

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**PRÁVNÍ A BEZPEČNOSTNÍ REFLEXE  
PROVOZOVÁNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY SE  
ZAMĚŘENÍM NA MĚSTO TŘEBÍČ**

**Autor práce: Josef Pekárek, DiS.**

**Studijní program: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2022**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Josef Pekárek, DiS.  
Studijní program: Bezpečnostně právní činnost  
Forma studia: Kombinovaná  
Místo studia: Příbram

**Název bakalářské práce: Právní a bezpečnostní reflexe provozování cyklistické dopravy se zaměřením na město Třebíč**

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Legal and safety reflections on cycle transport with concentration on town Třebíč**

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií  
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul):  
Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): říjen 2021

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je formou teoreticko-empirického vhledu šířeji demonstrovat právní a bezpečnostní konsekvence zkoumané odborné oblasti, včetně užší detekce fakticity znalostí cyklistické infrastruktury ze strany cyklistů jako účastníků silniční dopravy se zaměřením na teritoriální území města Třebíč.

Student: Josef Pekárek, DiS.

17. 11. 2021  
datum

  
podpis

Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha,  
PhD.

10. 11. 2021  
datum

  
podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry:  
doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

6. 12. 2021  
datum

  
podpis

Prorektor pro studium a vnitřní  
záležitosti:  
doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.

8. 12. 2021  
datum

  
podpis

Pověřený rektor:  
doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

14. 12. 2021  
datum

  
podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Bc. Josefu Kříhovi, PhD. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

PEKÁREK, Josef. *Právní a bezpečnostní reflexe provozování cyklistické dopravy se zaměřením na město Třebíč: bakalářské práce*. České Budějovice: Evropská škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2022. 60 s. Vedoucí práce Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

**Klíčová slova:** Cyklistická doprava, bezpečnost, infrastruktura, Třebíč

Věcná část bakalářské práce (dále jen „práce“) má ambici formou širšího teoreticko-praxeologického vhledu zájmově demonstrovat vybrané právní a bezpečnostní konsekvence provozování cyklistické dopravy v rámci teritoriálního území města Třebíč. V intencích samostatných kapitol a subkapitol „práce“ jsou reflektovány konkrétní opatření, které volení zástupci města Třebíč podnikají v rámci zkvalitňování cyklistické dopravy a zvyšování bezpečnosti cyklistů. Empirická část „práce“ návazně, formou užitého kvalitativního výzkumného (dotazníkového) šetření směřovaného k oslovené kohortě respondentů, tj. občanů města Třebíč vyhodnocuje stav míry znalostí o cyklistické infrastruktuře, se kterou se mohou v rámci zájmově určeného teritoriálního území města Třebíč setkat a zda při jízdě na kole dbají na bezpečnost svou a svého okolí.

## ABSTRACT

PEKÁREK, Josef. *Legal and Safety Reflections on Cycle Transport with Concentration on Town Třebíč: Bachelor Thesis*. Příbram: The College of European and Regional Studies, 2022, 60 pp. Supervisor: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

**Key words:** Bicycle transport, safety, infrastructure, Třebíč

This bachelor thesis deals with legal and safety reflections on cycle transport. It concentrates on town Třebíč. Theoretical part deals with relevant legislation, safety on bicycle transport, traffic accidents of cyclists in the Czech Republic and on town Třebíč and bicycle infrastructure. It also acquaints readers with the steps that the city is taking to improve bicycle traffic and increase the safety of cyclists. The aim of the practical part is finding out the level of knowledge of citizens about the cycling infrastructure that they may encounter in the town and whether they care about the safety of themselves and their surroundings when cycling.

# Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce .....	10
2 Cyklistická doprava v legislativě České republiky .....	11
3 Cyklistická doprava .....	14
3.1 Bezpečnost v cyklistické dopravě .....	16
3.2 Specifika dopravní nehodovosti cyklistů v Třebíči.....	19
3.3 Bezpečně na kole.....	21
4 Cyklistická infrastruktura .....	23
4.1 Integrovaná cyklistická infrastruktura.....	23
4.1.1 Obytná zóna, pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol, zóna zákazu vjezdu motorových vozidel.....	23
4.1.2 Zóna 30.....	24
4.1.3 Cyklistická zóna.....	24
4.1.4 Vyhrazený jízdní pruh pro jízdní kola .....	24
4.1.5 Jednosměrná komunikace s obousměrným provozem jízdních kol.....	25
4.1.6 Piktogramový koridor pro cyklisty .....	25
4.1.7 Cyklistická trasa.....	26
4.1.8 Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy a jízdní kola .....	26
4.1.9 Prostor pro cyklisty .....	26
4.2 Segregovaná cyklistická infrastruktura .....	27
4.2.1 Cyklistická stezka.....	27
4.2.2 Přejezd pro cyklisty.....	28
5 Třebíč, město cyklistiky .....	30
5.1 Cyklistická doprava v Třebíči .....	31
5.2 Prvky cyklistické infrastruktury v Třebíči.....	35
6 Empirická část.....	43
6.1 Cíl průzkumného šetření .....	43

6.2 Stanovení hypotéz .....	43
6.3 Vyhodnocení dotazníků .....	44
<b>Závěr</b> .....	<b>50</b>
<b>Seznam použitých zdrojů</b> .....	<b>52</b>
<b>Seznam zkratek</b> .....	<b>56</b>
<b>Seznam tabulek a grafů</b> .....	<b>57</b>
<b>Přílohy</b> .....	<b>58</b>



## Úvod

Cyklistická doprava zažívá v posledních letech nebývalý boom zejména v současné epidemiologicky těžké době, neboť občané vyhledávají sportovní vyžití, které jim nedokážou zajistit sportovní areály. Kolo se stává oblíbeným společníkem ve chvílích volna i jako dopravní prostředek při cestě do práce nebo za nákupy. Obzvláště ve městech lze spatřit čím dál více cyklistů. Cyklistická doprava má mnoho výhod. Je ekologičtější a levnější oproti automobilové, rychlejší a efektivnější než chůze a v neposlední řadě zlepšuje fyzickou kondici. Díky populárním elektrokolům se může jízdě na kole věnovat kdokoli, nezáleží na věku ani tělesné kondici.

Různorodost řidičů na kole způsobuje v mnohých případech dopravní komplikace. Nezkušení cyklisté, kteří často bývají bez znalosti základních pravidel jízdy na kole, nepoužívají cyklistickou přilbu a další povinné vybavení. Riziko dopravních nehod zvyšují i nepřehledná, či jinak nebezpečná místa na pozemních komunikacích. Mnoho měst bohužel není na rozvoj cyklistické dopravy připraveno. Cyklistická doprava má přitom velký potenciál a je výhodné ji podporovat. Některé obce České republiky jsou si toho vědomy a snaží se aktivně prosazovat plány na vylepšení podmínek pro cyklistiku. Jednou z nich je i Třebíč. Především v posledním roce zde vznikly kilometry nově značené cyklistické infrastruktury, která má přispět ke zvýšení bezpečnosti cyklistů a tím i k nárůstu jejich počtu.

V práci jsou použity statistické údaje z Ročenky nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020, vydané Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (ŘSDP PP ČR). Vzhledem k termínu zpracování práce jsou použita převážně kvantitativní ukazatele pro určující období roku 2020. Pro rok 2021 jsou zatím k dispozici pouze méně podrobné statistiky, navíc za jednotlivé měsíce, nikoli za celý rok.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

V rámci teoretické části práce bude formou prvotního širšího analyticko-syntetizujícího vhledu primárně realizována rešerše dostupných knižních a internetových zdrojů. Tento způsob povede k hlubšímu shromáždění poznatkové základny zkoumané tematické oblasti i „de lege lata“ nosných účinných legislativních předpisů spojených s cyklistickou dopravou, vyústujících v získání relevantních informací o bezpečnosti cyklistické dopravy a cyklistické infrastruktury etc. Teoretická část práce bude tematicky přílehlavým způsobem obohacena o užití empirické průzkumné šetření ve městě Třebíči se zaměřením na detekci prvků cyklistické infrastruktury a jejich následné fotodokumentace. Empirická část bude zpracována formou kvalitativně užitého průzkumného šetření, které bude zaměřeno na zjištění znalostí respondentů v oblasti prvků cyklistické infrastruktury, které jsou užívány v rámci teritoriálního území města Třebíč. V rámci práce budou použity i kvantitativní ukazatele dostupné z veřejných zdrojů.

Hlavním cílem práce je formou teoreticko-praxeologického vhledu šířeji demonstrovat právní a bezpečnostní konsekvence zkoumané odborné oblasti, včetně užší detekce fakticity znalostí cyklistické infrastruktury ze strany cyklistů jako účastníků silniční dopravy se zaměřením na teritoriální území města Třebíč.

## 2 Cyklistická doprava v legislativě České republiky

Mnozí z nás si možná neuvědomují, že jsou cyklisté rovněž řidiči a účastníci silničního provozu, a jsou proto povinni se řídit zákony, vyhláškami, popřípadě dalšími normami upravujícími tuto problematiku. Mezi nejdůležitější dokumenty vztahující se k cyklistické dopravě patří:

Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „**zákon o provozu na pozemních komunikacích**“).<sup>1</sup>

Podle ustanovení § 2 písmene h) zákona o provozu na pozemních komunikacích je jízdní kolo nemotorovým vozidlem a dle ustanovení § 2 písmene d) zákona o provozu na pozemních komunikacích je řidič účastníkem dopravního provozu, který řídí mimo jiné i nemotorové vozidlo. Dle ustanovení § 57 zákona o provozu na pozemních komunikacích „*se jízdním kolem z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka*“.<sup>2</sup>

Podle ustanovení § 5 odstavce 2 písmene a) zákona o provozu na pozemních komunikacích řidič, cyklistu nevyjímaje, nesmí „*požít alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol nebo užít jinou návykovou látku během jízdy*“.<sup>3</sup> Ustanovení § 5 odstavce 2 písmeno b) zákona o provozu na pozemních komunikacích dále pojednává o tom, že je zakázáno „*řídít vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky*“.<sup>4</sup>

V roce 2019 se Poslanecká sněmovna Parlamentu i Senát ČR zabývaly novelou zákona, která by tolerovala cyklistům a vodákům 0,5 promile alkoholu v krvi. Návrh vzbudil zájem u politiků i široké veřejnosti. Našel si své zastánce i zaryté odpůrce. Po dlouhých debatách byl nakonec zamítnut a cyklistům tak stále hrozí pokuty za požití alkoholu.<sup>5</sup> Mnozí cyklisté si neuvědomují, že kromě jízdy mezi vinicemi nebo vinnými

---

<sup>1</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016.

<sup>2</sup> Tamtéž.

<sup>3</sup> Tamtéž.

<sup>4</sup> Tamtéž.

<sup>5</sup> ČTK. *Pro vodáky i cyklisty platí dál nulová tolerance k alkoholu* [online]. Praha: Česká advokátní komora, 2021, 25-9-2019.

sklípky, kde určitá hladina alkoholu neohrožuje kromě nich většinou nikoho jiného, se pohybují i po běžných pozemních komunikacích, kde ohrožují nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. V rámci bezpečnosti by bylo vhodné podstatně zpřísnit dohled nad dodržováním zákonů cyklisty.

Nešvarem řidičů je také telefonování nebo jakákoli manipulace s mobilním telefonem během jízdy. Takové jednání je zakázáno podle ustanovení § 7 odstavce 1 písmene c) zákona o provozu na pozemních komunikacích.<sup>6</sup>

V případě cyklistů je toto počínání rovněž velmi nebezpečné, neboť se výrazně snižuje jejich stabilita i soustředěnost.

Problematiku cyklistické dopravy upravují ustanovení § 57 a § 58 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Ustanovení § 57 zákona o provozu na pozemních komunikacích upravuje jízdu v jízdních pruzích a místech značených jako „Stezka pro chodce a cyklisty“. Dále pak předjíždění a přejíždění přes přejezd. Stejně jako motorová vozidla i cyklisté jsou povinni jezdit na pravé straně vozovky. Podle ustanovení § 57 odstavce 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích „*cyklisté směji jet jen jednotlivě za sebou*“<sup>7</sup>, což se v praxi bohužel často nedodržuje. Cyklisté jedoucí vedle sebe, kteří jsou předjížděni motorovým vozidlem, tvoří výraznou překážku (zejména pak, jestliže mezi sebou hovoří), čímž vzniká riziková situace.

V ustanovení § 58 zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou specifikovány podmínky jízdy na kole pro děti i dospělé a upravena bezpečnost cyklistů i ostatních účastníků silničního provozu. Všichni by měli dbát na jejich dodržování. Cyklista mladší 18 let je povinen po celou dobu jízdy užívat ochrannou přilbu. Vzhledem ke skutečnosti, že rodiče dbají na bezpečnost svých potomků, stává se pro mladou generaci používání ochranné přilby standardem. A aby neklesla autorita rodičů, používají ji i oni. Stále se ale najde určité procento těch, kteří si hlavu nechrání. Cyklista dále nesmí jet bez držení řídicích, musí mít nohy na pedálech nebo se nesmí držet jiného vozidla.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016.

<sup>7</sup> Tamtéž.

<sup>8</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016.

Podzákonný právní předpis, tj. vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**“), je prováděcím právním předpisem zákona 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (dále jen „**zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**“). V příloze č. 12 vyhlášky o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v části C jsou uvedeny požadavky na výbavu jízdních kol. Každé kolo musí být vybaveno:

- Dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami.
- Zadní odrazkou červené barvy a přední odrazkou bílé barvy, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovým materiálem obdobných vlastností, který může být alternativně umístěn i na obuvi nebo oděvu.
- Odrazkami na obou stranách šlapadla. Mohou je nahradit reflexní prvky na obuvi.
- Oranžovými odrazkami na paprscích kol. Náhrada možná za odrazový materiál na bocích kola nebo pláštěů, na bocích oděvu nebo na konci blatníků.
- Konce řídítek musí být utěsněny např. zátkami.
- Osvětlení je povinné pouze za snížené viditelnosti, ale z hlediska bezpečnosti je vhodné mít ho na kole umístěné neustále. Může dojít k náhlé změně počasí – mlha, déšť, nebo se může cyklista neplánovaně vracet za tmy. Osvětlení by mělo splňovat tyto požadavky: přední bílé světlo (na dostatečně osvětlené ulici lze nahradit bílou „blikačkou“), zadní červené světlo (může blikat kdykoli), zdroj elektrického proudu pro světla, který zajistí jejich chod na minimálně 1,5 hodiny.<sup>9</sup>

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o pozemních komunikacích**“) se zabývá rozdělením pozemních

---

<sup>9</sup> ČESKO. *Vyhláška č. 341/2014 Sb., Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Zákony pro lidi* [online]. AION CS 2010-2022.

komunikací, jejich výstavbou a bezpečností, vlastnickými právy, podmínkami užívání a jejich ochranou.<sup>10</sup>

Dalším důležitým dokumentem jsou Technické podmínky TP – 179. Dokument obsahuje pravidla a principy pro navrhování pozemních komunikací tak, „*aby byly bezpečné a komfortní také pro užívání jízdních kol*“.<sup>11</sup> Cyklistickou dopravou se přímo nezabývají, ale souvisí s ní i některé další technické předpisy Ministerstva dopravy, jako jsou například:

TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na PK

TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na PK

TP 103 Navrhování obytných a pěších zón

TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK

TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

TP 218 Navrhování zón 30<sup>12</sup>

### 3 Cyklistická doprava

Potřeba lidí přesouvat se z místa na místo trvá už od samého počátku lidstva. Mění se ovšem způsoby, jakými k přepravě dochází. Od prosté chůze jsme se přesunuli k využívání dopravních prostředků, které ve svých prvopočátcích byly poháněny lidskou nebo zvířecí silou, později různými druhy motorů.<sup>13</sup>

Se zmiňovaným pokrokem souvisí způsoby dopravního plánování. Existuje konvenční a moderní způsob dopravního plánování. První zmiňovaný předpokládá, že novější moderní druhy dopravy zcela nahradí ty starší. Při tvorbě nových projektů nebo

---

<sup>10</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích. In: Zákony pro lidi.cz [online]. AION CS 2010-2022.

