



## Akce

### Seminář Cyklistické akademie, 22. 5. 2014, Tábor

Vzdělávací program Cyklistické akademie je určen především politikům a úředníkům místních samospráv, ale také dopravním odborníkům. Program je otevřený všem městům, bez ohledu na jejich případné členství v Asociaci cykloměst. Přehled všech seminářů najdete na [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz), registrovat se je možné na adrese [www.cyklodoprava.cz/registrace](http://www.cyklodoprava.cz/registrace).

### Konference časopisu Smart Cities, 3. – 4. 6. 2014, Brno

Prezentace konkrétních projektů města Vídně, Prahy, Brna, Bratislavy, Vodňan, Litomyšle, Púchova, Trenčína, příklady z Rotterdamu, Liverpoolu a Londýna. Vše od městské mobility, chytrých technologií až po veřejný prostor. Detaily programu včetně registrace najdete na [www.semagazine.cz](http://www.semagazine.cz).

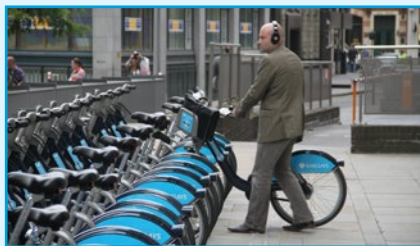
### Lidský rozměr (Human Scale)

Nejpozději do 9. června je možné zhlédnout zdarma dánský film Lidský rozměr. Film předává divákovi 40 let zkušeností s městským plánováním, s jediným závěrem: mezi budovami můžeme vytvořit život. Film je online k dispozici na [cyklomesta.cz](http://cyklomesta.cz), pro přístupové heslo si napište na e-mail [jaroslav.martinek@cdv.cz](mailto:jaroslav.martinek@cdv.cz).

## Cykloslovníček

### Bikesharing

V různých světových městech již funguje okolo 650 automatizovaných veřejných půjčovan kol, ve kterých si uživatel může kolo vyzvednout a vrátit zpravidla 24 hodin denně. Nejčastěji se počítá s půjčováním kol ve městě pro dopravu na krátkou vzdálenost, respektive na krátký čas, existují ale i regionální systémy zaměřené na cykloturistiku.

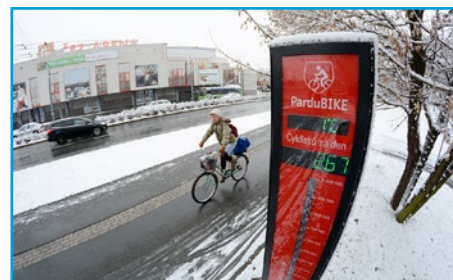


## Česko má své Hlavní město cyklistů

V posledním dubnovém týdnu byla vyhlášena soutěž o Hlavní město cyklistů. O jejím vítězi rozhodovala nejen dlouhá cyklistická tradice nebo počet kol v ulicích. Rozhodující byl celkový přístup města k řešení dopravy, a to nejen té cyklistické. Nezávislá porota hodnotila například koncepční materiály, stav infrastruktury nebo kampaně, která města organizují nebo podporují.

Vítězství v soutěži si odneslo město **Pardubice**, které si už v minulosti vysloužilo přídomek „cyklistická laboratoř“ České republiky. Utkání měst ale přineslo i svá překvapení. Mezi finalisty se kromě rovinatých měst s dlouhou cyklistickou tradicí objevilo také hlavní město kraje Vysočina **Jihlava**. Společně s **Uherským Hradištěm**, které se umístilo jako třetí, tak obsadila tato města pomyslné stupně vítězů. Kromě celkového pořadí udělila porota také dvě zvláštní ceny – za budování infrastruktury a za marketing a propagaci věnovanou cyklo dopravě. Ocenění za infrastrukturu dostala **Ostrava**, cenu za marketing cyklistiky získal **Hradec Králové**.

