

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Alternativní formy cestovního ruchu a jejich využití na příkladu území
chráněné krajinné oblasti

Petra Křišťanová

Bakalářská práce

2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra KŘIŠŤANOVÁ**

Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**

Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa**

Název tématu: **Alternativní formy cestovního ruchu a jejich využití na příkladu území chráněné krajinné oblasti**

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

- 1) Úvod
- 2) Teoretický exkurz do problematiky cestovního ruchu
 - definování základních pojmů
 - alternativní formy cestovního ruchu (se zaměřením na cykloturistiku)
- 3) Praktická část
 - charakteristika vybrané chráněné krajinné oblasti (CHKO Železné hory)
 - využití alternativních forem cestovního ruchu na daném území (zaměření na cyklostezky Mikroregionu Podoubraví)
 - vlastní šetření
- 4) Závěr

Rozsah grafických prací: -
Rozsah pracovní zprávy: cca 30 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- 1) Hrušková, M.: ...Tam, kde teče Doubravka, Město Chotěboř, 1996
- 2) Kiřalová A.: Marketing, destinace cestovního ruchu, Ekopress, 2003
- 3) Kolektiv autorů: Atlas cestovního ruchu České republiky, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006
- 5) Král, L., Makeš, P.: Velká kniha cyklistiky, Computer Press, 2002
- 6) Štrosová, I. a kol.: CHOTĚBOŘSKO, Sorsum, 2002
- 7) Vystoupil, J.: Základy cestovního ruchu, Brno-Masarykova universita, 2006

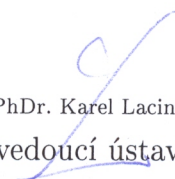
Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Šárka Brychtová, Ph.D.**
Ústav veřejné správy a práva

Datum zadání bakalářské práce: **30. října 2007**

Termín odevzdání bakalářské práce: **19. května 2008**


prof. Ing. Jan Čapek, CSc.
děkan

L.S.


prof. PhDr. Karel Lacina, DrSc.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 15. listopadu 2007

Děkuji vedoucí bakalářské práce RNDr. Šárce Brychtové, Ph.D. za všestrannou pomoc v průběhu práce. Především děkuji za vstřícný přístup a obětavost při poskytování cenných rad.

SOUHRN

Práce se zabývá problematikou alternativních forem cestovního ruchu se zaměřením na cykloturistiku a jejích vazeb na regionální politiku s využitím na území chráněné krajinné oblasti Železné hory. Zhodnocuje současnou situaci cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví a zabývá se průzkumem cyklotrasy 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“. Na základě šetření je v závěru práce vyhodnocena vhodnost využití oblasti mikroregionu Podoubraví pro cykloturistiku.

KLÍČOVÁ SLOVA

alternativní, cestovní ruch, Železné hory, cykloturistika, Podoubraví

TITLE

Alternative forms of tourism industry and its utilization on an example of a protected landscape area

ABSTRACT

This study deals with the problems of alternative forms of the tourist industry with particular concentration on cycle-touring and its relation to the regional policy for the protection of the landscape area called Železné hory. The study evaluates the current situation of cycle-touring in the microregion known as Podoubraví and deals with the survey of cycle route 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“. At the end of this study the suitability of using cycle-touring in the microregion of Podoubraví is evaluated and investigated.

KEYWORDS

alternative, tourism, Železné hory, cyclo-touring, Podoubraví

OBSAH

Úvod	10
1 Náhled do problematiky cestovního ruchu	12
1.1 Vymezení cestovního ruchu	15
1.2 Definování cestovního ruchu	17
1.3 Subjekt a objekt cestovního ruchu	18
1.4 Produkt cestovního ruchu	18
1.5 Typologie cestovního ruchu	19
1.5.1 Druhy cestovního ruchu	19
1.5.2 Formy cestovního ruchu	20
1.5.3 Alternativní formy cestovního ruchu	21
1.5.4 Příčiny rozvoje alternativní formy cestovního ruchu	23
1.6 Cykloturistika	24
1.6.1 Systém značení cyklotras Klubu českých turistů	28
1.6.2 Cyklistická doprava a její vazby na regionální politiku	29
1.7 Rozvoj cykloturistiky na území západoevropských zemích	31
1.7.1 Nizozemsko	32
1.7.2 Dánsko	32
2 Chráněné krajinné oblasti	33
2.1 Chráněné krajinné oblasti na území České republiky	34
2.2 Chráněné krajinné oblasti na území Pardubického kraje a kraje Vysočina	37
2.3 Chráněná krajinná oblast Železné hory	39
2.3.1 Fyzicko-geografická charakteristika území CHKO Železných hor	39
2.3.2 Socio-ekonomická charakteristika území CHKO Železných hor	42
2.3.3 Správa a zóny CHKO Železných hor	43
3 Cykloturistika na území České republiky	45
3.1 Vybrané podpůrné projekty cykloturistiky na území České republiky	46
3.1.1 Greenways	46
3.1.2 EuroVelo	47
3.1.3 Cyklisté vítáni	47
3.2 Vlivy cykloturistiky na regionální rozvoj	48
3.3 Cykloturistika na území mikroregionu Podoubraví	50
3.3.1 Mikroregion Podoubraví	50

3.3.2	Cyklotrasy na území mikroregionu Podoubraví.....	52
3.4	Cyklotrasa 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“.....	53
3.4.1	Finanční náklady cyklotrasy 5127.....	53
3.4.2	Profil cyklotrasy 5127.....	53
3.4.3	Popis cyklotrasy 5127.....	54
3.4.4	Vybavenost cyklotrasy 5127.....	55
3.4.5	Propagace cyklotrasy 5127.....	56
3.4.6	Hodnocení cyklotrasy 5127.....	56
3.5	Vlastní šetření.....	57
3.5.1	SWOT analýza - cykloturistika mikroregionu Podoubraví.....	57
3.5.2	Dotazníkové šetření.....	59
4	Závěr.....	68
	Použité zdroje.....	70
	Seznam příloh.....	73

SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Doporučovaná denní maximální zátěž pro rekreační cykloturistiku.....	26
Tabulka 2 - Kategorie chráněných území a objektů	33
Tabulka 3 - Vývoj postupného budování sítě CHKO v České republice.....	34
Tabulka 4 - Seznam Národních parků na území České republiky	35
Tabulka 5 - Seznam CHKO na území České republiky	36
Tabulka 6 - Zvláště chráněné území a přírodní parky v Pardubickém kraji.....	37
Tabulka 7 - Zvláště chráněná území a přírodní parky v kraji Vysočina.....	38
Tabulka 8 - Seznam maloplošných zvláště chráněných území CHKO Železných hor	40
Tabulka 9 - SWOT analýza	58
Tabulka 10 - Přehled výsledku úrovně cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví	60
Tabulka 11 - Přehled výsledků plánů na vylepšení cyklotrasy 5127	61
Tabulka 12 - Přehled výsledků využití cyklotrasy 5127 dotazovanými respondenty	63
Tabulka 13 - Přehled výsledků plánů výstavby dalších cyklotras.....	64
Tabulka 14 - Přehled výsledku IC úrovně cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví.....	65
Tabulka 15 - Přehled výsledků IC propojenosti obcí, kulturních památek a přírodních pamětihodností	66
Tabulka 16 - Přehled výsledků IC propagace cyklotrasy 5127.....	66
Tabulka 17 - Přehled výsledků IC návštěvnosti IC	66
Tabulka 18 - Přehled výsledků IC zájmů návštěvníků IC	67

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Dynamika rozvoje délky cyklotras na území ČR za období 1997 - 2007	45
Obrázek 2 - Přehled výsledků úrovně cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví	59
Obrázek 3 - Přehled výsledků vhodnosti mikroregionu Podoubraví pro cykloturistiku.....	60
Obrázek 4 - Přehled výsledků plánů na vylepšení cyklotrasy 5127	61
Obrázek 5 - Přehled výsledků návratnosti zpětných investic	62
Obrázek 6 - Přehled výsledků využití cyklotrasy 5127 dotazovanými respondenty.....	63
Obrázek 7 - Přehled výsledků plánů výstavby dalších cyklotras	64

SEZNAM ZKRATEK

angl.	anglicky
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
BIO	Biotechnology Industry Organization
cm	centimetr
č.	číslo
ČNR	Český národní registr
ČR	Česká republika
DPH	daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
ha	hektar
CHKO	chráněná krajinná oblast
IC	informační centrum
Kč	měnová jednotka České republiky
KČT	Klub českých turistů
km	kilometr
kw	kilowat
MDS	moderní doprava a spedice
MHD	městská hromadná doprava
např.	například
mm	milimetr
m n.m.	metr nad mořem
NP	národní park
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
př.n.l.	před naším letopočtem
Sb.	Sbírka zákonů
st.	stupeň
s.	strana
TP	technický předpis
tzv.	tak zvaně
WTO	World Trade Organization

Úvod

Pro život a rozvoj lidské společnosti je velmi důležitý čilý cestovní ruch. Moderní cestovní ruch je produktem ekonomického rozvoje společnosti, výrobních procesů a výrobních faktorů. Stal se trvalou součástí národního hospodářství a působí na dynamiku rozvoje. Předpokladem cestovního ruchu je tedy ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické prostředí. Aktuální je i zpětná vazba vlivu cestovního ruchu na jeho okolí. Síla této vazby závisí obvykle na stupni kooperace všech zainteresovaných v cestovním ruchu.

Stále vyhledávanějším produktem cestovního ruchu je cykloturistika jako jedna z forem šetrného cestovního ruchu, která je velmi mladým odvětvím rekreačního sportu a do popředí zájmů turistické veřejnosti se dostává právě v posledních letech.

Při volbě tématu mé bakalářské práce mě upoutal námět RNDr. Šárky Brychtové, Ph.D. zabývající se problematikou cestovního ruchu, kterou jsem zaměřila na cykloturistiku mikroregionu Podoubraví, protože v této oblasti žiji, shledávám ji pro cykloturistiku velice vhodnou a pociťuji potřebu toto prostředí více přiblížit veřejnosti.

Cílem mé bakalářské práce je průzkum cyklotrasy 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“, zhodnocení jejího stavu, úrovně, využití a přínosu ve vztahu k mikroregionu Podoubraví. Mou snahou je zhodnotit současnou situaci cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví a zjistit předpoklady jejího rozvoje v dané oblasti.

Bakalářská práce obsahuje nástin problematiky cestovního ruchu a teoretické vymezení základních pojmů, dále pojednává o jednotlivých alternativních formách cestovního ruchu se zaměřením na cykloturistiku a jejich vazeb na regionální politiku. Zabývám se také tematikou chráněné krajinné oblasti Železné hory a bližší fyzicko-geografickou a socio-ekonomickou charakteristikou území. Další kapitola se věnuje cykloturistice na území České republiky v kontextu s vybranými podpůrnými projekty, kterými jsou Greenways, EuroVelo, Cyklisté vítáni. Dále se věnuji vymezení mikroregionu Podoubraví, problematice cykloturistiky v této oblasti a podrobnějšímu průzkumu cyklotrasy 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“. V závěru práce vyhodnocuji pomocí SWOT analýzy rozbor silných a slabých stránek cykloturistiky, příležitostí, hrozeb a pomocí dotazníkového šetření vhodnost využití prostředí pro cykloturistiku a možné příležitosti jejího rozvoje v mikroregionu Podoubraví.

Pro zpracování práce jsem použila dostupné materiály Ministerstva dopravy a spojů ČR, především Centra dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy, turistické materiály dostupné pro mikroregion Podoubraví a velmi cenné konzultace s odborníky. V neposlední řadě jsem využila i vlastních zkušeností z výletů na kole.

Ráda bych předloženou bakalářskou prací přispěla k dalšímu rozšíření této problematiky.

1 Náhled do problematiky cestovního ruchu

Cestovní ruch je spojen s určitým stupněm společenského vývoje a vznikl po splnění základních podmínek pro jeho existenci. Již v dávných dobách docházelo k pohybu mimo místa trvalého bydliště. Za významné cestovatele jsou považováni staří Řekové, Egypťané a Římané. První popisy z cest tedy pocházejí z oblasti Středoziemního moře. Seznamují s městy, pamětihodnostmi, kulturou, morálkou, způsobem stravování, ubytováním apod.

Cestování odedávna náleželo ke společenskému životu nejvyšších vrstev evropské šlechty. Vznikaly tištění průvodci hlavně pro obchodníky a pro jiné účely cest. Ve středověku neměli Evropané povědomí o zemích mimo Evropu, a tak po návratu z cest předávali informace o jiných národech žijících na Zemi.

Etapa začínajících velkých zámořských objevů spadá do období 15. století. S právem volného pohybu pro šlechtice a kupce je spojováno století šestnácté. Pro sedmnácté a osmnácté století je charakteristický cestovní ruch, který se stává zdrojem informací o rozvoji výroby a nových technik, technologií, způsobu správy manufaktur. První hromadně organizovaný turistický výlet byl uskutečněn v roce 1841. Thomas Cook je považován za zakladatele první cestovní kanceláře. Na sklonku 19. století byly oblíbeny lázeňské cesty do evropských míst i do našich Karlových Varů. Ve 20. století byl zaznamenán rozmach cestovního ruchu pro určité vrstvy společnosti jako např. buržoazii, živnostníky a dobře placené úředníky a postupem času se na aktivitách cestovního ruchu podílely i další vrstvy. V roce 1895 vznikl v Rakousku - Uhersku první sociálně demokratický spolek Naturfreunde, který pořádal pro dělníky výlety do přírody.

Statisticky se cestovní ruch začal sledovat až po první světové válce. Z meziválečného období stojí za zmínku zvláštní forma cestovního ruchu tramping.

Druhá světová válka cestovní ruch zmrazila a po ní nastal všeobecný útlum. Začaly se uskutečňovat pietní cesty do míst svázaných s osudem. Po roce 1948 se vyhrotily vztahy dvou hospodářských a politických bloků, důsledkem bylo omezení cestování téměř výhradně na cesty uvnitř bloků a zcela odlišně.

V socialistickém bloku do oblasti cestovního ruchu zasahoval stát, který převzal řízení politiky zahraničního cestovního ruchu a přijal mnoho opatření v oblasti domácího cestovního ruchu. Převládal kolektivní rozvoj - rekreace ROH, závodní rekreace, zájezdy kolektivů apod. Postupně se začal rozvíjet krátkodobý cestovní ruch.

Stále více dochází k uvolňování cestování mezi mnoha zeměmi Evropy i světa po roce 1989. Jsou uzavírány dohody o bezvízovém styku. Nejdříve se cestovalo do sousedních států a pak následoval rozvoj zahraničního cestovního ruchu i do dalších zemí.

Cestovní ruch na území České republiky

Cestovní ruch má neodmyslitelnou pozici v současném moderním světě. Hlavním motivem účasti na cestovním ruchu je záměrná změna prostředí, která umožňuje člověku uspokojit některé z jeho potřeb, např. potřeby odpočinku, klidu, pohybu, poznání, kulturních a estetických zážitků, seberealizace apod.

„Česká republika má výhodnou geografickou polohu ve středu Evropy. V průběhu historie byl život na území dnešní České republiky ovlivňován mnoha událostmi v Evropě a celkový vývoj zde zanechal bohaté kulturně historické dědictví. Příjemné klimatické podmínky a rozmanitá příroda společně s kulturně historickými památkami dávají předpoklady k tomu, aby Česká republika patřila k nejvyhledávanějším turistickým cílům Evropy.“¹

Činnost cestovního ruchu je regulována a usměrňována již od první republiky různými zákony, vládními nařízeními, vyhláškami a směrnicemi. Značná část těchto spisů se orientuje na vytváření rámce v ubytovacích a stravovacích službách. Další oblastí právní úpravy jsou činnosti cestovních kancelářů a průvodcovské služby.

Aplikace spolupráce cestovního ruchu je jedním z předpokladů úspěšnosti jednotlivých firem na trhu. Struktury vertikálních kooperací jsou nejvíce uplatňovány v hotelových řetězcích zpravidla franchisového typu, formami kooperací jsou dobrovolné řetězce, management destinací, strategické aliance.

Vedle ekonomie, geografie, ekologie, sociologie a psychologie se cestovní ruch vztahuje i k celé řadě dalších vědních disciplín jako klimatologii, hydrologii, hygieně, demografii. Také k řadě úsekových ekonomik, zejména k ekonomice dopravy, obchodu, kultury, stavebnictví, ale i k oboru financí, práva atd.

Poptávka a nabídka na trhu cestovního ruchu doznává neustále velkých změn. Cestovní ruch narostl díky trendu zkracování pracovní doby a prodlužování dovolených. Jsou kladeny vyšší nároky na efektivní distribuci, profesionální marketing a kvalifikovaný odborný personál. Během posledních let dochází ke značnému rozvoji infrastruktury

¹ Ministerstvo pro místní rozvoj. *Cestovní ruch v České republice 2004*, s. 10.

cestovního ruchu. Investice jsou směřovány především do oblasti ubytovacích zařízení, výstavby silniční sítě, přípravy a budování sítě cyklostezek.

Koncepce rozvoje cestovního ruchu České republiky (dále jen koncepce)

Tvorba strategických materiálů je základem pro řízení cestovního ruchu na vybraných úrovních. Koncepce patří k důležitým dokumentům rozvoje cestovního ruchu České republiky a to na úrovni Ministerstva pro místní rozvoj, jednotlivých krajů, případně obcí.

„Koncepce vymezuje komplex opatření vedoucích k realizaci základních cílů státní politiky v oblasti cestovního ruchu, jimiž jsou v obecné rovině především zvýšení konkurenceschopnosti a ekonomického přínosu odvětví cestovního ruchu v ČR, snížení nezaměstnanosti, rozvoj regionů, malého a středního podnikání a ochrana životního prostředí. Součástí opatření je realizace Státního programu podpory cestovního ruchu, zabezpečení finanční podpory ze strukturálních fondů EU, dále vytvoření jednotného informačního systému cestovního ruchu, podpora tvorby a realizace turistických produktů zaměřených především na kulturně poznávací turistiku, lázeňství, kongresovou a incentivní turistiku, venkovskou turistiku, včetně agroturistiky a ekoturistiky, cykloturistiky, pěší turistiku apod.“¹

„Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice do roku 2006 byla zpracována také v souladu a za použití významných mezinárodních dokumentů, a to zejména dokumentu Evropské komise ze dne 23. listopadu 2002 „Working together for the Future of European Tourism“, ve kterém Komise identifikovala pět klíčových oblastí (informace, vzdělávání, kvalita, udržitelný rozvoj a nové technologie), na jejichž podporu by se měly členské státy v budoucnosti zaměřit a koordinovat státní politiku cestovního ruchu. Ke zpracování aktualizace Koncepce vedlo ministerstvo pro místní rozvoj několik dalších důvodů. Tím hlavním byla skutečnost, že se Česká republika stala dne 1. května 2004 plnoprávným členem Evropské unie a bylo nutné reagovat na novou situaci. Tato aktualizace byla zpracována pouze do roku 2006, a to s ohledem na existující programovací období Evropské unie.“²

¹ Ministerstvo pro místní rozvoj. *Cestovní ruch* [online]. [cit. 2008-03-21]. Dostupné z: <<http://www.mmr.cz/cestovni-ruch>>

² *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013*. Leden 2006, s. 3

Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism

CzechTourism je příspěvková organizace přímo řízená Ministerstvem pro místní rozvoj.

„Jedním ze základních poslání státní politiky cestovního ruchu je podpora jeho marketingu. Právě obchodní strategie má vést k prezentaci České republiky v zahraničí jako dovolenkové a turisticky atraktivní země. O uvedenou úlohu se zejména stará Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism (dále jen CzechTourism). CzechTourism přenáší svoji zkušenost na zahraničním trhu zároveň i do nadregionálního domácího marketingu, aby cestování domácích občanů v České republice dělalo reklamu.“¹

1.1 Vymezení cestovního ruchu

Cestovní ruch je jedním z největších a nejrychleji se rozvíjejících průmyslů světa. Je představitelem odvětví sektoru služeb na jehož realizaci se kromě ubytování a stravování podílí celá řada dalších odvětví - doprava, stavebnictví, kultura a další. Ovlivňuje zaměstnanost, tvorbu hrubého domácího produktu, zvyšuje všeobecnou vzdělanostní úroveň obyvatelstva. Důležitý je pro záchranu uměleckých a historických památek.

