

UNIVERZITA KARLOVA v PRAZE

Pedagogická fakulta  
katedra tělesné výchovy

**SPORTOVÁNÍ NA MĚSTSKÝCH A PŘÍMĚSTSKÝCH  
CYKLOSTEZKÁCH V PRAZE**

**PERFORMING SPORTS ON URBAN AND SUBURBAN CYCLING LANES  
IN PRAGUE**

**Diplomová práce**

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Věra Svobodová

Autor diplomové práce: Filip Krejča

Studijní obor: ČJ-TV

Forma studia: prezenční

Diplomová práce dokončena:

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a použil jen  
prameny uvedené v seznamu literatury.

V Praze dne.....

Podpis.....

Děkuji vedoucí práce Mgr. Věře Svobodové za cenné rady, které mi při vytváření koncepce i během psaní práce poskytla. Děkuji i všem dalším členům katedry tělesné výchovy za podněty a vstřícnost.

# Obsah

Anotace.....	6
<b>1. Úvod.....</b>	<b>8</b>
<b>2. Cíl práce.....</b>	<b>9</b>
2.1. Problém.....	
2.2. Úkoly.....	10
<b>3. Teoretická část.....</b>	<b>11</b>
3.1. Vymezení pojmů.....	
3.1.1. Cyklostezka.....	
3.1.2. Cyklotrasa.....	14
3.1.3. Cyklopruhy.....	
3.1.4. Cyklopiktokoridor.....	16
3.1.5. Dělený chodník pro cyklisty a chodce.....	
3.1.6. Cykloobousměrka.....	17
3.2. Dopravní předpisy a dopravní značení.....	18
3.3. Městské a příměstské cyklostezky v Praze, jejich historie, vývoj a současný stav.....	24
3.4. Související pojmy.....	29
3.4.1. Volný čas.....	
3.4.2. Zájmové činnosti.....	30
3.4.2.1. Zájmové činnosti tělovýchovného, sportovního a turistického charakteru.....	31
3.4.3. Aktivní trávení volného času a jeho důležitost pro zdravý vývoj osobnosti.....	
3.4.4. Pohybová rekreace a aktivní odpočinek.....	33
3.4.5. Sport.....	
3.5. Sportovní aktivity provozované na cyklostezkách.....	34
3.5.1. Chůze.....	
3.5.2. Běh.....	35
3.5.3. In-line bruslení.....	
3.5.4. Cyklistika.....	37
3.5.5. Nordic walking.....	39

3.5.6. Běžecské lyžování.....	40
3.5.7. Lyžování na kolečkových bruslích	
3.5.8. Netradiční sporty a aktivity.....	42
3.5.8.1. Powerskip	
3.5.8.2. Skateboarding	
3.5.8.3. Jízda na koloběžce.....	43
<b>4. Praktická část.....</b>	<b>44</b>
4.1. Metody výzkumu a kritéria hodnocení	
4.2. Hypotézy.....	45
4.3. Vyhodnocení dotazníkového šetření.....	46
4.4. Diskuze.....	66
4.5. Přehled hlavních městských a příměstských cyklostezek v Praze..	68
4.6. Využití městských a příměstských cyklostezek v Praze v zimních měsících a za sněhové pokrývky.....	76
<b>5. Závěry.....</b>	<b>84</b>
<b>6. Seznam použité literatury.....</b>	<b>85</b>
<b>7. Přílohy</b>	

# Anotace

Předložená diplomová práce se zabývá městskými a příměstskými cyklostezkami v Praze.

Ve své části teoretické shrnuje terminologii daného okruhu, vymezuje pojem cyklostezka, cyklotrasa, cyklopruh aj. Dále specifikuje pojmy s daným tématem související (volný čas, zájmová činnost, pohybová rekreace aj.) V samostatných kapitolách se věnuje historii a současnému stavu cyklostezek, následně pak legislativním normám. Práce vymezuje také druhy pohybových aktivit, které je možné na cyklostezkách provozovat (cyklistika, chůze, in-line bruslení aj.)

V praktické části seznamuje s metodami výzkumu a výsledky pozorování a dotazníkového šetření.

Ve svých závěrech se snaží charakterizovat uživatele cyklostezek, zkoumá jejich motivaci, četnost návštěv cyklostezek, druhy provozovaných aktivit. Zajímá se o nároky na kvalitu a vybavení cyklostezek, shrnuje pozitiva i negativa cyklostezek v Praze.

V závěru nabízí přehled městských a příměstských cyklostezek v Praze.

Klíčová slova: cyklostezka, cyklotrasa, pohybové aktivity, cyklistika, in-line bruslení, volnočasové aktivity.

Submitted thesis deals with urban and suburban cycle tracks in Prague.

The theoretical part concerns terminology of the given topic and defines terms such as cycle track, cycle route, cycle lane etc. Furthermore, it specifies terms closely related to the topic (free time, hobby, kinetic recreation etc.) Other chapters address the history and current condition of cycle tracks as well as legislative norms. The thesis also describes kinetic activities and their types that may be realized on the cycle tracks (cycling, walking, roller skating etc.) The research methods together with the results of research observations and questionnaires are introduced in the practical part of the thesis.

In the conclusion of the thesis the cycle track users are characterized along with their motivation, frequency of using of cycle tracks and types of realized activities. The requirements of the quality and equipage of cycle tracks are included as well as the advantages and disadvantages of cycle tracks in Prague. Moreover, the conclusion offers an outline of urban and suburban cycle tracks in Prague.

Key words: cycle track, cycle route, kinetic activities, cycling, roller skating, free time activities.

# **1. Úvod**

Ve své diplomové práci jsem se zaměřil na městské a příměstské cyklostezky v Praze. Toto téma jsem si vybral, protože je aktuální, velmi často se objevuje v debatách soukromých, ve sdělovacích prostředcích, je vděčným tématem např. komunální politiky, ale především k němu mám svůj osobní vztah, zajímá mě. Stejně jako pro většinu pohybově aktivních, sportujících Pražanů staly se cyklostezky také pro mě nedílnou součástí mého sportovního života.

Je zřejmé, že v Praze plní cyklostezky nezastupitelnou úlohu při využívání volného času, a to nejrůznějším způsobem. Vedle samotného prostoru pro sportování (běh, cyklistika, in-line bruslení, nordic walking, jízda na kolečkových lyžích či koloběžce...) jsou také místem pro každodenní procházky, setkávání s přáteli, vycházky s kočárkem či venčení psa.

Zapomenout však nelze ani na praktické využívání cyklostezek, jakožto komunikace, po níž lze dosáhnout cíle jinými prostředky než městskou hromadnou dopravou nebo automobilem.



## **2. Cíl práce**

V teoretické části diplomové práce je prvotně vymezen pojem cyklostezka oproti souvisejícím a často zaměňovaným pojmům, jako například cyklotrasa nebo cyklopruh. Konkretizovány a v základních bodech popsány jsou dále v podstatě všechny pohybové aktivity, které je možné na cyklostezkách provozovat.

Dále se práce ve své praktické části snaží zjistit, kým a jakým způsobem jsou městské a příměstské cyklostezky v Praze využívány, které sporty a další druhy pohybových aktivit je na nich možné provozovat, které z nich jsou v této lokalitě nejpoblárnější. Další otázkou, na kterou se snaží práce najít odpověď, je motivace jednotlivých návštěvníků. A to nejen přímá motivace, proč vlastně lidé cyklostezky využívají, ale také stanovení hlavních kritérií výběru konkrétní cyklostezky. Nedílnou součástí jsou samozřejmě i nedostatky a hlavní nedostatky pražských cyklostezek. V práci jsou sumarizovány nápady a konkrétní návrhy respondentů a na jejich základě navrhovány možné úpravy a změny, které by cyklostezkám v Praze mohly pomoci. Při práci jsem postrádal ucelený přehled hlavních dostupných městských a příměstských cyklostezek v Praze, proto se předkládaná práce pokusí tuto mezeru svým zpracovaným přehledem zaplnit.

### **2.1 Problém**

Z výše uvedeného cíle práce vyplývá několik základních otázek:

- Je v Praze dostatečný počet cyklostezek?
- Je kvalita těchto cyklostezek po všech stránkách taková, aby uspokojila návštěvníky?
- Které jsou hlavní nedostatky městských a příměstských cyklostezek v Praze?
- Jaké je zastoupení jednotlivých pohybových aktivit provozovaných na městských a příměstských cyklostezkách v Praze?
- Která kritéria jsou pro uživatele hlavní při výběru cyklostezky?

- Jak bychom mohli charakterizovat návštěvníky cyklostezek a jaký je profil typického většinového návštěvníka?
- Které pražské cyklostezky jsou nejoblíbenější?

## 2.2 Úkoly

1. Prostudovat dostupnou literaturu a další materiály týkající se tohoto tématu.
2. Popsat výzkumné metody a kritéria hodnocení.
3. Interpretovat výsledky výzkumu v souladu s vytyčeným cílem práce
4. Pojmenovat hlavní nedostatky a navrhnout způsoby jejich možného řešení
5. Zjistit, jaké je zastoupení jednotlivých pohybových aktivit provozovaných na městských a příměstských cyklostezkách v Praze.
6. Charakterizovat skupinu lidí navštěvující cyklostezky a vytvořit profil většinového uživatele.
7. Sumarizovat hlavní kritéria výběru cyklostezky
8. Vytvořit seznam hlavních pražských cyklostezek a zjistit, které z nich jsou nejoblíbenější.

## **3. Teoretická část**

### **3.1 Vymezení pojmů**

Cyklistický provoz může být ve vztahu k motorové dopravě integrovaný, anebo segregovaný, tedy buď ve vozovce společně s ostatními vozidly, anebo fyzicky (zpravidla stavebně) separovaný.

Ve vztahu k ostatním druhům dopravy pak může být společný, anebo oddělený, tj. společný s ostatními uživateli (vozidly, chodci apod.) anebo v samostatném pruhu či pásu, do kterého ostatní uživatelé mohou zasahovat jen velmi omezeně. V reálném kontextu českých měst a obcí drtivě převládá kombinace provozu společného a integrovaného, která především s ohledem na charakter urbanistické struktury a ekonomické možnosti bude dlouhodobě převládat i nadále. Stezky a jiná segregační opatření (se společným či odděleným provozem) mají význam především pro rekreaci, resp. pro vytvoření základní sítě tzv. „chráněných“ cest, resp. cyklotras. Pro zajištění odpovídajících podmínek cyklo dopravy pro plošnou dopravní obsluhu území se však neobejdeme bez její integrace prostřednictvím plošného zklidňování dopravy a realizace integračních opatření. (in <http://cyklo.praha-mesto.cz> 2011)

#### **3.1.1 Cyklostezka**

Pojem cyklostezka není jednoduše definovatelný, protože se rozchází terminologie Zákona o provozu na pozemních komunikacích 361/2000 Sb., použitá také v TP 179, a terminologie ČSN 73 6110 (vycházející ze zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích).

Vzájemné srovnání uvádí následující tabulka:

zákon 361/2000 Sb. a TP 179		zákon 13/1997 Sb. a ČSN 73 6110	
DZ	Název	přidružený dopravní prostor	samostatná stezka
C8a	Stezka pro cyklisty	Jízdní pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru	Stezka pro cyklisty
C10a	Stezka pro chodce a cyklisty (oddělený provoz)	jízdní pruh/pás pro cyklisty vedle pruhu/pásu pro chodce	stezka s odděleným provozem chodců a cyklistů
C9a	stezka pro chodce a cyklisty (společný provoz)	společný pruh/pás pro chodce a cyklisty	stezka pro chodce a cyklisty

(<http://doprava.praha-mesto.cz> 2011)

Tab. č. 1

V zahraniční literatuře se pro všechny uvedené možnosti používá souhrnný název „cyklostezka“, který se dále dělí obdobně jako v TP 179, tj. podle dopravního značení.

V této práci je cyklostezka chápána jako stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, jezdcům na koloběžkách apod., popřípadě i chodcům. Její vyznačení je v terénu provedeno převážně svislým, v některých případech i vodorovným dopravním značením.

V praxi existuje několik variant cyklostezek: samostatná stezka pro cyklisty, společná stezka pro cyklisty a chodce a stezka s odděleným provozem cyklistů a chodců. Je tedy patrné, že na cyklostezce je zakázán provoz jakýchkoli motorových vozidel, což z cyklostezek (vedle parků) jednoznačně dělá nejbezpečnější prostor k provozování výše zmíněných sportovních aktivit. Nutné je také zmínit, že po cyklostezce může zároveň vést cyklotrasa. V praxi se běžně setkáváme s variantou, kdy jsou jednotlivé úseky cyklostezky cyklotrasou spojeny, popřípadě je cyklotrasa navazující komunikací. (in <http://cyklo.praha-mesto.cz> 2011)

V terénu se můžeme setkat s následujícími značkami:



Obr. č. 1- Samostatná stezka pro cyklisty



Obr. č. 2- Společná stezka pro cyklisty a chodce



Obr. č. 3- Stezka s odděleným provozem cyklistů a chodců



Obr. č. 4- Cyklostezka



Obr.č. 5- Zákaz vjezdu motorových vozidel

(<http://www.zakonycr.cz>)

### 3.1.2 Cyklotrasa

Cyklotrasy jsou komunikace nebo průjezdy územím (polní cesta, lesní cesta, náplavka, park...) vhodné pro jízdu na jízdním kole. Zpravidla bývají vedeny po komunikacích s minimálním nebo žádným automobilovým provozem. Jejich vyznačení v terénu je provedeno svislým (výjimečně vodorovným) dopravním značením.

Nejčastěji jsou využívány v příměstských a okrajových zónách Prahy a v oblastech s řídkým provozem. Cyklotrasy však najdeme také v širším centru Prahy, a to především v lokalitách s přírodnějším rázem krajiny (údolí pražských potoků – Botič, Rokytka, parky, sady). Pražské cyklotrasy mají svou návaznost na celorepublikový systém cyklotras, jejichž síť je velmi dobře zmapována a je snadno dostupná. V Praze patří trasy pro kola převážně do kategorie cyklotrasa. (in <http://cyklo.praha-mesto.cz> 2011)



Obr. č. 6- Značení cyklotrasy



Obr. č. 7- Cyklotrasa

### 3.1.3 Cyklopruhy

Základní integrační opatření cykloprovozu jsou určena pro přímý průběžný průjezd cyklistů, resp. jízdních kol. Pro oddělení provozu jízdních kol ve vozovce od ostatních vozidel se používají samostatné jízdní pruhy. Většinou jsou „cyklopruhy“ definovány jako jízdní pruhy vyhrazené pouze pro jízdní kola. Ostatní vozidla do nich směji zasahovat jen při odbočování, objíždění překážky či při parkování. Nesměji v nich však

zastavit či stát. Pokud při pravé straně vozovky vznikají pruhy vyhrazené pro autobusy veřejné dopravy, je z důvodu bezpečnosti a plynulosti provozu žádoucí umožnit v nich i pohyb jízdních kol, která by se jinak musela pohybovat mezi jízdními pruhy; vhodná může být případná preference obsazených vozidel taxislužby. Tzv. „bus + cyklo (+ taxi) pruhy“ tedy oddělují tyto vybrané uživatele od ostatních vozidel: v případě autobusů (a taxislužby) je to především z důvodu minimalizace negativních vlivů na plynulost veřejné dopravy, v případě jízdních kol pak z důvodu bezpečnosti. Provoz jízdních kol je tak společný s veřejnou dopravou, ale oddělený od ostatní dopravy motorové.

S ohledem na reálné prostorové možnosti především stávajících komunikací však často dochází ke stavu, kdy šířkové uspořádání neumožňuje cyklistický provoz oddělit pomocí samostatného jízdního pruhu a až donedávna v ČR zbývala jen možnost provozu společného. V jiných evropských zemích existují integrační opatření v podobě víceúčelových jízdních pruhů a piktogramových koridorů pro cyklisty. (in <http://cyklo.praha-mesto.cz> 2011)



Obr. č. 8- Cyklopruh



Obr. č. 9- Svislé značení cyklopruhu



Obr. č. 10- Vyhrazený pruh pro veřejnou autobusovou dopravu, taxi službu a cyklisty



Obr. č. 11  
Předsunutá stání

### 3.1.4 Cyklopiktokoridor

Cyklopiktokoridor je vyznačován v úsecích, kde je vhodné zlepšit podmínky pro cyklisty a přitom zde není dostatek prostoru na opatření vyšší kvality (cyklostezka či cyklopruh). Jde tedy o řešení využívané především v místech s velkou hustotou provozu, kde není možná pro cyklisty bezpečnější varianta.

Cyklopiktokoridor navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu pomocí nápisů a barevně zvýrazněných znaků na vozovce. V současné době není cyklopiktokoridor vyznačován v křižovatkách řízených světelnou signalizací, což je jeho uživateli často kritizováno. (in <http://cyklo.praha-mesto.cz> 2011)



Obr. č. 12- Cyklopiktokoridor a.



Obr. č. 13- Cyklopiktokoridor b.

### 3.1.5 Dělený chodník pro cyklisty a chodce

Dělený chodník pro cyklisty a chodce je další variantou cyklistického provozu v městské zástavbě. Vyznačován je přímo na chodníku tlustou bílou čarou, která ho rozděluje na část určenou chodcům a část pro cyklisty. Pro jednoznačnost jsou jednotlivé části doplněné ještě piktografickým znázorněním kola a chodce. Děleného chodníku se využívá převážně v místech, kde je chodník dostatečně široký a současně je na něm nižší frekvence chodců. Samozřejmě jsou to také lokality, kde není z jistých důvodů možné řešení například cyklostezkou. (in <http://cyklo.praha-mesto.cz> 2011)





Obr. č.14 – Dělený chodník pro cyklisty a chodce

### 3.1.6 Cykloobousměrka

Vjezd cyklistů v protisměru povolen, resp. jednosměrný provoz s obousměrným provozem jízdních kol či zjednodušeně tzv. „cykloobousměrka“, je opatřením, které na dané komunikaci umožňuje průjezd jízdních kol v obou směrech, zatímco ostatním vozidlům pouze v jednom směru. Ani v ČR se nejedná o novinku, opatření je zde již mnoho let používáno na řadě míst v celé republice, nyní pouze dochází k upřesnění použitého svislého dopravního značení, které je ztvárněno srozumitelněji pouze pomocí grafiky (symbolu jízdního kola a šipek). Z dopravního hlediska lze na tuto úpravu nahlížet jako na určité „zvhodnění“ cyklistů oproti motoristům. (in <http://cyklo.praha-mesto.cz> 2011)



Obr. č. 15 – Cykloobousměrka a.



Obr. č.16 – Cykloobousměrka b.

## **3.2 Dopravní předpisy a dopravní značení**

(Obecná pravidla pohybu na sledovaných komunikacích)

Je samozřejmé, že spolu s tím, jak se po léta rozvíjela turistika, cyklistika i další zmiňované sporty, vytvářely se i zásady a formulovala se pravidla provozu. Závazná jsou pravidla obsažená v zákonné normě, tedy v pravidlech silničního provozu obsažených v Zákoně o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb.

### **§ 53 Chůze**

1. Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Chodec, který nese předmět, jímž by mohl ohrozit provoz na chodníku, užije pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.
2. Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.
3. Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty" (C9), nesmí chodec ohrozit cyklistu jedoucího po stezce.
4. Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty (C10), je chodec povinen užít pouze pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty.
5. Osoba pohybující se pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce. Nemůže-li užít chodník, smí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.

6. Osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped smí užít chodníku, jen neohrozí-li ostatní chodce; jinak musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.
7. Osoba pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.

### **§ 57 Jízda na jízdním kole**

1. Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.
2. Na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka.
3. Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou.
4. Pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou při pravém okraji vozovky, může cyklista jedoucí stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti.
5. Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce.
6. Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce.
7. Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Přitom je tato osoba povinna řídit se pravidly podle odstavců 3, 5 a 6 a světelnými signály podle § 73.

(<http://www.zakonycr.cz>)

Kromě této závazné normy byla ovšem formulována i pravidla další, jakási desatera vztahující se nejen k silničnímu provozu, ale k jakýmkoli komunikacím, tedy i ke stezkám.

