

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

**CYKLOTURISTIKA A CYKLISTICKÉ TRASY
NA ORLICKOÚSTECKU**

Bakalářská práce

Jiří Kyrál

Olomouc 2014

Vedoucí práce: Halás Marián, Doc. RNDr. Ph.D.

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Jiří Kyrál (R11097)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Cykloturistika a cyklistické trasy na Orlickoústecku

Title of thesis: Biking and cycling routes in Ústí nad Orlicí region

Vedoucí práce: doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

Rozsah práce: 61 stran

Abstrakt: Cykloturistika je v současné době velmi populární součástí cestovního ruchu. Hlavním cílem této práce je zaměřit se na cykloturistiku na Orlickoústecku a kategorizovat v tomto regionu cyklistické trasy. Bakalářská práce dále hodnotí zpracované dotazníkové šetření týkající se vztahu obyvatelstva k cykloturistice a jejich spokojeností s kvalitou cyklotras.

Klíčová slova: cykloturistika, cyklistické trasy, region Orlickoústecko

Abstract: Cycle touring is currently a very popular part of tourism. The aim of this thesis is to focus on cycle touring in Orlickoústecko region and categorize cycle routes in this region. Another point of this thesis was questionnaire survey about relationship of residents to cycle touring and about their satisfaction with the quality of cycle routes.

Keywords: cycle touring, cycle roads, Orlickoústecko region

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přirodovědecká fakulta
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jiří KYRAL**
Osobní číslo: **R11097**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Cykloturistika a cyklistické trasy na Orlickoústecku**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je kategorizace cyklistických tras v orlickoústeckém regionu podle vybraných skupin ukazatelů a základní prostorová diferenciací cyklistických tras. Součástí práce by měly být některé z těchto okruhů: teoretický vstup a metodika práce, vymezení regionu, kategorizace cyklistických tras v orlickoústeckém regionu podle vybraných ukazatelů (terén, převýšení, charakteristika zázemí cyklistických tras apod.) a jejich profily, prostorová diferenciací cyklistických tras v orlickoústeckém regionu, realizační předpoklady cestovního ruchu v nejbližším zázemí cyklistických tras, syntéza a závěry.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:

Atlas cestovního ruchu ČR. Praha, Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006.
Brinke, J. Úvod do geografie dopravy. Praha, Karolinum, 1999.
Hrala, V. Geografie cestovního ruchu. Praha, Idea servis, 2001.
Mírvald, S. Geografie dopravy. Plzeň, Pedagogická fakulta ZČU, 1999.
Štěpánek, Kopačka, Šíp. Geografie cestovního ruchu. Praha, PŘF KU, 2001.
- materiály a studie Centra dopravního výzkumu
- turistické a cykloturistické mapy regionu
- BP z KGG věnované problematice cykloturistiky

Vedoucí bakalářské práce: **Doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **29. dubna 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2014**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 29. dubna 2013

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci Cykloturistika a cyklistické trasy na Orlickoústecku vypracoval samostatně pod vedením doc. RNDr. Mariána Haláse, Ph.D. a uvedl veškerou použitou literaturu a zdroje v seznamu použité literatury.

V Olomouci, dne 30. 4. 2014

.....

podpis

Chtěl bych poděkovat vedoucímu bakalářské práce doc. RNDr. Mariánu Halásovi, Ph.D. za vstřícný přístup, neocenitelné rady a připomínky, které mi poskytl při vypracování této bakalářské práce.

OBSAH

1	ÚVOD	8
2	METODIKA PRÁCE.....	9
3	VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ.....	10
4	CYKLOTURISTIKA	13
4.1	Rozlišení cyklostezky od cyklotrasy	14
4.1.1	Cyklostezka.....	14
4.1.2	Cyklotrasa	15
4.2	Rozlišení cyklistické trasy a cykloturistické trasy	16
4.2.1	Cyklistická trasa.....	16
4.2.2	Cykloturistická trasa	18
4.3	Hierarchie cyklotras	19
4.4	Hustota cyklotras v ČR	20
5	KATEGORIZACE CYKLOTRAS NA ORLICKOÚSTECKU	21
5.1	Kategorizace dle hustoty sítě cyklotras.....	23
5.2	Kategorizace dle typu komunikace / povrchu na cyklotrasách	24
5.3	Kategorizace cyklotras dle převýšení.....	26
5.4	Kategorizace cyklotras dle regionálního rozsahu	27
6	PROFILY VYBRANÝCH CYKLISTICKÝCH TRAS	28
7	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ NA ORLICKOÚSTECKU.....	36
8	SWOT ANALÝZA CYKLOTURISTIKY A CYKLISTICKÝCH TRAS NA ORLICKOÚSTECKU.....	42
9	ZÁVĚR	43
10	SUMMARY	44
11	SEZNAM POUŽITÉ LITEARATURY.....	45
12	SEZNAM PŘÍLOH.....	48

1 ÚVOD

Cykloturistika se v posledních letech stává velmi vyhledávanou možností pro sportovní a zároveň rekreační vyžití. Jízdní kolo je v současné době finančně dostupné pro širokou veřejnost, a proto ho také většina populace vlastní. Rovněž existují půjčovny kol, a tak lidé, jež jízdní kolo nevlastní, mají možnost si kolo vypůjčit na cykloturistický výlet. Cykloturistika je oblíbená u rodin s dětmi, u jednotlivců a taktéž často i u obyvatelstva v důchodovém věku. Dává jim prostor pro oddech od uspěchaného stylu života současné civilizace a možnost vykonávání alespoň nějaké tělesné aktivity, jež je ke zdraví člověka velmi prospěšná. Výhodou je také, že tato aktivita je takřka bezhlučná a relativně přátelská k životnímu prostředí. Potenciál pro další rozvoj cykloturistiky v České republice je značný i díky podpoře ze strany Evropské unie a přeshraniční spolupráci.

Tato bakalářská práce se z počátku bude zabývat seznámením se základními pojmy v cykloturistice, různými typy značení a srovnáním hustoty cyklistických tras v rámci krajů. Ovšem základní náplní práce je zaměření se na region Orlickoústecko, kde cykloturistika je obzvláště populární, nachází se zde mnoho značených cyklotras i vybudovaných cyklostezek. V oblasti jsou dobré podmínky pro všechny cykloturisty. Nachází se zde mnoho přírodních a kulturních atraktivit. Většina cyklostezek vede údolními řek a jsou tak ideální pro nenáročně výlety rodin s dětmi. Naopak pro náročné cykloturisty se na území nachází mnoho cyklotras s vysokým převýšením. Proto cykloturistické vyžití zde najde téměř každý. Bakalářská práce řeší kategorizaci cyklistických tras podle převýšení, typu komunikace, regionálního rozsahu a hustoty sítě cyklotras v rámci správních obvodů s rozšířenou působností. Zabývá se také výškovými profily vybraných cyklotras. V neposlední řadě práce prezentuje výsledky dotazníkového šetření o vztahu obyvatelstva Orlickoústecka k cykloturistice. Na závěr práce je z poznatků autora vytvořena SWOT analýza.

2 METODIKA PRÁCE

Ke zpracování této bakalářské práce bylo využito několika informačních zdrojů. Vzhledem k mnohem větší aktuálnosti dat a k nepříliš velkému množství literárních zdrojů zabývajících se otázkou cykloturistiky bylo z větší části využíváno elektronických zdrojů.

Z literárních zdrojů byly pro uvedení do problematiky důležité knihy *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice* (autor: Mourek Daniel) a *Cykloturistika* (autoři: Ondráček Jan a Hřebíčková Sylva). Konkrétně se trasám pro cykloturisty zabývá například Martin Leschinger ve své knize *Cyklovýlety po Česku: na kole za poznáním Čech, Moravy a Slezska*. Pro přehled cyklotras v tištěné podobě sloužil kartografický dokument *Orlickoústecko* ve formě velké mapy.

Z elektronických zdrojů se stali stěžejními *Český statistický úřad*, *Cykloserver* a *Cyklodoprava*. Nejdůležitějším zdrojem dat se stal software firmy *EAGLE* s názvem *Cyklotrasy*, v nejnovější verzi 2.34, který umožnil získat informace o převýšení, typu komunikace / povrchu na cyklotrasách a profilu jednotlivých cyklistických tras. Všechny uvedené profily cyklotras v kapitole 6. jsou uvedeny pod stejným měřítkem, proto je možné je vzájemně porovnávat. Data byla dále zpracována v programu *Microsoft Excel 2010*, kde byly vytvořeny tabulky a grafy.

K vypracování veškerých map a výpočtů délek cyklotras na Orlickoústecku sloužil program *ArcGis* verze 10 (využíváno bylo aplikace *ArcMap*). Nejprve bylo nutné vytvořit vlastní vrstvu cyklotras (koordinací s mapou cyklotras na serveru *cykloserver.cz* a softwaru *Cyklotrasy*). S touto vrstvou cyklotras a vrstvou vymezeného území pak bylo možné dále pracovat podle potřeby. Byly vypočítány délky jednotlivých cyklotras na vymezeném území, hustota sítě cyklotras v rámci správních obvodů obcí s rozšířenou působností, apod. Data o cyklotrasách za kraje poskytl server *cyklodoprava.cz*. Bližší informace poskytl Mgr. Karel Markvart z Klubu českých turistů, který spolupracuje se zmíněným serverem a je předsedou ústředního výboru Rady značení Klubu českých turistů. Získaná data byla zpracována v programu *Microsoft Excel 2010* a aplikována do programu *ArcMap*, kde byla vytvořena mapa hustoty sítě cyklotras v rámci krajů České republiky. *ArcMap* sloužil také k vytvoření legendy pro profily cyklistických tras v kapitole 6.

Dále bylo využito dotazníkového šetření prováděné autorem bakalářské práce na vzorku obyvatelstva trvale žijícího v regionu Orlickoústecko. Získaná data pak byla zpracována opět v programu *Microsoft Excel 2010*.

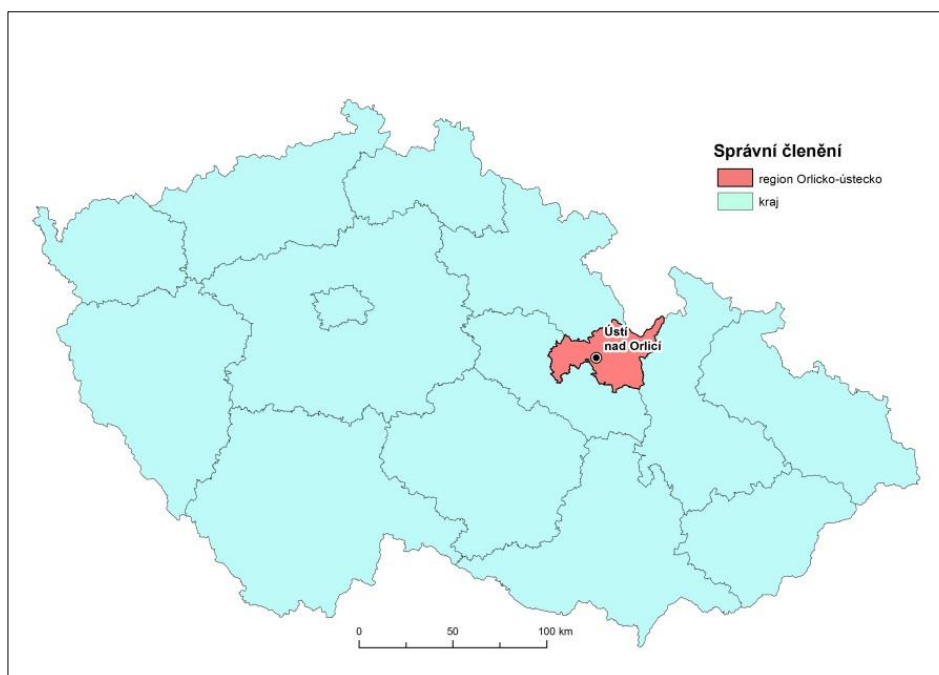
Velká většina fotografií pak byla pořízena v letních měsících roku 2013 při průzkumu mapované oblasti. Obrázky byly využity při seznamování s pojmy v cykloturistice a při popisu značení cyklotras v kapitole 4. Kromě toho pak v přílohách další fotografie dokumentují zajímavá místa regionu dostupná pro cykloturisty.

Shrnutím silných a slabých stránek cykloturisty, příležitostí a hrozeb do budoucnosti pro cykloturistiku v regionu se na závěr práce zabývá SWOT analýza, která vychází ze získaných znalostí autora o problematice cykloturistiky a cyklistických tras v regionu Orlickoústecko.

3 VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Region Orlickoústecko leží ve východní části Pardubického kraje. Území lze vymezit legálními hranicemi okresu Ústí nad Orlicí. Ze severovýchodu je ohraničen státními hranicemi s Polskem. Dále sousedí na severozápadě s okresem Rychnov nad Kněžnou, na západě s okresem Pardubice, na jihozápadě s okresem Chrudim, na jihu s okresem Svitavy a na východě s okresem Šumperk. Z historického hlediska velká většina oblasti spadá do Čech, 6 obcí však leží na Moravě. Region zahrnuje 115 obcí, z toho 10 měst a 2 městyse. K 31. 12. 2012 zde žilo 139 026 obyvatel. V posledních letech dochází k úbytku obyvatelstva z důvodu převahy emigrace nad imigrací. Rozloha této oblasti činí 1 267 km². Území je tvořeno šesti správními obvody s rozšířenou působností (dále jen SO ORP) – SO ORP Česká Třebová, SO ORP Králíky, SO ORP Lanškroun, SO ORP Ústí nad Orlicí, SO ORP Vysoké Mýto a SO ORP Žamberk.¹

¹ ČSÚ. *Časová řada vybraných ukazatelů za okres Ústí nad Orlicí (2002 - 2012)*. [online]. 2013 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_usti_nad_orlici>



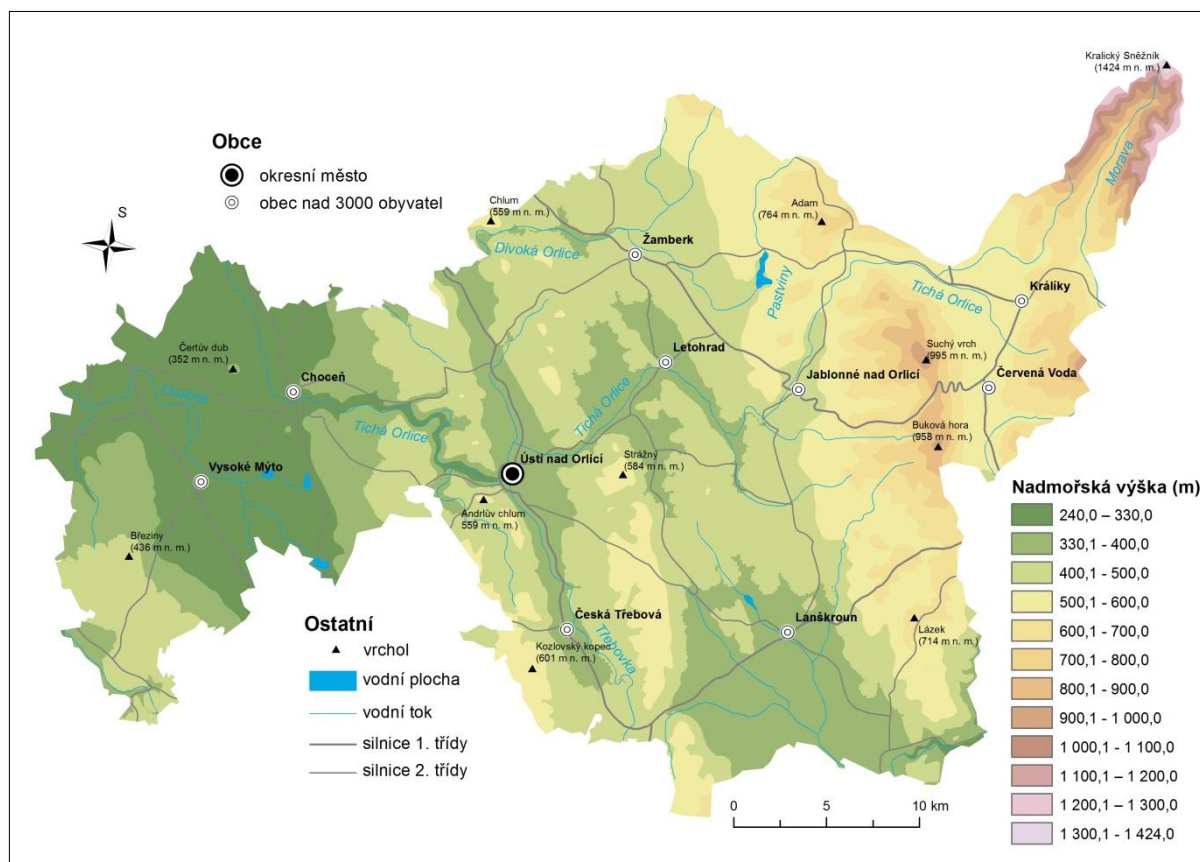
Obr. 1 Vymezení regionu Orlickoústecko v rámci České republiky