„Trh cestovního ruchu má vysokou míru závislosti na přírodních a kulturně historických památkách. Právě na tyto atraktivitu se vztahuje převážná část motivů účasti na cestovním ruchu. Pamětihodnosti jsou vázány místně, lokalizovány na místo výskytu a nelze je přemístit. Jejich využití je možné jen za předpokladu přemístění spotřebitele (účastníka cestovního ruchu) do míst, kde se nacházejí. Na trhu cestovního ruchu je opačný pohyb než na trhu zboží, kde je snaha zboží maximálně přiblížit ke spotřebiteli. Na trhu cestovního ruchu se spotřebitel přemísťuje za atraktivitami do míst jejich výskytu, aby prostřednictvím spotřeby služeb dosáhl uspokojení svých potřeb, jež se staly motivem účasti na cestovním ruchu.“²

¹ *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013*. Leden 2006, s. 15

² MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999, s. 43

„Ekonomické využití „lákadel“ cestovního ruchu se v rozhodující míře děje formou poskytování služeb, proto také často bývá trh cestovního ruchu označován jako trh služeb. Cestovní ruch je oblastí spotřeby, založené na vhodném využívání volného času. Účastník cestovního ruchu nevyhledává pouze služby, ale především také zážitky, prožitky, nové dojmy a seberealizaci. Spokojenost účastníků cestovního ruchu má vysokou míru subjektivního vnímání a posuzování.“¹

„Trh cestovního ruchu má vysokou míru sezónnosti a nerovnoměrného rozložení v průběhu roku, což je dáno jednak klimatickými podmínkami a jednak legislativním rozložením volného času - prázdninami, svátky. Trh cestovního ruchu je na rozdíl od trhu zboží podstatně více ovlivňován mimoekonomickými faktory, jakými jsou např. počasí, přírodní katastrofy, válečné konflikty. Cestovních ruch je ovlivňován politickým prostředím, nedaří se mu v zemích, ve kterých jsou občanské nepokoje nebo je ohrožena bezpečnost turistů. Na tyto vlivy reaguje trh cestovního ruchu velmi citlivě a to jak na straně nabídky, tak především na straně poptávky.“²

Od počátku 20. století stoupl počet obyvatel ve městech, vznikly velké městské aglomerace, jejichž negativním dopadem je znehodnocování životního prostředí. Obyvatelé oblastí s poškozeným životním prostředím mají zájem o docela „obyčejná“ místa, kde se lze odreagovat, zasportovat a duševně odpočinout. Stále častěji je navštěvován venkov, kde se člověk nadýchá čerstvého vzduchu a pozná místní tradice.

Cestovní ruch podmiňuje akceleraci rozvoje ekonomiky. Výdaje, které zaplatí účastníci cestovního ruchu během svého cestování jsou závislé na dvou následujících faktorech:

– **sociálně-ekonomickém postavení účastníka cestovního ruchu**

Cestovní ruch je ve velkém rozsahu determinovaný úrovní postavení jeho spotřebitele. Současným trendem je růst skupin obyvatel s vyššími příjmy, mající náročnější poptávku. V životě se vyskytují situace, kdy má člověk volný čas, ale chybějí mu finanční prostředky. Nebo naopak, pracovní zaneprázdněnost je tak velká, že nemá možnost volný čas využívat.

– **cenách služeb a zboží v navštívené destinaci**

Obvykle se spojují vyšší ceny s vyšší kvalitou poskytovaných služeb.

¹ MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999. s. 43-44

² MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999. s. 44

1.2 Definování cestovního ruchu

Cestovní ruch je významným společensko-ekonomickým fenoménem. Do období přelomu 19. a 20. století spadají počátky jeho vědeckého bádání zaměřené především na definování jeho podstaty. Slovně vymezit obsah pojmu cestovní ruch se snažili jak jednotlivci, tak i mezinárodní organizace. Jednotná definice cestovního ruchu není přesně stanovena. Různí autoři v oblasti teoretického zkoumání vyjadřují v rámci svého vlastního chápání dané problematiky. Z celé řady definic lze uvést:

„Borman (1931) definuje cestovní ruch jako cesty, jež se podnikají za účelem zotavení, zábavy, obchodu a povoláním nebo i z jiných příčin (za zvláštními událostmi), při nichž dochází k dočasné změně místa bydliště. Nepatří sem však dojíždění za prací“¹

„E.Fedor (1937) chápe cestovní ruch jako periodický příliv a odliv lidí do určitého místa nebo státu z jiného místa nebo státu“²

„F.W.Ogilvie (1933) a J.A.Norval (1936) cestovní ruch chápou jako ekonomický jev spojený se spotřebou hmotných i nehmotných statků, hrazených z prostředků získaných v místě trvalého bydliště“³

„J.Kašpar (1985) chápe cestovní ruch jako cestování a dočasný pobyt lidí mimo místo trvalého bydliště, obvykle ve volném čase a to za účelem rekreace, poznání a spojení mezi lidmi“⁴

„Za mezník v definování cestovního ruchu lze považovat Mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu, pořádanou v červnu 1991 Světovou organizací cestovního ruchu (WTO) v kanadské Ottavě. Konference v Ottavě vymezila a definovala: Cestovní ruch (tourism) jako činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí (mimo místo bydliště) a to na dobu kratší než je stanovena, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě“⁵

Racionálním vymezením cestovního ruchu je soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestováním a pobytem osob mimo místa trvalého bydliště a zpravidla ve volném čase za účelem odpočinku, poznávání, zdraví, rozptýlení, kulturního a sportovního využití, služebních cest a získání komplexního zážitku.

¹ MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999, s. 8

² MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999, s. 8

³ MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999, s. 8

⁴ MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999, s. 9

⁵ MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999, s. 11

1.3 Subjekt a objekt cestovního ruchu

Cestovní ruch se zkoumá jako systém tvořený dvěma podsystemy. Subjektem cestovního ruchu a objektem cestovního ruchu včetně jeho ekonomického, politického, sociálního, technicko-technologického a ekologického prostředí.

Subjekt cestovního ruchu

Subjektem cestovního ruchu je účastník cestovního ruchu. „Z ekonomického hlediska je jím každý, kdo uspokojuje svoje potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase. Je nositelem poptávky.“¹

Objekt cestovního ruchu

„Objekt cestovního ruchu tvoří cílové místo (příroda, podniky a instituce cestovního ruchu) a je nositelem nabídky.“²

1.4 Produkt cestovního ruchu

„Produkt cestovního ruchu se nabízí na trhu cestovního ruchu za účelem uspokojení potřeb a vytvoření souhrnného zážitku návštěvníků. Z ekonomického hlediska je souborem služeb, zboží, volných a veřejných statků. Z pohledu jednotlivého návštěvníka je balíkem vzájemně propojených individuálních služeb. Rozmanitost služeb v cestovním ruchu umožňuje jejich základní klasifikaci na služby cestovního ruchu a ostatní služby. Služby cestovního ruchu jsou určeny výlučně nebo převážně na uspokojení potřeb účastníků cestovního ruchu. Ostatní služby i na uspokojení potřeb místního obyvatelstva.“³

„Vedle tohoto dělení se dále diferencují podle druhů, fází realizace cestovního ruchu, z časového hlediska, z hlediska uspokojovaných potřeb, podle charakteru spotřeby a z ekonomického hlediska.“⁴

¹ Hesková, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 2006., s. 13

² Hesková, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 2006, s. 13

³ Hesková, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 2006, s. 127

⁴ Hesková, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 2006, s. 127

„Jejich věcnou charakteristiku umožňuje druhová klasifikace na informační, dopravní, ubytovací, stravovací, sportovně-rekreační, kulturně-společenské a kongresové služby, služby venkovského cestovního ruchu, průvodcovské, asistenční, animační, zprostředkovatelské, pojistné a směnářské služby, služby pasových a celních orgánů, obchodní, komunální, zdravotnické, záchranné, poštovní a telekomunikační služby a služby policie. Ke konečnému spotřebiteli se produkt rozděluje buď přímo, nebo nepřímo. Při přímé distribuci se produkt dostává rovnou od producenta ke konečnému spotřebiteli, při nepřímé distribuci mezi ně vstupuje jeden nebo více mezičlánků, jimiž jsou cestovní kanceláře, cestovní agentury, turistické informační kanceláře, elektronické informační a rezervační systémy.“¹

Služby cestovního ruchu nelze skladovat pro jejich pomíjivý charakter. Pokud nejsou využity v době, kdy jsou určeny ke spotřebě, jejich kapacita je ztracena. V cestovním ruchu je tedy tvorba, realizace a spotřeba služeb časově i místně propojena.

1.5 Typologie cestovního ruchu

Typologie cestovního ruchu má význam pro rozvoj cestovního ruchu z praktického hlediska. Odborná literatura v typologii není jednotná. Nejčastěji člení cestovní ruch na druhy a formy cestovního ruchu.

1.5.1 Druhy cestovního ruchu

„Zohledňují převážně jevový průběh cestovního ruchu a způsob jeho realizace v závislosti na geografických, ekonomických, společenských a jiných podmínkách. Jedná se o posuzování cestovního ruchu z hlediska motivace.“²

„Mezi druhy cestovního ruchu patří: rekreační cestovní ruch, sportovní cestovní ruch, dobrodružný cestovní ruch, myslivecký a rybářský cestovní ruch, náboženský (poutní) cestovní ruch, lázeňský cestovní ruch, zdravotní cestovní ruch, obchodní cestovní ruch, kongresový cestovní ruch a stimulační cestovní ruch.“³

¹ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 2006, s. 127

² MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999, s. 15

³ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 2006, s. 21

1.5.2 Formy cestovního ruchu

„Dominuje v nich především hledisko motivů účasti na cestovním ruchu, příčiny ovlivňující cestovní ruch a důsledky, které přináší.“¹

„Formy cestovního ruchu dělíme z několika hledisek:

- z geografického hlediska: domácí, zahraniční, mezinárodní, vnitřní, národní a regionální cestovní ruch;
- dle počtu účastníků: individuální, skupinový, masový a ekologický cestovní ruch;
- podle způsobu organizování: individuální cesty, organizovaný zájezd, klubový cestovní ruch;
- podle věku účastníků: cestovní ruch dětí, mládežnický, rodinný a seniorský cestovní ruch;
- z hlediska délky účasti: výletní cestovní ruch, krátkodobý, víkendový a dlouhodobý cestovní ruch;
- podle převažujícího místa pobytu: městský, příměstský, venkovský cestovní ruch, agroturistika, horský, vysokohorský a přímořský cestovní ruch;
- podle ročního období: sezónní (zimní, letní), mimosezónní, celoroční cestovní ruch;
- podle použitého dopravního prostředku: motorizovaný, železniční, lodní a letecký cestovní ruch;
- z hlediska dynamiky: pobytový (statický) a putovní (dynamický) cestovní ruch;
- ze sociologického hlediska: návštěvy u příbuzných a známých, sociální, komerční a etnický cestovní ruch“.²

Vzájemná kombinace druhů a forem cestovního ruchu se vyskytuje tak, aby docházelo k optimálnímu uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu a ke spokojenosti podnikatelského prostředí. Velkou měrou přispívají cestovnímu ruchu návštěvy rezervací, národních parků a chráněných oblastí. Ovšem cestovní ruch má většinou negativní vliv na přírodní složky krajiny Země, a tak významnou roli hraje ochrana životního prostředí. V příloze č. 1 jsou zobrazeny zásady ekologicky šetrného cestovního ruchu.

¹ MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch*. 1999, s. 15

² HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 2006, s. 21-22

1.5.3 Alternativní formy cestovního ruchu

„Z dokumentů EU je zřejmé, že venkovské oblasti se staly přitažlivější a nabízejí mnoho služeb v oblasti životního prostředí a přispěly tak v posledních desetiletích k tomu, že se venkovský cestovní ruch stal důležitým zdrojem diverzifikace venkovského hospodářství a je nedílnou součástí zemědělských činností. To může představovat významnou příležitost pro Českou republiku.“¹

Předmětem zájmů turistů již nejsou pouze atraktivní horská či přímořská letoviska, ale pozornost je věnována i místům, kde si člověk může zasportovat, vyčistit hlavu a odreagovat se. Postupem času více lidí vyhledává nové zkušenosti a má zájem o poznatky oproti umělým univerzálním kulturám, které se rozvíjejí v masových turistických centrech celého světa. Lidé na straně poptávky po cestovním ruchu jsou zcestovalí a už jim nestačí pouze kompletní a luxusní služby, ale projevují touhy po akci. Stále více se tedy do popředí zájmu dostávají šetrné formy cestovního ruchu.

S pojmem šetrná forma se v literatuře setkáváme s přívlastky odpovědná, měkká nebo udržitelná forma cestovního ruchu. Zejména v zahraniční literatuře se také setkáváme s pojmy alternativní cestovní ruch či zelený cestovní ruch. Mezi šetrné formy cestovního ruchu patří především agroturistika, ekoagroturistika, ekoturistika, hippoturistika a v rámci venkovského cestovního ruchu také chataření/chalupaření. V širším pojetí je do této oblasti cestovního ruchu řazena i **cykloturistika**, o které je blíže pojednáváno v následující kapitole.

Agroturistika

„Agroturistika je forma venkovské turistiky, která je nabízena a provozována některými farmáři a majiteli zemědělských usedlostí a slouží jako dodatečný zdroj nabídky výkonů a služeb. Agroturistika představuje jedinečné spojení zemědělství a turistiky. Bezprostřední kontakt s přírodou, možnost seznámit se s organizací farmy a stylem života na ní, setkat se s přirozeným chodem života na vsi, to jsou pro řadu hostů natolik lákavé nabídky, že místo klasické dovolené u moře zvolí pobyt na vesnické usedlosti.“²

Agroturistika má význam, jak pro obce, neboť oživuje a udržuje tradiční řemeslnou výrobu, oživuje a udržuje folklórní a jiné tradice obce a zachovává původní ráz krajiny. Má

¹ *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013*. Leden 2006, s. 10

² Vysoká škola ekonomická. *Agroturistika* [online]. [cit. 2008-03-07]. Dostupné z: <<http://st.vse.cz/~XKOV03/word.doc>>

význam také pro regiony a stát, neboť se jedná o mimoprodukční formu zemědělství, stabilizuje osídlení venkova, rozptyluje cestovní ruch a zvyšuje exportní aktivity státu.

Ekoagroturistika

Je turistika na ekologicky hospodařících farmách, které produkují bioprodukty. „Ekoagroturistika je agroturistika provozovaná na certifikované ekologické farmě. Ekologická farma nepoužívá při výrobě rostlin a chovu zvířat žádné syntetické přípravky ani hnojiva, zvířata jsou chována přirozeným způsobem. Produkty ekologického zemědělství podléhají přísné kontrole a smějí používat ochrannou značku BIO.“¹

Ekoturistika

Je turismus zaměřený na poznávání přírodních krás, zejména chráněných krajinných oblastí, národních parků a přírodních rezervací. Klade si za cíl minimalizaci negativních vlivů cestovního ruchu na životní prostředí a společnost při cestování do přírodních oblastí. Přispívá k financování chráněných oblastí a slouží jako zdroj příjmů pro místní obyvatelstvo.

„Program Organizace spojených národů pro životní prostředí, který v současnosti zastřešuje základní pravidla ekoturistiky, ji definuje jako formu udržitelné turistiky, která aktivně přispívá k ochraně přírodního a kulturního dědictví. V plánování, rozvoji a provozu zahrnuje místní a domorodé komunity, přispívá k jejich prosperitě, návštěvníkovi vysvětluje význam přírodního a kulturního bohatství; je vhodná pro nezávislé cestovatele stejně jako pro organizované zájezdy malých skupin. Společnost pro ekoturistiku naopak svoji definici shrnuje do jediné věty: Odpovědné cestování do přírodních oblastí, které chrání životní prostředí a zlepšuje prosperitu místních lidí.“²

Hippoturistika

Hlavní náplní hippoturistiky jsou vyjížďky na koních formou výukových lekcí, výletů, exkurzí. Je to dobrý způsob trávení dovolené s nevšedními zážitky. V současné době trávení volného času v koňském sedle je velice oblíbený a vyhledávaný způsob relaxace. Jezdecká turistika má pozitivní vliv na fyzické a psychické zdraví člověka.

¹ Ptejte se knihovny. *Ekoagroturistika* [online]. [cit. 2008-03-07]. Dostupné z: <<http://old.ptejteseknihovny.cz/list.php?conspect=22&lim=10#1226>>

² Ptejte se knihovny. *Ekoturistika* [online]. [cit. 2008-03-07]. Dostupné z: <<http://old.ptejteseknihovny.cz/list.php?conspect=22&lim=10#1226>>

Chataření/chalupaření

Chalupaření/chalupářství má v České republice dlouhou tradici. Jedním z hlavních důvodů rozvoje chataření/chalupaření v minulých letech v České republice bylo omezení možnosti vycestovat do zahraničí. Dále nízká cena půdy spojená s vhodným uložením úspor. Záslouhou chalupaření/chalupářství je zachování části venkovské architektury v původním stavu.

1.5.4 Příčiny rozvoje alternativní formy cestovního ruchu

„Stále více lidí se snaží uniknout z města před stresem, vybočit z normálního chodu městské rodiny. Čím dál více touží po kontrastu města a venkova, po neopakovatelných zážitcích z přírody, po klidu a tichu venkova. Příznivci sportu prostřednictvím pěších túr, jízdy na kole nebo na koni, v zimě na běžkách poznávají nevyčerpatelné krásy venkovské přírody. I děti si přichází na své. Mohou mít přímý kontakt s domácími a hospodářskými zvířaty, pomáhat s drobnými pracemi jako například krmení a ošetřování zvířat. Neopakovatelným zážitkem může být tradiční vesnická tancovačka, zabíjačka, dožínky, posvícení a jiné místní tradice, nebo prosté posezení pod hvězdnou oblohou při opékání buřtů u táboráku.“¹

Jako alternativní řešení oproti útlumu zemědělské výroby je hledání nových možností v mimoprodukčních farmách zemědělství, tak aby bylo udrženo vesnické osídlení a vytvořeny pracovní příležitosti. Dnešní světový trend spěje k návratu k přírodě a soužití s ní.

¹ Královehradecký kraj. *Šetrná turistika na královehradecku* [online]. [cit. 2008-03-07]. Dostupné z: <<http://www.cot.cz/zobrazcl.php?id=1040810830>>

1.6 Cykloturistika

Cykloturistika je jedním z nejdynamičtěji se rozvíjejících odvětví cestovního ruchu a je zahrnuta do dopravního systému. Cykloturistika je svým významem zcela jasné „slovo“ a každý ví, jaký typ turistiky si má pod ním představit.

„Cykloturistika je z „angl. cycling, cyclo - touring, biking - jedna z forem turistiky, aktivní cestování zaměřené na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola (trekking bike - trekkingové kolo) nebo horského kola (MTB - mountain bike). Populární se stávají package bike and ride (kombinace dopravy vlakem a jízdy na kole). Zvyšuje se kvalita služeb pro cykloturistiku, budovány jsou cyklostezky, cykloturistické trasy, místní cyklotrasy, dálkové cyklotrasy a naučné stezky pro cykloturisty. Extrémní formou cykloturistiky jsou dálkové jízdy na vzdálenosti několika tisíc km napříč kontinentem, pořádané expediční formou a nazývané globetrotters.“¹

Přednosti cykloturistiky

Kolo je ideálním prostředkem, chceme-li prozkoumat čtvrt', kde žijeme, jet do jiných nepoznaných míst nebo usilovat o zdravější životní styl. Cykloturistika v sobě představuje spojení fyzického pohybu a přiměřené námahy volně a svobodně se pohybujícího nemanipulovatelného turisty. Důležitým motivujícím prvkem jako ostatně i v dalších lidských činnostech je sociální neboli společenský kontakt, a tak cykloturistika může být samotářskou nebo společenskou aktivitou. Cykloturistika může sblížit rodinu, neboť umožní rozvinout pouto založené na společném udržování kondice, na oceňování přírody a na zážitcích z cest.

Na kole jezdí lidé veškerých věkových skupin. Dá se konstatovat, že trend cykloturistiky se dnes prosazuje více a více. Vznikla, stále vzniká a rozrůstá se síť cyklostezek a cyklotras. V naší republice je síť tras určená pro cyklisty, kteří s oblibou vychutnávají spojení s přírodou a intenzivním prožíváním volnosti pohybu.

Pozitivní vlastností kola jako dopravního prostředku je dokonalý kontakt s přírodou, proto je vyhledáváno jako součást moderního životního stylu. Jízda na kole umožňuje člověku vnímat okolní krajinu stejně bezprostředně jako při chůzi, ale díky

¹ Udržitelný cestovní ruch. *Cykloturistika* [online]. © 2007 [cit. 2008-03-03]. Dostupné z: <http://ucr.uhk.cz/page.aspx?page_id=31&mode=1&letter=3>

rychlejšímu pohybu lze s kolem obsáhnout mnohem více. Oproti dalším tradičním formám turistické dopravy je cykloturistika pomalejší, tudíž z toho vyplývá více vnímaný a déle zapamatovatelný přísun informací a prožitků. Navíc jízda na kole rozvíjí fyzickou zdatnost, je i duševní relaxací a jedna z nejlepších forem aktivního odpočinku.

I u nás v souladu s celosvětovým trendem roste v současnosti zájem o cykloturistiku. Lidé si neustále více uvědomují nutnost kompenzace nedostatku přirozeného pohybu. Při společném provozování tohoto sportu máme dvojí užitek. Získáme nové známé a ještě něco prospěšného uděláme pro zdraví. Zároveň si ověřujeme, jestli jsme dosáhli pokroku ve fyzické kondici.

