



# Vliv cykloturistiky na krajinu mikroregionu Hrušovansko

**Bakalářská práce**

**Vedoucí práce:**  
**Ing. Silvie Kozlovská, Ph.D.**

**Vypracovala:**  
**Sabina Matějková**

**Brno 2016**



Ráda bych poděkovala paní Ing. Silvii Kozlovské, Ph.D. za vedení mé práce. Děkuji za cenné rady, připomínky a hlavně vstřícnost při konzultacích a vypracování této práce.



### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto práci: **Vliv cykloturistiky na krajinu mikroregionu Hrušovansko** vypracoval/a samostatně a veškeré použité prameny a informace jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s platnou *Směrnici o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací*.

Jsem si vědom/a, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 Autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity o tom, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně dne 20. května 2016

---

## **Abstrakt**

Tématem této bakalářské práce je Vliv cykloturistiky na mikroregion Hrušovansko. Jak již název tématu napovídá, práce se zabývá rozbohem sítí cyklotras a jejich vlivem na krajinu mikroregionu. Cílem je vytvořit návrh, který zvýší pozitivní dopad cykloturistiky na krajinu mikroregionu, a zároveň umožní její udržitelný rozvoj. Mezi jednotlivé úkoly patří definování základních pojmů, které souvisejí s tématem práce, charakteristika přírodních poměrů, porovnání historie a současného stavu krajiny mikroregionu a v neposlední řadě vytvoření SWOT analýzy.

Oblast, na kterou se práce zaměřuje, je mikroregion Hrušovansko, do kterého patří čtrnáct obcí. Mezi některými z těchto obcí již cyklotrasy existují a jsou přístupné, ale mezi dalšími se teprve plánují.

## **Klíčová slova**

Cykloturistika, cyklotrasy, mikroregion, Hrušovansko, Jižní Morava

## **Abstract**

The topic of this thesis is The Influence of Cyclotourism on a Microregion Hrušovansko. As the title indicates, it focuses on an analysis of bike trails and their influence on the microregion's environment. The goal of this thesis is to present a draft that would increase the positive impact of cyclotourism on microregion's environment and at the same time would allow for sustainable growth. The individual objectives are to define basic terms related to the topic of this thesis, characterize environmental circumstances, compare history and the current state of the microregion's landscape, and finally, create a SWOT analysis.

The relevant area is the microregion Hrušovansko, which includes fourteen municipalities. Some of the villages are connected by the bike trails and are freely accessible, but others are just being planned.

## **Keywords**

Cyclotourism, bike trails, microregion, Hrušovansko, South Moravia

# Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Cíl práce a metodika</b>	<b>10</b>
2.1	Cíl práce .....	10
2.2	Metodika práce .....	10
<b>3</b>	<b>Literární rešerše</b>	<b>11</b>
3.1	Současný stav cykloturistiky v ČR.....	11
3.1.1	Cykloturistika .....	11
3.2	Historie cyklistiky.....	12
3.3	Cyklistická infrastruktura v ČR.....	13
3.3.1	Cyklostezky.....	13
3.3.2	Značení cyklotrasa cyklostezek.....	16
3.3.3	Cyklotrasy .....	17
3.3.4	Dělení cyklotras podle významu .....	17
3.3.5	Pásové značení – cykloturistické značení.....	18
3.3.6	Značení turistických tras – Klub českých turistů (KČT).....	18
3.3.7	Financování rozvoje cyklistické dopravy .....	19
3.4	Východiska cyklistické dopravy v ČR.....	20
3.4.1	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy.....	20
3.4.2	Cíle cyklostrategie .....	21
<b>4</b>	<b>Vlastní práce</b>	<b>22</b>
4.1	Vymezení území.....	22
4.2	Historie a současný stav mikroregionu .....	24
4.3	Přírodní podmínky mikroregionu .....	24
4.3.1	Půdy.....	25
4.3.2	Klimatické podmínky .....	25
4.3.3	Zeleň v mikroregionu Hrušovansko .....	25
4.3.4	Voda v mikroregionu Hrušovansko .....	25
4.4	Bioregion.....	26
4.4.1	Flóra.....	26
4.4.2	Fauna .....	26

---

4.5	Land Use .....	27
4.6	Turistické památky mikroregionu .....	28
4.6.1	Opevnění československé státní hranice Dyjákovice - Hevlín .....	28
4.6.2	Emin zámek.....	28
4.8	SWOT analýza .....	29
4.9	Cyklostezky analyzovaného území .....	30
4.9.1	Ahoj sousede (Hallo Nachbar) .....	30
4.9.2	Po rovince .....	33
4.9.3	Mezi poli a vinohrady.....	36
4.9.4	Muchova cyklostezka .....	38
<b>5</b>	<b>Návrhy zvýšení pozitivního dopadu na krajinu a udržitelný rozvoj</b>	<b>40</b>
<b>6</b>	<b>Závěr</b>	<b>43</b>
<b>7</b>	<b>Použitá literatura</b>	<b>44</b>
<b>8</b>	<b>Seznam obrázků</b>	<b>47</b>
<b>9</b>	<b>Seznam příloh</b>	<b>48</b>



# 1 Úvod

Do své bakalářské práce jsem si vybrala téma „Vliv cykloturistiky na krajinu mikroregionu Hrušovansko. Do mikroregionu patří tyto obce: Borotice, Božice, Břežany, Čejkovice, Dyjákovice, Hevlín, Hrabětice, Hrušovany nad Jevišovkou, Jevišovka, Litobratřice, Mackovice, Pravice, Šanov, Velký Karlov. Mikroregion Hrušovansko se nachází v Jihomoravském kraji, 10 km od rakouských hranic.

Oblast jsem si vybrala z toho důvodu, protože žiji v Hrušovanech nad Jevišovkou a tento kousek Moravy je mi blízký. Vybrané cyklostezky znám velmi dobře, navštěvuji je totiž často. Především cyklostezku Po rovince, kvůli její nenáročné trase upřednostňuji pro cykloturistiku a in-line bruslení.

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřila na rozbor sítí cyklotras a na jejich vliv na krajinu mikroregionu Hrušovansko, na historii, současný stav a analyzovala jsem existující i plánované cyklotrasy.

Jižní Morava, kde se mikroregion nachází, leží v Dyjsko – svrateckém úvalu, v okolí řek Dyje a Jevišovky. Nížinatá oblast, kde je orná půda využívána pro pěstování kukuřice, vinné révy, řepky, obilí, cukrové řepy i slunečnice. Okolí kolem cyklotras, kterými se budu zabývat, obklopují aleje stromů, orná půda a můžeme vidět i krásu vinohradů.

Mým úkolem bylo také uvést návrh na zvýšení pozitivního dopadu cykloturistiky na krajinu mikroregionu a na jeho udržitelný rozvoj.

## 2 Cíl práce a metodika

### 2.1 Cíl práce

Hlavním cílem mé bakalářské práce je rozbor cyklotras a jejich vlivu na prostředí mikroregionu Hrušovansko a zvýšení pozitivního hospodářského dopadu cykloturistiky na krajinu mikroregionu.

### 2.2 Metodika práce

Pro vypracování bakalářské práce byla zdrojem informací odborná literatura, kterou jsem měla vypůjčenou z Moravské zemské knihovny, knihovny Mendelovy univerzity v Brně a z Městské knihovny Hrušovany nad Jevišovkou.

K dalším zdrojům pro vypracování je nutné také přičíst internetové zdroje, ze kterých jsem čerpala, abych mohla krajinu mikroregionu přiblížit z historických, přírodních i demografických podmínek.

Bakalářskou práci jsem měla rozdělnou na dvě části, první část byla literární rešerše, kde byly definovány základní pojmy, současný stav cykloturistiky v ČR. V další části, kterou byla část analytická, jsem vytvořila SWOT analýzu mikroregionu Hrušovansko a dále jsem analyzovala existující a plánované cyklotrasy, jejich pozitiva a negativa pro zdejší krajinu.

Mým úkolem bylo uvést návrhy na zvýšení pozitivního dopadu cykloturistiky na krajinu mikroregionu Hrušovansko a na jeho udržitelný rozvoj.

## 3 Literární rešerše

### 3.1 Současný stav cykloturistiky v ČR

#### 3.1.1 Cykloturistika

Cykloturistika se řadí k turistice, při níž se k cestování používá jízdní kolo. Součástí člověka je potřeba vracet se do přírody a udržovat trend zdravého životního stylu. Je to spojení jednoduchosti pěší turistiky s výhodami mototuristiky. Cykloturistika má navíc pozitivní vliv na zdraví člověka, neničí životní prostředí a zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolí.

V České republice byl zaznamenán největší rozmach cykloturistiky po rozšíření horských a trekových kol. Byly založeny cykloturistické oddíly a cestovní agentury, které se zabývají touto tematikou. Zvyšování počtu cyklotras a cyklostezek napomáhá rozvoji cykloturistiky, která je rozšířena na celém území České republiky. Cyklistika je považována za součást dopravy, která se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje). V této práci je cyklistika vnímat pouze z druhého hlediska – v oblasti cykloturistiky.

Se zvyšující se životní úrovní obyvatelstva a nárůstem volného času vede k rozvoji volnočasových pohybových aktivit. Mezi tyto aktivity patří cyklistika a cykloturistika, která v devadesátých letech 20. století zaznamenala na našem území výrazný nástup ve všech svých formách. Její rozvoj je podporován i vývojem technického vybavení.

Vymezení druhů cyklistiky:

Cyklodoprava – charakterizuje jízdu na jízdním kole do určitého cíle, například každodenní dojíždění do zaměstnání, do školy, za nákupy, za kulturou

Cykloturistika – patří sem jízda na trekkingových, horských a městských kolech. Využívá se jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Preferují atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. (Mourek, 2011)

### 3.2 Historie cyklistiky

Cykloturistika se rozvíjela až po rozšíření přepravního prostředku – kola, velocipedu či bicyklu. Limitujícím faktorem byl stav společnosti a dostatek volného času, kde se náplní stala právě cyklistika či cykloturistika.