Na soutoku Třebovky a Tiché Orlice leží okresní město, centrum tohoto regionu, Ústí nad Orlicí. Severněji než Tichá Orlice protéká další významná řeka Divoká Orlice, na které byla vybudována přehrada Pastviny, která je největší vodní nádrž a vodní plochou v oblasti. V regionu se nachází i spousta rybníků – nejvíce na Lanškrounsku a Vysokomýtsku.²

U Polských hranic zasahují do území Orlické hory, které jsou pro tento region velmi významné svými lyžařskými středisky a možností příjemné turistiky v CHKO Orlické hory. To samé platí pro oblast na severovýchodě regionu, kde se rozprostírá třetí nejvyšší pohoří České republiky Kralický Sněžník, a kde také pramení řeka Morava. Logicky se zde nachází také nejvyšší vrchol Orlickoústecka – hora Kralický Sněžník s výškou 1424 m n. m. Zde byla zřízena Národní přírodní rezervace Kralický Sněžník. Pohoří Orlické hory a Kralický Sněžník od sebe odděluje Kladská kotlina, protáhlá sníženina zasahující do oblasti z Polska. Dalšími geomorfologickými celky na sledovaném území jsou Podorlická pahorkatina, táhnoucí se od Žamberecka na jihovýchod do Lanškrounska, Orlická tabule, která zasahuje do severozápadní části

² ČSÚ. *Charakteristika okresu Ústí nad Orlicí*. [online]. 2013 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/xe/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_usti_nad_orlici>

oblasti, na jihovýchodě částečně Zábřežská vrchovina a Svitavská pahorkatina, které náleží největší část území.³



Obr. 2 Základní geografická mapa Orlicko-ústecka

Území je tvořeno z 37,3 % ornou půdou, z 31,5 % lesní půdou, z 19,2 % trvalými travními porosty, z 10,9 % urbanizovanými plochami a ze 1,1 % vodními plochami. V regionu není příliš rozvinuta silniční síť, chybí jakákoliv rychlostní silnice či dálnice. To by měla změnit plánovaná rychlostní silnice R35. Naopak železniční doprava je na vysoké úrovni. Skrz území prochází tranzitní železniční koridory z Prahy směrem na Brno a z Prahy směrem na Ostravu, při čemž Česká Třebová je důležitým dopravním uzlem.⁴

Region je také ideální pro turisty. K atraktivním místům patří zříceniny hradů, např. Lanšperk, Žampach, Litice nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí nebo nedaleko

³ DEMEK, Jaromír; MACKOVČIN, Peter, a kolektiv. *Zeměpisný lexikon ČR: Hory a nížiny*. 2. vyd. Brno: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2006. 582 s. ISBN 80-86064-99-9.

⁴ ČSÚ. *Charakteristika okresu Ústí nad Orlicí*. [online]. 2013 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/xe/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_usti_nad_orlici>

od hranic na severozápadě regionu asi nejznámější zřícenina v oblasti – Potštejn.⁵ Na území je také řada rozhleden a vyhlídkových věží, z nichž nejvýznamnější jsou Suchý vrch, Tyršova rozhledna, Kozlovský kopec, Stříbrná krasavice na Andrlově chlumu nebo rozhledna Lázek vybudovaná na stejnojmenném nejvyšším vrchu Zábřežské vrchoviny. Na jihu Vysokomýtska se nachází hojně navštěvovaný areál zámku Nové Hrady. Příhraniční oblast je plná bunkrů a dělostřeleckých tvrzí vybudovaných před 2. světovou válkou. Mnoho z nich je přístupných veřejnosti. Z města Králíky vede poutní cesta na Horu matky Boží, kde stojí klášter Hedeč. Severně od Lanškrouna se zase nachází poutní místo Mariánská Hora stojící přímo na evropském rozvodí Severní moře – Černé moře. U Chocně je cyklotrasa vedena kolem přírodní rezervace Peliny obdivované kvůli svým opukovým skalním věžím nad Tichou Orlicí.⁶ Pro účastníky cestovního ruchu je ideální areál aktivní turistiky Cakle s možností občerstvení a ubytování.⁷ Kromě toho všeho je v regionu k vidění mnoho historických budov a další zajímavosti.

4 CYKLOTURISTIKA

Cykloturistiku lze chápat jako pohyb vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole v přírodě nebo v městských podmínkách, který má stanovený cíl či odůvodnění, ale nemá soutěžní ambice. Je to druh turistiky, při níž je klíčové využití jízdního kola. Podle prostředí, v kterém bude prováděna, je vhodné zvolit druh kola. Pro cykloturistiku prováděnou v terénu je ideální horské kolo, pro pohyb na silnici je vhodné kolo silniční. Trekingové kolo je mezistupněm mezi předchozími typy.⁸ Cykloturistiku lze také rozlišovat na denní, to znamená, že se cykloturisté tentýž den, co vyrazili na bicyklu, vrací domů, a vícedenní, tím je míněno, že cykloturisté vykonávají cykloturistiku více dní v kuse a zároveň jsou nuceni přespávat mimo domov. U vícedenní cykloturistiky dále je možné rozlišovat, jestli je cykloturistika hlavní náplní rekreace, nebo tomu tak není.⁹

⁵Kulturní centrum Letohrad. *Cykloturistika* [online]. [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <<http://info.letohrad.eu/cykloturistika>>

⁶LESCHINGER, Martin. *Cyklovýlety po Česku: na kole za poznáním Čech, Moravy a Slezska*. 1. vyd. Ústí nad Orlicí: Flétna, 2009. 291 s. ISBN 978-80-903652-7-8.

⁷JUŘÍK, Jiří. *Kam na kole: nejlepší cyklovýlety*. Jiří Juřík. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2010. 156 s. ISBN 978-80-251-3188-6.

⁸ONDRÁČEK, Jan; HŘEBÍČKOVÁ, Sylva. *Cykloturistika*. 1. vyd. Masarykova univerzita, 2007, 123 s. ISBN 978-802-1044-432.

⁹KEELING, Andrew. *Cycle tourism: Information Pack TT21*. Sustrans, 1999, 20 s. Dostupné z: <<http://admin.ibt.org.il/files/835238941124.pdf>>

Podle studií cykloturistika už není pouze okrajovým dílem cestovního ruchu. Ve výzkumu o cyklistice (září 2011) odpověděla nadpoloviční většina respondentů, že v uplynulých 6 měsících jezdili na kole. To odůvodňuje velkou oblibu cykloturistiky v České republice. Další budování drobné infrastruktury pro cyklisty a začlenění systém cyklotras a cyklostezek do integrovaného systému by mohlo být důležitým impulsem pro cestovní ruch v České republice.¹⁰

4.1 Rozlišení cyklostezky od cyklotrasy

Rozlišení mezi cyklostezkou a cyklotrasou je evidentní. Termíny se nedají v žádném případě zaměnit.

4.1.1 Cyklostezka

Pod pojmem cyklostezka se rozumí dopravním značením omezená pozemní komunikace určená pro cyklisty nebo pro cyklisty i chodce zároveň. Využití motorové dopravy zde není povoleno. Jedná se o nejbezpečnější typ komunikace pro cyklistickou dopravu. Má zpevněný povrch, většinou je to asfalt. Existují tři varianty cyklostezek. První z nich je stezka pro cyklisty (samostatná). Na tomto typu je povoleno se pohybovat pouze cyklistům. Minimální šířka by měla být 2 metry. Druhou variantou je stezka pro cyklisty a chodce s odděleným provozem, kde pruh pro cyklisty by měl mít minimálně 2 metry a pro chodce 1,5 metru. Mezi těmito pruhy by měl existovat dělicí pás o šířce 0,25 metru. Tudiž minimální šířka tohoto typu cyklostezky je 3,75 metru. Třetím typem je smíšená cyklostezka pro cyklisty a chodce, kde neexistují oddělená pásma pro cyklisty a chodce. Šířka cyklostezky by měla být minimálně 3 metry.¹¹ Cyklostezka se značí kulatou značkou s modrým pozadím, na kterém je bílou barvou vyznačeno kolo (cyklostezka pouze pro cyklisty, obr. 3) nebo kolo a chodci (cyklostezka pro cyklisty a chodce, obr. 4).

¹⁰ Cyklodoprava: [Cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz): Cyklodoprava - jak ji rozvíjet a podporovat. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky: pro léta 2013–2020* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

¹¹ Praha.eu. *Základní termíny cyklistické infrastruktury* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/praha_cyklisticka/s_kolem_po_praze/slovník_cyklisticke_infrastruktury/index.html



Obr. 3 Cyklostezka s odděleným provozem v Chocni



Obr. 4 Cyklostezka pro cyklisty a chodce v Ústí nad Orlicí

4.1.2 Cyklotrasa

Pojmem cyklotrasa je myšlena vyznačená trasa pro cyklisty pomocí směrového dopravního nebo turistického značení. Povrch cyklotrasy může být různý. Cyklotrasy většinou vedou po komunikacích s nízkým nebo s žádným provozem. Často vedou také

po cyklostezkách. Jsou pro cykloturisty návodem při cestování tak jako pro turisty turistické cesty.¹²

Existuje také pojem doporučená cyklotrasa, pod kterým se rozumí doporučená trasa bez cyklistického značení. Často bývá vedena mimo zpevněné komunikace a k jejímu zdolání je nutný vhodný typ kola.¹³

Většinou se setkáte s cyklotrasou vyznačenou směrovými značkami ve žlutočerné barvě umístěnými jako jiné dopravní značky, méně často pak s pásovými značkami, které se používá v terénu podobně jako turistické značky pro pěší. Podrobněji je značení rozebráno v následující kapitole 4.2.

4.2 Rozlišení cyklistické trasy a cykloturistické trasy

Rozdíl mezi cyklistickou trasou a cykloturistickou trasou je důležité z hlediska cyklistického značení. Mnohdy se tyto pojmy zaměňují nebo splývají dohromady.

4.2.1 Cyklistická trasa

Cyklistické trasy nebo jen zkráceně **cyklotrasy** jsou takové trasy, které vedou zpravidla po silnicích, dobrých místních i účelových pozemních komunikacích, která jsou z hlediska bezpečí a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů.¹⁴ Měla by účelně spojovat místa, mezi nimiž se dá předpokládat cyklistická doprava.¹⁵ Využívá se tzv. silničního značení. Při značení cyklotras se používají značky, na kterých je vždy na žlutém podkladu černě uvedeno číslo trasy, symbol kola a někdy kilometrová vzdálenost k cíli. Ze zásady se značky umísťují na pravé straně komunikace ve směru jízdy. Existují tři základní typy značek. Nejmenší a nejjednodušší z nich je **směrová tabulka**, která uvádí pouze číslo trasy, popřípadě směr trasy (obr. 5). Dalšími variantou

¹² Plzenskonakole.cz. *Cyklostezka nebo cyklotrasa? Jaký je v tom rozdíl?* [online]. [cit. 2014-03-31].

Dostupné z: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklostezka-nebo-cyklotrasa-jaky-je-v-tom-rozdil-134.htm>

¹³ Praha.eu. *Základní termíny cyklistické infrastruktury* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z:

<http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/praha_cyklisticka/s_kolem_po_praze/slovník_cyklisticke_infrastruktury/index.html>

¹⁴ KLUB ČESKÝCH TURISTŮ – RADA ZNAČENÍ. *Učební texty pro značkaře díl N – Značení cyklotras*. Praha, 2007. 32 s.

¹⁵ ONDRÁČEK, Jan; HŘEBÍČKOVÁ, Sylva. *Cykloturistika*. 1. vyd. Masarykova univerzita, 2007, 123 s. ISBN 978-802-1044-432.

je **směrová tabule**, která kromě čísla a směru cyklotrasy udává také vzdálenost k danému cíli (obr. 6). Třetím základním typem je **návěst před křižovatkou** (obr. 7) ve formě velké tabule, která se většinou umísťuje u složitějších rozcestí nebo může sloužit jako varování před nějakým nebezpečím. Konec cyklotrasy se značí směrovou tabulkou, která je červeně přeškrtnutá z levého dolního rohu do pravého horního rohu.¹⁶



Obr. 5 Směrové tabulky u obce Libchavy



Obr. 6 Směrové tabule u cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň



Obr. 7 Návěst před křižovatkou nedaleko letiště v Ústí nad Orlicí

¹⁶ Informační portál Karlovarského kraje. *Značení tras* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/Znaceni_tras.aspx>

4.2.2 Cykloturistická trasa

Cykloturistické trasy jsou takové trasy, které vedou většinou po horších účelových komunikacích, tedy po polních a lesních cestách. Využívá se tzv. terénního značení.¹⁷ Značí se pásovými značkami o velikosti 14x14 cm (obr. 8). Značka je rozdělena na tři vodorovné pruhy, z nichž horní a dolní jsou žluté a prostřední bývá zelený, modrý, červený nebo bílý. Značka může být doplněna o směrovou šipku. Na rozcestích využívá značení cyklistických směrůvek, kde je černě uvedeno na žlutém podkladu číslo cykloturistické trasy, vzdálenost k cykloturistickým cílům a barva trasy (obr. 9). Jde tedy to obdobné značení jako u turistického značení, kde žlutou barvu nahrazuje bílá a pásové značky jsou menší o 4 cm ve vodorovném i svislém směru.¹⁸



Obr. 8 Pásová značka se směrovou šipkou v Jablonném nad Orlicí



Obr. 9 Cyklistické směrovky terénního značení pod Suchým vrchem

¹⁷ Informační portál Karlovarského kraje. *Značení tras* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/Znaceni_tras.aspx>

¹⁸ Klub českých turistů. *Turistické značení KČT* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct>>

4.3 Hierarchie cyklotras

Podle významu můžeme cyklotrasy rozdělit do čtyř základních kategorií. Jsou jimi trasy **mezinárodní**, trasy **nadregionální**, trasy **regionální** a trasy **místní**. Trasy mezinárodní, nejvýše v hierarchii, jsou napojené na systém tras v sousedních státech. Patří k nim trasy začleněné přímo do hlavní evropské sítě – hlavní trasy (podle Klubu českých turistů se označují jako trasy I. třídy) a dále se sem řadí místní trasy, které propojují významné příhraniční turistické oblasti. Trasy nadregionální většinou propojují významná sídla na území regionu nebo propojují sousední regiony. Trasy regionální jsou významné cyklotrasy propojující sídelní útvary a významné lokality uvnitř regionu. Hierarchicky nejnižší jsou pak trasy místní.¹⁹

Ovšem Klub českých turistů dělí cykloturistické trasy podle hierarchie pouze do třech kategorií. Jedná se **dálkově-regionální** cyklistické značené trasy, jež spojují vzdálené cíle. Značí se jednocifernými (cyklistické značené trasy I. třídy) a dvojcifernými čísly (cyklistické značené trasy II. třídy). Trasa spadající do této kategorie by měla mít zajištěné ubytování, servis, podrobné mapy a občerstvení. Funkce těchto cyklotras je rekreačně-turistická, proto jsou často vedeny turisticky atraktivními oblastmi. Jejich celková délka v České republice činí 5315 km, což je v současnosti přibližně 14% délky celé sítě cyklotras.

Dále to jsou **regionální** cyklistické značené trasy, které se značí trojcifernými čísly (cyklistické značené trasy III. třídy), výjimečně čtyřcifernými čísly (cyklistické značené trasy IV. třídy). Plní funkci rekreační a dopravní. Pro jejich dokonalé fungování je nutná návaznost na síť místních tras.

Hierarchicky nejnižší v třetí kategorii jsou **místní** cyklistické značené trasy, které jsou značeny čtyřcifernými čísly (cyklistické značené trasy IV. třídy). Plní funkci dopravní a stále také rekreační.²⁰

¹⁹ VYSTOUPIL, Jiří, a kolektiv. *Atlas cestovního ruchu České republiky*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006. 156 s. ISBN 80-239-7256-1.

²⁰ MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011. ISBN 978-80-87560-00-6.