Ekonomicko – technické aspekty cykloturistiky

Důležitou roli pro rozvoj cykloturistiky hraje jejich nabídková i cenová dostupnost. Technický pokrok je dalším faktorem vyvolávající zájem o cyklistiku. Kola jsou stále dokonalejší, lehčí, odpruženější a velmi snadno ovladatelná. Umožňují i méně zdatným jedincům pomocí vhodně zvoleného převodu vyšlapat relativně prudká stoupání.

Do techniky na kole patří bezpečná jízda. Pasivní bezpečnost cyklistů roste jen málo, tvoří ji pouze cyklistická přilba, náloketníky, rukavice a umění padat. Viditelnost cyklistů lze zvýšit pomocí dobře zvoleného oblečení, nášivek a doplňků ze speciálních materiálů. Také bezpečnostní prvky na jízdním kole jsou nezbytné pro zaručení dobré viditelnosti. Povinné je vybavení kola přední bílou, zadní červenou a oranžovými odrazkami na pedálech.

Existují různé techniky a strategie, které se lze naučit, aby jízda na kole byla co nejefektivnější, což přispěje k účinnému vypořádání s různými situacemi, se kterými se můžeme na silnici nebo v terénu setkat. Je nutné zajistit optimální výšku sedla, aby síla nohou šla do šlapání. Dále je důležitá aerodynamičnost těla, aby se cyklista cítil co nejpohodlněji.

Tabulka 1 - Doporučovaná denní maximální zátěž pro rekreační cykloturistiku

Věk	Max. km za den	Max. km najednou
4-6	20	5
7-8	30	10
9-10	40	15
11-12	50	20
13-14	60	30
15-16	80	40
17-18	100	50
19-40	150	70
41-50	100	50
51-60	80	40
61-70	80	30

Zdroj: SKEŘIL, Michal. Cykloturistika pro všechny. 2003, s. 38

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů vymezuje cyklistům práva a povinnosti vcelku jasným způsobem. V příloze č. 2 je uvedena povinná výbava kola.

„V posledních letech proběhly průzkumy, které porovnaly čas cesty autem, vlakem, autobusem, taxíkem a na kole v centru města a na předměstí. Kolo bylo pokaždé nejrychlejší. Ve městech, kde je většina cest kratší než 3,5 km, šetří kolo čas. Může také šetřit peníze. Kolo, základní nářadí a oblečení, hustilka a pár náhradních duší sice nějaké peníze stojí, ale jde o jednorázové výdaje. Kolo nepotřebuje pohonné hmoty a nehrozí poplatky za parkování. Pro provozování cykloturistiky je nezbytné vybavené kol dle platných právních předpisů. Mnoho lidí žijících ve městech používá většinou hromadnou dopravu a auto nechávají doma. Pro některé z nich může být opravdu výhodné auto prodat a koupit kolo.“¹

Zdravý a ekologický dopravní prostředek

Doprava je nedílnou součástí života státu a dotýká se zájmů všech občanů, avšak přináší výrazné negativní dopady. Filozofie řešení dopravy musí vycházet z principu

¹ SIDWELLS, Chris. *Velká kniha o cyklistice*. 2004, s. 20

udržitelného vývoje, který je v posledních letech spojen s dynamickým nárůstem automobilizace.

Cykloturistika je jedním z nejlepších způsobů, jak cestovat po světě a na rozdíl od jízdy motorovým vozidlem neznečišťuje ovzduší. K upřednostnění kol jako dopravního prostředku je nutné odůvodnit a dát do povědomí veřejnosti klady z pohledu ekologického i ekonomického. Tento dopravní prostředek neničí a nezatěžuje přírodu a jeho předností jsou nízké náklady.

„Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému, avšak je bezemisní, nehlučná, nespotřebovává neobnovitelné zdroje energie, neovlivňuje klima Země, nezpůsobuje kyselý dešť, neemituje toxické látky, není náročná na prostor, nepřispívá k obchodnímu saldu za dovoz uhlovodíků a prakticky téměř nevytváří externí náklady za škody na přírodě, majetku a zdraví tak, jako jiné druhy zejména motorové dopravy. Každý, kdo uspokojuje své dopravní potřeby jízdou na kole, zároveň neřídí automobil a tím výrazně šetří životní prostředí. Je žádoucí, aby co největší podíl obyvatel ČR, ale i celosvětově mohl používat nemotorovou dopravu na bezpečných, kvalitních a environmentálně zasazených cestách do krajiny a měst a to o potřebné hustotě, které však zatím nejsou. Negativní vlivy dopravy obvykle představují velmi závažné environmentální a zdravotní problémy. Navíc patří fyzická pasivita mezi hlavní příčiny předčasných úmrtí a jízda na kole může zásadně snížit riziko výskytu celé řady civilizačních chorob (kardiovaskulárních onemocnění, diabetu, vysokého krevního tlaku, nadváhy atd.). Je proto potřebné, aby se obyvatelé ČR mohli nabídkou bezpečných oddělených cyklostezek a odpovídajícího zázemí každodenně svobodně rozhodnout a provozovat cyklistickou dopravu. Posilování fyzického a psychického zdraví občanů a nacházení dobrého vztahu k přírodě a krajině jsou dalšími cíli rozvoje cyklo dopravy. Ta by se měla stát prestiží a součástí zdravého životního stylu šetrného k životnímu prostředí.“¹

Přímá podpora cykloturistiky

Důležitá je propagace používání kol a s tím spojené optimální podmínky pro budování cyklistických komunikací, které by přispěly k celkové bezpečnosti dopravy. Významné jsou programy, které cykloturistiku podporují. V některých evropských městech si můžeme pronajmout kolo na každém větším nádraží, jsou zde také zajištěna parkoviště pro kola. Propagátoři zařízení jako jsou dopravní pruhy pro kola, cyklostezky,

¹ Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. *Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví* [online]. [cit.2008-03-03]. Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/priorita-3.php>>

cyklistická krytá parkoviště, cyklistická hřiště, možnost uložení kol v ubytovacích zařízeních, rozšiřování sítě půjčoven jízdních kole nebo systémů půjčování kol pro dopravu ve městech a převlékárny na pracovištích mají před sebou ještě hodně práce.

Ministerstvo pro místní rozvoj přispívá k rozvoji cykloturistiky formou dotací občanskému sdružení, **Klubu českých turistů**, která na území České republiky koordinuje celou síť cyklistických tras a je garantem značení cyklotras v České republice. Dbá o výrobu a instalování značek, směrovek podél mimosilničních úseků cyklotras. Také zabezpečuje údržbu cyklotras na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci KČT a sponzory. Další dotace poskytují kraje.

1.6.1 Systém značení cyklotras Klubu českých turistů

„Po prvních pokusech na počátku devadesátých let byl v roce 1994 podán návrh jednotného systému značení cyklotras v České republice, který systémově navazuje na značení pěších a lyžařských tras KČT a který zároveň odpovídá i normě značení na veřejných komunikacích. Ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu byla navržena základní síť.“¹

Cyklistické trasy se dělí na cyklotrasy a cykloturistické trasy. **Cyklotrasy** jsou ty, které vedou po silnicích, místních a účelových komunikacích. Platí pro ně všechna pravidla jako pro silniční značky.

Cyklistická značení mají žlutou podkladovou barvu viz příloha č. 3.

V praxi se využívají tři základní typy cykloznaček:

- návěst před křižovatkou,
- směrové tabule
- směrová tabulka.

Cykloznačky jsou označeny symbolem kola, číslem dané trasy a na směrových tabulích i kilometrovými vzdálenostmi k dalším cílům na trase. Cykloznačky se umísťují před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

Cykloturistické trasy vedou přírodou většinou po polních či lesních cestách, vedou pozoruhodnými místy a odhalují skrytá zákoutí. Jsou vyznačeny pásovými značkami o rozměru 14 x 14 cm a směrovkami (viz příloha č. 4.) Garantem cyklistického značení v České republice je Klub českých turistů.

¹ *Cyklistická doprava a cykloturistika v ČR a její vazby na regionální politiku*. 2000, s. 34

Informace o cykloturistických trasách a značených turistických trasách v České republice vychází v několika edičních řadách turistických a cykloturistických map, průvodcích a informačních materiálech. Velmi vhodný je například katalog „Cykloturistika bez hranic“, vymezující možnosti cykloturistiky u nás. K dispozici je v českém, anglickém a německém jazyce.

Tvorba cyklotras

Při zřizování cyklotras se dodržuje určitý postup. Nejprve se zdůvodní návrh vedení trasy, následuje seznámení všech zainteresovaných s návrhem. Dále dochází k průzkumu trasy a zpracování projektu, který musí být schválen. Nastává výroba a osazení značení a mobiliáře (lavičky, koše, stojany na kola apod.), který zajišťuje informovanost a lepší komfort cyklistů i pro případ deště. Poté po celou dobu životnosti je nutnost údržby značení a daného mobiliáře.

„Značení na silničních cyklotrasách je již normálním dopravním značením. Je tedy nutno se řídit platnými předpisy v dané oblasti, platnými studii s návazností na síť již vybudovaných a vyznačených cyklotras a celou věc řídit a koordinovat s odpovědnými.¹

„Je nutno dodržet minimálně tyto zákony, vyhlášky a předpisy:

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- vyhláška MDS č. 30/2001 Sb.
- TP č. 65 MDS Zásady pro umíst'ování dopravních značek a dopravních zařízení
- TP č. 100 MDS Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP č. 108 Zásady pro orientační dopravní značení MDS²

1.6.2 Cyklistická doprava a její vazby na regionální politiku

„Regionální politika na počátku 90. let minulého století prošla poměrně složitým vývojem. Zpočátku byla prakticky omezena jen na regionální podporu malých a středních firem zlepšením přístupu k úvěrům.“³

¹ *Cyklotrasy v České republice*. 2002, s. 4

² *Cyklotrasy v České republice*. 2002, s. 5

³ Fondy Evropské unie. *Strukturální fondy* [online]. [cit. 2008-04-14]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/rps/regionalni-politika>>

V souvislosti s procesem vzniku nového územního uspořádání a přípravou vstupu ČR do EU byla v roce 1999 v nových krajích věnována značná pozornost vymezení priorit jejich rozvoje.

„Podpora regionálního rozvoje je zaměřena na rozvoj podnikání, rozvoj lidských zdrojů, výzkum a technologický vývoj, rozvoj cestovního ruchu, zlepšování regionální infrastruktury, rozvoj občanské vybavenosti, rozvoj služeb sociální a zdravotní péče a na opatření vedoucí k ochraně životního prostředí. Základním dokumentem v oblasti regionální politiky je Strategie regionálního rozvoje České republiky.“¹

Obnovou a rozvojem vesnic a venkovské infrastruktury a údržbou místních komunikací všech kategorií se zabývá program SAPARD. Výstavbou, rekonstrukcí cyklistických či pěších stezek a integrovanými projekty mikroregionů se zabývá Program obnovy venkova. Dále se podpory cykloturistiky týkají některé projekty Nadace Partnerství.

Cykloturistika představuje významný příspěvek pro podporu rozvoje místního hospodářství a ekonomik. Užívání jízdního kola vytváří lepší přístup k pracovním aktivitám i nová pracovní místa a zlepšuje zdraví veřejnosti. Vedle přínosů zdravotních, pro životní prostředí a dopravu vytváří cykloturistika i přínosy pro cestovní ruch a pro obce.

Přínosy pro cestovní ruch

- oživení cestovního ruchu;
- zvýšená ekonomická aktivita vytváří podnikatelské příležitosti a má pozitivní vliv na zaměstnanost;
- vytváří investiční příležitosti;
- cykloturistika přináší finance do místních rozpočtů i státního rozpočtu;

Masovější rozšíření cykloturistiky vytvoří větší možnosti rozvoje malých i středních podnikatelských aktivit v oblasti opraven a půjčoven kol, stravovatelských či ubytovatelských služeb.

¹ Fondy Evropské unie. *Strukturální fondy* [online]. [cit. 2008-04-14]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/rps/regionalni-politika>>

Přínosy pro obce

- zvýšení bezpečnosti;
- navázání partnerství s evropskými městy v rámci dálkových cyklotras;
- rozvoj služeb spojených s cestovním ruchem;
- větší prezentace obce;

Služby cykloturistiky se mohou stát nezanedbatelným zdrojem příjmů obce a místního obyvatelstva.

1.7 Rozvoj cykloturistiky na území západoevropských zemích

Významným znakem mezinárodního rozvoje cyklistické dopravy je vzrůst používání jízdních kol při cestách za prací i za rekreací. Rozsah tohoto využití je přímo úměrný podmínkám rozvoje cyklistické dopravy.

„V mnohých západoevropských zemích je zřejmý silný trend pro plánování cyklistické dopravy. Německo snižuje rychlost motorové dopravy především ve městech, Švédsko soustřeďuje motorovou dopravu na hlavní komunikace a zklidňuje vedlejší cesty, které pak mohou sloužit pěším, cyklistům a pouze obslužné motorové dopravě. Finsko slučuje cyklistiku a pěší provoz a co nejvíce vylučuje jakýkoliv kontakt cyklistů s automobilovou dopravou.“¹

Mnoho evropských zemí realizuje vlastní projekty k motivaci obyvatel informacemi o dostupnosti cykloservisů. Pro kvalitní koordinaci cyklistických politik v České republice se můžeme inspirovat v zemích jako Nizozemsko či Dánsko. Zpopularizování jízdy na kole v těchto zemích vděčí za svůj rozkvět především plošně málo rozsáhlým územím a vhodným rovinným terénem.

¹ THOR, Václav. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice*. 1994. s. 11

1.7.1 Nizozemsko

„Pro inspiraci k domácímu rozvoji cykloturistiky nelze opomenout „cyklistickou velmoc“ - Nizozemsko. Stěžejními cíli je posun od automobilové dopravy k dopravě cyklistické, zvýšení bezpečnosti cyklistů, dostatek parkovacích míst pro kola, prevence krádeží kol, výměna zkušeností mezi jednotlivými městy. Součástí celkové dopravní politiky je uplatňovaná tzv. nátlaková politika ve prospěch cykloturistiky, kde prokazatelné výhody cyklistické dopravy postupně vytlačují přednostní postavení automobilové dopravy. Nizozemská politika se opírá o kvalitní analýzu a posouzení aktuálních trendů, které jsou v mnohém poučné pro všechny evropské země. Silnými stránkami cyklistiky v Nizozemsku jsou tradice cyklistiky, vysoká ekonomická prosperita a ustavičný spěch. Fyzické cvičení, šetří výdaje na pohonné hmoty.“¹

Kolo se zde stalo druhým nejvyužívanějším dopravním prostředkem za osobním automobilem.

1.7.2 Dánsko

„Jednou z nejrozvinutějších cyklistických zemí je Dánsko, kde se popularita pěší i cyklistické dopravy zvýšila už v roce 1975, kdy krize pohonných hmot vyvolala nárůst nemotorizované dopravy. Cyklistika byla postupně přijata na všech úrovních v odborných i vládních kruzích. Praktická vize a konkrétní projekty pomohly k dalšímu rozvoji cykloturistiky. Byla zavedena opatření jako cyklistické semaforey na křižovatkách, přednost cyklistů v jízdě, vodorovné značené cyklistické pruhy včetně kruhových objezdů. Dánská cyklistická federace motivuje účastníky silničního provozu k využívání kola jako dopravního prostředku i pro rekreaci. Dánsko je navíc zemí, kde na kole jezdí děti do škol, čímž vznikla povinnost realizovat bezpečné stezky.“²

Dánsko je inspirací pro další země jako např. Velkou Británii. I v České republice došlo k prvním iniciativám a vyhodnocení bezpečnosti malých cyklistů např. v Olomouci.

¹ *Cyklistická doprava a cykloturistika v ČR a její vazby na regionální politiku*. 2000, s. 53

² *Cyklistická doprava a cykloturistika v ČR a její vazby na regionální politiku*. 2000, s. 52

2 Chráněné krajinné oblasti

Rozvoj cestovního ruchu je podmíněný existencí vhodného potenciálu, který má výrazný teritoriální aspekt a je vázán na krajinný systém. Dojde-li k vyhynutí rostlinného nebo živočišného druhu, vznikne nenahraditelná ztráta. Je nutná úcta k přírodě a ochrana přírody pro generace budoucí. Za tímto účelem jsou vyhlášovány národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky. Podle rozlohy a stupně ochrany rozlišujeme několik kategorií chráněných území.

Tabulka 2 - Kategorie chráněných území a objektů

Kategorie	Počet	Výměra (ha)	Podíl na území ČR (%)
Národní parky	4	119.489,0	1,51
CHKO	25	1.086.737,3	13,77
Národní přírodní památky	105	2.822,2	0,03
Přírodní památky	112	28.714,7	0,36
Přírodní památky	1197	27.455,8	0,34
Přírodní rezervace	784	36.895,1	0,46
PP, PR, NPP, NPR	2.198	95.887,8	1,21
PP, PR, NPP, NPR na území NP, CHKO	699	53.182,6	0,67
ZCHÚ celkem	2.227	1.248.931,5	15,83
Ptačí oblasti	38	693.870,3	8,79
Smluvně chráněná území	0		
Evropsky významné lokality	879	725.422,3	9,19
Památné stromy – objekty	4.943		
Památné stromy – jednotlivě	24.458		

Zdroj: Agentura ochrany přírody a krajiny [online]. © 1999-2005 [cit. 2008-03-09] Dostupné

z: <<http://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/sumarizace/index.php?frame>>

2.1 Chráněné krajinné oblasti na území České republiky

Česká republika leží ve středu evropského kontinentu. Je zemí, která si dlouhodobě uvědomuje potřebu ozdravit přírodu. Má nejdelší tradici v péči o zachování životního prostředí. S rostoucím počtem obyvatel a zvýšenou zemědělskou a průmyslovou výrobou civilizace dospěla Česká republika do bodu, kdy již nelze jen extenzivně rozšiřovat průmyslové a zemědělské prostory a intenzifikovat výrobu bez ohledu na okolní krajinu. Postupem vývoje lidské společnosti se přístup a vnímání k posláním a postojům v péči o zachování životního prostředí rozvíjí a mění, hledají se příčiny problémů. Snaha je o obnovení a oživení poškozených území a zachování alespoň části nenarušené přírody.

Historický vývoj chráněných krajinných oblastí (dále jen CHKO)

Koncem 19. století se počaly rýsovat a postupně uskutečňovat pokusy o ochranu přírody, zabývající se ochranou určitých míst i celých ploch. S postupem času se na národních úrovních přijímaly a dodnes přijímají právní úpravy k ochraně přírody a krajiny.

„K hlavnímu rozvoji sítě chráněných území došlo po druhé světové válce, po roce 1945, se u nás začalo uplatňovat moderní nazírání na ochranu jednotlivých území. Jádrem pojetí moderní ochrany přírody byla myšlenka, že přírodu chráníme především pro člověka, ale současně ji musíme chránit i před člověkem, respektive před jeho mnohdy neuváženými zásahy a počínáním. K dovršení ochrannářských snah v Československu došlo v roce 1956, kdy byl vydán zákon č. 40/1956 Sb., o státní ochraně přírody platný pro české země. Na Slovensku byl vydán obdobný zákon (č. 1/1955 Zb.) již v roce 1955. Oba tyto v podstatě shodné zákony umožnily rozlišit dosavadní síť přírodních rezervací.“¹

Tabulka 3 - Vývoj postupného budování sítě CHKO v České republice

Rok	Počet	Rozloha (ha)
1960	2	21.700,0
1970	7	385.200,9
1980	19	999.200,0
1991	24	1.042.365,0
2005	25	1.086.737,3

Zdroj: Dostupně získaná data

¹ Friedl, Karel. *Chráněná území v České republice*. 1991, s. 7-8

Státní ochrana přírody

Hlavní činností státní ochrany přírody je budování sítě chráněných území a trvalá péče o ně. Pro tuto činnost je nutné dokonalé poznání celé přírody, jednotlivých přírodních složek, jejich vzájemných vztahů a souvislostí.

V současné době platí zákon ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Na území České republiky zaujímají chráněná území v současné době přes 15 % celkové plochy, přičemž 2 % jsou plochy přísně chráněné. Na území České republiky byly v průběhu let vyhlášeny 4 Národní parky, které se nachází v tabulce 4.

Tabulka 4 - Seznam Národních parků na území České republiky

NP	Rozloha (km ²)	Rok založení
České Švýcarsko	80	2000
Krkonoše	363	1963
Podyjí	63	1991
Šumava	681	1991

Zdroj: MIKO, Ladislav. *National parks and protected landscape areas*. 2006, s. 12

Dále na území České republiky bylo vymezeno 25 CHKO, jejich přehled udává tabulka 5.

Tabulka 5 - Seznam CHKO na území České republiky

CHKO	Rozloha (km²)	Rok založení
Beskydy	1.160	1973
Bílé Karpaty	715	1980
Blaník	41	1981
Blanský les	212	1989
Broumovsko	410	1991
České Středohoří	1.063	1976
Český kras	128	1972
Český les	473	2005
Český ráj	181	1955
Jeseníky	744	1969
Jizerské hory	368	1967
Kokořínsko	272	1976
Křivoklátsko	630	1978
Labské pískovce	245	1972
Litovelské Pomoraví	96	1990
Lužické hory	264	1976
Moravský kras	92	1956
Orlické hory	204	1969
Pálava	83	1976
Poodří	82	1991
Slavkovský les	606	1974
Šumava	944	1963
Třeboňsko	700	1979
Žďárské vrchy	709	1970
Železné hory	284	1991

Zdroj: MIKO, Ladislav. *National parks and protected landscape areas*. 2006, s. 12

Územní vymezení NP a CHKO je uvedeno v příloze č. 5. Náplní následující kapitoly je náhled do oblasti Železných hor.