<sup>11</sup> CACH, Tomáš. *TECHNICKÉ PODMÍNKY – TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty*. Ministerstvo dopravy, 2017, s. 4.

<sup>12</sup> Tamtéž, s. 5.

<sup>13</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 33.

rekonstrukcí není brán na „zastaralé“ způsoby dopravy zřetel. Vše se podřizuje automobilové dopravě. Oproti tomu moderní způsob dopravního plánování je založen na tom, že každý druh dopravy má své opodstatnění a všechny jsou si rovny. Je důležité zkvalitňovat nejen podmínky pro řidiče motorových vozidel, ale stejně tak i pro cyklisty nebo třeba chodce.<sup>14</sup> Vhodnější je moderní způsob, neboť žádný dopravní prostředek by neměl být znevýhodňován na úkor ostatních.

Ministerstvo dopravy v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy 2013–2020 uvádí, že „v českých domácnostech je odhadem na 4 miliony jízdních kol“.<sup>15</sup> Podle statistických údajů se u nás ročně prodá 0,4 milionu kol. Co se domácí produkce týče, vyrobí se v naší zemi zhruba 0,5 milionu kol, které jsou určeny převážně na export. Pokud započítáme i výrobu komponentů a příslušenství, pohybuje se celkový roční obrat cykloprůmyslu v ČR kolem 5 miliard korun. Z výše uvedených dat vyplývá, že zájem veřejnosti o cyklistiku v posledních letech roste. Je podstatné, aby tento trend zachytila i jednotlivá města a zohlednila ho například ve svých strategických plánech. Aby byl rozvoj efektivní, neměly by projekty zůstat pouze na papíře, ale měly by sloužit veřejnosti v reálném životě. V mnoha městech po celém Česku se to již povedlo a lidé mohou využívat například cyklověže, půjčovny kol, moderní stojany na kola, podjezdy a nadjezdy nebo třeba službu bikesharing. Za zmínku stojí i kampaně Do práce na kole, Do školy na kole, Nakupuj na kole a mnoho dalších. Jejich společnou vizí je motivovat lidi k častějšímu využívání jízdního kola.<sup>16</sup>

Cyklistika má mnoho výhod. Pořízení i provoz kola je levná záležitost, oproti například automobilové dopravě, navíc se jedná o nenáročnou aktivitu, proto je jízda na kole vhodná pro většinu populace. Kromě zlepšení fyzické kondice má cyklistika pozitivní vliv i na duševní zdraví – zlepšuje úroveň pohody, sebedůvěru, zvládání stresu a také snižuje únavu. Jízda na kole je rovněž ekologičtější a v městském provozu může být rychlejší a efektivnější. Většinou ve městě podnikáme jízdy do 5 kilometrů od našeho domova, což je ideální vzdálenost pro cesty na kole.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 33.

<sup>15</sup> MDCR. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013, s. 18.

<sup>16</sup> Tamtéž.

<sup>17</sup> BAMBRICK, Yvonne. *The urban cycling survival guide: need-to-know skills and strategies for biking in the city*. Toronto: ECW Press 2120, 2015.

### 3.1 Bezpečnost v cyklistické dopravě

V České republice je cyklistika nejpopulárnější volnočasová aktivita. Jízdní kolo je ale vhodné i pro každodenní cesty do práce, do školy, za kulturou nebo na nákup. V obou případech má jízda na kole pozitivní dopad na okolí. Cyklistika podporuje udržitelný cestovní ruch a užitím kola v městském prostředí zvyšujeme mobilitu.<sup>18</sup> Cyklistická doprava se uskutečňuje po cyklistické infrastruktuře, které je věnována samostatná kapitola. Při pohybu na pozemních komunikacích je nutné dbát na dodržování pravidel silničního provozu, abychom neohrožovali bezpečnost nás, ostatních řidičů či chodců. Přesto se ročně stane velké množství nehod s účastí cyklisty. Propagace cyklo dopravy a realizace vhodných opatření přispějí k její integraci mezi stávající preferované způsoby dopravy a mohou zároveň vést i ke zvýšení bezpečnosti cyklistů. „Například v Praze přiznává až 29 % dotázaných, že by na kole jezdilo pravidelně, kdyby k tomu byly vytvořeny dostatečné podmínky především co do bezpečnosti“.<sup>19</sup> I další průzkumy nejen u nás ukazují, že „příčinou malého využívání jízdního kola jako dopravního prostředku ve městech je nízký subjektivní pocit bezpečnosti cyklistů“.<sup>20</sup> Zajištění bezpečnosti v dopravním provozu je klíčovou podmínkou pro zvýšení počtu cyklistů.

Podle statistik ŘSDP PP ČR za rok 2020 byly cyklisté účastníky dopravních nehod celkem ve 4 204 případech. Viníkem nehody byl cyklista ve 2 728 z nich. Z toho vyplývá, že cyklisté zavinili 64,9 % nehod, na kterých měli účast. V porovnání s rokem 2019 je bilance v obou případech negativní. Počet nehod s účastí cyklisty se zvýšil o 170 a počet nehod zaviněných cyklistou stoupl o 82 případů. Přestože je množství nehod stále velmi vysoké, smrtelných případů výrazně ubylo. Pro srovnání například v roce 2007 se událo jen o 183 nehod méně než v roce 2020, ale zemřelo při nich o 67 lidí víc. Vývoj počtu nehod s účastí cyklisty a počtu usmrcených osob při těchto nehodách v ČR mezi léty 2007 a 2020 znázorňuje graf na Obrázku 1. Graf na Obrázku 2 zachycuje vývoj počtu nehod zaviněných cyklisty a počtu usmrcených osob při těchto nehodách v České republice v letech 2007 až 2020. Lze konstatovat, že bezpečnost cyklistů se postupně zvyšuje, lidé začínají více dbát o ochranu svého zdraví používáním ochranné přilby, reflexního oblečení apod. Během nehod zaviněných cyklistou bylo v roce 2020 usmrceno 25 osob,

---

<sup>18</sup> MDCR. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013, s. 5–6.

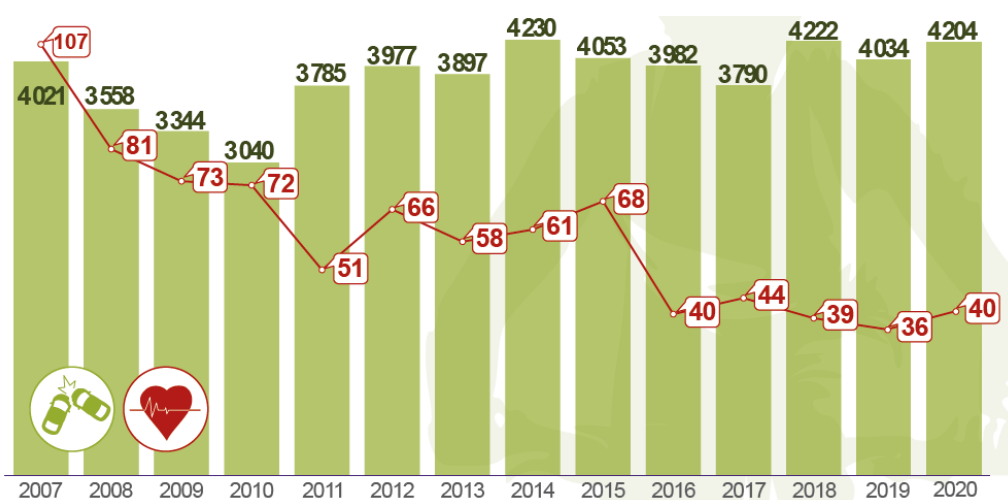
<sup>19</sup> Tamtéž, s. 8.

<sup>20</sup> *Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR*. Olomouc, 2007, s. 9.

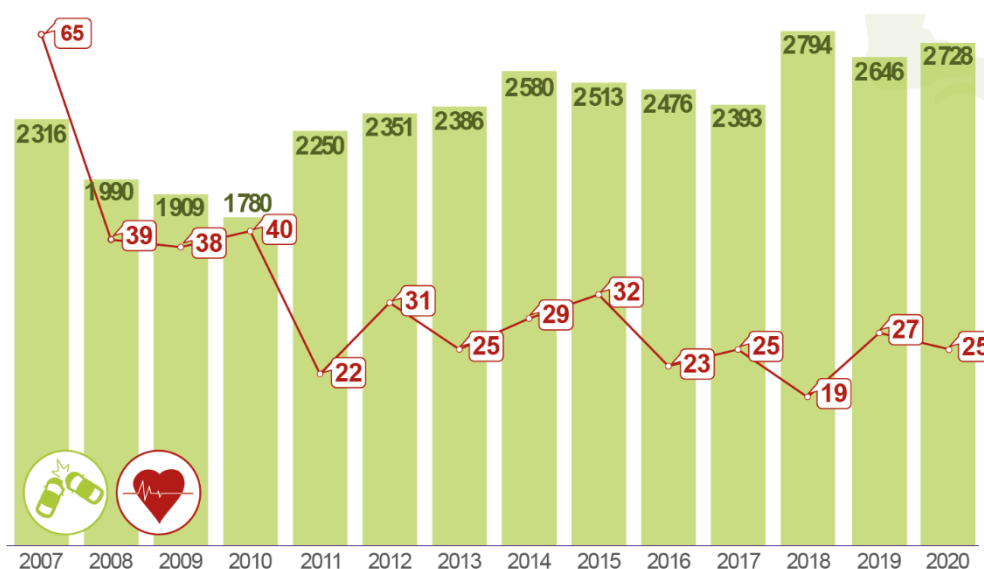


což je o 2 méně než v roce předchozím. Pokles činí 7,4 %. Negativní bilanci byla ovšem zaznamenána u celkového počtu usmrcených cyklistů. Předloni zemřelo během všech dopravních nehod celkem 36 osob, z toho ve 27 případech byl cyklista viníkem nehody. V roce 2020 stoupl celkový počet usmrcených osob během všech dopravních nehod s účastí cyklisty na 40 mrtvých. Počet úmrtí při nehodách, které zavinil cyklista ale klesl z 27 na 25 případů. Nejvíce dopravních nehod se podle předpokladu stalo v červnu, červenci a srpnu. Nejtragičtějším měsícem byl duben, kdy zemřelo 8 osob.<sup>21</sup>

Obr. 1 Vývoj počtu nehod s účastí cyklisty a počtu usmrcených osob při těchto nehodách v České republice v letech 2007 až 2020.<sup>22</sup>



Obr. 2 Vývoj počtu nehod zaviněných cyklisty a počtu usmrcených osob při těchto nehodách v České republice v letech 2007 až 2020.<sup>23</sup>



<sup>21</sup> STRAKA, Jan a Jana PELEŠKOVÁ. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Praha, 2021, s. 14–15.

<sup>22</sup> STRAKA, Jan a Jana PELEŠKOVÁ. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Praha, 2021, s. 14.

<sup>23</sup> Tamtéž, s. 15.

Nejčastější příčinou dopravních nehod, které zavinil cyklista, bylo nezvládnutí řízení vozidla (kola). Druhý nejvyšší počet nehod způsobili řidiči, kteří se plně nevěnovali řízení. Jedná se kupříkladu o telefonování za jízdy nebo prostého pozorování okolí. Dopravní situace se však může změnit během chvilky a cyklista již nestihneme včas zareagovat. K nejtragičtějším příčinám, při kterých vyhaslo celkem 6 lidských životů, podle statistik patří nezvládnutí řízení vozidla a nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Na vině mohou být kupříkladu nerovnosti, kterých si při jízdě autem ani nemusíme povšimnout, ale na kole znamenají velké riziko. Mohou jimi být výmoly, kanalizační poklapy, šterk nebo zpomalovací retardéry. Pokud se k tomu přidá například ještě silnější vítr a předjíždějící vozidla, i zkušený cyklista lehce ztratí rovnováhu. Častým důvodem bývá rovněž nedání přednosti při vjíždění na silnici nebo nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“. Cyklisté jsou řidiči a platí pro ně stejná pravidla jako pro řidiče motorových vozidel. Protože na kole jezdí i děti nebo lidé bez řidičského oprávnění, je dobré začít s dopravní výchovou už od útlého věku, což přispěje k ukotvení základních pravidel silničního provozu. K tomuto účelu jsou budována dopravní hřiště, kde si děti zábavnou formou osvojují základní pravidla, jak se bezpečně chovat v provozu, ať už jako chodci, nebo cyklisté. Můžeme tak předejít dětským viníkům dopravních nehod. V roce 2020 způsobilo dítě na kole 10,3 % všech nehod zaviněných cyklistou.<sup>24</sup>

Dalším významným faktorem, který stojí za velkým počtem dopravních nehod, je alkohol. Řidiči nemotorových vozidel, tedy především cyklisté, zavinili v důsledku požití alkoholu 25,4 % takto zaviněných nehod. Při těchto nehodách bylo 30,8 % osob usmrceno.<sup>25</sup>

Nejmenší územní jednotkou, pro kterou lze zjistit data ve statistikách ŘSDP PP ČR je okres. Co se týká celkového počtu nehod (nezávisle na druhu vozidla) a těžce zraněných osob při těchto nehodách, řadí se okres Třebíč k celorepublikovému průměru. V počtu usmrcených osob při dopravních nehodách má okres Třebíč s devíti mrtvými desátou nejhorší bilanci. Naopak dobře si okres Třebíč stojí v celkovém počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, kterých se v roce 2020 stalo 29, což ho řadí na osmé

---

<sup>24</sup> STRAKA, Jan a Jana PELEŠKOVÁ. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Praha, 2021, s. 15.

