

Univerzita Hradec Králové
Fakulta informatiky a managementu
Katedra rekreologie a cestovního ruchu

Sportovní turismus. Cykloturistika ve vybrané destinaci

Cykloturistika v oblasti Železných hor
Bakalářská práce

Autor: Patrik Šnejdr
Studijní obor: Management cestovního ruchu – anglický jazyk

Vedoucí práce: Mgr. Petr Hruša, Ph.D.

Hradec Králové

Duben 2019

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně a s použitím uvedené literatury.

V Hradci Králové dne 29.4.2019

Patrik Šnejdr

Poděkování:

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Petr Hrušovi, Ph.D. za metodické vedení při psaní bakalářské práce a za čas, který mi věnoval.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá analýzou předpokladů pro cykloturistiku v oblasti Železné hory. Konkrétně jsou analyzovány lokalizační, resp. přírodní předpoklady cestovního ruchu v této oblasti a v rámci realizačních předpokladů jsou zkoumány typy cyklotras, které jsou v současné době vyznačeny na území Železných hor. Analýza přírodních předpokladů je provedena textovou formou ze zdrojů Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky. Analýza vyznačených cyklotras je rozdělena do tabulkové a mapové části a vychází z údajů získaných z oficiálních internetových serverů Cykloserver.cz a Cyklotrasy.cz. Celkový potenciál oblasti Železné hory z pohledu cestovního ruchu je zhodnocen prostřednictvím SWOT analýzy. Na základě zhodnocení výsledků provedených analýz jsou navrženy 3 nové cyklotrasy s úrovní obtížnosti lehká, střední a těžká.

Annotation

The aim of bachelor thesis is provide analyze and evaluate prerequisites of cyclotourism development in Železné hory region. Main part consist of text analysis of nature prerequisites and chart-map analysis for currently marked cyclopaths. The overall potential of Železné hory from view of tourism is evaluated by SWOT analysis. Based on results there are suggestions and recommendations for further development in the form of three new cyclopaths.

**Title: Sport tourism, Cyclotourism in selected destination
Cyclotourism in Železné hory**

Obsah

1.	ÚVOD.....	1
2.	CÍL PRÁCE, METODIKA ZPRACOVÁNÍ A VÝZKUMNÉ OTÁZKY	2
2.1	Cíl práce	2
2.2	Metodika zpracování.....	2
2.3	Výzkumné otázky	3
3.	TEORETICKÁ VÝCHODISKA.....	4
3.1	Předpoklady cestovního ruchu	4
3.1.1	Lokalizační předpoklady	5
	Přírodní předpoklady cestovního ruchu.....	5
	Kulturně-historické předpoklady cestovního ruchu.....	6
3.1.2	Realizační předpoklady	7
3.1.3	Selektivní předpoklady	9
3.2	Sportovní cestovní ruch.....	10
3.2.1	Cykloturistika	11
	Cyklostezka.....	12
	Cyklotrasa	12
	Cykloturistická trasa	13
	Klasifikace obtížnosti cyklotras.....	13
	Povrch cyklotras	13
	Druhy kol	14
3.2.2	Turistické značení v České republice	15
3.2.3	Cykloznačení	16
	Silniční značení.....	16
	Terénní značení.....	20

4. PRAKTICKÁ ČÁST	21
4.1 Charakteristika oblasti Železné hory	21
4.2 SWOT analýza oblasti Železné hory	26
4.3 Analýza cyklotras v oblasti Železné hory.....	29
5. SHRNUÍ VÝSLEDKŮ	52
5.1 Návrh na vyznačení nových cyklotras	56
Cyklotrasa č. 1: Po stopách Keltů – lehká obtížnost.....	56
Cyklotrasa č. 2: Po toku řeky Chrudimky - střední obtížnost.....	57
Cyklotrasa č. 3: Okruh po hranicích Železných hor - těžká obtížnost.....	58
5.2 Postup pro vyznačení nových cyklotras.....	59
6. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	60
Seznam použitých zdrojů.....	63
Tištěné zdroje.....	63
Internetové zdroje	63

Seznam zkratek

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
CHKO	Chráněná krajinná oblast
KČT	Klub českých turistů
KÚ PK	Krajský úřad Pardubického kraje
MAS	Místní akční skupina
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MTB	Horské kolo
SÚS	Správa a údržba silnic

Seznam obrázků

Obrázek 1: Silniční značení cyklotras	16
Obrázek 2: Směrová tabule IS 21 a IS 19.....	17
Obrázek 3: Návěst před křižovatkou IS 20.....	17
Obrázek 4: Dálkové cyklotrasy v České republice.....	18
Obrázek 5: Vzor silničního značení trasy značené logem.....	18
Obrázek 6: Evropské trasy v České republice	19
Obrázek 7: Vzor varovných cedulí	19
Obrázek 8: Piktogramy	19
Obrázek 9: Informace o zajímavostech v obcích (muzeum a hrad)	20
Obrázek 10: Vzor terénního značení	20
Obrázek 11: Lokace Železných hor.....	21
Obrázek 12: Mapa Železných hor podle vymezení AOPK ČR.....	22
Obrázek 13: Reliéf Železných hor	23
Obrázek 14: Letní rekreace a turistika u vody – vodní nádrž Seč.....	24
Obrázek 15: Vodstvo Železných hor	24
Obrázek 16: Chaty a chalupy v oblasti Železné hory	25
Obrázek 17: Cyklotrasa č. 4111 na území Železných hor.....	30
Obrázek 18: Cyklotrasa č. 4112 na území Železných hor.....	31
Obrázek 19: Cyklotrasa č. 4113 na území Železných hor.....	32
Obrázek 20: Cyklotrasa č. 4114 na území Železných hor.....	33
Obrázek 21: Cyklotrasa č. 4115 na území Železných hor.....	34
Obrázek 22: Cyklotrasa č. 4118 na území Železných hor.....	35
Obrázek 23: Cyklotrasa č. 4119 na území Železných hor.....	36
Obrázek 24: Cyklotrasa č. 4120 na území Železných hor.....	37
Obrázek 25: Cyklotrasa č. 4121 na území Železných hor.....	38
Obrázek 26: Cyklotrasa č. 4127 na území Železných hor.....	39
Obrázek 27: Cyklotrasa č. 4129 na území Železných hor.....	40
Obrázek 28: Cyklotrasa č. 4157 na území Železných hor.....	41
Obrázek 29: Cyklotrasa č. 4177 na území Železných hor.....	42
Obrázek 30: Cyklotrasa č. 4179 na území Železných hor – okolí Slatiňan.....	43
Obrázek 31: Cyklotrasa č. 4179 na území Železných hor – okolí Podhořan u Ronova... 43	

Obrázek 32: Cyklotrasa č. 4182 na území Železných hor	44
Obrázek 33: Cyklotrasa č. 4183 na území Železných hor	45
Obrázek 34: Cyklotrasa č. 4185 na území Železných hor	46
Obrázek 35: Cyklotrasa č. 4187 na území Železných hor	47
Obrázek 36: Cyklotrasa č. 4188 na území Železných hor	48
Obrázek 37: Cyklotrasa č. 4232 na území Železných hor	49
Obrázek 38: Cyklotrasa č. 5127 na území Železných hor	50
Obrázek 39: Cyklotrasa č. 1 (Evelo 4) na území Železných hor	51
Obrázek 40: Vzor silničního značení.....	54
Obrázek 41: Cyklotrasa - Po stopách Keltů - mapa.....	57
Obrázek 42: Cyklotrasa Po toku řeky Chrudimky – mapa.....	58
Obrázek 43: Cyklotrasa Okruh po hranicích Železných hor – mapa	59

Seznam tabulek

Tabulka 1: SWOT analýza oblasti Železných hor.....	26
Tabulka 2: Cyklotrasa č. 4111 Drhotín – Horní Roveň.....	30
Tabulka 3: Cyklotrasa č. 4112 Horní Bradlo – Sezemice	31
Tabulka 4: Cyklotrasa č. 4113 Trhová Kamenice – Slatiňany	32
Tabulka 5: Cyklotrasa č. 4114 Seč – Žďárec u Skutče	33
Tabulka 6: Cyklotrasa č. 4115 Ležáky – Ústupky.....	34
Tabulka 7: Cyklotrasa č. 4118 Trpišov – Zaječice.....	35
Tabulka 8: Cyklotrasa č. 4119 Lovětín – Pardubice	36
Tabulka 9: Cyklotrasa č. 4120 Čachnov – Vysoká nad Labem.....	37
Tabulka 10: Cyklotrasa č. 4121 Trhová Kamenice – Uhersko.....	38
Tabulka 11: Cyklotrasa č. 4127 Třemošnice – Kokešov	39
Tabulka 12: Cyklotrasa č. 4129 Choltice – Jetonice	40
Tabulka 13: Cyklotrasa č. 4157 Rušínov – Polná	41
Tabulka 14: Cyklotrasa č. 4177 Čepí – Samařov	42
Tabulka 15: Cyklotrasa č. 4179 Slatiňany – Podhořany u Ronova	43
Tabulka 16: Cyklotrasa č. 4182 Pardubice – Podhradí	44
Tabulka 17: Cyklotrasa č. 4183 Vortová – Bystřice	45
Tabulka 18: Cyklotrasa č. 4185 Pohled - Chrudim	46

Tabulka 19: Cyklotrasa č. 4187 Dřevíkov – Křemenice	47
Tabulka 20: Cyklotrasa č. 4188 Pařížov – Podhořady u Ronova Pardubice	48
Tabulka 21: Cyklotrasa č. 4232 Zbohov – Lipovec	49
Tabulka 22: Cyklotrasa č. 5127 Radostín – Golčův Jeníkov	50
Tabulka 23: Cyklotrasa č. 1 Praha – Brno (Evelo 4).....	51
Tabulka 24 Shrnutí analýzy cyklotras na území Železných hor - I. část.....	55
Tabulka 25: Cyklotrasa Po stopách Keltů	56
Tabulka 26: Cyklotrasa Po toku řeky Chrudimky	57
Tabulka 27: Cyklotrasa Okruh po hranicích Železných hor.....	58

Seznam grafů

Graf 1: Cyklotrasy vyznačené na území Železných hor.....	54
Graf 2: Analýza cyklotras na území Železných hor – II. část	56

1. ÚVOD

V současné době se do popředí zájmu mnoha lidí dostává zdravý životní styl, ke kterému neodmyslitelně patří pohyb a aktivní způsob trávení volného času. Jednou z možností dnešního moderního, technologiemi nabitého a uspěchaného světa je propojení sportu a přírody. Ideální variantou tohoto spojení je cykloturistika, která se hlavně v posledních letech těší stále větší oblibě a podléhá současným moderním trendům. Na silnicích nižších tříd či na lesních cestách přibýlo mnoho cyklistů, kteří se snaží svůj volný čas trávit v sedlech svých kol. Svůj podíl na stoupající oblibě tohoto sportu či druhu turistiky má bezesporu současný trend doby, kdy aktivní způsob trávení volného času a zdravý životní styl je módní a žádaný. Cykloturistika může být provozována v různých formách, počínaje příležitostnými nedělními výletníky, kteří na svých kolech vyrážejí do přírody pro dobrý pocit z vyjížďky po okolí, a konče dálkovými cykloturisty, kteří s brašnami upevněnými na svých kolech putují několik dní.

Z pohledu cykloturisty je právě příroda a celkový charakter oblasti tím klíčovým faktorem pro návštěvu určitého regionu. Vhodným příkladem takového regionu je oblast Želených hor ve východních Čechách, která je velmi přívětivá k tomuto druhu aktivního způsobu trávení volného času. Ať již tuto oblast navštíví právě nedělní výletníci, nebo dálkoví cykloturisté, všichni využijí dostupnou infrastrukturu související s cykloturistikou. Pro další zatraktivnění této oblasti je důležité analyzovat a vyhodnotit výchozí předpoklady pro následný rozvoj infrastruktury a navazující služby v oblasti cykloturistiky.

2. CÍL PRÁCE, METODIKA ZPRACOVÁNÍ A VÝZKUMNÉ OTÁZKY

2.1 Cíl práce

Cílem práce je provést analýzu předpokladů pro cykloturistiku v oblasti Železných hor. Konkrétně budou analyzovány lokalizační předpoklady cestovního ruchu, resp. přírodní předpoklady, a z realizačních předpokladů budou zkoumány vyznačené cyklotrasy na území Železných hor. Celkový potenciál oblasti Železné hory bude analyzován prostřednictvím SWOT analýzy. Na základě zhodnocení výsledků analýzy budou navržena doporučení pro rozvoj cykloturistiky v oblasti Železných hor.

2.2 Metodika zpracování

Pro účely práce a vymezení oblasti Železné hory jsou použita data Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, zejména data o lokalizačních předpokladech zkoumané oblasti. Údaje o vybraných realizačních předpokladech, tj. stávajících vyznačených cyklotrasách, jsou převzaty z oficiálních internetových serverů Cyklotrasy, Cykloserver/Cykloatlas on-line a jsou rozděleny do tabulkové a mapové části. Celkový potenciál oblasti Železné hory týkající se cestovního ruchu je analyzován prostřednictvím SWOT analýzy. Na základě zjištěných údajů z provedených analýz je navrženo doporučení pro rozvoj cykloturistiky v oblasti Železné hory.

Práce je rozdělena do tří hlavních částí. První část se zabývá teoretickými východisky zvoleného tématu, zejména předpoklady cestovního ruchu a cykloturistiky. Konkrétně jsou představeny lokalizační, realizační a selektivní předpoklady cestovního ruchu. Důraz je kladen na lokalizační, resp. přírodní předpoklady cestovního ruchu. Dále navazuje část věnovaná sportovnímu turismu, konkrétně cykloturistice a pojmům souvisejícím s touto tematikou. Teoretická východiska jsou klíčová pro správné uchopení tématu. V této části práce jsou stanoveny výzkumné otázky.

Druhá část práce obsahuje jednotlivé analýzy. Konkrétně je provedena analýza lokalizačních předpokladů Železných hor, na kterou navazuje globální SWOT analýza zaměřená na cestovní ruch v této oblasti. Stěžejní kapitolou je analýza realizačních předpokladů, a to doprovodné infrastruktury ve formě vyznačených cyklotras v oblasti Železné hory. V tabulkové části provedené analýzy je zkoumána délka a obtížnost tras, druh

provedeního značení, typ použité komunikace a vhodnost terénu pro jednotlivé typy kol. V mapové části analýzy je trasa zakreslena do mapy a součástí je i výškový profil.

V třetí, závěrečné části jsou shrnuty výsledky provedených analýz a zkoumání, jsou diskutovány výzkumné otázky a na základě zjištěných výsledků je předložen návrh na vyznačení nových cyklotras v regionu Železné hory.

2.3 Výzkumné otázky

Pro účely zkoumání a naplnění stanovených cílů byly položeny tyto výzkumné otázky:

Otázka č. 1:

Jaké jsou přírodní předpoklady oblasti Železné hory pro rozvoj cykloturistiky?

Otázka č. 2:

Jaké cyklotrasy jsou vyznačeny v oblasti Železné hory?

3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA

3.1 *Předpoklady cestovního ruchu*

Pro cestovní ruch jsou primárně nezbytné předpoklady daného regionu, které svým zhodnocením vytváří potenciál. Předpoklady cestovního ruchu tvoří soubor faktorů, které ovlivňují možnost vzniku a následného rozvinutí a udržení cestovního ruchu v dané oblasti. Tvoří podstatu nabídky, resp. jde o soubor prvků, které v různé kombinaci tvoří různé statky a služby cestovního ruchu. Nositeli nabídky cestovního ruchu jsou cílové místo, podniky cestovního ruchu a instituce cestovního ruchu. Charakter a rozsah nabídky je podmíněn charakterem primární nabídky, od níž je odvozena sekundární nabídka (Šauer, Vystoupil, Holešinská a kol., 2015).

Tito autoři k tématu uvádí, že primární nabídku tvoří přírodní a kulturně-historický potenciál cílové destinace, který svou atraktivností dává cestovnímu ruchu dynamiku a charakteristickou podobu. Sekundární nabídka zahrnuje všechny druhy zařízení a jejich služby, které musí být k dispozici pro účastníky cestovního ruchu. Jejich rozsah a struktura závisí na primární nabídce. Terciární nabídku poté tvoří různé aktivity managementu destinace, jako např. výchovné, environmentální, informační (Šauer, Vystoupil, Holešinská a kol., 2015).

Předpoklady cestovního ruchu se zabývají i Rygllová, Burian a Vajčnerová (2011), kteří poukazují na členění faktorů ovlivňujících cestovní ruch takto:

- **LOKALIZAČNÍ PŘEDPOKLADY** – přírodní a společenské atraktivity, které tvoří hmotnou základnu pro uspokojení poptávky účastníků cestovního ruchu.
- **REALIZAČNÍ PŘEDPOKLADY** – jedná se o dopravu, ubytovací služby a ostatní infrastrukturu spojenou s možným využitím lokalizačních předpokladů
- **SELEKTIVNÍ PŘEDPOKLADY** – spolupráce dotčených subjektů cestovního ruchu, politická situace, ekonomická situace apod.

3.1.1 Lokalizační předpoklady

Cestovní ruch a jeho rozvoj je primárně závislý na dispozičních předpokladech daného území. Tyto předpoklady jsou buď vyjádřeny atraktivitou místní přírody a krajiny, nebo kulturně-historickými atraktivitami. Vystoupil a Šauer (2006) uvádějí, že „*lokalizační předpoklady tvoří fyzickou a objektivní základnu pro uspokojování poptávky a základní schéma pro územní uspořádání realizace cestovního ruchu ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku. Tyto předpoklady svým zhodnocením vytváří potenciál cestovního ruchu*“ (Vystoupil a Šauer, 2006, str. 76)

Tito autoři člení lokalizační předpoklady takto:

- **Přírodní předpoklady cestovního ruchu**
- **Kulturně historické předpoklady cestovního ruchu**

Přírodní předpoklady cestovního ruchu

Šauer, Vystoupil a Holešinská a kol. (2015) poukazují na to, že přírodní podmínky, resp. přírodní potenciál, jsou rozhodujícími lokalizačními faktory většiny aktivit cestovního ruchu a rekreace, zejména jeho pobytových forem.

Zelenka a Pásková (2012) do přírodních předpokladů zahrnují tyto prvky:

- **Krajina s jejím reliéfem, přírodními zdroji a přírodními útvary**

Jde o základní strukturní prvek přírodních rekreačních zdrojů. Povrchové tvary reliéfu umožňují různorodé funkční využití pro cestovní ruch. Reliéf navíc podmiňuje výskyt a lokalizaci řady ostatních přírodních rekreačních prvků, např. říční sítě, vegetačního krytu, hospodářského využití území nebo rozmístění sídel. Pro různé rekreační aktivity je dále důležitá členitost reliéfu - horizontální a vertikální (Šauer, Vystoupil, Holešinská, 2015). Různorodost krajiny a její přitažlivost pro cestovní ruch závisí na pestrosti reliéfu a jeho sklonu. Za nejvhodnější je považován střední úhel sklonu. Horizontální členitost krajiny neovlivňuje podmínky pro cestovní ruch tak jako vertikální členitost, kdy například vrchoviny a středohory, tj. krajina vertikálně ne příliš členitá, jsou vhodné pro využití pro pěší turistiku, cykloturistiku a rodinnou rekreaci (Vystoupil a Šauer, 2006).

➤ **Vodstvo**

Povrchové i podzemní vody jsou jedním z nejvýznamnějších prvků přírodních předpokladů cestovního ruchu, který významným způsobem dotváří ráz krajiny. Jedná se o jeden z rozhodujících vlivů na lokalizaci a intenzitu rekreačních pobytů podporující cestovní ruch zejména v letní sezóně. V České republice je více než 40 % rekreačních ubytovacích kapacit umístěno kolem vodních ploch a řek (Vystoupil a Šauer, 2006).

➤ **Klimatické poměry**

Patří rovněž mezi základní přírodní předpoklady pro cestovní ruch a rekreaci. Vliv klimatu na rekreační využití oblasti je možné posuzovat ze dvou základních hledisek, a to na horizontální a vertikální působení klimatu, a navíc působení klimatických prvků v oblasti, tedy působení mikroklimatických podmínek, např. teplota, vodní a sněhové srážky, počet dnů se sněhovou pokrývkou a sluneční svit (Šauer, Vystoupil, Holešinská, 2015).

➤ **Flóra a fauna**

Jedná se o důležitý prvek, který vytváří atraktivnost dané oblasti pro cestovní ruch. Podle Šauera, Vystoupila a Holešinské (2015) utváří celkový charakter krajiny a je důležitou složkou přírodního prostředí. K základním, a v mírném pásu nejtypičtějším, přírodním rekreačním prvkům patří lesy, zejména charakter lesa, druhová skladba lesního společenství, charakter i druhové složení rostlin a celková hodnota lesních ploch. Jejich rozmístění a druhová skladba podporuje zejména rozvoj turistiky a letní rekreace a nejvíce příměstskou víkendovou rekreaci. Fauna má pro cestovní ruch z přírodních předpokladů nejmenší význam. Vyhledávána je zejména pro loveckou či rybářskou činnost.

Kulturně-historické předpoklady cestovního ruchu

Autoři Šauer, Vystoupil a Holešinská (2015) poukazují na základní znak kulturně-historických předpokladů, a to ten, že na rozdíl od přírodních předpokladů byly vytvořeny člověkem. Další odlišnost lze nalézt v míře rozmístění kulturně-historického potenciálu, který je ve srovnání s areálovým a liniovým rozložením přírodního potenciálu lokalizován převážně bodově.

Podle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) patří mezi nejpřitažlivější společenské atraktivity zejména památky. Klíčový význam mají zejména nejproslulejší a nejceněnější z nich, které jsou zapsané do Světového seznamu kulturního dědictví UNESCO. V České

republiky se nachází 12 těchto vzácných památek. Na druhém konci této stupnice jsou drobné místní památky lokálního významu. Pro cestovní ruch jsou také atraktivní jednotlivé události, zvyky, tradice a slavnosti. Velký boom v posledních letech zažívá gastronomie. Roste význam sportovních a zábavných akcí, které jsou schopny přitáhnout velké množství, často i zahraničních, účastníků. Pro společenské atraktivitu platí, že mají vazbu na hustotu osídlení, čím větší počet obyvatel, tím je větší množství společenských aktivit.

Šauer, Vystoupil a Holešinská (2015) prezentují kulturně-historické atraktivitu jako významné doklady o dřívějším způsobu života zachycující vývoj prostředí ve společnosti od minulosti až po současnost. Poskytují tak důkazy o tvůrčích schopnostech a práci člověka v nejrůznějších oborech lidské činnosti. Charakteristickým znakem kulturně-historických památek je jejich historická, umělecká, vědecká či technická hodnota. Mezi kulturně-historické památky dále patří věci, které mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem. Podle těchto autorů lze v zásadě kulturně-historické památky rozdělit do dvou skupin, a to architektonické památky a soubory materiálních a duchovních projevů člověka. Dokladem skutečného významu památek pro cestovní ruch je jejich návštěvnost, která slouží jako indikátor atraktivitu.

