitního životního stylu. Usilují o významný socioekonomický přínos v daném území. Regiony podporují a realizují projekty, které přispívají k propagování cyklodopravy na svém území, což činí region atraktivní a konkurenceschopný. Ovšem existují problémy, které v rozvoji cyklodopravy brání. Např. nedostatečná komunikace, zaostalé řešení bezpečnosti či nedostatek finančních prostředků.

Závěrečná práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Teoretická část popisuje definování a význam strategického plánování. Výraznou část teoretické části tvoří pojetí cyklistiky, včetně základních pojmů, institucionálního pojetí a současných trendů. Pro významný přínos praktické části jsou využité poznatky ze strategických dokumentů ostatních krajů ČR, které slouží jako inspirace pro návrhovou část. V další části je popsán přístup Zlínského kraje k rozvoji cyklodopravy z pohledu několika oblastí, jako existence a kvalita strategických dokumentů, podpora financování, zajišťování bezpečnosti atd. Další a důležitý krok jsou uvedené poznatky vycházející z rozhovorů se zástupci v oblasti cyklodopravy obcí s rozšířenou působností. Výsledky z analytického řešení a rozhovorů slouží k navržení projektových opatření sloužící pro kvalitní rozvoj cyklodopravy na území Zlínského kraje. Tedy pro efektivnější strategický přístup k dané problematice.

## CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cílem závěrečné práce je navrhnout projektová opatření, která napomohou k lepšímu a efektivnímu strategickému rozvoji cyklodopravy na řešeném území. Dílčím cílem je nejprve zhodnotit současný stav cyklodopravy na území Zlínského kraje a poté provést benchmarking strategického přístupu ostatních okrajů ČR, který má odhalit nové příležitosti a inspirace pro rozvoj cyklodopravy ve ZK z hlediska několika oblastí typických ve strategickém plánování dané oblasti.

V teoretické části byly uvedeny definice základních pojmů strategického plánování a cyklodopravy, a to prostřednictvím literární rešerše, která zahrnovala odbornou literaturu, ale také zahraniční články z elektronických zahraničních zdrojů. Nedílnou součástí bylo prostudování zákonů, metodických pokynů a zpráv, které ujasnily legislativní a strategický rámec řešené oblasti. Určitá číselná data byla převzata z národních programů a evropských fondů, aby představily úzké vymezení financování cyklodopravy. Kapitola popisující aktuální trendy v cyklodopravě byla definována pouze ze zahraničních zdrojů kvůli pochopení jejich významu hlavně v zahraniční a jejich přesah do dalších států.

V praktické části byla nejprve provedena analýza současného strategického přístupu k cyklodopravě krajů ČR s výjimkou Zlínského, který je detailně analyzován v následující kapitole. Kraje ČR byly analyzovány především z benchmarkingu strategických dokumentů a oficiálních webových stran a mapových portálů, kde byla uvedena číselná data týkající se cyklistické infrastruktury. Institucionální rámec se týká všech aktérů podílejících se na rozvoji cyklodopravy. Poskytnutá data byla převzata v určitých případech ze zpráv nadací a fondů či excelových dokumentů. Údaje o bezpečnosti vychází z Centra dopravního výzkumu.

V části analyzující současný stav Zlínského kraje vychází z velké části z koncepčního dokumentu, nicméně pro lepší pochopení byly analyzovány rozvojové dokumenty jednotlivých ORP. Řešená oblast financování vychází z výročních zpráv SFDI a IROP a programu Interreg, které následně poskytly náhled na zrealizované projekty.

Vyhodnocení analyzovaných oblastí položilo základ pro stanovení výzkumných otázek v polostrukturovaném rozhovoru. Závěrečné výsledky rozhovoru poskytly přehled silných a slabých stránek v rozvoji cyklodopravy z hlediska strategického přístupu. Proto následně byla navržena opatření, která slouží ke změně současného stavu a nastavení optimálních podmínek pro efektivnější rozvoj.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

V první kapitole si vysvětlíme pojem strategické plánování, které položí základ pro praktickou část závěrečné práce. Budou uvedeny základní definice prvků, které jsou nedílnou součástí strategického plánování.

## 1.1 Úvod do problematiky

Dle Ježka (2015, s. 11) v současné době v ohledu na nynější výzvy a hrozby, jako např. globalizace, demografické změny, ekonomická a sociální krize a snižování počtu obyvatel ve městech, se strategickému plánování ukládá větší důraz, jehož úkolem je řízení strukturálních změn v obcích a v regionech celkově. Strategické plánování je mezinárodně projednávaným tématem. Neexistuje jednotná úprava pojmu, jelikož se jeho vyznačení odráží v kontextu kulturních, právních, politických tradic a zvyků jednotlivých zemí. V České republice tomu není jinak. Naopak se velice zdůrazňuje a vyzdvihuje mnohoznačnost a otevřenost strategického plánování. Samotný pojem strategické plánování byl představen v 90. letech 20. století. Autor ve své publikaci uvádí názory mnoha teoretiků, kteří strategické plánování interpretují jako mix „*velkých plánů*“ a „*malých projektových kroků*“.

Bauerová (2008, s. 12) popisuje důležitost strategického plánování, jež zdůrazňuje profil aktivit, které veřejná správa aktivně zkoumá. Jedná se o činnosti dlouhodobě zaměřené a jejich dopady na společnost, environmentální stav oblasti a ekonomické podpory obcí a regionu. Příkládá nejednotný pohled nejen na strategické plánování obecně, ale také ke tvorbě strategického plánu.

Dle mnoha názorů autorů strategické plánování ve veřejné správě vychází z podnikové sféry. Krbová (2017, s. 27) však samotný pojem strategické plánování a jeho začátky přiřklání ve svých počátcích k výsadě vojenství, až později se metoda začala prolínat do managementu podniků.

Jak již zmiňoval výše Ježek poukazující na řadu nynějších problémů, by se do strategického řízení (do strategického plánu) dal zakomponovat i pojem Smart city, jelikož díky využití především moderních technologií v různých oblastech dochází ke zlepšování životní úrovně a kvality života a využívá principy účinného propojení zdokonalené infrastruktury. (Pavlík et al., 2016, s. 72)

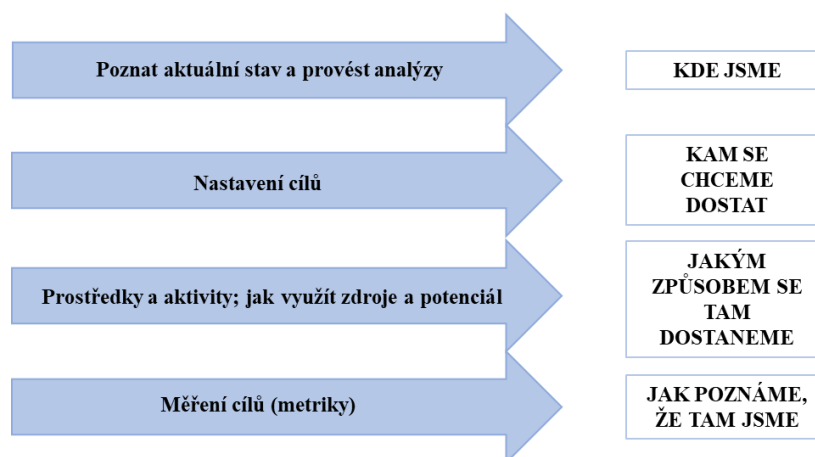
## 1.2 Definice strategického plánování

Ježek (2017, s. 31) udává počátky strategického plánování již v 50. letech 20. století, nicméně až v 70. a 80. letech do jeho aplikační oblasti začne spadat i veřejný sektor a veřejná správa. Autor definuje strategické plánování jako „*systematický a integrovaný přístup k tvorbě a realizaci politiky, zohledňující klíčové souvislosti, rozvojové zdroje a dlouhodobý plánovací horizont.*“

Krbová (2017, s. 28-29) uvádí, že strategické plánování je proces, který zahrnuje představu oblast zájmu organizace, předmět, kterým se bude zabývat. Vše je spojeno s nastavením daných cílů organizace, zkrátka jakou cestou se vydat. K tomu slouží strategický plán, který je základním východiskem pro stanovování cílů. Strategické plánování je tvorba plánů, které určují racionální a časovou posloupnost realizace aktivit organizace, které jsou uskutečňovány za účelem dosažení stanovených cílů. Taktéž je souborem jednotlivých metod řízení a je určen k rozvoji. Strategické plánování ve veřejné správě, na rozdíl od obyčejného podniku, je komplikovanější proces, jelikož zde dochází ke střetům různých a protikladných názorů.

Charakteristiky moderního strategického plánování v rámci rozvoje obcí, z hlediska určená dle postupů podpory EU:

- Struktura strategického plánu umožňuje řízení rozvoje.
- Strategický plán dodržuje principy udržitelného rozvoje.
- Při zpracování a následném realizování strategického plánu se účastní i partneři a širší veřejnost. (Bauerová, 2008, s.12)



Obrázek 1 Proces strategického plánování

Zdroj: upraveno dle Krbová (2017, s. 29)

Strategické plánování je nástrojem, kterým se snaží propracovat k dílčím změnám prostřednictvím dílčích kroků a je nezbytné si odpovědět na základní čtyři otázky: Kde se nacházíme? Kam se chceme dostat? Jak se tam dostaneme? A způsob, jak poznáme, že tam jsme? Vše ilustruje obrázek viz. výše.

### 1.2.1 Aplikace strategického plánování

Fotr (2020, s. 110) interpretuje hlavní oblasti aplikace strategického plánování, a to převážně:

**Tvorba strategie a hlavního strategického záměru.** Obsahují formulaci záměrů a strategických cílů, porovnání s předními konkurenty; analýzu vnějších a vnitřních aspektů; evaluace finančních, technických a lidských zdrojů, na jejichž základě se stanoví strategie a její záměr. Jedná se o opakující se proces diskusí, analýz a dalšího zvažování, kde je nutné zhodnotit zdroje k dosažení jednotlivých cílů a analýza může přivést nepředvídané hrozby či příležitosti. Díky diskusím dojde k ustanovení rozsáhlé strategické vize v dostačujícím detailu, nikoli pouze v základní rovině.

**Ustanovení strategické vize.** Strategické vize představují budoucí dlouhodobou cestu své existence, a kterou chce organizace směřovat. Je představena široké veřejnosti, zaměstnancům, a jiným zainteresovaným stranám (stakeholderům). Poukazuje zřetelným způsobem na budoucí podobu/stav daného subjektu.

**Implementace strategie.** Strategie je implementována pomocí strategického plánu, akčních plánů, projektů apod. Do jejího realizování jsou zapojeni všichni klíčoví aktéři.

Jak již bylo zmíněno, ve strategickém plánování jde převážně o budoucí povahu či stav daného subjektu, a to prostřednictvím nastavení cílů a způsobů jejich dosažení. Hanzelková (2017, s. 10-11) uvádí z anglické odborné literatury doporučení ohledně strategických cílů. Strategické cíle by měly být vymezeny dle vlastností, které se skrývají pod termín SMART.

Tabulka 1 Pravidlo SMART(E)

Vlastnosti obsažené v konkrétních cílech	
<b>S</b> (specific)	určitý
<b>M</b> (measurable)	měřitelné na základě zvolených indikátorů
<b>A</b> (accetable, agreed)	přijatelné pro všechny klíčové stakeholdery
<b>R</b> (realistic)	reálný, dosažitelný z hlediska času, možností i kapacit
<b>T</b> (timed)	určené v čase; jsou stanoveny termíny
<b>E</b> (economically feasible)	proveditelnost z ekonomického hlediska

Zdroj: upraveno dle Hanzelkové (2017, s. 11)

Bauerová (2008, s. 13) přidává k termínu SMART i další vlastnost, konkrétně E tedy ekonomicky proveditelné. Nicméně Hanzelková (2017, s. 11) „S“ popisuje jako „stimulating“, čili cíle by měly motivovat k dosažení nejlepších výsledků.

### 1.3 Stakeholderi zapojení do procesu plánování a rozhodování

Aktivní účast, se kterou je spojeno nejen strategické plánování, ale také regionální a udržitelný rozvoj, je nástrojem ke zlepšení území s ohledem na potřeby obyvatel a výraznější komunikaci. Participace veřejnosti je transparentní a poněkud systematické zapojování veřejnosti do plánování a realizace konkrétních aktivit či projektů.

Rozdělujeme tři primární a nezastupitelné role:

- Uživatelé – přicházejí s novými potřebnými informacemi o současném stavu daného území, přinášejí skutečnosti ohledně budoucích potřeb a podílí se na návrzích vhodného řešení. Jedná se o jednotlivce či organizace a společnosti.
- Projektanti a experti – jsou zkušenými odborníky a využívají své znalosti v oblasti metodiky plánování a projektování. Mají zkušenosti již z realizace předešlých projektů. Spadá zde hlavní projektant a specialisté a experti. Hlavní projektant zadává práci specialistům, určuje způsob zapojení obyvatel na návrhu práce. Mezi specialisty a odborníky řadíme technické i společenskovední obory, které nepřímo komunikují s veřejností, ale mají pochopení pro jejich aktuální a budoucí potřeby.
- Veřejná správa – jsou nositeli určité odpovědnosti a pravomoci „*ve standardních procedurách zastupitelské demokracie*.“ Dělíme ji na samosprávu a státní správu. Zastupují veřejnosti se zájmem a ohledem na jejich potřeby, tzv. zesponu. Rozhodují zvolení zastupitelé v přímé spolupráci s občany, což je základním prvkem v participaci veřejnosti. Odpovědnost shora nesou dotčené orgány spadající do státní správy, např. stavební úřady, úřady územního plánování, ochrana přírody a krajiny a jiné. (Maier at al., 2012, s. 227)

Pavlík (2014, s. 77) přikládá obrovský důraz na znalost svých partnerů vzhledem k udržování pozitivních vztahů města s okolím. Je třeba identifikovat subjekty na daném území, které mají podíl v rozhodování území. Nejedná se jen o místní obyvatele, avšak i o majitele objektů a jiných pozemků, ale především o subjekty reprezentující určité instituce.

Pavlík et al. (2020, s. 50-52) popisují roli klíčových aktérů jako pozitivní trend v současné době a je třeba si uvědomovat, že existuje rozdíl mezi danými aktéry. Pokud se jedná o



jednotlivce, orgány apod. Výhoda stakeholder managementu je zapojování do důležitých aktivit k posílení konkurenceschopnosti regionů a zvýšit kvalitu veřejných služeb a atraktivitu území. Autoři rozdělují aktéry do více skupin, a to především na **uživatele** (obyvatelé, budoucí generace, místní spolky a instituce se sídlem v daném území), **živitelé** (lokální podnikatelé, kteří se podílejí na ekonomické síle regionu; osoby se živnostenským oprávněním a návštěvníci regionu), **leaderi** (především vedoucí pracovníci, kteří vedou region k pozitivnímu výhledu a snaží se zapojovat i ostatní aktéry v této vizi. Patří zde i političtí vůdci, osobnosti místního byznysu apod.), **ambasadoři** (šíří dobré jméno a pověst regionu, osobnosti mimo daný region, ale pořád jsou s ním spjaté, leaderi s nadregionálním vlivem), investoři a dodavatelé. **Investoři** přinášejí finanční zdroje a kapitál do regionu, ve kterém vidí potenciál. Velmi důležitá je společně působící vazba mezi zájmy investora a daného regionu. **Dodavatelé** přinášejí výrobky, zdroje a služby. Dochází ke směně toho, co region potřebuje a není v jeho vlastních zdrojích.

### 1.3.1 Zapojení zainteresovaných stran

Doležel et al. (2012, s. 55) rozděluje nejprve stakeholdery na primární (klienti) a sekundární (město). Po analýze jejich vlivu je třeba nastavit přístup, který určí, jak zainteresované strany se budou účastnit do hledání způsobu řešení a rozhodování záležitostí ohledně projektů. Základními postupy jsou informování o průběhu a řešení; připomínkování, ve kterém může subjekt vznášet připomínky, které musí být prodiskutovány; zapojení neboli spoluúčasť; spolurozhodování a provedení pověřené zainteresované strany rozhodnutí v průběhu rozhodovacích procesů. Je třeba brát zřetel na zájem a vliv strany, ale taktéž na její znalosti a schopnosti.

### 1.3.2 Přínosy participace

Maier et al. (2012, s. 228-232) poukazuje na čtyři oblasti přínosů, které se mohou poněkud lišit vzhledem na danou skutečnost jednotlivých projektů. Každý projekt je unikátní.

Věcný přínos se týká kvality projektu. Participace zainteresovaných stran přináší nové informace a předběžná evaluace užitečných vlastností konkrétních variant řešení. Umožňuje pohled na zřetelně stanovené prioritní oblasti a celková data o území. Přínos se týká i testování návrhů, které naplňují potřeby cílových skupin projektu.

Institucionální přínos – realizace projektů. Nastavená opatření vedoucí ke zlepšení stavu území bývá v dlouhodobějším časovém horizontu. Autor přináší zajímavou myšlenku.

Pokud jsou opatření plánována ze strany orgánů a bez participace veřejnosti a jiných subjektů, je velmi výrazná pravděpodobnost, že při počátku nového volebního období nebudou zrealizovány. Pokud jsou přinášeny návrhy opatření od místních obyvatel atd., lze zaručit jejich trvalost a nepřerušenost. Jedním z témat přínosu jsou možnosti financování prostřednictvím grantů a zdrojů komunit a vnější vztahy.

Komunitní přínos se zabývá sociální prostředím a jeho zlepšením. Dochází ke zvýšení identifikace osob, vzájemné znalosti, akceschopnosti společnosti díky strategickému uvažování. Udržitelnost komunity je spojena s tímto přínosem. Participace podporuje lokální ekonomiku, eliminuje sociální vyloučenost a zlepšuje osobní či dopravní bezpečnost v regionu.

Posledním přínosem je „pro jednotlivce“. Je často méně zdůrazňován. Vychází z předpokladu, že je mnohem důležitější samotný proces než jeho výstupy. Obyvatelé a ostatní aktéři zvýší povědomí o dění a aktuálním stavu území a zlepšují své komunikační dovednosti. Do budoucna jsou více motivováni a schopni se zapojit do rozhodování samostatně a více efektivně. Samospráva má větší přehled o potřebách svých občanů a ti mají pocit, že se o ně jejich volení zástupci starají.

### 1.3.3 Rizika participace

Ministerstvo pro místní rozvoj (2022) představuje několik rizik, která mohou vzniknout a opírají se o možnosti participace. Zejména jsou to otázky reprezentativnosti, zvyšování nákladů nebo zpoždění – otázka efektivity, v případě místní úrovně se můžeme potýkat s konkurencí procesům zavedených zastupitelskou demokracií či nekomplexnost pojmu participace.

Naopak tento proces rozhodování dle Maiera et al. (2012, s. 237) přináší i rizika s ním spojená, jako např.:

- Zkreslení názorů a potřeb obyvatel – veřejnost se může zapojit opožděně, část místní komunity se nezapojí do rozhodování a poté určitá opatření odmítá. Pokud většina obyvatel nezohledňuje potřeby menšin, může to vyvolat dojem, že její názory a potřeby nejsou důležité. Objevuje se to často v začátcích zavedení participativního rozhodování.
- Nezvládnutí procesu – odborníci neberou zřetel na potřeby obyvatel nebo pomalá až zdlouhavá účast subjektu, který projekt iniciuje a obvykle i financuje. Dochází také

k neefektivnímu zapojení budoucích uživatelů projektu. Spadá zde i neschopnost např. projektanta, který nepochopí potřeby obyvatel a provádí práci nechápavým způsobem. Proces participace může vzrůst až do nadbytečného rozměru. Neplatí čím více, tím lépe.

- Zneužití participace – některé cílové skupiny mohou být přehlíženy a jejich práva nebudou rovna ostatním. Rizikem je manipulace ze strany iniciovaného subjektu projektu. Na základě šíření klamavých informací a částečného informování dochází ke zneužívání participace pro cíle určité skupiny.

## 1.4 Kategorizace základních strategických dokumentů

Ke koordinaci rozvoje daného území či odvětví slouží strategické dokumenty. Např. v případě regionální politiky panují jako integrační aspekt plánovaného rozvoje a jsou jedním z nástrojů řízení rozvoje. Upravují základ v dlouhodobém časovém rozmezí pro nepřetržitý rozvoj daného území, jelikož pouze kvalitním plánováním lze co nejvíce využít jeho růstový potenciál. Základní klasifikace rozděluje strategie na odvětvové (tematické) a územní (všeobecné). Tematické strategie se soustřeďují na vstupy do systému, např. procesy zahrnující postupy řízení, infrastrukturu, lidské zdroje, a na straně výstupů především kvalita, ekonomika sledující principy 3E (efektivnost, účelnost a hospodárnost). Všeobecné strategie nacházejí své přednosti v oblastech životního prostředí, v kultuře, ve sportu, ve volném času a v ekonomické výkonnosti. (Krbová, 2017, s. 69)

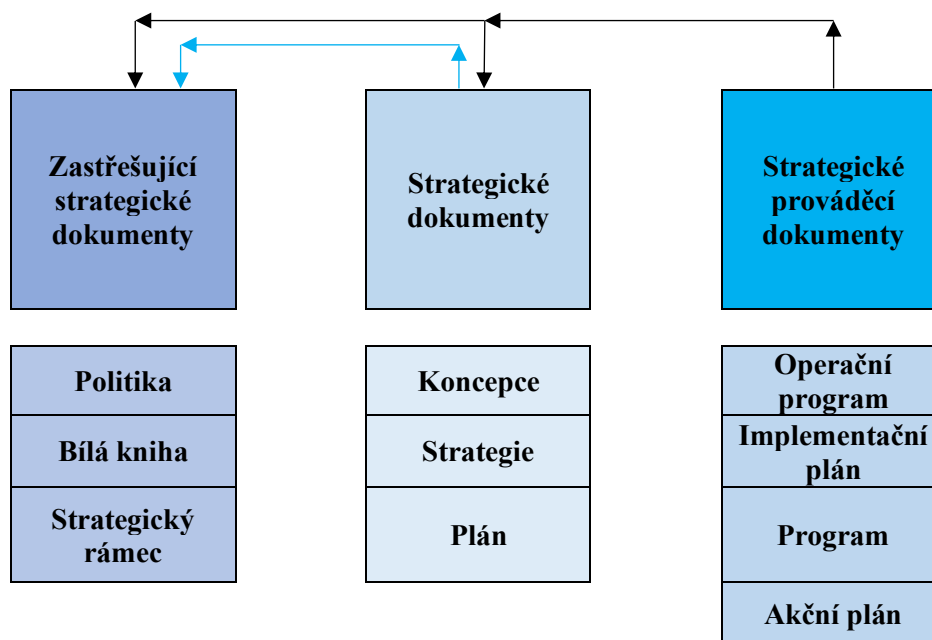
Ježek (2014, s. 14) ve své publikaci poukazuje na nerozvážné, tedy lehkomyšlné používání pojmů jako strategie, koncepce, místní či regionální rozvoj. Jelikož to vede k negativní dopadům na jejich kvalitu. Tyto dokumenty mají převážně informativní charakter a jsou nezávazné. Neexistuje žádný vládou schválený postup, jak zpracovávat strategické dokumenty, nicméně jsou vydávány metodiky či příručky, které určují zásady při jejich tvorbě a kooperaci s jinými dokumenty.

### 1.4.1 Hierarchizace základních strategických prováděcích dokumentů

**Politika** je nejvyšším strategickým dokumentem pro konkrétní oblast; klade se důraz na strategickou část, určuje strategické směřování, hlavní priority, cíle a primární nástroje k dosažení cílů; realizování na základě strategických a prováděcích dokumentů. **Bílá kniha** napomáhá řešit danou problematiku a obsahuje konkrétní návrhy na jejich zaměření ve specifických oblastech politiky. Obsahuje výsledky veřejných konzultací a návrh

potenciálních opatření. **Strategický rámec** zohledňuje problematiku v širší souvislosti. Je kladen důraz na analytickou i návrhovou část. Dokument zaměřující na střednědobý či dlouhodobý časový horizont. Stanovuje vizi, strategické a specifické oblasti, dále má svou vlastní specifikaci týkající se implementace a způsobů zajištění plnění cílů rámce.

**Koncepce** je vázána pouze na konkrétní oblast/problematiku. Jako strategický rámec klade vysoký důraz na analytickou a strategickou část, avšak implementaci řeší pouze okrajově. Ta je řešena v samostatném implementačním plánu. Jedná se o obecný dokument, kde se vyskytuje nízký počet podrobných skutečností. **Strategie** je zaměřena na danou řešenou oblast. Obsahuje návrhovou, analytickou i implementační část, ve které se vyskytují všechny důležité implementační prvky. Je zpracována dopodrobna a jsou popisovány všechny podkladové analýzy vycházející z aktuálních stavů v dané oblasti. Stanovuje cíle, opatření, indikátory a jednotlivé aktivity. Ve většině případů se v poslední fázi řeší i monitoring a evaluace realizování dokumentu. **Plán** řeší obvykle jeden konkrétní cíl či několik cílů na stejné úrovni. Důležitá je implementační část. Dokument se zabývá problematikou ve střednědobém či dlouhodobém časovém intervalu zahrnující časovým harmonogram, způsoby financování apod. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2017)



Obrázek 2 Členění strategických dokumentů

Zdroj: upraveno dle Ministerstva pro místní rozvoj ČR (2017, s. 6)

**Operační program** je prováděcím dokumentem střednědobého či dlouhodobého charakteru pro konkrétní území či oblast. V rámci operačního programu se čerpají finanční prostředky ze strukturálních a investičních fondů EU v programových obdobích. Je

obligatorní pro řídicí orgán operačního programu vůči Evropské komisi. Obsahuje typy konkrétních aktivit, na jejichž základě se jim alokují finanční prostředky. **Implementační plán** navazuje na koncepci či strategický rámec. Doba platnosti implementačního plánu se shoduje s platností již předešlých zmíněných dokumentů. Určuje způsoby realizace aktivit stanovených k cílům a vymezuje rozpočty, financování, časový harmonogram a způsoby evaluace plnění opatření, včetně termínů a indikátorů. **Program** převážně stanovuje souhrn plánovaných projektů a opatření, které jsou řízeny s cílem splnění daných cílů v konkrétní oblasti strategie. Řeší buď věcnou problematiku nebo je zameřen na finanční problematiku, popřípadě obě. **Akční plán** bezprostředně navazuje na implementační plán strategie či koncepce. Stanovuje projekty, aktivity a opatření v krátkobém časovém horizontu, ve většině případů se jedná o roční až tříletý dokument. Popisují a monitorují aktuální stav daného území. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2017)

#### 1.4.2 Metoda zpracování strategického plánu

Fotr et al. (2020, s. 35) popisuje jednotlivé kroky etap při tvorbě strategického plánu. Součástí toho jsou i rozhodovací procesy, které zahrnují i investiční studii a tvorbu strategické mapy. Studie se opírají o analýzy vstupní a ustanovení funkčních strategií. Vedou k tvorbě a vypracování variant strategického plánu. Je nutné rozložit dlouhodobé cíle na krátkodobé, na které navazuje funkční strategie a tvoří základ pro plynulé a pružné řízení. Následuje implementace strategie. Stanovují se prvky kontroly.

Krbová (2017, s. 14) nazývá strategický proces jako součet konkrétních činností, které probíhají v několika fázích. Jejich úspěšnost závisí na rozsah eliminaci rizik. V první řadě se formulují vize a poslání. Následně se provádí strategické analýzy (především na současný stav prostřednictvím poznání socioekonomické charakteristiky). Důležité je brát zřetel na sběr dat a jejich analýzu. Je třeba pochopit potenciál území a dle výchozích dat zpracovat vlastní syntézu. V další fázi nastává krok tvorby strategického dokumentu (výběr vhodného strategického dokumentu). Po ustanovení těchto kroků nastává převod strategie do praxe, tedy jeho implementační fáze. Je třeba brát v úvahu i součinně finanční zdroje, časový harmonogram, management a komunikační proces. Někteří autoři tvrdí, že naopak implantační fáze je slabším článkem strategického procesu, na který není kladena dostatečná pozornost. Nenahraditelnou fází je monitoring, kontrola a řízení rizik. Díky nimž lze predikovat případná rizika nebo vyhodnocovat jejich působení celkově na opatření strategického dokumentu. V rámci monitoringu dochází k porovnání skutečné fáze

s plánovaným výhledem všech parametrů. Klade se vysoký důraz na dynamičnost plánu a schopnost reagovat na změny.

## 1.5 Strategické analýzy

### 1.5.1 Benchmarking

Cimbálníková (2012, s. 44) zařazuje benchmarking do skupiny konkurenčních analýz. Hlavní smysl se nachází v poznání vlastní postavení na základě srovnání s ostatními. Jednou z počátečních kroků v porozumění organizace/regionu je zjišťování a srozumitelnost dat, i v případě konkurence. Cílem je upřesnit odchylnosti poznatků a hledání způsobů zlepšení. Nejde zde o pouhé poznání aktuálních skutečností, avšak o nalezení dalších nových myšlenek zachycující popis zlepšení současných procesů a řízení.

Benchmarking je procesem uspořádaný proces průběžného zlepšování probíhající ve vzájemných čtyřech fázích. První z nich je sebehodnocení, následně provedení interního benchmarkingu, hledání externích partnerů a v konečné fázi vlastní porovnání prostřednictvím poznání těch nejlepších. Ve strategickém plánování jeho podstata je založena na faktorech mající vliv na konkurenceschopnost. Rozděluje benchmarking na interní, externí a také generický. Jeho využití úzce souvisí s příklady dobré praxe. (Krbová 2017, s. 108-110)

### 1.5.2 Analýza zájmových skupin

Po sestavení seznamu všech zúčastněných stran je třeba blíže uvést, jaký vliv a zájem na rozvoji mají podíl. Existuje několik technik analýzy zainteresovaných stran. Např. se jedná o vymezení řešeného problému, identifikace jednotlivých stran, rozdělení na primární a sekundární strany. Primární jsou ty, které jsou přímo ovlivněné a sekundární, které naopak nejsou ovlivněné přímo, s podílem na implementaci, hodnocení z hlediska vlivu a následně postoje. Důležitou složkou je hodnocení z hlediska jejich zájmu. (Doležal et al., 2012, s. 52)

Cimbálníková (2012, s. 50-51) zařazuje analýzu stakeholderů do skupiny analýz vnitřního a vnějšího prostředí. Úspěšná strategie závisí i na očekávání zájmových skupin. Také jsou důležitým zdrojem a disponují hodnotnými informacemi. K analýze lze využít tzv. matici zájmu a moci. Díky správnému zařazení zjistíme klíčové skupiny a ohodnotíme jejich sílu dle bodovacího systému a uspořádáme je do portfolia.

### 1.5.3 SWOT analýza

Fotr et al. (2020, s. 56) definuje SWOT analýzu jako analýzu silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Jedná se o metodu všeobecnou neboli univerzální, jelikož ji lze využít v mnoha oblastech. Analyzuje své vnitřní a vnější prostředí.

Dle Hanzelkové et al. (2017, s. 137) lze data pro tuto analýzu získat prostřednictvím několika způsobů, např. popis dat a informací z jiných již provedených analýz nebo pomocí benchmarkingu či brainstormingem.

Pokud je pro provedení analýzy dostatek času a je kladen na ni obrovský důraz, lze vypracovat a rozšířit o obtížnější složky. Abychom využili lépe její potenciál, seřadíme jednotlivé položky dle jejich důležitosti a významu.

V tomto případě se používají zkratky (Doležal et al. 2012):

- **SO** – výhody konkurence jsou využity silnými stránkami.
- **WO** – překonat či eliminovat slabé stránky prostřednictvím využití vnějších příležitostí.
- **ST** – situace, kdy určitá hrozba může uškodit silným stránkám a zároveň by se měla využít ke snižování počtu hrozeb.
- **WT** – hrozba má vliv na existenci např. organizace v případě využívání jejích slabých stránek.

### 1.5.4 IFE a EFE matice

IFE matice neboli interní hodnocení faktorů je nástrojem pro formulaci strategie a který se používá k vyhodnocování silných a slabých stránek. Kromě toho se také stala platformou pro identifikaci a působení vzájemných vztahů. Při tvorbě IFE matice se pracuje s intuitivními úsudky. EFE matice neboli externí hodnocení faktorů je taktéž nástrojem pro formulaci strategie ovšem z pohledu příležitostí a hrozeb. Také slouží pro hodnocení informací týkající se ekonomických, sociálních, kulturních, demografických, enviromentálních, politických a dalších faktorů. (Az Zahra, 2021)

Dle Nurcahyo (2023) existuje 5 kroků k vytvoření IFE a EFE matic, které jsou téměř shodné. Nejprve se vyjmenují vnější faktory předmětu výzkumu v celkovém počtu od 10 do 20 klíčových bodů. Dále přiřadit ke každému bodu váhu pohybující od 0 do 1. Tato váha definuje důležitost faktoru pro úspěch organizace. Poté se přiřadí každému faktoru

hodnocení v rozmezí 1 (špatná odezva) – 4 (vynikající odezva). Hodnocení vychází ze stavu společnosti. Váha každého faktoru se vynásobí jeho hodnocením a dostaneme výsledné vážené skóre.

## 1.6 Výhody strategického plánování

Bauerová et al. (2008, s. 24) pojednává o pozitivěch, které sebou přináší moderní strategické plánování. Jedním z nich je plánování zdrojů a rizik, včetně celkového efektivního řízení. Spolu s informačním zázemím, časovou návazností, logikou cílů a odstranění překryvů. Zlepšuje propojení aktivit se stanovenými strategickými cíli. Rozvoj města závisí na stabilním a systematickém postupu. Strategické plánování přináší i dlouhodobý udržitelný výhled do budoucna. Občané a veřejnost mají větší zájem a zvyšuje se i jejich spokojenost. Také se to týká partnerů aj. Je kladen důraz na tvorbu společných cílů a na sounáležitost. Vytváří se důvěra a snaha předcházet konfliktům. Dochází k posílení spolupráce mezi městem a partnery, zvýšení výkonnosti v realizaci plánů. Prostřednictvím spolupráce získá město nové poznatky a znalosti od jiných lidí, další podklady a řešení pro určitou práci na úradech. Strategické plánování by mělo probíhat v souladu s udržitelným rozvojem, což zvyšuje pravděpodobnost veřejného povědomí. Nastavení strategických cílů pomáhá získávat prostředky z fondů EU a tím i možnost srovnání s jinými státy EU.

## 1.7 Inovativní nástroje jako trendy ve strategickém plánování

Do oblasti strategického plánování ve veřejné správě se postupně objevují moderní metody, které mají za úkol zvýšit kvalitu veřejné správy a kvalitu jejího řízení.

**Megatrendy** je prvním inovativní přístupem, který vede k nalezení komplexně optimálních řešení problémů, jimiž čelí samosprávné celky. Jeho dynamičnost napomáhá reagovat na současné problémy. Hlavním cílem je pochopení klíčových faktorů ovlivňující dané území a negativně jej ovlivňuje. Porozumět širšímu kontextu a přijít s nejlepším řešením reagující na problémy, které se ve většině případů týkají životního prostředí, stárnutí obyvatelstva, nedostatek přírodních zdrojů, inovace, digitalizace a dalších jevů, je základním přínosem nástroje. **Foresight** je systematický proces, který s sebou nese prvky participace. Díky němu se otevřeně diskutuje o budoucích stránkách vývoje území. Důležitým prvkem je zde tzv. evidence-based přijímání informací. Na základě zpracování kvalitnějších dokumentů, dokáže územně samosprávný celek představit dopady variant budoucího rozvoje. **Forecast** interpretuje budoucí vývoj území prostřednictvím historických a aktuálních údajů. Používají



se k tomu časové řady, které jsou analyzovány. Nástroj utváří predikce i na základě lineární regresních modelů. **Systém včasného varování** je nástroj, který přichází s predikcí negativních jevů již existujících hrozeb. Včas mají přijít s řešením k jejich eliminaci či zmírnění dopadů jejich působení. Jeho silnou stránkou je snaha o podporu odolnosti samosprávných celků díky varovným signálům a neustálému monitoringu. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2022)

## 1.8 Strategické plánování v dopravě

Zpočátku je nutné si definovat pojmy jako doprava a mobilita, jelikož často dochází k jejich zaměňování a oba jsou důležité z pohledu jejího plánování. Dle Brůhové Foltýnové (2022) je doprava nástrojem pro uspokojování potřeb, k jejichž dosažení probíhá v jiných místech. Jsou používány prostředky jako vozidla nebo pěší cesty, zdroje energie a další infrastruktura. Na druhé straně mobilita je souhrn možností pro lidi, potenciál dopravy. Zahrnuje např. počet cest vykonávaných, cestovní doba a vzdálenost.

Hutton (2013, s. 19) představuje dopravu na základě definice dle Oxfordského anglického slovníku: „*převážet nebo přepravovat (lidi nebo zboží) z jednoho místa na druhé pomocí vozidla, letadla nebo lodi.*“ Ovšem klade důraz na omezení, která jsou s ní spojena. Prvním z nich je, že chůze je vyloučena jako základní dopravní prostředek. Druhé omezení se týká možností pohybu. Doprava nezahrnuje jen osoby či zboží, ale také komodity, informace, energie, odpad apod.

Dle Browna (2019, s. 83) je plánování logistických zařízení v regionálním a místním měřítku strategickou oblastí veřejné politiky. Souvisí s ekonomickými, ekologickými a sociálními otázkami. Plánování zahrnuje ovlivnění umístění center i prostřednictvím územního plánování, které je úzce spjato se strategickým plánováním. Dále rozvíjí novou dopravní infrastrukturu nebo optimalizuje toky např. nákladní dopravy s cílem snížit znečištění a emisí CO<sub>2</sub>.

Plánování osobní dopravy je integrální a důležitou součástí plánování pro všechny konkrétní dopravní obory. Účel nacházíme ve dvou cílech, a to rozměr osobní přepravy a provozní prostředky. Základ je stanovený toky cestujícími, které se dále „*generují na přepravní dávky.*“ Jako v jiných oblastech, které strategické plánování řeší a klade si za cíl zvyšovat kvalitu a životní úroveň, tak i v dopravním plánování se setkáváme s tímto pojmem. Dopravní systém, procesy a celková struktura podléhají nepřímému i přímému působení vnějších vlivů. Ukazatelé kvality ve svém souhrnu udávají kvalitu dopravy a jsou

označovány jako: spolehlivost, rychlost, bezpečnost, hospodárnost, ekologičnost, pravidelnost, komfort, výkonnost aj. (Drdla, 2021, s. 8-12)

### 1.8.1 Dopravní výzvy a cíle pro městskou mobilitu

Brůhová Foltýnová (2022, s. 20) tvrdí, že jelikož doprava spotřebovává mnoho energie a jedná se přibližně o třetinu celkové spotřeby energie, se v rámci nového programu European Green Deal snaží zaměřit na všechny oblasti dopravy a snížit tak emise skleníkových plynů až o 90 % do roku 2050. Součástí programu je o dosáhnout klimaticky neutrálních měst. Z dohody vychází i Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Nastavuje opatření týkající se tří hlavních oblastí, zjednodušeně řečeno:

- opatření zmírňující závislost na fosilních palivech;
- opatření podporující udržitelné druhy dopravy;
- „*internalizace externích nákladů*“ – určování cen uhlíku a poplatky za infrastrukturu.

Další výzva pro veřejnou správu se týká snižování emisí látek, které mají negativní dopad na zdraví a životní prostředí v blízkosti jejich vzniku. Negativně ovlivňují dopravu, ekonomiku a kvalitu života i jiné faktory, jako hluk, dopravní nehody, fragmentace krajiny atd.

Hutton (2013, s. 3-4) uvádí dle Strategie Spojeného království množství cílů a politik. V rozvoji šlo především vedle politiky bydlení i o politiku a cíle dopravy. Jedná se o:

- ovlivnění rychlosti růstu dopravy;
- poskytnutí rámce pro individuální volbu v dopravě, který umožní plnění převážně environmentálních cílů;
- zvýšení ekonomické efektivity dopravních rozhodnutí;
- zlepšení konstrukce vozidla kvůli minimalizaci škodlivých emisí.

### 1.8.2 Dopravní plánování ve městech ČR

Dle Brůhové Foltýnové (2022) jsou závažné nedostatky v dopravním systému z pohledu českých měst v oblasti parkování, nedostatek finančních prostředků na realizaci opatření týkající se dopravy, výraznou intenzitou a nedostatečným usměrňováním individuální automobilové dopravy. Dopravní problémy se neodvíjejí od velikosti měst. Častým

závažným problémem je cyklistická infrastruktura, která je chybějící u velkého počtu měst různých velikostí. Na základě těchto problémů se začala uplatňovat opatření, která většina měst pozitivně přijala a která se jim osvědčila. Jedná se o zvýšení atraktivity a kvality cyklistické infrastruktury, zklidňování dopravy a podpora městské hromadné dopravy (MHD) v souladu s chytrými technologiemi. Většina měst kromě svých dopravních dokumentů (politik, strategií) zavádějí i sektorové dokumenty nebo více specifické dokumenty. Jedná se o generel pěší dopravy, cyklistické infrastruktury. V posledních letech se dostala do popředí i koncepce Smart city. Prosazují se plány udržitelné městské mobility (SUMP). Tato politika působí na chování lidí a návštěvníků s cílem dosáhnout vyšší kvality života. V rámci kvalitního dopravního plánování je nutné pravidelně sbírat data a provádět analýzy. Dopravní strategie stejně jako strategie měst obecného charakteru by nebylo možné kvalitně vytvořit bez participace zainteresovaných stran. Do nich lze zahrnout úředníky, politiky zaměřené na územní plánování i na strategické plánování, dopravní služby, dopravní policie a ve většině případů se do plánování zapojuje i široká veřejnost. Problémem bývají i nezveřejňované zprávy ohledně naplňování aktivit strategií a plánů. Způsobuje to nízkou transparentnost a nepřispívá k vysoké popularizaci těchto dokumentů.

### 1.8.3 Dopravní politika ČR pro období 2021-2027

Široký et al. (2023, s. 29) popisuje ve své publikaci účel dopravní politiky. Účelem se rozumí specifikum ve společné tvorbě zdravějšího životního stylu a prostředí, zvyšovat životní styl a zkvalitnění procesu přepravních služeb apod. Souhrnným cílem dopravní politiky je zajistit podmínky pro udržování kvalitní dopravy v souladu s jejími sociálními, ekologickými a ekonomickými důsledky, spolu s principy udržitelného rozvoje. Také umístit základy pro zahájení nových změn jednotlivých typů dopravy. Nástroje pro realizaci dopravní politiky dělíme do tří oblastí. **Právní nástroje** – novelizace právních řádů v oblasti dopravy, odstranění bariér pro podnikatele v oblastech dopravy a vytváření podmínek pro udržení konkurenceschopnosti subjektů v sektoru dopravy. **Ekonomické nástroje** – představují důležité aspekty ovládající celou oblast dopravy; díky nimž lze ovlivňovat a působit na trendy či změny, které nejsou v souladu s udržitelným rozvojem. Zahrnuje restriktivní nařízení (daně, poplatky), tak i finanční prostředky z evropských fondů či institucí vzájemného partnerství. **Informační nástroje** – metodické pokyny a garantované informace ze strany EU, tak i ČR. Jedná se o dokumentace; podklady, jak postupovat v rámci podávání žádostí o dotaci aj.

## 2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ČR

Primárním cílem dané kapitoly je definovat základní prvky spojené s cyklo dopravou obecně, nejen v České republice. Obeznamení se s hlavními legislativními předpisy a dokumenty, se kterými je cyklo doprava spojena. Součástí jsou uvedeny přínosy a rizika cyklistické dopravy.

### 2.1 Úvod do problematiky

Drdla (2021, s. 365) přisuzuje cyklistické dopravě ve srovnání s dopravou pěší větší dosah působnosti. Jako jiný způsob řešení či alternativa k osobnímu automobilu se nabízí jízdní kolo na krátkou vzdálenost. Jízdní kola jsou poměrně rychlá a dokáží ujet ve městě zhruba 15-25 km/h. V době dopravních zácp se jízdní kola volí jako vhodná a rychlejší alternativa oproti automobilům. Jsou přesnější na „*přesnost odhadu doby trvání jízdy*.“ Časté používání prostředků cyklistické dopravy místo osobních automobilů posiluje výrazné ekologické účinky, jelikož dopad katalyzátorů nemá až tak významný dopad na menší vzdálenosti. Povaha cyklistické infrastruktury a dopravy celkově ve městech mají pozitivní vliv na environmentální prostředí, pokud pravidla silničního provozu respektují specifika a zohledňují podmínky pro její zavedení a uplatňování. Na vývoj cyklistické dopravy má kladný vliv především v oblasti tvorby bezpečných a přímých cest/tras, u kterých se výskyt hlavních cest apod. příliš neobjevuje; zavedení spolehlivých a odpovídajících úschoven a odstavných míst pro jízdní kola na veřejných místech (divadla, úřady, centra aj.).

Yaqoob et al. (2023) považuje cyklistiku za jednu z nejvíce udržitelných a ekologických způsobů dopravy. Mnoho lidí po celém světě přechází na elektrokola a rozvoj cyklistiky ovlivnil významně i pandemie Covid-19.

Tumlin (2012, s. 73) popisuje důvody investování do oblasti cyklistiky v podobě několika druhů udržitelnosti.

**Ekologická udržitelnost.** Kolo je energeticky nejúčinnější způsob dopravy vzhledem k omezeným zdrojům potřebných k jeho výrobě a minimální údržbě k jeho provozu. Většinu dílů lze recyklovat či zrenovovat. K jeho výrobě či provozu nejsou potřeba žádné toxické látky. Za předpokladu, že cyklista dodržuje zdravý životní styl a uplatňuje podmínky udržitelného způsobu, jízdní kola jsou uhlíkově neutrální, což je mezi běžně prodávanými prostředky mobility unikátní.

**Sociální udržitelnost.** Cyklistika podporuje lidské fyzické a mentální zdraví. Jízdní kola jsou levnou záležitostí – téměř každý si jej může dovolit koupit.

**Ekonomická udržitelnost.** Díky stoupaní ceny uhlíku, se cyklistika stává ekonomickou záchranou pro předměstí s nižší hustotou. Úspěch přepravy do značné míry závisí na hustotě. S jejím poklesem se snižuje i potenciální trh pro tranzit. Z důvodu poklesu trhu, dopravní agentury nejsou schopné investovat do vysokofrekvenčních služeb. Jelikož cestující si svého času váží, lidé s možností výběru druhů dopravy jen zřídka volí nepravidelnou dopravu. Cyklistika funguje však ve všech hustotách. V oblastech, kde se plánuje cyklistika a tranzit, lze tato místa propojit cyklostezkami s přepravními linkami s vyšší frekvencí.

Pearson et al. (2022) uvádí různé možnosti rozhodnutí výběru způsobu dopravy, i přes existenci mnoha výhod jízdy na kole a zvýšené dostupnosti elektrokol. Jeho myšlenka se přiklání k názoru, že odklon od automobilové dopravy k jízdě na kole se stal značnou kulturní, behaviorální ale i politickou výzvou.

Kosmidis a Müller-Eie (2023) naopak pohlíží na problematiku cyklistické dopravy z hlediska kombinace kolo-transit. Integrace cyklo dopravy je složitá a může být ovlivněna řadou faktorů. Tyto faktory především souvisejí s kvalitou veřejné dopravy, s cyklistickou sítí a jejich sjednocením. V rámci plánování hrají významnou roli využití půdy a zastavěná území, což naznačuje, že důležitý je místní kontext, a to jako hlavní role při jeho úspěšném zavádění. Obecně lze říci, že cyklistická doprava prokazuje potenciál pro zlepšení výkonnosti stávajících systémů veřejné dopravy rozšířením do spádových oblastí a zlepšením dostupnosti.

## 2.2 Vymezení základních pojmů

Ke správnému pochopení cyklo dopravy je důležité si nejprve objasnit a definovat základní pojmy, se kterými je cyklo doprava spojena.