<sup>25</sup> Tamtéž, s. 19.

místo s nejnižším počtem nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Bohužel při těchto nehodách přišel o život sedmý nejvyšší počet osob v celorepublikovém srovnání.<sup>26</sup>

Ze srovnání statistických údajů o celkové nehodovosti v roce 2020 s ostatními roky vyplývá, že počet usmrcených i těžce zraněných osob (nezávisle na druhu vozidla) byl za kalendářní rok 2020 nejnižší od roku 1961. Od tohoto roku má policie k dispozici souvislou statistiku dopravní nehodovosti. Výrazně klesl i celkový počet dopravních nehod. Oproti roku 2019 o 12778 (tj. o 11,9 %).<sup>27</sup> Nemalý podíl na nízkém počtu dopravních nehod má pandemie SARS-CoV-2, s ní spojený nouzový stav a nižší počet cestujících osob. „Na území České republiky byl vyhlášen nouzový stav na jaře, od 13. března do 17. května 2020, a také na podzim a v zimě, v době od 5. října do konce roku 2020. V době prvního nouzového stavu došlo k poměrně značenému poklesu počtu dopravních nehod (o 27 %), k poklesu fatálních následků dopravních nehod došlo také, ale nikoliv v také míře (o 16,9 % oproti stejnému období roku 2019). V době druhého nouzového stavu již došlo k výraznějším poklesu počtu usmrcených osob (o 28 %), zatímco počet nehod klesl „pouze“ o 19,7 %.“<sup>28</sup>

Nejen pro řidiče jízdního kola je velmi nebezpečným místem obec. Dokazuje to fakt, že počet nehod v obci je oproti nehodám mimo obec více než trojnásobný. Řidiči nemotorového vozidla zavinili v obci 2262 nehod, mimo obce 726.<sup>29</sup>

### 3.2 Specifika dopravní nehodovosti cyklistů v Třebíči

Údaje o nehodovosti poskytuje i aplikace Dopravní nehody v ČR, dostupná na webové adrese nehody.cdv.cz, kde jsou veřejně dostupné statistické údaje o dopravních nehodách na celém území České republiky. Data jsou poskytována za libovolnou územní jednotku a lze je dohledat až do roku 2006. Oproti statistické ročence ŘSDP PP ČR aplikace nabízí možnost filtrovat data podle 64 kritérií (například podle druhu nehody, zavinění nehody, počtu zúčastněných vozidel, druhu vozidla, viditelnosti, povrchu vozovky). Možná je rovněž vizualizace na mapě. Pro účely práce byly použity údaje o

---

<sup>26</sup> STRAKA, Jan a Jana PELEŠKOVÁ. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Praha, 2021, s. 64–74.

<sup>27</sup> Tamtéž, s. 7.

<sup>28</sup> Tamtéž, s. 30.

<sup>29</sup> Tamtéž, s. 108–110.

dopravních nehodách, které se týkaly nehod cyklistů na území obce Třebíč v období od 1. 1. 2006 do 31. 12. 2021.<sup>30</sup>

Ve sledovaném období došlo v Třebíči k 95 nehodám. Podle jejich druhu se jednalo o srážku, nebo havárii. Za sledované období došlo k 72 srážkám, což činí 70,5 % a 28 haváriím, kdy účastníkem byl pouze sám cyklista. Podíl těchto nehod na celkovém počtu je 29,5 %. Viníkem nehody byl cyklista v 57, 9 % případů. Nejčastější příčinou nehod zaviněných cyklistou bylo nezvládnutí řízení vozidla, celkem 41,8 %, následuje nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky s 18,2 %. Sedm řidičů, tj. 12, 7 % se plně nevěnovalo řízení. Dalšími příčinami, ovšem s nižšími četnostmi, byla jízda v protisměru, nerespektování dopravní značky „Dej přednost v jízdě!“, nebo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. V polovině dopravních nehod, ve kterých figuroval cyklista, se jednalo o havárii cyklisty.<sup>31</sup>

U pohlaví účastníků nehod převažovali ze 78 % muži. Ženy tvořily 22 % účastníků nehod. Věkové rozložení účastníků nehod reprezentuje tabulka četností Tabulka 1. Největší zastoupení mají osoby ve věku 40–49 let.<sup>32</sup>

Tab. 1 Věkové rozdělení účastníků nehod v Třebíči v letech 2006–2021.<sup>33</sup>

<b>věková kategorie</b>	<b>absolutní četnost</b>	<b>relativní četnost [%]</b>
<b>do 19</b>	17	17,9
<b>20-29</b>	9	9,5
<b>30-39</b>	9	9,5
<b>40-49</b>	24	25,3
<b>50-59</b>	20	21,1
<b>60-69</b>	10	10,5
<b>70 a víc</b>	6	6,3
<b>suma</b>	95	100,0

Bez zranění se obešlo 10 nehod. V 79 případech vyvážl cyklista jen s lehkým zraněním. Těžkým zraněním cyklisty skončilo 5 nehod a 1 cyklista následkům nehody

<sup>30</sup> *Dopravní nehody v ČR* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2022.

<sup>31</sup> *Dopravní nehody v ČR* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2022.

<sup>32</sup> Tamtéž.

<sup>33</sup> Vlastní zpracování.

podlehl. Lze najít souvislost mezi tím, zda měl cyklista při nehodě přilbu, či nikoli a vážností jeho zranění. Jak vyplývá z Tabulky 2. přilba snižuje riziko vážných zranění při nehodě. V případě 80 % těžkých úrazů neměl cyklista na hlavě přilbu, naopak při 70 % nehod, které se obešly bez zranění, cyklista přilbu měl.<sup>34</sup>

Tab. 2 Závislost mezi přítomností přilby u cyklistů a vážností jejich zranění během nehod v Třebíči mezi lety 2006 až 2021.<sup>35</sup>

<b>Vážnost zranění</b>	<b>Bez zranění</b>	<b>Lehké</b>	<b>Těžké</b>	<b>Smrt [%]</b>
<b>Přilba u cyklisty</b>	<b>[%]</b>	<b>zranění [%]</b>	<b>zranění [%]</b>	
<b>Bez přilby</b>	30,0	68,4	80,0	100,0
<b>S přilbou</b>	70,0	31,6	20,0	0,0

Výraznou roli sehrál rovněž alkohol. Přestože je požití alkoholu před nebo během jízdy zakázáno, zjistili policisté jeho přítomnost u 15 cyklistů. V 80 % těchto případů byl cyklista viníkem nehody. Devět cyklistů mělo obsah alkoholu v krvi do 0,99 ‰, šesti osobám byla zjištěna hladina alkoholu v krvi 1 ‰ a více. Pouze jeden řidič měl během jízdy přilbu.<sup>36</sup>

Rokem s nejvyšším počtem nehod byly shodně s deseti nehodami roky 2007 a 2021. Naopak v letech, které jim předcházely, což jsou roky 2006 a 2020, se nestala žádná zaznamenaná nehoda. Nejčastěji docházelo k nehodám v letních měsících. V červnu bylo zaznamenáno 16 nehod, v červenci 15 a v srpnu 24 nehod. Dohromady se jedná o 57,9 % všech nehod. Z hlediska nehodovosti v jednotlivých dnech v týdnu je počet nehod rozložený rovnoměrně, výjimkou je pondělí, kdy byl jejich počet výrazně nižší.<sup>37</sup>

### 3.3 Bezpečně na kole

K bezpečnosti cyklistů i ostatních účastníků silničního provozu se snaží přispět například BESIP, což je hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR. Jedná se o samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR. BESIP je rovněž garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2020–2030, která si jako svůj hlavní cíl stanovila snížení počtu usmrcených a těžce zraněných

<sup>34</sup> *Dopravní nehody v ČR* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2022.

<sup>35</sup> Vlastní zpracování.

<sup>36</sup> *Dopravní nehody v ČR* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2022.

<sup>37</sup> Tamtéž.

osob na pozemních komunikacích o polovinu v roce 2030 vůči výchozímu stavu, který je průměrem let 2017–2019. V rámci naplnění cíle pořádá BESIP různě tematicky zaměřené kampaně. Mnohé z nich se týkají právě cyklistů. Příkladem mohou být kampaně Na kole jen s přilbou nebo Helmu na kolo automaticky, které se snaží apelovat na veřejnost, aby si lidé při každé jízdě na kole nasadili přilbu, byť není její použití u dospělých osob povinné. Přilby jsou efektivní prevencí před poraněním hlavy. „Čísla dokládají, že cyklisté, kteří nosí přilbu, podstupují devatenáctkrát menší riziko úmrtí než ti, kteří ji nepoužívají.“<sup>38</sup>

Osm pravidel bezpečné jízdy na kole:

1. Stav kola a jeho výbava. Cyklista by si měl před jízdou vždy zkontrolovat, zda vyjíždí s funkčním kolem. Zaměřit by se měl primárně na brzdy. Doporučené je používání cyklistické přilby a například i brýlí proti slunci.
2. Vidět a být viděn. Tento slogan je lidem velmi dobře známý z televizních kampaňových spotů zaměřených na používání reflexních prvků a osvětlení u chodců, ale i cyklistů.
3. Bez alkoholu a omamných látek. Pro cyklisty platí stejná pravidla jako pro statní řidiče. Konzumace alkoholu a omamných látek je zakázána a řidiči za její porušení hrozí postih.
4. Vyhnout se provozu. Trasu je vhodné zvolit podle zkušeností a schopností cyklisty. Doporučuje se rovněž v maximální možné míře využívat prvky cyklistické infrastruktury.
5. Ohleduplnost a předvídavost. Zde platí jednoduché pravidlo, aby se lidé chovali k druhým tak, jak chtějí, aby se oni chovali k nim. Důležité je ovšem předpokládat, že ostatní mohou kdykoli chybovat a dávat pozor na situaci kolem sebe.
6. Důležité je komunikovat. Změnu směru jízdy je nutné hlásit dostatečně zřetelně a s předstihem. Je také potřeba sledovat stav vozovky (výkopy, poklopy kanálů, terénní nerovnosti, vyjeté koleje). Pozornost by měl cyklista věnovat jízdě, ne telefonování, psaní zpráv nebo poslechu hudby.

---

<sup>38</sup> BESIP [online]. Praha, 2022.

7. Na vozovce se jezdí vpravo. Ve skupině se jezdí za sebou a s rozestupy.
8. Oznámení kolize se zraněním. Pokus dojde při srážce nebo havárii ke zranění je nutné neprodleně kontaktovat Policii ČR, případně podle potřeba záchrannou službu.<sup>39</sup>

Cyklisté se při jízdě na kole dopouští mnoha chyb, kterými ohrožují sebe i své okolí. Patří mezi ně jízda bez přilby, převážení větších předmětů nebo nákupních tašek na řídkách, které snižují rovnováhu. Cyklisté také často podcení své fyzické schopnosti, proto je dobré vozit s sebou mobilní telefon. Přestože po chodníku smí jezdit pouze děti do deseti let, ve velké míře ho využívají i starší cyklisté. Toto jednání, stejně jako přejíždění přechodu pro chodce, není ohleduplné vůči kolemjdoucím.<sup>40</sup>

Základem bezpečné jízdy jsou správné a rychlé reakce cyklisty na změnu dopravní situace a především rovnováha. Během nehod, u kterých je příčinou nezvládnutí řízení vozidla, je jedním z možných důvodů právě ztráta rovnováhy, například při najetí na nerovnost.<sup>41</sup>

## 4 Cyklistická infrastruktura

### 4.1 Integrovaná cyklistická infrastruktura

Pojmem integrovaná infrastruktura rozumíme propojení cyklistické dopravy s ostatními a motorové dopravy v hlavním dopravním prostoru pozemní komunikace.<sup>42</sup> Tento způsob ocení obce, kde není prostor například pro vybudování oddělených cyklostezek.

#### 4.1.1 Obytná zóna, pěší zóna s povoleným vjezdem jízdnicích kol, zóna zákazu vjezdu motorových vozidel

Vjezd do těchto zón musí být cyklistům výslovně povolen odpovídajícím dopravním značením. Maximální povolená rychlost je omezena na 20 km/h. Na výjezdu je třeba dávat přednost všem vozidlům. Na rozdíl od obytné zóny se v pěší zóně motorová

---

<sup>39</sup> MOTORMEDIA BOHEMIA. *Bezpečně na kole* [online]. BESIP, 2016, s. 8–9.

<sup>40</sup> Tamtéž, s. 10–11.

<sup>41</sup> SKERIL, Michal a Petr ČEGAN. *Cykloturistika pro všechny: příručka pro učitele, vedoucí mládeže, rodiče a přátele na kole*. Ostrava: Montanex, 2003, s. 6.

<sup>42</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 40.

vozidla pohybují jen minimálně a pouze s povolením. Nesmíme zapomínat, že při výjezdu z obytné i pěší zóny dáváme přednost všem vozidlům.<sup>43</sup>

Kód dopravního značení: IZ5a; IZ 5b; IZ 6a; IZ 6b; B 11.<sup>44</sup>

#### **4.1.2 Zóna 30**

Nachází se mimo hlavní ulice a slouží ke zklidnění dopravy. Nejvyšší povolená rychlost v těchto úsecích je 30 km/h.<sup>45</sup>

Kód dopravního značení: IZ 8a; IZ 8b.<sup>46</sup>

#### **4.1.3 Cyklistická zóna**

Cyklistická zóna je určena primárně pro cyklisty a mohou ji využívat v celé její šířce. To znamená, že nemusí jezdit při pravém okraji vozovky jednotlivě za sebou. Začátek cyklistické zóny je označen informativní dopravní značkou „Zóna pro cyklisty“ a její konec značkou „Konec zóny pro cyklisty“. Pokud není na dodatkové tabulce pod značkou stanoveno jinak, je vjezd ostatním vozidlům zakázán. Cyklista je povinen umožnit ostatním vozidlům jízdu. Řidiči motorových vozidel smí jet maximální rychlostí 30 km/h a musí dbát zvýšené opatrnosti, aby cyklisty neohrozili. Stání je povoleno pouze na parkovištích.<sup>47</sup>

Kód dopravního značení: IZ 9a; IZ 9b.<sup>48</sup>

#### **4.1.4 Vyhrazený jízdní pruh pro jízdní kola**

Vyhrazený jízdní pruh pro jízdní kola – tzv. „cyklopruh“ – je prostor na vozovce určený výhradně cyklistům. Ostatní vozidla jej smějí přejet pouze při odbočování, objíždění a zastavení, cyklistovi přitom dávají přednost v jízdě. S cyklopruhy se nejčastěji setkáme na hlavních tazích ve městech, kde přispívají ke zvýšení ochrany cyklistů při jejich průjezdu a rovněž zajišťují plynulost jízdy. Rozlišujeme vyhrazený a

---

<sup>43</sup> FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: GradaPublishing, 2018, s. 77–78.

<sup>44</sup> Dopravní značky. *Bezpečné cesty* [online]. Tábor: Simopol, 2021.

<sup>45</sup> FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: GradaPublishing, 2018, s. 78.

<sup>46</sup> Dopravní značky. *Bezpečné cesty* [online]. Tábor: Simopol, 2021.

<sup>47</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016.

