

Česká zemědělská univerzita v Praze
Fakulta životního prostředí
Katedra biotechnických úprav krajiny

**Návrh úpravy mezinárodní cyklostezky Praha – Regensburg v části trasy
Domažlice – Ovčí vrch**
Bakalářská práce

Vedoucí práce: **Ing. Blanka Pittnerová**
Autor práce: **Magdaléna Rojtová**

2009

Abstrakt

Předložená bakalářská práce se zabývá výstavbou části mezinárodní cyklostezky Praha – Regensburg v úseku vedeném příhraniční oblastí Českého lesa na Domažlicku.

Popisuje projekt, jehož cílem a záměrem je obnovit historickou kulturní cestu z Čech do Bavorska, a to v trase nejstarší evropské zemské stezky, vedené přes historická města Plzeň, Horšovský Týn a Domažlice.

Práce sleduje historický vývoj cest z pohledu širšího evropského významu v průběhu času, jejich nezbytnosti a potřeby a technické proveditelnosti. Od starých obchodních tras, přes cesty a stezky vznikající v uvedeném regionu geopolitickým vývojem, rozmachem obchodu, dopravy a turistiky až po současnost. Podrobně popisuje vymezení daného území, jeho charakteristiku, geologické, hydrologické a klimatické poměry včetně popisu vývoje a snahy o mapové a kartografické podchycení území.

V hlavní části práce je pak zpracována samostatná problematika vzniku cyklostezky jako zatím posledního vývojového článku dopravní sítě v území. Je uvedeno základní rozdělení komunikací se specifikací na vlastní cyklostezky, jsou vyjmenovány zásady návrhu, dělení a je uveden popis jednotlivých možností a variant jejich vedení ve vztahu k ostatním komunikacím.

Cílem práce je obeznámení s problematikou výstavby a návrhu cyklostezky a na konkrétním případě vybraných částí uvedené trasy stanovit definici některých technických problémů s ukázkou jejich možného řešení.

Klíčová slova: Cyklistická trasa
 Český les
 Stezka

Abstract

This bachelor thesis deals with the construction of one part of the international cycling path from Prague to Regensburg in the field at the border area of the Bohemian Forest by Domažlice.

It describes the project, which aims and intends to restore the historic cultural journey from Bohemia to Bavaria, in the route of the oldest European provincial trail, guided through the historic town Pilsen, Horšovský Týn and Domažlice.

My bachelor theses pursue the historical development of paths in terms of wider European importance over time, their need and requirements and technical feasibility. From the old trade routes, to the paths and trails emerging because of the geopolitical development, expansion of trade, transport and tourism in this region, up to the presence. The theses describe in detail the definition of the territory, its features, geological, hydrological and climatic conditions, including the description of the development and the effort of the cartographical coverage of the territory.

The main section of my thesis deals with the processor of the emergence of cycling path, which is the last development stage in the transport network in this territory. The theses show the basic distribution of transport communications with the specification to cycling paths, they further list the principles of my proposal, and describe the different options and variations of the paths in relation to the other communications.

The aim of my theses is to familiarise the problems of construction and proposal of the cycling path and to provide a definition of some technical problems with the example of their possible solutions in the selected parts of the route.

Key words: Cycling
 Český les
 Trail

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Návrh úpravy mezinárodní cyklostezky Praha – Regensburg v části trasy Domažlice – Ovčí vrch“ vypracovala samostatně a použila jen pramenů, které cituji a uvádím v přiložené bibliografii.

V Praze, dne: 26.4.2009

.....

Magdaléna Rojtová

Poděkování

Děkuji Ing. Blance Pittnerové, za cenné rady a odborné připomínky při zpracování bakalářské práce.

Dále děkuji projekční kanceláři Ing. Jaroslava Rojta za poskytnutí podkladů a technickou výpomoc při tisku. Ráda bych také poděkovala své rodině za to, že mohu studovat, a svým přátelům za poskytnutou podporu.

1 Úvod.....	1
2 Cíle práce a metodika.....	2
3 Literární rešerše.....	3
3.1 Cesty a silnice	3
3.2 Vývoj silnice	3
3.2.1 Cesty a silnice ve starověku	3
3.2.2 Silnice ve středověku	3
3.2.3 Cesty a silnice v ČR	4
3.3 Dělení cestní sítě	4
3.3.1 Dálnice	5
3.3.2 Silnice.....	5
3.3.3 Místní komunikace.....	5
3.3.4 Účelová komunikace	6
3.4 Cyklistická doprava.....	6
3.5 Cyklistické trasy.....	7
3.5.1 Funkce cyklistické trasy	8
3.5.2 Dělení cyklistických tras	8
3.5.3 Zásady navrhování sítě cyklistických tras.....	10
3.5.4 Postup při návrhu sítě.....	10
3.5.5 Způsoby vedení komunikace pro cyklisty.....	12
3.5.5.1 Území zastavěné.....	12
3.5.5.2 Území nezastavěné.....	12
3.5.5.2.1 Cyklistická doprava na silnici	13
3.5.5.2.2 Cyklistická doprava mimo silnici.....	13
3.5.6 Základní technické parametry cyklistických tras	14
3.5.7 Značení cyklistických tras.....	14
3.5.7.1 Užití značek.....	15

3.5.7.1.1	Cykloznačky.....	15
3.5.7.1.2	Cykloturistické značky.....	18
3.5.8	Zeleň.....	19
4	Analýza zájmového území.....	20
4.1	Vymezení území.....	20
4.2	Geologické a půdní poměry.....	20
4.3	Klimatické poměry.....	21
4.4	Hydrologie.....	22
4.5	Vegetace.....	22
4.6	Živočišstvo.....	23
4.7	Český les jako CHKO.....	23
4.8	Mapy Českého lesa.....	24
4.9	Historický vývoj území.....	28
4.9.1	Českoleské stezky.....	28
4.9.2	Domažlice.....	31
4.9.3	Další významné obce.....	32
4.10	Cyklostezka Domažlice – Ovčí vrch.....	35
4.10.1	Vznik projektu.....	36
4.10.2	Členění trasy.....	36
4.10.3	Zajímavosti, překážky.....	37
4.10.3.1	Akvadukt U Hadrovce.....	37
4.10.3.2	Přírodní park Zelenov.....	38
4.10.4	Jak dál (vlastní návrh tech. řešení a vylepšení trasy).....	39
5	Diskuze a závěr.....	41
6	Seznam literatury.....	43
7	Přílohy.....	46

1 Úvod

S postupem času a s vývojem lidské společnosti, s narůstající výrobou a výměnou zboží, vznikala potřeba vzájemného propojení jednotlivých lidských sídlišť. Vznikaly cestičky, pěšiny, cesty a silnice. Lidská činnost, od samého počátku podmíněná nezbytným přemísťováním surovin, výrobků či osob z jednoho místa zemského povrchu na druhé se bez pěšin, cest a silnic neobejde. Výstavbou a vývojem přepravy po těchto stavbách vzniká nové odvětví – doprava.

Doprava je v současnosti určující a nezbytná součást ekonomiky každého státu a její kvalita a intenzita se přímo podílí na výši životní úrovně obyvatelstva. Dopravu můžeme tedy chápat jako organizovanou činnost, spočívající v přemísťování věcí a osob s použitím dopravních prostředků a k tomu určených a vybudovaných cest. Tyto cesty a trasy, jejich technický stav a úroveň pak určují kvalitu dopravy. Ať se již jedná o dopravu pozemní, vodní, leteckou či speciální. Doprava a s ní spojené stavby musí plnit svoji funkci ve všech směrech. Musí se vyznačovat co nejvyššími parametry v kvalitě, hospodárnosti, rychlosti a spolehlivosti.

Věnujme nyní pozornost nestaršímu a nejvyužívanějšímu typu dopravy, dopravě silniční. Pozastavme se právě nad otázkou zřizování pěšin, cest a silnic, připomeňme si jejich rozdělení, zásady navrhování a výstavbu. Pojďme se pokusit pochopit jejich význam. Od těch nejstarších až po ty dnešní.

2 Cíle práce a metodika

Cílem práce je uvedení do problematiky návrhu, trasování a výstavby cyklostezek. Pro lepší a širší náhled na konkrétní technické problémy, spojené s jejich návrhem, jsou v obecné části práce nastíněny širší souvislosti. Je znázorněno například rozdělení komunikací, historický pohled, zásady navrhování atd.

V další části je cílem elaborátu seznámení s konkrétní trasou cyklostezky. Je provedena analýza zájmového území a popsány některé zajímavé úseky.

Konečně v závěrečné fázi je cílem práce definování některých technických překážek a problémů přímo na konkrétním případě vybrané části právě zřizované cyklostezky s předložením vlastního návrhu řešení a výhledového vylepšení trasy.

Přehledné grafické přílohy jsou vytvořeny z dostupných a jednoduchých map, situací a materiálů. Veškeré podklady byly poskytnuty projekční kanceláří Ing. Jaroslava Rojta. Vlastní technický návrh nového vedení cyklostezky na opuštěném železničním tělese je zpracován v situaci softwarem COREL DRAW, technické výkresy jsou zpracovány a tištěny v prostředí AUTO CAD CIVIL 3D. Při zpracování jsem čerpala ze znalostí předmětu CAD a Výpočetní technika.

Většinu území, které tato bakalářská práce popisuje velice dobře znám. Celou trasu cyklostezky Domažlice – Ovčí vrch mám sama několikrát na kole projetou a to nejen z důvodu zpracování práce, ale převážně proto, že já sama jsem zapálenou cyklistkou. Znalost celé trasy a jejího okolí a také stavu cyklistické sítě na zpracovávaném území byla jedním z důvodů výběru tématu mé bakalářské práce.

3 Literární rešerše

3.1 Cesty a silnice

Po konstrukční stránce se liší cesta od silnice, která má jízdní dráhu záměrně budovanou jako konstrukci podle zásad mechaniky vozovek v tom, že umožňuje bezkolejovou dopravu za každého počasí tím, že její pojížděná plocha není vůbec a nebo jen slabě zpevněná, prakticky je pouze dopravou uježděná (Špůrek, 1972).

Z požadavků možnosti dopravy i za deštivého počasí se zrodila starověká silnice, tj. cesta zpevněná čili zesílená, od čehož v etymologii bývá vysvětlován i vznik názvu silnice (Špůrek, 1972).

3.2 Vývoj silnice

3.2.1 Cesty a silnice ve starověku

Nejstarší zprávy o silnicích pocházejí z Egypta, z doby 3000 let, a z Číny z doby 2000 let starého letopočtu. Egypťané budovali silnice z plochých, hlazených kamenů pro dopravu materiálu na stavbu pyramid. V Evropě budovali zpevněné cesty především Řekové jako cesty posvátné, sloužící náboženským účelům. Římané stavěli silnice pro budování, správu a udržení svého impéria. Vybudovali mohutnou síť silnic o celkové délce 84 700 km, z nichž nejdelší vedla z Val Antonini ve Skotsku do Jeruzaléma, v délce 5 984 km. Nejstarší z římských silnic – Via Appia, vedoucí z Říma do Capuy, je z roku 312 př.n.l. Silniční síť římského císařství zahrnovala čtyři druhy silnic: vojenské prvního řádu, vojenské druhého řádu, cesty pro posly a cesty obchodní (Špůrek, 1972).

3.2.2 Silnice ve středověku

Středověk měl poměrně malé potřeby dopravy, protože města a hrady, v nichž se středověký život převážně soustřeďoval, byly zásobovány z nejbližšího okolí a silnic nebylo celkem potřeba. Cizozemští kupci, výbojné výpravy vojenské, náboženští poutníci a jízdní poselstva se spokojili s použitím stezek a nezpevněných cest (Špůrek, 1972).

3.2.3 Cesty a silnice v ČR

Nejstarší silniční komunikace na území našeho státu jsou zemské cesty, které byly určeny obchodníkům, popř. na vojenské účely. Těchto cest, které byly chráněny systémem hradů a opevnění, bylo v Čechách 24, na Moravě 20 a zpravidla vedly z jihu na sever (Flat, Hladny, Keleši, 1988). Nejznámější z těchto stezek jsou Jantarová cesta (od Baltického ke Středozevnímu moři), Zlatá (solní) stezka (z Pasova přes Prachatice), dále stezka Domažlická, Kladská, Rakouská aj. (Roubík, 1938).

Ve 13. Století si nově založená města vynutila cesty, které vedly na obchodní trhy (Flat, Hladny, Keleši, 1988).

Vznik našich novodobých silnic sahá k době panování císaře Josefa I., který si v roce 1709 vyžádal návrh na zlepšení hlavních a důležitých silnic v Rakousku. Avšak teprve téměř o 30 let později (1738) zemský měřič Clocksperger začíná zaměřovat šest starých cest, vycházejících z Prahy k důležitým městům v sousedních zemích, a vypracovává návrhy na jejich zlepšení. Stavba však pro nedostatek peněz a špatnou organizaci práce vázne, takže až v r. 1774 za vlády Marie Terezie, podle níž se státní silnice nazývají tereziánské, dochází k dokončení jediné stavby tzv. vídeňské silnice. K rychlejší výstavbě dochází po zřízení Silničního ředitelství v Praze v r. 1791 a pak zejména po r. 1804, kdy byla zavedena tzv. dobrovolná konkurence vrchnosti a poddaných. Do konce r. 1848 byla dokončena stavba celkem 4 172 km státních silnic, spojujících Prahu s hlavními městy sousedních zemí (Špůrek, 1972).