### **Desatero cykloturisty**

1. Respektuji, že základním pravidlem chování všech uživatelů na značených i neznačených cestách je vzájemná ohleduplnost, bez rozdílu způsobu přepravy - pěší, cyklisté, kolečkové brusle, jízda na koni a další.
2. Budu se řídit pravidlem pravé ruky vzhledem ke všem ostatním nemotorizovaným turistům a cyklistům. Jsem si vědom toho, že lidé posuzují cyklisty obecně i podle mého chování.
3. Zpomalím, pokud se přiblížím k jiným uživatelům. Dám o sobě včas vědět pozdravem nebo zvonkem a budu předjíždět velmi opatrně. Vždy předjížděnému dám čas zareagovat na můj signál.
4. Rychlost budu mít neustále pod kontrolou. Do zatáček, zvláště na účelových a místních komunikacích, budu vjíždět s vědomím, že by se tam mohla vyskytovat překážka jakéhokoliv druhu. Zvláště v lesních úsecích si uvědomuji možnost výskytu těžební techniky, případně dočasně zhoršeného povrchu komunikace.
5. Pokud cyklotrasa překračuje komunikaci I. nebo II. třídy, budu si počínat zvláště opatrně.
6. Při svém pohybu zůstanu na určených stezkách a nebudu vjíždět mimo vymezenou trasu a ničit tak vegetaci nebo zvyšovat potenciál možné eroze. Jsem si vědom toho, že v lese se nesmím pohybovat mimo cesty.
7. Nebudu blokovat cestu opravami defektů. Budu dbát o perfektní technický stav bicyklu a budu mít ve výzbroji minimálně náhradní duši, montážní páky, soupravu lepení a hustilku.
8. Nebudu rušit zvěř nebo dobytek.
9. Nebudu odhazovat odpadky. Co přivezu na místo odpočinku, to také odvezu. Budu dbát na čistotu životního prostředí.
10. Jsem si vědom, že po značených cyklotrasách se pohybuji na vlastní nebezpečí. Budu dbát na svou osobní bezpečnost používáním brýlí, přilby, rukavic. Vždy volím trasu,

kteřá odpovídá mým schopnostem, zdraví a kondici. Budu mít vždy bidon s vhodným nápojem.(<http://www.cyklostrategie.cz>)

Jinou variantou je následujících šest zásad uvedených v příručce (Reichert 2006)

1. Chodec musí užívat především chodníky nebo stezky pro bruslaře.
2. Kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí (bruslí) se po levé krajnici. Kde není krajnice, bruslí se co nejbliže při levém okraji vozovky. Bruslaři smějí bruslit po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe.
3. Je-li zřízená stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí bruslař ohrozit cyklistu jedoucího po stezce.
4. Je-li zřízená stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a cyklisty, je bruslař povinen užit pouze pruh pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může bruslař užit pro předjíždění.
5. Osoba pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.
6. Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užit i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. (Reichert 2006, str.19)

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že na cyklostezce s pruhy pro chodce a cyklisty může bruslař využívat obou těchto pruhů, ale při svém pohybu nesmí ohrozit ani chodce ani cyklisty.

## Dopravní značení

Cyklotrasy se dle značení dělí na dva hlavní typy, a to na páteřní cyklotrasy a hlavní cyklotrasy. Páteřní cyklotrasy jsou značeny jedno a dvojciferným označením (např. A 1, A 2, A 16, A 22...).



Obr. č. 17 – Páteřní cyklotrasa a. b.

Hlavní cyklotrasy mají trojčiferné označení (např. A 171, A 258, A 310).



Obr. č.18 – Hlavní cyklotrasa a, b.

## Zásady kvalitního směrového dopravního značení

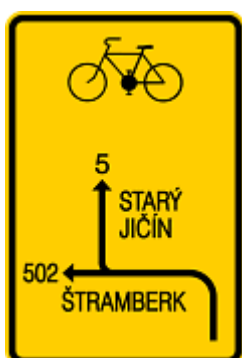
Dopravní značky jsou umísťovány na vhodná místa tak, aby si jich mohl cyklista včas všimnout a také aby nebyly ohroženy zakrytím zelení nebo stojícími vozidly. Pro upřesnění místa i lepší informovanost se používají u odpovídajících cílů doplňující piktogramy (metro, vlak, přívoz). Směrové tabule pro cyklisty bývají umísťovány na sloupy veřejného osvětlení nebo se nacházejí na levé straně cyklotrasy. V odůvodněných případech je možné doplňující použití vodorovného směrového dopravního značení, pohled cyklisty směřuje více k zemi než pohled chodce nebo řidiče automobilu.

Díky jasnému obrysu a dobré viditelnosti jsou nejčastěji používány dopravní značky typu IS 19. Nalezneme na nich informace o cíli a jeho vzdálenosti. Tento údaj je uveden v kilometrech.



Obr. č. 19 – Směrová tabule pro cyklisty, IS 19

Na orientačně komplikovanějších místech, jako jsou křižovatky, nebo v případě většího počtu cílů vedených společnou stopou s následným oddělením je vhodné použít dopravní značky typu IS 20 s přehledem cílů a naváděcím cílem. Bývá na nich uvedeno i schéma průjezdu krizovým místem.



Obr. č. 20 – Směrová tabule pro cyklisty, IS 20

Směrová tabule typu IS 21 potvrzuje směr cyklotrasy za křižovatkou podobně jako značení pro pěší turistiku. Při delším průjezdu přírodním prostředím je také možné použít pásové značení. Jedná se o obdobu pěšího turistického značení, ale vnější pásy jsou označeny žlutou barvou. O této skutečnosti jsou cyklisté informováni na předcházejícím dopravním značení.



Obr. č. 21 - Směrová tabule pro cyklisty, IS 21



Obr. č. 22 – Pásové značení pro cyklisty

(<http://doprava.praha-mesto.cz> 2011)

### **3.3 Městské a příměstské cyklostezky v Praze, jejich vznik, současný stav a vývoj.**

Na začátku této kapitoly je nutné připomenout rozdíl mezi cyklostezkou, cyklotrasou a dalšími typy dopravních řešení, která slouží k zjednodušení cyklo dopravy ve městě. Důsledné dodržování jednotlivých termínů a jejich správné užívání je základním předpokladem pro správné pochopení tématu i pro vysvětlení současného stavu.

Zjednodušeně je možné říci, že cyklostezka je zpevněná komunikace, která slouží pouze nemotorizovaným uživatelům. Je proto nejbezpečnějším prostorem pro pohyb ve městě. Cyklotrasa je oproti tomu pouze dopravním značením označená cesta, která může vést po cyklostezce, ale také po komunikaci pro motorová vozidla. Její povrch nemusí být zpevněný, cyklotrasy vedou často po lesních cestách nebo napříč parky. Aby se zvýšila bezpečnost cyklotrasy vedoucí po běžné komunikaci, zavádějí se další opatření. Obecně bychom je mohli nazývat pruhy. Jde o taková opatření, kdy je pomocí dopravního značení nějak vymezen prostor, který je vyhrazen pro tento typ dopravy. Ostatní účastníci provozu jsou většinou barevnými pruhy upozorněni, že jedna část vozovky slouží cyklistům. Z výše zmíněného logicky vyplývá, že je vybudování cyklostezky daleko náročnější než vytyčení cyklotrasy či vyznačení některého z typů cyklopruhů. Ve své podstatě jsou jedinými možnými uživateli cyklotras a cyklopruhů, jak název napovídá, cyklisté. Význam těchto typů komunikací je především dopravní. Cyklostezka však vedle



této dopravní funkce plní zároveň funkci jakéhosi sportoviště a relaxační zóny. Stejně tak je důležité, že některé druhy pohybových aktivit, o kterých v této práci hovoříme, je možné provozovat pouze na cyklostezkách.

Budeme-li dále hovořit o současném stavu, musíme zmínit, že v podstatě ve všech dostupných materiálech věnujících se naší problematice panuje absolutní terminologický chaos. Výzkum potvrdil, že stejně tak je tomu i mezi samotnými uživateli cyklostezek. Největším problémem zmiňovaného chaosu je, že se špatně užívané termíny objevují v podstatě ve všech dokumentech věnovaných tomuto tématu. Chybná pojmenování naleznete nejen v internetových diskuzích, sportovních časopisech, ale také na specializovaných serverech a na oficiálních stránkách magistrátu. Absolutně nejčastějším neduhem je zaměňování pojmu cyklotrasa a cyklostezka. Na první pohled to sice může vypadat malicherně, ale pokusím se uvést příklad, který by měl důležitost terminologické přesnosti ilustrovat.

Představme si vyznavače in-line bruslení, který hledá vhodnou lokalitu pro svou oblíbenou aktivitu. Jak výzkum potvrdil, nejčastějším zdrojem informací je pro většinu lidí internet. Je proto pravděpodobné, že si zmiňovaný bruslař zadá do vyhledávače například heslo „cyklostezky v Praze“, určitou si vybere a vypraví se na ni. Jak velký asi bude jeho údiv, když zjistí, že stojí na lesní cestě plné kaluží, kterou navíc brázdí množství kořenů. Že se jedná o cyklotrasu asi není třeba dodávat.

Situaci komplikuje také fakt, že některé cyklotrasy podstupují nejrůznější stavební úpravy. Jednou z těchto úprav může být také vybudování zpevněného úseku v místě, kam zároveň nemůže motorové vozidlo. Vzniká tak v podstatě úsek cyklostezky. Tyto úseky mohou být různě dlouhé, v celkovém měřítku však větší význam nemají a do výběru, který je v této práci představen, nebyly zahrnuty.

Existuje poměrně velké množství nejrůznějších map zobrazujících Prahu a okolí. Ani přes pečlivé hledání jsem však nenašel žádnou, která by cyklostezky a cyklotrasy významně a viditelně odlišovala. Hlavně proto jsem se pokusil vytvořit seznam městských a příměstských cyklostezek v Praze, který by společně se stručnou charakteristikou pomohl v orientaci a výběru ideální lokality.

Počátek vzniku prvních pražských cyklostezek můžeme datovat do devadesátých let minulého století. Jejich vznik a budování se stalo součástí koncepce rozvoje pražské infrastruktury. Koncepce měla v plánu vytvořit ucelený fungující systém cyklostezek, cyklotras a dalších forem komunikací, který by pomohl alternativnímu bezmotorovému způsobu dopravy po Praze a zároveň by navazoval na celorepublikovou

síť, která v této době také vznikala. Ve zmíněné koncepci jednoznačně převažovalo funkčně-dopravní využití cyklostezek nad jejich rekreačním a sportovním potenciálem. Praha se chtěla stát „zeleným městem“ s velkým podílem cyklistiky na individuální přepravě osob, a zařadit se tak k metropolím typu Vídně, Amsterdamu, Kodaně či Osla. Vývoj ale neprobíhal nijak hladce. Hlavní komplikací mu byl a v podstatě dodnes je složitý terénní profil města, který cyklodopravě příliš nevyhovuje. Společně s menší tradicí tohoto způsobu dopravy a téměř nulovým zázemím většiny firem, institucí a dalších zařízení zůstává cyklodopravě pouze drobné procento podílu na přepravě. (tab.č.2).

### Dělbá přepravní práce zdroj:TSK-UDI

veřejná doprava	automobilová doprava	pěší doprava	cyklistická doprava	celkem
43 %	33 %	23 %	1 %	100 %

Tab. č. 2

(<http://www.praha.eu> 2011)

Hlavní trasy začaly vznikat podél Vltavy, z nich pak odbočovaly další především údolími pražských potoků, jako jsou Botič nebo Rokytka. Další se objevily naopak na hřebenech (Bílá hora, Ďáblický háj, Vinohrady, Vítkov). I přes všechny výše zmíněné problémy, budují se v Praze nové cyklostezky a cyklotrasy bez větších přestávek stále, investice do jejich rozvoje stále narůstají. (tab. č.3) stejně jako počet jejich kilometrů (tab. č.4).

### Investice do cyklistiky

Rok	Investice (v mil. Kč)
2004	12,4
2005	20
2006	36,9
2007	46
2008	68
2009	73

Zdroj: Magistrát hl. m. Prahy

Tab. č. 3

(<http://www.praha.eu> 2011)

## Současný stav v Praze

Cyklotrasy	433 km
Cyklostezky	140,5 km
Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty	57 km

*Zdroj: Tisková zpráva Magistrátu hl. m. Prahy*

Tab. č. 4

(<http://www.praha.eu> 2011)

Opomineme-li periferii a příměstské zóny, dostáváme se pomalu do stavu, kdy pro nové cyklostezky nemůžeme najít vhodnou lokalitu. Po zahraničním vzoru se tak začaly pro stavbu cyklostezek využívat nepoužívané železniční dráhy. Vznikla tak například unikátní cyklostezka vedoucí tunelem skrz kopec Vítkov a pokračující až na Krejčířek. Druhou takovouto cyklostezkou je přebudovaná vlečka v pražských Vysočanech.

Zajímavou stránkou cyklostezek je jejich politický potenciál. Téměř každá politická strana má ve svém programu alespoň zmínku o podpoře jejich vzniku. Důležitým bodem jsou cyklostezky v předvolebních projevech především v komunální politice. Každá nová cyklostezka je slavnostně otevírána s náležitou pompou, nikdy nechybí vrcholní představitelé města či městské části, kteří pro tyto příležitosti obvykle oblékají cyklistický dres a usedají na kolo. Ve výročních zprávách se to pak jen hemží údaji a čísly, kolik nových cyklostezek, cyklotras a cyklopruhů za vlády toho či onoho vedení v Praze přibylo.

Věc má však i svou stinnou stránku, kterou od politiků většinou neuslyšíme. Věrný koloritu doby panují i kolem cyklostezek a jejich výstavby častá podezření. Podivná či úplně chybějící výběrová řízení, předražené zakázky, nejasné transakce, netransparentní financování jsou zřejmě ty nejčastější. Není tedy divu, že velká část společnosti začíná pod vlivem stále se opakujících a čím dál tím frekventovanějších případů podobného jednání přistupovat k cyklostezkám negativně. Především se to samozřejmě týká těch, kteří cyklostezky nevyužívají. Možná právě to je jeden z důvodů,

proč jsou stále častěji slyšet hlasy, aby byl vstup na cyklostezku nějakým způsobem zpoplatněn, popřípadě aby bylo úplně zastaveno financování z veřejných zdrojů.

Informace o městských a příměstských cyklostezkách a cyklotrasách v Praze je možno čerpat z několika zdrojů. Jsou vydávány nejrůznější cykloatlasy, kraj i město vydávají četné brožury a propagační materiály, občas jsou cyklostezky či cyklotrasy námětem víkendových příloh či článků denního tisku. Hlavním informačním zdrojem je však pro většinu lidí (výzkum tento fakt prokázal) internet. Informace o cyklostezkách lze najít na stránkách jednotlivých městských částí a obcí a dále pak na adresách zaměřených na cykloturistiku a volnočasové aktivity.

Na závěr této kapitoly proto uvádím nejvýznamnější internetové stránky, podle kterých se uživatelé mohou orientovat a kde naleznou řadu zajímavých tipů a postřehů.

[www.prazskecyklostezky.cz](http://www.prazskecyklostezky.cz)

[www.klubcyklistu.cz](http://www.klubcyklistu.cz)

[www.vyletnik.cz](http://www.vyletnik.cz)

[www.prahounakole.cz](http://www.prahounakole.cz)

[www.cyklotrasy.cz](http://www.cyklotrasy.cz)

[www.cykloserver.cz](http://www.cykloserver.cz)

[www.praha.cz](http://www.praha.cz)

[www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz)

[www.inline-online.cz](http://www.inline-online.cz)

[www.prahainfo.cz](http://www.prahainfo.cz)

[www.auto-mat.cz](http://www.auto-mat.cz)

[www.cyklojizdy.cz](http://www.cyklojizdy.cz)

## 3.4 Související pojmy

### 3.4.1 Volný čas

Pojem volný čas může v lidech různé představy, volný čas může být subjektivně různě vnímán. Pro někoho je dobou odpočinku, relaxace, oprostěním od pracovního stresu, posezením nad knížkou. Pro jiného je jedinou variantou trávení volného času fyzická aktivita. Člověk může i namítnout, že volný čas je pro něj obdobím strádání a smutku, protože se nudí, neví co s ním, a neumí si ho zorganizovat.

Kvalita a náplň volného času je individuální, velmi záleží nejen na pohlaví a věku osoby, zaměstnání či škole, sociálním postavení, povahových vlastnostech, zdravotním stavu, sociálním postavení, ale i na osobách, se kterými se člověk stýká, a na tom, jaké má rodinné zázemí. Vliv mohou mít i sdělovací prostředky nebo literatura (Pávková a kol., 2002, s. 10).

Volný čas je možno chápat jako opak doby nutné práce a povinností a doby nutné k reprodukci sil (Průcha, Walterová, Mareš, 2001). Je to doba, kdy si člověk své činnosti může svobodně vybírat, dělá je dobrovolně a rád, přinášíjí mu pocit uspokojení a uvolnění. Pod pojem volný čas se běžně zahrnují odpočinek, rekreace, zábava, zájmové činnosti, zájmové vzdělávání, dobrovolná společensky prospěšná činnost i časové ztráty s těmito činnostmi spojené.

Volný čas je částí lidského života mimo čas pracovní (návštěva školy a pracovní proces) a tzv. čas vázaný, který zahrnuje biofyziologické potřeby člověka (spánek, jídlo, osobní hygienu), chod rodiny, provoz domácnosti, péči o děti, dojíždění za prací a další nutné mimopracovní povinnosti. Volný čas je dobou, kterou má po splnění těchto potřeb a povinností člověk k dispozici pro činnosti seburčující a sebevytvářející. Věnuje ho podle svého uvážení a svého individuálního založení zábavě, aktivnímu či pasivnímu odpočinku, věnuje se svým osobním zájmům a koníčkům, rozvíjí je, doplňuje si vzdělání, eventuálně je prohlubuje, eventuálně se rekvalifikuje, věnuje se činnosti politické či jinak se dobrovolně společensky angažuje.

Z hlediska dětí a mládeže do volného času nepatří vyučování a činnosti s ním související, sebeobsluha, základní péče o zevnějšek a osobní věci, povinnosti spojené s provozem rodiny, domácnosti, výchovného zařízení i další uložené vzdělávání a další časové ztráty. Součástí volného času nejsou stejně jako u dospělých ani činnosti zabezpečující biologickou existenci člověka (jídlo, spánek, hygiena, zdravotní péče). (Pávková, 2002, s. 13).

Někdy se uplatňuje také pojem čas polovolný, kam se řadí hraniční činnosti na pomezí času povinného a vázaného; jsou to aktivity přinášející radost a současně praktický užitek (ruční práce, kutilství, zahrádkaření).

Obsahy i způsoby volnočasových aktivit jednotlivé členy společnosti diferencují, svým vlivem a dosahem pronikají mezi všechny příslušníky společnosti. (Hájek, 2008, s. 10-11)

### **3.4.2 Zájmové činnosti**

Zájmy souvisejí s celkovým zaměřením osobnosti a lze je charakterizovat jako relativně stálé snahy zabývat se předměty nebo činnostmi, které člověka upoutávají po stránce poznávací nebo citové. Velmi těsně souvisí s vlohami a schopnostmi člověka, které podmiňují úspěšné vykonávání nějaké činnosti. Činnosti, které jsou cílevědomě zaměřené na uspokojování a rozvíjení individuálních zájmů, označujeme jako zájmové činnosti. Je logické, že tyto aktivity mají velmi silný vliv na rozvoj osobnosti člověka a že ovlivňují jeho společenskou orientaci.

Mezi zájmy a potřebami je úzký vztah, navzájem se ovlivňují. Zájmy se rozvíjejí na základě existujících potřeb, umožňují jejich uspokojování a tím zároveň ovlivňují jejich charakter a vznik dalších potřeb.

Podle svého obsahu jsou zájmy členěny do skupin, nejčastěji se dělí na sportovní a turistické, tělovýchovné, estetickovýchovné, pracovní-technické, přírodovědně-ekologické. (viz Pávková, 2002, s. 93 – 94). Předložená práce se dotýká prvních dvou skupin zájmů.

### **3.4.2.1 Zájmové činnosti tělovýchovného, sportovního a turistického zaměření**

Tato skupina zájmových činností přispívá k fyzické zdatnosti a psychické odolnosti. Pravidelné provádění některé z nich pomáhá řešit problém klesající tělesné zdatnosti. Přiměřená pohybová aktivita je podmínkou zdravého vývoje. Možnost provozovat různé druhy sportu podněcuje populaci k jejich aktivnímu provozování a ve značné míře tak přispívá i k tomu, aby se pohyb stal nezbytnou potřebou v životě každého jedince.

Oblast tělovýchovy je přitažlivá a ze zdravotního hlediska potřebná především pro děti. Důležitost se mimo jiné příkládá činnostem, které je možno konat v přírodě. Těmto požadavkům velmi dobře vyhovuje turistika a cykloturistika, jejíž provozování je možné právě na cyklostezkách.