Historie kola začala již v době sumerské a egyptské říše. První zmínka spadá do období asi 3 500 let před naším letopočtem v Mezopotámii. Jednalo se o hrnčířský kruh, byl to jednoduchý otáčecí stůl, na kterém hrnčíři vyráběli hliněné nádoby. O 300 let později začala éra kolových dopravních prostředků. V Mezopotámii byla poprvé vyrobena dvoukolová kára, která byla zhotovena ze dvou až tří spojených dřevěných desek, vyřezaných do tvaru kruhu. V roce 1791 Francouz Médé de Sivrac vyrobil první dřevěný bicykl, označil ho pod názvem celerifera („celerifér = rychlojízdný, rychloběžný). Jednalo se o dvě loukoťová kola připevněná v jedné řadě na dřevěném rámu bez možnosti řízení. (Makeš, Král, 2002)

V roce 1817 vynálezce baron Ludwig von Fraiss z Sauerbronu v Bádensku ujel na svém velocipedu, který sám navrhl, 15 km. Jeho stroj nebyl poháněn šlapáním, odrážel se nohou od země. Tento vynález se v Německu neujal, ale ve Francii došlo k jeho rozšíření v rámci rozvoje volnočasových aktivit. Technický postup se nezastavil, naopak se zrychloval. V roce 1861, v Paříži, vylepšil mechanik Pierre Michaux stroj o přední kolo s klikami a pedály, zadní kolo bylo menší, aby plnilo rovnovážnou funkci. Konstrukce byla stále ze dřeva. Avšak v roce 1868 rodina Michauxů předvedla celou konstrukci v kovové verzi, pod názvem vélocipede.

V roce 1869 se konal první silniční závod mezi městy Paříž a Rouen, byl dlouhý 126 km. V českých zemích se konal první závod v roce 1874 pod názvem Pražská míle.

Kolo se postupem času zdokonalovalo a jeho výroba byla levnější, tudíž bylo dostupné pro širší vrstvy zájemců, fungovalo i jako dopravní prostředek.

Bratři Michelinové postupem času zavedli snímatelné pneumatiky, do té doby se používala pneumatika Dunlop, která se nasazovala pevně a natrvalo na ráfek. Původní konstrukce se nedala opravit.

V roce 1885 se objevil předchůdce dnešního nízkého kola (William Sutton a John Starley), který vytlačil tradiční vysoké kolo. Konstrukce kola se od té doby již nezměnila, došlo pouze ke vzniku nebo ke změnám nových komponent. Na přelomu 19. a 20. století byl velocipéd doplněn o prvek bezpečnosti – brzdy. Popularita cyklistiky se zvýšila i se vznikem legendárního etapového závodu Tour de France. (Ondráček, 2007)

### 3.3 Cyklistická infrastruktura v ČR

V České republice byly oficiální začátky cykloturistiky spíše spojovány s cyklotrasami, které byly, ale ne vždy, vedeny po silnicích se silnou automobilovou dopravou, velmi často i po dosti vytížených komunikacích. V současné době se situace zlepšuje a síť cyklostezek láká větší spektrum cyklistů. Důraz je více brán na bezpečnost a zdraví, jsou voleny nejméně frekventované silnice a lesní cesty. Mezi nové cesty se řadí i lesní terénní cesty. (Mourek, 2011)

Infrastrukturu pro cyklisty dělíme do dvou základních kategorií:

Cyklistická stezka (dále jen „cyklostezka“)

Cyklistická trasa (dále jen „cyklotrasa“)

#### 3.3.1 Cyklostezky

Cyklostezka je charakterizována jako pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a určený pouze pro jízdu na kole. Za cyklostezku je považován i speciální jízdní pás označený dopravní značkou, která určuje, že tento pás je pouze pro cyklisty. Dle pravidel silničního provozu však z tohoto jízdního pásu nejsou vyloučeni např. in-line bruslaři a lyžaři.

Díky rozmachu současného trendu - omezování individuální automobilové dopravy se začínají veřejné cyklostezky a pěší stezky objevovat ve většině měst ČR. V roce 2001 bylo naměřeno 1903 km cyklostezek (dle Centra dopravního výzkumu CDV), 1005 km stezek je vedeno intravilánem (tzn. městem nebo vesnicí) a zbylých 898 km náleží do extravilánu (tzn. do volné přírody). Do tohoto měření byly zahrnuty pouze turisticky nejvýznamnější stezky a nezapočítávají se víceúčelové komunikace, které

jsou označeny značkou B11, a lesní cesty. Rychlý rozvoj cyklostezek je evidentní i na tom, že do roku 2009 přibylo dalších 302 km. (Mourek, 2011)

V České republice bylo zjištěno, že současná délka cyklotras a stezek přesahuje 37 tisíc kilometrů. Cyklostezek každým rokem přibývají desítky kilometrů. Nejrozsáhlejší síť cyklostezek v rámci České republiky se nachází na území Prahy a na střední a severní Moravě.

K českým cyklostezkám jsou řazeny tzv. greenway trasy neboli zelené cyklostezky. Greenway trasy vedou podél řek, vodních kanálů a železničních tratí nebo využívají původních poutních a obchodních cest. Umožňují tak cykloturistům poznat krásy krajiny a národní historii. Významné greenway trasy: Praha – Vídeň, Jantarová stezka, Moravská stezka, stezka Labe, Moravská vinná stezka atd.

Česká republika byla zapojena do projektu evropské sítě cyklostezek EuroVelo, který byl vypracován Evropskou cyklistickou federací a klade si za cíl provázat 12 panevropských cyklistických stezek spojujících všechny země Evropy.

Jedná se například o trasy:

**EuroVelo n. 6** – Francie, Belgie, Německo, ČR (Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava), Polsko a Ukrajina

**EuroVelo n. 7** – Norsko, Finsko, Švédsko, Německo, ČR (Děčín, Praha, Tábor, České Budějovice), Rakousko a Itálie

**EuroVelo n. 9** – Polsko, ČR (Jeseník, Olomouc, Břeclav /ve variantě Brno, Hevlín/), Rakousko, Slovinsko a Chorvatsko [23]



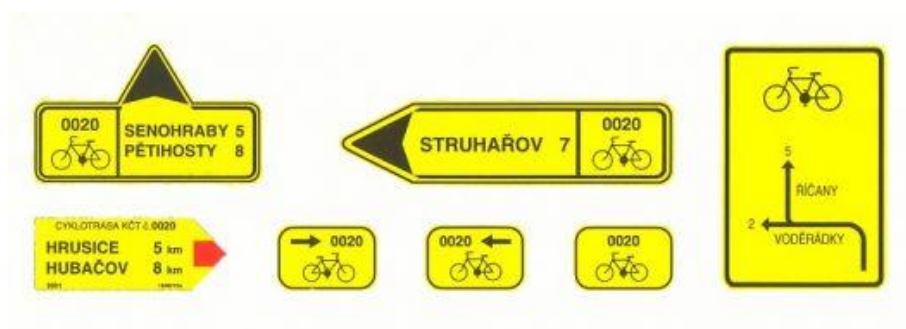
Obrázek 1 Ukázka cyklostezek EuroVelo, [4]

### 3.3.2 Značení cyklotrasa cyklostezek

Cyklostezky v terénu jsou značeny žlutými směrovými tabulemi se symbolem kola a číslem trasy. Na tabulích jsou napsány i údaje o názvech a kilometrových vzdálenostech cílů na trase. Umisťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklostezky. [3]



Obrázek 2 Označení začátku a konce cyklostezky, [5]



Obrázek 3 Příklad značení cyklostezek, [6]



### 3.3.3 Cyklotrasy

Pojmem cyklotrasa se bude označovat dopravní cesta, která je vedena po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích a je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů. Bývá označena podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho prováděcích vyhlášek a příslušných technických předpisů dopravními značkami pro cyklisty.

Od roku 1997 jsou cyklotrasy v ČR značeny pásovým značením. Od roku 2001 jsou pro značení cyklotras používány i speciální směrové dopravní značky zavedené vyhláškou č. 30/2001 Sb.

Existuje také množství dálkových, regionálních a místních cyklotras, které používají jiné techniky značení, např. trasy greenways Nadace Partnerství. Zřizování a údržbu tras financují většinou kraje, někdy i obce nebo svazky obcí, soukromé či jiné subjekty. (Mourek, 2011)

### 3.3.4 Dělení cyklotras podle významu

Dle Houšky (2014) můžeme dělit cyklotrasy dle významu:

**Dálkové – neregionální cyklotrasy (I. a II. třídy)** spojují vzdálené cíle a plní funkci rekreačně – turistickou

**Regionální cyklotrasy (III. a IV. třídy)** plní funkci dopravní i rekreační, potřeba je návaznost na místní síť cyklotras

**Místní cyklotrasy (IV. třídy)** plní funkci dopravní i rekreační [23]

### 3.3.5 Pásové značení – cykloturistické značení

Toto značení se užívá pro trasy, které jsou vedené převážně mimo silnice.

**Jednoduchá pásová značka** značí cyklotrasu, která se skládá ze tří stejně širokých pásů. Prostřední pás tvoří vedoucí barvou (červená, modrá, zelená, bílá) a oba krajní pruhy jsou upozorňovací (barva žlutá). Rozmezí pásových značek by nemělo překročit vzdálenost větší než 500 m.

**Jednoduchá pásová šipka** je tvořena jednoduchou pásovou značkou, jejíž pásy jsou do směru do šipky.

Jestliže dojde k souběhu pěší trasy a cyklotrasy, pak se cykloturistické značky umisťují nad pěšími s mezerou 200 mm.