3.3 Dělení cestní sítě

Dělení cestní sítě je vymezeno v zákoně 13/97 Sb. – Zákon o pozemních komunikacích

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace.

3.3.1 Dálnice

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdny pásy.

Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.

3.3.2 Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

3.3.3 Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

Místní komunikace může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní místní komunikace má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- a) místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace,

- b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

3.3.4 Účelová komunikace

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad může na návrh vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka.

Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

3.4 Cyklistická doprava

Rozvoj cykloturistiky podporuje Ministerstvo místního rozvoje a to formou přímé dotace občanskému sdružení Klubu českých turistů, který na území České republiky koordinuje celou síť turistických a cyklistických tras a dbá o výrobu, a instalování značek a směrovek podél mimosilničních úseků cyklotras a zabezpečuje údržbu cyklotras na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci Klubu českých turistů a sponzory. Další dotace na údržbu cykloznačení poskytují kraje (Ministerstvo dopravy, 2007).

Česká republika vládním usnesením ČR ze dne 7. Července 2004 č. 678 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie“) se přihlásila k podpoře cyklistiky. Cyklostrategie byla publikována v lednu 2005.

Cyklostrategie demonstruje komplexnost a šíří dané problematiky. Cyklistiku vnímáme jednak jako cyklodopravu a cykloturistiku, ale často ji také spojujeme s podporou ochrany životního prostředí či s podporou fyzické aktivity obyvatelstva. Na tomto základě byly definovány 4 priority Cyklostrategie: 1) Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území; 2) Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu; 3) Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví; 4) Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty.

Stát v této souvislosti nabízí finanční pomoc, metodickou a odbornou spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Cyklostrategie dále nabízí koordinaci činností ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy (Martínek, 2006).

Druhy cyklistické dopravy

- **Každodenní** – především doprava do zaměstnání, do školy a za občanskou vybaveností. Vyznačuje se náročností na co nejkratší spojení, které si v případě nevhodného trasování sama hledá
- **Rekreační** – cílem je samotná jízda na kole. Nevadí menší zajížděky, jsou-li navíc zpestřeny umístěním v atraktivním prostředí (výhledy, zeleň apod.)
- **Sportovní** – cyklisté využívají raději motoristických komunikací, na kterých dosahují vyšších rychlostí (Bartoš, 2001).

3.5 Cyklistické trasy

Pokud se podaří vybudovat hustou síť kvalitních a bezpečných cyklistických stezek, tak je možno vidět minimálně čtyři dopady tohoto efektu:

- 1) Hledisko mobility a dopravy v území (bezpečnost – resort dopravy): Bude lépe využít potenciál cyklistické dopravy. Nové stezky přispějí k většímu využívání

jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci trávení volného času.

- 2) Hledisko cykloturistiky v území (cestovní ruch a volný čas – resort místního rozvoje): Podpora cyklistiky zajistí pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.
- 3) Hledisko našeho zdraví (aktivní pohyb – resort zdravotnictví)
- 4) Hledisko životního prostředí (environmentální rozměr – resort živ. prostředí)

3.5.1 Funkce cyklistické trasy

Publikace Navrhování komunikací pro cyklisty – Technické podmínky 179 (2006) uvádí dvě funkce cyklistických tras:

- Dopravní – Jízda na kole je přepravou k cíli.
- Rekreačně turistickou – Cílem je samostatná jízda na kole.

Vhodným návrhem cyklistické trasy je možno splnit obě její funkce. V některých případech funkce sloučit nelze a je nutno navrhnout dvě souběžné trasy.

3.5.2 Dělení cyklistických tras

Centrum dopravního výzkumu rozděluje cyklistické trasy v publikaci Rozvoj cyklistické dopravy v České republice (2000) takto:

- a) Cyklistické stezky, které jsou zásadně odděleny od ostatní dopravy včetně pěší
- b) Společné stezky pro chodce a cyklisty, přičemž chodci a cyklisté se nesmějí na této stezce vzájemně ohrozit. Jiným účastníkům je používání této stezky zakázáno
- c) Cyklistické trasy, kde je cyklistická doprava vedena spolu s ostatní dopravou a trasa je opatřena nezbytným orientačním značením pro cyklisty.
- d) Cyklistické pruhy, kde je cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale ve vodorovně odděleném jízdním pruhu
- e) Cyklistická doprava v obytných zónách

Z hlediska orientačního značení uvádí toto rozdělení:

a) Cyklotrasy

Cyklotrasou se rozumí dopravní cesta vedená po pozemní komunikaci (silnici, místní příp. účelové komunikaci), která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle těchto zásad cykloznačkami

b) Cykloturistické trasy

Cykloturistickou trasou se rozumí dopravní cesta vedená zpravidla mimo pozemní komunikace (v terénu, po polních nebo lesních cestách apod.), která je z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle těchto zásad cykloturistickými značkami (Centrum dopravního výzkumu, 2000).

Publikace Navrhování komunikací pro cyklisty – Technické podmínky 179 (2006) uvádí rozdělení cyklotrasy **podle trasování, geografické polohy a dopravního významu na:**

- **Místní** – jsou využívány pro dopravu v obci, plní zejména dopravní funkci. Dělíme je na trasy základní a doplňkové. Základní spojují významné cíle cyklistické dopravy a vytvářejí základní síť cyklistických tras v obci, mají být značené orientačním značením. Doplňkové spojují méně významné cíle a to buď přímo, nebo propojují síť základních cyklistických tras. Nemusí zde být orientační značení.
- **Regionální** – spojují významné cíle v regionu. Je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Obvykle plní funkci rekreační a dopravní.
- **Dálkové (nadregionální)** – tyto cyklotrasy spojují vzdálené cíle (např. evropská síť cyklistických tras). Mají funkci rekreační, proto tomu odpovídá vedení tras, výběr turisticky atraktivních cílů a vybavenost na trase.

Dále můžeme cyklostezky rozdělit na:

- „**Národní cyklostezka**“ je bezpečná cyklistická komunikace dálkového charakteru. Slovem „bezpečná“ budiž myšleno „s minimálním kontaktem motorové a nemotorové dopravy“. Slovem „dálkového“ budiž myšleno, že k jejímu absolvování na kole pro netréňovanou osobu je třeba obvykle vícedenního úsilí.

- „Národní cyklistický koridor“ je pruh území různé šířky, v němž bude v územní dokumentaci zakreslena definitivní schválená trasa národní cyklostezky. Koridor spojuje podél přímky nebo křivky dvě či více míst. (Harmata, 2007)

3.5.3 Zásady navrhování sítě cyklistických tras

Zásady navrhování sítě cyklistických tras uvádí publikace Navrhování komunikací pro cyklisty – Technické podmínky 179 (2006).

Při navrhování sítě cyklistických tras je třeba dodržovat tyto zásady:

- 1) Ucelenost sítě – Síť musí být souvislá, bezpečná, s vybavením pro cyklistickou dopravu, jako je odstavování nebo uschovávání kol, orientační značení apod. Síť má na území obce vytvářet plošný rastr, tak aby většina uživatelů mohla převážnou část své cesty uskutečnit po cyklistické trase.
- 2) Spojení zdrojů a cílů – Má být určena a jednotně navržena tak, aby plnila jak dopravní, tak rekreační funkci v řešeném území.
- 3) Atraktivita sítě – Musí být splněny požadavky jako například bezpečnost cyklistů, chodců i automobilové dopravy a délka trasy. Snaha o co nejkratší a nejkomfortnější spojení – z hlediska uživatelského komfortu je vhodné vyhýbat se trasám komplikovaným, s oklikami, prudkými sklony nebo zbytečným převýšením.
- 4) Srozumitelnost sítě – Síť má být navržena srozumitelně, aby uživatelům usnadňovala orientaci. Trasy mají být vedeny logicky a plynule k svému cíli, přitom mají pokud možno sledovat přirozené i umělé vodící linie, jako jsou např. vodní toky, terénní hrany, hlavní uliční síť atd.

3.5.4 Postup při návrhu sítě

Návrh sítě cyklistických tras rovněž uveden v publikaci Navrhování komunikací pro cyklisty – Technické podmínky 179 (2006) se provádí v následujících krocích:

- 1) Vymezení řešeného území – Řešené území zpravidla zahrnuje obec, region nebo kraj. Návrhy v řešeném území mají být v souladu s návrhy sousedních oblastí a mají být propojeny s funkčně vyššími sítěmi cyklistické dopravy.

- 2) Analýza současného stavu cyklistické dopravy – V rámci tohoto kroku proběhne analýza a dokumentace současné úrovně rozvoje cyklistické dopravy, vytipují se nevhodná a ostatní problémová místa a popíše se stávající nabídka cyklistické infrastruktury.
- 3) Zmapování zdrojů a cílů cyklistické dopravy – Stávající i budoucí zdroje a cíle cyklistické dopravy jsou oblasti či zařízení, které jsou pro cestu na jízdním kole atraktivní. Jsou to obytné oblasti, základní, střední a vysoké školy, terminály veřejné dopravy, průmyslové oblasti, obchodní, sportovní a kulturní zařízení, rekreační oblasti apod. Místa napojení regionálních tras jsou dalším zdrojem či cílem cyklistické dopravy.
- 4) Návrh sítě cyklistických tras – Nejprve se vymezí hlavní směry poptávky, které představují ideální přímočará spojení jednotlivých zdrojů a cílů cyklistické dopravy. Dále je důležité promítnutí hlavních směrů poptávky na komunikační síť. Hlavní směry poptávky se promítnou na stávající a navrhované komunikace podle územního plánu. Zohledňují se přitom bariéry a přirozené vodící linie, problémová místa, existující cyklistické trasy a homogenita trasy. Těsně sousedící směry poptávky je možné především v zastavěném území sdružovat. Posouzením prostorových možností, při zohlednění současného stavu cyklistické infrastruktury a uplatnění základních zásad, vznikne návrh sítě cyklistických tras. Z těchto zásad vyplývá, že v území s vyšší intenzitou motorové dopravy bude podstatná část tras navržena jako segregovaná podél místních komunikací a silnic, které musí být pro tento účel náležitě upraveny a vybaveny. Orientační vzájemná vzdálenost základních tras v zastavěných oblastech je 500 až 1000 m, pro zhuštění sítě formou doplňkových tras se uvažuje 200 až 500 m. Dále je nutno určit způsob vedení komunikace pro cyklisty.
- 5) Určení stavebních nebo organizačních opatření a priorit výstavby – Návrh sítě cyklistických tras se rozčlení na stavební a organizační opatření, která budou potřebná k její realizaci, a určí se přibližný odhad nákladů na realizaci.
- 6) Projednání návrhu – Návrh sítě cyklistických tras se projednává se zástupci státní správy a místní samosprávy. Projednaný návrh se stane územně plánovacím podkladem doplňujícím územní plán. Do procesu navrhování a později i postupné realizace je vhodné zapojit občany jako budoucí uživatele cyklistických tras.

- 7) Sledování projektu – Po dokončení a schválení návrhu sítě cyklistických tras má probíhat pravidelná aktualizace a kontrola realizace navržených opatření, jejich účinnosti, včetně vyhodnocování nehodovosti.

3.5.5 Způsoby vedení komunikace pro cyklisty

Následující rozdělení a popis vedení cyklistických tras jsou převzaty z publikace Navrhování komunikací pro cyklisty – Technické podmínky 179 (2006).

TP 179 nabízí a popisují kritéria pro rozhodnutí o vhodném způsobu vedení cyklistických tras, které se volí zejména podle intenzity a návrhové rychlosti zejména motorových vozidel, prostorových možností a převládající funkce cyklistické trasy (Bartoš, 2006).

3.5.5.1 Území zastavěné

- a) V hlavním dopravním prostoru
 - v jízdnicích pruzích (společný provoz s motorovou dopravou)
 - v jízdnicích pruzích pro cyklisty (oddělený provoz od motorové dopravy)
 - v obytné nebo pěší zóně (společný provoz s ostatními druhy dopravy)
- b) Mimo hlavní dopravní prostor (v přidruženém prostoru nebo samostatné)
 - ve společném pásu pro provoz cyklistů a chodců (společný provoz s chodci)
 - v jízdnicím pruhu/pásu pro cyklisty v rámci stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (oddělený provoz od chodců)
 - v jízdnicím pruhu/pásu pro cyklisty (oddělený provoz od chodců)

3.5.5.2 Území nezastavěné

V nezastavěném území je možno vést cyklotrasu na silnici, nebo mimo silnici, čili po stezce.

