

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V
PRAZE**

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

**KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY
A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ**



Bakalářská práce

CYKLISTICKÉ TRASY NA PELHŘIMOVSKU

**Vedoucí práce: Ing. arch. Tomáš Peltan, Ph.D.
Bakalant: Daniel Michálek**

© 2016 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Daniel Michálek

Územní plánování

Název práce

Cyklistické trasy na Pelhřimovsku

Název anglicky

Cycling trails in Pelhrimov region

Cíle práce

Zpracování studie rekreační cyklistiky v regionu Pelhřimovska se zohledněním potřeb různých skupin potenciálních uživatelů.

Prověření klíčové částí celkového řešení formou podrobnější studie.

Metodika

Bude zpracována literární rešerše problematiky rekreační cyklistiky. Součástí rešerše bude zpracování problematiky potřeb různých skupin rekreačních cyklistů.

Pro řešené území budou zpracovány analýzy současného stavu infrastruktury pro rekreační cyklistiku a vlastností území z hlediska cykloturistiky a jejich možných cílů. Jedním z výstupů analytické části budou výkres hodnot a potenciálů a problémový výkres.

Návrhová část bude zpracována ve dvou krocích. V prvním kroku bude řešeno celé území na základě zpracovaných analýz a potřeb různých skupin rekreačních cyklistů. V druhém kroku bude podrobněji řešen zvolený klíčový detail návrhu (např. významná cyklistická trasa nebo dílčí území (mikroregion)).

Doporučený rozsah práce

30-50 stran textu, fotodokumentace, mapy, kartogramy

Klíčová slova

cyklistika, cyklostezky, cestovní ruch, turismus, pelhřimovský region, Pelhřimov, rekreace

Doporučené zdroje informací

CARTER, J., PTÁČEK, L. (eds.), 2004: Interpretace místního dědictví, příručka pro plánování a tvorbu prezentací místních zajímavostí. Nadace Partnerství, Brno.

CzechTourism, 2011: Česko jede. Cykloturistika v ČR. CzechTourism, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo dopravy, CDV, v. v. i. Online: <http://www.ceskojede.cz/>. Vystaveno: 2.6.2011.

FŽP ČZU, 2011: Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP. Online: <http://dl.webcore.czu.cz/file/bEpNbFVDazdPN009>. Vystaveno: 15. 2. 2011.

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

SHOcart, 2001: Pelhřimovsko 1:60000. Velká cykloturistická mapa. SHOcart, Vizovice.

Předběžný termín obhajoby

2015/16 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. arch. Tomáš Peltan, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 5. 4. 2013

doc. Ing. Petra Šímová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 10. 4. 2014

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Děkan

V Praze dne 07. 04. 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Ing. arch. Tomáše Peltana, Ph.D., a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 7.4.2016

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Ing. arch. Tomáši Peltanovi, Ph.D., za odborné konzultace, rady, věcné připomínky a trpělivost, kterou mi poskytoval v průběhu psaní této práce. Dále bych také rád poděkoval rodičům, kteří mi poskytovali podporu po celou dobu mého studia.

Cyklistické trasy na Pelhřimovsku

Cycling trails in Pelhrimov region

Abstrakt

Tato práce se zabývá stavem cyklistické sítě v mikroregionu Pelhřimov. Věnuje se především optimalizaci cyklistických tras v řešeném území z důvodu plnohodnotného využití potenciálu, který tento region do budoucna přináší.

V rešeršní části objasňuje současný stav a trendy a nastiňuje vývoj cykloturistiky. Zaměřuje se na historii, dopravní infrastrukturu cyklistiky, funkci cyklistických tras a dělení cyklistických tras podle významu a uspořádání. Dále popisuje projekty, organizace a služby určené pro cyklisty a rozděluje cykloturisty do cílových skupin.

Analytická část se věnuje charakteristice řešeného území a zjištění stávajícího stavu cyklistické sítě v mikroregionu Pelhřimov. Zjišťuje potřeby a cíle cykloturistů, které dále pomáhají porozumět jejich chování v tomto území. K pochopení těchto zákonitostí a skutečností bylo provedeno dotazníkové šetření, které posloužilo k lepšímu přehledu o daném území a chování cykloturistů. V návaznosti na tato zjištění byla vytvořena SWOT analýza, kde byly jasně definovány silné a slabé stránky území a příležitosti a hrozby, které je důležité brát v potaz při plánování dalšího vývoje cykloturismu v tomto mikroregionu.

Závěrečná část této práce obsahuje návrhy optimalizace stávající cyklistické sítě v mikroregionu Pelhřimov, zpracování cyklostezek dle typů uživatelů, a doplnění nových cyklotras do stávající sítě. Je zde také navrženo, jak by mohly vypadat cyklistické balíčky pro rodiny s dětmi a jednodenní trasy pro rekreační cyklisty.

Klíčová slova: Pelhřimov, doprava, turismus, cyklistika, jízdní kolo

Abstract

The present thesis is about the present state of the bicycle road net in the micro-region of Pelhřimov. Its objective is in the optimization of this road plan in the mentioned area, in accordance to use of the regional potential in the future.

The literature overview contains present state and trends in bicycle tourism. It is aimed on history, bicycle road infrastructure, its function and categories according to its importance and structure. It describes projects, organization and a service designed for cyclists, and divides the bikers into target groups.

Analytical part of this thesis is about the present state of the bicycle road net in the micro-region of Pelhřimov. It evaluates needs and interests of bikers, and helps to understand their behaviour in the region. It was carried out a survey, which brought a better overview of the area and the behavior of cyclists. Following these findings, there was created SWOT analysis, in which have been clearly defined strengths and weaknesses of the territory and the opportunities and threats that are important to take into account when planning future development of bicycle tourism in this micro-region.

The final part of this thesis contains proposals for optimization of the existing cycling network in the micro-region Pelhřimov, for cycle tracks according to the types of users, and for adding the new cycle tracks into an existing network. There is also proposed how it might look like cycling packages for families and one day track for “relaxed” and hobby bikers.

Keywords: Pelhřimov, transport, tourism, cycling, bicycle

Obsah práce

1. Úvod.....	11
2. Cíl práce	12
3. Metodika	12
4. Literární řešerše.....	13
4.1. Historie jízdního kola	13
4.2 Dopravní infrastruktura pro cyklistiku	15
4.2.1 Stezka pro cyklisty - cyklostezka	16
4.2.2 Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem.....	17
4.2.3. Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem.....	17
4.2.4. Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol.....	17
4.2.5. Cyklotrasa.....	18
4.2.6. Cykloturistická trasa.....	18
4.3 Funkce cyklistických tras	18
4.3.1. Cykloturistika	19
4.3.2 Cyklodoprava	20
4.4 Dělení cyklistických tras podle významu.....	21
4.4.1 Mezinárodní cyklistické trasy	21
4.4.2 Nadregionální cyklistické trasy	21
4.4.3 Regionální cyklistické trasy	21
4.4.4 Místní cyklistické trasy	22
4.5 Dělení cyklistických tras podle uspořádání.....	22
4.5.1 Hlavní cyklistické trasy	22
4.5.2 Doplnkové cyklistické trasy	22
4.6 Projekty, organizace a služby určené pro cyklisty	22
4.6.1 Cyklisté vítání.....	23
4.6.2 Česko jede	24
4.6.3 Drážní stezky	25
4.6.4 Vinařské stezky	25
4.6.5 Stezky podél řek	26
4.6.6 Bike & Ride.....	26

4.6.7 Greenways – Zelené stezky	27
4.6.8 EuroVelo	28
4.6.9 Cyklobalíčky	28
4.7 Cílové skupiny cykloturistů.....	29
4.7.1 Rodiny s dětmi.....	29
4.7.2 „Pohodoví“ cyklisté.....	29
4.7.3 Zdatnější rekreační cyklisté.....	30
4.7.4 Dálkoví cyklisté.....	30
4.7.5 Bikeři, terénní cyklisté	31
4.7.6 Sportovně – rekreační cyklisté	31
5. Sdružení mikroregionu Pelhřimov – analytická část	31
5.1 Charakteristika řešeného území.....	32
5.2 Analýza současného stavu cyklistické sítě v mikroregionu Pelhřimov	33
5.2.1 Současný stav cyklostezek v mikroregionu Pelhřimov	33
5.2.2 Současný stav cyklotras v mikroregionu Pelhřimov	34
5.3 Cíle cykloturistů	35
5.3.1 Kulturní a historické cíle	36
5.3.2 Přírodní cíle	37
5.3.3 Sportovní, zábavné a naučné cíle	38
5.4 Dopravní obslužnost a služby.....	39
5.4.1 Hromadná doprava a dopravní obslužnost	40
5.4.2 Služby pro cykloturisty – ubytování a strava	40
6. Dotazníkové šetření.....	41
7. SWOT analýza	43
8. Návrh řešení cyklotras v mikroregionu Pelhřimov	45
8.1 Trasování podle typů uživatelů	45
8.1.1 Rodiny s dětmi.....	46
8.1.2 Trasy pro „pohodové“ cyklisty.....	46
8.1.3 Trasy pro zdatnější rekreační cyklisty.....	47
8.1.4 Trasy pro bikery a terénní cyklisty.....	47
8.2. Návrh na doplnění cyklotras.....	48
8.3 Tvorba cyklobalíčku a jednodenních tematických tras	61

8.3.1 Cyklobalíček pro rodiny s dětmi	61
8.3.2 Tematická trasa pro „pohodové“ a zdatnější rekreační cyklisty - Trasa po pivovarech – Tři místní pivovary v okrese Pelhřimov	66
9. Diskuse	70
10. Závěr	71
11. Literatura	74
11.1 Datové zdroje	76
12. Mapové přílohy	77

1. Úvod

Města, kde se v posledních desetiletích úspěšně prosadil provoz jízdních kol, se mohou stát příkladem dobrých nápadů a požadavků, jak se stát městem vhodným pro cyklisty. Přesvědčivým příkladem je Kodaň, jejíž dlouholetá cyklistická tradice byla v padesátých a šedesátých letech ohrožena automobilovým provozem. Avšak ropná krize v sedmdesátých letech se stala katalyzátorem cíleného přístupu, který vyzýval k opětovné podpoře cyklodopravy (GEHL 2012).

„Dočasně vítězí ten druh dopravy, pro který je z různých důvodů dopravní prostor lépe uzpůsoben, druh v daném prostoru početnější anebo lépe vyzbrojený“ (FILLER 2012).

„Nárůst cyklistické dopravy je důležitým měřítkem při znovuzískávání životního prostoru ve městech, a zároveň zajišťuje individuální mobilitu všem skupinám obyvatelstva a to bez ohledu na stáří a výši příjmu. Cyklistická doprava je cenově výhodná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a má malé plošné nároky. Cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. K tomu, aby lidé začali v plné míře využívat potenciálu cyklistické dopravy, pak je nezbytné vytvoření nabídky bezpečných cyklotras a odpovídajícího zázemí, které by přispělo k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy či v rámci trávení volného času“ (MARTINEK 2008).

Důvodů, proč jsem si vybral právě toto téma, je více. Ať už jsou to výše zmíněné podněty, které mě vedly při výběru mé bakalářské práce, nebo fakt, že pocházím z města Pelhřimov a mám velice rád nejen toto krásné město a jeho okolí, ale i přírodu a jízdu na kole. Řešené území mikroregionu Pelhřimov velice dobře znám, protože jsem zde vyrůstal a navštěvoval jak základní, tak střední školu. Ke sportu jsem měl vždy velice blízko, je tedy logické, že při výběru tématu bakalářské práce jsem sáhl právě po cyklotrasách na Pelhřimovsku.

Jízdní kolo je velice flexibilní a cenově dostupný dopravní prostředek. V dnešní době se vyskytuje nepřeberné množství variant, mezi nimiž má člověk na výběr. Ať už se jedná o kola z dávné historie, jako je například drezína či vysoké kolo, nebo nejmodernější typy horských, trekových či elektrokol. Používání tohoto

dopravního prostředku je velice snadné a nenáročné, v kombinaci s jeho ne příliš složitou konstrukcí z něj dělá jeden z nejoblíbenějších a nejpoužívanějších dopravních prostředků. Pokud na něm člověk vyjede do přírody, nejen že může navštívit a poznat mnohem více, než když se vydá pěšky, zároveň také sportuje, udržuje zdravý životní styl a používá dopravní prostředek, který je velice šetrný k životnímu prostředí.

2. Cíl práce

Cílem bakalářské práce bude průzkum současného stavu sítě cyklotras v mikroregionu Pelhřimov, návrh nových cyklistických tras na již stávajících cestách, propojení tří páteřních tras do fungujícího celku, tedy především propojení již stávajících a navržených nových, krátkých úseků pro co nejlepší využití daného území pro cyklisty.

V neposlední řadě také zatraktivnění regionu pro turisty. Oživení a získání nových možností pro místní obyvatele ale i přespolní návštěvníky.

3. Metodika

K dosažení cílů bakalářské práce byly užity geografické informační systémy (dále GIS) a jejich nástroje a data získané od městského úřadu Pelhřimov a dalších dostupných zdrojů (literatura, internet apod.)

Byla vypracována literární rešerše zabývající se cyklistickou dopravou. Z literární rešerše vychází metodika analytické části, kde jsem se zabýval primárně analýzou současného stavu cyklotras, cílů, cílových skupin a služeb a zázemí v mikroregionu Pelhřimov.

Bylo provedeno dotazníkové šetření pro lepší orientaci ve využívání cyklistických tras a cílů, a také pro zjištění návyků a požadavků cyklistické veřejnosti. Celkem dotazník vyplnilo 108 respondentů. Z informací uvedených v dotazníkovém šetření a vlastních zkušeností byl vytvořen návrh nových propojovacích cyklistických tras, přihlížejících k požadavkům cyklistů v regionu.

Textová část této práce byla napsána v programu Microsoft Word, tabulky vytvořené v programu Microsoft Excel a mapové přílohy byly vytvořeny v programu ArcGIS.

4. Literární rešerše

4.1. Historie jízdního kola

Lidé od nepaměti přemýšlejí, jak by si mohli zjednodušit práci a pohyb, z toho samozřejmě vyplývá, že se zamýšlejí i nad možnostmi ulehčit si přepravu materiálu, zboží, ale i přepravu vlastní. Z těchto snah vzešly téměř všechny důležité vynálezy. Mezi ně patří také jízdní kolo. Nejstarší zmínky o zařízení, které připomíná kolo, se datují do doby asi 2500 př. n. l., jedná se o Sumerskou říši. Určité indicie o povědomí vynálezu, který připomíná jízdní kolo, respektive drezínu, najdeme i v hrobce egyptského faraona Tutanchamona z roku 1350 př. n. l. Od této kresby po dlouhá staletí nebyly objeveny žádné důkazy o předchůdcích jízdních kol a to až do roku 1492 n. l., kdy vyšly na světlo světa kresby Leonarda da Vinciho. Další kresbu zabývající se touto problematikou je možno vidět na okně kostelíka v anglické vesničce Stoke Poges, která vyobrazuje sedícího anděla na dvoukolém vozidle tzv. „Bicyclewindow“ (BUJDOŠ 2010).

Historie kola jako dopravního prostředku se začala psát v 19. století. Zlomovým bodem pro využití kola k dopravě, popř. k rekreaci, byl rok 1818, kdy si nechal Karl Drais patentovat vynález, který se nazýval draisina nebo drezína. Nebyla to zcela nová myšlenka. Drais ji ale jako první dokázal uvést do praxe, když vynalezl otočné přední kolo, které bylo možno řídit. Tato drezína ještě nebyla vybavena pedály. Tento předek současných jízdních kol byl poháněn člověkem, který se odrážel nohama od země. V následujících letech se vynálezci snažili kolo modernizovat a vylepšovat. V 60. letech 19. století přišel Pierre Michaux z Francie s kolem, které již nebylo poháněno odpichováním ale pomocí klik neboli šlapek, které byly připevněny na ose předního kola. Tento dopravní prostředek nazval vélocipede (velocipéd) (CIRKL2015).

Koncem 19. století se začala rozšiřovat „vysoká kola“. Ve snaze zvýšit vzdálenost ujetou na jedno „šlápnutí“, se začalo zvětšovat přední kolo a naopak

zmenšovat kolo zadní. Toto opatření sebou neslo poměrně velikou nevýhodu, která spočívala v nestabilitě tohoto dopravního prostředku. Problémem byla též velká výška a nebezpečí pádu s ní spojeného. Tato kola nebyla určena pro všechny uživatele (např. děti, ženy). Z tohoto důvodu vznikaly různé modifikace vysokého kola, tzv. tricykl. Tricykl byl na stejné technologické úrovni, bylo zde přidáno třetí kolo, které zaručilo stabilitu. Větší prostor na kole pak dovolil přepravu dvou osob. V této době šlo především o moderní záležitost vyšší společenské vrstvy. Tyto prostředky byly využívány primárně muži (KADLEC 2007).

„Další vývoj vedl k vynalezení dvou samostatných řetězových převodů a prodloužení vidlic ramen vysokého kola. Toto kolo se nazývalo „kangaroo“ neboli klokan a bylo představeno veřejnosti v roce 1884. Posléze se ukázalo, že vhodně zvolenými převody se dá na nízkém kole dosáhnout stejné rychlosti jako na vysokém. Byl zkonstruován tzv. „bezpečnostní bicykl“. Roku 1885 se objevil první předchůdce dnešního nízkého kola, „Rover Safety“, vytvořený Williamem Suttonem a Johnem Starleyem. Rovery postupně převládaly na závodních drahách vysoká kola, a tak jejich obliba stoupala. Tehdy už mělo kolo pneumatiky, ale chyběly mu brzdy a volnoběžka, to znamená, že když se otáčelo kolo, otáčely se i pedály“ (CIRKL 2015).

Ke konci 19. století se jízdní kola velice podobala těm dnešním. Velký rozdíl byl však v jejich brzdění, tato kola neměla spolehlivé brzdy. Problém byl vyřešen anglickým inženýrem Frankem Bowdenem a jeho axiální brzdou, která brzdila pomocí působení z obou stran na ráfek (JANDA 2007).

Jízdní kolo trpělo stále jednou velkou nevýhodou, kterou byl jeden převod. Při použití jednoho převodu se při jízdě po rovině do kopce i z kopce šlape neustále stejně. Z tohoto důvodu se začala objevovat první kola s dvukolovými převody, které se postupně přetvářely, až vznikla „přehazovačka“, jak ji známe dnes (CIRKL 2015).

Ve 20. století se začaly objevovat nejrůznější modifikace jízdních kol. Mezi lidmi rychle stoupala jejich obliba a také dostupnost. Jízdní kolo už dávno nebylo výsadou bohatších mužů, začalo se běžně využívat nejen v každodenním životě, ale například i v armádě, poštovních službách a dalších odvětvích, pro která bylo jejich využití vhodné.

Značnou konkurenci pro tento ekologicky velmi šetrný dopravní prostředek přinášel rozmach automobilové dopravy a její obliba. Ve městech se začal tvořit prostor primárně pro automobilovou dopravu, což hodně znepríjemňovalo a pomalu vytlačovalo účelovou cyklistiku. To však nemělo zásadní vliv na vývoj jízdního kola, které se těšilo dalším pokusům o vylepšování a transformaci, která vedla k většímu a rozmanitějšímu využití. Jak uvádí GEHL (2012) v 70. letech nastává renesance cyklistiky, která je způsobena ropnou krizí. Na území České republiky k znovuoobjevení významnosti cyklo dopravy a cyklistiky dochází až v následujících dekádách.

Za zmínku jistě stojí následující typy jízdních kol, která patří dle mého názoru k nejrozšířenějším a nejvyužívanějším dopravním prostředkům tohoto typu, nejen u nás v České republice, ale po celém světě: silniční, horské a trekingové jízdní kolo. Při výběru těchto typů hraje roli především terén.

Dále bych zde chtěl zmínit elektrické jízdní kolo, které má veliký potenciál k využití, vzhledem k jeho specifickým vlastnostem. Vzhledem k tomu, že tento dopravní prostředek není poháněn pouze lidskou silou, nýbrž i elektrickou energií, velmi znatelně se zvyšuje vzdálenost, kterou je možné absolvovat za jeden den. Morfologie terénu nehraje tak velkou roli, jako na lidskou energií poháněném jízdním kole.

Pro zajímavost také zmiňuji některé druhy, které možná nejsou úplně známé nebo využívané, za zmínku zcela jistě stojí: velomobil, jednokolka, rykša a lehokolo.

4.2 Dopravní infrastruktura pro cyklistiku

Při zajišťování podpory jízdního kola jako ekvivalentního dopravního prostředku je naprosto zásadní budování odpovídající infrastruktury pro cyklistiku (GALATÍK a MARTINEK 2010).

Tvorba prostředí přívětivého k cyklistice, tedy budování cyklistické infrastruktury, vychází jak z normy ČSN 73 6110, tak i z Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“. Rozvoj cyklo dopravy není jen záležitostí nabídky kvalitní infrastruktury, ale musí také umožňovat plošnou dopravní obsluhu území. V České republice dochází často k nesprávnému a nekritickému prosazování

názorů, která „vymisťují“ cyklisty z hlavního prostoru do přidruženého, bohužel i v místech, kde by naopak bylo vhodné vést komunikaci pro cyklisty právě v hlavním dopravním prostoru. Tato myšlenka nám zde přetrvává z 60. – 70. let minulého století, kdy docházelo až k přehnané podpoře motorizace Evropy. V 70. letech docházelo v Evropě k zpětnému zaintegrování cyklistů do dopravy. V naší zemi se to učíme až nyní (MARTINEK a ČARSKÝ 2008).

Zvláště vyhrazené stezky pro cyklisty jsou tzv. cyklistické komunikace funkční třídy D₂, které jsou určeny pouze pro cyklisty. Ve městech, rekreačních zónách i ve volné krajině by měly vytvářet celistvé, na sebe navazující systémy cyklistických tras. K účelům rekreační cyklistické dopravy by měly vznikat cyklistické stezky v přitažlivém území rekreačních zón a v zajímavých celcích volné krajiny. Trasy určené k rekreaci by měly být vedeny v prostorově segregovaných stezkách bez přímého kontaktu s komunikacemi pro motorovou dopravu. Mohou být vedeny v členitějším ale také v rovinném terénu. Délka se neomezuje. Pro cyklistickou dopravu v rámci měst by měly vznikat vyhrazené cyklistické pruhy na rozhraní chodníků a vozovek pro motorovou dopravu, které bývají součástí obslužných komunikací funkční třídy C, zpravidla nižších tříd C2 a C3 a také obytných ulic třídy D1 (KOTAS 2002).

4.2.1 Stezka pro cyklisty - cyklostezka

„Pojem cyklostezka není jednoduše definovatelný, protože se zde rozchází terminologie zákona 361/2000 Sb. o silničním provozu, použitá také v TP 179 a terminologie ČSN 73 6110 (vycházející ze zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích)“ (BOHÁČ 2006).

Pro komunikaci určenou pouze pro cyklisty se užívá termín cyklostezka. Tato komunikace je vyšší formou organizování vedení pohybu cyklistů. Jasně vymezení prostoru pro pohyb cyklistů je udáváno vodorovnými a svislými dopravními značkami, které musí cyklisté respektovat, jsou také povinni držet se stanovených pravidel. Cyklostezka má vždy jasně definovaný začátek a konec. V případě, že cyklostezka kopíruje komunikaci určenou pro silniční dopravu, cyklista je povinen použít komunikaci, která je určena pro jeho účely. Povrch cyklostezek je převážně zpevněný (asfalt, dlažba), jeho šířka se navrhuje minimálně

2 metry. Cyklista musí dbát na to, že cyklostezky jsou určeny nejen pro něj, ale také pro jiné sportovce, například pro jízdu na kolečkových bruslích a lyžích atd. (Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras 2015).

4.2.2 Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

Tento typ oddělené komunikace je co do prostorového uspořádání mnohem obtížnější. Tato organizace se využívá převážně v situacích, kdy je využití chodci a cyklisty těchto dopravních sítí více intenzivní. Vzhledem k potřebám nejenom cyklistů se pruh navrhuje v minimální šířce 3,5 metru pro cyklostezku a pruh pro pěší v minimální šířce 1,5 metru. V případě obousměrného pohybu je zvykem využívat pravou stranu (Centrum dopravního výzkumu 2015).

4.2.3. Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem

Ve většině případů jsou smíšené komunikace pro chodce a cyklisty využívány v obousměrném provozu. Dobrým zvykem je oddělovat přerušovanou čarou uprostřed směry od sebe a používat značení pro pěší a cyklisty. Vzhledem k pozici cyklistů, jako nejsilnějších účastníků využívání komunikace, je třeba jezdit co nejohleduplněji, jak je možné, důležité je mít se na pozoru před nevyzpytatelnými pohyby dětí, psů apod. Je zde zvýšené riziko úrazu účastníků provozu, proto je důležité striktní dodržování předpisů a pravidel (Zákon č. 361/2000 Sb.).

4.2.4. Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

Toto uspořádání, na rozdíl od stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem, nadřazuje chodce. Jedná se především o doplněk v provozu cyklistů v místech, kde si to situace vyžaduje. Většinou jde pouze o možnost průjezdu (tedy propojení) na další komunikaci, která je určena pro cyklisty. Zpravidla nebývá vodorovně označena (Centrum dopravního výzkumu 2015).