Pokud se jedná o samostatnou cykloturistickou značku, pak její spodní okraj má být nejméně 1,6 m nad terénem. (Mourek, 2011)

**Trasy pro horská kola (MTBbiky)** KČT neeviduje, ani nezajišťuje jejich značení. Souběh trasy pro horská kola s cykloturistickou trasou není doporučován. Pokud souběhu nelze vyhnout, pak se bikové značky umisťují nad cykloturistické značky s mezerou 200 mm. Toto značení bylo využito v minulosti v ČR např. proznačena část Stezky železné opory. [22]

### 3.3.6 Značení turistických tras – Klub českých turistů (KČT)

Klub českých turistů se zabývá značením turistických tras a jejich pravidelnou údržbou. Už od roku 1889 se věnují značení pěších tras a od roku 1997 také značení pro lyžaře a cyklisty. Síť pěších značených tras je jak svoji hustotou, kvalitou a také tím, že pokrývá bez zbytku celé území republiky, hodnocena jako jedna z nejlepších v Evropě. Všechny vyznačené trasy najdete zakresleny v turistických mapách edice KČT.

11. května 1889 byla označena první pěší turistická stezka ze Štěchovic na Svatojánské proudy, ve stejném roce přibýlo ještě několik tras a celková délka tras tak dosáhla 55,5 km. Rozšiřováním značení turistických tras byla například v roce 1912 dokončena první dálková trasa z Prahy přes Brdy na Šumavu. Síť turistických tras se rychle rozrůstala a v roce 1920 dosahovala cca 25 000 km na území tehdejšího Československa, roku 1938 již 40 000 km. Za druhé světové války došlo k přerušení veškeré činnosti (údržby i vytváření nových stezek) a ke značnému narušení sítě. Po válce byla tato činnost obnovena a díky pravidelnému financování tělovýchovy byly

trasy vybaveny i ukazateli, směrovkami a nástěnnými mapami. Po roce 1989 došlo k rozšíření tras i do zakázaných pohraničních oblastí s Německem a Rakouskem. Od roku 1997 jsou výdaje na značení tras financovány z rozpočtu odboru Cestovního ruchu Ministerstva pro místní rozvoj ČR a KČT společně s dalšími organizacemi (cyklistickými a cykloturistickými) rozšířil svou činnost o značení lyžařských a cyklistických tras. (Mourek, 2011)

### **3.3.7 Financování rozvoje cyklistické dopravy**

Cyklistická doprava je realizována v zásadě ze dvou následujících zdrojů. Prvním zdrojem jsou vlastní zdroje municipalit, jejich svazků, krajů nebo neziskových organizací. Jsou to investice do značení cyklotras, zvýšení bezpečnosti cyklodopravy ve městech – cyklopruhy, cyklopřejezdy, podpora cyklistických akcí apod.

Druhým zdrojem je dotační financování. Patří sem finanční zdroje státu, kraje, nadací nebo EU. Přispívají na výstavbu samostatných cyklostezek, výstavbu dopravních terminálů a parkovišť, rozvoj dopravních hřišť.

Do dotačního financování jsou zapojeny i vlastní zdroje příjemců, proto je zřejmé, že zásadní zodpovědnost za budování a rozvoj cyklistické infrastruktury leží na městech a obcích nebo jejich svazcích. [20]

## **3.4 Východiska cyklistické dopravy v ČR**

### **3.4.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy**

V roce 2000 Česká republika ratifikovala vládním usnesením ČR naplňování celoevropské Charty o dopravě, zdraví a životním prostředí. Ministerstvo dopravy a spojů bylo pověřeno naplňováním Charty. Charta vypovídá o tvorbě strategie k podpoře rozvoje cyklistické dopravy. V České republice byla schválena pod názvem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky v roce 2004, usnesením Vlády ČR. Tento trend byl následně potvrzen ve vládním usnesením ČR ze dne 4. ledna 2006 k Informaci o realizaci plnění úkolů uvedených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky.

Podle ministerstva dopravy není úkolem všech zúčastněných cyklistickou dopravu jen propagovat, ale i vytvářet dobré podmínky pro cyklisty. Stát může pomáhat finančně, zlepšit legislativní zázemí, nabízet spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Bez spolupráce, vůle a nasazení všech ostatních partnerů by to ministerstvo ale samo nezvládlo, proto vláda schválila Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy, ve které se zavázala k podpoře cyklistické dopravy, budování cyklostezek, které by oddělily cyklistický provoz od motorového.

Cyklostrategie má za úkol koordinovat činnost všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby rozvíjeli kvalitní bezpečné sítě cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy. (Ondráček, 2007)

### 3.4.2 Cíle cyklostrategie

Úspěšným naplněním cílů Cyklostrategie dosáhneme minimálně čtyř efektů:

#### **Zvýšení mobility v území, efekt bezpečnosti (zabezpečuje rezort dopravy)**

Cyklistická doprava bude využita díky novým stezkám, které přispějí k využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, za nákupy, do škol a také při trávení volného času.

#### **Rozvoj cykloturistiky v území (zabezpečuje rezort místního rozvoje)**

Udržitelný rozvoj cestovního ruchu je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Díky podpoře cyklistiky mohou vzniknout pracovní místa v různých oblastech služeb. Větší zájem o turistické regiony díky atraktivní cykloturistické nabídce.

#### **Zlepšení lidského zdraví (zabezpečuje rezort zdravotnictví)**

Jízda na kole se stala vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí.

#### **Ochrana životního prostředí (zabezpečuje rezort životního prostředí)**

Bezpečná síť cyklotras může být podnětem pro přemístění osobní dopravy na krátké vzdálenosti z individuální automobilové dopravy. To má významný vliv na snížení emisí hluku, plynů a částic ohrožujících lidské zdraví i plynů porušujících globální klimatickou rovnováhu. (Mourek, 2011)

## 4 Vlastní práce

### 4.1 Vymezení území

Mikroregion Hrušovansko se nachází na východě Znojemska. Charakterizuje ho jeho mírně zvlněná krajina posetá poli a vinohrady. Území mikroregionu spadá do povodí Dyje. Jižní okraj území přiléhá ke státní hranici s Rakouskem. Hlavními toky jsou řeka Jevišovka, která protéká středem mikroregionu od západu k východu, a řeka Dyje, tekoucí středem území a tvořící zčásti i hranici s Rakouskem. V posledních letech se objevují problémy se záplavami v okolí těchto dvou řek. [11]

Síť cyklotras vedoucí převážně rovinným terénem umožňuje poznat přírodní i historicky zajímavá místa Hrušovanska, nejen na kole, ale i pěší vycházkou. Každá obec nabízí nějaké své NEJ, které tvoří zdaleka viditelnou dominantu místa, nebo je naopak ukryto v nenápadné krajině regionu klidu a pohody. (Hrušovansko, 2006)

Do mikroregionu Hrušovansko patří obce: Borotice, Božice, Břežany, Čejkovice, Dyjákovice, Hevlín, Hrabětice, Hrušovany nad Jevišovkou, Jevišovka, Litobratřice, Mackovice, Pravice, Šanov, Velký Karlov.



Obrázek 4 Vymezení obcí mikroregionu Hrušovansko, [7]

Vyznačení obcí mikroregionu



## 4.2 Historie a současný stav mikroregionu

Hrušovansko se řadilo dlouhá léta k pohraničí u těžko průchodných hranic, což znamenalo minimum investic do infrastruktury, kultury, ekonomiky a ostatních sfér.

Mikroregion Hrušovansko je sdružení 14 obcí s centrem v Hrušovanech nad Jevišovkou, rozkládá se na východě okresu Znojmo a leží na hranici okresů Znojmo a Břeclav. Mikroregion byl založen v roce 2000, nyní všechny obce společně usilují o zlepšení životních podmínek a o podporu společenského života tohoto v nedávné minulosti téměř zapomenutého kraje.

V současném stavu mikroregion Hrušovansko vystihuje citát i motto: *Kraj rovinatý, úrodný, vínem vonící, kraj rozehřátý horkým létem a vyčkávající jara v mírných zimách. Kraj kde říkáme, že jsme doma a kde kdysi své doma říkaly i jiné národy. [24]*

## 4.3 Přírodní podmínky mikroregionu

Řešená oblast leží v jižní části Moravy na hranicích s Rakouskem. Region je převážně rovinatý. Z geomorfologického hlediska se Hrušovansko rozkládá v jižní části Dyjsko-svrateckého úvalu.