- a) Na silnici
 - v jízdnicích pruzích (společný provoz s motorovou dopravou)
 - po krajnici (oddělený provoz od motorové dopravy)

- v jízdních pruzích pro cyklisty (oddělený provoz od motorové dopravy)
- b) mimo silnici (stezka)
 - ve společném pásu pro provoz cyklistů a chodců (společný provoz s chodci)
 - v jízdním pruhu/pásu pro cyklisty v rámci stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (oddělený provoz od chodců)
 - v samostatném jízdním pruhu/pásu pro cyklisty (oddělený provoz od chodců)
 - po účelové komunikaci, polní nebo lesní cestě (společný provoz s ostatními druhy dopravy)

3.5.5.2.1 Cyklistická doprava na silnici

Vedení v jízdním pruhu pro motorovou dopravu – Cyklistická trasa může být vedena po silnici společně s motorovou dopravou, pokud je intenzita motorových vozidel a skladba dopravního proudu pro cyklistickou dopravu přiměřená. Vedení po krajnici – Cyklisté mohou pro jízdu využít zpevněnou krajnici. Šířka krajnice se navrhuje podle ČSN 73 6101. Cyklistická trasa je značena pouze orientačním dopravním značením.

Jízdní pruh pro cyklisty – Cyklistickou dopravu je možné oddělit od motorové dopravy zřízením jízdních pruhů pro cyklisty vedených vpravo od jízdních pruhů. Šířka jízdního pruhu pro cyklisty je minimálně 1,00 m.

3.5.5.2.2 Cyklistická doprava mimo silnici

Při překročení mezních hodnot intenzit chodců a cyklistů, je cyklistická doprava vedena odděleně od dopravního proudu vozidel:

- Souběžně s jízdním pásem fyzicky odděleným od jízdního pásu postranním dělicím pásem nebo jiným způsobem
- Souběžně s jízdním pásem za odvodňovacím zařízením
- Jako nezávisle trasovaná stezka pro cyklisty

Cyklistické trasy vedené nezávisle na prostoru pozemní komunikace s provozem motorové dopravy jsou optimálním řešením pro cyklisty.

Cyklisté mohou využívat účelové komunikace, polní a lesní cesty, na které není vjezd cyklistům zakázán a jejichž povrch, trasování a intenzita ostatních druhů dopravy toto umožňuje. Cyklistická trasa je značena pouze orientačním dopravním značením. Navrhování polních a lesních cest řeší ČSN 73 6108 a ČSN 73 6109.

3.5.6 Základní technické parametry cyklistických tras

Uvedenou problematiku řeší Česká technická norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a Technické podmínky TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

Hlavním těžištěm technických podmínek je problematika navrhování komunikací pro cyklisty v území zastavěném, zabývá se však i vedením tras mimo zastavěné území. Ustanovení obsažená v technických podmínkách platí přiměřeně i pro veřejně přístupné účelové komunikace. Technické podmínky navazují na příslušné české normy (zejména ČSN 73 6110, ČSN 73 6101 a ČSN 73 6102). Řeší základní případy, se kterými se projektant při návrhu setkává, a nabízejí vzorová řešení při křižování a souběhu komunikací pro cyklisty s komunikacemi s provozem automobilové dopravy a chodců.

3.5.7 Značení cyklistických tras

Následující rozdělení značení cyklotras a užití značek je převzato z publikace Rozvoj cyklistické dopravy v České republice (2000)

Cyklotrasy jsou značeny podle důležitosti na:

- Hlavní - I. třída (jsou označeny jednocifernými čísly),
- II. třída (jsou označeny dvojcifernými čísly)
- Vedlejší - III. třída (jsou označeny třícifernými čísly)
- Doplnkové - IV. třída (jsou označeny čtyřcifernými čísly)

Cykloturistické trasy se rozdělují na:

- - hlavní - označené červenou a modrou barvou
- - vedlejší - označené zelenou barvou
- - doplňkové - označené bílou barvou

3.5.7.1 Užití značek

3.5.7.1.1 Cykloznačky

Cykloznačkami se vyznačují cyklotrasy. Cykloznačkami jsou „Směrová tabule pro cyklisty“, „Návěst před křižovatkou“ a „Směrová tabulka“. K jejich umístění na silnici a místní komunikaci je třeba souhlasu příslušného ředitelství Policie ČR, silničního správního úřadu a majetkového správce pozemní komunikace. Na účelové komunikaci vlastník se souhlasem Policie ČR.

Směrová tabule pro cyklisty

Značka informuje o cíli (cílech), směru a vzdálenosti k vyznačenému cíli (vyznačeným cílům), uváděné v kilometrech. Symbol jízdního kola a číslo cyklotrasy jsou uvedeny ve společném rámečku. Číslo cyklotrasy je uvedeno nad symbolem jízdního kola.

Pro užití a umístění směrové tabule pro cyklisty platí „Systém značení cyklistických tras v ČR“ schválený Ministerstvem vnitra pod č. j. OSS-3256/96 ze dne 26. srpna 1996.

Směrová tabule pro cyklisty se užívá v místech křížení s dalšími cyklotrasami nebo na křižovatkách, kde cyklotrasa probíhá jiným směrem než je uveden cíl na dopravní značce „Směrová tabule“ a je třeba zvýraznit odlišný průběh cyklotrasy. V ostatních místech křížení se užívá přednostně směrová tabulka“.

Směrové tabule pro cyklisty jsou umístěny na zvláštním sloupku a řadí se pod sebe tak, že nejvýše je umístěna tabule pro přímý směr, pod ní pro směr vlevo a nejnižší pro směr vpravo. Pokud se užije směrové tabule pro cyklisty v kombinaci s dopravní značkou, pak je „Směrová tabule pro cyklisty“ vždy umístěna pod dopravní značkou.

Ukázky směrových tabulí pro cyklisty (obr. č. 1-3):

Obr. č. 1 Směrová tabule (s dvěma cíly – pro směr přímý) („F1b“)



Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/znacka/Sm%C4%9Brov%C3%A11-tabule-pro-cyklisty-s-dv%C4%9Bma-c%C3%ADli/IS19b/>

Obr. č. 2 Směrová tabule (s dvěma cíly – pro směr vlevo) („F1d“)



Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/znacka/Sm%C4%9Brov%C3%A11-tabule-pro-cyklisty-s-dv%C4%9Bma-c%C3%ADli/IS19d/>

Obr. č. 3 Směrová tabule (s jedním cílem – pro směr vpravo) („F1e“)



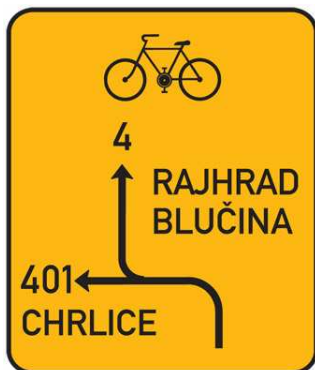
Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/znacka/Smrov-tabule-pro-cyklisty-s-jednm-clem/IS19c/>

Návěst před křižovatkou „F2“ (obr. č. 4)

Značka informuje o směru k vyznačeným cílům. Na značce je schématicky vyjádřen tvar křižovatky a před šipkou je zpravidla uvedeno číslo cyklotrasy. Značky se užívá zejména v obci, zpravidla samostatně před křižovatkou významnějších cyklotras nebo k vyznačení vedení trasy nebo více tras v nepřehledné oblasti.

Pro provedení a umístění návěsti přiměřeně platí ČSN 01 8020.

Obr. č. 4 Návěst před křižovatkou



Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/znacka/N%C3%A1v%C4%Bst-p%C5%99ed-k%C5%99i%C5%BEovatkou-pro-cyklisty/IS20/>

Směrová tabulka

Značka informuje o číslu a směru cyklotrasy. Užívá se k upřesnění nebo potvrzení vedení trasy v případě, kdy není účelné užití směrové tabule pro cyklisty. Změna směru trasy je vyjádřena umístěním šipky nad symbolem jízdního kola.

Druhy směrových tabulek (obr. č. 5-7):

Obr. č. 5 Směrová tabulka pro směr přímý „F3a“



Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/znacka/Sm%C4%Brov%C3%A1-tabulka-pro-cyklisty/IS21a/>

Obr.č. 6 Směrová tabulka pro směr vlevo „F3b“



Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/znacka/Sm%C4%Brov%C3%A1-tabulka-pro-cyklisty/IS21b/>

Obr.č. 7 Směrová tabulka pro směr vpravo „F3c“



Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/znacka/Sm%C4%9Brov%C3%A1-tabulka-pro-cyklisty/IS21c/>

3.5.7.1.2 Cykloturistické značky

Cykloturistickými značkami se vyznačují cykloturistické trasy. Cykloturistické značky jsou „Směrovka“ a „Pásová značka“

Směrovka (obr. č. 8)

Značka informuje o cílech, směru a vzdálenosti k vyznačeným cílům.

Provedení a umístění směrovky vychází z ČSN 01 8025, jedná se o modifikaci směrovky pro pásové nebo tvarové pěší značení. V případě uvedení dvou cílů se vzdálenější umísťuje nahoře. Směrovka dále obsahuje následující údaje: evidenční číslo směrovky, rok vyvěšení a číslo cykloturistické trasy. Základní plocha značky je žlutá, písmo černé, ve hrotu směrovky se provádí barevné označení odpovídající příslušné trase. Značka může být v provedení s podtiskem jízdního kola.

Obr. č. 8 Směrovka



Zdroj: <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>

Pásová značka (obr. č. 9)

Značka informuje o průběhu cykloturistické trasy. Provedení a umístění cykloturistické značky v terénu vychází z ČSN 01 8025, jedná se o modifikaci pásové

značky pro turistické značení. Barva okrajových pásů je žlutá a střední pás je proveden v barvě odpovídající příslušné trase. V případě změny trasy je značka v provedení s šipkou.

Obr. č. 9 Pásová značka bez šipky a s šipkou



Zdroj: <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>

3.5.8 Zeleň

Zeleň je nezbytnou součástí dopravního prostoru komunikace. Pomocí zeleně je možné zvýraznit oddělení jízdních pruhů pro cyklisty od ostatních druhů dopravy.

Výsadbu stromů, keřů a zatravnění je nutné navrhovat zejména s přihlédnutím na bezpečnost provozu a se zřetelem k jejímu estetickému významu a ke zlepšení životního prostředí. Musí být přihlédnuto i k možnostem snadného provádění údržby.

Stromy a keře v blízkosti jízdního pruhu pro cyklisty mají být vysázeny v dostatečné vzdálenosti, aby ani při plném vzrůstu nezasahovaly svými větvemi do bezpečnostního prostoru jízdního pruhu pro cyklisty, nebránily rozhledu a nezakrývaly nebo nezastiňovaly dopravní značky nebo zdroje veřejného osvětlení. Mají být bez trnů, aby nedošlo k zbytečnému poranění cyklisty během jízdy, ale i při vyhýbání neočekávané překážce či pádu. Ze stejného důvodu se dává přednost keřům s méně lámavými větvemi.

V blízkosti komunikace pro cyklisty je třeba s ohledem na frekvenci údržby zvážit i výsadbu stromů a keřů, které by mohly opadanými listy a plody ohrozit bezpečnost provozu.

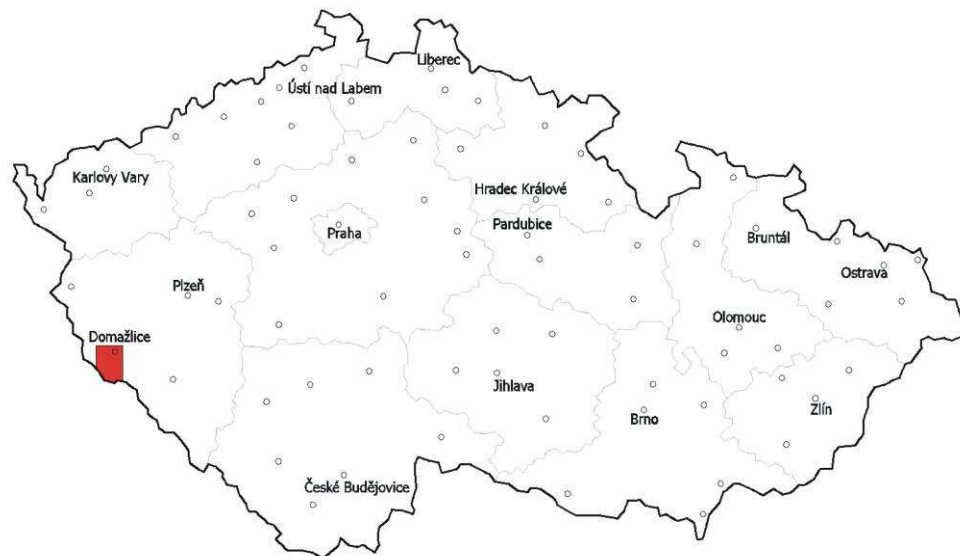
4 Analýza zájmového území

4.1 Vymezení území

Popisovaná oblast se nachází v jihozápadě České republiky v bývalém okrese Domažlice (obr. č. 10).

Území, které je v této práci popisováno, je vymezeno trasou cyklostezky Domažlice – Ovčí vrch a jejím okolím. Trasa je vedena převážně oblastí Českého lesa.