4.2.5. Cyklotrasa

Cyklistická trasa je komunikace pro cyklisty upravená (dopravním značením popř. i stavebně) pro provoz cyklistů v označeném směru (TECHNICKÉ PODMÍNKY- 179 2013).

Neoficiální avšak srozumitelnější definice říká: Cyklistická trasa je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním značením.

Z hlediska zákona o pozemních komunikacích cyklotrasa není druh komunikace – jde pouze o souvislé označení určité komunikace orientačním značením pro cyklisty (IS 19 – IS 21) (BOHÁČ 2006).

Cyklotrasa je specifická tím, že pro ni zpravidla není potřeba stavebně zasahovat, jelikož její trasa je vedena po již existujících komunikacích (lesní a polní cesty, místní komunikace, apod.), je tedy potřeba pouze její označení. Pro tento účel se využívají tři základní cykloznačky – návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrová tabulka. Všechny zmíněné značky obsahují znak kola a očíslování dané trasy. Na směrových tabulích se pak cyklista může dozvědět i kilometrové vzdálenosti k následujícím metám jeho trasy. Jejich umístění je podobné jako dopravní značky, tedy před křižovatkou nebo odbočkou z cyklotrasy. Toto značení má sloužit jako informační a orientační. Pro cyklisty zde platí stejné pravidla a předpisy, jako pro ostatní účastníky silničního provozu, tedy nemají zde žádné výhody (Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras 2015).

4.2.6. Cykloturistická trasa

Cykloturistická trasa může obsahovat i cyklotrasy, rozdíl mezi nimi spočívá v tom, že cykloturistická trasa může být vedena i mimo běžné komunikace a to například i nezpevněnými cestami, jako lesní cesta, polní cesta apod. Jedná se především o cesty, kde převažuje turistický účel. V určitých kruzích se toto názvosloví používá primárně pro nesilniční trasy, které bývají určeny pro horská kola a mají náročnější terén (Zákon č. 13/1997).

4.3 Funkce cyklistických tras

Využití cyklistických tras se dělí na dvě základní funkce, podle důvodu proč člověk trasy využívá. Prvním typem je cykloturistika, která je provozována lidmi, jenž mají kladný vztah k přírodě a chtějí ji poznávat prostřednictvím jízdního kola. Cykloturistika se těší velkému rozmachu, především kvůli úspoře času. Turista na kole je za jediný den schopný vidět a navštívit mnohem více míst, než člověk, který vyrazí do přírody pěšky.

Druhým typem je cyklodoprava. Žijeme v době plné automobilů. Spousta lidí si uvědomuje problémy, které s sebou přináší pohodlný způsob života, který nám umožňují nejmodernější technologie. Mnoho uživatelů jízdního kola jako dopravního prostředku si to uvědomuje. Jízdní kolo má velký potenciál využití v dopravě, ať už jde o dojížděku do práce či školy, cestu na nákup ap.

4.3.1. Cykloturistika

Aktivní cestování spojené s poznáváním přírody, kulturních a společenských zajímavostí na jízdním kole se označuje jako cykloturistika. Pro cykloturistiku se nejčastěji využívají horská a trekingová kola. Silniční kola v terénu nejsou příliš vhodná. Cykloturisté velmi často využívají kombinaci jízdního kola s jiným dopravním prostředkem (automobil, vlak ap.) (MMR ČR 2007).

V posledních letech se cykloturistika těší zvětšující se oblibě, protože lidé mají potřebu přiblížovat se přírodě. Tento typ turistiky pozitivně přispívá k lepšímu zdraví člověka a je velice přívětivý k životnímu prostředí a přírodě vůbec. Člověk se pohybuje v přírodě a vnímá ji velmi silně. V cykloturistice je potřeba zvládat určité techniky, mezi které patří zejména jízda na kole, znalost dopravních předpisů, první pomoc a základní oprava jízdního kola (ONDRÁČEK a HŘEBÍČKOVÁ 2006).

Obzvláště ve venkovských oblastech mohou být přínosy cykloturistiky velmi důležité. Různé studie prokazují, že cykloturistika už není jen okrajovou záležitostí cestovního ruchu. Ve studii provedené agenturou STEM/MARK (září 2011) odpovědělo 53 % respondentů, že v uplynulých 6 měsících jezdili na kole. To by mohl být zajímavý ukazatel pro zvětšující se oblibu rekreační a sportovní

cyklistiky v ČR. Důležitým podnětem pro podporu cestovního ruchu v ČR by mohlo být právě začleňování cyklostezek a cyklotras do integrovaných dopravních systémů (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky 2013).

4.3.2 Cyklodoprava

Důležitou součástí kvalitního vyváženého dopravního systému města je cyklistický provoz, který může být jak adekvátní variantou k jiným způsobům dopravy (individuální automobilová, hromadná ap.), tak i doplňkovou dopravou, která závisí na vhodných podmínkách města. Nejdůležitějším kritériem je stupeň vyspělosti a kultury společnosti a jejího urbánního a krajinného prostoru. Procentuální zastoupení dopravních výkonů cyklodopravy v rozsahu úhrnného množství vykonaných cest v daném prostoru se odlišuje velkým počtem faktorů, které mají vliv na celkový podíl cyklodopravy v daném prostředí, ten se může pohybovat od nulových hodnot až po desítky procent všech vykonaných cest (MARTINEK a ČARSKÝ 2008).

Cyklodoprava u nás v posledních desetiletích nabírá na důležitosti, i když se v České republice netěší ani zdaleka takové tradici a oblibě, jako například v Dánsku či Nizozemí. V našich poměrech se tradičně prosazuje spíše rekreační cyklistika, která je provozována nejčastěji na venkově a v otevřené krajině. Pro tyto účely se nejhojněji využívají silnice II. a III. třídy. Až na výjimečné případy, bohužel, v obcích a městech u nás chybějí adekvátní podmínky pro účelovou cyklistickou dopravu (přesuny do práce, škol a zpět, Bike & Ride systém, aj.), stejně tak jsou zde nedostatečné podmínky pro rekreační cyklistickou dopravu (projížďky přírodou, aj.). Cyklistická doprava zcela adekvátně nahrazuje pěší, ale zejména motorovou dopravu, především na krátké vzdálenosti v menších městech, ale i ve větších, ne příliš členitých městech. U nás je běžné, že ve městech nejsou podmínky pro cyklistickou dopravu zcela přívětivé. Z důvodu absence cyklistických stezek je tento druh dopravy hodnocen jako ne příliš bezpečný (KOTAS 2002).

Zřetelným pozitivem, které přináší účelová cyklistika, může být například mobilita, kterou umožňuje bez ohledu na stáří nebo výši příjmů její cenová výhodnost, bezhlučnost, přívětivost k životnímu prostředí a malé plošné nároky. Cyklista, na rozdíl od motoristů, nemá zpravidla problém s hledáním parkovacích

míst, s dopravními kolapsy či zácpami. Pouhých 30 minut jízdy každý den v týdnu má silné preventivní účinky proti neinfekčním chorobám. Nezanedbatelný přínos cyklistiky se odráží v rozvoji cestovního ruchu a následně i v tvorbě nových pracovních příležitostí (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky 2013).

4.4 Dělení cyklistických tras podle významu

Dělení cyklistických tras není zákonem upraveno, z tohoto důvodu se u nás používá kategorizace Klubu českých turistů. Dělí se na 4 základní kategorie: místní, regionální, dálkové (mezinárodní) a uzavřené (PÁSLER a kol. 2013).

4.4.1 Mezinárodní cyklistické trasy

Jejich cíl je přivádět cyklisty, turisty ze zahraničí. Cyklokoridory mezinárodního významu propojují velmi vzdálené turisticky atraktivní cíle, naplňují funkci sportovní, turistickou a rekreační (PÁSLER a kol. 2013).

4.4.2 Nadregionální cyklistické trasy

Trasy značené jako nadregionální cyklotrasy slouží především cykloturistice. Musí splňovat minimální standardy na délku, komfort, bezpečnost a atraktivitu. Většinou se jedná o turisticky velmi atraktivní trasy, které jsou dobře napojené na veřejnou dopravu a doplněné službami pro cykloturisty (Cyklisté vítáni). O propagaci sítě tras se stará organizace Česko jede (MOUREK a kol. 2011)

4.4.3 Regionální cyklistické trasy

Regionální cyklokoridory spojují cíle ležící mimo obec. Funkčně mohou sloužit pro účelovou cyklistiku, stejně tak i pro rekreační cyklistiku. Zpravidla tyto sítě navazují na síť místních komunikací (TESAŘ 2008).

4.4.4 Místní cyklistické trasy

Nezařazujeme je do výše popsaných kategorií. Místní trasy a okruhy slouží převážně k místní každodenní cyklistice, která má specifický místní význam, dále slouží k propojení tras regionálního významu (PÁSLER a kol. 2013).

4.5 Dělení cyklistických tras podle uspořádání

Trasy také můžeme dělit podle důležitosti a jejich nadřazenosti v cyklistické dopravě, podle rakouských směrnic se zavedly pojmy spojovací a sběrné trasy (KREJČÍ 2012).

4.5.1 Hlavní cyklistické trasy

Cyklistické trasy označované jako hlavní trasy jsou určeny jako primární cyklistická síť v daném území. Spojují více městských částí, popřípadě město s okolním územím. Musí mít dostatečnou kapacitu, zpravidla neobsahují směrové zajištění. Na křižovatkách s komunikacemi funkčně méně významnými musí být upřednostněny. Podle rakouské směrnice by měly být řešeny jako pruhy či stezky pro cyklisty (CACH 2014).

4.5.2 Doplnkové cyklistické trasy

Jsou určeny k propojení hlavních tras navzájem (příčky) nebo cíle a zdroje s hlavními trasami (přivaděče). Přípustná funkce může být smíšený provoz cyklistů a pěších či cyklistů a motorových vozidel (KREJČÍ 2012).

4.6 Projekty, organizace a služby určené pro cyklisty

4.6.1 Cyklisté vítáni

Nadace Partnerství spustila v roce 2005 certifikaci Cyklisté vítáni. V terénu se ubytovací a stravovací zařízení, kempy a turistické cíle, které získaly certifikaci, označují logem usmívajícího se bílého kola na zeleném pozadí. Tým celkově deseti akreditovaných hodnotitelů kontroluje v sezóně plnění podmínek certifikace ve více než tisícovce zařízení. V prvních dvou letech byla certifikace podpořena ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Společného regionálního operačního programu.

Cíl tohoto projektu je vytvoření certifikačního systému Cyklisté vítáni, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro kolektiv cyklisté a cykloturisté, prosazení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území České republiky na základě kladných zkušeností ze zahraničí. Na Slovensku byl nedávno spuštěn obdobný projekt pod značkou Víťajte cyklisti!, který je s českým navzájem provázaný.

Certifikaci je možno získat na základě splnění daných kritérií, která jsou určena především ke zpříjemnění pobytu cyklistů a k vytvoření určitého zázemí pro ně. Jde například o možnosti vyprat a usušit si oblečení a výstroj, uschovat si kolo, drobné opravy a další podpůrné služby určené cyklistům. Nadace Partnerství se snaží vytvořit určitý standard pomocí těchto certifikací, který uživatelům jízdního kola dost často chybí, a podpořit cestovní ruch a turismus.

V ČR stále zaostáváme v nedostatečné infrastruktuře pro cykloturistiku za vyspělejšími státy jako Rakousko, Německo, Holandsko, Belgie, Dánsko, lépe jsou na tom také Itálie a Španělsko atd. Mnohem větší problém však nastává, když se podíváme na rozdíl zázemí, který je pro cyklisty velmi důležitý. Cyklistické trasy obsahují jen malý podíl bezpečných cyklistických stezek a informačních systémů o cílech a službách. Nejhorší stránkou pořád zůstává nízká kvalita hlavních a doplňkových služeb.

Pokud se Česká republika chce dostat na úroveň cyklisticky nejvyspělejších zemí EU (Holandsko a Dánsko), bylo by dobré si vzít příklad ze sousedních zemí, kde se dbá hlavně na kvalitu doprovodných služeb. Za vzor nám může posloužit Německo a Rakousko, kde je využíván obdobný certifikační systém Bettun Bike, respektive Radfreudliche Betriebe, který zajišťuje poskytnutí všech služeb cestovního ruchu pro cyklisty a cykloturisty. Jedním z kroků správným směrem je právě zavedení certifikace Cyklisté vítáni, jako národního standardu kvality služeb (<http://www.cyklistevitani.cz>).

4.6.2 Česko jede

Projekt, který se nazývá Česko jede, je orientován na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v České republice. Cíl, jenž si tento webový portál www.ceskojede.cz vytyčil, je především poskytování přehledných a kvalitních informací nejen českým, ale i zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. V budoucnu by měly být jeho služby rozšířeny o marketingovou podporu dalších odvětví turistiky (pěší a vodní turistiku, in-line bruslení, terénní cyklistiku, ale i běžeckou turistiku).

Nyní se tento webový portál soustřeďuje zejména na lepší a viditelnější prezentaci vize, cíle a myšlenky projektu Česko jede pro jednotlivé partnery, je tedy nutné k tomuto projektu přistupovat jako k testovací verzi, která byla poprvé projednávána na národní cyklokonferenci dne 2. 6. 2011 ve Velkých Karlovicích.

Myšlenka byla převzata od Nadace SchweizMobil, která provozuje webový portál www.schweizmobil.ch. Na tomto Švýcarském webu je prezentováno jednotnou formou všech pět forem bezmotorové mobility. Služby, které jsou nabízeny uživatelům, jsou zachyceny na výkonné, na konečné klienty orientované a dostatečně podrobné webové mapě.

Ambice, kterou si portál www.ceskojede.cz klade, je poskytovat na jednom místě top cykloturistickou nabídku ČR, přičemž je snahou kooperovat s portály krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací, nejspíš i s komerčními weby, kdyby byl z jejich iniciativy zájem o spolupráci. Již dnes je na jejich webových stránkách možné najít ukázky cyklomarketingových produktů dle typů

cílových skupin, jako například rodiny s dětmi, dálkoví cyklisté, bikeři ap., jak popisuje portál <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/>.

4.6.3 Drážní stezky

Na území České republiky je registrováno více než 1000 km zrušených či neprovozovaných železničních tratí, z toho 90 % jsou již zrušené tratě. V městských aglomeracích se nalézají více než 129 km již zrušených průmyslových vleček a v oblastech severních Čech a severní Moravy narážíme na řadu důlních vleček, opuštěných v souvislosti s útlumem těžby uhlí. Není ale snadné s určitostí říci, kolik kilometrů železnic lze ke konverzi na cyklostezky skutečně použít, jelikož část již byla jinak využita (rozprodána, zastavěna nebo rozorána). V rámci výsledků výzkumu provedeného pro ministerstvo dopavy přišla Nadace partnerství s myšlenkou, že ideální příležitostí pro budování cyklostezek mohou být přeložky tratí, budované v rámci modernizace železničních koridorů. Jako příklad nám může posloužit modernizace 3. koridoru v úseku Česká Třebová – Zábřeh, kdy byly provedeny celkově tři přeložky, jenž by se daly bez větších komplikací využít pro stezku propojující tato města (GLADIŠ 2014).

Díky využití pro cyklostezky je možné zachovat liniový charakter pozemků, který je z urbanistického hlediska neocenitelný. Systematická údržba a rekonstrukce drážních těles, mostů a tunelů navíc umožňují zpětnou přeměnu koridorů na železniční tratě. Liniové koridory také napomáhají k zachování biodiverzity v krajině. Díky minimálním převýšením, s kterými železniční tratě překonávají hluboká údolí i vysoké hory, jsou tělesa zrušených tratí ideálním základem pro cyklostezky. Jejich (až na výjimky křížení) oddělenost od motorové dopavy je dalším vysoce pozitivním předpokladem. S přihlédnutím na nutnost vybudovat určité zázemí a doprovodnou infrastrukturu, pro kterou mohou dokonale posloužit zrušené vlakové stanice a nádraží, lze očekávat také přínos pro místní obyvatele v podobě nových pracovních míst a příjmů z cestovního ruchu (Centrum dopravního výzkumu 2011).

4.6.4 Vinařské stezky

Projekt Vinařské stezky, zabývající se propagací a propojením toho nejzajímavějšího z vinařství i historických památek, se nalézá na jižní Moravě a nabízí nám unikátní síť regionálních cyklistických tras. Hlavní stezkou v oblasti je stezka – Moravská vinná, spojující Znojmo a Uherské Hradiště, dále spojuje deset okruhů, přičemž každý vede jednou vinařskou oblastí. Vinařské stezky vedou převážně vinicemi, sady a místními komunikacemi (JENERÁLOVÁ 2010).

4.6.5 Stezky podél řek

Stezka podél řeky neboli říční stezka, je stezka vedoucí po místní nebo účelové komunikaci s vyloučením motorové dopravy podél vodního toku, zpravidla po jeho ochranné hrázi. Je zde přirozená snaha o kopírování toku řeky po celé její délce. V okolí řek je zpravidla velmi pestré prostředí ať už v přírodním, nebo v urbanizovaném prostředí (Centrum dopravního výzkumu 2011).

4.6.6 Bike & Ride

B+R neboli „Bike & Ride“ je systém kombinující přepravu osob v rámci cyklistické dopravy a veřejné hromadné dopravy. Zásadní myšlenkou je možnost bezpečného odkládání jízdních kol v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů nebo zastávek veřejné hromadné dopravy. Jedná se o velice důležitý nástroj určený k podpoře veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů. Lze využít různých zařízení a doplňků k rozvoji kombinace těchto dopravních systému např. uzamykatelné garáže (boxy), úschovné prostory, odstavné plochy, stojany ap.

Je až neuvěřitelné, jak dopravní společnosti ignorují nebo nedoceňují možnosti propojení s cyklistickou dopravou. Přitom je naprosto zřejmé, že součinností dopravních prostředků kolo/vlak (autobus) je možné převážně v příměstských lokalitách velmi kvalitně konkurovat individuální automobilové dopravě, proto by mělo být neodmyslitelnou součástí dobře fungující veřejné

dopravy i vybavení stanic cyklostojany pro krátkodobé parkování a cyklogarážemi pro dlouhodobé parkování v duchu systému Bike & Ride. Pro optimální řešení je důležité sledovat plynulou mobilitu obyvatel tzv. „od dveří ke dveřím“. Právě kombinace jízdního kola s veřejnou dopravou to umožňuje. Je důležité si uvědomit, že spoustu lidí (např. senioři) nemají leckdy jinou možnost se k zastávce dostat, než pomocí využití právě jízdního kola.

Úkolem systému Bike & Ride je budovat takovou infrastrukturu, která by umožnila bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice, což by umožnilo cestujícímu pokračovat k cíli své cesty autobusem/vlakem a naopak. Jízdní kolo zde figuruje jako dopravní prostředek na krátké vzdálenosti z místa bydliště popř. zaměstnání ke stanici veřejné hromadné dopravy. S přihlédnutím na markantní rozdíl v dostupnosti veřejných zastávek mezi chůzí a jízdou na kole, se tak stává systém Bike & Ride přímým zájmem železniční dopravy, protože se tím výrazně zvyšuje počet potencionálních zákazníků. V Německu se celkem 15 % uživatelů železniční dopravy dostává na nádraží pomocí jízdního kola, v Nizozemí a Dánsku je to 30 % (MARTINEK 2010).

4.6.7 Greenways – Zelené stezky

Greenways neboli Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, které jsou využity v souladu s jejich ekologickým významem a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Jsou velice užitečné v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví. Mají kladný vliv na možnosti v dopravě, rekreaci a turistice. Vyzývají k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů.

V dnešní době, kdy lidé po celém světě usilují o udržení jedinečnosti místa, kde žijí, je podporování šetrné turistiky více než důležité. Udržitelný rozvoj v turistickém ruchu je závislý na ohledu k životnímu prostředí a vyváženému ekonomickému a společenskému přístupu. Zelenými stezkami mohou být například Moravské vinařské stezky, Labská stezka, Greenway Praha-Vídeň, Greenway Krakov-Morava-Vídeň, drážní stezky ap.

4.6.8 EuroVelo

Mezinárodní síť EuroVelo obsahuje celkově 14 mezinárodních dálkových cyklistických tras, jejich délka přesahuje 70 000 km a propojuje všechny země Evropy. Tento velmi ambiciózní projekt má kořeny už v polovině 90. let minulého století, kdy připravila Evropská cyklistická federace návrh, jehož cíl byl vytvořit evropskou síť cyklotras, jako základní stavební kámen pro rozvoj evropské cykloturistiky. V následujících patnácti letech se za velké podpory Evropské unie a ve spolupráci s mnoha národními partnery, včetně českého zástupce Nadace Partnerství, povedlo Evropské cyklistické federaci vyprojektovat vedení jednotlivých tras a rovněž velkou jejich část vyznačit.

Projekt sebou přináší velké příležitosti, ať už pro obce nebo podnikatele podél tras EuroVelo, protože síť přináší cykloturistům jízdu atraktivními místy a vede poblíž historických i přírodních památek světového formátu, tak i pro lidi v podobě podpory kulturní výměny, v neposlední řadě přináší také velké výzvy pro územní plánování. Projekt totiž zahrnuje nejrůznější aspekty silniční dopravy – cestovní ruch, rekreaci, ochranu životního prostředí, plynulost a bezpečnost provozu, ale i rozvoj regionální a nadregionální infrastruktury.

Cyklotrasa k zapojení do sítě EuroVelo musí splňovat určité standardy. Musí propojovat minimálně dva státy a měřit minimálně 1000 km, být označena logem (vlajka Rady Evropy) s číslem trasy uprostřed, názvem trasy v dolní části loga a názvem EuroVelo na pravé straně (MOUREK a kol. 2011).

4.6.9 Cyklobalíčky

Dovolená strávená na kole je velmi odlišná od klasické dovolené. Komplexní nabídka služeb se v jazyce cestovního nazývá produkt. Při tvoření produktů (tzv. cyklobalíčků) musíme dbát na ucelenost nabídky, aby pokryla veškeré potřeby cyklistů, jejich kol a řešila také další situace, které při dovolené trávené na jízdním kole vzniknou.

Díky cyklobalíčkům je možné rozšířit nabídku pro cykloturisty a celkově tak navýšit počet turistů v daném regionu. Samozřejmě zde hraje podstatnou roli nabídka cyklotras a cyklostezek, avšak neméně důležité jsou doprovodné služby,

vybavení a program. Kombinace pestré nabídky cyklistické sítě s doprovodnou infrastrukturou a odpovídajícím vyžitím v daném území dokáže pro cykloturisty připravit zajímavé zážitky, kvalitně strávený čas a s nimi i dobré vazby a vzpomínky na toto území. Především se jedná o doprovodné služby v podobě vybavení cyklotras a cyklostezek odpočívkami, tabulemi s informacemi o zajímavých místech a mapami území. Dále pak o možnosti ubytování, stravování a další služby, které jsou specifické pro potřeby cyklistů (MOUREK a kol. 2011).

4.7 Cílové skupiny cykloturistů

Rozdělení cykloturistů do skupin bylo převzato z odborné literatury (MOUREK a kol. 2011), která se touto problematikou zabývá. Tato literatura je jedna z mála, která zatím v České republice vznikla. Zabývá se komplexně cykloturistikou v současnosti i jejími perspektivami v budoucnu. Cykloturisté byli rozděleni do šesti následujících skupin. Jejich popis částečně vychází i z dotazníkového šetření, které bylo v rámci této práce provedeno.

4.7.1 Rodiny s dětmi

Tato skupina je nejnáročnější při výběru tratí a doprovodných služeb, což je naprosto logické, vzhledem k absolvování cyklovýletu s malými dětmi. Požadavky na terénní náročnost jsou dané tím, jak malé děti se výletu účastní. Většinou však kladou požadavky na méně terénně náročné trasy s kvalitními povrchy. Nároky na doprovodné služby jsou velmi vysoké. Kvalita a četnost ubytování, stravování, doprovodných akcí pro děti či celé rodiny a odpočinkových a relaxačních doplňků zde hraje zásadní roli. Preferují kratší a méně náročné tratě s velkým množstvím zastávek.

4.7.2 „Pohodoví“ cyklisté

Skupina tzv. „pohodových“ cyklistů se vyznačuje menší fyzickou zdatností. Často mají obavy z větší fyzické námahy. Nejsou příliš trénovaní, patří mezi ně například i aktivní senioři, o to větší nároky mají na kulturní, společenské a sportovní vyžití v rámci své vyjížděky. Vybírají si převážně méně náročné trasy přibližně do 30 km s kvalitnějším povrchem. Mnohem menší důraz kladou na jakost podpůrných služeb, jako například ubytování, stravování, průvodce, ap. Z dotazníkového šetření vyplývá, že „pohodoví“ cyklisté jsou mezi cykloturisty v mikroregionu Pelhřimov nejpočetnější skupinou, která obsahuje cykloturisty různých věkových kategorií.