Dyjsko-svratecký úval je tvořen Dyjsko-svrateckou nivou, Jaroslavicou a Drnholeckou pahorkatinou. Zmíněné geomorfologické celky se rozkládají v okolí řek Dyje a Jevišovky, které také protékají Hrušovanskem. Dyjsko-svratecká niva tvoří místní roviny. Od této nivy se na severo – západ rozkládá Drnholecká pahorkatina, která se dále dělí na okrsky Hrabětická plošina, Jevišovická niva a Olbramovická pahorkatina. (Demek, Bína, 2012)

Drnholecká pahorkatina se táhne severozápadně od obce Drnholec a na Hrušovansku zasahuje do jeho severní části, z jihu je ohraničená řekou Jevišovkou. Její povrch se sklání od SZ k JV, údolí Jevišovky a Miroslávky. Jsou zde suchá údolí a kryopedimenty. Z antropogenních tvarů je nápadné terasování svahů pro vinohrady a pískovny. Významným bodem je bod Dvorská, který má 269,7 m a leží v Olbramovické pahorkatině, která zabírá největší část podcelku. (Demek, Mackovčín, 2014)



#### **4.3.1 Půdy**

Většinu území pokrývají černozemě – hlinité a jílovitohlinité. Země je zde rovinná s maximálním sklonem 3 stupně. Půda je zde využívána jako orná pro pěstování kukuřice, vína, zeleniny a cukrové řepy, obilí, řepky i slunečnice. Na Hrušovansku existují také nivy, které mají vysokou hladinu podzemních vod a jsou tak trvale zamokřené a používají se pouze jako louky (především v okolí Litobratřického potoka). [18]

#### **4.3.2 Klimatické podmínky**

Hrušovansko leží v teplé až velmi teplé klimatické oblasti, jak je ostatně pro jižní část Moravy typické. Charakter podnebí lze označit za suchý. Průměrná roční teplota dosahuje hodnot 9 – 10 stupňů, což lze označit za nadprůměrné oproti celé České republice. Hrušovansko leží ve srážkovém stínu Českomoravské vrchoviny. Proto zde roční úhrn srážek dosahuje pouze 450 – 500 mm na metr čtvereční za rok. (Quitt, 1971)

#### **4.3.3 Zeleň v mikroregionu Hrušovansko**

Veřejná zeleň je chráněna podle zákona č. 114/1992 o ochraně přírody a krajiny Sb. a obecními vyhláškami, které jsou občanovi dostupné na obecním úřadě nebo na úřední elektronické desce obce na internetu. O výsadbu a údržbu zeleně se starají obce. Obce v mikroregionu Hrušovansko se velmi aktivně zapojují do vysazování zeleně. V roce 2006 vyšly nově zpracované projektové dokumentace pro ozelenění obcí. [17]

#### **4.3.4 Voda v mikroregionu Hrušovansko**

V současné době je dostatečné množství a kvalita vody problémem. V budoucnosti očekáváme ubývání vody, které je způsobeno celkovým oteplováním, proto je důležité se naučit s vodou hospodařit. V mikroregionu Hrušovansko se rozprostírá hodně rybníků, které ale nejsou k rekreaci. [17]

## 4.4 Bioregion

Hrušovansko leží na Jižní Moravě, v severopanonské podprovincii, v části Lechovický bioregion – malá část Weinviertelu v Dolním Rakousku. Bioregion je tvořen šterkopískovými terasami s pokryvy spraší a skalních hornin. Dominují zde pole, převážně akátové lesy, občas i vrbové nebo topolové. (Culek, 2013)

### 4.4.1 Flóra

Skladba flóry je ovlivněna polohou na kontaktu panonské a středoevropské oblasti. Na xerothermních stanovištích jsou zástupci submediteránního elementu, např. koulénka prodloužená, tařinka horská a dub pýřivý, zástupci ponticko - jihosibiřského elementu, např. kosatec nízký, třeseň křovitá, lnice kručinkolistá a šalvěj hajní. Na tvrdých nebo písčitéch substrátech se vyskytují např. kručinka chlupatá, dvouřadec pozdní, dvojštítek sladkoplodý proměnlivý. (Culek, 2013)

### 4.4.2 Fauna

Fauna bioregionu se řadí k panonské části Moravy s vyzníváním zástupců pontomediteránního prvku. Je zde rozšířena pakudlanka jižní nebo pestrokřídlec podrážcový, z plazů např. ještěrky zelené. Dyje má charakter podhorské řeky, patří do parmového pásma, Jevišovka do lipanového pásma, dnes jsou však prakticky bez ryb.

Významné druhy v bioregionu jsou savci, např. ježek západní, myšice malooká, netopýr brvitý. Z ptáků např. husa velká, zrzohlávka rudozobá, raroh velký, drop velký, strakapoud jižní, ťuhýk menší. Plazi: ještěrka zelená, obojživelníci: skokan štíhlý, měkkýši: páskovka žíhaná, keřnatka vrásčitá, korýši: žábronožka panonská, hmyz: kobylka révová, kobylka kuželohlavá, saranče žlutořitná, saranče slámová, kudlanka nábožná, střevlík. (Culek, 2013)

## 4.5 Land Use

Mikroregion Hrušovansko se řadí mezi zemědělské oblasti, které tvoří zejména zemědělská a orná půda. Z dané tabulky (viz. příloha 11) lze vidět, že z celkové katastrální výměry mikroregionu 24 325 ha, tvoří 78,8% zemědělská půda, z toho téměř 70,4% je orná půda. Na zemědělské půdě se dále podílí svými 2,3% vinice, dále 0,9% zahrady, 0,4 % ovocné sady a trvalé travní porosty (TTP) – 0,9%.

Další složkou je nezemědělská půda, která tvoří 21,1% výměry mikroregionu Hrušovansko, nejvíce se na tom podílí lesní plochy, které tvoří 49,9% nezemědělské půdy a ostatní plochy – 37,2%, dále pak vodní plochy – 7,6%, zastavěné plochy – 5,4%. (Míchal, 1994)

Koeficient ekologické stability (KES), poslední sloupec (viz. příloha 11), nám stanovuje poměr tzv. stabilních a nestabilních ploch v daném území. Do stabilních ploch se řadí lesní a vodní plochy, zahrady, vinice, sady TTP, do nestabilních se počítá orná půda, zastavěné a ostatní plochy. Podle výsledných hodnot se zjistí narušenost nebo stabilita daného území.

Výsledné hodnoty mohou být:

- $\leq 0,1$  – maximálně narušené přírodní struktury
- $0,1 - 0,3$  – nadprůměrně využívané území se zřetelným narušením přírodních struktur
- $0,3 - 1$  – intenzivně využívané území, hlavně zemědělskou výrobou
- $1-3$  – poměrně vyvážená krajina
- $\geq 3$  – přírodě blízká krajina, ekologicky stabilní struktury (Míchal, 1994)

Podle dané tabulky (viz. příloha 11) lze vidět, že průměrný KES v mikroregionu Hrušovansko je 0,21, což znamená, že jsou zde narušené přírodní struktury a základní ekologické funkce musí být nahrazovány technickými zásahy. Podle výsledků KES jde vidět, že nejhůře jsou na tom obce Čejkovice a Mackovice, které se řadí do první třídy KES – maximální narušení. Je to způsobeno vysokým zastoupením orné půdy v daném mikroregionu a intenzivním zemědělstvím. [19]

## 4.6 Turistické památky mikroregionu

V mikroregionu Hrušovansko se nachází i turistické zajímavosti, které se dělí na přírodní a sportovní. Mezi přírodní zajímavosti patří následující:

- Naučná stezka Údolím lásky Božice
- Sklepní ulička Božice – Borotice
- Emin zámek Šanov
- Charvátské domy v Jevišovce
- Opevnění československé hranice státní hranice Dyjákovice, Hevlín
- Soutok řek Dyje a Jevišovky v obci Jevišovka
- Litobratřické rybníky

Zde jsou charakterizovány dvě přírodní památky, které jsou zařazeny mezi nejzajímavější v daném mikroregionu:

### 4.6.1 Opevnění československé státní hranice Dyjákovice - Hevlín

Mikroregion Hrušovansko sousedí s Rakouskem, a proto se zde nachází mnoho pozůstatků bývalého hraničního opevnění, tzv. „řopíků“ i větších bunkrů, jimiž jsou obklopeny především hraniční obce Hevlín a Dyjákovice. Nejzachovalejší je bunkr v Dyjákovících. [21]

### 4.6.2 Emin zámek

Emin zámek se nachází uprostřed lesoparku s několika rybníky, se zajímavou faunou a flórou na trase Muchovy cyklostezky, kterou se budu více zabývat ve vlastní práci, spojující Pravice a Šanov. Zde se nachází Emin zámek, je to novobarokní stavba, byla vybudována v roce 1882 rodem Khuen-Belassi jako letní sídlo. Je významná tím, že zde započal svoji uměleckou dráhu světoznámý secesní malíř Alfons Mucha. Dnes slouží zámeček jako Ústav sociální péče, tudíž je nepřístupný veřejnosti. [21]

## 4.8 SWOT analýza

**Tabulka 1** SWOT analýza mikroregionu Hrušovansko s důrazem na krajinu

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• čisté životní prostředí</li> <li>• značení cyklostezek</li> <li>• rozsáhlá síť cyklostezek</li> <li>• dostatek pozemků k výstavbě rodinných domů</li> <li>• teplé podnebí</li> <li>• vysoce úrodná půda</li> <li>• tradice vinařství, ovocnářství</li> <li>• nenáročná turistika</li> <li>• růst počtu obyvatel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatek zeleně, lesů</li> <li>• nedostatek finančních prostředků na udržitelný rozvoj</li> <li>• nedostatečná propagace mikroregionu</li> <li>• klimatické podmínky (srážkový deficit)</li> <li>• chybějící doprovodná infrastruktura na cyklostezkách</li> </ul>
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvýšení propagace regionu v rámci Jihomoravského kraje</li> <li>• rozvoj agroturismu, cestovního ruchu</li> <li>• obnova původních vodních ploch</li> <li>• budování mokřadů</li> <li>• zrekonstruování přírodních rezervací</li> <li>• vhodné podmínky i pro cykloturistiku</li> <li>• využití vztahů s rakouskými obcemi pro společné projekty</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ničení cyklostezek, vandalství, odpadky</li> <li>• úbytek pracovních příležitostí v zemědělství</li> <li>• nedostatek finančních prostředků na rozvoj regionu</li> <li>• slabá turistická atraktivita regionu</li> <li>• nepropojenost cyklostezek</li> </ul>

Zdroj: Vlastní zpracování, [18]

## 4.9 Cyklostezky analyzovaného území

Analyzované území se nachází v rovinném kraji, posetém poli a vinohrady, je to právě mikroregion Hrušovansko, ve kterém se nacházejí čtyři existující cyklostezky, a to: Ahoj sousede (Hallo Nachbar), Po rovince, Mezi poli a vinohrady a Muchova cyklostezka. Tyto cyklostezky budou podrobně rozebrány a analyzovány v rámci daného mikroregionu.