Obr. č. 10 Vymezení území



4.2 Geologické a půdní poměry

Popisované území, ležící na západním okraji Českého masívu, má velmi komplikovanou geologickou stavbu. Ze základních jednotek Českého masívu sem zasahuje oblast moldanubická a oblast středočeská. Moldanubická oblast vytváří pruh, jehož východní hranice se táhne od Folmavy na jihu, přes Nový Kramolín, Bělou n R. a Tachov k Tišíně. Na západě přechází za státní hranicí do moldanubika tvořícího Bavorský les a Hornofalcký les. Skládá se z krystalických břidlic, do nichž ojediněle pronikla tělesa hlubinných vyvřelých hornin. Magmatické horniny nejsou v této části moldanubika hojné.

Jediným větším tělesem je tzv. Rozvadovský masív, který je velmi členitý a prstovitě proniká do okolních rul. Skládá se z různých typů žul a granodioritů. Středočeská oblast se stýká s moldanubickou oblastí podél tzv. českého křemenného valu, který představuje prokřemeněné zlomové pásmo. Z dílčích jednotek středočeské oblasti zasahují do popisovaného území domažlické krystalinikum, barrandienské proterozoikum a západočeské bazické magmatity (Balatka et. al. 1987).

Na Domažlicku se podobně jako v jiných oblastech projevuje půdní zonálnost, tj. závislost na nadmořské výšce. V hornatině Českého lesa se vytvářejí horské a podhorské typy půd, zejména hnědé půdy kyselé a silně kyselé, půdy rezivé a podzoly, ze semihydromorfních půd především pseudogleje, z hydromorfních gleje a rašeliništní půdy. Podčeskoleská pahorkatina má nevýrazný reliéf a menší zalesnění. Zde převládají hnědé půdy kyselé, v menším rozsahu se vyskytují pseudogleje a gleje. Hnědé půdy představují na Domažlicku nejrozšířenější půdní typ, který se dále rozlišuje na několik subtypů a odrůd. Hlavním půdotvorným procesem je zde intenzivní vnitropůdní zvětrávání. Půdní profil obsahuje tři charakteristické „vrstvy“: na povrchu mělký humusový horizont, pod ním hnědě až rezavě hnědě zbarvenou polohu, naspodu tvoří substrát různé zvětralé horniny (žuly, ruly, svory, fylity apod.) (Kočárek, 2005).

4.3 Klimatické poměry

Oblast Domažlicka je mírně teplá oblast, vyznačující se dlouhým, teplým a mírně suchým létem, poměrně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátkou, mírně teplou a velmi suchou zimou, s krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrná teplota vzduchu se na popisovaném území pohybuje mezi 4 – 8° C. Roční úhrn srážek v závislosti na nadmořské výšce kolísá mezi 500 až 1100 mm Domažlice 662 mm, Kdyně 697 mm. Nejvlhčí je nejvýše položené území Českého lesa – Čerchov 1127 mm. (Balatka et. al. 1987).

4.4 Hydrologie

Voda v Českém lese je hojně zastoupeným krajínotvorným prvkem, který mu vtiskuje charakteristický ráz. Lid v této oblasti byl na vodě závislý existenčně jako na zdroji pitné vody a mnohdy i energie, o čemž svědčí zbytky mnoha mlýnů, hamrů, skláren a šlejfů i náhonů k nim. Český les náleží ke dvěma úmořím, což je dáno tím, že voda z jeho území odtéká do Severního moře (povodí Labe) a do Černého moře (povodí Dunaje). Úmořím se rozumí území, z něhož všechny toky tečou do jednoho moře. Severní část Českého lesa je odvodňována výhradně do Severního moře, ale probíhá zde rozvodnice oddělující povodí Ohře od povodí Mže. Střední částí Českého lesa probíhá hlavní evropské labsko-dunajské rozvodí, které má v této oblasti zhruba severojižní směr. Rozvodnice od sebe odděluje povodí Labe a povodí Dunaje (Tesař, 2005).

V Čerchovsko-haltravské části Českého lesa jsou tři umělé bifurkace na rozvodí. (Balatka, 1987). Bifurkací se rozumí rozdělení toku na dvě samostatné říční soustavy. (Tesař, 2005). Nejzajímavější je na Teplé Bystřici. Část vod Teplé Bystřice je zde odvedena umělým, 16 km dlouhým kanálem do Zubřiny a tím do labského povodí. Toto středověké dílo bylo určeno k pohonu několika mlýnů a napojení příkopů města Domažlice (Balatka, 1987).

4.5 Vegetace

Český les patří k největším souvislým lesním komplexům v Evropě. Už v samotném názvu tohoto pohoří je vyjádřen jeho hlavní vegetační pokryv – les (Chocholešková, 2005).

Rostlinný kryt popisovaného území je jak z hlediska původních porostů, kterými byly lesy různých typů, tak i v současnosti poměrně různorodý. Rozdíly jsou dány rozpětím nadmořských výšek, rozmanitým geologickým podkladem, orientací k světovým stranám, migrací rostlin v době poledové, různým stupněm lidských vlivů na krajinu i jinými faktory. Původní pohraniční hvozdy Českého lesa tvořily převážně květnaté bučiny a jedlobučiny s přimíšeným smrkem, klenem, jilmem a jinými dřevinami, vlivem

málo výživného podkladu byly však v bylinném patře poměrně chudé (Balatka et. al., 1987).

Český les je především lesnatou oblastí a louky a pastviny se na menších plochách vyskytují jen v okolí sídel. Většina bezlesí, tak jak je známe dnes, byla v minulosti využívána jako pole a intenzivní či extenzivní louky a pastviny. Typické květnaté ovsíkové, kostřavové a psinečkové louky rostou spíše na sušších stanovištích ve středních polohách. V nižších polohách, na půdách bohatších na živiny, dominují v loukách až metr vysoké trávy ovsík vyvýšený a trojštět žlutavý, hojný je řebříček obecný, kopretina bílá či jetel luční (Kučera, 2005).

4.6 Živočišstvo

Změny života a přetváření přírodního prostředí člověkem se nevyhnuly ani krajinně současného Chodska. S novými způsoby hospodaření a zaváděním moderní zemědělské techniky postupně mizela i hnízdiště a úkryty ptactva a dalšího drobného zvířectva na mezích a stráních, ke změnám došlo i v lesních porostech hraničního pohoří. Původní lesy byly v průběhu historického vývoje nahrazeny již zmíněnými kulturními porosty. Všechny tyto změny měly přímý i nepřímý vliv na druhové složení i množství živočišných obyvatel této části jihozápadních Čech (Balatka et.al, 1987). Takto je popisováno živočišstvo v Českém lese v turistickém průvodci Chodsko a Český les z roku 1987. Platí to však i dodnes. Ze savců zde najdeme lišku obecnou, kunu lesní, lasici kolčavu a lasici hranostaj. Dále zde najdeme prase divoké či srnce lesního. Český les je jedním z území, kde se úspěšně uchytil bobr říční. Dnes známe např. několik rodin usazených v okolí Mrákova a Všerub v nejnižší části Českého lesa (Řepa, 2005). V současnosti je v celém Českém lese více než 20 bobřích rodin s celkovým počtem kolem 150 jedinců (Votýpka, 2007).

4.7 Český les jako CHKO

Český les tvoří pohraniční pohoří od domažlické části Českého lesa po Dyleňský les. Je geomorfologickým pokračováním Šumavy (<http://www.ceskyles.ochranaprirody.cz/>). Celé vymezení oblasti Českého lesa zahrnuje nařízení vlády ze dne 12. ledna 2005.

Český les byl za socialismu přímou součástí železné opony, přísně střeženým pohraničním pásmem, kam měli obyčejní smrtelníci vstup zakázán. Následkem toho dodnes patří k našim nejméně známým, ale i nejméně narušeným krajinným celkům, podobně jako třeba Novohradské hory anebo některé partie Šumavy. Lidská činnost se tu po čtyři desetiletí omezovala prakticky jen na ostrahu hranic a vývoji přírody byl ponechán téměř volný průběh. Ta si volnost a klid dovedla dosyta užít, v jejím případě jednoduše platilo, že všechno zlé je pro něco dobré (Šust, 2007).

Velkoplošná ochrana tohoto území nebyla v minulosti zvažována právě z důvodů existence hraničního pásma, i když si ochrana přírody uvědomovala přírodovědecký význam celé oblasti.

Dnes se ukazuje význam Českého lesa z hlediska ochrany přírody v podobě původních lesních společenstev na různých stanovištích, které jsou cenné pro svoji zachovalost v rámci celé České republiky. Jedná se o různá společenstva bučin a jedlobučin až o podmáčené smrčiny a vrchoviště s výskytem borovice blatky.

Český les se stále více ukazuje jako významné studijní území vývoje vegetace v jednotlivých sukcesních stádiích v jednotlivých vegetačních stupních na plochách obcí zaniklých po druhé světové válce (<http://www.ceskyles.ochranaprirody.cz/>).

Celková rozloha Českého lesa je 465, 75 km².

4.8 Mapy Českého lesa

Vyobrazení území Českého lesa se objevuje na starých mapách již v 15. století. Tyto mapy vznikaly často na podkladě tabulek zeměpisných souřadnic, vzdáleností a směrů z první poloviny 15. století. V nich je uvedena poloha míst jako měst nebo pramenů či ústí řek. Z námi sledovaného území jsou v zeměpisných tabulkách uvedeny souřadnice sídla Domažlice (Novotná, 2005).

První samostatnou mapou Čech je mapa Mikuláše Klaudiána, zhotovená v roce 1518 v Norimberku. Mapa má obrácenou orientaci a přibližné měřítko 1 : 637000. V obsahu mapy je vyznačen zalesněný hřbet Českého lesa, ovšem bez popisu. Je zde také vyznačeno město Domažlice, nebo nedaleký hrad Rýzmbek. Dnes je mapa uložena ve Státním archivu v Litoměřicích v jediném exempláři.

Zalesněný pás Českého lesa je zobrazen také na druhé mapě Čech od Johanna Crigingera z roku 1568. Jako výrazný hřbet je zobrazena jižní a střední část Českého lesa. Pod hradbou Českého lesa jsou vyznačena města Domažlice, Horšovský Týn a hrad Rýzmberk.

Také na mapě Čech od Pavla Aretina z Ehrenfeldu, vydané poprvé v roce 1619 je z oblasti Českého lesa již více místopisných informací. Mapa vznikla na základě prací zemských měřičů a má přibližné měřítko 1 : 504 000. Na mapě jsou zobrazeny Domažlice, Klenčí, řeka Radbuza a rybník Babylon.

Z roku 1707 pochází podrobný ručně kreslený plán území Českého lesa při hranici království Českého, Horní Falce a království Bavorského.

Mapa *Nova totius regni Bohemiae tabula* Mauritia Vogta, vydaná v roce 1712 byla součástí knihy, jejíž název lze do češtiny zkráceně přeložit jako *Historický a geografický popis Království českého*. Mapa je zajímavá nejen svou přesností, ale zejména hustou silniční sítí. Můžeme o ní mluvit jako o první české „silniční mapě“. Mapa byla vytvořena k podpoře „cestovního ruchu“. Jsou na ní vyznačeny nejen všechny silnice státního významu, ale také jiné zajímavosti – turistické atrakce, vinohrady, teplé prameny či místa, kde lze vylovit perlorodky. Kopečkovou metodou jsou zobrazeny nejvyšší vrcholy, například Čerchov, nebo v oblasti pod Českým lesem Sedmihoří. Do mapy je také zakreslena cesta Kladruby – Rýzmberk – Domažlice – Týn.

V roce 1712 začal Jan Kryštof Müller nové a v té době daleko nejpodrobnější mapování v Čechách. Tato mapa se skládá z 25 samostatných listů, dále byla rozdělena do 273 sekcí. Půdorysnou značkou jsou na ni zobrazena města Horšovský Týn a Domažlice. V mapě jsou popsány vrcholy Velký a Malý Čerchov, ale ve větší vzdálenosti, než od sebe tyto kóty ve skutečnosti leží. Müllerova mapa Čech byla ve své době největší mapou jednoho území na světě – její měřítko je 1 : 132 000.

Na konci 18. století vyšla v Praze mapa Plzeňského kraje od Antonína Elsenwagera v přibližném měřítku 1 : 250 000.

Mezi mapy Českého lesa patří i mapy z I. vojenského mapování. Tyto mapy obsahují mnoho informací. Jsou v nich zobrazeny cesty, zděné budovy, lesy, vodní toky atd. Význam I. vojenského mapování spočívá nejen v podrobnosti mapových výstupů, ale také ve vyčerpávajícím vojensko-topografickém popisu území, který vznikl současně s kresbou map. Tento popis obsahuje i stav silnic a cest. Velká pozornost byla věnována

komunikacím. Jsou zde vyznačeny císařské silnice procházející Českým lesem. Mapy I. vojenského mapování jsou uloženy ve Vojenském zeměpisném ústavu ve Vídni.