### 2.2.1 Druhy cyklistické dopravy

Mourek et al. (2011, s. 11) popisuje důvody k rozmachu volnočasových aktivit. Mezi ně řadí cyklistiku a cykloturistiku, které definuje jako druhy cyklistiky na základní úrovni.

**Cyklo doprava** se vyznačuje jako jízda na jízdním kole, která končí v konkrétním cíli. Představuje náplň každodenního života v dojíždění do školy, do zaměstnání, za kulturou či na nákupy. Existují zde požadavky na základě co nejkratších časových intervalů, nejkratší vzdálenosti a bezproblémový chod v projetí rozcestími.

**Cykloturistika** prezentuje jízdu na kole zaměřenou na trekkingových, horských a městských trasách. Jedná se o využívání především méně silničních kol do cílů mimo zastavěné plochy. Cykloturistika probíhá i na přirozených komunikacích, tedy na nezpevněném povrchu. V této skupině cykloturisti vyhledávají projížďky příjemnou a lákavou krajinou a nekladou důraz na časovou náročnost. Dalším požadavkem je vysoká míra bezpečnosti. Cykloturisti jsou v tomto ohledu velmi věkově rozliční i s ohledem na svou výkonnost.

**Sportovně-rekreační turistika** je třetím druhem cyklistické dopravy, která se dále rozděluje na silniční a terénní cyklistiku. Do první skupiny se řadí vysoký počet cyklistů, jejichž nároky se týkají kvalitního povrchu komunikace. Jejich vysoké ambice přispívají k růstu silniční cyklistiky skrze využívání kvalitně jejich volného času. Naopak terénní cyklistika se vyznačuje jízdou po horském povrchu a patřičně kvalitním a vhodným vybavením (horská kola, správné vybavení apod.).

### 2.2.2 Cyklistická infrastruktura

**Cyklistická stezka** (dále jen „cyklostezka“) je podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, místní komunikací IV. třídy. Jedná se o veřejně přístupnou účelovou komunikaci, ze které je vyloučen provoz jiných silničních vozidel. Její parametry splňují požadavky pro cyklistické stezky uvedené v Technických podmínkách 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“ schválené Ministerstvem dopravy ze dne 17. května 2017. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2019)

Dle Mourka et al. (2011) slouží cyklostezky i pro využití volnočasových aktivit in-line bruslařům a lyžařům.

**Cyklistická trasa** (dále jen „cyklotrasa“) je dopravní cesta či cyklistická cesta vedená územím, silnicemi, které slouží v cyklistické dopravě pro rekreaci, turistice apod. Označuje se pro lepší orientování cyklistů v terénu, nikoli dopravní systém. Trasa cyklistům může směřovat po území, tj. po všech územích, kde není provoz cyklistům zakázán. Mohou vyjadřovat více funkcí. Využití lze nalézt v oblastech cykloturistické, terénní či sportovní, rekreační a především dopravní. Jejich rozlišení závisí i na spojování přidruženého území, tzn. spádovost. Lépe řečeno jsou to místní, regionální a dálkové. Místní cyklotrasy jsou IV. třídy. III. a IV. třídy jsou cyklotrasy regionální, u nichž je velmi důležité jejich vzájemná návaznost na propojování lokálních tras. Dálkové cyklotrasy se vyznačují označením I. a II. třídy. (Ministerstvo dopravy, 2017)

Derek a Sikora (2019) se zaměřují ve své publikaci na faktory, jejichž výběr cyklotras je ovlivňován a jsou zařazeny do následujících tří skupin:

- faktory související s pohodlím (vzdálenost cesty, dostupnost parkovacích stojanů a schránky na kola, zastávková místa);
- faktory související s bezpečností (rychlostní limity na silnici, pouliční osvětlení, typy zařízení jízdních kol);
- faktory spojené s volným časem (stínění stromů, parky, historické zajímavosti, existence a blízkost vodních ploch či hor);
- kombinace všech výše uvedených faktorů (sklon, signalizované křižovatky a kvalita vozovky).

**Cykloturistická trasa** je cyklotrasa vyznačující dopravní cestu, která se nachází na silničních komunikacích, místních, a i účelových komunikacích. Je vhodná pro cyklisty z hlediska sjízdnosti a ochrany životního prostředí pro jejich průjezd. Je vždy označována cykloturistickými značkami. (Mourek et al., 2011)

### 2.2.3 Greenways

Bai et al. (2023) popisuje greenways jako zelené stezky sloužící k různým funkcím, jako jsou ekologické koridory, rekreační účely a podpora pohybu v krajině. Jsou zelené, a poněkud lineární a otevřený prostor. Jsou spojeny zejména s fyzickou aktivitou.

Kun et al. (2016) uvádí dle studie, že nejčastější využití greenways slouží ke zdraví, fitness, ve svém volném čase lidé dělají jogging či jízdě na kole. Oproti výše uvedeným autorům uvádí, že greenways jsou v posledních letech hlavním zájmem mezinárodního hnutí za zlepšení kvality městského prostředí. Představuje koncept GN, z anglického slova Greenways Network (přeloženo jako „sít' zelených stezek“). Tato myšlenka má propojovat zelené stezky, aby vyrovnaly zastavěné území a poskytly nové přínosy pro kulturu, ochranu přírody apod. Klade vysoký důraz na plánování a tvorbu nových projektů s nimi spojené. Autor nachází jejich využití nejen v přírodním významu, ale považuje je za stezky s historickým či kulturním významem.

Greenways jako zelené stezky nejsou jen koridory, které tvoří prostor podél řek. Jsou naopak využívány koridory bývalých železničních tratí. Na území České republiky se nachází již několik zelených stezek. Dle oficiálních internetových zdrojů je rozdělujeme na:

- Greenway Berounka-Střela – stezka slučuje dvě řeky ve Středních a Západních Čechách. Stezka vede chráněnou oblastí Křivoklátsko. Zelená stezka je náročnější a považuje se za stezku s těžkým terénem, jen pro znalé cyklisty.
- Greenway Jizera – oblast, v níž se stezka nachází, je známa pro svou bohatou historickou památku, řeka je zde využita k účelům stavění továren a elektráren. Putování stezkou cyklisté objevují nové poznání krajiny, jako např. Jizerské hory, Český ráj, Polabí a Západní Krkonoše. Cyklotrasy vedou i přes silnice se zpevněným povrchem. Jsou to těžké úseky plné historických, kulturních a přírodních památek.
- Greenway Krakov – Morava - Vídeň – stezku, již cyklisté považují za velmi oblíbenou kvůli existenci zajímavých a atraktivních památek. Krakov a Vídeň jsou metropole, které tato stezka spojuje. Tato stezka cyklistům umožňuje poznání různých tradic a zvyků, jelikož prochází severní Moravou. Vinné sklípky jsou často vyhledávanou atrakcí cyklisty na jihu Moravy.
- Greenway Praha – Vídeň – cyklistická stezka, spojující dvě hlavní města. Projížďka stezkou dovoluje poznat památky zařazené do světového dědictví UNESCO. Díky stezce cyklisté nepoznají jen historii oblasti a její kulturu, přírodní bohatství, ale mohou navázat na jiné tematické oblasti. Mohou se vydat po zelené stezce Rožmberského dědictví nebo Lichtenštejnského dědictví, popřípadě řemesel a poznání. (Greenways.cz, © 1998 – 2024)



Obrázek 3 Zachycení zelených stezek v České republice

zdroj: Greenways.cz, © 1998 – 2024



#### 2.2.4 Singletrack

Singletrack je duší horské cyklistiky. Jedná se o buď o starší stezku nebo účelově vytvarovanou. Principem je jízda na úzké cestě. Většinou je široká 1-3 stopy. Jízda na horských stezkách obvykle v cyklistech posiluje adrenalin. Je vhodný pro ty, kteří se nebojí velmi rychlé jízdy. Stezky jsou úzké, strmé. Pokročilejší singeltrackové stezky mohou mít velké skoky, různé poklesy a jejich stupně obtížnosti jsou barevně značeny. (Branquinho, 2022)

Tento způsob jízdy i přes svou vysokou popularizaci, patří k nejnebezpečnějším druhům cyklistické dopravy. Jednou z nevýhod je nedostatečná odpovídající ochrana, vysoká neopatrnost, neznalost vozidla a nezpůsobilost. Dle autorovy studie nejvíce zranění se týká úrazu hlavy a dolních končetin. (Leszczyński et al., 2022)

V České republice je nespočet singletracků, mezi ty nejlepší patří:

- Singletrack pod Smrkem,
- Rychlebské stezky – Jeseníky,
- Trutnov trails,
- Singletrack Moravský kras aj. (Jurek, 2021)

#### 2.2.5 EuroVelo

Evropská síť cyklotras – EuroVelo, jedná se o síť 15 dálkových tras, které jsou spravovány Evropskou cyklistickou federací. Rozvíjí ji a řídí v různých zemích široká škála orgánů jako Evropský parlament a Generální ředitelství pro vnitřní politiky (konkrétně Oddělení politiky pro sektorové a kohézní politiky). Tato síť zahrnuje celou řadu tras obsahující stezky ve vinařských oblastech, stezky na pobřeží Atlantského oceánu, trasy spojující hlavní evropská města. Tyto stezky jsou často vymezeny dle své tematické působnosti. Mohou to být stezky spojující kulturní dědictví či náboženské stavby. (Pavluković et al., 2020)

Naopak oficiální internetové zdroje uvádějí nyní 17 evropských dálkových cyklotras, které činí celkovou délku 90 000 km. V České republice cyklotrasy pokrývají 2100 km, přesněji řečeno jedná se o stezky EuroVelo 4,7,9 a 13. Výhodou dopravy je její kvalitní spojení s veřejnou dopravou. Dobré a jednoduché napojení se váže i na vlakovou dopravu, přívozy a cyklobusy. (EuroVelo v ČR, © 1998 – 2024)

### 2.2.6 Bezpečnost na kole

V České republice jako hlavní nástroj koordinace pro bezpečnost silničního provozu je orgán BESIP. Obsahuje způsoby omezující nehody a další negativní dopady v městské i silniční dopravě. Vymezuje jasná pravidla pro cyklisty, chodce i řidiče automobilových vozidel a další účastníky silničního provozu. Organizuje vzdělávání, pravidla a soutěže v oblasti dopravy. Podává souhrnné a aktuální informace dle statistik, převážně o nehodách, indexech závažnosti nehod či plnění strategií. (BESIP, © 2024)

Yaqoob et al. (2023) uvádí, že navzdory obecné snaze zlepšit bezpečnost silničního provozu s rostoucím počtem cyklistů je bezpečnost jízdy na kole stále velkou výzvou. Dokazuje to i skutečnost, že jde o jediný způsob silniční dopravy s nárůstem počtu úmrtí ve městech EU. Autoři vidí potenciální zlepšení v příležitostech pro lepší sběr dat těchto nehod v chytrých městech, aplikovat bezpečnostní opatření a identifikovat kritická místa.

Naproti tomu Almallah et al. (2024) zkoumají bezpečnost a prevenci nehod z hlediska vizuálního a grafického rozvržení a uspořádání jízdních pruhů. Jejich studie vykazuje příklady barevně navržených a odlišně uspořádaných jízdních pruhů. Výsledky jsou užitečné pro navrhování infrastruktury pro silniční kola kvůli eliminaci rizik srážky s motorovými vozidly.

## 2.3 Základní legislativní rámec

K zachování bezpečnosti a stanovení řádného chování cyklistů, je důležité vymezit legislativní rámec spojený s cyklistickou dopravou.

### **Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury**

Je platný od 25. 4. 2000 a jeho účinnost nabyl dne 1. 7. 2000. Byl změněn zákonem č. 349/2023 Sb., zákon, kterým se mění některé zákony v souvislosti s konsolidací veřejných rozpočtů. Účelem tohoto zákona je vymezení situace, za kterých lze financovat či předfinancovat výstavbu, údržbu či opravu cyklistické infrastruktury nebo vybudování jízdních pruhů na pozemních komunikacích. (Česko, 2000)

### **Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**

Zákon je platný od 21. 2. 1997 a jeho účinnost nabyla dne 1. 4. 1997. Zákon ustanovuje definiční vymezení a kategorizaci pozemních komunikací, převedení určitých práv a povinností státní moci s ohledem na výstavbu, provozování dálnic. Součástí jsou i pojmy vztahující se k bezpečnosti, užívání a ochraně pozemních komunikací. Znaky cyklistické

dopravy a pojmy s ní spojené jsou uvedeny v § 12 součásti a příslušenství silnic a také místních komunikací. Dále je cyklistika specifikována v § 17 směřující k výstavbě silnic, místních a účelových komunikací. (Česko, 1997)

### **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích**

Zákon vymezuje práva a povinnosti účastníků během provozu na pozemních komunikacích, včetně jejich pravidel. Zákon se vztahuje i na úpravu a řízení na komunikacích. Dle zákona se musí orgány státní správy a ochranné složky řídit jeho věcným vymezením v rámci svých působností a pravomocí. Práva a povinnosti chování cyklistů jsou přímo uvedena v § 57 a § 58. Přesně řečeno se paragrafy týkají zajištění bezpečnosti a pravidel, které cyklisté musí dodržovat. Jsou zde uvedena i pravidla signalizačního zařízení, konkrétně v § 73. (Česko, 2000)

Dalším zákonem, který je spojen s cyklistickou dopravou je **zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny**, ve znění pozdějších předpisů a **zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů**. Okruh právních předpisů, o které se cyklodoprava opírá je kromě výše uvedených i **Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) a související předpisy**. (Vláda České republiky, 2013)

K přesnému vymezení jsou stanoveny technické podmínky, které určují pravidla, a především zásady značení cyklistických tras, jejich navrhování a projektování.

### **TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty**

Dokument byl schválen a vydán Ministerstvem dopravy dne 17. května 2017 a nabyl účinnost 1. června 2017. Metodika obsahuje náležitosti opatření a návrhy cyklistické infrastruktury, označení úseků (pruhy, koridory a pásy pro cyklisty), křižovatky a jejich světelné označení. Část je zaměřena na parkování jízdních kol a obecné opatření a zásady. Technické podmínky jsou vázány na další legislativní zákony a normy. Především na zákon č. 13/1997 Sb., dále na zákon č. 128/2000 Sb., o obcích atd. (Ministerstvo dopravy ČR, 2017)

Další platné normy jsou **TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích**. Podmínky se týkají prvků a tvarů místních komunikací a komunikačních sítí, principů dopravního omezování rychlosti. Technické podmínky jsou účinné ode dne 1.5. 2000. (Ministerstvo dopravy ČR, 2000)

## 2.4 Přínosy a rizika cyklo dopravy

Jako v každém druhu dopravy, i cyklo doprava s sebou nese určité přínosy a rizika zároveň.

### 2.4.1 Přínosy

Brinkmann (2020, s. 8) se zabývá ve své publikaci benefity systému sdílených kol (BSS). Tento systém nabízí řadu potenciálních výhod pro přidružená města a zejména pro obyvatele města. Existují tři kategorie přínosů, a to:

- Snížení dopravy – dokazuje Fishmanova et al. (2014) analýza, která se zabývala mírou nahrazování aut jízdními koly u měst v Austrálii, ve Spojeném království a ve Spojených státech amerických. Wang a Zhou (2017) přišli s výzkumem, který poukazoval na závislost mezi velikostí populace v amerických přidružených městech a zácp v městských oblastech a v dopravních špičkách. Přítomnost BSS je závislost výrazně menší. BSS snižuje městskou dopravu a přetížení v dopravních špičkách.
- Zlepšení zdraví – jízdní kola nahrazují režimy na fosilní paliva, jelikož vysoká koncentrace CO<sub>2</sub> je hlavní příčinou globálního oteplování. V rámci dopadů na úmrtnost, jsou přínosnější jízdní kola z hlediska individuálního a kolektivního zdravotního užitku.
- Zvýšení turistické atraktivity – stanice v blízkosti turistických hotspotů se vyznačují vzorem poptávky typickou pro turisty.

Bopp et al. (2018) se výrazně zaměřuje na výhody cyklistiky z hlediska zdraví, které rozlišuje z pohledu dětí, dospívajících a dospělých. Kromě výše uvedených přínosů, definuje výhody cyklistiky spojené s podnikáním. Zlepšení infrastruktury zahrnuje instalaci cyklostezek nebo dodatečného parkování pro jízdní kola za účelem „zklidnění“ dopravy. Některé studie prokázaly, že zákazníci přijíždějící na kole, mají větší tendenci navštěvovat oblasti obchodu častěji než ti, co přijíždějí jinými dopravními prostředky, a často utrácejí více peněz. Má to významné důsledky pro alokaci zdrojů v komunitách a je to relevantní pro místní zúčastněné strany. Autorka také přichází s další zajímavou výhodou, a to investování do cyklistické infrastruktury. Poukazuje na spojení výhody se zvýšením hodnoty nemovitostí pro vlastníky, z čehož pak mají prospěch komunity se zvýšenými příjmy z daně z nemovitosti. Návržnost investic často později pomáhají kompenzovat nebo zcela zaplatit infrastrukturu či pomáhají s údržbou.

Filler a Motýl (2018) nacházejí výhodu v cyklistické dopravě v další ohledu, a to především v odlišném názoru na město. Díky tomu, že se cyklostezky nestaví na potřebných místech, ale kde je pro ně prostor. Často se staví v doposud neznámém prostředí a v zdánlivě nepoznané krajině. Další výhodou se nachází ve vyšší početnosti cyklotras. Nalezení záliby v cyklo dopravě zvyšuje zájem v budování infrastruktury. Je důležité konat než pouze čekat na projevení zájmu druhých.

Yanocha a Mawdsley (2022) se z hlediska výhod cyklistiky převážně od ostatních autorů zaměřují jen na ekonomické benefity, jak pro jednotlivce, města i společnost. Investice do cyklistické infrastruktury přináší nová pracovní místa. Mezi ekonomické výhody řadíme:

- Minimalizace opakovaných nákladů u jednotlivce (vlastnictví vozidla představuje vyšší náklady).
- Kvalitní cyklistická infrastruktura zvyšuje hodnotu majetku měst a obcí.
- Vyšší návštěvnost komerčních oblastí zvyšuje tržby maloobchodů.

#### 2.4.2 Rizika

Bopp et al. (2018) se zaměřuje i na obecná rizika spojená s cyklistikou. První jsou **rizika související s psychickou tísní**. Jedná se o vnímaná a skutečná rizika spojená s jízdou na kole v silničním provozu. Cyklisté uvádějí také psychické strádání související s obtěžováním, diskriminací apod. Další kategorií jsou **rizika spojená s bezpečností a zraněním**. K hlavním rizikovým faktorům patří pohlaví, věk a venkovský/městský stav. Chování je spojeno s efektem tzv. „bezpečnost v číslech“. Byl vytvořen na základě výzkumů, které ukazují nepřímou úměru počtu úmrtí související s cyklisty a počet cyklistů. Souvisí s tím i dlouhodobější techniky k zajištění bezpečnosti – design vozovky, přijetí zákonů a zásad navržených s ohledem na cyklisty a tvorba společenských norem cyklistického chování. **Rizika vystavení znečištěnému ovzduší**. Tento stav má vedlejší účinky, které vedou ke zhoršení dýchacích cest.

Dle Mindella et al. (2011) zjistili, že výhody dopravy (tj. přístup k práci, volný čas, vzdělání a sociální kontakty) nejvíce pociťují zdraví a bohatí lidé. Navzdory riziku zranění/smrti či riziku výskytu znečišťujících látek zdravotní přínosy převažují nad riziky mezi veřejností, zvláště u jednotlivce, který přechází z pasivních forem dopravy na cyklistiku.

### 3 INSTITUCIONÁLNÍ A STRATEGICKÝ RÁMEC CYKLODOPRAVY

Pro efektivní plánování a rozvoj cyklistické dopravy je třeba klást důraz na její významnost a rozmach životní úrovně obyvatel. Jako v jiných odvětvích i na plánování cyklo dopravy, na její regulaci se podílí několik aktérů z oblasti státních či nestátních institucí. Veřejné i soukromé organizace by měly navzájem spolupracovat a neměla by zaostávat ani efektivní komunikace mezi nimi. Měly by projevovat kooperaci k dosažení vytyčených cílů v oblasti cyklistické dopravy apod. Koglin (2015) potvrzuje důležitost spolupráce s odbory či odděleními v dopravním městském plánování. Různě nastavené politické ideje či názory vedoucích mohou přispívat ke konfliktům a vedou k menší součinnosti.

Ratanaburi et al. (2021) vyzdvihuje cyklistickou dopravu na vyšší úroveň pozornosti politik a akademické sféry. Proto je důležité dle jeho studie naopak do procesu plánování integrovat široké skupiny zainteresovaných stran. Nejen by se měli stakeholdeři zapojovat do rozhodovacích procesů, ale měli by se podílet na zvýšení kvality infrastruktury dobrovolníci (zejména nevládní instituce). Pro správné nastavení nástrojů, které vedou k efektivnějším výsledkům je prioritní přítomnost profesionálního facilitátora.

#### **Evropská cyklistická federace (ECF)**

ECF je nezisková asociace založena v roce 1983. Jedná se o největší a nejproslulejší organizaci v podporování cyklistické dopravy. Hlavní sídlo se nachází v Bruselu. Cíl, pro který byla organizace založena, je zlepšit a vytvářet kvalitní podmínky cyklistické dopravy nejen pro členy EU, ale i pro ostatní státy ležící v Evropě. Jako jediná evropská asociace se snaží upřednostňovat cyklo dopravu jak z pohledu kvalitní dopravy, tak pro atraktivního využití volného času. Díky více než 65 členskými organizacemi v 40 zemích sdružuje cyklistických skupin se stejnou ideou jako identický projev občanské společnosti na úrovni celé Evropy. Jejich prioritní cíle do roku 2030 lze přiřadit ke 4 hlavním pilířům a to:

- Více cyklistické dopravy – zvýšení jízd na kole min. o 50 % a podporovat zájem u cyklistů ve všech věkových kategoriích, bez diskriminace pohlaví, etnických skupin apod.
- Bezpečnější jízdy na kolech – snížení počtu zranění a smrtelných nehod o 50 %, zvýšení úrovně kvality cyklistiky díky bezpečnější a komfortní cyklistické infrastruktuře.

- Silnější politická podpora – podpora cyklistiky by měla být jednou z prioritních oblastí, na které by přední politické osobnosti měly brát zřetel. Měla by být chápána jako součást udržitelné a aktivní mobility. Týká se to rekreační i udržitelné cyklodopravy.
- Vyšší investice – investování finančních prostředků do cyklistické infrastruktury, díky čemuž dojde ke zvýšení zájmu o cyklodopravu a umožní pro ni lepší podmínky a možnosti. (European Cyclists Federation, © 2024)

### 3.1 Státní instituce

#### Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy hraje důležitou roli v oblasti dopravy na území České republiky. Jako ústřední orgán se věnuje otázkám a problematice dopravy, je primárně odpovědný za státní politiku a její realizace. Obrovský důraz se klade na budování a rozvoj osobní dopravy, dostupnost a využívání veřejné hromadné dopravy, ale podporuje stavění cyklistické infrastruktury. Ve své Koncepci městské a aktivní mobility pro období 2021-2023, jejíž formulace a návaznost na Dopravní politiku ČR pro období 2021-2027, vytyčuje hlavní vizi cyklodopravy na celém území České republiky, dále problémy a potřeby měst v této oblasti. Cílem není jen výstavba a popularizace cyklistické dopravy. Roli, kterou má cyklodoprava, nachází i ve své osvětě či vzdělávací činnosti. Politika se opírá i o financování cyklodopravy a zapojování dalších institucí státní moci a moci samospráv. (Ministerstvo dopravy ČR, © 2024)

#### Ministerstvo pro místní rozvoj

Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) se o oblast dopravy opírá ve Strategii pro místní rozvoj 2021-2027, ve specifických cílech, jejichž opatření se snaží realizovat v navazujících akčních plánech s dvouročním časovým intervalem. Snaha ministerstva nezasahuje jen do výkonu zlepšit dopravní spojení a dostupnost mezi evropskými městy a aglomeracemi v České republice, ale především jeho úsilí kotví v efektivní eliminaci změn klimatu a snížení šíření nežádoucích látek převládající v životním prostředí. Podpora výstavby cyklistické infrastruktury a modernizace veřejné dopravy má za úkol minimalizovat dopravní stavy v centrech, a hlavně v regionech, kde se vyskytuje obrovské znečišťování nejen jader, ale i periférií. Vše je realizováno na základě stanovených evropských cílů, které vedou k lepší udržitelné mobilitě a hlavně zelenější, bezuhlíkové

Evropě. Opatření a konkrétní aktivity jsou podporovány z operačního programu Integrovaný regionální operační program (IROP). (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2024)

### **Ministerstvo životního prostředí**

Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) kooperuje s danými cíli s výše uvedou státní institucí. V rámci udržitelné městské mobility a zvýšení povědomosti o důležitosti cyklistické dopravy ministerstvo zaujímá hlavní postavení v oblasti znečišťování ovzduší. Politiku je třeba brát v souladu s místní Agendou 21, tedy s nástrojem pro města v rámci udržitelného rozvoje. Díky výstavbě nových cyklistických tras je třeba brát velký důraz na zachování chráněných oblastí a výskyt živočišných a rostlinných druhů. Dotační tituly vyhlášené Státním fondem životního prostředí pomáhají propagovat a podporovat komunikační aktivity v tématech městské udržitelné mobility. Jsou realizovány v několika statutárních městech. (Ministerstvo dopravy ČR, © 2024)

Dalšími dotčenými orgány státní správy jsou Ministerstvo zdravotnictví a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy.

### **Kraje**

Kraje ve své působnosti vytváří strategické/koncepční dokumenty v rozvoji cyklodopravy. Definují své vize a opatření, díky nimž v budoucnu vede ke zlepšení stavu cyklodopravy na jejich území. Analyzují současný stav cyklistiky a stanovuje výhledové rozvojové potřeby. Přicházejí s novými projekty a spolufinancují aktivity, které výrazně zvyšují atraktivitu cyklistické dopravy. (Zlínský kraj, 2023)

Za celkovou dopravní obslužnost je odpovědné krajské zastupitelstvo, jelikož je vlastníkem silnic II. a III. třídy. Je důležité zřídit výbor pro dopravu, který bude mít tuto oblast na starost. Nejen výbor, ale i založené příspěvkové organizace mají za úkol výstavbu a efektivní chod a realizaci sítí evropských či dálkových cyklostezek na území České republiky. Cyklodoprava by měla být brána jako nedílná součást dopravy na celkovém území kraje. Cykloturistika důležitou složkou cestovního ruchu. Činnosti spojené s cyklodopravou by měly být založeny na vzájemné spolupráci a koordinaci. Některé kraje určují subjekty pro rozvoj a udržování vhodného chodu cyklodopravy cyklokoordinátora či pracovní skupiny. (České Budějovice, 2014)



## Obce

Obce rozhodují o na svém území o dopravní obslužnosti o místních komunikacích. Obce jsou podstatnou součástí v plánování cyklo dopravy, jelikož představují klíč ke vzájemné spolupráci místních komunit na komunální úrovni. Mimo jiné to přispívá ke správné a efektivní implementaci národních cyklostrategií. Obce a mikroregiony nejvíce iniciují potřeby výstavby či značení cyklotras a jsou hlavními investory v daných správních obvodech. Obdobně jako u krajských zastupitelstvech, i obecní zastupitelstvo má ve své kompetenci rozhodovat o nařízení místních komunikací. (České Budějovice, 2014)

Aktivity, které mohou obce vykonat k podpoře problematiky cyklo dopravy:

- Vybudovat odpočinkových míst pro turisty a cyklisty.
- Zabezpečovat čisté prostředí kolem cyklotras a cyklostezek (úprava vegetační krajiny atd.).
- Vytvořit úschovny kol.
- Zkvalitnění a zabezpečení restauračních, sociálních, a především hygienického prostředí.
- Tvorba a propagace ubytovacích a stravovacích zařízení optimální pro cyklisty
- Výstavba informačních míst s možností vypůjčení sportovního vybavení. (Mourek, 2011)

## Místní akční skupiny

Dále jen „MAS“ přicházejí s novými projekty, vybavuje rekreační objekty a vnější příslušenství. Uskutečňuje lokální značení apod. Mas vyhláší výzvy, díky nimž mohou obce získat finanční prostředky z národních fondů či evropských fondů na podporu cyklistické dopravy, včetně vybudování cyklotras nebo jejich modernizace, stavební úpravy komunikací součástí vedených cyklostezek. Podporovanými aktivitami jsou výstavby či úpravy flóry v dané lokalitě. (MAS Šumavsko, © 2024)

## 3.2 Nestátní organizace

### Klub českých turistů

Klub českých turistů (KČT) je organizace, která pomáhá slučovat nadšence o turistiku, cestovní ruch a pobyty v přírodě. Klub se věnuje pořádáním akcí pro širokou veřejnost i své

členy. Zabývá se značením všelijakých tras a stezek. Poskytuje mapy a vydává časopis. Jedná se o jeden z nejstarších klubů zabývajících se cykloturistikou, už od 19. století. Od svého založení byl klub velice aktivní. Svě činnosti zaměřují nejen na práci s dětmi, ale dané aktivity jsou i pro zdravotně handicapované. Pěší turistika není jediná, která zaujímá postavení. Mezi přednější druhy turistiky patří hlavně cykloturistika, dále lyžařská, rodinná, běžecká, vodní turistika atd. Cykloturistika je také částí Programové rady, která má 5 členů. Nejvíce sledovanými aktivitami jsou soutěže např. Přebor v cykloturistické aktivitě (PCA) nebo Česká cykloliga. Klub v této sekci spolupracuje na konání cyklistických srazů po 2 letech probíhající na celém území ČR. Generálním partnerem klubu je podnik Lesy ČR, ale mezi velmi významné patří vládní instituce, jako jsou ministerstva. Dále cestovní agentura CzechTourism, která staví cyklodopravu do popředí v oblasti cestovního ruchu. S klubem spolupracují kraje či regiony. Vede spolupráce rozmanité do zahraničních států, je členem Evropské asociace turistických klubů a Mezinárodní organizace pro lidový sport. (O klubu, ©2024)

### **Nadace Partnerství**

Nadace Partnerství byla založena v roce 1991. Díky činnostem podporující z kvalitnění veřejného prostranství, péči o zeleň se snaží vytvořit lepší podmínky pro klidnější dopravu a šetrnou turistiku. Nabírá zkušenosti i ze zahraničí a skrze své projekty tvoří spolupráci s jinými organizacemi pro přírodu. Aktivně se podílí na vzdělávání lidí ohledně ochrany přírody a zájem o životní prostředí. Lidé a jiná sdružení mohou využívat poskytované finanční granty, které mohou výrazně ovlivnit životní úroveň současných i budoucích generací. Je součástí mezinárodního sdružení Environmental Partnership Association. Nadace informuje a propaguje kampaně o vážnosti negativních dopadů na životní prostředí. Přichází s praktickými ukázkami, jak se naladit a pochopit smysl a péči o své okolí. Rozvíjí udržitelnou turistiku převážně na jižní Moravě nebo také v Polabí. (O nás: Společně pro lidi vytváříme přírodu, © 2024)

### **Centrum dopravního výzkumu**

Centrum dopravního výzkumu je jedinou veřejnou institucí, která se zabývá problematikou dopravy. Byla založena na základě zákona č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích. Její vznik podpořilo rozhodnutí ministra dopravy dne 1. ledna 1993. Zaměřuje se na otázky klíčové pro budoucí vývoj dopravy v České republice, včetně všech úrovní, jako na místní a na regionální. Centrum věnuje pozornost oborům, které se týkají bezpečnosti provozu, technologickými postupy ve výstavbě, v udržování a v opravování infrastruktury,

včetně geotechnických prvků a identifikace chyb ve stavbách. Nezajímá se jen o technickou stránku dopravy. Centrum je zainteresováno v otázkách životního prostředí, poskytuje vzdělávání, řeší ekonomiku dopravy, poukazuje na poptávky po dopravě a věnuje se i psychologii v této oblasti. V neposlední řadě dopravu a její technologie posouvá na úroveň smart. V oblasti vzdělávání spolupracuje se školami na všech stupních. Disponuje vzdělávacími programy a kooperuje se zahraničními partnery. (Profil Centra dopravního výzkumu, v. v. i., © 2024)

### **Česká mountainbiková asociace (ČEMBA)**

Jedná se o neziskovou organizaci, která spojuje členy zaujímající vášnivé zálibení v terénní cyklistice. Upřednostňují jízdu na horských kolech na všech úrovních. Jejich snaha spočívá ve zkvalitňování prožitku tohoto druhu jízdy a zvětšování sítě cyklistů a dobrovolníků. Činnosti jsou prováděny na základě opatrnosti a šetrnosti k přírodním podmínkám, lidem atd. Organizace byla založena v roce 2007 kvůli nutnosti jednání se státními institucemi a jinými organizacemi, které zaujímají hlavní postavení v ochraně přírody. Kromě nastavené vize má asociace vytyčené cíle a činnosti. Kromě popularizace a rozrůstání asociace o další členy má podnik na starost vzájemnou kooperaci s ostatními institucemi a snaží se prosazovat zájmy za její členy. Vytváří mapy a značení cyklistických tras. Prosazují a realizují projekty, které mají pozitivní dopad na vnímání a chápání cyklistické dopravy a přicházejí s nápady, které výrazně zvyšují podmínky kvality pro terénní cyklistiku. (O nás, ©2024a)

### **Partnerství pro městskou mobilitu**

Spolek je nevládní, dobrovolný s celostátní působností. Byl založen v roce 2013. Mezi členy řadíme města, kraje a další neziskové organizace. Hlavním cílem je prosazení a implementace projektu Partnerství pro městskou mobilitu na území České a Slovenské republiky. Projekt je zařazen do Městské agendy pro Evropskou unii. Existence spolku spočívá v projednávání témat ohledně správy a plánování; veřejná doprava a její přístupnost; aktivita dopravy a veřejné prostranství; inovace a služby mobility týkající se smart řešení. Poskytuje vzdělávací programy a uveřejňuje metodiky. Spolek podává určitá opatření a realizuje projekty v oblasti cyklistiky. Jedním z projektů je sjednocení české a polské metodiky, strategie a politiky terénní a dálkové cykloturistiky a následná spolupráce s místními komunitami. Cílem je rozvoj cestovního ruchu a jeho podpora v příhraničních oblastech. Dalším projektem je Cyklovize 2030, který dle uvedených statistik a míst s velkým počtem nehod nastavuje konkrétní opatření, která by měla zmírnit dopady

nehodovosti a měla by vytvořit bezpečné sítě pro novější prostředky jednotlivých druhů dopravy. Ke konci roku 2023 měl spolek 100 členů. (O nás, © 2024c)

### 3.3 Cyklodoprava ve strategických dokumentech

Cyklistickou dopravu kvůli principu udržitelného rozvoje měst a regionů je zásadní promítat do různých strategických dokumentů, které díky nastaveným opatřením zvýší její podíl v městské dopravě či celkově. Primárním požadavkem je, aby jakékoli koncepce splňovaly základní požadavky pro úplnost a shody s pokyny evropských nařízení. (Kwiatkowski a Szymanńska, 2021)

#### Cyklostrategie EU

Evropská federace cyklistů přišla jako první s iniciativou vzniku nového dokumentu Cyklostrategie EU, na jejíž tvorbě se podílely členové zájmových skupin v Evropě jako Evropská rada pro bezpečnost dopravy, Evropská aliance pro veřejné zdraví a určití cyklokoordinátoři ze zemí EU. V prvotní fázi se účastnily i Asociace měst pro cyklisty a Centrum dopravního výzkumu. Koncepce byla zpracována v červnu 2017. Evropská unie má pravomoc jednat a má tzv. přidanou hodnotu ve zlepšování podmínek cyklodopravy na celém území více než politiky na místní či regionální úrovni. Kromě současné stavu cyklistiky koncepce udává náčrt, jak implementace strategie EU ovlivní cyklistickou mobilitu do roku 2030. Konkrétní projekty by měly vést ke koherenci a integraci evropské politiky. Šetrnost cyklistické infrastruktury není jedinou příležitostí k atraktivitě dopravy, ale také je třeba regulovat vozidla nařízením Evropské komise ke zvýšení bezpečnosti. Strategie se zaměřuje na rovnocenné alokace finančních prostředků pro cyklistickou dopravu. Průmysl v odvětví vidí jako příležitost vzrůstu výzkumu, vývoje a inovací ve výrobě nových strojů. Nedílnou součástí je i správa, která by měla dbát na vývoj cyklistické politiky, na monitoring nastavených zásad a jejich vyhodnocování. (European Cyclists Federation, 2017)

#### Bílá kniha

Dokument, celým názvem Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, byl vytvořen v roce 2011. Spadá pod Evropskou komisi a jeho časový výhled má v rámci jeho nařízení působit do roku 2050. Primárním cílem plánu je vytvoření a udržení konkurenceschopného dopravního systému včetně udržitelného charakteru. Vize se netýká

jen snížení skleníkových plynů o 60 %, ale určení sítí pro multimodální dopravu mezi městy. V oblasti cyklistiky se dokument zaměřuje svým cílem na podporu udržitelného chování, a to převážně o poskytování dat o alternativách v individuální dopravě. Dalším cílem je snížení nehodovosti a podpoření bezpečnosti silničního provozu. (Evropská komise, 2011)

### **Panevropský plán na podporu cyklistické dopravy**

Plán vychází z Vídeňské deklarace, která byla podepsána ve Vídni v roce 2021. Tento dokument nese podpisy ministrů dopravy, životního prostředí a zdravotnictví členských států UNECE, včetně českého ministra životního prostředí a dopravy. Jedná se o tzv. průvodce pro vývoj bezmotorové dopravy v Evropě. Je součástí Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí (tzv. THE PEP). Přes odlišnou kulturu a tradice evropských členských zemí, strategie sdružuje opatření v podobě příkladů dobré praxe, které vytvářejí vhodné prostředí pro cyklistickou dopravu na evropské úrovni. Mezi hlavní doporučení patří tvorba a realizace národních strategií pro cyklodopravu; aktualizace rámce směřující pro podporu cyklistiky; zajištění cyklistické infrastruktury; efektivní možnosti financování včetně udržitelného financování; zvýšení podílu zdraví a bezpečnosti; zpřístupnění statistik pro benchmarking a podpora inovací a technologií. (Panevropský plán pro podporu cyklistické dopravy, © 2024)

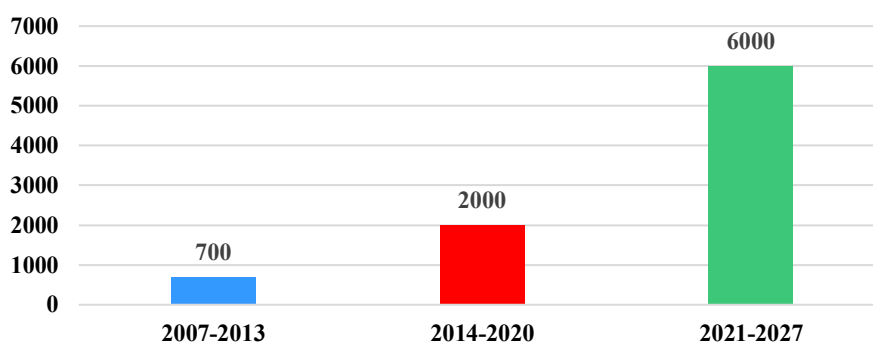
## 4 FINANCOVÁNÍ CYKLODOPRAVY

V podpoře financování cyklo dopravy se primárně nezaměřuje jen na výstavbu cyklistické infrastruktury, ale také na propagaci tohoto způsobu udržitelné dopravy. Realizují se projekty, které mají napomoci zvýšit cyklo dopravu nejen v rámci problematiky klimatických změn, ale také mají výrazně ovlivnit bezpečnost a zdraví obyvatel. Pro mnoho místních samospráv je samotné financování velmi náročné. Hlavními zdroji pro alokaci finančních prostředků jsou evropské fondy, národní programy. Existují také možnosti krajského financování či spolufinancování. Požádat o dotaci mohou obce, města, místní akční skupiny nebo dobrovolné svazky obcí.

### 4.1 Evropské fondy

Mezi hlavní cíle Evropské úrovně řadíme zvyšování životní úrovně. Toho se dosáhne pomocí poskytnutí finančních prostředků z celkového evropského rozpočtu. Snaha EU je především eliminovat ekonomické, sociální a environmentální disparity v členských státech. Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond + a Fond soudržnosti jsou prioritními fondy, ze kterých se čerpá nejvíce prostředků. V oblasti cyklo dopravy jsou důležité politické cíle v programovém období 2021-2027 Zelenější, bezuhlíková Evropa a Propojenější Evropa. Na konci programového období by členské státy měly disponovat větším podílem čisté městské mobility a díky zavedeným opatřením eliminovat negativní dopady na změny klimatu. Cyklo doprava je jedním ze základních aspektů aktivní městské mobility, tudíž by následně Evropa měla více propojená. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2023)

**Prostředky alokované ze strukturálních fondů EU (v mil. EUR)**



Graf 1 Alokace finančních prostředků na oblast cyklistiky v programových obdobích

Zdroj: vlastní zpracování dle Evropské cyklistické federace, © 2024

Prostřednictvím strukturálních fondů EU, zejména Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti bylo během programového období 2014-2020 investováno do cyklistiky 2 miliard EUR. Evropská cyklistická federace odhaduje výdaje na cyklistickou dopravu v současném programovém období alespoň na 6 miliard EUR. Investice je nutná kvůli přechodu obyvatel z automobilové dopravy na udržitelnou jízdu na kolách. (European Cyclists Federation, © 2024)

### **Integrovaný regionální operační program**

Řídícím orgánem je Ministerstvo pro místní rozvoj. Program se věnuje vyrovnanému rozvoji hospodářské a sociální politiky v regionech; posilování kvalitního vývoje infrastruktury; zlepšení výkonu veřejné správy a služeb; zavedení a podpoře udržitelného rozvoje území; komunitně vedenému místnímu rozvoji atd. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2023)

V programovém období je na operační program alokováno 125,2 mld. Kč. Mezi podporované aktivity cyklistické infrastruktury patří výstavba cyklostezek, jízdních pruhů či jejich rekonstrukce; liniové pruhy a opatření na hlavních dopravních komunikacích včetně piktogramů, kromě realizace se program vztahuje také na opravy a údržby. IROP podporuje zavedení bezpečnostních prvků. Součástí jsou i rekonstrukce chodníků. Podporuje i inovační technologie: parkovací systémy Bike and Ride a další terminály. (Kolczyńska a Küster, 2020)

IROP v programovém období 2021-2027 alokuje finanční prostředky na cíl Aktivní a čistá mobilita přes 20 mld. Kč. Opatření týkající se cyklostezek bude disponovat okolo 23,2 % z celkové alokace na daný specifický cíl, přesněji okolo 5 mld. Kč. (Janošová, 2022)

Cyklistika může být spolufinancována jako podpora cestovního ruchu z programů evropské územní spolupráce neboli INTERREG.

## **4.2 Národní programy**

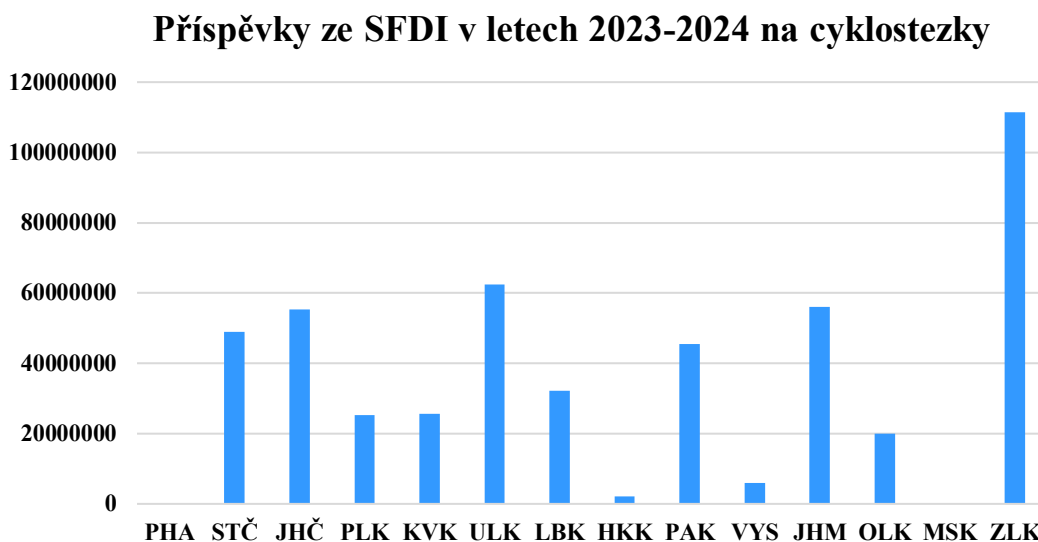
Dotační prostředky lze získat i z národních programů, ze státních fondů. Nejčastějším podporovatelem rozvoje cyklodopravy je Státní fond dopravní infrastruktury.

### **Státní fond dopravní infrastruktury**

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) byl primárně založen za účelem financování stavby, opravy nebo udržování stávající stavu komunikací a dálnic. Fond podporuje modernizace. Byl zřízen na základě zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Nezaměřuje se jen na velké dopravní projekty, ale také na výstavbu

cyklistických komunikací. Příspěvky se týkají zcela budování cyklostezek, jízdních pruhů na místních komunikacích, včetně II. a III třídy. (Kolczyńska a Küster, 2020)

V letech 2023 až 2024 Státní fond dopravní infrastruktury přichází se 49 projekty, které mají za úkol podpořit obce a kraje. Celková finanční podpora činí okolo 490,4 mil. Kč. Největší část z celkového objemu zahrnuje projekty zaměřené na výstavbu cyklostezek a jejich rekonstrukce, včetně nově zařízených jízdních pruhů. Jednotlivé alokace jsou uvedeny v následujícím grafu rozdělené dle krajů. Zlínskému kraji byla poskytnuta největší alokace (přes 111 mil. Kč), naopak pro hlavní město Praha či Moravskoslezský kraj byly doposud nulové příspěvky. (Ministerstvo dopravy, 2023)



Graf 2 Alokované příspěvky z SFDI v letech 2023-2024 na cyklostezky

Zdroj: vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy © 2024

Dalšími dotačními programy jsou Národní program podpory cestovního ruchu v regionech a Program obnovy a rozvoje venkova.

### 4.3 Krajské dotační zdroje

Financování z krajských rozpočtů probíhá s ohledem na „*krajské rozvojové plány*“ samotné kraje vyhláší tematické oblasti příspěvků. Obce jsou často přímo kontaktovány nebo jsou informovány o existenci dotačních titulů. Finanční prostředky lze získat na základě předloženého plánu projektu. (Přichystal, 2018)



## 5 AKTUÁLNÍ TRENDY V OBLASTI CYKLODOPRAVY

Následující kapitola se zabývá nynějšími trendy, které navzdory svého delšího působení na trhu, stále mají inovativní charakter a pořád se rozvíjí. Trendů v cyklistické dopravě existuje mnoho z určitých pohledů. Řadíme zde snahu o udržitelnost, digitalizaci informací, smart řešení v oblasti cyklistické infrastruktury či implementaci projektů v podporování osvětových a informačních akcí v této oblasti.