<sup>48</sup> Dopravní značky. *Bezpečné cesty* [online]. Tábor: Simopol, 2021.



ochranný „cyklopruh“. „Běžný vyhrazený cyklopruh musí dovolit souběžnou jízdu všem vozidlům, do ochranného cyklopruhu mohou vozidla zasahovat, pokud se nevejdou do svého souběžného jízdního pruhu a neohrozí-li při tom cyklisty“.<sup>49</sup>

Kód dopravního značení: IP 20a; IP 20b, V 14.<sup>50</sup>

#### **4.1.5 Jednosměrná komunikace s obousměrným provozem jízdních kol**

Jednosměrná komunikace s obousměrným provozem jízdních kol je oficiálním názvem platným dle legislativy, ale můžeme se setkat i s běžně užívaným názvem „cykloobousměrka“. Pokud je jednosměrná ulice značená jako „cykloobousměrka“, mohou v ní cyklisté jet i v protisměru. Zejména v městském prostředí výrazně usnadňují cyklistům pohyb. Ostatním vozidlům je povolen jednosměrný pohyb a nejvyšší povolená rychlost je stanovena na 30 km/h.<sup>51</sup>

Kód dopravního značení: E 12a; E 12b, E 13.<sup>52</sup>

#### **4.1.6 Piktogramový koridor pro cyklisty**

Na rozdíl od „cyklopruhů“ mají tzv. „cyklokoridory“ jen informativní charakter, nevyplývají z nich žádná práva ani povinnosti, ať už pro cyklisty, nebo pro ostatní účastníky silničního provozu. Vymezení tohoto koridoru je provedeno pouze vodorovným dopravním značením. „Cyklistům doporučuje, kudy mají projíždět, a upozorňuje ostatní řidiče na to, že tudy budou pravděpodobně v daném směru projíždět cyklisté“.<sup>53</sup>

Kód dopravního značení: V 20.<sup>54</sup>

---

<sup>49</sup> FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: GradaPublishing, 2018, s. 76.

<sup>50</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 41.

<sup>51</sup> FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: GradaPublishing, 2018, s. 76.

<sup>52</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 42.

<sup>53</sup> FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: GradaPublishing, 2018, s. 77.

<sup>54</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 43.

#### 4.1.7 Cyklistická trasa

Cyklistická trasa neboli zkráceně cyklotrasa je značena směrovým svislým dopravním značením. Dopravní značky mají podobu žlutých cedulí. Dopravní značení neupravuje vztah k motorové dopravě, má pouze informativní charakter, proto je nutné řídit se ostatními značkami. Primárně slouží k usnadnění orientace mezi místy, kde se předpokládá cyklistická doprava. Cyklotrasa může vést po polní cestě, cyklostezce, silnici, intravilánem i extravilánem. Vždy by měla být zajištěna kvalitní a bezpečná infrastruktura. Českou republikou prochází síť mezinárodních dálkových cyklotras EuroVelo. Konkrétně se na našem území nachází úseky čtyř tras EuroVelo. Patří mezi ně Trasa střední Evropy, Sluneční trasa, trasa Balt–Jadran a Stezka železné opony.<sup>55</sup>

Kód dopravního značení: IS 19a; IS 19b; IS 19c; IS 20a; IS 20b; IS 20c; IS 21.<sup>56</sup>

#### 4.1.8 Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy a jízdní kola

Jak již název napovídá, po takto vyznačeném jízdním pruhu se smí pohybovat pouze vybraná skupina vozidel, jimiž nejčastěji bývají autobusy a cyklisté, někdy se k nim přidávají i vozidla taxislužby. „Bus + cyklopruh“ zajišťuje plynulý provoz městské hromadné dopravy i v době dopravní špičky a zároveň zvyšuje bezpečnost cyklistů, kteří by jinak museli jet nebezpečně mezi ostatními vozidly.<sup>57</sup>

Kód dopravního značení: IP 20a; IP 20b.<sup>58</sup>

#### 4.1.9 Prostor pro cyklisty

Jedná se o vyhrazený prostor před světelným signalizačním zařízením, který zajistí cyklistovi bezpečné prostředí při čekání na signál volno. Při čekání cyklista nevdechuje škodlivé výfukové plyny, protože stojí před motorovými vozidly. Pokud jede cyklista v koloně, může být obtížné se do tohoto prostoru dostat.<sup>59</sup>

---

<sup>55</sup> CACH, Tomáš. *Malá encyklopedie cyklistické infrastruktury*. Státní fond dopravní infrastruktury, 2013, s. 23–25.

<sup>56</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 45.

<sup>57</sup> Tamtéž, s. 44–45.

<sup>58</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 45.

<sup>59</sup> FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: GradaPublishing, 2018, s. 79.

Kód dopravního značení: V19.<sup>60</sup>

## 4.2 Segregovaná cyklistická infrastruktura

V tomto případě je cyklistická doprava umístěna mimo pozemní komunikaci. Může ji buď přímo kopírovat, nebo může existovat i samostatně. Bez ohledu na to, jestli kopíruje nebo nekopíruje pozemní komunikaci, segregovaná cyklistická infrastruktura není součástí pozemní komunikace.

### 4.2.1 Cyklistická stezka

Cyklistické stezky, známé pod zkráceným názvem cyklostezky, jsou značeny modrými kruhovými příkazovými dopravními značkami, které zároveň upravují pravidla pro pohyb po cyklostezce. Existuje několik druhů cyklostezek. První je stezka pro cyklisty, kde je oficiálně povolen pohyb pouze cyklistům nebo třeba bruslařům. Chodci mají vstup zakázán. V praxi se toto pravidlo ale často nedodržuje. Další je společná stezka pro chodce a cyklisty, která může být ve dvou provedeních. První provedení má společný prostor pro chodce a cyklisty a druhé provedení tyto části od sebe viditelně vodorovným dopravním značením odděluje. Uživatelé stezek musí být ohleduplní a nesmí ohrozit ostatní. Každý je povinen použít prostor, který je pro něj vyhrazen, podle toho, zdali jde pěšky, nebo jede na kole. Druhou část smí využít pouze při odbočování, vyhýbání a objíždění. Dotyčný přitom nesmí ohrozit ostatní.<sup>61</sup>

Podle hlavní funkce rozlišujeme tři typy cyklostezek. Základní trasy, kde je předpokládána vysoká koncentrace cyklistů. Tyto trasy jsou určeny primárně pro ně. Důležitou roli zde hraje atraktivnost prostředí, bezpečnost, příměst, přítomnost osvětlení nebo odpočívadel. Doplňkové trasy jsou určeny spíše k pravidelným cestám do zaměstnání a hlavním a hlavním kritériem je příměst a bezpečnost. Jako poslední se vyčleňují místní trasy, které zpřístupňují, propojují základní a doplňkové trasy.<sup>62</sup>

Kód dopravního značení: C 8a; C 8b; C 9a; C 9b; C 10a; C 10b.<sup>63</sup>

---

<sup>60</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 46.

<sup>61</sup> FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: GradaPublishing, 2018, s. 75–76.

<sup>62</sup> HŘEBÍČKOVÁ, Sylva. *Cykloturistika*.

<sup>63</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 46.

#### 4.2.2 Přejezd pro cyklisty

Přejezd pro cyklisty je místo, které je primárně určeno pro přejezd pozemní komunikace. Cyklista vždy dává na přejezdech pro cyklisty přednost v jízdě ostatním vozidlům. Z tohoto důvodu je vždy nutné, aby se cyklista blížil k přejezdu pro cyklisty přiměřenou rychlostí, která umožní bezpečné překonání přejezdu. Přejezdy mohou být kombinované s přechody pro chodce. Pokud je stezka s odděleným provozem pro chodce a cyklisty, použije se dopravní značka V 8b, pokud je stezka se smíšeným provozem pro chodce a cyklisty, použije se značka V 8c.<sup>64</sup>

Kód dopravního značení: IP 7; V 8a; V 8b, V 8c.<sup>65</sup>

Otázkou je, zda je vhodnější segregace nebo integrace cyklistů od ostatní dopravy. Podle studie provedené na torontské Ryerson University lze úplnou segregací cyklistů výrazně předejít nehodám. Úplné vyčlenění cyklistů by v průběhu desetiletí mohlo zabránit až 182 zraněním u cyklistů v Torontu (V roce 2019 zaznamenala torontská policie 37 případů zranění cyklistů).<sup>66</sup> Úplná segregace by byla pro cyklistu jistě nejlepší volbou, ale vytvořit ve městech takovou síť tras je téměř nemožné. Problémem je nedostatek prostoru pro vybudování úplně nových komunikací v centru města a finanční náročnost projektu. Pro cyklistu je navíc důležitá rychlost přepravy, proto musí být trasa co nejpřímější, aby se vyrovnala ostatním dopravním prostředkům. Ideálním řešením je tyto dva typy komunikací kombinovat. Výhodné je například umožnit cyklistům přístup do míst, kam je vjezd automobilům zakázán, či vytvořit jednosměrné komunikace s obousměrným provozem jízdních kol.<sup>67</sup>

Na Obrázku 3 můžeme vidět závislost rychlosti a intenzity dopravy na nutnosti segregace cyklistů. Tento model se uplatňuje na komunikacích v Česku. V oblastech A a B není nutné oddělovat jednotlivé druhy dopravy. Cyklisté se pohybují po hlavní pozemní komunikaci nebo vyhrazených jízdních pružích, které jsou její součástí. V poli C je doprava vedena ve vyhrazených jízdních pružích v hlavním dopravním prostoru, přidruženém prostoru nebo na stezkách mimo komunikaci. V části D je provoz oddělený,

---

<sup>64</sup> FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: GradaPublishing, 2018, s. 78–79.

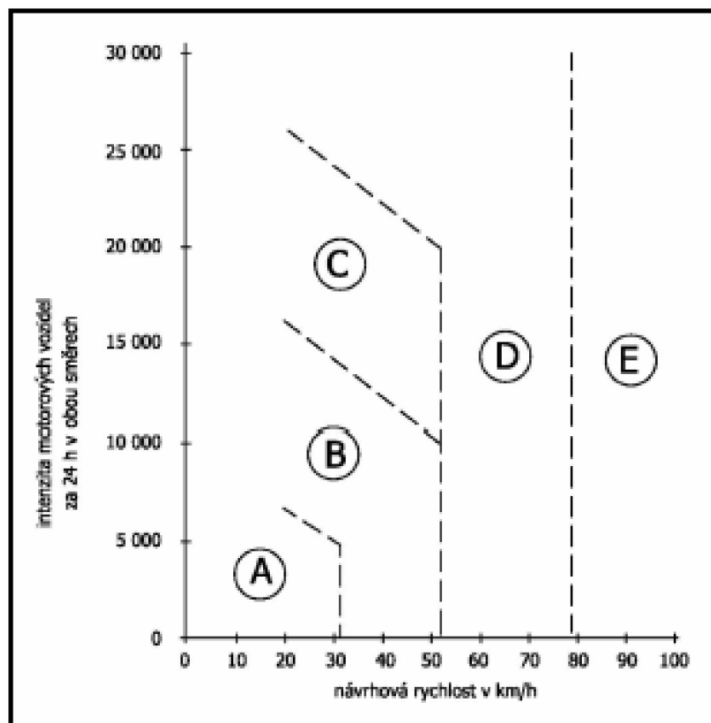
<sup>65</sup> MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno, 2011, s. 47.

<sup>66</sup> HAYDER, Reedah. Ryerson professor publishes new research on cycling and safety in Toronto. *The Eyeopener* [online]. Toronto: Rye Eye Publishing, 2020.

<sup>67</sup> MARTINEK, Jaroslav, Jiří ČARSKÝ, Hana BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ a kol. *Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR - CYCLE21*. Centrum dopravního výzkumu, 2008, s. 34.

cyklistická doprava je segregována v přidruženém prostoru. Obecně platí, že čím je rychlost motorových vozidel vyšší, tím roste potřeba segregace cyklistů.<sup>68</sup>

Obr. 3 Závislost intenzity dopravy a rychlosti na nutnosti segregace.<sup>69</sup>



Ke zlepšení bezpečnosti může přispět snížení intenzity dopravy. V praxi to znamená třeba zpoplatnit vjezd automobilů do určitých zón nebo změnit podmínky pro parkování v centru města a zároveň podporovat systém Park and Ride. Efektivním opatřením je i snížení maximální povolené rychlosti, například zaváděním zón 30 nebo obytných zón. Řešením může být i výstavba obchvatů měst. „*Velké množství nehod cyklistů je s těžkými nákladními vozidly. Tyto nehody se nejčastěji stávají na křižovatkách v městských oblastech*“.<sup>70</sup> Omezení lze doplnit betonovými zpomalovacími prahy. Tyto prvky svůj účel splní, ale mají i negativní stránku. Časté zpomalování a neplynulost jízdy výrazně zvyšují emise. V současnosti se doporučuje používat nižší a široké plastové polštáře.<sup>71</sup>

<sup>68</sup> MARTINEK, Jaroslav, Jiří ČARSKÝ, Hana BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ a kol. *Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR - CYCLE21*. Centrum dopravního výzkumu, 2008, s. 37.

<sup>69</sup> Tamtéž, s. 36.

<sup>70</sup> Tamtéž, s. 39.

<sup>71</sup> UAMK: *Retardéry: Pomáhají nebo škodí?* [online]. 2016.

## 5 Třebíč, město cyklistiky

Třebíč se nachází v kraji Vysočina. Po krajském městě Jihlavě je s 35 107 obyvateli (k 1. 1. 2021) druhým nejlidnatějším městem v kraji.<sup>72</sup> Třebíč se člení na 17 městských částí. První zmínka o městě pochází již z roku 1101, kdy zde byl založen benediktinský klášter. V roce 1277 se v listině opata Martina poprvé dočteme o Třebíči jako o městě. Z dlouhé historie města se nám do dnešních dnů zachovalo mnoho památek, které jsou významným lákadlem pro turisty. Bazilika sv. Prokopa společně se židovským městem a hřbitovem jsou od roku 2003 zapsány na seznam světového dědictví UNESCO. Za zmínku stojí i Malovaný dům a Černý dům, které jsou zdobené sgrafity, či kostel sv. Martina. Z jeho věže je krásný výhled na malebné Karlovo náměstí.<sup>73</sup>

Třebíč se rozkládá na březích řeky Jihlavy v nadmořské výšce 392 m n. m. Z geomorfologického hlediska spadá do oblasti Českomoravská vrchovina, celku Jevišovická pahorkatina, okrsku Třebíčská kotlina. Jedná se o širokou sníženinu na severu a jihu přecházející v mírné svahy. Severně od města se rozkládá PP Třebíčsko a PP Syenitové skály.<sup>74</sup>

*„Město neleží na nejvýznamnějších komunikacích – s dálnicí D1 je spojuje páteřní komunikace druhé třídy č. 360. Prochází tudy hlavní silnice č. 23 Písek–Brno. Město má přímé autobusové spojení například s Prahou, Brnem, Jihlavou, Hradcem Králové, Českými Budějovicemi aj. U Třebíče vede železnice č. 240 Jihlava–Brno“.*<sup>75</sup>

---

<sup>72</sup> Počet obyvatel v obcích k 1.1.2021. Český statistický úřad [online]. Praha, 2021.

<sup>73</sup> DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP. *Velká turistická encyklopedie*. Praha: Knižní klub, 2009, s. 294–299.

<sup>74</sup> BÍNA, Jan a Jaromír DEMEK. *Z nížin do hor: geomorfologické jednotky České republiky*. Praha: Academia, 2012. Průvodce (Academia). ISBN 978-80-200-2026-0, s. 96.

<sup>75</sup> DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP. *Velká turistická encyklopedie*. Praha: Knižní klub, 2009, s. 297.