2.2 Chráněné krajinné oblasti na území Pardubického kraje a kraje Vysočina

Chráněné krajinné oblasti jsou rozsáhlá území s harmonicky utvářenou krajinou s charakteristických reliéfem a významným podílem přirozených ekosystémů.

Na území obou krajů se nachází tři chráněné krajinné oblasti, které nalezneme v příloze č. 6.

Pardubický kraj

Pardubický kraj se rozkládá ve východní části České kotliny. Vyznačuje se rozmanitostí přírodních podmínek. Nejvyšším bodem kraje je Kralický Sněžník dosahující výšky 424 m n. m. Z velké části patří k povodí horního toku řeky Labe.

V kraji je rozdílná kvalita životního prostředí, která souvisí s osídlením, zemědělskou a průmyslovou výrobou, přesto jsou v kraji vhodné podmínky pro rozvoj cestovního ruchu se zaměřením na koupání, pěší turistiku a cykloturistiku. Dále dochází k rozvoji agroturistiky a chovu koní.

Do území zasahují tři CHKO. **CHKO Žďárské vrchy**, **CHKO Železné hory** se sídly správy ve Žďáře nad Sázavou a v Nasavrkách a **CHKO Orlické hory** se sídlem v Rychnově nad Kněžnou.

Tabulka 6 - Zvláště chráněné území a přírodní parky v Pardubickém kraji

Kategorie	Počet	Rozloha (ha)
Národní park	0	0,0
Chráněná krajinná oblast	3	39.249,0
Národní přírodní rezervace	3	1.830,0
Národní přírodní památka	2	3,0
Přírodní rezervace	39	2.709,0
Přírodní památka	53	675,0
Přírodní park	10	31.296,0

Zdroj: Dostupně získaná data

Kraj Vysočina

Kraj Vysočina má centrální polohu v rámci České republiky. Náleží k jedné z největších geomorfologických jednotek Českomoravské vrchoviny. K nejvyšším oblastem kraje patří Žďárské vrchy s vrcholy přes 800 m n. m. Nejvyšší vrchol je Devět skal měřící 836 m n. m.

Na celém území kraje Vysočina je charakteristické střídání maloplošných celků lesní a zemědělské krajiny. Do území svou podstatnou částí zasahují dvě chráněné krajinné oblasti: **CHKO Žďárské vrchy** a **CHKO Železné hory** se sídly správy ve Žďáře nad Sázavou a v Nasavrkách. Obě chráněné krajinné oblasti na území daného kraje tvoří 8,8 % z celkové rozlohy kraje Vysočina.

V následující tabulce jsou uvedeny počty a rozlohy zvláště chráněných území a přírodních památek zjištěné dle evidence Ústředního seznamu ochrany přírody.

Tabulka 7 - Zvláště chráněná území a přírodní parky v kraji Vysočina

Kategorie	Počet	Rozloha (ha)
Národní park	0	0,00
Chráněná krajinná oblast	2	60.856,00
Národní přírodní rezervace	7	947,21
Národní přírodní památka	3	86,18
Přírodní rezervace	66	3.139,90
Přírodní památka	91	869,05
Přírodní park	9	48.488,00

Zdroj: *Stav životního prostředí v jednotlivých krajích České republiky*. 2005, s. 18

Jednou z nejznámějších přírodních rezervací kraje Vysočina je přírodní rezervace Údolí řeky Doubravy, která se rozkládá v katastrální území obcí Chotěboř, Malochyně, Bílek a Sokolovec. Přírodní rezervace na řece Doubravě tvoří rozmanité kaňonovité údolí. Území je pokryto rozmanitými lesy s výskytem řady rostlinných druhů. Cenné jsou také nivní louky, mnoho chráněných rostlin a živočichů. Údolím je vybudována středně náročná naučná stezka.

2.3 Chráněná krajinná oblast Železné hory

Železné hory leží v samém středu České republiky. Název Železných hor je odvozen od historické těžby železa. Podle výskytu železa a dalších kovů je doloženo nejméně 11 lokalit těžby železné rudy a pyritů u Lukavice - Svobodných Hamrů, Trhové Kamenice, Stružnice, Nasavrky - Spálenky, Údav.

2.3.1 Fyzicko-geografická charakteristika území CHKO Železných hor

Železné hory zdaleka nedosahují opravdových horských výšek. Kopce nepřesahují výšky ani 700 m n. m. Z velké části jsou obklopeny rovinou, pouze na východě na ně navazují o něco vyšší Žďárské vrchy. Železné hory náleží k nejsevernějšímu výběžku Českomoravské vrchoviny, svým trojúhelníkovitým půdorysem jsou vklíněny mezi Českou křídovou tabulí. Na jihu přecházejí na Hornosázavskou pahorkatinu a na východě navazují na Svrateckou vrchovinu, zde tvořenou částí Žďárské vrchy.

Rozloha Železných hor je přibližně 600 km². Střední nadmořská výška je kolem 450 m n. m. Polohy nad 500 m n. m. zabírají asi 33 % rozlohy Železných hor a nad 600 m n. m. již pouze 5 %. Prostředí Železných hor je zastoupeno rozsáhlými lesními porosty, nádherně kvetoucími loukami, rašeliništi a rašelinnými loukami i suchými vyprahlými stráněmi.

Území CHKO zaujímá střední část Železných hor (viz příloha č. 7.) Samotná oblast CHKO Železných hor leží na území krajů Vysočiny a Pardubic o výměře 284 km². Kraj Vysočina zaujímá rozlohu 90 km² a kraj Pardubice 194 km². V oblasti je vyhlášeno 24 maloplošných zvláště chráněných území (viz příloha č. 8), z nichž je 1 národní přírodní rezervace, 12 přírodních rezervací, 11 přírodních památek. Jejich přehled je zobrazen v následující tabulce. Dále se v oblasti vyskytuje 14 památných stromů.

**Tabulka 8 - Seznam maloplošných zvláště chráněných území
CHKO Železných hor**

Národní přírodní rezervace		
Název	Výměra (ha)	Rok vyhlášení
Lichnice – Kaňkovy hory	373,78	1992
Přírodní rezervace		
Název	Výměra	Rok vyhlášení
Hubský rybník	11,56	1993
Krkanka	98,10	1990
Maršalka	7,62	2000
Mokřadlo	13,31	1996
Oheb	26,46	1996
Polom	18,33	1933
Strádovka	45,28	1993
Strádovské Peklo	87,32	1994
Údolí Doubravy	92,55	1986
Vápenice	41,85	2001
Zlatá louka	11,33	1993
Zubří	29,05	1990
Přírodní památky		
Název	Výměra (ha)	Rok vyhlášení
Boušovka	1,66	1950
Buchtovka	7,15	1990
Chuchelská stráž	4,0	2002
Kaštanka	1,08	1990
Na Obůrce	0,58	1946
Na Skalách	4,74	1990
Písník u Sokolovce	0,30	1990
Polánka	0,31	1994
Upolíny u Trhové Kamenice	1,96 h	1996
V Koutech	0,50	1949
Vršovská Olšina	18,65	1990

Zdroj: Dostupně získaná data

Převážná část území patří do dvou klimatických oblastí - mírně teplé a mírně vlhké. Měsíc červenec, který je v dlouhodobém průměru nejteplejším měsícem, dosahuje teplot od 15 do 17, 5° C. Nejchladnějším měsícem je leden s teplotami -4,4 až -1,9° C. Průměrný roční úhrn atmosférických srážek se pohybuje mezi 60 až 700 mm.

Železné hory náleží svým horninovým složením k nejpestřejším pohořím České republiky. Téměř všechny známé geologické formace od starohorních, prahorních až po útvary čtvrtohorní jsou zde zastoupeny. Z časového hlediska představuje tvorba těchto útvarů asi 2,5 miliardy let. Odrazem horotvorných pohybů je nápadný podélný hřeben Železných hor a jeho dělení na jednotlivé vrcholy.

Celé území CHKO spadá do povodí řeky Labe. Chrudimka je bezesporu řekou Železných hor. Druhou významnou řekou je Doubrava. Ostatní toky pramenící v CHKO jsou většinou krátké, typicky horské a vlévající se do některé ze dvou již jmenovaných řek. V jižní části pramení kvalitní podzemní voda, která je zde jímána a využívána pro vodovody do Chotěboře, Havlíčkova Brodu a Vilémova. Drobné prameny slouží jako místní zdroje.

Západní hřbet má členitější georeliéf, který se prudce zdvihá z Polabí a sníženiny Dlouhé meze. Tento hřbet vznikl kerným posunem na železnohorském zlomu a z něj vystupují dva nejvyšší vrcholy CHKO Vestec s nadmořskou výškou 668 m a Spálava 663 m. Dvě nejnižší položená místa s nadmořskou výškou 268 m se nachází u Podhořan a Slatiňan. Od Chotěboře a Libice nad Doubravou až ke Třemošnici a Ronovu nad Doubravou leží křídová pánev.

Reliéf CHKO poznamenala lomařská a hornická činnost řadou opuštěných lomů a pozůstatků podzemní těžby - zbytky menších hald od štol a šachet se nachází u Běstviny či Chotěboře.

Mezi pahorkatinami až vrchovinami vyniká toto území vyváženým zastoupením lesů, luk, polí a zachovalým typem osídlení s prvky původní lidové architektury. Lesy jsou v dnešní podobě nedílnou součástí krajiny. Tvoří významný přírodní, kulturní a ekonomický potenciál oblasti. Rozloha lesů v CHKO zaujímá 12 190 ha, což je téměř 43 % rozlohy dané oblasti. Z celkové rozlohy zemědělské půdy 14 000 ha patří 9 000 ha k orné půdě a na 5 000 ha se rozkládají louky, pastviny a zahrady. V této oblasti CHKO se vyskytuje více než 1 200 druhů rostlin, živočichové jsou typickými představiteli středoevropských smíšených lesů a hájů.

2.3.2 Socio-ekonomická charakteristika území CHKO Železných hor

Území je bohaté svou historií, osídlení oblasti je doloženo od 2. století př.n.l. V území se nacházejí valy Keltského oppida. Trvalé osídlení je známo od 10. a 11. století pouze v okrajových částech oblasti, kudy vedly kupecké stezky - na jihu Lidická, na severu Trstěnická a její přípojky. Ostatní části území byly kolonizovány ve 12. a 13. století. Ze zřícenin středověkých hradů a strážních hrádků jsou nejznámější Lichnice a Oheb. Nenápadnými rozvalinami v terénu jsou dnes již např. Sokolohrad a Vildštejn. Sídla se během uplynulého tisíciletí vyvíjejí až do současné podoby, vyznačující se typickou strukturou založenou ve většině případů kolem nějakého výjimečného prvku. Srubové stavby zastupují nejčastěji původní venkovské stavby. V 19. století došlo ke změně stavebního materiálu a domy, později stodoly, byly konstruovány z kamene i cihel a jejich stěny se omítaly a bílily.

Některé domy dodnes zdobí architektonické článkování v podobě ostění u dveří a oken, římsy apod. Celkově žije v oblasti asi 17 000 obyvatel. V letním období se počty obyvatel zvyšují o rekreanty, chataře a chalupáře.

Vedení stezek a dopravních tras určuje zeměpisná poloha. Došlo k budování a rozšiřování komunikací, k jejich zpevňování a postupnému opatřování pevným povrchem. K hranicím oblasti byla přivedena i železnice.

Uvnitř CHKO převládá lehký průmysl orientovaný na zpracování místních surovin, významnou tradicí je výroba vánočních ozdob. Ve spojení se zachovalou krajinou, existencí CHKO i cenných památek je nutno hledat i budoucí zaměření na podnikání. Ve spojitosti s cykloturistikou se jedná především o kvalitní servis, informační a průvodcovské služby.

Přes všechny negativní vlivy si Železné hory uchovávají mnoho cenných míst. Pro návštěvníky území Železných hor je vytvořena síť cyklotras a turistických stezek propojující nejzajímavější místa. Při jejich trasách jsou pro poznání a poučení zabudovány naučné a vlastivědné stezky, jejichž počet a pestrost stále roste. Železné hory nabízejí krátkodobé i dlouhodobé pobyty a neopakovatelné krásy přírody spojené s relaxací a sportovním vyžitím a množstvím historických a kulturních zastávek.

2.3.3 Správa a zóny CHKO Železných hor

Tato oblast je odedávna chudá, ale přesto si zaslouhuje porozumění a ochranu. Tlak člověka na okolní prostředí si uvědomovali již naši předkové, a tak první vyhlášená rezervace nese datum 31.12.1933. Jedná se o prales Polom, kde majitel panství zakázal pravidelnou těžbu. Chráněná krajinná oblast Železné hory byla zřízena vyhláškou Ministerstva životního prostředí České republiky č. 156/91 Sb., z 27. března 1991 s datem účinnosti 1. května 1991.

Správa CHKO Železné hory se sídlem v Nasavrkách zajišťuje odbornou správu dané oblasti, za účelem ochrany a postupné obnovy hodnot krajiny, jejího vzhledu a jejích typických znaků. Do působnosti správy CHKO Železné hory dále patří národní přírodní památka Šejval, která se nachází mimo území CHKO Železné hory.

Posláním CHKO není pouze zabránit využívání přírody a krajiny Železných hor, ale naopak i umožnit všem poznat zajímavosti a krásy této oblasti. Zároveň se snaží uchránit tyto jedinečné a neopakovatelné hodnoty přírody pro nás, naše potomky i celou planetu Zemi. Právě dostupnost Železných hor z nich vytvořila jedno z nejatraktivnějších míst kraje, jejich povědomí postupně vzrůstá i v zahraničí.

Zóny CHKO Železných hor

K typickým znakům oblasti náleží povrchové utváření, vodní toky a plochy, živočišstvo a rostlinstvo, využití zemědělského a lesnického půdního fondu. S ohledem na přírodní podmínky je oblast rozdělena do čtyř zón, které se nachází v příloze č. 9.

„V zóně I je zakázáno umístování a povolování nových staveb a změny ve využití území. V zóně II je zakázáno umístování nových staveb a změny ve využití území mimo zastavěná území. V zóně III a IV je nutné stavební činnosti sladit s posláním a zájmy oblastí.“¹

Na území CHKO je zakázáno ukládání odpadků nebo odpadů mimo místa k tomu určená, táboření, parkování motorových vozidel a obytných přívěsů s výjimkou služebních vozidel zajišťující hospodářskou činnost v lesích, dále rozdělování ohňů mimo vyhrazená místa. Horolezeckou činnost a výcvik vysokohorské turistiky lze provádět pouze na vyhrazených místech. Veřejné, sportovní nebo jiné hromadné akce mimo intravilány obcí se musí projednat s příslušným orgánem státní ochrany přírody. Nesmí se zasahovat do

¹ Vyhláška ministerstva životního prostředí České republiky č. 156/1991 Sb., o zřízení chráněné krajinné oblasti Železné hory §5 odst. 4, 5, 6

rozšiřování a upravování sítě turistických cest. Územní rozvoj je řízen územním plánem. Jakékoli změny musí být v souladu s charakterem oblasti z hlediska estetického a ekologického začlenění do krajiny.

Geologické práce v oblasti CHKO nesmí narušit vegetační kryt, půdní pokryv a typický reliéf krajiny. Především nesmí být zasahováno do cenných lesních porostů a biotopů chráněných a ohrožených druhů rostlin a živočichů.

3 Cykloturistika na území České republiky

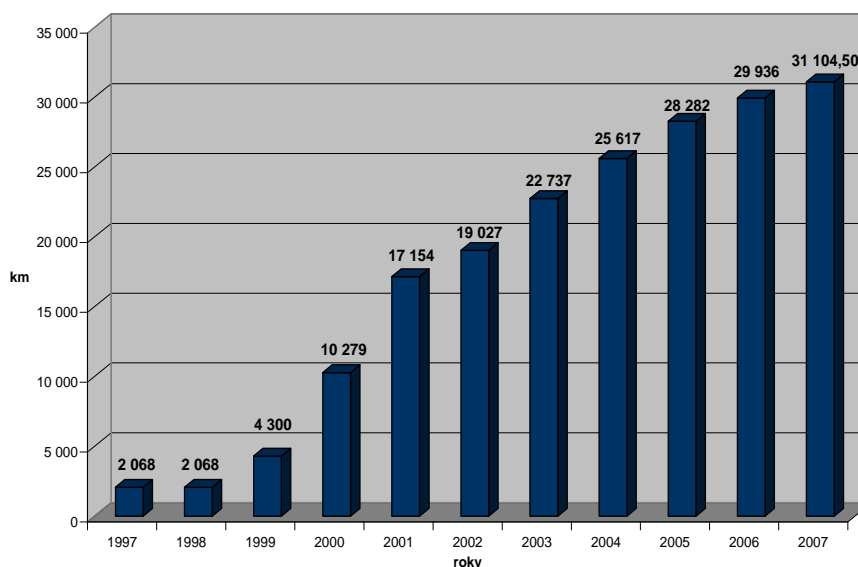
Počet motorových vozidel v průběhu devadesátých let výrazně rostl, zatímco podíl cyklistické dopravy klesal. V souvislosti s udržitelným rozvojem nastala nutnost regulace státem. V lednu 2005 byla vydaná Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, v níž je nastíněn rozvoj cykloturistiky a podpora kvalitních projektů v rámci cyklistické dopravy.

„Vláda schválila Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy, ve které se zavázala k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek, které by oddělily cyklistický provoz od motorového. Strategie má zároveň koordinovat činnost všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.“¹

Cyklostrategie usiluje o přetvoření neregulované cykloturistiky na cykloturistiku systematicky podporovanou. Cílem je vytvořit hustou síť cyklistických komunikací s důrazem na bezpečnost. Důležitá je ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích spojená s odstraněním míst, kde jsou časté nehody cyklistů.

V současné době cykloturistika a spolu s ní i cyklotrasy zaznamenávají v České republice nemalý rozmach posilující pocit jistoty a bezpečí.

Obrázek 1 - Dynamika rozvoje délky cyklotras na území ČR za období 1997 - 2007



Zdroj: Klub českých turistů

¹ MARTÍNEK, Jaroslav. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Září 2005. s. 3

Délka značených cyklotras v České republice k 1.1.2008 dosáhla 31.104,5 km. Z celkové délky bylo vyznačeno 2.8451,5 km v Pardubickém kraji a 2.322,5 v kraji Vysočina. Rozvoj délky cyklotras je stále dynamický, i když v letech 1997 – 2001 byl nárůst více progresivní, neboť v těchto letech nebyla většina vhodných komunikací pro cykloturistický provoz vyznačena. Náklady na vyznačení 1 km cyklotrasy jsou přibližně 3.500,- Kč.

3.1 Vybrané podpůrné projekty cykloturistiky na území České republiky

Posláním těchto programů je podpora účasti občanů či jejich sdružení na věcech veřejných. Tyto aktivity směřují k řešení lokálních i celostátních problémů v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu včetně cykloturistiky.

3.1.1 Greenways

Greenways je grantový program Nadace Partnerství přispívající k udržitelnému rozvoji cyklotras podél stezek a přírodních koridorů na území ČR i v zahraničí. Zaměřuje se na podporu zlepšení kvality života obyvatel měst i obcí. Obsahuje témata týkající se místního a regionálního rozvoje, šetrné bezpečné dopravy, šetrné turistiky, ochrany přírodního a kulturního dědictví včetně zdravého životního stylu. Mapa Greenways, které procházejí Českou republikou se nachází v příloze č. 10.

Dálkové trasy - Greenways v České republice:

- **Greenways Praha - Vídeň** (růžová) měří 456 km, prochází územím ČR (Praha, Tábor, Jindřichův Hradec, Znojmo) dále směřuje na Vídeň;
- **Jantarová stezka** (tmavě modrá) měří 550 km, vede z Vídně přes území ČR (Mikulov, Brno, Olomouc, Český Těšín) do Krakova;
- **Moravská stezka** (oranžová) měří 314 km, spojuje Jeseník, Olomouc, Kroměříž, Uherské Hradiště, Hodonín a z Břeclavi vede do Mikulova;
- **Šumavská stezka** (žlutá), měří 2.14,5 km, vede z Domažlic přes Všeruby, Železnou Rudu, Novou Pec, Černou v Pošumaví, do Českého Krumlova;
- **Labská stezka** - (světle modrá), měří 294 km, propojuje Špindlerův Mlýn s Děčínem přes města Hradec Králové, Pardubice, Kolín, Ústí nad Labem;

Poslední Greenways dálková trasa v České republice se nazývá **Pražská stezka** (červená), měří 250 km, propojuje Prahu s Brnem, protínající města Kutná Hora, Hlinsko; Trasy Greenways procházející Českou republikou nalezneme v příloze č. 10.