Hájek (2008) tvrdí, že tělovýchova a sport přispívají k rozvoji fyzické zdatnosti, mají také důležitou roli při sebepoznávání, při výchově k toleranci a smyslu pro fair-play, při pěstování psychické odolnosti vůči stresu. Mezi tělovýchovné a sportovní aktivity zahrnuje například základní tělesnou výchovu, sportovní hry, lehkou atletiku. Sportovní činnosti ale také mohou dle něj při necitlivém vedení soutěživosti podporovat agresivitu. Podstatou zájmových činností je rozvoj a kultivace zájmů člověka.

### **3.4.3 Aktivní trávení volného času a jeho důležitost pro zdravý vývoj osobnosti**

Způsob využívání volného času je jedním z důležitých ukazatelů životního stylu. Pojem životní styl je složitý a velmi komplikovaný. Jedna z mnoha definic vymezuje životní styl jako souhrn životních forem, které jedinec aktivně prosazuje.

Zahrnuje hodnotovou orientaci člověka, projevuje se v jeho chování i ve způsobu využívání a ovlivňování materiálních i sociálních životních podmínek. Všechny tyto skutečnosti lze posuzovat mimo jiné i z hlediska volného času a hospodaření s ním.

Každý člověk má svůj individuální systém hodnot, který se utváří vlivem životních podmínek a aktivitou jedince. Z hlediska volného času lze členit lidi podle toho, jakou hodnotu volnému času přisuzují. Pro některé lidi je největší hodnotou práce, volný čas někdy posuzují dokonce jako něco nepatřičného a nesprávného. Plnění povinností chápou jako své jediné životní poslání, často sami sebe přetěžují a nedokážou odpočívat bez výčitek svědomí. Jiní lidé se realizují v osobních koníčcích nebo v různé zábavě. (Pávková, 2002, s. 28-29)

Výchova ke zdravému životnímu stylu velmi úzce souvisí s pedagogickým ovlivňováním volné času. Bylo by krásné, kdyby se nám všem, rodičům, pedagogům i ostatním, kteří se na tomto výchovném procesu podílejí, podařilo dosáhnout stanoveného cíle. Vychovat člověka, který dokáže se svým volným časem rozumně hospodařit, uvědomuje si jeho životní hodnotu, má pestré a mnohostranné zájmy a také jeden svůj hluboký celoživotní zájem. Měl by to být jedinec aktivní, nejen přijímající podněty, ale schopný vyvíjet úsilí, věnovat se činnostem, které přinášejí uspokojení a poskytují příležitost k navazování nových kvalitních vztahů mezi lidmi. Podle Pávkové (2002) je jedním z cílů výchovy naučit člověka rozumně využívat volného času, formovat jeho zájmy, podporovat centrální, hluboký celoživotní zájem.

Přitom je známo, že styl života, způsob prožívání volného času a odpočinku se vytváří v útlém věku dítěte, ovlivňuje jej rodina, a to na celý život. (Matějček, 1978, Sallis, 1987, aj.). Dá se tedy předpokládat, že děti pasivní, děti v pohybové aktivitě omezované, děti s nedostatečnými pohybovými návyky jsou rizikovými skupinami z hlediska zdravotní perspektivy, což se negativně projeví už během jejich dětství a určitě i v dospělosti. (Dvořáková, 2007, s. 38)

V současné době pohybový systém člověka rychleji stárne, už v mladším věku se objevuje osteoporóza, snížená pohyblivost kloubů vlivem artrotických změn, svalová ochablost. Tento proces probíhá v rámci naší genové vybavenosti, dědičnosti. Sami ho urychlujeme nesprávnou výživou, nadváhou, nedostatkem pohybu a jednostranným pohybovým stereotypem opakujícím se při práci i sportu. Významnou úlohu hraje přetížení jak fyzické, tak psychické, když nenásleduje přiměřená regenerace. Stále častěji se hovoří o civilizačních poruchách. (Adamírová, 2009)



### 3.4.4 Pohybová rekreace a aktivní odpočinek

Pohybová rekreace patří k nejdůležitějším formám aktivního odpočinku (regenerace tělesných a duševních sil) širokých vrstev obyvatelstva. Využívá zájmu o nejrůznější pohybové činnosti k osvěžení, ke kompenzaci profesionálních vlivů, k upevňování zdraví, k udržování optimální zdatnosti a obecné výkonnosti. Díky různorodosti individuálních potřeb a zájmů má pohybová rekreace velmi bohatou a pestrou škálu forem a prostředků. (Choutka, 1984, s. 44)

Pohybově zaměřené aktivity slouží jako kompenzace nedostatku pohybu v zaměstnání. Smyslem tohoto typu činností je odstranění únavy a obnova sil.

### 3.4.5 Sport

Sport je dobrovolnou zájmovou činností volného času. Ze všech složek tělesné kultury je sport nejrozsáhlejším a také nejobsažnějším společenským jevem. Jeho rozsah je dán především obrovským zájmem lidí na celém světě. Sport je velmi populární v zemích s nejrůznějším společenským zřízením, a je ho proto možné považovat za všelidský jev. Jíž dávno přerostl z pouhé zájmové činnosti ve významnou společenskou instituci, jejíž význam dnes zasahuje do nejrůznějších oblastí života.

Současné společenské postavení sportu v jednotlivých zemích a na jednotlivých kontinentech může být různé a také specifické, avšak obecně lze říci, že rozvoj sportu a jeho význam ve světovém měřítku rychle roste. Uvědomíme-li si, že sport je především zájmovou činností, prováděnou dobrovolně ve volném čase, pak jeho rozvoj a stoupající zájem veřejnosti nelze vysvětlit jinak než konstatováním, že je svou podstatou i projevy velmi blízký modernímu člověku, že pravděpodobně uspokojuje potřeby a zájmy lidí v dnešním přeorganizovaném a přetechnizovaném světě. (Choutka, 1984, s. 45-46)

Podle Choutky (1984) lze z těchto skutečností vyvodit závěr, že je sport nedílnou součástí života lidí a jejich rozvoje.

Současný sport je charakteristický svým rozsahem, tj. množstvím sportovních odvětví a jejich disciplín. Tento stav je výsledkem historického vývoje, v jehož průběhu se diferencované potřeby a zájmy lidí projevovaly snahou hledat a konstituovat další sportovní odvětví a disciplíny, jejichž vznik je často spojen s důsledky

vědeckotechnického pokroku. Lze předvídat, že se počet sportovních odvětví bude i nadále rozšiřovat. (Choutka, 1984, s. 47)

## **3.5 Sporty a pohybové aktivity provozované na cyklostezkách**

### **3.5.1 Chůze**

Chůze je základním lokomočním pohybem člověka. Jde o pohyb, kdy se při krocích dotýká podkladu vždy pouze jedna noha.

Chůze se stala atletickou disciplínou obecně nazývanou rychlochůze. Na olympijských hrách se závodí v distancích dvacet a padesát kilometrů. Kratší trať je určená ženám, delší mužům.

Na městských a příměstských cyklostezkách v Praze se s rychlochůzí neseťkáme vůbec nebo pouze výjimečně. Daleko častěji potkáme běžné chodce, návštěvníky na procházkách a výletech, vycházkách s kočárky nebo při venčení psa. Chůze není pro drtivou většinu z nich nástrojem zvyšování kondice, ale je pro ně především formou aktivního trávení volného času a relaxace. Někteří z chodců, kteří chtějí zvětšit fyzickou náročnost a energetický výdej, využívají trekingové či nordicwalkingové hůlky. Nordic walking je zpracován jako samostatná kapitola.

Vybavení chodců je podobné běžeckému (viz dále). Odpružení obuvi není natolik důležité, protože při chůzi dochází k podstatně menším otřesům. Vhodné je také funkční oblečení, i když je pravda, že se snižující se intenzitou pohybu ztrácí svůj význam.

### **3.5.2 Běh**

Jde o další druh pohybu, podobný chůzi, při kterém člověk bez dodatečných podpůrných pomůcek vyvíjí větší rychlost než při chůzi.

Běh se stal také jednou z atletických disciplín, jejímž hlavním principem je uběhnutí předem stanovené vzdálenosti v co nejkratším čase. Při oficiálních soutěžích se závodí v bězích od šedesáti přes sto, dvě stě, čtyři sta, osm set, patnáct set metrů, tři, pět a deset kilometrů až po maratón.

Vedle běhu jako sportovní disciplíny se setkáváme ještě s několika dalšími termíny pro tuto aktivitu. Na městských a příměstských cyklostezkách v Praze jsou těmi nejvyužívanějšími kondiční běh a jogging. Cílem kondičního běhu je všeobecný rozvoj kondice, zvýšení vytrvalosti a celkové zlepšení fyzické odolnosti organismu. Kondiční běh je fyzicky poměrně náročná aktivita, typické je pro něj zařazování intervalových a vytrvalostních metod tréninku, což dopomáhá rychlejšímu zlepšení výkonů. Poměr zastoupení jednotlivých metod, délka intervalů, délka samotného výběhu, jejich četnost a další faktory ovlivňují zásadně výsledný efekt. Je logické, že jinak vypadá trénink běžce trénujícího na Velkou kunratickou a jinak běžce připravujícího se na maratón.

Na rozdíl od kondičního běhu je jogging pomalý běh, který se může chvílemi střídat s rychlejší chůzí. Jeho hlavním cílem je redukce váhy, udržení kondice či rekreace a aktivní forma odpočinku. Intenzita a náročnost joggingu není tak vysoká jako u kondičního běhu, a proto dovoluje dvojici běžců i konverzaci.

Velice důležitým aspektem pro kvalitní běh je vybavení. Dlouholetý trend lehké a dobře odpružené obuvi je mezi běžci stále dominantní a rozhodně není chybou se ho držet. Objevují se také nové teorie, které chtějí přinést do běhu co nejvíce přirozenosti. Propagují proto razantní zeštíhlení podrážek, které by mělo podpořit zesílení svalstva nohou, především chodidel. Tento faktor by měl následně vylepšit celkový pohybový projev a měl by působit i preventivně při ochraně zdraví. Oblečení by mělo být z funkčních materiálů.

### **3.5.3 In-line bruslení**

Bruslení je činnost, během které dochází k pohybu po hladkém povrchu pomocí sportovního náčiní, a to buď různých druhů bruslí, nebo i lyží. Mezi nejznámější způsoby bruslení patří bruslení na ledě, bruslení na lyžích či in-line bruslení na speciálním pevném povrchu, jako je asfalt či umělý povrch. Základním principem bruslení je přenášení váhy těla z jedné nohy na druhou, čímž se tělo uvádí do pohybu.

Nejstarší dochované zprávy o vynálezci kolečkových bruslí jsou o Johnu Josephu Merlinovi narozeném v Belgii r. 1735. Byl to známý výrobce hudebních nástrojů a také vynálezce různých mechanických přístrojů. Jedním z nich byl i pár dřevěných bruslí. Na konci 19. století byly sestrojeny kolečkové brusle se dvěma kolečky vpředu a dvěma vzadu, tzv. „quads“. V současnosti jsou ve stínu in-line bruslí. Ve své době se však staly „quads“ mnohem populárnější než „in-line“ pro svou větší stabilitu, bezpečnost i lepší funkčnost. Výrobci a vynálezci se stále snažili napodobovat tvar ledních bruslí, takže stavěli kolečka za sebe. Úroveň tehdejších materiálů ovšem nedovolila vyrobit opravdu funkční "in-line". Ty se prosadily teprve později a svojí popularitou stabilní brusle téměř vytlačily. Jízda na kolečkových bruslích se začala rozvíjet především po vynalezení kuličkového ložiska v roce 1884. Na přelomu století se jízda na kolečkových bruslích stává populární zábavou pro muže a ženy. Během 20. stol. se začínají na kolečkových bruslích vydělovat různé disciplíny a zvyšuje se také počet soutěží. (Ladig 2003)

In-line, nebo chcete-li in-line skating, je poměrně mladá sportovní disciplína, která se až neuvěřitelně rychle stala jednou z nejoblíbenějších rekreačních aktivit. Spojuje totiž rychlost s možností akrobatických prvků a přináší tak nevšední dobrodružství a prožitek, který se v městském prostředí těžko hledá.

Obvyklý počet koleček u in-line bruslí je čtyři, in-line brusle pro rychlobruslení mají koleček pět nebo čtyři. Kolečka mají různé průměry. U fitness bruslí se pohybují kolem 80 mm. U rychlobruslení závisí velikost koleček na jejich počtu - pět nebo čtyři na každé brusli. U pětikolečkových bruslí se obvykle používají kolečka 84 nebo 90 mm. U čtyřkolečkových bruslí se používají kolečka v rozměrech: 100, 110, 125, výjimečně i 90 mm. Existují různé typy in-line bruslí, dělí se dle zaměření na brusle hokejové, brusle na rychlobruslení, freestyle, rekreační, fitness, aggressive a alpine - slalomové. (Ladig 2003)

Jednoznačně můžeme říci, že na městských a příměstských cyklostezkách v Praze jsou nejčastěji využívanými bruslemi in-line fitness brusle. V menší míře, avšak stále častěji se můžeme setkat s rychlobruslařskými bruslemi, a to především na cyklostezkách s nejkvalitnějším povrchem. V místech, kde je poblíž cyklostezky skatepark, pak logicky můžeme potkat jezdce na aggressive bruslích, kteří využívají cyklostezku především jako bezpečný a pohodlný způsob dopravy ke skateparku (např. cyklostezka Braník-Zbraslav).

Každý bruslař by měl znát zásady nutné pro ochranu své bezpečnosti i respektování bezpečnosti ostatních (viz výše, kapitola 3.1.7).

### 3.5.4 Cyklistika

Jízdní kolo, bicykl, velocipéd má za sebou historii dlouhou mnoho desítek let. Dokonce známe datum, kdy byl poprvé použit stroj ne nepodobný dnešním kolům. 12. července 1817 sedl baron von Drais na draisinu a za jednu hodinu ujel celých 15 km. Kolo procházelo celé 19. století vývojem směřujícím ke zlepšení jízdních vlastností a ovladatelnosti. Jako první doplnil přední kolo o šlapací kliky francouzský mechanik Ernest Michaux. Začala éra kol „classic“ s velkým předním kolem a malým pomocným kolem vzadu. Na přelomu 19. a 20. století sestrojili Angličané kolo, které mělo rám lichoběžníkového tvaru, šlapací kliky a převod řetězem. Odmyslíme-li si další technické doplňky současných kol, uchoval se tento tvar do dnešních dnů. (Landa, 2005, s. 9)

V současné době roste v ČR zájem o cyklistiku, což odpovídá celosvětovému trendu.

Tento sport se stává módní záležitostí a začíná patřit neodmyslitelně k životnímu stylu. Dá se v jistém slova smyslu hovořit o renesanci cyklistiky ve světě i u nás. (Soulek, 2000, s. 7)

Každý rok se po celé republice pořádá řada cykloakcí pro širokou veřejnost a cyklomaratónů, ze kterých si vybere téměř každý, kdo má chuť a odvalu porovnat svou kondici s lidmi podobného sportovního zaměření. (Landa, 2005, s. 9)

Podle Soulka je zájem o cyklistiku vyvolán také tím, že si lidé stále více uvědomují nutnost kompenzovat nedostatek přirozeného pohybu. Jak se ukazuje, je kolo jednou z nejlepších forem aktivního odpočinku a relaxace. Cyklistika je jedním ze sportů, který je vhodný pro všechny věkové skupiny široké populace jako prostředek zdravotní prevence i jako optimální varianta pro udržení či zlepšení kondice. Ideální je také pro lidi se zdravotními obtížemi, jeho hlavní výhodou je téměř nulové zatížení dvou nejdůležitějších kloubů v lidském těle (kloub kolenní a kyčelní). Nezástupitelná je jeho využitelnost v regenerační medicíně.

Dalším faktorem vyvolávajícím zájem o cyklistiku je technický pokrok. Kola jsou stále dokonalejší, lehčí, odpruženější a velmi snadno ovladatelná. Umožňují i méně zdatným jedincům pomocí vhodně zvoleného převodu zdolat i relativně velmi prudká

stoupání. (Soulek, 2000, s.7) Také pro děti je již výběr kol bohatý, tudíž mohou sportovat celé rodiny. Pražské cyklostezky a cyklotrasy jsou pro takovou aktivitu ideálním místem. Bezpečnost je na nich v porovnání s běžnými dopravními komunikacemi nesrovnatelná, výhody jsou bezesporu i v povrchu, speciálním značení či logické návaznosti. Rodiny s dětmi určitě ocení častou blízkost dětských hřišť.

Dalším ze znaků současné cyklistiky je její rozdělení na cyklistiku silniční, trekkingovou a horskou. Hlavní rozdíly jsou dobře patrné na popisech jednotlivých kol a možnostech jejich využití. Silniční kolo je lehké, s velkým průměrem kol (obvykle 28“), s úzkými ráfky, úzkými pláště s minimálním vzorkem. Jak napovídá sám název, kolo silniční je určeno pro jízdu na silnici, a to na silnici hladké, pokud možno bez nerovností v podobě výmolů, děr a kamínků či štěrku. (Landa, 2004, s. 12) Horské kolo je oproti kolu silničnímu robustnější, má širší pláště s výraznějším vzorkem. Ty umožňují spolu s vyšší světlou výškou horskému kolu lepší průchodnost terénem a svému majiteli zaručují větší jízdní komfort na nezpevněných cestách. Jakýmsi kompromisem mezi těmito dvěma typy kol je kolo trekkingové.

Rám není tak robustní jako u horského kola, horní rámová trubka je vodorovná nebo s mírným slopingem. Průměr kola odpovídá kolům silničním (27“ - 28“). Rozdíl najdeme v šířce pláště - jsou užší než u horského kola a širší, než mají kola silniční, mají hrubší vzorek, ale ne tolik jako kola horská. S takovým kolem můžeme tedy nejen na silnici, ale zvládneme i nezpevněné lesní a polní cesty či mírný terén. Je to kolo univerzální a pro cykloturistiku nejvhodnější. (Landa, 2004, s. 14)

Obecně lze říct, že největší oblibě se v současnosti těší kola horská, a to především díky širokému spektru jejich využitelnosti. Na pražských cyklostezkách však potkáme všechny z výše uvedených typů kol. Silniční cyklisté je většinou preferují kvůli povrchu, který bývá oproti běžným komunikacím nesrovnatelně kvalitnější. Popřípadě cyklostezky kombinují s normálními silnicemi, aby zvětšili počet kilometrů své vyjížděky. Jezdci na horských a trekkingových kolech využívají často cyklostezek jakožto bezpečné výpadovky z hustého provozu velkoměsta. Obvykle pak využívají návaznosti na cyklotrasy, popř. vjíždějí do volného terénu.

### 3.5.5 Nordic walking

Nordic walking, v doslovném překladu severská chůze, pochází ze skandinávských zemí, přesněji z Finska. Vznik tohoto sportu je spojený s datem 5. ledna 1988, kdy se měl konat v Helsinkách závod na běžkách. Z důvodu nedostatku sněhu museli organizátoři vymyslet jiné řešení, proto vyrazili závodníci na trať pěšky, pouze s hůlkami. Zpočátku sloužil nordic walking především jako letní trénink běžkařů. Tento sport totiž využívá podobných pohybů jako běžecké lyžování a procvičuje tím svalové partie, které jsou pro běh na lyžích nezbytné. Jako samostatnou sportovní disciplínu ho začali Finové provozovat na přelomu 80. a 90. let minulého století. Poté se sport rozšířil po celé Skandinávii a pak i do střední i jižní Evropy. Také v USA si severská chůze získala své příznivce. První zmínky o nordic walkingu ve Spojených státech jsou z roku 1992, pod názvem „pole walking“. Také u nás si tento druh pohybu získal poměrně velké množství příznivců a jeho členská základna se neustále rozrůstá. (Škopek, 2010)

Nordic walking je možno provozovat celý rok, kdekoliv a příslušníky všech věkových a výkonnostních skupin, protože jeho sportovní úroveň lze velice lehce přizpůsobit vlastnímu věku a vlastní sportovní úrovni. Z klasické chůze se tak stává bez větší námahy a nároků na vybavení vysoce účinný trénink celého těla, který podporuje optimální tréninkové efekty. Tepová frekvence se nachází v oblasti, ve které se dlouhé hodiny můžeme cítit dobře, a přesto je spotřeba energie velmi vysoká, stoupá až o 40 %. Při nordic walkingu je výkon vyžadován od 600 svalů, a to je zhruba 90% všech svalů v těle. Nordic walking např. zlepšuje i pohyblivost páteře, vede k uvolnění napětí krčních, ramenních a mezilopatkových svalů, ulevuje zádovým svalům a přispívá ke správnému držení těla. Vzhledem k tomu, že tolik nezatěžuje klouby dolních končetin, stává se vhodnou pohybovou aktivitou při onemocnění osteoporózou nebo artrózou. Nordic walking je v současnosti mnohými odborníky doporučován při rehabilitaci u řady onemocnění pohybového systému nebo pórůzových stavů. Posiluje srdce, proto ho doporučují kardiologové jako účinnou rehabilitaci po operacích srdce. Zlepšuje metabolismus a vzhledem k výše zmíněným vysokým hodnotám spotřebované energie vede jeho pravidelné provozování k redukci nadváhy. (Škopek 2010)

Toto odvětví se v podstatě vyvinulo z lyžařského běhu. Vrcholoví běžci na lyžích a biatlonisté využívají dnes tento nový sportovní druh k letnímu tréninku. Jeho technika se blíží technice při klasickém běhu na lyžích. Výhodou nordic walkingu je bezesporu také

to, že ho mohou provozovat i lidé s nadváhou, namáhány jsou svaly celého těla, ale díky holím jsou klouby dolních končetin odlehčeny.