## 5.1 Cyklistická doprava v Třebíči

31. 5. 2011 byla u příležitosti konání cyklokonference v Uherském Hradišti podepsána tzv. Uherskohradištská charta. Třebíč mezi zakládajícími členy chyběla, Chartu podepsala později. Lokalizace členských měst je znázorněna na Obrázku č. 4. Prvotním impulsem byl projekt Central MeetBike, do kterého se vedle České republiky zapojilo i Slovensko, Polsko a Německo. Smyslem je předat ostatním státům zkušenosti z rozvinutých, především německých měst, které cyklistickou dopravu podporují dlouhodobě. Z každého státu se projektu účastní dvě města, kde se realizují různá procyklistická opatření – osvěta v médiích, vzdělávání technických pracovníků nebo inovace přímo v praxi. V Česku jimi jsou Uherské Hradiště a Pardubice. Aby mohli účastníci Central MeetBike šířit poznatky mezi ostatní města, byla vytvořena Uherskohradištská charta. Inspirací autorům byla tzv. Bruselská charta, která vznikla o dva roky dříve a sdružuje evropská města se zájmem o cyklistickou dopravu. Hlavní myšlenkou je spojit města se zájmem o aktivní podporu cyklistické dopravy a dát jim impuls k reálným změnám. Města si mohou navzájem předávat zkušenosti, motivovat se, účastnit se tematických seminářů a v neposlední řadě mají právo užívat označení „cyklistické město“. Každé město, které se chce stát členem, musí splnit následující podmínky: se členstvím a závazky z toho vyplývajícími musí souhlasit Rada města, zřízení pozice cyklokoordinátora a aktivní realizace procyklistických opatření.<sup>76</sup>

Obr. 4 Mapa členských měst Uherskohradištské charty k 1. 1. 2013.<sup>77</sup>



<sup>76</sup> *Cyklostrategie měst 2011–2014 Uherskohradištská charta* [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2011, s. 3–7.

<sup>77</sup> *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013–2020*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013, s. 40.

„Podpisem se města zavazují, že budou vědomě usilovat o:

- a) Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.
- b) Odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- c) Odstraňování bariér cyklistické dopravy.
- d) Zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol.
- e) Realizaci a podporu projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce.
- f) Zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak návštěvníkům.
- g) Rozvoj cestovního ruchu prostřednictvím aktivit a opatření, která vedou ke zdokonalení a rozšíření cykloturistiky.<sup>78</sup>

Svého cyklokoordinátora má i Třebíč. Je jím paní Mgr. Ivana Cahová.<sup>79</sup>

Opatření podporující cyklistickou dopravu jsou zakomponována ve SPRM Třebíč. Přímo se cyklistice věnují dva strategické cíle.

Prvním je realizace cyklostezky Třebíč–Vladislav. Plánovaná cyklostezka bude vedena podél silnice I/23 z Třebíče do Vladislavi. Jejím jednoznačným přínosem bude zvýšení bezpečnosti cyklistů, ale i pěších, kteří se nyní nebezpečně pohybují po kraji frekventované vozovky. Časový plán výstavby je stanoven na roky 2021–2023. Projekt bude financován z dotačních fondů a část město vyčlení z vlastních prostředků.<sup>80</sup>

Druhý strategický cíl se zaměřuje na realizaci cyklotras na území města, které by měly propojit stávající městské cyklotrasy. Dojde tak k zefektivnění cyklistické dopravy a zvýšení bezpečnosti pro cyklisty i chodce. Cyklisté tak budou mít k dispozici souvislou síť cyklotras. Konkrétně se jedná o cyklostezku v lesoparku Lísčí v části Třebíč-Jejkov. Součástí projektu je i lávka přes řeku Jihlavu vedoucí ke Kauflandu. Projekt by měl být realizován v roce 2021. Místo autor navštívil 19. 2. 2022, kdy stavební práce zatím nezačaly.<sup>81</sup>

---

<sup>78</sup> *Cyklostrategie měst 2011–2014 Uherskohradištská charta* [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2011, s. 8.

<sup>79</sup> MĚSTO TŘEBÍČ. *Městský úřad - odbory a oddělení* [online]. 2021.

<sup>80</sup> ODBOR ROZVOJE A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ. *Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023*. Třebíč: Město Třebíč, 2019, s. 164.

<sup>81</sup> Tamtéž, s. 166.



Dále je v plánu vytvoření bezpečného podchodu pod železniční tratí u Kanciborku. Realizace je plánována na rok 2022.<sup>82</sup> Místo je hodně frekventované. Lidé si běžně zkracují cestu nebezpečným přecházením železniční tratě.

Procyklistické jsou i projekty Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města či Podpora ekologicky šetrné dopravy. Cílem obou plánů je omezit intenzitu dopravy v intravilánu, zvýšit podíl ekologicky šetrných způsobů dopravy na dělbě přepravní práce, například využíváním veřejné hromadné dopravy, bikesharingu, elektromobility. I mnoho dalších staveb a rekonstrukcí, které plánuje město provést, byť se primárně netýkají cyklistické dopravy, na ni budou mít pozitivní dopad. Patří sem veškeré opravy pozemních komunikací, výstavba obchvatu nebo revitalizace parků a odpočívadel.<sup>83</sup>

*„V současnosti jsou městem uceleně vyznačeny především cyklistické trasy, jejíž způsob vedení není vždy dostatečně přehledný a bezpečný. Je tím na mysli zejména pohyb cyklistů v rozlehlých křižovatkách, respektive v místech, kde cyklisté musí využívat jízdní pruh společně s automobilovou dopravou.“<sup>84</sup> Vysoké bezpečnostní riziko nastává především na „křížení komunikací nacházející se na uzlech cyklistických tras“<sup>85</sup> a velmi frekventovaných křižovatkách. Středním rizikem jsou označeny oblasti se zhoršenými podmínkami pro orientaci na trase. Nízké riziko vidí autoři Svítek a kol. ve „vedení cyklistů v ulici Modřínová pouze v jednom směru, most přes Jihlavu navazující na ul. Soukenickou zakazuje cyklistům vjezd.“<sup>86</sup> V adekvátním stavu nejsou ani mnohé přístřešky, například u Janova mlýna nebo v Libušině údolí, a stojany na kola, které nevyhovují bezpečnostním požadavkům. Revizi si žádá značení a vedení cyklotras. Nevyhovující je i stav vodorovného dopravního značení, které na některých úsecích chybí úplně.<sup>87</sup>*

V roce 2021 prošla cyklistická infrastruktura mnoha změnami, byla obohacena o nové úseky značených cyklostezek, cyklokoridorů a dalších prvků cyklistické infrastruktury. Lze konstatovat, že město se úspěšně snaží řešit problémy, plnit závazky a plány stanovené nejen ve Strategickém plánu města Třebíče pro období 2020–2023 a

---

<sup>82</sup> ODBOR ROZVOJE A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ. *Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020–2023*. Třebíč: Město Třebíč, 2019, s. 166.

<sup>83</sup> Tamtéž.

<sup>84</sup> SVÍTEK, Miroslav, Tomáš JANČA, Josef KOCOUREK a kol. *Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíče*. Město Třebíč, 2019, s. 71.

<sup>85</sup> Tamtéž, s. 79.

<sup>86</sup> Tamtéž, s. 79.

<sup>87</sup> Tamtéž, s. 78.

strategickém dokumentu Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíče pro roky 2019–2023.

Hotová je již stezka pro pěší a cyklisty na východním okraji města. Původně se zde nacházel chodník určený pouze pro chodce, ale v rámci projektu došlo k jeho zpřístupnění cyklistům a vytvoření stezky pro pěší a cyklisty. Stezka vede z Purkyňova náměstí podél ulic Sportovní a Rafaelova.<sup>88</sup>

Důvodům, proč je dobré doplňovat cyklistické značení a podporovat cyklistickou dopravu se věnuje článek *Město pro všechny*, dostupný na oficiální webové stránce města Třebíče. Článek byl uveřejněn, aby osvětlil některým občanům, kteří byli skeptičtí vůči inovacím a nebyl jim zřejmý důvod budování cyklistické infrastruktury ve městě, její význam a prospěšnost.<sup>89</sup>

Tématu se věnuje i nový web města Třebíč na kole, kde se mohou zájemci dozvědět všechny potřebné informace o cyklistické dopravě ve městě. Stručně a přehledně jsou zde vysvětleny prvky cyklistické infrastruktury a základní pravidla jízdy na kole. Návštěvníci webu se rovněž dozví tipy na výlety po městě i okolí a o cykloslužbách, kterými jsou například bikeboxy na vlakovém nádraží nebo Tourist point na Karlově náměstí, kde jsou pro cyklisty k dispozici šatna, sprcha, venkovní i vnitřní stojany na kola, základní nářadí i lékárnička na drobná poranění a možnost dobít si elektrokolo.<sup>90</sup>

---

<sup>88</sup> ODBOR ROZVOJE A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ. *Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023*. Třebíč: Město Třebíč, 2019, s. 166.

<sup>89</sup> MĚSTO TŘEBÍČ. *Město je pro všechny* [online]. Třebíč: Město Třebíč, 2021.

<sup>90</sup> *Třebíč na kole* [online]. Třebíč: Město Třebíč, 2022.

## 5.2 Prvky cyklistické infrastruktury v Třebíči

Ve městě se nachází 10 úseků značených jako cyklostezka. Jedná se o společné stezky pro chodce a cyklisty s odděleným i společným provozem a stezky oficiálně pouze pro cyklisty či bruslaře. Většina cyklostezek se nachází v centru města, podél silnice I. třídy č. 23, takže poskytují cyklistům alternativu k rušné hlavní komunikaci. Cyklostezky najdeme například i u polikliniky, kde slouží především jako spojnice se zahrádkářskou kolonií. Prostorová lokalizace cyklostezek je na Obrázku 5, příklady na Obrázku 6.

Obr. 5 Prostorová lokalizace cyklostezek ve městě Třebíč.<sup>91</sup>



Obr. 6 Příklad cyklostezky pro kola u ulice Vltavínská a stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem na ulici Janáčkovo stromořadí v Třebíči.<sup>92</sup>

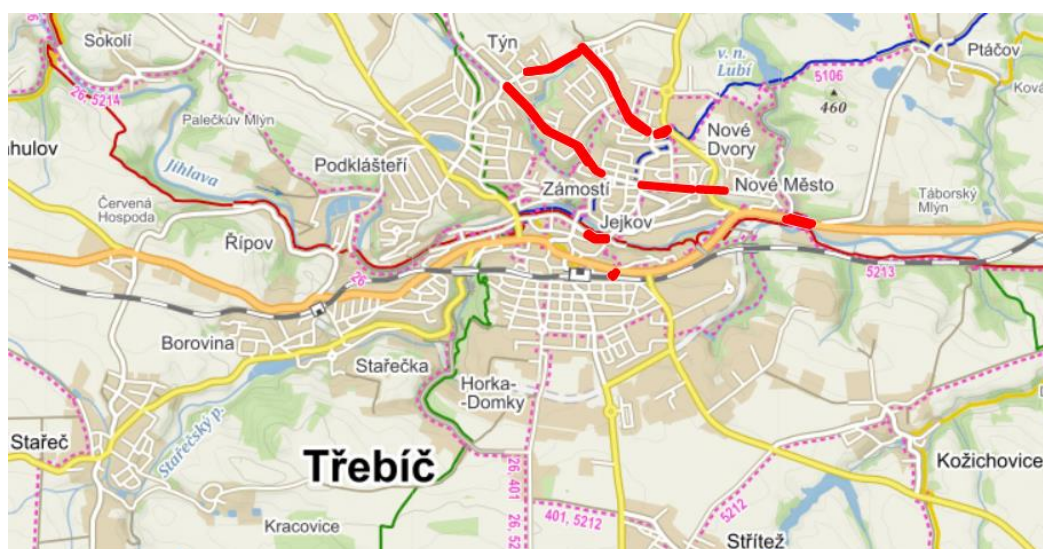


<sup>91</sup> *Třebíč na kole* [online]. Třebíč: Město Třebíč, 2022.

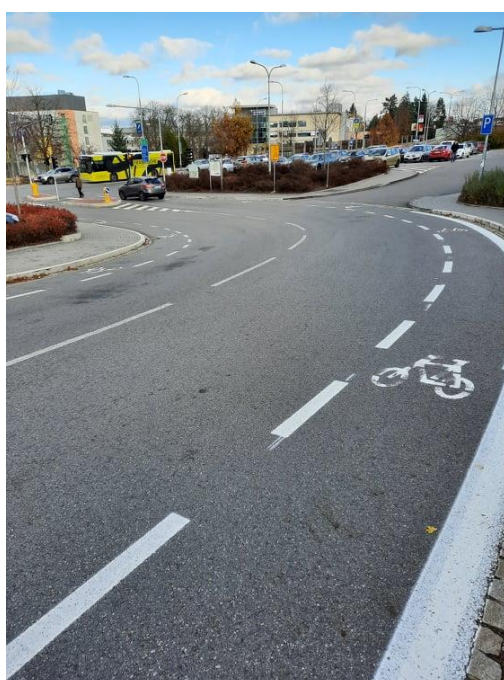
<sup>92</sup> Vlastní zdroj.

Vyhrazené jízdní pruhy pro jízdní kola, tzv. cyklopruhy se v Třebíči nachází na devíti úsecích převážně v severovýchodní části města, kde je bytová zástavba. Na pěti úsecích je k dispozici v obou směrech. Cyklopruhy by měly poskytovat cyklistům bezpečí, ovšem například na ulici Modřínová je cyklopruh veden bezprostředně za parkujícími auty, která si při couvání nemusí projíždějícího cyklisty všimnout. Prostorovou lokalizaci cyklopruhů znázorňuje Obrázek 7., příklady cyklopruhů jsou na Obrázku 8.

Obr. 7 Prostorová lokalizace cyklopruhů ve městě Třebíči.<sup>93</sup>



Obr. 8 Příklady cyklopruhů na ulici Nádražní a Modřínová.<sup>94</sup>



<sup>93</sup> *Třebíč na kole* [online]. Třebíč: Město Třebíč, 2022.

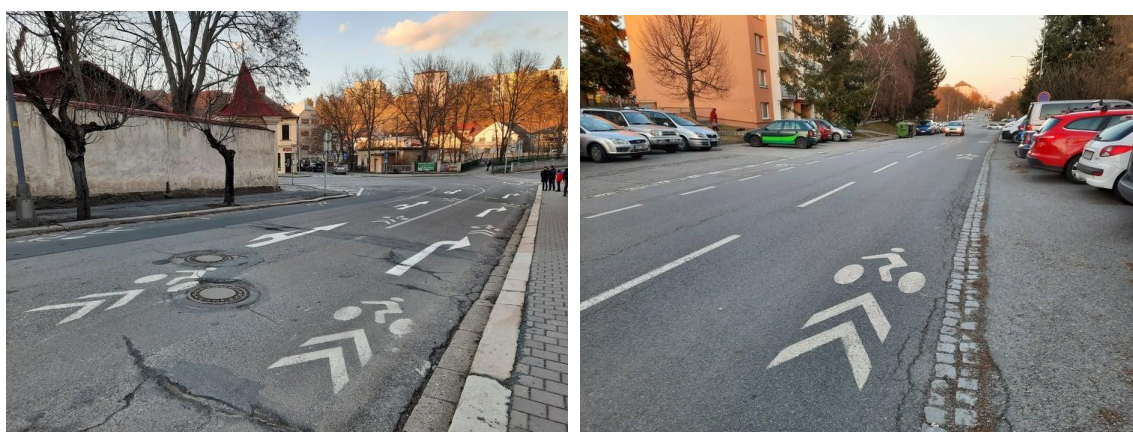
<sup>94</sup> Vlastní zdroj.