### 5.1 Bikesharing

Nikitas (2019) definuje bike-sharing jako systém poskytující cenově dostupné krátkodobého využití lokalizovaných jízdních kol na základě „uspokojení potřeby“, který by mohl rozšířit dosah služeb veřejné dopravy do konečných destinací a otevřít nové možnosti pro větší počet použití kol v cyklistické dopravě. Kvůli negativním účinkům přehnaně orientovaného dopravního systémů plného fosilních paliv a nežádoucím prvkům vůči životnímu prostředí, je třeba aby se chování lidí změnilo prostřednictvím účinných iniciativ v oblasti aktivní a sdílené dopravy. Je nezbytné konvenční a neudržitelné myšlení přeměnit na chytrá města. Klíčem pro tuto změnu je Bikesharing neboli sdílení jízdních kol a jeví se jako nejekologičtější forma mezi intervencemi sdílené mobility. Sdílení kol je obvykle koncipováno jako ideální řešení pro přeplněná města. V posledním desetiletí sdílení kol zaznamenalo obrovský boom na základě výzkumu Bakogiannise et al. v roce 2016. Kromě obecných výhod, které byly uvedeny v druhé kapitole závěrečné práce, se ukázalo, že sdílení kol má velký potenciál pro výskyt pozitivních externalit. Převážně pokud se jedná o ekonomiku, spotřebu energie, životní prostředí a veřejné zdraví.

Qiu a He (2018) používají pro nahrazení automobilu jízdním kolem a s menší spotřebou energie a menším znečištěním termín „substituční efekt“, či pro svou pohodlnost a časovou nenáročnost termín „efekt suplementace“.

Bike-sharing a jeho využití ovlivnila i celosvětová pandemie Covid-19. Pandemie pozměnila způsob, jakým lidé žili, jaký mají přístup ke zboží a službám. Pokud jde o veřejnou dopravu, existovaly zdravotní obavy z potenciálního rozšíření onemocnění. Toto myšlení přimělo dopravní agentury k rozhodnutí, zda omezit či uzavřít určité služby. Během pandemie se zvýšil počet příznivců a uživatelů bike-sharingu; zvýšil se počet výletů do rekreačních oblastí, rutinní výlety zcela převládly tento druh dopravy. (Qian et al. 2023)

První program bike-sharingu byl představen již v roce 1965 v Amsterdamu. Posléze, ale bylo od podobných schémat odstoupeno, jelikož byla kola brzy poškozena nebo odcizena. Revoluční přelom nastal v 90. letech ve Francii a ve Velké Británii. Zde se přidal důležitý inovační prvek, a to využití informačních technologií. (Efthymiou et al., 2013)

Wu a Lei (2019) poukazují na možné nedostatky. Jedním z nich je problém spojený s náhodným parkováním. Vzhledem k nedostatku legálních parkovacích míst a chybějícím předpisům byla kola parkována kdekoliv. V mnoha městech to vedlo k problémům. Druhý problém se týká škodlivých sabotáží. Díky poškozování jízdních kol byly prostředky posílány opravu několikrát za den, což vede ke zvýšení potřebných investic do oprav. Posledním problémem, kterým se autoři zabývali, je nadměrné množství kol. Tento problém způsobuje další nadměrné investice.

Nextbike je jedním z projevů bike-sharingu na území České republiky. Firmu založili dva muži, z nichž jednoho oslovila první myšlenka tohoto konceptu díky zkušenosti německého odběratele. První otevření proběhlo v roce 2019 v Prostějově. V následujícím roce se Nextbike rozšířil do 14 měst. Svým využitím ušetřil přes 1301 tun CO<sub>2</sub>. V roce 2022 službu Nextbike využívá přes 25 měst a více než 300 000 uživatelů. Tuto službu lze zprostředkovat pomocí aplikace do pár vteřin. Výhodou pro většinu uživatelů je dostupnost kol i v okrajových částech města. Této Bikesharing je pro každého. Nalézt se dá ve městech, firmy mohou propagovat svou značku prostřednictvím volných ploch na kole. Služba je vhodná pro studenty jako levnější alternativa dopravního prostředku. (O nás, ©2024b)

## 5.2 Park and Ride (P&R)

System Park and Ride je soubor zařízení rozmístěných v městském prostředí za účelem vytvoření spojovacího bodu k převedení uživatelů soukromých vozidel na udržitelnější způsob dopravy, jako je veřejná doprava. Jinými slovy tento systém je úzce propojen s parametry soukromé a veřejné dopravy. Plánování systému se objevilo již ve 20. letech 20. století. Pro lidi, kteří denně jezdí do centra obchodní oblasti (CBD), je cesta soukromým vozidlem nepohodlná vůči vysokému provozu v městské oblasti. Z toho důvodu systém P&R umožňuje obyvatelům přejít na veřejnou dopravu v centru, kde je mnohem lepší spojení a dostupnost MHD. V každém městě je uplatnění systému jedinečné. V evropských městech je obtížné umístit tento trend kvůli nedostatku dostupného prostoru. Plánování systému P&R je třeba v kombinaci s integrací elektrických vozidel či autonomních vozidel v chytrých městech. Neexistuje žádná striktní pravidla implementace, vše závisí na typu

města a dopravní politiky. Tento typ se ukázal nezbytný v mnoha státech Evropy jako např. Velká Británie, Německo, Nizozemsko a Belgie. P&R by měl být uskutečněn v souladu s dalšími environmentálními politikami. (Ortega et al., 2021)

Několik autorů udává fakt, že tento systém mnohdy není detailně zkoumaný. Naopak Mei et al. (2023) tvrdí, že efektivita mnoha systémů P&R je mnohdy omezena nepohodlným parkováním a nedostatečnými místy na jejich parkovištích, takže mnoho lidí stále dává přednost přímé cestě do centra města. Optimalizace „pohodlí“ systému P&R je jedním klíčových faktorů, jak přilákat nové uživatele. Vzhledem k tomu, že dopravní systémy jsou inteligentnější a rozmanitější s mobilními aplikacemi, může poskytování např. rezervace parkování cestujícím a aktualizace tras na základě dynamického stavu parkoviště ovlivnit chování. Vede to nejen ke snížení emisí, ale prospěje to řidičům, provozovatelům parkovišť a nejvíce životnímu prostředí.

### 5.3 Pop-up bike line (PUBLs)

V důsledku pandemie Covid-19 změny chování v oblasti mobility otevřely příležitost pro zrychlený přechod k udržitelnosti. Mnoho evropských měst instalovalo dočasnou cyklistickou infrastrukturu. Pop-up bike line jsou dle studie autorů vysoce akceptovatelné jízdní pruhy ve společnosti a zvyšují podíl cyklistiky v daných lokalitách, včetně snížení vystavení cyklistů oxidu dusičitému. Jejich implementace napomáhá růstu inovativního myšlení v dopravním plánování. Cyklostezky byly opatřením eliminující onemocnění během trvající pandemie. Vyžadovalo si to prostorové přerozdělení ulice. Toto opatření nejprve zavedlo město Bogota v Kolumbii v roce 2020. Inspiraci si vzala i evropská města. Z nichž více než 100 do července 2020 vytvořila přes 2 000 km nových cyklostezek. Města Paříž a Berlín byly prvními z nich. Pop-up bike line jsou vytvořeny obvykle namalováním čar a piktogramů jízdních kol na ulici. Mohou být doplněny pylony či jinými hmotnými objekty. Nicméně celý koncept byl znám již před vypuknutí pandemie, ale myšlenka trvalé infrastruktury byla koncipována posléze hlavními aktéry jako projekt. Mnoho lidí akceptuje pop-up bike line kvůli větší bezpečnosti pro zranitelné skupiny obyvatel, jako jsou děti a občané v postproduktivním věku. Na druhé straně se objevují lidé, co tyto pruhy kritizují. V některých případech jsou úzké, příliš krátké nebo nebezpečné v blízkosti křižovatek. Vážným problémem je ignorace ze strany řidičů automobilů nebo v určitých situacích jejich agresivní chování, vztek či podrážděnost. (Becker et al., 2022)

Frey et al. (2023) naopak popisují pop-up bike lines jako stezky, které poskytly větší prostor pro chodce a cyklisty jen během pandemie. Cyklisti tyto pruhy dobře nepřijali a na základě politické situace v roce 2020 před místními volbami. Tento systém byl považován za velmi kontroverzní téma. Dospěli k názoru, že tyto pruhy ve Vídni spíše představují ztracenou příležitost pro rozdělení silničního provozu pro aktivní mobilitu. Ve Vídni v roce 2020 představoval podíl cyklistů okolo 9 %, což je oproti jiným městům např. v Německu velmi nízké. Nicméně i přesto se tato myšlenka zcela nezhodila. Budoucí iniciativy by měly vést k více strategickému myšlení a diskusi.

#### 5.4 Bicycle counters

Bicycle counters neboli počítadla jízdních kol umožňují průběžně evidovat jízdní kola projíždějící určitým místem v dopravní síti. Jsou schopné registrovat vysoký podíl jízdních kol. Na základě analýzy tohoto systému lze např. kvantifikovat faktory, které mohou ovlivňovat vývoj cyklistiky. (Holmgren et al., 2017)

Celosvětovým leaderem od roku 1998 v automatizovaném počítání chodců a cyklistů je společnost Eco-Counter, která se specializuje na tuto problematiku, nabízí řadu produktů od senzorů až po softwary pro analýzy dat. Sídlí ve Francii. Tyto technologie využívají nejen lokální chráněná území a parky, ale také další města s rozvinutou dopravní infrastrukturou, jako např. Paříž, Montreal, Londýn, Milán, San Francisco atd. Údaje o počtu cyklistů a chodců jsou základním nástrojem pro zdůvodnění potřebných investic, zachycení sezónních trendů a pro komunikaci se stakeholdery a veřejností. Společnost se je snaží vyrábět tak, aby byla odolná vůči vandalismu a s přizpůsobitelným displejem. (EcoCounter, © 2019)

Buehler a Pucher (2022) zaznamenávají, že např. v Belgii v roce 2019-2020 stoupl počet jízd na kole o 64 %, naopak v Německu o 22 %. Počítadla více detekují počet cyklistů, což udává možná data, která jsou zásadní pro plánování a řízení všech typů cyklistické infrastruktury.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 6 ANALÝZA STRATEGICKÉHO PŘÍSTUPU K CYKLODOPRAVĚ KRAJŮ ČR

I přes osvětu cyklistické dopravy a snahy podporování Evropskou unií regiony pomocí alokování finančních prostředků, existují disparity a mezery v pochopení důležitosti nemotorové dopravy u jednotlivých regionů. Případem jsou kraje České republiky, jejichž analyzování je hlavním předmětem této kapitoly. Každý kraj poukazuje na cyklo dopravu jiným způsobem. U některých je cyklo doprava rozvinutá a v některých případech v menší míře kvůli působení negativních sociálních, ekonomických a ekologických faktorů. Srovnání přístupu krajů jednotlivých oblastí v rozvoji cyklo dopravy může přinést nové inspirace k efektivnějšímu rozvoji cyklo dopravy na území Zlínského kraje.

### 6.1 Cyklistická infrastruktura

#### Hlavní město Praha

Komplexní počet vybudované cyklistické infrastruktury není uveden, nicméně v roce 2022 síť značených cyklotras činila ve své celkové délce okolo 543 km. Z toho délka chráněných a doporučených cyklotras dosahuje 233 km. V Praze se vyskytuje vyhrazených cyklopruhů v délce 69 km. Město v rámci podpory cyklo dopravy vybu dovalo přes 4 324 stojanů na kola. V oblasti propojení dopravy s integrovanou pražskou dopravou jsou zavedeny služby bikesharingu, které v roce 2022 využilo přes 34 tis. lidí, z celkového počtu 81 % ji využívá pravidelně. (Ročenka dopravy 2022, 2023)

V roce 2023 se počet cyklostezek zvýšil a bylo postaveno 4,3 km stezek pro chodce a cyklisty. Síť cyklistické infrastruktury je nedostatečná v okrajových oblastech města. I přes neucelenou a nebezpečnou dopravu, Praha poskytuje uživatelům aplikace vhodné pro cyklistiku, webové stránky s důležitými i zajímavými informacemi. Vybu dované jsou i parkovací místa pro jízdní kola, tzv. Bike and Ride. V Praze je odhadem umístěno 31 stanovišť sčítající cyklisty. (Kolik cyklostezek a cyklopruhů přinesl Praze rok 2023?, 2024)

V roce 2022 bylo poskytnuto 2 600 kol služby bikesharing a nejméně 3 000 koloběžek stejné služby. Ve městě se nachází přes 915 stanic služby. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

#### Středočeský kraj

Středočeský kraj v roce 2020 evidoval 12 dálkových páteřních tras a 19 regionálních páteřních tras. Kraj investuje finanční prostředky do výstavby cyklistické infrastruktury v rámci koridorů dálkových a regionálně významných tras, které spojují Středočeský kraj a

hlavní město Prahu. Krajem prochází dvě trasy Eurovelo 4 a Eurovelo 7. V rámci rozvoje cyklostezek a cyklotras zaujímá Středočeský kraj 2. místo po Praze. Územím prochází i greenways Praha – Vídeň. Území kraje má potenciál k vybudování rozvinuté a komplexní sítě cyklistických tras, ovšem chybí kvalitní a bezpečné propojení s hlavním městem. Ve Středočeském kraji se nachází více než 83 servisů a půjčoven kol. Dle dostupných údajů krajem prochází 20 národních tras. Počet může být zavádějící, jelikož některé cyklotrasy jsou vedeny více způsoby. Počet kilometrů Středočeský kraj uvádí v km<sup>3</sup>. Národní trasy činí přes 377 km<sup>3</sup>. U dvou tras není uveden počet km. Regionálních tras se na území kraje vyskytuje přibližně 24 s celkovou délkou 509,6 km. Místních tras se na území pohybuje přibližně 187. Služba Bike and Ride je vybudována ve městě Český Brod. Pro jednotlivé ORP Středočeského kraje nejsou dostupné informace, na druhou stranu díky analytické části koncepce je doložen obrovský zájem obcí o zavedení doprovodné infrastruktury tohoto typu. (Středočeský kraj, 2017)

Služba bikesharing podporuje cykloopravu celkem v 6 městech, a to: Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav, Kladno, Benešov, Říčany a na Berounsku. Celkem se jedná o 310 e-kol, 353 kol a více než 243 stanic. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

### **Jihočeský kraj**

Jihočeský kraj se sítí cyklistických tras dostává do popředí v rámci České republiky, jelikož se na území kraje nachází přes 10 000 km. Převážně jsou vedeny po silnicích II. a III. třídy. Cyklotrasy převážně pokrývají celé území kraje. Již v roce 2018 dle Programu rozvoje Jihočeského kraje na období 2021-2027 bylo lokalizováno přes 4 362 km cyklotras. Území Jihočeského kraje zaujímá 17 obcí s rozšířenou působností, které zaznamenávají délku značených tras. Největší síť cyklotras je lokalizována ve správním obvodu ORP České Budějovice, ORP Český Krumlov a ORP Písek, který zaujímá postavení v oblasti nejhustší sítě cyklotras. Některé části okrajových obvodů postrádá bezpečné a kvalitní napojení na sousední kraje. Základem pro existenci a vybudování kvalitních cyklotras jsou páteřní trasy, které jsou složeny z 5 cyklistických cest. Jedná se o Vltavskou cestu, Otavskou cestu, Příhraniční, cestu Lužnice a Zlatá zvaná Blanice – Volyňka. Dálkové regionální významné trasy se označují 9 způsoby. Jihočeským krajem prochází dvě trasy Eurovelo, konkrétně Eurovelo 7 a Eurovelo 13. Cyklisté na území kraje mohou navštívit i Greenway Brno – Vídeň. Sdružení obcí a mikroregiony realizují tematické cyklotrasy obdobně jako ve Středočeském kraji. V současnosti s realizací koncepce cyklistiky kraje je evidováno celkem 55 km značených cyklostezek. Obecně lze konstatovat, že 140 km komunikací lze označit

za cyklostezky díky jejich charakteru čili jsou využité bez vedení motorové dopravy. Rozvoj cyklistické infrastruktury je ovlivněn i výskytem lokalit, jež jsou označeny vysokým stupněm ochrany přírody, např. území národního parku, chráněná krajinná oblast Šumava a Blanský les. Obohacení doprovodné infrastruktury se spíše nachází v turistických centrech a v městských centrech tohoto regionu. Hlavní turistické oblasti doprovází i služba cyklobusů, které cyklisté mohou využívat převážně v jižních částech kraje. Systém Cyklotrans je velmi populárním prostředkem, který dopravuje přes 25 % cyklistů po Jihočeském kraji. (Jihočeský kraj, 2020)

Systém sdílených kol, „bikesharing“, v Jihočeském kraji je zaveden pouze ve městě Písku. Obyvatelé města a turisté mají k dispozici 100 kol, 15 e-kol na více než 70 stanic. (Města, kde si s námi zaježdíte, ©2024)

### **Plzeňský kraj**

Plzeňský kraj se může pyšnit sítí cyklotras, které patří v České republice mezi nejdelší a velmi hustou. Mezinárodních cyklotras se na území vyskytuje 4. Cyklotrasa č. 3 prochází územím s počátkem v Praze přes Plzeň Regensburg až do Mnichova. Druhá cyklotrasa č. 37 tzv. Panevropská cyklotrasa vedoucí z Prahy až Paříže. Prochází Plzní. Třetí je cyklotrasa č. 38 a cyklotrasa č. 2141, která se nazývá také jako cyklotrasa přátelství. Je důležitá pro příhraniční turistiku. Mezi nadregionální trasy vedoucí přes území kraje patří Vltavská a Otavská. Komplexní systém doprovodné infrastruktury jako servisy a dobíjecí prvky pro elektrokola. Podrobný popis cyklotras a cyklostezek místní úrovně není znám, ale kolem Plzně a okolí se přibližně vyskytují cyklostezky, které měří více než 458 km. (Plzeňský kraj, 2021a)

Dle geografického informačního systému prochází územím dvě evropské trasy. Jedná se o Eurovelo 4 a Eurovelo 13. K regionálním cyklostezkám patří i Brdská, Tachovská a Vnitřní krajský okruh. Většina místních tras vede kolem území hlavních mezinárodních a regionálních tras. Na celém území převažují cyklotrasy vedoucí po silnicích III. třídy a po místních komunikacích I. až III. třídy. Cyklotrasy vedené blízko nebo po místních komunikacích IV. třídy se spíše vyskytují v okolí statutárního města Plzně. Celkový počet km hlavních páteřních tras činí okolo 1 120 km. (Plzeňský kraj, 2021b)

V Plzeňském kraji se do této doby neprovozuje služba systému sdílených kol. Naopak jen v Plzni díky realizaci projektu Kola pro Plzeň se do ulic města podařilo zavést 25 kol k zapůjčení. (Města, kde si s námi zaježdíte, ©2024)



Propojení veřejné a cyklo dopravy je v případě Plzeňského kraje hlavním problémem. Díky ekonomické situaci se nepředpokládá, že by společnosti aktivně financovaly tento investiční záměr a zohledňovaly potřeby a zájem rozvoje cyklo dopravy. (Plzeňský kraj, 2021a)

### **Karlovarský kraj**

V Karlovarském kraji bylo naměřeno přes 500 km cyklotras I. a II. třídy. Je to počet pouze orientační, jelikož se některé z nich místy protínají. Dohromady na území kraje vyskytuje 11 regionálních i dálkových tras. Územím prochází 5 národních tras. Nicméně celkově bylo uvedeno ve strategickém dokumentu přes 2 100 cyklotras. Podíl cyklotras, které jsou bezpečné, není znám. Evropské trasy Eurovelo 4 a Eurovelo 13 prochází územím kraje. Jsou zde vyznačeny tematické trasy. Je jich přibližně 6. V rámci doprovodné infrastruktury Karlovarský kraj podporuje půjčování kol prostřednictvím Českých drah. Tato služba je zřízena ve městech poblíž železničních stanic v Chebu, v Karlových Varech, v Mariánských Lázních, v Sokolově a ve Františkových Lázních. (Karlovarský kraj, 2022)

Systém sdílených kol je zde také zaveden. Služba Rekola je provozována od roku 2013. Firma Nextbike zatím žádné město v tomto kraji nepodporuje dle nejnovějších dostupných informací. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

### **Ústecký kraj**

Cyklistická infrastruktura je v kraji zaznamenána v cyklogenerelu, který popisuje jednotlivé páteřní trasy. Jednou z hlavních tras je dálková a mezinárodní Labská stezka, která v Ústeckém kraji se rozléhá na 96 km. Jelikož ústí až v Německu, má české značení č. 2. Ve Středočeském kraji se napojuje na Eurovelo 7. Ústecký kraj tuto cyklotrasu podporuje od roku 2013 a dává podněty ke vzniku a propojení s ostatními stezkami podporující cestovní ruch na daném území. Další je Krušnohorská magistrála, která vznikla díky projektu zaměřený na vznik cykloregionu v oblasti propojení cyklotras v příhraničí s Českou republikou a Německem. Celkem měří 250 km. Trasa spojující Ústecký a Liberecký kraj je páteřní trasa Ploučnice. Měří 20 km. Na tomto území jsou převážně trasy brány ve stavu cyklostezek. Cyklostezka Ohře je jednou z nejvýznamnějších cyklotras měřící více než 100 km. Pánevní cyklotrasa tohoto území má historický a poučný charakter. Její význam nese naučná fakta o těžební oblasti v daném koridoru. Cyklistům dává pohled na revitalizované území. Celkový počet km místních cyklostezek není veřejně dostupné. V rámci strategického plánování a koordinace cyklo dopravy Ústeckého kraje bude popsáno v podkapitole strategických dokumentů. (Cyklogenerel, ©2024)

V rámci doprovodné infrastruktury Ústecký kraj podporuje systém sdílených kol ve 2 městech, konkrétně v Klášterci nad Ohří a v Mostě. V Klášterci je dostupných 50 kol a 14 stanic. V Mostě je možné k zapůjčení 100 kol na více než 40 stanic. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

### **Liberecký kraj**

V Libereckém kraji se vyskytuje 5 páteřních cyklotras. Jednou z nich je Greenway Jizera. Dohromady jejich jednotlivé úseky činí 61,2 km. V roce 2020 bylo evidováno přibližně 400 km cyklotras. Existuje zde dobré dostupné napojení cyklotras s veřejnou dopravou. Služba Bike and Ride zde v současné době není zrealizována. Doprovodná infrastruktura není dostatečně vybudována. Aktuálně výstavba doprovodné infrastruktury se nejvíce buduje u hlavních cyklotras, jako např. Greenway Jizera, Zelená cyklomagistrála Ploučnice a Cyklotrasa Odra-Nisa. Tyto cyklotrasy zvyšují počet a zlepšují kvalitu služeb a přináší to mnohé ekonomické výhody. Ovšem tyto služby nejsou rovnoměrně poskytovány v dostatečném množství po celém území kraje, a to ani v případě dálkových cyklotras. Po celém území se rozléhá bohatá síť cyklotras a cyklostezek. Výhodou rozvoje cyklistické infrastruktury je přeshraniční spolupráce. (Liberecký kraj, 2021)

Bikesharing je provozován v Liberci a v Jablonci nad Nisou. V Liberci lze využít 150 kol na více než 50 stanic. V Jablonci nad Nisou služba poskytuje 100 kol na 30 stanicích. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

### **Královehradecký kraj**

Jižní část kraje a západní část mají velký potenciál k využívání jízdních skol za službami a každodenním záležitostem. Severní část kraje nabízí mnoho možností pro vybudování infrastruktury k rekreačním účelům. Na území mezi Jaroměřicemi a Hradcem Králové je vybudována široká síť cyklostezek. Celkový počet cyklostezek v kraji se blíží k 171 km a 3 495 km cyklotras, nejvíce jich je ve správním obvodu ORP Náchod. Krajem prochází 5 dálkových cyklotras, přičemž jejich délka se orientuje kolem 473 km. Singeltracky, traily apod. jsou na území velmi omezené kvůli výskytu chráněných krajín. Od roku 2022 jsou zavedeny sčítače cyklodopravy ve dvou obcích v okrese Trutnov. Kvalitní doprovodná infrastruktura zahrnující cyklověže, stojany na kola atd. je vybudována v 9 městech. Jsou to města např. Jaroměřice, Trutnov a Hradec Králové aj. (Královehradecký kraj, 2023)

Královehradecký kraj disponuje velkým rozšířením bikesharingu oproti ostatním krajům České republiky. Systém sdílených kol je realizován v 7 městech, tedy v Hradci Králové,

v Jičíně a ve Vrchlabí. Zbylá města jsou Trutnov, Hořice, Dvůr Králové nad Labem a Rychnovsko. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

### **Pardubický kraj**

Pardubický kraj pokrývá hustá síť cyklotras s přesahující délkou více než 3 407 km. V současné době díky starší koncepci a neaktualizovanému geografickému informačnímu systému může být tento počet vyšší. Územím prochází jedna cyklotrasa Eurovelo 4 a více než 5 dálkových tras. Na území se nachází více než 46 cyklostezek o délce 116,4 km. Mimo intravilány se jedná o celkový počet 72 cyklostezek o délce 142 km. Nachází se zde 4 místa pro terénní cyklistiku. Cyklostezky Pardubický kraj rozvíjí spolu s in-line bruslením. Doprovodná infrastruktura měla být více rozšířena v roce 2021, včetně odpočívadel, sčítačů a singletracků aj. Cyklisté mohou využít služby cyklobusů. (Pardubický kraj, 2015)

Firma Nextbike poskytuje kola k zapůjčení ve 3 městech. Jedná se o Českou Třebovou (55 kol, více než 20 stanic), Moravskou Třebovou (20 kol, 8 stanic) a o Pardubice (120 kol a více než 60 stanic). (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

### **Kraj Vysočina**

V roce 2021 bylo značeno přes 2 500 km cyklotras. Bezpečné cyklostezky mají délku okolo 140 km. V kraji jsou cyklotrasy často vedeny na silnicích II. a III. třídy. Trasa Eurovelo 4 prochází krajem se svou délkou 75 km. Mezi tematické dálkové trasy patří Labská stezka, Moravská stezka, Cyklostezka Ohře a Cyklostezka Bečva. Významnou trasou je cyklostezka Příbrav – Sázava, jejíž realizace proběhla v roce 2013 na bývalé železniční trati. Kraj také sleduje a vyhodnocuje návštěvnost stezky Jihlava – Třebíč – Raabs. V některých případech služby parkování kol chybí. S tím přichází střední školy, které realizují projekt s cílem umožnit nejen studentům a zaměstnancům zvýšení kvality cyklo dopravy, ale také návštěvníkům školy. Součástí jsou i lavičky, odpadkové koše apod. Bike and Ride je na území kraje převážně zajímavou službou, ale v současné době neexistují příliš vhodné a dostačující podmínky z hlediska velikosti sídelní struktury apod. Tuto situaci řeší cykloboxy, zrekonstruované dopravní terminály. V roce 2021 bylo uvedeno a využíváno přes 20 cyklověží. České dráhy nabízejí možnosti v podobě půjčoven kol např. v Jihlavě, ve Žďáře nad Sázavou a v Třebíči. Kvalitu a úroveň služeb zajišťuje certifikace „Cyklisté vítáni“, u nichž je kraj Vysočina 6. nejlepším krajem v rámci porovnání subjektů, kteří disponují certifikací. (Kraj Vysočina, 2021)

System sdílených kol se objevuje pouze ve 3 městech. V Pelhřimově se nachází k zapůjčení 50 kol na více než 2 stanicích. V Jihlavě je přes 120 kol na více než 55 stanicích a v Třebíči je 90 kol a 10 e-kol přibližně na 35 stanicích. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

### **Jihomoravský kraj**

Jihomoravský kraj více rozděluje cyklodopravu a cykloturistiku ve svém rozvoji než ostatní kraje. Vývoj cyklistiky je velmi příznivý. Jednotlivě zaznamenané cyklostezky a cyklotrasy jsou uváděny dle obcí s rozšířenou působností. Jihomoravský kraj má určené koridory, které by měly odrážet budoucí plánovaný stav cyklotras. V častých případech se ale protínají a nejsou zřejmé. Cyklotrasy vedoucí po silnicích I. třídy je celkem 19. 12 cyklotras jdoucích po silnicích II. třídy, 24 tras po silnicích III. třídy a po silnicích IV. třídy nejvíce, 193. Tento počet odpovídají celkovému souhrnu procházejí přes jednotlivá území obcí s rozšířenou působností. Mnohé z nich procházejí více správními obvody. Častým problémem je nedostatečné značení a chybějící osvětlení u cyklotras, což zvyšuje nebezpečnost infrastruktury. Dalším problémem je nízký počet doprovodné infrastruktury, jako např. malý výskyt ubytovacích služeb. Na území kraje jsou evropské sítě Eurovelo 4, 9 a 13. Mezi předními cyklotrasami patří i Greenway Krakow – Vídeň – Praha, Brno-Vídeň, a Praha – Vídeň. Je třeba zmínit i propojení území se Železnou stezkou, s Moravskou stezkou, s Baťovým kanálem a také s Vinařskými stezkami. Je zde vybudováno 5 singletrailů s celkovou délkou 8 km. Tyto trasy se využívají pro cykloturistiku a trávení volného času. V SO OPR Moravský Krumlov je problémem velké zastoupení obyvatel pracujících v primárním sektoru, tudíž je zde budováno málo cyklostezek, popř. žádné. Za zmínku stojí postavení Znojma, které zcela převládá v počtu tematických cyklotras v oblasti cykloturistiky. (Jihomoravský kraj, 2024)

Bikesharing se nachází ve 3 městech, a to v Brně, v Hodoníně a v Kuřimi. V Brně je 600 kol a více než 205 stanic. V Hodoníně je 80 kol a 30 stanic. V neposlední řadě v Kuřimi je poskytnuto 40 kol a více než 20 stanic. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

### **Olomoucký kraj**

V současné době Olomoucký kraj zaznamenal přes 157 km plánovaných cyklostezek. Celkový počet km cyklotras je v kraji přes 2 600 km. Nejedná se jen o samotné cyklotrasy, nýbrž o cyklopruhy, piktogramové koridory, lesní a polní cesty. Územím prochází evropské trasy Eurovelo 4 a 13. Důležitými stezkami jsou Jantarová a Moravská stezka. Dálkové trasy disponují velkým potenciálem pro rozvoj cyklistiky, nicméně je zde nízký počet obyvatel.

Problémem je nedostatečně vybavená doprovodná infrastruktura, včetně bezpečné. Severní část kraje nemá vybudovanou tak hustou síť jako jiné části. Od roku 2011 jsou provozovány bike parky. Jejich počet se pohybuje okolo 3-5. Ubytovací služby, stravovací služby bylo v kraji evidováno přes 70 zařízení. (Olomoucký kraj, 2017a)

V Olomouci lze využít 200 kol na více než 155 stanic. V Prostějově je možné využívat 120 kol na více než 65 stanicích. V tomto případě oproti jiným městům je rozdíl v době používání služby zdarma. Místo 15 minut je 30 minut zdarma. Posledním městem je Přerov využívající 150 kol na 55 stanicích. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

### **Moravskoslezský kraj**

Moravskoslezským krajem prochází Eurovelo 4. V oblasti statutárního města Ostrava je nachází kvalitní a hustá síť cyklostezek. Územím prochází cyklotrasy, jejíž síť je vedena na silnicích I. třídy. Bylo vystaveno 5 sítí cyklotras. Greenways na úrovni silnic I. třídy se dělí na 3 úseky. Evidovaný celkový počet cyklotras/cyklostezek nebo jejich délky nejsou nikde uvedeny. Severozápad kraje je nejvíce nerozvinutý z hlediska nedostatečně vybudovaných cyklotras. (Moravskoslezský kraj, 2023a)

Oproti neúplným údajům o základní infrastruktuře je systém sdílených kol kvalitní. Služba je provozována v 7 městech, což je nejvíce spolu s Královohradeckým krajem v České republice. V Opavě je 120 kol na více než 55 stanicích, v Hlučíně 45 kol na 11 stanicích, v Ostravě je počet nejvyšší (1 100 kol, 375+ stanic), v Havířově je 200 kol na více než 60 stanicích, v Kopřivnici je 75 kol na 30 stanicích. Město s druhým nejvyšším počtem je Frýdek-Místek s 200 koly na 125 stanicích. Posledním městem je Nový Jičín spolu se 70 koly na 30 stanicích. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

Určitá data o počtu a délkách cyklostezek a cyklotras mohou být odlišné a zavádějící kvůli tomu, že některé kraje započítávají i trasy v intravilánu měst, např. cyklopruhy apod. Naopak některé kraje počítají jen danými značenými cyklotrasami. Proto se na první pohled může zdát, že Praha není na prvním místě.

Výše uvedené informace jsou shrnuty do tabulek níže. Data, která nejsou doplněna, nebyla zveřejněna či nebyla zřetelná a jasně definovaná.

Tabulka 2 Cyklistická infrastruktura v jednotlivých krajích ČR

Kraj	Délka/počet cyklotras	Mezinárodní/Dálkové/ Regionální trasy			Služby/ Servisy	Bikesharing	B+R
PHA	547,3 km	-	-	-	31 sčítacích stanovišť, 4 324 stojanů, bohatá síť servisů	2 600 kol, 3000 koloběžek	-
STČ	-	Národní - 20 tras, Eurovelo 4 a7, Greenway Praha-Vídeň	12	19	83	6 měst (310 e-kol, 353 kol)	Český Brod
JHČ	10 000 km (včetně cyklopruhů aj.)	počet 5, Eurovelo 7, 13, Greenway Brno-Vídeň	9	9	Cyklotrans, cyklobusy	Písek (100 kol, 15 e-kol)	
PLK	458 km, pátevní trasy 1 120 km	počet 4, Eurovelo 4 a 13	-	Plzeňský okruh, Vnitřní krajský okruh	-	"Kola pro Plzeň", (25 kol)	-
KVK	500 km, počet 2 100	národní - 5, Eurovelo 4 a 13	11	6	-	České dráhy, Rekola	-
ULK	-	Eurovelo 7	4	-	-	2 města (150 kol)	-
LBK	400 km	pátevní 5, Greenway Jizera		-	-	2 města (250 kol)	-
HKK	3 495 km cyklotras, 171 km cyklostezek	-	5	-	sčítače, cyklověže, stojany na kola	7 měst	v procesu

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

Tabulka 3 Cyklistická infrastruktura v jednotlivých krajích ČR (pokr.)

Kraj	Délka/ počet cyklotras	Mezinárodní/Dálkové/ Regionální trasy			Služby/ Servisy	Bikesharing	B+R
PAK	3 407 km	Eurovelo 4	5	-	odpočívadla, sčítače, singletracky, cyklobusy	3 města (195 kol)	-
VYS	2 500 km	Eurovelo 4	4	-	Cyklotrans, cyklobusy	3 města (260 kol)	-
JHM	počet 193	Eurovelo 4, 9 a 13	3 stezky Greenway	12	5 singletrailů, nízký počet ubytovacích služeb	3 města (720 kol)	-
OLK	2 600 km	Eurovelo 4 a 13	2	-	bike parky, 70 stravovacích zařízení	3 města (470 kol)	-
MSK	-	Eurovelo 4	Greenway Krakow - Morava - Videň	-	-	7 měst (1810 kol)	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

## 6.2 Organizační struktury

Na rozvoj cyklo dopravy se mimo jiné podílejí i státní instituce (ministerstva aj.), dále zahraniční partneři dle působnosti a vymezení jednotlivých krajů ČR. Institucionální vymezení řízení a koordinace cyklistiky obecně na krajské a lokální úrovni je uvedeno níže.

### Hlavní město Praha

Řešení otázek v rozvoji cyklo dopravy a rekreační turistiky řeší Komise pro cyklistickou dopravu. Spolupracuje s odbory magistrátu města a dalšími městskými investory. Chod tzv. cykloúřadu zajišťuje oddělení se 4 pracovníky, kteří působí na odboru primátora, dopravy apod. Byly vytvořeny pozice jako např. sekretářka, která má v kompetenci tvorbu pasportů cyklostezek a cyklotras. Technický koordinátor spravuje realizování investičních akcí, logistiku a evaluuje stavby včetně nových. Strategický koordinátor dohlíží na naplňování koncepce a generelu dopravy, monitoruje stav cyklistické infrastruktury a celkově dopravy. Přípravuje projekty týkající se doprovodné infrastruktury (půjčovny kol a úschovny). Jeho kompetencí je zajišťování propagace, informační centra. (Praha, 2014)

Jelikož cyklistická doprava je v Praze součástí aktivní městské mobility, je koncepce je pro rozvoj cyklo dopravy v souladu s veřejnou dopravou a omezováním automobilové dopravy na národní úrovni. Na koordinaci se podílí Institut plánování a rozvoje Prahy, regionální organizátor PID, technická správa, dopravní podniky a Středočeský kraj. Dále je to řídicí rada, která má na starost strategické řízení, pracovní skupina a odborníci na tuto problematiku. (Praha, 2017)

Nedílnou součástí organizační a řídicí struktury je přítomnost národního cyklokoordinátora, který spolupracuje se subjekty na krajské úrovni, s krajskými cyklokoordinátory. Hlavní město Praha má svého cyklokoordinátora. Má svého specialistu na rozvoj dopravy, který působí na odboru dopravy. (Hlavní město Praha, © 2024)

Oficiální webové stránky poukazují i na existenci cyklokoordinátora jednotlivých částí města.

Tabulka 4 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Hlavního města Prahy

<b>Institucionální zajištění cyklo dopravy a cyklistiky</b>	
<b>Hlavní město Praha</b>	národní/krajský cyklokoordinátor
	pracovníci 4 odborů, cyklokoordinátoři městských částí
	technický koordinátor, strategický koordinátor
	Institut plánování a rozvoje Prahy
	regionální organizátor PID, technická správa, dopravní podniky, Středočeský kraj

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

### **Středočeský kraj**

Ve Středočeském kraji rozvoj cyklo dopravy má na starost odbor veřejné mobility, pod který spadá oddělení regionální infrastruktury. Jeho působení závisí i na spolupráci se sousedními kraji, s ministerstvy, organizacemi zřízené krajem a vládními organizacemi. Nejvíce spolupracují na tvorbě koncepce a projektů oblasti dopravní infrastruktury. V rámci cyklistické působnosti má oddělení v kompetenci zajištění a plnění strategického dokumentu, přípravy dotací z fondu určeného výhradně pro cyklistickou infrastrukturu, spolupracuje s cyklokoordinátory ostatních krajů a se Středočeskou centrálou cestovního ruchu z hlediska propagace cyklistiky. Vydává evidenci o stávajících projektech infrastruktury a schvaluje stanoviska o projektech a jejich postavení v souladu s koncepcí. (Oddělení regionální infrastruktury, ©2024)



Středočeský kraj zastupují 4 cyklokoordinátoři dle oblastí. První oblast se týká Berounky, Klade a Vltavy, druhý má na starost oblast Posázaví, třetí oblast Pojizeří a čtvrtý cyklokoordinátor se věnuje oblasti Polabí a Kutnohorska. (Organizační struktura, ©2024)

Další subjekty, které se podílejí na rozvoji cyklistiky jsou Klub českých turistů, Česká mountainbiková asociace, Centrum dopravního výzkumu, Labská stezka a Nadace partnerství. (Středočeský kraj, 2017a)

Tabulka 5 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Středočeského kraje

<b>Institucionální zajištění cyklodopravy a cyklistiky</b>	
<b>Středočeský kraj</b>	krajský cyklokoordinátor
	KÚ, odbor veřejné mobility/oddělení regionální infrastruktury
	Sousední kraje, organizace zřízené krajem, vládní organizace
	Středočeská centrála cestovního ruchu
	Klub českých turistů, ČEMBA, Centrum dopravního výzkumu, Labská stezka, Nadace partnerství
	cyklokoordinátoři (oblast Berounka; Klade a Vltavy; Pojizeří; Polabí a Kutnohorsko)
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

### Jihočeský kraj

Jihočeský kraj rozvíjí cyklistickou dopravu na odboru dopravy a silničního hospodářství. Vytváří a koordinuje průběh naplňování důležitých koncepcí, včetně spolupráce s místními a zahraničními partnery. Přípravuje a eviduje podklady investičních projektů. Taktéž dohlíží na zajišťování koordinátora v oblasti BESIP. Vydává generel Jihočeského kraje. Poslední vydaný je Cyklogenerel pro období 2014-2020. Z velkých a důležitých projektů, který odbor realizuje, je Vltavská cyklostezka. (Odbor dopravy a silničního hospodářství, ©2022)

Mezi hlavní organizace podílející se na koordinaci cyklodopravy je Nadace jihočeské cyklostezky. Jedná se o nevládní neziskovou organizaci. Koordinuje rozvoj cyklistiky na území celého kraje. Jejimi zřizovateli kromě Jihočeského kraje také např. Jihočeská centrála cestovního ruchu, organizace ČSAD Jihotrans a.s. a dalších 23 měst v kraji. V rámci své koordinace dohlíží na budování cyklostezek a cyklotras, zavádění standardů posilující bezpečnostní prvky, řídí a koordinuje akce spojené s rozvojem cyklistiky, podporuje opravy a údržby cyklostezek. Dalším subjektem je Krajský úřad Jihočeského kraje, který přichází s navrhovanými opatřeními a vydává strategické a koncepční dokumenty. Posledním důležitým aktérem je Jihočeská centrála cestovního ruchu (JCCR). Organizace je subjektem zajišťující podporu cyklistiky z hlediska její propagace a marketingu a také cestovního ruchu

obecně. Propaguje trendy cyklistiky, jako využívání elektrokol a další infrastruktury. (Jihočeský kraj, 2020)

Zde roli krajského cyklokoordinátora zastupuje Nadace Jihočeské cyklostezky. (Jihočeský kraj. ©2024)

Tabulka 6 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Jihočeského kraje

Institucionální zajištění cyklo dopravy a cyklistiky	
Jihočeský kraj	krajský cyklokoordinátor (Nadace Jihočeské cyklostezky)
	KÚ, odbor dopravy a silničního hospodářství
	Nadace Jihočeské stezky
	Jihočeská centrála cestovního ruchu, ČSAD Jihotrans
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

### Plzeňský kraj

V Plzeňském kraji byl zřízen krajský cyklokoordinátor, který figuruje jako článek mezi národní úrovní rozvoje cyklistiky a krajskou úrovní, včetně postavení a plnění souladu strategických dokumentů. Spolupracuje s veřejností a dalšími aktéry a monitoruje naplňování stanovených opatření. Krajský cyklokoordinátor spadá pod oblast dopravy a silničního hospodářství. Jedná se o oddělení financování veřejné dopravy a silničního hospodářství. V Plzeňském kraji kromě celostátních organizací jako je Klub českých turistů, ČEMBA, Centrum dopravního výzkumu, Asociace měst pro cyklisty napomáhá rozvoji i města, svazky obcí a mikroregiony a MAS. Podporou je i místní destinační management, jehož zástupci jsou Mikroregion Šumava západ a Plzeň. Kromě certifikovaných organizací jsou zde i dvě společnosti jako Český les a Sušicko. (Plzeňský kraj, 2021a)

Tabulka 7 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Plzeňského kraje

Institucionální zajištění cyklo dopravy a cyklistiky	
Plzeňský kraj	krajský cyklokoordinátor
	KÚ, odbor dopravy a silničního hospodářství/oddělení financování veřejné správy a silničního hospodářství
	Klub českých turistů, ČEMBA, Centrum dopravního výzkumu, Asociace měst pro cyklisty
	Destinační organizace (Mikroregion Šumava západ, Plzeň)
	Český les, Sušicko
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

## Karlovarský kraj

Oblast cyklistické dopravy je v Karlovarském kraji koordinována krajským cyklokoordinátorem. Pozice spadá pod odbor regionálního rozvoje, konkrétně do oddělení strategického plánování a regionálního rozvoje. V současné době chybí jednotný systém řízení a koordinace cyklodopravy a rekreační cyklistiky. Horizontálním i vertikálním směrem. Proto probíhá změna celého systému. Do strategického plánování, řízení a koordinace spadají odborné organizace jako Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, Povodí Ohře, BESIP atd. Z hlediska Krajského úřadu vedle cyklokoordinátora a odboru regionálního rozvoje stojí Radní pro regionální rozvoj. Dále plánování podporují místní akční skupiny, svazky obcí a mikroregiony. Organizační zajištění se týká i 7 obcí s rozšířenou působností. Jednou z organizací, která se stará o propagaci cestovního ruchu a cyklistiky je destinační agentura Živý kraj. (Karlovarský kraj, 2022)

Organizace Cyklistika Karlovarského kraje, která slučuje fyzické a právnické osoby zájímající se o cyklodopravu a cykloturistiku, je spolek kraje a je členem Českého svazu cyklistiky. (O nás, Cyklistika Karlovarského kraje)

Tabulka 8 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Karlovarského kraje

Institucionální zajištění cyklodopravy a cyklistiky	
Karlovarský kraj	krajský cyklokoordinátor
	KÚ, odbor regionálního rozvoje/oddělení strategického plánování a regionálního rozvoje
	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje
	Povodí Ohře, BESIP
	Destinační agentura Živý kraj
	Cyklistika Karlovarského kraje
	Radní pro regionální rozvoj
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

## Ústecký kraj

Pozici krajského cyklokoordinátora vykonává vedoucí odboru regionálního rozvoje. Oblast cyklodopravy rozvíjí generel cyklotras UK, který bývá pravidelně aktualizován. (Ústecký kraj, © 2024)

Spolu s řízením a koordinací krajského úřadu napomáhají rozvoji cyklistiky destinační organizace a další subjekty, jako místní akční skupiny a města. Mezi destinační organizace v Ústeckém kraji patří České Švýcarsko, Krušnohoří, České středohoří. Tato organizace má především na starost správu cyklostezek, provoz cyklobusů atd. Čtvrtou destinační

organizací je Dolní Poohří, která propaguje a vydává informační materiály jako cyklomapy. Z hlediska podpory cyklo dopravy a pořádání charitativních akcí je třeba vznést neziskovou organizaci Cesta za snem, z.s., která pořádá např. cyklistické maratony atd. (Destinační agentury dostanou od Ústeckého kraje další dva miliony, 2019)

Tabulka 9 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Ústeckého kraje

<b>Institucionální zajištění cyklo dopravy a cyklistiky</b>	
<b>Ústecký kraj</b>	krajský cyklokoordinátor
	KÚ, odbor regionálního rozvoje
	Destinační organizace (České Švýcarsko, Krušnohoří, České středohoří, Dolní Poohří)
	Cesta za snem, z.s.
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů oficiálních stránek Ústeckého kraje

### **Liberecký kraj**

Roli koordinace a řízení oblasti cyklo dopravy řeší krajský cyklokoordinátor, který dohlíží na dílčí aktivity rozvojového dokumentu. Aktualizuje geografický informační systém cyklostezek a cyklotras, připravuje podklady pro dotační tituly na projekty. Spolupracuje s partnery a dalšími subjekty. Zajišťuje a dohlíží na výběrová řízení dodavatelských sítí na výstavbu nové cyklistické infrastruktury atd. Pro rozvoj cyklistiky byla zřízena pracovní skupina, která je tvořena zástupci jednotlivých odborů kooperujících s dopravou. Skupinu tvoří 7 zástupců. Podstatnou roli organizace tvoří dva resorty. Resort cestovního ruchu a resort dopravy. (Liberecký kraj, 2021). Kraj spolupracuje s CzechTourism, Klubem českých turistů, ČEMBOU, Nadací Partnerství. Dále s mikroregiony a se sdružením obcí mající vliv na rozvoj mají i agentury cestovního ruchu a organizace chráněných oblastí. (Liberecký kraj, 2014). Mezi neziskové nevládní organizace se řadí Soukromý klub cyklistů v Blatcích, Sportovní cyklistický klub NAJBERK Bike team, Cyklistický klub Kolo-park, z.s. apod. (Soupis NNO, 2022)

Tabulka 10 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Libereckého kraje

<b>Institucionální zajištění cyklo dopravy a cyklistiky</b>	
<b>Liberecký kraj</b>	krajský cyklokoordinátor, pracovní skupina
	KÚ, odbor regionálního rozvoje
	CzechTourism, Klub českých turistů, ČEMBA, Nadace Partnerství
	Soukromý klub cyklistů v Blatcích, Sportovní cyklistický klub NAJBERK Bike team, Cyklistický klub Kolo-park, z.s.
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