### 4.9.1 Ahoj sousede (Hallo Nachbar)

Cyklostezka Ahoj sousede je stezkou přeshraniční. Prochází nedotčenou krajinou mikroregionu Hrušovansko a rakouského regionu Land um Laa. Poskytuje turistům jedinečné výhledy do okolí. Cyklostezka je značená směřovkami, 80 % vede po místních komunikacích bez silničního provozu.

Tyto dva mikroregiony na česko-rakouské hranici spojuje mírně zvlněná krajina posetá poli a vinohrady. Protékají zde řeka Dyje a Jevišovka. Pozitivní dopad je společný cíl i zájem: český mikroregion Hrušovansko a rakouský region Land um Laa. Na české straně 14 obcí v okolí města Hrušovany nad Jevišovkou (Borotice, Božice, Břežany, Čejkovice, Dyjákovice, Hevlín, Hrabětice, Hrušovany nad Jevišovkou, Jevišovka, Litobratřice, Mackovice, Pravice, Šanov a Velký Karlov). Rakouskou stranu tvoří 11 obcí kolem města Laa an der Thaya (Fallbach, Gaubitsch, Gnadendorf, Grossharras, Laa an der Thaya, Neudorf, Staatz, Stronsdorf, Unterstinkenbrunn, Wildendürbach, Falkenstein). Těchto 25 obcí a měst je od roku 2001 přínosem pro rozvoj obou regionů, především v oblasti cestovního ruchu, cykloturistiky, venkovské turistiky i životního prostředí. [1]



**Obrázek 5 Pohled na krajinu na trase Ahoj sousede, [12]**

*Délka trasy: 38 km*

*Trasa: začíná z Hevlína, pokračuje přes Jevišovku, Nový Přerov, Wildendürbach, Neudorf, Laa/Thaya a vrací se zpátky do Hevlína*

*Hraniční přechody: Hevlín / Laa an der Thaya; Nový Přerov / Wildendürbach*

*Navazující cyklostezky: Greenways Praha-Vídeň, Vinařská stezka Znojemská, cyklostezka Brno – Vídeň, Neuburger Radweg, Veltliner Radweg*

V mikroregionu Hrušovansko se ve městě Hrušovany nad Jevišovkou vždy v měsíci srpnu konají Vavřínecké slavnosti, což je tradiční významná kulturní akce, kterou mohou turisté navštívit, pokud by v daném měsíci navštívili dané území. V obci Hevlín se každý rok v září koná Přeshraniční setkání cyklistů.

V rakouském mikroregionu Land um Laa stojí určitě za zmínku taktéž tradiční kulturní akce, Cibulové slavnosti, které se konají v srpnu v Laa an der Thaya.

*Zajímavosti na trase:* Přírodní rezervace Travní dvůr (Hrabětice), Vrbový háj (Jevišovka), Soutok Dyje a Jevišovky, Kopec Galgenberg (Wildendürnbach), Lázeňský komplex (Laa an der Thaya) [1]



Legenda k mapě:

**Start** začátek a konec trasy     vyznačená trasa     kopec Galgenberg     přírodní rezervace Travní dvůr

Obrázek 6 Cyklostezka Ahoj sousede, vlastní zpracování, [8]



Obrázek 7 Výškový profil cyklostezky Ahoj sousede, [8]



#### 4.9.2 Po rovince

Název cyklostezky Po rovince vyplývá z polohy trasy, kterou vede. Vystihuje krajinu, která je rovinatá, posetá poli a vinohrady, lemovaná akátovými lesíky, větrolamy, květy vlčích máků a slunečnic. Při projížděce touto částí mikroregionu Hrušovansko se můžete těšit jedinečnými výhledy do širokého okolí, sousedních regionů jak Mikulovska i rakouského Land um Laa. Cyklostezka Po rovince je nejdelší v mikroregionu.

Za návštěvu stojí určitě i obce v mikroregionu Hrušovansko, kudy vede trasa cyklostezky. V obci Pravice se každý rok koná „Pálení čarodějnic“, kde se rozhoří největší vatra v kraji (až 15 m). Obec Velký Karlov je nejmladší obcí Hrušovanska, jež byla postavená v 50. letech minulého století na „zelené louce“, poskytne turistům příjemný odpočinek v parku u obecního úřadu, kde se nachází i dětské hřiště. Další odpočívadla se nachází v obci Hrabětice (u obrázku), v Jevišovce (u čápů), v této obci se od r. 1990 každoročně druhou nedělí v září scházejí v obci lidé „charvátské národnosti“ z Evropy na slavnosti KIRITOF, slavnosti probíhají v duchu folklóru. V obci Šanov je odpočívadlo u Emina zámku.<sup>1</sup> V obci Hevlín se nachází příhraniční informační centrum, které poskytuje turistům propagační materiály a potřebné informace. Další informační centrum se nachází v Hrušovanech nad Jevišovkou. [14]

Pozitivním dopadem pro uživatele cyklostezky je poznání krajiny typické pro tento mikroregion a daleký výhled do širého okolí. Pro jednotlivé obce znamená návštěvnost cykloturistů posílení motivace při pořádání tradičních výše jmenovaných akcí a iniciuje nápady na provedení možných staronových zvyklostí.

---

<sup>1</sup> viz. kapitola 4.6 Turistické památky mikroregionu



**Obrázek 8 Odpočívadlo v obci Jevišovka, [2]**

*Délka trasy: 44 km*

*Trasa, okruh: Hevlín, Jevišovka, Hrušovany nad Jevišovkou, Pravice, Šanov, Velký Karlov, Dyjákovice, Hevlín*

*Navazující regionální cyklostezky: Ahoj sousede, Muchova, K soutoku, Znojemská vinařská*

*Navazující mezinárodní cyklotrasy: Cyklostezka Brno – Vídeň, cyklotrasa Greenways Praha – Vídeň, Jantarová stezka*

*Zajímavosti na trase: Soutok řek Dyje a Jevišovky, Krokodýlí farma, Emin zámek [14]*



Legenda k mapě:

**Start** začátek a konec trasy     vyznačená trasa     odpočívadla na trase

Obrázek 9 Trasa cyklostezky Po rovince, vlastní zpracování, [8]



Obrázek 10 Výškový profil cyklostezky Po rovince, [8]

### 4.9.3 Mezi poli a vinohrady

Cyklostezka Mezi poli a vinohrady navazuje na nejdelší cyklostezku Po rovině v obci Pravice, směřuje do Břežan a pokračuje až do nejzápadnějších obcí Hrušovanska. Trase je vedena po málo frekventovaných silnicích a polních cestách, kolem řek Dyje a Jevišovka. Krajina je charakterizována mírně zvlněným profilem posetým poli a vinohrady. Na trase si nelze nepovšimnout zajímavých míst, jako jsou, břežanský rybník a jedinečná sklepní ulička mezi Božicemi a Boroticemi. [9]

Cyklostezka byla zahrnuta do projektu Hrušovanskem na kole, který je spolufinancován Evropskou unií. V rámci tohoto projektu byla cyklostezka označena směrovkami a infotabulí a byl k ní vydán doprovodný propagační materiál. [16]

Trasa je velmi vhodná pro náročnější cykloturisty, právě pro svoji náročnost při zdolávání výškových rozdílů mezi jednotlivými místy. Tato část mikroregionu byla „zapomenuta“ a proto si zde cykloturisté dodnes mohou užívat téměř nedotčené přírody. Negativem této trasy je jeden z úseků, který vede po polních cestách, protože se tak stává nepřístupným pro méně zdatné cyklisty.



Obrázek 11 Odpočívadlo v obci Božice, [10]

*Délka trasy:* 25 km

*Trasa:* Pravice, Břežany, Mackovice, Čejkovice, Borotice, Božice, Velký Karlov

*Zajímavosti na trase:* Zámek a zámecký park v Břežanech, Čejkovický rybník, Údolí lásky v přírodní rezervaci Karlov – Božice [9]



Legenda k mapě:

**Start** začátek a konec trasy     vyznačená trasa     odpočívadla na trase

Obrázek 12 Trasa cyklostezky Mezi poli a vinohrady, vlastní zpracování, [8]



Obrázek 13 Výškový profil cyklostezky Mezi poli a vinohrady, [8]

#### 4.9.4 Muchova cyklostezka

Cyklostezka dostala název po slavném českém malíři Alfonsu Muchovi, který byl rodák z Ivančic. Majitel hrušovanského panství, Eduard Khuen – Belassi, si ho najal k provedení freskové výzdoby rodinného letního sídla – Emina zámku. Alfons Mucha se podílel i na rekonstrukci Emina zámku. Při projížďce cyklostezkou si Emina zámku můžete povšimnout, v současnosti není přístupný, neboť zde sídlí Ústav sociální péče Zámeček.