Nejčastěji se mohou cyklisté v Třebíči setkat s piktogramovými koridory pro cyklisty (cyklokoridory), které jsou rozmístěny po celém městě. Nachází se nejen na ulicích, ale provedou cyklisty i po kruhových objezdech nebo křižovatkami, například křižovatka ulic Kateřiny z Valdštejna a Cyrilometodějská. Na některých úsecích je silnice ve velmi špatném stavu, což může komplikovat cyklistům jízdu a zvyšovat riziko nehody (například ulice Kateřiny z Valdštejna). Prostorovou lokalizaci cyklokoridorů znázorňuje Obrázek 9., příklady jsou na Obrázku 10.

Obr. 9 Prostorová lokalizace cyklokoridorů ve městě Třebíč.<sup>95</sup>



Obr. 10 Cyklokoridory na ulici Kateřiny z Valdštejna a na ulici Modřínová.<sup>96</sup>

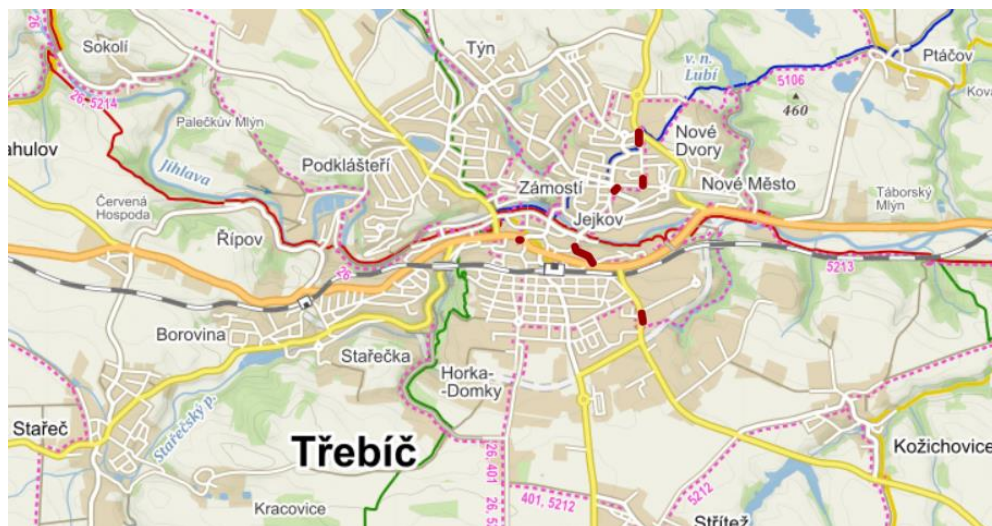


<sup>95</sup> *Třebíč na kole* [online]. Třebíč: Město Třebíč, 2022.

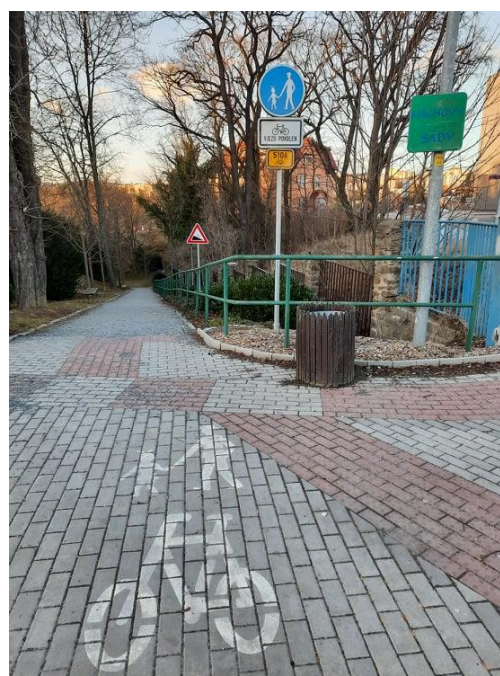
<sup>96</sup> Vlastní zdroj.

V Třebíči se rovněž nachází šest úseků, kde je povolen jízdním kolům vjezd na chodník, viz mapa na Obrázku 11. Místa jsou značena svislým i vodorovným dopravním značením, znázorněno na Obrázku 12. Umožňují cyklistům zkrátit si cestu po chodnících. Cyklista se na těchto úsecích musí chovat obezřetně a brát ohled na procházející chodce.

Obr. 11 Prostorová lokalizace chodníků s povoleným vjezdem jízdních kol v Třebíči.<sup>97</sup>



Obr. 12 Příklady chodníku s povoleným vjezdem jízdních kol na ulici Benešova a přes Máchovy sady.<sup>98</sup>



<sup>97</sup> Třebíč na kole [online]. Třebíč: Město Třebíč, 2022.

<sup>98</sup> Vlastní zdroj.

Kromě značené cyklistické infrastruktury nabízí mapa na webové stránce Třebíč na kole i doporučené trasy, které nejsou v terénu nijak značeny, ale vedou klidnějšími, méně frekventovanými částmi města. Dohromady tvoří cyklistická infrastruktura ucelenou síť, která cyklisty provede větší částí města, jak dokládá mapa na Obrázku 13. Na křižovatce ulic Nádražní a Bráfova se cyklisté setkají s vyhrazeným prostorem před světelným signalizačním zařízením, neboli předsunutou „stopčárou“, viz Obrázek 14. Ta umožňuje cyklistům bezpečnější průjezd křižovatkou, kterou projíždí jako první. Ve městě jsou rovněž vyznačeny jednosměrné komunikace s obousměrným provozem jízdních kol a přejezdy pro cyklisty, zónami se sníženou maximální povolenou rychlostí.

Obr. 13 Síť cyklistické infrastruktury v Třebíči.<sup>99</sup>



<sup>99</sup> *Třebíč na kole* [online]. Třebíč: Město Třebíč, 2022.

Obr. 14 Vyhrazený prostor před světelným signalizačním zařízením na ulici Nádražní v Třebíči.<sup>100</sup>



Od léta 2021 je vyznačen i městský cyklookruh, který zájemce bezpečně provede po městě, jeho největších památkách i přírodních lákadlech (viz Obrázek 15.). Od června roku 2019 mohou pěší i cyklisté využívat nově vybudovaný podchod, pod čtyřproudovou silnicí na ulici Sucheniova, který výrazně přispěl ke zvýšení bezpečnosti. Podchodem je vedena cyklistická trasa č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs.<sup>101</sup> Dopravní značení cyklistických tras s odkazy na vedení městského cyklookruhu zachycuje Obrázek 16.

Městem rovněž prochází osm značených cyklistických tras:

- „Trasa č. 401, vedená skrz Třebíč – Hrotovice – Dukovany – Moravský Krumlov
- č. 103 Horní Radslavice – Benetice – Třebíč
- č. 162 Jihlava – Dolní Smrčné – Bransouze – Třebíč
- č. 5106 Třebíč – Mohelno
- č. 5212 Dobrá voda – Kožichovice – Pokojovice
- č. 5213 Ptáčov – Klučov
- č. 8828 okruh Třebíč – Poušov – Řípov – Račerovice – Třebíč
- č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs“.<sup>102</sup>

<sup>100</sup> Vlastní zdroj.

<sup>101</sup> BLAŽEK, Tomáš. *Vytíženou výpadočku v Třebíči už není nutné přecházet, otevřeli podchod.* IDNES.cz [online]. 7. 2. 2019.

<sup>102</sup> SVÍTEK, Miroslav, Tomáš JANČA, Josef KOCOUREK a kol. *Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíče.* Město Třebíč, 2019, s.71.



Poslední zmiňovaná cyklotrasa číslo 26 Jihlava – Třebíč – Raabs spojuje krajské město Jihlavu s rakouským příhraničním městem Raabs an der Thaya. Do Třebíče vede trasa podél řeky Jihlavy. V Třebíči pokračuje jižním směrem a až do Jemnice částečně kopíruje železniční trať. Jízdu po trase je proto možné kombinovat s železniční dopravou. Přibližně třetina trasy je vedena po cyklostezkách.<sup>103</sup>

Obr. 15 Trasa vedení městského okruhu.<sup>104</sup>



Obr. 16 Směrové dopravní značení cyklotrasy s odkazem na městský cyklookruh.<sup>105</sup>



<sup>103</sup> DOBROVOLNÝ SVAZEK OBCÍ "CYKLOSTEZKA JIHLAVA - TŘEBÍČ - RAABS. *Cyklostezka Jihlava - Třebíč - Raabs* [online]. Jihlava, 2012.

<sup>104</sup> *Třebíč na kole* [online]. Třebíč: Město Třebíč, 2022.

<sup>105</sup> Vlastní zdroj.

Od roku 2016 mají zaměstnanci MěÚ Třebíč k dispozici celkem 7 elektrokol. Kolo lze využít pro pracovní i soukromé účely. Ročně s nimi více než 50 přihlášených uživatelů najede cca 3 500 km. Město plánuje v nákupu elektrokol pokračovat.<sup>106</sup>

Již druhým rokem mohou lidé využívat moderní a bezpečné stojany na kola a BIKEBOXY v prostoru nově zrekonstruovaného vlakového nádraží. BIKEBOXY slouží k uskladnění nejen kol, ale i ostatního sportovního vybavení nebo třeba kočárků. Pro turisty i místní je k dispozici celkem 7 BIKEBOXŮ, které lze využít celoročně. Největší zájem je o ně především v letních měsících. Kolo si zde mohou lidé uschovat zcela zdarma. Vlakové nádraží je dobrým příkladem intermodality. Na jednom místě je k dispozici vlaková stanice, místa k uskladnění kol, parkoviště pro automobily, zastávka autobusu i MAD.<sup>107</sup>

V listopadu 2020 se pro veřejnost otevřel nový sportovní okruh Záměš–Bažantnice. Nachází se mimo zastavěné území v městské části Podklášteří. Trať je dlouhá 3,5 km a má asfaltový povrch. Okruh využijí cyklisté, pěší turisté, in-line bruslaři a v zimě běžkaři. Součástí realizace je i parkoviště, přístřešky, stojany pro kola. Oblast je hojně navštěvovaná nejen místními. V roce 2015 probíhala anketa v rámci Fóra zdravého města a tento námět na investici dostal druhý nejvyšší počet hlasů od občanů.<sup>108</sup>

---

<sup>106</sup> PARTNESRTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU. *Zaměstnanci městského úřadu v Třebíči mají k dispozici elektrokola*. In: *Partnerství pro městskou mobilitu* [online]. 2020.

<sup>107</sup> MĚSTO TŘEBÍČ. *Bikeboxy lidé využívají hlavně v letních měsících*. In: *Třebíč* [online]. 2021, 2019.

<sup>108</sup> BLAŽEK, Tomáš. *Na kole se lidé v Třebíči podívají až tam, kde lovil následník trůnu*. *IDNES.cz* [online]. 1. 9. 2020.

## 6 Empirická část

Empirická část práce je věnována analýze dotazníkového šetření na téma Cyklistická doprava v Třebíči se zaměřením na bezpečnost a infrastrukturu. Dotazníkový průzkum se uskutečnil v únoru 2022. Respondenty byli občané Třebíče. Dotazník byl šířen v elektronické podobě formou odkazu na samotný dotazník. K jeho vytvoření byla použita online služba pro tvorbu dotazníků Survio. Elektronická verze dotazníku byla zveřejněna na neoficiální facebookové stránce města Třebíče, dále na autorovu facebookovém profilu a emailem odkaz obdrželi kolegové autora z trebičské firmy, kde pracuje. Odkaz na dotazník mohl kdokoli šířit dál. Vyplněných dotazníků se vrátilo 96. K jejich vyhodnocení a tvorbě grafů byla využita aplikace Microsoft Office Excel. Celé znění dotazníku je obsaženo v příloze (viz Příloha 1). Dotazník je dostupný na webových stránkách: <https://www.survio.com/survey/d/G9V1M2M1X8O2C8R1L>

### 6.1 Cíl průzkumného šetření

Hlavním cílem šetření je detekce fakticity znalostí cyklistické infrastruktury ze strany cyklistů jako účastníků silniční dopravy. V Třebíči za poslední rok přibylo velké množství nové cyklistické infrastruktury, což je velmi pozitivní, ale je také důležité, zda lidé dokážou rozlišovat jednotlivé prvky infrastruktury a jestli mají povědomí o jejich významu. Analýzou dotazníku bude získán lepší přehled o teoretických znalostech a bezpečnostních návycích respondentů a jejich názor na cyklistiku v Třebíči.

### 6.2 Stanovení hypotéz

Hypotéza č. 1: Přilbu při jízdě na kole nosí nadpoloviční většina dospělých lidí.

Podle celoevropského průzkumu Centra dopravního výzkumu, v. v. i., které provádí výzkum a vývoj v oblasti bezpečnosti silniční dopravy vyplynulo, že „v Česku pravidelně přilbu na jízdním kole nosí přes 51 procent dospělých cyklistů. To je sice v rámci Evropy nadprůměr, na druhou stranu podle statistik každé sedmé dítě přilbu nenosí.“<sup>109</sup> Absence přilby je také jedním z důvodů vyšší úmrtnosti cyklistů. Loni zemřelo při dopravních nehodách 40 cyklistů, skoro 73 % z nich nemělo při nehodě nasazenou přilbu, která jim mohla život zachránit. Při střetnutí s automobilem dochází u cyklistů nejčastěji k poraněním hlavy. Problémem je především takzvaná pasivní

---

<sup>109</sup> VOJKOVSKÝ, Tomáš. Tři čtvrtiny cyklistů usmrcených v roce 2020 nemělo přilbu. Policie chystá výzvu a kampaň. *Český rozhlas* [online]. Praha, 2021 [cit. 2022-03-12].

bezpečnost. Týká se zejména pravidel, která nejsou vynucována zákonem. U cyklistiky to je zpravidla nošení cyklistické přilby, která je v Česku povinná do 18 let, pro dospělé je její nošení dobrovolné.<sup>110</sup>

Hypotéza č. 2: Přes 59,7 % lidí souhlasí se zákazem alkoholu u cyklistů.

V roce 2018 proběhla na oficiální facebookové stránce BESIP anketa na téma, jestli by měl být u cyklistů tolerován alkohol do hodnoty 0,5 ‰ alkoholu v krvi. Do 9. 3. 2022 se ankety zúčastnilo 919 respondentů. Pro nulovou toleranci hlasovalo 549 lidí, naopak pro toleranci alkoholu do 0,5 ‰ hlasovalo 370 lidí. Z ankety vyplývá, že většina, přesněji 59,7 % respondentů by netolerovalo u cyklistů žádný alkohol, stejně jako je tomu u ostatních řidičů.<sup>111</sup>

### 6.3 Vyhodnocení dotazníků

Dotazník se skládal z 13 otázek různého typu, tj. otázky otevřené a uzavřené. Pokud byly otázky koncipovány jako výběr z nabízených variant, byla vždy jen jedna odpověď správná. Pět otázek bylo zaměřeno na prověření znalostí cyklistické infrastruktury, pět otázek na bezpečnost při jízdě na kole, jedna otázka měla zjistit úroveň spokojenosti s cyklistickou infrastrukturou a vnímání bezpečnosti při jízdě na kole městem. Respondenti vyplňovali dvě otázky týkající se sociodemografických údajů, konkrétně se zjišťovalo pohlaví a věk dotazovaných.