Vítězství v soutěži Hlavní město cyklistů 2014 si Pardubice zasloužily hlavně díky svým krokům v posledních třech letech, které město přiblížily na úroveň evropských cyklistických velmocí. Obyvatelé Pardubic mají srovnatelné dopravní chování v porovnání s městy v Německu. Podle výsledků nedávného dopravního výzkumu absolvují 19 % cest na jízdním kole, 35 % pěšky, 17 % veřejnou dopravou a 28 % s využitím osobních automobilů. To znamená,



že více než polovina cest po městě je s využitím vlastní síly. „Město dlouhodobě směřuje k rovnoměrnému rozložení dopravy 4krát 25 procent. I když se jedná o dlouhodobý cíl, v současné době jsme k němu už velmi blízko, takže Pardubice mají dobrou výchozí pozici pro jeho dosažení,“ říká náměstek primátorky Pardubic Michal Koláček, který má dopravu ve městě na starosti. Jít osobním příkladem se rozhodla také primátorka města Štěpánka Fraňková, která se společně se svými náměstkyněmi a tajemníkem magistrátu zúčastní soutěže Do práce na kole a celý květen bude na radnici dojíždět na kole. Více na [cyklomesta.cz](http://cyklomesta.cz).

## V Česku odstartoval systém sdílených kol

Růžová kola, která jsou k dispozici pro volné zapůjčení, jsou aktuálně k vidění v Praze, Brně a Olomouci. Pod společnou značkou Rekola tak v Česku odstartoval takzvaný komunitní bikesharing.



Cyklista, který si chce kolo půjčit, si s pomocí mobilní aplikace nebo SMS kolo najde, získá kód zámku, odemkne, dojede, kam potřebuje a kolo tam zase nechá pro další zájemce. Systém je nízkorozpočtový, kola nejsou nejnovější a místo parkovacích stanic slouží k jejich předání klasický cyklostojan nebo zábradlí. Zájemci si mohou členství předplatit na celou sezónu nebo na jeden měsíc. „Na ježdění používáme stará kola, která jsme

opravili a nabarvili na růžovo,“ říká o projektu jeho koordinátor Vítek Ježek.

Města Praha a Brno již dříve oznámila, že plánují vlastní stanicový systém sdílení kol, který by organizovalo vždy konkrétní město. Podle organizátorů se ale Rekola s „klasickým“ systémem nevyklučují a naopak vybízejí města ke spolupráci. „Klasický stanicový bikesharing je především z finančních důvodů možný jen na omezeném území centra, kdežto Rekola se mohou pohybovat i v širším okruhu,“ dodává Vítek Ježek.

Systém Rekola k dnešnímu dni využívá 377 uživatelů. V zahraničí je sdílení kol běžnou službou a v současné době funguje v 650 městech po celém světě, mezi nejznámější města s fungující půjčovnou veřejných kol patří Londýn, Paříž, Barcelona, Vídeň či Stockholm. Nedávno systém zavedli také v Moskvě a Budapešti. Více na [www.Rekola.cz](http://www.Rekola.cz)

## Jízdní kolo uveze stejný náklad jako malé auto

Prékvapivě velká část každodenních nákupů se dá odvézt na jízdním kole. Speciálně upravená nákladní kola uvezou až 100 kilogramů nákladu, pro běžné nákupy ale postačí obyčejné jízdní kolo vybavené brašňami nebo košíkem. Možnostmi využití jízdního kola pro každodenní nákupy se zabývá projekt Nakupuj na kole, který realizuje sdružení NaKole.

Nedávno zveřejněné testy ověřovaly použitelnost brašen, košíků, cyklopřívěšů, nákupních tašek za kolo a nákladních kol v každodenní praxi. Výsledky jsou pod názvem „CycleLogistics - průvodce pro spotřebitele“ ke stažení ve třinácti evropských jazycích. Testování probíhalo v Dánsku a jako součást celoevropského projektu Cyclelogistics jej zastřešila Evropská cyklistická federace. „Například mezi cyklobrašňami je velký výběr – od designových výrobků, které vypadají spíše jako dámská kabelka až po objemné nepromokavé a velmi odolné brašny, ve kterých lze pohodlně odvézt i karton mléka,“ říká manažerka projektu Nakupuj na kole Sylva Švihelová. Kompletní výsledky testů jsou ke stažení na [nakupujnakole.cz](http://nakupujnakole.cz).

## Jízda na kole zachraňuje životy

Vytvoření více než 76 600 nových pracovních míst a záchranu 10 000 lidských životů může způsobit nárůst cyklo dopravy ve velkých evropských, severoamerických a středoasijských městech. To vše za předpokladu, že podíl cest na jízdním kole dosáhne stejné úrovně jako v Kodani, tedy 26 %. To je výsledek poslední studie Světové zdravotnické organizace (WHO), která byla uveřejněna v dubnu 2014.