4.7.3 Zdatnější rekreační cyklisté

Jedinci, zařazení mezi zdatnější rekreační cyklisty, vyhledávají okružní trasy o přibližné délce 40 až 80 km. Je pro ně velmi důležité, aby při těchto cestách mohli poznávat místní zajímavosti, kulturní památky a přírodní lokality. Jejich zájem se soustřeďuje na přitažlivé architektonické památky, vodní plochy, atd., ale například i na místní malé pivovary, tradiční výrobu a v posledních letech i na agroturistiku. Výběr tras už není zdaleka tak přísný, jako u předchozích dvou skupin. Vyhledávají převážně zpevněný povrch, u kterého už jeho kvalita není prioritní a nenáročná přírodní, popřípadě přírodě blízké cesty.

4.7.4 Dálkoví cyklisté

Cykloturisté řadí se mezi dálkové cyklisty, sahají převážně po trasách o délce 40 – 80 km, přičemž se orientují primárně na páteřní trasy. V zájmových cílech se nezdržují příliš dlouho. Využívají trasy, které spadají do kategorie nadregionálních nebo mezinárodních cyklotras. Při přihlédnutí k řešenému území a výsledkům z dotazníkového šetření vyplývá, že tito cyklisté a tratě pro ně příznivé se v mikroregionu Pelhřimov příliš nevyskytují. Z těchto důvodů pro tuto práci nejsou příliš důležití.

4.7.5 Bikeři, terénní cyklisté

Bikeři neboli terénní cyklisté vyhledávají především přírodě blízké a s přírodou spjaté cesty. Nemají téměř žádné nároky na kvalitu povrchu. Užívají si jízdu v terénu, kde vyhledávají nejrůznější cesty a cestičky. Mívají větší požadavky na terénní členitost, tedy i na náročnost, která se však u každého z těchto jedinců liší. Velmi dobře se obejdou bez průvodců, nikoliv však bez možnosti servisu či dalšího zázemí (možnost vyprat si věci, uskladnit kolo, apod.). Tato skupina preferuje spíše klidnější trasy bez většího provozu dalších cyklistů, kteří by je omezovali v jejich cestách. Nevyhledávají proto trasy, kde se zdržují rodiny s dětmi.

4.7.6 Sportovně – rekreační cyklisté

Je důležité si uvědomit, že se zde nejedná o vrcholové sportovce, nýbrž o ty, kteří vyhledávají masové akce sportovního typu. Těmito akcemi mohou být například Mountain Bike (horské kolo) maratony (tzv. MTB maratony) nebo silniční maratony. Skutečnost, že se nejedná o vrcholové sportovce, neznamená, že tito cyklisté nemají povědomí o profesionálním tréninku, naopak zpravidla bývají fyzicky velice dobře připraveni. Ani tato skupina cyklistů však pro tuto práci není stěžejní.

5. Sdružení mikroregionu Pelhřimov – analytická část

Území, kterým se tato práce zabývá, se nazývá Sdružení mikroregionu Pelhřimov a nalézá se v kraji Vysočina, v okrese Pelhřimov. Podle webového serveru <http://www.mikroregionpelhrimov.cz/> tento mikroregion seskupuje 28 členských obcí a dvě společnosti města Pelhřimov. Celkově na jeho území žije více než 23 tisíc obyvatel. Hlavní činností, kvůli které toto seskupení vzniklo, je zejména spolupráce při řešení problémů týkajících se aktivizace regionu a jeho modifikace na moderní evropský region. Hlavní strategie rozvoje se týká především řešení technické a dopravní infrastruktury, podpory podnikání, rozvoje malého a středního podnikání, kvality života, sociálního rozvoje obcí, rozvoje cestovního ruchu a ochrany životního prostředí.

I z těchto důvodů jsem si vybral právě toto uskupení, které je k řešení problémů, kterými se má práce zabývá, ideálním. Pelhřimov a jeho okolí je velice rozmanité území, jenž je schopno cykloturistům nabídnout pestrou škálu možností, jak trávit svůj volný čas při jízdě na kole.

5.1 Charakteristika řešeného území

Jak už bylo řečeno, mikroregion Pelhřimov se rozkládá na území kraje Vysočina. Spadá do území bývalého okresu Pelhřimov. Rozloha tohoto uskupení je 303,9 km², což je necelá čtvrtina celé rozlohy bývalého okresu Pelhřimov.

Z pohledu České republiky leží kraj Vysočina v centrální části státu. Sousedními kraji jsou Středočeský, Pardubický, Jihomoravský a Jihočeský, s těmito kraji tvoří za účelem regionálního rozvoje oblast NUTS 2. Charakteristickými prvky kraje jsou hlavně velká členitost území, řídké osídlení a vyšší nadmořská výška. Kraj přímo nesousedí s okolními státy, má však velmi blízko k hranicím s Rakouskem. Tomu odpovídá i řada aktivit přeshraniční spolupráce s Rakouskem. Morfologii území tvoří pahorkatina Českomoravské vrchoviny. Velká atraktivita tohoto regionu vyplývá z poměrně malého znečištění ovzduší, dobré kvality a zdraví lesních porostů, relativně velkého množství vodohospodářsky a rekreačně významných

vodních ploch a zdrojů, nespočetného množství kulturních a přírodních památek, velkého množství kulturních akcí a velice dobrého dopravního napojení, které má strategický význam jak z vnitrostátního pohledu, tak i z celoevropského. Jedná se především o dálnici D1 (evropské značení E50 tedy západ-východ) a železniční středoevropské urbanizované osy Berlín-Praha-Vídeň/Bratislava-Budapešť.

Středem uskupení, největší obcí a zároveň přirozeným centrem celého mikroregionu, je město Pelhřimov. Region vznikl dle serveru <http://www.mikroregionpelhrimov.cz> dne 17. 2. 2000 na základě Zakladatelské smlouvy. Zakládajícími členy byly obce Kojčice, Vokov, Bácovice, Útěchovičky, Krasíkovice, Pavlov, Čížkov, Rynárec a město Pelhřimov. V následujících třech letech se přidaly další obce – Červená Řečice, Dobrá Voda, Křelovice, Libkova Voda, Litohošť, Nová Buková, Nový Rychnov, Olešná, Putimov, Útěchovice, Velký Rybník, Vyskytná, Zachotín, Zajíček, Žirov a dvě společnosti: Městská správa lesů Pelhřimov spol. s r. o. a Poutní Hotel Křemešník spol. s r. o. Následovaly obce: Čelistná, Mezná, Proseč pod Křemešníkem a Stráž pod Křemešníkem.

5.2 Analýza současného stavu cyklistické sítě v mikroregionu Pelhřimov

Mikroregion Pelhřimov v současné době není zcela obslužen spojitou sítí cyklotras a cyklostezek. Větší množství cyklotras se nalézá pouze v severní části území. Západní, východní a jižní část regionu je z pohledu cyklistické dopravy poměrně znatelně zanedbaná (viz Mapa 1: Současný stav cyklistické sítě a komunikací). Cyklistická síť vede zejména po komunikacích III. třídy a po místních a účelových komunikacích. Až na malé výjimky se v území téměř nevyskytují úseky vedené po silnici II. třídy. Z dotazníkového šetření vyplývá, že by obyvatelé a návštěvníci uvítali vybudování a označení dalších cyklostezek a cyklotras.

5.2.1 Současný stav cyklostezek v mikroregionu Pelhřimov

Cyklostezek vybudovaných v řešeném území je pouze cca. 2,3 km. Jedná se o dvě cyklostezky. Obě jsou tvořeny asfaltovým povrchem o šířce 2,5 metru a nacházejí se na území města Pelhřimov, které je současně jejich vlastníkem a správcem.

První cyklostezka je dlouhá cca. 0,21 km, byla vybudována v roce 2007, z důvodu odklonění z komunikace s intenzivním provozem I/34, součástí stavby je i most přes říčku Bělá, který je koncipován na stoletou vodu. Trasa cyklostezky vede od Nádražní ulice k lokalitě Polní Dvůr.

Druhá okružní cyklostezka v Městských sadech je dlouhá cca. 2,1 km a je napojena na cyklotrasu číslo 1223 směrem na Radětín. Byla vybudována v letech 2010 – 2011.

5.2.2 Současný stav cyklotras v mikroregionu Pelhřimov

Územím mikroregionu Pelhřimov prochází tři hlavní páteřní trasy, které začínají v centrální části regionu, tedy ve městě Pelhřimov. Jedná se o cyklotrasy číslo 1219, 1223 a 5129. Celkem tímto územím vede cca. 94,5 km cyklotras.

Cyklotrasa číslo 1219 vedoucí z Pelhřimova směrem na západ, Pelhřimov – Vlásenice a dále mimo řešené území obcemi Proseč – Obořiště – Nová Cerekev – Moraveč – Pacov. Tato trasa není příliš vhodná pro rodiny s dětmi, vzhledem k většímu automobilovému provozu (Mapa 2: Zobrazení problémů a kritických míst). Je využívána převážně zdatnějšími rekreačními cyklisty a dálkovými cyklisty. Trasa vede příjemnou přírodou a místy se přibližuje železniční trati, což je velice přínosné v rámci kombinace dopravy. Důležitý je také kemp v Moravči, kde se často ubytovávají turisté nejen z České republiky ale i ze zahraničí (například Holanďané).

Cyklotrasa číslo 1223 vedoucí z Pelhřimova směrem na sever až severovýchod, Pelhřimov – Radětín – Krasíkovice – Kojčice – Valdčice – Kletečná a dále mimo řešené území do obce Smrdov, kde končí. Jedná se o velmi důležitou trasu přivádějící cyklisty směrem z Pelhřimova do velmi zajímavého území, kde se cyklistická síť poměrně slušně rozvětňuje a dává tím možnost cyklistům poznat a procestovat tuto část mikroregionu. Její atraktivita spočívá zejména ve velkém množství vodních ploch, zdravých lesů a přírodních, historických, kulturních a dalších zajímavostí, které k turismu, rekreaci a relaxaci přímo vybízejí. Území na severu je velmi hodnotné zejména pro rodiny s dětmi a „pohodové“ cyklisty. Nachází se zde také velké množství služeb, odpočívek a mnoho dalších zařízení zpříjemňujících pobyt turistům a cyklistům. Území je poměrně slušně obslouženo hlavně autobusovou hromadnou dopravou.

Významná je cyklotrasa číslo 5129 vedoucí z Pelhřimova směrem na jihovýchod, Pelhřimov – Putimov – Sázava pod Křemešníkem – Nový Rychnov a dále mimo řešené území obcemi Rohozná – Třešť. Důležitost této trasy podporuje vrch Křemešník a jeho okolí, které je nepochybně velmi atraktivní pro bikery a terénní cyklisty ale částečně také pro „pohodové“ cyklisty zejména ve směru z Horní Cerekve a Třeště (Mapa 8: Trasy pro „pohodové“ a zdatnější cyklisty). Na trase se nachází velmi členitý terén s početnými vyhlídkami a údolíčky, které doplňuje čistá a zachovalá příroda (Mapa 4: Terénní mapa řešeného území). Území je obsluhováno autobusovou hromadnou dopravou a železniční dopravou.

5.3 Cíle cykloturistů

Kraj Vysočina je území, na kterém se vyskytuje velké množství kulturních a historických cílů, přírodně zajímavých lokalit, sportovních akcí a přitažlivých zábavných možností, jež lákají nejen místní obyvatele, ale i přespolní návštěvníky. Hlavně v období letních měsíců, které je nejvhodnější právě pro cykloturistiku, se zde koná nepřehledné množství akcí. Tato práce se zabývá mikroregionem Pelhřimov, je ale přirozené, že toto území má svoje limity. Proto bych rád nastínil i některé možnosti mimo tento mikroregion, které jsou pro návštěvníky atraktivní a ne příliš vzdálené, tudíž se nalézají v dojezdové vzdálenosti od přirozeného centra tohoto regionu – města Pelhřimov. Cíle zmiňované níže vycházejí z mých osobních

zkušeností, z dotazníkového šetření a v neposlední řadě také z webového portálu <http://www.pelhrimovsko.cz/>.

5.3.1 Kulturní a historické cíle

Pelhřimov a jeho okolí je doslova prošpikován nejrůznějšími historickými a kulturními památkami. Jen stěží je možné vyjmenovat a popsat všechny. Nastíním tu alespoň některé, které jsou velmi zajímavé a důležité pro tuto práci.

Pro začátek se zaměřím přímo na město Pelhřimov. Centrální část města je památkovou rezervací, kde se nachází mnoho objektů, které stojí za to vidět. Jedná se o čtvercové náměstí, kde lze sledovat téměř všechny stavební slohy včetně kubistických unikátů od architekta Pavla Janáka (např. Drechselova vila). Dalšími zajímavými stavbami jsou zbytky opevnění města, dochované brány (Solní, Jihlavská a Rynářská), zámek pánů z Říčan, kostely svatého Víta a svatého Bartoloměje, vyhlídková věž kostela svatého Bartoloměje, kaple Panny Marie Sedmibolestné a mnoho dalších. Lákadlem zde může být také třeba dům čp. 80, kde údajně ve středověku stávala radnice, ve které se v 15. století konalo šest sněmů zástupců panské jednoty a jednoty poděbradské za účelem sjednání zemského míru. Těchto sněmů se zúčastnil také budoucí český král Jiří z Poděbrad.

Okolí města však zcela jistě nezaostává v pestrosti nabídky dalších kulturně a historicky cenných objektů. Za zmínku jistě stojí tyto památky: barokní a novorenesanční zámek a kaplička sv. Anny v Košeticích, zámek s renesanční sgrafitovou výzdobou v Červené Řečici, Želivský klášter využívaný premonstráty a přilehlý gotický kostel přestavěný Blažejem Santinim, hrad Orlický, jehož vznik se datuje do druhé poloviny 14. století, velmi navštěvovaný lipnický hrad a kostely, vrch Křemešník a jeho poutní kostel Nejsvětější trojice. Na Křemešníku najdeme také takzvaný „Větrný zámek“ známého sochaře Josefa Šejnosta, v Horní Cerekvi lze navštívit zámek, hřbitovní kapli svatého Jana Křtitele a židovský hřbitov, ne příliš vzdálená je Telč a její historické jádro, které bylo v roce 1992 zapsáno na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Ve městě Počátky, zase stojí gotický kostel Jana Křtitele, který byl později přestavěn v barokním slohu a rodný dům známého spisovatele Otokara Březiny, v nedaleké Žirovnici najdeme zámek stojící na místě původního kamenného hradu. V Kamenici nad Lipou mohou návštěvníci obdivovat

unikátní lípu ze 13. století, kostel Všech svatých a náměstí s empírovou kašnou, původně gotický hrad se tyčí na žulové skále v obci Kámen. Přitom uvádím jen ta nejzajímavější místa, která celoročně přitahují pozornost nejen cykloturistů.

5.3.2 Přírodní cíle

Na Vysočině lze nalézt nespočetně mnoho přitažlivých míst. Průmyslem téměř nezničená příroda s velmi kvalitním, ovzduším láká mnoho místních obyvatel i návštěvníků z celé České republiky, především pak z větších měst.

Je zde velké množství nejrůznějších vodních ploch a vodotečí, které lidé využívají nejen k rekreaci a odpočinku. Jedna z nejdůležitějších řek v této oblasti je Želivka, která je známá velmi čistou a kvalitní vodou. Na této řece se nachází několik přehrad. V regionálním měřítku jsou nejdůležitější nádrže Trnávka a Sedlice. Tyto dvě nádrže jsou velmi vyhledávané pro výborné možnosti rekreace. Dále se v této oblasti nachází další menší přehrady. Jedná se o vyrovnávací nádrž Vřesník (také Malá přehrada) a hydrologickou elektrárnu Sedlice. Hojně navštěvované je také povodí řeky Sázavy. Neopomenutelná je ovšem i krajina v této oblasti, kde můžeme nalézt množství různých vyhlídek a dalších míst, které stojí za to navštívit.

Dalšími možnostmi pro vodní radovánky mohou být například přírodní koupaliště Stráž, ležící na okraji města Pelhřimov, nádherné rybníky Čerínek, Horní a Dolní Kladiny, Hejlovský rybník a mnoho dalších. Hojně navštěvované jsou také bývalé kamenné lomy Horní Cerekev a Antonka v Kamenici nad Lipou, které své návštěvníky překvapí velice čistou vodou.

V oblasti Pelhřimovska je možné, vzhledem k struktuře reliéfu Českomoravské vrchoviny, najít velké množství různých vyhlídek, kopců vrchů a údolí. Toto území se rozkládá mezi třemi vrchy- Křemešníkem, Svidníkem a Strážištěm. Nejvyšším bodem regionu je Křemešník, kde můžeme nalézt, mimo jiné, i tzv. Zázračnou studánku s lehce radioaktivní vodou. Místní věří jejím léčivým účinkům a vztahuje se k ní také pověst, podle níž se zde v době třicetileté války zastavil raněný voják, aby si umyl rány, které se mu díky této vodě rychle zahojily. Tato pověst dala vzniknout známému poutnímu místu. Křemešnická voda ale neteče neustále. Objevuje se okolo Vánoc a kolem svátku Nejsvětější trojice přestává téci.

Místní vypráví, že pokud se voda objeví ještě jednou na podzim, nastane válka. Velmi podivuhodné bylo, že právě v letech 1938 a 1939 voda skutečně tekla.

Dalšími zajímavými lokalitami jsou: Čermákovy louky, které tvoří zachovalý soubor prameništích luk a žije zde celý soubor vzácných a ohrožených druhů rostlin a živočichů, Stvořidla na řece Sázavě, lesnatý vrch Strážiště, Lešovské skály, kamenný lom Nemojov a jeho okolí, přírodní rezervace Hrachoviště nebo Chýnovské jeskyně.

5.3.3 Sportovní, zábavné a naučné cíle

Mikroregion Pelhřimov a jeho okolí nabízí pestrou škálu sportovních, zábavních nebo naučných aktivit. Na své si tu přijde každý, nehledě na věk, zdravotní stav či pohlaví.

Co se týče sportovních aktivit, kromě těch tradičních, jako může být například rozsáhlý sportovní areál v Pelhřimově, popřípadě všudypřítomné bowlingové a kuželkářské dráhy, tenisové kurty, bazény, přírodní koupaliště, minigolf, dětská hřiště a mnoho dalších možností, které se dají nalézt téměř v každém městě České republiky, je zde také mnoho netradičních možností. Při návštěvě Křemešniku si může zájemce vyzkoušet lanové centrum a projet se terénními tříkolkami, v Pelhřimově se může zúčastnit akce pod záštitou místní organizace Hodina H – Region tančí. Sportovci se mohou proběhnout v rámci akce Běh pro úsměv nebo třeba zajet na Váňův statek do Dubovic, kde se dá vyjet na koni. Rodiny s dětmi zase ocení prohlídku selského dvora, možnost zarybařit si nebo si zastřílet z luku a pro ty náročnější je tu paintball.

Po fyzické námaze je potřeba si odpočinout a užít si trochu zábavy a dobrého jídla, které může nabídnout velké množství restaurací, barů, klubů a hospod, které naleznete snad v každé obci, pro příklad bych rád uvedl Hostinec u Loupežníka Bambitky v Kamenici nad Lipou. Tato zážitková restaurace je ideálním stravovacím zařízením pro celou rodinu. Za návštěvu jistě stojí místní pivovary, které si pomalu ale jistě dobývají srdce pivařů z celé republiky. Za návštěvu rozhodně stojí pelhřimovský pivovar Poutník, humpolecký pivovar Bernard a jistě i Želivský klášterní pivovar, kde premonstráti vaří pivo nejrůznějších příchutí.

Pelhřimov je město rekordů a kuriozit. Pro malé i velké návštěvníky je tu připravena stálá expozice v Jihlavské bráně – Muzeum rekordů a kuriozit a procházka českou knihou rekordů podél říčky Bělá. Za zmínku stojí i zookoutek v Děkanské zahradě a skansen Zichpil v Humpolci. Pokud budou nejmenší návštěvníci příliš roz dovádění, je pro ně připravena prohlídka Pelhřimovského pekla a muzea strašidel.

Celoročně se zde koná mnoho kulturních akcí. Největší koncentrace je samozřejmě v letních měsících, kdy je možno navštívit například Pelhřimovské kulturní léto a festival Prázdniny v Telči. Program je možné si doplnit návštěvou místních kin, divadel a ochotnických divadel, které zaručeně nezklamou a potěší nejednoho diváka.

Samozřejmě se nezapomíná ani na zvědavé cestovatele, pro které jsou zde připraveny například naučné stezky: Stezka po stavebních slozích v Pelhřimově a Naučná stezka Městské sady, dále Stezka Otokara Březiny spojující Počátky, Telč a Jaroměřice, Cestou starých soukenických mistrů Počáteckých či Naučná stezka Křemešník.

Naučnými stezkami nabídka ovšem nekončí. Obzory si lze rozšířit návštěvou nejrůznějších muzeí, galerií a výstav, kde si jistě vybere každý. Je možno navštívit Síň Lipských – aneb První České MÚZYum, kde se návštěvníci seznámí se slavnou pelhřimovskou hereckou rodinou, Muzeum Vysočiny v Pelhřimově, Muzeum knoflíkářství a perleti v Žirovnici, Galerii M na pelhřimovském náměstí. Připraveny jsou také stálé expozice Zlaté české ručičky a Věžeňství. Je možno si prohlédnout interiér kostela svatého Víta a jeho výstavní síň. Dále návštěvníky čeká mnoho dalších příležitostí k poznání tohoto velice zajímavého regionu.

5.4 Dopravní obslužnost a služby

Hromadná doprava je v regionu dobře rozvinutá. Jedná se především o autobusovou hromadnou dopravu a dopravu osob po železnici.

V zájmovém území jsou celkem kvalitně rozvinuté služby, které cyklisté a turisté pro své potřeby využívají. Je zde značné množství ubytovacích a stravovacích služeb. Nastává však otázka, zda při větším rozmachu turismu, budou stále dostačující.

Vzhledem k historii a tradici regionu je zde mnoho míst pro odpočinek a aktivní trávení volného času.

5.4.1 Hromadná doprava a dopravní obslužnost

Nejdůležitějším typem hromadné dopravy pro cyklisty je bezesporu železniční doprava, která představuje pohodlnou přepravu osob, jízdních kol i zavazadel. Velmi důležitý železniční uzel je v Horní Cerekvi, která sice leží mimo řešené území, je však vzdálena pouhých cca. 16,2 km od Pelhřimova. V této obci vede železniční trať do tří důležitých směrů. První směřuje na Pelhřimov, dále je trasována do Tábora, tato trať je nejdůležitější pro mikroregion Pelhřimov a obsluhuje obce Horní Cerekev, Hřibčíc, Nová Buková, Dobrá Voda u Pelhřimova, Zajičkov, Rynárec, Pelhřimov, Vlásenice, Nová Cerekev a dále pokračuje směr Tábor. Druhá vede z Horní Cerekve směr Jihlava a třetí míří z Horní Cerekve do Jindřichova Hradce.

Dalším prvkem hromadné dopravy je autobusová hromadná doprava. Tento typ je v regionu dobře rozšířen a obsluhuje téměř všechny obce v daném území. Pro využití v cyklistice však nemá příliš velký vliv, jelikož autobusy nejsou přizpůsobeny k dopravě cyklistů i s jejich jízdními koly. Z tohoto důvodu by bylo velmi cenné zavést v regionu hromadnou dopravu v podobě cyklobusů, které by, hlavně v letních měsících, našly mnoho uživatelů a rozšířily by se tak služby pro cykloturistiku.

Individuální automobilová doprava má na Pelhřimovsku dobré podmínky. Zvyšování tohoto způsobu přesunu turistů ale není v zájmu regionu, ani v zájmu obcí a už vůbec ne v zájmu samotných turistů. Velký vliv na dostupnost regionu má dálnice D1, která prochází krajem Vysočina poblíž města Humpolec. Toto město je vzdáleno cca. 17,8 km od města Pelhřimov.

5.4.2 Služby pro cykloturisty – ubytování a strava

Služby určené k ubytování a stravování místních obyvatel a turistů jsou na Pelhřimovsku velmi rozvinuté. Vzhledem k dobré poloze regionu a značnému množství obcí v daném regionu je zde velká konkurence, která má kladný vliv na kvalitu služeb. Téměř v každé sebemenší obci se nalézají hospoda či restaurace, většinou i s určitou kapacitou ubytovacích služeb. Obyvatelé jsou zvyklí na přespolní návštěvníky a na základě těchto zkušeností upravují svoji nabídku, aby co nejlépe obsloužili všechny zákazníky. Velkým nedostatkem je podle mého názoru nespolupráce s organizací Cyklisté vítání. Tu může způsobovat jen pouhá neznalost této značky. Přitom získání certifikace by ještě podpořilo podnikání a rozvoj turismu v celém regionu.

6. Dotazníkové šetření

Dotazníkového šetření se zúčastnilo 108 respondentů. Jednalo se o anonymní dotazování, které bylo provedeno v období únor - duben 2015. Dotazování bylo provedeno jednak na sociální síti www.facebook.com – u skupiny místních lidí, kteří se hlásí k původu či pobytu ve městech Pelhřimov a Humpolec a jejich přilehlého okolí a dále mezi návštěvníky a uživateli cyklistického serveru www.bike-forum.cz. Všechny vyplněné dotazníky byly použity.