3.1.2 EuroVelo

K udržitelnosti rozvoje cestovního ruchu v České republice přispívá také projekt dálkových cykloturistických tras navazujících na evropské stezky EuroVelo. Projekt evropské sítě cyklostezek EuroVelo vypracovala Evropská cyklistická federace, jejímž cílem bylo spojit 12 cyklistických stezek spojujících všechny země Evropy. Tyto dálkové cyklostezky převážně navazují na národní, regionální a místní úroveň cyklostezek jednotlivých států. Celkově je v síti EuroVelo zahrnuto kolem 60.000 km.

EuroVelo v České republice

Českou republikou vedou 3 dálkové trasy z celkové sítě 12 mezinárodních tras EuroVelo (viz příloha č. 11).

- **EuroVelo č. 6** - prochází územím Francie, Belgie, Německa, ČR, Polska a Ukrajiny. V ČR spojuje města - Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava;
- **EuroVelo č. 7** - prochází územím, Finska, Švédska, Německa, ČR, Rakouska a Ukrajiny. V ČR směřuje od Děčína přes Prahu, Tábor do Českých Budějovic;
- **EuroVelo č. 9** - prochází územím Polska, ČR, Rakouska, Slovinska a Chorvatska. Moravské území spojuje Jeseník, Olomouc, Břeclav a Brno;

3.1.3 Cyklisté vítáni

Projekt Cyklisté vítáni je zárukou kvality ubytovacích a stravovacích služeb. Tento certifikační systém je srovnatelný s obdobnými systémy v jiných státech Evropské unie. Subjekty, které splní kritéria certifikace (viz příloha č. 12) mají umožněno Nadací Partnerství používat značku Cyklisté vítáni, kterou nalezneme v příloze č. 13.

„Projekt je zaměřen na nastartování dlouhodobého zvyšování úrovně turistických služeb v České republice, podporu zvýšení podílu šetrných forem turistiky, zlepšování podmínek pro nové moderní produkty cestovního ruchu, budování partnerství veřejného a soukromého sektoru.“¹

¹ Cykloturistika. *Cíl projektu Cyklisté vítáni*. [online]. © 2000-2007 [cit. 2008-03-25]. Dostupné z: <<http://www.cykloturistika.cz/cykliste-vitani/informace-projekt-cykliste-vitani.php>>

3.2 Vlivy cykloturistiky na regionální rozvoj

Regionální rozvoj „je představován komplexem procesů, které probíhají v rámci regionu a přispívají zejména k pozitivním změnám v sociálně ekonomické situaci regionu. Podporou regionálního rozvoje se zabývá regionální politika.“¹

Ve výkladovém slovníku B. Goodall definuje regionální politiku jako „součást státní politiky, která ovlivňuje rozmístění hlavních ekonomických zdrojů a aktivit na celém území státu nebo v jeho části. Regionální politika zahrnuje opatření napomáhající jednak růstu stupně ekonomické aktivity v území, kde je vysoká nezaměstnanost a malá naděje na přirozený ekonomický růst, a na druhé straně opatření sloužící kontrole ekonomických aktivit v územích s nadměrným růstem.“²

Jedna ze šetrných forem cestovního ruchu je cykloturistika jako reakce na negativní vlivy masové turistiky. Probíhá především ve venkovském prostředí. Její snahou je navrátit člověka blíže k přírodě. Přispívá k trvalému rozvoji venkova a obohacuje ekonomický užitek.

Cykloturistika je výrazně šetrnější k životnímu prostředí, zachování biologické diversity a trvalého využívání přírodních zdrojů. Zároveň může přispět k lepšímu vnímání hodnot kulturního a přírodního bohatství. Rozvoj cykloturistiky podporují návštěvy národních parků, chráněných území. Prostřednictvím přímých finančních dotací a příspěvků pomáhá turistický průmysl zlepšení infrastruktury i managementu.

Aplikace destinačního managementu a marketingu přispívá k regionálnímu rozvoji od roku 2000. Tato aplikace představuje soubor činností na vybraných úrovních řízení a koordinace strategického plánování, využívání podpůrných fondů a formy spolupráce na úrovních mikroregionů a regionů. Výsledkem těchto činností jsou udržitelné a konkurence schopné produkty cestovního ruchu.

Přestože jsou finanční příspěvky získávány z turistického průmyslu zatím v omezené míře, měl by se však tento trend do budoucna postupně rozvíjet. Cykloturistika také přispívá k tomu, aby si místní populace uvědomila hodnotu turisticky významných míst, byla na ně hrdá a cítila odpovědnost za jejich ochranu. Lze říci, že zapojení místní komunity do rozvoje cykloturistiky vede k zachování a trvalé využitelnosti ochrany přírodních a kulturních památek.

¹ SKOKAN, Karel. *Evropská regionální politika: v kontextu vstupu České republiky do Evropské unie*. 2003, s. 21

² WOKOUN, René. *Management regionální politiky a reforma veřejné správy*. 2006, s. 112

Pozitivní vlivy cykloturistiky

Cykloturistika jako jedna z forem cestovního ruchu může působit jako pobídka a finanční zdroj k opravě a obnově historických budov, tvorbě přírodních parků a jiných chráněných území. Rovněž se snaží napomoci k tvorbě lepší infrastruktury a k větší ochraně životního prostředí. Důležité je uvědomění si významu cykloturistiky jako jednoho z činitelů přímo působícího na rozvoj regionů. K rozvoji cykloturistiky je třeba využívat i zahraničních zkušeností.

Cykloturistika má výrazný teritoriální aspekt a je vázána na krajinný systém. Stává se pro mnoho lidí základní složkou života a přispívá k flexibilitě v dopravním provozu.

Určitá nová regionální nabídka spočívá ve značení cyklotras. Dochází ke zvyšování bezpečnosti cyklistů a v nemalé míře k vyšší návštěvnosti celého regionu. Přínosem jsou potom vyšší příjmy subjektů podnikajících v cestovním ruchu, pohostinství, obchodě a tím vyšší daňové příjmy v regionu.

Cykloturistika jako každá lidská činnost samozřejmě ovlivňuje životní prostředí. Má nejen pozitivní vliv na ekonomiku, ale také jsou možné vlivy negativní, a proto je nutná regulace. Cykloturistika příliš nepodléhá ekonomickým vlivům.

Negativní vlivy cykloturistiky

Pokud dochází k přelidnění v přírodě, které je spojeno mimo jiné s vyšší frekvencí hluku, jsou vyvolávány nátlaky na faunu a flóru. Objevuje se v chování zvířete stres, destrukce zvířat, dochází k narušení pářící periody, což ve špatné reprodukci může mít za následek oslabení a úhyn jedinců, proto je zavedení určitých limitů nutné.

Nebezpečí přeměny venkova na městskou aglomeraci je spojeno s přeindustrializací, kterou trpí příroda. Ve větší míře zalidnění se najde více neukázněných občanů, kteří poškozují okolí vybočováním z vyhrazených cest, vandalismem, odpadky, což má negativní vliv na ekosystémy. Někteří návštěvníci si aktivního poznání neváží, snaží si odnést vyrýpnutý semenáček, samorost, kámen, nebo nějaký jiný „kousek“ přírody. Vše však často končí v koši. Tato lidská chamtivost je drahou daní krátkodobého potěšení.

3.3 Cykloturistika na území mikroregionu Podoubraví

Na tomto území jsou velmi vhodné fyzicko-geografické podmínky pro rozvoj cykloturistiky, která je zde částečně zavedena propojením cest mezi turisticky atraktivními oblastmi nacházející se v rovinatém, zvlněném i kopcovitém terénu.

Dopravní obslužnost v této lokalitě není příliš rozvinutá, jelikož do mikroregionu spadají převážně menší obce s výjimkou tří měst a to Chotěboře, Žďírce nad Doubravou a Golčova Jeníkova. Z tohoto důvodu poměrně velká část obyvatel využívá kolo pro přepravu do škol a do zaměstnání. Doprovází člověka po celý život a pomáhá tak vytvářet pozitivní vztah k cykloturistice vůbec.

3.3.1 Mikroregion Podoubraví

Mikroregion Podoubraví se nachází v severní části kraje Vysočina. Toto území není tolik poznamenané lidskou činností, což je dáno historií využívání krajiny a hlavně nepřítomností těžkého průmyslu. Poloha a klimatické podmínky jsou odrazem malého a pozvolného ekonomického rozvoje v této oblasti. V Podoubraví probíhá nerovnoměrný rozvoj území související s rozmístěním průmyslu, služeb, zemědělských podniků, směřováním dopravních tras, podnikatelskými zájmy apod.

Hlavním účelem mikroregionu je vystupovat společně za větší počet obyvatel s větší vahou a účinkem, než aby každý jednal samostatně sám za sebe. Proto některé menší obce odolávají ekonomickým, legislativním a administrativním tlakům na jejich slučování vzájemnou spoluprací v rámci svazku. Navíc svazkem obcí je zjednodušeno řešení odborně a finančně náročnějších problémů místní správy, a tak i malé obce realizují projekty místního významu pro přijatelné podmínky života na venkově. Navíc svazek přispívá k lehčímu přístupu a čerpání dotací z EU.

Legislativa

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích konkrétně nevymezuje působnost obcí v oblasti cestovního ruchu. Uvádí pouze právo obce být členem svazku obcí za účelem ochrany a prosazování svých společných zájmů. Neukládá žádné povinnosti. Měl by být garantem činností a propojeností informačních center, rozvoje služeb, sběru informací a prezentace mikroregionu.

„Spolupráce obcí ležících podél horního toku Doubravy se datuje od roku 1992 ustanovením Sdružení starostů mikroregionu Horní Doubrava. Na jeho základech poté vzniklo Sdružení obcí Podoubraví, formálně přeměněné v závěru roku 2001 na svazek postupem podle ustanovení §151, odst. 5 zákona 128/2000 Sb., o obcích. Dnešní Svazek obcí Podoubraví se sídlem v Chotěboři je právní osobou, registrovanou u Krajského úřadu kraje Vysočina v Jihlavě.“¹

Svazek obcí Podoubraví, nazýván mikroregion Podoubraví, má 27 členských obcí, jejichž přehled se nachází v příloze č. 14. Území Svazku obcí Podoubraví zahrnuje 78 katastrálních území o celkové výměře 34 191 hektarů.

Cíle Svazku obcí Podoubraví

„Svazek obcí Podoubraví prokázal dosavadní činností oprávněnost své existence. Jeho význam nadále roste - jak pro přípravu a realizaci společných projektů, tak pro nezištnou pomoc malým obcím a trvalé prosazování principů partnerství, spolupráce a solidarity. Tomu také odpovídají změny v jeho vnitřní organizaci a v řídicích orgánech.“²

„Má-li vize Podoubraví dojít svého naplnění, popřípadě s ještě lepšími, než očekávanými výsledky, musí všichni, kteří se přihlásí k tomuto strategickému plánu, sledovat tyto tři hlavní strategické cíle:

- Zastavení negativních tendencí v činnostech a životě obyvatel a obcí Podoubraví a stabilizace sociálně-ekonomické situace v měnících se podmínkách (členství ČR v EU, změny v podmínkách pro podnikání, reforma veřejné správy a veřejných financí apod.).
- Podněcování, podpora a rozvíjení ekonomických činností a zvyšování příjmové úrovně obyvatel, jako nejdůležitější podmínka uskutečňování všech ostatních zamýšlených změn v Podoubraví.
- Péče o jednotlivé složky životního prostředí a péče o zachování přírodních a krajinářských hodnot Podoubraví, jako významného faktoru zájmu o život v tomto území a o zdejší rozvoj ekonomických a společenských činností.

Dosažení hlavních strategických cílů v následujících osmi až deseti letech vyžaduje upřednostnit některé zájmy, záměry a činnosti před jinými - tedy stanovit priority.“³

¹ *Strategický plán rozvoje Podoubraví: Aktualizace strategického plánu z roku 2000.* Červen 2004, s. 3

² *Strategický plán rozvoje Podoubraví: Aktualizace strategického plánu z roku 2000.* Červen 2004, s. 21

³ *Strategický plán rozvoje Podoubraví: Aktualizace strategického plánu z roku 2000.* Červen 2004, s. 22

Účelně zrealizované projekty Svazku obcí Podoubraví

– Brána Vysočiny

Projekt Brána Vysočiny byl vytvořen v říjnu 2005 v souladu se Strategickým plánem rozvoje Podoubraví, Programem rozvoje kraje Vysočina a Konceptí státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2002 - 2007. Tento projekt přispěl k tvorbě propagačních materiálů o turistických a přírodních zajímavostech. Došlo k reedici některých zastaralých materiálů a také byly vydány nové tiskoviny za účelem propagace celého mikroregionu Podoubraví. Tyto materiály jsou k dispozici ve všech informačních střediscích mikroregionu, na městských a obecních úřadech.

– Vysokorychlostní internet pro zlepšení komunikační infrastruktury v Podoubraví

Plně využívaným prvkem v současné době je vysokorychlostní internet v technické infrastruktuře. Jedenáct obcí Svazku obcí Podoubraví zrealizovalo projekt Metropolitní síť Podoubraví spolufinancovaný Evropskou Unií, jehož hlavním cílem je vzájemné propojení samosprávných územních úřadů. Také přispívá k rozvoji turistiky a cykloturistiky prostřednictvím nainstalovaných internetových kiosků.

Je nutno podotknout stinnou stránkou Podoubraví s chybějícími kulturními a společenskými zařízeními jako např. divadlo či koncertní síň. Zlepšení podmínek pro sport a rekreaci je spojeno s výstavbou víceúčelových sportovních areálů, místních drobných sportovišť a rekreačních zařízení. Současný stav vybavení obcí Podoubraví zařízeními pro sport a rekreaci nalezneme v příloze č.15.

Turistická propustnost území se zlepšuje i prostřednictvím realizace nových cyklostezek, naučných stezek, odpočinkových a informačních míst apod. Příroda a krajina této oblasti nabízí kvalitní ovzduší, obnovené vodní toky, nové rybníky a další.

3.3.2 Cyklotrasy na území mikroregionu Podoubraví

Územím mikroregionu Podoubraví procházejí pouze tři značené cyklotrasy. Jedná se o cyklotrasu č. 4122 „Přibyslav - Dalešice“, cyklotrasu č. 4153 „Třemošnice – Jilem“ a cyklotrasu č. 5127 „Podoubravská cyklotrasa“. Další kapitola je věnována cyklotrase č. 5127 „Podoubravská cyklotrasa“.

3.4 Cyklotrasa 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“

Na základě zadání mikroregionu Podoubraví se sídlem v Libici nad Doubravou byl vypracován návrh na vyznačení regionální cyklotrasy č. 5127 „Podoubravská cyklotrasa“ (dále jen cyklotrasa 5127), která spojuje obec Radostín s městem Golčův Jeníkov přes větší obce a turisticky zajímavé oblasti regionu tehdejšího mikroregionu Horní Podoubraví kolem horního toku řeky Doubravy se záměrem, aby logicky a plynule navazovala na předem zrealizované regionální cyklotrasy. Tato nová cyklotrasa 5127 byla slavnostně otevřena mikroregionem Podoubraví v srpnu roku 2001.

Ke zvýšení turistického ruchu přírodně atraktivní oblasti horního toku Doubravy a Železných hor přispívá tato cyklotrasa 5127, která protíná téměř všechny obce sdružené v mikroregionu a přitom kopíruje původní kupeckou stezku zvanou Liběckou (dle Libice nad Doubravou), spojující již v 10. století Čechy a Moravu. Průběh cyklotrasy 5127 je zobrazen na mapě v příloze č. 16.

3.4.1 Finanční náklady cyklotrasy 5127

Obec Libice nad Doubravou v zastoupení Svazku obcí Podoubraví podala žádost o poskytnutí dotace z Programu obnovy venkova v rámci plánu organizace výstavby ve výši Kč 770 000,- Kč. Dotace byla obci schválena. Požadavek byl na poskytnutí investiční dotace v hodnotě 420 000,- Kč a neinvestiční dotace v částce 350 000,- Kč. Celkový podíl dotace činí 48,3 % z celkových nákladů akce ve výši 1 594 170,10 Kč včetně DPH.

3.4.2 Profil cyklotrasy 5127

Celková délka cyklotrasy 5127 je 52 km s nejvyšším bodem 644 m n. m. nacházející se ve výchozím bodě obci Radostín u Velkého Dářka a nejnižším bodem 298 m n. m. v obci Pařížov. Profil cyklotrasy 5127 je znázorněn v příloze č. 17. Cyklotrasa 5127 je pro své parametry zařazena mezi středně těžké, přesto ji lze absolvovat i s dětmi. Cyklotrasa 5127 procházející mikroregionem Podoubraví směrem z Radostína do Golčova Jeníkova je fyzicky méně náročná než v opačném směru. Povrch cyklotrasy je pokryt asfaltovým povrchem, a tak je vhodná pro všechny typy kol.

3.4.3 Popis cyklotrasy 5127

Vyprojektovaná regionální cyklotrasa začíná na křižovatce silnice III. třídy s místní komunikací v obci Radostín. Nadmořská výška výchozího místa je 630 m n. m. Cyklotrasa je v převážné většině vedena po pozemních komunikacích II. a III. třídy a po samostatně vybudovaných cyklistických stezkách, po místních a účelových komunikacích, které jsou vhodné z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Cyklotrasa je vedena v úseku Radostín – Ždírec nad Doubravou po území CHKO Žďárské vrchy a další část vede po území CHKO Železné hory.

Po prudkém klesání z nejvyššího bodu u nultého kilometru z Radostína prochází cyklotrasa 5127 obcí Hluboká, odkud je pohled na 62 ha rybník Řeka s kempem. Za Hlubokou cyklotrasa 5127 míjí rekreační středisko Štíří důl. Cestou ze Štířího dolu následuje prudké klesání střídavě s prudkým stoupáním do Krucemburku. První odpočinek je možný na zastávce č. 1 „Zastavení u Mikuláše Střely“ v Krucemburku, kde se nachází značné množství zajímavostí včetně čtrnácti státem chráněných kulturních památek. Dále cyklotrasa 5127 vede kolem rekreační oblasti rybníka Řeka a navazuje na Ždírec nad Doubravou a vyúsťuje před hřbitovem v Horním Studenci, kde pokračuje po silnici třetí třídy. Na konci Horního Studence se před klesáním nabízí výhled na stráně Železných hor. Jízdu rovinnatým prostředím se dostáváme do obce Podmoklany na zastávku č. 2 „U hastrmana“. Blízkosti se nachází již zmíněné přírodní rezervace Zlatá louka a Mokřadlo. Cesta z Podmoklan vede dále po cyklotrase 5127 do Sloupna se zastávkou č. 2 A. Zde je možnost odbočení a navštívení nejvyššího vrcholu Železných hor - Vestec. Další zastávky jsou č. 3 v Bezděkově a č. 4 na rozcestí k chatě Doubravce, která je mimo cyklotrasu 5127. Po návratu do Dolních Sokolovců se po málo frekventované asfaltované spojce dorazí k zastávce č. 5 „Ljubjata se svým věrným psem“ v Libici nad Doubravou. Cestou z Libice nad Doubravou cyklotrasa 5127 následuje nenáročný úsek do obce Lány se zastávkou č. 6. Nastává dlouhý sjezd přes osady Předboř a Jeníkovec do Malče k zastávce č. 7. „U Riegrovy studánky“. Z Malče směřuje cyklotrasa 5127 do Čečkovic k zastávce č. 8 a dále k zastávce č. 9 v obci Jeřišno. Dále vede obcemi Chuhel, Rostejn a Drhotín do Běstviny se zastávkou č. 10. V Běstvině trasa odbočuje jihozápadním směrem a začíná se vzdalovat Železným horám. Zastavení č. 11 se nachází nedaleko vodního díla Pařížov. Z Pařížova cyklotrasa 5127 pokračuje na druhém břehu řeky Doubravy až k zastávce č. 12 v obci Heřmanice. Odtud je blízko do obce Vilémov se zastávkami č. 13

„Jiří z Poděbrad“ a zastávkou č. 13 A. Po průjezdu obcemi Spytice a Sirákovice nastává cílové stoupání do Golčova Jeníkova s poslední zastávkou.

Na této cyklotrase 5127 se nechá napojit směrem od Libice nad Doubravou v Křemenici na trasu č. 1 z Prahy přes Železné hory a Žďárské vrchy do Brna. (250 km). V jižní části je napojena v oblasti Žďárských vrchů na cyklotrasu č. 5061 „Santiniho“ vedoucí z Vojnova Městce přes Hlinsko do Bystřice nad Perjštejnem. Dále na regionální cyklotrasy směrem na Havlíčkův Brod a na nadregionální cyklotrasu procházející regionem č. 16 „Českomoravská“ vedoucí z okresu Chrudim do Slavonic“.