V 19. století pokračovalo vydávání krajských map. Hned na počátku tohoto století vyšla mapa Čech v měřítku 1 : 565 000. V letech 1820 – 1834 vydal František Jakub Jindřich Kreibich mapy 16 českých krajů v měřítku přibližně 1 : 242 000, které měly charakter map turistických (byly podkládány plátnem a skládány). Součástí map byly tabelární seznamy zeměpisných souřadnic a nadmořských výšek vybraných sídel a nadmořských výšek některých vrcholů.

V letech 1807 – 1869 bylo na území rakouské monarchie provedeno tzv. II. vojenské mapování. Mapovacím pracím předcházelo vybudování souvislé trigonometrické sítě, která byla tehdy zřizována pro účely pozemkového katastru. Na těchto mapách jsou podrobně zakreslena sídla a síť cest. Originály map jsou uloženy ve Vojenském zeměpisném ústavu ve Vídni.

Nejpodrobnějšími mapami vytvořené v I. polovině 19. století, jsou mapy stabilního katastru. Katastrální operát stabilního katastru za katastry, nacházející se na území Českého lesa, je uchováván a spravován v Ústředním archivu zeměměřictví a katastru (ÚAZK) v Praze.

V roce 1869 bylo zahájeno tzv. III. Vojenské mapování, jehož výsledky tvořily až do poloviny 20. století jediné souvislé topografické dílo na našem území. Potřeba mapování byla kromě vojenských účelů vyvolána i nastupující industrializací, která s sebou přinášela výstavbu silnic a železnic a rozvoj měst. Území Českého lesa je zobrazeno na speciálních mapách v měřítku 1 : 75 000.

Mapy III. Vojenského mapování se staly podkladem pro první mapy pro turisty, které vznikaly na konci 19. Století. Oblíbené se staly především mapy zobrazující turisticky významná území nebo mapy okresů. Mezi tyto mapy patří mapa Domažlicka a Horšovskotýnska, zpracovaná v měřítku 1 : 144 000 na podkladě vojenského mapování. Mapa přesahuje 6 km ze státní hranice, názvy v ní jsou uvedeny německy.

Turistické mapy vydávané za první republiky zobrazovaly především území více turisticky využívané, například Domažlicko. Vznikaly na podkladě speciálních a generálních map. K mapám větší části Českého lesa patří *Turistická mapa značkových cest v západních Čechách* v měřítku 1 : 250 000, kterou vydala Západočeská župa Klubu československých turistů v Plzni. Jsou zde vyznačeny turistické trasy a lokality s možností

noclehu. Ze sbírky turistických map v měřítku 1 : 75 000 Klubu československých turistů je Český les zobrazen na mapách č. 19 – *Šumava I – Domažlicko, Klatovy*. V té době vyšla také nástěnná mapa *Okolí královského města Domažlice v první třetině 20. století*, kterou vydal Klub českých turistů v Domažlicích. Na této mapě jsou vyznačeny silnice – říšské, okresní i další cesty a železnice, dále turistické trasy Domažlice – Česká Kubice, Česká Kubice – Čerchov – Capartice, Čerchov – Pec, Klenčí – Vranov i trasy v okolí města Kdyně.

Po 2. světové válce vznikla v letech 1952 – 1958 *Topografická mapa Generálního štábu Československé lidové armády* v měřítku 1 : 25 000, vytvořené na základě leteckých měřických snímků. Území Českého lesa je zobrazeno na mapách v měřítku 1 : 100 000. K mapám měřítko 1 : 50 000 vznikla také plastická verze. Tyto mapy byly pravidelně obnovovány, byly však až do roku 1990 tajné. V roce 1992 vydal Vojenský zeměpisný ústav v Praze společně s vydavatelstvím Naše vojsko soubor topografických map 1:50 000 s názvem Český les. Tento soubor obsahoval 13 listů (např. názvy Domažlice, Kdyně, Horšovský Týn). V roce 1968 začala v Ústřední správě geodézie a kartografie vznikat pro civilní potřebu nová mapa středního měřítko s názvem *Základní mapa ČSSR*. Základní mapa je topografická mapa, vytvořená v Křovákově zobrazení. Území Českého lesa je zobrazeno v mapových listech 1 : 200 000 označených 11, 21, 22. Na podkladě této mapy byly vytvářeny další tematické mapy – mapy základních sídelních jednotek, vodohospodářské, silniční či turistické mapy. Turistické mapy vycházely v rámci Souboru turistických map (list Český les pod číslem 45).

Z podrobných map je území Českého lesa zobrazeno ve *Státní mapě odvozené* 1 : 5 000.

V 90. letech se začaly zpracovávat rovněž digitální databáze geografických dat, ze kterých se vytvářejí jak digitální, tak analogové mapy. Pod gescí Českého úřadu zeměměřického a katastrálního vznikla ze Základní mapy v měřítku 1 : 10 000 Základní báze geografických dat (ZABAGED). ZABAGED má charakter geografické databáze, integrující prostorovou složku vektorové grafiky s topologickými relacemi objektů a složkou atributovou, obsahující popisy a další informace o objektech. Obsah ZABAGED je řazen ve třech úrovních, a to v kategoriích typů objektů (8 kategorií), v typech objektů (106 typů), strukturovaných v databázi do 63 tematických vrstev, a v attributech objektů, jež podrobněji charakterizují většinu typů objektů. Je primárně provedena

v souřadnicovém systému JTSK, nadmořské výšky jsou vztaženy k Baltu. Poskytuje se jako bežešvý obraz území, strukturovaný do základních čtverců o stranách délky 2 km, situovaných do kilometrové sítě JTSK.

Od roku 1991 vydává turistické mapy Klub českých turistů. Podkladem jsou vojenské topografické mapy měřítka 1 : 50 000, které byly doplněny turisticky významnými informacemi. Mapy byly několikrát aktualizovány. Obsahují mimo jiné turistické značené trasy, souřadnice pro GPS a další turistické informace, včetně popisu na rubové straně. Od roku 1999 je zahrnuta i kilometráž značených tras. Území Českého lesa je zobrazeno na listech č. 28 *Český les – sever*, č. 29 *Český les – jih* a č. 63 *Chodsko*. Dále vydal Klub českých turistů cykloturistické mapy v měřítku 1 : 50 000. Sledované území je zobrazeno na listech č. 3 *Povodí Mže a Střely* a č. 15 *Šumava – Klatovsko*.

Turistické mapy v měřítku 1 : 100 000 vydává Kartografie Praha. Tyto mapy obsahují značené turistické trasy, dálkové cyklotrasy a další vlastivědnou náplň. Mají stínovaný reliéf terénu a souřadnice pro GPS. Český les je zobrazen na listu č. 10 *Český les, Chodsko*.

Turistické mapy Českého lesa vydala také firma SHOCart Zádveřice. Jedná se o turistické mapy v měřítku 1 : 50 000 z edice Geoclub – č. 13 *Český les, Tachovsko* a č. 31 *Český les – Domažlicko* a cykloturistické mapy v měřítku 1 : 75 000 č. 130 *Český les – Tachovsko* a č. 134 *Český les – Domažlicko*. Tradiční mapy můžeme dnes nahradit leteckými snímky zpracovanými do ortofotomap. Ty dnes vytvářejí státní i soukromé firmy zabývající se leteckým snímkováním (Novotná, 2005).

4.9 Historický vývoj území

4.9.1 Českoleské stezky

Masivní horský hřeben Českého lesa od Domažlického sedla na jihu po údolí řeky Odavy v Chebské pánvi plnil důležitou úlohu v obraně zemských hranic. Pomezí hory bylo možné přejít jen po několika stezkách. Ty již od pravěku většinou procházely úbočím kopců a jsou dodnes patrné na některých místech v terénu. Pouze průsmyky umožňovaly přechod pohraničního horstva. Ale i přes ně byla cesta obtížná. Teprve v pozdějších dobách mohly po těchto stezkách projíždět vozy.

Cesty vedené úzkými průseky pohraničního hvozdu procházely vyšší, a tím i sušší polohou, neboť se vyhýbaly bažinám. V mokřích a bažinatých místech byla stezka zpevněna často obnovovanými hatěmi, tj. kmeny a kládami kladenými do bažinaté země. Udržování stezek později patřilo k zemským robotám. Přes potoky a řeky se přecházelo mělkými brody, někdy také po dřevěných mostech.

Zemské stezky lemovaly strážišť. Podél stezek byly budovány celnice (mýta), brody, či přívozy a občas i jednoduché nedokonalé mostky.

Trasování stezek respektovalo obtížnost podmáčeného pásu v blízkosti vodních toků, takže stezky vedly spíše napříč tokům. Přesně určit dopravní koridor je dnes v mnoha místech velice obtížné. Určitým vodítkem nám může být i místní názvosloví. Uvedená strážišť je možné rekonstruovat podle dochovaných názvů – Stráž u Domažlic (původní chodská vesnice), Výhledy u Klenčí. Místo s někdejšími přeseky dalo zřejmě jméno dnešním Všerubům ve Všerubském průsmyku. Textové zprávy o směrech starých zemských cest jsou v kronikách a dalších historických pramenech nedostačující. Důležité poznatky o prastarých obchodních cestách nám poskytují archeologické nálezy v blízkosti tras stezek. Zemské stezky Českého lesa však nejsou zdaleka tak dobře archeologicky probádané jako stezky šumavské.

Zřejmě nejstarší zemskou stezkou z Horní Falce do Čech byla stezka domažlická. Již v 8. století ji používali franští obchodníci, poprvé je písemně doložena na počátku 9. století. V 10. století byla tato domažlická stezka živou obchodní cestou. Vycházela z Řezna a vstupovala do Čech dvěma rameny. První, starší rameno překračovalo zemskou hranici za Brodem nad Lesy (Furth im Wald) a vedlo přes Všeruby na Brůdek. Stezka pak pokračovala přes Kdyni a Chodskou Stráž do Domažlic, kde byla zemská brána, doložená již v 10. století. Odtud vedla cesta k Plzni. Druhé rameno vzniklo později. Bylo sice nejschůdnější, avšak kratší, a proto i více používané. Vstupovalo do Čech za Mnichovem nad Lesy (Waldmünchen) a vedlo přes Klenčí a Draženov také do Domažlic, kde se spojilo s ramenem prvním. Od Domažlic vedla zemská stezka k Horšovskému Týnu a odtud pokračovala přes Stod a Chotěšov do Plzně. Bavorská, neboli domažlická či řezenská cesta mířila především do Bavor a Podunají, dále do Švýcar a Itálie.

Domažlice jsou přirozeným střediskem území rozloženého na západním pomezí, poblíž jednoho z průsmyků, které odedávna umožňovaly styky Čech se sousedy na opačné

straně Českého lesa a Šumavy. V historické době zde vznikl opěrný bod, z něhož by bylo možné ovládat procházející dálkové cesty.

Ve 2. polovině 14. století se součástí ochrany systému zemských stezek stala i dvě založená královská města – Domažlice a Tachov.

Ve 14. století se obchodní cesty dotvářely do definitivní komunikační sítě, a to zejména dálkové cesty z říše (norimberská stezka směrem na Přimdu, Stříbro a Plzeň, řezenská cesta směrem na Domažlice, Horšovský Týn a dále na Plzeň). Podél těchto stezek vznikala celá síť poddanských měst.

Za vlády Karla IV. se norimberská cesta stala říšskou silnicí, jak to dokládají jména výstupních bran na její trase v Praze, Plzni, Stříbře a Tachově.

V roce 1764 byla uzavřena habsbursko-wittelsbašská smlouva, v níž bylo rozhodnuto nahradit dosavadní primitivní způsob značení zemských hranic hraničními kameny. Česko – bavorskou hranici podle této smlouvy vymezovaly hlavně potoky, zatímco dříve vedla zemská hranice po hřebenech pohraničních hor. (Jílek, 2005)

Některé přístupové komunikace k přechodům byly postaveny jako nové, u některých se jednalo o rekonstrukci starých, zničených komunikací. K rekonstrukci bylo použito i finančních prostředků Evropské unie. Uvedená příhraniční komunikace má i své stinné stránky. Především silnice v těsném zázemí silničních hraničních přechodů jsou místem koncentrace ziskuchtivě orientovaných aktivit. Další vývoj negativně změnil mnohé malebně vyhlížející příhraniční obce výstavbou nevkusných, do místní krajiny se nehodících zařízení. Příkladem takového místa je v oblasti Českého lesa silniční hraniční přechod Folmava.

Vybudování dálnice D5 změnilo hierarchii silniční sítě v oblasti Českého lesa a okolí, především se zvýšil význam podélného napojení dálnice s mariánskolázeňskou a domažlicko-klatovskou oblastí.