Průzkum byl proveden pouze pro účely této práce. Byly zde zaškrťovací i doplňovací odpovědi, které sloužily autorovi k lepšímu pochopení, jak se lidé v regionu chovají. Dále bylo vyhodnocení dotazníkového šetření využito ke zpracování analytické části práce.

Pro ukázkou jsou zde uvedeny 3 otázky, které byly uvedeny v dotazníku, a vyhodnocení odpovědí.

1) Jakým způsobem nejčastěji využíváte jízdní kolo?

Bylo zde na výběr z pěti odpovědí. První odpověď – Za účelem rekreace zvolilo 51,8 % (56) respondentů, druhou odpověď – za účelem zlepšení fyzické kondice zvolilo 38,9 % (42) respondentů, třetí odpověď – jízdní kolo jako dopravní prostředek, zvolilo 9,3 % (10) dotázaných. Čtvrtou odpověď – za účelem cestování a pátou odpověď – účast na oficiálních závodech nezvolil nikdo.

2) Do jaké kategorie se nejspíše řadíte?

Zde měli dotazovaní na výběr ze šesti odpovědí. První odpověď – rodiny s dětmi zvolilo 14,8 % (16) dotazovaných, druhou odpověď - „pohodoví“ cyklisté si vybralo 41,7 % (45) respondentů, třetí odpověď – zdatnější rekreační cyklisté zahrlo 23,1 % (25) lidí, pátou odpověď – bikeři, terénní cyklisté zvolilo 20,4 % (22) dotázaných. Odpověď čtvrtá – dálkoví cyklisté a šestá – sportovně-rekreační cyklisté zůstala bez odezvy.

3) Je pro Vás nabídka tzv. cyklobalíček zajímavá? (zahrnují ubytování, stravování, případnou přepravu zavazadel, služby průvodce, servis kol, doprovodný program, apod.)

Respondenti mohli vybírat z 5 odpovědí. První odpověď – rozhodně ano si vybralo 10,2 % (11) lidí a druhou odpověď – spíše ano si zvolilo 39,8 % (43) lidí, což znamená, že o tuto službu projevilo zájem 50 % dotazovaných. Pro třetí odpověď – spíše ne bylo 28,7 % (31) respondentů a čtvrtou možnost – rozhodně ne zvolilo 9,3 % (10) respondentů. Poslední odpověď – nevím volilo pouhých 12 % (13) osob.

7. SWOT analýza

Níže uvedená SWOT analýza (Tabulka 1: SWOT analýza) se zabývá především shrnutím slabých a silných stránek, příležitostí a hrozeb, které se v území Sdružení mikroregionu Pelhřimov a v jeho bezprostředním okolí vyskytují.

SWOT ANALÝZA		
	UŽITEČNÉ	ŠKODLIVÉ
	Silné stránky	Slabé stránky
Interní	Aktivní činnost Sdružení mikroregionu Pelhřimov	Nedostačující zájem obcí o budování cykloturistické infrastruktury
	Centrální umístění v rámci ČR i EU	Slabší propagace regionu
	Velká hustota sídel	Málo využitá jižní část území
	Dálnice D1	Malá hustota obyvatel
	Železniční uzel v Horní Cerekvi	Převážný lokální význam místních památek a atraktivit
	Hustá síť místních cest	Méně rozvinutá síť cyklotras a cyklostezek
	Potenciál okolních regionů, včetně rostoucí přeshraniční spolupráce s Rakouskem	Nevyužívání certifikací Cyklisté vítáni podnikatelskými subjekty
	Páteřní cyklotrasy v rámci území	Nerozvinutá služba v podobě cyklobusů
	Velké množství vodotečí a vodních ploch	Chybějící singltreky (stezky pro bikery a terénní cyklisty)
	Velké množství kulturních a přírodních památek a atraktivit v území	Atraktivnější cíle v okolních regionech
	Zachovalá, průmyslem neovlivněná příroda	Při rozvoji turistiky se mohou stát služby nedostačujícími
	Rozmanitost reliéfu krajiny	
	Využití přírodních podmínek	
	Tradice škol a rekreace v přírodě	Malá podpora systémů Bike & Ride
	Dostatek ubytovacích a stravovacích kapacit	
Externí	Příležitosti	Hrozby
	Podpora rozvoje cyklistiky obcemi a Sdružením mikroregionu Pelhřimov	Devastace přírody turisty
	Čerpání dotací z EU - Integrovaný regionální operační program pro období 2014 - 2020	Zvětšující se objem automobilové dopravy
	Čerpání dotací z krajského programu - Fond Vysočiny	Omezování hromadné dopravy
	Opravy komunikací - nezapomínat na cyklisty	Nedostatek finančních prostředků
	Rozvoj podpůrných služeb a zázemí pro cyklisty obcemi a soukromým sektorem	
Rostoucí zájem u terénních cyklistů a bikerů	Rostoucí konkurence ostatních regionů	

Tabulka 1: SWOT analýza

8. Návrh řešení cyklotras v mikroregionu Pelhřimov

Návrh nově vzniklých cyklistických tras je koncipován tak, aby doplnil stávající páteřní síť tras a jejich větvení, které není dostačující. Navazuje na nynější stav cyklistické sítě a pracuje s návrhy, které plynou z ÚPD obcí v regionu.

Stavebním kamenem tohoto návrhu je co nejlepší využití potenciálu území, propojení stávajících cyklistických tras a jejich zacyklení tak, aby cyklistická síť v tomto území fungovala jako celek a dokázala co nejlépe obsloužit potřeby cyklistů a splnit jejich nároky a cíle (Mapa 3: Navrhované cyklotrasy spolu se stávající sítí (a krajinným pokryvem)). Z těchto důvodů se návrh snaží pracovat se všemi cyklistickými trasami a vytvořit možnosti pro všechny kategorie skupin cyklistů i jednotlivců.

Toto území, jako každé, má však své limity, proto není zcela možné vyhovět všem skupinám. Tato práce se primárně zaměřuje na skupiny s dětmi, „pohodové“ cyklisty, zdatnější rekreační cyklisty a bikery a terénní cyklisty, pro které jsou v regionu nejlepší podmínky.

8.1 Trasování podle typů uživatelů

Návrh řeší rozvržení cyklistické sítě s přihlédnutím na schopnosti, požadavky a cíle uživatelů. Každá skupina má jiné zaměření, proto pro ně nejsou všechny cyklotrasy vhodné. Tento návrh vychází z vlastní znalosti řešeného území, také z požadavků, které vyplynuly z dotazníkového šetření. Rozdělení cyklistů do skupin vychází z literární rešerše a jedná se o trasy pro tyto skupiny: Trasy pro rodiny s dětmi, trasy pro „pohodové“ cyklisty, trasy pro zdatnější rekreační cyklisty a trasy pro bikery a terénní cyklisty.

Mikroregion Pelhřimov ležící v západní části Českomoravské vrchoviny je velmi členitý se značnými převýšeními, proto i cyklistická síť v tomto regionu je poměrně rozlišná. Je důležité si uvědomit, že ne všechny trasy vyhovují například seniorům a malým dětem. Stejný problém může mít zkušený biker, který si nevhodně zvolí trasu vedoucí rovinatým terénem.

8.1.1 Rodiny s dětmi

V návrhu zaměřujícím se na rodiny s dětmi, jsou vybírány trasy ne příliš dlouhé, zato s kvalitním povrchem. Je kladen důraz na větší vybavenost odpočívadly, protože tato skupina dělá častější zastávky. Velice důležité je, aby tyto trasy vedly v co nejatraktivnější krajině s velkým turistickým potenciálem. Jsou také vybírány trasy s co nejmenším automobilovým provozem. Jelikož se vyjížděk budou účastnit i malé děti, je tato skupina nejzranitelnější. Proto jsou trasy situovány do přírodních oblastí s mírně členitým povrchem a velice dobrou dostupností hromadnou dopravou.

Z těchto důvodů jsou trasy určené pro rodiny s dětmi umísťovány primárně v severovýchodní části řešeného území. V této oblasti se nalézají velké množství přírodních a kulturních atraktivit. V této lokalitě se mimo jiné nalézají mnoho kempů, dětský tábor Arneštovický Mlýn, Jamet a škola v přírodě Vřesník. Dále zde návštěvníci mohou zavítat k nádržím Trnávka, Sedlice, vyrovnávací nádrži Vřesník či k hydrologické elektrárně Sedlice, které naleznou na řekách Želivka a Sedlice. Je zde krásná a velmi čistá příroda. Velice zdravé, průmyslem nedotčené lesy, díky kterým se tu už desítky let pořádají školy v přírodě. Tato lokalita je pro rodiny s dětmi vysoce přitažlivá. Mohou zde navštívit například klášter premonstrátů Želiv, hrad Orlík u Humpolce a mnoho dalších cílů, které budou zajímat jak mladší, tak i starší cestovatele.

8.1.2 Trasy pro „pohodové“ cyklisty

Cykloturisté, řadící se mezi „pohodové“ cyklisty, mají možnosti v tomto území pestré. Ideální pro jejich projížďky jsou zcela jistě trasy, které se objevují v severní části území. Velmi vhodné jsou i trasy v jižní části řešeného území, měli by je však využívat převážně ze směru od Horní Cerekve, kam se mohou bez problémů dopravit vlakem a využít systém Bike & Ride. Z této strany nejsou stezky tolik fyzicky náročné a nabídnou jim kvalitní vyjížděku povětšinou s klesáním. Mohou využít i trasu, jež vede směrem na východ. Není ale příliš vhodná, vzhledem k většímu automobilovému provozu obzvláště v letních měsících.

Na těchto cestách si mohou „pohodiví“ cyklisté užívat čisté a krásné přírody, která je bude provázet celou cyklovýjížd'kou. V severní části využijí skvělé přírodní podmínky pro rekreaci v přírodě. Nabízí se jim tu prohlídky pivovarů Pelhřimovský poutník, Bernard a klášterního pivovaru v Želivě. V každé obci se mohou občerstvit v místních pohostinstvích a užívat si všech kulturních a historických možností, které jim toto území nabízí. V oblasti kolem Křemešníku a Nového Rychnova pak mohou obdivovat pestrá údolíčka s ještě lákavější faunou a flórou. V těchto oblastech je mnoho kempů, které využijí k relaxaci a odpočinku.

8.1.3 Trasy pro zdatnější rekreační cyklisty

V řešeném území jsou naprosto všechny trasy vyhovující zdatnějším rekreačním cyklistům. Velkou roli zde budou hrát preference a dovednosti jedinců či skupin, kteří se na cyklovýlet vydají.

Mohou si zde vybírat z přírodních lokalit v severní části území, kde naleznou velkou škálu činností, kterými si budou moci zpříjemnit jízdu na kole touto zajímavou krajinou a směřovat své cesty na Humpolecko a dále, kde se nabízí velké množství kulturních památek. Mohou se vydat prozkoumat vrch Křemešník a jeho okolí a pokračovat směrem na Telč, kde je ohromí krása historického jádra zapsaná na seznamu UNESCO. V neposlední řadě se nabízí možnost vyrazit směrem na východ. Tam mimo jiné naleznou hrad Kámen a Chýnovské jeskyně, které zcela jistě stojí za to navštívit. A čeká na ně mnoho dalších zajímavých míst v této části Vysočiny.

8.1.4 Trasy pro bikery a terénní cyklisty

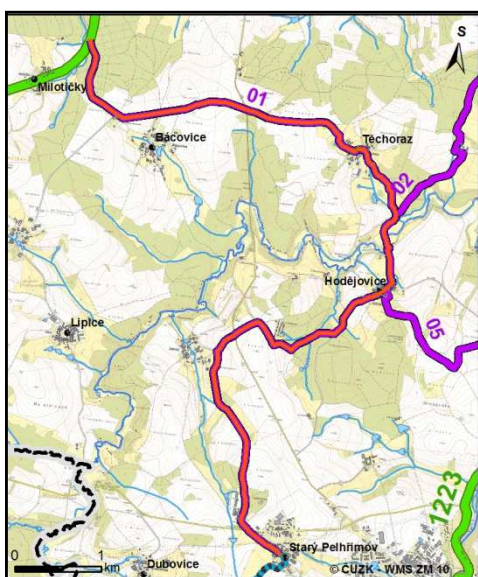
Pro tento typ cyklistů jsou nejvhodnější trasy převážně v oblasti Křemešníku a ve východní části mikroregionu Pelhřimov. Jedná se o středně až velmi náročné trasy s velkým množstvím převýšení. V této oblasti je značné množství místních cest, které jsou pro bikery a terénní cyklisty ideální. Hodně zde však záleží na individuálních schopnostech a také na jednotlivcích, kteří si budou vybírat trasy na míru.

Oblast Křemešniku a jeho okolí nabízí nespočetné množství vyhlídek a údolíček. Je zde téměř nedotčená příroda a spousta možností pro další sportovní aktivity, kterými může být například lanové centrum a terénní tříkolky přímo na Křemešniku. Osvěžení nabízí také koupání v lomu v Horní Cerekvi popřípadě malebná příroda v okolí Pstruhového, Sitínského a Hraničního potoka. Tyto trasy mají dobrou návaznost na železnici, kde mohou zájemci využít systém Bike & Ride. Velmi důležitý železniční uzel v Horní Cerkvi může posloužit pro výlety do všech směrů České republiky.

8.2. Návrh na doplnění cyklotras

Návrh se zaměřuje především na propojení a detailnější propracování stávající sítě cyklotras. Počítá se vznikem dvanácti nových úseků cyklistických tras o celkové délce cca. 52,4 km. Navrhování se řídilo jasným cílem, tedy propojit stávající cyklistické trasy mezi sebou a napojit je na trasy, které navrhuje jednotlivé obce ve svých územních plánech. Tak by vznikla funkční cyklistická síť v území mikroregionu Pelhřimov. Trasování je vedeno po komunikacích III. třídy, místních a účelových komunikacích.

➤ Trasa číslo 01: Starý Pelhřimov – Hodějovice – Těchoraz – Báčovice – Milotičky



Obrázek 1: Průběh trasy č. 01

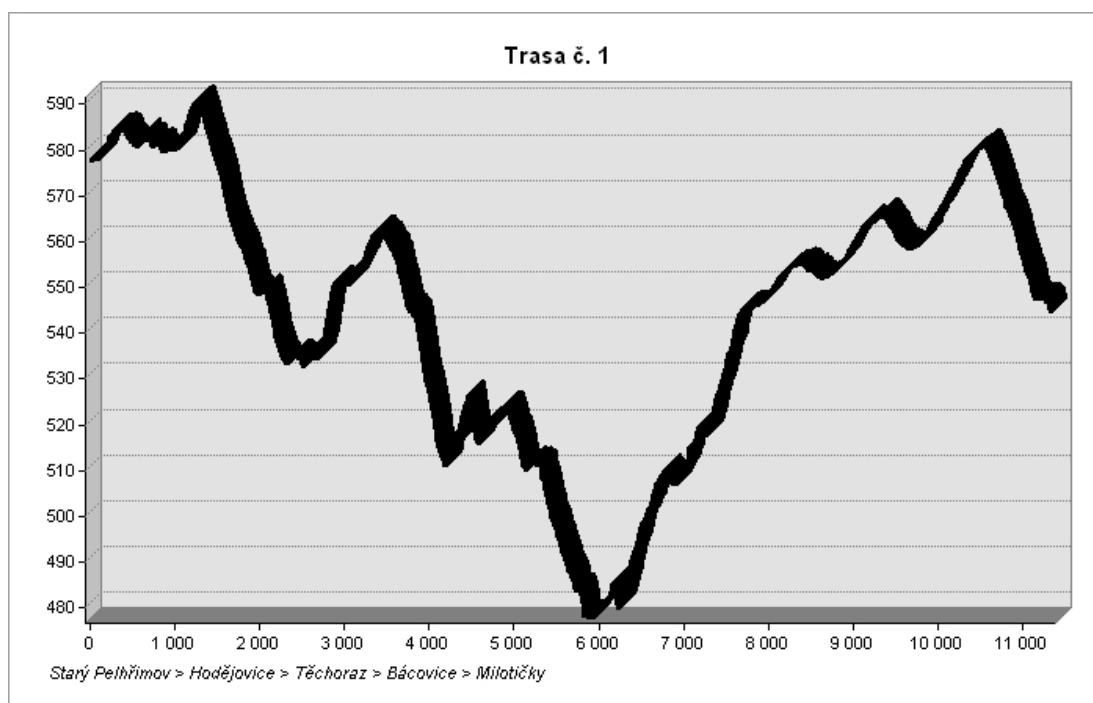
Trasa vedoucí ze Starého Pelhřimova do Milotiček byla navržena jako spojnice mezi cyklostezkou převzatou z územního plánu města Pelhřimov a cyklotrasou číslo 1218. Délka nově vzniklé cyklotrasy je 11,3 km a je koncipována jako méně náročná.

Charakteristika trasy: tato trasa začíná na místní zpevněné asfaltové komunikaci v obci Starý Pelhřimov, kde je minimální provoz automobilů, při výjezdu z obce se kříží se silnicí číslo I/19, po překonání silnice I. třídy

vede po polních a lesních nezpevněných cestách, před Čakovicemi křížuje silnici

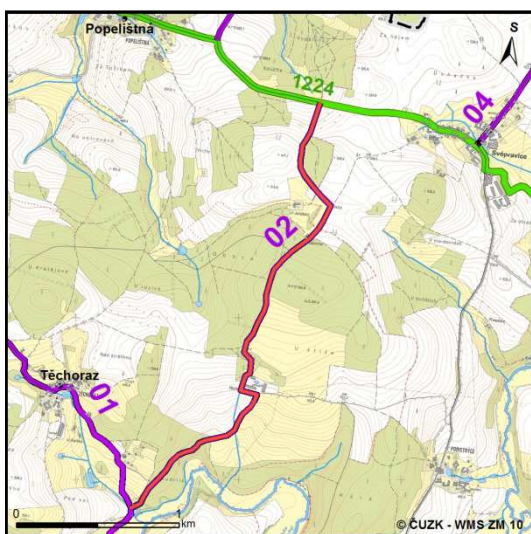
číslo II/112, poté se opět vrací na nezpevněné polní a lesní cesty, před Hodějovicemi se trasa napojuje na silnici číslo III/11243, dále je trasováno opět po přírodě blízkých polních a lesních cestách až do obce Těchoraz, kde se napojuje na silnici číslo III/11241, mezi obcemi Těchoraz a Bácovice je opět křížena silnicí číslo II/112, po křižovatce se opět napojuje na silnici III. třídy – III/11239, po které pokračuje až k obci Milotičky.

Cíle a atraktivity v území: kostel svatého Jana Křtitele ve Starém Pelhřimově, Hodějovický mlýn, kaplička v Těchorazi, lidová architektura v Bácovicích (čísla popisná 1, 3 a 32), kaple v Milotičkách, říčka Hejlovka, řeka Želivka a Bělský potok.



Obrázek 2: Výškový profil trasy č. 01

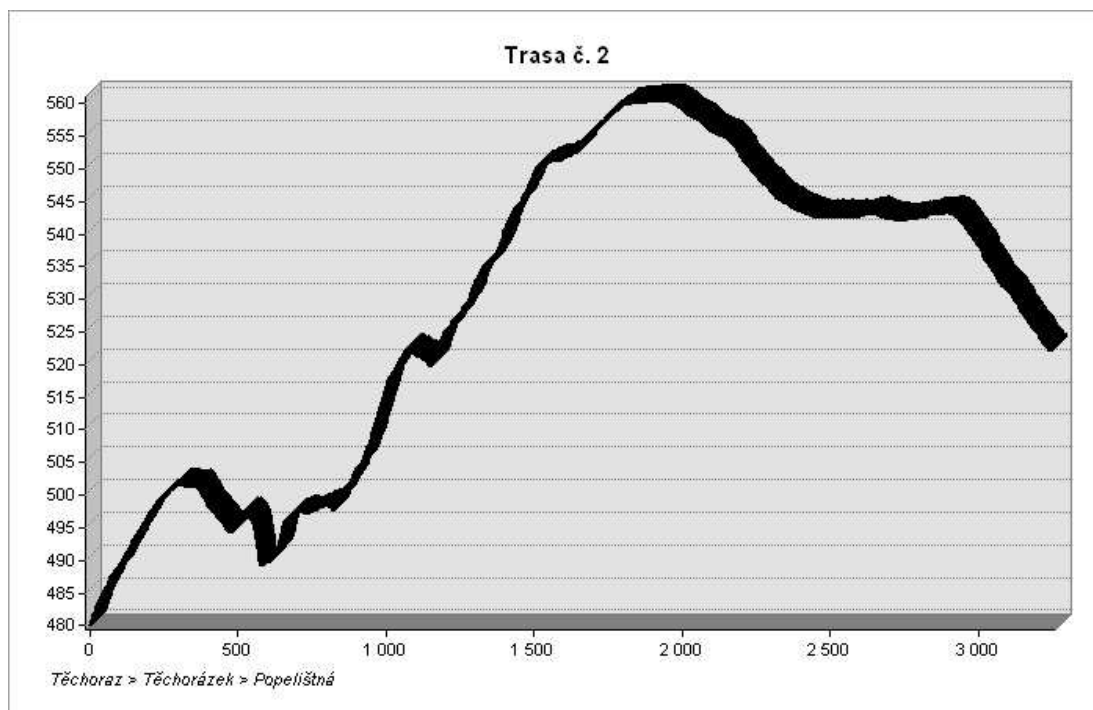
➤ Trasa číslo 02: Těchoraz – Těchorázek – Popelištná



Obrázek 3: Průběh trasy č. 02

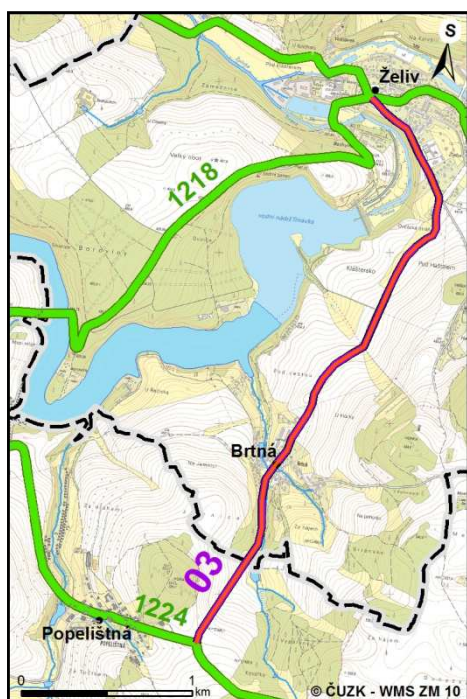
Svépravece, samoty se opět vrací na málo frekventovanou obslužnou komunikaci číslo III/12927. Převážná část je po nezpevněných površích, mimo obslužných komunikací.

Cíle a atraktivity v území: čistá příroda, čistě vesnické prostředí, agrární turistika.



Obrázek 4: Výškový profil trasy č. 02

➤ Trasa číslo 03: Popelištná – Brtná – Želiv

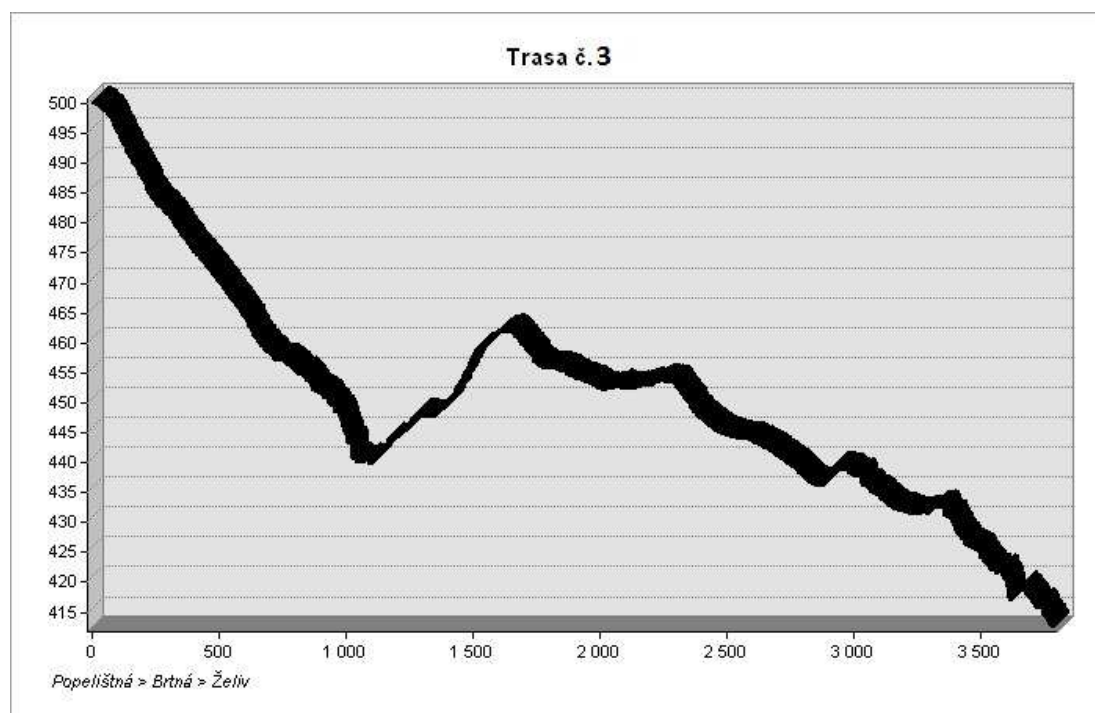


Obrázek 5: Průběh trasy č. 03
skála, kostel svatých Petra a Pavla.