Zelenka a Pásková mezi architektonické památky zahrnují „*všechna stavební umění, která formují zdivo nebo jinak vytváří urbanizovaný prostor. Dělí se podle účelu a funkce, stylu, slohu, dále podle typu materiálu, techniky nebo vztahu k životnímu prostředí*“ (Zelenka a Pásková, 2012, str. 44). Šauer, Vystoupil a Holešinská (2015) k tomuto tématu uvádějí, že architektonické památky mají pro cestovní ruch velký význam, protože patří mezi nejčastější motivy cest návštěvníků. Mezi architektonické památky patří i kulturní zařízení, která poskytují jak poznání, tak i společenské vyžití. Klasickým příkladem jsou muzea, galerie, divadla nebo hvězdárny, planetária a památníky.

Další důležitou součástí kulturně-historického potenciálu je duchovní projev člověka. Zejména jazyk, tradice, kulinářské speciality, umění, hudba, historie a její viditelné pozůstatky, řemesla, náboženství, tradiční oblečení či volnočasové aktivity. Příkladem může být skanzen Veselý Kopec na Hlinecku (Šauer, Vystoupil, Holešinská, 2015).

3.1.2 Realizační předpoklady

Sekundární potenciál nabídky cestovního ruchu představuje předpoklady nezbytné pro rozvinutí primárních zdrojů cestovního ruchu, tj. lokalizačních předpokladů. Šauer, Vystoupil a Holešinská (2015) uvádějí, že se jedná o infrastrukturu cestovního ruchu, která

je v klasickém pojetí chápána jako souhrn organizačně-technických předpokladů pro uspokojování potřeb účastníků v cestovním ruchu v dané destinaci, tj. doprava, ubytování, stravování, komunikace, technické sítě, maloobchodní síť, banky a směnárny, cestovní kanceláře, kulturní zařízení, zábavní a sportovní zařízení atd. Hesková (2011) k tomuto tématu uvádí, že k naplnění cílů účastníků cestovního ruchu, např. oddech, poznání, společenská komunikace, zdravý životní styl apod., je důležitá různorodá infrastrukturální vybavenost. Podle této autorky jde především o podniky, zařízení a instituce cestovního ruchu, které umožňují návštěvníkům cílového místa přechodně se ubytovat, stravovat, vykonávat různé rekreační, sportovní, kulturní a jiné aktivity typické pro daný druh cestovního ruchu (Hesková, 2011). Palatková a Zichová k tomuto tématu uvádějí, že *„zatímco atraktivita přitahuje návštěvníka do destinace, vybavenost a služby cílové destinace poskytují servis při uspokojení sekundárních potřeb účastníků turismu, vyplývající z jejich pobytu mimo jejich domov“* (Palatková, Zichová, 2014, str. 36). Podle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) realizační faktory umožňují danou oblast dosáhnout (doprava) a využít (ubytovací, stravovací a další zařízení a služby, někdy též nazývá materiálně technická základna). Bez dostatečné kapacity služeb není možné naplno využít potenciál území a nelze ani kvalitně sestavit turistické produkty, a tím ani oblast nabízet na trhu. Zároveň nelze bez dostatečné kvality služeb dlouhodobě udržet ekonomický přínos cestovního ruchu, natož zvyšovat.

➤ **Doprava**

Jedná se o klíčovou část základní infrastruktury cestovního ruchu, která přímo ovlivňuje jeho realizaci a dosaženou úroveň. Jak uvádí Šauer, Vystoupil a Holešinská (2015), bez rozvinuté dopravní sítě by nebylo možné uskutečnit přepravu velkého množství lidí na dlouhé vzdálenosti v relativně krátkém časovém horizontu. Podle Zelenky a Páskové (2012) se jedná zejména o cílené přemísťování osob a nákladu na různě velkou vzdálenost s využitím individuálně řízených nebo hromadných dopravních prostředků, vlastní síly nebo různých dopravních prostředků, které využívají jiný druh energie. Dále tito autoři shodně uvádějí, že se v současné době uplatňují trendy zrychlování dopravy, zvyšování bezpečnosti, automatizace, zvyšování pohodlí a rozsahu služeb poskytovaných před, během a po skončení dopravy.

➤ **Ubytovací zařízení**

Umožňuje pobyt účastníků v navštívené oblasti déle než jeden den. Jejich kapacita tak ovlivňuje celkovou intenzitu cestovního ruchu v daném regionu a jedná se tak o klíčovou

součást základní infrastruktury cestovního ruchu. Zelenka a Pásková (2012) uvádějí, že ubytování je „*placené, nebo neplacené zajištění minimálně lůžka na spaní a osobní hygienu*“ (Zelenka a Pásková, 2012, str. 589). Ubytování bývá často spojeno se stravovacími a jinými doprovodnými službami pro účastníky cestovního ruchu. Podle Galvasové a kolektivu (2008) je nejčastějším druhem ubytovací kapacity hotel. Dalším typickým příkladem ubytovacího zařízení může být například penzion nebo motel

➤ **Stravovací zařízení**

Jedná se o další součást základní turistické infrastruktury, např. restaurace, motoresty, bistra, jídelny, grily, bary, snack bary, vinárny, kavárny, cukrárny. Jejich hlavním úkolem je zajištění stravování pro účastníky cestovního ruchu. Stravovací zařízení jsou obvykle spjata s ubytovacími zařízeními a jejich návštěvnost tak přímo závisí na obsazenosti těchto kapacit. Podle Zelenky a Páskové jsou stravovací zařízení „*objekty, prostory a plochy pro veřejnost, kde je poskytováno stravování. Lze je rozdělit například na sezónní, stálé nebo přechodné*“ (Zelenka a Pásková, 2012, str. 549). Velmi populární je nabízení zejména národních specialit, trendem je rostoucí originalita interiéru i exteriéru, způsobu obsluhy nebo přípravy pokrmu. Stravování poskytují také subjekty, které nemají s cestovním ruchem přímo nic společného, může se jednat například o rychlé občerstvení, jídelny atd. Galvasová a kolektiv (2008) uvádějí, že tyto podniky nejsou přímo závislé na účastnících cestovního ruchu a uspokojují pouze menší část hostů, většina jejich hostů jsou rezidenti. Jejich úroveň služeb tak nemusí odpovídat těm přímo spjatým s cestovním ruchem.

➤ **Doprovodná turistická infrastruktura**

Jedná se o subjekty, které se podílejí na realizování doplňkových služeb pro účastníky cestovního ruchu. Galvasová a kolektiv (2008) uvádějí, že se může jednat například o muzea a galerie, divadla a další podobná kulturní zařízení ale také objekty poskytující vnitřní nebo venkovní sportovní vyžití, jako třeba fitcentra, relaxační objekty nebo také bobové či lanové dráhy a centra, rozhledny atd. Patří sem také doplňkové služby typu bankovních a směnářských služeb, telekomunikace, tlumočnické a průvodcovské služby, taxislužby a v neposlední řadě různé půjčovny sportovního vybavení a potřeb.

3.1.3 Selektivní předpoklady

Vystoupil a Šauer (2006) uvádějí, že selektivní předpoklady se vyznačují především vlivem na objem účasti obyvatelstva na cestovním ruchem, který ovlivňuje řada faktorů:

➤ **Demografické faktory**

Demografická struktura obyvatelstva má vliv nejen na intenzitu, ale i na specifické druhy aktivit volného času, např. rodina s dětmi, mladí či senioři mají jiné rekreační nároky.

➤ **Urbanizační faktory**

Účastníci z různých urbanizačních lokalit mají různé nároky na volnočasové aktivity, např. venkovské a městské obyvatelstvo, zejména co se týče víkendové rekreace.

➤ **Ekonomické faktory**

Jedná se o klíčový stimulující faktor, který je závislý na životní úrovni obyvatelstva a s ním souvisejícím způsobem trávení volného času, který se odráží v růstu poptávky po různých formách cestovního ruchu.

➤ **Politické faktory**

Mezi tyto faktory patří obecně mírové uspořádání světa bez válečných konfliktů, v souvislosti s jednotlivými zeměmi jejich vnitropolitická situace, charakter politického systému a bezpečnostní situace.

Tito autoři k tématu dále uvádějí, že kromě těchto objektivních faktorů ovlivňuje rozhodnutí účastníka k účasti na cestovním ruchu řada psychologických motivů. Velkou roli hraje reklama a propagace, které mají vliv na vytvoření módnosti některých středisek a oblastí, které jsou z důvodu prestiže navštěvovány častěji.

3.2 Sportovní cestovní ruch

Sportovní a aktivní dovolená se těší v posledních době stále větší oblibě. Tato forma cestovního ruchu se stala jedním z nosných typů Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014 – 2020 (MMR, 2013). Podle tohoto strategického dokumentu se aktivní dovolená dynamicky rozvíjí v řadě regionů, zejména v horských a podhorských oblastech, kde jsou lukrativní podmínky pro rozvoj turistiky a cykloturistiky v souvislosti s poznáváním kulturních a přírodních hodnot.

Zelenka a Pásková definují sportovní cestovní ruch jako „*formu cestovního ruchu, jejíž účastníky jsou diváci nebo aktivní sportovci, ať již příležitostní, rekreační, výkonnostní nebo*

vrcholový různých druhů outdoorových i indoorových, letních i zimních sportovních soutěží, závodů nebo sportovních masových akcí“ (Zelenka a Pásková, 2012, str. 540).

Vystoupil a Šauer (2006) člení sportovní cestovní ruch takto:

- **Cestovní ruch s aktivní sportovní činností** – jedná se o pobyty se sportovní činností, které udržují a posilují zdraví a prohlubují morální vlastnosti člověka. Mezi tyto formy patří horská či vysokohorská turistika, cykloturistika, vodní turistika, pěší turistika apod.
- **Cestovní ruchu s pasivní sportovní činností** – jedná se o pobyty, kde cílem je sportovní diváctví, tj. pasivní účast na sportovních akcích mimo místo bydliště účastníka.

3.2.1 Cykloturistika

Cykloturistika je v současné době populární a rozvíjející se volnočasové a sportovní odvětví, zejména kvůli své nízké náročnosti a relativně velkému množství míst, kde se dá tato aktivita bez omezení provozovat. Této činnosti se tak může věnovat prakticky každý, kdo netrpí závažným zdravotním omezením. Jak uvádí Galvasová a kolektiv (2008), díky tomu je možné rozdělit účastníky do mnoha kategorií podle motivace, věku či úrovně.

Před samotnou jízdou je optimální si dopředu zjistit obtížnost zvolené trasy, povrch tratě a její výškový profil. Tím si účastník může přizpůsobit svůj sportovní zážitek prakticky na míru. Předpoklady pro rozvoj cyklistiky jsou především v rovinných územích (např. Pardubicko), ale oblíbená je i cykloturistika v horských oblastech, které nabízejí zajímavější, ale obtížnější profily tratí. Galvasová a kolektiv konstatuje (2008), že cykloturistika je realizována na pevných i nezpevněných trasách a je tedy nutné zvolit vhodný druh kola. Existují i adrenalinové verze cyklistiky, kdy se sjíždí například lyžařské sjezdovky nebo jiné velmi prudké kopce či úseky, ale tento druh vyžaduje určitou úroveň zkušeností a speciálně vybavené kolo. Trendem se v posledních letech stává využití cyklobusu, vlaku nebo elektrokol. Tím se zpřístupňuje cykloturistika zejména městům a oblastem, které samy nemají vhodný charakter pro tento sport, a jejich rezidenti tak mají jednodušší přístup k tomuto sportu. Díky zvyšujícímu se zájmu o cykloturistiku dochází k budování nových a úpravě starých cyklotras a dalšímu rozvoji doprovodné infrastruktury.

Zelenka a Pásková prezentují cykloturistiku jako „jednu z forem turistiky, tj. aktivní cestování, zaměřené na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti

na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola, a to především za cíli mimo zastavěná území. Požadavkem na provozování cykloturistiky je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost“ (Zelenka a Pásková, 2012, str. 90 a 91). Alternativní vymezení cykloturistiky dle výkladového slovníku může být chápáno jako způsob trávení volného času cestováním na jízdním kole. Cykloturistika ke svému dalšímu rozvoji a zajištění určité úrovně zážitku potřebuje cílenou infrastrukturu, která je vhodná právě pro cyklisty. Galvasová a kolektiv (2008) poukazují na existenci programu Cyklisté vítání. Jedná se o program, který zjišťuje vybavenost a připravenost ubytovacích a stravovacích kapacit speciálně pro cyklisty. Program nezapomíná ani na turistické cíle a atraktivitu a ověřuje jejich vhodnost pro cykloturisty. Systém hodnotí jednotlivé subjekty na základě škály, která je použitelná i pro další státy Evropské unie. Tuzemský nebo zahraniční návštěvník certifikovaného podniku nebo místa si tak může být jistý, že zde najde minimálně srovnatelnou úroveň služeb.

Zelenka a Pásková program Cyklisté vítání definuje jako „*celonárodní certifikační systém kvality nabídky a vybavenosti služeb poskytovaných cyklistům v České republice – stravovacích a ubytovacích zařízení, ale také kempů a atraktivit. Standard pro certifikaci je srovnatelný s jinými evropskými zeměmi. Úspěšný žadatel může používat označení provozovny zelenobílou známkou s usmívajícím se kolem*“ (Zelenka a Pásková, 2012, str. 89).

V souvislosti se správným uchopením tématu je nutné seznámit se se základními pojmy týkajícími se cykloturistiky. Metodický pokyn Klubu českých turistů zveřejněný na internetovém serveru Cyklodoprava (2017) mimo jiné uvádí:

Cyklostezka

Jedná se o značenou komunikaci určenou výhradně pro cyklistický provoz. Mohou ji užívat bruslaři, koloběžky, případně lyžaři.

Cyklotrasa

Dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a příslušných Technických předpisů dopravními značkami pro cyklisty.

Podle Konceptce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji (2016) jsou cyklotrasy rozděleny do dvou základních skupin:

➤ **Dálkové cyklotrasy**

Tyto trasy jsou vedeny převážně terénem s nepřilíš velkým převýšením, s dobře sjízdňým povrchem a pokud možno mimo silniční provoz. Ideální je vedení podél větších vodňích toků. Tyto trasy mají vyhovovat cykloturistům, kteří putují více dní s brašňami a rodinám s dětmi. Označeny jsou jedno a dvojciferným číslem.

➤ **Lokální cyklotrasy**

Jedná se o ostatní systémově značené cyklotrasy s trojčiferným až čtyřčiferným číslem (KÚ PK, 2016).

Cykloturistická trasa

Je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemňích komunikacích, která je z hlediska ochrany přírody a sjízdňosti vhodná pro provoz cyklistů a je označena cyklotrustickými značkami (Cyklodoprava, 2017).

Klasifikace obtížňosti cyklotras

Obtížňost cyklotras je podle metodického pokynu Klubu českých turistů klasifikována 3 stupňi:

➤ **Lehká**

Trasu zvládne i netrénovaná osoba a dítě. Převažuje kvalitňí povrch. Profil trasy nemá obtížňá stoupaní ani klesání.

➤ **Středňí**

Absolvování této trasy je doporučováno mírně trénovaným osobám a vyspělým dětem. Povrch trasy může být jakýkoliv, na trase se vyskytují občas i obtížňější stoupaní nebo klesání.

➤ **Obtížňá**

Absolvování této trasy je doporučováno trénovaným osobám, nikoliv dětem. Povrch trasy může být jakýkoliv. Trasa je tvořena obtížňými stoupaními a klesáními.

Povrch cyklotras

➤ **Kvalitňí povrch**

Cyklista nemusí věňovat pozornost kvalitě povrchu komunikace, po níž jede. Nejčastěji se jedná o asfalt, kvalitňí beton nebo kvalitňí zpevněné povrchy

ze šotoliny, drtě nebo písku. Nerovnosti povrchu jsou výjimečné. Je vhodná pro všechny druhy bicyklů.

➤ **Méně kvalitní povrch**

Při jízdě musí cyklista věnovat pozornost povrchu komunikace, po níž jede. Občas se vyskytují nerovnosti. Obvykle se jedná o rozbitý asfalt, panely, rozbitý beton, makadam. Do této kategorie spadá i většina zpevněných lesních a polních cest. Je vhodná pro trekingová a horská kola.

➤ **Přírodní povrch**

Při jízdě musí cyklista věnovat zásadní pozornost povrchu komunikace, po níž jede. Velmi často se vyskytují nerovnosti a nepředvídatelné překážky. Obvykle se jedná o nezpevněné lesní a polní cesty, na kterých se vyskytují hrboly, kořeny, kameny, brody, lávky, padlé stromy, úzká místa, vysoký porost podél cesty apod. Je vhodná pro horská kola, výjimečně i pro kola trekingová. Tyto trasy bývají na začátku označeny textem „Cyklotrasa je vhodná pouze pro horská kola. Není vhodná pro děti“ (Cyklodoprava, 2017).

Druhy kol

Důležitou součástí cykloturistiky je výběr správného kola. Existuje řada kol, která jsou více či méně vhodná pro daný druh cykloturistiky.

➤ **Silniční kolo**

Jedná se o nejstarším a neklasičtějším typ kola. Úzké ráfky a tenké gumy zajišťují minimální valivý odpor, uchopení řídítek nutí cyklistu k aerodynamickému posedu. Silniční kolo je nejlehčí a nejrychlejší, je ideální na hladké asfaltové povrchy. Se silničním kolem se však těžko jezdí mimo pevné cesty, je méně stabilní, rám je také tuhý a každou nerovnost jezdec cítí.

➤ **Horské kolo**

V současné době je v České republice nejpočetněji zastoupeným typem. Jeho hlavní předností je, že hodně vydrží a projede všude. Horské kolo má nejčastěji průměr kol 26 palců. Kolo 29 palců má lepší valivé vlastnosti, je ovšem poněkud horší na ovládání než kolo 26 palců. Dalším rozměrem je 27,5 palce. Silné ráfky s hrubým vzorkem horskému kolu zajišťují dobrou stabilitu, rozměrově menší rám umožňuje jezdcovi kolo lehce ovládat. Převody s velkým rozpětím umožňují jet rychle po rovině a zároveň zdolat prudké stoupání. Nevýhodou je pouze to, že cyklista musí vynaložit

víc energie při překonávání valivého odporu a ani aerodynamicky není posed na MTB ideální.

➤ **Trekkingové kolo**

Typová řada mezi silničním a horským kolem. Ve sportovnější variantě se označuje i jako crossové, ve variantě s blatníky, světly a nosiči jde o city-bike. Vzniklo ze snahy spojit přednosti silničního i horského kola. Velikost kol 28 palců a užší, nikoli však galuskové pneumatiky snižují valivý odpor, řídítka jsou rovná či křídélková, převody stejné jako na horském kole. Trekkingové kolo má všechny přednosti, ale i nevýhody kompromisu. Na silnici je rychlejší než horské, v náročném terénu však postrádá potřebnou stabilitu, hladší gumy s jemným vzorkem podkluzují (Halada, 2009).

3.2.2 Turistické značení v České republice

Turistické značení v České republice spadá do kompetence Klubu českých turistů. Oficiální webové stránky této organizace uvádějí, že vznikla již v roce 1888 a během své historie prošla řadou změn. Charakteristickým produktem činnosti této organizace je značení pěších turistických cest, které je díky promyšlené a cílené činnosti považované za jedno z nejlepších v Evropě. Tato organizace je aktivní na celém území republiky a má 14 odborů, které jsou stanovené dle krajů. V současné době značené trasy zahrnují více jak 80 000 km a tvoří je turistické značené trasy pěší, lyžařské, cyklistické, jezdecké a vozíčkářské (KČT, 2019).

Klub českých turistů spolupracuje se zřizovateli cyklotras a koordinuje vznik ucelené sítě značených cyklotras v ČR, přiděluje nově vzniklým cyklotrasám celostátně platná evidenční čísla, vede evidenci všech vyznačených cyklotras v ČR, provádí pravidelnou kontrolu, údržbu a doznačení stávajících cyklotras, podílí se na propagaci vyznačených cyklotras i cykloturistiky. Financování značení je realizováno především z dotací, a to ministerstva pro místní rozvoj, krajských úřadů, mikroregionů a sponzorů (Cyklodoprava, 2017).

Turistické trasy jsou značeny podle metodiky Klubu českých turistů. Server uvádí, že se značí čtvercovými značkami, tvořenými třemi pruhy, které jsou od sebe oddělené úzkou mezerou. Okrajové pruhy jsou vyznačeny stejnou barvou, které se také říká upozornovací. Prostřední část je označena barvou dané trasy a je tak označována jako barva vedoucí. Podle ní se tak označuje celá stezka, jako například modrá, červená. Pro značení

pěších tras se používá bílá upozorňovací barva, pro značení lyžařských tras oranžová a pro značení cykloturistických tras pak právě žlutá (KČT, 2019).

3.2.3 Cykloznačení

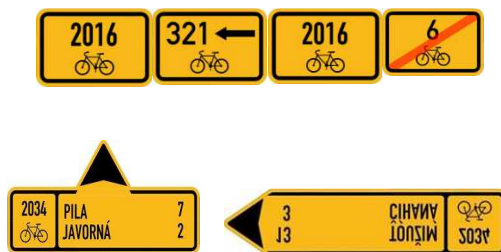
Cykloturistické značené trasy se nejčastěji dělí na terénní a na silniční cyklotrasy. Oba druhy cyklistických tras jsou voleny tak, aby umožňovaly použití i běžných turistických kol, ne jenom kol horských. Podle Galvasové a kolektivu (2008) v České republice existuje poměrně hustá síť cyklistických tras, které však spolu nejsou dostatečně a kvalitně propojeny. Problémem je také technický stav povrchu komunikací a nedostatek cyklostezek oddělených od automobilové dopravy. Slabě je rozvinuta infrastruktura pro sportovní cykloturistiku – např. bikeparky, singltrekové stezky a downhillové tratě. V posledních letech se začínají objevovat tematické okruhy či stezky, které spojují cyklistiku například s vinařstvím. Tyto projekty tak umožňují plynulý a vzájemný rozvoj dříve oddělených odvětví. Po území České republiky také vede několik mezinárodních cyklotras.

V České republice se používají značení silniční a terénní. Převažuje silniční značení, které se používá na většině značených cyklotras. Terénní značení se používá hlavně v horských oblastech a špatně přístupných místech, vhodných jen pro horská kola (KČT, 2019).

➤ Silniční značení

Tento druh značení podléhá dopravní legislativě a je používán především v regionech, kde jsou cyklotrasy vedeny převážně po zpevněných komunikacích. Jak uvádí server Klubu českých turistů (KČT, 2019), pro vyznačení se používá žlutých směrových tabulek o rozměru 200 x 300 mm s drobným černým obrázkem kola a číslem cyklotrasy. K určení směru se pak používá směrových tabulek s černou šipkou v daném směru. Značky se dělají ve žluté barvě a jsou značeny symbolem cyklistického kola – viz obrázek 1.