Vybavení pro nordic walking je poměrně prosté. V podstatě potřebujete pouze speciální hole určené pro nordic walking. Ideální délka holí se zjistí vynásobením výšky postavy číslem 0,68 (např. 170cm x 0,68 = 115cm dlouhé hole). Jednoduše řečeno je třeba, aby při opření hole o zem svíral loket pravý úhel. Hole mohou být buď teleskopické (výškově nastavitelné), nebo pevné. Madlo je obdobné jako na holích běžkových a je vybaveno poutkem, které umožní se o hůl lépe zapřít nebo naopak hůl v závěru odrazu pustit, aniž by vypadla z ruky. Hůlka je zakončena hrotem vhodným do terénu, při chůzi po asfaltu je hrot chráněn gumovou botičkou. Tak jako pro každý sport i pro nordic walking je navržena speciální obuv, která se liší od ostatních zkosenou patou podrážky umožňující lepší stabilitu při kroku. Úplně však postačí jakákoli obuv s dobře odpruženou podrážkou, např. běžecká obuv do terénu nebo trekkingové boty určené pro lehkou turistiku. (Škopek 2010)

### **3.5.6 Běžecké lyžování**

Tento sport se vlastně nejvíce blíží původnímu záměru prvních konstruktérů a uživatelů lyží. Spočívá v pohybu po sněhové ploše za pomoci lyží a hůlek. Dnes se vyvíjí prakticky ve dvou variantách, a to jako lyžování klasické a bruslení na lyžích. Tímto sportem a jeho možnostmi na městských a příměstských cyklostezkách v Praze se poměrně podrobně zabývá práce ve své části praktické v kapitole 4.6.

### **3.5.7 Lyžování na kolečkových lyžích**

Běžecké kolečkové lyže jsou primárně tréninkovým prostředkem pro běh na lyžích v tuzemských podmínkách zpravidla od dubna do října. Své uplatnění si však našly i u běžných návštěvníků městských a příměstských cyklostezek v Praze.

Jízda na kolečkových lyžích asi nejvěrněji simuluje běžecké lyžování na sněhu. Pro sportovce je to jeden z mála sportů, který spaluje kalorie rychleji než jiné aktivity (snad kromě vodního póla). Jízda na kolečkových lyžích navíc umožňuje získat



rovnováhu, rytmus a sílu. Jde zřejmě o nejefektivnější způsob jak zdokonalit lyžařskou techniku. Kolečkové lyže jsou často ideální a někdy zároveň jedinou variantou tréninku pro ty, kteří nemohou kvůli problémům s koleny či jinými klouby běhat.

Stejně jako u lyžování na sněhu rozlišujeme i u kolečkových lyží dvě základní běžecké techniky, klasické lyžování a bruslení (skate). Jestliže sportovec chce cvičit obě techniky, nevyhne se pořízení obou párů lyží. Klasické a skateové lyže mají rozdílnou kolovou geometrii, klasické šasi je delší a používá kolečko se zarážkou z důvodů odrazu. Dále je potřeba uvážit, v jakém terénu a zejména na jak kvalitních cestách bude trénink probíhat a podle toho vybrat modely, které budou pro daný druh terénu nejvhodnější. Nevýhodou všech do této doby známých výrobků je nutnost používat pro jejich provoz velmi kvalitní a rovný asfaltový nebo betonový povrch, protože tyto kolečkové lyže mají zpravidla plná, nejčastěji polyuretanová kolečka o průměru od cca 7 do 12 cm. Čím jsou kolečka tvrdší, tím menší kladou odpor, a lyže tedy dosahují vyšší rychlosti. Ovšem na méně kvalitním a nerovném povrchu již způsobují příliš velké otřesy a značné vibrace neumožňují kvalitní jízdu.

Důležitá při výběru výstroje je také délka holí. Ta se volí podle stejných kritérií jako při lyžování na sněhu. Většina lyžařů hole přizpůsobuje pouhou výměnou košíčků za speciální hroty, určené pro kolečkové lyže. Tyto hroty se liší tím, že jsou zasazeny do masivnějších pouzder, která nedovolí vylomení hrotu, jak se stává u běžných košíčků. Vázání a boty jsou totožné s vybavením zimním. Začátečníci zprvu volí i chrániče kolenou a loktů, cyklistická přilba je nutná i pro pokročilé jezdce.

(<http://www.jove.cz>)

## **3.5.8 Netradiční sporty a pohybové aktivity provozované na městských a příměstských cyklostezkách v Praze**

### **3.5.8.1 Powerskip**

Jde o poměrně mladou pohybovou aktivitu, která vznikla v Německu koncem 90. let minulého století. Hlavním principem je využití speciálních „skákačích bot“. Jejich princip je založen na využití listové pružiny, která v kombinaci s hmotností uživatele významně zvětšuje odraz. Člověk tak může vyskočit i dva metry do výšky, dělat třímetrové kroky a vyvinout rychlost až 40 km/h. Využít se dají nejen pro zmiňované základní pohyby (běh, skok), ale také pro disciplínu zvanou powerbocking. Jeho hlavní náplní jsou akrobatické prvky, tj. roznožky, obraty, salta. U všech aktivit na powerskipech je nutné dbát osobní bezpečnosti, vhodné je využití ochranných pomůcek.

Na městských a příměstských cyklostezkách v Praze jde o aktivitu okrajovou, někdy je například na Ladronce možné využít služeb specializované školy, půjčovny a instruktorů.

### **3.5.8.2 Skateboarding**

Tento sport vznikl v Americe v 50. letech minulého století. Základním principem skateboardingu je pohyb na dřevěné desce opatřené dvěma trucky vždy se dvěma kolečky. Skateboard má dva hlavní způsoby využití, může sloužit jako dopravní prostředek, daleko častěji však plní svou akrobatickou funkci: jezdec na skateboardu může předvádět skoky, obraty, otočky, salta.

Na městských a příměstských cyklostezkách v Praze můžeme potkat skateboard dosti výjimečně. Hlavním důvodem je nedostatek prostoru a překážek pro akrobacii a dále relativní pomalost pohybu, která skateboard jako dopravní variantu příliš nepodporuje. Skateboardisty tak potkáme převážně v místech, kde jim cyklostezky slouží jako bezpečná varianta dopravy ke skateparku (cyklostezka Braník – Zbraslav).

### **3.5.8.3 Jízda na koloběžce**

Koloběžka je v primárním využití dopravním prostředkem. Pohonem jsou odrazy jedné nohy. Stejně jako jízdní kolo je koloběžka vybavena dvěma koly a řídítky, moderní koloběžky mají např. i kotoučové brzdy. Vedle využití jako dopravního prostředku zažívá v současnosti značnou popularitu využití pro akrobatickou jízdu ve skateparku.

Na městských a příměstských cyklostezkách se můžeme setkat nejen s tradičními koloběžkami, ale i s minikoloběžkami pro děti, závodními koloběžkami či koloběžkami pro více jezdců.

## **4. Praktická část**

### **4.1 Metody výzkumu a kritéria hodnocení**

Výzkum probíhal v letech 2010 a 2011 na vybraných městských a příměstských cyklostezkách v Praze. Výběr cyklostezek samozřejmě nebyl náhodný, pro dosažení maximální vypovídací hodnoty diplomové práce do něj byl zařazen výběr z celého spektra cyklostezek, se kterými se můžeme ve zkoumaném regionu setkat. Zastoupeny proto byly cyklostezky městské i příměstské, tradiční, několik let sloužící, a tedy zavedené i nové, a tedy méně známé, dopravně dobře i hůře dostupné, dlouhé i krátké.

Ke zjištění potřebných informací bylo použito metody dotazníkového šetření a metody pozorování. Dotazníkové šetření bylo navíc doplněno osobním rozhovorem, což předně zajistilo stoprocentní návratnost dotazníků a dále dopomohlo ke zvýšení validity celého šetření. Zmiňovaný osobní rozhovor navíc přinesl zajímavé a podnětné postřehy, autentické každodenní zkušenosti a další názory samotných návštěvníků, které pak byly v práci dle možností zmíněny či jiným způsobem zaznamenány.

Vrátíme-li se zpět k samotnému výzkumu v terénu, je potřeba uvést ještě několik dalších důležitých bodů, které ho charakterizují. Vybráno bylo na základě výše zmíněných kritérií pět cyklostezek. Byly to cyklostezky: Ladronka, Troja - Draháňské údolí, Podolí – Braník, Dolní Počernice – Dolní Měcholupy, Hrnčíře. Na každé cyklostezce bylo dotázáno dvacet respondentů. Zkoumaný vzorek tedy čítal sto lidí. Je důležité zmínit, že respondenti nebyli náhodně vybíráni, ale dotazováni byli pokud možno všichni, kteří se v době výzkumu na cyklostezce objevili. Na každé cyklostezce byl výzkum prováděn dvakrát, jednou ve všední den a jednou o víkendů či ve svátek. To znamená, že bylo na každé cyklostezce dotázáno vždy dvakrát deset respondentů. Dalším faktorem, který byl zohledněn, bylo roční období a panující počasí. Záměrně nebyly pro šetření vybírány jen slunečné dny, někdy byli respondenti dotazováni v chladu a dešti. Tomu odpovídá i výběr měsíců, výzkum probíhal v podstatě celoročně. Toto uspořádání

celého šetření mělo samozřejmě za cíl, aby výsledný vzorek co nejvíce odpovídal skutečnosti.

## **4.2 Hypotézy**

H1 Předpokládám, že nejčastěji provozovanou pohybovou aktivitou na městských a příměstských cyklostezkách v Praze je cyklistika.

H2 Předpokládám, že městské a příměstské cyklostezky v Praze jsou více než z 90% využívány pro individuální trávení volného času (nikoli jako dopravní varianta).

H3 Předpokládám, že hlavním kritériem výběru cyklostezky je její dopravní dostupnost.

H4 Předpokládám, že nejčastěji zmiňovaným nedostatkem městských a příměstských cyklostezek v Praze je nekvalitní povrch.

H5 Předpokládám, že pro většinu návštěvníků jsou hlavním zdrojem informací o cyklostezkách přátelé a známí.

H6 Předpokládám, že 60% návštěvníků je mladších než čtyřicet let.

### 4.3 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Prvními údaji dotazníku jsou věk a pohlaví respondenta. Zjištění průměrného věku všech návštěvníků (jakožto konstitutivního rysu skupiny lidí využívajících cyklostezky) byl totiž jeden ze základních cílů práce a na tomto údaji byla postavena i hypotéza číslo 6.

Výzkum ukázal, že 68% návštěvníků městských a příměstských cyklostezek v Praze je mladších než 40 let. Průměrný věk respondentů je 31 let. Také tento údaj je pro nás velice cenný. Ukazuje, že většinu návštěvníků tvoří mladí lidé, pro které je aktivní způsob života, sport, pohybová rekreace a aktivní odpočinek v této době do značné míry typický. Tento fakt by měl být zohledněn i při budování nových a rekonstrukci starších cyklostezek. Je například vcelku pravděpodobné, že mnoho lidí v průměrném věku 30 let bude mít potomka. Nabízí se proto řada variant, jak zázemí cyklostezky vylepšit. Dětská hřiště v blízkosti stezek jsou v současnosti již poměrně standardní, ale lze pomýšlet například na úschovny kočárků, půjčovny s dětskou výzbrojí a výstrojí, naučné stezky, mladé rodiny by jistě uvítaly například dětské koutky v přilehlých restauracích doplněné možnostmi hlídání dětí. Tyto předpoklady by proto Magistrát hl. m. Prahy jakožto nejčastější investor měl vést v patrnosti.

Tabulka č. 5

Věk do 40 let	Věk nad 40 let	Průměrný věk
68%	32%	31 let

Zajímavé jsou dvě krajní hodnoty, které byly při zjišťování věku zaznamenány. Nejmladšímu pasivnímu účastníkovi, tedy dítěti v kočárku, bylo 6 měsíců, nejmladším aktivním účastníkem byl dvouapůlletý chlapec na odrážedle. Nejstarším dotázaným občanem byl jednaosmdesátiletý Oldřich T. z Braníka, který při vyplňování

dotazníku odpověděl i na několik nastavbových otázek. Některé jeho nápady a připomínky byly následně zpracovány v této práci, především v kapitole řešící hlavní nedostatky městských a příměstských cyklostezek v Praze. (Celý rozhovor je uveden v příloze.)

Těchto hraničních věkových údajů by bylo lze využít pro reklamní či spíše popularizační kampaň Magistrátu hl. m. Prahy pro širší vrstvy obyvatelstva metropole. Například letáček se základními informacemi o cyklostezkách doplněný vhodnými fotografiemi a podobným rozhovorem by mohl nejednoho Pražana inspirovat k zajímavému výletu či procházce.

Naprosto vyrovnaně vyznělo srovnání v návštěvnosti mužů a žen. Můžeme pouze spekulovat, zda by se tento údaj změnil rozšířením zkoumaného vzorku, osobně si však myslím a z vlastní zkušenosti si troufám odhadovat, že pokud ano, tak pouze minimálně.

## 1. Navštěvujete cyklostezky celoročně?

Jedním z cílů práce bylo zjistit, kdy jsou městské a příměstské cyklostezky v Praze využívány. O jejich využití v letních měsících asi nikdo nepochybuje, ale jak je tomu v zimě? Najdou se mezi návštěvníky i tací, kteří se nenechají odradit chladným či deštivým počasím? To jsou základní dvě informace, na která dává první otázka jasné odpovědi.

Graf č.1



Ze zjištěných dat jednoznačně vyplývá, že převážná většina návštěvníků městských a příměstských cyklostezek v Praze (83%) je využívá pouze v určité části roku, zatímco celoročně využívá cyklostezky pouze 17% dotázaných. I na první pohled nízký počet (17 %) vypovídá o značné oblibě běžeckého lyžování v České republice. Dokládá to i údaj z grafu č. 5, který ukazuje, že se k tomuto druhu využití městských a příměstských cyklostezek v Praze přihlásilo 11% dotázaných. K tomu je nutné připočítat také lidi na procházkách (klasických i s využitím nordic walkingových holí), zimní nadšence z řad běžců a cyklistů.

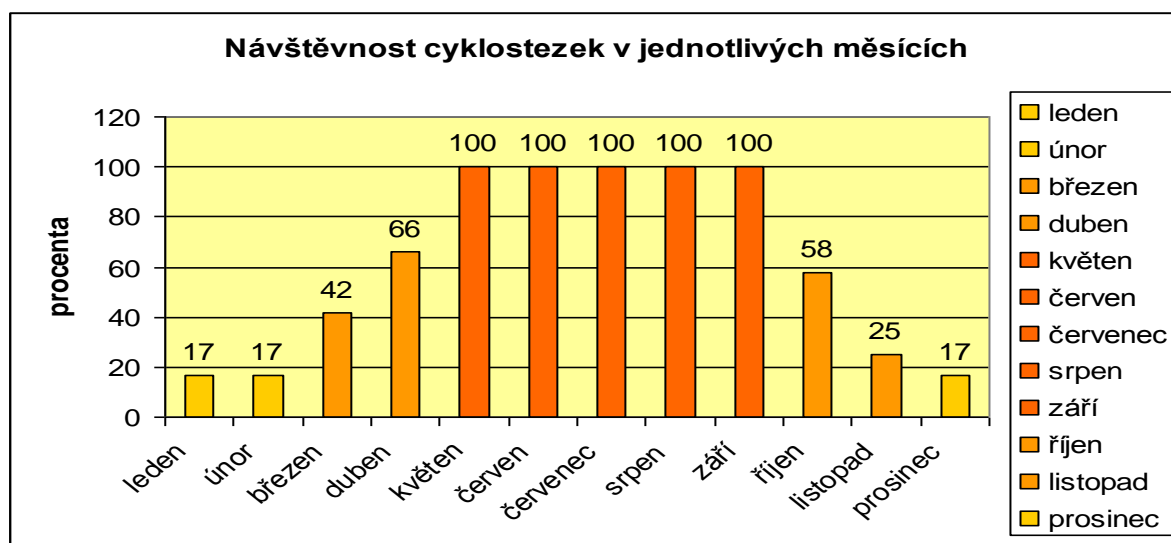
O veškerých specifikách, možnostech, pravidlech a dalších důležitých aspektech sportování na městských a příměstských cyklostezek v Praze v průběhu zimy, především při sněhové pokrývce, se hovoří v příslušné kapitole této práce. Tam jsou také uvedeny zajímavé tipy na výběr lokalit, nechybějí fotografie, zmíněny jsou i náměty pro zkvalitnění podmínek zimního sportování.

## **2. Ve kterých měsících cyklostezky převážně navštěvujete?**

Tato otázka je v podstatě upřesňující. Od respondentů, kteří nevyužívají cyklostezky celoročně, zjišťujeme, které měsíce v roce preferují. Z výsledků je pak vytvořen přehledný graf, který ukazuje nejvíce vytížené měsíce. Hodnoty zřejmě pro nikoho nebudou příliš překvapivé. Poněkud překvapivá je hodnota dubnová 66%, kdy bychom pravděpodobně v tomto měsíci očekával vytížení větší. Můžeme pouze spekulovat, zda je tento fakt ovlivněn tradičně proměnlivým dubnovým počasím, jarními úklidy, pracemi na zahrádkách, stále populárnějším jarním lyžováním nebo pouze tím, že lidé reagují oproti zlepšujícímu se počasí poněkud pomaleji. Druhým měsícem, který si rozhodně zaslouží komentář, je říjen. Procentuální pokles návštěvnosti oproti září je markantní (42%), čehož by mohli využít ti, kteří nemají rádi přeplněné cyklostezky. Osobně mohu tento fakt potvrdit a doporučit následující: zatímco v letních měsících navštěvuji pouze méně známé cyklostezky na perifériích, od října se vydávám i na nejnavštěvovanější cyklostezky blíže centru.



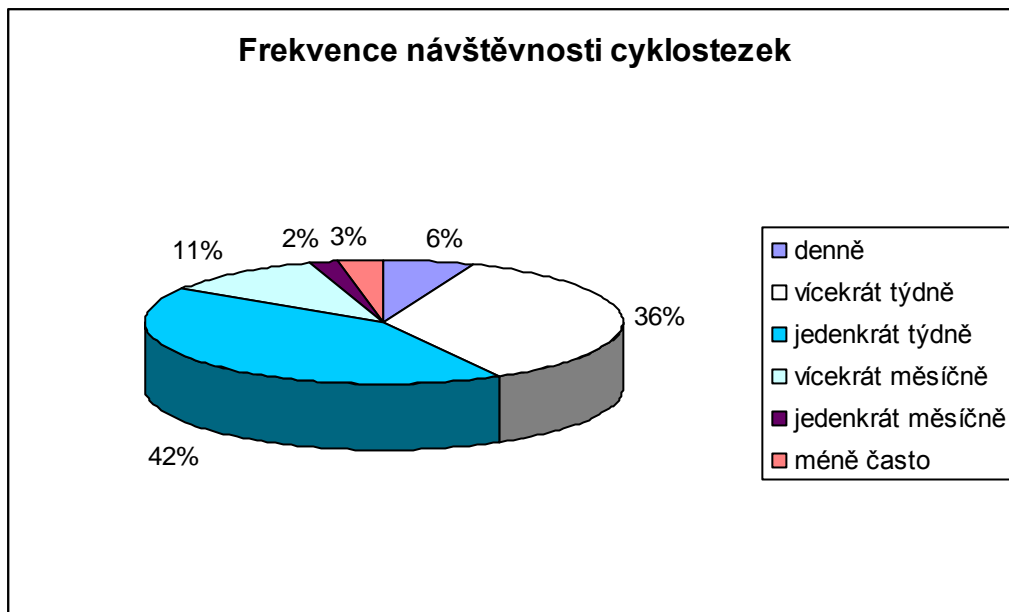
Graf č. 2



### 3. Jaká je frekvence vašich návštěv?

Otázka číslo tři se opět snaží zjistit další charakteristiku průměrného návštěvníka městských a příměstských cyklostezek v Praze. Graf názorně ukazuje, kolik procent lidí a jak často cyklostezky navštěvuje. Vzhledem k tomu, že grafu dominují kolonky častějších návštěv (denně-vícekrát týdně-jednou týdně), můžeme z toho usuzovat několik věcí. Určitě nám to dokazuje fakt, že si mnozí Pražané na cyklostezky zvykli a začlenili jejich využití do svého života. Dále více než 40% návštěvníků chodí na cyklostezku denně či vícekrát týdně. To by mohlo svědčit o opravdu aktivním stylu života mnoha lidí, kteří se tím snaží předcházet zdravotním obtížím a civilizačním chorobám. Na cyklostezkách se v minimální míře (3%) objevují i ti, kteří sem chodí méně často než jednou za měsíc. Dodatečným rozhovorem bylo zjištěno, že téměř polovina z nich jsou lidé, kteří jsou na cyklostezce úplně poprvé. Lze tedy logicky odvodit, a rozhovor to v podstatě potvrdil, že se tito respondenti postupem času zařadí do skupin s větší frekvencí návštěv. Jednotlivé údaje se však dle mého názoru tímto trendem měnit nebudou. Následkem bude pouze zvětšování počtu lidí využívající městských a příměstských cyklostezek v Praze.