Tento úsek navazuje na navrhovanou trasu číslo 02 a dále spojuje cyklotrasu 1224 s trasou číslo 161, směřující z Popelištné do Želiva. Délka této trasy je 3,8 km a byla navržena pro méně náročné cyklisty.

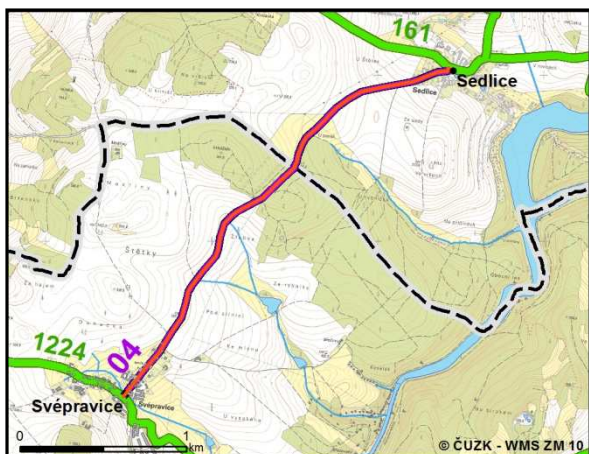
Charakteristika trasy: celá trasa je vedena po obslužné silnici III/12927, která je velmi málo využívána automobilovou dopravou.

Cíle a atraktivity v území: vodní nádrž Trnávka, řeky Tnava a Želivka, umělý kanoistický kanál, Klášter premonstrátů s kostelem Narození Panny Marie, Boží muka, kaple svatého Haštala, památný dub, Paní



Obrázek 6: Výškový profil trasy č. 03

➤ Trasa číslo 04: Svěpravice – Sedlice



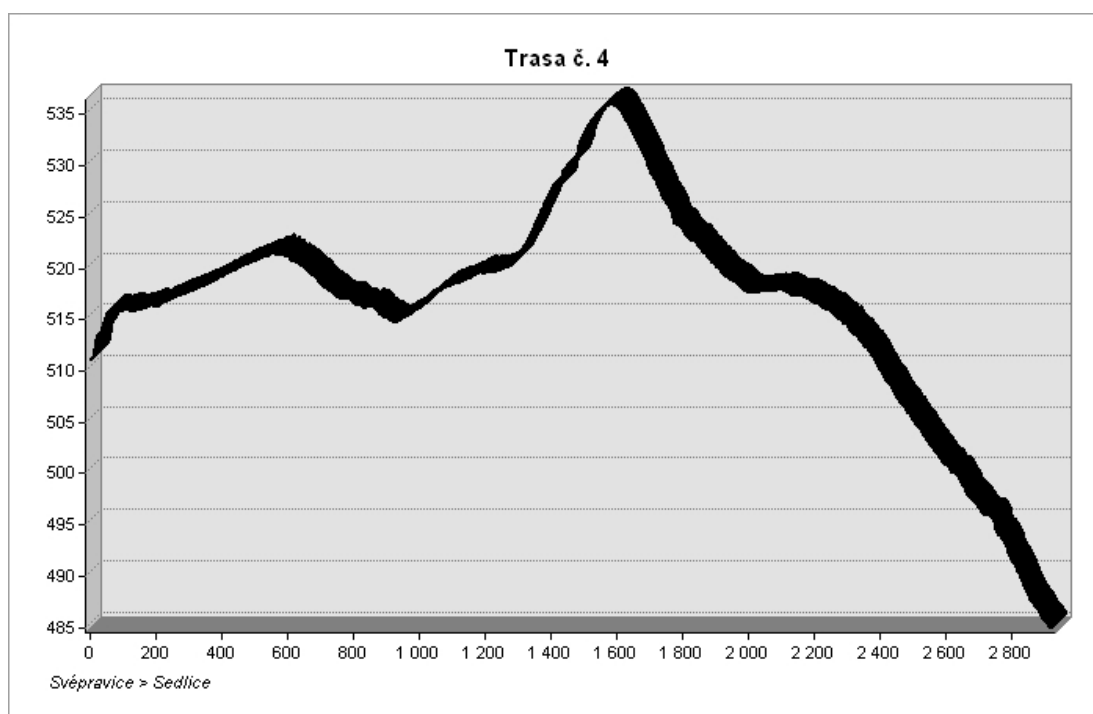
Obrázek 7: Průběh trasy č. 04

Nová trasa spojuje také obce Svěpravice a Sedlice. Propojuje stávající cyklotrasy číslo 1224 a 161. Tento úsek je navržen pro méně náročné cyklisty a je dlouhý 3 km.

Charakteristika trasy: celá trasa vede po silnici III. třídy 12925

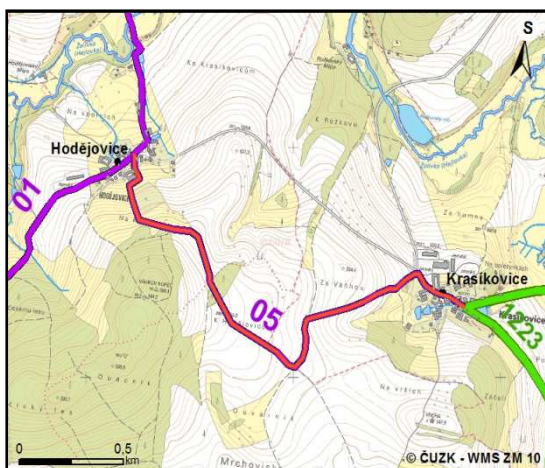
Cíle a atraktivita v území: kaplička na návsi ve Svěpravicích a v Sedlici,

vrch Stráž, Šamanova valcha, vodní nádrž Sedlice, řeka Želivka a potok Hejlovka



Obrázek 8: Výškový profil trasy č. 04

➤ Trasa číslo 05: Krasíkovice – Hodějovice

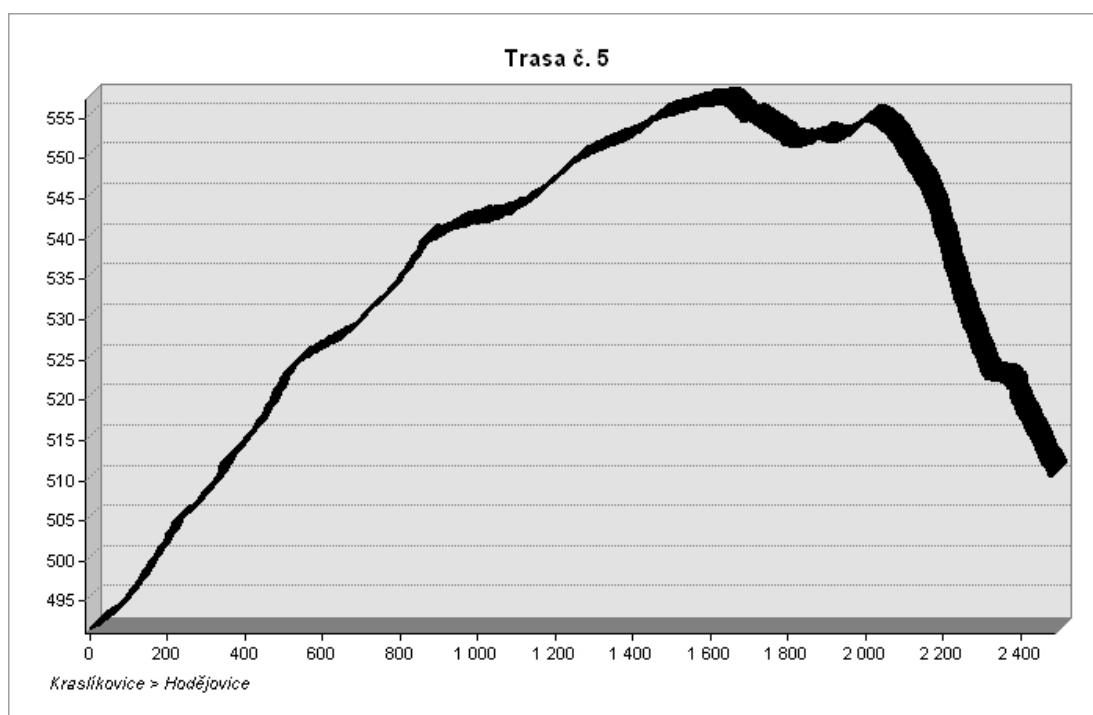


Obrázek 9: Průběh trasy č. 05

Pro dobudování cyklistické sítě s menší náročností byla vytvořena spojnice ještě mezi Krasíkovicemi a Hodějovicemi, která je dlouhá 2,5 km a spojuje cyklotrasy číslo 1223 a nově budovanou trasu 01.

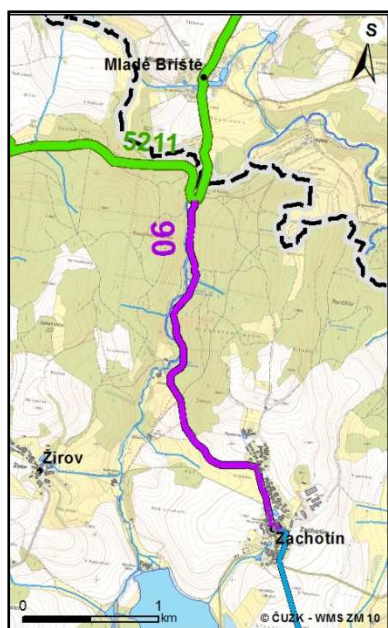
Charakteristika trasy: tato trasa využívá pouze polní nezpevněné cesty, které slouží jako spojnice mezi pozemky.

Cíle a atraktivity v území: přírodní cesty bez aut, barokní kaple z 1. poloviny 18. století, Václavská zábava – září, říčka Hejlovka, Hodějovický mlýn – pstruhová farma.



Obrázek 10: Výškový profil trasy č. 05

➤ Trasa číslo 06: Zachotín – Mladé Bříště

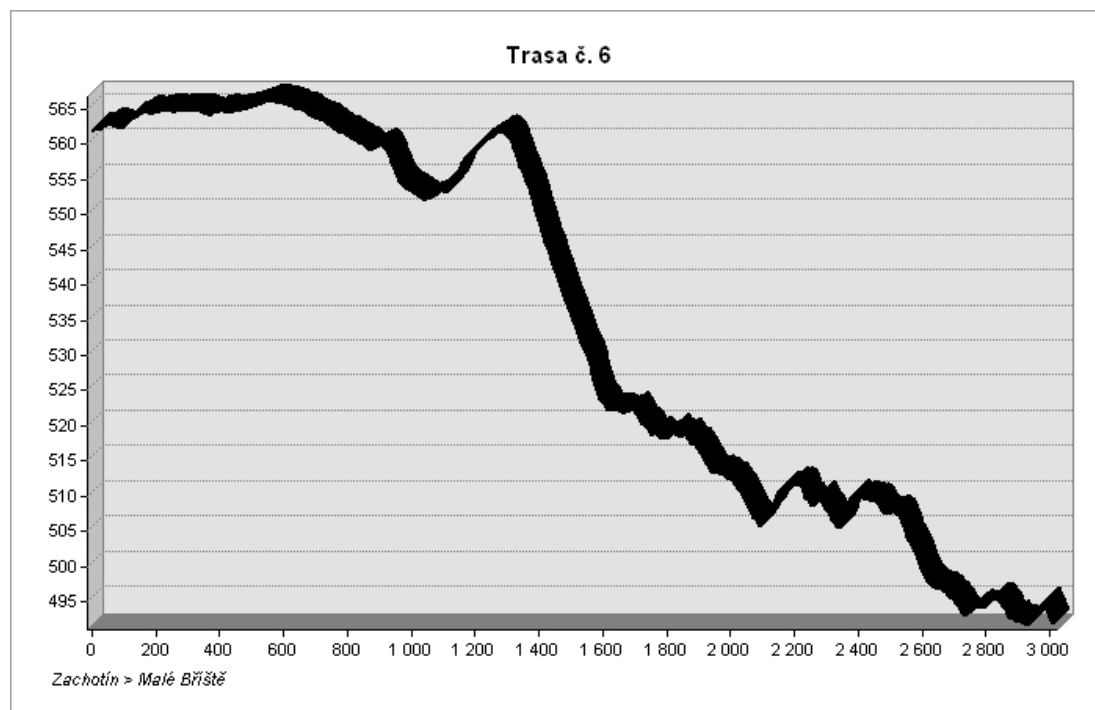


Dalším úsekem řazeným mezi méně náročné trasy je spojnice mezi převzatým návrhem z ÚP obce Vyskytná a cyklotrasou číslo 5211, jejíž délka je 3 km. Začíná v obci Zachotín a směřuje přes Častonín na Mladé Bříště.

Charakteristika trasy: téměř celá cesta je po nezpevněných polních a lesních komunikacích, které kopírují červenou turistickou trasu, těsně před Mladými Bříštemi se u mezinárodního tábora Zálesí mění ve zpevněnou asfaltovou cestu vedoucí do Mladých Bříšť.

Obrázek 11: Průběh trasy č. 06

Cíle a atraktivity v území: barokně přestavěný gotický kostel, Jankovský potok, mezinárodní tábor Zálesí, kostel svatého Jana Křtitele, fara, Kamenná studánka a Rousínovská kašna.



Obrázek 12: Výškový profil trasy č. 06

➤ Trasa číslo 07: Putimov – Proseč pod Křemešníkem – Branišov

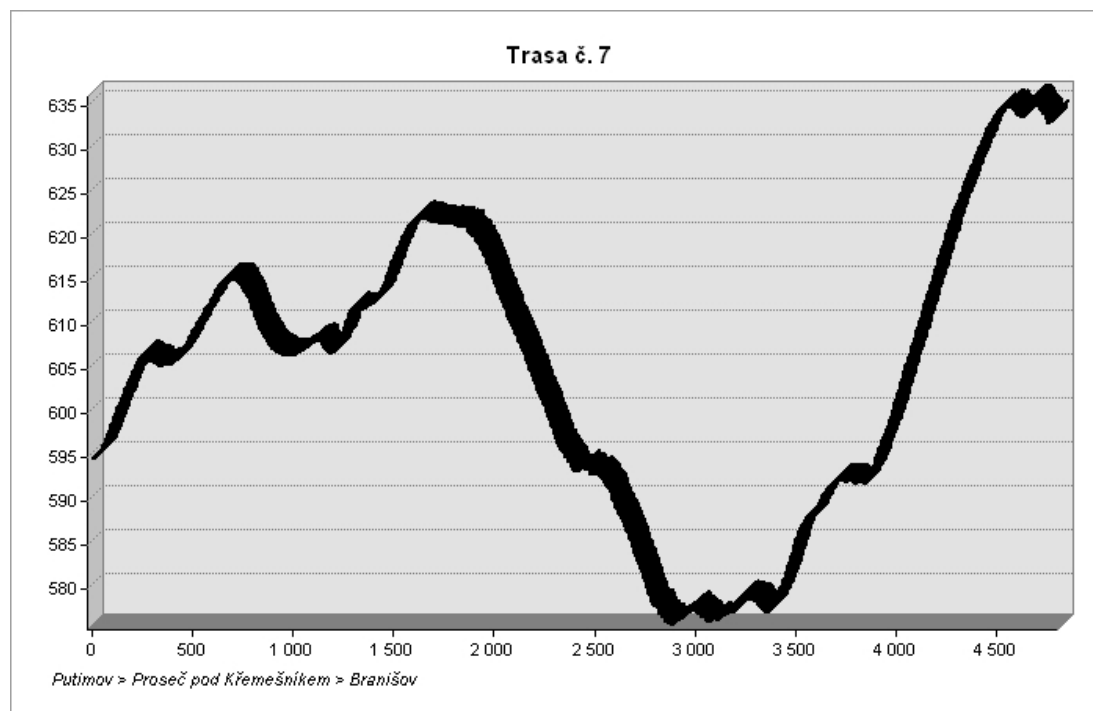


Obrázek 13: Průběh trasy č. 07

Tento úsek byl navržen pro spojení Putimova s Branišovem. Je určen pro náročnou cyklisty a měří 4,8 km. Propojuje cyklotrasu 5129 s návrhem cyklotrasy převzaté z ÚP obce Vyskytná.

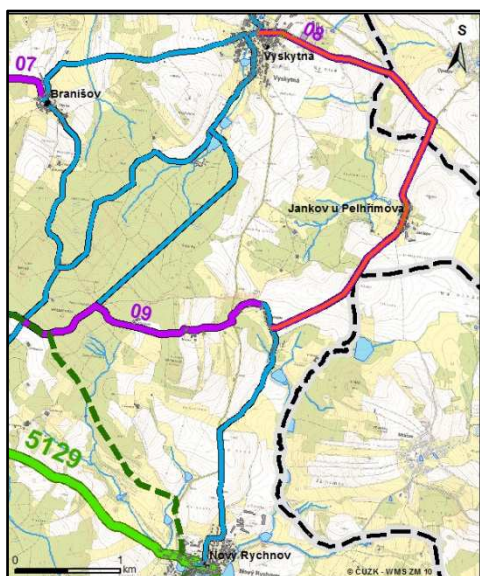
Charakteristika trasy: po celé trati cyklotrasy je zpevněná asfaltová komunikace číslo III/1334 s minimálním automobilovým provozem

Cíle a atraktivita v území: kaplička Nejsvětější trojice, turistická trasa Telč – Pelhřimov, kaplička na návsi v Proseči pod Křemešníkem, přírodní památka Ivaniny rybníčky a Kladinský potok.



Obrázek 14: Výškový profil trasy č. 07

➤ Trasa číslo 08: Vyskytná – Jankov – Chaloupky

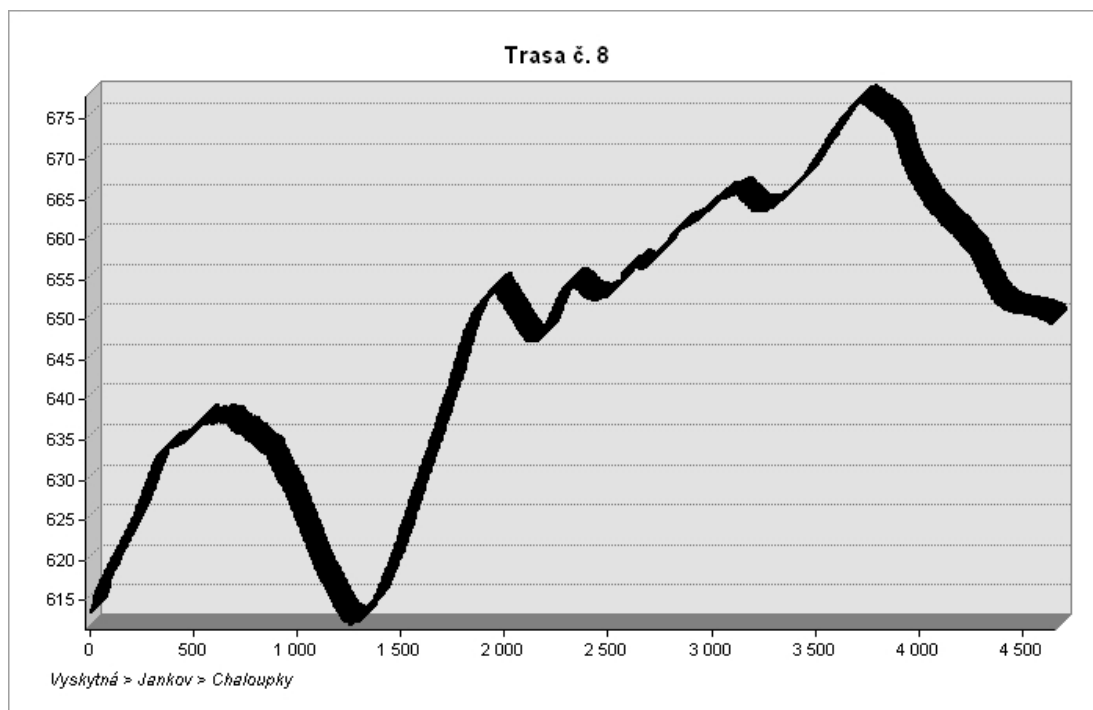


Obrázek 15: Průběh trasy č. 08

Tato trasa byla navržena kvůli propojení méně náročné části cyklistické sítě s trasami středně náročnými, mezi které se také řadí. Spojuje dvě trasy převzaté z územních plánů obcí Vyskytná a Nový Rychnov, obec Vyskytná s lokalitou Chaloupky. Délka trasy je 4,7 km.

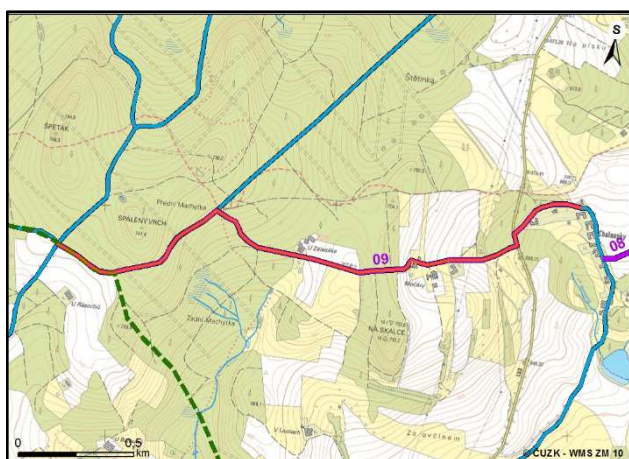
Charakteristika trasy: polní cesta až do Jankova, kde navazuje na asfaltovou obslužnou komunikaci s minimální automobilovou zátěží, až ke krátkému úseku na silnici druhé třídy číslo II/602, z které se odbočuje na frekventovanější silnici druhé třídy číslo II/133.

Cíle a atraktivity v území: základna DDM Pelhřimov a letní tábor Chaloupky, Farma Chaloupky, Jankovský potok, kaple svaté Anny, Kostel Zvěstování Panny Marie a Zvonice na návsi.



Obrázek 16: Výškový profil trasy č. 08

➤ Trasa číslo 09: Křemešník – Močáry – Chaloupky



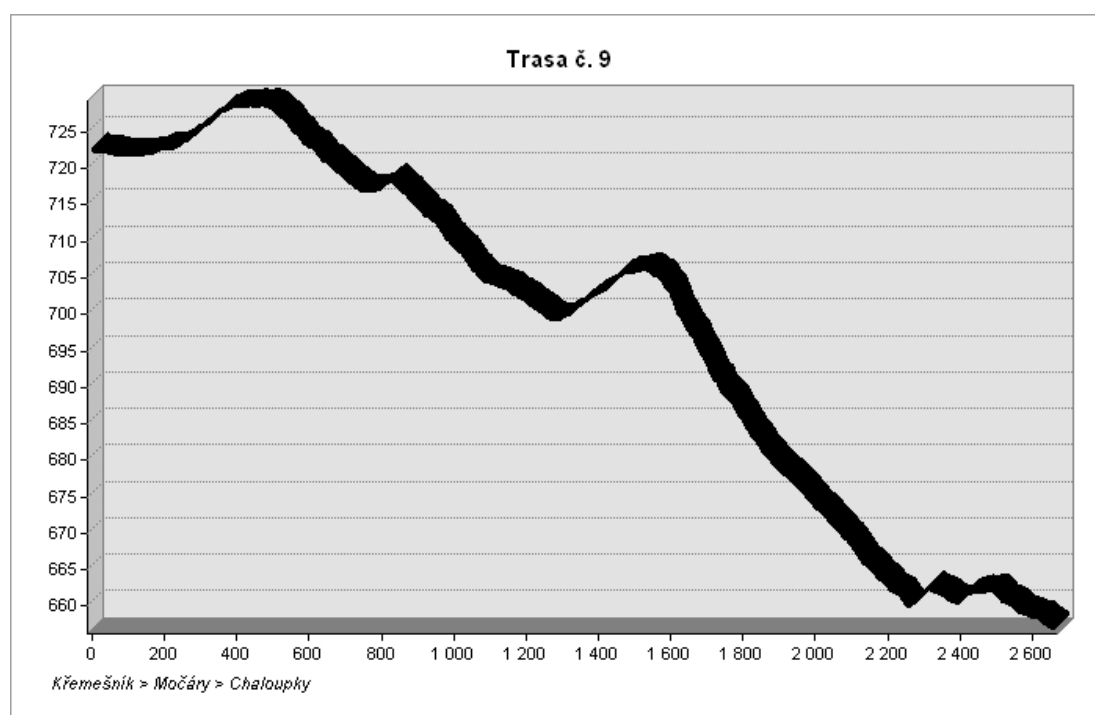
Mezi náročné se zařazuje i spojnice mezi vrchem Křemešník a lokalitou Chaloupky, která spojuje Greenway ŘV s návrhem z územního plánu obce Nový Rychnov, měřící 2,8 km.

Charakteristika trasy: nezpevněné lesní a polní cesty bez automobilového provozu, které

Obrázek 17: Průběh trasy č. 09

přecházejí u lokality Močáry ve zpevněnou asfaltovou cestu, která vede až do obce Chaloupky.