Obrázek 1: Silniční značení cyklotras



Zdroj: KČT, 2019

Jednotlivé trasy jsou značeny čísly nebo logy a mohou být doplněny i piktogramy. Značky jsou součástí dopravního značení a existují 3 typy:

Směrová tabulka IS21 a směrová tabule IS19

Jak server informuje, jednotlivé značky obsahují kromě čísla trasy také názvy cílů a vzdálenosti k nim – viz obrázek 2. Horní řádek uvádí koncový cíl a na každém rozcestí se jeho název opakuje. U dálkových tras se v horní řádce uvádí významný cíl ve vzdálenosti kolem 25-35 km, takže se na trase po ujetí této vzdálenosti změní na následující významný cíl. Dolní řádek uvádí název následujícího rozcestí. Na návěsti se uvádí číslo trasy a cílové místo. Dále je označen směr jízdy a případně i překážky na trase. Značka se zpravidla umísťuje 10 – 30 m před křižovatkou (KČT, 2019).

Obrázek 2: Směrová tabule IS 21 a IS 19



Zdroj: KČT, 2019

Tyto směrové tabule mohou být doplněny doplňkovou informací o značení či případných změnách v značení – viz obrázek 3.

Obrázek 3: Návěst před křižovatkou IS 20



Návěst vyznačuje směr trasy č. 604 a č. 2023. Vlevo je piktogramem označen směr odbočky na vlakovou stanici nebo zastávku. Značka se umísťuje 30 – 50 m před hranicí křižovatky na samostatném nosiči.



Tato značka zobrazuje změnu v typu značení, a to konkrétně změnu silničního značení na terénní. Trasa 2279 tak přechází v pásové značení bílé barvy (KČT, 2019).

Zdroj: KČT, 2019

Jak informuje webový server Klubu českých turistů, vyznačené trasy vedou vždy z jednoho místa do druhého a zpravidla tvoří okruhy, nicméně se s okružními tematickými trasami, které jsou označeny speciálními logy, můžeme také setkat. Začátek a konec trasy

je označen koncovou značkou, a rozcestí je vyznačeno vždy pomocí směrových tabulí IS19. Rozcestím se rozumí místo, kde trasa začíná (končí) a každé křížení dvou a více značených tras, případně odbočka ke kulturní nebo turistické zajímavosti (KČT, 2019). Jak dále server uvádí, značená síť cyklotras používá jedno až čtyřmístná čísla podle důležitosti tras. Webová stránka Klubu českých turistů uvádí, že jedno a dvoumístnými čísly jsou vyznačeny dálkové národní trasy. Třímístnými čísly jsou vyznačeny regionální trasy a čtyřmístnými čísly pak trasy místního významu. V České republice existuje celkem rozsáhlá síť dálkových cyklotras – viz obrázek 4.

Obrázek 4: Dálkové cyklotrasy v České republice



Zdroj: KČT, 2019

Server dále uvádí, že existují také silniční trasy označené dodatkovým logem. Ty jsou ovšem vzácnější. Tento způsob značení se používá pro vyznačení evropských cyklistických tras EuroVelo a tematických tras, jako jsou např. Vinařské stezky nebo některé dálkové trasy, které přesahují hranice státu. Tyto trasy mohou vést souběžně s číslovanými trasami nebo samostatně, v tomto případě se místo čísla trasy používá logo – viz obrázek 5.

Obrázek 5: Vzor silničního značení trasy značené logem



Zdroj: KČT, 2019b

Podle Klubu přes Českou republiku vedou 4 evropské trasy, a to č. 4 Trasa střední Evropou, č. 7 Sluneční trasa, č. 9 Balt-Jadran a č. 12 Stezka železné opony-viz obrázek 6 (KČT, 2019).

Obrázek 6: Evropské trasy v České republice



Zdroj: KČT, 2019

Internetový server Klubu českých turistů dále uvádí, že v rámci silničního značení se používají v některých místech dodatkové varovné tabule. Jedná se hlavně o místa s možným nebezpečím. Jsou to návěstí I20 doplněné informací o nebezpečných místech – viz obrázek 7 (KČT, 2019).

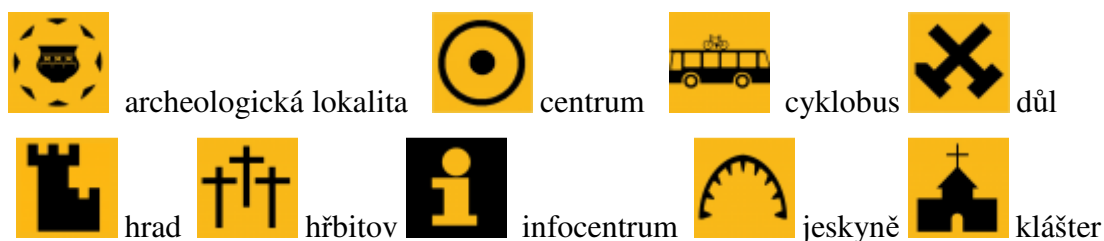
Obrázek 7: Vzor varovných cedulí



Zdroj: KČT, 2019

V neposlední řadě je možné setkat se také s cedulemi, které informují cyklisty o kulturních a turistických cílech na trase. Pro jejich označení se používají piktogramy – viz obrázek 8.

Obrázek 8: Piktogramy



Zdroj: KČT, 2019

Piktogramy se mohou použít samostatně, nebo v kombinaci se směřovkou - viz obrázek 9 (KČT, 2019).

Obrázek 9: Informace o zajímavostech v obcích (muzeum a hrad)



Zdroj: KČT, 2019

➤ Terénní značení

Tento typ značení se používá především v horských oblastech, nebo na těžko přístupných trasách. Jsou to značky o rozměru 140 x 140 mm, velmi podobné pěšímu značení. Rozdíl je v tom, že značky jsou na žlutém podkladu. Barva je zvolena z důvodu viditelnosti v horších podmínkách. Na rozcestích jsou směřovky a trasa je vyznačena pásovým značením se žlutými vodícími pruhy – viz obrázek 10.

Obrázek 10: Vzor terénního značení



Zdroj: KČT, 2019

4. PRAKTICKÁ ČÁST

V této části práce jsou analyzovány lokalizační předpoklady cestovního ruchu, resp. přírodní předpoklady, a v rámci realizačních předpokladů jsou zkoumány vyznačené cyklotrasy na území Železných hor. Celkový potenciál oblasti Železné hory týkající se cestovního ruchu je analyzován prostřednictvím SWOT analýzy. Na základě zhodnocení výsledků analýzy budou navržena doporučení pro rozvoj cykloturistiky v oblasti Železných hor.

Pro vymezení oblasti Železných hor jsou použita data Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky (dále také Agentura).

4.1 Charakteristika oblasti Železné hory

Železné hory tvoří severozápadní výběžek Českomoravské vrchoviny. Na severní hranici pomalu klesají k Polabské nížině, na jihozápadě hranice lokality kopíruje hřeben, který sleduje tok řeky Doubravy a poté pokračuje nad Čáslavskou kotlinou. Nadmořská výška tohoto hřebene se postupně zvyšuje až k Vestci (668 m n. m.) u Libice nad Doubravou. Díky tomuto hřebenu a jeho značnému převýšení oproti Čáslavské kotlině a Podoubraví se může tato lokalita pyšnit označením hory. Agentura poukazuje na to, že název Železné hory se v latinské podobě "Montes Ferrei" objevuje již ve Zbraslavské kronice ze 13. století. Ve skutečnosti mají však Železné hory spíše charakter vrchoviny až pahorkatiny (AOPK ČR, 2019).

Obrázek 11: Lokace Železných hor



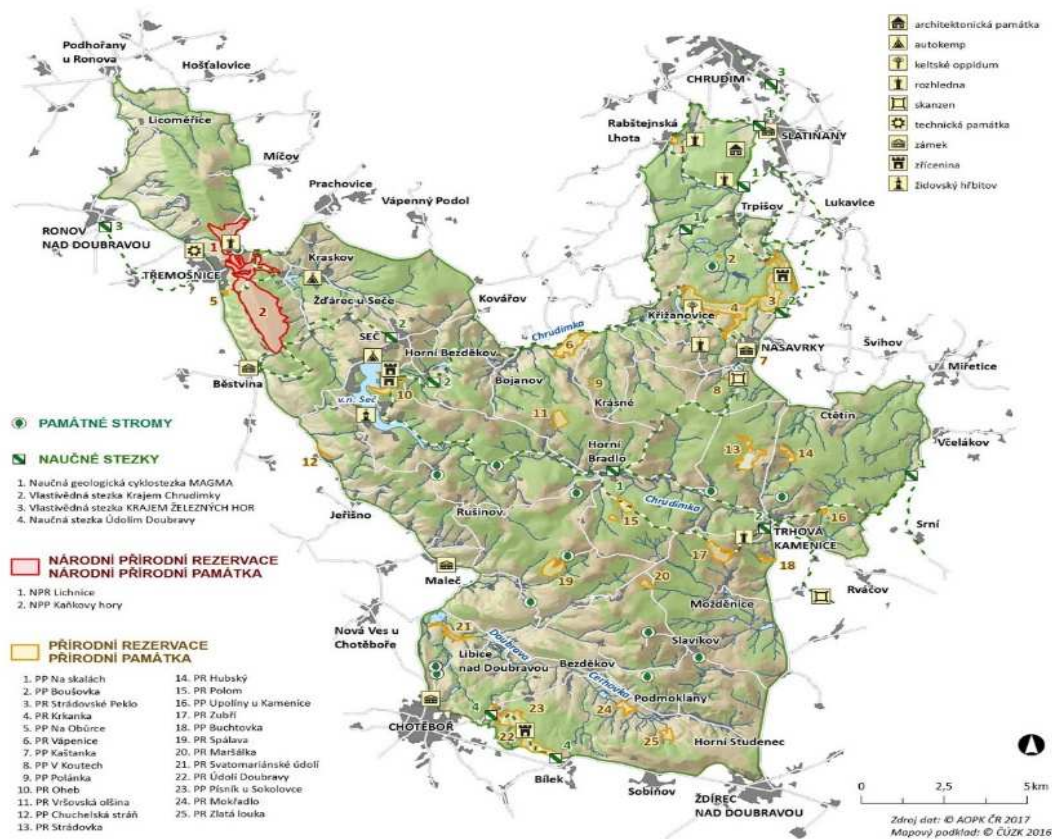
Zdroj: AOPK ČR, 2019

Z hlediska geomorfologického členění se oblast skládá z dvou hlavních částí - nižší Chvaletické pahorkatiny na severozápadě a vyšší Sečské vrchoviny v centrální a východní části. Rozloha Železných hor je téměř 600 km² při průměrné nadmořské výšce zhruba 450 m n. m. Lokality s vyšší nadmořskou výškou než 500 m n. m. zabírají asi 33 % rozlohy Železných hor, polohy nad 600 m n. m. pak jenom 5 %. Železné hory sousedí s Východolabskou tabulí, Středolabskou tabulí, Hornosázavskou pahorkatinou, Hornosvrateckou vrchovinou a Svitavskou pahorkatinou (AOPK ČR, 2019).

V roce 1991 byla na části tohoto území vyhlášena Chráněná krajinná oblast Železné hory, která se rozprostírá na území 284 km². Tato oblast byla vytyčena s cílem uchování charakteru a krásy přírody a krajiny Železných hor. Dalším důvodem pro zřízení byla snaha o další rozvoj a podporu šetrného využití území, včetně plánování nové výstavby a související, zejména dopravní, infrastruktury (AOPK ČR, 2019).

Nejcennější části Železných hor jsou chráněny ve 27 zvláště chráněných územích. Některá z těchto dodatečně chráněných území jsou pak přístupná pouze po vyznačených stezkách. Zbytek je volně přístupný při dodržování stanovených omezení (AOPK ČR, 2019).

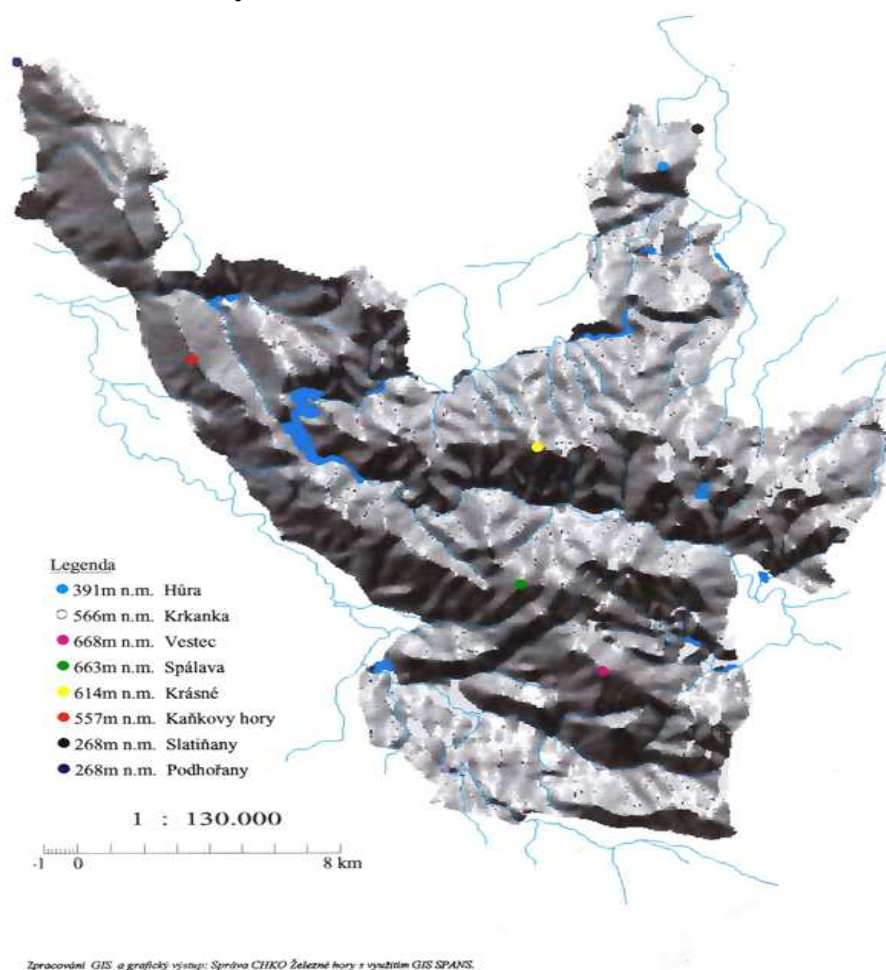
Obrázek 12: Mapa Železných hor podle vymezení AOPK ČR



Zdroj: AOPK ČR, 2019

Podle údajů Agentury je nadmořská výška této oblasti poměrně rozdílná, a to od nejnižších bodů oblasti u Podhořan a Slatiňan se shodnou nadmořskou výškou 268 m po nejvyšší vrcholy Vestec s 668 metry nad mořem a Spálava s 662 metry nad mořem. Dominantou Železných hor je hlavní hřeben, který se táhne od Ždírcce nad Doubravou do Podhořan a pak pokračuje k Týnci nad Labem. V tomto hřebenu jsou kromě vrcholů nápadné i rokly, mezi které patří největší Lovětínská a Hedvíkovská. Výškové rozdíly oblasti prezentuje obrázek 13 (AOPK ČR, 2019b).

Obrázek 13: Reliéf Železných hor



Zdroj: AOPK ČR, 2019b

Agentura dále uvádí, že celé území patří do středního povodí Labe. Hlavní řekou v oblasti je Chrudimka, která pramení u Filipova ve Žďárských vrších a z celkové délky toku 108 km protéká 38 km oblastí Železné hory. Do oblasti vtéká z východu u Trhové Kamenice, směřuje ke zřícenině Oheb nedaleko Seče, kde se stáčí téměř o 180° a teče k vesnici Bojanov. Ve skalnatém údolí Krkanka a Peklo mění opět svůj směr o 90° k severu a oblast opouští u Práčova, kde ztrácí i svůj typicky horský ráz. Z pohledu cestovního ruchu

je pro danou oblast velice důležitá vodní přehrada Seč. Vystoupil (2006) tuto přehradu označil za vodní plochu nadregionálního charakteru – viz obrázek 14.

Obrázek 14: Letní rekreace a turistika u vody – vodní nádrž Seč

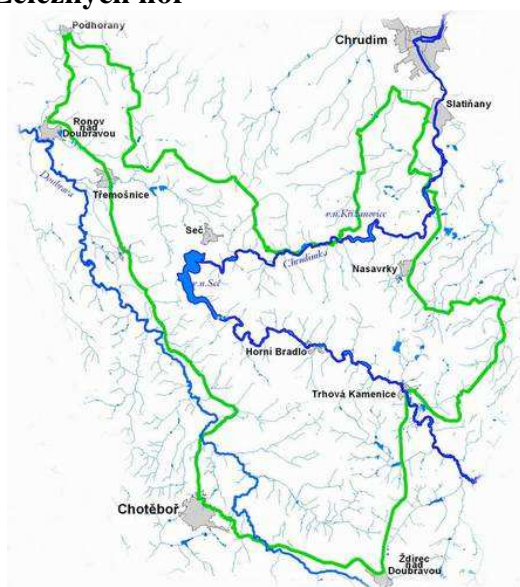
LETNÍ REKREACE A TURISTIKA U VODY



Zdroj: Vystoupil, 2006

Stavba vodní přehrady Seč proběhla v letech 1924 až 1934 a hlavním důvodem pro stavbu byla ochrana proti povodním. V posledních několika dekádách vzrostl její význam, neboť se stala také vyhledávaným místem pro rekreaci rezidentů z okolí. Druhou, o něco menší, je přehrada u Křižanovic, která byla postavena v letech 1947 až 1952. Zajímavostí je, že voda z přehrady je vedena podzemním tunelem do nedaleké elektrárny v Práčově a odtud do vyrovnávací přehrady, která je zároveň vodárenskou nádrží pro města Chrudim a Pardubice. Další významným tokem v jižní části oblasti je Doubrava, která ovšem zasahuje do oblasti pouze v 14 km krátkém úseku (AOPK ČR, 2019c).

Obrázek 15: Vodstvo Železných hor



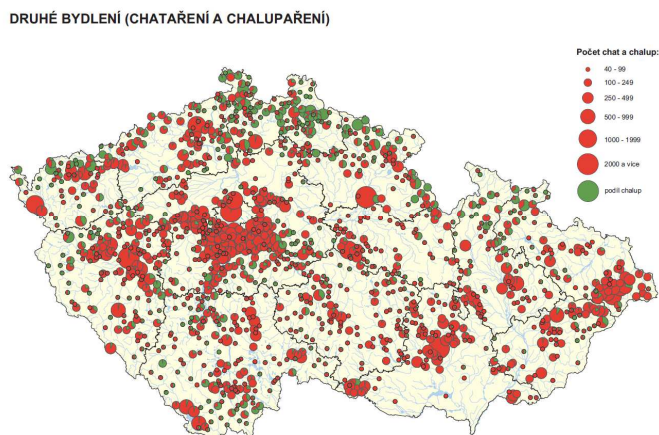
Zdroj: AOPK ČR, 2019c

Podle informací na webových stránkách AOPK ČR patří Železné hory do klimaticky mírně teplé a mírně vlhké oblasti. Průměrná roční teplota klesá s nadmořskou výškou o 0,63 °C na 100 metrů a roční úhrn srážek se zvyšuje v průměru o 50 mm na 100 výškových metrů (AOPK ČR, 2019d).

Jak uvádějí webové stránky, zalesněné plochy území Železných hor zabírají 126,783 km² a současný stav lesů je značně odlišný od přirozeného stavu. Dříve byla lesní vegetace velmi pestrá a různorodá, dnes je však stav lesů označován z biologického, ekologického i funkčního hlediska za neuspokojivý. K narušení původního charakteru došlo především z důvodu přílišného zaměření se na smrky na úkor původních listnatých lesů (AOPK ČR, 2019e).

První důkazy o osídlení této oblasti lze nalézt už v 2. století př. n. l. Jednou s významných památek oblasti jsou zbytky keltského opida, které bylo zbudováno na vyvýšeném místě nad řekou Chrudimkou. Nejstarší známá písemná zmínka o životě na území Železných hor pochází z roku 1137. V dnešní době je celý region poměrně řídko osídlen – trvale zde žije kolem 17 500 obyvatel. Toto číslo dokládá i velikost obcí, které v oblasti jsou, jelikož se v celé oblasti nenachází sídlo s více jak 1 500 obyvateli. Charakterem se jedná zejména o venkovskou oblast. Hustota zalidnění je kolem 64 obyvatel/km². Tato hodnota je hluboko pod průměrem České republiky, který je 129 obyvatel/km². Ke změně dochází s příchodem letních měsíců. Díky rekreační oblasti kolem Seče se počet obyvatel dočasně zvyšuje. Chataření kolem přehrady je celkově velice populární, lze zde nalézt až 600 objektů s tímto účelem (AOPK ČR, 2019e). Četnost chat a chalup v oblasti Železných hor prezentuje obrázek 16.

Obrázek 16: Chaty a chalupy v oblasti Železné hory



Zdroj: Vystoupil, 2006

4.2 SWOT analýza oblasti Železné hory

Údaje pro SWOT analýzu oblasti Železné hory z pohledu cestovního ruchu byla získána z oficiálních internetových stránek Místní akční skupiny Železnohorský region.

Tabulka 1: SWOT analýza oblasti Železných hor

SILNÉ STRÁNKY (S)
<ol style="list-style-type: none">1. Dobrá poloha a význam oblasti Železných hor – přírodní region v dosahu středních měst (Chrudim, Hlinsko, Chotěboř, Třemošnice).2. Pestrá a relativně zachovalá krajina s množstvím chráněných území (CHKO ŽH).3. Vysoká zalesněnost území.4. Potenciál pro celoroční rekreační turistické využití.5. Četnost historických památek.6. Vhodný kulturní a přírodní potenciál pro rozvoj cestovního ruchu.7. Množství terénů pro cyklotrasy, hipotrasu, turistické trasy, zimní běžecké trasy, naučné stezky.8. Nízká cena pracovní síly.9. Image regionu spojený s představou čisté a zdravé přírody (CHKO Železné hory, chráněná maloplošná území, GEOPARK Železné hory).10. Velmi dobré vodní zdroje a velké vodní plochy v oblasti.11. Destinační management v oblasti prostřednictvím MAS Železnohorský region.12. Existence subjektů zaměřených na regionální cestovní ruch.13. Zavedený systém certifikace místní produkce – ŽELEZHÉ HORY, regionální produkt.14. Řada tradičních kulturních a řemeslných akcí regionu.
SLABÉ STRÁNKY (W)
<ol style="list-style-type: none">1. Poloha oblasti mimo hlavní obchodní a dopravní tahy národního významu.2. Dopravní obslužnost a přístupnost regionu.3. Kvalita povrchů místních komunikací.4. Nedostatečně rozvinutá síť ubytovacích zařízení.5. Nízká variabilita ubytovacích služeb.