Co se týče aktivního využívání cyklistické infrastruktury, tak 65,6 % dotázaných uvedlo, že cyklistickou infrastrukturu aktivně nevyhledávají, ale pokud si jí po cestě všimnou, použijí ji. Naopak 12 % respondentů odmítá jezdit po vyznačených oblastech, jak je patrné z grafu na Obrázku 17.

---

<sup>110</sup> VOJKOVSKÝ, Tomáš. Tři čtvrtiny cyklistů usmrčených v roce 2020 nemělo přilbu. Policie chystá výzvu a kampaň. *Český rozhlas* [online]. Praha, 2021 [cit. 2022-03-12].

<sup>111</sup> BESIP. In *Facebook* [online]. 20. 6. 2018 [cit. 2022-03-08].

Obr. 17 Sloupcový graf četností odpovědí na otázku: V jakém rozsahu využíváte prvky cyklistické infrastruktury.<sup>112</sup>



V základních prvcích cyklistické infrastruktury se respondenti orientují velmi dobře. Celkem 93,7 % z nich vybralo správnou odpověď. Respondenti měli na výběr ze tří různých možností. Úkolem bylo vybrat obrázek, na kterém je znázorněn cyklopruh. V další otázce měli rovněž ze tří nabízených obrázků vybrat ten, na kterém je znázorněn cyklokoridor. U této otázky již byla úspěšnost nižší. Správně odpovědělo 59,4 % dotázaných. Může to být dáno tím, že cyklopruh byl ve městě již v minulých letech, naopak cyklokoridor je v Třebíči novinkou. Obecně se s cyklopruhy setkáváme v českých městech častěji, je tedy větší pravděpodobnost, že je lidé lépe znají.<sup>113</sup>

Další otázka se týkala rozdílu mezi cyklostezkou a cyklotrasou, který by mohl některým lidem činit problém. Respondenti měli na výběr ze tří definic. Správnou odpovědí byl výrok: „*cyklostezka je samostatná komunikace pro cyklisty, cyklotrasa je spojnice míst, kde lze předpokládat cyklistickou dopravu*“, tuto možnost zvolila většina dotázaných, celkem 92,7 %. Další variantou byl výrok: „*cyklostezka je komunikace pro cyklisty o šířce nejméně dva metry, pokud je komunikace užší, jedná se o cyklotrasu*“, který vybralo pouze 5,2 % respondentů. Poslední možnost, že: oba pojmy jsou synonymy vybrala pouhá 2 % dotázaných. Lze konstatovat, že respondenti si uvědomují rozdíl mezi pojmy.

<sup>112</sup> Vlastní zpracování.

<sup>113</sup> Cyklostezka, cyklopruh, cyklotrasa – po čem to jedu?. *Do práce na kole* [online]. Praha: Auto\*Mat, 2020.

V Třebíči se cyklisté mohou nově setkat také s vyhrazeným prostorem před světelným signalizačním zařízením, neboli předsunutou „stopčárou“, proto byla do dotazníku zařazena otevřená otázka na účel tohoto prvku. Pro názornost byla otázka doplněna tematickým obrázkem. Polovina lidí nevěděla, nedokázala pojem vysvětlit. Celkem 9,4 % se nesprávně domnívalo, že „stopčára“ slouží jako přejezd pro cyklisty. Naopak z odpovědí 43,7 % dotázaných je parné, že mají povědomí o významu tohoto prvku cyklistické infrastruktury. Objevovaly se například odpovědi typu: *„Stopčára slouží k zařazení cyklistů před auta, pokud čekají na zelenou. Cyklista může předjet stojící frontu aut a vyčkat na zelenou jako první v koloně. Slouží k řazení cyklistů před semaforem. Prostor pro čekání na zelenou. Slouží k tomu, aby se cyklista mohl rozjet dřív“*. Lidé se ve svých odpovědích zaměřovali primárně na to, že přítomnost „stopčáry“ umožňuje cyklistům předjet kolonu vozidel a čekat na signál volno na světelném signalizačním zařízení jako první. Respondenti zapomínají na druhý účel tohoto prvku, kterým je nedýchání výfukových plynů motorových vozidel, pokud cyklista stojí před nimi. *„Výhodou je, že auta vás vidí a když padne zelená, můžete vjet do křižovatky jako první, což vám zajišťuje vyšší bezpečí.“*<sup>114</sup>

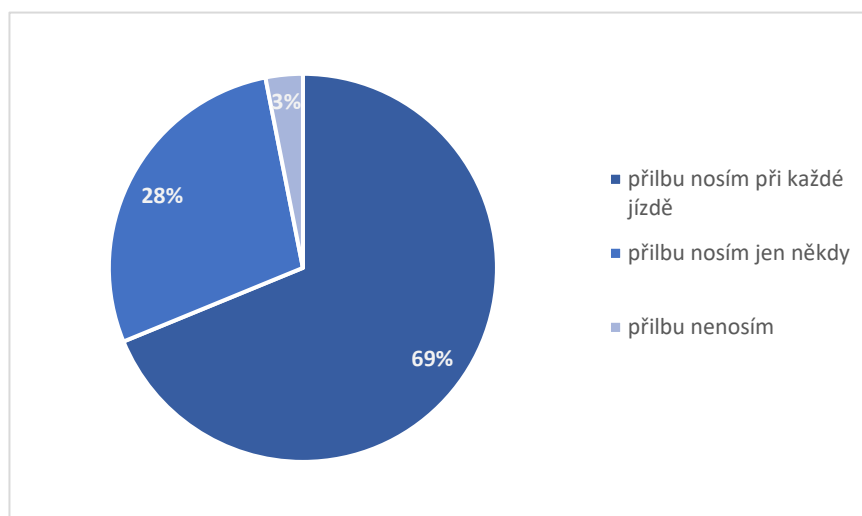
Dále bylo užitým průzkumným empirickým šetřením zjišťováno dodržování základních bezpečnostních pravidel jízdy na kole. Největší pozornost byla věnována nošení cyklistické přilby, osvětlení a alkoholu u cyklistů.

Z odpovědí vyplývá, že 67,9 % dotázaných dospělých osob nosí přilbu při každé jízdě na kole. Nepravidelně nosí cyklistickou přilbu při jízdě na kole 28,6 % dospělých a pouze 3,6 % dospělých cyklistickou přilbu nenosí vůbec. Výsledky potvrzují Hypotézu 1., přilbu při jízdě na kole nosí nadpoloviční většina dospělých lidí. Při každé jízdě nosí přilbu rovněž 75 % dětí, zbylých 15 % ji nosí jen někdy.

---

<sup>114</sup> Cyklostezka, cyklopruh, cyklotrasa – po čem to jedu?. *Do práce na kole* [online]. Praha: Auto\*Mat, 2020.

Obr. 18 Graf znázorňující vztah respondentů k nošení přilby při jízdě na kole.<sup>115</sup>



Dalším důležitým bezpečnostním prvkem je osvětlení jízdního kola. Každé kolo by mělo být podle ustanovení vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vybaveno odrazkami a při snížené viditelnosti i předními a zadními světly.<sup>116</sup> Světla na kole používá 62,5 % respondentů. Pouze s odrazkami si vystačí 12,5 % a 25 % dotázaných uvedlo, že světla nepotřebuje, protože nejedí na kole za snížené viditelnosti.

Nadpoloviční většina, konkrétně 53,1 % dotázaných někdy požilo alkohol před, nebo během jízdy na kole. Nikdy alkohol před, nebo během jízdy nekonzumovalo 46,9 % respondentů. Lze pozorovat závislost mezi tím, zda respondenti někdy požili alkohol před nebo během jízdy na kole a názorem na toleranci alkoholu u cyklistů. Lidé, kteří mají zkušenost s jízdou na kole pod vlivem alkoholu jsou shovívavější a tolerovali by 0,5 ‰ alkoholu v krvi u cyklistů a 11,8 % z nich by dokonce tolerovalo alkohol u cyklistů v jakémkoli množství. Naopak lidé, kteří nikdy nejeli na kole pod vlivem alkoholu nejčastěji uvedli, že souhlasí s úplným zákazem konzumace alkoholu. Účastníci šetření nepotvrdili hypotézu 2., že přes 59,7 % lidí souhlasí se zákazem alkoholu u cyklistů. Naopak z průzkumu vyplývá, že třebíčští respondenti zastávají nejčastěji názor, že by měl být u cyklistů tolerován alkohol do 0,5 ‰, jak je možné vidět v Tabulce 3.

<sup>115</sup> Vlastní zpracování.

<sup>116</sup> ČESKO. Vyhláška č. 341/2014 Sb., Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. *Zákony pro lidi* [online]. AION CS 2010-2022.

Tab. 3 kontingenční tabulka závislosti mezi otázkami „Požili jste někdy před jízdou nebo během jízdy na kole alkohol?“ a „Tolerovali byste alkohol u cyklistů?“<sup>117</sup>

Tolerance alkoholu	Tolerance do 0,5 ‰ [%]	Úplný zákaz konzumace alkoholu [%]	Tolerance alkoholu bez omezení [%]	Celkový součet [%]
Konzumace alkoholu				
ne	46,67	46,67	6,67	100,00
ano	64,71	23,53	11,76	100,00
<b>Celkový součet</b>	56,25	34,38	9,38	100,00

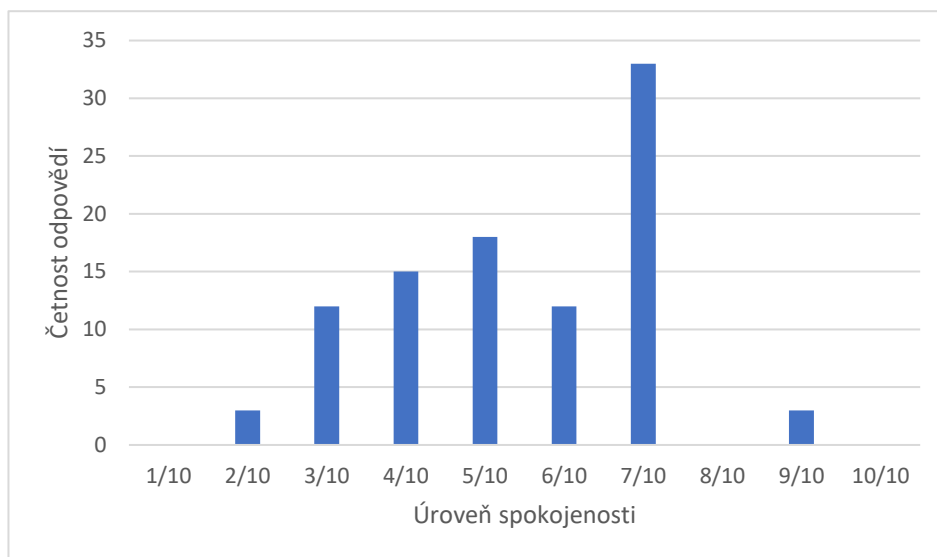
V doplňující otázce mohli respondenti svou volbu zdůvodnit. Příklady argumentů respondentů, kteří zastávají názor povolit cyklistům hladinu alkoholu v krvi do 0,5 ‰: „*Tuto hladinu nepovažuji za dostatečnou na poškozování plynulosti provozu a ohrožení sebe či ostatních. Myslím si, že když se cyklistům dovolí alespoň to jedno pivo, které si většina cyklistů na výletě dá, tak jej fyzickou aktivitou vypotí a nebude ani v krvi natož v reflexech cyklisty. Povolila bych alkohol u cyklistů, ale jen na polních cestách, aby měli možnost se dostat z domu do hospody a zpět, když nemohou použít auto. Do 0,5 ‰ by mělo být tolerováno. Myslím, že toto množství neovlivní schopnosti cyklisty.*“ Někteří z respondentů by povolili alkohol nejen u cyklistů, nýbrž i u ostatních řidičů a další naopak plně souhlasí se současným zákazem pro všechny řidiče.

Vzhledem k nově vzniklé cyklistické infrastruktuře byla zařazena otázka na úroveň spokojenosti s cyklistickou infrastrukturou v Třebíči. Respondenti vybírali ze škály od 1 (naprosto nespokojeni) do 10 (maximální spokojenost). Nejčastěji se odpovědi pohybovaly kolem střední hodnoty, detailní zastoupení jednotlivých odpovědí je patrné z grafu na Obrázku 19.

<sup>117</sup> Vlastní zpracování.



Obr. 19 Úroveň spokojenosti respondentů s cyklistickou infrastrukturou.<sup>118</sup>



<sup>118</sup> Vlastní zpracování.

## Závěr

Mnoho měst a obcí již přešlo ze zastaralého konvenčního způsobu dopravního plánování na moderní způsob dopravního plánování. Dávají tak prostor pro plnohodnotný rozvoj všech složek dopravy včetně té cyklistické. Podle statistik je pro cyklisty důležitý pocit bezpečí při pohybu v provozu. Sami cyklisté mohou přispět ke zvýšení své bezpečnosti používáním cyklistické přilby, či dodržováním pravidel silničního provozu. Města a obce mohou bezpečnost cyklistů zvýšit budováním integrované a segregované cyklistické infrastruktury. Jedním z měst, která se aktivně snaží podporovat cyklistickou dopravu, je i Třebíč. Především v posledním roce výrazně přibylo prvků cyklistické infrastruktury a město nyní disponuje ucelenou sítí bezpečnějších cest pro cyklisty. Ve městě jsou rovněž k dispozici nové stojany na kola a tzv. BIKEBOXY na hlavním vlakovém nádraží. Pro rekreační cyklisty nebo návštěvníky je vyznačen městský cyklookruh a množství cyklotras. Zástupci města Třebíče doufají, že opatření zvýší pocit bezpečí cyklistů a přilákají i další zájemce o tento druh dopravy. Pozitivním zjištěním je, že i přes stále velmi vysokou nehodovost cyklistů, v posledních letech výrazně ubylo smrtelných případů. Na počet tragických nehod má nezanedbatelný vliv používání cyklistické přilby. Na toto téma se zaměřují například i kampaně BESIPU Na kole jen s přilbou nebo Helmu na kolo automaticky, které se snaží apelovat na občany, aby při každé jízdě na kole používali cyklistickou přilbu. BESIP dlouhodobě usiluje o snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích.

V rámci empirické části byl proveden průzkum mezi občany Třebíče zaměřený na zjištění jejich orientace v cyklistické infrastruktuře a dodržování základních pravidel bezpečné jízdy na kole. Byly stanoveny dvě hypotézy. Potvrzena byla hypotéza, která byla stanovena na základě celoevropského průzkumu Centra dopravního výzkumu, v. v. i., že přilbu při jízdě na kole používá nadpoloviční většina dospělých lidí. Z odpovědí vyplynulo, že přilbu při každé jízdě používá 67,9 % dotázaných dospělých osob. Druhá hypotéza, která se týká alkoholu u cyklistů, se nepotvrdila. Podle této hypotézy souhlasí s úplným zákazem alkoholu u cyklistů 59,7 % lidí. Naopak trebičští respondenti nejčastěji zastávají názor umožnit požití alkoholu u cyklistů do 0,5 ‰ alkoholu v krvi. Statistika otázek zaměřených na znalost cyklistické infrastruktury dopadla velmi dobře. Správné varianty vyobrazené cyklistické infrastruktury vybralo přes 92 % dotázaných.