Informační centra na cyklotrase 5127

Informační centra (dále jen IC) se na cyklotrase 5127 nacházejí v Krucemburku a ve Ždírci nad Doubravou. Ve Vilémově a Golčově Jeníkově jsou poskytovány informace v rámci úřadu obce. Zřizovateli IC jsou nejčastěji obce. IC shromažďuje informace o cestovním ruchu (např. informace o dopravě, oblasti svého působení a jejich atraktivitách, ubytovacích a stravovacích možnostech atd.) v oblasti svého působení. Jejich úkolem je zdarma poskytovat aktuální informace návštěvníkům všemi dostupnými formami a zajišťovat udržování, doplňování propagačních materiálů určených k volné distribuci, také se podílí na vydávání nových propagačních materiálů v dané oblasti. Nejčastěji jsou umístěny ve veřejných knihovnách.

3.4.4 Vybavenost cyklotrasy 5127

Cyklotrasy 5127 nabízí kromě sportovních zážitků i zážitky kulturně poznávací. Běžné označení cyklotrasy je obohaceno o informační mobiliář s uvedenou historií, mapovými podklady a dalšími zvláštnostmi. V zájmu zvýšení atraktivity jsou v určitých lokalitách vybudovány stanoviště pro odpočinek a ponaučení, která jsou pojata moderním způsobem.

Na cyklotrase je umístěno 10 malých zastávek tzv. „piknik místa“ s možností posezení a pět velkých zastávek s posezením pod přístřešky ve větších obcích. Tato větší stanoviště jsou od sebe oddělena přibližně v desetikilometrové vzdálenosti. Odpočívadla jsou založena na dobových tradicích a doplněna dřevěnými sochami od místního lidového řezbáře. Sochy vystihují historickou postavu dané obce. Dosahuje velké obliby pro velmi vkusné, účelné řešení.

3.4.5 Propagace cyklotrasy 5127

Jedním z nejdůležitějších zdrojů podpory cestovního ruchu v mikroregionu Podoubraví je reklama a propagace dané lokality. Informovanost je důležitá pro rodiny, školská a další zařízení, které jsou spojeny s plánováním relaxačních výletů. Pro dostatečnou informovanost veřejnosti byla uskutečněna opakovaná propagační kampaň, aby se cyklotrasa 5127 dostala do co nejšířšího povědomí. Propagační kampaň byla provedena formou příspěvku v regionálním rozhlase, denících, pomocí plakátů v MHD, úřadech, firmách, školách, sportovních klubech a zájmových organizacích. Propagační kampani přispěly i nabídky prostřednictvím cestovních kanceláří a dodáním propagačních materiálů do informačních center. Propagační materiály obsahují logo a údaje, které turistu podrobně informují. Náklady na produkci 3 000 kusů skládacích map činily 114 975,- Kč. K informovanosti přispívá také účast na veletrzích získáváním přímých kontaktů s dalšími subjekty cestovního ruchu. Velkým přínosem bylo také spuštění nových webových stránek týkající se tohoto mikroregionu.

„Dne 17.2.2004 pan Petr Šimák předvedl zájemcům z řad představitelů obcí výsledek své několikaměsíční práce - webového průvodce Podoubravím a západní částí Českomoravské vrchoviny. Průvodce v elektronické podobě mapuje trasy pro pěší a cykloturisty, pamětihodnosti a doprovodnou infrastrukturu pro turistiku“.¹

3.4.6 Hodnocení cyklotrasy 5127

Značení cyklotrasy je velice podrobné a hustě umístěné, a tak je možno vyloučit ztrátu orientace.

Pro přesun nebo případný nástup na cyklotrasu 5127 je možno využít železní spojení v zastávkách Ždírec nad Doubravou a Golčův Jeníkov. Pro zvýšení návštěvnosti by přispělo zdokonalení a rozšíření úrovně služeb prostřednictvím Českých drah, které by měly zhodnotit nevyužívané objekty pro zřízení turistických informačních center pro prodej upomínkových předmětů, turistických map a úschoven kol.

Vedle železniční dopravy především autobusová doprava zajišťuje pohyb osob v mikroregionu. Příslušné autobusy zatím nejsou dostatečně přizpůsobeny k převozu kol. V budoucnosti by autobusy měly být vybaveny nosiči na kola a zvětšeným prostorem pro převoz zavazadel.

¹Mikroregion Podoubraví. *Mikroregion Podoubraví*. [online]. © 2001-2008 [cit. 2008-03-28]. Dostupné z: <<http://www.podoubravi.cz/predstaven-pruvodce-podoubravim.htm>>

Reklama jako důležitá forma nepřímé komunikace má strategickou úlohu, protože zajišťuje komunikaci s návštěvníky. Efektivnost reklamy na dané cyklotrasy nepovažují za zcela vyhovující. Rozšíření reklamy a publicity v tomto mikroregionu s možností několikerým opakováním by vzbudilo větší pozornost v povědomí potenciálních návštěvníků a vyvolávalo by rostoucí zájem o prozkoumání dané cyklotrasy.

3.5 Vlastní šetření

K průzkumu a vyhodnocení současného stavu cykloturistiky v oblasti mikroregionu Podoubraví a také k prozkoumání a posouzení úrovně cyklotrasy 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“ bylo zvoleno vypracování vlastní SWOT analýzy a provedeno dotazníkové šetření.

3.5.1 SWOT analýza - cykloturistika mikroregionu Podoubraví

Cykloturistika patří do oblasti, o která nelze rozhodnout jednorázově, ale je součástí dlouhodobého plánování a strategie v tomto případě konkrétního mikroregionu Podoubraví. Jelikož spočívá v rozboru, hodnocení současného stavu daného prostředí a blízkého okolí, bylo zde rozmýšleno nad jednotlivými složkami, kterými jsou silné a slabé stránky mikroregionu Podoubraví, dále příležitosti a hrozby.

Tabulka 9 - SWOT analýza

Silné stránky - S	Slabé stránky - W
<ul style="list-style-type: none"> – příznivá geografická poloha k rozvoji cykloturistiky; – atraktivita venkovského chalupaření kvalitní přírodní prostředí; – vysokou estetickou hodnotou krajiny vhodnou pro alternativní formy cestovního ruchu; – chráněné krajinné území a přírodní památky v okolí; – rekreační areály Řeka, Uhelná Příbram, Doubravník a blízký Pařížov; – významné pro další rozvoj komerční turistiky, cykloturistiky a rekreace; 	<ul style="list-style-type: none"> – absence dominantní kulturní či historické atraktivity; – absence atraktivních vodních ploch ke koupání; – nedostatečná kapacita a úroveň zařízení a služeb pro cykloturistiku; – nedostatečná propagace regionu; – nedostatečnost pestrosti nabídky aktivit z pohledu potřeb kulturních či sportovních akcí; – nedostatečná spolupráce MěÚ a soukromého sektoru; – nedostatečná dopravní obslužnost;
Příležitosti - O	Hrozby - T
<ul style="list-style-type: none"> – rozvoj budování cyklotras a služeb pro cykloturistiku v okolí; – podpora agroturistiky, hippoturistiky a ekoturistiky; – podpora rozvoje chalupaření a venkovské turistiky; – zviditelnění regionu; – zlepšení vztahu obyvatel ke krajině a přírodním i kulturním hodnotám; – využití krajinářsky hodnotného území pro cykloturistiku v rámci mikroregionu jako celku; – využití současného boomu v Evropě; – využití finančních zdrojů ze strukturálních fondů EU; 	<ul style="list-style-type: none"> – vybudování cykloturistické infrastruktury je finančně nákladné; – ohrožení narušení kořenového systému, znečištění přírody; – nedocenění významu přírodního bohatství; – zánik subjektů působících v oblasti volného času a společenských aktivit; – malý zájem investorů o podnikání v rámci ubytovací či stravovacích služeb v Podoubraví; – velká konkurence v oblasti cestovního ruchu jiného regionu

Zdroj: Zpracováno na základě podkladových materiálů a vlastního šetření

Zhodnocení SWOT analýzy

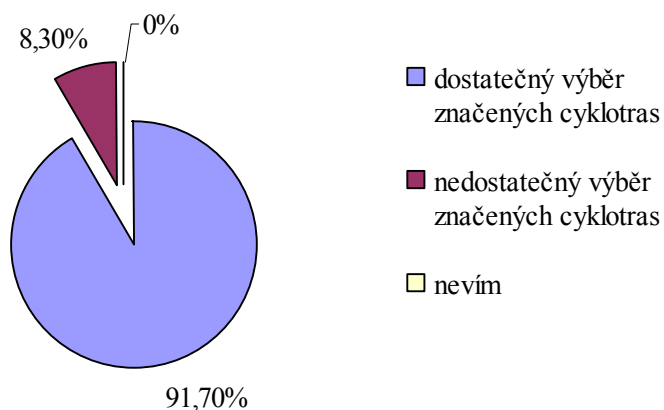
Sledovaná oblast nepatří mezi turisticky nejatraktivnější prostředí z pohledu historické dominantnosti či vybavenosti turistických atraktivit, tudíž není možné počítat s masivním rozvojem cestovního ruchu v dané lokalitě. Na druhé straně je potřeba cykloturistiku rozvíjet z důvodu příznivé geografické polohy a s ní spojenou nutností návaznosti na ostatní mikroregiony a regiony. Těto přednosti by se určitě mělo využít v souvislosti s kvalitním prostředím pro vyjížděku na kole, docenit tak významu přírodního bohatství a vyhnout se případnému zániku subjektů působících v oblasti volného času a společenských aktivit.

3.5.2 Dotazníkové šetření

Pro objektivní vyhodnocení situace cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví bylo provedeno také dotazníkové šetření, na které odpovídali místní představitelé jednotlivých obcí mikroregionu Podoubraví a představitelé obcí, kterými daná cyklotrasa 5127 prochází. Celkem bylo rozdáno 26 dotazníků (viz příloha č. 18) starostům obcí, z nichž se vrátilo 24.

První otázka se zaměřuje na úroveň cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví.

Obrázek 2 - Přehled výsledků úrovně cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví



Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Tabulka 10 - Přehled výsledků úrovně cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví

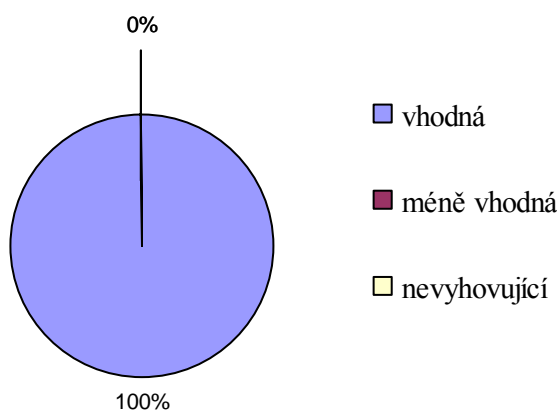
Výběr značených tras v mikroregionu Podoubraví je	%	Počet
Dostatečný	91,70	22
Nedostatečný	8,30	2
Nevím	0	0

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Z výsledků je zřejmé, že se v podstatě respondenti (22) shodují v tom, že v dané oblasti je dostatečné množství cyklotras.

Ještě větší shoda nastává v případě otázky č. 2, v níž se otázka ptá, zda-li respondenti shledávají oblast vhodnou pro cykloturistiku. V tomto případě byla odpověď jednoznačná: 100 % respondentů (24) odpovědělo jednomyslně, že mikroregion Podoubraví je vhodný pro cykloturistiku.

Obrázek 3 - Přehled výsledků vhodnosti mikroregionu Podoubraví pro cykloturistiku



Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

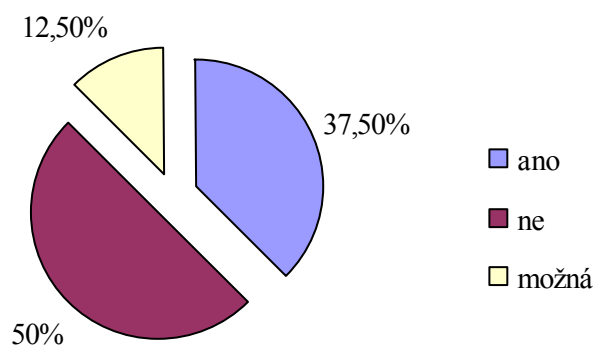
Tabulka - Přehled výsledků vhodnosti mikroregionu Podoubraví pro cykloturistiku

Oblast mikroregionu Podoubraví je pro cykloturistiku	%	Počet
Vhodná	100	24
Méně vhodná	0	0
Nevhodná	0	0

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Z následujících údajů, týkajících se plánů na vylepšení stávající cyklotrasy 5127 plyne, že polovina respondentů (12) jakékoli úpravy odmítá, devět respondentů má plány na vylepšení, a to především na opravy mobiliáře či rozšíření cyklotrasy 5127.

Obrázek 4 - Přehled výsledků plánů na vylepšení cyklotrasy 5127



Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

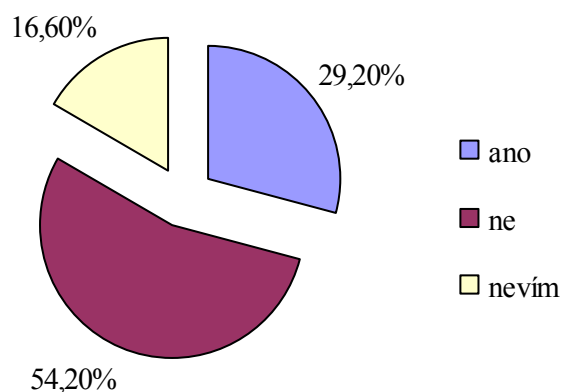
Tabulka 11 - Přehled výsledků plánů na vylepšení cyklotrasy 5127

Plánujete vylepšení cyklotrasy 5127?	%	Počet
Ano	37,5	9
Ne	50	12
Možný	12,5	3

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Další otázka, na kterou se dotazník respondentů tázal, zní: „Vrací se zpětně investice, které byly do stavby vloženy?“

Obrázek 5 - Přehled výsledků návratnosti zpětných investic



Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Tabulka - Přehled výsledků návratnosti zpětných investic

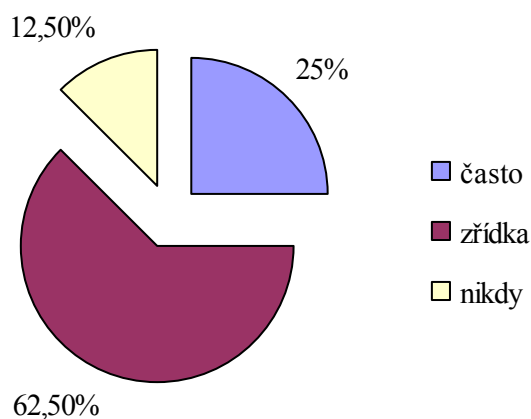
Vrací se zpětně investice, která byla do stavby vložena?	%	Počet
Ano	29,2	7
Ne	54,2	13
Nevím	16,6	4

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Z výsledků je zřejmé, že více jak polovina respondentů (13) hodnotí zpětně investice negativně. Čtyři respondenti odpověděli, že neví a zbytek (7), kteří odpověděli, že se investice vrací, došli zároveň ke shodě, že se pro obec vrací nepřímou formou. Zisky z tržeb mají především podnikatelé v ubytovacích a stravovacích službách. Investice se později vrací formou zdanění zisků z těchto podnikatelských aktivit.

Velká část respondentů zkoumanou cyklotrasu 5127 na kole alespoň jednou projela, pouze tři z dotazovaných odpověděli, že ji nikdy neprojeli a šest z nich ji jezdí často. Výsledky jsou převedeny do grafické a tabulkové podoby níže.

Obrázek 6 - Přehled výsledků využití cyklotrasy 5127 dotazovanými respondenty



Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

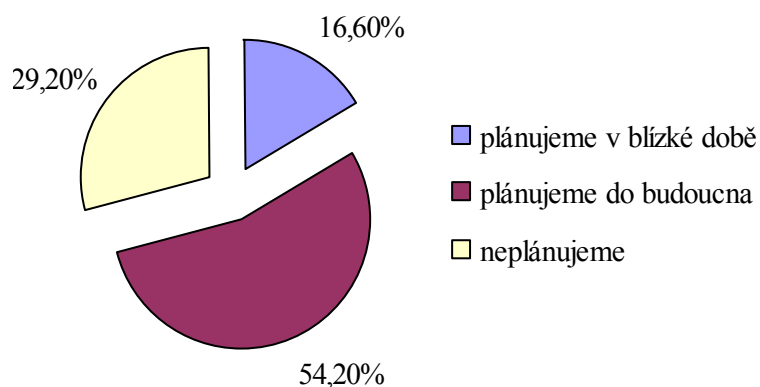
Tabulka 12 - Přehled výsledků využití cyklotrasy 5127 dotazovanými respondenty

Využil/a jste někdy cyklotrasu 5127 k projížděce?	%	Počet
Často	25,0	6
Zřídka	62,5	15
Nikdy	12,5	3

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Z dalších zpracovaných údajů, které následují níže, je možné vyčíst, že v budoucnosti v mikroregionu Podoubraví budou ještě nějaké cyklotrasy vybudovány.

Obrázek 7 - Přehled výsledků plánů výstavby dalších cyklotras



Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Tabulka 13 - Přehled výsledků plánů výstavby dalších cyklotras

Uvažujete zapojení do výstavby další cyklotrasy nebo jejich částí?	%	Počet
Plánujeme v blízké době	16,7	4
Plánujeme do budoucna	54,2	13
Neplánujeme	29,2	7

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Poslední dvě otázky, které vyžadovaly prostor pro vlastní návrhy a myšlenky ve většině případů nebyly zodpovězeny vůbec. Pokud ano, tak z odpovědi na otázku jaký přínos zaznamenala výstavba cyklotrasy 5127 pro obec, nejčastěji vyplynulo:

- mírně zvýšený turistický ruch;
- větší návštěvnost informačního centra;
- zatraktivnění Podoubraví jako celku pro veřejnost;
- minimální, protože obce jsou malé a nenabízí cykloturistům příliš mnoho možností;
- zvýšení bezpečnosti cyklistů.

Z posledního bodu č. 8, který byl vyčleněn pro vlastní návrhy respondentů, je uvedena následující dvojice myšlenek, která byla zmíněna:

- opravit lesní cesty, které by sloužily jako cyklotrasy, které vedou opravdu jen přírodou, lesem a neznačit především silnice;
- síť cyklotras je rozšířena dostatečně, chybí síť cyklostezek včetně příslušného vybavení.

Doplňk dotazníkového šetření - dotazníkové šetření IC

Pro objektivnější ohodnocení současného stavu a úrovně cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví bylo provedeno dotazníkové šetření podané pracovníkům informačních center (viz příloha č. 19), které spadají do oblasti mikroregionu. Dotazník je hlouběji zaměřen na cyklotrasu 5127. Celkem byly rozdány 3 dotazníky, z nichž jeden nemohl být zodpovězen z důvodu absence pracovníka na mateřské dovolené. Z důvodu malého rozsahu dat, nejsou výsledky převedeny do grafů, ale jsou zobrazeny v následujících tabulkách.

Záměrně byla první otázka položená pracovníkům IC totožná s první otázkou dotazníkového šetření podané zástupcům obcí mikroregionu Podoubraví. Výsledky jsou následující.

Tabulka 14 - Přehled výsledku IC úrovně cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví

Výběr značených tras v mikroregionu Podoubraví je	%	Počet
Dostatečný	100	2
Nedostatečný	0	0
Nevím	0	0

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Z výsledků vyplývá, že oba respondenti se shodují a potvrzují závěry zastupitelů obcí. V mikroregionu Podoubraví mají, dle zjištění v informačních centrech, cykloturisté dostatečný výběr značených cyklotras. Další otázky tohoto dotazníku jsou od prvního dotazníku odlišné.

Tabulka 15 - Přehled výsledků IC propojenosti obcí, kulturních památek a přírodních pamětihodností

Propojenost obcí, kulturních památek a přírodních pamětihodností je	Počet
Velmi dobrá	1
Dobrá	1
Špatná	0

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Dle vyjádření informačních center je zajištěna „spíše dobrá“ propojenost mezi obcemi, kulturními památkami a přírodními pamětihodnostmi.

Tabulka 16 - Přehled výsledků IC propagace cyklotrasy 5127

Úroveň propagace cyklotrasy 5127 je	Počet
Velmi dobrá	1
Dostatečná	1
Špatná	0

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Cyklotrasa 5127 je dle vyjádření informačních center prezentována a propagována vyhovujícím způsobem.

Tabulka 17 - Přehled výsledků IC návštěvnosti IC

Pociťujete zvýšení návštěvnosti IC po vybudování cyklotrasy 5127?	Počet
Ano	0
Ne	2
Neumím posoudit	0

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Po vybudování Podoubravské cyklotrasy nezaznamenaly informační centra výrazné navýšení návštěvnosti. Zde se nachází prostor na zlepšení v podobě podpory propagace informačních center tak, aby turisté věděli, kde je najít.

Tabulka 18 - Přehled výsledků IC zájmů návštěvníků IC

Co cykloturisty nejvíce zajímá?	Počet
Ubytování	0
Stravování	2
Úschovna kol	0
Cyklobus	0
Jiné	0

Zdroj: Výsledky dotazníkového šetření

Z průzkumu vyplývá, že turisté, kteří navštěvují informační centra, mají zájem především o informace týkající se stravování. Není to překvapivý výsledek, nicméně je možné tento poznatek využít ke zlepšení marketingové strategie oblastních stravovacích zařízení.