### Královehradecký kraj

Oblast cyklistiky a cyklodopravy má v kompetenci krajský cyklokoordinátor, nicméně na Krajském úřadě Královehradeckého kraje působí dva cyklokoordinátoři. Jejich pozice jsou na odboru regionálního rozvoje, grantů a dotací, konkrétně na oddělení regionálního rozvoje. Rozvoj mají na druhou stranu spravovat města a obce. Představení agendy pro komunikaci uceluje Královehradecká krajská centrála cestovního ruchu, p. o. (Královehradecký kraj, 2023)

Součástí institucionálního zajištění je 7 území, v nichž se nacházejí destinační organizace. Dále spolupracuje kraj s obcemi s rozšířenou působností, celkem jich je 15. Dalšími subjekty působící a ovlivňující chod a rozvoj cyklodopravy a cyklistiky obecně jsou neziskové organizace, CzechTourism a státní orgány zabývající se ochranou přírody a památkové péče. (Královehradecký kraj, 2022)

Tabulka 11 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Královehradeckého kraje

<b>Institucionální zajištění cyklodopravy a cyklistiky</b>	
<b>Královehradecký kraj</b>	dva krajsí cyklokoordinátoři
	KÚ, odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací/oddělení regionálního rozvoje
	Královehradecká krajská centrála cestovního ruchu, p. o.
	Destinační organizace (7 oblastí)
	Neziskové organizace, CzechTourism, vládní orgány památkové péče a ochrany přírody a krajiny
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

### Pardubický kraj

Cyklokoordinátor Pardubického kraje působí v rámci odboru kultury, sportu a cestovního ruchu, konkrétně na oddělení sportu a cestovního ruchu. Součástí organizačního zajištění cyklodopravy je i Asociace měst pro cyklisty, spolu s 15 obcemi s rozšířenou působností. Kromě základního institucionálního zajištění krajského úřadu zde spadají zájmové a profesní sdružení, Nadace Partnerství – tedy Cyklisté vítáni. Hlavní a zásadní destinační společností působící na území kraje je společnost Východní Čechy podporující aktivity v souladu s CzechTourism. Spolu s nimi kooperují Správa chráněných oblastí, mikroregiony, Národní památkový ústav, Klub českých turistů. (Pardubický kraj, 2016)

Tabulka 12 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Pardubického kraje

<b>Institucionální zajištění cyklo dopravy a cyklistiky</b>	
<b>Pardubický kraj</b>	krajský cyklokoordinátor
	KÚ, odbor kultury, sportu a cestovního ruchu/oddělení sportu a cestovního ruchu
	Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, zájmové a profesní organizace
	Východní Čechy, Czech Tourism, Správa chráněných oblastí, Národní památkový ústav, Klub českých turistů
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### **Kraj Vysočina**

Pozici krajského cyklokoordinátora vykonává referent v oblasti organizace a koordinace cykloturistiky a cyklo dopravy. Spolupracuje s dalšími odbory krajského úřadu, celkem se 4 odbory. Důležitým aktérem spojený s cyklistikou a cestovního ruchu je Vysočina Tourism. Jedná se o příspěvkovou organizaci a kraj je jejím zřizovatelem. V období 2014-2020 byla jednou z aktivit strategie také vytvoření pracovní skupiny pro oblast cyklo dopravy, nicméně její existence je problematická a není přesně definované, zda byla posléze zřízena. Na bezpečnost dohlíží složky BESIP. Společně cyklokoordinátor sdružení zástupce měst nebo jejich cyklokoordinátory, a to především u 15 obcí s rozšířenou působností. (Kraj Vysočina, 2021)

Tabulka 13 Institucionální zajištění cyklistické dopravy kraje Vysočina

<b>Institucionální zajištění cyklo dopravy a cyklistiky</b>	
<b>Kraj Vysočina</b>	krajský cyklokoordinátor (referent pro oblast organizace a koordinace cyklo dopravy)
	KÚ, spolupráce se 4 odbory
	Vysočina Tourism
	BESIP
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### **Jihomoravský kraj**

Jihomoravský kraj má zřízenou pozici pro krajského cyklokoordinátora na odboru regionálního rozvoje. Na Magistrátu města Brna je městský cyklokoordinátor, který spolupracuje se státními institucemi a městskými částmi Brna na plánování a koordinaci cyklistické dopravy. Na druhou stranu organizace této dopravy není sjednocena a jednotná. Mezi zainteresované strany patří jednotlivé obce s rozšířenou působností, kterých je

celkem 21. Zakládají i dobrovolné svazky obcí. Většina ORP mají svého místního cyklokoordinátora. (Jihomoravský kraj, 2024)

Mezi nejvýznamnější organizace působící v oblasti cyklistické dopravy patří Klub českých turistů, ČEMBA, Nadace Partnerství, Cykloklub Kučera, Centrála cestovního ruchu Jižní Moravy. Především na místní úrovni koordinace se o rozvoj stará 18 místních akčních skupin. Do oblasti výstavby cyklistické infrastruktury se zapojují i subjekty z oblasti dopravy atd. (Jihomoravský kraj, 2016)

Tabulka 14 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Jihomoravského kraje

<b>Institucionální zajištění cyklo dopravy a cyklistiky</b>	
<b>Jihomoravský kraj</b>	krajský cyklokoordinátor
	KÚ, odbor regionálního rozvoje
	Klub českých turistů, ČEMBA, Nadace Partnerství
	Cykloklub Kučera, Centrála cestovního ruchu Jižní Moravy
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

### **Olomoucký kraj**

Na tvorbu a naplňování strategického dokumentu a akčního plánu dohlíží krajský cyklokoordinátor. V tomto případě nespadá přímo do organizační struktury krajského úřadu. Jedná se o pozici, která je začleněna do podniku Atelis, která zpracovává projektové dokumentace a spolupracuje s odborníky a krajinářskými architekty, včetně tedy Krajské úřadu Jihomoravského kraje. Není zde zřízena pracovní skupina pro tuto oblast. Na lokální úrovni zajišťují rozvoj městští nebo regionální cyklokoordinátoři. V současné době tyto pozice jsou zřízeny v 6 městech (Olomouc, Šumperk, Uničov, Litovel, Šternberk a Přerov). Další strany jsou stejné potažmo jako v ostatních krajích. Jsou to obce/města, mikroregiony a organizace jako KČT apod. (Olomoucký kraj, 2017a)

Tabulka 15 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Olomouckého kraje

<b>Institucionální zajištění cyklo dopravy a cyklistiky</b>	
<b>Olomoucký kraj</b>	krajský cyklokoordinátor (společnost Atelis)
	KÚ, odbor regionálního rozvoje
	Klub českých turistů aj.
	Městští/regionální cyklokoordinátoři (6 měst)
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### Moravskoslezský kraj

Moravskoslezský kraj má ve své působnosti dva krajské cyklokoordinátory. Pozice spadají pod destinační společnost s názvem Moravian - Silesian Tourism, s. r. o. Cyklokoordinátoři ve městech se vyskytují pouze v některých, chybí provázaný systém. Rozvoj cyklodopravy na místní úrovni spravuje 22 obcí s rozšířenou působností. Dalšími partnery ve strategickém plánování cyklodopravy jsou Povodí Moravy, Povodí Ondry, Městský ateliér prostorového plánování a architektury. (Moravskoslezský kraj, 2023a)

Tabulka 16 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Moravskoslezského kraje

Institucionální zajištění cyklodopravy a cyklistiky	
<b>Moravskoslezský kraj</b>	dva krajské cyklokoordinátory
	KÚ Jihomoravského kraje
	Moravian-Silesian Tourism, s.r.o.
	Povodí Moravy, Povodí Ondry, Městský ateliér prostorového plánování a architektury
	mikroregiony, svazky obcí, MAS, města/obce

Zdroj: vlastní zpracování dle strategického dokumentu

### 6.3 Strategické dokumenty

V podkapitole jsou představeny strategické dokumenty, které zastřešují cíle a opatření jednotlivých krajů k výraznému rozvoji cyklistické dopravy. Některé kraje mají zpracované nové koncepce, nicméně některé kraje mají starší verzi, kterou aktualizují či v současné době projednávají tvorbu nového dokumentu.

#### Hlavní město Praha – Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky do roku 2020

Dokument byl zpracován v roce 2010 a následná aktualizace proběhla v roce 2014, která byla schválena Radou hlavního města Prahy. Koncepce není poměrně obsáhlá. Je rozsáhlá na 18 stranách. V době tvorby koncepce se i přes spolupráci orgánů MHMP, investorů a institucí nebyly vytyčeny kompetence a řídicí složky spolu s odpovědností za rozvoj cyklistické dopravy. Koncepce stanovuje tři hlavní cíle. První se týká zvýšení počtu cyklistů v Praze na 5-7 % celkové kapacity v letních měsících a v zimních měsících až na 3 %. Druhý hlavní cíl se zaměřuje na zařazení cyklistické dopravy mezi ostatní druhy dopravy a zařadit ji jako výhodný a pozitivní druh na stejnou úroveň. Vznést ji do urbanistických projektů, plánů a studií. Třetí cíl se týká vytvoření a zavedení zákonů, norem a vyhlášek, které zajistí cyklistům bezpečnost. Podpůrných cílů je mnohem více. První z nich se týká označení



dálkových a mezinárodních cyklotras a prodlužovat je. Dále zavést další trasy do celkové sítě městských tras. Třetí cílem je výstavby bezpečných cyklostezek a společných komunikací pro chodce a každým rokem vybudovat min. 10 km. Přicházet s opatřeními podporující cyklistickou dopravu v hlavních dopravních místech. Dalším cílem je určení orgánu či zavedení městského úřadu jako kompetentní a odpovědnou složku pro řídicí činnost. Rozšířit a spojit cyklo dopravu v souladu s veřejnou dopravou. Zavést systém sdílených kol. Zvýšit a přinést nové možnosti pro úschovu kol a zlepšit stav doprovodné infrastruktury. Většina cílů byla do roku 2020 implementována. Po podrobnějším prozkoumání aktualizace nepřinesla tolik nových iniciativ a nápadů, které by v Praze mohly být realizovány. (Praha, 2014)

Nově se připravuje navazující dokument s názvem Strategie rozvoje bezmotorové dopravy. Navazuje na Konceptci cyklistiky a byl schválen v roce 2020. Jedná se o střednědobý dokument. Mimo jiné jeho charakter se nebude opírat jen o cyklo dopravu, ale i o pěší dopravu. Zahrnuje 3 strategické cíle, a to zlepšení zdraví obyvatel, v oblasti životního prostředí snižování uhlíkových stop a zvýšení potenciálu a efektivity dopravy. Vyhodnocení zajišťují 4 indikátory, dle nich se vše bude následně monitorovat. Naneštěstí celý dokument není zveřejněn. Jeho finální podoba měla být do srpna 2022, ale termín nebyl dodržen. (Strategie bezmotorové dopravy, 2024)

V souladu s koncepcí byl vytvořen dokument Strategie aktivní mobility v Praze. Byla schválena v roce 2022 a stanovuje cíle, díky nimž bude Praha v roce 2030 zdravé a rozvíjející se město. Obsahuje okolo 40 stran. Strategie má sloužit k naplnění udržitelného rozvoje a zvelebit tak atraktivně ulice a veřejná prostranství. Jsou zde představeny strategické cíle a 15 specifických cílů. První strategický cíl udává, že podíl veřejné dopravy a aktivní mobility by měl přesahovat 81 %. Další se opírá o výrazné zvýšení chodců a pěší dopravy na dělbě přepravy k míře přes 27 %. Poslední strategický cíl se opírá o stejný význam jako předešlý cíl s rozdílem ohledně cyklistické dopravy a její zvýšení na 3,5 %. Specifické cíle se převážně týkají zvýšení podílu mobility do škol, do zaměstnání; výstavba a zkvalitnění infrastruktury, včetně doprovodné (bikesharing, B+R aj.); snížení nehodovosti a posílení bezpečnostních prvků; sestavení dotačních titulů pro podporu rozvoje mobility. Patří zde i tvorba koncepčního dokumentu a je třeba brát zřetel na požadavky v přípravné fázi. Cíle by měly být dle koncepce implementovány do roku 2030. Dokument je obsáhlejší než samotná koncepce cyklistiky. Popisuje výchozí stav situace v Praze a stanovuje potřebné

cíle. Dokument přichází s 9 způsoby, jak naplňovat jednotlivé cíle. Každý způsob má svá typová opatření. (Praha, 2022)

Tabulka 17 Strategický dokument hlavního města Prahy

<b>Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky do roku 2020</b>				
<b>Rok přijetí</b>	<b>Oblast/Pilíř</b>	<b>Strategické cíle</b>	<b>Implementace</b>	
2010 aktualizace 2014	-	Zvýšení počtu cyklistů v Praze na 5-7 % v letních měsících a v zimních měsících na 3 %	do roku 2020	
		Zařazení cyklo dopravy jako pozitivní a vhodný druh dopravy mezi ostatní druhy dopravy na stejnou úroveň	do roku 2020	
		Vytvoření zákonů, norem a vyhlášek pro lepší bezpečnost cyklistů	do roku 2020	
		<b>Podpůrné cíle</b>		
		Značení a prodlužování dálkových cyklotras	do roku 2020	
		Zavést další trasy do celkové městské sítě	do roku 2020	
		Výstavba bezpečných cyklostezek a společných komunikací	do roku 2020	
		Přicházet s opatřeními podporující cyklo dopravy	do roku 2020	
		Určení organu jako kompetentní a odpovědnou složku pro řídicí činnost	do roku 2020	
		Rozšíření cyklo dopravy spojení s veřejnou dopravou	do roku 2020	
		Zavést systém sdílených kol	do roku 2020	
Nové možnosti doprovodné infrastruktury	do roku 2020			

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### **Středočeský kraj – Koncepce rozvoje cyklistiky na období 2024-2030**

Středočeský kraj má svou koncepci rozvoje cyklistiky na období 2017-2023. Dokument je poměrně obsáhlý, návrhová a implementační část činí 1/3 koncepce. Jednotlivé části jsou rozdělené, netvoří ucelený dokument. Analytická část je detailněji popsána a dobře strukturována. Návrhová část obsahuje 3 prioritní oblasti. První prioritou je, aby cyklo doprava byla brána jako důležitá součást dopravního systému celkově. Její význam je popsán 3 cíli. Druhá prioritní oblast se opírá o cykloturistiku a terénní cyklistu. Třetí prioritní oblastí je koordinace a organizační zajištění pro cyklistiku (Středočeský kraj, 2017b)

Dokument byl aktualizován a Středočeský kraj zpracoval novou koncepci na období 2024-2030. Uvádí evaluaci plnění cílů prioritních oblastí koncepce z předešlého období. Tato koncepce ponechává stejný charakter prioritních oblastí, které jsou nově zároveň

strategickými cíli. Pro jejich optimální naplnění je zavedeno 11 opatření strukturována do 5 oblastí. První prioritou je výstavba sítě páteřních cyklotras na území kraje. Opatření A.1. se týká vypracování studií na lepší zmapování páteřních tras na území kraje. Opatření A.2. má za úkol připravovat projekty, které výrazně ovlivní rozvoj regionálních a nadregionálních tras. Opatření A.3. se opírá o realizaci projektů rozvíjející páteřní cyklotrasy. Druhá priorita se zabývá rozvojem místních cyklotras a cyklostezek, jejich sítě. Opatření B.1. má zjistit, zda cyklistická infrastruktura má vhodný potenciál být zařazena do dopravním stavebních sítí, jako např. železnice apod. Opatření B.2. pojednává o tom samém, ale určuje její zařazení do silnic II. a III. tříd. Opatření B.III. se týká zařazení infrastruktury do staveb v oblasti nadregionálních silnic a železnic na území nejen kraje. Opatření B.4. se vyznačuje přípravou a implementací aktivit podporující rozvoj cestovního ruchu. Třetí priorita se týká začlenění cyklodopravy do dopravní obslužnosti. Opatření C.1. nese stejný význam jako charakter této priority spolu se začleněním do Pražské integrované dopravy. Opatření C.2. vyzdvihuje důležitost propojení cyklistické infrastruktury s ostatními druhy dopravy. Čtvrtá priorita vyznačuje charakter cestovního ruchu a jeho rozmach rozvojem cyklistické infrastruktury. Opatření D.1. vytvoření produktů, které používají síť cyklotras. Opatření D.2. se týká prezentace produktů z opatření předešlého. Poslední prioritou je řízení a koordinace. Opatření E.1 popisuje efektivní tvorbu systému obsahující data o infrastruktuře. Opatření E.2. se opírá o nutnosti zavedení a uskutečňování vzdělávacích seminářů a osvěty v rámci zvýšení zájmu této oblasti. (Středočeský kraj, 2024)

Tabulka 18 Strategický dokument Středočeského kraje

Koncepte rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024-2030					
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Strategické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2024	Cyklodoprava jako důležitá součást celkového dopravního systému	Výstavba sítě páteřních cyklotras na území kraje	3 opatření	5	-
		Rozvoj místních cyklotras a cyklostezek	4 opatření	8	-
		Začlenění cyklodopravy do dopravní obslužnosti	2 opatření	2	-
	Cykloturistika a terénní cyklistika	Charakter cestovního ruchu, rozmach a rozvoj cyklistické Infrastruktury	2 opatření	7	-
	Koordinace a organizační zajištění	Řízení a koordinace	2 opatření	5	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

**Jihočeský kraj – Koncepce rozvoje cyklistiky a cyklodopravy pro období 2021-2027**

Koncepce rozvoje cyklistiky a cyklodopravy pro období 2021-2027 zpracoval Jihočeský kraj v březnu 2020. Kraj má koncepci rozsáhlou a sjednocenou analytickou část a návrhovou část. Obsáhlost může dokazovat 136 zpracovaných stran. Kraj definoval 3 hlavní prioritní oblasti, které jsou dále rozvíjeny pomocí 8 opatření. První priorita se týká rozvoje cyklistické infrastruktury páteřních cyklotras a její využití. Do této oblasti spadají 3 opatření. Druhá priorita se opírá o rozvoj regionálních cyklotras a cyklostezek a jejich význam. Prioritu rozvíjí 3 opatření. Třetí priorita se věnuje problematice koordinace a řízení cyklistiky na území kraje. Jednotlivé prioritní oblasti jsou dost obsáhlé a opatření jsou detailně popisovány. Většina opatření má uvedené 3-6 podporovaných aktivit. Aktivity přesně vystihují, kdo nese za daný projekt odpovědnost, vzájemné spolupráce a možnosti financování. Vizuální stránka a obsah konkrétních opatření a aktivit je shodná s opatřením Středočeského kraje. (Jihočeský kraj, 2020)

Tabulka 19 Strategický dokument Jihočeského kraje

Koncepce rozvoje cyklistiky a cyklodopravy pro období 2021-2027					
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Strategické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2020	Rozvoj cyklistické infrastruktury páteřních cyklotras a její využití	-	3 opatření	11	-
	Rozvoj regionálních cyklotras a cyklostezek a jejich význam	-	3 opatření	12	-
	Koordinace a řízení cyklistiky na území kraje	-	3 opatření	4	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

**Plzeňský kraj – Koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji**

Plzeňský kraj měl zpracovanou koncepci zaměřenou na oblast cyklistiky již v roce 2012., který byl zaměřen na období 2013-2015. Nicméně v roce 2020 prošla koncepce aktualizací a v roce 2021 byla Zastupitelstvem Plzeňského kraje schválena. Celý název je „Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji“. Dokument je popsán na 60 stranách, z toho poměrně nejvíce činí obecná část popisující základní pojmy, cíl koncepce, národní a evropské strategické dokumenty apod. Následuje analytická část a posléze návrhová část. Svou vizi kraj podporuje prostřednictvím 4 pilířů, do nichž jsou

členěna opatření. První pilíř se týká cyklistické infrastruktury a spadá do ní 7 opatření. Druhý pilíř se zabývá dostupností a propojení cyklistické dopravy a veřejné dopravy. Pilíř má stanovených 5 opatření. Třetím pilířem je koordinace subjektů cyklo dopravy, který rozvádí 6 opatření. Poslední pilíř se zabývá revitalizací a údržbou cyklistické infrastruktury a jejího značení. Zde jsou uvedena 3 opatření. Oproti Jihočeskému a Středočeskému kraji má Plzeňský kraj strohý popis jednotlivých opatření. Chybí nositelé projektu, implementace a zdroje financování. (Plzeňský kraj, 2021a)

Tabulka 20 Strategický dokument Plzeňského kraje

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Plzeňském kraji					
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Strategické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2012 aktualizace 2021	Cyklistická infrastruktura	-	7 opatření	-	-
	Dostupnost a propojení cyklistické dopravy a veřejné dopravy	-	5 opatření	-	-
	Koordinace subjektů cyklo dopravy	-	6 opatření	-	-
	Revitalizace a údržba cyklistické infrastruktury a jejího značení	-	3 opatření	-	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### Karlovarský kraj – Cyklostrategie Karlovarského kraje pro období 2023-2030

Rozvojový dokument byl zpracován v prosinci 2022. Všechny části, včetně implementační části jsou sjednoceny v jednom dokumentu. Analytická část je zde obohacena výstupy z oblasti bezpečnosti a činnostech BESIP a aktuálními trendy v cyklistice. Byla zde zahrnuta i revize a kontrola plnění předešlé cyklostrategie z období 2016-2022. Návrhová část definuje priority, díky nimž je definovaná vize pro rok 2030. Karlovarský kraj stanovuje 3 prioritní oblasti. První prioritou podporuje bezpečnost komunikací pro cyklisty, která by měla být posílena dle 4 nastavených cílů. Druhá priorita se zabývá zavedení bezpečné cyklistické sítě. Oblast je podporována 2 cíli. Poslední oblast se týká organizačního zajištění a koordinace cyklistiky, kterou specifikují 2 cíle. (Karlovarský kraj, 2022)

Tabulka 21 Strategický dokument Karlovarského kraje

Cyklostrategie Karlovarského kraje pro období 2023-2030					
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Strategické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2022	Podpora bezpečnosti komunikací pro cyklisty	Dokončení problémových úseků - cyklostezka Ohře	2 opatření	-	-
		Výstavba cyklostezek a zvýšení bezpečnosti účastníků komunikací	3 opatření	-	-
		Koncepční řešení cyklo dopravy a tvorba nových podmínek	2 opatření	-	-
		Cyklo doprava v IDS	2 opatření	-	-
	Zavedení bezpečné cyklistické sítě	Zavedení monitorovacího systému cyklotras	3 opatření	-	-
		Tvorba a údržba značení a vybudování doprovodné infrastruktury	2 opatření	-	-
	Organizační zajištění a koordinace cyklistiky	Koordinace aktivit	2 opatření	-	-
		Zvyšování průřezovosti cyklistické dopravy	2 opatření	-	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### Ústecký kraj – Generel cyklotras Ústeckého kraje

Ústecký kraj jako jediný nemá zpracovaný koncepční dokument, má stanovený a aktualizovaný „Generel cyklotras Ústeckého kraje“. Je složen ze 2 částí. První je aktualizace současné sítě cyklotras na území kraje k roku 2023 a druhá část se týká aktualizace základních sítě cyklotras na území kraje v souladu s doplněním „pasportizace“ určitých tras. Dostupnost cyklogenerelu je na webových stránkách kraje, kde jsou jednotlivě cyklotrasy zaznamenány. Nejdůležitější je aktualizace dat cyklostezky Ohře, která je rozdělena na 7 úseků, a to: úsek Brňany-Košnice; Hradec-Lužný; Hradec-Strupem; Košnice-Březno; Košnice Žatec; Litoměřice – Brňany a úsek Stroupeč-Lužný. Dále zmiňuje Severní magistrálu, úsek Černá Kamenice-Dolní Falknov a Hřensko – Dolní Falknov. Součástí cyklogenerelu je cyklostezka Ploučnice, MODO a Pánevní cyklotrasa (úsek Hostomice-Ústí nad Labem). Celý „dokument“ je postaven na mapových zobrazení. (Cyklogenerel, ©2024)

### Liberecký kraj – Strategie rozvoje cyklo dopravy v Libereckém kraji pro období 2021+

Ve svém dokumentu má kraj důkladně popsanou analytickou část. Kromě uvedených trendů se kraj zaměřil i na výzkum stávajícího stavu cyklistické infrastruktury v oblasti ekonomických podmínek a jejího financování. Oproti jiným krajským rozvojovým dokumentům je uveden vztah synergie s dalšími strategickými dokumenty. Je vypracována

i detailní SWOT analýza. Co se týče návrhové části, největší část poměrně podrobně popisuje strategické cíle, specifické cíle a následná opatření. Koncepce staví na 3 strategické cíle. První cíl se opírá o bezpečnou síť páteřních cyklotras a jejich úseků cyklopropojení. Vymezuje dva specifické cíle, z nichž každý má 2 opatření. Druhým strategickým cílem je zařazení cyklo dopravy do dopravního systému. Rozšiřuje jej 2 specifické cíle. Posledním strategickým cílem je oblast doprovodné infrastruktury a značení tras. Znovu se cíl vymezuje na 2 specifické cíle a celkem na 4 opatření. Jednotlivé cíle a opatření jsou dostatečně popsány. (Liberecký kraj, 2021)

Tabulka 22 Strategický dokument Libereckého kraje

Strategie rozvoje cyklo dopravy v Libereckém kraji pro období 2021+						
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Strategické cíle	Specifické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2021	-	Bezpečná síť páteřních cyklotras a úseků cyklopropojení	Projektová příprava	2 opatření	-	-
			Realizace strategické sítě	2 opatření	-	-
		Zařazení cyklo dopravy do dopravního systému	Bezpečný pohyb účastníků	3 opatření	-	-
			Propojenost cyklo dopravy	2 opatření	-	-
		Doprovodná infrastruktura a značení tras	Značení cyklotras a jejich udržování	2 opatření	-	-
			Výstavba doprovodné infrastruktury	2 opatření	-	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### Královehradecký kraj – Strategie Královehradeckého kraje v oblasti cyklistické dopravy do roku 2035

Strategický dokument byl zpracován v dubnu 2023, což ho činí jako jeden z nejnovějších rozvojových koncepcí všech krajů. Je vypracován celkem na 107 stran. Obsah jednotlivých částí je zpracován velmi detailně a obsahuje spoustu výstupních dat pro návrhovou část. Koncepce se vyznačuje i zpětnou vazbou od široké veřejnosti. Návrhová část byla oproti ostatním dokumentům veřejně projednávána a diskutována. Rozvoj cyklo dopravy je postaven na 3 strategických cílech. První cíl se týká vybudování jednotné sítě cyklistických tras a infrastruktury v kraji. Je členěn na 5 specifických cílů. Druhý strategický cíl je stanovení předpokladů pro integrování cyklistické a veřejné dopravy dle svých stanovených 3 specifických cílů. Třetí strategický cíl pojednává o managementu a propagaci cyklo dopravy.

Pod tento cíl jsou stanoveny další 3 specifické cíle. Jako jeden z mála dokumentů zahrnuje indikátory pod každý specifický cíl. Konkrétní opatření či podporované aktivity nejsou uvedeny. (Královehradecký kraj, 2023)

Tabulka 23 Strategický dokument Královehradeckého kraje

Strategie Královehradeckého kraje v oblasti cyklistické dopravy do roku 2035						
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Strategické cíle	Specifické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2023	-	Vybudování jednotné sítě cyklistických tras a infrastruktury v kraji	Vybudování jednotné sítě infrastruktury I. a II. kategorie	-	-	-
			Zvyšovat počet občanů k přístupu cyklistické infrastruktury na území kraje	-	-	-
			Zavedení opatření pro bezpečnost cyklistů	-	-	-
			Budovat zázemí pro doprovodnou infrastrukturu	-	-	-
			Zajištění provozu infrastruktury po celý rok	-	-	-
		Stanovení předpokladů pro integrování cyklistické a veřejné dopravy	Výstavba zázemí pro doprovodnou infrastrukturu	-	-	-
			Rozvoj bikesharingu a mikromobility na IRD kraje	-	-	-
			Provoz autobusových a dalších linek přizpůsobené k přepravě kol	-	-	-
		Management a propagace cyklodopravy	Funkční vymezení	-	-	-
			Propagace cyklodopravy a cykloturistiky	-	-	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### Pardubický kraj – Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji

Kraj svou koncepci zpracoval již v roce 2014 až do 2015. Koncepce byla aktualizována v roce 2019, nicméně tento dokument není zveřejněn. Časový interval dokumentu je na 5 let, ovšem s jeho výhledovým přesahem. Dokument je zpracován z hlediska analytické



části. Po grafické stránce je koncepce mírně nepřehledná. Pardubický kraj vzal pojetí návrhových opatření velmi široce. Všechny dané návrhy jsou strukturovány do 4 oblastí. Některé z nich jsou více obecně popsány. Na druhou stranu souhrn všech návrhů je představen na více než polovině stran celé koncepce. Strategické cíle jsou uváděny spolu s prioritami, není to separované. Celkem je jich 6. První strategický cíl se týká dobudování dálkových cyklotras a jejich infrastrukturu ve spolupráci s ostatními subjekty. Rozvíjejí ho 4 opatření. Druhý cíl se týká budování cyklostezek, cyklotras směřující k sportovnímu a rekreačnímu charakteru. Jsou zavedena 2 opatření. Třetím cílem je výstavba bike resortů, z kterých min. 1 bude patřit mezi nejatraktivnější v celé republice. Má 2 opatření. Čtvrtý cíl se týká dobudování cyklotras z hlediska okolních regionů a Polska, včetně jejich efektivnímu stavu a údržbě. Pátý cíl pojednává o opatření kvalitního marketingu a služeb se svými 4 opatřeními. Šestý cíl uvádí zavedení efektivního systému financování v dlouhodobém časovém horizontu. Má jen 1 opatření. (Pardubický kraj, 2015)

Tabulka 24 Strategický dokument Pardubického kraje

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji					
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Strategické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2014 aktualizace 2019	-	Dobudování dálkových cyklotras a jejich infrastruktury ve spolupráci s ostatními subjekty	4 opatření	-	-
		Budování cyklostezek a cyklotras směřující ke sportovnímu a rekreačnímu charakteru	2 opatření	-	-
		Výstavba bike resortů	2 opatření	-	-
		Dobudování cyklotras z hlediska okolních regionů a Polska	2 opatření	-	-
		Opatření kvalitního marketingu a služeb	4 opatření	-	-
		Zavedení efektivního systému financování v dlouhodobém časovém horizontu	1 opatření	-	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### Kraj Vysočina – Koncepce podpory rozvoje cyklistiky na území kraje Vysočina na období 2022-2025

Koncepce byla schválena Zastupitelstvem kraje v září 2022. Dokument je vypracován na 78 stranách. Kromě evaluace opatření z koncepce předešlého období 2015-2021 se v koncepci značně popisuje analytická část, včetně trendů, socioekonomických výhod a monitorování bezpečnosti. Oproti ostatním dokumentům má koncepce zpracované možnosti financování v současném programovém období. Rozvoj cyklistiky a naplňování dané vize kraj strukturoval své cíle do 3 priorit. První priorita považuje cykloturistiku jako významné a aktivní využití volného času i cestovního ruchu. Priorita je členěna na 4 specifické cíle spolu s následujícími 14 opatřeními. Druhá priorita považuje cyklodopravu za důležitou součást dopravy a mobility. Rozvíjí ji 5 specifických cílů a 14 opatření. Třetí priorita se věnuje financování cyklodopravy a její koordinaci. Je členěna na 4 specifické cíle 12 opatření. (Kraj Vysočina, 2021)

Tabulka 25 Strategický dokument kraje Vysočina

Koncepce podpory rozvoje cyklistiky na území kraje Vysočina na období 2022-2025					
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Specifické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2022	Cykloturistika jako významné a aktivní využití volného času a cestovního ruchu	Rozvoj cyklistické infrastruktury	5 opatření	-	-
		Rozvoj doprovodné infrastruktury	3 opatření	-	-
		Infrastruktura pro rozvoj terénní cyklistiky	2 opatření	-	-
		Marketing	4 opatření	-	-
	Cyklodoprava jako důležitá součást dopravy a mobility	Základní infrastruktura	3 opatření	-	-
		Doprovodná infrastruktura pro aktivní mobilitu	2 opatření	-	-
		Čistá a aktivní mobilita	4 opatření	-	-
		Bezpečnost	4 opatření	-	-
		Osvěta	1 opatření	-	-
	Financování cyklodopravy a její koordinace	Koordinace aktivit	4 opatření	-	-
		Financování cyklodopravy	2 opatření	-	-
		Poradenství a informace pro stakeholdery	4 opatření	-	-
		Monitoring	2 opatření	-	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### Jihomoravský kraj – Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje pro roky 2024-2030

Kraj svůj rozvojový dokument rozčlenil separovaně na několik částí. Je značně odlišný od jiných dokumentů z hlediska své grafické stránky. Analytickou část popsal detailněji a z pohledu dat, které strukturoval dle svých ORP, přináší kvalitní výstupy pro základ návrhové části. Jeho časová působnost je na období 2024-2030. Návrhová část vymezuje 4 prioritní oblasti. Jednotlivá opatření jsou velmi propracována do každého detailu, včetně vize, vymezení rolí, časového harmonogramu, typových projektů/aktivit a hodnotících ukazatelů. (Jihomoravský kraj, 2024)

Tabulka 26 Strategický dokument Jihomoravského kraje

Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030					
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Strat. cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2024	Ucelená organizace	-	Organizace	7 aktivit	-
		-	Plánování sítě	15 aktivit	-
		-	Financování	4 aktivity	-
	Infrastruktura	-	Vybudování a údržba	10 aktivit	-
		-	Značení	7 aktivit	-
		-	Mobiliář a asistence	9 aktivit	-
		-	Kola a parkování	12 aktivit	-
	Nabídka a komunikace	-	Cykloturistika	22 aktivit	-
		-	Řízení rozvoje cyklodopravy	20 aktivit	-
		-	Kola a jejich přeprava	8 aktivit	-
	Společnost a inovace	-	Bezpečnost	9 aktivit	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### Olomoucký kraj – Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji

Koncepce byla zpracována již v roce 2017. Byla aktualizována v roce 2023. Svě části má koncepcí zpracované odděleně. Analytická část obsahuje spoustu konkrétních dat a není v určitých částech psána obecně, jak tomu bylo v některých dokumentech ostatních krajů,

např. Plzeňský kraj. Pro rozvoj cyklodopravy a dosažení stanovené vize byly představeny 3 prioritní oblasti. První priorita se zaměřuje na cyklodopravu jako součást dopravy. Je postavena na 3 specifických cílech a 7 opatření. Druhá priorita se týká cykloturistiky a jejího významu v cestovním ruchu. Se svými 3 specifickými cíli ke svému rozvoji má uvedená 11 opatření. Poslední prioritou je koordinace cyklistiky a organizační zajištění. Má 2 specifické cíle a 5 opatření. (Olomoucký kraj, 2017b)

Tabulka 27 Strategický dokument Olomouckého kraje

Koncepte rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji					
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Specifické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2023	Cyklodoprava jako důležitá součást dopravy	Zvyšování bezpečnosti cyklistů	2 opatření	-	-
		Koncepční řešení	3 opatření	-	-
		Zavedení cyklodopravy do IDS	2 opatření	-	-
	Cykloturistika a její význam v cestovním ruchu	Marketingová prezentace	4 opatření	-	-
		Vybudování dálkových cyklotras	3 opatření	-	-
		Rekreační cyklistika a zvyšování kvality	4 opatření	-	-
	Koordinace cyklistiky a organizační zajištění	Koordinace aktivit cyklodopravy	2 opatření	-	-
		Poradenství	3 opatření	-	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

### Moravskoslezský kraj – Koncepte rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji Cyklovize 2030+

Koncepte byla schválena v červnu 2023. Dokument není sjednocen. Analytická část pokrývá 30 stran a návrhová část 20 stran. Jednotlivé cíle jsou zařazeny do 4 prioritních oblastí. První priorita oproti jiným koncepcím popisuje základny dat a vytvořením projektové skupiny. Tvoří ji 3 cíle, které dále určují 3 opatření a 12 aktivit. Druhá prioritní oblast se snaží cyklodopravu zařadit do systému dopravy pomocí daných 3 cílů, jež jejich plnění závisí na 6 opatření a 12 aktivitám. Třetí prioritní oblast věnuje pozornost cykloturistice a cyklistice v terénu. Rozvoj závisí na 3 cílech, v nichž je začleněno

11 opatření a 31 aktivit. Poslední priorita se zaměřuje na organizaci a koordinaci v souladu se svými 2 cíli. Je definováno 9 opatření a 20 aktivit. (Moravskoslezský kraj, 2023b)

Tabulka 28 Strategický dokument Moravskoslezského kraje

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji Cyklovize 2030+					
Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Specifické cíle	Opatření	Aktivity	Realizace
2023	Základna dat	Získání dat pro rozvoj sítě cyklistické infrastruktury	1 opatření	4 aktivity	-
		Tvorba digitální evidence sítě cyklotras a cyklostezek	1 opatření	5 aktivit	-
		Sestavení odborné pracovní skupiny	1 opatření	3 aktivity	-
	Cyklodoprava se zařazuje do dopravních systémů	Zvyšování bezpečnosti	1 opatření	3 aktivity	-
		Koncepční řešení	3 opatření	7 aktivity	-
		Zavedení cyklodopravy do IDS	2 opatření	2 aktivity	-
	Cykloturistika a rekreační cyklistika součástí cestovního ruchu	Vytvoření produktů významné pro rekreační cyklistiku	4 opatření	14 aktivit	-
		Výstavba dálkových cyklotras páteřních	3 opatření	6 aktivit	-
		Výstavba doprovodné infrastruktury posilující kvalitu rekreační cyklistiky	4 opatření	11 aktivit	-
	Organizační zajištění a koordinace	Koordinace	6 opatření	17 aktivit	-
		Zvýšení povědomosti a informovanosti o rekreační cyklistice a cyklodopravě	3 opatření	3 aktivity	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategického dokumentu

#### 6.4 Financování rozvoje cyklodopravy na území jednotlivých krajů

V programovém období 2014-2020 byly realizovány projekty na výstavbu cyklostezek a cyklotras, na které byly alokovány prostředky prostřednictvím evropských fondů, národních a krajských rozpočtů. Finanční prostředky byly v celkové výši 3,3 miliardy Kč. V současném období jsou předpokládány finanční prostředky ve výši 3,6 miliardy Kč. Z toho

600 mil. Kč je suma alokována z Národního plánu obnovy a zbytek je vyhrazeno na návrh IROP. V období 2014-2020 bylo z Evropských fondů České republiky přiděleno 1 447 mil. Kč, ze státního rozpočtu v letech 2014-2019 846 mil. Kč a z krajských rozpočtů v letech 2015-2019 přes 1 059 mil. Kč. (Česká republika: V plánu je 3,6 mld. z evropských fondů na cyklodopravu, 2021)

### **Hlavní město Praha**

Jednotlivé městské části vyhláší své dotační programy. Např. Městská část Praha 10 vyhlásí Dotační program na tento rok 2024, v němž předpokládané investice se pohybují okolo 33,4 mil. Kč a jsou začleněny do 4 kategorií, a to sport, sociální a také zdravotní oblast, kultura a životní prostředí. (Aktuality z městské části, 2023)

V období 2014-2020 Státní fond dopravní infrastruktury nezaznamenal schválené a podpořené projekty. Projekty pro rok 2023 a 2024 nejsou na území hlavního města zatím plánovány. Vše to vyplývá z evidovaných dokumentů na webových stránkách. (Cyklistické stezky, ©2024)

Na budování cyklistické infrastruktury Praha čerpá ze svého stanoveného rozpočtu, nebo ji spolufinancuje SFDI. Na výstavbu větší infrastruktury nadregionálního charakteru si může zažádat o dotaci z evropských fondů na budování Transevropských sítí. Na měkké projekty se čerpají dotace z EU fondů. (Financování, 2015)

### **Středočeský kraj**

Státní fond dopravní infrastruktury poskytl finanční prostředky v období 2014-2020 ve výši 134 mil. Kč. Pro plánované projekty realizované na území kraje na rok 2023-2024 vyčlenil přes 48 mil. Kč. (Cyklistické stezky, ©2024)

V totožném programovém období byly podpořeny projekty z Integrovaného regionálního operačního programu v celkové výši alokace přes 335 mil. Kč. (Projekty, ©2024)

### **Jihočeský kraj**

Příspěvky z evropských fondů přes IROP činily skoro 160 mil. Kč v programovém období 2014-2020. (Projekty, ©2024)

V období 2014-2019 SFDI podpořil Jihočeský kraj žadatele se svými projekty s celkovou alokací více než 71 mil. Kč. V letech 2023-2024 fond připravuje prostředky pro kraj ve výši cca 55 mil. Kč. (Cyklistické stezky, ©2024)

**Plzeňský kraj**

SFDI podpořil v období 2014-2019 projekty s celkovou alokací 33,5 mil. Kč. V současné době bude podporovat fond projekty se svými prostředky ve výši 25 mil. Kč. (Cyklistické stezky, ©2024)

V období 2014-2020 evropské fondy prostřednictvím IROP poskytly přes 90 mil. Kč na výstavbu cyklistické infrastruktury. (Projekty, ©2024)

**Karlovarský kraj**

Prostřednictvím SFDI v období 2014-2019 bylo Karlovarskému kraji a jeho městům poskytnuto přes 10,9 mil. Kč. Podpořené projekty v roce 2023-2024 budou násobně vyšší, a to v hodnotě 25,5 mil. Kč. (Cyklistické stezky, ©2024)

Karlovarský kraj byl v rámci IROP jeden z mála krajů, jehož alokace nebyla velká a žadatelů o dotaci také nebylo mnoho. Celková výše alokace činila přes 77 mil. Kč. (Projekty, ©2024)

**Ústecký kraj**

V Ústeckém kraji byly podpořeny projekty ve výši 49,5 mil. Kč. Projekty v roce 2023-2024, které mají být z fondu financovány, mají celkovou výši 62,4 mil. Kč. Podpora a zájem o výstavbu cyklistické infrastruktury je mnohonásobně vyšší, jelikož souhrn finančních prostředků poskytnuté na rok 2023 a 2024 je větší než podpora za období 2014-2019 dohromady. (Cyklistické stezky, ©2024)

IROP financoval v programovém období 2014-2020 pouze 3 projekty v celkovém souhrnu 59,5 mil. Kč. Jedná se o nejmenší alokaci celkem ze všech krajů ČR. (Projekty, ©2024)

**Liberecký kraj**

Liberecký kraj měl v období 2014-2019 zažádané o finanční podporu méně projektů než ostatní kraje a měl i nejmenší alokaci, a to ve výši 30,3 mil. Kč. Přes 32 mil. Kč se vloží na projekty realizované v roce 2023 a 2024. (Cyklistické stezky, ©2024)

Finanční prostředky z IROP alokované Libereckému kraji v programovém období 2014-2020 bylo mnohem více než ze SFDI, a to více než 55 mil. Kč. (Projekty, ©2024)

**Královehradecký kraj**

SFDI poskytl Královehradeckému kraji v letech 2014-2019 více než 97 mil. Kč. Žadostí podpořených bylo mnoho, více než např. v Ústeckém a Libereckém kraji. Naopak projekty

podpořené v roce 2023 a 2024 mají nejmenší alokaci ze všech krajů. Činí přes 2 mil. Kč. (Cyklistické stezky, ©2024)

Projekty či aktivity financované prostřednictvím IROP byly v celkové výši přes 18 mil. Kč. (Projekty, ©2024)

### **Pardubický kraj**

Finanční prostředky poskytnuté ze SFDI činily přes 97 mil. Kč, tedy obdobně jako u Královehradeckého kraje. Počet schválených žádostí o podporu byl také přibližně stejný počet. Přes 45,5 mil. Kč se vloží do projektů podpořených v roce 2023 a 2024, což značí ohromný skok v této alokaci. (Cyklistické stezky, ©2024)

Podobnou částku Pardubický kraj čerpal i z IROP v období 2014-2020. Jednalo se o více než 45 mil. Kč. (Projekty, ©2024)

### **Kraj Vysočina**

V rámci žádostí o podporu byl v letech 2014-2019 jedním z nejčastějších žadatelů kraj Vysočina. Celková podpora na projekty realizované na území kraje činila přes 122 mil. Kč. Na druhou stranu v roce 2023 a 2024 mají projekty spolu s Královehradeckým krajem nejmenší alokaci. A to ve výši 5,8 mil. Kč. (Cyklistické stezky, ©2024)

Projekty finančně podpořené z IROP činily v celkovém souhrnu přes 102 mil. Kč. (Projekty, ©2024)

### **Jihomoravský kraj**

Města a obce z Jihomoravského kraje byly nejčastější žadatelé o podporu prostřednictvím SFDI. Projektů bylo podpořeno mnoho. Ze všech krajů ČR (mimo Zlínský kraj) měl největší alokaci z národního fondu, a to v celkovém souhrnu přes 211 mil. Kč a 56 mil. Kč. se má vložit do projektů realizované v roce 2023 a 2024. (Cyklistické stezky, ©2024)

IROP podpořil projekty na území kraje v programovém období 2014-2020 v celkové výši 226 mil. Kč. (Projekty, ©2024)

### **Olomoucký kraj**

Olomouckému kraji v období 2014-2020 bylo z evropských fondů alokováno přes 182 mil. Kč. (Projekty, ©2024)



Spolu s Jihomoravským krajem měly nejčastěji podané a schválené projekty. V období 2014-2019 kraji bylo poskytnuto přes 164 mil. Kč. V roce 2023 a 2024 bylo žadatelům podáno skoro 20 mil. Kč. (Cyklistické stezky, ©2024)

### Moravskoslezský kraj

Moravskoslezskému kraji bylo z SFDI na rozvoj cyklistické infrastruktury alokováno přes 75 mil. Kč. Jako jediný kraj nemá v roce 2023 a 2024 projekt, který by byl z fondu financován. (Cyklistické stezky, ©2024)

Tabulka 29 Financování cyklistické dopravy krajů ČR

Kraj	SFDI (v Kč)	IROP (v Kč)	KR (v mil. Kč)	Možnosti dalšího financování
PHA	0	0	315,5	Dotační programy městských částí
STČ	62 388 775	335 473 869	46,1	Program obnovy venkova, Program Lesů ČR, Středočeský fond cyklistické infrastruktury
JHČ	126 891 219	159 379 127	10	Grantový program Jihočeského kraje, Granty Nadace Partnerství, grantový program Nadace Jihočeské stezky
PLK	58 819 290	904 220 056	109	Dotační program Podpora výstavby cyklostezek
KVK	36 519 277	77 340 251	17	Interreg ČR-Bavorsko, ČR-Sasko, program Podpora Rozvoje cyklistické infrastruktury
ULK	111 969 804	59 500 000	118	Program obnovy venkova, Podpora rozvoje infrastruktury cestovního ruchu, Obnova území - Infrastruktura (OPST), ITI Ústecko-chomutovské aglomerace
LBK	62 461 177	55 272 614	35	Program rozvoje cyklistické dopravy, Dotační fond LK, Interreg ČR-Sasko, ČR-Polsko
HKK	99 683 811	18 847 536	62	Interreg ČR-Polsko, Mezinárodní visehradský fond, Program pro rozvoj cyklokomunikací, program Podpora budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu
PAK	142 602 152	45 284 214	30	Interreg ČR-Polsko, Podpora přípravy cyklostezek a cyklotras, Podpora městské mobility Bikessharing
VYS	128 103 651	102 270 170	26	Fond Vysočiny, Interreg Rakousko-ČR, Národní program podpory cest. Ruchu
JHM	267 760 458	226 000 882	181	Interreg ČR-Slovensko, ČR Rakousko, Program rozvoje cyklistiky, Program udržování čistoty cyklistických komunikací
OLK	184 333 702	182 408 968	75	Dotační program na podporu cyklistiky
MSK	75 943 408	218 102 588	18 (2019)	Program Podpora rozvoje cykloturistiky MSK, Interreg ČR-Slovensko

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů SFDI, IROP a strategických dokumentů

## 6.5 Bezpečnost

Bezpečnost je jednou z hlavních aspektů kvalitní a efektivní cyklo dopravy. Proto je důležité, aby jednotlivé vyšší územně samosprávné celky dbaly na realizaci opatření zajišťující bezpečný soulad s ostatními druhy dopravy. Data v tabulkách a grafech v příloze I. jsou aktuální ke dni 29. 2. 2024.