Místní trasy ještě můžeme rozdělit na trasy **základní** a **doplňkové**. Základní cyklistické trasy vytvářejí základní síť cyklistických tras ve větších městech s rastrovým nebo radiálním systémem a doplňkové cyklistické trasy propojují jejich síť.²¹

4.4 Hustota cyklotras v ČR

Hustota sítě cyklotras v ČR činí 44,22 km·100 km⁻². Na úrovni krajů je nejhustější síť cyklotras v Pardubickém kraji, s hustotou 73,32 km·100 km⁻² výrazně vyčnívá nad republikovým průměrem. S poměrně jasným odstupem se na druhém místě v hustotě cyklotras nachází Královehradecký kraj s hustotou 57,21 km·100 km⁻² následován, již s méně výrazným rozestupem, krajem Olomouckým. Nejnížší hodnoty nalezneme pak v kraji Ústeckém, který má pouze 29,79 km cyklotras na 100 km².²²

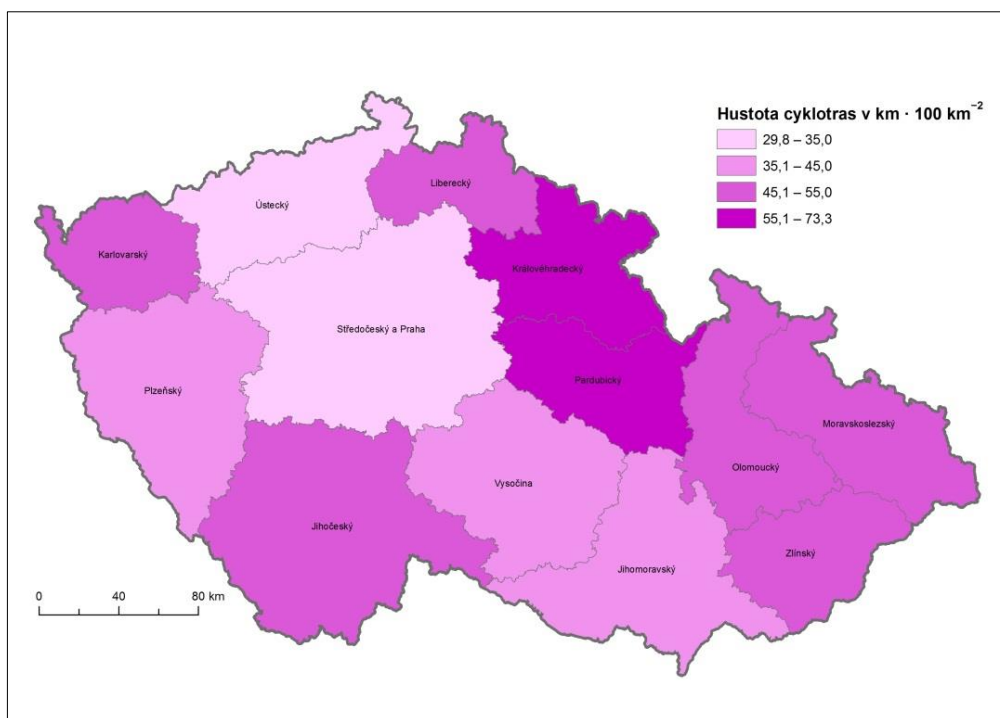
Tab. 1 Hustota cyklistických tras v krajích České republiky k 1. 1. 2013²³

Kraj	Rozloha (km ²)	Délka cyklotras (km)	Hustota cyklotras (km . 100 km ⁻²)
Jihočeský	10071,24	4566	45,34
Středočeský + Praha	11509,37	3965	34,45
Plzeňský	7565,93	3382	44,70
Pardubický	4523,06	3316,5	73,32
Královehradecký	4766,53	2727	57,21
Olomoucký	5141,38	2714,2	52,79
Moravskoslezský	5566,48	2642,5	47,47
Vysočina	6924,31	2611	37,71
Jihomoravský	7064,93	2542	35,98
Zlínský	3960,62	1823,5	46,04
Ústecký	5341,09	1590,5	29,78
Karlovarský	3316,62	1558,5	46,99
Liberecký	3162,86	1434	45,34
ČR	78864	34872,7	44,22

²¹ ONDRÁČEK, Jan; HŘEBÍČKOVÁ, Sylva. *Cykloturistika*. 1. vyd. Masarykova univerzita, 2007, 123 s. ISBN 978-802-1044-432.

²² Cyklooprava.cz: Cyklooprava - jak ji rozvíjet a podporovat. *Statistiky: Cyklotrasy* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.cyklooprava.cz/statistiky/cyklotrasy/>>

²³ Zdroj dat: Cyklooprava.cz: Cyklooprava - jak ji rozvíjet a podporovat. *Statistiky: Cyklotrasy* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.cyklooprava.cz/statistiky/cyklotrasy/>>



Obr. 10 Hustota cyklotras v krajích České republiky k 1. 1. 2013 (vlastní mapa)²⁴

V rámci okresů se nejvyšší hustotou sítě cyklotras honosí okres Chrudim s 81,67 km·100 km⁻². Naopak výrazně nejmenší hustota je v okrese Kladno, kde jsou evidovány pouze tři cyklotrasy s celkovou délkou 29 km.²⁵

5 KATEGORIZACE CYKLOTRAS NA ORLICKOÚSTECKU

Územím Orlickoústecka je vedeno celkem 56 cyklotras, jejich detaily jsou uvedeny v tabulce 3. Jejich celková délka na Orlickoústecku je 988,7 km, z toho nejvíce kilometrů cyklotras v SO ORP Žamberk. Pokud ovšem budeme započítávat celkovou vzdálenost cyklotras, to jsou ty, které pokračují i mimo mapovanou oblast, tak se délka ustálí na mnohem vyšší hodnotě. To znamená např., když cyklotrasa č. 18, která vede z Českých Petrovic do Hlinska, měří v hranicích Orlickoústecka pouze 57,94 km, tak ale její skutečná délka je 91,12 km. Pro kategorizaci cyklotras v mapovaném území bylo proto nutné pracovat pouze s daty za cyklotrasy v regionu. Hodnoty u převýšení byly zpracovány pouze u cyklotras, jejichž délka na území Orlickoústecka převyšuje 5 km. Vše je uvedeno v tabulce 3.

²⁴ Zdroj dat: Cyklodoprava.cz: Cyklodoprava - jak ji rozvíjet a podporovat. *Statistiky: Cyklotrasy* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklotrasy/>>

²⁵ Cyklodoprava.cz: Cyklodoprava - jak ji rozvíjet a podporovat. *Statistiky: Cyklotrasy* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklotrasy/>>

Tab. 2 Přehled značených cyklotras na Orlickoústecku²⁶

Číslo trasy	Délka na území orlickoústecka (km)	Převýšení (m)	Typ Komunikace (km)				
			Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy (Místní komunikace)	Vozová / chodník	Polní/lesní cesta
18	57,94	383	0,4	21,06	36,48	–	–
22	3,64	–	–	3,64	–	–	–
52	22,54	344	3,55	17,39	1,6	–	–
181	9,95	54	–	2,73	7,22	–	–
182	9,2	52	–	7,08	2,12	–	–
4021	2,42	–	–	1,39	1,03	–	–
4033	4,51	–	–	–	4,51	–	–
4045	25,61	244	1,22	0,87	8,78	13,51	1,23
4046	11,21	146	–	–	11,21	–	–
4047	15,04	277	–	3,69	8,5	2,85	–
4048	40,63	169	–	5,17	21,43	14,03	–
4049	11,74	128	–	2,72	9,02	–	–
4050	12,47	201	–	–	6,52	5,95	–
4051	8,57	97	0,48	1,22	4,43	2,44	–
4052	1,85	–	–	0,94	–	0,91	–
4053	26,28	203	2,01	5,63	10,06	3,2	5,38
4054	4,05	–	–	–	1,67	1,1	1,28
4061	30,2	98	0,6	0,16	14,83	12,65	1,96
4062	8,78	73	–	–	7,19	1,59	–
4068	18,44	339	–	–	18,44	–	–
4069	49,23	389	12,21	6,62	30,4	–	–
4070	9,22	110	–	–	9,22	–	–
4071	37,26	490	–	9,48	4,52	18,38	4,88
4072	69,25	564	–	5,94	21,82	10,75	30,74
4073	28,52	250	0,82	0,92	14,8	5,46	6,52
4074	44,93	495	0,72	1,98	17,71	19,41	5,11
4075	1,24	–	–	–	1,24	–	–
4076	26,8	316	–	–	8,99	8,72	9,09
4077	24,47	315	1	1,01	8,06	13,28	1,12
4145	3,8	–	–	–	1,9	0,5	1,4
4146	5,8	155	–	–	1,21	–	4,59
4180	6,73	101	–	3,29	2,24	–	1,2
4181	5,32	45	–	5,32	–	–	–
4186	27,88	225	–	0,54	19,46	2,37	5,51
4192	9,37	101	–	0,11	5,28	0,57	3,41
4195	7,25	37	0,26	6,99	–	–	–
4215	10,66	123	0,92	–	7,13	2,18	0,43
4216	13,01	240	–	–	3,72	7,5	1,79
4217	9,97	141	0,28	–	3,83	3,02	2,84
4218	4,93	–	–	–	3,39	1,54	–
4219	3,78	–	–	–	3,78	–	–
4220	5,18	84	–	–	–	2,54	2,64
4221	28,11	110	0,28	15,57	9,43	2,51	0,32
4222	24,24	504	0,75	–	14,29	7,68	1,52
4223	24,02	265	–	0,22	15,74	5,94	2,12
4224	19,27	397	–	14,71	4,56	–	–
4225	14,95	272	–	–	8,56	6,39	–
4226	4,05	–	0,88	–	–	1,97	1,2
4227	13,35	201	–	2,61	4,37	–	6,37
4229	29,22	197	–	1,45	15,75	3,05	8,97
4230	22,58	171	–	6,33	14,56	1,69	–
4231	12,71	72	–	0,78	8,34	2,8	0,79
4237	10,62	39	–	6,09	3,36	–	1,17
4253	43,93	380	0,6	1,93	16,58	8,82	16
4268	9,05	63	–	–	–	4,67	4,38
6229	2,93	–	–	–	2,93	–	–
Součet	988,7	–	26,98	165,58	462,21	199,97	133,96

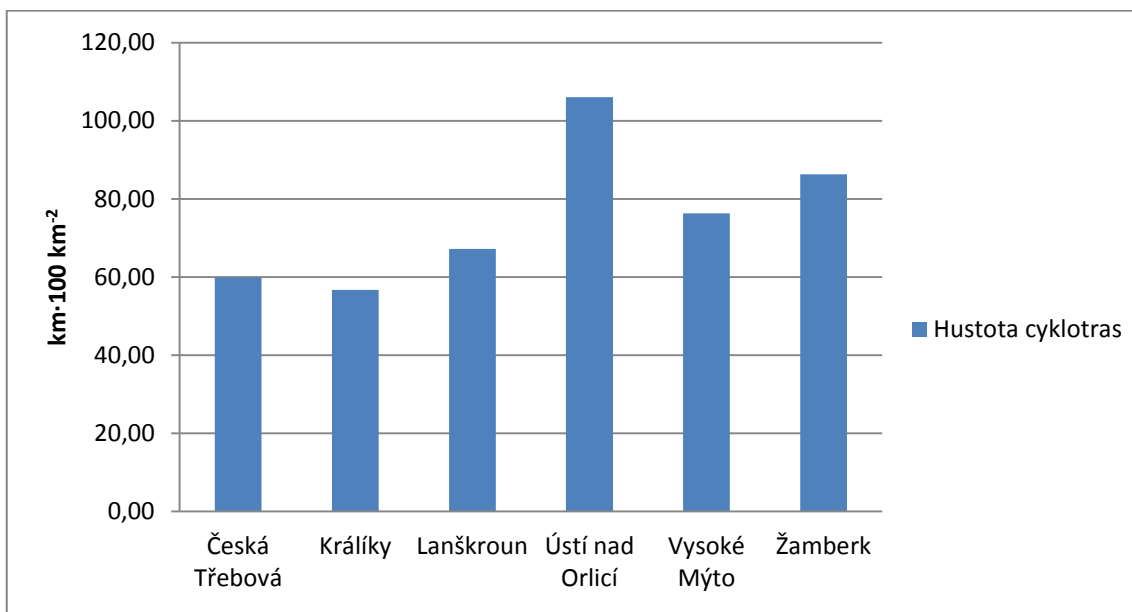
²⁶ Data získána ze softwaru Cyklotrasy 2.34 a aplikována v tabulkách a grafech (v kapitolách 5.2 - 5.4).

5.1 Kategorizace dle hustoty sítě cyklotras

Hustota sítě cyklistických tras na Orlickoústecku je $75,77 \text{ km} \cdot 100 \text{ km}^{-2}$. To znamená, že značně převyšuje průměrnou hodnotu $44,22 \text{ km} \cdot 100 \text{ km}^{-2}$ v České republice. V rámci regionu je výrazně největší hustota sítě cyklotras v SO ORP Ústí nad Orlicí s hodnotou $106,04 \text{ km} \cdot 100 \text{ km}^{-2}$. Naopak nejnižší hustota sítě cyklotras je nejnižší v SO ORP Králíky s hodnotou $56,76 \text{ km} \cdot 100 \text{ km}^{-2}$.

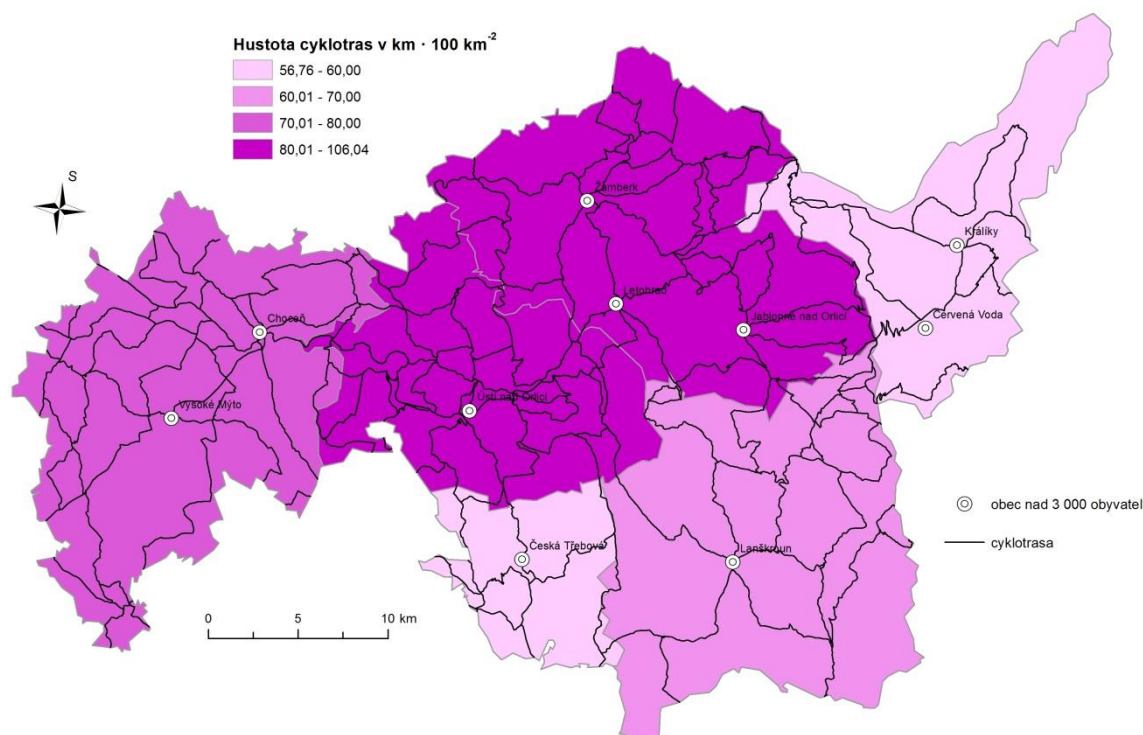
Tab. 3 Cyklotrasy v SO ORP na Orlickoústecku²⁷

	SO ORP						Orlicko- ústecko
	Česká Třebová	Králíky	Lanškroun	Ústí nad Orlicí	Vysoké Mýto	Žamberk	
Rozloha	79,71	158,69	275,21	190,5	281,87	281,46	1267,44
Cyklotrasy (km)	47,75	90,07	185,1	202,01	216,33	247,44	988,7
Hustota cyklotras (km/100 km²)	59,90	56,76	67,26	106,04	77,75	87,91	75,77



Obr. 11 Graf hustoty sítě cyklotras v SO ORP na Orlickoústecku

²⁷ ČSÚ. *Správní obvody*. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xe/redakce.nsf/i/spravni_obvody