Cíle a atraktivity v území: Křemešník – vrch a poutní místo, kostel nejsvětější Trojice, rozhledna, Větrný zámek, přírodní rezervace Křemešník, Farma Chaloupky, základna DDM Pelhřimov a letní tábor Chaloupky.



Obrázek 18: Výškový profil trasy č. 09

➤ Trasa číslo 10: Myslotín – Vokov

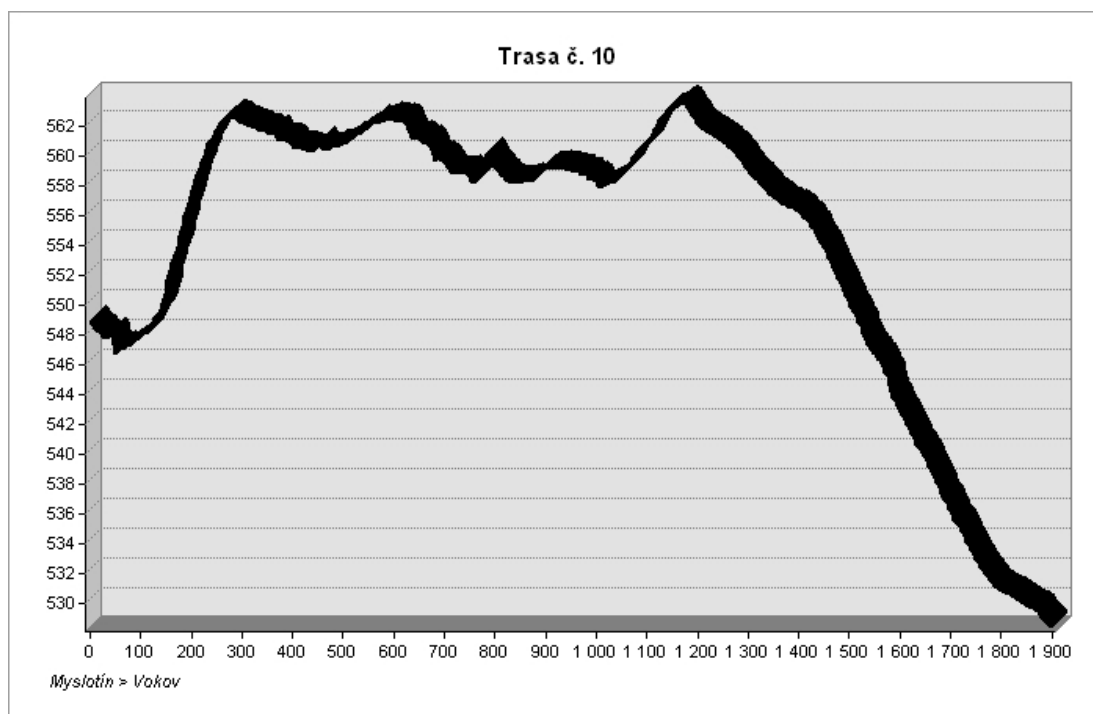


Obrázek 19: Průběh trasy č. 10

Tento úsek spojuje obce Myslotín a Vokov. Propojuje cyklostezku převzatou z ÚP města Pelhřimov s cyklotrasou převzatou z ÚP obce Rynárec. Cyklotrasa měří 1,9 km a řadí se mezi středně náročné.

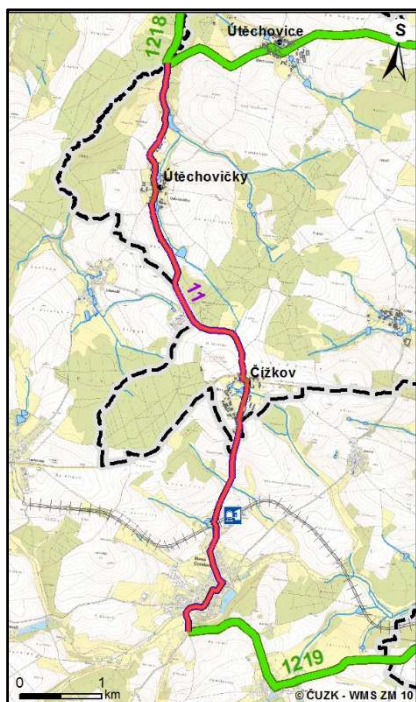
Charakteristika trasy: celá trasa vede po zpevněné komunikaci číslo III/11249 – propojující obce Vokov a Myslotín.

Cíle a atraktivita v území: dobrovolné hasičské sbory, návesní kaplička se stanovou šindelovou střechou a zvoničkou.



Obrázek 20: Výškový profil trasy č. 10

➤ Trasa číslo 11: Nová Cerekev – Čížkov – Útěchovičky – Útěchovice

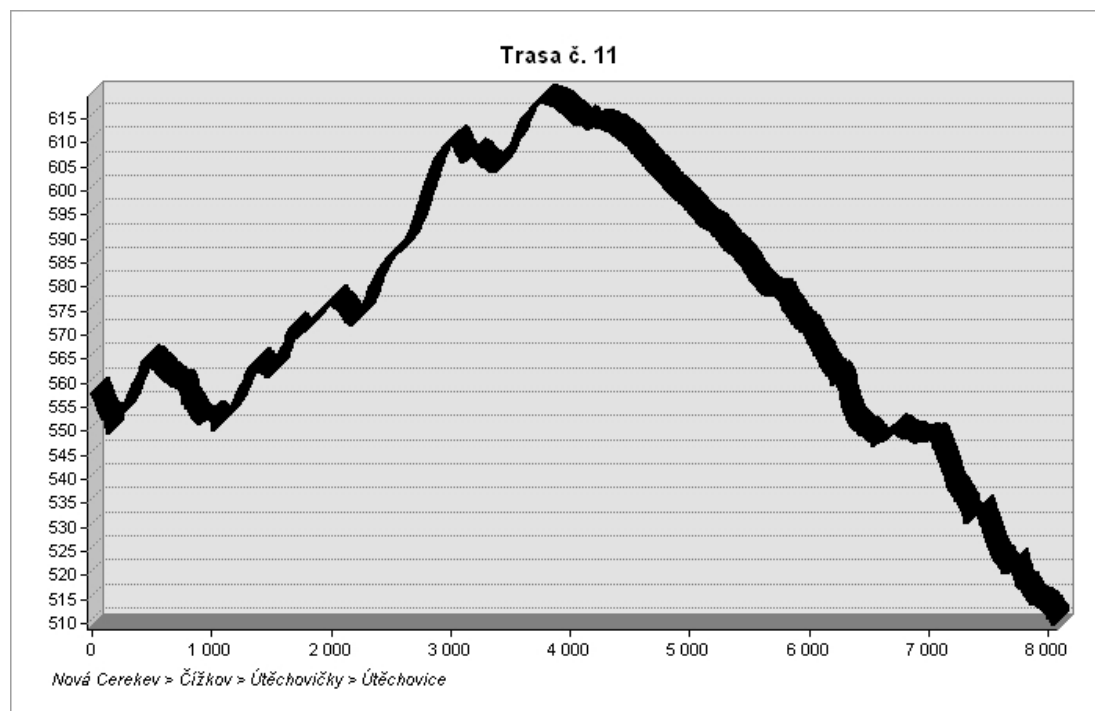


Obrázek 21: Průběh trasy č. 11

Cyklotrasa směřující z městyse Nová Cerekev do Útěchovic byla navržena pro spojení cyklotras číslo 1219 a 1218. Trasa je definovaná jako méně náročná a měří 8 km.

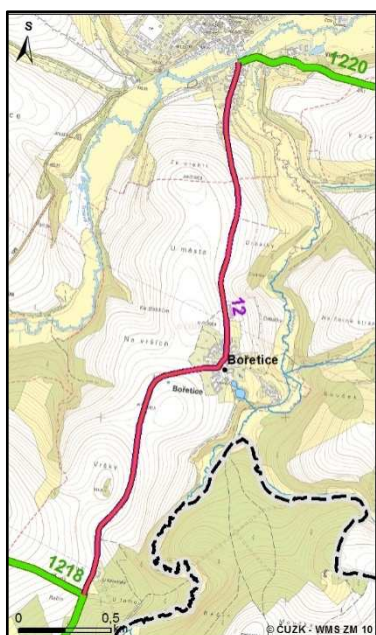
Charakteristika trasy: tato trasa vede po asfaltové zpevněné silnici číslo III/01926 s malým automobilovým provozem až do obce Čížkov, kde překonává přibližně 72 metrů dlouhý úsek na frekventované silnici číslo I/19, poté se opět napojuje na silnici III. třídy – tedy silnici číslo III/12917, která je zpevněná a málo frekventovaná a vede až do katastrálního území obce Útěchovice.

Cíle a atraktivity v území: Camp Valek – Moraveč, Cerekvický potok, židovský hřbitov v Nové Cerekvi, kostel svatého Tomáše Becketa, sloup se sochou Panny Marie, synagoga v Nové Cerekvi, zámek Čížkov, rodný dům Františka Jaromíra Rubeše, Útěchovičský a Bořetický potok.



Obrázek 22: Výškový profil trasy č. 11

➤ Trasa číslo 12: Přáslavice – Bořetice - Vítovice

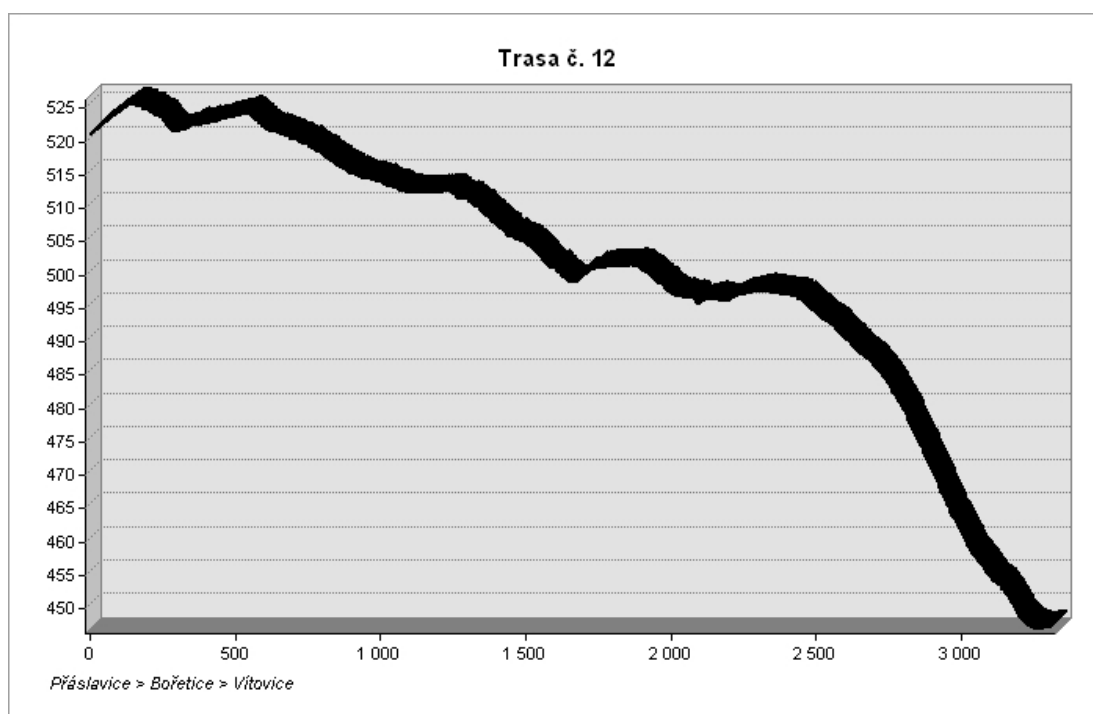


Poslední trasou, koncipovanou jako méně náročnou, je spojnice mezi Přáslavicemi a Vítovicemi, propojující cyklotrasy číslo 1218 a 1220, měřící 3,3 km.

Charakteristika trasy: celá cyklotrasa vede po zpevněné asfaltové komunikaci číslo III/12917 s minimálním automobilovým provozem.

Cíle a atraktivity v území: řeka Trnava, Kejtovský, Bořetický, Předožlabský a Zadožlabský potok, kaplička a památník obětem I. světové války v Bořeticích, Židovský hřbitov Hořepník.

Obrázek 23: Průběh trasy č. 12



Obrázek 24: Výškový profil trasy č. 12

8.3 Tvorba cyklobalíčku a jednodenních tematických tras

Na základě rozdělení cyklistů do kategorií, které uvádí Mourek (2011), byly vybrány dvě kategorie, na které se tato část práce zaměří. Jedná se o skupinu rodiny s dětmi, pro něž bude vytvořen produkt – cyklobalíček a „pohodví“ cyklisté, pro které budou navrženy jednodenní tematické trasy. Tento návrh pouze doporučuje trasování pro určitou skupinu a je nutné ho brát jako subjektivní názor autora.

8.3.1 Cyklobalíček pro rodiny s dětmi

Turistické informační centrum. Adresa: Masarykovo náměstí 10, telefon: 565 326 924, e-mail: ic@kzpe.cz. Ve městě Pelhřimov jsou dvě servisní místa, která mohou cyklisté využít. Prvním je Velosport Valenta, který má velmi komplexní služby a profesionální přístup (viz <http://www.velosport.cz/cs/>) a druhým je Sportisimo, které však nabízí pouze menší technický servis (viz <http://www.sportisimo.cz/prodejny/ceska-republika/vysocina/129/>). Je zde servis a půjčovna elektrokol AMIGI, kde si člověk může vyzkoušet možnosti elektrokola (adresa: Nádražní 319, kontakt: 608 660 160). Dále v obci Častkovice servis Kola Bakus (viz <http://www.kolabakus.cz/>).

1. den

Příjezd na místo, pravděpodobně do Červené Řečice (pokud se skupina dopravuje hromadnou dopravou) nebo přímo na místo (pokud se dopravují automobilem), kde budou ubytováni. Přímo u vodní nádrže Trnávka se nechází více možností k ubytování (např. chata STRABAG, chatový kemp a sportpark Kocanda, rekreační středisko Kletečná - Želivka, ap.).

První den by měl být méně náročný, aby se návštěvníci měli možnost ubytovat, porozhlédnout se po nejbližším okolí a seznámit se s místním prostředím.

Pro nejmenší děti cca od 4 do 8 let je navržena vyjížďka do Červené Řečice – Želiv – Brtná – Popelištná – Červená Řečice.

Okruh vedoucí z Červené Řečice přes obce Želiv, Brtná, Popelištná a zpět do Červené Řečice (Mapa 6: Cyklobalíček č. 1) patří mezi kratší, měří přibližně 11,6 km, to se však neodráží v možnostech, které cykloturista po této okružní trase má. Cesta vede nádhernou čistou přírodou v okolí nádrže Trnávka. Území je doslova prošpikováno zdravými vzrostlými lesy a řekami, říčkami a potoky s velice čistou vodou. V okolí je možno si prohlédnout různé skalní útvary, ke kterým se váže nejedna místní pověst.

V daném území se také nachází mnoho historických a kulturních památek, jenž rozhodně stojí za to navštívit. Pro představu jsou zde některé z nich uvedeny: zámek s renesanční sgrafitovou výzdobou v Červené Řečici, Želivský klášter využívaný premonstráty a gotický kostel přestavěný G. Santinim, Kaple sv. Haštala se studánkou v Želivě a mnoho dalších zajímavých míst, které čekají na Vaši návštěvu.

Tato trasa je naprosto ideální pro rodiny s malými dětmi. Vede přírodní krajinou po zpevněném povrchu, kde nejezdí velké množství automobilů. Děti po většinu cesty mohou jezdit samostatně. V území se nalézá velké množství odpočívek, míst vhodných ke koupání, občerstvení a odpočinku. Po cestě jsou i menší dětská hřiště. Projížďku je možno doplnit o prohlídky např. Želivského kláštera, zámku v Červené Řečici a dalších objektů. Je možné se také zastavit u studánek a nabrat si čistou pramenitou vodu nebo se zúčastnit místních, v létě hojně zastoupených, kulturních akcí.

Pro větší děti cca od 9 do 15 let je trasa Červená Řečice – Želiv – Sedlice – Smrdov – Milotice – Vadčice – Kojčice – Svěpravice – Popelištná – Červená Řečice

Okruh měřící zhruba 27 km je určen pro odrostlejší děti ve věku cca. od 9 do 15 let. Začíná stejně jako okruh předešlý, tzn. výjezdem z Červené Řečice do Želiva. V rámci tohoto úseku trasy je možné navštívit nádrž Trnávka, která je atraktivním turistickým cílem v rámci rekreace. Také zde najdeme mnoho lákavých míst, která přitahují rekreanty, ať už se jedná o značné množství vyhlídek a

odpočívek, či zdravé a čisté lesy, vodoteče, skalní útvary a mnoho dalších přírodě blízkých oblastí.

Dále trasa pokračuje přes obce Sedlice, Smrdov, Milotice, Vadčice, Kojčice, Svěpravice, Popelištná a zpět do Červené Řečice (Mapa 7: Cyklobalíček č. 2). Tato část okruhu je jako stvořená pro vodní radovánky a poznávání přírody. Je zde značné množství nádrží a vodních ploch, které mají různé funkce. Rekreaci v přírodě je možné si zpestřit prohlídkami historických a kulturních zajímavostí, kterými může být například Klášter premonstrátů a mnoho dalších zajímavostí uvedených výše. Velice zajímavá je i místní lidová architektura, díky které si člověk může vytvořit obrázek, jak se v regionu vyvíjelo osidlování.

2. den

Trasa určená dětem od 4 do 8 let je Červená Řečice – Želiv – Sedlice – Svěpravice – Popelištná – Červená Řečice

Okružní vyjížďka dlouhá 16, 1 km určená pro rodiny s menšími dětmi od 4 do 8 let začíná v obci Červená Řečice a pokračuje přes obce Želiv, Sedlice, Svěpravice, Popelištná a zpět do Červené Řečice. Tento okruh je zaměřen především na přírodní cíle, zejména na přehrady a nádrže. Návštěvníci zde mohou obdivovat čistou, průmyslem neovlivněnou, přírodu.

Na této trase se cyklistům naskýtá pohled na velké množství nejrůznějších vodních ploch a vodotečí, které jsou využívány nejen k rekreaci a odpočinku. Velmi důležitou a zajímavou řekou na tomto území je Želivka. Z regionálního pohledu jsou nejzajímavější nádrže Trnávka a Sedlice, které jsou velice častým cílem, kvůli výborným možnostem rekreace. Za návštěvu rozhodně stojí také menší vyrovnávací nádrž Vřesník neboli Malá přehrada, Hydrologická elektrárna Sedlice, povodí řeky Sázavy a další přírodě blízké lokality.

Pro děti od 9 do 15 let trasa – Červená Řečice – Popelištná – Svépravice – Kojčice – Krasíkovice – Hodějovice – Těchoraz – Bácovice – Milotičky – Červená Řečice, cca. 33 km

Okruh vedoucí z Červené Řečice přes Popelištnou, Svépravice, Kojčice, Krasíkovice, Hodějovice, Těchoraz, Bácovice, Milotičky a zpět do Červené Řečice byl navržen jako náročnější, který předchází odpočinkovému dni trávenému ve městě Pelhřimov.

Trasa této okružní vyjížďky je vedena zemědělskou krajinou, kde si budou návštěvníci moci prohlédnout pravý venkov se vším, co k němu patří. Je zde mnoho lákavých zastávek, v podobě rozmanitých mlýnů (např. Rožkovský, Hodějovický apod.) a další lidové architektury spjaté s tímto regionem. Farmy, ekofarmy a agroturistika, díky kterým děti i jejich rodiče budou moci poznat a přiučít se, jak to na venkově vypadá.

3. den – Volný den aneb jedeme do Pelhřimova

Třetí den byl vybrán jako odpočinkový. Byl naplánován výlet do centra mikroregionu, tedy královského města Pelhřimov. Zde se nabízí nepřeborné množství aktivit pro rodiny s menšími i odrostlejšími dětmi. Do Pelhřimova se dá nejlépe přesunout hromadnou dopravou z obce Červená Řečice. Cesta trvá okolo 20 minut.

V Pelhřimově lze navštívit informační centrum - Turistické informační centrum, adresa: Masarykovo náměstí 10, telefon: 565 326 924, e-mail: ic@kzpe.cz. Je zde velké množství restaurací, vináren, kaváren, cukráren a hospod, kde mohou návštěvníci posnídat, poobědvat a povečeřet. K využití se tu také nabízí průvodcovská služba, interaktivní mapy a infokoutky s připojením na internet či Hodina H – organizace nejen pro děti a mládež.

Pokud se zájemci budou chtít dozvědět něco více o historii a kultuře tohoto města, je zde pro ně připraveno mnoho aktivit. Pro začátek se mohou projít po naučných stezkách:

Stezka po stavebních slozích v Pelhřimově, kde se seznámí s historickým vývojem města od převážně dřevěných polozemnic přes gotické, renesanční, barokní domy až po moderní zástavbu 19. a 20. století.

Naučná stezka Městské sady, která představuje návštěvníkům zajímavosti parku Městské sady a přírody Pelhřimovska jako celku. Stezka má celkem 12 okruhů, které nenásilnou formou v přirozeném prostředí přibližují: 1) Historii Městských sadů, 2) Stromy, 3) Zvířata, 4) Horniny, 5) Lesy, 6) Vodu – ryby, 7) Les – stopy, 8) Podnebí, 9) Ptáci – budky, 10) Rostliny, 11) Významné stromy a 12) Chráněná území.

Dále mohou navštívit muzea, galerie a výstavní prostory:

Síň Lipských – aneb První České MÚZYum, kde Vás seznámí se slavnou pelhřimovskou hereckou rodinou.

Muzeum Vysočiny v Pelhřimově – stálé expozice Městská šatlava, Josef a Zdeněk Šejnostovi, Historický vývoj Pelhřimovska

Muzeum rekordů a kuriozit – Pelhřimov je městem rekordů, toto muzeum představuje unikát, je jedinou institucí svého druhu ve střední Evropě

Muzeum strašidel – představuje nadpřirozené bytosti z českých pohádek

Expozice Pelhřimovské peklo – interaktivní expozice zabývající se čerty, peklem a věcmi s nimi spjatými

Expozice Zlaté české ručičky – unikátní výtvořky ze sirek

Galerie M – výstavní síň výtvarného umění

Koncertní a výstavní síň sv. Víta v Pelhřimově – koncerty převážně vážné hudby a výstavy

Sportovat či relaxovat

Děkanská zahrada

Rozsáhlý sportovní areál (krytý bazén, sauny, fotbalová a volejbalová hřiště, zimní stadion, kuželky atd.)

Bowling

Dětská hřiště

Minigolf

Přírodní koupaliště (Stráž, Medenice)

Fitness

Masáže

Wellness

Půjčovna elektrokol AMIGI

a mnoho dalších aktivit

4. den

Pro děti od 4 do 15 let je určena trasa Červená Řečice – Popelištná – Těchorázek – Těchoraz – Bácovice – Milotičky – Červená Řečice, 16,1 km

Na poslední den je připraven okruh, který cykloturistům naskytne pohled na klasický ráz krajiny a sídel na Vysočině. Ten vede z Červené Řečice přes Popelištnou, Těchorázek, Těchoraz, Bácovice, Milotičky a je zakončen opět v Červené Řečici. Jedná se o trasu vedoucí kvalitní přírodou a menšími obcemi, které od sebe nejsou příliš vzdáleny.

Po cestě je velké množství vzrostlých lesů, které je možno využít na procházku a houbaření. Okolím protékají také řeky Želivka (Hejlovka) a Trnava. Dále jsou zde Řečický a Bělský potok. Za zmínku jistě stojí také ekofarma v Milotičkách s hospodářským stavením a zvířaty, vrchy s vyhlídkami, odkud je možné si lépe prohlédnout okolní krajinu, jako například Šibeniční vrch či Houska.

Dále je možné si prohlédnout typické užitkové stavení, které lidé využívali k běžnému životu, jako třeba Arneštovický mlýn a Červený mlýn. Za pozornost stojí i další lidová architektura, na níž po trase turisté narazí. Cestu si lze prodloužit a také zpestřit lehkými odbočkami z trasy, které návštěvníky zavedou na další velmi zajímavá místa Českomoravské vrchoviny, jako příklad může posloužit obec Hořepník, kde je možné obdivovat židovské památky.

8.3.2 Tematická trasa pro „pohodové“ a zdatnější rekreační cyklisty - Trasa po pivovarech – Tři místní pivovary v okrese Pelhřimov

Turistické informační centrum. Adresa: Masarykovo náměstí 10, telefon: 565 326 924, e-mail: ic@kzpe.cz. Ve městě Pelhřimov jsou dvě servisní místa, která mohou cyklisté využít. Prvním je Velosport Valenta, který má velmi komplexní služby a profesionální přístup (<http://www.velosport.cz/cs/>) a druhým je Sportisimo, které však nabízí pouze menší technický servis (<http://www.sportisimo.cz/prodejny/ceska-republika/vysocina/129/>). Je zde servis a půjčovna elektrokol AMIGI, kde si člověk může vyzkoušet možnosti elektrokola (adresa: Nádražní 319, kontakt: 608 660 160). Dále v obci Častkovice servis Kola Bakus (viz <http://www.kolabakus.cz/>).