Graf č. 3



#### 4. Jaké sporty, druhy pohybových aktivit na cyklostezkách provozujete?

Během příprav na vypracování této diplomové práce jsem provedl několik průzkumných měření mezi středoškolskou i dospělou populací. Mou snahou bylo zjistit, zda má širší veřejnost hlubší povědomí o sportech a pohybových aktivitách, které je na cyklostezkách možné provozovat. Ukázalo se, že drtivá většina dotázaných věděla o možnosti cyklistiky, běhu či chůze, často byly zmiňovány stále populárnější in-line brusle. Další pohybové aktivity (nordic walking, powerskip, kolečkové lyže, běžky) však uvedlo pouze mizivé procento respondentů. Položil jsem proto stejnou otázku samotným návštěvníkům cyklostezek, abych zjistil, jak jsou jednotlivé pohybové aktivity na pražských cyklostezkách zastoupeny, která je nejpreferovanější, jestli někteří lidé provozují i ty již zmiňované minoritní, popřípadě zda se objeví aktivita úplně nová a mně dosud neznámá. Tato otázka vychází z hypotézy číslo 1.

Respondenti byli žádáni, aby označili z nabídky veškeré aktivity, které na cyklostezkách provozují, a následně je seřadili podle frekvence provozování. Podařilo se nám tak zjistit nejen provozované sporty a konkrétní četnost jejich zastoupení a preference u zkoumaného vzorku, ale také další zajímavé informace, o kterých bude pojednáno níže.

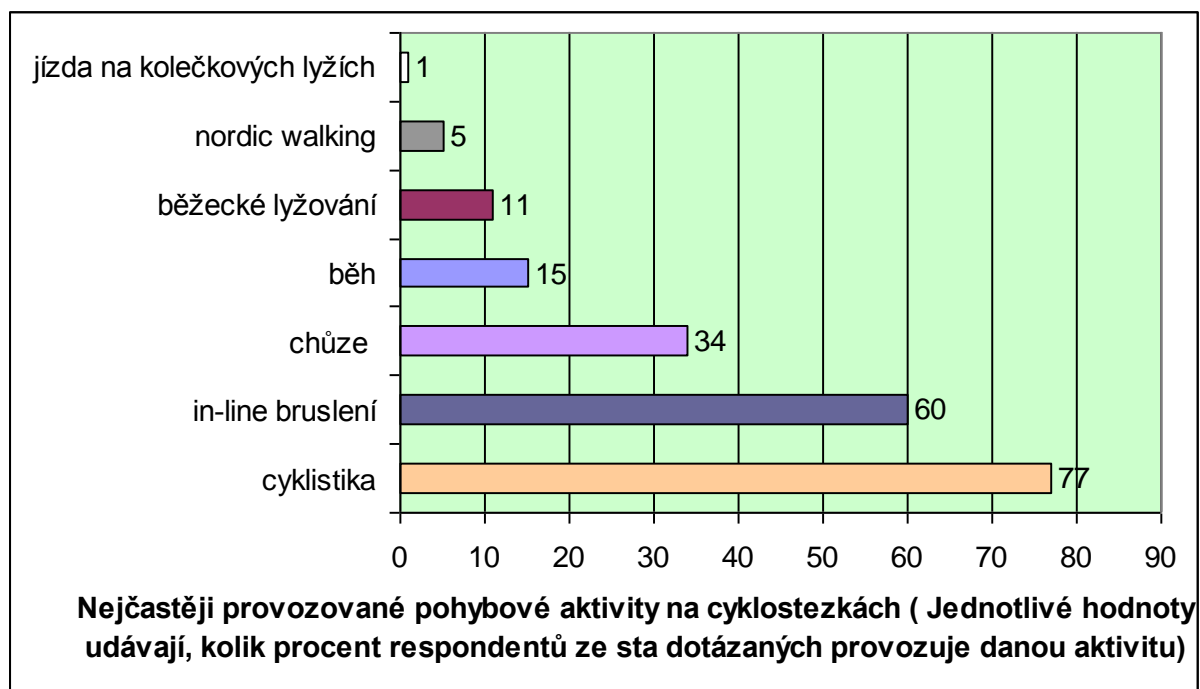
Vraťme se zpět k hlavnímu grafu, který byl na základě této otázky zpracován. Poměrně jednoznačně se nejpopulárnější aktivitou stala cyklistika (77%). Druhé in-line bruslení (60%). Musím se přiznat, že takto velký rozdíl jsem nečekal. Z vlastních zkušeností bych si před tímto výkonem troufal tvrdit, že mezi těmito dvěma sporty bude rozdíl pouze minimální. Pokud se nad tím zamyslím se znalostí zjištěných fakt, přisuzuji výsledek jednomu zásadnímu předpokladu. Tím předpokladem je za prvé mnohem častější vlastnictví jízdního kola a za druhé osvojenější dovednost jízdy na kole než na in-line bruslích v širší české populaci. Svou roli v tomto ohledu bude určitě hrát i dlouholetá tradice cyklistiky u nás.

Na třetím místě se umístila chůze. Jejich 34% oproti běhu s 15% vypadá na první pohled překvapivě, je nutné si však uvědomit, že do chůze nepatří pouze chůze jako sportovní disciplína či chůze sportovní nebo výkonnostní. Do stejné kategorie byla v této práci zařazena i početná skupina lidí na procházkách, rodičů s kočárky a občanů venčících psy.

Jedenáctiprocentní zastoupení běžeckého lyžování již bylo poměrně podrobně komentováno a rozebráno v otázce číslo jedna a v teoretické části diplomové práce.

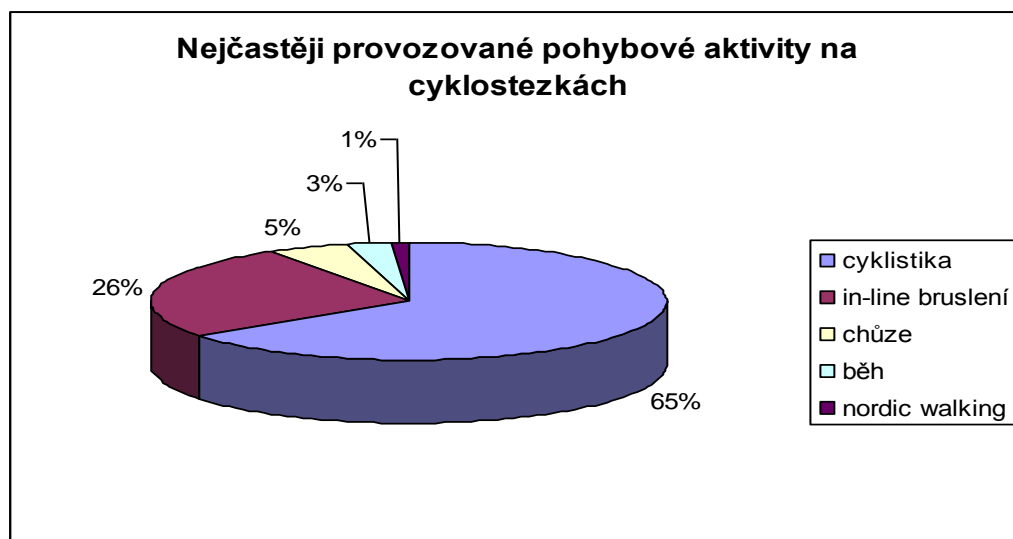
Přestože získává nordic walking v České republice stále větší oblibu, zmínilo ho ve výzkumu pouze 5% dotázaných. Na otázku, proč je toto číslo tak nízké, existuje poměrně jednoduchá odpověď, která by mohla být částečně vyvozena i z výše zmíněného rozhovoru. Zjednodušeně můžeme říci, že pro nordic walking je daleko výhodnější a příjemnější nepevný povrch, např. lesní či polní cesty, kterých je v Praze a jejím okolí dostatek, a provozovatelé tohoto odvětví sportu proto zřejmě raději volí tyto lokality než mnohdy zaplněné cyklostezky.

Graf. č. 4



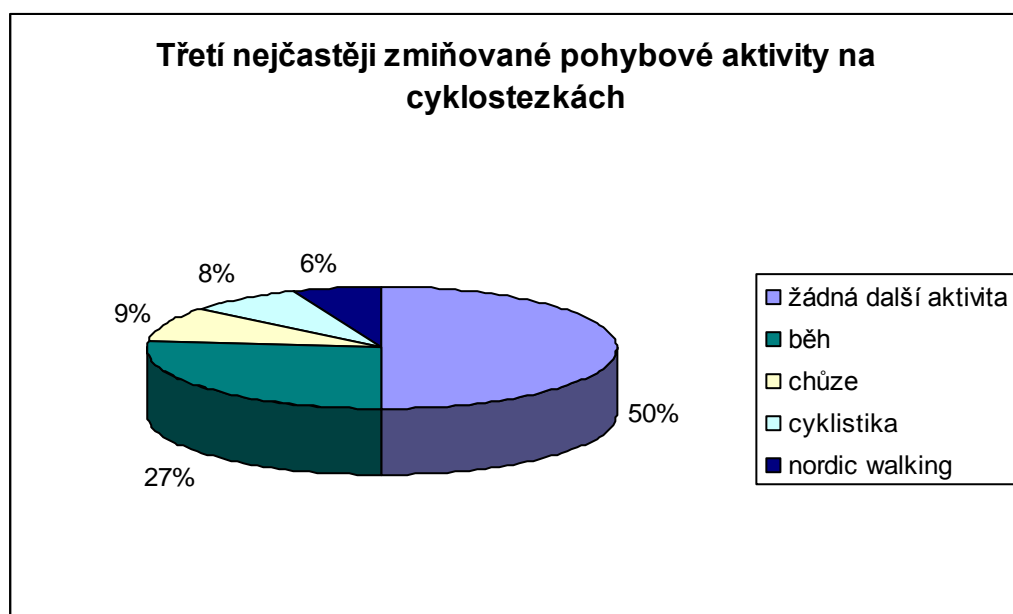
Otázka číslo čtyři měla dvě roviny: dotazovaný měl nejprve vybrat patřičné aktivity a posléze je seřadit dle frekvence provozování. Ač to nebylo hlavním úkolem práce, vyhodnotil jsem a sestavil ještě další tři grafy, které názorně ukazují, jaké bylo průměrné procentuální zastoupení aktivit na prvních třech místech u jednotlivých respondentů. Pokud se tak podíváme například na graf č. 5, vidíme, že cyklistiku zařadilo na místo nejméně frekventované aktivity celých 65% dotázaných, zatímco u in-line bruslení tak učinilo pouze 26%. Také tento fakt dokládá převahu cyklistiky nad in-line bruslením.

Graf č. 5



Zřejmě nejzajímavějším zjištěním je výsledek grafu č. 6, který zobrazuje, jaké aktivity řadili lidé nejčastěji na třetí místo. Plných padesát procent lidí ze zkoumaného vzorku nezakroužkovalo třetí možnost, z čehož vyplývá, že na městských a příměstských cyklostezkách v Praze provozují pouze dvě aktivity.

Graf č. 6

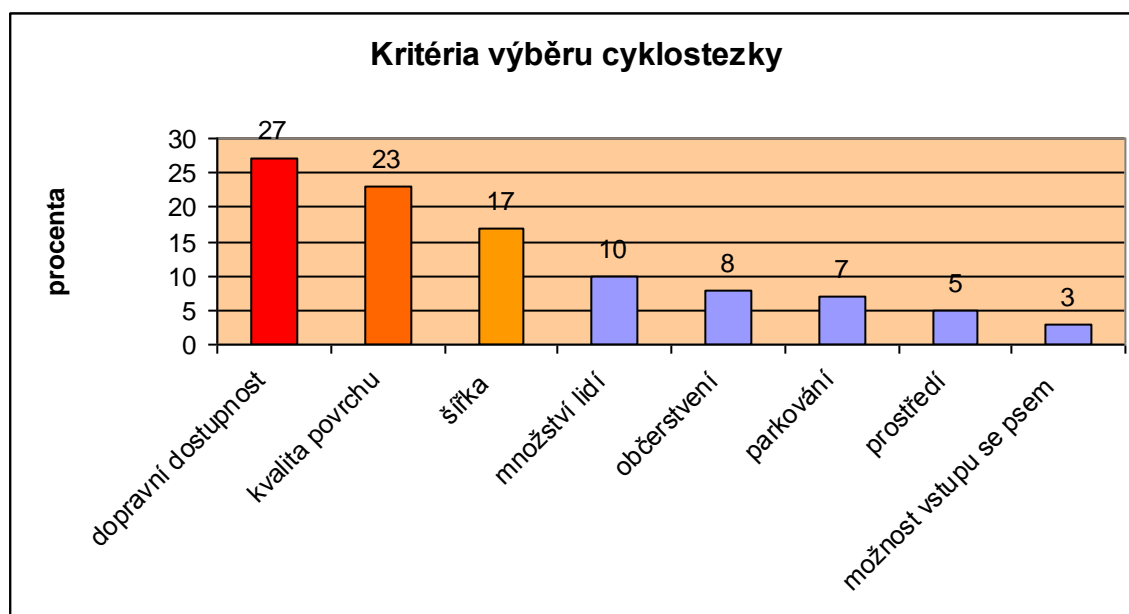


Ani jeden ze sta respondentů nevyplnil kolonku „jiné“. Netradiční aktivity zmíněné v teoretické části mezi provozovatelnými tak v tomto výzkumu přímého zástupce nemají.

## 5. Vyberte tři hlavní kritéria pro výběr cyklostezky.

Také tato otázka má přímou souvislost s jednou z hypotéz, tentokrát s hypotézou číslo tři. Opět se jedná o otázku, jejíž odpovědi nám pomohou blíže charakterizovat uživatele cyklostezek, a zároveň ukazují, co je pro ně samotné při výběru stezky nejdůležitější. Otázka byla záměrně formulována tak, aby respondenti vybrali pouze tři pro ně zásadní vlastnosti. Je jasné, že pokud by výběr nebyl omezen, řada z nich by zakroužkovala všechny nabízené možnosti a tím by se ve výsledném srovnání ztrácela jejich důležitost.

Graf č. 7



Nejprve uvedme tři nejčastěji zmiňované. Jsou jimi dopravní dostupnost, kvalita povrchu a šířka. Důležitost dopravní dostupnosti je bezpochybná. Zejména ti, kteří jsou zvyklí provozovat sportovní aktivity denně, eventuálně několikrát týdně, tedy v době před odchodem do zaměstnání a po skončení pracovní doby, musí počítat s omezeným časovým rozpětím a uvítají minimalizaci časových ztrát vzniklou náročným dojížděním. Tuto hypotézu často potvrdili dotazovaní i při osobních rozhovorech, kdy jako hlavní důvod návštěvy konkrétní cyklostezky uváděli její blízkost od bydliště.

Druhým kritériem byla kvalita povrchu. Tento výsledek můžeme zřejmě připsat velké popularitě in-line bruslí, pro které je kvalita povrchu nejdůležitějším činitelem.

Velmi často zmiňovaná byla také šířka cyklostezek. Průměrná šířka městských a příměstských cyklostezek v Praze se pohybuje mezi dvěma a třemi metry. Pokud si představíme běžce, kterého předjíždí bruslař a proti nim jede ještě například cyklista, je situace opravdu dosti komplikovaná. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že podobné situace nastávají poměrně často. Této problematice se budeme podrobněji věnovat v rozboru otázky číslo 12 (nedostatky cyklostezek).

Ostatní kritéria získala srovnatelné, poměrně malé procento zastoupení. Pět procent dotázaných uvedlo do kolonky „jiné“ odpověď typu prostředí, okolí, krajina. Domnívám se, že pokud by tato varianta byla přímo v nabídce, získala by ještě o několik procent více.

## **6. Využíváte cyklostezky jako alternativní druh dopravy po Praze?**

Odpovědi na tuto otázku naznačují, že 12 procent návštěvníků cyklostezek využívá cyklostezky jako alternativní druh dopravy. Pokud bychom toto číslo chtěli srovnávat s ostatními evropskými metropolemi, asi bychom byli překvapení, jak je nízké. Musíme si ale uvědomit několik faktů. V Praze a s určitými výjimkami (např. České Budějovice) ani v jiných velkých českých městech nemá kolo jako dopravní prostředek, nahrazující auto či MHD, vybudovanou větší tradici. Tento trend k nám začal postupně přicházet až v 90. letech ze západní Evropy. V současnosti zažívá poměrně výrazný vzestup oblíbenosti, některým lidem se stává jakousi životní filosofií. Už i u nás se tak můžeme setkat se zarytými odpůrci jiného než ekologického typu osobní přepravy ve městech.

Druhým faktem, který znesnadňuje pohyb po Praze na bruslích nebo kole je její velice členitý profil. Tento profil je samozřejmě nesrovnatelný s městy jako Amsterdam, Kodaň či Oslo. Zatímco ve výše zmíněných městech je využití cyklostezky pro cestu do práce běžnou záležitostí a většina firem a kanceláří je vybavena sprchou a nejrůznějšími úložišti kol, u nás jsme v tomto ohledu zatím dosti pozadu.

Obecně lze říci, že hlavní výhody alternativní dopravy po Praze se u respondentů téměř shodovaly. Nižší cena a aktivní pohyb jsou výhody

neoddiskutovatelné. U mnoha cest je tím hlavním motivačním faktorem úspora času. Zanedbatelná není ani nižší stresovost prostředí cyklostezky oproti přeplněné MHD.

Tabulka č.6

Využíváte cyklostezky jako alternativní druh dopravy po Praze?	Procentuální vyjádření		Procentuální vyjádření	Důvody
Ano	26%	Náhrada automobilu	58%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aktivní pohyb</li> <li>- rychlejší varianta dopravy</li> <li>- menší počet lidí než v MHD</li> <li>- levnější varianta</li> </ul>
		Náhrada MHD	34%	
		Kombinace	8%	
Ne	74%			

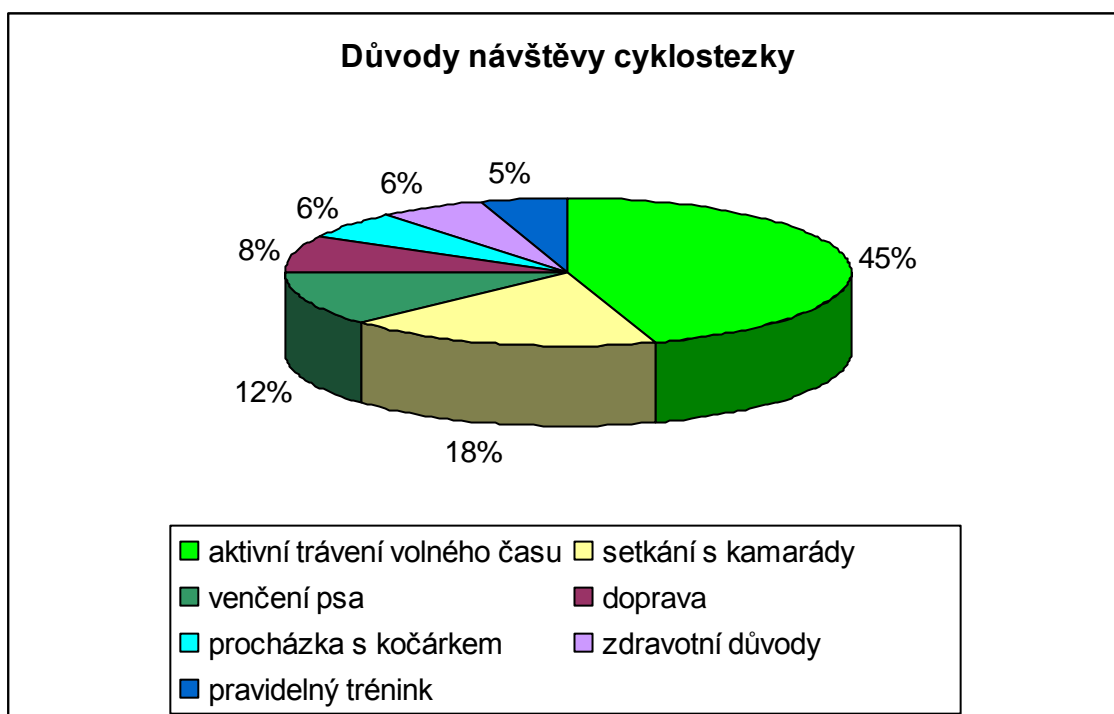
## 7. Proč cyklostezky navštěvujete?