Obr. 12 Hustota cyklotras v SO ORP na Orlickoústecku

5.2 Kategorizace dle typu komunikace / povrchu na cyklotrasách

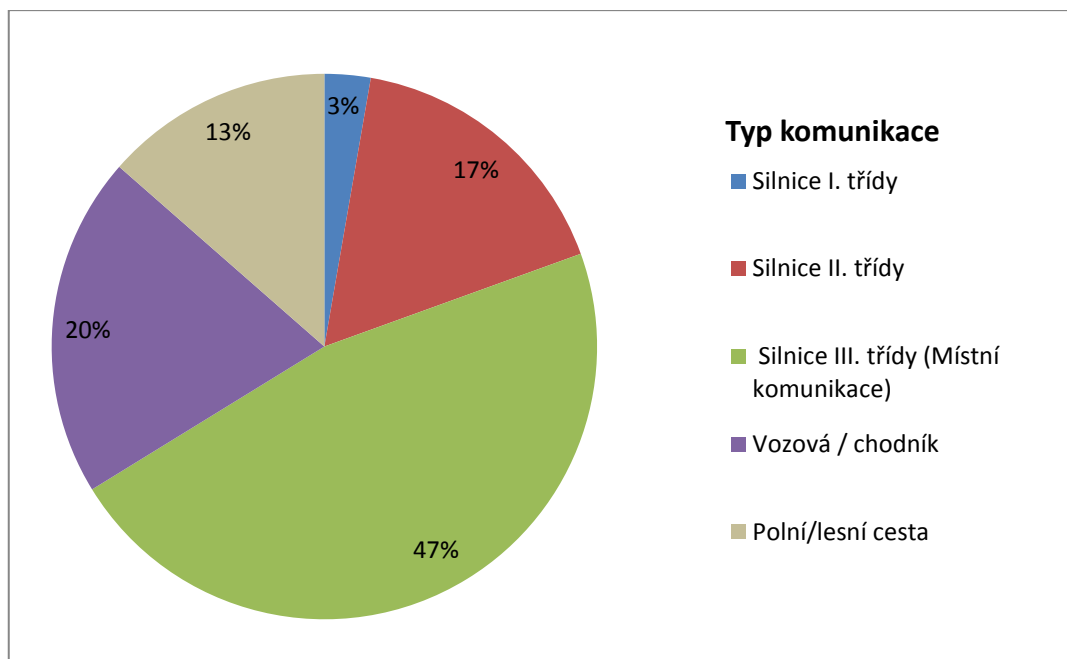
Rozdělení cyklotras dle typu komunikace či povrchu na cyklotrasách je jedním ze základních a nejdůležitějších typů kategorizace v cykloturistice. Při plánování trasy je vhodné zjistit, jaký povrch má cyklista na cestě očekávat a podle toho zvolit příslušný typ jízdního kola. Přece jenom silniční kolo se příliš nehodí pro nebezpečné povrchy, apod.

Cyklotrasy v regionu Orlickoústecko můžeme rozdělit do pěti kategorií: silnice I. třídy, silnice II. třídy, silnice III. třídy (místní komunikace), kategorie vozová a chodník (zahrnující cyklotrasy vedoucí po cyklostezkách) a nakonec v páté skupině jsou společně lesní a polní cesta. Nejvíce zastoupenou kategorií je s 46,75 % silnice III. třídy (místní komunikace) následována vozovou komunikací se zastoupením 20,23 %, silnicí II. třídy se 16,75 %. Polní společně s lesní cestou mají na čtvrtém místě 13,55 %. Nejméně zastoupenou skupinou je logicky silnice I. třídy s 2,73 %, po které jsou vedeny cyklotrasy pouze z nevyhnutelných důvodů.

Tab. 4 Zastoupení jednotlivých typů komunikací na cyklotrasách v Orlickoústecku

Typ komunikace	Délka (km)	Zastoupení (%)
Silnice I. třídy	26,98	2,73
Silnice II. třídy	165,58	16,75
Silnice III. třídy (Místní komunikace)	462,21	46,75
Vozová / chodník	199,97	20,23
Polní / lesní cesta	133,96	13,55

Celkem 17 cyklotras je alespoň z části vedeno po silnici I. třídy, přitom největší vzdálenost (12,21 km) po tomto typu komunikace je naměřena na cyklotrase č. 4069 vedoucí z Klášterce nad Orlicí do města Králíky. Tento případ je spíše výjimkou, většinou totiž silnice I. třídy slouží jako krátká spojnice mezi ostatními typy komunikací. Silnice II. třídy je součástí 34 cyklotras. Největší zastoupení má na cyklotrase č. 18 vedoucí z Českých Petrovic přes Vysoké Mýto směrem do Hlinska, kde silnice II. třídy má dohromady 21,06 km. Největší zastoupení má kategorie silnice III. třídy (místní komunikace), která je součástí 49 cyklotras. Pouze na 6 cyklotrasách tato kategorie nefiguruje. Na již zmíněné cyklotrase č. 18 má největší zastoupení s délkou 36,48 km. Typ komunikace vozová / chodník figuruje na 34 cyklotrasách, při čemž největší vzdálenost (19,41 km) tohoto druhu komunikace je na cyklotrase č. 4074. Poslední kategorie polní a lesní cesta se vyskytuje na 29 cyklotrasách. Na cyklotrase č. 4072 měří polní a lesní cesty nejvíce – celkem 30,74 km.



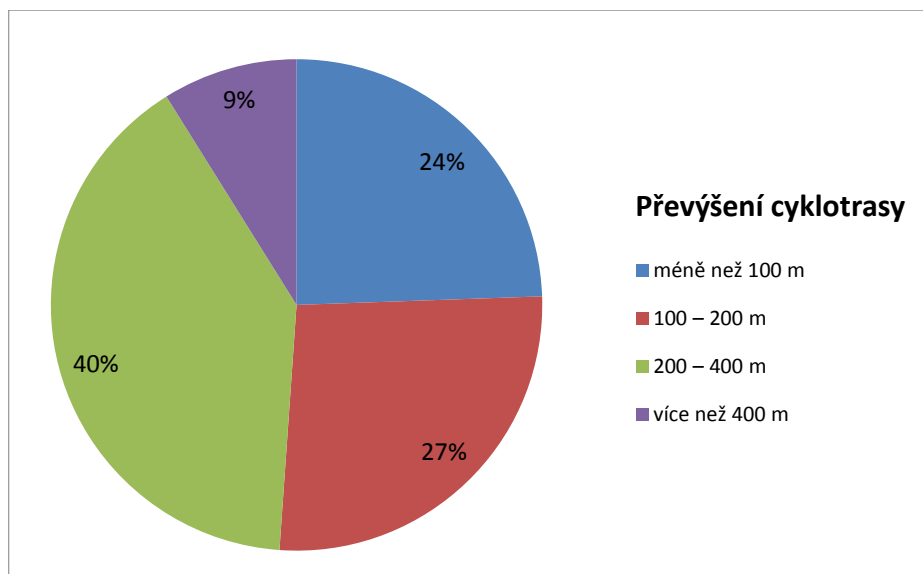
Obr. 13 Graf zastoupení jednotlivých typů komunikací na cyklotrasách v Orlickoústecku

5.3 Kategorizace cyklotras dle převýšení

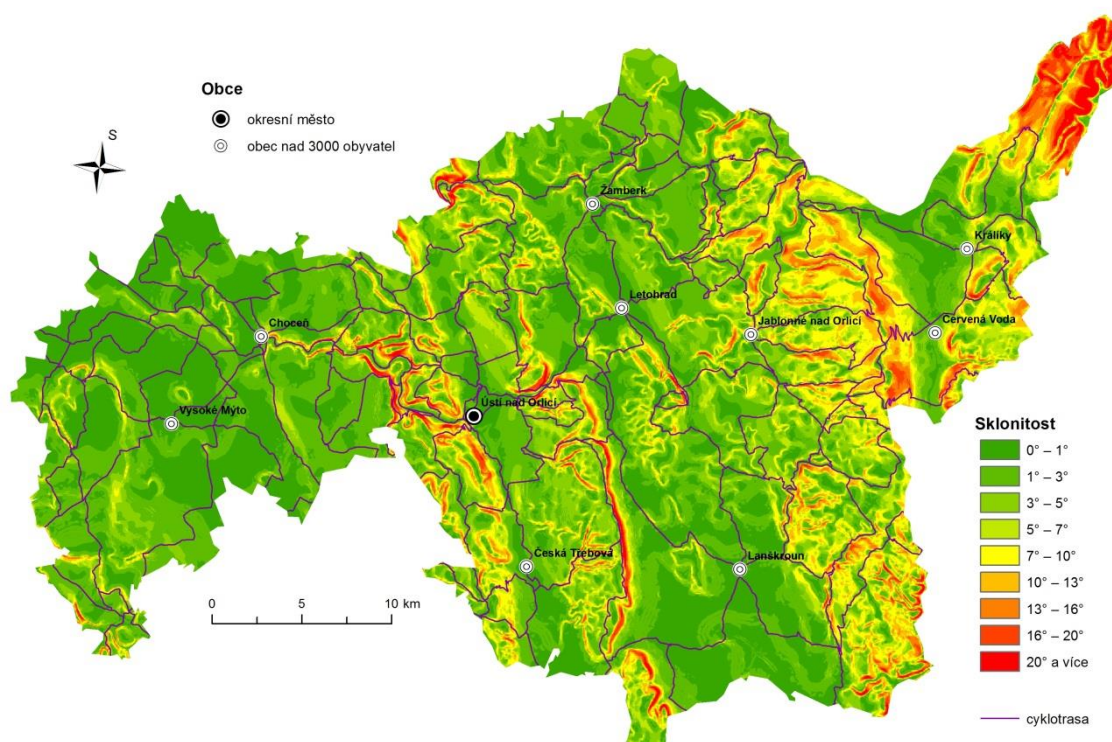
Následující kategorizace se zabývá rozdělením cyklotras podle převýšení na cyklotrase. V úvahu se bere nejvyšší a nejnižší nadmořská výška na dané cyklotrase. V tomto případě jsou cyklotrasy kategorizovány do čtyř skupin podle hodnoty převýšení: méně než 100 m, 100 – 200 m, 200 – 400 m a více než 400 m. V úvahu se brali pouze cyklotrasy, jejichž délka na území Orlickoústecka čítá více než 5 km. Proto se při této kategorizaci vypustilo 11 cyklotras. Nejvíce (18) cyklotras spadá do obtížnější kategorie s převýšením 200 – 400 m. Naopak nejméně (4) je zařazeno v nejnáročnější skupině cyklotras s převýšením nad 400 m. Průměrné převýšení kategorizovaných cyklotras na Orlickoústecku činí 214,7 m.

Tab. 5 Kategorizace cyklotras dle převýšení v Orlickoústecku

Převýšení	Počet tras	Zastoupení (%)
méně než 100 m	11	24,44
100 – 200 m	12	26,67
200 – 400 m	18	40,00
více než 400 m	4	8,89



Obr. 14 Graf kategorizace cyklotras dle převýšení v Orlickoústecku



Obr. 15 Cyklotrasy na mapě sklonitosti území Orlickoústecka (vlastní mapa)

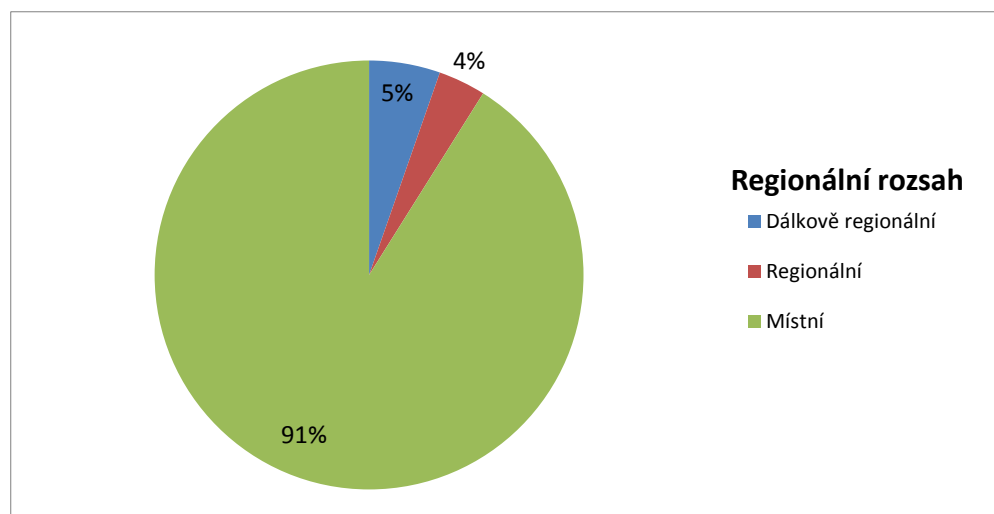
5.4 Kategorizace cyklotras dle regionálního rozsahu

Při kategorizaci podle regionálního rozsahu můžeme dle dělení Klubu českých turistů cyklotrasy rozdělit do třech skupin. Suverénně nejvíce na Orlickoústecku převládají cyklotrasy místní, kterých tu najdeme 51. Dálkově regionální jsou

zastoupeny třemi a regionální dvěma cyklotrasami. U kategorie dálkově regionální jsou to cyklotrasy č. 18, č. 22 a č. 52. K regionálním cyklotrasám pak patří cyklotrasy č. 181 a č. 182.

Tab. 6 Kategorizace cyklotras dle regionálního rozsahu v Orlickoústecku

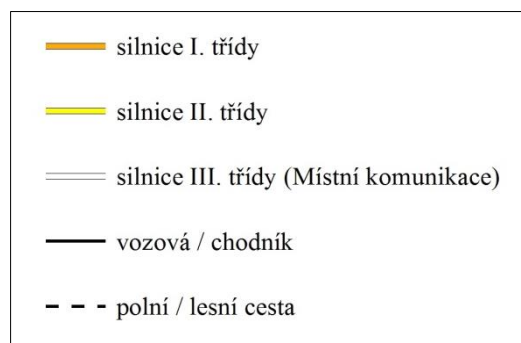
Typ cyklotrasy	Počet tras	Zastoupení (%)
Dálkově regionální	3	5,36
Regionální	2	3,57
Místní	51	91,07



Obr. 16 Graf kategorizace cyklotras dle regionálního rozsahu v Orlickoústecku

6 PROFILY VYBRANÝCH CYKLISTICKÝCH TRAS

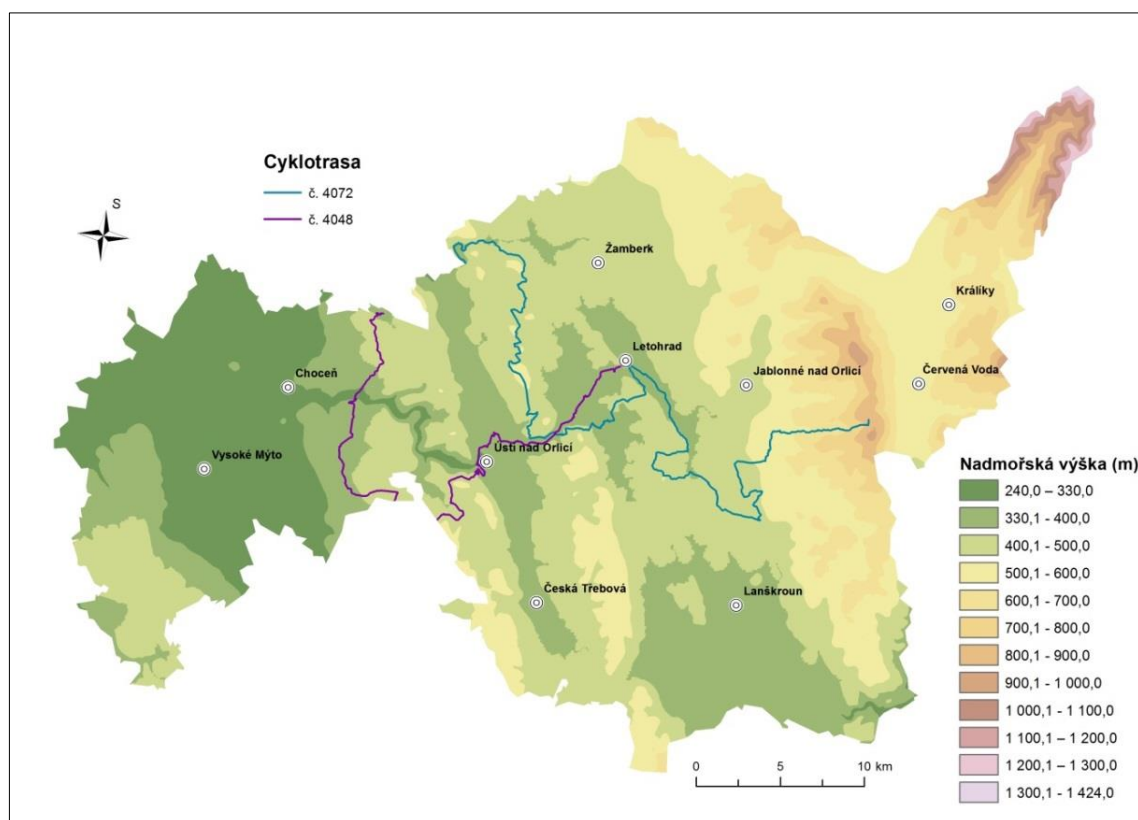
K profilům cyklotras (obr. 18 – obr. 25) byla vytvořena legenda na obr. 17. Všechny cyklistické trasy jsou uvedeny ve stejném měřítku, proto se mohou navzájem porovnávat.