Tato trasa je určena především pro „pohodové“ cyklisty a zdatnější rekreační cyklisty. Měří 32,4 km a je určena k celodennímu výletu a prozkoumání nejen pivovarnické historie v tomto území, ale také k porozumění a poznání této zajímavé lokality (Mapa 9: Tematická trasa – Tři místní pivovary v okrese Pelhřimov).

Jedná se o jednosměrnou vyjížďku, která začíná v rodinném pivovaru Bernard v Humpolci na adrese 5. května 1, 396 01 Humpolec. Zde si mohou návštěvníci prohlédnout rodinný pivovar, jehož historie sahá až do konce 16. století, kdy se v Humpolci začalo utlumovat vaření měšťanského piva. Přes nelehký vývoj se pivovar podařilo udržet až do současnosti, když v roce 1991 v malé privatizaci vydražili zkrachovalý pivovar pánové Stanislav Bernard, Josef Vávra a Rudolf Šmejkal. Více o historii tohoto unikátního pivovaru se dozvíte na exkurzi. Tuto prohlídku je možné absolvovat ve všedních dnech mezi 08:00 – 16:00 hodinou a v sobotu od 08:00 do 12:00 hodin. Termín a čas exkurze je nutné rezervovat minimálně týden předem, na telefonním čísle 565 300 201 nebo na e-mailové adrese prohlídka@bernard.cz.

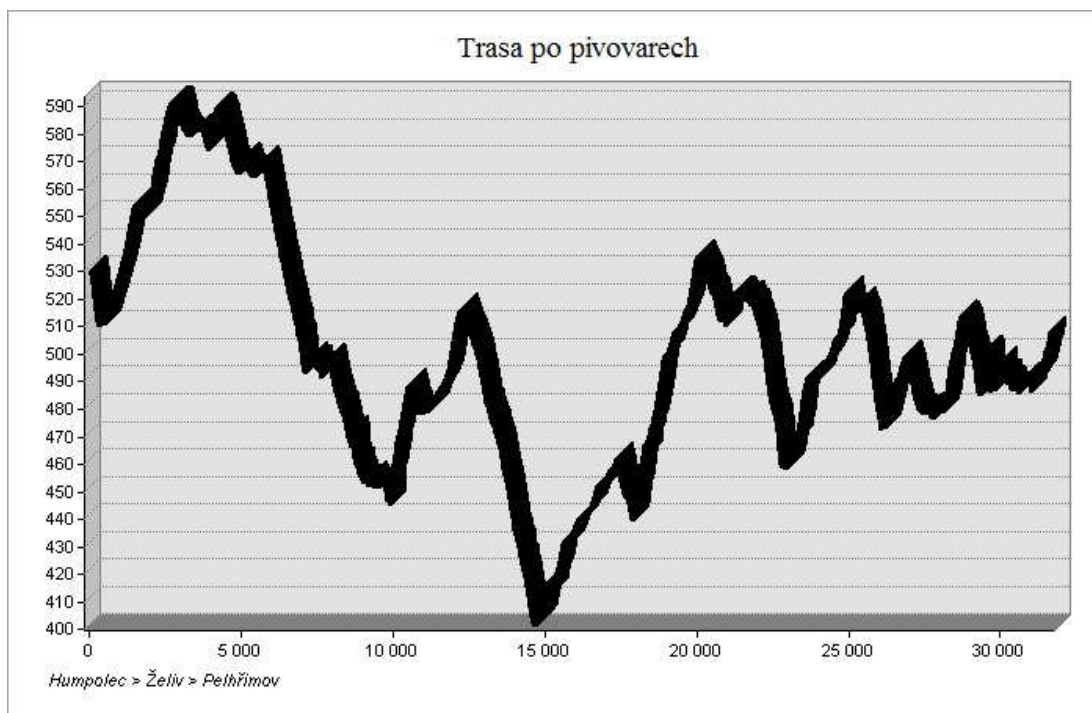
Z Humpolce směřuje tato jednodenní vyjíždka do Želiva, kde je možné, mimo jiné, navštívit Klášterní pivovar Želiv. Cesta vede přes obce Hněvkovice, Kletečná a Sedlice a je dlouhá přibližně 15,7 km. Prochází průmyslem nedotčenou a nezničenou přírodou. V průběhu vyjíždky lze navštívit například vodní nádrže Sedlice a Vřesník, kde je možné relaxovat, najíst se a užít si vodní radovánky.

V Želivě lze navštívit premonstrátský klášter Želiv, jehož historie se píše již od roku 1139 a první zmínky, které se váží k vaření piva, jsou ze 14 století. Další informace o historii kláštera a klášterního pivovaru, jistě dostanete od mnichů, kteří klášter obývají. Prohlídka pivovaru záleží na domluvě a rezervaci, kterou je možno provést na telefonním čísle 731 598 985 nebo 565 381 259 popřípadě na e-mailu recepce@zeliv.eu.

Z Želiva vede cesta po pivovarech přes obce Brtná, Svěpravice, Kojčice, Krasíkovice, Radětín a končí ve městě Pelhřimov, kde je možné navštívit poslední z trojice pivovarů, tedy pivovar Poutník, jehož jméno vychází z pověsti o založení města Pelhřimov pražským biskupem Peregrinem (Pelhřimem), jenž cestoval jako prostý poutník pěšky do Říma a po cestě se zde zastavil, aby se občerstvil vodou a založil zde město Pelhřimov. Po cestě si cyklisté mohou prohlédnout, jak se žije na klasickém venkově, navštívit například Rožkovský Mlýn a mnoho dalších, vesnic a přírodě blízkých, míst. Tento úsek měří přibližně 16,7 km.

V Pelhřimově a vlastně po celé této trase je možno navštívit mnoho kulturních, historických nebo přírodních lokalit a staveb, jak již bylo popsáno výše. Tato jednodenní trasa se však zabývá především historií a současností vaření piva, proto nemůže končit jinde, než v pivovaru Poutník. Tento pivovar byl založen roku 1552, kdy město obdrželo právo várečné. Prohlídka pivovaru se domlouvá na telefonních číslech 565 323 020 a 602 140 244. Prostory lze navštívit v pracovní dny od 08:00 – 15:00 hodin.

Po náročném dni lze využít nepřeborných možností, které město Pelhřimov nabízí, ať už v oblasti sportu, rekreace, ubytování, pohostinství a mnoho dalších aktivit, které byly popsány výše.



Obrázek 25: Výškový profil trasy po pivovarech

9. Diskuse

Nejdůležitějším cílem bylo prověřit možnost optimalizace cyklistických sítí, směřující k co nejlepší koncepci cyklotras v daném území. Téma cyklotras a jejich využití je do jisté míry velmi subjektivní. Není zcela lehké oprostit se od osobních preferencí a řešit tuto problematiku naprosto objektivně. Má snaha vycházela z myšlenky využít toto území co nejlépe, pro co největší využití regionu všemi skupinami cyklistů. Mikroregion Pelhřimov se zdál být ideálním uskupením, kde mimo jiné stále roste právě rozvoj turismu. Ze zpracování analytické části však vyplývá, že i toto uskupení má svoje limity a není tedy možno vyhovět naprosto všem skupinám, které byly v této práci definovány.

Z těchto důvodů se má práce příliš nevěnuje sportovně-rekreačním cyklistům, kteří vyhledávají masové akce a závody sportovního typu. Pro tuto skupinu není v současné době v řešeném území mnoho příležitostí. Další skupinou, která se ukázala jako okrajová, jsou dálkoví rekreační cyklisté. Turisté, řadící se mezi ně, upřednostňují trasy na vzdálenosti cca. 50 – 100 km a preferují primárně páteřní trasy, kterými mohou být mezinárodní trasy EuroVelo. Ty se ale v řešeném území nenachází.

Mnohem zajímavější pro moji práci jsou tyto čtyři skupiny: rodiny s dětmi, „pohodoví“ cyklisté, zdatnější rekreační cyklisté a „bikeři“ neboli terénní cyklisté. Zdatnější rekreační cyklisté mohou využívat všechny cyklotrasy včetně nově navrhovaných, což z nich dělá ideální návštěvníky pro mikroregion Pelhřimov. „Bikeři“, tedy terénní cyklisté, mají v území poměrně velká omezení. Vzhledem k preferenci přírodě blízkých terénních cest a požadavků na nepřetíženost tras je pro ně ideální území okolo vrchu Křemešník (viz Mapa 5: Zobrazení náročnosti jednotlivých cyklostezek a cyklotras). V tomto území je mnoho příležitostí pro kvalitní návrh terénních tras a singltreků. Tato práce se zabírala i těmito trasami, bylo by ale vhodné, aby se na dané území zaměřila pozornost při dalším zpracovávání a vytvořila se komplexní analýza řešení této problematiky, po které by následoval návrh cílený primárně na tuto skupinu.

Jednotlivé návrhy cyklotras vycházely především z dotazníkového šetření, z analýzy zajímavých a cenných míst a také z osobní znalosti území. První návrhy nových cyklotras mají sloužit především pro zkvalitnění stávající sítě cyklotras, tedy především k propojení a ucelení stávající sítě. V dalších návrzích jsem zaměřil na nové tematické trasy, které mají již daný účel cesty nebo danou cílovou skupinu, tzv. cyklobalíčky. Jednotlivé cyklotrasy i cyklobalíčky jsou přiloženy v kapitole 12. Mapové přílohy.

Otázkou zůstává, zda je navržení, které předkládá tato práce, nejvhodnější. Záleží také na tom, jestli najde v regionu uplatnění, jestli se mu dostane potřebné propagace a zda vůbec přiláká dostatečný počet nových cyklistů do tohoto malebného regionu. Účelem práce je i navrhnout realizaci navržených cyklotras subjektům, pro které by tyto výsledky mohly být užitečné.

10. Závěr

Rešeršní část měla za úkol nastínit obecnou charakteristiku cyklistiky, cyklistů a cyklistické sítě. Po proniknutí do této problematiky byla zpracována analytická část, v níž byl kladen důraz na sběr informací o mikroregionu Pelhřimov, jeho silných a slabých stránkách, které je důležité podpořit nebo naopak se snažit potlačit jejich negativní dopady. Přínosná byla také analýza příležitostí a hrozeb, díky kterým je možné lépe si představit možné směry vývoje, pokud se bude postupovat správným nebo špatným směrem.

Dále byla kladena pozornost na širší analýzu území, která shrnuje zajímavé a atraktivní místa v území, kvůli kterým turisté do regionu přijíždějí. Bylo zároveň nahlíženo na doprovodné služby, které jsou pro cykloturistiku nezbytné. Při průzkumu územně plánovacích dokumentací jednotlivých obcí bylo zjištěno, že některé, především ty větší obce v regionu, se aktivně snaží podílet na rozvoji cyklistické infrastruktury. Jejich návrhy byly převzaty do této práce a následně na ně bylo navázáno ve vlastním návrhu. Mapové výsledky návrhů cyklotras jsou přiloženy v přílohách práce.

Tato vyhodnocení byla stěžejní pro zpracování návrhové části, tedy doplnění cyklistické sítě v mikroregionu Pelhřimov. Při navrhování byl brán zřetel na požadavky a potřeby různých typů cyklistů. Byl kladen důraz na vytvoření multifunkční cykloturistické sítě, která bude co nejlépe sloužit svým uživatelům.

Cílovou skupinou mezi cykloturisty, na něž se práce soustředila, jsou rodiny s dětmi a „pohodoví“ cyklisté, kteří se od sebe svými požadavky příliš neliší. Z analytické a dotazníkové části vyplývá, že většina těchto cyklistů směřuje nebo by měla směřovat do severní části území. Je to pochopitelné, vzhledem k velkému množství atraktivních cílů, k menšímu automobilovému provozu a pestrosti komunikací, které se v daném území nacházejí. Z těchto důvodů byla právě tomuto území věnována největší pozornost.

Je potřeba si uvědomit, že jižní až jihozápadní část regionu je z hlediska cykloturistiky zanedbaná. V území je potřeba provést rozsáhlejší analýzy, které by vedly k nějakému detailnějšímu návrhu řešení. V této oblasti je velký potenciál především pro terénní cykloturisty. Proto by bylo vhodné se v dalších pracích zaměřit právě na tuto lokalitu.

Tato práce byla koncipována jako možný podklad pro doplnění cyklistické sítě a pokus o optimalizaci stávajícího stavu. V případě zájmu budou výsledky práce využity jako podklady pro další rozšiřování cyklistiky v regionu. Mohly by posloužit dotčeným obcím, popřípadě celému mikroregionu Pelhřimov jako pohled studenta územního plánování, který v tomto území strávil většinu svého života.

11. Literatura

- **BOHÁČ Š. (2006).** Cyklostezky a cyklotrasy – Terminologie. Portál hl. m. Prahy - www.praha.eu. (cit. 10. 2. 2015).
- **BUJDOŠ J. (2010).** Historie jízdního kola. Článek z www.ekorider.webnode.cz (cit. 6. 3. 2015).
- **CACH T. (2014).** Aktualizace cyklogenerelu pro území MČ Praha 10 – Veřejné představení konceptu. Prezentace MČ Praha 10.
- **Centrum Dopravního výzkumu (2015).** Kolektiv autorů. Cyklostezky a podobné „cyklokomunikace“. Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie (str. 77 – 81).
- **Centrum dopravního výzkumu (2011).** Kolektiv autorů. Drážní cesty. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno; Nadace Partnerství.
- **CIRKL E. (2015).** Historie a použití kola. Článek z www.kola-cirkl.cz (cit. 12. 2. 2015).
- **Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras (2015).** Autor anonymní. Článek z www.cyklistikakrnov.com. (cit. 20. 2. 2015).
- **FILLER V. (2012).** Po Praze na kole bez úrazů. Článek z www.prahounakole.cz (cit. 2. 4. 2015).
- **GALATÍK J., MARTINEK J. (2010).** Cyklistická doprovodná infrastruktura. Metodika uplatnění výsledků výzkumu. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno. ISBN 978-80-86502-25-0.
- **GEHL J. (2012).** Města pro lidi. 262 stran. Nakladatel: Partnerství. ISBN: 978-80-260-2080-6.
- **GLADIŠ T. (2014).** Nový život pro zrušené železnice: drážní stezky. Článek z www.kolo.cz. (cit. 29. 2. 2015).
- **JANDA M. (2007).** Od kostitřasu k horskému kolu. Článek z www.21stoleti.cz (cit. 12. 2. 2015).
- **JENERÁLOVÁ I. (2010).** Vinařské stezky na kole. Článek z www.czech.cz. (cit. 26. 2. 2015).
- **KADLEC M. (2007).** Historie a vývoj jízdního kola. Článek z www.velocipedy-telc.cz (cit. 12. 2. 2015).

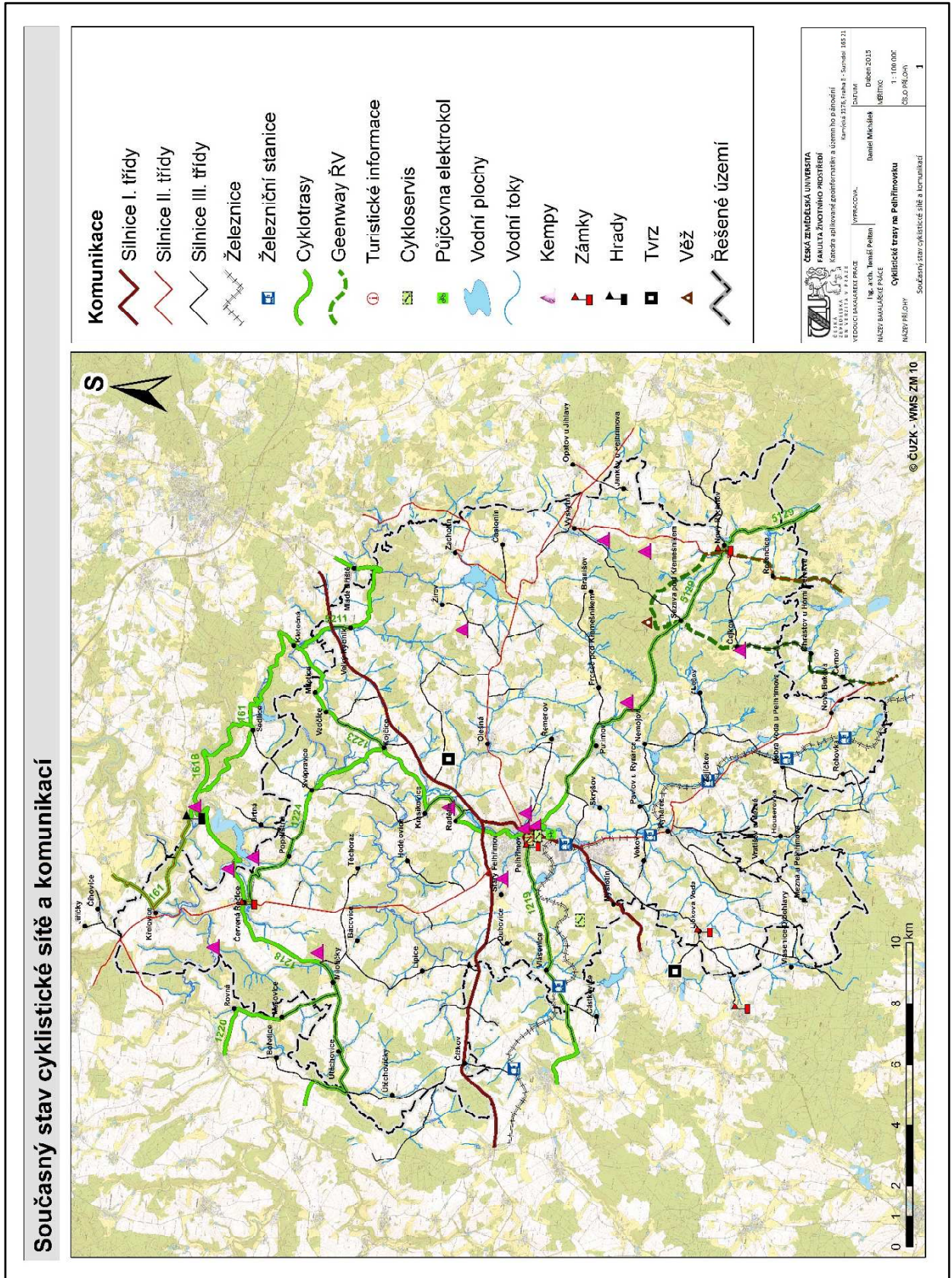
- **KOTAS P. (2002).** Dopravní systémy a stavby. České vysoké učení technické v Praze. ISBN: 978-80-01-03602-0.
- **KREJČÍ M. (2012).** General cyklistické dopravy města Třince. DVH CR spol. s r. o. Praha.
- **MARTINEK J. (2010).** Infrastruktura: Kolo a jiná doprava. Bike & Ride. Článek z www.cyklodoprava.cz. (cit. 5. 3. 2015).
- **MARTINEK J. (2008).** Podpora rozvoje cyklistiky v ČR. Metodika uplatnění výsledků výzkumu. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno.
- **MARTINEK J., ČARSKÝ J. (2008).** Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i, Brno; České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní. ISBN 978-80-86502-81-6.
- **MMR ČR (2007).** Kolektiv autorů. Skriptum Venkovský cestovní ruch, jeho specifika a podmínky pro rozvoj. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha. ISBN 80-245-1159-2
- **MOUREK D., VRTALOVÁ J., ŽÁKOVÁ R., MARTINEK J. (2011).** Cykloturistika – Současný stav a perspektivy v České republice. CzechTourism. ISBN 978-80-87560-00-6
- **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky (2013).** Dokument v rámci projektu CentralMeetBike, který je realizován prostřednictvím programu CentralEurope (spolufinancován ERDF).
- **ONDRÁČEK J., HŘEBÍČKOVÁ S. (2006).** Turistika I: Bezpečnost provozování cykloturistiky. Masarykova univerzita v Brně. Fakulta sportovních studií.
- **PÁSLER J., CÍR I., PERNICA M. (2013).** Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje. Autorský kolektiv metodické komise Sekce turistického značení RZ ÚV KČT.
- **Technické podmínky 179 Ministerstva dopravy (2013).** „Navrhování komunikací pro cyklisty“ (TP 179).
- **TESAŘ P. (2008).** Propojení cyklistických tras přes město Náchod včetně značení a stavebních úprav. České vysoké učení technické v Praze. Fakulta dopravní.
- **Zákon č. 361 / 2000 Sb.** o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění.

- **Zákon č. 13 / 1997 Sb.** o pozemních komunikacích v platném znění.

11.1 Datové zdroje

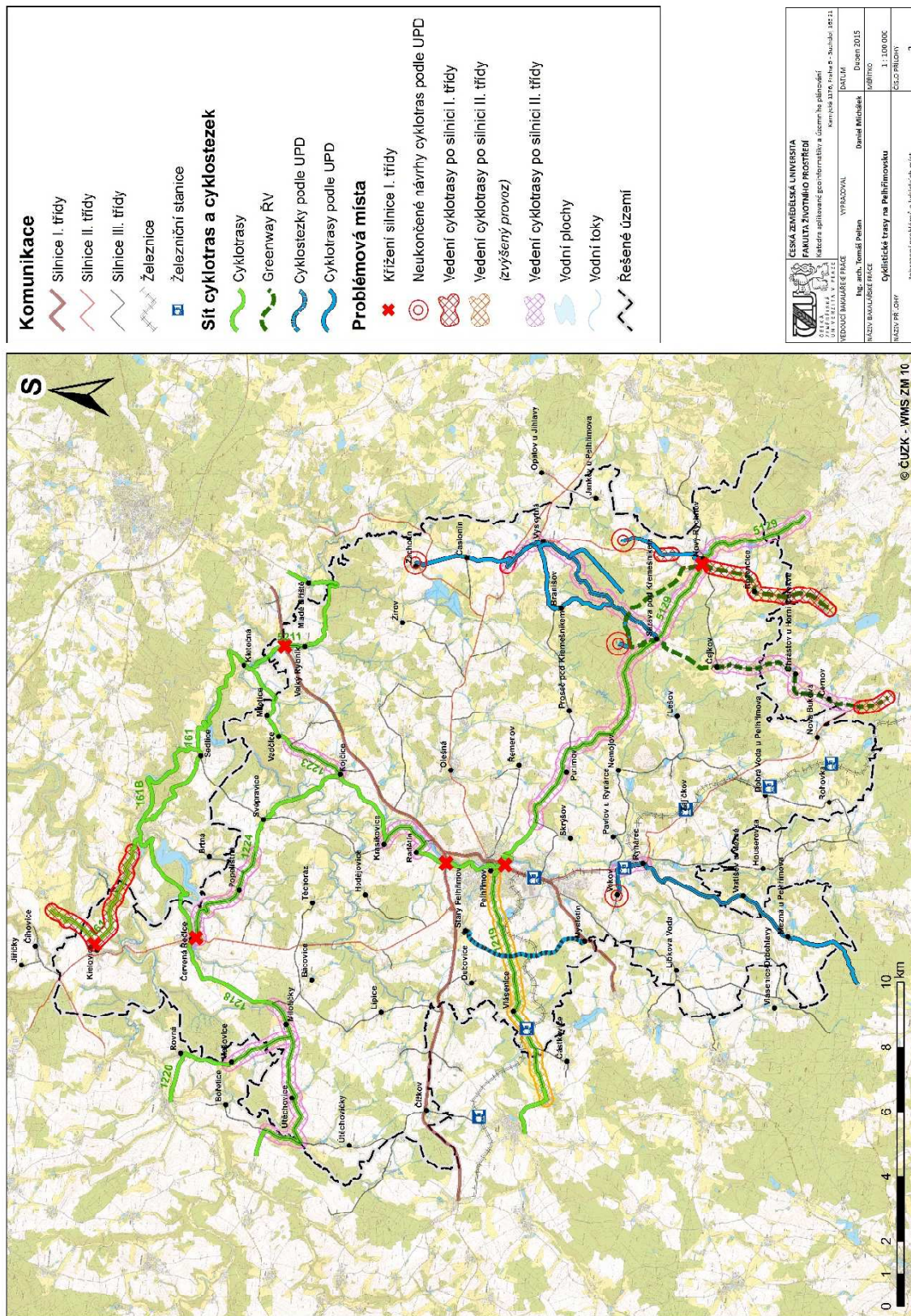
- **Český úřad zeměměřičský a katastrální** – Ortofoto mapa, Praha, on-line:
[http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(ti145it5i22ggmffrwfzwjop\)\)/Default.aspx?menu=3121&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZZK-WMS-ORTOFOTO-P&metadataXSL=metadata.sluzba](http://geoportal.cuzk.cz/(S(ti145it5i22ggmffrwfzwjop))/Default.aspx?menu=3121&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZZK-WMS-ORTOFOTO-P&metadataXSL=metadata.sluzba)
- **Český úřad zeměměřičský a katastrální** – Základní mapa ZM 10, Praha, on-line:
[http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(yluncbu0fc0m3iqseadawpdg\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZZK-WMS-ZM10-P&metadataXSL=metadata.sluzba&head_tab=sekce-03-gp&menu=3115](http://geoportal.cuzk.cz/(S(yluncbu0fc0m3iqseadawpdg))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZZK-WMS-ZM10-P&metadataXSL=metadata.sluzba&head_tab=sekce-03-gp&menu=3115)
- **Český úřad zeměměřičský a katastrální** – ZABAGED, Praha, on-line:
[http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(kjgrpre1kultihb2omjz1ssx\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZZK-WMS-ZABAGED-P&metadataXSL=metadata.sluzba&menu=3113](http://geoportal.cuzk.cz/(S(kjgrpre1kultihb2omjz1ssx))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZZK-WMS-ZABAGED-P&metadataXSL=metadata.sluzba&menu=3113)
- **Český úřad zeměměřičský a katastrální** – Digitální model terénu DTM 4G, Praha