Tato otázka v podstatě navazovala na otázku předchozí. Společně se snažily najít odpovědi, které měly potvrdit či vyvrátit hypotézu číslo dvě. Osm procent dotázaných uvedlo jako jeden z důvodů návštěvy cyklostezky dopravu. Tento údaj se téměř shoduje s dvanácti procenty, která tak odpověděla na podobně formulovanou otázku číslo šest.

Ve druhé rovině jsem se snažil zjistit procentuální zastoupení jednotlivých volnočasových aktivit provozovaných na cyklostezkách.



Graf č.8



V samotném dotazníku byla nabídka omezena na tři hlavní důvody. Pokud chtěl někdo označit variantu „trávení volného času“, byla s ním ještě následným rozhovorem upřesněna jeho konkrétní forma. Varianta „individuální trávení volného času“ byla jakousi zastřešující možností pro ty respondenty, kteří cyklostezku využívají pro více aktivit. To znamená například pro ty, kteří si na ni jdou ráno zaběhat a zároveň u toho venčí psa a odpoledne se tu třeba s kočárkem setkávají s přáteli. Je samozřejmě možné namítnout, že pravidelný trénink a zdravotní důvody spolu do velké míry souvisí, ale jak již bylo řečeno, vše bylo ještě zpřesňováno osobním rozhovorem.

## 8. Která je vaše nejoblíbenější cyklostezka?

Tato otázka neměla přímou vazbu na žádnou z hypotéz, přesto se domnívám, že k danému tématu bezpochyby patří a má rozhodně svou váhu i zajímavost. V kapitole metody výzkumu jste se dočetli, že zkoumání proběhlo na vybraných pěti městských a příměstských cyklostezkách v Praze. Tento fakt do jisté míry ovlivnil výpovědní hodnotu výsledků této odpovědi. Usuzuji tak z výsledků grafu č. 7, který jasně dokládá, že hlavním kritériem výběru cyklostezky je dopravní dostupnost. Z toho můžeme soudit, že

většina návštěvníků uvede jako svou nejoblíbenější cyklostezku tu, na které jsou právě zastiženi a dotazováni. Je možné, že pokud by výzkum probíhal na jiných cyklostezkách, vypadala by výsledná tabulka trochu jinak. Zároveň si ale myslím, že alespoň částečnou výpovědní hodnotu má i toto zjištění.

Tab. č. 7

Nejoblíbenější cyklostezka	Procentuální vyjádření	Důvody
Podolí	38%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dopravní dostupnost</li> <li>- hezké prostředí</li> <li>- dostatečná délka cyklostezky</li> <li>- nenáročný profil</li> <li>- kvalita povrchu</li> </ul>
Troja	24%	
Ladronka	18%	
Ostatní	20%	

Všechny tři cyklostezky, které se do tabulky oblíbenosti prosadily, patří bezesporu k nejpopulárnějším cyklostezkám v Praze. Všechny tři jsou poměrně dobře dopravně dostupné v hezkém krajinném prostředí. Výhodou prvních dvou je blízkost Vltavy, která zvláště v letních měsících nabízí možnost příjemného osvěžení. Pokud bych měl zdůvodnit čtrnáctiprocentní rozdíl mezi cyklostezkami Podolí a Troja, zmínil bych, že předně doprava z centra do Podolí je jednodušší. Další výhodou je, že podolská cyklostezka má svou návaznost až na Zbraslav. Srovnáme-li dále zázemí a možnost dalšího sportovního vyžití v dosahu cyklostezky, opět vítězí Podolí. Nedaleko najdeme plovárnu Žluté lázně, plavecký bazén, sportovní centrum Hamr, golfové hřiště, skate park. Tyto aspekty společně s populačně velmi bohatými městskými částmi v okolí dělají z Podolské cyklostezky nejoblíbenější cyklostezku v Praze.

Zmínit bychom však měli i přednosti cyklostezek na druhém a třetím místě. Trojská cyklostezka byla v nedávné době prodloužena až na úroveň Draháňského údolí, což ji nejen prodloužilo, ale nový úsek slibuje záruku kvalitního povrchu. Pro cyklisty je určitě zajímavá možná návaznost na cyklotrasu vedoucí podél Vltavy až do Kralup nad Vltavou a dále na Mělník. Výhodou Trojské cyklostezky je i na druhé straně Vltavy ležící park Stromovka s dalšími kilometry stezek a tras.

Ladronka patří mezi tradiční místa, kde je možné se sportovně vyžít. Kvalitní povrch, dobré zázemí i krásný výhled na Prahu jsou hlavní devízy této lokality. Rád bych také upozornil na právě probíhající stavební projekt, který by měl formou

nadjezdů a podjezdů spojit Ladronku s nedalekou oborou Hvězda a vytvořit tak lokalitu ještě zajímavější. Ladronka je také jedním z mála míst, kde si můžete půjčit in-line brusle i s příslušnou další výstrojí.

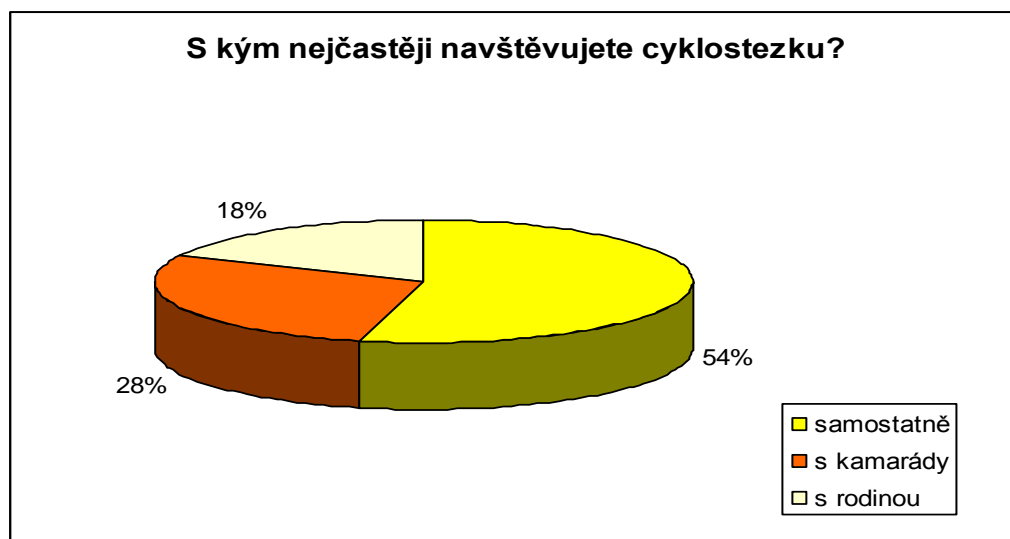
## 9. S kým převážně cyklostezku navštěvujete?

Abychom byli schopni co nejlépe charakterizovat většinového návštěvníka pražských cyklostezek, zařadili jsme tuto otázku. Její výsledky zároveň částečně dovysvětlují některé hodnoty z ostatních grafů. Touto hodnotou je především 54% návštěvníků, které potkáme na cyklostezce výhradně samotné. Při rozboru otázky číslo pět byla vyslovena domněnka, že mnoho lidí využívá cyklostezku pouze v omezeném časovém období, zjednodušeně řečeno, jdou si chvíli zaběhat, protože mají chvíli mezi návratem z práce a večerí. To by mohlo mít s výsledkem této otázky určitou souvislost. Je logické, že v takovýchto případech není příliš prostoru na domluvu s kýmkoli dalším ať už kamarádem či rodinou.

Variantu návštěvy s kamarády označilo 28 % dotázaných. U této hodnoty se přímo nabízí srovnání s grafem č. 8, kde se podobné procento vyjádřilo, že cyklostezku navštěvují, protože se chtějí setkat s přáteli. Tento údaj má pro nás ještě další význam. Pokud výzkum prokázal, že téměř třetina lidí nechodí na cyklostezku sama nýbrž s někým, můžeme z toho vyvodit, že se po cyklostezkách pohybuje třetina účastníků v několikačlenných skupinách. Z vlastní zkušenosti mohu tvrdit, že pouze mizivé procento těchto skupin dodržuje základní pravidla pohybu po cyklostezce, tj. jede za sebou. Vzniká tak již několikrát zmiňovaný problém vzniku nebezpečných situací v důsledku míjení se s protijedoucími.

Výzkum potvrdil oblibu rodinných výletů na cyklostezkách, k nimž se přihlásilo plných 18% návštěvníků. Do velké míry je tím potvrzena hypotéza vyvozená v rozboru průměrného věku dotázaných. Vysoký podíl rodin by měl být při budování nových i rekonstrukci starých cyklostezek brán v zřetel.

Graf č. 9



## 10. Jak hodnotíte počet cyklostezek v Praze?

Tato otázka plní společně s otázkou číslo 12 hlavní výzkumnou funkci pro potvrzení či vyvrácení hypotézy číslo 4. Základní informace k tomuto tématu jsou zpracovány v kapitole „Současný stav cyklostezek v Praze“ a téma je následně dále rozvedeno v kapitole „Hlavní nedostatky městských a příměstských cyklostezek v Praze“. Řekl bych, že dosti negativní výsledek byl do jisté míry ovlivněn současným celospolečenským klimatem. Často se z nejrůznějších médií dozvídáme o podivných výběrových řízeních, zbytečně prostavěných milionech, velkolepých, leč nerealizovaných plánech. Když si pak obyčejný návštěvník představí, nebo dokonce spočítá, o kolik kilometrů cyklostezek by mohlo být v Praze více, nebýt tohoto nekalého jednání, logicky pak ve své odpovědi zaujímá negativní stanovisko. Přes to všechno se musím přiznat, že jsem očekával výsledek ještě daleko kritičtější, pouhých 13% u možnosti „naprosto nedostatečný“ je pro mě velkým překvapením. Je však nutné uznat, že přes všechny problémy se počet cyklostezek v posledních několika letech zvýšil. Vysoká hodnota třicet jedna procent spokojených návštěvníků je, domnívám se, ovlivněna častou preferencí jedné cyklostezky v dosahu bydliště.

Tab. č. 8

Hodnocení počtu cyklostezek v Praze	
Nedostatečný	56 %
Dostatečný	31 %
Naprosto nedostatečný	13 %

### 11. Co je pro vás nejčastější překážkou návštěvy cyklostezky?

Tato otázka byla otevřená a byla spíše námětem k diskuzi a tématem k zamyšlení. Dotazovaní neměli možnost výběru z několika variant, a proto při vyplňování dosti často žádali o radu. Tak pak většinou přerostla ve zmiňovaný rozhovor, ze kterého vzešly následující výsledky.

Tab. č. 9

Nejčastější překážky návštěvy cyklostezky	
Nedostatek volného času	47 %
Počasí	22 %
Lenost	22 %
Zdravotní stav	9 %

Nedostatek volného času jako hlavní a nejčastěji zmiňovaná překážka byla poměrně snadno předvídatelná. Uspěchanost, až hektičnost dnešní doby tento výsledek téměř předpovídá.

Rovněž dnešní představa úspěšného, tedy výkonného a dynamického člověka způsobuje, že celá řada lidí si zvykla používat frázi o nedostatku volného času téměř jako zaklínadlo. I to by mohlo být důvodem tak vysoké hodnoty.

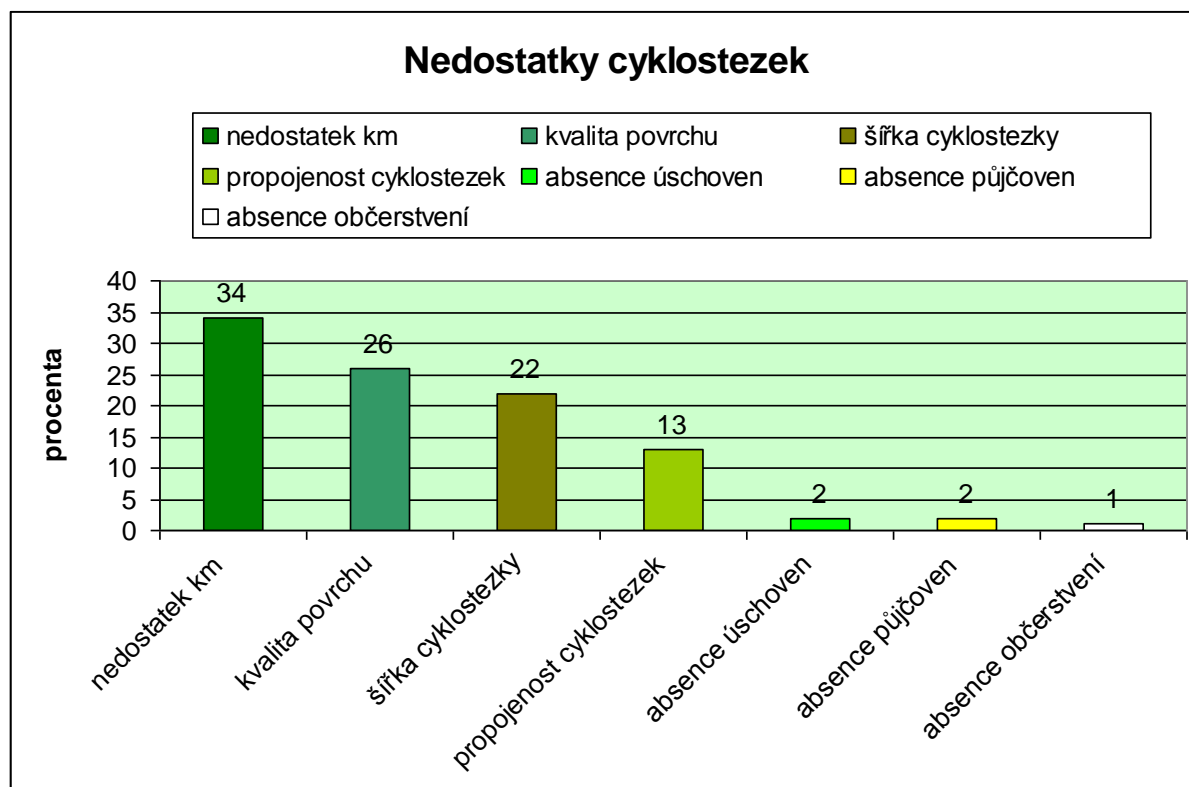
Respondenti se často ptali, co mají zaškrtnout, jsou-li líní jít na cyklostezku v dešti, hovořili o „lenosti kvůli počasí“. V těchto případech byli zařazeni do kolonky „počasí“. Lenost byla specifikována jako subjektivní zábrana návštěvy cyklostezky, která vychází z člověka samého a nemají na ni vliv vnější faktory.

## 12. Jaké jsou dle vás největší nedostatky cyklostezek v Praze?

Tato otázka je velice nosná a mohla by být v podstatě tématem samostatné práce. V této diplomové práci je však téma nedostatky pražských cyklostezek, jejich pojmenování a navržení možných řešení pouze jedním z cílů. Stejně tak se o něj opírá pouze jedna z hypotéz. Přesto bych chtěl, aby bylo toto téma probráno co možná nejpodrobněji.

Respondenti dostali velice bohatou nabídku potenciálních nedostatků, které bychom mohli rozčlenit do tří větších skupin. Šlo o nedostatky technického rázu (povrch, šířka, značení), špatné zázemí cyklostezek (občerstvení, úschovny, půjčovny), jejich celkový nedostatek a blíže nespecifikované jiné nedostatky.

Graf č. 10



Výzkum jednoznačně prokázal, že pro návštěvníky samotné jsou hlavním nedostatkem městských a příměstských cyklostezek v Praze problémy technického rázu společně s celkovým nedostatkem počtu kilometrů cyklostezek v dané lokalitě. Při výstavbě nových cyklostezek by měly být tyto výsledky brány v potaz. Je pravda, že povrch nově vznikajících cyklostezek snese většinou srovnání s nejkvalitnějšími cyklostezkami ve světě. Problém však stále přetrvává u šířky. Důležitost tohoto kritéria byla v této práci už několikrát zdůrazněna a vysvětlena. Je ale také nutné připustit, že ne vždy je z technických důvodů možné, vyhovět šířkovým požadavkům. Ale alespoň u některých cyklostezek, které jsou stavěny tak řečeno „na zeleném drnu“, často mezi poli v příměstských částech metropole (např. Hrnčířská cyklostezka) je jejich nevyhovující šířka přinejmenším zarážející.

Poměrně malá procenta u nedostatků týkajících se zázemí naznačují, že je pro respondenty důležitější kvalita a množství cyklostezek. Naznačuje to, že dávají přednost čistému sportovnímu vyžití na cyklostezkách před komfortem a pohodlím důležitým hlavně pro rekreační a společenskou funkci cyklostezek.

Samostatnou kapitolou je propojenost cyklostezek. Budeme-li vycházet ze znalostí širšího kontextu celé problematiky, je nám jasné, že propojenost cyklostezek dopravní variantou „cyklostezka“ je ve většině případů velice komplikovaná, v řadě případů téměř nemožná. Daleko schůdnějším řešením je využití cyklotras, které by jednotlivé cyklostezky propojovaly. Tak tomu v současnosti v řadě případů opravdu je. Dovolují si na základě odpovědí tvrdit, že mnoha dotázaným chybí na území Prahy alespoň jedna cyklostezka, jejíž délka by byla alespoň dvacet kilometrů. Více k tomuto tématu naleznete v kapitole Nedostatky a jejich řešení.

Vyhodnocení připomínek a dalších poznatků či nápadů jednotlivých respondentů bylo částečně zahrnuto již do výše uvedených analýz. Jejich velká většina je pak rozebrána a sumarizována v následujícím oddílu Nedostatky a jejich řešení.

## Nedostatky a jejich řešení

Tato kapitola se klade za cíl sumarizovat veškeré nedostatky, které se v průběhu výzkumu a v mnoha mých dalších pozorováních a rozhovorech objevily a zazněly. Pokusil jsem se také navrhnout několik možných řešení, která by stav v Praze a jejím okolí mohla zlepšit.

Jak již bylo řečeno, nejzásadnějším nedostatkem je pro většinu uživatelů celkový nedostatek kilometrů městských a příměstských cyklostezek v Praze. Další výstavba v Praze probíhá a budování nových stezek je v plánu města i nadále.

Vezmeme-li v úvahu další často zmiňovaný nedostatek, kterým je propojenost, nabízí se varianta, která by mohla oba problémy alespoň částečně vyřešit. Samotných možností propojení není mnoho, a pokud ano, bylo by nesmírně náročné a nákladné. Důvodů je samozřejmě hned několik: složité terénní úpravy, vyřešení pozemkových vlastnictví, vzdálenost jednotlivých cyklostezek atd. Zmiňovaným řešením je vybudování alespoň jedné cyklostezky, jejíž délka by převyšovala dvacet kilometrů. Její výstavbou by jednak dosti zásadně stoupl celkový počet kilometrů, jednak by vznikla cyklostezka, která by uspokojila ty návštěvníky, pro které je běžná délka pražských cyklostezek (2-8km) příliš krátká. Domnívám se, že to jsou právě oni, kteří volají po větším propojení cyklostezek, aby nemuseli při svých aktivitách projíždět jednu cyklostezku několikrát tam a zpět.