Cílem studie bylo prokázat škodlivé účinky stávající dopravy na lidské zdraví a na životní prostředí. Evropanům zkracuje znečištěné ovzduší v průměru život o 9 měsíců. Nejvíce se tento problém týká velkých měst, která mají zároveň největší potenciál ke změně. Kodaň je se svými 26 % cyklo dopravy výjimkou. Ostatní města jsou na tom podstatně hůře. Zpráva vznikla v rámci panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí (THE PEP Programme). Více na [cyklomesta.cz](http://cyklomesta.cz).

## Do práce na kole se letos jezdit v 19 městech

Do práce na kole je soutěž, kterou už čtvrtým rokem organizuje iniciativa Auto\*Mat ve spolupráci s místními organizátory v jednotlivých městech. V letošním roce se do kampaně v Česku zapojí 19 měst, konkrétní podoba kampaně se v každém městě bude mírně lišit. V minulých letech se soutěžní týmy utkaly o pravidelnost dojížděky na kole, největší počet najetých kilometrů nebo nejlepší kreativní počín. Firmy si zase mohly zasloužit titul „Cyklozaměstnavatel roku“, a to vybudováním zázemí pro své zaměstnance, kteří dojíždějí do práce na jízdním kole. Zatímco do prvního ročníku se v roce 2011 v Praze zapojilo 1025 účastníků, o dva roky později to bylo téměř čtyřikrát více lidí z 11 měst po celé ČR. Více na [dopracenakole.net](http://dopracenakole.net)



## Univerzita Palackého chce v Olomouci dostat na kolo nejen studenty

Univerzita Palackého v Olomouci chce nastartovat boom cyklistiky ve městě. To je cílem univerzitního projektu s názvem UP Bike, který odstartoval v květnu. Olomoucká univerzita tak následuje příkladů zahraničních univerzitních měst, jako jsou například švédský Linköping nebo britský Oxford.

Cílem projektu UP Bike je propojit a podpořit všechny organizace a aktivity rozvíjející cyklistiku na území města Olomouce. Součástí je bikesharingový systém Rekola, kampaň Do práce na kole, aktivity Centra Semafor či doprovodné workshopy a přednášky.

Pro tento účel vznikla webová stránka, na které jsou na jednom místě přehledně shrnuty akce organizací, které se do UP Bike zapojily.

Univerzita chce ale v první řadě podpořit své studenty, aby více používali jízdní kola pro dopravu mezi školními budovami. K tomu

má posloužit systém veřejné půjčovny kol pod značkou Rekola, v němž bude univerzita studentům hradit polovinu paušálu za užívání. Stejně tak v kampani Do práce na kole bude univerzita jako zodpovědná instituce hradit náklady za zaměstnance, kteří se zapojí. „Rádi bychom přesvědčili v první řadě studenty a zaměstnance, že pohyb mezi univerzitními budovami na kole je zdravý, přirozený, rychlý, a hlavně je zadarmo,“ řekl rektor Jaroslav Miller, který věří, že se začnou přidávat i občané města.

Všechny aktivity projektu UP Bike je možné sledovat na [www.radostz pohybu.cz/upbike](http://www.radostz pohybu.cz/upbike).



## Získat příspěvek na opatření pro cyklisty od SFDI bude jednodušší

Státní fond dopravní infrastruktury vyhlásil další výzvu, v rámci které mohou obce a města podávat žádosti o příspěvky na procyklistická opatření. Podle ředitele fondu Tomáše Čočka by jejich získání mělo být jednodušší. Vyplývá to z nových pravidel pro posuzování žádostí. „V rámci tohoto kola, které končí 30. 6. 2014, nové podmínky upouštějí od nutnosti doložit majetkoprávní vypořádání. Zároveň však samozřejmě platí, že žadatelé tímto nejsou zbaveni povinnosti vypořádat majetky dotčené stavbou cyklostezky. V rámci podání žádosti také stačí doložit pravomocné stavební povolení. Hodnotitelské komisi se tak dostanou k posouzení i projekty, které byly dříve automaticky vyřazovány z důvodu nesplnění formálních náležitostí,“ komentuje poslední změny Tomáš Čoček. Podle nových pravidel je navíc doba způsobilosti prodloužena na dva roky, tedy až do konce roku 2015. Upustilo se i od povinnosti předkládat některé originály, které nově budou stačit v prostých kopiích (např. projektová dokumentace). „Všechny tyto podmínky

do značné míry zjednodušují proces podávání žádostí,“ vysvětluje Tomáš Čoček.