12. Mapové přílohy



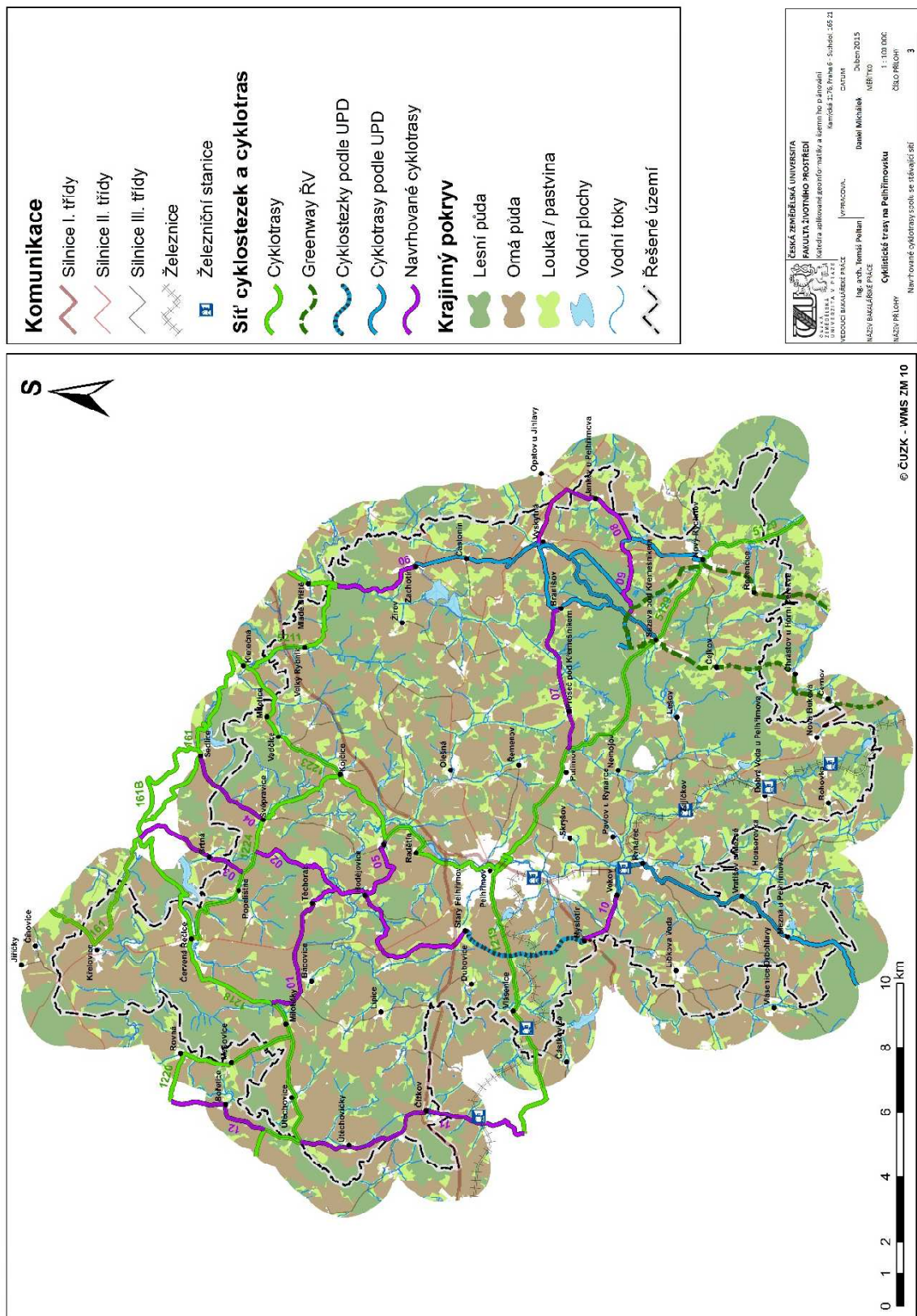
Mapa 1: Současný stav cyklistické sítě a komunikací

Zobrazení problémů a kritických míst



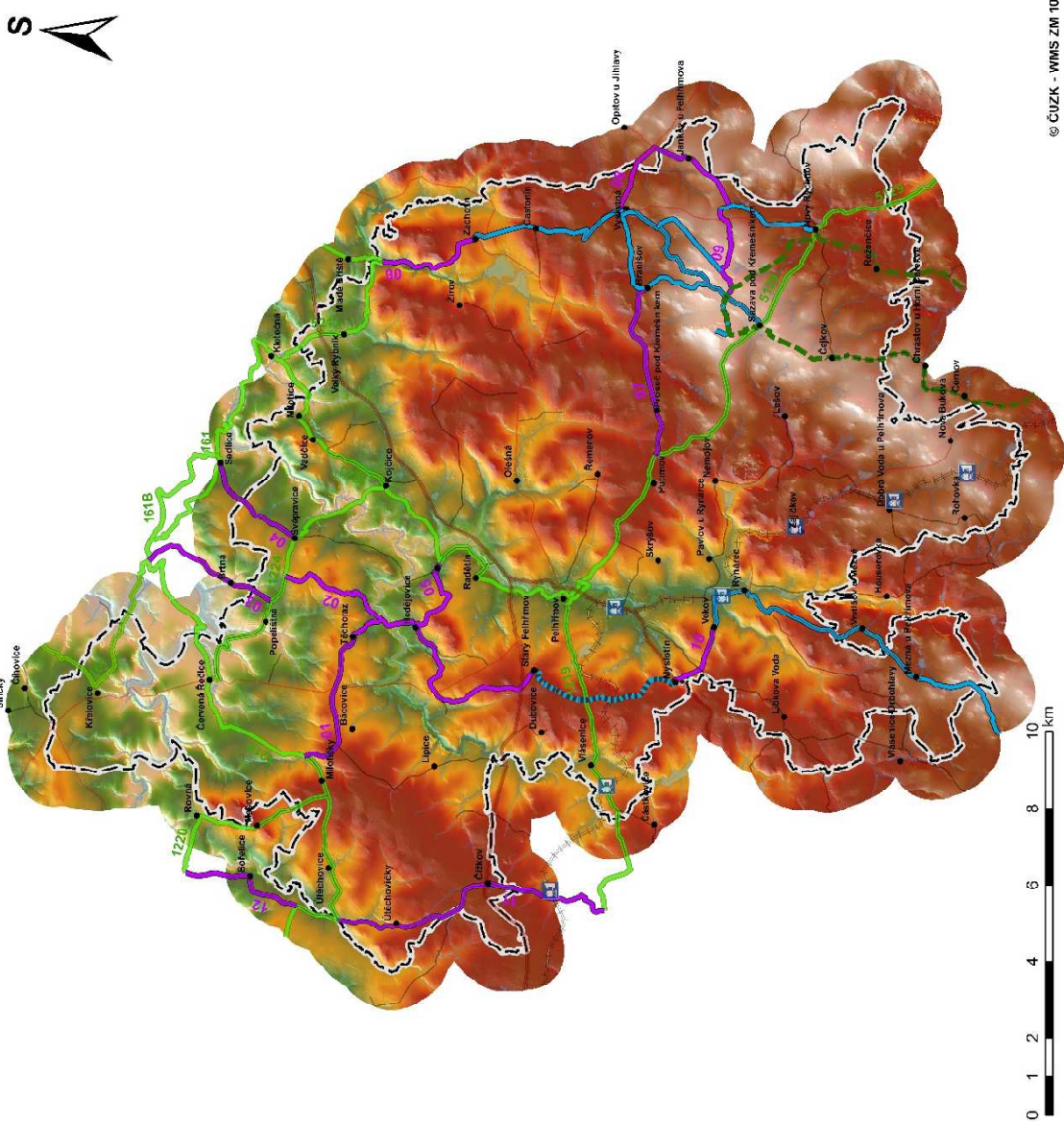
Mapa 2: Zobrazení problémů a kritických míst

Navrhované cyklotrasy spolu se stávající sítí (a krajinným pokryvem)



Mapa 3: Navrhované cyklotrasy spolu se stávající sítí (a krajinným pokryvem)

Terénní mapa řešeného území



© ČÚZK - WMS ZIM 10

Komunikace

- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Silnice III. třídy
- Železnice
- Železniční stanice

Sít' cyklotras a cyklostezek

- Cyklotrasy
- Greenway ŘV
- Cyklostezky podle UPD
- Cyklotrasy podle UPD
- Navrhované cyklotrasy
- Vodní plochy
- Vodní toky
- Řešené území

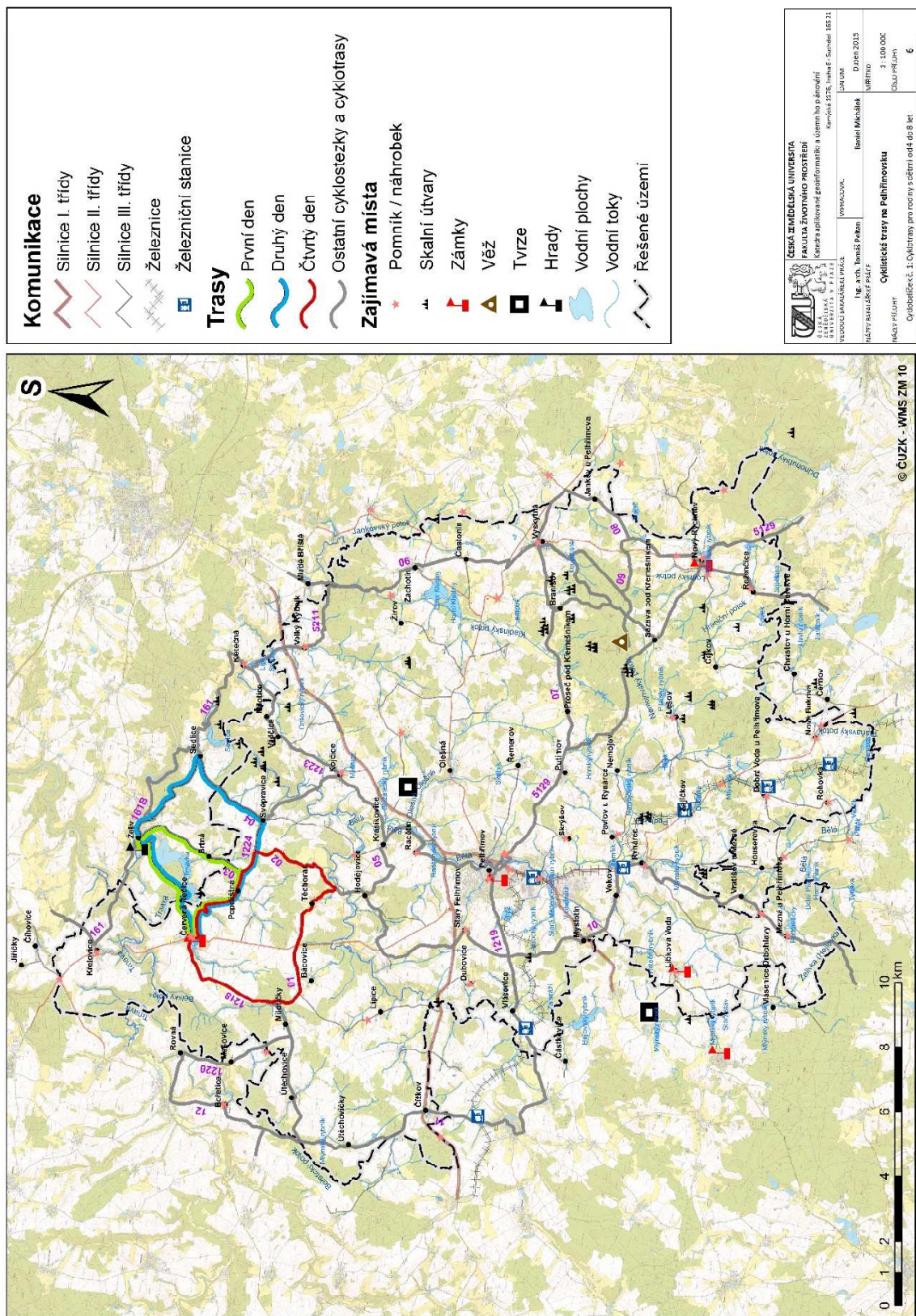
DMT [m.n.m.]

- Max : 769,323
- Min : 389,139

	ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ Katedra aplikované geografie a územního plánování Karmelova 32/6, Brno 602 00	
	VYPRACOVAL Ing. arch. Tomáš Peřin	DĚLOUJÍCÍ Daniel Mikulášek
	MÍSTO ZÁKAZNÍKOVY PRÁCE Město Pálffyov	DĚLOUJÍCÍ Miloš Pálffy
	DĚLOUJÍCÍ Datum 2013 Vydání 1:100 000 Číslo 4	

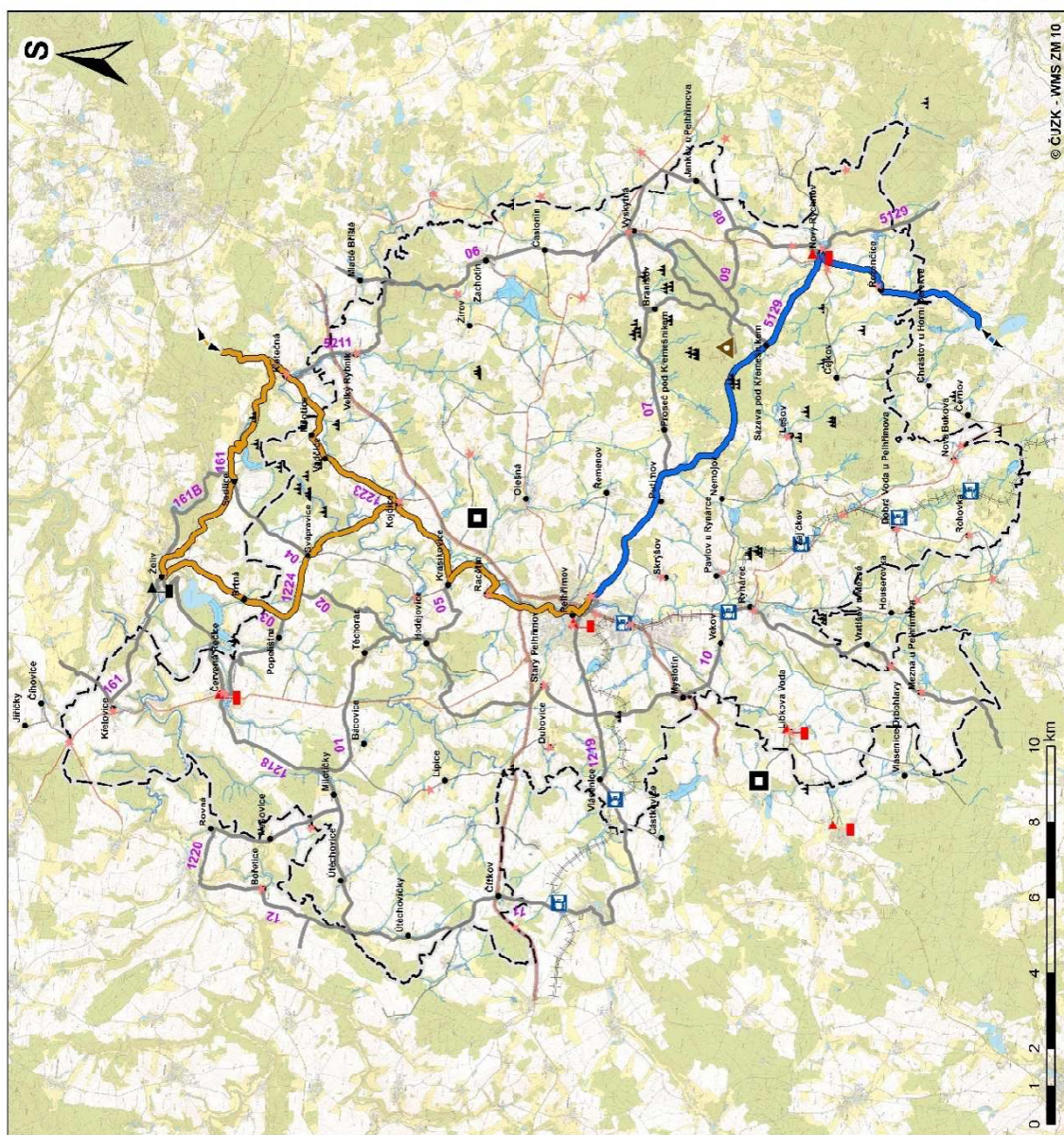
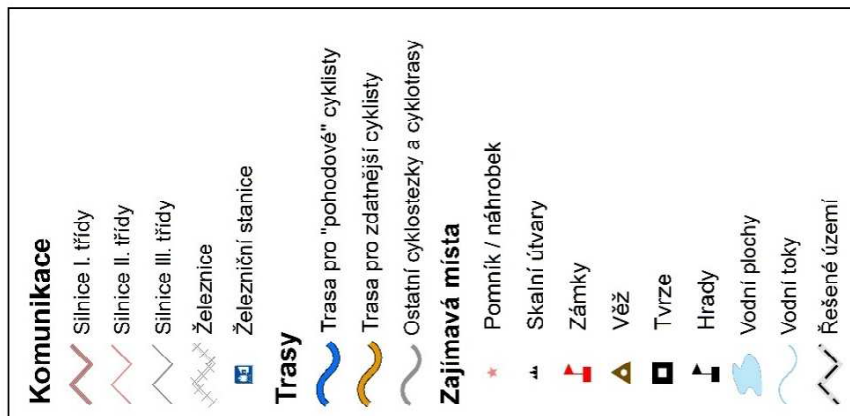
Mapa 4: Terénní mapa řešeného území

Cyklobalíček č. 1: Cyklotrasy pro rodiny s dětmi od 4 do 8 let



	CESKÁ ZEMĚDELSKÁ UNIVERZITA FAKULTA ZVYKOVÉHO PRŮMYSLU Katedra aplikované geografie a územního plánování KAMENSKÁ 1276, I. a II. patra, Sušice 340 02	PŘIPRAVOVAL: JAROMÍR JANUŠEK	DĚJEN 2015
	Fig. arch. Tomáš Peřin MĚSTY ŠARLŠKÉ PÁLCE	CYKLISTICKÉ TRASY NA PEHLÍMOVSKU MĚSTY ŠARLŠKÉ PÁLCE	DĚJEN 2015
Cyklobalíček č. 1: Cyklotrasy pro rodiny s dětmi od 4 do 8 let			6

Tematické trasy pro „pohodové“ a zdatnější rekreační cyklisty



ČESKÁ ZEMĚPĚVNÁ UNIVERZITA
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
 Katedra geoinformačních technologií a udržitelného rozvoje
 Katedra geoinformačních technologií a udržitelného rozvoje
 Katedra geoinformačních technologií a udržitelného rozvoje

VYPRACOVAL: David Michálek
 Datum: 1. února 2015

Mgr. arch. Tomáš Polten
 Mgr. Ing. David Michálek
 Mgr. Ing. David Michálek

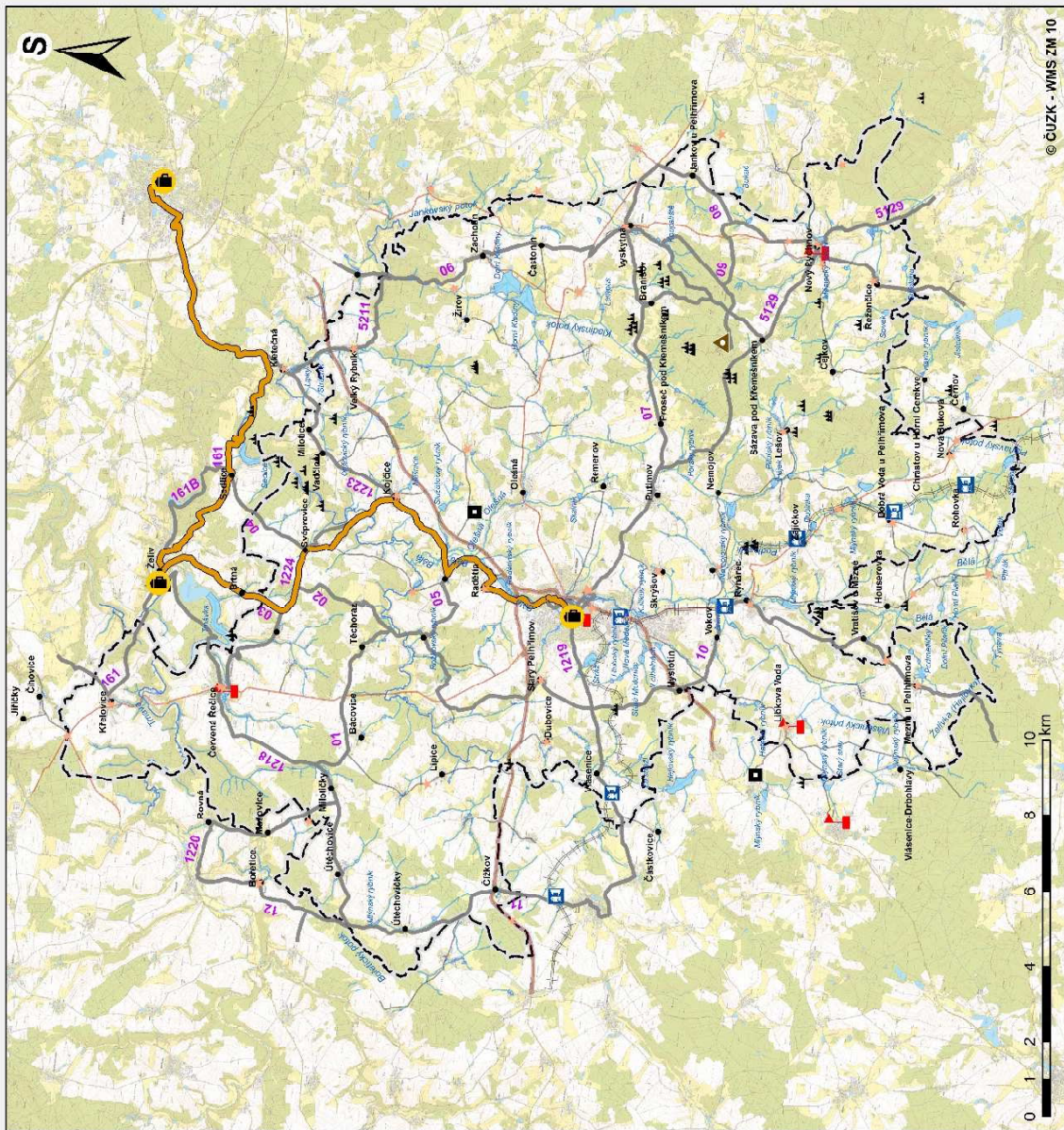
Číslo projektu: 1. - 100 000
 Číslo přílohy: 8

Tematické trasy pro „pohodové“ a zdatnější rekreační cyklisty

Mapa 8: Trasy pro „pohodové“ a zdatnější rekreační cyklisty

Tematická trasa pro „pohodové“ a zdatnější rekreační cyklisty - Tři místní pivovary v okrese Pelhřimov

- Komunikace**
- Silnice I. třídy
 - Silnice II. třídy
 - Silnice III. třídy
 - Železnice
 - Železniční stanice
- Trasy**
- "Pivovarská trasa"
 - Ostatní cyklostezky a cyklotrasy
- Zajímavá místa**
- Pivovar
 - Pomník / náhrobek
 - Skalni útvary
 - Zámky
 - Věž
 - TVrz
 - Hrady
 - Vodní plochy
 - Vodní toky
 - Řešené území



© ČUZK - WMS ZM 10

	ÚSTAV PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Katedra aplikované geografie a územního plánování Katedra aplikované geografie a územního plánování Katedra aplikované geografie a územního plánování	VYPRACOVAL Ing. arch. Tomáš Polhan	DUBEN 2015
	ŽELEZNÝ ÚSTAV ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ Katedra aplikované geografie a územního plánování Katedra aplikované geografie a územního plánování Katedra aplikované geografie a územního plánování	VYPRACOVAL Ing. arch. Tomáš Polhan	DUBEN 2015
NÁZEV BAKALÁŘSKÉ PRÁCE Cyklistické trasy na Pelhřimovsku		DOKUMENT MĚŘITIVO ČÍSLO PŘÍLOHY	
NÁZEV PŘÍLOHY Tematická trasa pro „pohodové“ a zdatnější rekreační cyklisty - Tři místní pivovary v bývalém okrese Pelhřimov		9	