Detailnější přehled poskytují grafická znázornění uvedené v příloze I.

### Hlavní město Praha

Zavedená opatření v oblasti cyklistické infrastruktury, která je přímo vystavena možnostem a potřebám města, snižují rizika nehodovosti, a naopak zvyšují potenciál využití cyklo dopravy. Praha se na zaměřila zkoumání např. jízdních pruhů, cykloobousměrek a piktogramů. Údajně je 7krát až 12krát je bezpečnější infrastruktury z hlediska samostatných cyklostezek a společných pruhů či pruhů pro ostatní druhy dopravy než komunikace, na nichž doprovodná infrastruktura zcela schází. Cyklointergrace a celkové systematické pojetí dopravního značení výrazně ovlivňuje nehodovost. Aplikace znázorňující dopravní značení, které byly vytvořeny již v roce 2016. Tato opatření nesnižovala nehodovost. (Cykloopatření mají smysl, potvrzuje výzkum, 2023)

Cyklisté jsou 4. nejpočetnější skupinou, která je poškozena v oblasti dopravních nehod. Jedná se o 10 %. V období 2021 až 2024 bylo způsobeno přes 892 nehod, z toho okolo 64 % cyklistů bylo pouze lehce zraněno. Nejvyšší počet nehod byl v roce 2022, ovšem s nízkou závažností. Rok 2024 je v současné době velmi pozitivní, jelikož závažnost se rovná 0. Uvedená data také znázorňují grafy v příloze I.

Tabulka 30 Nehodovost cyklistů v hlavním městě Praze v letech 2021-2024

Hlavní město Praha				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	271	317	290	14
<b>lehké zranění</b>	176	186	201	8
<b>těžké zranění</b>	9	25	12	1
<b>usmrcení</b>	2	1	2	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Lipence, Malešice	-
<b>Míra závažnosti</b>	7,4	3,2	6,9	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	187(11 %)	212 (10 %)	215 (9,8 %)	9 (3,4 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

### Středočeský kraj

Ve Středočeském kraji se silně poukazuje na silnice III. třídy, které byly dříve kvůli své nízké frekvenci bezpečné. Navzdory tomu dnes výrazně využívanou motorovou dopravou, nejsou bezpečné. Velká část komunikací se neudrží a neopravuje. Proto ve svých opatření se přiklánějí k podpoře zvýšení dostupnosti a zlepšení stavu hospodářských a účelových komunikací. (Středočeský kraj, 2017a)

Ve Středočeském kraji jsou cyklisté a chodci významně ohroženou kategorií. Celkem je 19,8 %. Cyklisty nejvíce ohrožují nehody na silnicích II. a III třídy a na místních komunikacích. Tento problém trápí Středočeský kraj již řadu let. Středočeský kraj je jedním z krajů, kde i přes doposud nízký počet nehod spojených s cyklisty jako poškozenou osobou, má evidovanou vysokou závažnost nehod. Je nejvyšší z analyzovaných let, také viz. příloha I.

Tabulka 31 Nehodovost cyklistů ve Středočeském kraji v letech 2021-2024

Středočeský kraj				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	418	438	493	34
<b>lehké zranění</b>	286	316	365	29
<b>těžké zranění</b>	30	36	33	1
<b>usmrcení</b>	6	6	8	1
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Kladno, Kolín aj.	-
<b>Míra závažnosti</b>	14,4	13,7	16,2	29,4
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	322 (10,9 %)	358 (10,3 %)	406 (11,3 %)	31 (8,7 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

### Jihočeský kraj

Jihočeský kraj oblast bezpečnosti vyzdvihuje ve Strategii bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje 2014-2020. Díky grantové politice se kraj zaměřuje ve svých opatřeních na výchovu dětí a mládeže v oblasti dopravy. Proto je na území zřízeno přes 28 dopravních hřišť. Zvyšování bezpečnosti je obtížné definovat, jelikož strategický dokument přímo nevystihuje dané lokality a úseky dopravních komunikací. Mezi nejběžnější příčiny dopravních nehod cykloturistů jsou faktory, kdy řidič nepřizpůsobí svou jízdu a rychlost vůči okolnímu prostředí a charakteru stezky. Faktor, který dále ovlivňuje nehody je nedodržování bezpečnostních pokynů a prvků – helmy. (Jihočeský kraj, 2020)

V Jihočeském kraji je 14,9 % cyklistů a podstatnou skupinou, která je ohrožena na místních komunikacích a silnicích II. a III. třídy. Vyznačují to grafy uvedené v příloze I.

Počet nehod v posledních letech stoupal, ale jejich závažnost se poměrně dostává do větších extrémních rozdílů. Rok 2022 nezaznamenal velkou závažnost, tudíž by se mělo jednat o lehká až střední zranění, nikoli smrtící.

Tabulka 32 Nehodovost cyklistů v Jihočeském kraji v letech 2021-2024

<b>Jihočeský kraj</b>				
	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Počet nehod</b>	330	341	344	17
<b>lehké zranění</b>	273	279	371	14
<b>těžké zranění</b>	29	38	31	1
<b>usmrcení</b>	8	3	6	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Tábor, České Budějovice	-
<b>Míra závažnosti</b>	24,2	8,8	17,4	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	310 (15,3 %)	319 (15,9 %)	308 (14,6 %)	15 (6,2 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

### Plzeňský kraj

V tomto případě společně chodci a cyklisté dost převažují nad ostatní kategorie poškozených osob. Výjimku tvoří řidiči automobilů, viz. grafy v příloze I.

Plzeňský kraj problematiku bezpečnosti řešení ve svých pilířích a strategických cílech. V rámci výstavby cyklistické infrastruktury se zabývá kraj projekty v oblasti bezpečnosti z hlediska výstavby úschoven kol, stojanů na zabezpečení kol, cyklogaráží a dalších parkovacích domů. Na území kraje jsou dost problematické silnice II. třídy. Velmi zanedbávanými tématy jsou komunikace na souběžích, anebo jejich mimoúrovňové křížení. (Plzeňský kraj, 2021a)

V analyzovaných letech se počet nehod přibližně shoduje. Ve většině případů se závažnost shoduje ve své extrémní výchylce v roce 2022.

Tabulka 33 Nehodovost cyklistů v Plzeňském kraji v letech 2021-2024

Plzeňský kraj				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	251	232	254	9
lehké zranění	227	198	223	7
těžké zranění	7	10	14	1
usmrcení	1	4	2	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	okolí města Stod	-
<b>Míra závažnosti</b>	4	17,2	7,9	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	235 (15,2 %)	212 (13,2 %)	239 (13,2 %)	8 (3,7 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

### Karlovarský kraj

V Karlovarském kraji je osvěta bezpečnosti velmi pestrá. Organizace Svět záchranářů je souhrnem budov spočívajících v edukaci dětí a seniorů prostřednictvím simulací a technickým vybavením. Jedná se o aktivity v rámci BESIP. Dálkové a regionální cyklotrasy byly zkoumány a bylo zjištěno, že bezpečných částí je pouze 33 %. Opakem cyklotras, které zvyšují intenzitu motorové dopravy je Cyklostezka Ohře. (Karlovarský kraj, 2022)

Pro lepší povědomí o nehodovosti v Karlovarském kraji slouží i grafy v příloze I. Počet nehodovosti není tak vysoký, jak u předešlých krajů. Kategorie cyklistů není tak silně zastoupena, což může dokazovat výraznou snahu v zavádění opatření orientující se na vyšší bezpečnost.

Níže uvedená tabulka poukazuje na nízký počet nehod. Důležitý je pohled na závažnost nehod, jelikož v analyzovaných letech nebyl usmrcen žádný obyvatel.

Tabulka 34 Nehodovost cyklistů v Karlovarském kraji v letech 2021-2024

Karlovarský kraj				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	58	91	90	4
lehké zranění	43	78	75	1
těžké zranění	4	6	3	2
usmrcení	0	0	0	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	-	-
<b>Míra závažnosti</b>	0	0	0	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	47 (7,2 %)	84 (11,3 %)	78 (10,5 %)	3 (3,3 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

## Ústecký kraj

Ústecký kraj má velice nespojitou cyklistickou infrastrukturu a není zde dost jednotný systém koordinace a řízení všech subjektů. (Dokončení ankety: CO brání rozvoji cyklistiky v krajích ?, 2010)

Obecně největším problémem, který brání v rozvoji cyklodopravy, je nízký počet bezpečných cyklostezek zaměřené jen na cyklisty.

Ústecký kraj je příkladem je počet poškozených osob jako jsou chodci převyšují cyklisty. Nejvíce nehod je silnicích III. třídy a na místních komunikacích. V grafech v příloze I lze vidět i enormní skoky v závažnosti nehod v letech 2022 a 2023.

Tabulka 35 Nehodovost cyklistů v Ústeckém kraji v letech 2021-2024

Ústecký kraj				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	219	248	30	23
<b>lehké zranění</b>	145	175	202	15
<b>těžké zranění</b>	17	12	26	1
<b>usmrcení</b>	0	2	3	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Kryry	-
<b>Míra závažnosti</b>	0	8,1	10	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	162 (9,1 %)	189 (10,1 %)	231 (11 %)	16 (6,7 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

## Liberecký kraj

Liberecký kraj má řadu nebezpečných míst vedených poblíž dálkových cyklotras. Nebezpečné jsou úseky, kde není zrealizováno žádné opatření a není zde vybudována žádná cyklostezka, která by pomáhala dojíždět do zaměstnání, do škol a za službami. (Liberecký kraj, 2021)

V období 2021-2024 v Libereckém kraji byli cyklisté 2. nejpočetnější skupinou, poškozených osob u dopravních nehod. Je to přes 18 %.

Liberecký kraj má přijatelné míry závažnosti, tedy její hodnoty nejsou vysoké, až na rok 2021. To může stále tento údaj dost ovlivňovat pandemie. Nejvíce nehod spojených s cyklisty bylo zaznamenáno na místních komunikacích (50,7 %) a na silnicích II. a III. třídy (dohromady přes 40 %).

Tabulka 36 Nehodovost cyklistů v Libereckém kraji v letech 2021-2024

Liberecký kraj				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	192	265	264	6
lehké zranění	164	237	229	4
těžké zranění	7	4	19	0
usmrcení	2	0	1	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Jablonec nad Nisou	-
<b>Míra závažnosti</b>	10,4	0	3,8	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	173 (15,9 %)	241 (10,3 %)	249 (19 %)	4 (3,4 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

### Královehradecký kraj

Největší podíl na celkovém počtu nehodovosti má okres Hradec králové (přes 37 %), konkrétně přes 71 % nehod bylo evidováno ve městě Hradec Králové. Nejvíce nehod se děje na silnicích I. třídy a na místních komunikacích v období 2020. (Královehradecký kraj, 2023)

Cyklisté jsou 3. skupinou nejvíce poškozených osob v kraji. Celkem to činí přes 16 %. Z celkových 753 nehod se 308 nehod (47 %) stalo na místních komunikacích a 130 nehod (19,8 %) na silnicích III. třídy.

Počet nehod se v tomto období pohybuje přibližně na stejné úrovni, nicméně byl zaznamenán skok v míře závažnosti v roce 2022.

Tabulka 37 Nehodovost cyklistů v Královehradeckém kraji v letech 2021-2024

Královehradecký kraj				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	204	261	235	17
lehké zranění	179	225	174	14
těžké zranění	21	13	17	1
usmrcení	6	1	4	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Rychnov nad Kněžnou, Nové Město nad Metují	-
<b>Míra závažnosti</b>	25	3,8	17	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	206 (16,7 %)	239 (18,1 %)	195 (15,2 %)	15 (9,5 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

## Pardubický kraj

Pardubický kraj nejvíce nehod eviduje na místních komunikacích (45,8 %) a na silnicích II. třídy (24,3 %). Kategorie cyklistů činí okolo 16 % viz. grafy v příloze I.

V roce 2021 byla zaznamenána největší míra závažnosti. Činí to tedy vysoký počet cyklistů, kteří byli během dopravních nehod těžce zraněni či usmrceni. V roce 2023 se závažné nehody staly u měst Česká Třebová a poblíž města Letohrad. Velký skok nastal v roce 2023, ve kterém se rapidně závažnost snížila.

Tabulka 38 Nehodovost cyklistů v Pardubickém kraji v letech 2021-2024

Pardubický kraj				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	196	281	250	15
<b>lehké zranění</b>	143	220	202	13
<b>těžké zranění</b>	13	20	12	1
<b>usmrcení</b>	3	4	2	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Česká Třebová	-
<b>Míra závažnosti</b>	15,3	14,2	8	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	159 (12,8 %)	244 (18,9 %)	216 (15,8 %)	14 (9,2 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

## Kraj Vysočina

Kraj Vysočina je oblastí, kde se velmi rychle rozvíjí elektromobilita. Studie provedené v rámci analytického šetření strategického dokumentu prokázaly, že rok 2020 byl pro nehodovost velmi pestrý. Problémy, které nejvíce ovlivnily nehodovost, byly absence bezpečnostních prvků a míra alkoholu. Cyklisté údajně zavinili okolo 65 % nehod (Kraj Vysočina, 2021)

Cyklisté jsou sice 3. nejpočetnější skupinou, ale kategorie řidiči motocyklů jej dohání. Kategorie cyklistů zde činí okolo 11 %. Nejvíce nehod se stalo na místních komunikacích (50 %) a na silnicích II. třídy (okolo 25 %). Smrtelná nehoda se stala na silnici mezi městy Budišov a Náravec.

Tabulka níže ukazuje, že největší počet nehod byl v roce 2023, nicméně závažnost je výrazně menší než v předešlém roce při podobném počtu nehod. Tedy rok 2022 byl náročný z hlediska podílu závažnosti na celkovém počtu nehod.



Tabulka 39 Nehodovost cyklistů v kraji Vysočina v letech 2021-2024

kraj Vysočina				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	145	162	172	9
lehké zranění	122	133	144	7
těžké zranění	11	11	19	2
usmrcení	0	2	1	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Náraměč	-
<b>Míra závažnosti</b>	0	12,3	5,8	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	133 (10,6 %)	146 (10,8 %)	164 (10,7 %)	9 (6,4 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

### Jihomoravský kraj

Počet nehod, kde je účastníkem cyklista, stále narůstá každým rokem. Místo křižovatky ulice Národních hrdinů a Sovadinova je 3 nejrizikovějším místem pro cyklodopravu v celé České republice. Vysoký podíl na nehodovosti mají cyklisté samotní, jejich zavinění. Paradoxem se může zdát rozvoj elektrokol, jelikož s rostoucím využíváním služby dochází k více nehodám. (Jihomoravský kraj, 2024)

Jihomoravský kraj je značný pro svůj vysoký počet cyklistů jako poškozených osob v nehodovosti. Přes 48 % se nehod stalo na místních komunikacích a okolo 15 % na silnicích II. a III. třídy.

Jako jeden z mála Jihomoravský kraj má rostoucí míru závažnosti. Může to poukazovat na nedostatečné vybavení bezpečnostních prvků či nejednotnost cyklistické infrastruktury. Rok 2024 je v současné době na optimální úrovni, ale to se prokáže až na konci tohoto roku.

Tabulka 40 Nehodovost cyklistů v Jihomoravském kraji v letech 2021-2024

Jihomoravský kraj				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	503	462	535	26
lehké zranění	442	396	466	23
těžké zranění	27	37	37	2
usmrcení	3	4	6	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Prostějov, Břeclav	-
<b>Míra závažnosti</b>	6	8,7	11,2	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	472 (18,4 %)	437 (15 %)	509 (16,8 %)	25 (8,5 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

## Olomoucký kraj

Olomoucký kraj se dříve v letech 2011-2016 řadil mezi nejhorší v rámci porovnání s celorepublikovým průměrem a vykazoval nadprůměrná čísla. Týkalo se to těžce zraněných a usmrcených osob. Politika řešící bezpečnost cyklo dopravy má nastavené cíle a opatření řešící tyto problémy. (Olomoucký kraj, 2017a)

Počet nehod každý rok roste a klesá. V tomto případě je kraj na dobré úrovni, jelikož míra závažnosti nehod každý rok poměrně výrazně klesá. Což se odráží v nastavených opatření.

Kategorie cyklistů činí přes 22 %, což v tomto kraji dělá 2. nejvíce poškozenou skupinou. Nejvíce usmrceno lidí v roce 2023 bylo v okolí města Přerova. Přes 49 % nehod bylo evidováno na místních komunikacích a okolo 21 % na silnicích II. a III. třídy pro každý druh komunikace.

Tabulka 41 Nehodovost cyklistů v Olomouckém kraji v letech 2021-2024

Olomoucký kraj				
	2021	2022	2023	2024
<b>Počet nehod</b>	323	371	394	31
<b>lehké zranění</b>	234	285	323	23
<b>těžké zranění</b>	17	19	17	2
<b>usmrcení</b>	6	4	2	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Přerov	-
<b>Míra závažnosti</b>	18,6	10,8	5,1	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	257 (21 %)	308 (22,8 %)	342 (24,3 %)	25 (16,9 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

## Moravskoslezský kraj

Kraj má vysoký počet cyklistů jako poškozených osob, což dělá více jak 22 %. Přes 60 % nehod bylo způsobeno na místních komunikacích a přes 17 % na silnicích III. třídy. V roce 2023 se staly smrtelné nehody v Ostravě a poblíž hranic s Polskem.

Závažnost nehod v tomto období kolísá a je poměrně ve stejné míře. Na druhou stranu ale roste počet nehod, výjimkou je rok 2024 zatím.

Následující tabulka udává i výše uvedená data v přehledné tabulce a značí, jako kraj si v oblasti bezpečnosti cyklistické dopravy vede nejlépe.

Tabulka 42 Nehodovost cyklistů v Moravskoslezském kraji v letech 2021-2024

<b>Moravskoslezský kraj</b>				
	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Počet nehod</b>	555	559	630	36
<b>lehké zranění</b>	452	438	478	28
<b>těžké zranění</b>	22	25	29	1
<b>usmrcení</b>	5	6	6	0
<b>Lokalizace smrtelných nehod</b>	-	-	Ostrava aj.	-
<b>Míra závažnosti</b>	9	10,7	9,5	0
<b>Následky nehod dle cyklistů (počet osob z celkového souhrnu)</b>	479 (23 %)	469 (22,4 %)	513 (23,4 %)	29 (10,1 %)

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

## 7 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLODOPRAVY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

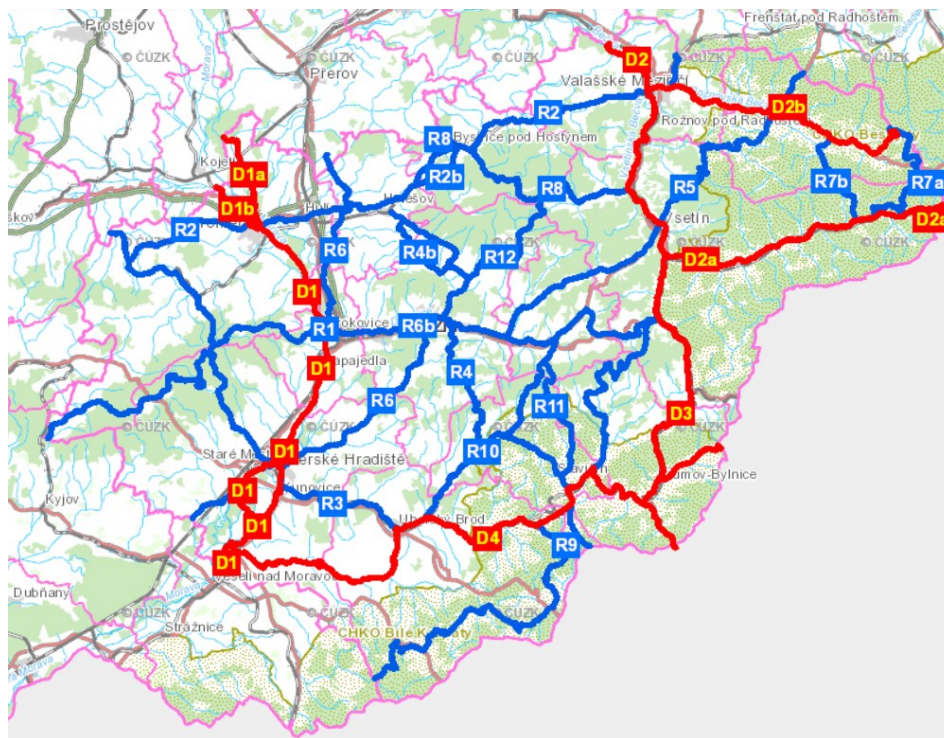
Následující kapitola je stěžejní pro závěrečnou práci. Představuje provedené analýzy, které poukazují na aktuální situaci v oblasti cyklo dopravy ve Zlínském kraji. Interpretují problémy a definují příležitosti budoucího vývoje kraje. Oblasti, které budou analyzovány, slouží jako podklad pro definování projektových opatření pro efektivní řešení cyklo dopravy.

### 7.1 Cyklistická infrastruktura

Dle Zlínského kraje (2023b) proběhla aktualizace stávající cyklistické infrastruktury, kterou provedla společnost SHOCart. Bylo zjištěno, že všechny cyklotrasy nacházející v kraji dosahují délky 2 227 km. Délka bikeparků činí okolo 21 km. Ve Zlínském kraji cyklostezky svým počtem přesahují 260 km. Na území kraje prochází trasa EuroVelo 4 po Moravské stezce, která přes velká města jako např. Uherské Hradiště, Kroměříž, Chropyně dále vede přes Olomoucký kraj. Tato trasa je zaměřena na zviditelnění cykloturistiky Východní Moravy a pro její propagaci s ohledem na zahraniční cyklisty. Na tomto území jsou lokalizovány 4 hlavní dálkové trasy:

- Cyklotrasa 4 – vedoucí z Chropyně přes Kroměříž, Uherské Hradiště až po Uherský Ostroh,
- Cyklotrasa 46 – vedoucí jako Beskydsko-Karpatská magistrála, počátek se nachází v Sudoměřicích a dále pokračuje Jihomoravským a Moravskoslezským krajem.
- Cyklotrasa 49 – začátek se nachází v Pitíně a jsou přes Popov, Brumov-Bylnice až do Nedašovy Lhoty,
- Cyklotrasa 50 – stezka začíná ve Valašském Meziříčí a jdoucí přes Vsetín až do Velkých Karlovic. Jedná se o tzv. Cyklostezku Bečvu.
- Spolu s 4 dálkovými trasami povedou Zlínským krajem 12 regionálních tras, což je hlavním cílem celé Koncepce rozvoje cyklistiky Zlínského kraje. (Zlínský kraj, 2023b)

Tyto trasy znázorňuje mapa níže.

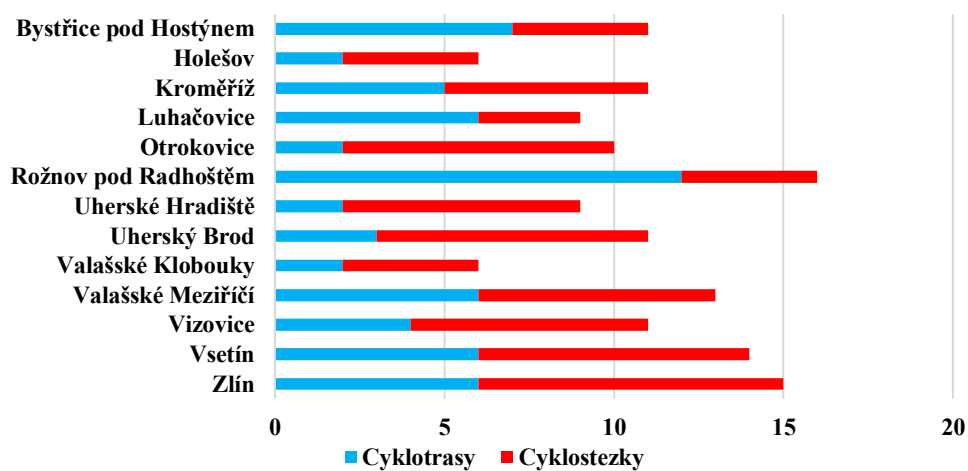


Obrázek 4 Vymezení dálkových a regionálních tras na území Zlínského kraje

Zdroj: geoportál Zlínského kraje, 2024

Pro detailnější přehled cyklistické infrastruktury byly vybrány obce s rozšířenou působností Zlínského kraje, jelikož komplexní počet cyklotras a cyklostezek není uveden, pouze počet kilometrů.

### Počet cyklostezek a cyklotras v jednotlivých ORP



Graf 3 Počet významných cyklotras na území jednotlivých ORP ve Zlínském kraji

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů jednotlivých ORP

Na základě dostupných informací, včetně malé transparentnosti a nesystematičnosti byl vytvořen výše uvedený graf, který představuje počet cyklotras a cyklostezek v jednotlivých správních obvodech obcí s rozšířenou působností. Počet může být zkreslen, jelikož mnoho zdrojů uvádí nepřesné informace ohledně cyklotras. Cyklostezky v mnoha situacích nejsou uvedené v žádných případech, jako např. v ORP Holešov. Nejvíce zaznamenaných cyklotras je na území Zlína, Bystřice pod Hostýnem a Rožnova pod Radhoštěm. Příčinou mohou být Hostýnské vrchy a přírodní krajiny, které mnohdy lákají zájemce o horskou či terénní cyklistiku.

Cyklotrasy procházejí zajímavými místy plných kulturních a přírodních krás, jsou významné především tyto: cyklostezky kolem Baťova kanálu, cyklostezka Bevlava, cyklostezka Bečva a další poblíž Slovácka a Kroměříže. (Zlínský kraj, 2023b)

### **Doprovodná cyklistická infrastruktura**

K základní infrastruktuře cyklo dopravy je nutná výstavba doprovodné infrastruktury a služeb, které zlepšují postavení a rozvoj cyklo dopravy obecně. Její vývoj silně ovlivňuje bezpečnost, ale také jednotlivé cílové skupiny. Je třeba brát v úvahu, o jaké skupiny cyklistů se jedná. Zlínský kraj rozlišuje cyklisty, jejichž jízda na kole je hlavní dovolená, rekreační cyklisty, sportovní cyklisty, jednodenní cyklisty za rekreačním účelem a každodenní cyklisty. Nejvíce služeb, které ovlivňují rozmach cyklistické dopravy jsou lokalizovány poblíž hlavních tras, a to Moravské stezky a Cyklostezky Bečvy. (Zlínský kraj, 2023b)

Dle dostupných údajů se ve Zlínském kraji nachází až 25 ubytovacích zařízení. Nejvíce se jich nachází v blízkosti cyklotrasy EuroVelo 4, u měst Uherské Hradiště a Napajedla. Dalšími významnými oblastmi poskytující služby ubytování jsou Luhačovicko, město Slavičín a Vsetínsko. Služby stravování poblíž cyklotras jsou nejvíce dostupné na Uherskohradištsku. U těchto druhů služeb jsou poškozené především severozápadní oblasti kraje. (Kempy, ©2024)

Doplňkové služby jako jsou cykloservisy a opravy jízdních kol, včetně půjčoven, ve Zlínském kraji se nachází přibližně okolo 26. Ovšem vyskytují se převážně ve městech. Nejvyšším počtem disponuje statutární město Zlín, Uherský Brod a Uherské Hradiště. V tomto případě nejméně jich je na severovýchodu, oblast Vsetína. (Cykloservisy, © 2024)

Fenoménem pro Zlínský kraj jsou elektrokola. Dobíjecích stanic na území kraje není mnoho a převážně se nacházejí v turistických centrech, nikoli poblíž příslušných cyklotras, např. v Holešově, na Pustevnách a ve Velkých Karlovicích. (Zlínský kraj, 2023b)

Oblíbenými atrakcemi jsou i cykloparky či singeltracky. Jedná se o bike arénu Vsetín, cyklopark Mysločovice, traily ve Velkých Karlovicích a bike resort Valašsko aj. (Východní Morava, 2019)

### Bikesharing

Ve Zlínském kraji tuto službu poskytuje firma Nextbike ve městech Zlín a Uherské Hradiště. Ve Zlíně je poskytnuto 190 kol, 25 e-kol a nachází se zde přes 90 stanic. Naopak v Uherském Hradišti je možnost k vypůjčení 75 kol a je zde umístěno přes 40 stanic. Město Zlín se pro tuto službu rozhodl již v roce 2021. (Města, kde si s námi zajezdíte, ©2024)

Tabulka 43 Města Zlínského kraje využívající služby "bikesharing"

Název města	Firma	Počet kol	Počet elektrokol	Počet stanic	Implementace
Zlín	Nextbike	190	25	90	2021
Uherské Hradiště	Nextbike	75	-	40	2021

Zdroj: vlastní zpracování dne údajů na nextbike.cz, © 2024

Některá města v kraji ve svých strategických dokumentech zaměřují cíl na zvyšování podílu cyklodopravy a stanovují opatření, která se týkají zavedení systému sdílených kol, tedy bikesharingu. Příkladem je město Uherský Brod, který chce podpořit tuto služby, ale také plánuje zavést 18 cyklistických stojanů pro elektrokola do roku 2027. (Uherský Brod, 2022)

Na druhou stranu některá města považují bikesharing za efektivní službu z pohledu soukromé aktivity s podporou samosprávy a je otázkou budoucnosti. Ve většině případů je tomu tak kvůli velikosti a profilu města. Jasným příkladem je město Valašské Klobouky. (Valašské Klobouky, 2021b)

Firma Bolt se dostává do popředí na území kraje se svými elektrokoloběžkami, které nejsou již pro malé děti, ale nová služba, která podporuje rozvoj udržitelné a rychlé dopravy ve městech. Nicméně tento trend figuruje s výskytem častých nehod kvůli neznalosti pravidel a povinností. Koloběžky a elektrokoloběžky najdeme ve Zlíně, ostatní města zatím tuto službu nevyužívají. (Nedavašková, 2022)

Snížení dopravních zácp a zvýšení podílu využití hromadné dopravy spolu s cyklodopravou, má řešit projekt **Bike and Ride**, který Zlínský kraj ve svém strategickém dokumentu vyzdvihuje a považuje jej za důležitý v přípravě integrovaného dopravního systému kraje. S projektem je spojena existence nebo nové výstavby doplňkových služeb, např. půjčovny a úschovny kol. Jsou pro projekt významným prvkem. (Zlínský kraj, 2023b)

## 7.2 Organizační struktura

Oblastí cyklo dopravy se na Krajském úřadě Zlínského kraje zabývá odbor strategického rozvoje. V roce 2019 zodpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy a její efektivitu byl zvolen krajský cyklokoordinátor a byla zřízena pracovní skupina. Jejich kompetence se týkají především řízení a realizace úspěšného dokumentu. Absence příslušně odpovědných pracovníků měla vliv na naplňování určitých opatření a monitorováním plnění daných cílů. Řádná kooperace s místními skupinami a příspěvkovými organizacemi nebyla zabezpečena a organizována. (Zlínský kraj, 2023b)

### Krajský cyklokoordinátor

Krajský cyklokoordinátor shromažďuje podklady důležité pro zjištění aktuálního stavu realizovaných projektů. Koordinuje realizaci projektových opatření a spolupracuje s příslušnými odbory. Tvoří a dohlíží na akční plán. V tomto ohledu probíhá kooperace s pracovní skupinou pro cyklo dopravy. Podává zprávy ohledně naplňování dokumentu a představuje návrhy na zlepšení a úpravu. Informuje zprávou o implementaci strategického dokumentu. Zastřešuje na krajské úrovni plnění strategie a principy koordinace. Spolupracuje s odborem dopravy, odborem územního plánování a stavebního řádu. (Zlínský kraj, 2023b)

### Pracovní skupina

Pracovní skupinu tvoří zástupci z odborné a politické oblasti a mají zájem o problematiku cyklo dopravy. Nejenže se podílejí na tvorbě koncepce, podílí se na aktualizaci akčního plánu. Jejich iniciativa se odráží od dílčích opatření strategického dokumentu. Hájí oblasti, jejichž působnost mají ve svých kompetencích jiné subjekty, např. města, obce, místní akční skupiny atd. Organizace, jejichž ovlivňování současné situace probíhá nepřímo, jsou: Povodí Moravy, s.p., Ředitelství silnic Zlínského kraje a Lesy ČR, s.p. Jsou zároveň organizacemi patřící do pracovní skupiny. (Zlínský kraj, 2023b)

## 7.3 Strategické dokumenty

### Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje

Krajský úřad Zlínského kraje zpracoval strategický dokument s názvem „Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje“. Je jedním z hlavních sektorových strategických dokumentů v časovém horizontu 2020-2030. Primárním účelem tvorby koncepce je podpora udržitelného způsobu dopravy jako je cyklo doprava a hlavně cykloturistika. Smyslem je



analyzovat aktuální stav dopravy na tomto území a navrhnout optimální řešení a kategorizovat cyklistické sítě. Důležitou součástí jsou návrhy přinášející krátkodobé i dlouhodobé efektivní řešení vedoucí ke zlepšení a zvýšení podílu cyklistické dopravy. V souladu s těmito návrhy se přichází s opatřeními zvyšující bezpečnost dopravy při cestě do škol, do zaměstnání či za účelem využití služeb. Konceptce v souladu s následujícími dokumenty má rozšiřovat svou působnost a navazuje na Konceptci cyklistiky již zpracovanou v roce 2004 a na Generel dopravy Zlínského kraje. Avšak její aktualizace proběhla v roce 2019, zastupitelstvo kraje ji schválilo v roce 2020. Konceptním přínosem je zařazení cyklistiky do integrovaného dopravního systému a infrastruktura parkování B+R. Díky správnému chodu a vedení má v budoucnu probíhat aktualizování cyklistických tras i lokálních tras ve spolupráci s ostatními sousedícími regiony. (Zlínský kraj, 2023b)

V koncepci jsou představeny 4 strategické cíle. První strategický cíl se zaměřuje na bezpečnost sítě regionálních a dálkových podstatných tras. Jeho definování detailněji popisuje dva specifické cíle a jejich opatření. Nejprve je důležité provést projektovou dokumentaci zahrnující studie proveditelnosti významných tras. Následně jejich realizace včetně optimalizace a zabezpečení dostupnosti. Druhý strategický cíl se opírá o pochopení cyklistiky jako o důležité součásti dopravy. Hlavním směrem cíle je vymezení bezpečnosti v rozvojových dokumentech a integrace cyklo dopravy s ostatními druhy dopravních prostředků. Třetí strategický cíl pojednává o cyklistické infrastruktuře, včetně doprovodné. Zahrnuje nutnost výstavby, údržby a sledování značení. Čtvrtý strategický cíl se zaměřuje na soulad cyklo dopravy a její řízení. Vymezuje spolupráci v daném území a financování cyklistické dopravy. (Zlínský kraj, 2023b)

### **Generel dopravy Zlínského kraje**

Hlavní strategický dokument, tedy Konceptce je ustanovena na základě dalších strategických dokumentů. Prvním z nich je Generel dopravy Zlínského kraje. Je základním dokumentem rozvoje v oblasti dopravy. Jeho struktura se skládá ze 3 tematických oblastí: infrastruktura, inovace a služby. Vize dokumentu je do roku 2050 mít na území kraje dostupnou, bezpečnou, a hlavně udržitelnou mobilitu. V rámci cyklistické dopravy Generel dopravy stanovuje strategický cíl Infrastruktura, a to dle svého specifického cíle tvořit podmínky pro kvalitní bezmotorovou dopravu. Zabývá se i dvěma horizontálními tématy: bezpečnost a dopady negativních vlivů a jejich omezení na zdraví cyklistů a životní prostředí. (Zlínský kraj, 2023a)

### **Strategie rozvoje Zlínského kraje**

Hlavní strategický dokument byl sepsán již v roce 2019, naopak s výhledem do roku 2030. Celý dokument se dělí na analytickou, návrhovou a implementační. Strategie se opírá o 3 hlavní pilíře, u kterých nejprve provádí socioekonomickou analýzu. Následně pro tyto pilíře stanovuje specifické cíle a konkrétně opatření. Rozvoj cyklo dopravy je součástí pilíře infrastruktura a kvalita prostředí. Specifickým cílem je rozvoj infrastruktury dopravy a zlepšovat obslužnost dopravy na území kraje. Díky budování kvalitnější infrastruktury lze dosáhnout k výběru jiných alternativnějších druhů dopravy. To je prioritní oblastí pro tento specifický cíl. Klást větší důraz a dát prostor k využití potenciálu cyklistiky. Rozvíjet cyklistickou dopravu o služby bikesharingu či budování nových parkovacích míst. Součástí je i propojenost cyklostezek s páteřními trasami. (zlínský kraj, 2019)

### **Chytrý kraj – Strategie rozvoje chytrého regionu ZK 2030**

Strategický dokument se opírá o Strategii rozvoje ZK a přidává k ní smart prvky. Aby region dosáhl inovativního charakteru a zvýšil jeho kvalitu a atraktivitu. Zlepšení výkonu veřejné správy, kvality služeb a obyvatel v kraji. To vše zastřešuje zavádění a využívání inovačních chytrých technologií. Způsobuje výraznější konkurenceschopnost, realizování efektivních projektů ve spolupráci a v souladu s udržitelným rozvojem. Strategické cíle jsou zde rozvrženy do třech prioritních oblastí. Oblast cyklo dopravy v dokumentu zaujímá postavení v oblasti Smart mobility ve 3. prioritní oblasti. Specifický cíl se týká dostupné bezpečné a ekologické Smart mobility. Jde o vytvoření podmínek pro Smart mobilitu a její udržitelnost. Základem je rozvoj nemotorové dopravy a rozvíjet systém cyklostezek po celém kraji. Primárně je rozhodující pro toto opatření rozvoj chytrých řešení v oblasti veřejných služeb a integrace inovačních informačních systémů veřejné dopravy. Strategie dle prioritních oblastí stanovuje aktivity a jedna z nich spojená s cyklo dopravou se týká osvěty a image kraje. Ohledně podpory a rozvoje cyklistické dopravy. (Zlínský kraj, 2021a)

### **Koncepce rozvoje ITS Zlínského kraje**

Dokument se dělí na několik částí a není tak tvořen v jeden ucelený dokument. Nicméně byl sepsán v roce 2021 až 2022. Byl vytvořen v návaznosti smart strategie Chytrý kraj. Důležitost dokumentu spočívá ve vytvoření a zabezpečení podmínek udržitelné mobility. Časový interval koncepce je od roku 2020-2030 s výhledem do roku 2050. Jako základ pro zpracování koncepce sloužily vstupní analýzy v obecné rovině, a to podklady z oblasti cyklo dopravy. (Zlínský kraj, 2021b)

Dále byly analyzovány obce s rozšířenou působností a jejich postoj k plánování cyklistické dopravy. Strategie byly zpracovány velmi odlišně. Některé mají uvedené oblasti, které jsou rozšířeny o strategické cíle či specifické. Posledním krokem je určení opatření nebo konkrétní aktivity, jejichž plnění města dosáhnou cílů rozvoje cyklo dopravy. Určité koncepce jsou strohé a rozvoj cyklo dopravy je popsán jen v hlavním dokumentu. Existují i města, která kladou větší důraz na tento udržitelný způsob dopravy a mají vytvořeny své sektorové rozvojové dokumenty. Základní informace o existenci strategií a konkrétních opatření udávají tabulky, v nichž jsou ORP rozděleny dle okresů, níže. (Zlínský kraj, 2021)

Tabulka 44 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklo dopravy v okrese Kroměříž

okres Kroměříž						
Název ORP	Název strategie/koncepce	Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Hlavní cíle	Opatření	Implementace
Bystřice pod Hostýnem	Strategický plán města Bystřice pod Hostýnem	2020	Doprava	Propojení města s jeho částmi a dalšími obcemi cyklostezkami a posun cyklistů z nejrůznějších komunikací	Cyklostezka Bystřice pod Hostýnem-Slavkov	2022-2024
			Podpora cestovního ruchu a kultury	Podpora zavedení modro-zelené infrastruktury do dopravních a urbanistických řešení	-	2022-2023
Holešov	Strategický plán rozvoje města Holešova	2018	Ekonomika a podnikání	Podpora cestovního ruchu	-	-
Kroměříž	Strategický plán města Kroměříže 2021-2030	2021	Služby a bezpečnost	Podpora volnočasových aktivit a rekreační sportů	Propojení cyklotras a cyklostezek ve městě	průběžně
			Vzdělávání a správa města	Rozvoj částí města	Propojení cyklotras a cyklostezek ve městě	-
	Koncepce cyklo dopravy města Kroměříže	2022	-	Realizace infrastruktury	5 opatření	-
			-	Cykloturistika a další volnočasové aktivity	3 opatření	-
			-	Propagace a bezpečnost	3 opatření	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

Tabulka 45 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklo dopravy v okrese Zlín

okres Zlín						
Název ORP	Název strategie/koncepce	Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Hlavní cíle	Opatření	Implementace
Luhačovice	Program rozvoje města Luhačovice do roku 2030	2021	Doprava	Rozvoj infrastruktury pro cyklistickou dopravu	Zvýšení cyklo dopravy a výstavba odstavňích ploch	2022-2030
				Napojení na cyklostezky	Napojení na další cyklostezky v okolí	2022-2030
Otrokovice	Strategický rozvojový plán města Otrokovice 2024-2034	2023	-	Udržitelná doprava	Cyklostezka spojující Napajedla-Kvítkovice-Malenovice	-
	Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice	2019	-	Bezpečnost	Bezpečnost na kole	do roku 2024
			-	Místo pro život	Obousměrný pohyb v jednosměrkách	do roku 2024
			-	Místo pro život	Výstavba stezek pro cyklistiky i chodce	do roku 2024
-	Místo pro život	Bikesharing	do roku 2024			
Valašské Klobouky	Strategie rozvoje cestovního ruchu města	2021	-	Udržitelný brand	Propojené online informační databáze	2021
	Koncepce dopravy Valašské Klobouky	2021	Cyklistická doprava	Zvýšení využívání cyklo dopravy	Budování cyklostezek	-
				Zvýšení využívání cyklo dopravy	Zvýšit podíl průjezdnosti	-
Vizovice	Program rozvoje města Vizovice 2021-2027	2021	-	Cestovní ruch	Zvýšení kvality cykloturistické infrastruktury	2021-2027
			-	Rozvoj a podpora volnočasových aktivit	Podpora sportu, volnočasových aktivit a kultury	2022-2027
			-	Rozvoj a podpora volnočasových aktivit	Značení cyklotras	2021-2027

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

Tabulka 46 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklo dopravy v okrese Zlín (pokr.)

okres Zlín						
Název ORP	Název strategie/koncepce	Rok přijetí	Oblast/Pilř	Hlavní cíle	Opatření	Implementace
Vizovice	Program rozvoje města Vizovice 2021-2027	2021	-	Rozvoj a podpora volnočasových aktivit	Budování zázemí pro cyklo dopravy	2021-2027
			-	Podpora sociálního environmentálního sociálního systému	Infrastruktura pro cyklo dopravy	-
Zlín	Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030	2021	Bezpečnost	Bezpečnost města	Vyšší bezpečnost silniční dopravy	-
			Doprava a infrastruktura	Udržitelnější mobilita	Rozvoj cyklistické infrastruktury	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

Lze vidět rozdíly v řízení a koordinaci cyklo dopravy na úrovni obcí s rozšířenou působností v okresech Kroměříž a Zlín. Většina měst přistupuje k jejímu vývoji pozitivně. Stanovuje strategické cíle a opatření, která by měla posílit potenciál cyklistické dopravy. Města Otrokovice a Kroměříž mají uvedená nejvíce opatření k podpoře cyklo dopravy. Dle průzkumu strategického dokumentu města Holešov bylo zjištěno, že jejich opatření a vize nekooperují s rozvojem cyklo dopravy. Cyklo doprava je zde podporována pouze v rámci cestovního ruchu, nikoli jako rozvoj udržitelného způsobu dopravy a zvýšení ochrany životního prostředí. Mnoho měst ve svých hlavních strategických i sektorových dokumentech více zdůrazňuje strategické a specifické cíle. Málo měst stanovuje hlavní oblasti či pilře, které následně rozvádějí. Polovina měst uvádí subjekty jako možnosti financování. Nicméně realizace projektů nebo implementace celkového opatření ve většině případů není objasněna, je uveden pouze delší časový horizont.

Tabulka 47 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklodopravy v okrese Vsetín

okres Vsetín						
Název ORP	Název strategie/koncepce	Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Hlavní cíle	Opatření	Implementace
Rožnov pod Radhoštěm	Strategický plán rozvoje města Rožnov p. R. 2021-2030	2021	Udržitelná doprava	Zvýšení počtu obyvatel využívající kolo k pohybu	Koncepce cyklostezek ve městě	2021-2030
					Motivování občanů k využívání cyklodopravy	2021-2030
			Sport	Optimalizace sportovních zařízení a rozšíření infrastruktury	Efektivní provoz a rozvoj	2021-2030
			Hospodářský vývoj	Potenciál cestovního ruchu	Podpora atraktivní turistiky a mobility	2021-2030
Valašské Meziříčí	Strategický plán rozvoje města Valašské Klobouky 2021-2027	2021	-	Sport a volný čas	Rozvoj sítí cyklotras, cyklostezek a turistických sítí	2021-2027
Vsetín	Strategický plán rozvoje města Vsetín pro období 2016-2023	2015	Rozvoj udržitelného druhu dopravy	Budování sítí cyklostezek	-	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

Tabulka 48 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklodopravy v okrese Uherské Hradiště

okres Uherské Hradiště						
Název ORP	Název strategie/koncepce	Rok přijetí	Oblast/Pilíř	Hlavní cíle	Opatření	Implementace
Uherské Hradiště	Koncepce dopravy v centru města	2022	-	Podpora udržitelné dopravy ve městě	Návrh organizace dopravní situace a zásobovací logistiky	-
Uherský Brod	Program rozvoje města Uherský Brod 2022+	2022	Udržitelný rozvoj území zastavěného	Udržitelná doprava	Rozvoj udržitelných forem	-
				Bílé Karpaty - cestovní ruch	Rozvíjení podmínek cestovního ruchu	-

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů strategických dokumentů

V okresech Vsetín a Uherské Hradiště nejvíce rozvinuté a přehledné strategie má město Rožnov pod Radhoštěm. Ve většině případů rozvoj cyklo dopravy je pouze uveden v hlavních strategických rozvojových dokumentech. Poměrně zde nejsou uvedeny časové intervaly implementace opatření. Uherské Hradiště nemá zpracovanou strategii rozvoje, tedy dle dostupně veřejných informací. Rožnov pod Radhoštěm mají zpracovaný Plán udržitelné mobility z roku 2021, nicméně dokument přesně nevystihuje návrhovou část a možné návrhy opatření. Není příliš systematický. Pro tuto analýzu nebyl tudíž použit a doporučila bych její aktualizaci a úpravu pro lepší přehlednost.