SFDI pomáhal s financemi na cyklostezky od roku 2000 a za tuto dobu podpořil stavbu cca 470 projektů v celkové výši 1,485 miliardy korun. Od letošního roku je nově možné postavit s pomocí Fondu nejen cyklostezky, ale vyznačit také cyklopruhy či cyklopiktogramy na vozovce nebo upravit výšku a tvar obrubníků. „Je tu snaha podporovat nemotorovou dopravu i mimo klasické cyklostezky,“ shrnuje Tomáš Čoček a dodává: „Celkově se snažíme ten proces zrychlit a vypsát více kol žádostí během jednoho roku. Pokud tedy z nějakého důvodu žádost vypadne v daném kole, měla by obec mít možnost podat žádost ještě jednou a získat podporu v nějakém rozumně krátkém čase.“ Podle ředitele SFDI se nyní diskutuje o dalších změnách, které by rozšířily možnosti pro podporu nízkonákladových opatření pro cyklisty. Další kolo bude vyhlášeno na podzim tohoto roku s možností podání žádostí do konce prosince. Více na [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)

## Marketing cyklistické dopravy není luxus

Zkušenosti ukazují, že pouze vybudovat opatření pro cyklisty nestačí. O nových instalacích je třeba informovat a případně vysvětlovat používání nových opatření. Především se to týká situací, se kterými se mnoho cyklistů setkává poprvé. Příkladem toho mohou být v cizině zavedené, u nás však zatím výjimečně cyklistické pruhy fungující jako víceúčelové. **Uherské Hradiště**, které je vyznačilo na podzim loňského roku, vydalo zároveň **informační brožuru** o nových cykloopatřeních, kde vysvětluje jejich použití s pomocí ilustračních obrázků a schémat. Podobný počin má za sebou také **Ostrava** v podobě brožury „**Abece-da ostravských cyklistů!!!**“ (nejde o překlep, tři vykřičníky v názvu jsou odkazem na značku města „Ostrava!!!“). Všechny informace mohou být shromážděny na zvláštním webu s cyklotematikou – tak je to například u **Hradce Králové**, **Pardubic**, **Uherského Hradiště** nebo **Kadaně**. Uznání pro cyklisty, kteří nepřispívají k dopravním zácpám nebo znečištěnému ovzduší, může mít různou podobu. Mezi nejefektivnější patří služby pro cyklisty poskytované zdarma nebo za symbolický poplatek. Mezi takové se řadí úschovny jízdních kol, veřejné cyklopumpičky nebo zdarma rozdávané mapy cyklostezek a opatření na území města. Už dvě česká města zavedla své vlastní cyklistické značky, které tyto služby pro cyklisty zastřešují – **Pardubice** a **Jihlava**. S takzvaným cyklo-brandem se občané setkávají nejen na cyklowebu města, například v Pardubi-



ci je k vidění také na veřejné cyklopumpičce nebo sčítači cyklistů na Hradecké ulici. Nejkomplexnější přístup předvedl **Hradec Králové**, který si v soutěži Hlavní město cyklistů vysloužil speciální ocenění za marketing.

Občané mnoha měst mají také šanci vidět na kole cestou do práce některého z radních či dokonce starostu. Kromě seznámení se s podmínkami pro cyklisty přímo v ulicích města vysílají představitelé města důležitý signál – jízda na kole je něco normálního a běžného. Tak je tomu například v **Kadani**, **Pardubicích**, **Jihlavě**, pracovní exkurze na jízdních kolech pro členy zastupitelstva jsou běžné v **Ostravě** a řadě jiných měst. A pokud na kole nejezdí nikdo z radních, může se této funkce ujmout i takzvaný cykloambasador – zaměstnanec úřadu, který má na starosti komunikaci s cyklistickou veřejností.

O zaslání newsletteru si pište na:  
[jaroslav.martinek@cdv.cz](mailto:jaroslav.martinek@cdv.cz)



## Klíčem k úspěchu je integrované plánování

Moderní evropská města již dnes pracují s plány udržitelné mobility, jejichž cílem je mimo jiné co nejvíce snížit objemy přepravy v rámci města. Cyklistika je spolu s pěší a veřejnou dopravou považována za stabilizující prvek, který přispívá ke zdravému prostředí ve městech. Konkrétní opatření, která se vybudují, jako jsou například cyklopruhy, cykloobousměrky nebo dopravní zklidnění, jsou důsledkem celé řady předchozích kroků. Mezi hlavní patří přítomnost cyklokoordinátora a schválená koncepce, spojená s konkrétními termíny a úkoly pro pracovníky městského úřadu. Soutěž Hlavní město cyklistů přitom hodnotila všechny tyto podmínky. Více o VIZI 25 najdete na [cyklomesta.cz](http://cyklomesta.cz).