Na trase se nachází zajímavá místa, která stojí za navštívení. Přírodní rezervace Karlov, ve které žije mnoho druhů ryb, obojživelníků a ptáků. Od roku 1933 byla vyhlášena jako jedna z nejstarších na Znojemsku. Další zajímavostí je Hraběcí studánka, ležící pod hrází rybníka Prostřední Karlov, postavena z pískových kvádrů, umístěná nad studánkou a je na ní nápis L.P 1810. [13]

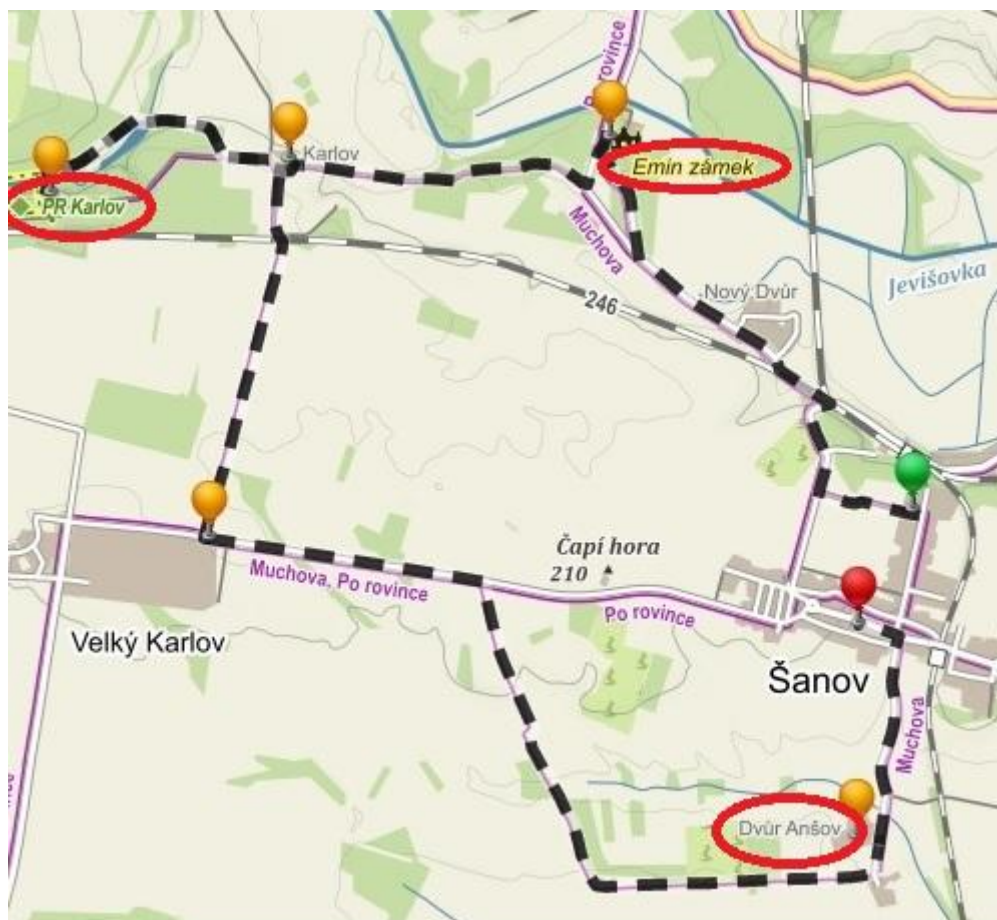
Sousedem této cyklotrasy je železniční trať, která znamená pro jedny obohacení výletu zážitkem pozorování vlaku, pro druhé nutnost akceptovat nepříjemný hluk. Jednoznačně kladně působí na cykloturisty cesta krásným parkem, návštěva Muchovy studánky a na jaře velké množství kvetoucích sněženek.



**Obrázek 14** Výhled na Pálavu a vrchovinu Land um Laa, [15]

*Délka trasy:* 20 km

*Trasa, okruh:* Sportcentrum Šanov, Emina zámek, přírodní rezervace Karlov, Hraběcí studánka, polní cesty s výhledem na Pálavu a vrchovinu Land um Laa, Dvůr Anšov, Šanov [13]



Legenda k mapě:

**Start** začátek trasy    **CÍL** konec trasy      označené místa atraktivity

Obrázek 15 Trasa Muchovy cyklostezky, vlastní zpracování, [8]



Obrázek 16 Výškový profil Muchovy cyklostezky, [8]

## 5 Návrhy zvýšení pozitivního dopadu na krajinu a udržitelný rozvoj

Jak bylo zjištěno ve SWOT analýze, patří mezi silné stránky daného území:

- a) Dostatek pozemků k výstavbě rodinných domů, v okolí cyklostezek Ahoj sousede a Po rovince. Aktivní výstavbu můžeme pozorovat především v obcích Hevlín, Jevišovka a Nový Přerov. Velmi silný zájem o rodinné domy je v centrálním městě celého regionu, v Hrušovanech nad Jevišovkou. Začíná se zde objevovat dostatek pracovních míst na české straně hranice, ale zdejší obyvatelé se snaží získat téměř jakoukoli práci v Rakousku. Díky častému a pravidelnému styku mezi obyvateli obou regionů (Land um Laa, Hrušovansko) dochází k hlubšímu vzájemnému poznávání a k chuti získat osobní zkušenost ze sousední země právě díky cyklostezkám. Lidé, kteří by zde chtěli žít, většinou touží opět žít v souladu s přírodou, dýchat čistý vzduch a svým dětem zajistit bezpečné okolí bez nástrah průmyslových center.
- b) Snaha Evropské unie o „prorůstání“ příhraničních regionů nacionálních států v rámci EU, což s sebou přináší relativně vysoké dotace na rozvoj těchto regionů, z čehož jsou financovány i cyklostezky a jejich vybavení.
- c) Pro oblasti kolem všech cyklostezek (Ahoj sousede, Po rovince, Mezi poli a vinohrady, Muchova cyklostezka), platí: zaměstnanost v mikroregionu, kromě toho, že lidé pracují na obou stranách státní hranice, by mohla vzrůst i posílením využití cyklostezek pro rekreaci a turistiku. Ekonomickým přínosem cyklostezek by se mohla stát taková zisková podnikatelská aktivita, jako je například půjčování kol, provozování ekofarem, které by také pozitivně působilo na udržitelný rozvoj a krajinu daného území, zvláště pokud by se podařilo vyprodukované produkty dobře umístit na trhu. Tyto ekofarmy by mohly současně sloužit i jako občerstvovací, eventuálně ubytovací zařízení pro cykloturisty.



Slabých stránek jsme se dotkli v této kapitole už při výčtu stránek silných v návrzích na zvýšení pozitivního dopadu na krajinu a udržitelný rozvoj. Týká se to především chybějící infrastruktury. Další slabou stránkou, kterou bych chtěla zmínit je jedna, kterou nemůžeme ovlivnit a tou je nedostatek lesů v okolí cyklostezek a srážkový deficit na území celé Jižní Moravy. Co ale může být ovlivněno, je výrazné zlepšení propagace celého mikroregionu a v jeho rámci i cyklostezek. V rámci mikroregionu existují dvě informační centra, Hrušovany nad Jevišovkou a Hevlín, další informační centrum se nachází v Laa an der Thaya a tato centra vydávají propagační materiály. Už při jednoduchém srovnání počtu tematických letáků, je evidentní, že Rakušané svůj region propagují daleko intenzivněji než Češi.

Hrušovanské informační středisko podává zprávy pravidelně v Hrušovanském zpravodaji a na webových stránkách. Bohužel nebývají informace úplné a často vychází opožděně. Propagaci cyklostezek v mikroregionu nezvyšuje ani špatné značení cyklostezek. Ani místní obyvatelé často nevědí, kudy k cyklostezce dojet a návštěvníci mikroregionu se často ztrácejí v nepřehledném počtu polních cest, jimiž je zdejší krajina protkána. Navíc dochází často k projevům vandalismu, ať už na samotném značení cyklostezek, či na zařízeních odpočívadel.

Vyřešení daného problému s propagací spočívá v určení daných prostředků z fondu EU ve využití pro jejich daný účel, to znamená, že by se zpracovaly všechny podstatné informace o cyklostezkách, vylepšilo by se jejich značení a případně by se zvýšila kontrola cyklostezek.

Nejvíce příležitostí nabízí využití velké cyklostezky (Brno – Vídeň – spojuje dvě středoevropské metropole, prochází Jižní Moravou a Weinviertelem. Oba příhraniční regiony jsou slavné svým vínem, vinicemi a vinařskou kulturou. Celá cyklostezka měří více než 130 km. (viz. příloha 5)), která na území mikroregionu přechází v cyklostezku Ahoj sousede. Tato je nejstarší cyklostezkou mikroregionu, vede po bývalé vojenské cestě, kterou využívali vojáci pohraniční stráž, aby případně stříleli do lidí, kteří chtěli opustit komunistický režim. Díky skutečnosti, že tuto velkou cyklostezku využívá relativně hodně cykloturistů, zvyšuje se i návštěvnost ve zkoumaném mikroregionu. Příležitost využití tohoto jevu nabízí vylepšená infrastruktura, to znamená vylepšení možností ubytování, občerstvení a jiných volnočasových, víceméně relaxačních aktivit.

Cyklostezky jsou očividně nejvíce ohrožovány tím, že se na nich pohybují i osoby se sníženou zodpovědností. Velmi často dochází, jak již uvedeno, k ničení cyklostezek, jejich značení a vybavení odpočívadel. Tento vandalismus není sledován a nápravu lze tudíž sjednat pouze výchovou, což je záležitost několika generací. Cyklostezky jsou také znečištěny odpadem, který tam zanechávají cykloturisté při svých výletech, ale tento problém by se dal relativně jednoduše vyřešit například sběrným výletem na jednotlivých cyklostezkách. Méně zřejmé jsou další hrozby, a to nedostatek financí na udržitelný rozvoj, přeměna účelu zemědělské půdy například na solární elektrárny a velkoplošné pěstování monokultur, a tím snížení počtu pracovních míst oproti dříve obvyklému pěstování, například zeleniny a ovoce. Nepropojenost cyklostezek je velkým mínusem pro jejich atraktivitu. Některé cyklostezky se křížují na více místech, cyklostezka Mezi poli a vinohrady se dotýká cyklostezky Po rovince v místě Velký Karlov, což je pro propojení cyklostezek nedostatečné a Muchova cyklostezka je vlastně cyklostezkou výletní, vhodná pro rodinné výlety, návštěvu lokálních památek a pro svou nenáročnost je vyhledávaným cílem.