6. Nedostatečné zajištění atraktivit pro turisty pro případ špatného počasí.
7. Nízká kupní síla obyvatel oblasti.
8. Migrace zejména mladých lidí s vyšším vzděláním z obcí do větších měst.
9. Nedostatečná kvalita technické infrastruktury, služeb a občanské vybavenosti obcí.
10. Nedostatečná kvalita poskytovaných služeb.
11. Malá nabídka netradičních forem cestovního ruchu.
12. Malé finanční zdroje na propagaci a cílený marketing.
13. Špatný stav kulturních památek a jejich uzavření návštěvníkům.
14. Nerovnoměrná dopravní obslužnost území.

PŘÍLEŽITOSTI (O)

1. Dostupný a dostatečně velký turistický potenciál pro cestovní ruch (města Pardubice, Hradec Králové, Chrudim, Hlinsko, Chotěboř, Havlíčkův Brod, Golčův Jeníkov, Čáslav).
2. Charakter regionu ve vztahu k možným národním a evropským dotacím (ochrana přírody, udržitelný a šetrný cestovní ruch).
3. V národním i regionálním trhu volnočasových aktivit rostoucí poptávka po specializovaných produktových balíčcích (cyklistika, pěší a horská turistika, agroturistika, jezdeckví, zimní běžecké trasy).
4. Dobré možnosti venkovské agroturistiky (ekoturistiky, agroturistiky, folklór).
5. Rozvoj služeb Cyklisté vítáni.
6. Zkvalitňování funkce lesů.
7. Přírodní potenciál pro vznik dalších naučných a tematických stezek.
8. Realizace nové ucelené turistické nabídky – přilákání návštěvníků do oblasti na několikadenní aktivity.
9. Propagace místních produktů.
10. Podpora udržitelných forem rozvoje venkova – včetně podpory ekologické výchovy (budování cyklostezek a cyklotras v obcích).
11. Větší údržba o památky a péče o ně – velké kulturní bohatství oblasti.

HROZBY (T)

1. Sílicí pozice a rozvoj konkurenčních oblastí ve vztahu k trhu cestovního ruchu.
2. Slabé napojení na širší regionální úroveň ve všech rozvojových aktivitách (větší vzdálenost od dalších regionů činných v cestovním ruchu).
3. Potencionální ohrožení odchodu kvalifikovaných lidí z regionu.
4. Finanční náročnost udržení standardních životních podmínek v malých obcích.
5. Nedostatečné finanční prostředky pro zvyšování kvality služeb – malá kupní síla obyvatel a následně chybějící finance provozovatelů služeb v cestovním ruchu.
6. Problém zajištění stálé kvality služeb vzhledem k malému zájmu lidí pracovat v oblasti cestovního ruchu.
7. Chátrající stav kulturních a historických památek a sportovních zařízení.
8. Další snižování dopravní obslužnosti.
9. Nedostatek financí na rozvoj kultury.

Zdroj: Mikroregion Železné hory, 2015

Díky přítomnosti přehradní nádrže Seč, a chatovým oblastem kolem ní, má tato lokalita potenciál se stát vyhledávanou rekreační oblastí nejenom pro místní obyvatele. Pro dosažení tohoto cíle je ale nutné zlepšit zejména dopravní dostupnost a kvalitu místních komunikací, které jsou často ve velmi špatném technickém stavu a případní další nárůst návštěvníků by jejich stav mohl ještě víc zhoršit. Na případný zvýšený zájem nejsou připraveny ani ubytovací služby a to z hlediska množství poskytovaných lůžek ani variability úrovně. Služby celkově v regionu nedosahují závratných výšin. Nedostatečná kvalita technické infrastruktury, služeb a občanské vybavenosti obcí tak poskytuje značný prostor pro zlepšení. Cest, jak z oblasti vytěžit maximum, by se našlo zcela jistě více. Díky ochraně životního prostředí a šetrnému cestovnímu ruchu by oblast mohla mít snazší přístup k možným národním a evropským dotacím, které by mohly pomoci s rozvojem agroturistiky, vznikem dalších naučných a tematických stezek, ale také samotnou propagací regionu jako cíle cestovního ruchu. Bez této propagace a zviditelnění by se mohlo stát, že region bude zaostávat za dalšími konkurenčními oblastmi prostě díky tomu, že nebude dostatečně vidět. Pro správné fungování cestovního ruchu v oblasti je také nutné ho podpořit kvalifikovanými zaměstnanci, a proto je nutné zajistit jejich setrvání a do budoucna zvyšování jejich počtů. S tímto problémem je spojeno hlavně stálé udržení kvality služeb, které by při časté výměně lidí zaměstnaných v cestovním ruchu mohlo kolísat a spíše klesat.

4.3 Analýza cyklotras v oblasti Železné hory

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji uvádí, že cykloturistická síť v Pardubickém kraji je kompletní, systémová a pravidelná. Na území Pardubického kraje je v současné době evidováno celkem 3 407 km cykloturistického značení (z toho 2 889 km silničního a 518 km terénního cykloturistického značení), přičemž celkové délka značených cyklotras na území ČR činí okolo 36 119 km. Průměrně tedy na jeden kraj připadá cca 2 778 km značených cyklotras (nepočítaje hlavní město Praha). V Pardubickém kraji je tedy cykloturistická síť mírně hustší oproti celorepublikovému průměru. Centrum dopravního výzkumu dokonce uvádí, že se jedná o druhou nejhustší síť v ČR (KÚ PK, 2016).

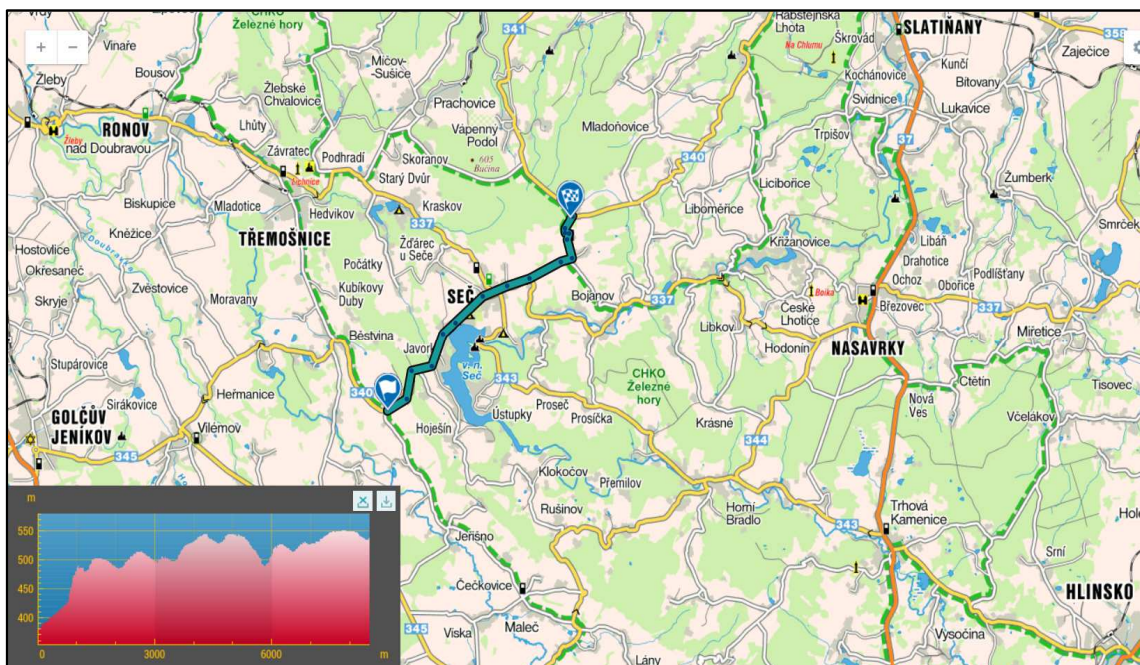
Předmětem analýzy jsou cyklotrasy vyznačené Klubem českých turistů, které vedou na území Železných hor. V tabulkové části jsou analyzovány údaje o celkové délce cyklotrasy, délce na území Železných hor, obtížnosti cyklotras, použitém druhu značení, komunikace, povrch kudy jsou cyklotrasy vedeny, pro která kola jsou cyklotrasy vhodné a průběh trasy, kde je tučně zvýrazněn úsek vedoucí územím Železných hor. V mapové části cyklotras je zaznamenán úsek vedoucí územím Železných hor s výškovým profilem trasy, který je sledován ve směru cyklotrasy tak, jak je uvedeno v tabulkové části.

Tabulka 2: Cyklotrasa č. 4111 Drhotín – Horní Roveň

Celková délka trasy	47 km
Délka trasy na území Železných hor	9 km
Obtížnost:	středně obtížná
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy
Povrch:	asfalt
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh trasy:	Drhotín, 1 km Zbohov, 2,50 km Na Předělu, 5 km Seč, 6,50 km Mezný, 8 km Kovářov, 9 km Hrbokov, 11 km Rtenín, 13,50 km Mladoňovice, 15 km Pohled, 16,5 km Čejkovice, 18,5 km Rabštejská Lhota, 20,5 km Sobětuchy, 25 km Chrudim, 30,5 km Topol, 34 km Vejvanovice, 35,50 km Dvakačovice, 37,50 km Kostěnice, 40,50 km Moravany, 42 km Slepotice, 44,50 km Čeradice, 47,5 km Horní Roveň.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008, zpracování vlastní

Obrázek 17: Cyklotrasa č. 4111 na území Železných hor



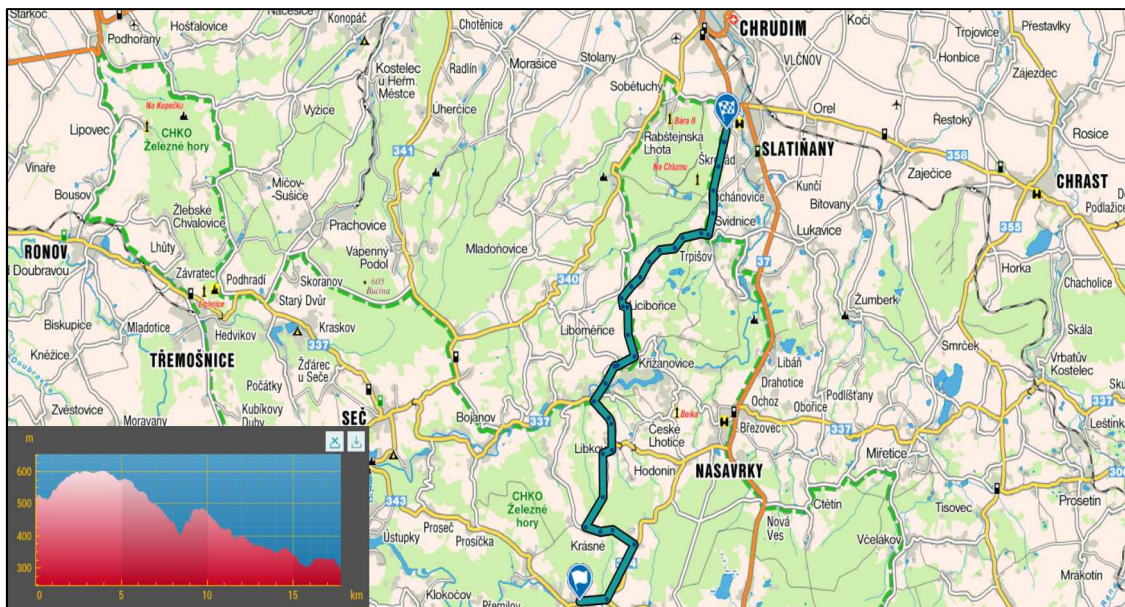
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 3: Cyklotrasa č. 4112 Horní Bradlo – Sezemice

Celková délka trasy:	42,2 km
Délka trasy na území Železných hor	20,50 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy
Povrch:	asfalt
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh cyklotrasy:	Horní Bradlo, 2,50 km Javorné, 4,50 km Krásné, 7 km Libkov, 11 km Křižanovice, 13 km Licibořice, 16,50 km Trpišov, 20,50 km Slatiňany, 24 km Chrudim, 31,50 km Tuněchody, 37 km Černá za Bory, 38,50 km Staročernsko, 39,50 km Bor u Veské, 42,20 km Sezemice.

Zdroj: Cyklotrasy 2008a, zpracování vlastní

Obrázek 18: Cyklotrasa č. 4112 na území Železných hor



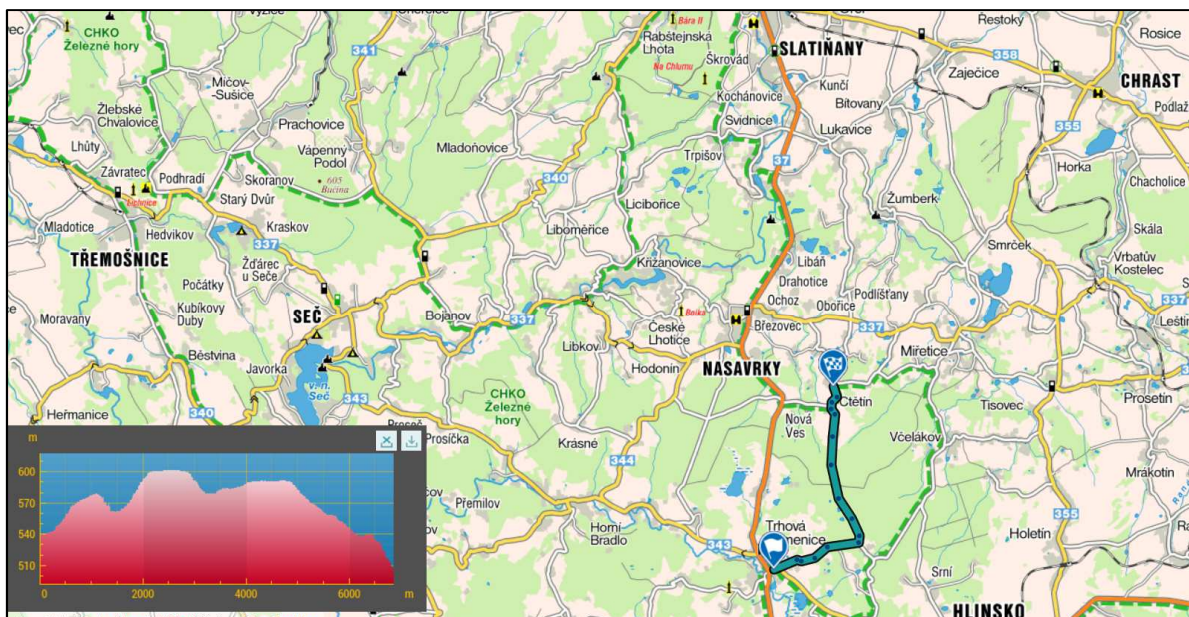
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 4: Cyklotrasa č. 4113 Trhová Kamenice – Slatiňany

Délka trasy:	20,50 km
Délka trasy na území Železných hor	7,50 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice III. třídy, účelová komunikace
Povrch:	asfalt, zpevněný povrch
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh cyklotrasy:	Trhová Kamenice, 4.50 km Srnský les, 7.50 km Ctětín, 9.50 km Krupín, 13 km Vížky, 150 km Lukavice, 17.50 km Kunčí, 20.50 km Slatiňany.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008b, zpracování vlastní

Obrázek 19: Cyklotrasa č. 4113 na území Železných hor



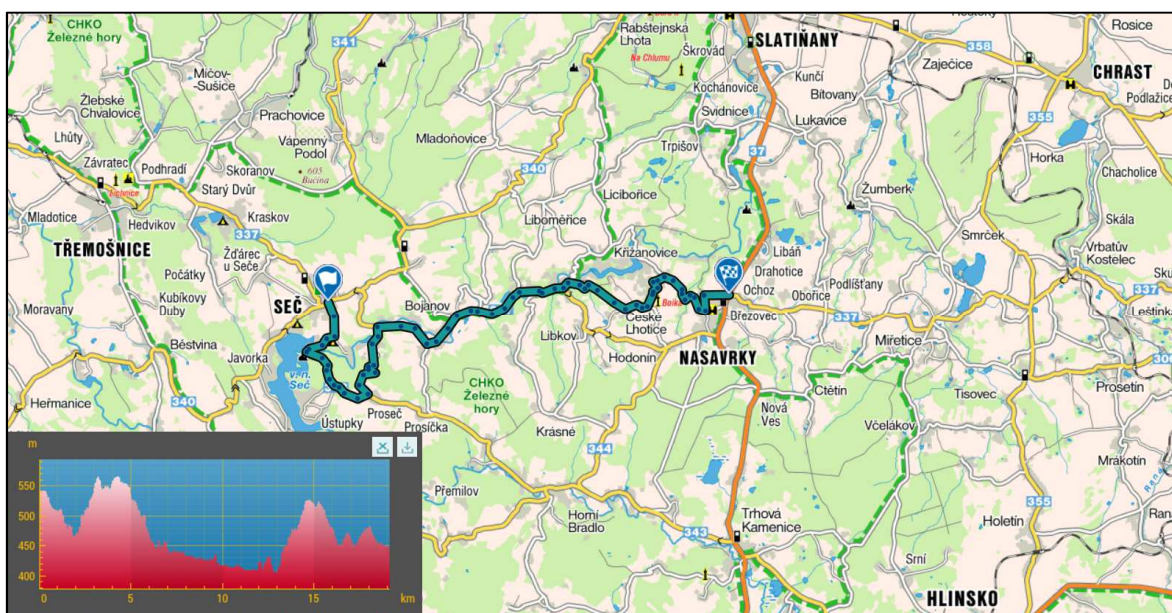
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 5: Cyklotrasa č. 4114 Seč – Žďárec u Skutče

Délka trasy:	39,6 km
Délka trasy na území Železných hor:	20 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy
Povrch:	asfalt, zpevněný povrch
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh trasy:	Seč, 3.50 km Ústupy, 5 km Proseč, 7 km Hořelec, 10.50 km Bojanov, 13 km Spáleníště, 14 km Mezisvětí, 16.50 km České Lhotice, 17.50 km Hradiště, 20 km Nasavrky, 21.50 km Ochoz, 24 km Krupín, 25.50 km Švihov, 27.50 km Měritice, 29.50 km Památník obce Ležáky, 32 km Mokryšov, 33.50 km Prosetín, 36.50 km Žďárec u Skutče.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008c, zpracování vlastní

Obrázek 20: Cyklotrasa č. 4114 na území Železných hor



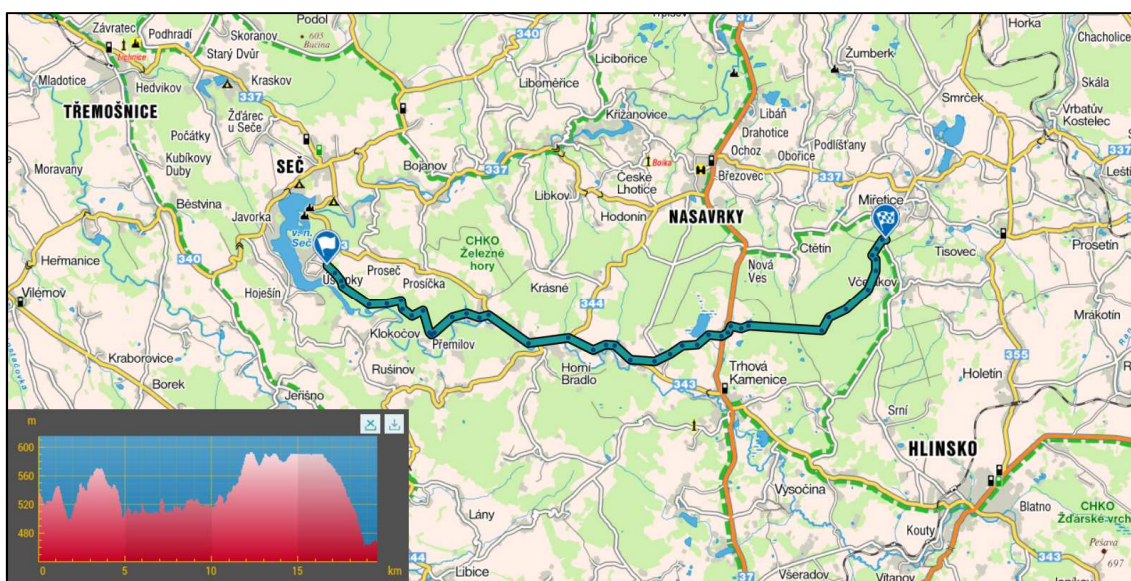
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 6: Cyklotrasa č. 4115 Ležáky – Ústupky

Délka trasy:	25 km
Délka trasy na území Železných hor:	22,50 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, místní a účelové komunikace
Povrch:	asfalt, zpevněný a nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekinkové bicykly
Průběh cyklotrasy:	Památník obce Ležáky, 2,50 km Bartošky, 6,50 km Srnský les, 11 km Kameničky, 13 km Travná, 18,50 km Přemilov, 25 km Ústupky.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008d, zpracování vlastní

Obrázek 21: Cyklotrasa č. 4115 na území Železných hor



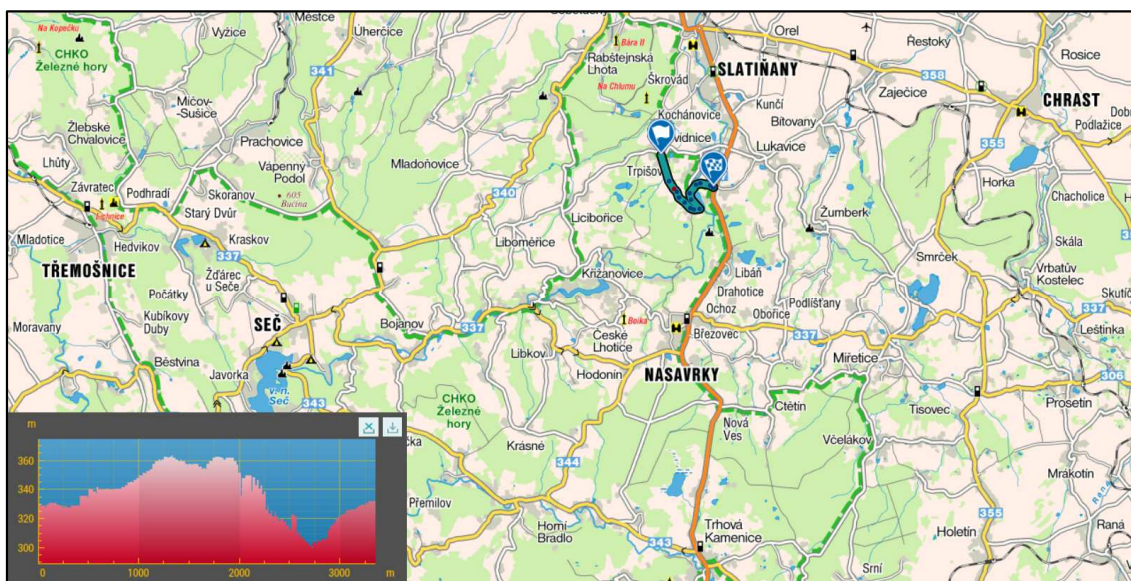
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 7: Cyklotrasa č. 4118 Trpišov – Zaječice