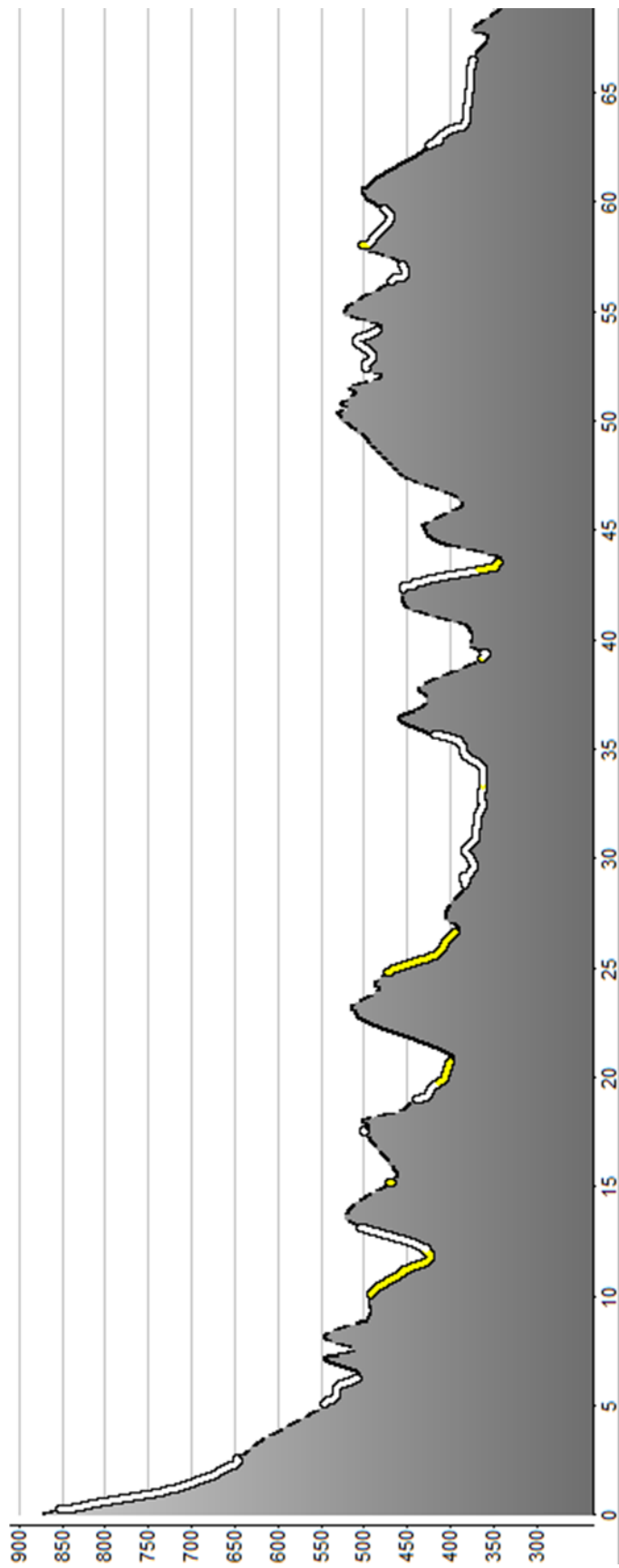
Obr. 17 Legenda k profilům cyklotras

Cyklotrasa č. 4072, nejdelší na Orlickoústecku, začíná nedaleko Čenkovic ve výšce přes 850 m n. m. Na prvních 10 km trasy dochází ke klesání o téměř 300 m. Poté již na trase jsou, pro Orlickoústecko typické, střídající se stoupání a klesání. Z Čenkovic cyklotrasa směřuje do Letohradu, odkud postupně mívá zříceniny hradů Lanšperk, Žampach a Litice nad Orlicí. Na trase se střídají všechny možné typy povrchů poměrně často, proto je vhodné zvolit pro jízdu po této cyklotrase horské kolo. Tato cyklotrasa má největší převýšení ze všech cyklotras na Orlickoústecku.

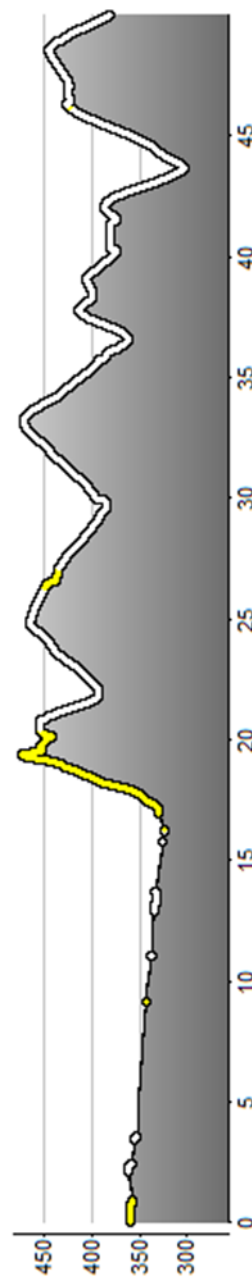
Cyklotrasa č. 4048 začínající v Letohradě zpočátku vede po rovinaté trase, z velké většiny po cyklostezce, až do Ústí nad Orlicí. Posléze se profil trasy začne vlnit. Zhruba v polovině trasy cyklotrasa na necelých 10 km mizí z území Orlickoústecka. Poté míří na sever po silnici III. třídy přes Brandýs nad Orlicí do Sudislavy.



Obr. 18 Znárodnění cyklotras č. 4072 a č. 4048 na mapě Orlickoústecka



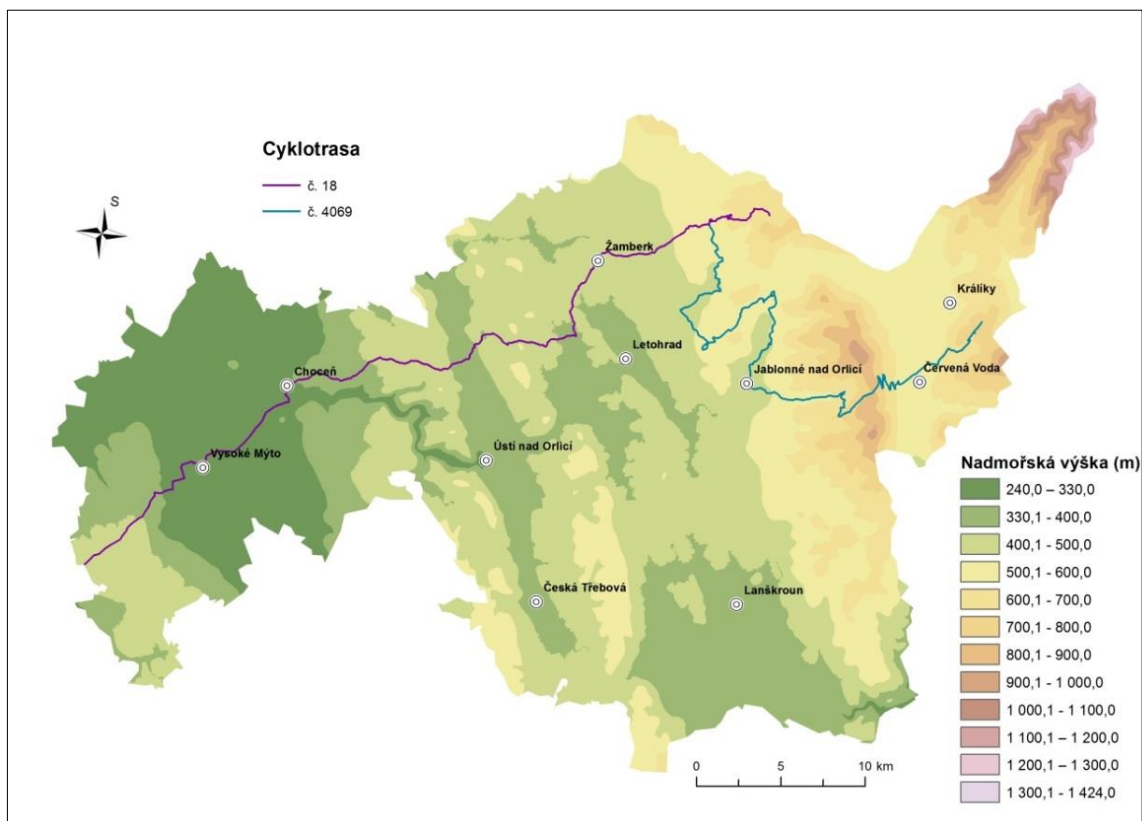
Obr. 19 Profil trasy č. 4072



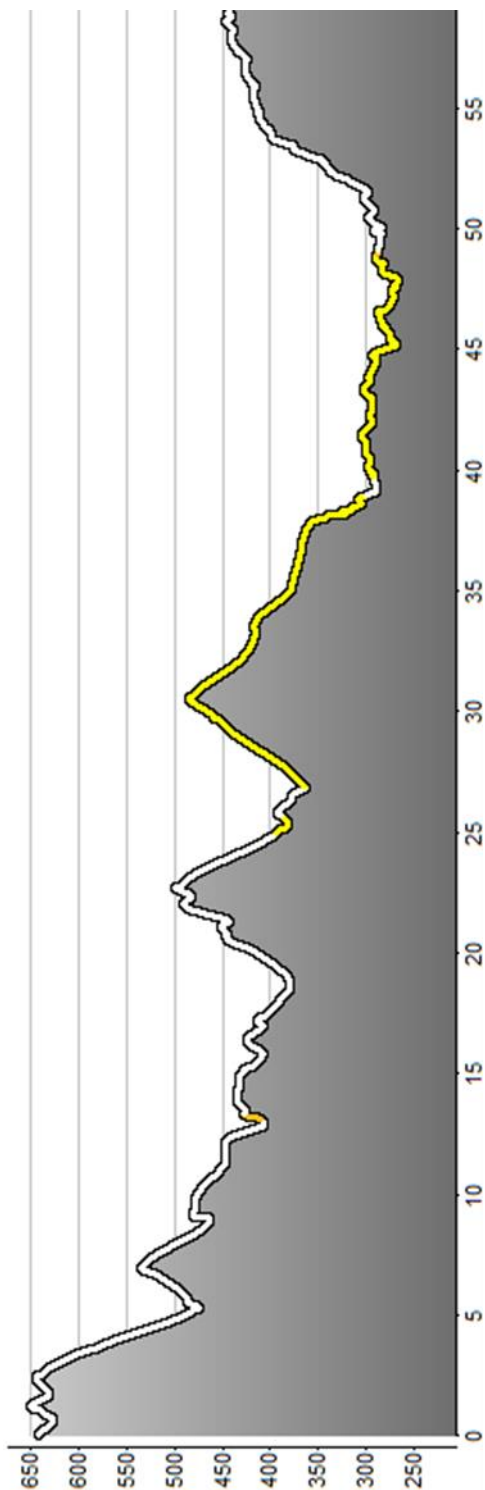
Obr. 20 Profil trasy 4048

Dálkově regionální cyklotrasa č. 18 začíná na severu regionu v Českých Petrovicích a směřuje přes Žamberk, Choceň a Vysoké Mýto mimo území Orlickoústecka – do Hlinska. Celá trasa je vedena po zpevněném povrchu – silnicích I., II. a III. třídy. Mezi Chocní a Vysokým Mýtem vede podél silnice cyklostezka.

Cyklotrasa č. 4069 startuje v Dolní Hedeči u města Králiky. Profil trasy zprvu výrazně klesá asi o 300 m, pak ale hned následuje ještě razantnější stoupání. Cyklotrasa poté pokračuje přes Jablonné nad Orlicí k vodní nádrži Pastviny, kde vede přímo po hrázi. U této cyklotrasy je problémem, že její více než 12 km část je vedena po silnici I. třídy.



Obr. 21 Znárodnění cyklotras č. 18 a č. 4069 na mapě Orlickoústecka



Obr. 22 Profil trasy č. 18

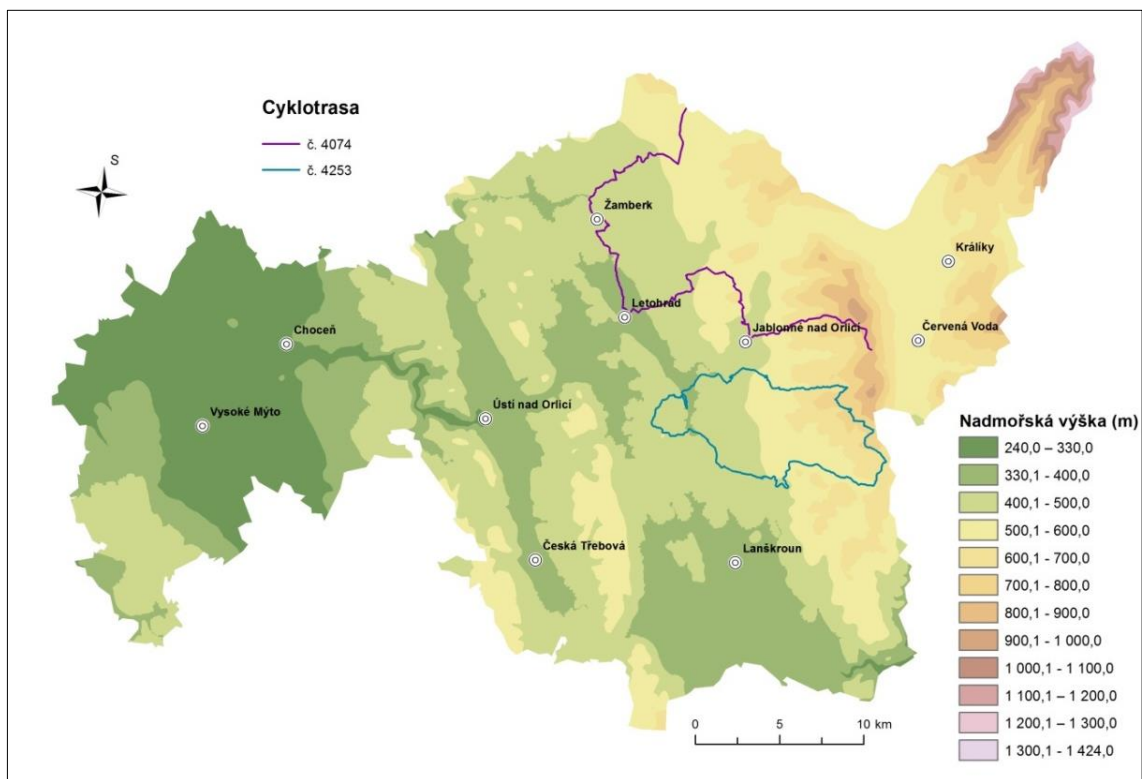


Obr. 23 Profil trasy č. 4069

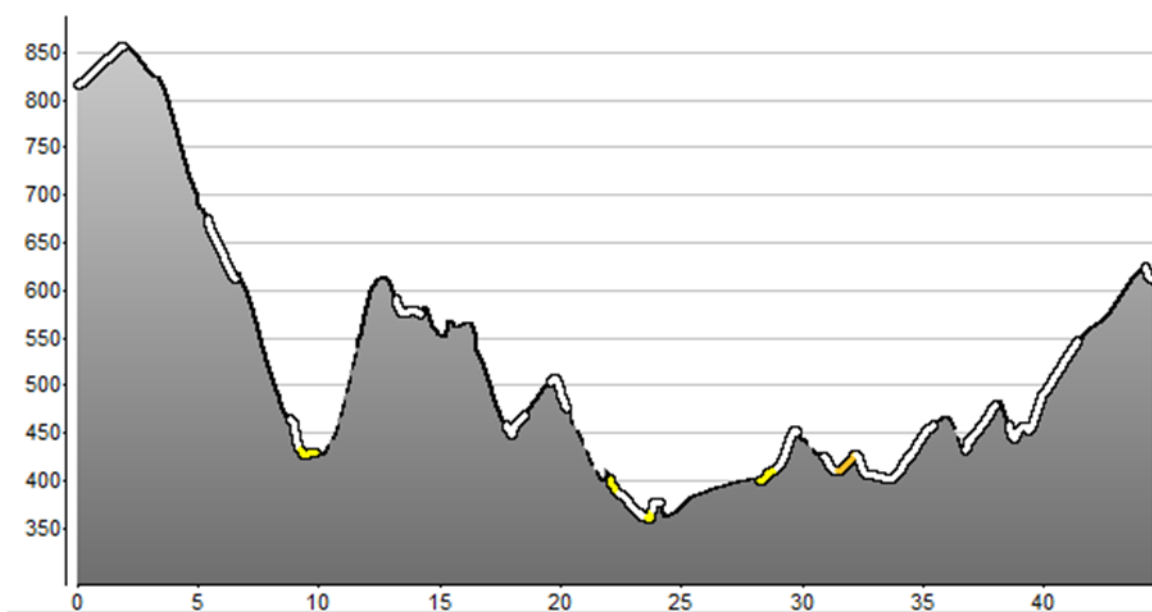
Cyklotrasa č. 4074 začíná na Červenovodském sedle, po stoupání k Suchému vrchu následuje poměrně prudké klesání do Jablonného nad Orlicí. Potom směřuje k vodní nádrži Pastviny, před kterou se stáčí na Letohrad. Odtud trasa směřuje přes Žamberk na sever, kde opouští Orlickoústecko a míří k dělostřelecké tvrzi Haničce.