## 6 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat existující i plánované cyklotrasy v mikroregionu Hrušovansko a uvést návrhy na zvýšení pozitivního dopadu na krajinu mikroregionu a jeho udržitelný rozvoj. Značnou výhodou vybraného území je jeho umístění na jihu Moravy a jeho přírodní podmínky pro rozvoj cestovního ruchu, který je spojený s využitím analyzovaných cyklostezek v daném mikroregionu.

U teoretické části jsem nejprve použila metodu deskripce současného stavu cykloturistiky v ČR, kam se řadí obecný pojem cykloturistika, její dělení a značení, historie cyklistiky, cyklostrategie a financování cyklostezek.

V následující kapitole byl mikroregion vymezen z hlediska charakteristiky území, přírodních podmínek, historie a současného stavu mikroregionu Hrušovansko. Přírodní podmínky mikroregionu přispívají ke zvýšení návštěvnosti území. Současný stav mikroregionu byl vyhodnocen pomocí ukazatele KES, podle kterého bylo zjištěno, že území je velmi intenzivně využíváno a má narušené přírodní struktury. Tento problém je způsoben vysokým podílem orné půdy a intenzitou zemědělství.

V další kapitole jsem vytvořila SWOT analýzu, ze které jsou evidentní silné, slabé stránky, příležitosti a hrozby Vlivu mikroregionu Hrušovansko na krajinu. Silnou stránkou je nárůst počtu obyvatel, jedním z důvodů je výhodná poloha mikroregionu, přírodní podmínky, čisté životní prostředí a z ekonomického hlediska dostatek pozemků k výstavbě rodinných domů.

V analytické části byly rozebrány existující čtyři cyklostezky v mikroregionu, jsou to: Hallo Nachbar, Po rovince, Mezi poli a vinohrady a Muchova cyklostezka. Mikroregion Hrušovansko spolupracuje s rakouským regionem Land um Laa, což je hodnoceno jako velmi úspěšná dlouhodobá přeshraniční spolupráce. Mikroregion dostává dotace z Evropské unie, ze kterých přispívá na značení cyklostezek, odpočívadla a vydává propagační materiál k daným cyklostezkám. Pro daný mikroregion jsou cyklostezky přínosem pro cestovní ruch v okolí a lákají mnoho cykloturistů.

## 7 Použitá literatura

CULEK, Martin. *Biogeografické regiony České republiky*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6693-9.

DEMEK, Jaromír a Peter MACKOVČIN. *Zeměpisný lexikon ČR*. Vydání 3. přepracované. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2014. ISBN 978-80-7509-113-0

HOUŠKA, P.: *Environmentální aspekty potenciálu území pro cestovní ruch*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2014, 1.vyd., 80 s., ISBN 978-80-7452-041-9

*Hrušovansko: region klidu a pohody*. Hrušovany nad Jevišovkou: Zájmové sdružení obcí Hrušovansko, 2006.

MAKEŠ, Pavel a Luboš KRÁL. *Velká kniha cyklistiky*. Vyd. 1. Praha: ComputerPress, 2002. ISBN 80-7226-815-5.

MÍCHAL, Igor. *Ekologická stabilita*. 2. vyd. Brno: Veronica, ekologické středisko ČSOP, 1994, s. 233. ISBN 80-85368-22-6.

MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011. ISBN 978-80-87560-00-6.

ONDŘÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. *Cykloturistika*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4443-2.

QUITT, Evžen. *Klima Jihomoravského kraje*. Brno: Krajský pedagogický ústav, 1984.

## Internetové zdroje

- [1] *Ahoj sousede* [online]. [cit. 2016-05-05]. Dostupné z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/ahoj-soused>
- [2] *Cyklostezky* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <https://www.jevisovka.cz/o-jevisovce/cyklostezky/>
- [3] *Cykloturistika, cyklostezky a značení cyklotras* [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.czech.cz/cz/98936-cykloturistika-cyklostezky-a-znaceni-cyklotras>
- [4] *Evropská síť dálkových tras EuroVelo* [online]. [cit. 2016-05-15]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/eurovelo-v-cr/>
- [5] *Infrastruktura: Prvky infrastruktury* [online]. [cit. 2016-05-15]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/segregovana-infrastruktura>
- [6] *Ladův kraj. Cyklotrasy* [online]. [cit. 2016-05-15]. Dostupné z: <http://www.laduv-kraj.cz/cykloturistika/>
- [7] *Mapový server* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: [http://mapy.crr.cz/tms/crr\\_a/mikro/index.php?mikro=1#c=3598745%252C5448976&z=3&l=ajax\\_mikro,ajax\\_mikro\\_plochy&p=&](http://mapy.crr.cz/tms/crr_a/mikro/index.php?mikro=1#c=3598745%252C5448976&z=3&l=ajax_mikro,ajax_mikro_plochy&p=&)
- [8] *Mapy.cz* [online]. [cit. 2016-05-15]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?x=16.4415074&y=48.8100563&z=13>
- [9] *Mezi poli a vinohrady* [online]. [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.novosedlynamorave.cz/clanky/s-kolem-dokola-novosedel-ii.html>
- [10] *Mezi poli a vinohrady* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <http://probozice.blogspot.cz/2014/03/mezi-poli-vinohrady.html>
- [11] *Mikroregion Hrušovansko* [online]. [cit. 2016-03-22]. Dostupné z: <http://www.sanov.cz/mikroregion-hrusovansko/>
- [12] *Mikroregion Hrušovansko* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <http://www.hrusovansko.cz/fotogalerie/mikroregion/>
- [13] *Muchova cyklostezka* [online]. [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.novosedlynamorave.cz/clanky/s-kolem-dokola-novosedel-ii.html>

- [14] *Novosedly. Po rovince* [online]. [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://www.novosedlynamorave.cz/clanky/s-kolem-dokola-novosedel-ii.html>
- [15] *Po rovince* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: [http://www.sanov.cz/e\\_download.php?file=data/editor/134cs\\_2.pdf&original=Po+rovince.pdf](http://www.sanov.cz/e_download.php?file=data/editor/134cs_2.pdf&original=Po+rovince.pdf)
- [16] *Projekty spolufinancované Evropskou unií* [online]. [cit. 2016-05-14]. Dostupné z: <http://www.hrusovansko.cz/projekty-spolufinancovane-evropskou-unii/>
- [17] REGION KLIDU A POHODY, *Ekomapa mikroregion Hrušovansko*, 2015
- [18] REGION KLIDU A POHODY, *Strategie komunitně vedeného místního rozvoje Místní akční skupiny Hrušovansko pro programové období 2014 – 2020*, MAS Hrušovansko, 2015
- [19] SEČANSKÁ, B.: *Analýza kvality života ve vybraném regionu*. Bakalářská práce. PDF. [online]. 2013 [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:gOqsJ8So-koJ:is.mendelu.cz/zp/portal\\_zp.pl%3Fprehled%3Dvyhledavani%3Bpodrobnosti%3D51470%3Bdownload\\_prace%3D1+&cd=2&hl=cs&ct=clnk&gl=cz](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:gOqsJ8So-koJ:is.mendelu.cz/zp/portal_zp.pl%3Fprehled%3Dvyhledavani%3Bpodrobnosti%3D51470%3Bdownload_prace%3D1+&cd=2&hl=cs&ct=clnk&gl=cz)
- [20] *Strategie cykloturistiky a cykloopravy v kraji Vysočina na období 2014-2020* [online]. [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: [https://www.kr-vysocina.cz/VismoOnline\\_ActionScripts/File.ashx?id\\_org=450008&id\\_dokumenty=4062125](https://www.kr-vysocina.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4062125)
- [21] *Turistické zajímavosti: Přírodní* [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.hrusovansko.cz/turisticke-zajimavosti/prirodni/>
- [22] *Turistické značení KČT. Turistické značení* [online]. [cit. 2016-05-14]. Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/turisticke-znacen-kct>
- [23] *Turistika. Cykloturistika* [online]. [cit. 2016-05-14]. Dostupné z: <http://www.czech.cz/cz/67105-cykloturistika>
- [24] *Zájmové sdružení obcí Hrušovansko* [online]. [cit. 2016-05-03]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Z%C3%A1jmov%C3%A9\\_sdru%C5%BEen%C3%AD\\_obe%C3%AD\\_Hru%C5%A1ovanska](https://cs.wikipedia.org/wiki/Z%C3%A1jmov%C3%A9_sdru%C5%BEen%C3%AD_obe%C3%AD_Hru%C5%A1ovanska)

## 8 Seznam obrázků

Obrázek 1 Ukázka cyklostezek EuroVelo .....	15
Obrázek 2 Označení začátku a konce cyklostezky .....	16
Obrázek 3 Příklad značení cyklostezek .....	16
Obrázek 4 Vymezení obcí mikroregionu Hrušovansko .....	23
Obrázek 5 Pohled na krajinu na trase Ahoj sousede .....	31
Obrázek 6 Cyklostezka Ahoj sousede .....	32
Obrázek 7 Výškový profil cyklostezky Ahoj sousede .....	32
Obrázek 8 Odpočívadlo v obci Jevišovka .....	34
Obrázek 9 Trasa cyklostezky Po rovince .....	35
Obrázek 10 Výškový profil cyklostezky Po rovince.....	35
Obrázek 11 Odpočívadlo v obci Božice .....	36
Obrázek 12 Trasa cyklostezky Mezi poli a vinohrady .....	37
Obrázek 13 Výškový profil cyklostezky Mezi poli a vinohrady .....	37
Obrázek 14 Výhled na Pálavu a vrchovinu Land um Laa .....	38
Obrázek 15 Trasa Muchovy cyklostezky .....	39
Obrázek 16 Výškový profil Muchovy cyklostezky .....	39