Délka trasy:	10 km
Délka trasy na území Železných hor	4 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, místní a účelové komunikace
Povrch:	asfalt, zpevněný a nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekinkové bicykly
Průběh cyklotrasy:	Trpišov, 2 km Práčov, 4 km Výsonín, 6 km Lukavice, 8 km Bítovany, 10 km Zaječice

Zdroj: Cyklotrasy, 2008e, zpracování vlastní

Obrázek 22: Cyklotrasa č. 4118 na území Železných hor



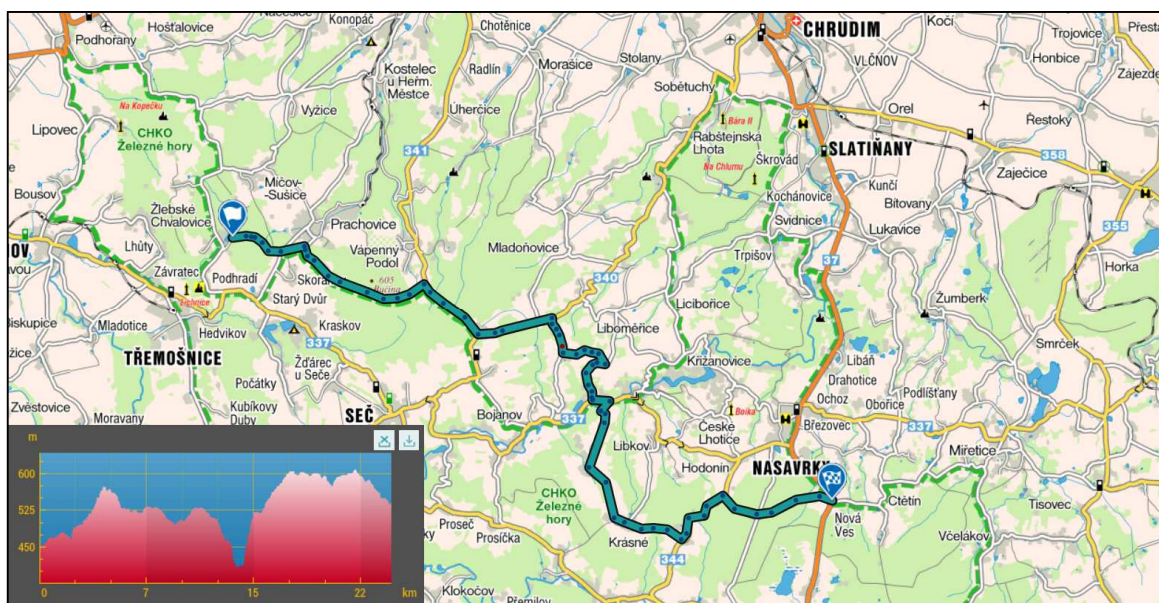
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 8: Cyklotrasa č. 4119 Lovětín – Pardubice

Délka trasy:	85,50 km
Délka trasy na území Železných hor:	22 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, místní a účelové komunikace
Povrch:	asfalt, zpevněný a nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekiningové bicykly
Průběh cyklotrasy:	Lovětín, 20 km Prachovice, 6.50 km Vápenný Podol, 8.50 km Hrbokov, 12 km Nové Lhotice, 15 km Spáleníště, 16.50 km Chlum, 19.50 km Krásné, 21.50 km Javorné, 28.50 km Ctětín, 31 km Čekov, 33.50 km Dubová, 38 km Vrbatův Kostelec, 43 km Skuteč, 55.50 km Lozice, 61 km Chroustovice, 63 km Březovice, 68.50 km Moravany, 73.50 km Kostěnice, 76 km Hostovice, 77.50 km Štětín, 82 km Nemošice, 85.50 km Zámek Pardubice.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008f, zpracování vlastní

Obrázek 23: Cyklotrasa č. 4119 na území Železných hor



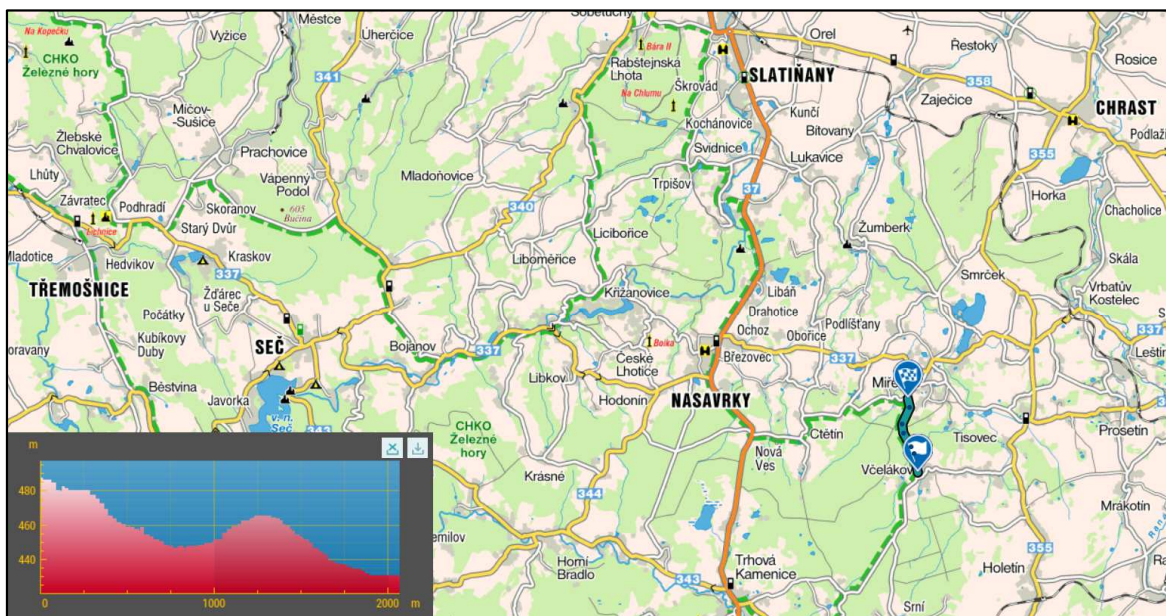
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 9: Cyklotrasa č. 4120 Čachnov – Vysoká nad Labem

Délka trasy:	88 km
Délka trasy na území Železných hor:	3km
Obtížnost:	lehká, některé úseky středně obtížné
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, účelové komunikace
Povrch:	asfalt, zpevněný a nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekingové bicykly
Průběh cyklotrasy:	Čachnov, 2.50 km Ruda, 5.50 km Karlštejn, 8 km Svratouch, 9 km Svratka, 12 km Chlumětín, 21.50 km Hamry, 24 km Studnice, 27 km Hlinsko, 31 km Srní, 35.50 km Včelákov , 38.50 km Miřetice , 41.50 km Smrček, 47 km Zaječice, 49 km Libanice, 51 km Nabočany, 53.50 km Dolní Bezděkov, 57 km Úhřetice, 62 km Kostěnice, 65 km Dašice, 70.50 km Časy, 72.50 km Choteč, 74 km Dolní Ředice, 76.50 km Drahoš, 78 km Chvojenec, 81 km Hrachoviště, 83 km Borek, 83.50 km Borkovník, 88.00 km Vysoká nad Labem.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008g, zpracování vlastní

Obrázek 24: Cyklotrasa č. 4120 na území Železných hor



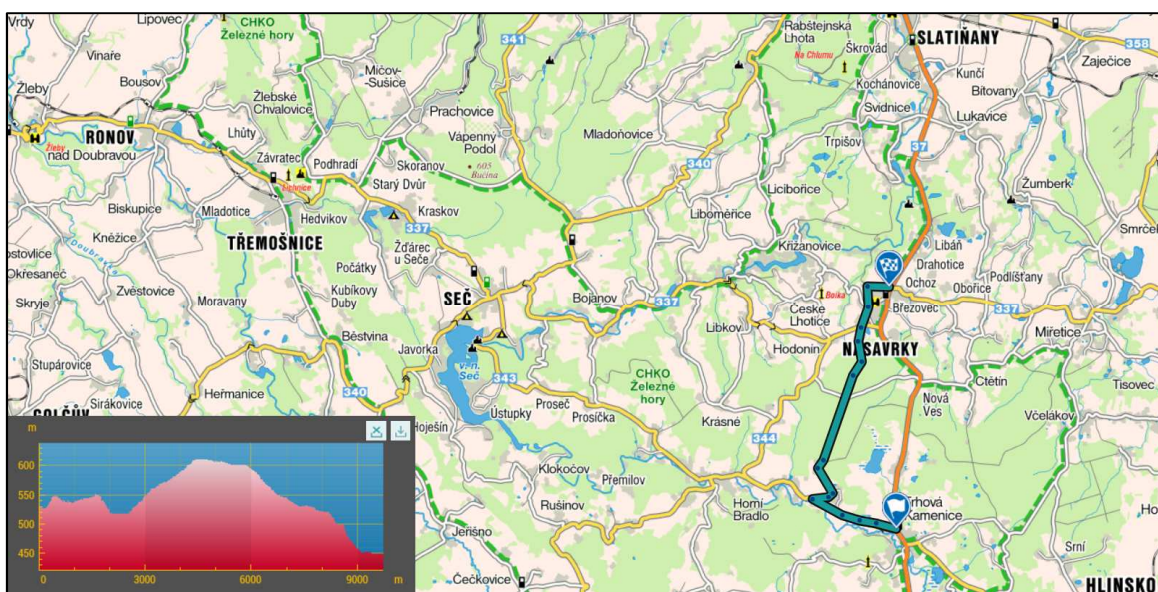
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 10: Cyklotrasa č. 4121 Trhová Kamenice – Uhersko

Délka trasy:	40,50 km
Délka trasy na území Železných hor:	9,50 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, místní a účelové komunikace, v Trhové Kamenici úsek 500 m po silnici I. třídy
Povrch:	asfalt, zpevněný a nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekingové bicykly
Průběh cyklotrasy:	Trhová Kamenice, 30 km Kubátka, 3.50 km Kameničky, 6.50 km Mniška, 9.50 km Nasavrky 11.00 km Ochoz, 12.50 km Libáň, 15.50 km Vížky, 17.50 km Žumberk, 21.00 km Smrček, 25.50 km Chrast u Chrudimi, 27 km Chrast, 29 km Rosice, 31.50 km Synčany, 32.50 km, 36 km Chroustovice, 38 km Městec, 40.50 km Uhersko.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008h, zpracování vlastní

Obrázek 25: Cyklotrasa č. 4121 na území Železných hor



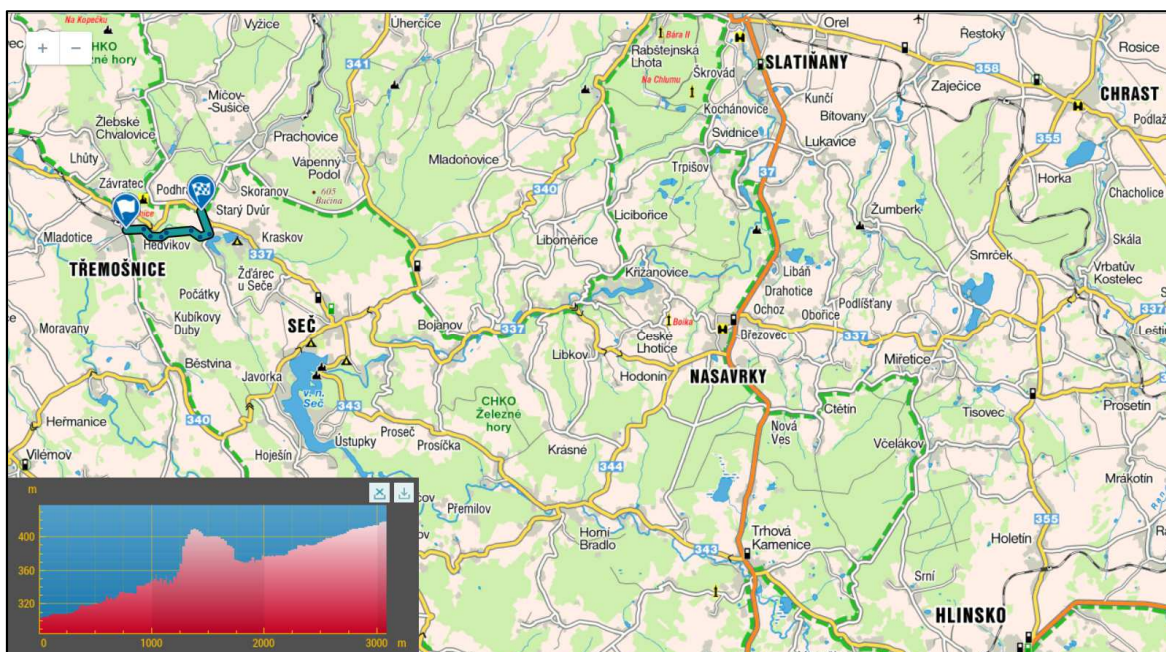
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 11: Cyklotrasa č. 4127 Třemošnice – Kokešov

Délka trasy:	38,50 km
Délka trasy na území Železných hor:	3 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, účelové komunikace
Povrch:	asfalt, zpevněný i nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekigové bicykly
Průběh trasy:	Třemošnice, 3 km rybník Peklo, 5.50 km, Prachovice, 11.50 km Vyžice, 15 km Autokempink Konopáč, 17 km Heřmanův Městec, 18 km Dolní Raškovice, 19 km Nákle, 22 km Jeníkovice, 24.50 km Svinčany, 26.50 km Zámek Choltice, 28 km Chrtníky, 29 km Choltice, 31 km Jedousov, 33 km Veselí, 33.50 km Veselí u Přelouče, 36.50 km Bezděkov, 38.50 km Kokešov,

Zdroj: Cyklotrasy, 2008i, zpracování vlastní

Obrázek 26: Cyklotrasa č. 4127 na území Železných hor



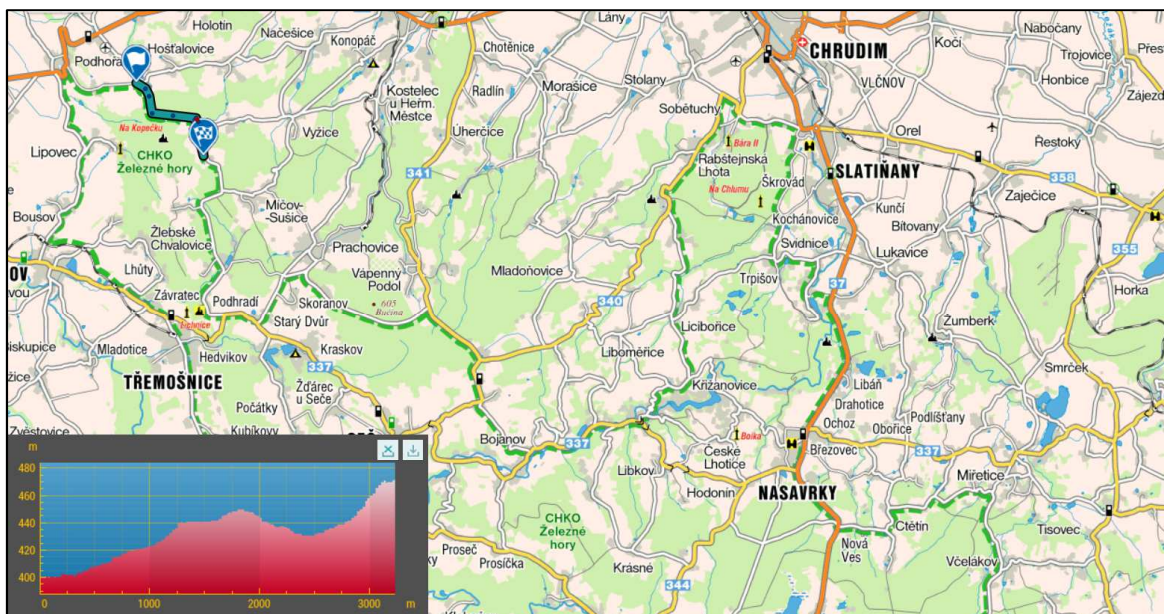
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 12: Cyklotrasa č. 4129 Choltice – Jetonice

Délka trasy:	15,50 km
Délka trasy na území Železných hor:	3 km
Obtížnost:	lehká
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice III. třídy, účelové komunikace
Povrch:	asfalt, nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekkingové bicykly
Průběh trasy:	Choltice, 2 km Ledecká obora, 4,50 km Urbanice, 7,50 km Sovolusky, 9,50 km Turkovice, 12,50 km Březinka, 15,50 km Jetonice

Zdroj: Cyklotrasy, 2008j, zpracování vlastní

Obrázek 27: Cyklotrasa č. 4129 na území Železných hor



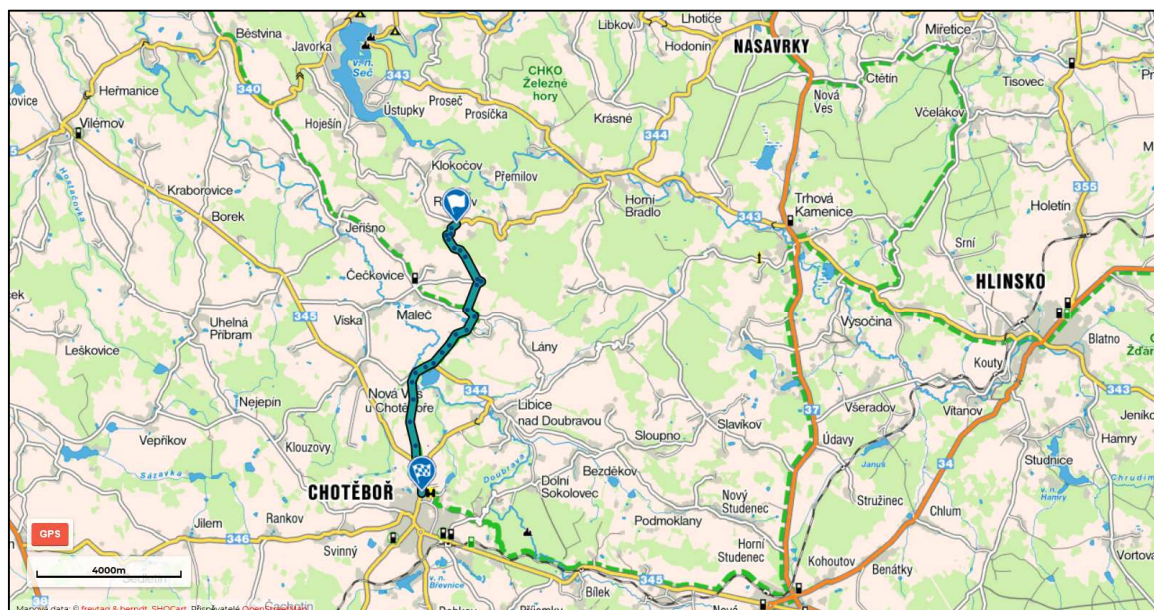
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 13: Cyklotrasa č. 4157 Rušínov – Polná

Délka trasy:	53,50 km
Délka trasy na území Železných hor:	10 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, místní a účelové komunikace
Povrch:	asfalt zpevněný i nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekiningové bicykly
Průběh trasy:	Rušínov, 2 km Horní Lhotka, 3.50 km Jeníkovec, 10 km Chotěboř, 13.50 km Dobkov, 15.50 km Počátky, 20 km Česká Bělá, 23.50 km Jilemník, 26 km Ždírec, 28.50 km Břevnice, 33.50 km Havlíčkův Brod, 40 km Vysoká, 44.50 km Šlapanov, 48.50 km Věžnice, 53.50 km Polná.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008k, zpracování vlastní

Obrázek 28: Cyklotrasa č. 4157 na území Železných hor



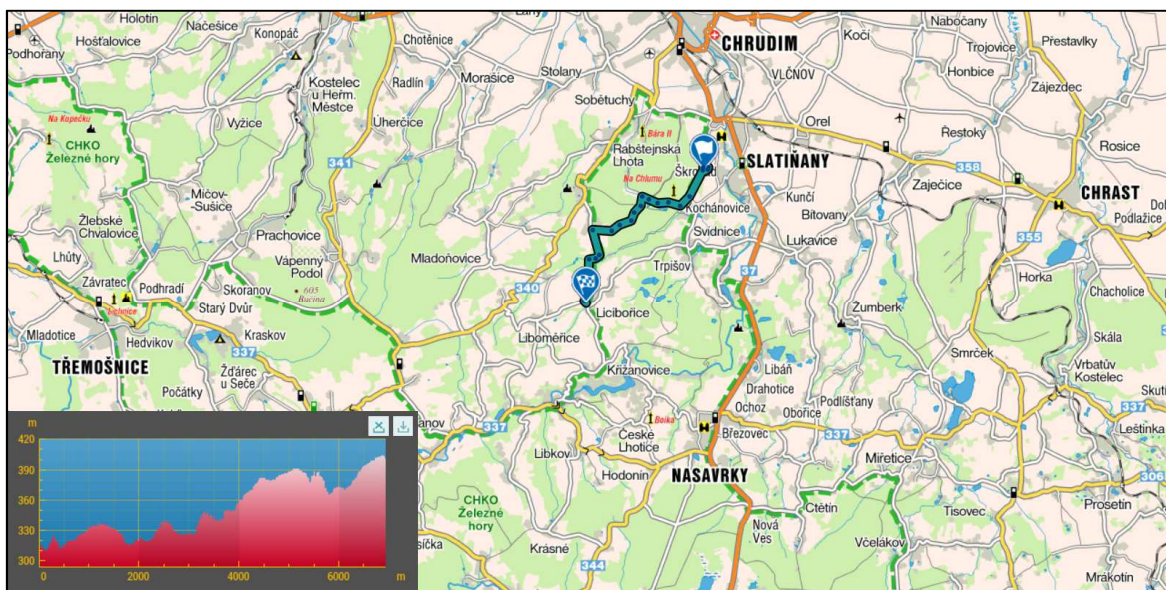
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 14: Cyklotrasa č. 4177 Čepí – Samařov

Délka trasy:	37,50 km
Délka trasy na území Železných hor:	8,5 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, místní a účelové komunikace
Povrch:	asfalt zpevněný povrch
Vhodné pro:	pro všechny typy bicyklů
Průběh trasy:	Čepí, 2.50 km Dřenice, 4 km Blato, 5 km Mikulovice, 7 km Ostřeřany, 11.50 km Tuněchody, 14 km Úhřetice, 16 km Topol, 18 km Kočí, 19.50 km Tři Bubny, 21.50 km Orel, 24.50 km Kunčí, 26 km Škrovád, 28 km Kochánovice, 33 km Smrkový Týnec, 34.50 km Licibořice, 36 km Liboměřice, 37.50 km Samařov.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008l, zpracování vlastní

Obrázek 29: Cyklotrasa č. 4177 na území Železných hor



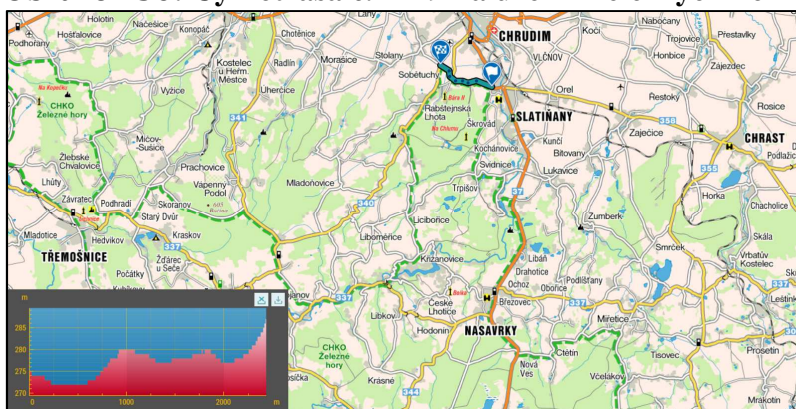
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 15: Cyklotrasa č. 4179 Slatiňany – Podhořany u Ronova

Délka trasy:	28 km
Délka trasy na území Železných hor:	6 km
Obtížnost:	lehká
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, účelové komunikace
Povrch:	asfalt zpevněný povrch
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh cyklotrasy:	Slatiňany, 2 km Podhůra, 4 km Sobětuchy, 5.50 km Stolany, 8.50 km Janovice, 9.50 km Holičky, 12 km Radlín, 13 km Palác, 16 km Heřmanův Městec, 18 km Načešice, 22 km Licomělce, 24 km Hošťalovice, 25 km Březinka, 26 km Bílý Kámen, 28 km Podhořany u Ronova.