## Dejte si konkrétní cíle při budování infrastruktury

Dobrym příkladem tohoto přístupu je město **Třinec**, které má v plánu vytvořit ve městě souvislou síť infrastruktury spojující všechny hlavní zdroje a cíle. V současné době je hotová ze 40 %, do pěti let by se měla dobudovat ze 70 %. Město chce také vyměnit nevhodné stojany na kola u škol a budov občanské vybavenosti (nyní 20 %, do čtyř let 60 %) nebo zprovoznit systém sčítačů (do čtyř let na 50 % cílového stavu). Podobně město **Kadaň** plánuje propojit důležité cíle ve městě páteřními cyklostezkami, které jsou v současné době vybudovány z 30 %. Na bezmála 18 tisíc obyvatel připadá ve městě 21 km cyklistických komunikací, což je největší množství v přepočtu na obyvatele. Příkladem jednoduchého plánu je pětitisícový **Rousínov**, který buduje jednu páteřní cyklostezku spojující části města se základní školou. Cenou za budování infrastruktury byla oceněna **Ostrava**, která má v současné době 114 km cyklistických komunikací, ať už jde o klasické cyklostezky, cyklopruhy nebo zklidněné zóny. Další zhruba 30 projektů se připravuje k realizaci v následujících letech. **Uherské Hradiště** či **Pardubice** zase pracují s poměrně jednoduchým pravidlem. Podle cyklistického generelu mají být cyklisté na všech významných městských třídách odděleni od motorové dopravy, a to buď prostřednictvím cyklostezky, nebo vyhrazeného pruhu pro cyklisty ve vozovce.



## Jak na parkování kol

Nedostatek kvalitních stojanů je jedním z hlavních důvodů, který mnohé lidi odrazuje od používání kola ve městě. S tímto problémem se snaží vypořádat všechna města, která v soutěži zazářila na prvních místech. **Jihlava** si odnesla ocenění za mimořádné řešení cyklostanů ve tvaru postav, o které lze kolo opřít. Díky cyklogenerelu byly vytipovány desítky míst po celém městě, kde by se nové cyklostanby měly v dohledné době objevit. Také **Uherské Hradiště** instalovalo v minulosti řadu bezpečných stojanů a od letošního jara zdobí prostor před vlakovým nádražím **unikátní cykloboxy**.



Celkem 110 stojanů postavilo město **Ostrava** u všech úřadů městských obvodů, a vybraných veřejných budov a sportovišť po celém městě. **Zlín** či **Hradec Králové** plánují plošné rozmístění kvalitních stojanů a obměnu nevhodných či nepovolených realizací na území města.

Unikátní parkovací věž v Hradci Králové si v posledních letech získala mimořádnou pozornost. V současné době zvažují její umístění také další města, jako například **Jihlava** nebo **České Budějovice**. Více o parkování kol najdete na stránkách [cyklokonference.cz](http://cyklokonference.cz).

Výsledky soutěže Hlavní město cyklistů 2014 najdete na straně 1 v článku „Česko má své Hlavní město cyklistů“.

## Symbol ceny Víta Brandy vytvořili mechanici v cyklo dílně



Všechna řešení, která se probíjela do finále soutěže, spojuje tvůrčí přístup jejich autorů. Ten se projevil nejen v designu, ale také v technickém provedení a prosazení často nových řešení. Symbolem těchto hodnot je soška Ceny Víta Brandy, kterou si odnesl autor vítězného projektu. Jejím autorem se stal výtvarník a hudebník **Milan Cais**, který je členem skupiny **Tata Bojs**.

„Při návrhu sošky jsme se inspirovali technickým detailem z lávky Víta Brandy, jejíž originál stojí v Kadani,“ řekl o návrhu její autor. Ocelový podstavec s hliníkovým okem připomíná úchyty, kterými je lávka připevněna ke skalnímu masivu. Konkrétní podobu dostala soška v dílně **cargobikes.cz** v Hradci Králové, kde na svět přicházejí prototypy nákladních kol. „Výroba takového tvaru pro nás nebyla nic neobvyklého, běžně připravujeme netypické tvary rámu a osazení podle přání jejich majitelů,“ řekl o výrobě jeden ze spolumajitelů firmy a zároveň mechanik v jedné osobě **Jiří Štrupl**. Nákladní kola, která v dílně vznikají, také ve většině případů sloužila k převozu materiálu i polotovarů. Jízdní kola tak provázela symbol Ceny Víta Brandy od samého vzniku až k slavnostnímu předávání výhercům.