Na cyklotrase se střídají zpevněné i nezpevněné povrchy, proto je vhodné cestovat na horském kole.

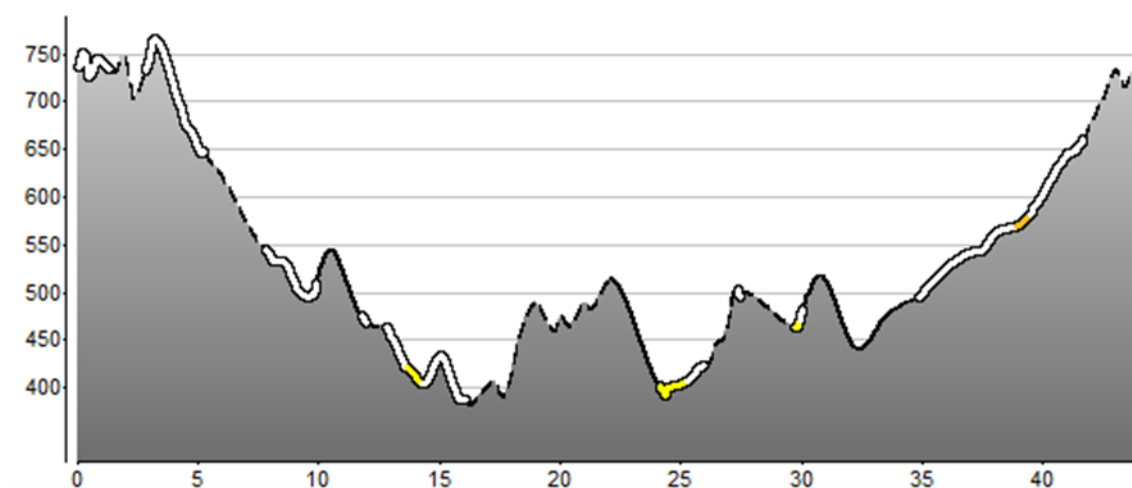
Cyklotrasa č. 4253 je specifická tím, že začíná i končí na stejném místě. Tato okružní trasa je vedena na severu Lanškrounska. Pro jízdu po této cyklotrase je opět vhodné zvolit horské kolo.



Obr. 24 Znárodnění cyklotras č. 4074 a č. 4253 na mapě Orlickoústecka



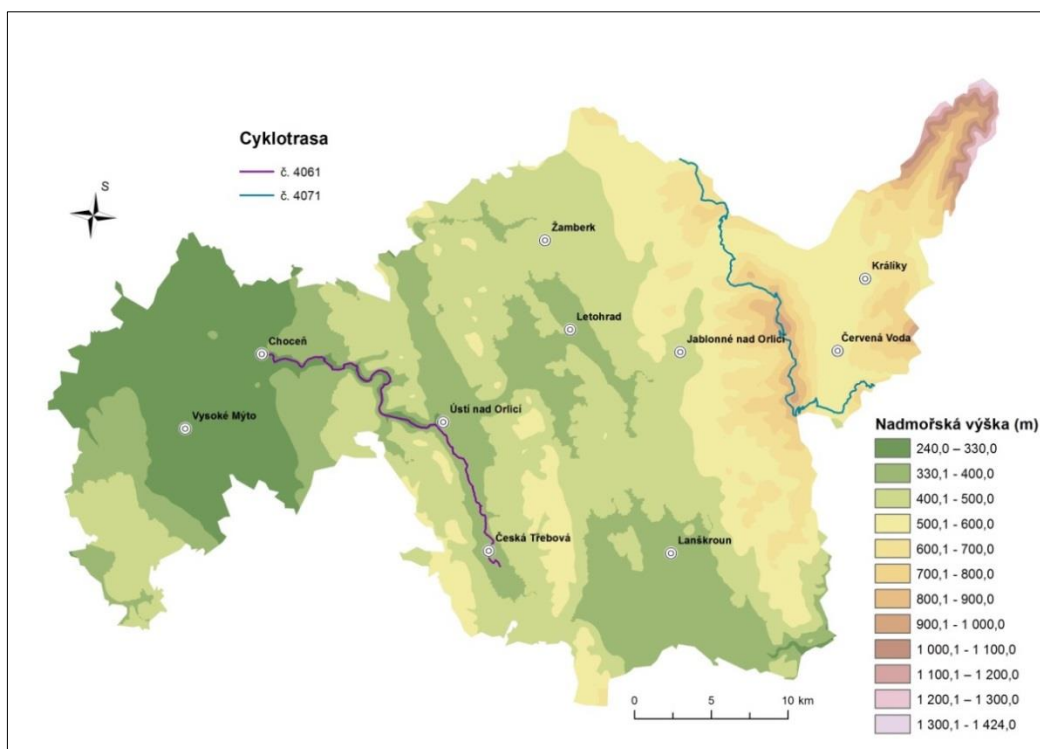
Obr. 25 Profil trasy č. 4074



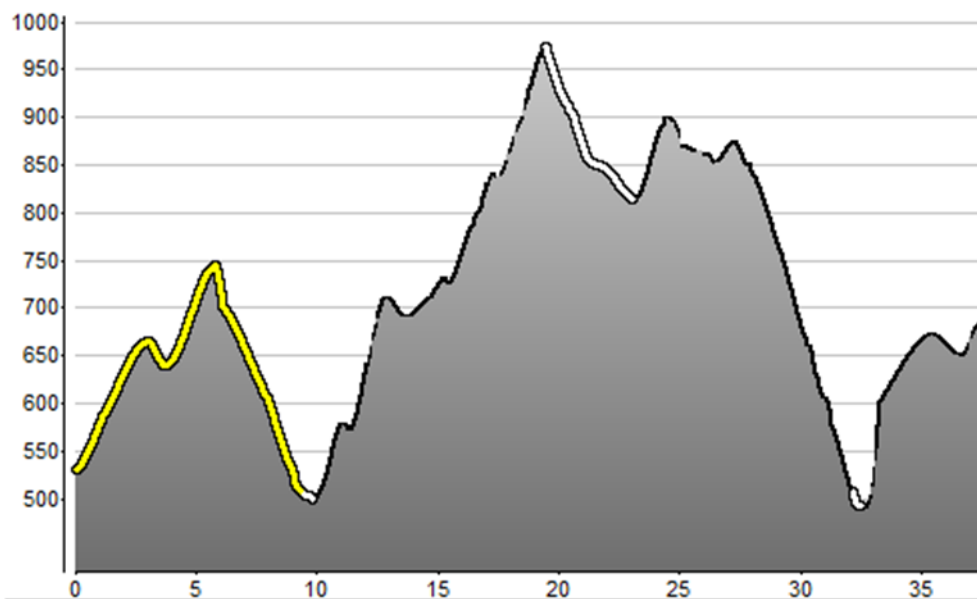
Obr. 26 Profil trasy č. 4253

Cyklotrasa č. 4071 vstupuje ze severu na území Orlickoústecka nedaleko Českých Petrovic, míjí Suchý vrch a přes Červenovodské sedlo směřuje dále na jih. Poté se po úbočí Bukové hory stáčí na západ a pokračuje mimo území Orlickoústecka.

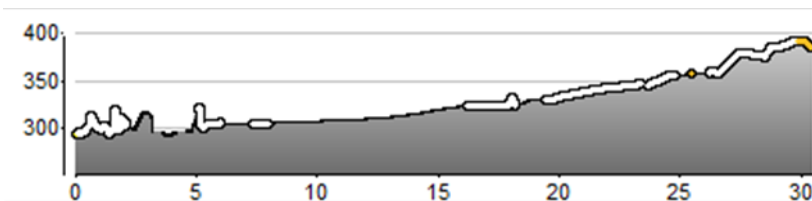
Cyklotrasa č. 4061 vede z Chocně přes Ústí nad Orlicí do České Třebové údolím Tiché Orlice, posléze Třebovky. Trasa je vedena především mezi Chocní a Ústím nad Orlicí z většiny po cyklostezce. Celkově je vhodná pro nenáročné cykloturisty.



Obr. 27 Znárodnění cyklotras č. 4061 a č. 4071 na mapě Orlickoústecka



Obr. 28 Profil trasy č. 4071



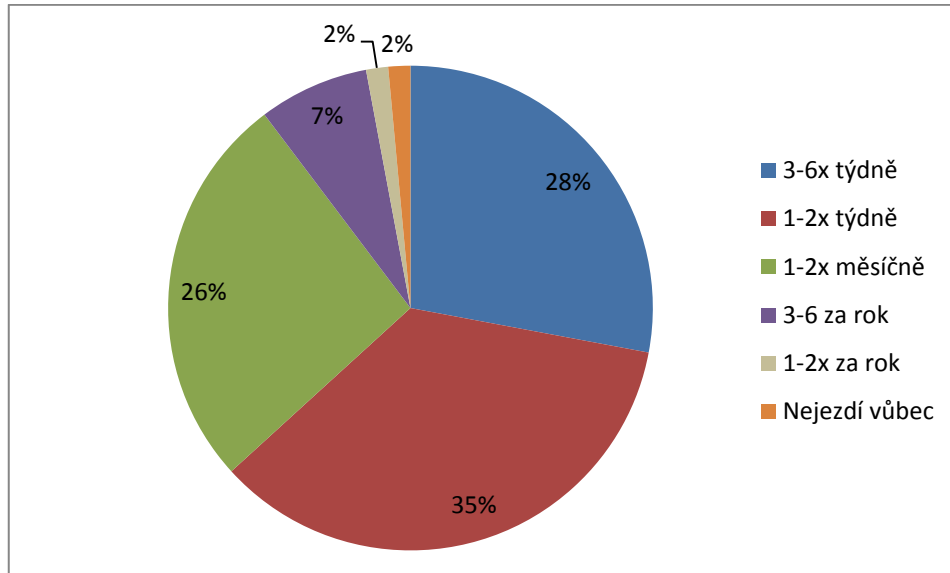
Obr. 29 Profil trasy č. 4061

7 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ NA ORLICKOÚSTECKU

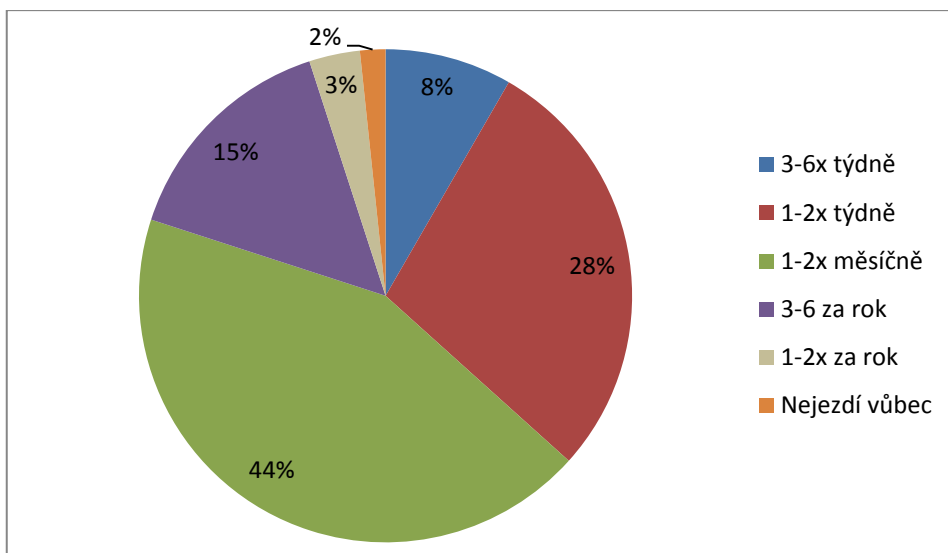
K výzkumu vztahu obyvatelstva regionu Orlicko-ústecko k cykloturistice bylo provedeno dotazníkové šetření, které se dále zabývalo spokojeností obyvatelstva s kvalitou a s hustotou sítě cyklotras, značením cyklotras a také využíváním informačních tabulí, odpočívadel či stánků s občerstvením. Bylo dotazováno 128 respondentů s trvalým bydlištěm v Orlicko-ústecku. Vzorek čítal 68 mužů a 60 žen. 90 respondentů v dotazníku uvedlo, že bydlí ve městě. Zbýlých 38 dotázaných pak uvedlo, že sídlí na vesnici.

Při prozkoumání odpovědí mužů a žen bylo zjištěno, že u některých otázek, se odpovědi značně lišili. Naopak znatelné rozdíly u odpovědí obyvatel vesnice a města se neobjevily.

Prvním zjištěním z dotazníkového šetření bylo to, že muži na Orlicko-ústecku jezdí na kole celkově častěji než ženy. Muži nejčastěji jezdí na kole 1-2x týdně, ženy 1-2x měsíčně. Odpověď každý den se vůbec neobjevila.

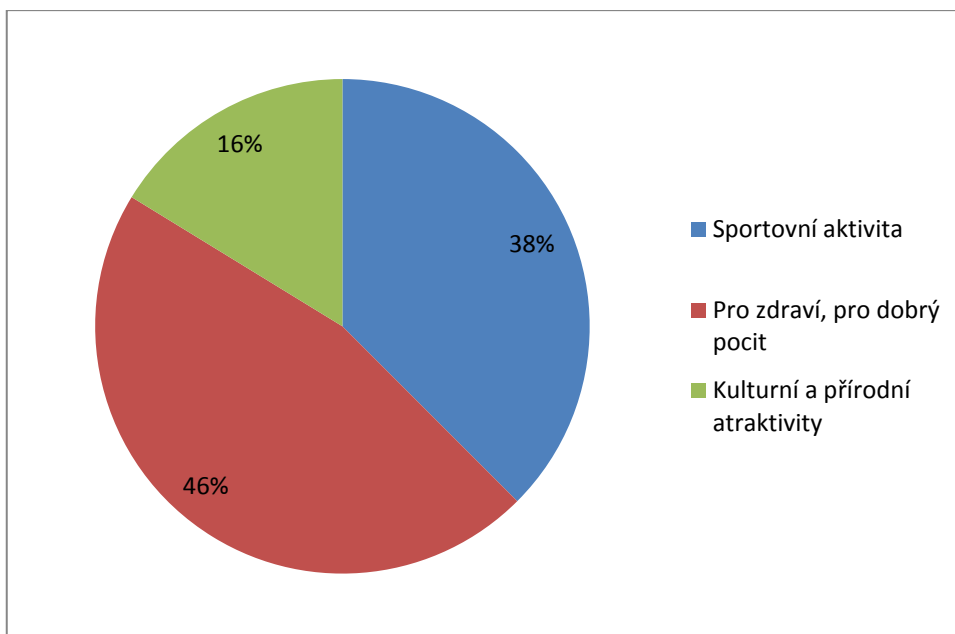


Obr. 30 Graf cyklistické aktivity mužské části populace na Orlickoústecku



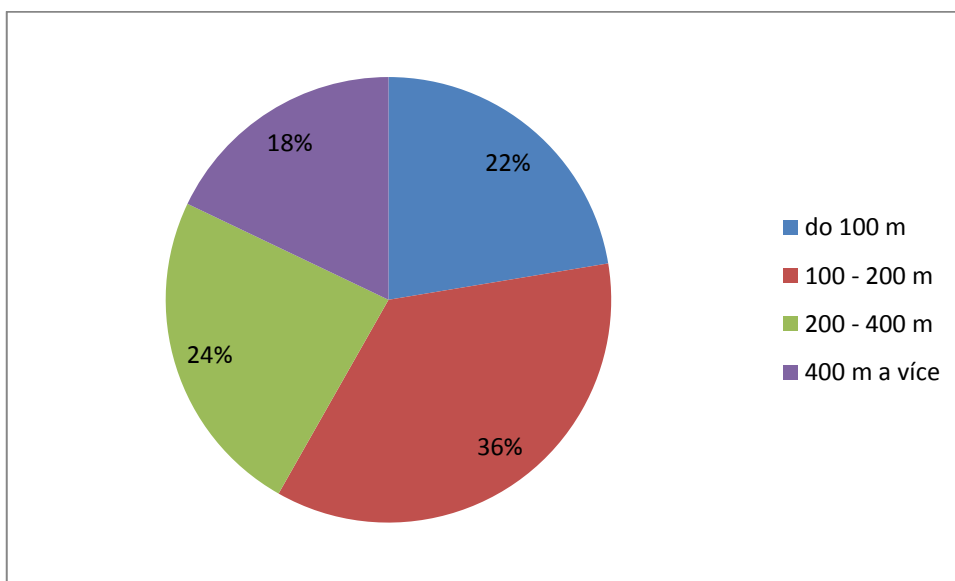
Obr. 31 Graf cyklistické aktivity ženské části populace na Orlickoústecku

V dotazníku uvedlo nejvíce respondentů, téměř polovina, že provozují cykloturistiku pro zdraví nebo pro dobrý pocit. Druhá kategorie chápající cykloturistiku jako sportovní aktivitu zmínilo 38 % dotázaných. Třetí kategorie zahrnující cykloturistiku jako důvod k cestování za kulturními či přírodními atraktivitami zmínilo pouze 16 % dotázaných. Je tedy jasné, že většina obyvatelstva Orlickoústecka vnímá cykloturistiku jako aktivitu, při které si mohou lidé zaspportovat, ale hlavně mít dobrý pocit z toho, že mají alespoň nějaký pohyb. Více než polovina ji však nechápe jako činnost, při které by se muselo dosahovat extrémních výkonů. Nenáročné cyklostezky v regionu jsou pro mnoho takto smýšlejících obyvatel opravdu ideální. U této otázky došlo k úplné procentuální shodě u mužů a žen.