Lze konstatovat, že zástupci města Třebíče podnikají kroky správným směrem. Bylo by velmi dobré, kdyby opatření, která budou realizována, přispěla ke zlepšení

bezpečnosti a nárůstu počtu cyklistů ve městě. Pokud lidé začnou jezdit více na kole, odlehčí tak přetížené silniční infrastrukturu, neboť ve většině případů by jinak použili osobní automobil. Podpora cyklistiky má jistě smysl a je investicí do lepší budoucnosti.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BAMBRICK, Yvonne. *The urban cycling survival guide: need-to-know skills and strategies for biking in the city*. Toronto: ECW Press 2120, 2015. ISBN 416-694-3348
2. BÍNA, Jan a Jaromír DEMEK. *Z nížin do hor: geomorfologické jednotky České republiky*. Praha: Academia, 2012. Průvodce (Academia). ISBN 978-80-200-2026-0.
3. CACH, Tomáš. *Malá encyklopedie cyklistické infrastruktury*. Státní fond dopravní infrastruktury, 2013.
4. CACH, Tomáš. *TECHNICKÉ PODMÍNKY - TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty*. Ministerstvo dopravy, 2017.
5. DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP. *Velká turistická encyklopedie*. Praha: Knižní klub, 2009. ISBN 978-80-242-2580-7.
6. FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: GradaPublishing, 2018. ISBN 978-80-271-0855-8.
7. HŘEBÍČKOVÁ, Sylva. *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4443-2.
8. *Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2007. ISBN 978-80-244-2062-2.
9. MARTINEK, Jaroslav a kol. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2011. ISBN 978-80-86502-26-7.
10. MARTINEK, Jaroslav, Jiří ČARSKÝ, Hana BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ a kol. *Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR - CYCLE21*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2008.
11. MDCR. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013.
12. ODBOR ROZVOJE A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ. *Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023*. Třebíč: Město Třebíč, 2019.
13. SKEŘIL, Michal a Petr ČEGAN. *Cykloturistika pro všechny: příručka pro učitele, vedoucí mládeže, rodiče a přátele na kole*. Ostrava: Montanex, 2003. Varia (Montanex). ISBN 80-7225-108-2.

14. STRAKA, Jan a Jana PELEŠKOVÁ. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2021.
15. SVÍTEK, Miroslav, Tomáš JANČA, Josef KOCOUREK a kol. *Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíče*. Město Třebíč, 2019.

### Elektronické zdroje

1. BESIP. In *Facebook* [online]. 20. 6. 2018 [cit. 2022-03-08]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/ibesip/photos/aktu%C3%A1ln%C4%9B-se-hodn%C4%9B-diskutuje-jestli-cyklista-m%C3%A1-nebo-nem%C3%A1-m%C3%ADt-mo%C5%BEnost-si-d%C3%A1t-dv%C4%9B-/1817701618268737/>
2. *BESIP* [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-03-11]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/>
3. BLAŽEK, Tomáš. *Na kole se lidé v Třebíči podívají až tam, kde lovil následník trůnu*. *IDNES.cz* [online]. 1. 9. 2020 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/stavebni-prace-sportovni-draha-zamis-bazantnice-trebic-kolo-in-line-cykliste.A200901\\_568451\\_jihlava-zpravy\\_evs](https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/stavebni-prace-sportovni-draha-zamis-bazantnice-trebic-kolo-in-line-cykliste.A200901_568451_jihlava-zpravy_evs)
4. BLAŽEK, Tomáš. *Vytíženou výpadevku v Třebíči už není nutné přecházet, otevřeli podchod*. *IDNES.cz* [online]. 7. 2. 2019 [cit. 2022-03-03]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/vysocina-trebic-starecka-polanka-borovina-chodci-cykliste-prechod-podchod.A190206\\_455878\\_jihlava-zpravy\\_mv](https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/vysocina-trebic-starecka-polanka-borovina-chodci-cykliste-prechod-podchod.A190206_455878_jihlava-zpravy_mv)
5. *Cyklostezka, cyklopruh, cyklotrasa – po čem to jedu?. Do práce na kole* [online]. Praha: Auto\*Mat, 2020 [cit. 2022-03-09]. Dostupné z: <https://www.dopracenakole.cz/25845/cyklostezka-cyklopruh-cyklotrasa>
6. *Cyklostrategie měst 2011–2014 Uherskohradištská charta* [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2011 [cit. 2022-02-16]. Dostupné z: <http://www.spolecneproprerov.cz/wp-content/uploads/vyklad-charty.pdf>
7. ČTK. *Pro vodáky i cyklisty platí dál nulová tolerance k alkoholu* [online]. Praha: Česká advokátní komora, 2021, 25-9-2019 [cit. 2022-03-04]. Dostupné z: <https://advokatnidenik.cz/2019/09/25/pro-vodaky-i-cyklisty-plati-dal-nulova-tolerance-k-alkoholu/>

8. DOBROVOLNÝ SVAZEK OBCÍ "CYKLOSTEZKA JIHLAVA - TŘEBÍČ - RAABS. *Cyklostezka Jihlava - Třebíč - Raabs* [online]. Jihlava, 2012 [cit. 2021-04-08]. Dostupné z: <http://www.jihlava-trebic-raabs.cz/>
9. *Dopravní nehody v ČR* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2022 [cit. 2022-03-07]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>
10. Dopravní značky. *Bezpečné cesty* [online]. Tábor: Simopol, 2021 [cit. 2022-03-07]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/autoskola/dopravni-znacky> MDCR.
11. HAYDER, Reedah. Ryerson professor publishes new research on cycling and safety in Toronto. *The Eyeopener* [online]. Toronto: Rye Eye Publishing, 2020 [cit. 2022-03-08]. Dostupné z: <https://theeyeopener.com/2020/10/ryerson-professor-finds-new-research-on-cycling-and-safety-in-toronto/>
12. MĚSTO TŘEBÍČ. *Město je pro všechny* [online]. Třebíč: Město Třebíč, 2021 [cit. 2022-03-07]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/mesto-je-pro-vsechny/d-51414>
13. MĚSTO TŘEBÍČ. *Bikeboxy lidé využívají hlavně v letních měsících*. In: *Třebíč* [online]. 2021, 2019 [cit. 2021-02-17]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/bikeboxy-lide-vyuzivaji-hlavne-v-letnich-mesicich/d-43645>
14. MĚSTO TŘEBÍČ. *Městský úřad - odbory a oddělení* [online]. 2021 [cit. 2022-03-08]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/mestsky-urad/os-1004/p1=30024>
15. MOTORMEDIA BOHEMIA. *Bezpečně na kole* [online]. BESIP, 2016 [cit. 2022-03-11]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/getattachment/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Na-kole/Bezpecne-na-kole/bnk-2016-kompri-web.pdf>
16. PARTNESRTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU. *Zaměstnanci městského úřadu v Třebíči mají k dispozici elektrokola*. In: *Partnerství pro městskou mobilitu* [online]. 2020 [cit. 2021-02-17]. Dostupné z: <https://www.cyklomesta.cz/novinky/1065/zamestnanci-mestskeho-uradu-v-trebeci-maji-k-dispozici-elektrokola>
17. Počet obyvatel v obcích - k 1.1.2021. *Český statistický úřad* [online]. Praha, 2021 [cit. 2022-03-07]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112021>
18. UAMK: *Retardéry: Pomáhají nebo škodí?* [online]. 2016 [cit. 2022-01-17]. Dostupné z: <https://www.uamk.cz/bezpecnost/13-besip/1644-retardery-pomahaji-nebo-skodi>

19. VOJKOVSKÝ, Tomáš. Tři čtvrtiny cyklistů usmrčených v roce 2020 nemělo přilbu. Policie chystá výzvu a kampaň. *Český rozhlas* [online]. Praha, 2021 [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/tri-ctvrtiny-cyklistu-usmrčených-v-roce-2020-nemelo-prilbupolicie-chysta-vyzvu-a\\_2106101403\\_elev](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/tri-ctvrtiny-cyklistu-usmrčených-v-roce-2020-nemelo-prilbupolicie-chysta-vyzvu-a_2106101403_elev)

### **Legislativní dokumenty**

1. BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.
2. ČESKO. *Vyhláška č. 341/2014 Sb., Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Zákony pro lidi* [online]. AION CS 2010-2022 [cit. 2022-01-18], 134/2014. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>
3. ČESKO. *Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích*. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. AION CS 2010-2022 [cit. 2022-01-18], 3/1997. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

## Seznam zkratk

B	zákazové dopravní značky
ČR	Česká republika
E	dopravní značky – dodatkové tabulky
IP	informativní provozní dopravní značky
IS	informativní směrové dopravní značky
IZ	informativní zónové dopravní značky
kol.	kolektiv
MAD	městská autobusová doprava
MěÚ	městský úřad
PK	pozemní komunikace
PP	přírodní památka, přírodní park
ŘSDP PP	Ředitelství služby dopravní policie, policejního prezidia
SPRM	strategický plán rozvoje města
SARS-CoV-2	severe acuterespiratory syndrome coronavirus
ÚAMK	Ústřední automotoklub České republiky
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
v. v. i.	veřejná výzkumná instituce



## Seznam tabulek a grafů

Obr. 1 Vývoj počtu nehod s účastí cyklisty a počtu usmrcených osob při těchto nehodách v České republice v letech 2007 až 2020.....	17
Obr. 2 Vývoj počtu nehod zaviněných cyklisty a počtu usmrcených osob při těchto nehodách v České republice v letech 2007 až 2020.....	17
Obr. 3 Závislost intenzity dopravy a rychlosti na nutnosti segregace.....	29
Obr. 4 Mapa členských měst Uherskohradištské charty k 1. 1. 2013. ....	31
Obr. 5 Prostorová lokalizace cyklostezek ve městě Třebíči.....	35
Obr. 6 Příklad cyklostezky pro kola u ulice Vltavínská a stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem na ulici Janáčkovo stromořadí v Třebíči.....	35
Obr. 7 Prostorová lokalizace cyklopruhů ve městě Třebíči. ....	36
Obr. 8 Příklady cyklopruhů na ulici Nádražní a Modřínová.....	36
Obr. 9 Prostorová lokalizace cyklokoridorů ve městě Třebíči.....	37
Obr. 10 Cyklokoridory na ulici Kateřiny z Valdštejna a na ulici Modřínová.....	37
Obr. 11 Prostorová lokalizace chodníků s povoleným vjezdem jízdních kol v Třebíči. ....	38
Obr. 12 Příklady chodníku s povoleným vjezdem jízdních kol na ulici Benešova a přes Máchovy sady. ....	38
Obr. 13 Síť cyklistické infrastruktury v Třebíči.....	39
Obr. 14 Vyhrazený prostor před světelným signalizačním zařízením na ulici Nádražní v Třebíči. ....	40
Obr. 15 Trasa vedení městského okruhu.....	41
Obr. 16 Směrové dopravní značení cyklotrasy s odkazem na městský cyklookruh. ....	41
Obr. 17 Sloupcový graf četností odpovědí na otázku: V jakém rozsahu využíváte prvky cyklistické infrastruktury. ....	45
Obr. 18 Graf znázorňující vztah respondentů k nošení přilby při jízdě na kole. ....	47
Obr. 19 Úroveň spokojenosti respondentů s cyklistickou infrastrukturou.....	49
Tab. 1 Věkové rozdělení účastníků nehod v Třebíči v letech 2006–2021.....	20
Tab. 2 Závislost mezi přítomností přilby u cyklistů a vážností jejich zranění během nehod v Třebíči mezi lety 2006 až 2021.....	21
Tab. 3 kontingenční tabulka závislosti mezi otázkami „Požili jste někdy před jízdou nebo během jízdy na kole alkohol?“ a „Tolerovali byste alkohol u cyklistů?“ .....	48

# Přílohy

## Příloha 1

### DOTAZNÍK

Vážení občané Třebíče,

jmenuji se Josef Pekárek a v rámci své bakalářské práce na VŠ EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú. České Budějovice uskutečňuji průzkum týkající se cyklistické dopravy v Třebíči. Zajímá mě Váš názor na bezpečnost cyklistické dopravy a cyklistickou infrastrukturu v Třebíči. Prosím Vás, abyste mi věnoval/-a několik minut svého času a odpověděl/a na níže položené otázky. **Dotazník je anonymní.**

Děkuji Vám za ochotu, čas a spolupráci.

**1. V jakém rozsahu využíváte prvky cyklistické infrastruktury (cyklopruhy, cyklokoridory, cyklostezky, předsunuté stopčáry, ...)?**

- snažím se je aktivně využívat, někdy i na úkor delší cesty
- pokud si jich při jízdě všimnu, využívám je
- cyklistickou infrastrukturu nerespektuji, nevyžívám ji

**2. Orientujete se v prvcích cyklistické infrastruktury?**

Vyberte obrázek, na kterém je znázorněn cyklopruh:



Vyberte obrázek, na kterém je vyznačen cyklokoridor:



**3. Jaký má pro cyklistu význam předsunutá stopčára na světelných křižovatkách? K čemu slouží? Stručně Vysvětlete.**

.....

**4. Jaký je rozdíl mezi cyklostezkou a cyklotrasou?**

- rozdíl není žádný jedná se o synonyma
- cyklostezka je samostatná komunikace pro cyklisty, cyklotrasa je spojnice míst, kde lze předpokládat cyklistickou dopravu
- cyklostezka je komunikace pro cyklisty o šířce nejméně 2 metry, pokud je komunikace užší, jedná se o cyklotrasu

**5. Používáte cyklistickou přilbu?**

- ano, při každé jízdě na kole
- ano, ale pouze někdy
- ne, nepovažuji to za nutné

**6. Používáte za snížené viditelnosti na kole osvětlení?**

- ano, světla používám
- ne, světla nepoužívám, vystačím si s odrazkami
- světla nepotřebuji, za snížené viditelnosti na kole nejezdím

**7. Požili jste někdy před jízdou nebo během jízdy na kole alkohol?**

- ano
- ne

**8. Tolerovali byste alkohol u cyklistů?**

- ano, alkohol bych toleroval/a bez omezení
- ano, ale jen do 0,5 promile alkoholu v krvi
- ne, je správné, že je zakázáno požití jakéhokoli množství alkoholu

**9. Pokud jste v předchozí otázce odpověděli ANO, zdůvodněte prosím svůj názor.**

.....

**10. Ohodnoťte kvalitu cyklistické infrastruktury v Třebíči na stupnici 1 – 10 (1 hvězdička špatná kvalita, 10 hvězdiček výborná kvalita).**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

**11. Pohlaví:**

- muž
- žena

**12. Věk:**

- do 18 let
- 18 – 29 let
- 30 – 39 let
- 40 – 49 let
- 50 – 59 let
- nad 60 let

Dotazník je u konce. Mockrát Vám děkuji za jeho vyplnění! Přeji příjemný den a spoustu ujetých kilometrů bez nehod.