V jejich připomínkách se objevil nápad, že by bylo dobré propojit cyklostezkami například konečné stanice pražského metra. V průběhu mapování pražských cyklostezek jsem nad touto věcí často přemýšlel a jako možná varianta mi vyšlo propojení konečné stanice linky B Černý most se stanicí Háje na lince C. Výhodou tohoto projektu by bylo možné využití stávající cyklostezky Dolní Počernice-Uhřetěves. Další nespornou výhodou je poměrně rovný a málo členitý profil území pomyslné spojnice stanic, který by výrazně snížil náklady na jeho možnou realizaci. Splněna by byla i dobrá dopravní dostupnost obou výchozích míst. Propojeny by navíc byly lokality velice hustě zalidněné, jejichž jediné zásadnější dopravní spojení po Jižní spojce je často především v pracovních dnech velice komplikované. Tato unikátní trasa by určitě přilákala i mnoho mimopražských návštěvníků a zvýšila by atraktivitu celého území.

Druhou možnou variantou by byla výstavba jisté lokality se systémem různých dlouhých okruhů, jejichž kombinací může člověk naježdit několik desítek kilometrů.



Inspirovat bychom se v tomto ohledu mohli v zahraničí, např. v německé lokalitě Fleming. Tato varianta je však vzhledem k urbanizaci a industrializaci celého středočeského kraje dosti problematická.

Při jakékoli výstavbě by měl být brán zřetel na kvalitní povrch a dostatečnou šířku cyklostezek. Otázkou je, zda by v některých případech nebylo lepší zrekonstruovat více kilometrů starších cyklostezek, než za stejné peníze stavět méně kilometrů cyklostezek nových. Stejně tak by vyšla levněji například přestavba některých úseků cyklotras.

Zásadně změnit, zprůhlednit by se mělo také financování jednotlivých projektů. Částečně negativní klima společnosti ve vztahu k budování dalších cyklostezek již bylo popsáno a zdůvodněno. Magistrát a jednotlivé městské části jako hlavní investoři by měli nakládat s veřejnými penězi nejen v tomto ohledu hospodárněji a transparentněji.

Zázemí cyklostezek sice ve výzkumu skončilo až za technickými problémy, je však nutné si uvědomit, že dotázaní měli vybrat ty nejpálčivější problémy. Nikde však není psáno, a z rozhovorů a následných poznámek to ani nevyplývalo, že by návštěvníci zlepšení zázemí neuvítali. Velice často bylo voláno po větším počtu laviček v blízkosti cyklostezek. Restaurace u většiny cyklostezek nalezneme, půjčoven a úschoven je daleko méně. V tomto případě však zřejmě platí pravidlo o nabídce a poptávce.

Zcela jinou kapitolou, kterou ve vztahu k negativům městských a příměstských cyklostezek v Praze musíme zmínit, je ohleduplnost a chování jejich návštěvníků. Jakékoli projevy vandalství můžeme samozřejmě zavrhnout a odsoudit ihned. Pro plynulý a bezproblémový pohyb na cyklostezkách je však opravdu potřeba i zmiňovaná tolerantnost, obecná lidská slušnost a úcta k ostatním. Myslím, že formulace základních pravidel například formou desater a jejich umístění na informační tabule u nástupních míst by situaci určitě prospělo. Tyto tabule by navíc mohly být nositeli i dalších informací, jako jsou parametry dané cyklostezky, její zajímavosti, návaznost cyklotras, popřípadě nejbližší cyklostezky v okolí. Takovéto informace by měly být obecně lépe dostupné a celkově „viditelnější“, např. v prostředcích MHD.

### **Profil většinového uživatele městských a příměstských cyklostezek v Praze**

Na základě všech zjištění, která jsou v předkládané diplomové práci uvedena, jsem se pokusil sestavit profil většinového uživatele městských a příměstských

cyklostezek v Praze. Jako každé zobecnění, má také tento profil částečně sníženou výpovědní hodnotu. Je uváděn pro zajímavost a pro dokreslení výsledků výzkumné části této práce.

Typickým většinovým uživatelem pražských cyklostezek je dospělý člověk produktivního věku, nejčastěji mezi dvaceti a čtyřiceti lety. Návštěva cyklostezky je pro něj převážně aktivní formou trávení volného času. Nejčastěji přijíždí na kole, neomezuje se však pouze na něj, často volí i jiný druh pohybové aktivity (běh, in-line bruslení...). Cyklostezku navštěvuje převážně sám, několikrát týdně, většinou však v omezeném časovém intervalu. Volí proto cyklostezku dobře dopravně dostupnou, ideálně poblíž svého bydliště. Cyklostezka je pro něj především sportovištěm, ne dopravní variantou či místem k procházkám. Hlavním kritériem tak vedle zmiňované dopravní dostupnosti je technická stránka cyklostezky, především kvalita jejího povrchu a šířka. Typický uživatel nevyhledává lidmi přeplněné lokality a ocenil by výstavbu dalších cyklostezek v regionu.

## 4.4 Diskuze

**H1 Předpokládám, že nejčastěji provozovanou pohybovou aktivitou na městských a příměstských cyklostezkách v Praze je cyklistika.**

Hypotéza číslo jedna byla výzkumem jednoznačně potvrzena. Alespoň občas vyjede na kole 77 uživatelů ze sta. Jako svou prioritní aktivitu označilo cyklistiku 65% dotázaných, zatímco druhé in-line bruslení pouhých 26%. Také tento údaj jasně potvrzuje výsadní postavení cyklistiky mezi sporty a pohybovými aktivitami provozovanými na městských a příměstských cyklostezkách v Praze.

**H2 Předpokládám, že městské a příměstské cyklostezky v Praze jsou více než z 90% využívány pro individuální trávení volného času (ne jako dopravní varianta).**

Druhá hypotéza se potvrdila pouze částečně. Dotazník obsahoval dvě otázky, které si kladly za cíl najít odpovědi na tuto hypotézu. Zcela přímo se na důvod ptala otázka číslo sedm. Jejím vyhodnocením jsme se dostali k údaji 92%, který vyjadřoval množství uživatelů, jenž na cyklostezce tráví svůj volný čas. Osm procent označilo za hlavní důvod dopravu po metropoli. V tomto okamžiku bychom mohli považovat hypotézu za potvrzenou. Ono částečné zpochybnění nastává po vyhodnocení otázky šest. Dvanáct procent respondentů uvedlo, že využívají cyklostezku jako alternativní druh dopravy po Praze. V tomto případě můžeme pouze spekulovat nad čtyřmi procenty rozdílu v kolonkách dopravní varianta. Domnívám se, že je jeho důvod následující. Někteří z dotázaných zřejmě považovali například cestu do obchodu na kole za způsob trávení volného času a ne za dopravní variantu. Tento fakt měl být při vyplňování dotazníku zohledněn a respondenti měli dostat ještě dodatečné instrukce.

Pokud bych však měl shrnout celou tuto hypotézu, domnívám se, že nehledě na drobné procentuální odchylky, výzkum prokázal, co je hlavním důvodem návštěvy cyklostezky pro většinu Pražanů.

### **H3 Předpokládám, že hlavním kritériem výběru CS je její dopravní dostupnost.**

Hypotéza číslo tři se potvrdila. Musíme ovšem připustit, že pokud by ve výzkumném vzorku bylo například shodou náhod více in-line bruslařů, mohl dopadnout výsledek jinak. Přesto si myslím, že je dopravní dostupnost tím hlavním kritériem výběru cyklostezky. Dokazují to i některé další ukazatele, které z dotazníkového šetření vplynuly. V interpretaci výsledků jednotlivých otázek bylo několikrát dokladováno, že většina účastníků navštěvuje cyklostezku v krátkém, časově omezeném intervalu, a nemají tudíž čas na návštěvu špatně dopravně dostupných cyklostezek. Dalším argumentem, který hovoří pro potvrzení této hypotézy jsou výsledky pozorování. To dokazuje, že například cyklostezka Dolní Počernice – Dolní Měcholupy s poměrně špatnou dopravní dostupností je jednou z nejméně navštěvovaných cyklostezek.

### **H4 Předpokládám, že nejčastěji zmiňovaným nedostatkem městských a příměstských cyklostezek v Praze je nekvalitní povrch.**

Tato hypotéza se nepotvrdila. Nejčastěji zmiňovaným nedostatkem byl celkový nedostatek kilometrů pražských cyklostezek. Povrch, jakožto největší problém městských a příměstských cyklostezek v Praze, byl označen ve 26% případů jako druhý nejčastější. Komplexním posouzením všech výsledků jsem došel k závěru, že hlavním důvodem tohoto pořadí je následující fakt. Cyklistika je nejčastěji provozovanou aktivitou na pražských cyklostezkách, in-line bruslení na ni ztrácí 17%. Z toho můžeme vyvodit několik dalších závěrů. Rovný a kvalitní povrch je primárně nejdůležitějším aspektem pro bruslaře. Většina cyklistů jezdí na horských kolech, tudíž pro ně místy hrbolatý povrch není takovou překážkou. Představíme-li si akční rádius cyklisty, je nám jasné, že ani nejdelší pražská cyklostezka nemůže jeho potřebám stačit, a proto by uvítal onen větší počet kilometrů.

#### **H6 Předpokládám, že více než 60% návštěvníků je mladší než čtyřicet let.**

Výzkumem jednoduše verifikovatelná hypotéza číslo šest byla potvrzena. Výsledek byl poměrně jasný, 68% návštěvníků je mladší čtyřiceti let. Zjištění průměrného věku a procentuálního podílu nám významně charakterizuje skupinu, která cyklostezky využívá. Rád bych také na tomto místě zdůvodnil zvolené limity, tedy čtyřicet let a šedesát procent. Věková hranice byla záměrně určena tak, že je v lidském životě většinou koncem reprodukčního období. Zjistíme-li tedy, kolik procent návštěvníků je pod touto hranicí, můžeme z toho usuzovat jejich další možné potřeby spojené s péčí o potomky. Šedesát procent pak bylo zvoleno jako hranice významné nadpoloviční většiny.

## **4.5 Přehled hlavních městských a příměstských cyklostezek v Praze**

V této kapitole jsem se pokusil o vytvoření přehledu hlavních pražských cyklostezek, doplněný o řadu poznatků a osobních zkušeností, který by potencionálním návštěvníkům poskytl důležité i užitečné rady. K sestavení tohoto přehledu mě vedla

skutečnost, že ačkoli je informací o cyklostezkách nejen na internetu mnoho, podobně přehledný seznam doplněný krátkou charakteristikou a dopravním spojením, jsem nikde nenašel.

**Ladronka** - Kvalitně zrekonstruovaná cyklostezka v bezprostřední blízkosti bývalé usedlosti stejného jména nabízí jeden z nejkvalitnějších povrchů v Praze. Přibližně tříkilometrový okruh je proto vhodný především pro in-line bruslaře. Cyklostezka je rozdělena na bruslařský pás a nezpevněný pruh pro běžce. Tato cyklostezka je



**Obr. č. 12**

nejnavštěvovanější pražskou cyklostezkou, s čímž by měli její návštěvníci dopředu počítat. Usedlost nabízí sociální zázemí, půjčovnu, kiosek s posezením, jsou zde i dětská hřiště, pořádají se tu různé závody a další sportovně-kulturní akce. Do budoucna se plánuje propojení Ladronky s nedalekou oborou Hvězda, což celou lokalitu ještě zatraktivní. Zmínit musíme také rozsáhlé travnaté plochy v okolí, které jsou vhodné pro nejrůznější další sportovní aktivity. Dopravní dostupnost této cyklostezky je dobrá. Tramvajové spojení: zastávka Říčanova, linky 22, 25, autobusové spojení: zastávka Vypich, linky 108, 174, 180, 191. Parkování aut je bez větších problémů možné v přilehlé ulici Tomanova.

### **Troja – Draháňské údolí**

Velice populární cyklostezka vedoucí po pravém břehu Vltavy od mostu Barikádníků podél trojského kanálu a dále po proudu řeky. V nedávné době byla cyklostezka prodloužena až na úroveň Draháňského údolí. Asfalt je kvalitní, především nový úsek je pro in-line bruslaře ideální. Vše dokresluje krásné okolí a příroda. Délka cyklostezky je přibližně osm kilometrů, což je zárukou dostatečně dlouhé vyjížděky. Velkou devízou této cyklostezky je její propojení s parkem Stromovka, který nabízí další kilometry kvalitních

tras a dobré zázemí. Nalezneme tam půjčovnu, servis i několik restaurací. Dopravní dostupnost této cyklostezky je dobrá. Autobusové spojení: zastávka Kuchyňka, linky 102, 186, tramvajové spojení: Výstaviště, linky 5, 12, 14, 15, 17. Parkování aut je bez větších problémů možné na parkovišti u ZOO nebo v přilehlé ulici Za elektrárnou.



Obr. č. 13

### Letná

Krátká cyklostezka s kvalitním povrchem v samém centru Prahy je vhodná především pro in-line bruslaře. Cyklostezka je velmi hojně navštěvovaná. Nabízí mnoho možností občerstvení a půjčovny. Dráhy se různě křížují a vytváří tak nepřebornou



síť tras, jejichž kombinací jde vyjíždka

příjemně prodloužit. Dopravní dostupnost

je logicky výborná. Tramvajová zastávka Sparta (linky 1, 8, 15, 25, 26).

Obr. č. 14 – Letenské sady

(<http://www.praha.eu>)

**Cyklostezka Podolí - Braník** – Jedna z nejméně frekventovaných pražských cyklostezek vede z Podolí do Braníka a dále po krátkém přerušení na ni navazují cyklostezky do Krče a na Zbraslav, které jsou zpracovány samostatně. Cyklostezka má rovný profil, v podstatě kopíruje vltavský břeh. Cyklostezka je rozdělena na pruh pro chodce a pro cyklisty, což vzhledem k jejímu vysokému využití není ideální. Plynulost jízdy také komplikují dosti časté přejezdy silnic, které jsou nebezpečné především pro bruslaře. Výhodná je naopak další návaznost cyklotras ve směru Vrané nad Vltavou. Blízkost



Obr. č. 15

známého Podolského bazénu a plovárny Žluté lázně je zárukou i dalšího sportovního využití. Dostupnost z centra je zajištěna tramvajovými linkami 3, 17, 21.

### **Cyklostezka Braník-Krč**

Cyklostezka navazuje na cyklostezku Podolí-Braník. Její profil je náročnější, což je dáno především její orientací proti proudu Kunratického potoka. Vzhledem k poměrně nekvalitnímu povrchu na mnoha místech je vhodná především pro běžce a cyklisty. Cyklostezka v podstatě kopíruje směr Jižní spojky a končí na začátku Kunratického lesa, odtud je však možno na kole pokračovat mnohými z lesních cest a stezek. Dopravní dostupnost je možná z obou stran, od Vltavy je možná stejnými spoji jako cyklostezka Podolská, z druhé strany je ideální autobusová zastávka Michelský les (106, 114, 170, 182, 193).



## Cyklostezka Braník-Zbraslav

Jedná se o velice často využívané napojení na cyklostezku Podolí-Braník. Svým profilem a charakterem je zmiňované cyklostezce dosti podobná. Její výhodou je těsnější kontakt s Vltavou, takže návštěvník může vychutnávat krásu okolí. Nevýhodou je občasné přerušení a nutnost jízdy po cyklotrase vedené po komunikaci pro motorová vozidla. Částečně jsou také nepříjemné dosti znatelné změny šířky. Výhodou je kvalitní zázemí cyklostezky, blízkost dětských hřišť a skateparku. Pro cyklisty je důležitá návaznost cyklotras směrem na Vrané nad Vltavou. Dostupnost je dobrá. Vlakové zastávky Praha-Braník, Zbraslav. Popřípadě je možno využít tramvaje (3, 17, 21)

Obr. č. 16



Obr. č. 17





## Hlubočepy – Velká Chuchle

Tato cyklostezka je oproti druhému břehu Vltavy se svou velmi oblíbenou cyklostezkou Podolí-Braník-Zbraslav částečně opomíjená. Nová cyklostezka vede z okraje Hlubočep do Malé Chuchle a dále po vltavském břehu na kraj Velké Chuchle. Kvalita asfaltu je většinou velmi dobrá, pouze za podjezdem Strakonické ulice je trochu problematický úsek. Odměnou za jeho překonání je však další, více než kilometr dlouhá stezka se zcela novým asfaltem. Není zde sice půjčovna a i možnosti občerstvení jsou dosti omezené, ale obrovskou výhodou oproti Branické trase je minimální provoz.



Obr. č. 19

Romantické kouzlo dodává této lokalitě i Barrandovská skála. Doprava na tuto cyklostezku je poněkud složitější, ze Smíchovského nádraží pokračujeme autobusy 104, 120 na zastávku Hlubočepy.

## Cyklostezka Karlín-Libeň-Troja

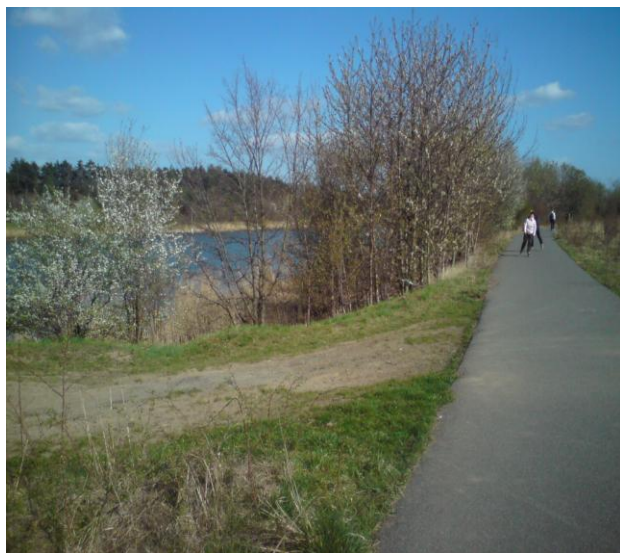
Nová cyklostezka vhodná díky kvalitnímu povrchu také pro bruslení vznikla na Rohanském nábřeží v Karlíně. Zatím nepříliš využívaná, bez zázemí a občerstvení, asi dva a půl kilometru dlouhá trasa nabízí spojení z centra Prahy až k ústí Rokytky a dále do Troji. Výhodou je další návaznost na cyklostezku Troja-Draháňské údolí a dále na cyklotrasu vedoucí podél Vltavy až na Mělník. Nejvýhodnější spojení je ze zastávky metra C Florenc.



Obr. č. 20

## Dolní Počernice – Dolní Měcholupy

Dlouhá cyklostezka vede z dětského hřiště mezi Jahodnicí a Dolními Počernicemi proti proudu Hostavického potoka. Po překřížení silnice pokračuje mírně do kopce mezi poli a loukami, podjíždí Jižní spojku a zhruba po 1 km se kříží se silnicí vedoucí do Dubče. Dále pokračuje kolem nádrže Slatina a stále podél Hostavického potoka. Stezka končí v Dolních Měcholupech. Povrch je kvalitní, zvýšené opatrnosti je nutné dbát v podjezdu Jižní spojky. Tato cyklostezka patří k nejdelším v Praze a společně s hezkým krajinným zasazením jí to dává velký potenciál. Ten je trochu snížen horší dopravní dostupností. Nejjednodušeji se sem dostanete vlakem z Masarykova nádraží do zastávky Dolní Počernice.



Obr. č.21



Obr. č. 22

## Cyklostezka Vysočany (podél Rokytky)

V nedávné době nejvíce skloňovaná česká cyklostezka, která vyrostla v poklidném okolí Rokytky v jinak rušných, průmyslem a dopravou zatížených Vysočanech. Zhruba tříkilometrový úsek za zhruba 160 milionů korun vzbudil u řady občanů vlnu nevole. Povrch cyklostezky je kvalitní, jen občas je přerušen několika krátkými nedokončenými úseky, které by však měly být v dohledné době vyřešeny. Profil není náročný. Horší je zázemí cyklostezky, chybí občerstvení a půjčovny. Problémem je také velký výskyt volně pobíhajících psů. Provoz komplikují i lidé s kočárky. Návaznost ve směru z Prahy je zajímavá především pro cyklisty, cyklotrasa vede dále směrem na Klánovice. V úseku mezi Horními Počernicemi a Klánovicemi se cyklotrasa opět mění v úseku asi dvou kilometrů na cyklostezku. Dopravní spojení je zajištěno na stanici metra B Vysočanská.