## 9 Seznam příloh

Příloha 1 Informační tabule cyklostezky Ahoj sousede .....	49
Příloha 2 Směrovky cyklostezky Po rovince .....	49
Příloha 3 Odpočívadlo U čápů .....	50
Příloha 4 Cyklostezka Po rovince .....	50
Příloha 5 Informační tabule cyklostezky Brno - Vídeň.....	51
Příloha 6 Označení cyklostezky Po rovince .....	51
Příloha 7 Vyznačená trasa cyklostezky Brno - Vídeň.....	52
Příloha 8 Emin zámek .....	52
Příloha 9 Vymezení obcí území mikroregionu Hrušovansko .....	53
Příloha 10 Katastrální mapa území mikroregionu .....	53
Příloha 11 Struktura využití pozemků v ha v mikroregionu Hrušovansko .....	54



**Příloha 1 Informační tabule cyklostezky Ahoj sousede**

Zdroj: vlastní zpracování

**Příloha 2 Směrovky cyklostezky Po rovince**

Zdroj: vlastní zpracování

### **Příloha 3 Odpočívadlo U čápů**



Zdroj: vlastní zpracování

### **Příloha 4 Cyklostezka Po rovině**



Zdroj: vlastní zpracování

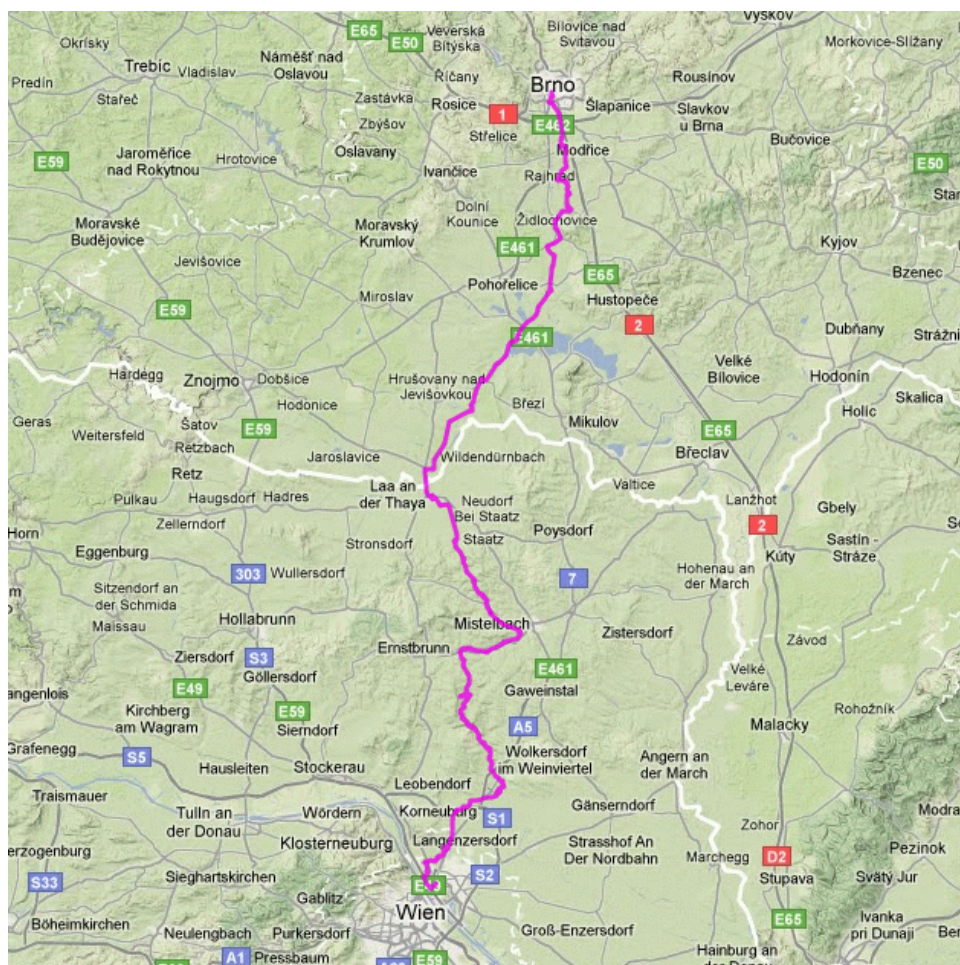
**Příloha 5 Informační tabule cyklostezky Brno - Vídeň**

Zdroj: vlastní zpracování

**Příloha 6 Označení cyklostezky Po rovině**

Zdroj: vlastní zpracování

### Příloha 7 Vyznačená trasa cyklostezky Brno - Vídeň



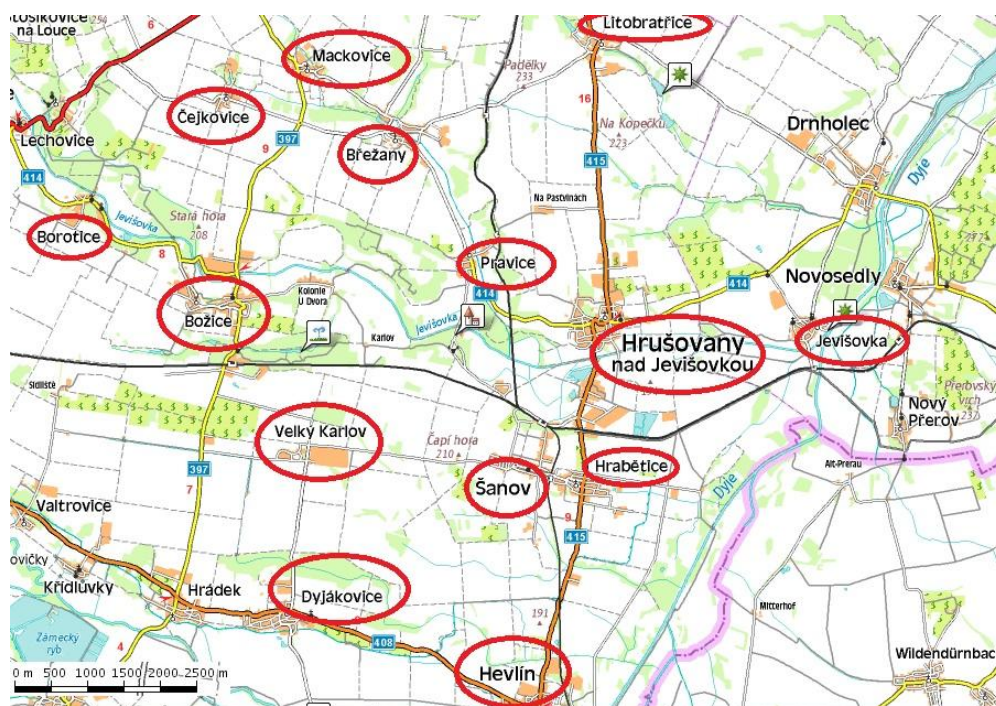
Zdroj:<http://merime.sweb.cz/cestopisy/cyklo2010-09-12-Viden-Brno.php>, [online], [cit. 2016-05-19]

### Příloha 8 Emin zámek




Zdroj:[www.eminzamek.cz](http://www.eminzamek.cz), [online], [cit. 2016-5-19]

### Příloha 9 Vymezení obcí území mikroregionu Hrušovansko



Legenda k mapě:

 označení obcí mikroregionu

Zdroj: vlastní zpracování

Zdroj dat: [www.mapy.crr.cz](http://www.mapy.crr.cz), [online], [cit. 2016-05-19]

### Příloha 10 Katastrální mapa území mikroregionu



Zdroj: [www.mashrusovansko.cz](http://www.mashrusovansko.cz), [online], [cit. 2016-05-19]

## Příloha 11 Struktura využití pozemků v ha v mikroregionu Hrušovansko

	Katastrální výměra	Zemědělská půda	Orná půda	Vinice	Zahrady	Ovocné sady	TTP	Nezemědělská půda	Lesní plocha	Vodní plocha	Zastavěná plocha	Ostatní plochy	KES
<b>Borotice</b>	1206	857	741	87	13	4	11	346	202	13	10	124	0,38
<b>Božice</b>	2989	2264	2043	153	37	3	28	666	368	46	32	278	0,27
<b>Břežany</b>	1641	1285	1261	0	14	5	5	339	211	14	17	115	0,18
<b>Čejkovice</b>	920	791	780	0	6	0	5	128	64	3	7	54	0,09
<b>Dyjákovice</b>	1930	1511	1429	51	25	0	6	387	225	38	21	134	0,22
<b>Hevlín</b>	2694	2214	2163	1	17	16	16	480	148	68	31	232	0,11
<b>Hrabětice</b>	1604	1159	1064	12	11	9	63	426	232	69	19	126	0,33
<b>Hrušovany n. J.</b>	2530	2008	1884	45	36	26	18	478	153	56	58	255	0,15
<b>Jevišovka</b>	1265	997	812	123	13	28	21	266	93	30	21	124	0,32
<b>Litobratřice</b>	1988	1700	1667	0	11	0	22	288	140	25	16	107	0,11
<b>Mackovice</b>	1180	1055	1035	0	11	5	3	124	61	8	10	45	0,08
<b>Pravice</b>	993	678	660	5	4	1	8	475	225	4	8	78	0,33
<b>Šanov</b>	2036	1520	1397	89	18	11	5	534	324	18	21	153	0,3
<b>Velký Karlov</b>	1349	1132	1124	0	2	0	6	205	121	1	9	86	0,11
<b>ΣHrušovansko</b>	24325	19171	17060	566	218	108	217	5142	2567	393	280	1911	0,21
<b>ΣHrušovansko v %</b>	100	78,8	70,4	2,3	0,9	0,4	0,9	21,1	49,9	7,6	5,4	37,2	**

Zdroj: vlastní zpracování

Zdroj dat: www.risy.cz, [online], [cit. 2016-05-18]