Radiální, paprskovitý směr dopravní sítě, který je typický pro západní Čechy, se projevuje i v oblasti Českého lesa. Hlavní dopravní frekvence je soustředěna na komunikacích vedoucích z Plzně k největším silničním hraničním přechodům. Jako je komunikace Plzeň – Horšovský Týn (Domažlice). Hlavní silniční tahy trpí v současné době enormním tranzitním zatížením, které se po vstupu do Evropské unie ještě zvýšilo. Toto zvýšení se negativně dotýká především obyvatel tranzitních obcí na uvedených hlavních komunikacích v oblasti Českého lesa a na dálničních přívadčích. Zlepšení

současného stavu by mělo přinést vymezení koridorů obchvatů měst na hlavních urbanizačních osách. Na Domažlicku to je např. na silnici I/26 obchvat Horšovského Týna, Babylonu). Plánují se i přeložky na vedlejší urbanizační ose Domažlice – Klatovy (na silnici I/22 obchvaty Domažlic a Kdyně).

Vylidnění oblasti Českého lesa mělo negativní dopady i na kvalitu zdejší dopravní infrastruktury, což je dodnes patrné na stavu vedlejších, méně frekventovaných komunikací.

Tyto komunikace v době existence přísně střeženého pohraničního pásma sloužily především vojenským a nezbytným hospodářským účelům. Díky tomu dnes paradoxně při odhlédnutí od jejich kvality vedou krajinářsky a přírodně velmi hodnotným, lidským působením málo dotčeným územím Českého lesa (Dokoupil, 2005).

4.9.2 Domažlice

Už od svého založení to bylo město „dvojího lidu“ a tento stav trval v podstatě až do roku 1946. Český a německý živel se tu tradičně prolínaly, Češi a Němci zde žili ve shodě i protivenství, v závislosti na politické situaci v obou zemích. Už samostatný vznik města byl dán blízkostí bavorské hranice, ale i příznivým terénem v předpolí Všerubského průsmyku, onou sníženinou mezi hradbou Šumavy a Českého lesa, kudy vedly odnepaměti významné obchodní a zemské cesty. V dobách utváření českého státu, v 10. a 11. století, střežilo tuto cestu slovanské hradiště Tuhošť stojící na návrší u dnešní obce Smolov asi 1 km od Domažlic. A kousek odtud na domažlickém Dolejším předměstí stávala malá celní osada Domaslice, o níž se zmiňuje listina knížete Boleslava II. z roku 992. Ve 13. století, kdy už byly Čechy silným královstvím, starobylá Tuhošť dosluhovala. A tak král Přemysl Otakar II. založil na mírném svahu nad řekou Zubřinou u obchodní cesty do Bavor nové královské město, jehož součástí byl i hrad zabudovaný ve hradbách jako jejich strategická obranná pevnost. Nový královský hrad přejal od Tuhoště nejen obrannou funkci, ale i své první jméno. Stejně se zpočátku nazývalo i okolní, rychle rostoucí město. Jeho osou bylo protáhlé tržiště (později změněné na náměstí) lemující z obou stran obchodní cestu. Záhy přibyl i raně gotický kostel, k němuž byla později přistavěna městská válcovitá věž, původně sloužící jako hláska. Dodnes je dominantou i kuriozitou Domažlic, protože je

o 60 cm vychýlená. Vedle hradu a kostela byl třetí nejvýznamnější stavbou nového města klášter augustiniánů budovaný v 80. letech 13. století.

Město mělo dvojí opevnění a vodní příkop, hradby zpevněné dvaadvaceti baštami prolamovaly čtyři městské brány. Domažlice byly téměř nedobytné a v jejich středověkých ulicích s vysokými šítovými domy se také nikdy nebojovalo. Zato je během třicetileté války vyplenili Švédové i císařští a po celá staletí je ničily požáry, takže dnešní podoba města je výsledkem mnoha přestaveb. Z gotiky většinou zůstala jen sklepení, která mívají dvě až tři patra, a několik kamenných ostění oken a portálů přízemí. Z renesance pochází krásné podloubí vroubící obě strany náměstí, zatímco fasády většinou šítových domů jsou převážně klasicistní nebo historizující. Tuto tvář nabyly Domažlice po nejzhoubnějším požáru roku 1822, kdy vyhořely dvě třetiny města.

Staleté osudy Domažlic nejlépe symbolizuje královský (Chodský) hrad. Stavovské povstání, k němuž se Domažlice přidaly, a Bílá hora se staly katastrofou, která ochromila Domažlicko na celá staletí. Domažlicím byly za trest „konfiskovány“ jejich chodské obce, jež se staly nejprve zástavou a pak dědičným majetkem rodu Lamingenů. Roku 1630 získal Lamingen i Chodský hrad, ale Domažlice mu odmítaly tento symbol města vydat. Po dlouhých sporech nakonec Domažlice hrad získaly zpět, ale musely za něj dát náhradou mnoho svých pozemků a několik rybníků. Wolf Maxmilián, poslední z Lamingenů na domažlickém zboží, známý jako Lomikar, si pak postavil v Trhanově zámek, který provokativně nazval Chodský hrad. Jeho dlouholetý spor s Chody nakonec vedl k rebelii vylíčené v Psohlavcích, kde Jirásek boj Chodů heroizuje v duchu vlasteneckého cítění své doby. Vůdce povstalců Jan Kozina Sladký byl nakonec 28. listopadu 1695 oběšen a 2. listopadu 1696 nečekaně zemřel na svém Chodském hradě v Trhanově nenáviděný Lomikar. Až po této zvláštní shodě úmrtí se na Chodsku zrodila pověst o poslední Kozinově větě „Lomikare, Lomikare, do roka a do dne...“ (Janoušová, 2007).

4.9.3 Další významné obce

Havlovice

Ves Havlovice, dnes místní část města Domažlic je položena na úpatí vrchu Dmoutu, 2 km jihozápadně od města. Nejstarší zmínky o „Havlovic“ mlýnu, který pozdějšímu osídlení předcházela, se vztahují k roku 1618. Zprávy o nové vsi pocházejí

z roku 1692. Mimo vsi zde existoval havlovický dvůr, při němž pracoval hamr a mlýn s pilou. Celá lokalita náležela od nepaměti k majetku královského města Domažlic. Jižně od Havlovic leží oblast klidu Zelenov (Procházka, 1996).

Babylon

Babylon je vesnice vzdálená jen několik kilometrů od Domažlic směrem k hraničnímu přechodu Folmava. Do některých míst se vracíme s touhou zopakovat si známé prožitky, objevovat nové, zatím nepoznané, proto je nedokážeme navštívit jen jednou. Takovým místem je chodské letoviště Babylon v Českém lese u Domažlic, nejvyhledávanější v hraniční oblasti západních Čech od Mariánských Lázní k Železné Rudě.

Poprvé byl zmiňován v roce 1587. Původně byl vybudován na vysušené mokřině jako dřevorubecká osada Reichstag, později s českým jménem Pařezov. V jejím sousedství vznikl soubor 4 selských statků zvaný Babylon. Společné katastrální území v minulém 19. století, mělo části: Reichstag, U čertového kamene, Za čertovým kamenem, Vejslavka a Flusárna (zastaralé označení výroben potaše ze stromové kůry). Původ názvu Babylon může být ještě starší a to z dob keltského osídlení asi 400 let před naším letopočtem. Dnešní pojmenování celé obce výstižně vyjadřuje její mezinárodní turistický a rekreační význam a příhraniční polohu. Podle tereziánského katastru byl soubor čtyř selských statků – Babylon – uváděn jako domažlická městská obec se 4 hospodáři, 12 usedlíky na dominikální půdě s ovčínem. Od roku 1850 byl Pařezov samostatnou obcí v domažlickém okrese. Od roku 1877 do roku 1907 byl osadou obce Havlovice a poté byl samostatnou obcí. Po dobudování železnice z Plzně do Brodu nad Lesy (Furth im Wald) a v počátcích tohoto století, došlo i k výstavě letovisek a rozmachu turistiky a sportů v nádherném kraji pod velebným Čerchovem. Nad Babylonem, před Českou Kubicí, je evropské rozvodí Černého a Severního moře (Folget, 1997).

Česká Kubice

Ves roztroušená po stráních při silnici z Babylonu na hraniční přechod Folmava – Schafberg. Kubice, v jejímž jménu se odráží název říčky Chamu – Kouby, je prvně připomínána v roce 1697. Již od konce 19. století se projevují snahy českých vlastenců a turistů Kubici turisticky zpopularizovat. Původně nevýznamná ves, ležící v srdci

jihovýchodní části Českého lesa se vedle Babylonu a Čerchova stala třetím nejnavštěvovanějším letoviskem (Procházka, 1997).

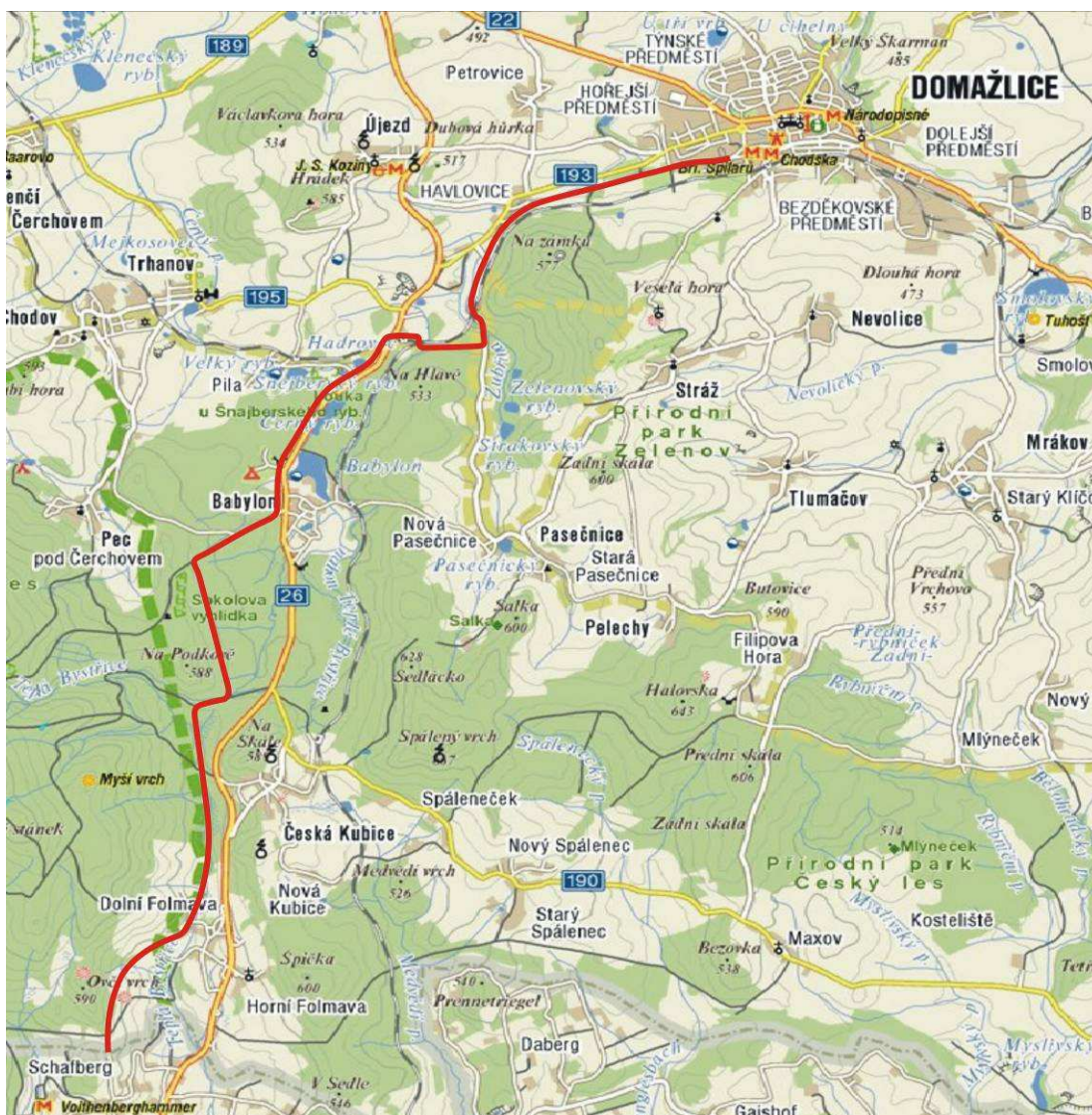
Folmava

Dnes ves situovaná na významném hraničním přechodu do Německa: Folmava – Schafberg. Prostorem vsi procházela stará obchodní stezka (nálezy bronzových depotů a římských mincí). Folmava zaznamenaná na hraniční mapě z roku 1707, náležela původně k Bavorsku. Teprve úpravou zemské hranice v r. 1764 – 1766 připadla k Čechám. Folmava je rozdělena na horní a dolní část, které jsou od sebe vzdáleny sotva 0,5 km. V Horní Folmavě stojí pozdně barokní kostel sv. Antonína papuánského z roku 1797, ke kterému přiléhá starý zrušený hřbitov. Před kostelem pod stromy je socha svatého Jana Nepomuckého (Procházka, 1997).

4.10 Cyklostezka Domažlice – Ovčí vrch

Historie této cyklostezky sahá daleko do minulosti. Je samozřejmé, že v minulosti vzniklé stezky nebyly cyklotrasy, ale stezka má svoji historii, kdy územím Českého lesa procházely různé pašerácké a obchodní stezky. Cyklostezka je zobrazena na obr. č. 11 (červeně).