#### 7.4 Zdroje financování cyklo dopravy

Zlínský kraj podporuje cyklo dopravy v rámci Programu na podporu obnovy venkova od roku 2021 obsahují dotační titul 5 Projekty na podporu cyklistiky. Existují určité podmínky financování a to, že cyklostezky musí kooperovat s regionálními a dálkovými cyklistickými trasami ZK. Žadatelé mohou být obce či svazky obcí na území ZK. Mohou požádat o spolufinancování jen za předpokladu, pokud na daný projekt jsou alokovány finanční prostředky z národních nebo evropských fondů. (Zlínský kraj, © 2024)

Tabulka 49 Alokace finančních prostředků ZK z Programu na podporu obnovy venkova v oblasti cyklistiky v letech 2021-2023

Rok	Alokace	Opatření	Počet projektů	Čerpání (v Kč)	Finanční alokace (v Kč)
2021	13 000 000	Opatření 5.1 - zpracování projektové dokumentace	5	2 642 000	7 663 000
		Opatření 5.2 - spolufinancování výstavby	4	5 021 000	
2022	25 000 000	Opatření 5.1 - zpracování projektové dokumentace	5	880 000	24 998 000
		Opatření 5.2 - spolufinancování výstavby	4	24 118 000	
	592 000	Dotace městu Slavičín	-	592 000 (celková cena 11 870 000 Kč)	-
2023	4 000 000	Opatření 5.1 - zpracování projektové dokumentace	1	430 000	3 788 000
		Opatření 5.2 - spolufinancování výstavby	3	3 358 000	

Zdroj: vlastní zpracování dle Cyklovize 2030, © 2024

## Interreg Slovenská republika – Česká republika

Evropská unie pro programové období 2021-2027 alokuje finanční prostředky ve výši 85,3 mil. EUR. Na oblast kultury a cestovního ruchu bude spadat přibližně 46 mil. EUR. (Zoznam projektov, © 2018)

Tabulka 50 Projekty zaměřené na cyklistiku Zlínského kraje v rámci spolupráce s přeshraničními regiony Slovenské republiky

INTERREG VI-A Slovenská republika - Česká republika	Příjemce	Zdroje financování v EUR			Stav
		ERDF	SR	Vlastní zdroje	
Prioritní osa 2 - Kvalitní životní prostředí					
Bevlava	Horné Srnie	1 414 135	117 856	131 697	2019-2021
Cyklostezkou přes hranice dědictví	Staškov	517 285	44 228	47 058	2019-2020
Cyklotrasa jako prostředek	Vyškovec	120 996	7 117	-	2021-2022
Architekt Dušan S. Jurkovič - Muzeum jihovýchodní Moravy ve Zlíně	Brezová pod Bradlom	319 706	36 027	20 391	2018
Fond malých projektů	-	-	-	-	2017-2023
Historie pro budoucí období	Brumov-Bylnice	318 756	25 874	30 377	2018-2019
Dědictví kultury Javorníků a Beskyd	Slovenské národní muzeum	452 975	57 869	22 067	2018-2019
Na kole po stopách historie	Trenčínský kraj	4 343 315	332 823	344 567	2018-2020
Kolo blíže lázním	Valašské Klobouky	1 070 516	90 486	98 429	2018-2021
Po hranicích česko-slovenského pohraničí	Slavičín	2 382 585	164 629	255 828	2021-2022
Poznání historie Velké Moravy na kole	Boršice, Opatovce	1 120 058	82 876	114 782	2019-2021
Rozvoj cyklistických sítí pod Velkou Javořinou	Stará Myjava. Suchá Loz	733 497	77 344	52 097	2021-2022
Krásy Velké Javořiny na kole	Lesy ČR, s. p.	960 433	22 010	147 478	2019-2021
Poznání přeshraniční kultury	Šaštín-Stráže	700 709	67 751	48 561	2019-2021
Aktivní a společné poznání přeshraničních regionů	Gbely	484 655	52 803	32 725	2019
Zlepšení přístupu přírodního bohatství	DSO Mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko	135 680	1 148	12 459	2017-2019

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Interreg V-A, © 2018



Výše uvedené projekty byly realizovány za předpokladu kooperace Zlínského kraje s příhraničními regiony Slovenské republiky. Většina projektů není zaměřena jen na výstavbu nových či modernizaci cyklistických tras. Vybudování infrastruktury je v souladu s rozvojem cestovního ruchu a zlepšení přístupu pochopení a poznání kultury a přírodních tras v pohraničních oblastech. Hlavním účelem podpory cyklistiky prostřednictvím těchto projektů je propojení nejen krajů, ale i obce v nichž ležící. Vše je primárně založeno na propojení partnerů s cílem vybudovat přidanou hodnotu přírodního a kulturního bohatství na základě výstavby cyklotras. Mají jak kvantitativní, tak kvalitativní prvek. Díky kooperaci prostřednictvím realizovaných projektů dochází ke zvýšení ekonomického a sociálního růstu pohraničních oblastí.

### **Integrovaný regionální operační program – IROP**

Operační program v období 2014-2020 podpořil Zlínský kraj okolo 136 mil. Kč na podporu výstavby cyklostezek a cyklotras. V tomto období nejvíce žádalo o dotace statutární město Zlín, největší alokaci dostalo město Kroměříž na výstavbu parkovacího domu s využitím služby Park and Ride s cílem pozdvihnout potenciál bezmotorové dopravy a tím zvýšit multimodalitu. Mělo to zvýšit atraktivitu cyklistické a veřejné dopravy. (Projekty, ©2024)

Tabulka 51 Příjemci dotačních prostředků a výše alokace na projekty měst v oblasti cyklo dopravy

<b>IROP 2014-2020 (oblast doprava)</b>		
<b>Název města/obce</b>	<b>Výše dotace z fondu EU (v Kč)</b>	<b>Realizace projektu</b>
<b>Zlín</b>	39 119 560,71	2017-2018
<b>Kroměříž</b>	50 777 675,06	2017-2022
<b>obec Veselá</b>	5 320 527,56	2018-2021
<b>Zlín</b>	13 587 456,08	2018-2020
<b>Zlín</b>	20 938 148,10	2018-2020
<b>Otrokovice</b>	10 039 465,22	2014-2020
<b>Zlín</b>	11 985 574,19	2019-2020
<b>Zlechov</b>	5 866 668,46	2017-2019
<b>Valašské Meziříčí</b>	2 580 284,14	2014-2017
<b>Zlín</b>	15 130 405,09	2017
<b>Celkem</b>	<b>136 226 203,90 Kč</b>	<b>-</b>

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů z IROP, ©2024

V programovém období 2021-2027 má IROP stanovených 10 specifických cílů, které finančně podporuje. Cyklodoprava její rozvoj a výstavba infrastruktury spadá do oblasti Čistá a aktivní mobilita. (Čistá a aktivní mobilita, ©2024)

### Státní fond dopravní infrastruktury

SFDI pro rok 2023 a 2024 podporuje 76 projektů v celé České republice na výstavbu nové cyklistické infrastruktury a na zajištění větší bezpečnosti i v případě silnic vyššího územně samosprávného celku. Na tuto podporu bylo vynaloženo necelých 796 mil. Kč. Největší část příspěvku bude zaujímat oblast výstavby, rekonstrukce a modernizace jízdních pruhů a cyklostezek. Obsah finančních prostředků bude pokrývat projekty zaměřené na křížení komunikací s železnickou tratí, staveb mostů apod. Bylo podpořeno 49 žádostí s alokací 490 mil. Kč. V tomto příspěvku má dominantní postavení Zlínský kraj viz. tabulka níže. Žadatelům v případě realizování svých projektů bylo poskytnuto přes 111 mil. Kč. (Média a tiskové zprávy, © 2024)

Tabulka 52 Příspěvky obcím Zlínského kraje poskytnuté ze SFDI v roce 2023-2024

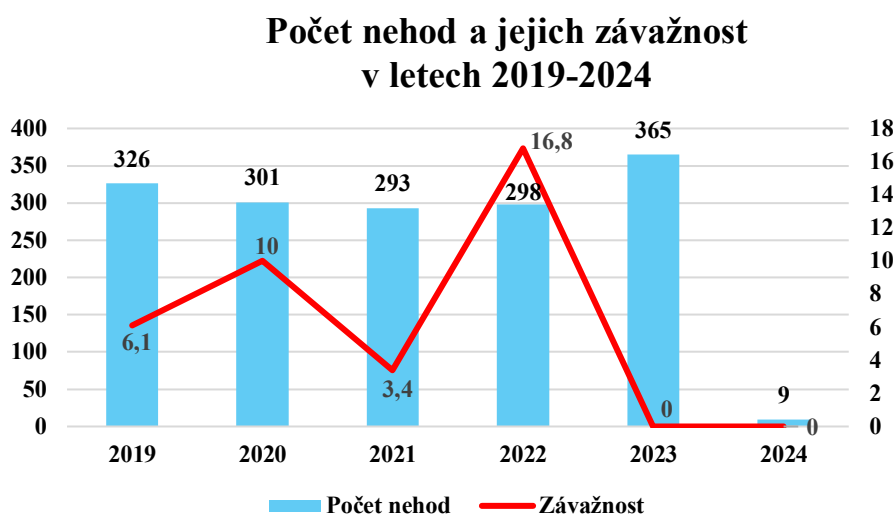
Zlínský kraj		
Název projektu	Příjemci	Příspěvek ze SFDI
Cyklostezka z Vyškova do Hlubočan	Hlubočany	3 643 882
Cyklostezka Branky	Branky	8 326 148
Cyklostezka Kotojedy	Kroměříž	6 761 603
Cyklostezka v obci	Lidečko	6 346 010
Cyklostezka do Skaštic	Břest	16 602 202
Stezka pro cyklisty a chodce	Bučovice	3 683 884
Cyklostezka přes Bezměrov zpět do Kojetína	Kojetín	49 192 580
Společná stezka do Podbřežic	Komořany	7 604 241
Cyklostezka (I. etapa)	Police	3 718 191
Cyklostezka u MŠ a hřiště	Pozlovice	5 497 808
<b>Celkem</b>		<b>111 376 549</b>

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů z tiskové zprávy Ministerstva dopravy, © 2024

## 7.5 Bezpečnost

I přes velký nárůst nově vybudovaných komunikací a zlepšení jejich stavu, stále převládá obrovská poptávka ze strany občanů a měst k výstavbě dalších komunikací, jelikož existuje zřejmý deficit bezpečné cyklistické infrastruktury. Týká se to především komunikací, jež je cyklisté využívají ke každodenním cestám za službami, do zaměstnání či do škol. Jedná se

především o města, kde převládá potenciál cílové dopravy. Jsou to města Zlín, Vsetín, Kroměříž, Otrokovice, Uherské Hradiště, Rožnov pod Radhoštěm, Valašské Meziříčí, Uherský Brod a jejich periferie. V určitých místech chybí bezpečné napojení Zlína na spádové území směrem Holešov. Příkladem mohou být také napojení Uherský Brod a Luhačovice, Bystřice pod Hostýnem a Valašské Meziříčí apod. (Zlínský kraj, 2023b)

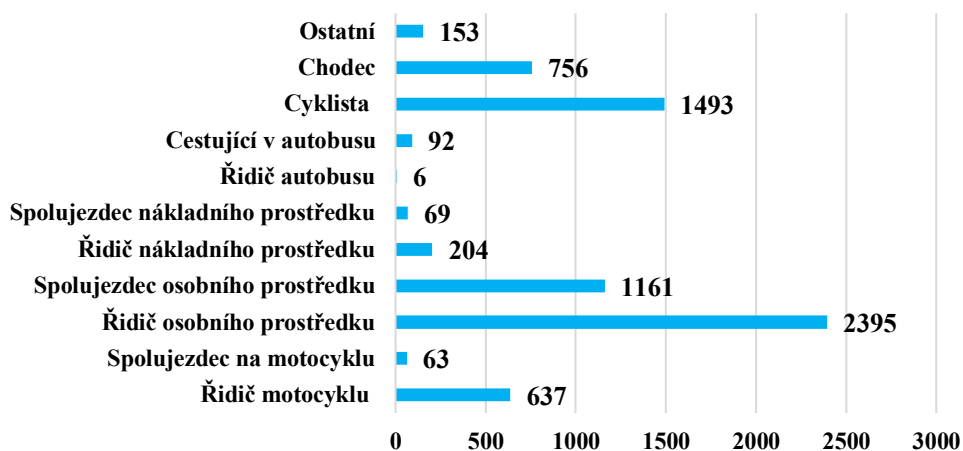


Graf 4 Počet nehod a závažnost ve Zlínském kraji v letech 2019-2024

Zdroj: vlastní zpracování dle Centra dopravního výzkumu, v. v. i., © 2024

S příchodem pandemie Covid -19 začala být cyklodoprava velkým trendem v dopravě, jelikož existovalo velké množství opatření vztahující se k omezování volného pohybu osob a lidé se báli nákazy. Hojně se rozšířila jízda na kole za vyřizování každodenních záležitostí. Proto v roce 2020 se snížil počet nehod oproti předešlému roku, nicméně jejich závažnost rostla. Závažnost je zde vyjádřena jako počet osob usmrcených na 1 000 nehod celkově. Obrovská změna nastala v roce 2022, kdy počet nehod se nepatrně zvýšil, ale závažnost nehod v tomto roce dosáhla extrému a byla nejvyšší za celé sledované období. Rok 2023 byl počet nejvyšší nicméně závažnost klesla až na hodnotu 0. Rok 2024 doposud nelze celkově analyzovat, jelikož poskytnutá data jsou pouze do 29. 2. 2024.

### Následky nehod dle poškozené osoby v letech 2019-2024

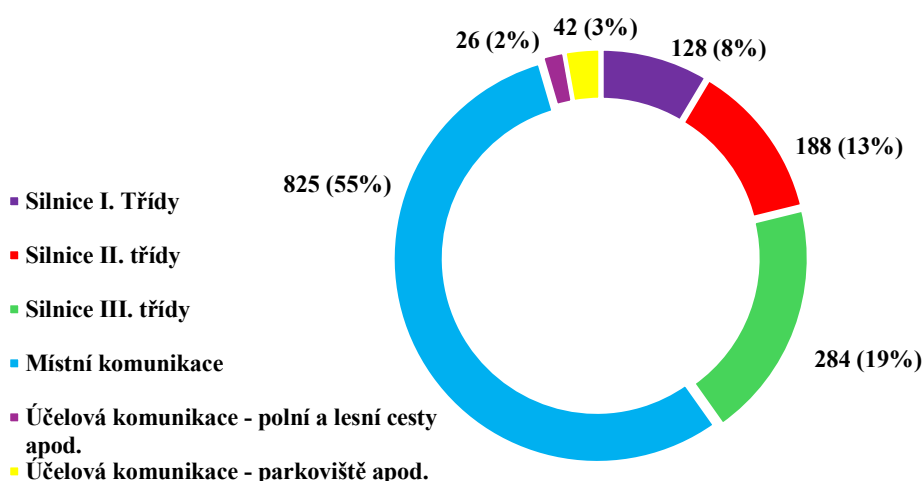


Graf 5 Následky nehod dle kategorie poškozených osob ve Zlínském kraji

Zdroj: vlastní zpracování dle Centra dopravního výzkumu, v. v. i., © 2024

Výše uvedený graf popisuje následky nehod dle kategorií poškozených subjektů. Analyzovaná časová řada se pohybuje v letech 2019 až do února 2024. V tomto období vzniklo přes 22 000 nehod, z toho 1 592 nehod bylo spojených s cyklisty. Data se týkají jen Zlínského kraje. Z grafu lze vidět, že počet nehod spojených s cyklisty je 2. největší skupinou, činí okolo 21,2 %.

### Následky nehod dle kategorie komunikací



Graf 6 Následky nehod dle druhu komunikace

Zdroj: vlastní zpracování dle Centra dopravního výzkumu, v. v. i., © 2024

Nejvíce nehod cyklistů ve Zlínském kraji proběhlo na místních komunikacích, okolo 55 %. Velkou část tvoří nehody, které byly uskutečněny na silnicích III. třídy propojující obce a dalších pozemní komunikace. Z toho důvodu je důležitý rozvoj cyklistické infrastruktury a tvorba nových cyklotras kvůli omezení nebezpečí nejen cyklistů, ale i dalších účastníků silničního provozu. Nehodovost může ovlivnit i deficit cyklostezek a cyklotras v určitých částech ZK.

## 7.6 Realizované projekty Krajského úřadu Zlínského kraje

Jedním z projektů, které Krajský úřad Zlínského kraje realizoval, je zvýšení znalostí a povědomí o oblasti cyklo dopravy organizačních struktur. Projekt byl podpořen z operačního programu Interreg V-A SR a ČR. Oblast podpory je investování do kapacit institucí a zvýšit efektivnost veřejných správ a služeb na nejvyšší i místní úrovni. Vše v zájmu kvalitní správy. Projekt se realizoval od června 2022 do března 2023. Bylo poskytnuto 23 120 EUR. Cílem projektu je podpořit složky veřejné moci o moderních trendech cestovního ruchu, a to cykloturistika. Byl zaměřen na konkrétní pracovníky ve Zlínském kraji a Trenčínského kraje. Pomocí specifických opatření se stanovily hlavní témata a problémy. Byla zdůrazněna důležitost spolupráce přeshraničních regionů. Byly realizovány školící programy a byly vytvořeny interaktivní mapy jako společná publikace, v nichž jsou definovány hlavní trendy cykloturistiky. (Oblast dopravy, 2024)

Další projekt se týkal mezinárodní kooperace v oblasti dopravy a jejích inovací. Projekt spadal pod Fond pro bilaterální vztahy, který byl založen kvůli zlepšení vztahů České republiky a donorských států. Byl realizován od ledna 2020 do července 2023. Finanční prostředky vynaložené na projekt činily 463 800 Kč. Oblasti podpořené se týkaly především bezpečnosti provozu, veřejné dopravy a zavedení smart prvků včetně financování a zapojení zainteresovaných stran v oblasti silničního hospodářství. Cílem je výměna zkušeností a přínosů dobré praxe mezi úředníky Zlínského kraje a odborníky v Norsku na dopravu. Tyto subjekty jsou cílovou skupinou projektu. (Oblast dopravy 2024)

Projekt „SPZ Holešov – Stavba Západ – cyklostezka“ byl podpořen z Integrovaného regionálního operačního programu v rámci rozvoje městské mobility. Jeho realizace se pohybuje od srpna 2022 do srpna 2026. Předpokládané náklady se pohybují okolo 38,7 mil. Kč. Účelem je výstavba nové cyklistické komunikace pro zvýšení bezpečnosti cyklistů za dojížděnkami do zaměstnání, do škol apod. Projekt bude mít dopad na snížení negativních látek na životní prostředí. Objekt se bude nacházet v Průmyslové zóně

v Holešově. Součástí projektu je úprava vegetačních částí a vybudování doprovodné infrastruktury. Délka cyklostezky bude činit přes 3,1 km. Cílovými skupinami jsou občané měst a okolních obcí a cyklisté dojíždějící za službami atd. Aktuální stav projektu je ve fázi dokončení projektové dokumentace. V následné fázi dojde k výběrovému řízení týkající se dodavatelů staveb. (Oblast dopravy, 2024)

Tabulka 53 Projekty realizované Zlínským krajem

Projekt	Operační program	Finanční prostředky	Realizace	Stav
Zvýšení znalostí a povědomí o cyklodopravě organizačních struktur	Interreg V-A SR a ČR	23 120 EUR	2022-2023	ukončeno
Mezinárodní kooperace v oblasti dopravy a jejích inovací	Fond pro bilaterální vztahy	463 800 Kč	2020-2023	ukončeno
Cyklostezka - SPZ Holešov - Stavba Západ	IROP	38,7 mil. Kč	2022-2026	v realizaci

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů ze zlinskykraj.cz, © 2024

## 8 ROZHOVORY

Kvůli důkladnějšímu poznání problematiky cyklodopravy byly provedeny polostrukturované rozhovory, díky nimž lze dojít k podrobnějšímu pochopení oblasti. Rozhovory byly provedeny s odpovědnými a kompetentními zástupci měst Bystřice pod Hostýnem, Otrokovice, Luhačovice, Uherský Brod, Zlín a Rožnov pod Radhoštěm. Dále s krajskou cyklokoordinátorkou a vedoucí pracovnící odboru regionálního rozvoje Krajského úřadu ZK. Jednotlivá čísla v závorce odpovídají počtu respondentů. Rozhovory probíhaly prostřednictvím osobního setkání, kromě 3 rozhovorů, které probíhaly v rámci emailové komunikace a 1 telefonního rozhovoru. Rozhovory trvaly přibližně od 30 minut až 1 hodinu v období 1 měsíce.

Respondenti se shodli, že na území Zlínského kraje je postup v rozvoji cyklodopravy značný a viditelný, nicméně je to časově a finančně velmi náročné. Výstavbě cyklistické infrastruktury brání příliš vysoké investice a majetkoprávní spory. Ve většině případech se od takových projektů na nějakou dobu opouští a tím se některé projekty nedokončí v jednu ucelenou cyklostezku či cyklotrasu. V mnoha situacích se města zaměřují na výstavbu cyklostezek a propojení s dalšími okolními městy a obcemi. Tedy intravilán města zůstává v pozadí řešení. V intravilánu rozvoji cyklodopravy brání obvykle prostorové překážky, tedy zužování komunikací a instalací cyklopruhů apod. S tím je spojeny i legislativní změny užívání, kdy je častým problémem dodržování norem a předpisů. Jakákoli změna nese s sebou další změny a případy k řešení. Města v oblasti bezpečnosti často spoléhají na samotnou prevenci cyklistů či budování samostatných cyklostezek a jejich značení, tedy v oblasti tvrdých opatření. Většina měst podporuje projekty prostřednictvím dotačních titulů, jelikož vyhradit prostředky pouze z městského rozpočtu je obvykle nemožné.

Většina měst své rozvojové koncepční dokumenty považují za kvalitně zpracované. Nicméně stanoveny určité metody monitoringu a evaluace, kromě ukazatelů nehodovosti, nemají. Komunikace probíhá prostřednictvím schůze se starosty ORP a krajského cyklokoordinátora 2krát ročně a o svém rozvoji navzájem nemají dostatek informací. Zpětná vazba přichází v rámci připomínek a žádostí. Některá města přemýšlí o zavedení participativního rozpočtu, díky němuž by obyvatelé měli možnost rozhodovat o rozvoji cyklodopravy převážně v oblasti měkkých projektů. Je důležité vyzdvihnout iniciativu měst s ohledem na výuku na dopravních hřištích, na kterých vedou již děti útlého věku k využívání jízdních kol.

Podrobnější přehled a konkrétní odpovědi jsou rozděleny níže v tabulkách a jsou strukturované do 4 hlavních oblastí, k nimž jsou uvedeny i subtémata, která odpovídají převážně stanoveným otázkám blíže popsána pod tabulkami.

Tabulka 54 Přehled závěrečných výsledků z rozhovoru

Zastřešující téma	Subtéma	Deskriptivní kódy
A. Současný stav	<b>A.1 Hodnocení současného stavu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Cyklodoprava je jen záležitostí měst (1)</li> <li>&gt; Nejednotnost a nedostupnost přesných dat (5)</li> <li>&gt; Cyklostezek je málo, soulad s cestovním ruchem (2)</li> <li>&gt; Viditelný postup v rozvoji, proces velmi časově náročný (7)</li> <li>&gt; Více se budují extravilány měst a propojení s obcemi (5)</li> </ul>
	<b>A.2 Nejčastější překážky v rozvoji</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vysoká náročnost na výstavbu a údržbu, udržitelnost projektů, majetkoprávní vztahy (7)</li> <li>&gt; Změny vedení města, chybějící kompromisy a prostorové překážky (3)</li> <li>&gt; Nedostatek a zajišťování financí (7)</li> <li>&gt; Technická opatření, dodržování norem a legislativní změna užívání (4)</li> <li>&gt; Státní instituce nespolupracují, pohodlnější stezky nebudovat (1)</li> </ul>
	<b>A.3 Bezpečnost</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Zajišťování měkkých projektů v kompetenci městské policie (2)</li> <li>&gt; Budování samostatných cyklostezek, mimo hlavní komunikace (4)</li> <li>&gt; Značení cyklostezek a cyklopruhů (4)</li> <li>&gt; Bezpečnost je opatřena díky vyhláškám, normám a předpisů (3)</li> <li>&gt; Budování dopravních hřišť, prevence je záležitostí samotných cyklistů (5)</li> </ul>
	<b>A.4 Financování</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Podpora pouze finančně na straně kraje (1)</li> <li>&gt; Čerpání vhodných dotačních prostředků (5), dotační tituly BESIP (2)</li> <li>&gt; Omezené zdroje – předem daná investice (3)</li> <li>&gt; Složitě nastavená kritéria, nedosáhnutí na krajské dotace (1)</li> </ul>

Zdroj: vlastní zpracování



Tabulka 55 Přehled závěrečných výsledků z rozhovoru (pokr.)

Zastřešující téma	Subtéma	Deskriptivní kódy
<b>B. Strategické dokumenty</b>	<b>B.1 Kvalita nastavení dokumentů</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Kvalitní dokumenty (5)</li> <li>&gt; Cyklodoprava je prioritní oblast (3)</li> <li>&gt; Komplexně ucelená oblast (2)</li> <li>&gt; Strategický dokument existuje kvůli dotačním programům, často unikají souvislosti (1)</li> </ul>
	<b>B.2 Smart prvky a monitoring</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Nejsou stanoveny metody hodnocení (7)</li> <li>&gt; Inovace jsou zařazeny už do projektové dokumentace (3)</li> <li>&gt; Sledování opatření díky přílivu obyvatel a peněz do rozpočtu (1)</li> <li>&gt; Smart prvky a inovace jsou příliš nákladné, nezáměr o tuto oblast (2)</li> <li>&gt; Monitoring uživatelů a nehodovosti (4)</li> </ul>
<b>C. Projekty</b>	<b>C.1 Zrealizované projekty</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Kraj samostatně nic nerealizuje (1)</li> <li>&gt; Nejvíce je tvrdých projektů (4)</li> <li>&gt; Projekt Do práce na kole (4)</li> <li>&gt; Nebudují se přejezdy pro cyklisty (3)</li> <li>&gt; Inovační a smart doprovodná infrastruktura (1)</li> </ul>
	<b>C.2 Osvěta propagace cyklodopravy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Destinační oblasti propagují své produkty (1)</li> <li>&gt; Webové stránky (3)</li> <li>&gt; Výuka na dopravních hřištích (5)</li> <li>&gt; Evropský týden mobility, soutěže (2)</li> <li>&gt; Cyklozávody (1)</li> </ul>
	<b>C.3 Bikesharing</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vysoké náklady, náročné požadavky firem (2)</li> <li>&gt; Zbytečné, není prioritou (3)</li> <li>&gt; Půjčení kol v informačním centru měst (2)</li> <li>&gt; Prostředky na budování vlastních parkovacích ploch (1)</li> </ul>
<b>D. Spolupráce</b>	<b>D.1 Nedostatečná komunikace</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Neexistuje vhodný model spolupráce (1)</li> <li>&gt; Diskuse převážně o tvrdých projektech (4)</li> <li>&gt; Schůze 2krát ročně se starosty (7)</li> <li>&gt; Obce nemají přehled o rozvoji okolních obcí (7)</li> </ul>
	<b>D.2 Zapojení veřejnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Veřejnost volí své „správné“ zástupce (2)</li> <li>&gt; Aktivita formou participativního rozpočtu (3)</li> <li>&gt; Zpětná vazba formou požadavků a žádostí (5)</li> </ul>

Zdroj: vlastní zpracování

Jednotlivé otázky byly strukturovány do 4 oblastí, a to současný stav, strategické dokumenty, projekty a poslední oblastí byla nastavená spolupráce. Konkrétní otázky se mohou lišit,

jelikož některé byly pokládány zástupcům Krajského úřadu ZK a některé odpovědným zástupcům ORP.

### **Krajský úřad Zlínského kraje**

#### **Oblast – Současný stav**

- Jak hodnotíte stav cyklodopravy na území Zlínského kraje?
- Jak vnímáte zastoupení cyklodopravy mezi ostatními rozvojovými oblastmi?
- Existují překážky v rozvoji cyklodopravy?
- Jakým způsobem se snažíte propagovat cyklodopravu?
- Jaké faktory ovlivňují vývoj cyklodopravy na území kraje?
- Jakým způsobem pomáhá Zlínský kraj financovat projekty? Z jakého fondu alokuje kraj nejvíce prostředků?
- Jak byste hodnotili stav bezpečnosti cyklistů? Jaký je hlavní problém, a naopak způsob, jak jej řešit?

#### **Oblast - Strategické dokumenty**

- Jak hodnotíte stav sektorových strategických dokumentů zaměřené na cyklistiku?
- Stanovuje krajský úřad metody monitorování a evaluace úspěšnosti strategického dokumentu? Vyhodnocujete, zda jsou stanovené cíle naplňovány a daná opatření/projekty realizovány?
- Uvažuje Krajský úřad v rozvoji cyklodopravy o přidání smart prvků?

#### **Oblast – Projekty, trendy**

- Jaké projekty jste již zrealizovali na území Zlínského kraje?
- Vidíte potenciál ve využívání služby „bikesharing“?
- Jaké projekty plánujete do budoucna? Jaké oblasti budou prioritní pro budoucí vývoj strategie?

#### **Oblast – Spolupráce**

- V jaké míře s vámi komunikují města a obce o potřebě výstavby nových projektů? Jaké další organizace působící na území kraje?

- Inspirujete se způsoby řešení cyklo dopravy od ostatních krajů či od regionů v zahraničí?

### **Zástupci ORP**

#### **Oblast- Současný stav**

- Jak hodnotíte rozvoj cyklo dopravy ve městě a okolí?
- Existují překážky, které brání ve větším rozvoji cyklo dopravy?
- Jakým způsobem zajišťuje město bezpečnost cyklistů?
- Jakým způsobem financování je podpořena cyklo doprava?

#### **Oblast – Strategické dokumenty**

- Jak byste hodnotil/a kvalitu strategických dokumentů, v nichž jsou zahrnuta opatření podporující cyklo dopravy?
- Zahrnuje město do strategického plánování cyklo dopravy i nové technologické prvky a inovace?
- Jaké má město nastavený systém monitorování a evaluace dopadů opatření k rozvoji cyklo dopravy?

#### **Oblast – Projekty**

- Jaké projekty byly realizovány městem podporující cyklo dopravy?
- Jakým způsobem město podporuje osvětu veřejnosti ohledně výhod cyklo dopravy?
- Jaké projekty město plánuje do budoucna? V jakém časovém horizontu budou realizovány?
- Vidíte potenciál ve využívání služby „bikesharing“? Plánuje město tuto službu zavést?

#### **Oblast – Spolupráce**

- Spolupracuje město s krajským úřadem či s ostatními městy v plánování cyklo dopravy? Přichází zpětná vazba od občanů?

## 9 SHRUTÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI

Pro ucelený přehled a jako inspirace slouží komplexní analýza strategického přístupu jednotlivých krajů ČR v oblasti cyklistiky zahrnující hlavně cyklodopravu. Byly analyzovány 4 hlavní oblasti, a to především existence a úroveň cyklistické infrastruktury, organizační zajištění cyklodopravy, strategické dokumenty zaměřující se výhradně na cyklistickou dopravu a financování cyklodopravy. Součástí je i bezpečnost. Na budování cyklistické infrastruktury se soustředí každý kraj, jelikož představuje základ této dopravy, nicméně hlavní město Praha jich buduje nejvíce. Středočeským krajem prochází mnoho dálkových a regionálních tras. Královohradecký a Jihomoravský kraj se výrazně soustředí na budování doprovodné infrastruktury. Moravskoslezský kraj na svém území nejvíce podporuje služby bikesharingu. Každý kraj má zřízenou pozici krajského cyklokoordinátora, nicméně Středočeský kraj a hlavní město Praha jich má více. Královohradecký a Moravskoslezský kraj mají v zastoupení 2 cyklokoordinátory. Kromě celostátně působících organizací se na rozvoji podílí několik dalších organizací zřízené či spadající pod krajskou správu, např. Nadace Jihočeské stezky ve stejnojmenném kraji. Kraj Vysočina a Ústecký kraj mají z dostupně zveřejněných zdrojů zájmových organizací nejméně. Kompetence krajského cyklokoordinátora Olomouckého kraje přímo nespadá pod krajský úřad, ale působí v externí společnosti.

Rozvojové dokumenty krajů ve většině případů jsou v současné době aktuální a působící výhledově do několika let. Hlavní město Praha má vytvořený nejstarší dokument, který naopak nemá představeny aktuální a potřebné cíle. Z obsahového hlediska je nedostatečný. Ústecký kraj nemá zpracován samotný dokument a Pardubický nemá zveřejněnou novou verzi aktualizovaného dokumentu. Důležitým poznatkem je, že většina dokumentů nemají uvedené podrobnější informace ohledně implementace konkrétních opatření či podpůrných aktivit.

Nejvíce finančních prostředků bylo alokováno ze SFDI Jihomoravskému kraji a z IROP Plzeňskému kraji. Pro hlavní město Prahu nejsou uvedené informace, nicméně bylo jí přiřazeno nejvíce financí z krajského rozpočtu.

Zlínský kraj řeší hlavně páteřní cyklotrasy z pohledu cyklistické infrastruktury. Počet km cyklostezek a cyklotras je známý, ale může být zavádějící. Nejvíce cyklistické infrastruktury je vybudováno poblíž měst Rožnov pod Radhoštěm, Zlín a Vsetín. Největší rozmach doprovodné infrastruktury je v okolí páteřních tras. Zlínský kraj má zřízenou pracovní

skupinu, která se podílí na rozvoji cyklodopravy. Je složená ze spolků, organizací a zástupců ORP apod. Zlínský kraj má zpracovanou svou vlastní Koncepci rozvoje cyklistiky. Poměrně je obsáhlá, nicméně po kvalitativní stránce je třeba ji aktualizovat, doplnit chybějící data. Všechny obce s rozšířenou působností mají ve svých strategických dokumentech cíle a opatření poukazující na problematiku cyklistiky, což se jeví jako velmi pozitivní postoj. Zlínský kraj finančně podporuje projekty v rámci svého Programu na podporu obnovy venkova 2 oblasti. Projekty na území kraje jsou financovány z programu Interreg VI-A Slovenská republika-Česká republika, SFDI a IROP.

Ve Zlínském kraji se vykytuje mnoho propojení, která se jeví jako ne příliš bezpečná. Rok 2022 a 2023 se vyznačil nejvyšším počtem nehod a závažností. V období 2019-2024 byli cyklisté 2. nejpočetnější skupinou poškozených osob na místních komunikacích a silnic III. třídy.

Zlínský kraj projekty na podporu cyklistiky žádné nerealizuje, pouze pokud se jedná o konference podporující předávání zkušeností. Chybí jednotný model nastavení spolupráce s organizacemi a samosprávami na území kraje. Častými překážkami v rozvoji cyklodopravy jsou vysoké a náročné investice a majetkoprávní spory. Prostorové překážky jsou dalšími bariérami.

## 10 NÁVRHY PROJEKTOVÝCH OPATŘENÍ

Pro ucelený a jednotný přístup Zlínského kraje jsou níže uvedena opatření, která by měla zajišťovat efektivní chod a rozvoj cyklistické dopravy. Vybrané poznatky z analyzovaných oblastí a rozhovorů představují základ pro vytvoření lepších podmínek jednotlivých opatření, o nichž by nejen Krajský úřad Zlínského kraje, ale i další organizace se měly opírat. V rámci benchmarkingu strategických dokumentů cyklo dopravy se měly identifikovat příležitosti pro zlepšení současného stavu strategického přístupu ve Zlínském kraji.

**HLAVNÍ CÍL** Zlepšení přístupu ve strategickém rozvoji cyklo dopravy a zvýšení kvality cyklo dopravy jako efektivního a ekologického druhu dopravy.

Před navrhovanými opatřeními jsou níže uvedena nejprve doporučení, které byl Krajský úřad či města ve svém rozvoji cyklo dopravy měly zavést.

### **Navrhovaná doporučení**

#### **1. Doplnění chybějících údajů a oprava zastaralých dat v oblasti cyklistické infrastruktury**

I přes obsáhlou strukturu rozvojového dokumentu, chybí konkrétní data nebo jsou zastaralá. Znat přesné údaje v souladu s tempem měnící oblast cyklistiky obecně je velmi náročné, nicméně s ohledem na spolupráci dalších odborů lze získávat nové informace a průběžné postřehy. Podporu může Krajský úřad získat i z externích firem, mapových portálů apod.

#### **2. Revize aktuálních strategických cílů**

V některých částech dokumentu je velmi obecně popsána problematika nejen analytické části, ale i strategických cílů. Není třeba určité cíle zcela měnit, ale zvážit jejich důležitost a aktuálnost vzhledem k současným problémům i příležitostem rozvoje celého kraje.

#### **3. Zařazení cyklo dopravy do strategických cílů dokumentu**

Negativní jevem se stává i pojetí cykloturistiky, která je v tomto ohledu hlavní oblastí cyklostrategie a má své silné zastoupení v koncepci. Cyklo doprava zůstává v pozadí a stává se tak záležitostí pouze měst. Pokud se cyklo doprava stane výraznou součástí strategických cílů, může to znamenat vyšší zastoupení a následně lepší rozvoj. Bude na ni kladen větší důraz, jako na dopravu šetrnou k životnímu prostředí a zdraví obyvatel či turistů z jiných regionů.

#### 4. Zavedení systémů monitorování a evaluace cílů a opatření

Rozvojový dokument je poměrně nový, nicméně je třeba jej aktualizovat a nastavit metody, které by monitorovaly a hodnotili postup rozvoje cyklodopravy. Monitorovací ukazatelé by měli zhodnotit průběh a správnost postupu rozvoje na území kraje. Měli by identifikovat problematické jevy, ale naopak i pozitivní dopady řešené oblasti.

Doporučení nevedou jen k aktualizaci strategického dokumentu, ale díky změnám pomohou k lepšímu formulování poznatků a myšlenek. Dojde k povznesení dokumentu na vyšší úroveň, ze které dokáže číst nejen laická veřejnost, ale ze které budou moct čerpat informace i odborné organizace. Města budou mít možnost se inspirovat a rozvést své koncepční dokumenty o nové iniciativní myšlenky, jelikož města řídí oblast cyklistiku dle vymezení a ustanovení hlavních páteřních tras kraje.

Všechna níže navrhovaná opatření jsou popsána nedostatečně nebo v rozvojovém dokumentu chybí, proto navrhuji tato opatření, která mohou být zanesena do současného nebo budoucího dokumentu, popřípadě do jiných dokumentů.

### 10.1 Opatření 1: Organizační zajištění a nastavení optimální spolupráce

Zlínský kraj má svého krajského cyklokoordinátora a na úrovni obcí s rozšířenou působností existuje pozice působící v oblasti cyklodopravy. Pracovní skupina se schází 1-2 ročně, což pro optimální spolupráci je poměrně málo. V rámci svého rozvoje Krajský úřad nemá přesné informace o postupu rozvoje cyklodopravy v jednotlivých částech regionu. Zpětná vazba přichází pouze ze závěrečných zpráv využitého krajského dotačního programu. Ve většině případů se to týká pouze tvrdých projektů zaměřených na výstavbu infrastruktury.

Spolupráce jednotlivých subjektů na krajské a místní úrovni probíhá na základní úrovni. Týká se to především setkávání se a vytváření rozhodnutí o výstavbě cyklostezek a cyklotras. Obce, destinační společnosti a další zainteresované strany nevyužívají potenciál spolupráce, který by vedl k efektivnějšímu rozvoji cyklodopravy. K lepšímu rozvoji je potřeba spolupracovat i s organizacemi zabývající se cestovním ruchem atd., ale je třeba čerpat zkušenosti a dovednosti od zahraničních organizací a partnerů.

Tedy hlavním cílem tohoto opatření je nastavit vhodný model spolupráce mezi jednotlivými subjekty takovým způsobem, že výrazně stoupne počet cyklistů, přísun turistů, budování kvalitní cyklistické infrastruktury apod. Díky kvalitní spolupráci se kraj dostane do popředí a stane se konkurenceschopným. Opatření rozvíjí níže uvedení typové aktivity a projekty.

Tabulka 56 1.1 Organizace setkání zaměřené na koordinaci cyklo dopravy

<b>1.1. Organizovat setkání zaměřené na koordinaci cyklo dopravy na úrovni ORP více než 2krát ročně</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP, Sdružení obcí)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet uskutečněných setkání, počet účastníků na setkání, počet přijatých opatření nebo podání iniciativ
<b>Cílová skupina</b>	obce s rozšířenou působností, svazky obcí, mikroregiony, odborníci
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	vysoké administrativní náklady, náklady na pronájem místa a další provozní náklady
<b>Organizační</b>	chybné řízení garantů a spolupracujících subjektů, chyby v termínech, nízká motivace zástupců ORP atd.
<b>Právní</b>	právní odpovědnost za nehody, nedodržení předpisů
<b>Technická</b>	-

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 57 1.2 Přehled cyklokoordinátorů ORP

<b>1.2. Vymezit přehled cyklokoordinátorů ORP a udržet stav aktuální</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	ORP
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet změn na stávajících pozicích
<b>Cílová skupina</b>	interní zaměstnanci, státní orgány, veřejnost
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	technologické náklady (vyšší investice do IT), personální náklady
<b>Organizační</b>	chybné uvedení správného zástupce, neaktualizace údajů
<b>Právní</b>	nezajištění ochrany osobních údajů
<b>Technická</b>	nefunkčnost internetových webových stran

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 58 1.3 Spolupráce se zahraničními partnery

<b>1.3. Nastavení spolupráce se zahraničními partnery</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP)
<b>Implementace</b>	začátek 2024, průběžně
<b>Indikátory</b>	počet navázaných spoluprací, počet nových projektů, inspirace a zkušenosti
<b>Cílová skupina</b>	státní orgány, ORP, zahraniční partneři, veřejnost
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	náklady na cestování, finanční podpora nese s sebou kurzovní riziko, administrativní náklady
<b>Organizační</b>	špatná organizace setkání, nízká motivace vedoucí ke spolupráci
<b>Právní</b>	chybné informace ve smlouvě, nedodržování mezinárodních právních předpisů
<b>Technická</b>	-

Zdroj: vlastní zpracování



Tabulka 59 1.4 Zavedení jednotného komunikačního kanálu

<b>1.4. Zavedení jednotného komunikačního kanálu</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP)
<b>Implementace</b>	začátek 2024, průběžně
<b>Indikátory</b>	míra dostupnosti informací, počet nových informací a dat, počet uživatelů
<b>Cílová skupina</b>	odbory krajského úřadu, ORP, obce
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	náklady na pořízení softwaru
<b>Organizační</b>	chybné zadání informací (termíny setkání, dotační tituly), nedostatečná komunikace mezi subjekty
<b>Právní</b>	nedostatečné zabezpečení dat
<b>Technická</b>	nefunkčnost softwaru či jiných prostředků

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 60 1.5 Zasilání reportingu hodnotících ukazatelů

<b>1.5. Pravidelné zasilání reportingu hodnotících ukazatelů</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet monitorovacích zpráv, počet pozitivních ohlasů
<b>Cílová skupina</b>	odbory krajského úřadu, ORP, obce
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	vysoké administrativní náklady
<b>Organizační</b>	nízká transparentnost, chyby v monitorovacích ukazatelích
<b>Právní</b>	-
<b>Technická</b>	nefunkčnost softwaru či jiných prostředků

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 61 1.6 Spolupráce s BESIP

<b>1.6. Spolupráce s BESIP</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet realizovaných projektů, počet statistických dat o nehodovosti
<b>Cílová skupina</b>	státní orgány, ORP, veřejnost, dopravní podniky
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	administrativní náklady, technologické náklady
<b>Organizační</b>	nedostatečná míra komunikace, chybné plánování společných setkání, projektů atd.
<b>Právní</b>	odpovědnost za škodu za dopravní nehody
<b>Technická</b>	technické závady u nastavených projektů

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 62 1.7 Poradenské služby městům a obcím

<b>1.7. Služby poradenství městům a obcím ve zpracování projektové dokumentace</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet poskytnutých služeb, počet alokovaných prostředků na tvorbu dokumentace
<b>Cílová skupina</b>	ORP, obce
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatek finančních prostředků na služby, riziko neefektivního chování (plýtvání)
<b>Organizační</b>	neodbornost organizace a nedostatek znalostí, nekvalitní komunikace s klienty
<b>Právní</b>	nedodržování předpisů veřejných zakázek
<b>Technická</b>	-

Zdroj: vlastní zpracování

## 10.2 Opatření 2: Propagace a osvěta cyklodopravy

Problematika vychází se skutečného stavu, kdy Krajský úřad nerealizuje žádné projekty, které by představovaly osvětu cyklodopravy a poukazovaly výhody cyklistické dopravy. Neprobíhají žádné školení, konference nebo semináře, ve kterých by se subjekty zabývající se rozvojem cyklodopravy rozvíjeli. Cyklisté či turisté mají možnost využívání aplikací, které ovšem poukazují jen na jeden druh dat a ukazuje existenci doprovodné infrastruktury. Ta by se dala ovšem také zlepšit za předpokladu efektivní propagace cyklodopravy či cyklistiky obecně. Města si ve své samostatné působnosti realizují projekty, ty ovšem se nedostávají do širšího povědomí lidí.

Cílem opatření je propagovat výhody cyklodopravy jako rychlého a zdraví prospěšnému způsobu přepravy obyvatel, nejen za každodenními záležitostmi, ale i jako příležitost vhodné rekreace a efektivního trávení volného času.

Opatření následně rozvíjí typové aktivity a projekty uvedené níže v tabulkách spolu se základní charakteristikou.

Tabulka 63 2.1 Zvyšování informovanosti o výhodách cyklo dopravy

<b>2.1. Zvyšování informovanosti o výhodách cyklo dopravy prostřednictvím školení, seminářů a konferencí</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (Obce, Asociace měst pro cyklisty, aktivní spolky)
<b>Implementace</b>	2024, průběžně
<b>Indikátory</b>	Cyklisté, veřejnost, ORP, spolky, sdružení obcí
<b>Cílová skupina</b>	interní zaměstnanci, státní orgány, veřejnost
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	Nedostatek prostředků na školení apod.
<b>Organizační</b>	Nízká informovanost ze strany vedoucích orgánů, chybné určení odpovědného pracovníka
<b>Právní</b>	-
<b>Technická</b>	Špatný stav technického vybavení, budovy apod.

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 64 2.2 Vytvoření jednotné aplikace

<b>2.2. Vytvoření jednotné aplikace sloužící cyklistům i odborníkům</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP, destinační společnosti)
<b>Implementace</b>	2025-2026
<b>Indikátory</b>	počet stažení aplikace, hodnocení uživatelů, počet spolupracujících služeb a organizací
<b>Cílová skupina</b>	veřejnost, Cyklisté, Odborné organizace
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatek vlastních prostředků, nezískání dotace, zvýšení nákladu na provozování aplikace
<b>Organizační</b>	chybné určení odpovědného orgánu, špatná správa aplikace
<b>Právní</b>	chybné údaje ve smlouvách se spolupracujícími subjekty
<b>Technická</b>	špatný stav aplikace či softwaru

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 65 2.3 Podpora měkkých osvětových projektů

<b>2.3. Podpora měkkých osvětových projektů ze strany kraje</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor
<b>Implementace</b>	2024
<b>Indikátory</b>	počet podpořených projektů, počet vynaložených finančních prostředků
<b>Cílová skupina</b>	ORP, obce, organizace
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatek prostředků na projekty
<b>Organizační</b>	nekvalitní spolupráce s partnery, Chyby v plánování projektů
<b>Právní</b>	nedodržení metodických doporučení
<b>Technická</b>	špatný stav potřebného vybavení

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 66 2.4 Sledování trendů a principů v cyklo dopravě

<b>2.4. Sledování trendů a principů v cyklo dopravě</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP, obce, zahraniční a přeshraniční partneři)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet nových přístupů a trendů, počet nových projektů realizovaných na základě přijetí nových trendů
<b>Cílová skupina</b>	veřejnost, cyklisté, ORP
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatek prostředků na konference/zahraníční cesty
<b>Organizační</b>	nedostatečná znalost pracovníků, nedostatečná komunikace
<b>Právní</b>	-
<b>Technická</b>	nefunkčnost např. internetového prohlížeče

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 67 2.5 Podpora dopravní výchovy na lokální úrovni

<b>2.5. Podpora dopravní výchovy na lokální úrovni</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet výstavby dopravních hřišť, počet nových a aktivních cyklistů, počet sovětových akcí a seminářů
<b>Cílová skupina</b>	děti a mládež, cyklisté
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatek prostředků na provoz hřišť, nezískání dotace
<b>Organizační</b>	nedostatečný počet odpovědných pracovníků, nekvalitní spolupráce se školami
<b>Právní</b>	chyby ve smlouvách, chyby ve vnitřních předpisech
<b>Technická</b>	špatný technický stav dopravních prostředků

Zdroj: vlastní zpracování

### 10.3 Opatření 3: Zajištění kvalitní bezpečnosti

Úroveň kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury v některých částech kraje chybí. Prvky bezpečnosti často bývají již součástí projektových dokumentací. I přes to v posledních letech byli cyklisté 2. nejpočetnější skupinou v oblasti nehodovosti. Několik obcí s rozšířenou působností v rámci polostrukturovaných rozhovorů přišly s myšlenkou, že zajištění bezpečnosti je v kompetenci občanů, a to převážně formou prevence a užívání ochranných prvků. Nicméně ovlivnit cyklisty krajský úřad či organizace mohou v rámci i osvětových akcí. Je tedy důležité tuto záležitost vzít do rukou odpovědných organizací a zástupců z veřejné sféry. Bezpečnost se týká jak tvrdých projektů, tak je součástí i měkkých projektů. Většina samospráv poukazuje na bezpečnost jen z hlediska cyklistické infrastruktury. Je

třeba poukazovat na nebezpečí a nehodovost cyklistů a pěších chodců prostřednictvím IT technologií a smart řešení.