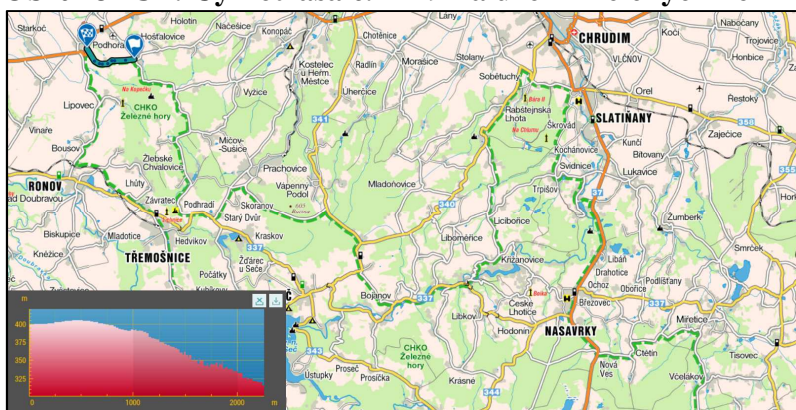
Zdroj: Cyklotrasy, 2008m, zpracování vlastní

Obrázek 30: Cyklotrasa č. 4179 na území Železných hor – okolí Slatiňan



Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Obrázek 31: Cyklotrasa č. 4179 na území Železných hor – okolí Podhořan u Ronova



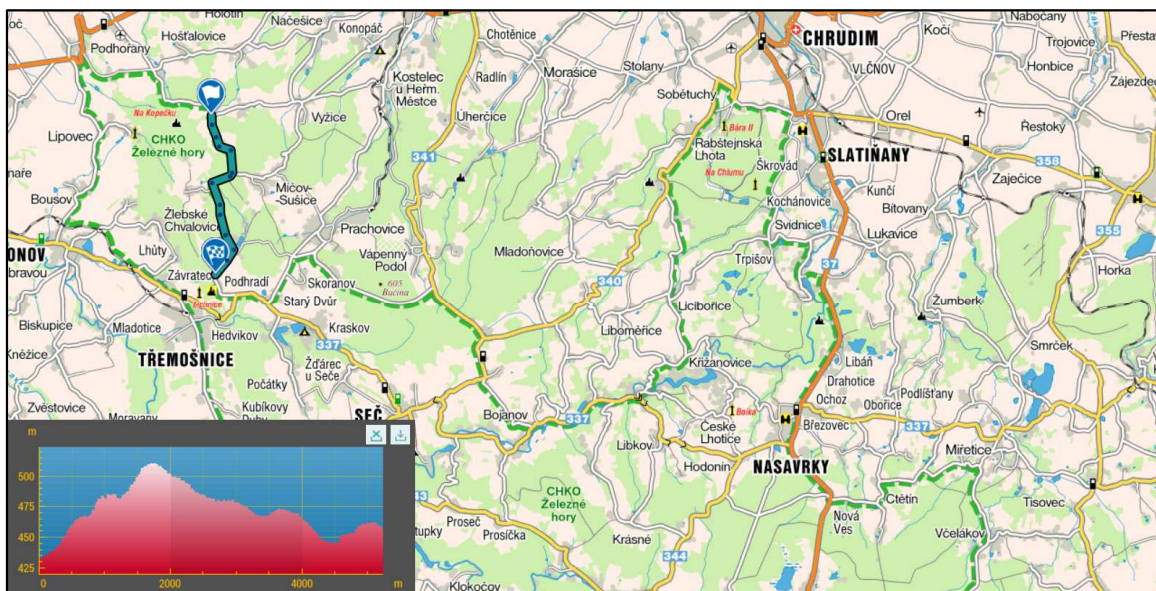
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 16: Cyklotrasa č. 4182 Pardubice – Podhradí

Délka trasy:	33 km
Délka trasy na území Železných hor:	8 km
Obtížnost:	lehká
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice III. třídy, místní komunikace
Povrch:	asfalt
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh cyklotrasy:	Zámek Pardubice, 3 km Nové Jesenčany, 5.50 km Staré Jesenčany, 7.50 km Třebosice, 8.50 km Dubany, 9.50 km Čepí, 11 km Jezbořice, 13.50 km Klešice, 15.50 km Nákle, 17.50 km Heřmanův Městec, 20.50 km Kostelec u Heřmanova Městce, 23 km Vyžice, 25 km Slavkovice, 26.50 km Jetonice, 28 km Míčov, 29 km Zbyslavce, 31 km Lovětín, 33 km Podhradí.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008n, zpracování vlastní

Obrázek 32: Cyklotrasa č. 4182 na území Železných hor



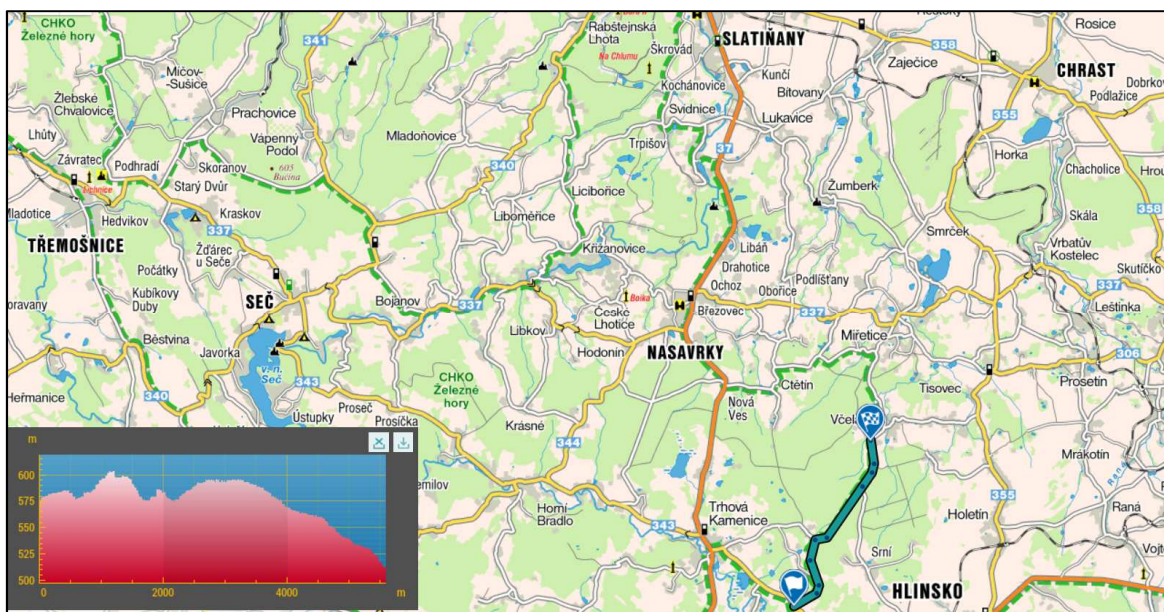
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 17: Cyklotrasa č. 4183 Vortová – Bystřice

Délka trasy:	21 km
Délka trasy na území Železných hor:	5,5 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy, místní a účelové komunikace
Povrch:	asfalt, zpevněný i nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekrové bicykly
Průběh trasy:	Vortová, 3.50 km Zalíbené, 4.50 km Košinov, 7 km Chlum, 11 km Vítanov, 12 km Stan, 13.50 km Králova Pila, 15.50 km Rváčov, 16.50 km Svatý Mikuláš , 19 km Petrkov , 21 km Bystřice.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008o, zpracování vlastní

Obrázek 33: Cyklotrasa č. 4183 na území Železných hor



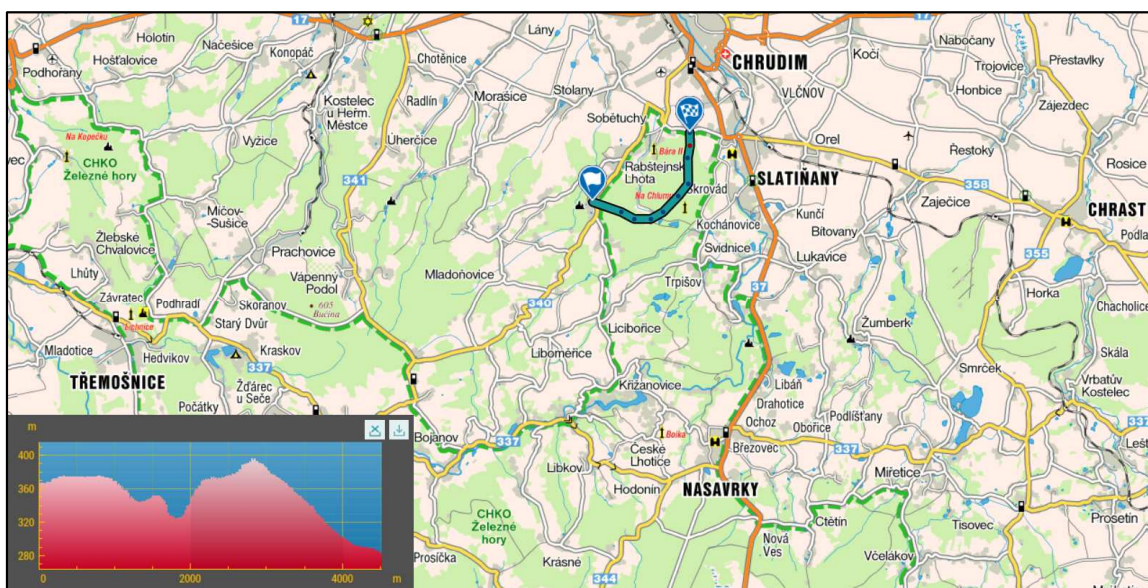
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 18: Cyklotrasa č. 4185 Pohled - Chrudim

Délka trasy:	13 km
Délka trasy na území Železných hor:	5,5 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice III. třídy, účelové komunikace
Povrch:	asfalt, zpevněný povrch
Vhodné pro:	pro všechny typy bicyklů
Průběh trasy:	Pohled, 1 km Deblov, 4 km Rabštejn , 8.50 km Říště , 9.50 km Podhůra , 13 km Chrudim.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008p, zpracování vlastní

Obrázek 34: Cyklotrasa č. 4185 na území Železných hor



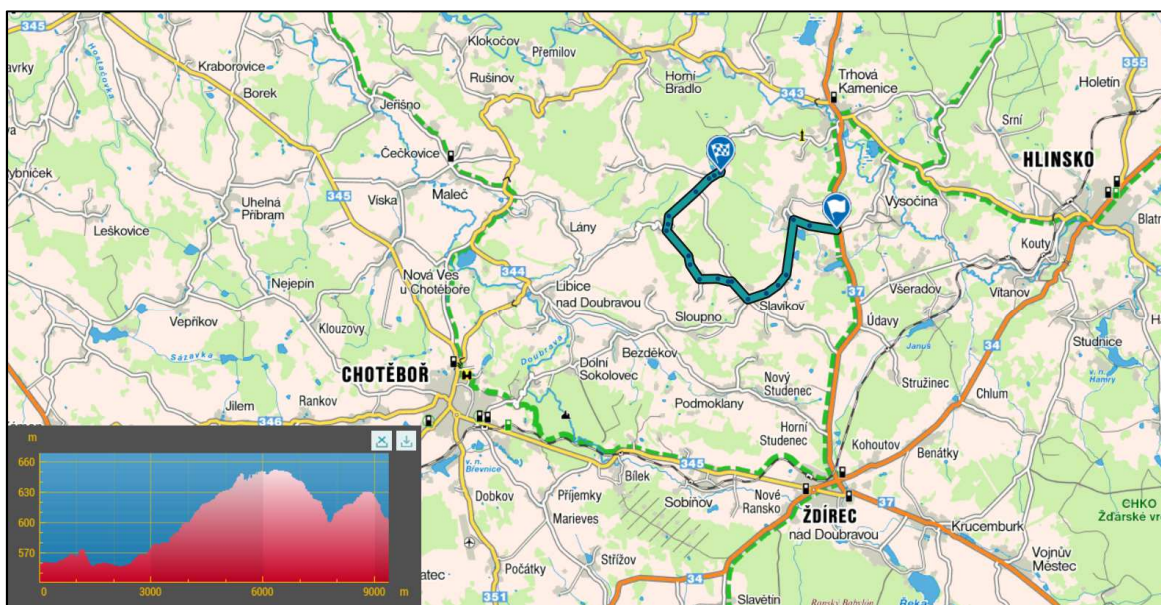
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 19: Cyklotrasa č. 4187 Dřevíkov – Křemenice

Délka trasy:	11,50 km
Délka trasy na území Železných hor:	8,5 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice III. třídy, místní a účelové komunikace
Povrch:	asfalt, zpevněný i nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB a trekinkové bicykly
Průběh trasy:	Dřevíkov, 3 km Možděnice, 6 km Slavíkov, 7,50 km Horní Vestec, 11,50 km Křemenice.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008q, zpracování vlastní

Obrázek 35: Cyklotrasa č. 4187 na území Železných hor



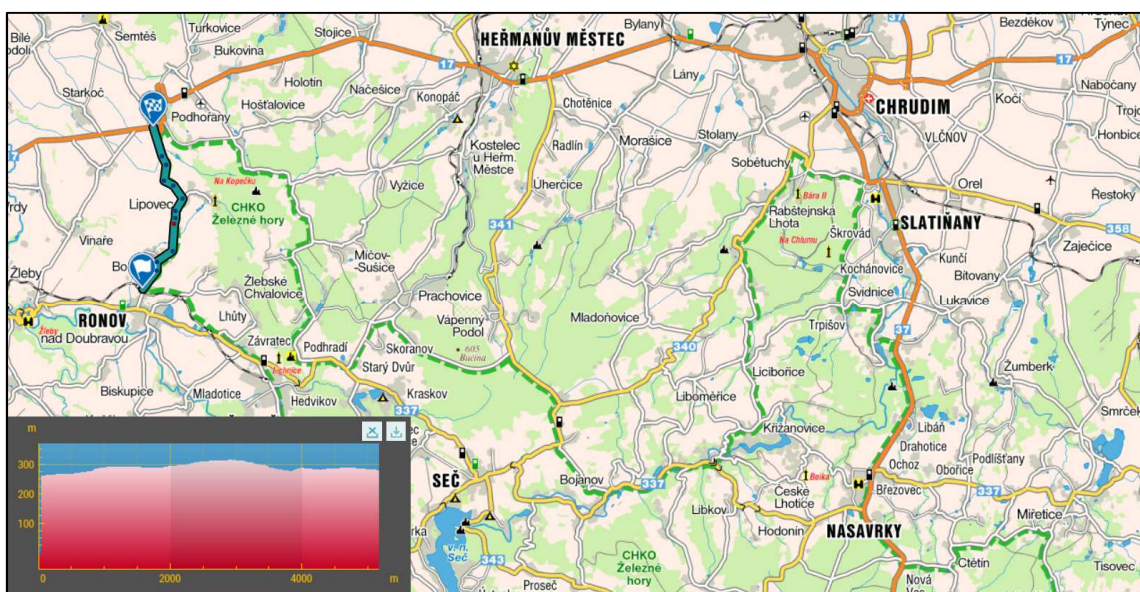
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 20: Cyklotrasa č. 4188 Pařížov – Podhořady u Ronova Pardubice

Délka trasy:	15 km
Délka trasy na území Železných hor:	6,5 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy
Povrch:	asfalt
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh cyklotrasy:	Pařížov, 3 km Moravany, 5.50 km Kněžice, 8.50 km Ronov nad Doubravou , 10.50 km Bousov, 11.50 km Tuchov, 12.50 km Lipovec , 15 km Podhořany u Ronova

Zdroj: Cyklotrasy, 2008r, zpracování vlastní

Obrázek 36: Cyklotrasa č. 4188 na území Železných hor



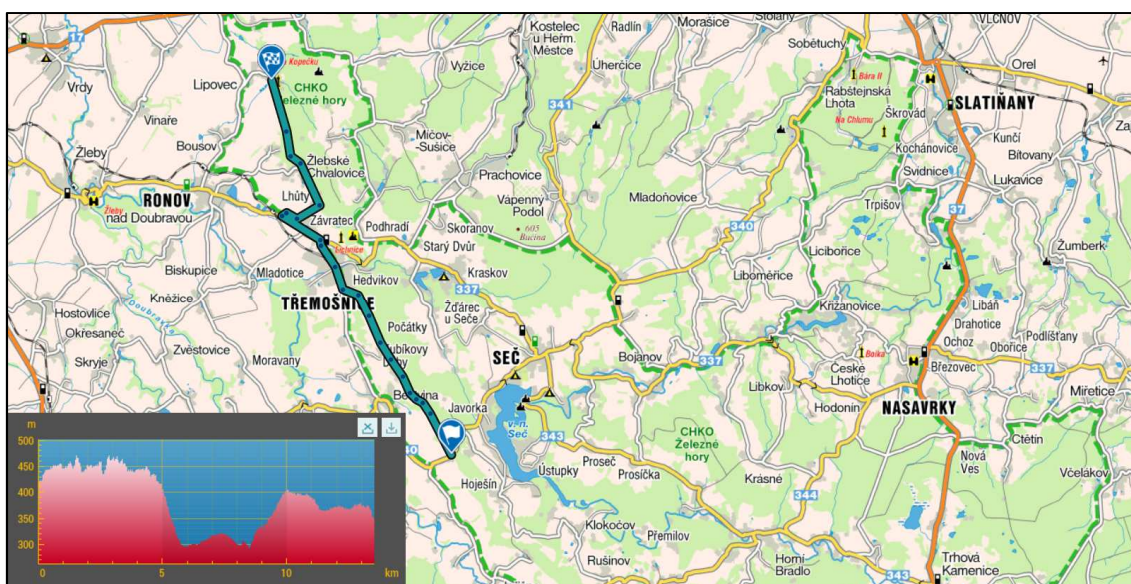
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 21: Cyklotrasa č. 4232 Zbohov – Lipovec

Délka trasy:	15,50 km
Délka trasy na území Železných hor:	15,50 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	účelové komunikace
Povrch:	zpevněný i nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB
Průběh trasy:	Zbohov, 3.50 km Kubíkovy Duby, 4.50 km Lhotka, 7.50 km Třemošnice, 8 km Závratec, 10 km Lhůty, 11.50 km Žlebské Chvalovice, 14.50 km Licoměrice, 15.50 km Lipovec.