Obr. č. 11 Trasa cyklostezky Domažlice – Ovčí vrch



4.10.1 Vznik projektu

Záměrem projektu zřízení cyklostezky je obnovit historickou kulturní trasu z Čech do Bavorska v trase nejstarší evropské zemské stezky, vedenou přes historická města Plzeň, Horšovský Týn a Domažlice, které jsou dnes městskými památkovými rezervacemi. Studie projektu vč. ideového vedení trasy byla zadána Plzeňským krajem, projekty pro územní řízení a projekty pro stavební povolení byly zadány Svazkem měst a obcí v česko-bavorském pohraničním prostoru Domažlicko, který garantuje úsek výstavby Holýšov – státní hranice Folmava Ovčí Vrch.

4.10.2 Členění trasy

Na základě zpracované studie vedení cyklostezky byla trasa rozdělena na dílčí úseky s různými prioritami zájmu tak, aby bylo dosaženo v co nejkratším dostupném termínu propojení s ekvivalentní částí cyklostezky na německé straně. Protože nebylo možno předpokládat, že bude k dispozici objem finančních prostředků na vybudování celé trasy, byly stanoveny strategické části, na kterých byly neodkladně zahájeny práce. Zároveň byla po stávajících převážně lesních cestách vyznačena náhradní trasa, propojující Domažlice se státní hranicí. Její jednotlivé části budou postupně nahrazovány novostavbou cyklostezky.

Rozdělení trasy cyklostezky v úseku Domažlice - Folmava:

- 1.č. Domažlice - Havlovice - sil. směr Pasečnice
- 2.č. sil. směr Pasečnice - Hadrovec
- 3.č. Hadrovec - Babylon
- 4.č. Babylon - sil. směr Bystřice
- 5.č. sil. směr Bystřice - Folmava
- 6.č. Folmava - Ovčí vrch (Schafberg SRN)

Již v průběhu začátku zpracování dokumentací k územnímu řízení došlo k částečným změnám trasy. Nejradikálnější změna byla zaznamenána v úseku napojení na německou část cyklostezky v prostoru státní hranice, kde původní návrh předpokládal převedení trasy v rušném a neatraktivním prostoru bývalého celního hraničního přechodu

Folmava. Po řadě jednání a rozumných argumentech německé strany bylo místo propojení obou tras stanoveno na turistickém hraničním přechodu Ovčí vrch.

4.10.3 Zajímavosti, překážky

4.10.3.1 Akvadukt U Hadrovce

Akvadukt, vodní kanál, či v tomto případě převod vody přes železniční trať v úseku vedeném na trati Havlovice – Babylon (obr. č. 12) býval funkční technickou zajímavostí, která byla bohužel v minulosti zrušena. V dnešní době se však uvažuje obnovit v trase cyklostezky zrušenou technickou památku ve formě lávky pro pěší a cyklisty s akvaduktem přes železniční trať ČD. Zřízením předmětného úseku cyklostezky včetně zřízení lávky přes trať ČD dojde k významnému přiblížení ve snaze o propojení trasy z Domažlic přes Havlovice na Babylon. Zmíněný úsek vyřeší výhledově i mimoúrovňové křížení mezinárodní cyklostezky se silnicí I/26, a to po realizaci plánovaného obchvatu uvedené silnice obce Babylon. (Výkres původního stavu příloha č. 3)

Součástí záměru obnovy lávky přes trať ČD je její neodkladné uvedení do provozu pro pěší a cyklisty, výhledově je uvažováno i s převedením vody náhonu Teplé Bystřice a to v jeho původní trase.

V projektové dokumentaci (PD) je zanesena i plánovaná výhledová trasa nové železniční rychlodráhy ČD v zájmovém území tak, jak je v současné době prezentována ve studii, zajišťované Správou železniční dopravní cesty (SŽDC), s.r.o., Stavební správou Plzeň a jejíž poskytnutí vychází ze vzájemné dohody SŽDC a Města Domažlice. (Vyjádření SŽDC viz příloha č. 4)

V PD je rovněž zanesena navržená trasa nové přeložky sil. I/26 v zájmovém území Hadrovce tak, jak je v současné době prezentována v projektové dokumentaci ke stavebnímu povolení DSP Přeložka sil. I/26 – Obchvat Babylon (investor Ředitelství silnic a dálnic Plzeň, zpracovatel PD Valbek s.r.o. Plzeň). Do doby realizace obchvatu bude křížení cyklostezky se sil. I/26 a s tratí ČD ve směru na Poběžovice (na Hadrovci) ponecháno ve stávajícím režimu a převedení cyklistické a pěší dopravy tímto dopravním uzlem není předmětem této dokumentace.

Zpracováno na základě technické konzultace s projekční kanceláří Ing. Jaroslava Rojta.

Obr. č. 12 Bývalý akvadukt u Hadrovce



4.10.3.2 Přírodní park Zelenov

Součástí Regensburgské cyklostezky bude výhledově i místní odbočka do sousedícího území s navazující prohlídkou zachovalé přírody v lokalitě přírodního parku Zelenov.

Přírodní park navazuje na chráněnou krajinnou oblast Český les a stejnojmenný přírodní park. Převážná část parku, s nejvyšším vrchem Dmout (602 m n. m.), je porostlá smrkovými lesy, které doplňují olšiny, remízy a rozptýlená zeleň. Horninovým podkladem území přírodního parku jsou dvojslídne svory s přechody do dvojslídne až biotitické paraluly.

Na některých místech se zachovaly pestré mezofilní trávníky a na bývalých vlhkých loukách se vyvinula vysokobylinná lada. Na okraji rybníků se vyskytují vzácnější druhy rostlin – např. zábělník bahenní (*Comarum balustre*) nebo šišák vroubkovaný (*Scutellaria galericulata*).

Fauna se od fauny přírodního parku Český les příliš neliší. Čistotu povrchových vod např. potvrzuje výskyt raka kamenáče. Ze vzácnějších druhů ptáků můžeme v lese spatřit datla černého, při potoku ledňáčka říčního a skorce vodního.

Na severním okraji parku se nachází bývalé tvrziště Na zámku. Na západě lemuje úpatí hřbetu údolí Zubřiny. Na horním toku Zubřiny leží tři rybníky (bezejmenný, Zelenovský a Strakovský) (<http://www.turisturaj.cz/?cid=447&idsubjekt=PP6>).

4.10.4 Jak dál (vlastní návrh tech. řešení a vylepšení trasy)

V současné době, tj. v době zpracování této bakalářské práce, je v předmětném úseku trasy cyklostezky mezi Domažlicemi a turistickým hraničním přechodem na státní hranici se SRN na Ovčím vrchu prozatím vybudován, zkolaudován a mohutně využíván úsek cyklostezky z Domažlic přes Havlovice až po napojení na silnici III/19367 vedoucí na Pasečnici a dále pokračující trasy na Babylon. Jedná se o novostavbu, důležitou část trasy, umožňující cyklistům, bruslařům či pěším atraktivní a bezpečný výjezd z okresního města západním směrem proti souběžně vedenému toku řeky Zubřiny, a to mimo silniční provoz, po kvalitním, novém asfaltobetonovém povrchu. V této souvislosti stojí za zmínku, že několik dalších částí cyklostezky je v projektové přípravě, strategický úsek trasy cyklostezky z obce Babylon na st. hranici je ve fázi vydání stavebního povolení před vypsáním tendru na vyhledání dodavatele stavby, úsek Hadrovec - Babylon, již dlouhodobě využívaný úsek, prozatím vedoucí „odnikud nikam“, jehož technický stav, zejména asfaltového krytu je na konci životnosti je ve fázi opravy a položení nového krytu z asfaltobetonu. Rovněž navazující části regensburžské cyklostezky ve směru z Domažlic na Horšovský Týn jsou ve stadiu územního řízení atd. (Přehled jednotlivých úseků příloha č. 2).

Po zaústění cca 4 km dlouhého nového úseku z Domažlic přes Havlovice na uvedenou silnici III/19367 je trasa dočasně vedena k odbočce na Hadrovec po této komunikaci. Nejedná se tudíž v tomto krátkém, cca 800 m dlouhém úseku o cyklostezku, ale o cyklotrasu, vedenou po předmětné silnici.

Na železniční trati Plzeň - Česká Kubice je připravována k zahájení v r. 2010 modernizace trati se značnými směrovými úpravami trasy vč. změny napojení trati do Plané u M. Lázní za účelem zvýšení traťové rychlosti na 200 km/hod., zdvoukolejnění

a elektrizace střídavým systémem 25 kV/50 Hz. Studii proveditelnosti uvedeného záměru provedl SUDOP Praha a.s. (situace návrhu je uvedena v příloze).

Zřízením nové trasy železniční trati v novém směrovém vedení dojde k opuštění stávajícího železničního tělesa, vedeného ideálně ve směru trasy regensburžské cyklostezky. Přestože stávající vedení cyklostezky po silnici III. tř. je prozatím bezproblémové, neboť uvedená silnice vykazuje minimální dopravní zatížení, je ale snahou zajistit pro takovouto významnou cyklostezku absolutní vedení mimo silniční síť.

Návrh:

Opuštěné zemní těleso železniční trati bude v úseku Havlovice – Hadrovec výhledově využito pro vedení trasy cyklostezky Praha - Plzeň - Regensburg (situace příl. č. 1).

Záměr předpokládá pouze snesení železničního svršku a zřízení konstrukce vozovky cyklotrasy vč. provedení náběhů a napojení ze stávající trasy.

Výhody uvedeného záměru jsou následující:

- bezpečnost uživatelů cyklostezky vedené mimo silniční provoz
- minimální stoupání trasy
- odpadá rekultivace opuštěného stávajícího tělesa železniční tratě

Vlastní křížení nové trasy železniční tratě se stávající cyklostezkou v prostoru nádraží Havlovice bude dle předběžné dohody, vyplývající z dosavadních jednání, předmětem stavby modernizace železniční tratě a s tím související práce a grafické výstupy nejsou tudíž zahrnuty do tohoto návrhu technického řešení (vyjádření Správy železniční dopravní cesty, st. organizace, Stavební správa Plzeň č. 1892/08/SSPlz-To ze dne 16.04.2008, příl. č. 4)).

5 Diskuze a závěr

Spolu s výstavbou a navrhováním cyklostezek vyvstává řada souvisejících otázek a námětů k diskuzi. Tyto otázky většinou řeší veřejnost, zpravidla však až po uvedení díla do provozu, kdy celkem logicky je náhle vidět případná slabší místa navrženého díla a nastává známý jev, kdy po bitvě je každý generál. Obecně pak platí, že klady a přednosti hotového díla se v diskusi téměř nevyskytují a jsou samozřejmostí. Mnohdy však kritici nevědí či nemají ponětí, co autory a projektanty k tomu či onomu návrhu vedlo, proč je stavba řešena právě tak a nejinak.

Jednou z klíčových otázek bývá diskuse na téma vedení trasy. Proč je stezka vedena tudy a ne jinudy, proč využívá k vedení té či oné části lesní či polní cesty, proč je etapa výstavby ukončena právě zde a není dotažena až tam.

Zde je třeba si připomenout, a na tomto se uživatelé, projektanti a investoři vzácně shodnou, že ideálním řešením pro uživatele, cyklistu, je samozřejmě trasa vyhrazená pouze jim, s vyloučením jakékoli další dopravy a nejlépe i pěších. Toho lze docílit poměrně obtížně a takový úsek se povede zřídit jen za souhry řady okolností a mnohdy i náhod. Těžko lze zabránit majitelům sousedních pozemků v přístupu na ně. Těžko lze zabránit zemědělcům v obdělávání luk a polí kolem trasy, lesním společnostem v těžbě a přibližování dřeva po trase vedoucí lesem.

Nemalým problémem zůstává vypořádání vlastnických vztahů a získání pozemků pro těleso cyklostezky. Jeden jediný majitel pozemku s negativním postojem k navrhovanému dílu dokáže někdy zcela, jindy jen částečně překazit dobrý a technicky optimální záměr vedení trasy.

Proto je mnohdy trasa vedena po pozemcích starých a původních cest, většinou ve vlastnictví obcí či státu, dodnes zanesených v pozemkových knihách s jednoduchými a čitelnými vlastnickými vztahy. Třebaže současné vedení cesty je již mimo původní pozemkovou trasu, přímější, kratší. Je mnohem snazší obnovit původní cestu po dostupném pozemku než se pustit do nejistého přemlouvání a přesvědčování některých majitelů, jejichž negativní stanovisko je předem známé či jejich finanční požadavky jsou přehnané a nesplnitelné.

Ideálním případem pro bezproblémové vedení trasy ve vztahu k okolním pozemkům je budování cyklostezek v katastrech, kde jsou prováděny pozemkové úpravy.

Nezbytný pozemek pro vytvoření liniové stavby je pak vytvořen v rámci krajinné pozemkové úpravy, trasa bývá ideální a atraktivní.