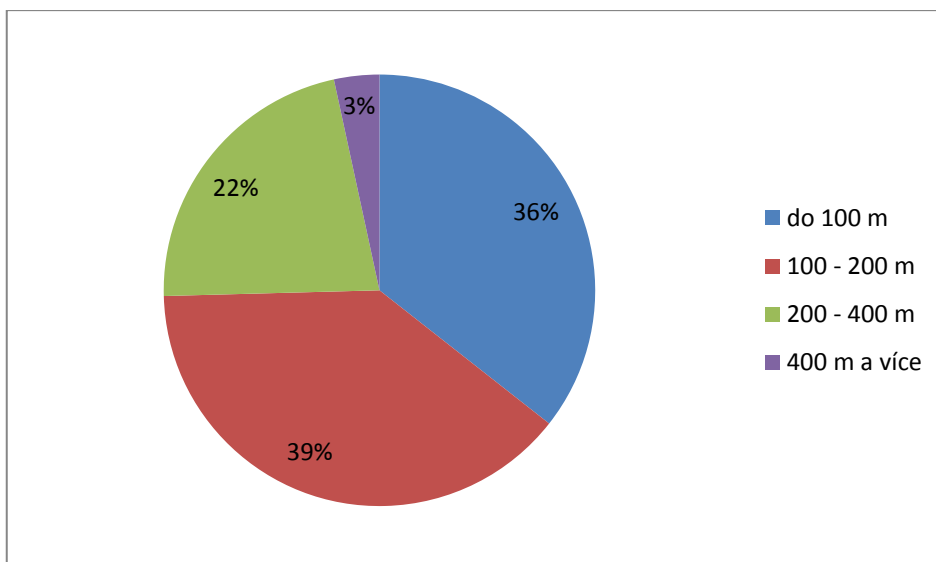


Obr. 32 Graf zastoupení hlavních důvodů obyvatelstva Orlicko-ústecka pro provozování cykloturistiky

Z dotazníku vyplývá, že muži celkově upřednostňují náročnější cyklotrasy než ženy, které dohromady preferují se 75 % převýšení do 100 m a 100-200 m. Celkem 23 značených cyklotras v regionu splňuje toto kritérium, tudíž ženy mají z čeho vybírat. U mužů nejsou patrné tak znatelné rozdíly u jednotlivých kategorií převýšení. S 36 % je nejoblíbenější převýšení 100-200 m, do kterého spadá 12 cyklotras v regionu.

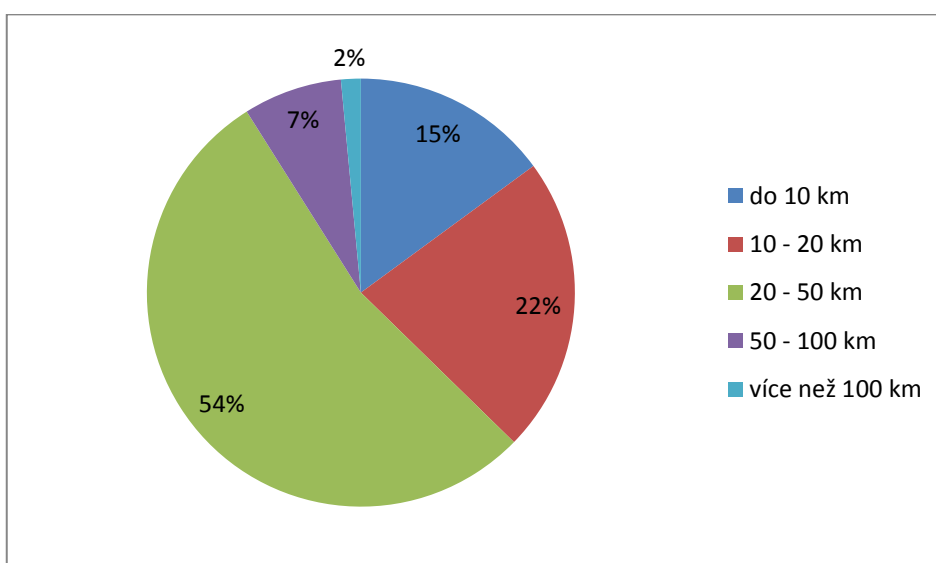


Obr. 33 Graf preference převýšení na cyklotrase u mužské části populace na Orlickoústecku

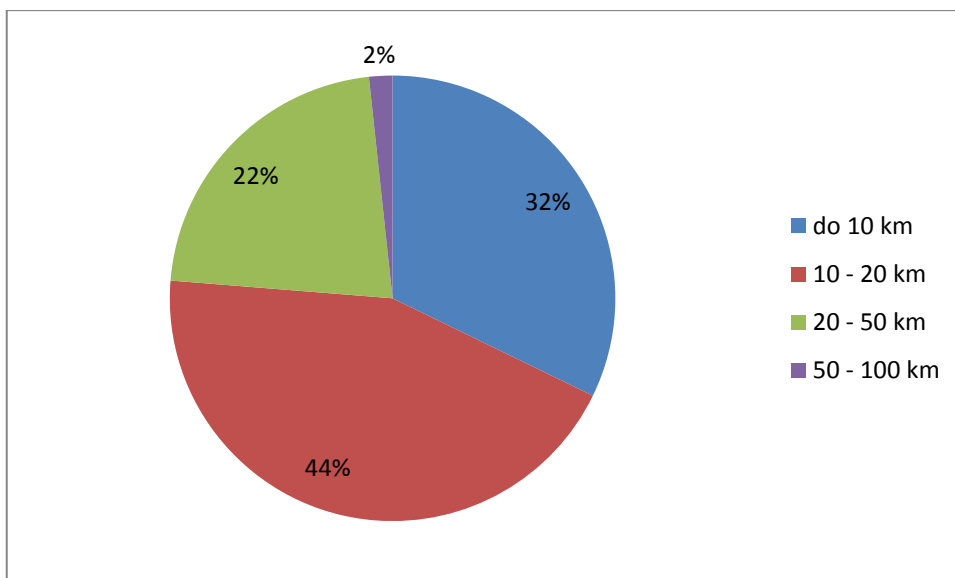


Obr. 34 Graf preference převýšení na cyklotrase u ženské části populace na Orlickoústecku

Podobně jako u převýšení je to mužská část populace, která preferuje delší cyklotrasy než ženská část. Nadpoloviční většina mužů upřednostňuje délku cyklotrasy 20-50 km, toto kritérium splňuje 18 značených cyklotras. Pro ty, co by volili délku cyklotrasy přes 100 km, v regionu nenalezneme žádnou takovou značenou cyklotrasu, proto by museli zvolit kombinaci více cyklotras nebo vycestovat z regionu. Mezi ženami uvedlo 39 %, že nejraději volí cyklotrasu o délce 10-20 km. V regionu je takových značených cyklotras 12. Když připočteme ještě kategorii do 10 km, tak vychází, že celkem 76 % žen preferuje cyklotrasy s délkou nepřesahující 20 km.

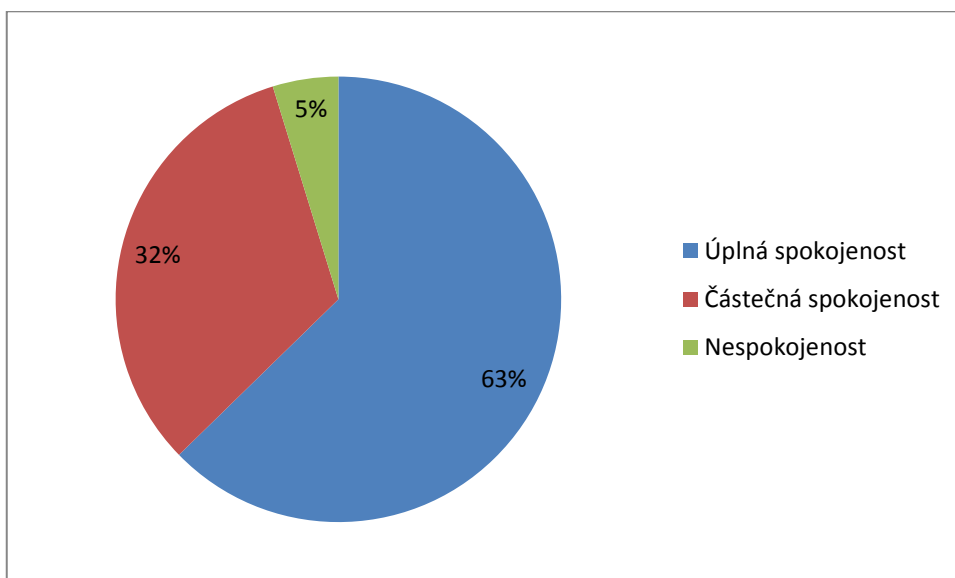


Obr. 36 Graf preference délky cyklotrasy u mužské části populace na Orlickoústecku



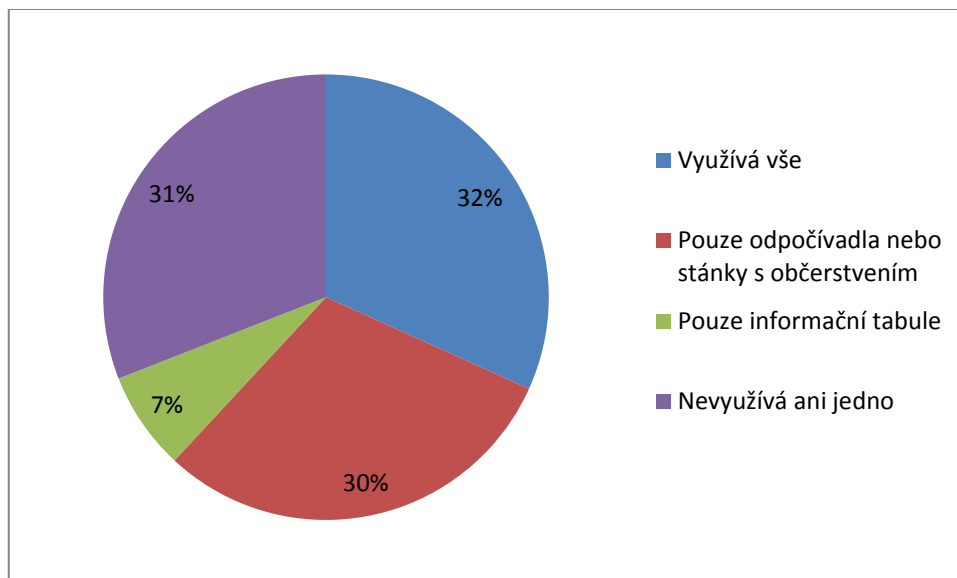
Obr. 35 Graf preference délky cyklotrasy u ženské části populace na Orlickoústecku

V problematice spokojenosti se značením cyklotras, jejich kvalitou a hustotou sítě cyklotras a cyklostezek byl vypracován graf zahrnující všechny tyto tři otázky, z něhož vyplývá, že obyvatelé Orlickoústecka jsou nadmíru spokojeni. Celkem 63 % je spokojeno ve všech třech otázkách a pouze 5 % je vyloženě nespokojeno.



Obr. 37 Graf spokojenosti obyvatel Orlickoústecka se značením cyklotras, s jejich kvalitou a hustotou sítě cyklotras a cyklostezek

Cykloturisté na Orlickoústecku využívají celkově více odpočívadla a stánky s občerstvením než informační tabule. Necelá jedna třetina dotázaných uvedla, že nevyužívá ani jeden ze zmíněných doprovodných prvků cyklotras a cyklostezek.



Obr. 38 Graf využívání doprovodných prvků cykloturistiky na Orlickoústecku (odpočívadla, stánky s občerstvením, informační tabule)

Respondenti byli také dotazováni, co by v otázce cykloturistiky v regionu zlepšili, popřípadě, co jim vadí. Dotázaní zmiňovali, že by chtěli zlepšit údržbu a celkově kvalitu cyklotras a cyklostezek. Konkrétně by žádali například častější čištění cyklostezek od větví a listí, více stánků s občerstvením v okolí cyklotras nebo na určitých místech vybudovat osvětlení. Pak by si přáli další výstavbu cyklostezek, více tras, ať už polních, lesních nebo MTB. Obyvatelé by chtěli lépe vyřešit nebezpečné křížení cyklostezek se silnicemi I. třídy, kde bývá velký provoz automobilové dopravy. V oblastech kolem řek je často nepříjemný hmyz, trpí tím hlavně cyklostezky vedené v údolích řek: z Ústí nad Orlicí do Chocně, do Letohradu i do České Třebové. Zmíněny byly také nepříjemnosti spojené s budováním kanalizace a modernizace železničního koridoru, kvůli kterým v poslední době docházelo k narušení průběhu cyklotras a bylo nutné objíždět tyto zátarasy jinými méně vhodnými cestami.

8 SWOT ANALÝZA CYKLOTURISTIKY A CYKLISTICKÝCH TRAS NA ORLICKOÚSTECKU

Úkolem této SWOT analýzy bylo shrnout, na základě zjištěných skutečností a nabytých znalostí, silné a slabé stránky cykloturistiky a cyklistických tras na Orlickoústecku, dále se pak zaměřit na potenciální příležitosti a hrozby do budoucna.

Silné stránky

- velká hustota sítě cyklotras převyšující průměr České republiky
- kulturní a přírodní atraktivita v dosahu cyklotras
- rozmanité profily cyklotras
- cyklostezky budovány v příjemném prostředí
- kladný vztah obyvatel k cykloturistice
- kvalitní značení cyklotras

Slabé stránky

- nedokonalé vedení cyklotras skrz města
- málo cyklotras vyšších hierarchických stupňů
- nedostatečná ochrana kol před krádežemi ve městech
- v určitých místech cyklostezek dochází k porušování povrchu asfaltu
- údržba, znečištění komunikací
- při příznivém počasí přehlednost cyklostezek in-line bruslaři, matek s kočárky apod.