Zhodnocení dotazníků

Drtivá většina hlavních představitelů municipalit i zástupci informačních center v okolí Podoubravské cyklotrasy se shoduje na tom, že jejich územím prochází odpovídající síť cyklotras, které jsou dobře značeny. Místní cestovní ruch, včetně cykloturistiky, vychází především z přírodních a památkových základů, které Podoubraví turistům nabízí.

Polovina respondentů se však domnívá, že je současná podoba cyklotrasy 5127 dostačující a není ji tedy třeba nijak upravovat. Tento fakt je zřejmě podložen skutečností, že investice vložené do výstavby trasy se nijak výrazně a hlavně přímo nevrací zpět do obecních rozpočtů. Pozitivním efektem je mimo jiné především zvýšení návštěvnosti zařízení, které cestovní ruch podporují a poskytují turistům služby.

Příznivě může být hodnocena skutečnost, že zástupci obcí plánují určitá rozšíření cyklotras, což by mohlo přispět nejen k rozvoji cestovního ruchu v regionu, ale především také k zviditelnění Podoubraví jako lákavé turistické oblasti v rámci ČR. Mnozí respondenti upřednostňují, zdůrazňují výstavbu a zapojují se do realizace cyklotras především z důvodu bezpečnosti cyklistů.

4 Závěr

V mé bakalářské práci jsem nastínila problematiku cykloturistiky na území České republiky jako šetrnou formu cestovního ruchu, která má výrazný teritoriální aspekt a je vázána na krajinný systém, který nezatěžuje do takové míry jako automobilová doprava. V současnosti je již cykloturistika rozvíjena vytvářena v kontextu s budováním infrastruktury a územním plánováním obcí, regionů jako jednoho celku.

Kladně hodnotím přístup a vize Centra dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy, které upřednostňují cykloturistiku jako výrazně šetrnější formu dopravy k životnímu prostředí a směřují k jejímu rozmachu a přetvoření neregulované cykloturistiky na cykloturistiku systematicky podporovanou. Přestože jsou finanční prostředky získávány v limitující míře, neměl by tento problém být natolik vážný, aby odradil od realizace dalších cyklotras a bránil tak rozvoji cykloturistiky. Nutno podotknout, že cykloturistika přispívá k lepšímu vnímání hodnot kulturního a přírodního bohatství.

Zaměřila jsem se na cykloturistiku mikroregionu Podoubraví a zhodnotila jsem ji jako dostatečně vhodnou. Rozvoj cykloturistiky je v této oblasti závislý především na charakteru krajiny, protože se zde nenachází dominantní kulturní památky, které by přitahovaly turisty i cykloturisty a tím zvyšovaly návštěvnost.

Cyklotrasy mikroregionu Podoubraví jsou využívány především pro účely rekreační, spojené s pohodovou jízdou a aktivním odpočinkem v krásném prostředí Železných hor. Trpí však nedostatečnou úrovní infrastruktury, a to především nevyhovující mírou dopravní obslužnosti a uspokojení potřeb zákazníků.

Cílem mé bakalářské práce bylo prozkoumat cyklotrasu 5127, zhodnocení jejího stavu, úrovně, využití a přínosu ve vztahu k mikroregionu Podoubraví. Dále jsem zhodnotila současnou situaci cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví a zjistila předpoklady jejího rozvoje v dané oblasti.

Je žalostné konstatování, že v dnešní době ovládly trh sítě velkých marketů, které zapříčinily zavření místních prodejen. Cyklista se tedy musí většinou spoléhat na vlastní zásoby včetně vody, jelikož pitný režim je velice důležitý. Ze zkušeností víme, že velké množství tekutin se na kole uvést nedá. Do budoucna bych navrhla po cyklotrase instalaci kiosků (automatů na vodu), které ale představují velkou investici. Je však nutno připomenout, že i chování některých obyvatel či návštěvníků vždy neodpovídá zásadám

slušného chování. Často se na cyklotrase setkáváme s vandalismem, který poškozuje vybudované mobiliáře a značení, což mnohdy odrazuje cokoli tvořit.

Shledávám mikroregion Podoubraví důležitým především pro svoji geografickou polohu v rámci návaznosti na další území protkané bohatou sítí cyklotras a na možnost napojení zkoumané cyklotrasy 5127 na dálkové cyklotrasy vedoucí Českou republikou jako například na Greenways dálkovou cyklotrasu, která nese název Pražská stezka a protíná danou oblast v nedalekém Hlinsku. Pokud by došlo k propojení, mohla by toto rozšíření upoutat širší spektrum nadšenců věnujících se cykloturistice nejen jako rekreační aktivitě. Jistě by to přispělo k oživení regionu.

Cyklotrasu 5127 na základě vyhodnocení dotazníků a vlastních zkušeností hodnotím pozitivně, ale přesto bych ráda navrhla možnost lepšího propojení cyklotrasy 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“ s cyklotrasou 4153 „Třemošnice - Jilem“, která se kříží v Běstvině. Cyklotrasa by propojila celou řadu zajímavých míst. Určitě by mnoho cyklistů také uvítalo návaznost na cyklobus, který v dané oblasti chybí, jisté mezery jsou i v železniční dopravě.

Ke zvýšení turistického využití bych navrhovala konání různých cykloakcí, které by se staly tradicí a přilákaly tak více a více cyklistů a dalších návštěvníků. Ráda bych podotkla, že v současné době i komunikace mezi starosty jednotlivých obcí mikroregionu Podoubraví by mohla být na lepší úrovni, což možná stojí za zamyšlení a vyvození následných opatření k větší spolupráci. Od vybudování zkoumané cyklotrasy 5127 mnoho času uplynulo, ale výrazné úpravy a změny se nerealizovaly.

Ráda bych touto prací přispěla k zamyšlení nad realizací dalších aktivit, které obohatí úroveň a využití cyklotras. Věřím, že má bakalářská práce se stane účinnou propagací a reklamou alternativní formy cestovního ruchu.

V závěru mohu konstatovat, že předložená bakalářská práce svou měrou splnila cíle, které byly formulovány a touto prací vytyčeny.

Použité zdroje

1. BÁRTA, František - Hájek, Jakub - Linhart, Milan, aj. *Královské město Chotěboř: Mikroregion Podoubraví*. 1. vyd. Chotěboř : Chotěboř, 2006. 136 s. ISBN 80-239-7642-7
2. BOLDIŠ, Petr. *Bibliografické citace dokumentů podle ČSN ISO 690 a ČSN ISO 690-2 (01 0197): Část 1 - Citace: metodika a obecná pravidla*. Verze 3.2. © 1999-2002, poslední aktualizace 3.9. 2002. dostupné z: <<http://www.boldis.cz/citace/citace1.ps>>
3. BRYCHTOVÁ, Šárka. *Studie rozvoje cestovního ruchu Mikroregionu Podoubraví: Návrh cyklotrasy procházející sledovaným územím*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2000.
4. *Cyklistická doprava a cykloturistika v ČR a její vazby na regionální politiku*. Pardubice, 2000.
5. *Cykloturistika. Cíl projektu Cyklisté vítáni* [online]. © 2000-2007 [cit. 2008-03-25]. Dostupné z: <<http://www.cykloturistika.cz/cykliste-vitani/informace-projekt-cykliste-vitani.php>>
6. DIBELKOVÁ, Irena. *Železné hory*. 1. vyd. Praha : Olympia, 2004. 90 s. ISBN 80 7033-835-0
7. Fondy Evropské unie. *Strukturální fondy* [online]. [cit. 2008-04-14]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/rps/regionalni-politika>
8. FRIEDL, Karel, aj. *Chráněná území v České republice*. 1. vyd. Praha : Informatorium, 1991. 270 s. ISBN 80-85368-13-7
9. HESKOVÁ, Marie, aj. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 1. vyd. Praha : Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80-7168-948-3
10. KIŘALOVÁ, Alžběta. *Marketing destinace cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha : Ekopress, 2003. 251 s. ISBN 80-86119-56-4
11. Královehradecký kraj. *Šetrná turistika na královehradecku* [online]. [cit. 2008-03-07]. Dostupné z: <<http://www.cot.cz/zobrazcl.php?id=1040810830>>
12. MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch: Vybrané kapitoly*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze. Fakulta mezinárodních vztahů, 1999. 83 s. ISBN 80-7079-443-7
13. MARTÍNEK, Jaroslav. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky*. Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy, 2005. 34 s. ISBN 80-86502-24-4

14. MIKO, Ladislav. *National parks and protected landscape areas*. 1 st edition. Praha : ASCO, 2006, 71 s.
15. Mikroregion Podoubraví. *Mikroregion Podoubraví* [online]. © 2001-2008 [cit. 2008-03-28]. Dostupné z: <<http://www.podoubravi.cz/predstaven-pruvodce-podoubravim.htm>>
16. Ministerstvo pro místní rozvoj. *Cestovní ruch v České republice 2004*, Praha : Alba, 2005.
17. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. *Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví*. [online]. [cit. 2008-03-03]. Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/priorita-3.php>>
18. PROŠEK, Josef. *Českomoravská vrchovina*. 1. vyd. Praha : Presfoto, 1986. ISBN 59-208-83
19. Ptejte se knihovny. *Ekoagroturistika* [online]. [cit. 2008-03-07]. Dostupné z: <<http://old.ptejteseknihovny.cz/list.php?conspect=22&lim=10#1226>>
20. Ptejte se knihovny. *Ekoturistika* [online]. [cit. 2008-03-07]. Dostupné z: <<http://old.ptejteseknihovny.cz/list.php?conspect=22&lim=10#122>>
21. SIDWELLS, Chris. *Velká kniha o cyklistice*. 1.kyd. Banská Bystrica : Slovart, 2004. 239 s. ISBN 80-7209-585-4
22. SKEŘIL, Michal. *Cykloturistika pro všechny*. 1. vyd. Praha : Montanex, 2003. 56 s. ISBN 80-7225-108-2
23. SKOKAN, Karel. *Evropská regionální politika: v kontextu vstupu České republiky do Evropské unie*. 1. vyd. Ostrava : Repronis, 2003. 114 s. ISBN 80-7329-023-5
24. *Strategický plán rozvoje Podoubraví: Aktualizace strategického plánu z roku 2000*. Chotěboř : Svazek obcí Podoubraví, 2004. 36 s.
25. THOŘ, Václav. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice*. Brno : Vegaprint, 1994. 1. díl, 103 s.
26. Udržitelný cestovní ruch. *Cykloturistika* [online]. © 2007 [cit. 2008-03-03]. Dostupné z: <http://ucr.uhk.cz/page.aspx?page_id=31&mode=1&letter=3>
27. *Vyhláška č. 156/1991 Sb., ze dne 27. března 1991 o zřízení chráněné krajinné oblasti Železné hory*. Ministerstvo životního prostředí České republiky
28. *Vysočina kouzlo přírody*. Jihlava : Yashica, 2006. 38 s.
29. Vysoká škola ekonomická. *Agroturistika* [online]. [cit. 2008-03-07]. Dostupné z: <http://st.vse.cz/~XKOV03/word.doc>

30. VYSTOUPIL, Jiří. *Ekonomická geografie I.* 2. vyd. Brno : Masarykova Univerzita. Ekonomicko-správní fakulta. Katedra regionální ekonomie a správy, 2001. 156 s. ISBN 80-210-2595-6
31. WOKOUN, René. *Management regionální politiky a reforma veřejné správy.* 1. vyd. Praha : Linde, 2006. 351s. ISBN 80-7201-608-3

Seznam příloh

- Příloha č. 1 - Deset zásad ekologicky šetrného cestovního ruchu, vydaných americkou cestovní kanceláří
- Příloha č. 2 - Povinná výbava kola
- Příloha č. 3 - Značení cyklotras v terénu
- Příloha č. 4 - Značení cykloturistických tras v terénu
- Příloha č. 5 - Územní působnost správ chráněných krajinných oblastí
- Příloha č. 6 - Chráněné krajinné oblasti Pardubického kraje a kraje Vysočina
- Příloha č. 7 - Hranice CHKO Železné hory
- Příloha č. 8 - Maloplošná území CHKO Železných hor
- Příloha č. 9 - Zóny CHKO Železných hor
- Příloha č. 10 - Trasy Greenways procházející Českou republikou
- Příloha č. 11 - Trasy EuroVelo procházející Českou republikou
- Příloha č. 12 - Kritéria pro ubytovací a stravovací zařízení projektu Cyklisté vítáni
- Příloha č. 13 - Cyklisté vítáni
- Příloha č. 14 - Přehled obcí Svazku obcí Podoubraví
- Příloha č. 15 - Současný stav vybavení obcí Podoubraví zařízeními pro sport a rekreaci
- Příloha č. 16 - Cyklotrasa 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“
- Příloha č. 17 - Profil cyklotrasy 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“
- Příloha č. 18 - Dotazník pro zástupce obce mikroregionu Podoubraví
- Příloha č. 19 - Dotazník pro pracovníka IC mikroregionu Podoubraví

PŘÍLOHY

Příloha č. 1 - Deset zásad ekologicky šetrného cestovního ruchu, vydaných americkou cestovní kancelář¹

1. Zanech po sobě jen otisky nohou, odnes si jen fotografie a vzpomínky.
2. Respektuj křehkost prostředí. Uvědom si, že každý z nás musí být ochotni pomoci jeho ochraně.
3. Aby tvoje dovolená měla smysl, najdi si předem čas a pouč se o zvycích, způsobu života a kultuře místa, které navštíví. v průběhu cesty poznávej místní obyvatele a hovoř s nimi.
4. Respektuj a podporuj místní kulturu. Respektuj soukromí a důstojnost místního obyvatelstva, hlavně při fotografování.
5. Nikdy neodhazuj odpadky místo, které jsi navštívil, zanech čistější než bylo předtím, než jsi tam přišel.
6. Nekupuj výrobky z materiálů jako je slonovina, želví krunýř nebo zvířecí kůže a kožešiny.
7. Chod' po vyznačených cestách a pěšinách. Neruš zvěř a nenič rostliny.
8. Seznam se s programem ochrany přírody, organizacemi ochrany a podporuj je.
9. Kde je možné, používej veřejnou dopravu, necestuj vlastním autem. Upozorňuj ostatní řidiče, aby zbytečně nenechávali v chodu motory svých vozidel.
10. Žádej, aby cestovní kanceláře a cestovní agentury, výletní a rekreační zařízení přijaly toto desatero, nebo jiné normy ochrany prostředí a důsledně je uplatňovaly při výchově svých zaměstnanců.

¹ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 2006, s. 105

Příloha č. 2 - Povinná výbava kola¹

1. Jízdní kola musí být vybavena

- a) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,
- b) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojeťmi apod.),
- c) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm,
- d) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,
- e) zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250 – 900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st.; odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,
- f) přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít

¹ Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky. [online]. [cit. 2008-03-04]. Dostupné z: <<http://www.kolombo.cz/bike/341r02.html>>

jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st.; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,

- g) odrazkami oranžové barvy (autožlut) na obou stranách šlapátek (pedálů), tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti,
- h) na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožlut) na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty.

2. Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

- a) světlometem svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem,
- b) zadní svítilnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy,
- c) zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení.

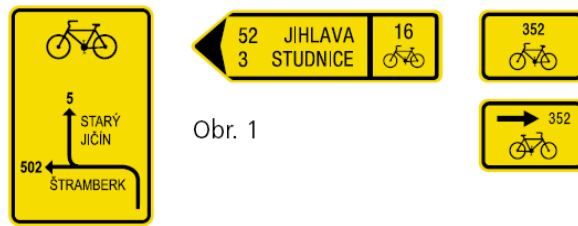
3. Světelná výbava jízdního kola se nepovažuje za výbavu ve smyslu ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb.

4. Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při

- jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Je-li jízdní kolo vybaveno nosičem zavazadel, musí být tento nosič řádně a spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy.
5. Pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.
 6. Jízdní kola uváděná na trh po 1.1.2003 musí mít na snadno dostupném místě rámu trvanlivě vyznačeno dobře čitelné výrobní číslo nebo být vybavena zařízením jej spolehlivě nahrazujícím. Za spolehlivě výrobní číslo nahrazující zařízení se v tomto případě považuje například i elektronický nosič takové informace, který bude pevně spojen s rámem jízdního kola.
 7. Jízdní kola uváděná na trh po 1.1.2003, pokud nejsou vybavena podle čl. 2 této přílohy, tj. pro jízdu za snížené viditelnosti, musí být opatřena jednoznačným a zřetelným upozorněním v návodu k obsluze, že tato kola nejsou za daného stavu vybavení způsobilá k silničnímu provozu za snížené viditelnosti.
 8. Jízdní kolo může být vybaveno dodatečně pomocným motorkem, jestliže
 - a) bude nadále zachován původní charakter jízdního kola (podle čl. 1, 2),
 - b) pomocný motorek bude přiměřeně plnit podmínky ustanovení § 19 zákona,
 - c) jeho výkon nepřesáhne 1 kW,
 - d) v případě použití spalovacího motoru, nebude mít takový motor objem válce (válců) větší než 50 cm³,
 - e) maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km.h⁻¹,
 - f) montáž pohonného systému (motor, nádrž paliva nebo akumulátor) na jízdní kolo si nevyžádá zásah na jeho nosných částech.

Pokud vozidlo splňuje všechny výše uvedené požadavky, považuje se pro potřeby této vyhlášky nadále za jízdní kolo.
 9. Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola (např. tandemy) a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou a určená i k provozu na pozemních komunikacích, jako např. koloběžky.

Příloha č. 3 - Značení cyklotras v terénu

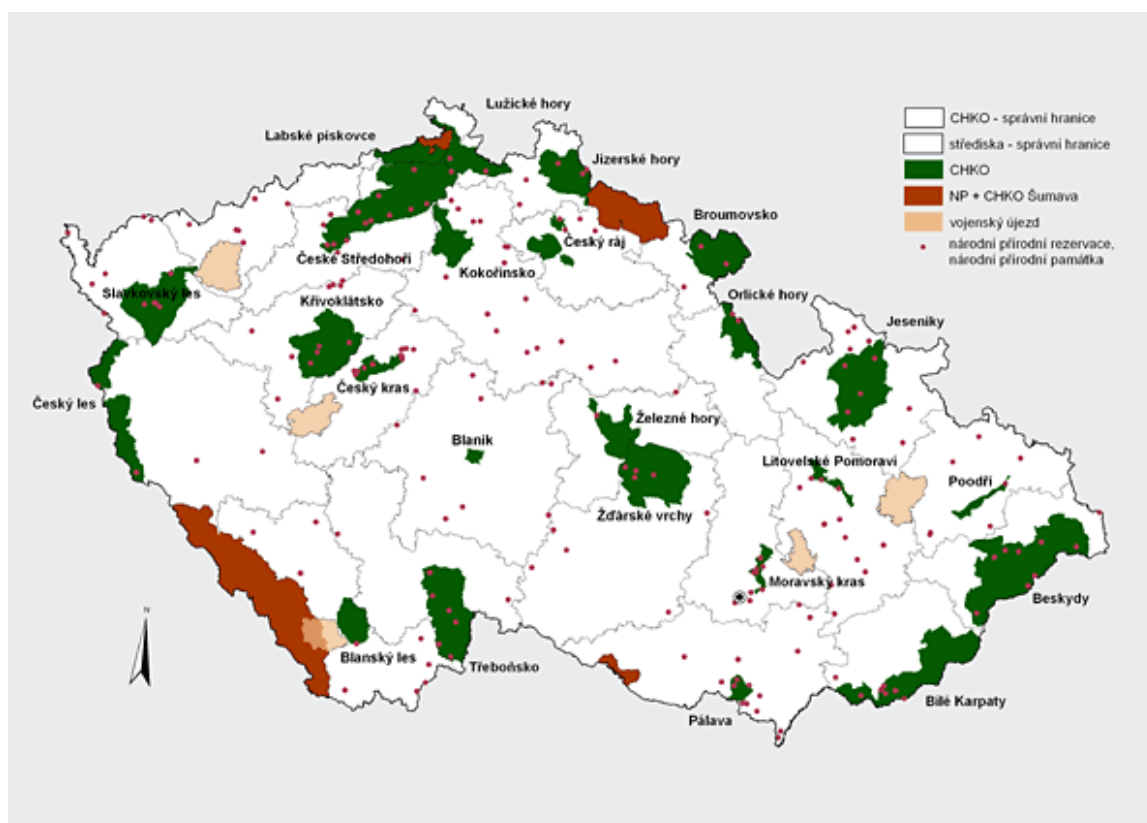


Zdroj: Cyklotrasy v České republice. 2002, s. 2

Příloha č. 4 - Značení cykloturistických tras v terénu



Příloha č. 5 - Územní působnost správ chráněných krajinných oblastí



Zdroj : Agentura ochrany a krajiny přírody ČR. Regionální pracoviště. [online]. [cit. 2008-03-04]. Dostupné z: <<http://www.ochranaprirody.cz/index.php?cmd=page&type=102> >