Cílem opatření je zvýšení kvality bezpečnostních prvků a eliminování negativních faktorů ovlivňující bezpečnost celkově. Také cílem je najít optimální řešení, jak monitorovat cyklisty a nehodovost, aby se do budoucna mohla nastavit vhodná opatření.

Opatření rozvíjí níže uvedené typové aktivity nebo projekty, které by měly zajistit plnění daného opatření.

Tabulka 68 3.1 Budování samostatných cyklostezek

<b>3.1. Budování samostatných cyklostezek</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP, obce, ODSH)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet vybudovaných cyklostezek, počet připravovaných a podpořených projektů
<b>Cílová skupina</b>	cyklisté, chodci, místní podniky
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatek prostředků na výstavbu a údržbu, Nezískání dotace
<b>Organizační</b>	chyby ve spolupráci s partnery a dodavateli
<b>Právní</b>	nerespektování norem, Chyby ve smlouvách
<b>Technická</b>	špatný stav a nekvalitní údržba

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 69 3.2 Zavedení monitorovacích ukazatelů (mobilní kamery)

<b>3.2. Zavedení monitorovacích ukazatelů (mobilní kamery)</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP)
<b>Implementace</b>	2024-2025
<b>Indikátory</b>	počet mobilních kamer ve městech a obcích, počet nahlášených nehod
<b>Cílová skupina</b>	cyklisté, veřejnost, Policie a bezpečnostní složky
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatečné prostředky na investici
<b>Organizační</b>	chyby v organizaci, nesprávné nastavení ukazatelů
<b>Právní</b>	chyby ve smlouvě a ve vyhlášce
<b>Technická</b>	nefunkčnost softwaru

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 70 3.3 Budování přejezdů pro cyklisty

<b>3.3. Budování přejezdů pro cyklisty</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP, obce, ODSH)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet vybudovaných přejezdů pro cyklisty, počet připravovaných a podpořených projektů
<b>Cílová skupina</b>	cyklisté, veřejnost
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatečné prostředky na výstavbu
<b>Organizační</b>	chyby ve spolupráci s partnery a dodavateli
<b>Právní</b>	nerespektování norem, chyby ve smlouvách
<b>Technická</b>	špatný stav a nekvalitní údržba

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 71 3.4 Značení infrastruktury

<b>3.4. Značení infrastruktury</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP, Nadace Partnerství, obce, sdružení, nestátní organizace)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet nových přístupů a trendů, počet nových projektů realizovaných na základě přijetí nových trendů
<b>Cílová skupina</b>	veřejnost, cyklisté, ORP
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatečné prostředky na vyznačení pruhů aj.
<b>Organizační</b>	chyby ve spolupráci s partnery a dodavateli
<b>Právní</b>	nerespektování norem, chyby ve smlouvách
<b>Technická</b>	špatný stav a nekvalitní údržba

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 72 3.5 Vybudování Bike and Ride

<b>3.5. Vybudování Bike and Ride</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP)
<b>Implementace</b>	2025
<b>Indikátory</b>	počet vybudovaných B&R systémů, počet uživatelů B&R
<b>Cílová skupina</b>	cyklisté, uživatelé veřejné dopravy, místní podniky, místní komunita
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatečné prostředky na výstavbu a údržbu
<b>Organizační</b>	nekvalitní organizace, chyby ve spolupráci s partnery a dodavateli
<b>Právní</b>	nerespektování norem, chyby ve smlouvách
<b>Technická</b>	špatný stav a nekvalitní údržba

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 73 3.6 Realizování bezpečnostních kampaní

<b>3.6. Realizování bezpečnostních kampaní na podporu zlepšení vztahu mezi řidiči, cyklisty a chodci</b>	
<b>Garant (Spolupráce)</b>	krajský cyklokoordinátor (ORP, BESIP, PČR)
<b>Implementace</b>	průběžně
<b>Indikátory</b>	počet zrealizovaných kampaní, počet účastníků, počet nahlášených nehod
<b>Cílová skupina</b>	řidiči motorových vozidel, cyklisté, chodci
<b>Oblastní rizika</b>	
<b>Finanční</b>	nedostatek prostředků na školení, kampaně atd.
<b>Organizační</b>	nekompetentnost a neodbornost pracovníků, chyby v organizaci a přípravě
<b>Právní</b>	chyby ve smlouvách s externími službami
<b>Technická</b>	špatná stav technických prostředků

Zdroj: vlastní zpracování

Všechna opatření mohou přinést i negativní dopady a je třeba se na ně dívat objektivně. Se zavedením nových opatření se zvýší náklady a projekty budou představovat vysoké investice. To může představovat rozkol v současných přípravách projektů. Úprava koncepčního dokumentu vyvolá zmatky v městských strategických dokumentech, jelikož města své dokumenty stanovují dle hlavní krajské koncepce, včetně vedení hlavních koridorů páteřních tras apod. Tudíž někteří zástupci v této oblasti mohou upravit dokument jen povrchově, ale řídit se mohou dle starých cílů a opatření.

Současně pravidelné schůze a zasílání hodnotících zpráv nemusí vedení měst přijmout pozitivně. V některých případech se to jeví ztráta času a považují to za zbytečné. Některé spolupráce nebudou vždy na kvalitní úrovni. Každé vedení města chápe potřeby a problémy v rozvoji cyklodopravy jiným způsobem.

V oblasti tvrdých projektů, jako v budování samostatných cyklostezek a další doprovodné infrastruktury, se stává největší problém nedostatek či zajišťování finančních prostředků. V rámci udržitelnosti těchto projektů je důležité dopředu uvažovat např. nad finančními příležitostmi, které by zachovaly kvalitní a bezpečnou infrastrukturu. Ne vždy je to v kompetenci pouze měst.

Vybudování infrastruktury sloužící převážně cyklistům a chodcům zvýší znepokojení a stížnosti u obyvatel a převážně řidičů motorových vozidel. I přes obrovskou snahu propagování cyklodopravy, stále existují lidé preferující automobilovou dopravu.

## ZÁVĚR

Jedním z cílů závěrečné práce bylo provést zhodnocení současného stavu cyklo dopravy na území Zlínského kraje. Zlínský kraj i přes existenci rozvojového dokumentu a snahu rozvíjet cyklistiku na svém území, neproказuje velmi pozitivní postoj k samotné cyklo dopravě, jelikož ji považuje za záležitost výhradně měst. Nicméně města stanovují cíle a jednotlivá opatření k rozvoji cyklo dopravy. I přes rozsáhlé škály místních aktérů a snahy propagace cyklo dopravy, byly objeveny nedostatky nejen v této oblasti.

Prostřednictvím analýzy strategického přístupu k rozvoji cyklo dopravy dalších krajů ČR bylo poukázáno na možná inspirativní řešení vztahující se k návrhové části. Ne všechny kraje měly kvalitně zpracované a aktuální rozvojové dokumenty. Naopak bylo poukázáno např. na možnosti dalšího financování cyklo dopravy a aktivní spolupráci významných aktérů.

Z rozhovorů s odpovědnými osobami ORP v oblasti cyklistiky vyplynuly nedostatky ve strategickém plánování a řízení cyklo dopravy.

Výše uvedené cíle považuji za splněné, jelikož jejich analyzování představovalo základ pro navržení projektových opatření. Opatření byla strukturována do 3 oblastí, jimž předchází určitá doporučení, která by měla být především zahrnuta do koncepčního dokumentu. Každé opatření představuje typové aktivity či projekty, díky nimž by Zlínský kraj a města měly posílit řízení a koordinaci cyklo dopravy v daném území. Opatření zahrnují aktivní spolupráci a organizaci, zajištění kvalitní bezpečnosti a osvětu cyklo dopravy. Hlavní cíl závěrečné práce považuji taktéž za splněný.

Zlínský kraj má potenciál v efektivním přístupu k řešení dané problematiky a má pozitivní postoj, ovšem brzdí jej spolupráce napříč všemi hlavními subjekty.

I přes obsáhlost závěrečné práce se našly nedostatky, které pokládám za výrazné limity práce. V určitých částech práce nejsou uvedena přesná čísla nebo jednotnost informací, a to v oblasti cyklistické infrastruktury. Tudíž se data zdají matoucí a nedostačující. Výsledky rozhovorů mohou zkreslovat i menší účast na spolupráci, kdy nebyla možnost projednat problematiku s dalšími odpovědnými osobami. V rámci budoucího vývoje by se dále mohlo zkoumat zapojení opatření do strategického přístupu Zlínského kraje a jeho postupování v oblasti spolupráce a zavedení více projektů v cyklo dopravě. Měla by se následně zkoumat změna přístupu Krajského úřadu ZK a měst.



**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

3. *výzva - cyklodoprava*. © 2024. Online. MAS Šumavsko. Dostupné z: <https://www.massumavsko.cz/dotace-2014-2020/irop-1/vyzvy-irop-14/3-vyzva-cyklodoprava/>. [cit. 2024-02-21].

*Abeceda fondů 2021-2027*, 2023. Online. 2. aktualizované vydání. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. ISBN 978-80-7538-453-9. Dostupné z: <https://dotaceu.cz/getmedia/66a86ef9-b3e6-4bbf-a95b-954d272c6204/abeceda-2023-2-vydani-online.pdf.aspx?ext=.pdf>. [cit. 2024-02-26].

*About us*, ©2024. Online. European Cyclists Federation. Belgium: European Cyclists Federation. Dostupné z: <https://ecf.com/about-us>. [cit. 2024-02-23].

*Aktuality z městské části*, 2023. Online. Městská část Praha 10. Dostupné z: <https://praha10.cz/zivot-v-praze-10/aktualne/aktuality-z-mestske-casti/artmid/8652/praha-10-vyhlasil-dotacni-program-pro-rok-2024-planuje-rozdelit-334-milionu?articleid=4921>. [cit. 2024-04-08].

ALMALLAH, Mustafa; ALHAJYASEEN, Wael K.M. a DIAS, Charitha, 2024. Safety assessment of on-road cycling lanes: A comparative study of different layouts using driving simulator. *Accident Analysis & Prevention*. Online. Roč. 196. ISSN 00014575. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107431>. [cit. 2024-02-08].

AZ ZAHRA, Ara Fathia; WAHYUDIN, Wahyudin a NUGRAHA, Billy, 2021. The Implementation of the Strategy of Marketing Management through a SWOT Analysis with the Matrix of IFE, EFE and IE. *Jurnal Serambi Engineering*. Online. Vol. 6, iss. 2. s. 1721-1729. ISSN 2541-1934. Dostupné z: <https://doi.org/10.32672/jse.v6i2.2867>. [cit. 2024-01-24].

BAI, Yiwei; BAI, Yihang; WANG, Ruoyu; YANG, Tianren; SONG, Xinyao et al., 2023. Exploring Associations between the Built Environment and Cycling Behaviour around Urban Greenways from a Human-Scale Perspective. *Land*. Online. Roč. 12, č. 3. ISSN 2073-445X. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/land12030619>. [cit. 2024-02-10].

BAUEROVÁ, Alena; ČEPIČKA, Ladislav; VEBEROVÁ, Jana; KUPSA, Marek a VEBER, Jaromír, 2008. *Řízení obcí I*. Praha: Professional Publishing. ISBN 978-80-86946-76-4.

BECKER, Sophia; VON SCHNEIDEMESSER, Dirk; CASEIRO, Alexandre; GÖTTING, Katharina; SCHMITZ, Seán et al., 2022. Pop-up Cycling Infrastructure as a Niche

Innovation for Sustainable Transportation in European Cities: An Inter- and Transdisciplinary Case Study of Berlin. *Sustainable Cities and Society*. Online. Roč. 87. ISSN 22106707. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.scs.2022.104168>. [cit. 2024-02-25].

BOPP, Melissa; SIMS, Dangaia a PIATKOWSKI, Daniel, 2018. *Bicycling for Transportation: An Evidence-Base for Communities*. Online. Amsterdam: Elsevier. ISBN 978-0-12-812642-4. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/C2016-0-03936-0>. [cit. 2024-02-01].

BRANQUINHO, Lance, 2022. *What is singletrack?* Online. Off.road.cc. Dostupné z: <https://off.road.cc/content/feature/what-is-singletrack-11077>. [cit. 2024-02-11].

BRINKMANN, Jan, 2020. *Active Balancing of Bike Sharing Systems*. Braunschweig: Springer. ISBN 978-3-030-35014-7.

BROWNE, Michael; BEHRENDTS, Sönke; WOXENIUS, Johan; GIULIANO, Genevieve a HOLGUIN-VERAS, José, 2019. *Urban Logistics : Management, Policy and Innovation in a Rapidly Changing Environment*. Online. London: Kogan Page. ISBN 978-0-7494-7872-8. Dostupné z: [https://web.p.ebscohost.com/ehost/detail?sid=ab696163-c317-4216-ab56-6cf71fa26467@redis&vid=0&format=EB&lpid=lp\\_139&rid=0#AN=1945332&db=nlebk](https://web.p.ebscohost.com/ehost/detail?sid=ab696163-c317-4216-ab56-6cf71fa26467@redis&vid=0&format=EB&lpid=lp_139&rid=0#AN=1945332&db=nlebk). [cit. 2024-01-25].

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana; JORDOVÁ, Radomíra; KVĚTOŇ, Viktor; RYBOVÁ, Kristýna a VEJCHODSKÁ, Eliška, 2022. *Hodnocení plánů a projektů mobility: Průvodce pro správnou evaluaci opatření a strategií udržitelné městské mobility*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-3244-7.

BUEHLER, Ralph a PUCHER, John, 2022. Cycling through the COVID-19 Pandemic to a More Sustainable Transport Future: Evidence from Case Studies of 14 Large Bicycle-Friendly Cities in Europe and North America. *Sustainability*. Online. Roč. 14, č. 12. ISSN 2071-1050. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/su14127293>. [cit. 2024-02-25].

BYSTRICE POD HOSTÝNEM, 2020. *Strategický plán města Bystrice pod Hostýnem: Návrhová část*. Online. In: Bystrice pod Hostýnem. Dostupné z: <https://www.bystriceph.cz/strategicky%2Dplan/ds-1061/p1=1401>. [cit. 2024-03-15].

CIMBÁLNÍKOVÁ, Lenka, 2012. *Strategické řízení: Proč je želva rychlejší než zajíc*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-2963-2.

*Company: About Us*, ©2019. Online. EcoCounter. Dostupné z: <https://www.eco-counter.com/company/about-us/>. [cit. 2024-02-25].

*Cyklistické stezky*, ©2024. Online. Státní fond dopravní infrastruktury. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/>. [cit. 2024-04-08].

*Cyklogenerel*, ©2024. Online. Ústecký kraj. Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/cyklogenerel/ms-274951/p1=274951>. [cit. 2024-04-08].

*Cykloopatření mají smysl, potvrzuje výzkum*, 2023. Online. Portál hl. m. Prahy. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/aktuality/cykloopatreni\\_maji\\_smysl\\_potvrzuje.xhtml](https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/aktuality/cykloopatreni_maji_smysl_potvrzuje.xhtml). [cit. 2024-04-08].

*Cykloservisy, opravy jízdních kol*, © 2024. Online. Ekatalog. Dostupné z: <https://www.ekatalog.cz/o/sport/cykloservisy-opravy-jizdnich-kol/zlinsky-kraj/>. [cit. 2024-04-09].

*Česká republika: V plánu je 3,6 mld. z evropských fondů na cyklodopravu*, 2021. Online. Partnerství pro městskou mobilitu. Dostupné z: <https://www.dobramesta.cz/novinky/1278/ceska-republika-v-planu-je-36-mld.-z-evropskych-fondu-na-cyklodopravu>. [cit. 2024-04-08].

ČESKÉ BUDĚJOVICE, 2014. *Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014-2020*. Online. In: Kraj Vysočina. České Budějovice: Extranet.kr-vysocina.cz. Dostupné z: <https://extranet.kr-vysocina.cz/samosprava/soubory/rada/materialy/2014/35/RK-35-2014-38pr01.pdf>. [cit. 2024-02-21].

ČESKO, 1997. Zákon ze dne 23. ledna 1997, o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Částka 3. Dostupné z: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy). [cit. 2023-12-27].

ČESKO, 2000. Zákon ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. Částka 98. Dostupné z: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy). [cit. 2024-01-14].

ČESKO, 2000. Zákon ze dne 4. dubna 2000, o Státním fondu dopravní infrastruktury. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Částka 32. Dostupné z: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=104/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=104/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy). [cit. 2024-02-14].

*Čistá a aktivní mobilita*, ©2024. Online. IROP-Ministerstvo pro místní rozvoj. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/irop-2021-2027/temata/cista-a-aktivni-mobilita>. [cit. 2024-04-09].

DEREK, Jurica a SIKORA, Marjan, 2019. Bicycle Route Planning Using Multiple Criteria GIS Analysis. 2019 *International Conference on Software, Telecommunications and Computer Networks (SoftCOM)*. Online. S. 1-5. ISBN 978-953-290-088-0. Dostupné z: <https://doi.org/10.23919/SOFTCOM.2019.8903800>. [cit. 2024-02-07].

*Destinační agentury dostanou od Ústeckého kraje další dva miliony*, 2019. Online. Ústecký kraj. Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/destinacni-agentury-dostanou-od-usteckeho-kraje-dalsi-dva-miliony/d-1738717>. [cit. 2024-04-08].

*Dokončení ankety: Co brání rozvoji cyklistiky v krajích?*, 2010. Online. Celyoturismu. Dostupné z: <https://celyoturismu.cz/dokonceni-ankety-co-brani-rozvoji-cyklistiky-v-krajich/>. [cit. 2024-04-08].

DOLEŽAL, Jan; HÁJEK, Martin; HRAZDILOVÁ BOČKOVÁ, Kateřina; KRÁTKÝ, Jiří; LACKO, Branislav et al., 2012. *Projektový management podle IPMA*. 2., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4275-5.

*Dopravní nehody v ČR*, © 2024. Online. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>. [cit. 2024-04-08].

DRDLA, Pavel, 2021. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 3. upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7560-361-6.

EFTHYMIOU, Dimitrios; ANTONIOU, Constantinos a WADDELL, Paul, 2013. Factors Affecting the Adoption of Vehicle Sharing Systems by Young Drivers. *Transport Policy*. Online. Roč. 29, s. 64-73. ISSN 0967070X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.04.009>. [cit. 2024-02-25].

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION, © 2024. *EU Funds for Cycling*. Online. European Cyclists Federation. Dostupné z: <https://ecf.com/what-we-do/european-funding/unlocking-eu-funds-cycling-investments>. [cit. 2024-02-26].

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION, 2017. *EU Cycling Strategy*. Online. In: ecf.com Dostupné z: [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS\\_full\\_doc\\_small\\_file.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf). [cit. 2024-02-23].

*EuroVelo v ČR*, © 1998 - 2024. Online. Greenways.cz. Dostupné z: <https://www.eurovelo.cz/>. [cit. 2024-02-12].

EVROPSKÁ KOMISE, 2011. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. Online. In: Ministerstvo dopravy. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>. [cit. 2024-02-23].

FILLER, Vratislav a MOTÝL, Jiří, 2018. *Městem na kole: Příručka městského cyklisty: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0855-8.

*Financování*, 2015. Online. Portál hl. m. Prahy. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/data\\_a\\_statistiky/financovani/index.xhtml](https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/data_a_statistiky/financovani/index.xhtml). [cit. 2024-04-08].

FISHMAN, Elliot; WASHINGTON, Simon a HAWORTH, Narelle, 2014. Bike share's impact on car use: Evidence from the United States, Great Britain, and Australia. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. Online. Roč. 31, s. 13-20. ISSN 13619209. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2014.05.013>. [cit. 2024-02-01].

FOTR, Jiří; VACÍK, Emil; SOUČEK, Ivan; ŠPAČEK, Miroslav a HÁJEK, Stanislav, 2020. *Tvorba strategie a strategické plánování: Teorie a praxe*. 2., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-2499-2.

FREY, Harald; LAA, Barbara a LETH, Ulrich, 2024. *Cycling Through the Pandemic*. Online. Springer. ISBN 978-3-031-45307-6. Dostupné z: [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-45308-3\\_7](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-45308-3_7) [cit. 2024-02-25].

*Greenways.cz*. Online. © 1998 - 2024. Dostupné z: <https://www.greenways.cz/Uvod>. [cit. 2024-02-10].

HANZELKOVÁ, Alena; KEŘKOVSKÝ, Miloslav a VYKYPĚL, Oldřich, 2017. *Strategické řízení: Teorie pro praxi*. 3. přepracované vydání. Praha: Beck. ISBN 978-80-7400-637-1.

*Hlavní město Praha*, © 2024. Online. Cyklovize 2030. Dostupné z: <https://www.stavbycyklo.cz/hlavni-mesto-praha>. [cit. 2024-04-08].

HOLMGREN, Johan; ASPEGREN, Sebastian a DAHLSTRÖMA, Jonas, 2017. Prediction of Bicycle Counter Data Using Regression. *Procedia Computer Science*. Online. Roč. 113, s. 502-507. ISSN 18770509. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.procs.2017.08.312>. [cit. 2024-02-25].

HUTTON, Barry, 2013. *Planning Sustainable Transport*. Oxon: Taylor. ISBN 978-1-84971-391-7.

JANOŠOVÁ, Gabriela, 2022. IROP TOUR: *Centrum pro regionální rozvoj představuje IROP 2021-2027*. Online. In: Centrum pro regionální rozvoj České republiky. Hukvaldy: crr.cz. Dostupné z: [https://www.crr.cz/wp-content/uploads/2022/05/CRR-IROP-IROP-TOUR\\_final\\_04\\_2022\\_Hukvaldy.pdf](https://www.crr.cz/wp-content/uploads/2022/05/CRR-IROP-IROP-TOUR_final_04_2022_Hukvaldy.pdf). [cit. 2024-02-26].

JEŽEK, Jiří. 2014. Strategické plánování rozvoje měst a regionů z evropské perspektivy: vývoj, koncepce, problémy. *Slovak Journal of Public Policy and Public Administration*. Online. Roč. 1, č. 1, s. 7-21, ISSN 1339-7826. Dostupné z: <https://www.uur.cz/media/ddlj13sf/05-strategicke.pdf> [cit. 2024-01-24]

JEŽEK, Jiří. 2015. Kritická analýza strategického plánování obcí, měst a regionů v České republice: Identifikace problémových oblastí a návrh řešení. Online. In: Západočeská univerzita v Plzni, s. 73. ISBN 978-80-261-0678-4. Dostupné z: <https://otik.uk.zcu.cz/bitstream/11025/22570/1/Jezek.pdf>. [cit. 2024-01-24].

JEŽEK, Jiří, 2017. Strategické plánování obcí a měst v České republice - Quo vadis? *Urbanismus a územní rozvoj*. Online. Roč. 20, č. 5, s. 31-37. ISSN 1212-0855. Dostupné z: <https://www.uur.cz/media/ddlj13sf/05-strategicke.pdf>. [cit. 2024-01-24].

JIHOČESKÝ KRAJ, 2020. *Koncepce rozvoje cyklistiky a cyklodopravy v Jihočeském kraji pro období 2021 - 2027*. Online. In: Nadace Jihočeské cyklostezky. Dostupné z: [https://www.jihoceske-cyklostezky.cz/njc/wp-content/uploads/2022/02/Koncepce\\_cyklo-JcK-2021-2027-1.pdf](https://www.jihoceske-cyklostezky.cz/njc/wp-content/uploads/2022/02/Koncepce_cyklo-JcK-2021-2027-1.pdf). [cit. 2024-04-08].

*Jihočeský kraj*. © 2024. Online. Cyklovize 2030. Dostupné z: <https://www.stavbycyklo.cz/jihocesky-kraj>. [cit. 2024-04-08].

JIHOMORAVSKÝ KRAJ, 2016. *Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji 2016-2023*. Online. In: Jihomoravský kraj. Dostupné z: <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=262473&TypeID=7>. [cit. 2024-04-08].

JIHOMORAVSKÝ KRAJ, 2024. *Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030*. Online. In: Jihomoravský kraj. Dostupné z: <https://jmk.brandcloud.pro/api/v2/zip/ea9f1e2f43bdc2542c5abb15635ff8c6>. [cit. 2024-04-08].

JUREK, Kamil, 2021. *Seznam nejlepších single trailů v ČR + mapy*. Online. Betarena.cz. Dostupné z: [https://www.betarena.cz/rubriky/sportovni-clanky/seznam-nejlepsich-single-trailu-v-cr-mapy\\_6043.html](https://www.betarena.cz/rubriky/sportovni-clanky/seznam-nejlepsich-single-trailu-v-cr-mapy_6043.html). [cit. 2024-02-11].

KARLOVARSKÝ KRAJ, 2022. *Cyklostrategie Karlovarského kraje pro období 2023-2030*. Online. In: Karlovarský kraj. Dostupné z: [https://www.kr-karlovarsky.cz/system/files/migrate/samosprava/dokumentykk/dokumenty/KONCEPCE\\_CYKLO\\_Cistopis\\_Final\\_1.pdf](https://www.kr-karlovarsky.cz/system/files/migrate/samosprava/dokumentykk/dokumenty/KONCEPCE_CYKLO_Cistopis_Final_1.pdf). [cit. 2024-04-08].

*Kempy*, ©2024. Online. Východní-morava. Dostupné z: <https://www.vychodni-morava.cz/kempy/>. [cit. 2024-04-09].

KOGLIN, Till, 2015. Organisation Does Matter – Planning for Cycling in Stockholm and Copenhagen. *Transport Policy*. Online. Roč. 39, s. 55-62. ISSN 0967070X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.02.003>. [cit. 2024-02-19].

KOLCZYŃSKA, Magdalena a KÜSTER, Fabian, 2020. *Jak uvolnit finanční prostředky EU pro investice do cyklistiky: Příručka k programovým dokumentům 2021-2027 – Česká republika*. Online. In: European Cyclists' Federation. Belgium: Evropská Cyklistická Federace. Dostupné z: [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds\\_CzechRepublic\\_Translated\\_final\\_0.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds_CzechRepublic_Translated_final_0.pdf). [cit. 2024-02-26].

*Kolik cyklostezek a cyklopruhů přinesl Praze rok 2023?*, 2024. Online. Městem na kole. Dostupné z: <https://mestemnakole.cz/2024/02/kolik-cyklostezek-a-cyklopruhu-prinesl-praze-rok-2023/>. [cit. 2024-04-08].

KOSMIDIS, Ioannis a MÜLLER-EIE, Daniela, 2023. The synergy of bicycles and public transport: a systematic literature review. *Transport Reviews*. Online. Roč. 44, č. 1, s. 34-68. ISSN 0144-1647. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2222911>. [cit. 2024-02-08].

KRAJ VYSOČINA, 2021. *Koncepce podpory rozvoje cyklistiky na území kraje Vysočina na období 2022 – 2025*. Online. In: Kraj vysočina. Dostupné z: [https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450008&id\\_dokumenty=4117854](https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4117854). [cit. 2024-04-08].

KRÁLOVEHRADECKÝ KRAJ, 2023. *Strategie Královéhradeckého kraje v oblasti cyklistické dopravy do roku 2035*. Online. In: Královéhradecký kraj. Dostupné z: <https://www.khk.cz/assets/krajsky-urad/regionalni-rozvoj/cyklodoprava/Strategie-Kralovehradeckeho-kraje-v-oblasti-cyklisticke-dopravy-do-roku-2035.pdf>. [cit. 2024-04-08].

KRÁLOVEHRADECKÝ KRAJ, 2022. *Strategie rozvoje cestovního ruchu Královéhradeckého kraje na roky 2022 –2030*. Online. In: Královéhradecký kraj. Dostupné z: <https://www.khk.cz/assets/krajsky-urad/cestovni-ruch/dokumenty-koncepce/Strategie-CR.pdf>. [cit. 2024-04-08].

KRBOVÁ, Jana, 2017. *Strategické plánování ve veřejné správě*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-587-1.

KROMĚŘÍŽ, 2021. *Strategický plán města rozvoje Kroměříže: Aktualizace na léta 2021-2030*. Online. In: Město Kroměříž. Dostupné z: [https://www.mesto-kromeriz.cz/fileadmin/user\\_upload/obecne\\_dokumenty/Strategicky\\_plan\\_mesta\\_Kromerize\\_-\\_aktualizace\\_na\\_leta\\_2021-2030\\_\\_21\\_10\\_2021\\_.pdf](https://www.mesto-kromeriz.cz/fileadmin/user_upload/obecne_dokumenty/Strategicky_plan_mesta_Kromerize_-_aktualizace_na_leta_2021-2030__21_10_2021_.pdf). [cit. 2024-03-17].

KWIATKOWSKI, Michał Adam a SZYMAŃSKA, Daniela, 2021. Cycling policy in strategic documents of Polish cities. *Environment, Development and Sustainability*. Online. Roč. 23, č. 7, s. 10357-10377. ISSN 1387-585X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1007/s10668-020-01060-x>. [cit. 2024-02-23].

LESZCZYŃSKI, Piotr Konrad; KALINOWSKA, Justyna; MITURA, Krzysztof a SHOŁOKHOVA, Daryna, 2022. Injuries to Users of Single-Track Vehicles. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. Online. Roč. 19, č. 19. ISSN 1660-4601. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/ijerph191912112>. [cit. 2024-02-11].



LIBERECKÝ KRAJ, 2014. *Program rozvoje Libereckého kraje 2014-2020*. Online. In: Databáze strategií. Dostupné z: [https://www.dataplan.info/img\\_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/prlk-2014-2020.pdf](https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/prlk-2014-2020.pdf). [cit. 2024-04-08].

LIBERECKÝ KRAJ, 2021. *Strategie rozvoje cyklodopravy v Libereckém kraji pro období 2021+*. Online. In: Liberecký kraj. Dostupné z: [https://www.kraj-lbc.cz/getFile/id:472008/Cyklostrategie\\_LK.pdf](https://www.kraj-lbc.cz/getFile/id:472008/Cyklostrategie_LK.pdf). [cit. 2024-04-08].

LIU, Kun; SIU, Kin Wai Michael; GONG, Xi Yong; GAO, Yuan a LU, Dan, 2016. Where do networks really work? The effects of the Shenzhen greenway network on supporting physical activities. *Landscape and Urban Planning*. Online. Roč. 152, s. 49-58. ISSN 01692046. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.04.001>. [cit. 2024-02-10].

LUHAČOVICE, 2023. *Program rozvoje města Luhačovice; Vize a cíle ve střednědobém horizontu*. Online. In: LUHAČOVICE. Město Luhačovice. Dostupné z: [https://www.mesto.luhacovice.eu/wcd/download/dokumenty-mesta/projekty/prm/navrhova\\_cast\\_prm.pdf](https://www.mesto.luhacovice.eu/wcd/download/dokumenty-mesta/projekty/prm/navrhova_cast_prm.pdf). [cit. 2024-03-17].

MAIER, Karel; VOREL, Jakub; VOZÁB, Jan; BEČKA, Marek; CACH, Jan et al., 2012. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4198-7.

MEI, Zhenyu; ZHANG, Hongyang; TANG, Wei a ZHANG, Lihui, 2023. Assessment and Optimization of Parking Reservation Strategy for Park-and-Ride System Emissions Reduction. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. Online. Roč. 124. ISSN 13619209. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103956>. [cit. 2024-02-25].

*Metodické doporučení pro uplatnění inovativních přístupů strategického řízení a plánování v praxi*, 2022. Online. In: MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Ministerstvo pro místní rozvoj: Portál strategické práce v České republice. Dostupné z: [https://mmr.gov.cz/getmedia/401171fc-a804-40bf-81db-e3a63ca58a7f/Metodicke-doporuceni\\_Inovace-ve-strategickem-rizeni-a-planovani.pdf.aspx?ext=.pdf](https://mmr.gov.cz/getmedia/401171fc-a804-40bf-81db-e3a63ca58a7f/Metodicke-doporuceni_Inovace-ve-strategickem-rizeni-a-planovani.pdf.aspx?ext=.pdf). [cit. 2024-03-02].

*Média a tiskové zprávy; SFDI se podílí na zvyšování bezpečnosti chodců a cyklistů. V roce 2024 podpoří 76 projektů*, © 2024. Online. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Statni-fond-dopravni-infrastruktury-se-dlouhodobě>. [cit. 2024-04-09].

*Města, kde si s námi zajezdíte*, ©2024. Online. Nextbike. Dostupné z: <https://www.nextbikeczech.com/mesta/>. [cit. 2024-04-08].

MINDELL, J.; RUTTER, H. a WATKINS, S., 2011. Urban Transportation and Human Health. *Encyclopedia of Environmental Health*. Online. s. 578-589. ISBN 9780444522726. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/B978-0-444-52272-6.00320-2>. [cit. 2024-02-01].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2000. *Technické podmínky 132: Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích*. Online. In: Politika jakosti pozemních komunikací. Praha: [pjpgk.rsd.cz/](http://pjpgk.rsd.cz/). Dostupné z: [https://pjpgk.rsd.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_132.pdf](https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_132.pdf). [cit. 2024-02-14].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2017. *Technické podmínky 179: Navrhování komunikace pro cyklisty*. Online. In: Politika jakosti pozemních komunikací. Praha: [pjpgk.rsd.cz](http://pjpgk.rsd.cz). Dostupné z: [https://pjpgk.rsd.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_179\\_2017.pdf](https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_179_2017.pdf). [cit. 2024-02-07].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, © 2024. *Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030*. Online. In: MINISTERSTVO DOPRAVY. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Uzitecne-odkazy/Udrzitelna-mobilita/Mestska-a-aktivni-mobilita/Koncepce>. [cit. 2024-02-21].

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, 2017. *Typologie strategických a prováděcích dokumentů: Metodické doporučení*. Online. In: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné z: [https://mmr.gov.cz/getmedia/a8e367ae-8c84-48f2-9ce4-5484e4d5de52/Typologie-strategicky-ch-a-provade-cich-dokumentu\\_final.pdf](https://mmr.gov.cz/getmedia/a8e367ae-8c84-48f2-9ce4-5484e4d5de52/Typologie-strategicky-ch-a-provade-cich-dokumentu_final.pdf). [cit. 2024-01-24].

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, 2022. *Nástroje pro strategickou práci a příležitosti zelené transformace*. Online. In: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné z: [https://mmr.gov.cz/getmedia/e77f1e77-956e-429c-8184-0c32968f6842/1-Workshop\\_5\\_4\\_UVOD-BLOK-I.pdf.aspx?ext=.pdf](https://mmr.gov.cz/getmedia/e77f1e77-956e-429c-8184-0c32968f6842/1-Workshop_5_4_UVOD-BLOK-I.pdf.aspx?ext=.pdf). [cit. 2024-01-25].

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, ©2024. *Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+*. Online. In: Ministerstvo pro místní rozvoj. Územní dimenze. Dostupné z: <https://mmr.gov.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/regionalni-rozvoj/strategie-regionalniho-rozvoje-cr-2021>. [cit. 2024-02-21].

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, 2023a. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji-Cyklovize 2023, Analytická část*. Online. In: Moravskoslezský kraj. Dostupné z: [https://www.msk.cz/assets/temata/cestovni\\_ruch/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy---a--analyticka-cast.pdf](https://www.msk.cz/assets/temata/cestovni_ruch/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy---a--analyticka-cast.pdf). [cit. 2024-04-08].

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, 2023b. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji-Cyklovize 2023; Strategická část*. Online. In: Moravskoslezský kraj. Dostupné z: [https://www.msk.cz/assets/temata/cestovni\\_ruch/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy---b--strategicka-cast.pdf](https://www.msk.cz/assets/temata/cestovni_ruch/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy---b--strategicka-cast.pdf). [cit. 2024-04-08].

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

NEDAVAŠKOVÁ, Iva, 2022. *Bolt stahuje elektrokoloběžky z ulic Zlína, na zimu*. Online. Zlínský deník. Dostupné z: [https://zlinsky.denik.cz/zpravy\\_region/bolt-stahuje-elektrokolobezky-z-ulic-zlina-na-zimu-20221220.html](https://zlinsky.denik.cz/zpravy_region/bolt-stahuje-elektrokolobezky-z-ulic-zlina-na-zimu-20221220.html). [cit. 2024-04-09].

NIKITAS, Alexandros, 2019. How to Save Bike-Sharing: An Evidence-Based Survival Toolkit for Policy-Makers and Mobility Providers. *Sustainability*. Online. Roč. 11, č. 11. ISSN 2071-1050. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/su11113206>. [cit. 2024-02-25].

NURCAHYO, Rianto; SUYUDANA, Yulius a IRAWAN, Damar Aji, 2023. Fintech Digital Marketing Strategy to Increase User Acquisition. *International Seminar on Application for Technology of Information and Communication (iSemantic)*. Online. s. 52-57. ISBN 979-8-3503-3921-5. Dostupné z: <https://doi.org/10.1109/iSemantic59612.2023.10295355>. [cit. 2024-01-24].

*Oblast dopravy*, 2024. Online. Zlínský kraj. Dostupné z: <https://zlinskykraj.cz/oblast-dopravy-0>. [cit. 2024-04-09].

*Odbor dopravy a silničního hospodářství*, ©2022. Online. Jihočeský kraj. Dostupné z: <https://www.kraj-jihocesky.cz/cs/krajsky-urad/odbor-dopravy-silnicniho-hospodarstvi>. [cit. 2024-04-08].

*Oddělení regionální infrastruktury*, ©2024. Online. Středočeský kraj. Dostupné z: <https://kr-stredocesky.cz/web/odbor-verejne-mobility/oddeleni-regionalni-infrastruktury>. [cit. 2024-04-08].

*O klubu*, ©2024. Online. Klub českých turistů. Dostupné z: <https://kct.cz/o-klubu>. [cit. 2024-02-23].

OLOMOUCKÝ KRAJ, 2017a. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji; Analytická část*. Online. In: Olomoucký kraj. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/analyticka-cast-cl-4107.html>. [cit. 2024-04-08].

OLOMOUCKÝ KRAJ, 2017b. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji; Strategická část*. Online. In: Olomoucký kraj. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/strategicka-cast-cl-4109.html>. [cit. 2024-04-08].

*O nás*. Online. Cyklistika Karlovarského kraje. Dostupné z: <https://cyklistikakk.cz/o-nas/>. [cit. 2024-04-08].

*O nás*, ©2024a. Online. Česká mountainbiková asociace. Dostupné z: <https://cemba.eu/o-nas-20>. [cit. 2024-02-23].

*O nás*, © 2024b. Online. Nextbike. Dostupné z: <https://www.nextbikeczech.com/o-nas/>. [cit. 2024-02-25].

*O nás*, © 2024c. Online. Partnerství pro městskou mobilitu. Dobramesta.cz. Dostupné z: <https://www.dobramesta.cz/o-nas-249>. [cit. 2024-02-23].

*O nás: Společně pro lidi vytváříme přírodu*, © 2024. Online. Nadace partnerství. Dostupné z: <https://www.nadacepartnerstvi.cz/O-nas>. [cit. 2024-02-23].

*Organizační struktura*, ©2024. Online. Středočeský kraj. Dostupné z: [https://kr-stredocesky.cz/web/odbor-verejne-mobility/organizacni-struktura#](https://kr-stredocesky.cz/web/odbor-verejne-mobility/organizacni-struktura#/)/. [cit. 2024-04-08].

ORTEGA, Jairo; TÓTH, János a PÉTER, Tamás, 2021. Planning a Park and Ride System: A Literature Review. *Future Transportation*. Online. Roč. 1, č. 1, s. 82-98. ISSN 2673-7590. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/futuretransp1010006>. [cit. 2024-02-25].

OTROKOVICE, 2019. *Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice; Návrhová část a Akční plán*. Online. In: Otrokovice. Dostupné z: <https://otrokovice.cz/web/PlanMestskeMobility/Navrhova-cast-PUMM-a-akcni-plan-fin.pdf>. [cit. 2024-04-09].

OTROKOVICE, 2023. *Strategický rozvojový plán města Otrokovice 2024 - 2034*. Online. In: Otrokovice. Dostupné z: [https://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id\\_org=11673&id\\_dokumenty=26197](https://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=26197). [cit. 2024-04-09].

*Panevropský plán na podporu cyklistické dopravy*, © 2024. Online. Partnerství pro městskou mobilitu. Olomouc: Partnerství pro městskou mobilitu. Dostupné z: <https://www.dobramesta.cz/paneversky-plan-rozvoje-cyklisticke-dopravy>. [cit. 2024-02-23].

PARDUBICKÝ KRAJ, 2015. *Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji*. Online. In: OHGS s.r.o. Dostupné z: [http://www.ohgs.cz/files/r\\_sobory/cyklokoncepce\\_pk\\_final.pdf](http://www.ohgs.cz/files/r_sobory/cyklokoncepce_pk_final.pdf). [cit. 2024-04-08].

PARDUBICKÝ KRAJ, 2016. *Strategie cestovního ruchu Pardubického kraje 2016-2020*. Online. In: Dataplán. Dostupné z: [https://www.dataplan.info/img\\_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/strategie\\_cestovniho\\_ruchu\\_pk.pdf](https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/strategie_cestovniho_ruchu_pk.pdf). [cit. 2024-04-08].

PAVLÍK, Marek; PODRÁPSKÝ, František; LOUDA, Jiří; KVĚTOŇ, Viktor; BRABEC, Jan et al., 2014. *Jak úspěšně řídit obec a region: Cíle, nástroje, trendy, zahraniční zkušenosti*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-5256-3.

PAVLÍK, Marek; WOKOUN, René; HÁK, Tomáš; JANOUŠKOVÁ, Svatava a PFEIFER, Luděk, 2020. *Regiony budoucnosti: spolupráce, bezpečí, efektivita: Inspirace pro rozvoj měst a regionů s příklady dobré praxe*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-1310-1.

PAVLÍK, Marek; ZELENÝ, Milan; WOKOUN, René; BRABEC, Jan; ZEMAN, Jan et al., 2016. *Podpora lokální ekonomiky: využití skrytých potenciálů v regionech*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-390-7.

PAVLUKOVIĆ, Vanja; NIKIĆ, Bojana a STANKOV, Uglješa, 2020. Local Residents' Attitudes towards Cycling Tourism in the Upper Danube Region (Serbia). *TEME: Casopis za Društvene Nauke*. Online. Roč. 44, č. 3, s. 913-928. ISSN 03537919. Dostupné z: <https://doi.org/10.22190/TEME181014062P>. [cit. 2024-02-12].

PEARSON, Lauren; BERKOVIC, Danielle; REEDER, Sandy; GABBE, Belinda a BECK, Ben, 2023. Adults' self-reported barriers and enablers to riding a bike for transport: a systematic review. *Transport Reviews*. Online. Roč. 43, č. 3, s. 356-384. ISSN 0144-1647. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2113570>. [cit. 2024-02-08].

PLZEŇSKÝ KRAJ, 2021a. *Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji*. Online. In: Plzeňský kraj. Dostupné z: <https://www.plzensky-kraj.cz/Framework/Document.ashx?ID=174000>. [cit. 2024-04-08].

PLZEŇSKÝ KRAJ, 2021b. *Koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy 2021*. Online. Dostupné z: <https://mapy.plzensky-kraj.cz/gis/cyklokoncepce2021/>. [cit. 2024-04-08].

*Profil Centra dopravního výzkumu, v. v. i., © 2024*. Online. Centrum dopravního výzkumu. Brno: Centrum dopravního výzkumu. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/profil-spolecnosti/>. [cit. 2024-02-23].

PRAHA, 2017. *Plán udržitelné mobility Prahy a okolí; Analýza*. Online. In: Polad' Prahu. Dostupné z: [https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PAnalýza\\_2017-08-10.pdf](https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PAnalýza_2017-08-10.pdf). [cit. 2024-04-08].

PRAHA, 2022. *Strategie aktivní mobility*. Online. In: IPR Praha. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/87b4ebf26cb977aef979b38a55f7502b.pdf>. [cit. 2024-04-08].

*Projekty*, ©2024. Online. IROP. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/projekty?period=20142020>. [cit. 2024-04-08].

PŘICHYSTAL, Aleš, 2018. *Dotační management pro zastupitele obcí*. Online. Praha: Institut pro veřejnou správu Praha. ISBN 978-80-87544-94-5. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/dotacni-management-pro-zastupitele-obci.aspx>. [cit. 2024-02-26].

QIAN, Xiaodong; JALLER, Miguel a CIRCELLA, Giovanni, 2023. Exploring the Potential Role of Bikeshare to Complement Public Transit: The Case of San Francisco amid the Coronavirus Crisis. *Cities*. Online. Roč. 137. ISSN 02642751. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104290>. [cit. 2024-02-25].

QIU, Lu-Yi a HE, Ling-Yun, 2018. Bike Sharing and the Economy, the Environment, and Health-Related Externalities. *Sustainability*. Online. Roč. 10, č. 4. ISSN 2071-1050. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/su10041145>. [cit. 2024-02-25].

RATANABURI, Nuntachart; ALADE, Taslim a SAÇLI, Fatma, 2021. Effects of Stakeholder Participation on the Quality of Bicycle Infrastructure. A Case of Rattanakosin Bicycle Lane, Bangkok, Thailand. *Case Studies on Transport Policy*. Online. Roč. 9, č. 2, s. 637-650. ISSN 2213624X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.03.002>. [cit. 2024-02-19].

*Ročenka dopravy 2022, 2023*. Online. In: Technická správa komunikací hl. m. Prahy. Dostupné z: <https://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2022-cz.pdf>. [cit. 2024-04-08].

ROŽNOV POD RADHOŠTĚM, 2021. *Strategický plán rozvoje města Rožnov p.R 2021 - 2030*. Online. In: Rožnov pod Radhoštěm. Dostupné z: <https://strategie2030.roznov.cz/documentation/Strategicky-plan-rozvoje-mesta2021-2030.pdf>. [cit. 2024-04-09].

*SFDI se podílí na zvyšování bezpečnosti chodců a cyklistů. V roce 2024 podpoří 76 projektů*, 2023. Online. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Statni-fond-dopravni-infrastruktury-se-dlouhodobě>. [cit. 2024-02-26].

*Soupis NNO*, 2022. Online. Liberecký kraj. Dostupné z: <https://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/ostatni/neziskove-organizace/soupis-nno-v-libereckem-kraji-a-interaktivni-mapa-neziskoveho-sektoru-v-ceske-republice>. [cit. 2024-04-08].

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Pravidla pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřízení jízdních pruhů pro cyklisty pro rok 2020*. Online. In: Státní fond dopravní infrastruktury. S. 18. Dostupné z: [https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/2019\\_pravidla\\_cyklo\\_2020.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/2019_pravidla_cyklo_2020.pdf). [cit. 2024-02-05].

*Strategie rozvoje bezmotorové dopravy*, 2024. Online. Polad' Prahu. Dostupné z: <https://poladprahu.cz/action/strategie-rozvoje-bezmotorove-dopravy/>. [cit. 2024-04-08].

STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2017a. *Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 – 2023, Analytická část*. Online. In: Středočeský kraj. Dostupné z: <https://kr-stredocesky.cz/web/odbor-verejne-mobility/koncepce-rozvoje-cyklistiky-ve-stredoceskem-kraji>. [cit. 2024-04-08].

STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2017b. *Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 – 2023: Návrhová část*. Online. In: Dataplán. Dostupné z: [https://www.dataplan.info/img\\_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/cyklokoncepce-sk-2023-navrh-implementace.pdf](https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/cyklokoncepce-sk-2023-navrh-implementace.pdf). [cit. 2024-04-08].

STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2024. *Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024-2030*. Online. In: Středočeský kraj. Dostupné z: [https://stredoceskykraj.cz/documents/10192/0/20240208\\_CykloKoncepceKomplet\\_v13.docx/3e8db5a7-156e-6e51-fc8e-979f9b6ad39a?t=1708002673760](https://stredoceskykraj.cz/documents/10192/0/20240208_CykloKoncepceKomplet_v13.docx/3e8db5a7-156e-6e51-fc8e-979f9b6ad39a?t=1708002673760). [cit. 2024-04-08].

ŠIROKÝ, Jaromír; DRDLA, Pavel; MATUŠKA, Jaroslav a SEIDLOVÁ, Andrea, 2023. *Technologie dopravy*. 6. doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7560-483-5.

TUMLIN, Jeffrey, 2012. *Sustainable Transportation Planning: Tool for Creating Vibrant, Healthy and Resilient Communities*. New Jersey: Wiley. ISBN 978-0-470-54093-0.

UHERSKÉ HRADIŠTĚ, 2022. *Koncepce dopravy v centru města*. Online. In: Uherské Hradiště-Srdce Slovácka. Dostupné z: <https://www.mesto-uh.cz/file/13121/download/>. [cit. 2024-04-09].

UHERSKÝ BROD, 2022. *Program rozvoje města Uherský Brod 2022+*. Online. In: Uherský Brod. Dostupné z: [https://www.ub.cz/Public/docs/strategicke-dokumenty/PRMUB-2022\\_hlavni\\_dokument.pdf](https://www.ub.cz/Public/docs/strategicke-dokumenty/PRMUB-2022_hlavni_dokument.pdf). [cit. 2024-04-09].

*Účastníci silničního provozu*, © 2024. Online. BESIP. Praha: Samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu>. [cit. 2024-02-08].

*Ústecký kraj*. © 2024. Online. Cyklovize 2030. Dostupné z: <https://www.stavbycyklo.cz/ustecky-kraj>. [cit. 2024-04-08].

VALAŠSKÉ KLOBOUKY, 2021a. *Koncepce dopravy města Valašské Klobouky*. Online. In: Valašské Klobouky. Dostupné z: [https://www.valasskeklobouky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=17631&id\\_dokumenty=474352](https://www.valasskeklobouky.cz/assets/File.ashx?id_org=17631&id_dokumenty=474352). [cit. 2024-04-09].

VALAŠSKÉ KLOBOUKY, 2021b. *Strategie rozvoje cestovního ruchu města Valašské Klobouky*. Online. In: Valašské Klobouky. Dostupné z: [https://www.valasskeklobouky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=17631&id\\_dokumenty=476402](https://www.valasskeklobouky.cz/assets/File.ashx?id_org=17631&id_dokumenty=476402). [cit. 2024-04-09].

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ, 2021. *Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027; Návrhová část*. Online. In: Valašské Meziříčí. Dostupné z: [https://www.valasskemezirici.cz/assets/File.ashx?id\\_org=17636&id\\_dokumenty=49229](https://www.valasskemezirici.cz/assets/File.ashx?id_org=17636&id_dokumenty=49229). [cit. 2024-04-09].

VIZOVICE, 2021. *Program rozvoje města Vizovice*. Online. In: Vizovice. Dostupné z: [https://www.mestovizovice.cz/modules/file\\_storage/download.php?file=f5f0cdb2%7C1460&inline=1](https://www.mestovizovice.cz/modules/file_storage/download.php?file=f5f0cdb2%7C1460&inline=1). [cit. 2024-04-09].



VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY, 2013. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020*. Online. In: Státní fond dopravní infrastruktury. Praha: sfdi.cz. Dostupné z: [https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb\\_a1.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf). [cit. 2024-02-14].

VSETÍN, 2015. *Strategický plán rozvoje města Vsetína pro období 2016-2023*. Online. In: Město Vsetín. Dostupné z: [https://www.mestovsetin.cz/assets/File.ashx?id\\_org=18676&id\\_dokumenty=520001](https://www.mestovsetin.cz/assets/File.ashx?id_org=18676&id_dokumenty=520001). [cit. 2024-04-09].

VÝCHODNÍ MORAVA, 2019. *Objevte Východní Moravu*. Online. In: Turistický informační portál města Zlín. Dostupné z: [http://www.ic-zlin.cz/wcd/pages/sport/cykloturistika/vm\\_cyklopruvodcedl\\_dotisk2019.pdf](http://www.ic-zlin.cz/wcd/pages/sport/cykloturistika/vm_cyklopruvodcedl_dotisk2019.pdf). [cit. 2024-04-09].

WANG, Mingshu a ZHOU, Xiaolu, 2017. Bike-sharing Systems and Congestion: Evidence from US Cities. *Journal of Transport Geography*. Online. Roč. 65, s. 147-154. ISSN 09666923. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.10.022>. [cit. 2024-02-01].

WU, Shianghau a LEI, Xuxiunan, 2019. The Analysis of the Influencing Factors on the Problems of Bike-Sharing System in China. *IEEE Access*. Online. Roč. 7, s. 104000-104010. ISSN 2169-3536. Dostupné z: <https://doi.org/10.1109/ACCESS.2019.2931988>. [cit. 2024-02-25].

YANOCHA, Dana a MAWDSLEY, Sarah, 2022. *Making the Economic Case for Cycling: Cycling Cities*. Online. In: Institute for Transportation and Development Policy. Institute for Transportation and Development Policy. Dostupné z: [https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2022/06/Making-the-Economic-Case-for-Cycling\\_6-13-22.pdf](https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2022/06/Making-the-Economic-Case-for-Cycling_6-13-22.pdf). [cit. 2024-02-09].

YAQOUB, Shumayla; CAFISO, Salvatore; MORABITO, Giacomo a PAPPALARDO, Giuseppina, 2023. Deep transfer learning-based anomaly detection for cycling safety. *Journal of Safety Research*. Online. Roč. 87, s. 122-131. ISSN 00224375. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2023.09.010>. [cit. 2024-02-08].

*Zlínský kraj*, © 2024. Online. *Cyklovize 2030*. Dostupné z: <https://www.stavbycyklo.cz/zlinsky-kraj>. [cit. 2024-04-09].

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2019. *Strategie rozvoje Zlínského kraje*. Online. In: Zlínský kraj. Dostupné z:

[https://www.dataplan.info/img\\_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/strategie-rozvoje-zlinskeho-kraje-2030.pdf](https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/strategie-rozvoje-zlinskeho-kraje-2030.pdf). [cit. 2024-04-09].

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2021a. *Chytrý kraj – Strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030*. Online. In: Zlínský kraj. Dostupné z: <https://zlinskykraj.cz/file/64106816d878e8903f0a4221>. [cit. 2024-04-09].

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2021b. *Koncepce rozvoje ITS Zlínského kraje*. Online. In: Zlínský kraj. Dostupné z: <https://zlinskykraj.cz/file/642be595265b9a834f053fed>. [cit. 2024-04-09].

ZLÍN, 2021. *Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 – ZLÍN 2030*. Online. In: Zlín. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/file/6265f6d90b4f0000b3008838>. [cit. 2024-04-09].

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2023a. *Generel dopravy Zlínského kraje*. Online. In: Zlínský kraj. Dostupné z: <https://zlinskykraj.cz/file/642be98ff63c20c03e029880>. [cit. 2024-04-09].

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2023b. *Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje*. Online. In: Zlínský kraj. Zlín: [zlinskykraj.cz](http://zlinskykraj.cz). Dostupné z: <https://zlinskykraj.cz/sektorove-a-ostatni-koncepcni-dokumenty>. [cit. 2024-02-21].

ZLÍNSKÝ KRAJ, ©2024. *Cyklotrasy ZK*. Online. ZLÍNSKÝ KRAJ. Geoportál Zlínského kraje. Dostupné z: <https://geoportal.kr-zlinsky.cz/portal/apps/webappviewer/index.html?id=a52955e51a94402cbccd3fc24a2996ad>. [cit. 2024-03-15].

*Zoznam projektov*, © 2018. Online. Interreg V-A Slovenská republika-Česká republika. Dostupné z: <https://14-20.sk-cz.eu/sk/projekty/zoznam-projektov>. [cit. 2024-04-09].

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

©	copyright
§	paragraf
%	procenta
aj.	a jiné
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
B&R	Bike and Ride
BESIP	bezpečnost silničního provozu
BSS	systém sdílených kol
CBD	centrum obchodní oblasti
CO <sub>2</sub>	oxid uhličitý
č.	číslo
ČeMBA	Česká Mountainbiková Asociace
ČR	Česká republika
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
ECF	Evropská cyklistická federace
EFE	externí hodnocení faktorů
et al.	a další/jiní
EU	Evropská unie
EUR	euro
GN	Greenways Network
IFE	interní hodnocení faktorů
IROP	Integrovaný regionální operační program
JCCR	Jihočeská centrála cestovního ruchu
Kč	koruna česká

---

KČT	Klub českých turistů
km	kilometr
KÚ	krajský úřad
MAS	místní akční skupina
MHD	městská hromadná doprava
mil.	milión
min.	minimálně
mld.	miliarda
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
Např.	například
NNO	nestátní nezisková organizace
ORP	obec s rozšířenou působností
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
P&R	Park and Ride
PCA	Přebor v cykloturistické aktivitě
PEP	Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí
PUBLs	pop-up bike line
p. o.	příspěvková organizace
s.	strana
s. p.	státní podnik
Sb.	sbírka
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
s. r. o.	společnost s ručením omezeným
SUMP	Plán udržitelné městské mobility
tis.	tisíc

TP	technické podmínky
tzv.	takzvaně
UNECE	Evropská hospodářská komise
z. s.	zapsaný spolek

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 Proces strategického plánování .....	14
Obrázek 2 Členění strategických dokumentů .....	20
Obrázek 3 Zachycení zelených stezek v České republice .....	32
Obrázek 4 Vymezení dálkových a regionálních tras na území Zlínského kraje.....	101

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1 Alokace finančních prostředků na oblast cyklistiky v programových obdobích .....	46
Graf 2 Alokované příspěvky z SFDI v letech 2023-2024 na cyklostezky .....	48
Graf 3 Počet významných cyklotras na území jednotlivých ORP ve Zlínském kraji .....	101
Graf 4 Počet nehod a závažnost ve Zlínském kraji v letech 2019-2024 .....	115
Graf 5 Následky nehod dle kategorie poškozených osob ve Zlínském kraji.....	116
Graf 6 Následky nehod dle druhu komunikace.....	116

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Pravidlo SMART(E).....	15
Tabulka 2 Cyklistická infrastruktura v jednotlivých krajích ČR.....	62
Tabulka 3 Cyklistická infrastruktura v jednotlivých krajích ČR (pokr.).....	63
Tabulka 4 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Hlavního města Prahy.....	64
Tabulka 5 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Středočeského kraje.....	65
Tabulka 6 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Jihočeského kraje.....	66
Tabulka 7 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Plzeňského kraje.....	66
Tabulka 8 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Karlovarského kraje.....	67
Tabulka 9 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Ústeckého kraje.....	68
Tabulka 10 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Libereckého kraje.....	68
Tabulka 11 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Královohradeckého kraje.....	69
Tabulka 12 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Pardubického kraje.....	70
Tabulka 13 Institucionální zajištění cyklistické dopravy kraje Vysočina.....	70
Tabulka 14 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Jihomoravského kraje.....	71
Tabulka 15 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Olomouckého kraje.....	71
Tabulka 16 Institucionální zajištění cyklistické dopravy Moravskoslezského kraje.....	72
Tabulka 17 Strategický dokument hlavního města Prahy.....	74
Tabulka 18 Strategický dokument Středočeského kraje.....	75
Tabulka 19 Strategický dokument Jihočeského kraje.....	76
Tabulka 20 Strategický dokument Plzeňského kraje.....	77
Tabulka 21 Strategický dokument Karlovarského kraje.....	78
Tabulka 22 Strategický dokument Libereckého kraje.....	79
Tabulka 23 Strategický dokument Královohradeckého kraje.....	80
Tabulka 24 Strategický dokument Pardubického kraje.....	81
Tabulka 25 Strategický dokument kraje Vysočina.....	82
Tabulka 26 Strategický dokument Jihomoravského kraje.....	83
Tabulka 27 Strategický dokument Olomouckého kraje.....	84
Tabulka 28 Strategický dokument Moravskoslezského kraje.....	85
Tabulka 29 Financování cyklistické dopravy krajů ČR.....	89
Tabulka 30 Nehodovost cyklistů v hlavním městě Praze v letech 2021-2024.....	90
Tabulka 31 Nehodovost cyklistů ve Středočeském kraji v letech 2021-2024.....	91
Tabulka 32 Nehodovost cyklistů v Jihočeském kraji v letech 2021-2024.....	92
Tabulka 33 Nehodovost cyklistů v Plzeňském kraji v letech 2021-2024.....	93
Tabulka 34 Nehodovost cyklistů v Karlovarském kraji v letech 2021-2024.....	93



Tabulka 35 Nehodovost cyklistů v Ústeckém kraji v letech 2021-2024.....	94
Tabulka 36 Nehodovost cyklistů v Libereckém kraji v letech 2021-2024.....	95
Tabulka 37 Nehodovost cyklistů v Králověhradeckém kraji v letech 2021-2024.....	95
Tabulka 38 Nehodovost cyklistů v Pardubickém kraji v letech 2021-2024.....	96
Tabulka 39 Nehodovost cyklistů v kraji Vysočina v letech 2021-2024.....	97
Tabulka 40 Nehodovost cyklistů v Jihomoravském kraji v letech 2021-2024.....	97
Tabulka 41 Nehodovost cyklistů v Olomouckém kraji v letech 2021-2024.....	98
Tabulka 42 Nehodovost cyklistů v Moravskoslezském kraji v letech 2021-2024.....	99
Tabulka 43 Města Zlínského kraje využívající služby "bikesharing".....	103
Tabulka 44 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklodopravy v okrese Kroměříž.....	107
Tabulka 45 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklodopravy v okrese Zlín.....	108
Tabulka 46 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklodopravy v okrese Zlín (pokr.).....	109
Tabulka 47 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklodopravy v okrese Vsetín ..	110
Tabulka 48 Strategické dokumenty a opatření v oblasti cyklodopravy v okrese Uherské Hradiště.....	110
Tabulka 49 Alokace finančních prostředků ZK z Programu na podporu obnovy venkova v oblasti cyklistiky v letech 2021-2023.....	111
Tabulka 50 Projekty zaměřené na cyklistiku Zlínského kraje v rámci spolupráce s přeshraničními regiony Slovenské republiky.....	112
Tabulka 51 Příjemci dotačních prostředků a výše alokace na projekty měst v oblasti cyklodopravy.....	113
Tabulka 52 Příspěvky obcím Zlínského kraje poskytnuté ze SFDI v roce 2023-2024.....	114
Tabulka 53 Projekty realizované Zlínským krajem.....	118
Tabulka 54 Přehled závěrečných výsledků z rozhovoru.....	120
Tabulka 55 Přehled závěrečných výsledků z rozhovoru (pokr.).....	121
Tabulka 56 1.1 Organizace setkání zaměřené na koordinaci cyklodopravy.....	128
Tabulka 57 1.2 Přehled cyklokoordinátorů ORP.....	128
Tabulka 58 1.3 Spolupráce se zahraničními partnery.....	128
Tabulka 59 1.4 Zavedení jednotného komunikačního kanálu.....	129
Tabulka 60 1.5 Zasílání reportingu hodnotících ukazatelů.....	129
Tabulka 61 1.6 Spolupráce s BESIP.....	129
Tabulka 62 1.7 Poradenské služby městům a obcím.....	130
Tabulka 63 2.1 Zvyšování informovanosti o výhodách cyklodopravy.....	131
Tabulka 64 2.2 Vytvoření jednotné aplikace.....	131
Tabulka 65 2.3 Podpora měkkých osvětových projektů.....	131

---

Tabulka 66 2.4 Sledování trendů a principů v cyklodopravě .....	132
Tabulka 67 2.5 Podpora dopravní výchovy na lokální úrovni.....	132
Tabulka 68 3.1 Budování samostatných cyklostezek.....	133
Tabulka 69 3.2 Zavedení monitorovacích ukazatelů (mobilní kamery) .....	133
Tabulka 70 3.3 Budování přejezdů pro cyklisty .....	134
Tabulka 71 3.4 Značení infrastruktury .....	134
Tabulka 72 3.5 Vybudování Bike and Ride.....	134
Tabulka 73 3.6 Realizování bezpečnostních kampaní .....	135

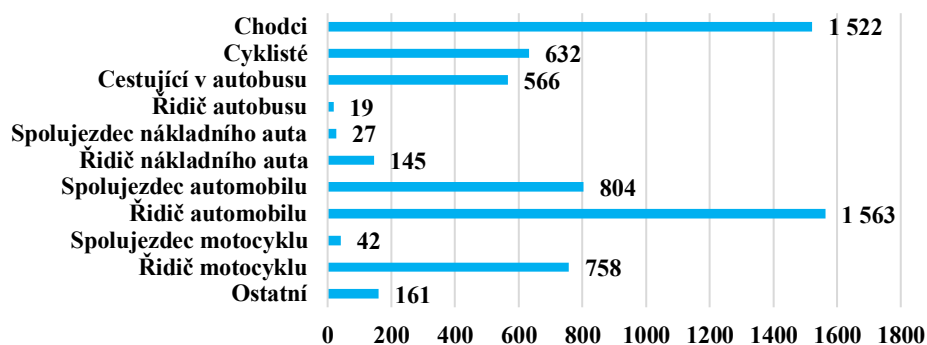
## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Grafické znázornění nehodovosti krajů ČR

# PŘÍLOHA P I: GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ NEHODOVOSTI KRAJŮ ČR

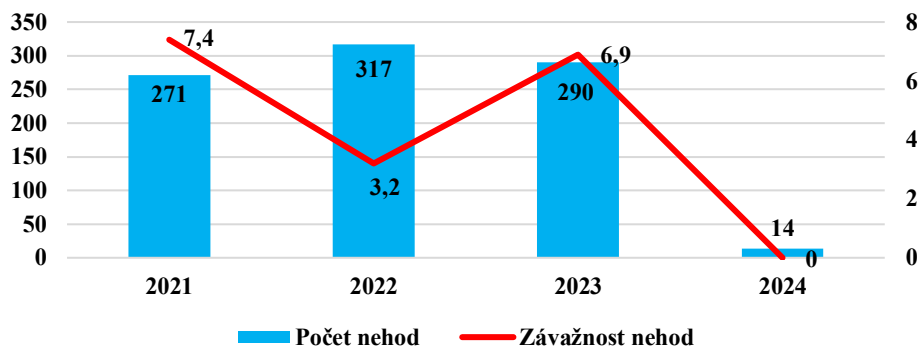
Hlavní město Praha

## Počet nehod dle poškozených osob v Praze v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

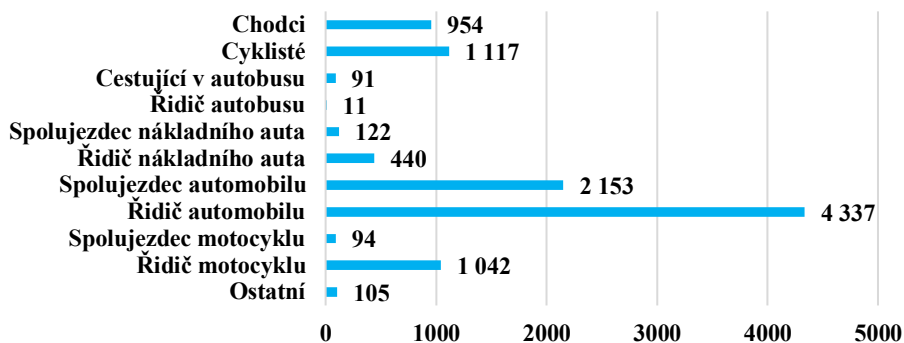
## Počet nehod a jejich závažnost v Praze v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

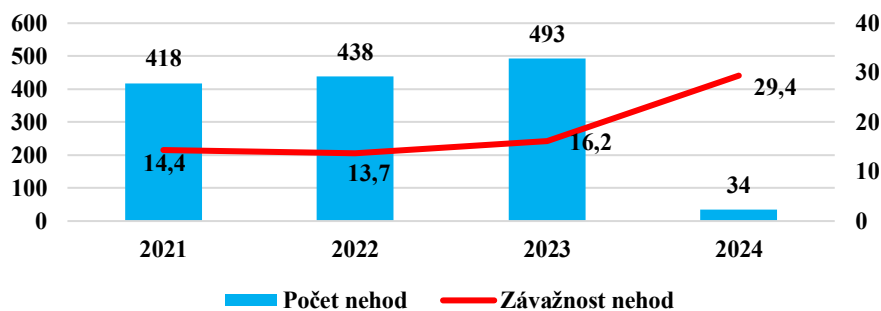
## Středočeský kraj

### Počet nehod dle poškozených osob ve Středočeském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

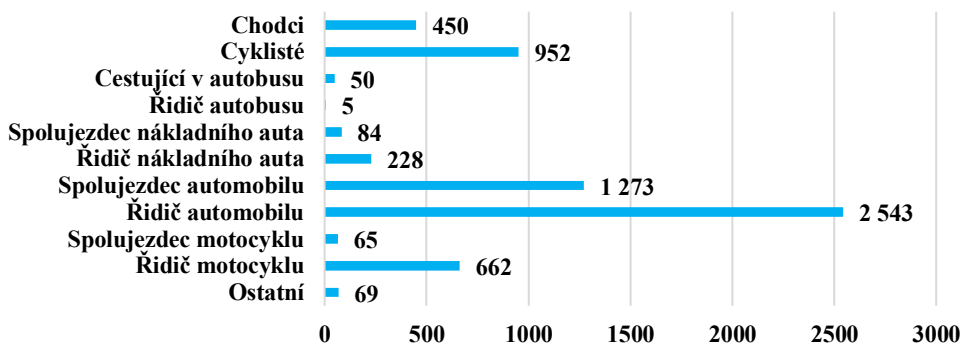
### Počet nehod a jejich závažnost ve Středočeském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

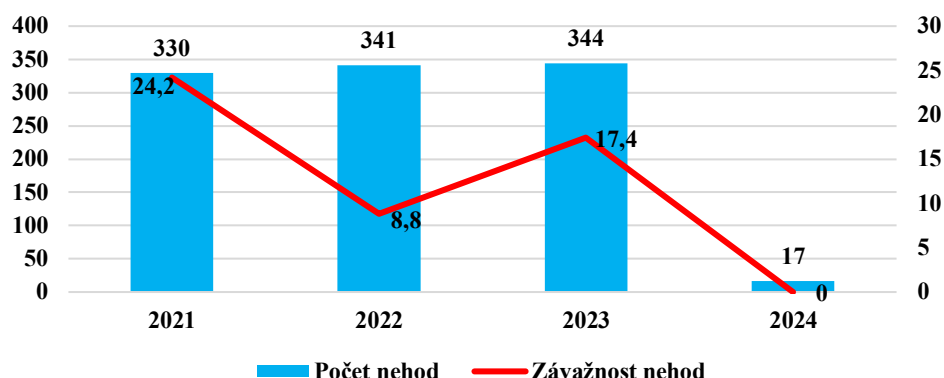
## Jihočeský kraj

### Počet nehod dle poškozených osob v Jihočeském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

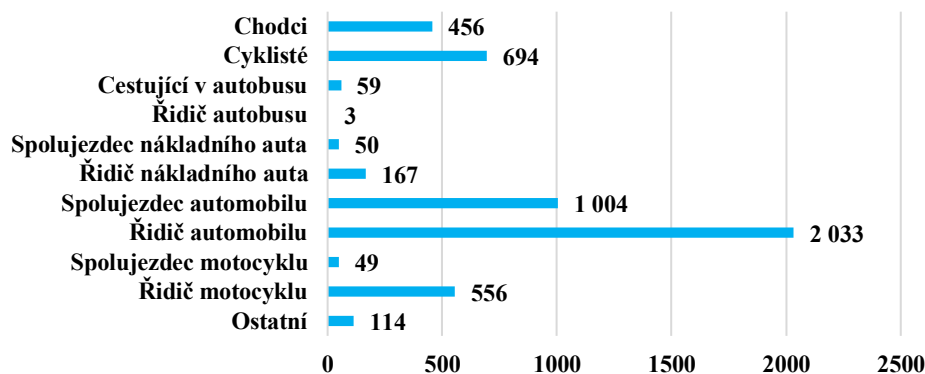
### Počet nehod a jejich závažnost v Jihočeském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

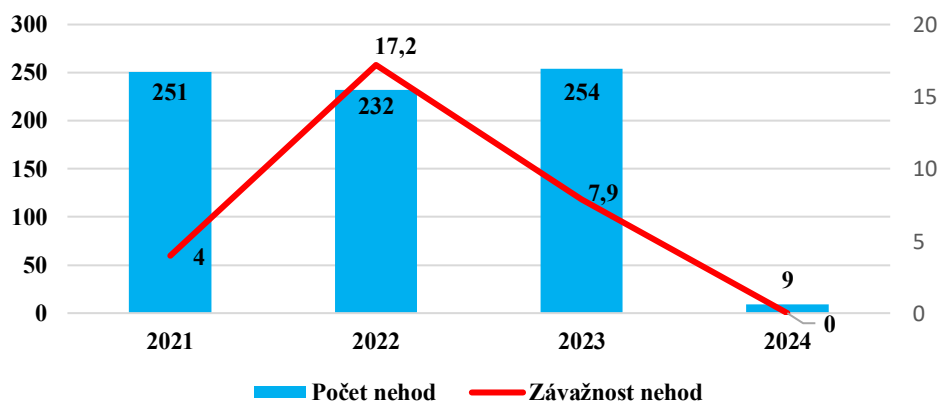
### Plzeňský kraj

### Počet nehod dle poškozených osob v Plzeňském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

### Počet nehod a jejich závažnost v Plzeňském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

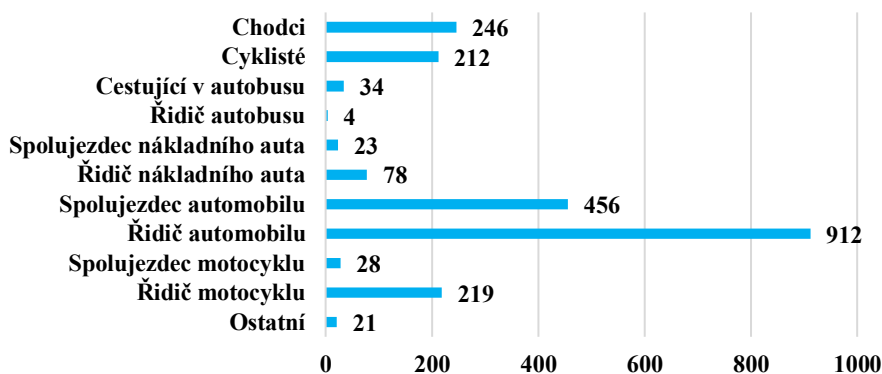
## Karlovarský kraj

### Počet nehod a jejich závažnost v Karlovarském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

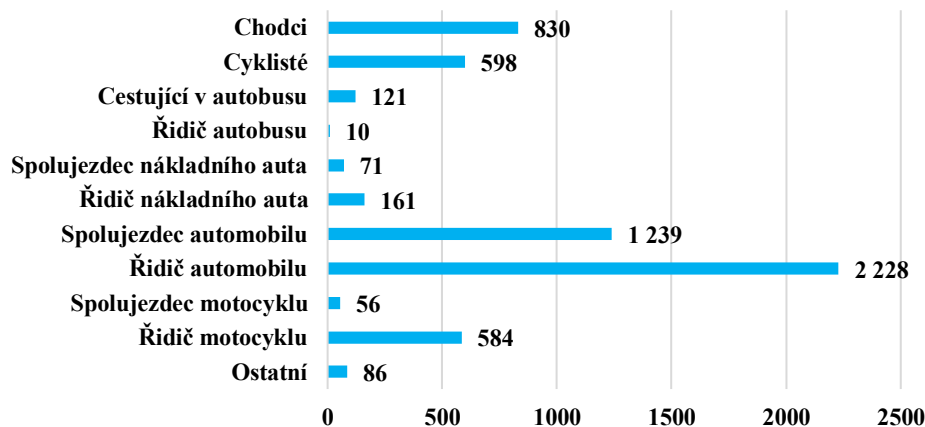
### Počet nehod dle poškozených osob v Karlovarském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

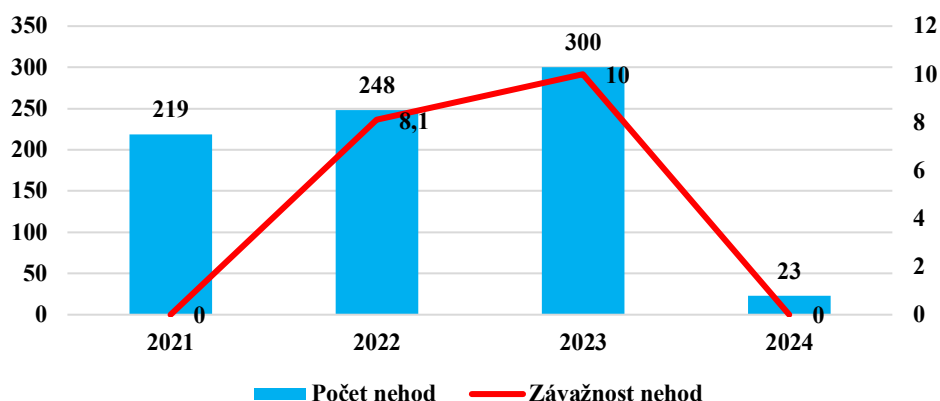
## Ústecký kraj

### Počet nehod dle poškozených osob v Ústeckém kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

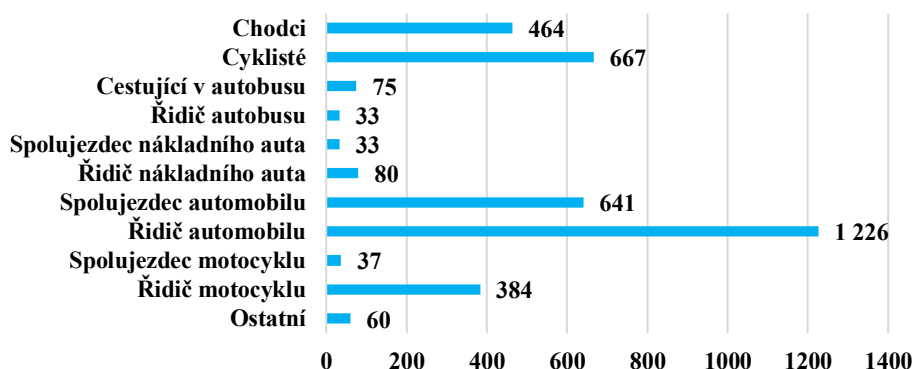
### Počet nehod a jejich závažnost v Ústeckém kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

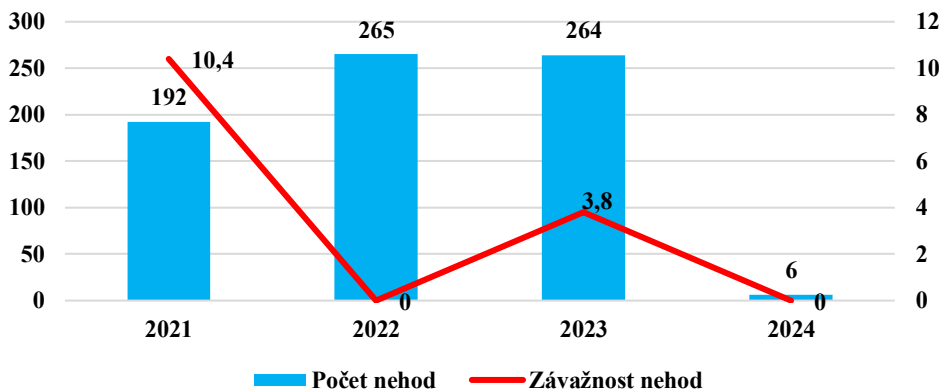
### Liberecký kraj

### Počet nehod dle poškozených osob v Libereckém kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

### Počet nehod a jejich závažnost v Libereckém kraji v letech 2021-2024

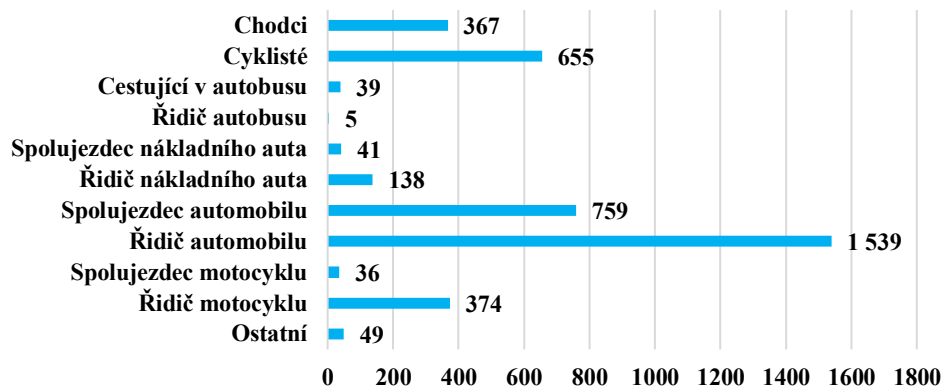


Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024



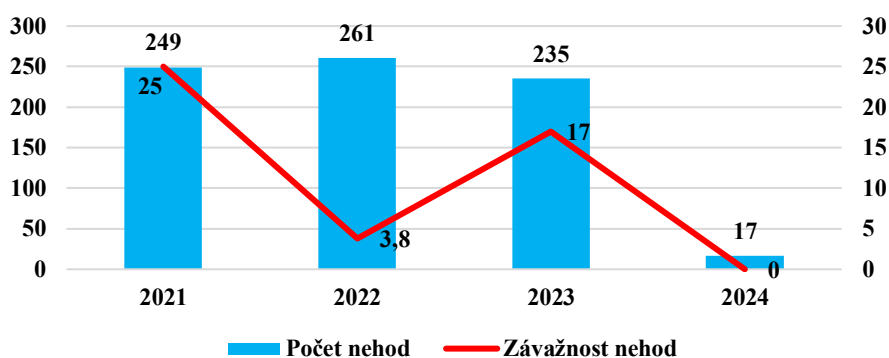
## Královehradecký kraj

### Počet nehod dle poškozených osob v Královehradeckém kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

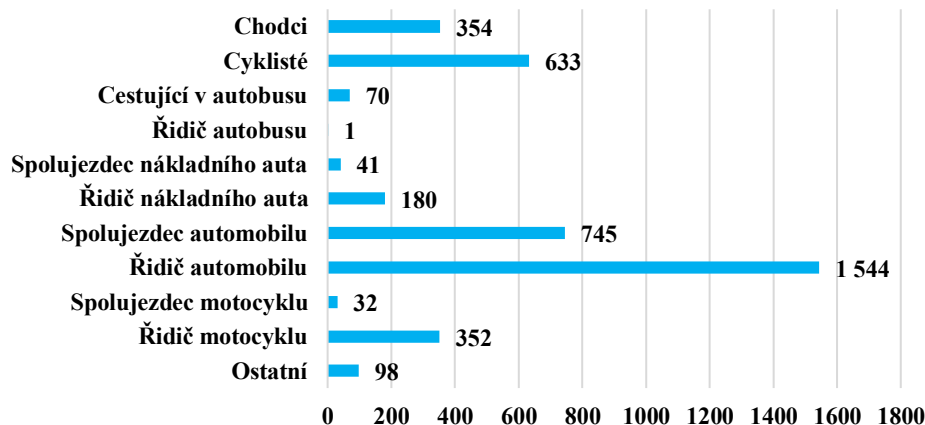
### Počet nehod a jejich závažnost v Královehradeckém kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

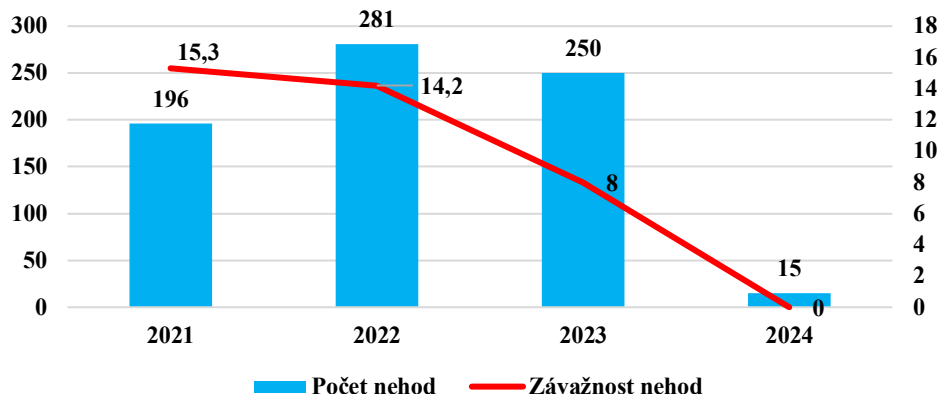
## Pardubický kraj

### Počet nehod dle poškozených osob v Pardubickém kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

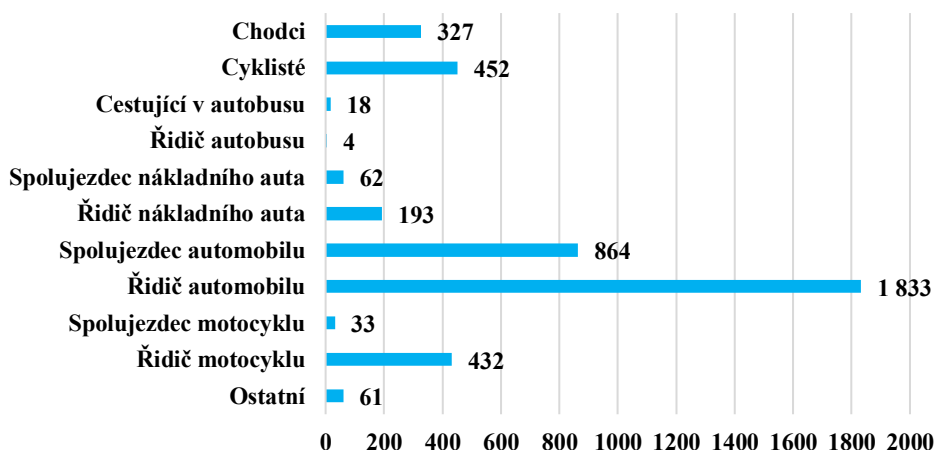
### Počet nehod a jejich závažnost v Pardubickém kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

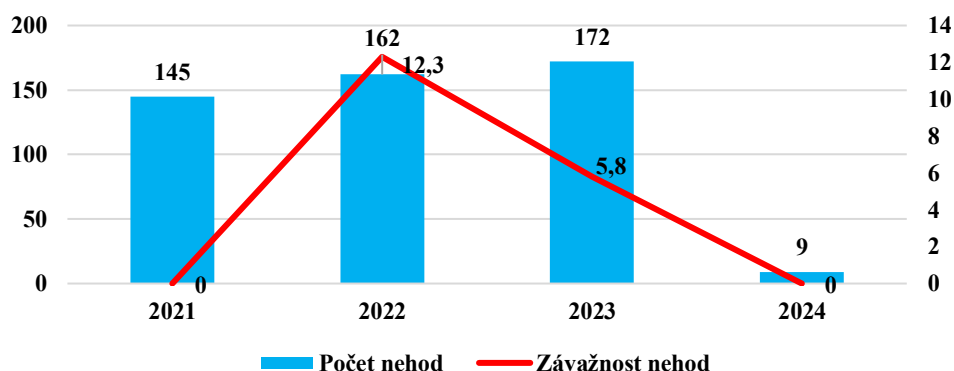
### Kraj Vysočina

#### Počet nehod dle poškozených osob v kraji Vysočina v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

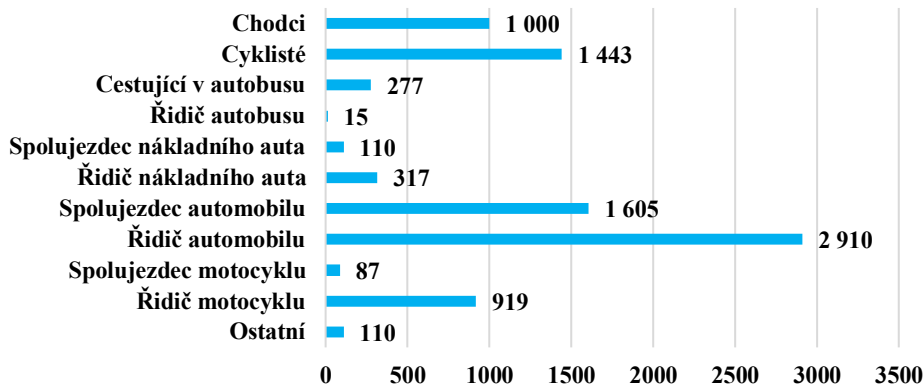
#### Počet nehod a jejich závažnost v kraji Vysočina v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

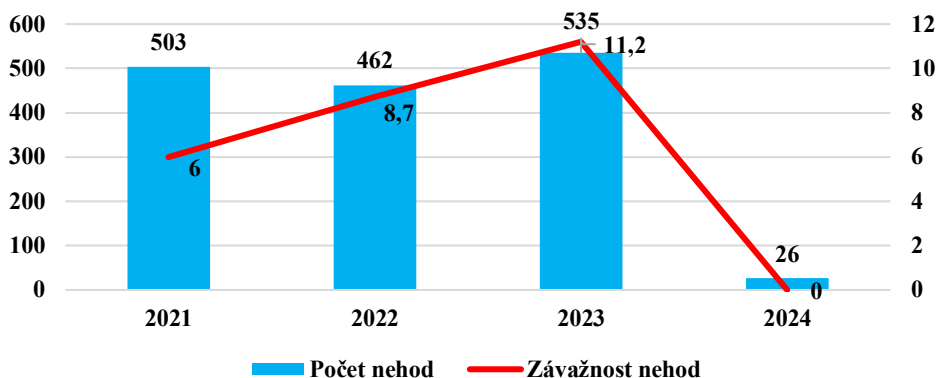
## Jihomoravský kraj

### Počet nehod dle poškozených osob v Jihomoravském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

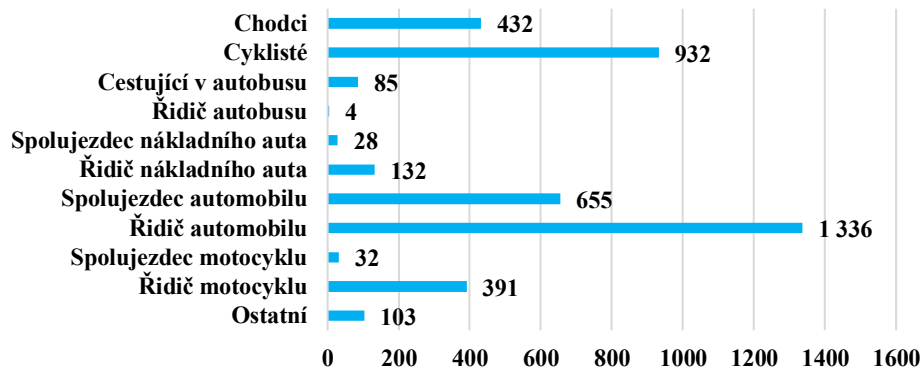
### Počet nehod a jejich závažnost v Jihomoravském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

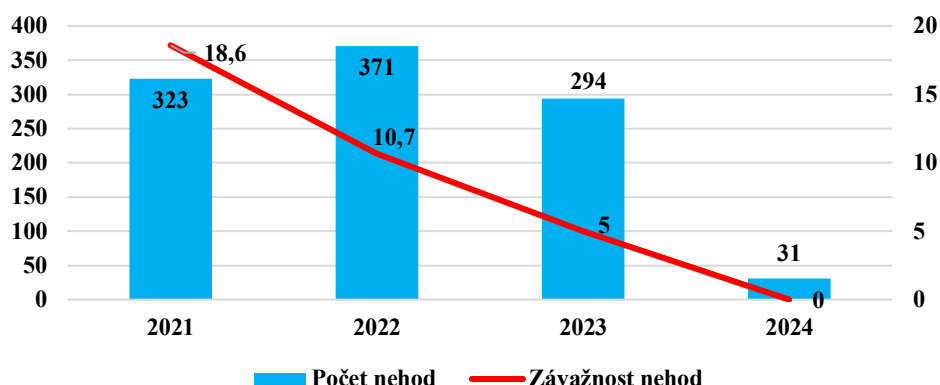
## Olomoucký kraj

### Počet nehod dle poškozených osob v Olomouckém kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

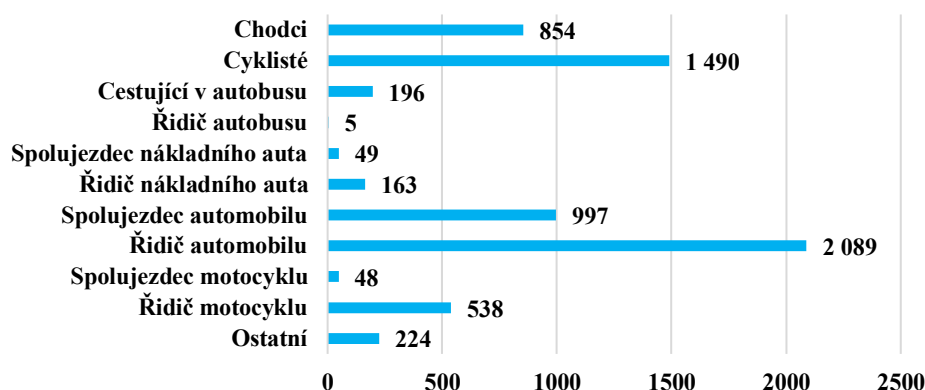
### Počet nehod a jejich závažnost v Olomouckém kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

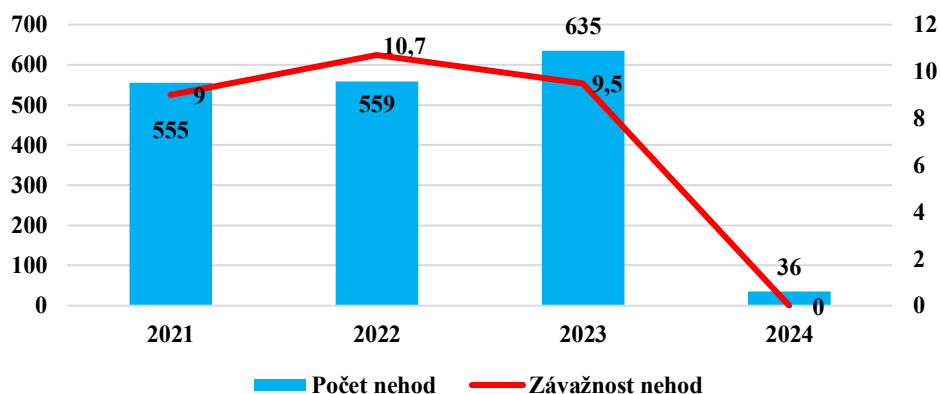
### Moravskoslezský kraj

#### Počet nehod dle poškozených osob v Moravskoslezském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024

#### Počet nehod a jejich závažnost v Moravskoslezském kraji v letech 2021-2024



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Centra dopravního výzkumu, v. v. i., ©2024