Zdroj: Cyklotrasy, 2008s, zpracování vlastní

Obrázek 37: Cyklotrasa č. 4232 na území Železných hor



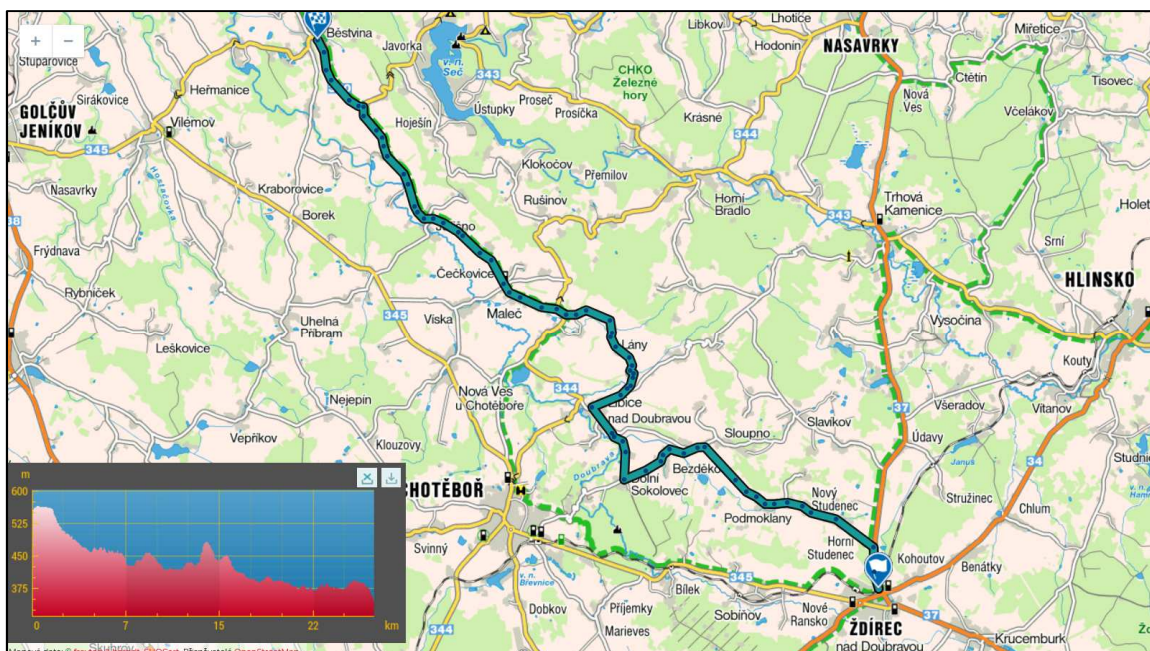
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 22: Cyklotrasa č. 5127 Radostín – Golčův Jeníkov

Délka trasy:	51 km
Délka trasy na území Železných hor:	32,50 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy
Povrch:	asfalt
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh cyklotrasy:	Radostín, 1.50 km Hluboká, 5 km Krucemburk, 8 km Ždírec nad Doubravou , 10.50 km Horní Studenec, 12 km Nový Studenec, 15.50 km Sloupno, 16 km Štěpánov, 17 km Bezděkov, 21 km Libice nad Doubravou, 23.50 km Lány, 24 km Předboř, 25.50 km Jeníkovec, 27 km Maleč, 28.50 km Čečkovice, 30.50 km Jeřišno, 32.50 km Chuchel, 34.50 km Drhotín, 40.50 km Pařížov, 42 km Heřmanice, 43.50 km Vilémov, 46 km Sptyice, 48 km Sirákovice, 51 km Golčův Jeníkov

Zdroj: Cyklotrasy, 2008t, zpracování vlastní

Obrázek 38: Cyklotrasa č. 5127 na území Železných hor



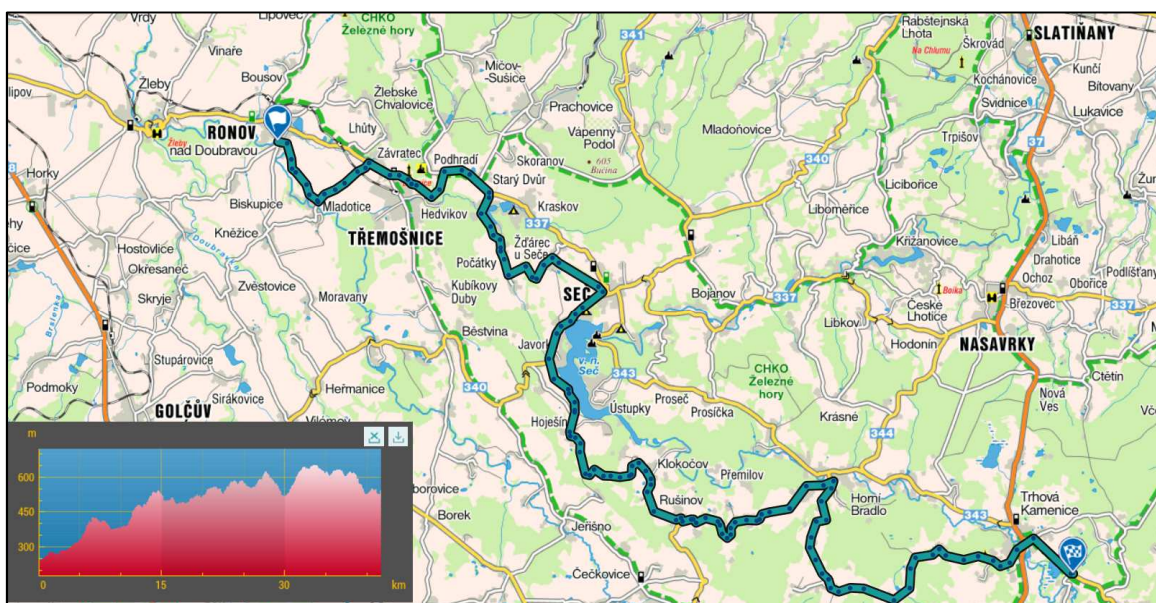
Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Tabulka 23: Cyklotrasa č. 1 Praha – Brno (Evelo 4)

Délka trasy:	296 km
Délka trasy na území Železných hor:	42 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	silnice II. a III. třídy
Povrch:	asfalt
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh cyklotrasy	Praha (Národní divadlo), Mukařov, Jevany, Nučice, Dobré Pole - Kutná Hora - Třebešice - Čáslav - Hostovlice - Žleby - Ronov nad Doubravou - Seč - Hlinsko – Bystřice nad Pernštejnem - Tišnov - hrad Veverčí - Brno

Zdroj: Cyklo Jižní Morava, 2019, zpracování vlastní

Obrázek 39: Cyklotrasa č. 1 (Evelo 4) na území Železných hor



Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

5. SHRNU TÍ VÝSLEDKŮ

Cílem práce bylo provést analýzu předpokladů pro cykloturistiku v oblasti Železných hor. Konkrétně byly analyzovány lokalizační předpoklady cestovního ruchu, resp. přírodní předpoklady, a v rámci realizačních předpokladů byly pro účely analýzy zkoumány vyznačené cyklotrasy na území Železných hor. Celkový potenciál oblasti Železné hory byl analyzován prostřednictvím SWOT analýzy. Na základě zhodnocení výsledků analýzy jsou navržena doporučení pro rozvoj cykloturistiky v oblasti Železných hor.

Pro účely zkoumání a naplnění stanovených cílů byly položeny výzkumné otázky, ke kterým bylo zjištěno následující:

Otázka č. 1:

Jaké jsou přírodní předpoklady oblasti Železné hory pro rozvoj cykloturistiky?

Železné hory tvoří severovýchodní výběžek Českomoravská vrchoviny a postupně klesají k Polabské nížině a mají charakter vrchoviny až pahorkatiny. Rozloha této oblasti je téměř 600 km² s nadmořskou výškou od 268 m. n. m. u Podhořan u Ronova nad Doubravou. Až po nejvyšší vrchol Vestec v nadmořské výšce 668 v jižní části území V roce 1991 byla na území 284 km² vyhlášena Chráněná krajinná oblast Železné hory a nejcennější části tohoto území jsou chráněna ve 27 zvláště chráněných územích. Hlavní řeka Chrudimka vstupuje na území Železných hor v Trhové Kamenici a protéká oblastí v délce 38 km. Podél jejího toku jsou vedeny naučné stezky Krajem Chrudimky a Kozí roh, která ji lehce kopíruje v úseku Prosíčka – Ústupky.

Nejdůležitějším vodním prvkem oblasti Železné hory je bezesporu vodní přehradní nádrž Seč. V posledních letech roste opět obliba tuzemských dovolených a tato rekreační lokalita se stala významným místem pro rekreaci rezidentů i návštěvníků z celé republiky.

Dalším důležitým přírodním prvkem této oblasti jsou lesy, které zaujímají 126,783 km². Ačkoliv lesy vykazují značné odlišnosti od přirozeného stavu, kdy v dřívější době byla lesní vegetace velmi pestrá a různorodá a v dnešní době je z hlediska biologického, ekologického i funkčního stav místních lesů neuspokojivý, tento nedostatek není limitující ani omezující pro cykloturistiku v dané oblasti. Naopak, lze předpokládat, že postupem doby a kvalitnější péčí o lesy na území Železných hor dojde ke zkvalitnění lesních porostů.

Vzhledem k dobrým povětrnostním podmínkám může být území Železných hor využíváno pro cykloturistiku téměř celý rok.

Významnost tohoto území dokládá prohlídka komisařů UNESCO v roce 2016, kdy byla zvažována možnost zápisu Geoparku Železné hory na seznam památek UNESCO. V případě kladného posouzení by Národní geopark Železné hory získal na 4 roky titul Globální geopark UNESCO (Chrudimský deník, 2016). Bohužel žádost o zápis byla zamítnuta, mimo jiné z důvodu, že provoz Geoparku Železné hory zajišťuje soukromá firma.

Jedním z dalších významných prvků na území Železných hor je Keltský archeopark a pozůstatky keltského opida.

Otázka č. 2:

Jaké cyklotrasy jsou vyznačeny v oblasti Železné hory?

Provedenou analýzou vyznačených cyklotras bylo zjištěno, že na území Železných hor je vyznačeno celkem 22 cyklotras, z nichž 1 je mezinárodní cyklotrasa – viz graf 1. Celkem je na tomto území vyznačeno 271,5 km cyklotras. Nejdelší trasou vedenou na území Železných hor je mezinárodní cyklotrasa Evelo 4 Praha – Brno, která je v délce 42 km. Dalšími trasami, jejichž kilometráž na daném území přesahuje alespoň 20 km, jsou cyklotrasy:

4112: Horní Bradlo – Sezemice (20,5 km z celkových 42,2 km),

4114: Seč – Žďárec u Skutče (20 km z celkových 39,6 km),

4115: Ležáky – Ústupky (22,50 km z celkových 25 km),

4119: Lovětín – Pardubice (22 km z celkových 85,50 km)

5127: Radostín – Golčův Jeníkov (32,50 km z celkových 51 km).

Ostatní cyklotrasy vedou daným územím v průměrné délce 10 km.

Graf 1: Cyklotrasy vyznačené na území Železných hor



Zdroj: vlastní analýza a zpracování

Všechny cyklotrasy na území Železných hor jsou značeny silničním značením:

Obrázek 40: Vzor silničního značení



Zdroj: KČT, 2019

Co se týče obtížnosti cyklotras, 97 % je hodnoceno jako středně těžké. Absolvování tras této obtížnosti je doporučováno mírně trénovaným osobám a vyspělým dětem. Povrch trasy může být jakýkoliv, na trase se vyskytují občas i obtížnější stoupání nebo klesání. Pouze 2 % cyklotras jsou hodnoceny stupněm obtížnosti lehká. Jedná se o úsek trasy č. 4179 Slatiňany – Podhořany u Ronova nad Doubravou v délce 6 km, z toho jsou 4 km v části okolí Slatiňan a 2 km v okolí Podhořan u Ronova nad Doubravou. V ostatní délce tato cyklotrasa vede mimo území Železných hor. Druhou cyklotrasou se stupněm obtížnosti lehká je cyklotrasa č. 4182 Pardubice – Podhradí. Z celkové délky 33 km je 8 km vedeno územím Železných hor, a to úsek Slavkovice – Podhradí. Trasy se stupněm obtížnosti lehká zvládne i netréovaná osoba a dítě. Převažuje kvalitní povrch. Profil trasy nemá obtížná stoupání ani klesání.

Většina cyklotras na území Železných hor je vedena po silnicích III. třídy, II. třídy, místních a účelových komunikacích. Pouze 500 m cyklotrasy č. 4121 Trhová Kamenice – Uhersko je částečně vedeno po silnici I. třídy, a to v úseku Trhové Kamenici. V případě, kdy

jsou cyklotrasy vedeny po silnicích II. a III. třídy, je povrch cyklotras hodnocen stupněm „kvalitní“, tzn. že cyklista nemusí věnovat pozornost kvalitě povrchu komunikace, po níž jede. Nerovnosti povrchu jsou výjimečné. Místní a účelové komunikace jsou zařazeny do stupně „méně kvalitní povrch“, tzn. že při jízdě musí cyklista věnovat pozornost povrchu komunikace, po níž jede. Občas se vyskytují nerovnosti. Do této kategorie spadá i většina zpevněných lesních a polních cest.

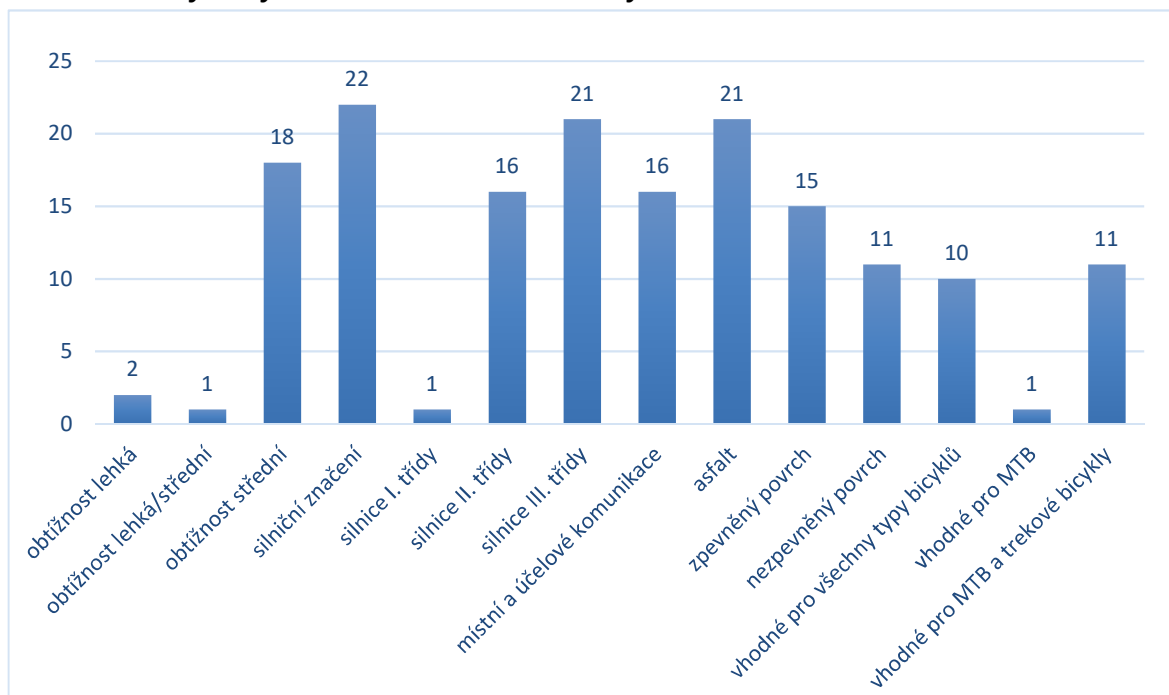
Z celkového počtu 22 cyklotras je 10 sjízdných všemi typy kol, 11 na horském (MTB) a trekkovém a 1 cyklotrasa pouze na horském kole. Silniční kolo se svými úzkými ráfky a tenkými gumami zajišťuje minimální valivý odpor. Horské (MTB) má silné ráfky a nejčastěji průměr kol 26 palců, 27,5 a 29 palců. Plášť s hrubým vzorkem zajišťuje dobrou stabilitu. Nevýhodou je pouze to, že jezdec musí vynaložit víc energie při překonávání valivého odporu, ani aerodynamicky není posed na MTB ideální. Dalším typem kola pro terén Železných hor je trekkingové kolo, což je typová řada mezi silničním a horským kolem. Velikost kol 28 palců a užší, nikoli však galuskové pneumatiky, snižují valivý odpor, řídítka jsou rovná či křídélková, převody stejné jako na horském kole. Na silnici je rychlejší než horské, v náročném terénu však postrádá potřebnou stabilitu, hladší gumy s jemným vzorkem podkluzují. Souhrn zjištěných údajů o vyznačených cyklotrasách na území Železných hor prezentuje tabulka 24 a graf 2.

Tabulka 24 Shrnutí analýzy cyklotras na území Železných hor - I. část

Číslo cyklotrasy	Celková délka cyklotrasy	Délka cyklotrasy na území Železných hor	Obtížnost cyklotrasy	Značení cyklotrasy	Druh komunikace				Povrch cyklotrasy			Vhodné pro typ bicyklu
					silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	místní a účelové komunikace	asfalt	zpevněný povrch	nezpevněný povrch	
4111	47 km	9 km	střední	silniční		x	x		x			všechny
4112	42,2 km	20,5 km	střední	silniční		x	x		x			všechny
4113	20,5 km	7,5 km	střední	silniční			x	x	x	x		všechny
4114	39,6 km	20 km	střední	silniční		x	x		x	x		všechny
4115	25 km	22,5 km	střední	silniční		x	x	x	x	x	x	MTB a trek
4118	10 km	4 km	střední	silniční		x	x	x	x	x	x	MTB a trek
4119	85,5 km	22 km	střední	silniční		x	x	x	x	x	x	MTB a trek
4120	88 km	3 km	lehká/střední	silniční		x	x	x	x	x	x	MTB a trek
4121	40,5 km	9,5 km	střední	silniční	x	x	x	x	x	x	x	MTB a trek
4127	38,5 km	3 km	střední	silniční		x	x	x	x	x	x	MTB a trek
4129	15,5 km	3 km	lehká	silniční			x	x	x		x	MTB a trek
4157	53,5 km	9 km	střední	silniční		x	x	x	x	x	x	MTB a trek
4177	37,5 km	8,5 km	střední	silniční		x	x	x	x	x		všechny
4179	28 km	6 km	lehká	silniční		x	x	x	x	x		všechny
4182	33 km	8 km	lehká	silniční			x	x	x			všechny
4183	21 km	5,5 km	střední	silniční		x	x	x	x	x	x	MTB a trek
4185	13 km	5,5 km	střední	silniční			x	x	x	x		MTB a trek
4187	11,5 km	8,5 km	střední	silniční			x	x	x	x	x	MTB a trek
4188	15 km	6,5 km	střední	silniční		x	x		x			všechny
4232	15,5 km	15,5 km	střední	silniční				x		x	x	MTB
5127	51 km	32,5 km	střední	silniční		x	x		x			všechny
1	296 km	42 km	střední	silniční		x	x		x			všechny

Zdroj: Cykloserver, 2007; Cyklotrasy, 2008 – 2008t, Cyklo Jižní Morava, 2019; zpracování vlastní

Graf 2: Analýza cyklotras na území Železných hor – II. část



Zdroj: Cykloserver, 2007; Cyklotrasy 2008 – 2008t, Cyklo Jižní Morava, 2019; zpracování vlastní

5.1 Návrh na vyznačení nových cyklotras

V souvislosti se zjištěnými údaji o současných vyznačených cyklotrasách na území Železných hor jsou navrženy 3 nové cyklotrasy se stupněm obtížnosti lehká, střední a těžká i s postupem pro vyznačení těchto tras v terénu podle metodiky Klubu českých turistů.

Cyklotrasa č. 1: Po stopách Keltů – lehká obtížnost

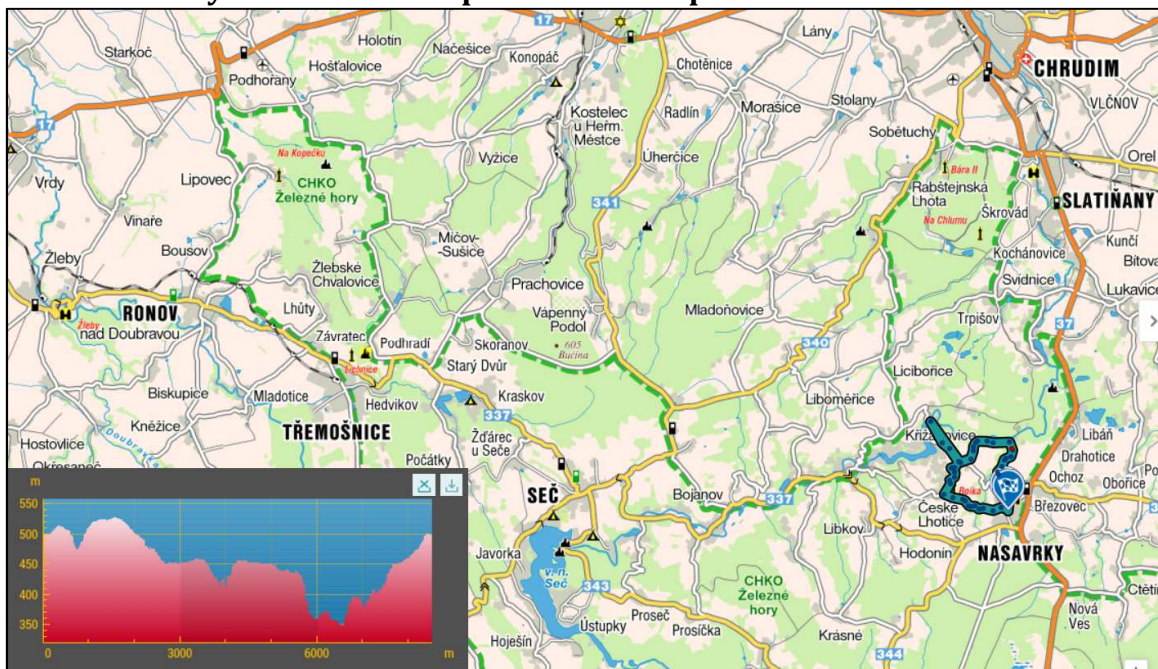
Cyklotrasa vedená naučnou stezkou od zámku Nasavrky z Keltského archeoparku, okolo vodopádu do Hradiště k pozůstatkům oppida a poté přes České Lhotice na rozhlednu Boika. Trasu zvládne i netréovaná osoba a dítě. Převažuje kvalitní povrch.

Tabulka 25: Cyklotrasa Po stopách Keltů

Délka trasy:	8,5 km
Délka trasy na území Železných hor:	8,5 km
Obtížnost:	lehká
Značení:	silniční
Komunikace:	místní a účelové komunikace
Povrch:	zpevněný povrch
Vhodné pro:	všechny typy bicyklů
Průběh trasy:	Zámek Nasavrky, Kaštanka, Peklo, přírodní rezervace Krkanka, Hradiště, keltské oppidum, České Lhotice, rozhledna Boika, Nasavrky

Zdroj: Výlety-zábava, 2019; Cykloserver, 2007; zpracování vlastní

Obrázek 41: Cyklotrasa - Po stopách Keltů - mapa



Zdroj: Zdroj: Cykloserver, 2007, zpracování vlastní

Cyklotrasa č. 2: Po toku řeky Chrudimky - střední obtížnost

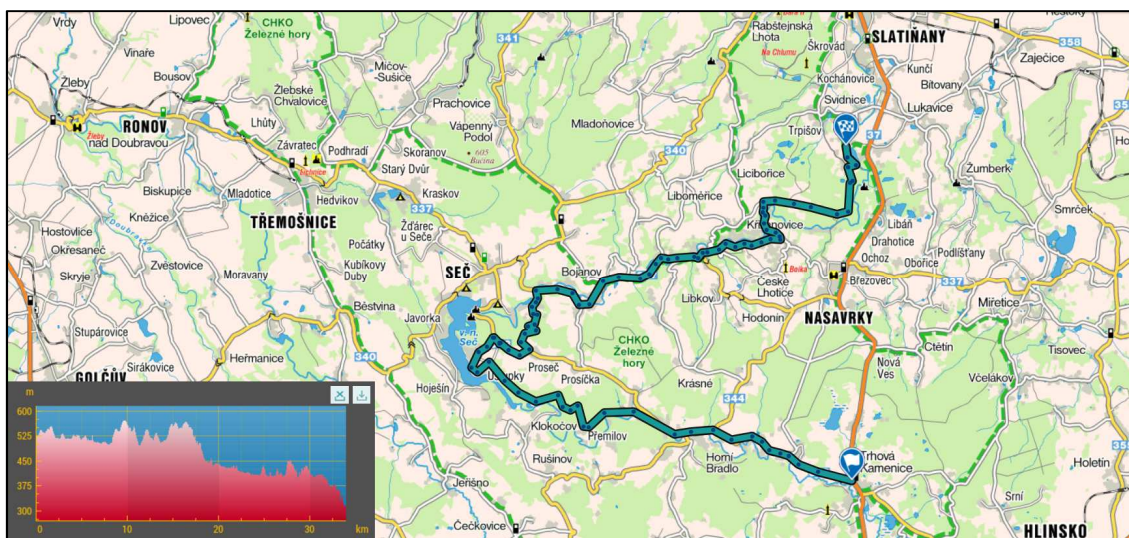
Řeka Chrudimka vstupuje do Železných hor v Trhové Kamenici. Z větší části vede po naučné stezce Krajem Chrudimky, která v celé své délce 82 km kopíruje na území Železných hor tok řeky Chrudimky. Vzhledem k tomu, že cyklotrasa vede podél toku řeky, nenacházejí se na trase velká převýšení a se svojí délkou se řadí mezi středně obtížné cyklotrasy. Trasa je doporučena mírně trénovaným osobám a starším dětem. Trasa vede po zpevněných i nezpevněných površích a vyskytují se zde občas i obtížnější stoupání.