Obr. č. 23



Obr. č. 24

## Cyklostezka Hostivařská přehrada

Tato cyklostezka prochází v současnosti spolu s celou lokalitou významnou stavební úpravou a slibuje do budoucna velký potenciál. Její trasa vede okolo Hostivařská nádrže, má zajímavý terénní profil a také krajinně je pohledná. Přilehlý hostivařský

lesopark, vodní plocha s koupalištěm a další návaznost na cyklotrasy jí na zajímavosti ještě dodávají. Dopravní dostupnost je poměrně dobrá, autobusová zastávka Řepčická (154, 183, 271, 296), popřípadě je možné dojít z konečné stanice metra C Háje (cca 10 min).



Obr. č. 25

## **4.6 Využití městských a příměstských cyklostezek v Praze v zimních měsících a za sněhové pokrývky**

Zcela specifickou kapitolou zůstává využití městských a příměstských cyklostezek v Praze v zimním období, lépe řečeno v období, kdy jsou pokryty sněhem. Je pochopitelné, že vzhledem ke klimatickým podmínkám regionu jde o poměrně krátký časový úsek (v některých letech v podstatě nulový), ale existují také roky, kdy na cyklostezkách vydrží souvislá sněhová pokrývka i několik týdnů. Tak tomu bylo například v zimě 2009/2010. A právě v tomto období jsem se pokusil zmapovat dění na mnoha pražských cyklostezkách.

Důsledky sněhové pokrývky, tj. změny povrchu, jsou jednoznačné. Výběr sportů a pohybových aktivit, které můžeme provozovat, je značně zúžený. Sporty a pohybové aktivity lze z tohoto hlediska rozdělit do několika skupin.

První skupina zahrnuje pohyb na in-line bruslích, koloběžce a kolečkových lyžích. Tyto aktivity jsou absolutně znemožněny.

Do druhé skupiny bych zařadil cyklistiku. Jízda na kole je možná pouze v případě, že je sněhová pokrývka dostatečně tvrdá či umrzlá. Navíc musí být cyklista velice zkušený, protože jízda na takovémto povrchu skýtá řadu možných nebezpečí.

Třetí skupinu reprezentují chůze, běh a nordic walking. Tyto aktivity se dají provozovat v podstatě bez omezení, samozřejmě pokud není v regionu kalamitní situace a sněhová pokrývka nepřesahuje v Praze normální stav. V tomto případě je samozřejmě nutné upravit částečně výzbroj a výstroj. Pokud tyto zásady dodržíme a vybavíme se navíc trochou zarputilosti a odhodlání, může nám cyklostezka poskytnout i v tomto období mnoho příjemných chvil.

Poslední skupina má v podstatě pouze jeden člen a tím je běžecké lyžování. Je všeobecně známo, že popularita tohoto sportu je v České republice velmi vysoká a členská základna velice široká. Běžkaři z Prahy a okolí mají samozřejmě mnoho možností, kde svůj oblíbený sport provozovat. Příhraniční hory se svými mnoha kilometry lyžařských magistrál a dalšími kilometry pravidelně upravovaných tras jsou k tomuto účelu samozřejmě ideální. O něco méně, avšak stále kvalitně si lze zaběhat na lyžích v lokalitách Sedlec-Prčice nebo v oblasti Brd. Tyto lokality jsou od Prahy méně vzdálené, a tudíž lépe dostupné. Existuje však i další varianta. Pokud se vám nechce dojíždět vůbec, popřípadě nemáte dostatek času, můžete využít systém pražských cyklostezek a cyklotras.

Pokud se zaměříme na pražské cyklostezky, měli bychom si na úvod sdělit, že neexistuje žádná, která by byla jakýmkoli způsobem strojově upravená. Z toho vyplývá jeden zásadní fakt, možnost bruslařské techniky je proto dosti omezena. Daleko většímu zájmu se tak logicky těší klasický způsob běhu. V posledních několika letech v Praze byla možnost projet se po upraveném sněhu, využít k tomu byl umělý sníh ze závodů světového poháru, které Praha hostila. Tento sníh byl následně převezen na Strahov a tam z něj byl vytvořen krátký, pravidelně upravovaný ovál. Druhým místem s upravenými tratěmi byly Žluté lázně v Podolí. Kvůli nízké vytiženosti se však s úpravou tratí skončilo.

V příhodných klimatických podmínkách jsem se pokusil o zmapování velkého množství lokalit, které se pro běžecké lyžování v Praze hodí. Navštívil jsem nejen mnoho cyklostezek, ale i řadu cyklotras, parků a dalších lokalit. Běžkaře jsem potkal

všude, kam jsem při tomto výzkumu zavítal. Na základě pozorování a vlastního projetí tratí jsem se pokusil sestavit seznam několika míst, která jsou dle mého názoru nejlepší. Ještě jednou připomínám, že nejde vždy jen o cyklostezky. Obecně lze říci, že nejlepšími lokalitami jsou velké pražské lesy a lesoparky, jejich výhodou je velké množství cest, na kterých je možné naježdit mnoho kilometrů. Také proto se do seznamu nejlepších míst zařadily dvě cyklostezky, které patří k nejdelším.

## **1. Ďáblický háj a přilehlá pole**

Nejlepší lokalita v Praze. Kombinace lesních cest a stop táhnoucích se po zasněžených polích mnoho kilometrů až ke Zdibům je jedinečná. Různě členité terénní profily navíc zaručují nejen zajímavou a nestereotypní projížďku, ale umožní naplánovat i fyzicky náročnější trénink. Výhodou je, že při vhodných klimatických podmínkách je možné na otevřených rovných plochách bruslit. Dopravní dostupnost je dobrá. Nejvýhodnějším startovním místem je tramvajová zastávka Vozovna Kobylisy (tram. 14, 24).





Obr. č. 26

## 2. Ladronka a obora Hvězda

Kombinace parku, cyklostezky a rozsáhlé obory je také velice zajímavá. Její atraktivitu ještě zvýší plánované dopravní propojení obou lokalit bezpečným podjezdem frekventované křižovatky. Profil je oproti první lokalitě nenáročný a málo členitý. Krajíně je však celý prostor zajímavý, výhledy na Prahu, rozsáhlá bitevní pláň, úzké lesní cesty i široké průseky vedoucí k historicky jedinečnému letohrádku dávají vyjížděči další rozměr. Výhodou Ladronky je zázemí, které poskytuje usedlost s restaurací a kulturním centrem. Dopravní spojení je dobré, ideální výchozí bod je tramvajová zastávka Říčanova, linky 22, 25, autobusové spojení: zastávka Vypich, linky 108, 174, 180, 191.



Obr. č. 27

### **3. Hostivařský lesopark**

Rozsáhlý lesopark rozkládající se okolo Hostivařské nádrže je pro běžecké lyžování velmi zajímavý. Terénní profil je však v tomto případě až příliš náročný a rozděluje lesopark v podstatě na dvě části. Problémem je, že stráně údolí jsou natolik prudké, že se na nich poměrně špatně drží sníh. Sjezdy jsou nebezpečné a výstupy naopak pro většinu lidí příliš náročné. Pokud však celou lokalitu dobře poznáte, je možné naplánovat trasu tak, abyste sjezd a výstup absolvovali pouze jednou, což je snesitelné. Obrovskou výhodou je zamrzlá vodní hladina nádrže, která může sloužit pro bruslení jak na lyžích, tak i na klasických bruslích. Dopravní dostupnost je poměrně dobrá, autobusová zastávka



Řepčická (154, 183, 271, 296), popřípadě je možné dojít z konečné stanice metra C Háje (cca 10min).



Obr. č. 28

## **4. Kunratický les**

Jedna z nejrozsáhlejších zelených ploch Prahy rozkládající se mezi Thomayerovou nemocnicí v Krči a Jižním Městem. Tato lokalita nabízí pestrý profil i dostatečné množství kilometrů nejrůznějších cest. Trasy vedou v naprosté většině lesem, chybí otevřené plochy. Nevýhodou může být i poměrně větší množství lidí, protože lokalita je z několika stran obklopena velkými sídlišti. Dopravní dostupnost je ideální, doporučuji zastávku metra C Chodov.



Obr. č. 29

#### **4. Cyklostezka Modřany - Zbraslav**

Jedna z nejpobulárnějších pražských cyklostezek je vhodná také pro běžecké lyžování. Rovný a kvalitní podklad je zřejmě hlavním faktorem, který ovlivňuje kvalitu běžeckých stop na této trase. Pěkné přírodní prostředí v blízkosti Vltavy společně s dlouhou tradicí dělají z cyklostezky častý cíl běžkařů. Výhodou je také dobré osvětlení, které umožňuje

bezpečné sportovní vyžití i ve večerních hodinách. Dopravní dostupnost je velmi dobrá, začít je možné v blízkosti tramvajové zastávky Nádraží Braník (linky 3, 17, 21).



Obr. č. 30

## 5. Závěry

Předkládaná práce se zabývá teoreticky daným tématem poměrně nově, zabírá velmi široký okruh problémů. V teoretické části bylo třeba ujasnit terminologii, a to jak vymezit pojmově jednotlivé typy komunikací, tak specifikovat aktivity na těchto komunikacích provozované. Dále se v části praktické zaměřuje na zmapování některých pražských městských a příměstských cyklostezek a snaží se vysledovat různé aspekty jejich využití.

Využití městských a příměstských cyklostezek v Praze je velice rozmanité. Primárně bychom mohli hovořit o dvojitým základním využití. Prvním je využití pro aktivní trávení volného času, aktivní odpočinek, sportování a vykonávání nejrůznějších pohybových aktivit. Druhé pak zahrnuje praktickou stránku využití cyklostezek jakožto náhradu městské hromadné dopravy, popřípadě jiného motorizovaného dopravního prostředku. Pomineme-li tuto praktickou využitelnost sledovaných komunikací, zajímá nás, jaké sportovní aktivity se v uvedených lokalitách nejčastěji provozují. Náš výzkum poukázal na dominanci cyklistiky a in-line bruslení.

Dalším významným zjištěním byl fakt, že mnozí uživatelé chápou současný počet cyklostezek jako dostačující, ale uvítali by i rozšíření jejich počtu, a především vybudování cyklostezek delších. Několik konkrétních návrhů v tomto směru bylo už formulováno v kapitole Vyhodnocení dotazníkového šetření. Stejná kapitola upozorňuje i na důležitost sledování vad na stávajících cyklostezkách. Další práce na této problematice by mohla přispět ke zkvalitňování úrovně cyklostezek a výsledky takového výzkumu by mohli vzít v potaz investoři, kteří budou financovat cyklostezky budoucí.

Zajímavé by mohlo být provést opakovaný výzkum, dlouhodobější, navíc s rozšířeným vzorkem sledovaných a dotazovaných uživatelů, který by mohl naznačit směr vývoje v oblasti aktivního využívání volného času.

Práce by mohla být také podnětem například ke zmapování nových lokalit připadajících v úvahu pro budování nových cyklostezek, eventuálně k výzkumu možností propojení cyklostezek stávajících.

Obdobný výzkum, jakému se věnovala tato práce, by se mohl zaměřit na zdokumentování cyklotras, návazně by pak bylo lze výsledky obou výzkumu porovnat.

## 6. Seznam použité literatury

1. ADAMÍROVÁ, Jiřina. Využití automasáže ve zdravotní tělesné výchově. Pohyb je život. 2009, roč. 13, č. 2, s. 24-27
2. ČESENKOVÁ, Lenka. In line skating. České Budějovice : Koopp, 2003. 198 s. ISBN 80-7232-198-6.
3. DVOŘÁKOVÁ, Hana. *Didaktika tělesné výchovy nejmenších dětí*. Praha: Univerzita Karlova v Praze- Pedagogická fakulta, 2007. 123 s. ISBN 978-80-7290-298-9
4. HÁJEK, Bedřich. *Pedagogické ovlivňování volného času: současné trendy*. 1. vyd. Praha: Portál, 2008. 240 s. ISBN 978-80-7367-473-1
5. HÁJEK, Jeroným. *Antropomotorika*. Praha: Univerzita Karlova v Praze- Pedagogická fakulta, 2001. 96 s. ISBN 80-7290-063-3
6. HANÁČEK, Vít. *Sportování v parcích, na městských a příměstských cyklostezkách*. In *Pohyb je život*. Praha : Česká asociace Sport pro všechny, o. s., 2009. s. 34.
7. CHOUTKA, Miroslav. *Kapitoly z teorie sportu*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze- fakulta tělesné výchovy a sportu, 1984. ISBN 60-123-84
8. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Praze do roku 2020. *Tiskové zprávy Magistrátu Hl. m. Prahy* Dostupný z WWW: <[www.magistrat.praha.eu](http://www.magistrat.praha.eu)>.
9. KOUKL, Jan. *Značení cyklostezek v ČR*. Sportovní web [online]. 22.10. 2006, 10/2006, [cit. ]. Dostupný z WWW: <[www.sportovniweb.cz](http://www.sportovniweb.cz)>.
10. LANDA, Pavel, LIŠKOVÁ, Jitka. *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada 2004. 92 s. ISBN 80-247-07-0726-8
11. Mapa cyklostezek. Dostupné na WWW: <[www.prazskecyklostezky.cz](http://www.prazskecyklostezky.cz)>
12. MATĚJČEK, Z. Po dobrém nebo po zlém? Praha: Portál, 2007. 109 s. ISBN 80-7367-270-7
13. MUŽÍK, Vladislav, KREJČÍ, Milada. *Tělesná výchova a zdraví*. 1. vyd. Olomouc: Hanex, 1997. 144 s. ISBN 80-85783-
14. Nově budované stezky. *In-line magazín*. 6.4.2009, 4, s. 26.
15. Obora Hvězda obr. Dostupné z WWW: < [www.out-door aktivity.cz](http://www.out-door aktivity.cz)>
16. PÁVKOVÁ, Jiřina akol. *Pedagogika volného času*. Praha: Portál, 2002, 231 s. ISBN 80-7178-711-6

17. Praha cyklistická : Návod pro použití města pro dopravu na kole i bez něj. In CACH, Ing. arch. Tomáš. *Praha cyklistická*. Praha : Magistrát Hl. m. Prahy, 2010. s. 57.
18. Praha město [online]. 2011. Dostupné z WWW: <[www.doprava.prahamesto.cz](http://www.doprava.prahamesto.cz)>.
19. PROCHÁZKA, Jiří. *Inline bruslení bezpečně*. U průhonu 22 : Grada publishing a.s, 2010. 96 s. ISBN 978-80-247-3331-9.
20. REICHERT, Jiří. Jak dokonale zvládnout in-line bruslení. Praha: Grada 2006, 91 s.
21. Ročenka životního prostředí. In Praha : Magistrát Hl. m. Prahy, 2008. s. 112.
22. Směrové značení 2011 Dostupné z WWW: <[www.praha.eu](http://www.praha.eu)>.
23. SOULEK, Ivan, *Cyklistika*. Praha: Grada 2000. 111 s. ISBN 80-7169-951-9
24. ŠKOPEK Martin. *Nordic walking*. Praha: Grada 2010. 96 s. ISBN 978-80-247-3242-8
25. ŠKORPIL, Miloš. *Běháme po Praze a okolí*. Praha: Grada 2007. 119 s. ISBN 978-80-247-2006-7
26. VÁŽANSKÝ, Mojmír. *Volný čas a pedagogika zážitků*. Brno: Masarykova univerzita, 1992. ISBN 80-210-0428-2
27. VÁŽANSKÝ, Mojmír. *Základy pedagogiky volného času*. 1. vyd. Brno: Print-Typia, 2001. ISBN 80-86384-00-4
28. Zákon o provozu na pozemních komunikacích 361/2000/Sb. Dostupné z WWW: <[www.zakonycr.cz](http://www.zakonycr.cz)>.
29. Zelená mapa Prahy. Praha : Auto\*Mat, Dostupné z WWW: [www.auto-mat.cz](http://www.auto-mat.cz)

## **7. Přílohy**

### **Příloha č. 1 - Dotazník**

#### **Sportování na městských a příměstských cyklostezkách v Praze.**

Dotazník se snaží zjistit, jakým způsobem a kým jsou cyklostezky (dále pouze CS) v Praze využívány, jaké sporty se na nich provozují a jaké jsou jejich hlavní přednosti a nedostatky.

Věk ..... pohlaví .....

#### **1. Navštěvujete cyklostezky (dále pouze CS) celoročně?**

- ano
- ne

#### **2. Ve kterých měsících cyklostezky převážně navštěvujete?**

1    2    3    4    5    6    7    8    9    10    11    12

#### **3. Jaká je frekvence vašich návštěv CS?**

- denně
- vícekrát týdně
- 1x týdně
- vícekrát měsíčně
- 1x měsíčně
- méně často

#### 4. Jaké sporty, druhy pohybových aktivit na CS provozujete?

- 1.cyklistika
  - 2.běh
  - 3.chůze
  - 4.inline bruslení
  - 5.nordicwalking
  - 6. kolečkové lyže
  - 7. jiné.....
- Seřad'te je podle frekvence provozování na CS. (Uved'te pouze čísla)

---

#### 5. Vyberte tři hlavní kritéria pro výběr CS.

- dopravní dostupnost
- délka CS
- kvalita povrchu
- druh povrchu
- šířka
- množství lidí
- půjčovny
- občerstvení
- parkovací místa
- možnost vstupu se psem
- možnost vstupu s kočárkem
- jiné.....

#### 6. Využíváte CS jako alternativní druh dopravy po Praze?

- ano ..... náhrada MHD  
..... náhrada auta
- ne

Pokud ano, proč? (levnější varianta, aktivní pohyb, časový aspekt...)



## 7. Proč CS navštěvujete?

- aktivní trávení volného času
  - pravidelný trénink
  - zdravotní důvody
  - venčení psa
  - setkání s kamarády
  - individuální trávení volného času
- doprava
- jiný.....

## 8. Která je vaše nejoblíbenější CS?

.....  
Z jakého důvodu?.....  
.....

## 9. S kým převážně navštěvujete CS?

- sám/sama
- s partnerem
- s dětmi
- s rodinou
- s kamarády
- organizovaně(škola, sportovní oddíl ...)
- jiná možnost .....

## 10. Jak hodnotíte počet CS v Praze?

- naprosto dostatečný
- dostatečný
- nedostatečný
- naprosto nedostatečný

**11. Co je pro vás nejčastější překážkou návštěvy CS?**

.....  
.....

**12. Jaké jsou dle vás největší nedostatky CS v Praze?**

- povrch
- šířka
- propojenost
- nedostatek km
- nedostatek půjčoven a servisů
- absence úschoven
- značení
- propagace
- občerstvení
- jiné.....

.....

**13. Kde čerpáte informace o pražských CS?**

- internetové stránky Hl.m. Prahy
- MÚ
- Magistrát hl.m. Prahy
- sportovní časopisy
- z doslechu od kamarádů a známých
- specializované internetové stránky - konkretizujte.....

.....

- jinde.....

.....

**Pokud máte ještě další připomínky a nápady, uveďte je prosím zde:**

.....  
.....  
.....

## **Příloha č. 2 - Interview**

*Věřil byste tomu, že jste zatím nejstarším respondentem tohoto dotazníku?*

- A víte, že možná i ano. Od minulého podzimu, kdy zemřel jeden pán, jemuž bylo skoro devadesát, a kterého jsem tady občas potkával, tu nikoho v mém věku troufám si tvrdit nevidám. Ale možná se mýlím, třeba jen všichni vypadají mladší a vitálnější než já. (úsměv)

*Vidím u vás nordicwalkingové hůlky, je pro vás návštěva cyklostezky spíše sportovním výkonem nebo pouhou procházkou?*

- Pro mě už je sportovní výkon i vynesení koše. Ale máte pravdu, je to spíše sportovní výkon, protože na obyčejnou pocházku chodím v okolí domu a bez hůlek. Jsem od mládí sokol, a proto se stále snažím udržovat alespoň v rámci možností v kondici.

*Hůlky jste si opatřil sám nebo na doporučení?*

- Dostal jsem je k vánocům od vnučky. Musím říct, že jsou pro mě obrovským pomocníkem.

*Chodíte pouze na tuto cyklostezku nebo znáte i jinou?*

- Chodím pouze na tuhle, mám ji kousek od domu a na nějaké větší cestování už nemám dostatek vůle.

*Proč vlastně využíváte cyklostezku?*

- Víte, já dřív chodil spíše do přírody, na Zbraslav, Závist nebo až k Břežanům, ale takový terén je pro mě už neschůdný, takže jsem rád, že mohu využít krásného rovného povrchu v pěkném prostředí u řeky.

***Má cyklostezka také nějaké nedostatky?***

- Největším problémem je, abychom se sem všichni vešli. Já sice chodím spíše dopoledne, kdy tu ještě moc lidí není, ale stejně je někdy složité srovnat se v užších úsecích s bruslařem a cyklistou, kteří mají každý jinou rychlost. Je potřeba hodně ohleduplnosti, která bohužel některým lidem chybí.