Příloha č. 6 - Chráněné krajinné oblasti Pardubického kraje a kraje Vysočina



Zdroj: Turistické regiony. [online]. [cit. 2008-03-22]. Dostupné z: <http://venkov.infosystem.cz/_venkov/cz/tochr_02.jpg>

Příloha č. 7 - Hranice CHKO Železné hory



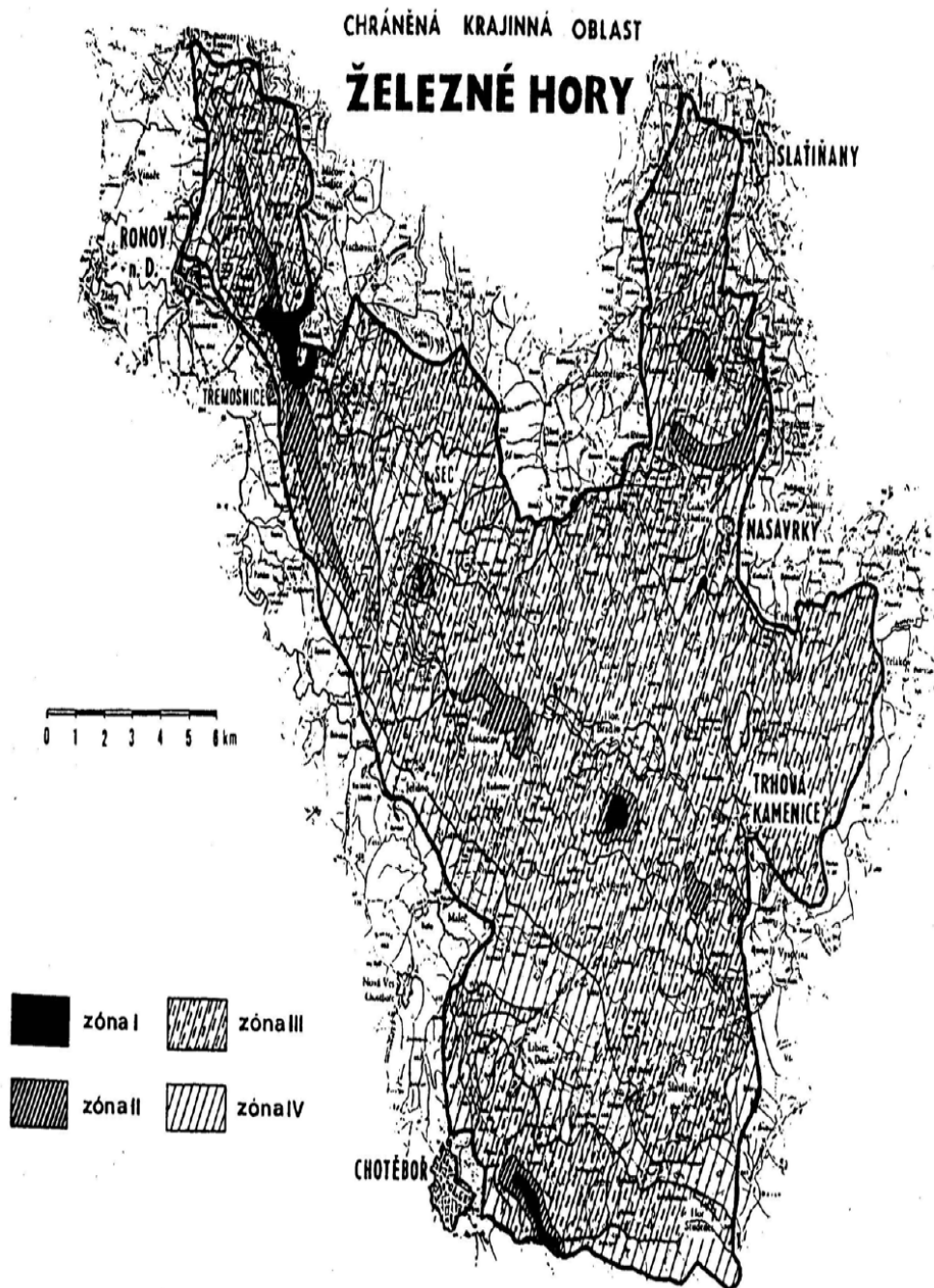
Zdroj: BÁRTA, F. Železné hory: *Chráněná území ČR svazek IV.* Pardubicko, 2002, s. 10

Příloha č. 8 - Maloplošná území CHKO Železných hor



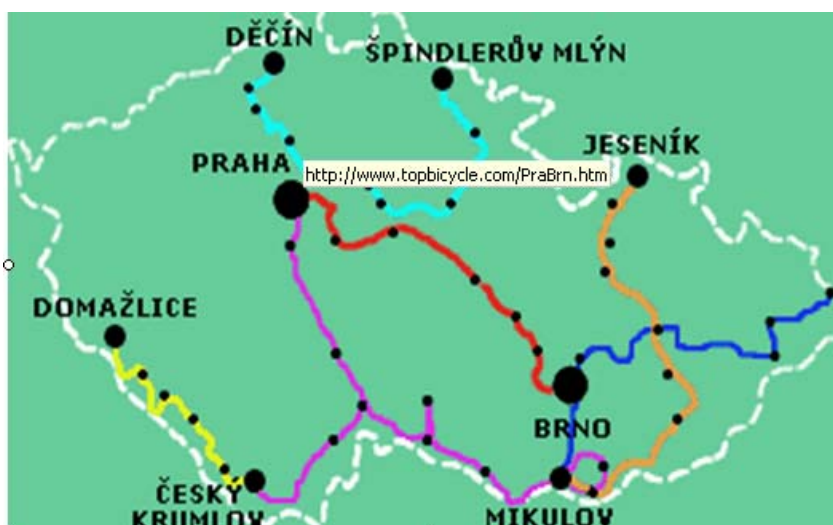
Zdroj: BÁRTA, F. Železné hory: Chráněná území ČR svazek IV. Pardubicko, 2002, s. 3

Příloha č. 9 - Zóny CHKO Železných hor



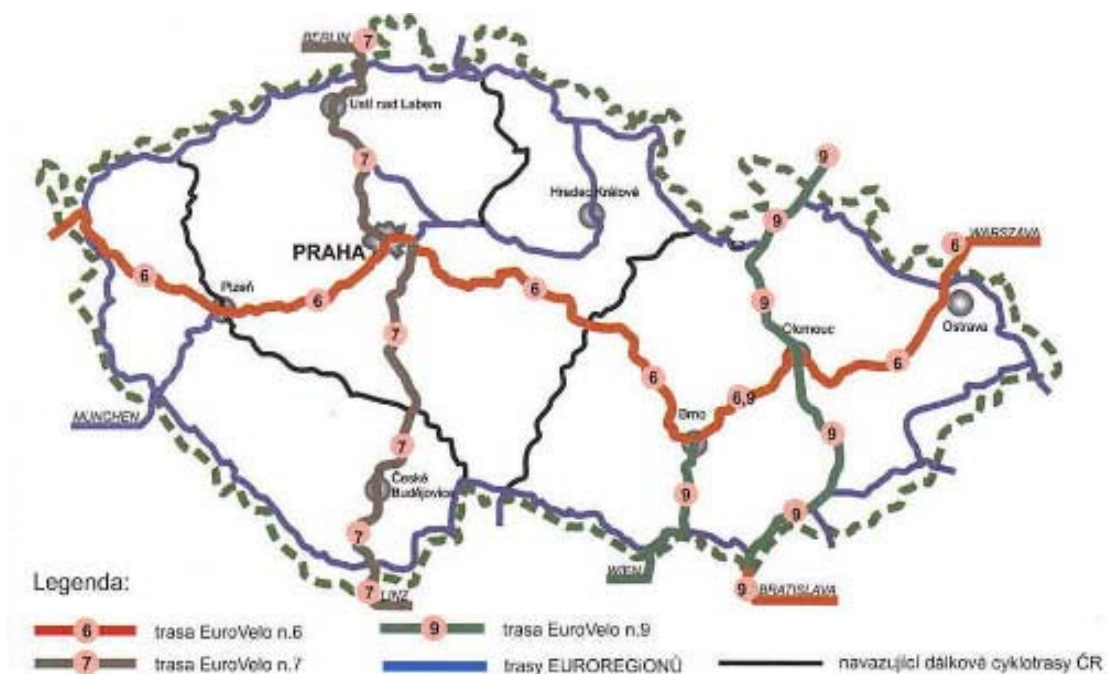
Zdroj: Vyhláška č. 156/1991 Sb., ze dne 27. března 1991 o zřízení chráněné krajinné oblasti Železné hory, s.

Příloha č. 10 - Trasy Greenways procházející Českou republikou



Zdroj: Dálkové cyklotrasy. [online]. © 2005 [cit. 2008-03-25]. Dostupné z: <http://images.google.cz/imgres?imgurl=http://www.topbicycle.com> >

Příloha č. 11 - Trasy EuroVelo procházející Českou republikou



Zdroj: Cyklostrategie. Dálkové cyklotrasy. [online]. [cit. 2008-03-3]. Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/temata12.php> >

Příloha č. 12 - Kritéria pro ubytovací a stravovací zařízení projektu Cyklisté vítání¹

Kritéria pro ubytovací zařízení (hotely, penziony, priváty a chaty)

Základní požadavky, povinné

1. Možnost ubytování na jednu noc;
2. Nabídka energeticky vydatných snídaní s minimem tuků (na požádání hosta jogurt, müsli, ovoce);
3. Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje;
4. Uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování jízdních kol;
5. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol;
6. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola;
7. Lékárnička;
8. Informační tabule Cyklisté vítání;

Doplňková nabídka pro ubytovací zařízení, min. 3 položky povinné

1. Zajištění odvozu či přepravy zavazadel pro cyklisty;
2. Zprostředkování výpůjčky kvalitních kol;
3. Možnost zakoupení obědových balíčků;
4. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola;
5. Prodej cyklistických a turistických map okolí;
6. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí;
7. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty;
8. Rezervační servis pro zajištění dalšího ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty;
9. Přístup na internet;
10. Cizojazyčné informační materiály;

¹ Národní certifikace služeb pro cyklisty. *Podmínky pro udělení značky Cyklisté vítání*. [online]. © 2003 - 2008 [cit. 2008-03-13].

Dostupné z: <<http://www.nakole.cz/cyklistevitani/cykliste-vitani-podminky.php3>>

Kritéria pro stravovací zařízení (restaurace, vinařské sklepy, pivnice)

Základní požadavky, povinné

1. Přizpůsobení nabídky nápojů potřebám cyklistů, v nabídce alespoň jeden osvěžující „cyklonápoj“, ovocné nebo bylinkové čaje. Cena nesmí přesáhnout cenu ostatních nealko nápojů a piva;
2. V nabídce alespoň jedno teplé a jedno vegetariánské nesmažené jídlo během celé provozní doby. Nabídka musí obsahovat jídlo s malým obsahem tuků;
3. Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla v dohledu hosta nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel;
4. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol;
5. Lékárnička;
6. Informační tabule Cyklisté vítáni

Doplňková nabídka pro stravovací zařízení, min. 3 položky povinné

1. Možnost zakoupení obědových balíčků;
2. Trojjazyčné jídelní lístky;
3. Nabídka místní gastronomické speciality;
4. Nabídka speciálního Cyklo Menu;
5. Celodenní provozní doba;
6. Možnost usušení oblečení a výstroje;
7. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola;
8. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola;
9. Prodej cyklistických a turistických map okolí;
10. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí;
11. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty;
12. Přístup na internet;
13. Cizojazyčné informační materiály

Příloha č. 13 - Cyklisté vítáni



Zdroj: Na kole. Cyklisté vítáni. [online]. © 2003 – 2008 [cit. 2008-03-27]. Dostupné z: <<http://www.nakole.cz/cyklistevitani/cykliste-vitani-info.php3>>

Příloha č. 14 - Přehled obcí Svazku obcí Podoubraví

Obec	Počet obyvatel	Počet katastrálních území
Bezděkov	245	1
Borek	145	2
Čečkovice	94	1
Dolní Sokolovec	97	1
Golčův Jeníkov	2.634	7
Havlíčková Borová	949	3
Heřmanice	76	1
Chotěboř	9.789	9
Jeřišno	313	3
Jitkov	188	1
Kraborovice	100	2
Krucemburk	1.633	3
Lány	53	1
Libice nad Doubravou	852	7
Maleč	690	5
Nová Ves u Chotěboře	562	1
Oudoleň	341	1
Podmoklany	168	2
Rušínov	177	2
Slavětín	93	1
Slavíkov	308	4
Sloupno	45	1
Sobíňov	602	1
Uhelná Příbram	510	3
Vilémov	1.026	7
Víska	182	1
Ždírec nad Doubravou	2.884	7
Celkem Svazek	24.765	78

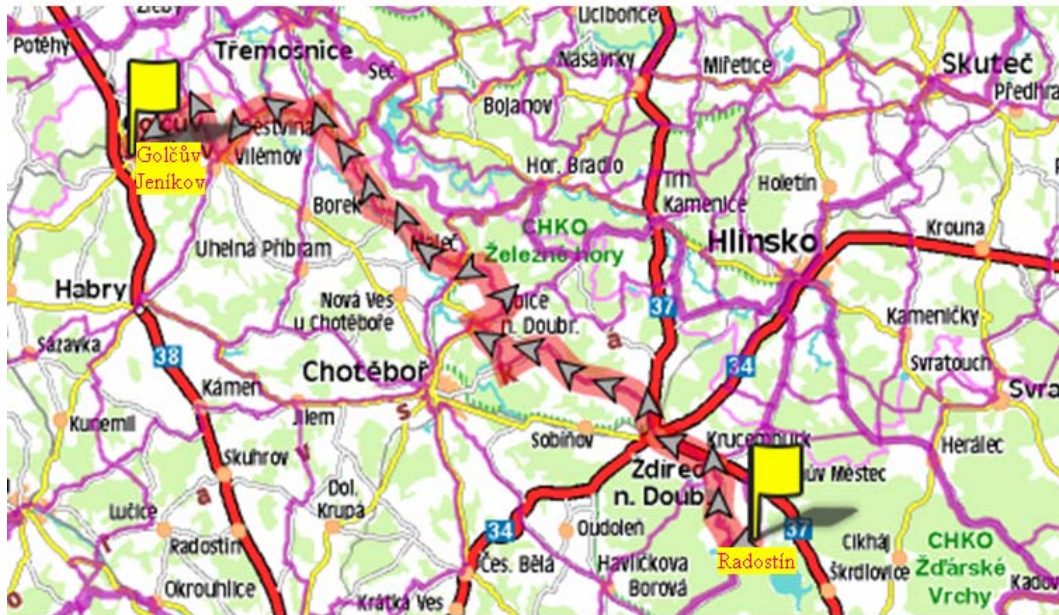
Zdroj: *Strategický plán rozvoje Podoubraví: Aktualizace strategického plánu z roku 2000*. Červen 2004, s. 4

**Příloha č. 15 - Současný stav vybavení obcí Podoubraví zařízeními pro sport
a rekreaci**

Obec	Cyklostezky procházející obcí	Naučné stezky v obci	Hřiště, sport. areály
Bezděkov	1	-	1
Borek	2	-	1
Čečkovice	1	-	1
Dolní Sokolovec	1	-	-
Golčův Jeníkov	1	-	4
Havlíčkova Borová	2	-	2
Heřmanice	1	-	-
Chotěboř	3	1	2
Jeřišno	1	1	1
Jitkov	1	-	3
Kraborovice	-	-	-
Krucemburk	2	-	6
Lány	1	-	1
Libice nad Doubravou	3	-	2
Maleč	2	-	2
Nová Ves u Chotěboře	1	-	3
Oudoleň	-	-	3
Podmoklany	2	-	2
Rušínov	2	-	1
Slavětín	1	-	1
Slavíkov	1	-	1
Sloupno	1	-	-
Sobíňov	-	-	2
Uhelná Příbram	1	-	2
Vilémov	2	-	-
Viska	-	-	1
Ždírec nad Doubravou	1	-	2
Celkem Svazek	34	2	42

Zdroj: *Strategický plán rozvoje Podoubraví: Aktualizace strategického plánu z roku 2000*: Analytická příloha. Červen 2004, příloha 21

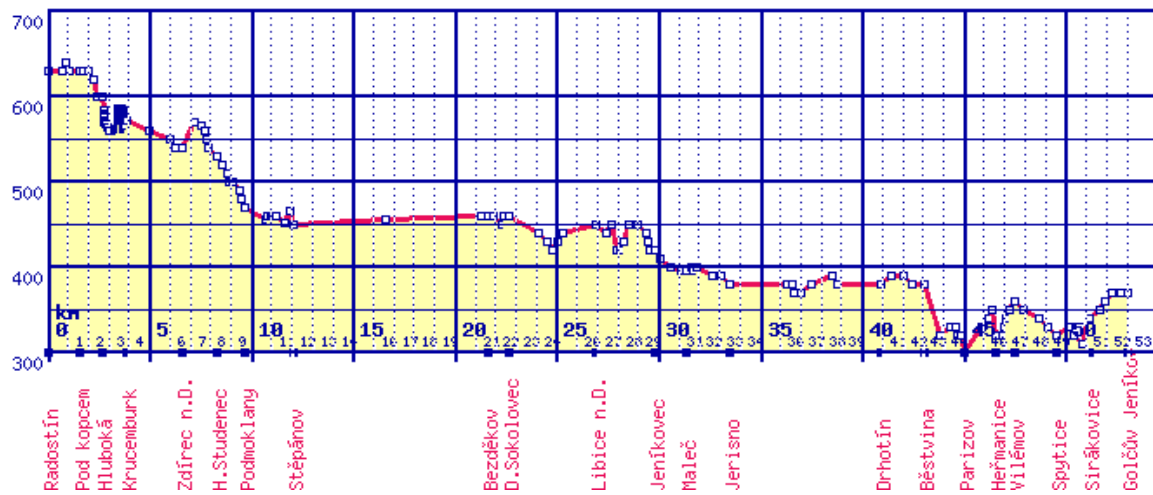
Příloha č. 16 - Cyklotrasa 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“



Zdroj: Mapy. [online]. [cit. 2008-02-17]. Dostupné

z: <<http://mapy.idnes.cz/#query=routeCycle&zoom=2&x=548728&y=5510571&map=2&base=>

Příloha č. 17 - Profil cyklotrasy 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“



Zdroj: Průvodce Podoubraví [online]. [cit. 2008-02-17]. Dostupné

z: <http://www.podoubravi.cz/pruvodce/cyklotrasy_znacene_p.php?uzivatel=1454553273&nhd=281536290&sirka1=500;%20?&vyska1=440;%20?&podill=50&vyber=1&graf=3&cyklotrasa=5127>

Příloha č. 18 - Dotazník pro zástupce obce mikroregionu Podoubraví

Cyklotrasa 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“

1. Jak hodnotíte úroveň cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví a okolí?
 - dostatečný výběr značených cyklotras
 - nedostatečný výběr značených cyklotras
 - nevím
2. Shledáváte danou oblast vhodnou pro cykloturistiku?
 - vhodná
 - méně vhodná
 - nevyhovující
3. Plánujete nějaké vylepšení cyklotrasy 5127?
 - ano (jaké)
 - ne
 - možná
4. Vrací se zpětně investice, která byla do stavby vložena?
 - ano (jak)
 - ne
 - nevím
5. Využil/a jste někdy tuto cyklotrasu 5127 k projížďce?
 - často
 - zřídka
 - nikdy
6. Uvažujete zapojení do výstavby další cyklotrasy nebo jejích části?
 - plánujeme v blízké době
 - plánujeme do budoucna
 - neplánujeme
7. Jaký přínos zaznamenala výstavba cyklotrasy 5127 pro Vaši obec?
.....
.....
8. Prostor pro vlastní návrhy
.....

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 19 - Dotazník pro pracovníka IC mikroregionu Podoubraví

Cyklotrasa 5127 - „Podoubravská cyklotrasa“

1. Jak hodnotíte úroveň cykloturistiky v mikroregionu Podoubraví?
 - dostatečný výběr značených cyklotras
 - nedostatečný výběr značených cyklotras
 - nevím
2. Jak je zajištěna propojenost obcí, kulturních památek a přírodních pamětihodností?
 - velmi dobrá
 - dobrá
 - špatná
3. Jak hodnotíte propagaci cyklotrasy 5127?
 - velmi dobrá
 - dostatečná
 - špatná - Jaká doporučení by měly příslušné orgány přijmout?
.....
4. Pociťujete zvýšení návštěvnosti IC po vybudování cyklotrasy 5127?
 - ano
 - ne
 - neumím posoudit
5. Co cykloturisty nejvíce zajímá?

<input type="checkbox"/> ubytování	<input type="checkbox"/> cyklobus
<input type="checkbox"/> stravování	<input type="checkbox"/> jiné
<input type="checkbox"/> úschovna kol	

6. Prostor pro vlastní návrhy

.....
.....

Zdroj: Vlastní zpracování