Obecně lze závěrem říci, že na vybraném úseku cyklostezky vedené z Domažlic na hraniční přechod se SRN na Ovčím vrchu je možné na ukázkové stavbě demonstrovat rozmanitost jednotlivých částí trasy či jejích technických parametrů a nabízejících se variant řešení. Je třeba si rovněž uvědomit a pochválit snahu jednotlivých obcí na zmíněné cyklistické trase investovat ve prospěch společného díla. Samozřejmě nutno přihlídnout k obdržným dotacím na zmíněnou stavbu, bez kterých by vybudování díla nebylo možné. Je nezbytné uvědomit si a vyzdvihnout přístup a přínos státu, jeho dotační politiky a chápat ji jako efektivní nástroj podpory cyklistické dopravy.

6 Seznam literatury

- BALATKA, B et.al., 1987: *Chodsko, Český les*. 1. Vydání. Praha: Olympia., 255 s. 27-046-87 Tem.sk.11/06
- BARTOŠ, L., 2006: *Sborník přednášek – Konference Navrhování komunikací pro cyklisty a analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR*. Mladá Boleslav: Centrum dopravního výzkumu a EDIP s.r.o. 4.-5. října 2006. 93 s. ISBN 80-86502-34-1
- CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2000. 112 s. ISBN 80-9021-41-7-7
- DOKOUPIL, J., 2005: Silniční doprava. In: Kol. aut. *Český les, příroda – historie – život*. 1. Vydání. Praha: Baset. 880 s. ISBN 80-7340-065-0
- FLAT, Z – HLADNÝ, J – KELEŠI, J., 1988: *Dopravní stavby I*. 1. vydání. Praha: SNTL – Nakladatelství technické literatury. 320 s.
- FOLGET, P., 2007: *Průvodce okolím Babylonu*. Folget. 21 s.
- HARMATA, J., 2007: *Národní cyklostezky. Má mít Česká republika plán jejich sítě*. cyklokonference Velké Karlovice květen 2007[online]. c 2007, poslední revize [2009-04-20]. Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/download/tema12-1.pdf>>
- CHOCHOLOUŠKOVÁ, Z., 2005: Lesy. In: Kol. aut. *Český les, příroda – historie – život*. 1. Vydání. Praha: Baset. 880 s. ISBN 80-7340-065-0
- JANOŠOVÁ, J., 2007: Domažlice sú pěkné městečko. In: Kol. aut. *Český les*. Praha: GeoBohemia s.r.o.. 70s. ISBN 978-80-239-9867-2
- JÍLEK, T., 2005: Českoleské stezky. In: Kol. aut. *Český les, příroda – historie – život*. 1. Vydání. Praha: Baset. 880 s. ISBN 80-7340-065-0
- KOČÁREK, E., 2005: Půdní poměry. In: Kol. aut. *Český les, příroda – historie – život*. 1. Vydání. Praha: Baset. 880 s. ISBN 80-7340-065-0
- KUČERA, T., 2005: Louky. In: Kol. aut. *Český les, příroda – historie – život*. 1. Vydání. Praha: Baset, 2005. 880 s. ISBN 80-7340-065-0

MARTÍNEK, J., 2006: Sborník přednášek – Konference Navrhování komunikací pro cyklisty a analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR. Mladá Boleslav: Centrum dopravního výzkumu a EDIP s.r.o. 4.-5. Října 2006. 93 s. ISBN 80-86502-34-1

Ministerstvo dopravy. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. c2007, [2009 – 04 - 25]. Dostupné z <<http://www.cyklostrategie.cz/temata12.php>>

NOVOTNÁ, M., 2005: Mapy Českého lesa. In: Kol. aut. *Český les, příroda – historie – život*. 1. Vydání. Praha: Baset. 880 s. ISBN 80-7340-065-0

PROCHÁZKA, Z., 1997: *Domažlicko – Historicko-turistický průvodce č. 1*. Domažlice: Nakladatelství Českého lesa. 176 s. ISBN 80-901122-O-X

PROCHÁZKA, Z., 1996: *Domažlicko a Kdyňsko – Historicko-Turistický průvodce č.5*. Domažlice: Nakladatelství Českého lesa. 195 s. ISBN 80-901122-9-3

ROUBÍK, F., 1938: *Silnice v Čechách a jejich vývoj*. Praha: 1938

ŘEPA, P., 2005: Savci. In: Kol. aut. *Český les, příroda – historie – život*. 1. vydání. Praha: Baset, 2005. 880 s. ISBN 80-7340-065-0

ŠPŮREK, J., 1972: *Silniční stavitelství I - Projektování silnic a dálnic*. 1. vydání. Praha: SNTL – Nakladatelství technické literatury. 687 s.

ŠUST, P., 2007: *Český les*. Praha: GeoBohemia s.r.o.. 70s. ISBN 978-80-239-9867-2

TESAŘ, M., 2005: Hydrologie. In: Kol. aut. *Český les, příroda – historie – život*. 1. Vydání. Praha: Baset. 880 s. ISBN 80-7340-065-0

TP 179 – *Navrhování komunikací pro cyklisty* ze dne 17. Března 2006. Mariánské Lázně: Nakladatelství KOURS publishing – Luděk Bartoš. 103 s. ISBN 80-902527-3-7

VOTÝPKA, J., 2007: *Český les*. Praha: GeoBohemia s.r.o.. 70s. ISBN 978-80-239-9867-2

Zákon č. 13/97 Sb. ze dne 1.4.1997 o pozemních komunikacích

Ostatní zdroje

CHKO Český les [online]. [2009-04-15]. Dostupné z

□ <http://www.ceskyles.ochranaprirody.cz/> □

PP Zelenov [online]. [2009-04-22] Dostupné z

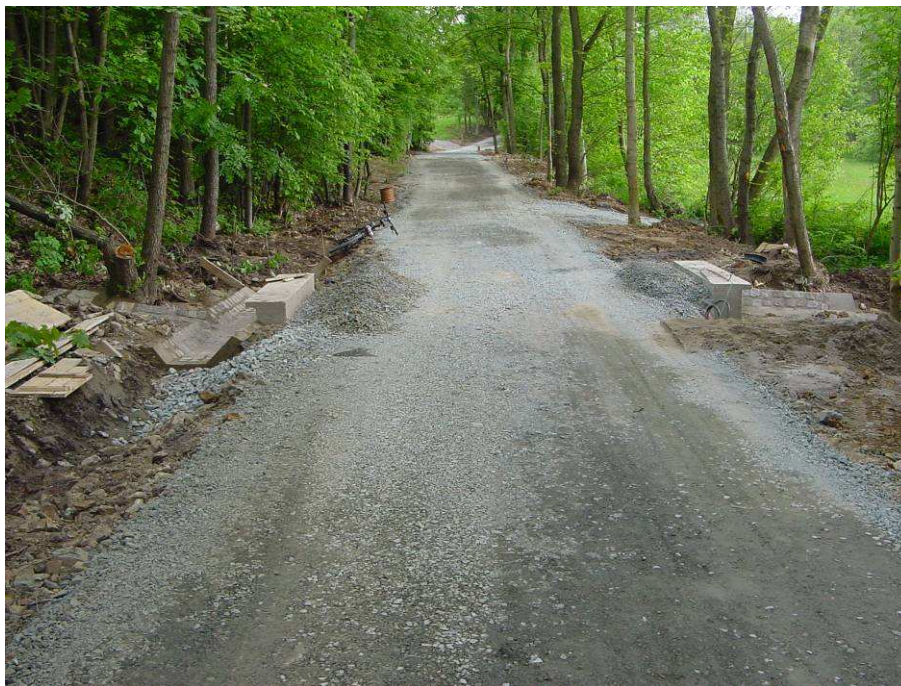
□ <http://www.turisturaj.cz/?cid=447&idsubjekt=PP6> □

7 Přílohy

- Příloha č. 1 Vlastní návrh trasy
(návrh části cyklostezky po opuštěném tělese železniční trati)
- Příloha č. 2 Schéma jednotlivých úseků cyklostezky
- Příloha č. 3 Přemostění trati - cyklostezka a akvadukt
- Příloha č. 4 Vyjádření SŽDC - DÚR
- Příloha č. 5 Fotodokumentace

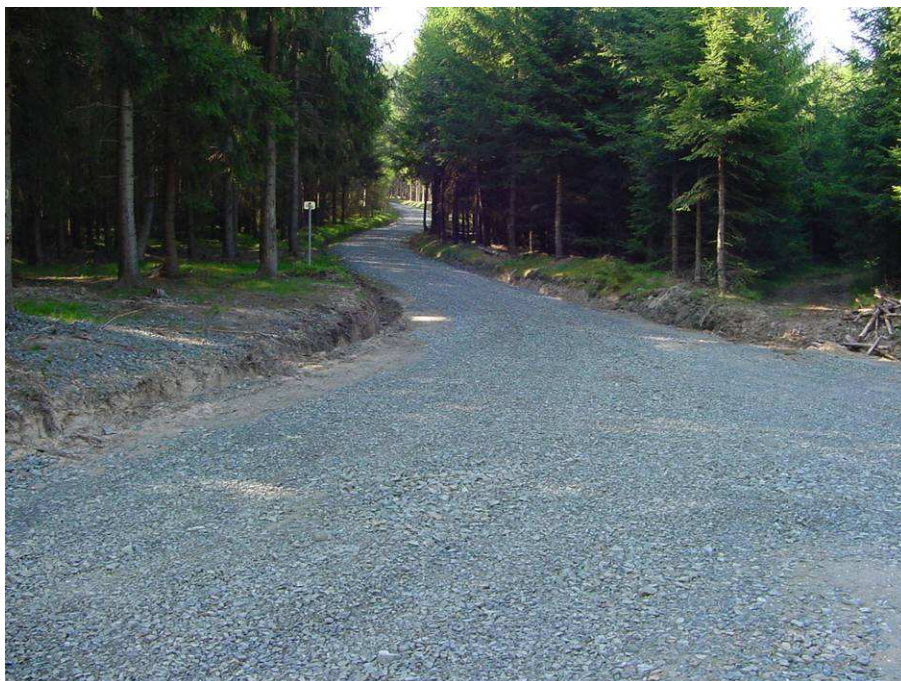
Příloha č. 5 Fotodokumentace

Výstavba cyklostezky v úseku Domažlice - Havlovice



Zdroj: Projekční kancelář Ing. Jaroslava Rojta

Výstavba cyklostezky



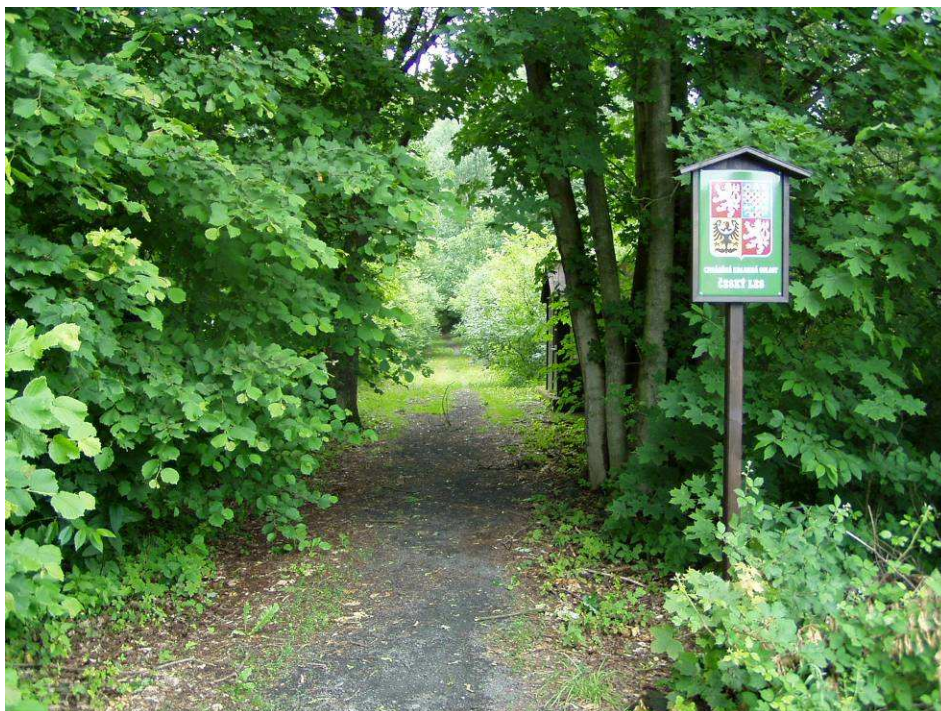
Zdroj: Projekční kancelář Ing. Jaroslava Rojta

Ukončení trasy cyklostezky na hraničním přechodu Ovčí vrch



Zdroj: vlastní

Ukázka ohraničení území Českého lesa



Zdroj: Vlastní

Bývalý akvadukt u Hadrovce



Zdroj: Projekční kancelář Ing. Jaroslav Rojta

Pozůstatek akvaduktu u Hadrovce



Zdroj: vlastní

Místo obnovení akvaduktu – pohled shora



Zdroj: vlastní