### Film Lidský rozměr zdarma

Film **Lidský rozměr** si mohou na obrazovkách svých počítačů zdarma zhlédnout všichni účastníci slavnostního předávání soutěže Hlavní město cyklistů, které proběhlo v Praze 28. dubna 2014. Film je ke stažení po vložení hesla, které bylo zasláno e-mailem, a to nejpozději do 9. června. Film se mimo jiné promítal v Pardubicích, kde sloužil k vysvětlování záměrů města při schvalování nového územního plánu. „Lidský rozměr přispívá do diskuze, která je mimořádně aktuální i u nás: Jak docílit, aby se ve městech žilo lépe?“ říká **Jan Noháč** ze společnosti **Aerofilms**, zástupce distributora tohoto dánského filmu v České republice. Pokud jste přístupové heslo ke shlédnutí filmu neobdrželi, napište si o něj na e-mail [jaroslav.martinek@cdv.cz](mailto:jaroslav.martinek@cdv.cz). Na [cyklomesta.cz](http://cyklomesta.cz) je možné zhlédnout film nebo si přečíst [rozhovor s jeho režisérem Andreasem Dalsgaardem](#).

## Cena Víta Brandy letos udělena poprvé

Cena Víta Brandy je od letošního roku novým oceněním, které mohou dostat autoři nebo iniciátoři mimořádných procyklistických řešení, jež byla vybudována v poslední době. „Je to poděkování těm, kteří se dnes snaží usnadňovat život cyklistům, i když občas to pro ně znamená boj s větrnými mlýny,“ říká za pořadatele soutěže národní cyklokoordinátor **Jaroslav Martinek**. Soutěž nese jméno architekta Víta Brandy, který byl spoluautorem nábreží **Maxipsa Fíka** v Kadani. Jeho řešení lávky kopírující skalní masiv je v českých podmínkách výjimečné a bylo nominováno mezi nejlepší evropské stavby posledních dvou let.



Šanci získat toto ocenění dostali autoři procyklistických opatření, která nejsou jen stroze technická, ale také chytře začleněná do okolního prostoru, příjemná pro uživatele a něčím zajímavá. Všechny nominované stavby posuzovala pětičlenná porota složená ze zástupců vysokých škol, novinářů, neziskových organizací a především samotných cyklistů. „Přihlášené projekty ukázaly řadu inovativních řešení nejen klasických staveb cyklostezek či přemostění, ale i cykloparkování, a to nejen v českém, ale i celoevropském kontextu,“ říká zástupce poroty **Daniel Mourek**, viceprezident Evropské cyklistické federace. Ocenění si vysloužily jak stavby postavené z iniciativy měst nebo obcí, tak i projekty, které vznikly díky místním sdružením a v jednom případě dokonce zásluhou soukromého investora.

## Historicky prvním vlastníkem ceny je Lhotecká cyklostezka

Vítězným projektem letošního ročníku se stala stezka pro cyklisty s přídomkem „Lhotecká“ – v jejím okolí se totiž nacházejí čtyři obce mající slovo „Lhota“ ve svém názvu. Stezka znamená bezpečnou alternativu pro cyklisty, které odvádí z frekventované silnice mezi Sadskou a Poděbrady. „Rovinaté Polabí je k cestám na kole jako stvořené a provoz cyklistů na frekventované silnici byl už opravdu nebezpečný,“ říká o prvním impulsu pro vybudování stezky její iniciátor, starosta **Kostelní Lhoty Tomáš Drobný**.

## Výsledky soutěže o Cenu Víta Brandy

**Hlavní výhra: Lhotecká cyklostezka**

**Projekty oceněné čestným uznáním:**

**Lávky Malá Skála na Greenway Jizera**

**Stojany na Masarykově náměstí v Jihlavě**

**Parkovací věž v Hradci Králové**

**Bike&Shop u nákupního centra Géčko Liberec**

Informace o vítězných stavbách najdete na [cyklomesta.cz](http://cyklomesta.cz)