Tabulka 26: Cyklotrasa Po toku řeky Chrudimky

Délka trasy:	34 km
Délka trasy na území Železných hor:	34 km
Obtížnost:	střední
Značení:	silniční
Komunikace:	účelové komunikace
Povrch:	zpevněný i nezpevněný povrch
Vhodné pro:	všechny typy kol
Průběh trasy:	Trhová Kamenice, Horní Bradlo, Přemilov, Seč – přehrada, Bojanov, Vodní dílo Křižanovice – Práčov, Svídnice, Škrovád, Slatiňany.

Zdroj: : Cykloserver, 2007; Cyklotrasy, 2008 – 2008t; zpracování vlastní

Obrázek 42: Cyklotrasa Po toku řeky Chrudimky – mapa



Zdroj: Cykloserver, 2019, zpracování vlastní

Cyklotrasa č. 3: Okruh po hranicích Železných hor - těžká obtížnost

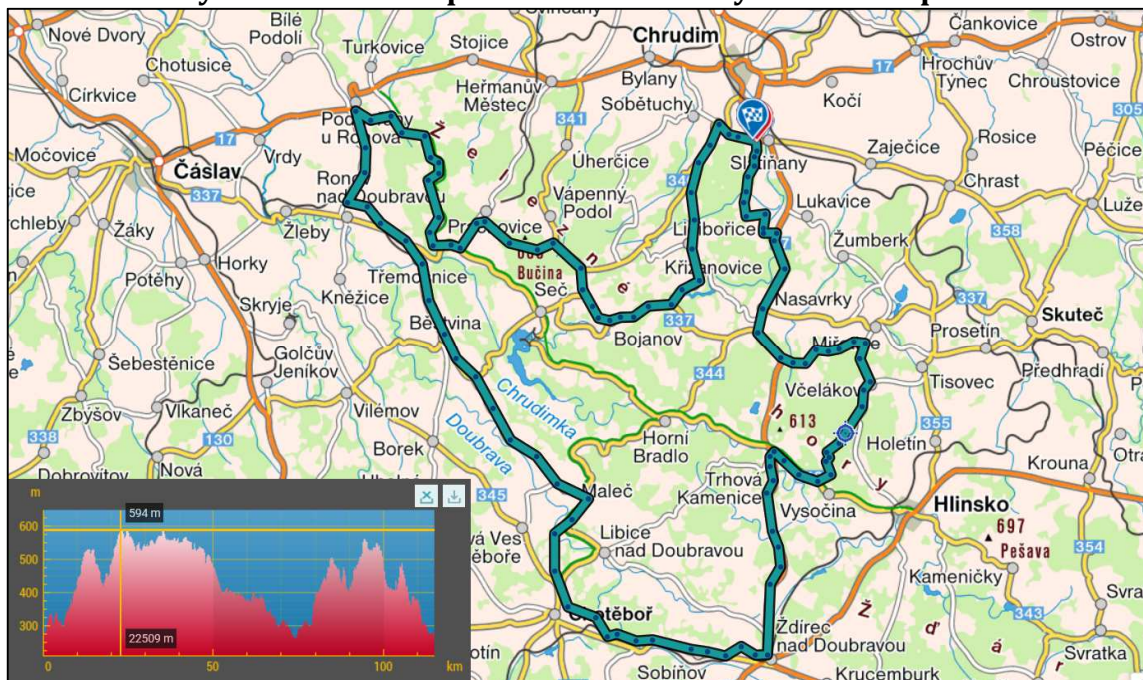
Jedná se o uzavřený okruh, který vede po hranicích Železných hor. Začátek a konec cyklotrasy je ve Slatiňanech. Trasa vede po již vyznačených cyklotrasách a jejich spojením po hranicích dojde k vytvoření okruhu po hranicích Železných hor. Trasa o délce 115 km řadí trasu s převýšením 328 km do kategorie obtížné s vhodností pro horská kola. Absolvování této trasy je doporučováno trénovaným osobám, nikoliv dětem. Povrch trasy může být jakýkoliv. Trasa je tvořena obtížnými stoupáními a klesáními. Je vhodná pro vícedenní pobyt v této oblasti.

Tabulka 27: Cyklotrasa Okruh po hranicích Železných hor

Délka trasy:	115 km
Délka trasy na území Železných hor:	115 km
Obtížnost:	Těžká
Značení:	silniční
Komunikace:	účelové komunikace
Povrch:	silnice II. a III. třídy, místní a účelové komunikace, asphalt, zpevněný i nezpevněný povrch
Vhodné pro:	MTB
Průběh trasy:	Slatiňany, Nasavrky, Mířetice, Trhová Kamenice, Ždírec nad Doubravou, Chotěboř, Maleč, 65 Běstvina, Ronov nad Doubravou, Podhořany u Ronova, Prachovice, Bojanov, Křižanovice, Slatiňany.

Zdroj: : Cykloserver, 2007; Cyklotrasy, 2008 – 2008t, zpracování vlastní

Obrázek 43: Cyklotrasa Okruh po hranicích Železných hor – mapa



Zdroj: Cyklotrasy, 2019, zpracování vlastní

5.2 Postup pro vyznačení nových cyklotras

Pro vyznačení navržených cyklotras v terénu je nutné provést tento postup:

- Návrh nových cyklotras konzultovat se značkaři KČT a provést zakreslení do mapového podkladu v měřítku 1:25000.
- Zjistit majetkoprávní vztahy k pozemkům, na kterých jsou cyklotrasy navrženy. Projednání se správou CHKO.
- Iniciovat schůzku zainteresovaných obcí, Policie ČR, Lesů ČR, CHKO případně dalších a prezentovat návrh budoucích cyklotras.
- Zpracování projektu – zaznamenání kilometráže, míst pro umístění jednotlivých značek atd., rizikových míst, vhodnost terénu, náročnost trasy, druh komunikace, povrch komunikací, celkový popis trasy, sumarizace potřebných značek, soupis textů pro směrové tabule IS 19, zakres do mapového podkladu.
- Schvalovací řízení - projekt je nutné zaslat SÚS, Dopravnímu inspektorátu Policie ČR, majitelům komunikací či pozemků k vyjádření. Poté zaslat projekt odboru dopravy obce s rozšířenou působností, který vydá Stanovení dopravního značení.
- Na základě vydaného Stanovení dopravního značení připravit výběrové řízení na zhotovitele dopravního značení a poté může být zahájena realizace značení nově navržených cyklotras (Cyklodoprava, 2017).

6. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Cílem bakalářské práce bylo provést analýzu předpokladů pro cykloturistiku v oblasti Železných hor. Konkrétně byly analyzovány lokalizační předpoklady cestovního ruchu, resp. přírodní předpoklady, a z realizačních předpokladů byly zkoumány vyznačené cyklotrasy na území Železných hor. Celkový potenciál oblasti Železné hory byl analyzován prostřednictvím SWOT analýzy. V rámci zkoumání byly položeny výzkumné otázky související se zjištěním požadovaných údajů a naplněním stanovených cílů.

Z provedených analýz vyplývá, že jednou z nejsilnějších stránek Železných hor je bezpochyby jejich poloha. Nacházejí se v dojezdové vzdálenosti několika malých a středních sídel, jejichž rezidenti je tak mohou využívat pro víkendovou rekreaci a sportovní odpočinek. Jedná se např. o Chrudim (23000 obyvatel), Hlinsko (9700 obyvatel), Chotěboř (9300 obyvatel) a Čáslav (10000 obyvatel). Tato skutečnost koresponduje s průzkumem provedeným v letech 2013 – 2017 v Pardubickém kraji, kdy bylo zjištěno, že do této oblasti přijíždí nejvíce návštěvníků v dojezdové vzdálenosti 21 – 50 km od svého bydliště (KÚ PK, 2016b). Další nespornou výhodou je bezesporu pestrá a zachovalá krajina s chráněnou krajinnou oblastí, která se rozléhá na 284 km². Nadmořská výška oblasti stoupá z nejnižšího bodu 268 m. n. m. v oblasti Slatiňan a Podhořan u Ronova nad Doubravou až k 668 m n. m. ve Vestci, přičemž lokality nad 500 m n. m. zabírají 33 % území Železných hor. Jedná se o oblast s vysokou lesnatostí, kdy lesy se rozprostírají na ploše 126,783 km². Dalším významným prvkem oblasti je protékající řeka Chrudimka, která do oblasti vtéká z východu u Trhové Kamenice a územím protéká v délce 38 km. Na jejím toku se nachází atraktivita cestovního ruchu nadregionálního charakteru, a to vodní přehrada Seč s rozsáhlým rekreačním střediskem, které především za poslední období, kdy nastal v České republice boom domácích dovolených, zaznamenává každoroční nárůst návštěvníků. Klimatické podmínky oblasti Železných hor jsou příznivé a cykloturistika zde může být provozována s výjimkou zimních měsíců celoročně.

Analýza realizačních předpokladů, konkrétně vyznačených cyklotras na území Železných hor byla rozdělena na tabulkovou část, kde byla zjišťována jednotlivá stanovená specifika cyklotras, a to obtížnost a povrch cyklotras, délka vyznačených cyklotras, použitý druh značení, komunikace kudy jsou cyklotrasy vedeny, vhodnost cyklotras z pohledu náročnosti pro cyklistu a zvolený typ kola. V mapové části analýzy cyklotras byl

zaznamenán úsek vedoucí územím Železných hor s výškovým profilem trasy, který byl sledován ve směru cyklotrasy tak, jak je uvedeno v popisu trasy v tabulkové části analýzy.

Z provedeného zkoumání bylo zjištěno, že na území Železných hor je vyznačeno podle metodického pokynu Klubu českých turistů 22 cyklotras, z nichž 1 je mezinárodní cyklotrasa. Celkem je na tomto území vyznačeno 271,5 km cyklotras. Nejdelší trasou vedenou přes území Železných hor je mezinárodní cyklotrasa Evelo 4 Praha – Brno, která je v délce 42 km. Dalšími trasami, jejichž kilometráž na daném území přesahuje alespoň 20 km, jsou cyklotrasy: 4112: Horní Bradlo – Sezemice (20,5 km z celkových 42,2 km), 4114: Seč – Žďárec u Skutče (20 km z celkových 39,6 km), 4115: Ležáky – Ústupy (22,50 km z celkových 25 km), 4119: Lovětín – Pardubice (22 km z celkových 85,50 km), 5127: Radostín – Golčův Jeníkov (32,50 km z celkových 51 km). Ostatní cyklotrasy vedou daným územím v průměrné délce 10 km. Co se týče obtížnosti cyklotras, tak 97 % je hodnoceno jako středně těžké. Absolvování tras této obtížnosti je doporučováno mírně trénovaným osobám a starším dětem. Pouze 3 % cyklotras jsou hodnoceny stupněm obtížnosti lehká. Jedná se o úsek trasy č. 4179 Slatiňany – Podhořany u Ronova nad Doubravou v délce 6 km, z toho jsou 4 km v části okolí Slatiňan a 2 km v okolí Podhořan u Ronova nad Doubravou. V ostatní délce tato cyklotrasa vede mimo území Železných hor. Druhou cyklotrasou se stupněm obtížnosti lehká je cyklotrasa č. 4182 Pardubice – Podhradí. Z celkové délky 33 km je 8 km vedeno územím Železných hor, a to úsek Slavkovice – Podhradí. Dalšími trasami se stupněm obtížnosti lehká je č. 4129 a trasa č. 4120 je hraniční mezi lehkou a střední obtížností. Trasy se stupněm obtížnosti lehká zvládne i netréovaná osoba a dítě.

Většina cyklotras na území Železných hor je vedena po silnicích III. třídy (21), II. třídy (16) a místních a účelových komunikacích (16). Pouze úsek 500 m cyklotrasy č. 4121 je částečně veden po silnici I. třídy, a to v úseku Trhové Kamenici. V případě, kdy jsou cyklotrasy vedeny po silnicích II. a III. třídy, je povrch cyklotras hodnocen stupněm kvalitní, tzn., že cyklista nemusí věnovat pozornost kvalitě povrchu komunikace, po níž jede. Nerovnosti povrchu jsou výjimečné. Místní a účelové komunikace jsou zařazeny do stupně méně kvalitní povrch, tzn., že při jízdě musí cyklista věnovat pozornost povrchu komunikace, po níž jede. Občas se vyskytují nerovnosti. Do této kategorie spadá i většina zpevněných lesních a polních cest. Cyklotrasy na daném území jsou vedeny především po asfaltovém povrchu (21), s čímž koresponduje zjištění, že většina cyklotras je vedena po silnicích II. a III. tříd, dále po zpevněném povrchu (15) a nezpevněném povrchu (11).

Z celkového počtu 22 cyklotras je 10 sjízdných všemi typy kol, 11 na horském (MTB) a trekkovém a 1 cyklotrasa pouze na horském kole, a to trasa 4232.

Na základě zjištěných údajů byly navrženy 3 nové cyklotrasy v obtížnosti lehká o délce 8,5 km s terénem vhodným pro netréované sportovce a děti, dále cyklotrasa se střední obtížností o délce 34 km s terénem vhodným pro mírně trénované sportovce a těžká cyklotrasa o délce 115 km vhodná pro trénované sportovce nebo vícedenní pobyty v oblasti Železné hory. Tyto cyklotrasy budou zakresleny do on-line atlasu cyklotras na serveru Cyktroserver.cz

Seznam použitých zdrojů

Tištěné zdroje

HESKOVÁ, M. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy. 2., upr. vyd.* Praha: Fortuna, 2011. ISBN 978-80-7373-107-6.

PALATKOVÁ, M. ZICHOVÁ, J. *Ekonomika turismu, 2. vydání.* Praha: Grada Publishing, 2014. ISBN 978-80-247-3643-3.

RYGLOVÁ, K. BURIAN, M., VAJČNEROVÁ, I. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi.* Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.

VYSTOUPIL, J., ŠAUER, M. *Základy cestovního ruchu: distanční studijní opora.* Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2006. ISBN 80-210-4205-2.

ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J., HOLEŠÍNSKÁ, A. *Cestovní ruch učební text.* Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2015.

ZELENKA, J., PÁSKOVÁ, M. *Výkladový slovník cestovního ruchu.* Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. ISBN 978-80-7201-880-2.

Internetové zdroje

AOPK ČR. *Charakteristika oblasti.* [online]. 2019 [cit. 20. 3. 2019]. Dostupné z: <http://zeleznehory.ochranaprirody.cz/charakteristika-oblasti/>

AOPK ČR. *Reliéf krajiny* [online]. 2019b [cit. 20. 3. 2019]. Dostupné z: <http://zeleznehory.ochranaprirody.cz/charakteristika-oblasti/relief-krajiny/>

AOPK ČR. *Vodopis* [online]. 2019c [cit. 20. 3. 2019]. Dostupné z: <http://zeleznehory.ochranaprirody.cz/charakteristika-oblasti/vodopis/>

AOPK ČR. *Klimatické poměry* [online]. 2019d [cit. 20. 3. 2019]. Dostupné z: <http://zeleznehory.ochranaprirody.cz/charakteristika-oblasti/klimaticke-pomery/>

AOPK ČR. *Osídlení* [online]. 2019e [cit. 20. 3. 2019]. Dostupné z: <http://zeleznehory.ochranaprirody.cz/charakteristika-oblasti/osidleni/>

CYKLO JIŽNÍ MORAVA. *1. Pražská stezka*. [online]. 2019 [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/1-prazska-stezka>

CYKLODOPRAVA. *Učební texty pro značkaře – cyklotrasy*. [online]. 2017 [cit. 20. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/#metodicke-pokyny>

CYKLOSERVER. *Cykloatlas*. [online]. 2007 [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=50.000000P14.000000P8@b=2>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4111 Drhotín – Horní Roveň*. [online]. 2008 [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136298>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4112 Horní Bradlo – Sezemice*. [online]. 2008a [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136299>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4113 Trhová Kamenice – Slatiňany*. [online]. 2008b [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136302>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4114 Seč – Žďárec u Skutče*. [online]. 2008c [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136305>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4115 Ležáky - Ústupky*. [online]. 2008d [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136310>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4118 Trpíšov – Zajačice*. [online]. 2008e [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136311>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4119 Lovětín - Pardubice*. [online]. 2008f [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136315>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4120 Čachnov – Vysoká n. Labem.* [online]. 2008g [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=135871>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4121 Trhová Kamenice - Uhersko.* [online]. 2008h [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=137026>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4127 Třemošnice - Kokešov.* [online]. 2008i [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136328>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4129 Choltice - Jetonice.* [online]. 2008j [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136333>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4157 Rušínov - Polná.* [online]. 2008k [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136336>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4177 Čepí - Samařov.* [online]. 2008l [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136339>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4179 Slatiňany – Podhořany u Ron.* [online]. 2008m [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136345>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4182 Pardubice - Podhradí.* [online]. 2008n [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136349>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4183 Vortová - Bystřice.* [online]. 2008o [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136352>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4185 Pohled - Chrudim.* [online]. 2008p [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136356>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4187 Dřevíkov – Křemenice.* [online]. 2008q [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136355>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4188 Pařížov – Podhořady u R.* [online]. 2008r [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136354>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 4232 Zbohov - Lipovec.* [online]. 2008s [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136365>

CYKLOTRASY. *Cyklotrasa č. 5127 Radostín – Golčův Jeníkov.* [online]. 2008t [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136380>

GALVASOVA, I. a kolektiv. *Průmysl cestovního ruchu.* [online]. 2008 [cit. 15. 2. 2019]. Dostupné z: https://www.academia.edu/13694873/Pr%C5%AFmysl_cestovn%C3%ADho_ruchu

HALADA, A. *Typy kol – kupujeme nové* [online]. 2009 [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.navzduchu.cz/cyklo/zakladni-pojmy-cyklistiky/typy-kol-kupujeme-nove/>

KČT. *Systém turistického značení.* [online]. 2019 [cit. 26. 3. 2019]. Dostupné z: <https://kct.cz/system-turistickeho-znaceni>

KÚ PK. *Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji.* [online]. 2016 [cit. 26. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/dokumenty-cestovni-ruch/85226/koncepce-cyklo-a-in-line-turistiky-v-pardubickem-kraji>

KÚ PK. *Strategie cestovního ruchu Pardubického kraje 2016 – 2020.* [online]. 2016b [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/dokumenty-cestovni-ruch/85226/koncepce-cyklo-a-in-line-turistiky-v-pardubickem-kraji>

MIKROREGION ŽELEZNÉ HORY. *Strategie rozvoje 2015 – 2020.* [online]. 2015 [cit. 15. 3. 2019]. Dostupné z: <http://zeleznohorsky-region.cz/tema/tema.phtml?id=10754&menu=4527>

MMR. *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014 – 2020*. [online]. 2013 [cit. 16. 4. 2019]. Dostupné z:

https://www.mmr.cz/MMR/media/MMR_MediaLib/Podpora%20region%c5%af%20a%20cestovn%c3%ad%20ruch/Cestovn%c3%ad%20ruch/Koncepce%202014-2020/Koncepce-statni-politiky-cestovniho-ruchu-v-CR-na-obdobi-2014-2020.pdf

VANÍČEK, L. *Chrudimský deník. Komisaři UNESCO zhodnotili Geopark Železné hory ze země i z paluby balonu*. [online]. 2016 [cit. 16. 4. 2019]. Dostupné z:

https://chrudimsky.denik.cz/zpravy_region/komisari-unesco-zhodnotili-geopark-zelezne-hory-ze-zeme-i-z-paluby-balonu-20160629.html

VYSTOUPIL, J. a další, *Atlas cestovního ruchu České republiky* [online]. 2006 [cit. 15. 3. 2019]. Dostupné z:

https://www.researchgate.net/profile/Josef_Kunc/publication/293823525_Atlas_cestovniho_ruchu_Ceske_republiky_The_Tourism_Atlas_of_the_Czech_Republic_in_czech/links/56bc60dc08aef81e60b15e7c/Atlas-cestovniho-ruchu-Ceske-republiky-The-Tourism-Atlas-of-the-Cz.80-239-7256-1

VÝLETY-ZÁBAVA.CZ. *Keltský archeopark Nasavrky, keltský archeoskanzen*. [online].

2019 [cit. 14. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.vylety-zabava.cz/muzea-vystavy-attrakce/vychodni-cechy/554-keltsky-archeopark-nasavrky>

Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
Šnejdr Patrik	Úzká 260, Chrudim - Chrudim III	I1600130

TÉMA ČESKY:

Sportovní turismus. Cykloturistika ve vybrané destinaci. Cykloturistika v oblasti Železných hor

TÉMA ANGLICKY:

Sport tourism - Cyclotourism in selected destination - Cyclotourism in Železné hory

VEDOUcí PRÁCE:

Mgr. Petr Hruša, Ph.D. - KRCR


ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

Úvod
Cíl práce, metodika zpracování a výzkumné otázky
Předpoklady cestovního ruchu: lokalizační, realizační a selektivní předpoklady
Cykloturistika: cyklostezka, cyklotrasa, kvalifikace obtížnosti a povrch tras, druhy kol, turistické značení
Analýza oblasti Železných hor: přírodní předpoklady, SWOT analýza, vyznačené cyklotrasy
Shrnutí výsledků
Doporučení návrhu
Závěr

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

- HESKOVÁ, M. Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011. ISBN 978-80-7373-107-6
- PALATKOVÁ, M. ZICHOVÁ, J. Ekonomika turismu, 2. vydání. Praha: Grada Publishing. 2014. ISBN 978-80-247-3643-3
- RYGLOVÁ, K. BURIAN, M., VAJČNEROVÁ, I. Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3
- VYSTOUPIL, J., ŠAUER, M. Základy cestovního ruchu: distanční studijní opora. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2006. ISBN 80-210-4205-2
- ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J., HOLEŠÍNSKÁ, A. Cestovní ruch učební text. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2015
- ZELENKA, J., PÁSKOVÁ, M. Výkladový slovník cestovního ruchu. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. ISBN 978-80-7201-880-2
- AOPK ČR. Charakteristika oblasti. [online]. 2019 [cit. 20. 3. 2019]. Dostupné z: <http://zeleznehory.ochranaprirody.cz/charakteristika-oblasti/>
- CYKLODOPRAVA. Učební texty pro značkáře - cyklotrasy. [online]. 2017 [cit. 20. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/#metodicke-pokyny>
- CYKLOSERVER. Cykloatlas. [online]. 2007 [cit. 20. 2. 2019]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=50.000000P14.000000P8@b=2>
- KČT. Systém turistického značení. [online]. 2019 [cit. 26. 3. 2019]. Dostupné z: <https://kct.cz/system-turistickeho-znaceni>

KÚ PK. Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji. [online]. 2016 [cit. 26. 3. 2019]. Dostupné z:
<https://www.pardubickykraj.cz/dokumenty-cestovni-ruch/85226/koncepce-cyklo-a-in-line-turistiky-v-pardubickem-kraji>

Podpis studenta: 

Datum: 23. 9. 2019

Podpis vedoucího práce: 

Datum: 23. 4. 2019