Příležitosti

- možnost další výstavby cyklostezek
- zlepšení obslužnosti
- zajištění lepší bezpečnosti cyklistů při projíždění krátkých úseků po silnici I. třídy
- lepší napojení cyklotras na dálkově regionální cyklotrasy
- v určitých částech měst vybudovat cyklostezky / jízdní pruhy pro cyklisty za účelem lepší bezpečnosti cyklistů

Hrozby

- zvyšování nebezpečí cyklistů v souvislosti s neustálým zvyšováním provozu automobilů
- zhoršování stavu povrchu cyklostezek
- ekologická zátěž okolí cyklotras
- devastace odpočívadel pro cykloturisty určitými skupinami obyvatel

9 ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce byla charakteristika cykloturistiky a cyklistických tras v regionu Orlickoústecko. Byly kategorizovány cyklotrasy podle autorem vybraných ukazatelů – podle hustoty, typu povrchu / komunikace, převýšení a regionálního rozsahu. Součástí práce bylo dotazníkové šetření, které mělo za úkol zjistit vztah obyvatelstva Orlickoústecka k cykloturistice.

Orlickoústecko je region s vysoce nadprůměrnou hustotou sítě cyklotras. Nejvíce cyklotras vede po silnici III. třídy a spadá do kategorie s převýšením 200 – 400 m. Do území zasahuje 5 cyklotras vyššího významu – 3 dálkově regionální a 2 regionální. Rozdílné profily cyklotras nabízí vyžití pro všechny typy cykloturistů. Náročné cyklotrasy, především na severovýchodě území, jsou vhodné pro jedince, kteří mají především sportovní ambice. Pro méně zdatné jedince nebo pro rodiny s dětmi jsou vhodnější cyklostezky vybudované v blízkosti řek nebo cyklotrasy na Vysokomýtsku.

Z dotazníkového šetření vyplývá celkem logické zjištění, že muži jezdí na kole častěji než ženy, volí raději delší trasy s větším převýšením. Obyvatelé Orlickoústecka provozují cykloturistiku především pro zdraví a dobrý pocit z toho, že mají alespoň nějaký pohyb. Většina obyvatel využívá stánky s občerstvením, odpočívadla i informační tabule u cyklotras a je také velmi spokojená se značením a celkovou kvalitou a hustotou sítě cyklotras. Všeobecně má tento region spoustu nadšenců do cykloturistiky.

Do budoucna má region Orlickoústecko potenciál v dalším rozšiřování značených cyklotras, v budování dalších cyklostezek a zázemí pro cykloturisty. Je nutné zajistit údržbu zejména cyklostezek. V určitých částech měst by bylo vhodné vybudovat pruhy pro cyklisty pro zlepšení bezpečnosti.

10 SUMMARY

This bachelor thesis deals with cycle touring and cycle routes in Orlickoústecko region. First of all this thesis describes Orlickoústecko region – location, natural conditions, social conditions, natural and cultural attractions. Then follows a characteristic of terms of cycling. But the main aim is categorization of cycle routes – it includes types of surface on the route, elevation gain (height difference between the highest and the lowest point on the route), density of cycle routes and regional importance. Each category is analyzed and described in the table and in the graph. Another point of this thesis was questionnaire survey, in which were interviewed residents of the Orlickoústecko region about their relationship to cycle touring and about their satisfaction with the quality of cycle routes and terms of cycling infrastructure. The results are presented in the graphs. Based on the knowledge gained during processing was developed SWOT analysis, which deals with the strengths and weaknesses of cycle touring and cycle routes in the Orlickoústecko region and the opportunities and threats for the future.

The result of this bachelor thesis is that Orlickoústecko region has very various profiles of cycle routes. There are difficult and easy routes. It is clear that the Orlickoústecko region has a much higher density of cycle routes than the average in the Czech republic. Cycle touring is very popular in Orlickoústecko region and the residents are satisfied with the current state of cycle routes quality. This region has the potential to further expand of cycle routes.

11 SEZNAM POUŽITÉ LITEARATURY

Knižní publikace

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

[2] ONDRÁČEK, Jan; HŘEBÍČKOVÁ, Sylva. *Cykloturistika*. 1. vyd. Masarykova univerzita, 2007, 123 s. ISBN 978-802-1044-432.

[3] VYSTOUPIL, Jiří, a kolektiv. *Atlas cestovního ruchu České republiky*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006. 156 s. ISBN 80-239-7256-1.

[4] DEMEK, Jaromír; MACKOVČIN, Peter, a kolektiv. *Zeměpisný lexikon ČR: Hory a nížiny*. 2. vyd. Brno: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2006. 582 s. ISBN 80-86064-99-9.

[5] LESCHINGER, Martin. *Cyklovýlety po Česku: na kole za poznáním Čech, Moravy a Slezska*. 1. vyd. Ústí nad Orlicí: Flétna, 2009. 291 s. ISBN 978-80-903652-7-8.

[6] JUŘÍK, Jiří. *Kam na kole: nejlepší cyklovýlety*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2010. 156 s. ISBN 978-80-251-3188-6.

[7] KLUB ČESKÝCH TURISTŮ – RADA ZNAČENÍ. *Učební texty pro značkáře díl N – Značení cyklotras*. Praha, 2007. 32 s.

Kartografické dokumenty

[8] ĐOUBALÍK, Petr. *Orlické hory pohádkové: průvodce pro malé i velké cykloturisty: doporučené výlety*. 1. vyd. Rychnov nad Kněžnou: Dobrovolný svazek obcí Region Orlické hory; Euroregion Glacensis, 2007.

[9] *Orlickoústecko: velká cykloturistická mapa: cyklotrasy, turistické značení*. Vizovice: SHOCart, 2003. 24 s. ISBN 80-722-4402-7.

[10] STAŇKOVÁ, Jana, a kol. *Region Orlicko-Třebovsko na kole: nejnovější značené cyklotrasy s výškovými profily*. 1. vyd. Dlouhá Třebová: Region Orlicko-Třebovsko, 2003.

Internetové zdroje

[11] KEELING, Andrew. *Cycle tourism: Information Pack TT21*. Sustrans, 1999, 20 s. Dostupné z: <<http://admin.ibt.org.il/files/835238941124.pdf>>

[12] ČSÚ. *Charakteritika okresu Ústí nad Orlicí*. [online]. 2013 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_usti_nad_orlici>

[13] ČSÚ. *Časová řada vybraných ukazatelů za okres Ústí nad Orlicí (2002 - 2012)*. [online]. 2013 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_usti_nad_orlici>

[14] ČSÚ. *Správní obvody*. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/spravni_obvody>

[15] Cykloserver. *Cykloatlas on-line* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/>>

[16] Region Orlicko-Třebovsko. *Cyklostezka údolími řek: Tiché Orlice a Třebovka* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cycle-&-in-line/>>

[17] Plzenskonakole.cz. *Cyklostezka nebo cyklotrasa? Jaký je v tom rozdíl?* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklostezka-nebo-cyklotrasa-jaky-je-v-tom-rozdil-134.htm>>

- [18] Praha.eu. *Základní termíny cyklistické infrastruktury* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/praha_cyklisticka/s_kolem_po_praze/slovník_cyklisticke_infrastruktury/index.html>
- [19] Informační portál Karlovarského kraje. *Značení tras* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/Znaceni_tras.aspx>
- [20] Cyklodoprava.cz: Cyklodoprava - jak ji rozvíjet a podporovat. *Statistiky: Cyklotrasy* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklotrasy/>>
- [21] Cyklodoprava: Cyklodoprava.cz: Cyklodoprava - jak ji rozvíjet a podporovat. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky: pro léta 2013–2020* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>>
- [22] Klub českých turistů. *Turistické značení KČT* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <<http://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct>>
- [23] Kulturní centrum Letohrad. *Cykloturistika* [online]. [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <<http://info.letohrad.eu/cykloturistika>>

12 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Dotazník „Cykloturistika a cyklistické trasy na Orlickoústecku“

Příloha č. 2: Rozhledny na Orlickoústecku (Kozlovský kopec, Andrlův chlum, Suchý vrch)

Příloha č. 3: Zřícenina hradu Lanšperk, hráz vodní nádrže Pastviny

Příloha č. 4: Odpočívadla, občerstvení (Odpočívadlo s občerstvením pod Lanšperkem, tábořiště Cakle, hospůdka u Kontáku v Brandýse nad Orlicí, občerstvení Na Hrázi v Pastvinách, odpočívadlo v Dlouhé Třebové, odpočívadlo v Kerhaticích)

Příloha č. 5: Problémy cyklotras (Problém spojený s modernizací železnice, znečištěná cyklostezky, označené praskliny na cyklostezce u Ústí nad Orlicí)

Příloha č. 6 Příklady informačních tabulí pro cykloturisty na Orlickoústecku (Ve Vysokém Mýtě, u Suchého vrchu, u vodní nádrže Pastviny, v Ústí nad Orlicí)

**Příloha č. 1: Dotazník „CYKLOTURISTIKA A CYKLISTICKÉ
TRASY NA ORLICKOÚSTECKU“**

CYKLOTURISTIKA A CYKLISTICKÉ TRASY NA ORLICKOÚSTECKU: *DOTAZNÍK*

*Vážená slečno, vážená paní, vážený pane,
dovolte, abych Vám předložil několik otázek týkajících se cykloturistiky v našem regionu Orlickoústecko.
Výzkum provádím v rámci své bakalářské práce na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého
v Olomouci, kde studuji obor regionální geografie na Katedře geografie. Celý výzkum je anonymní. Vaše
osobní údaje nejsou v rámci tohoto dotazníku zjišťovány, a tím pádem nemohou být nikde zveřejněny.
U otázek, kde je to vhodné, je možné využít více odpovědí.*

Děkuji.

Kontaktní osoba: Jiří Kyrál, e-mail: Jirka.Kyral@seznam.cz

1. Informace o respondentovi

- 1) Místo bydliště respondenta (obec):
- 2) Pohlaví: a) muž b) žena
- 3) Věk: a) do 15 let b) 15-19 c) 20-34 d) 35-49 e) 50-64 f) 65 a více

2. Vztah k cykloturistice

- 1) Jak často jezdíte na kole? (přibližně)
a) každý den b) 3-6x týdně c) 1-2x týdně d) 1-2x do měsíce
e) 3-6x za rok f) 1-2x za rok g) nejezdím vůbec / nemám kolo
(pokud zvolíte poslední možnost (g), tak dále již nevyplňujte)
- 2) Kvůli čemu provozujete cykloturistiku?
a) jako sportovní aktivitu b) pro zdraví, pro dobrý pocit c) kulturní a přírodní atraktivitu
- 3) Jaké převýšení na cyklotrase preferujete?
a) méně než 100 m b) 100-200 m c) 200-400 m d) 400 m a více
- 4) Jakou vzdálenost volíte nejčastěji?
a) do 10 km b) 10-20 km c) 20-50 km d) 50-100 km e) více než 100 km
- 5) Jaký typ kola upřednostňujete?
a) silniční b) trekkingové, krosové c) horské (MTB)
- 6) Jaký povrch na trase pro jízdu na kole upřednostňujete?
a) silnice b) lesní cesta c) polní cesta
- 7) Využíváte jízdní kolo při cestě do školy / do práce?
a) ano, téměř vždy b) ano, občas c) ne

3. Spokojenost s cyklotrasami a cyklostezkami

- 1) Jste spokojen/a se současnou hustotou sítě cyklotras a cyklostezek v regionu?
a) ano b) ne
- 2) Jste spokojen/a se současnou kvalitou cyklotras a cyklostezek v regionu?
a) ano b) ne
- 3) Jste spokojen/a se značením cyklotras v regionu?
a) ano b) ne
- 4) Využíváte odpočívadla či stánky s občerstvením?
a) ano b) ne
- 5) Využíváte informační tabule?
a) ano b) ne
- 6) Co by se podle vás mělo zlepšit v otázce cykloturistiky v regionu Orlicko-ústecko? Prosím, vypište.

.....
.....

**Příloha č. 2: Rozhledny na Orlickoústecku
(Kozlovský kopec, Andrlův chlum, Suchý vrch)**

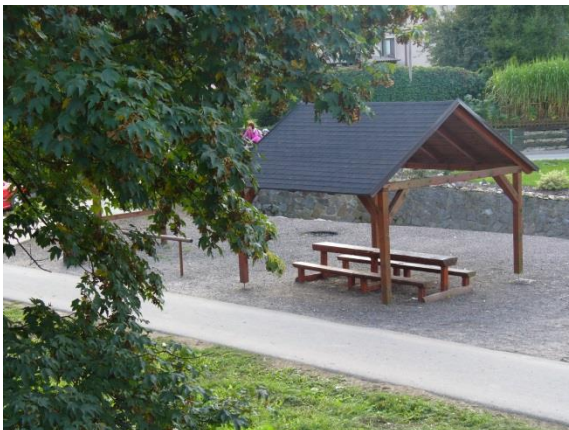


Příloha č. 3: Zřícenina hradu Lanšperk, hráz vodní nádrže Pastviny



Příloha č. 4: Odpočívadla, občerstvení

**(Odpočívadlo s občerstvením pod Lanšperkem, tábořiště Cakle,
hospůdka u Kont'áku v Brandýse nad Orlicí, občerstvení Na Hrázi
v Pastvinách, odpočívadlo v Dlouhé Třebové, odpočívadlo
v Kerhaticích)**



Příloha č. 5: Problémy cyklotras

**(Problém spojený s modernizací železnice, znečištěná cyklostezka,
označené praskliny na cyklostezce u Ústí nad Orlicí)**



**Příloha č. 6 Příklady informačních tabulí pro cykloturisty na
Orlickoústecku**

**(Ve Vysokém Mýtě, u Suchého vrchu, u vodní nádrže Pastviny,
v Ústí nad Orlicí)**



přes Zemskou bránu

Na kole a okolí

Trasa „Pastvinská“ – zelená / Trasa „Studenecká“ – černá
Trasa „Pastvinská“ – zielona / Trasa „Studenecká“ – czarna

POPIS ZELENEJ TRASY:
 Předpokládaný orientační čas (bez zastávek): 1,4 hod
 Doporučený koč: tříkolový nebo MTB
 Náročnost: středně náročný, asfaltové komunikace III/31216 a III/31218

Místo odjezdu	Okrajem na trase	Okrajem od trasy	km	Čas	Čas	Čas	Kategorie	Upravené
Pastviny - TC	komunikace III/31216		2,8	10	13			
Kláštec nad Ohří - kostel	okraj silnice III/31216		1,3	10	41			
Kláštec n. O. - Zbuziv 540 m n. m.	okraj silnice III/31216		1,1	8	11			
Pastviny - Věšový výhled 540 m n. m.	okraj silnice III/31216		1,0	4	8			
Pastviny - klášter „z klančků“	okraj silnice III/31216		2,3	10	14			
Nekof - klášter „z klančků“	okraj silnice III/31216		0,7	3	4			
Nekof - parkoviště „z klančků“	okraj silnice III/31216		4,3	10	35			
Pastviny TC	okraj silnice III/31216		1,6	10	30			

POPIS TRASY ZIELONEJ:
 Předpokládaný orientační čas (bez zastávek): 1,4 hod
 Zalesení ovšem: drogový, tříkolový lub MTB
 Trudnosť: stredne trudná, (drogi asfaltové kategórii III/31216 a III/31218)

POPIS ČERNEJ TRASY:
 Předpokládaný orientační čas (bez zastávek): 1,5 hod
 Doporučený koč: tříkolový nebo MTB
 Náročnost: středně náročný, asfaltové komunikace III/3114, polní / lesní cesty

Místo odjezdu	Okrajem na trase	Okrajem od trasy	km	Čas	Čas	Čas	Kategorie	Upravené
Pastviny - areál „Pucháček“	komunikace III/3114		1,9	8	13			
Čáslavice - Lázareňská ulice	okraj silnice III/3114		1,7	11	9			
Lázareňská - klášter „z klančků“	okraj silnice III/3114		3,6	13	30			
Nekof - Studenecká ulice	okraj silnice III/3114		0,7	6	4			
Nekof - parkoviště „z klančků“	okraj silnice III/3114		0,6	4	7			
Pastviny - zastávka	okraj silnice III/3114		0,9	12	6			
Čáslavice - Lázareňská ulice	okraj silnice III/3114		0,4	5	2			
Studená - klášter „z klančků“	okraj silnice III/3114		1,3	10	6			
Studená - klášter „z klančků“	okraj silnice III/3114		0,2	1	1			
Studená - areál „Pucháček“	okraj silnice III/3114		10,1	10	48			

POPIS TRASY ČERNEJ:
 Předpokládaný orientační čas (bez zastávek): 1,3 hod
 Zalesení ovšem: tříkolový lub MTB
 Trudnosť: stredne trudná, (drogi asfaltové kategórii III/3114, droga polná / lesná)

Tento projekt je spolufinancován z prostředků ERDF prostřednictvím Evropské unie

Abtinská parketka na Ohřici - Třebouza
 Lázeň a PARK OTVÍ MĀD ORLICI

Abtinská parketka na Ohřici - Třebouza

Abtinská parketka na Ohřici - Třebouza