

Vyšší odborná škola cestovního ruchu v Hradci Králové

CYKLOTURISTIKA

FENOMÉN V CESTOVNÍM RUCHU

Odborná absolventská práce

Autor: **Lucie Hniková**

Tel: 605 038 544

E-mail: luca.hnikova@tiscali.cz

Hradec Králové

duben 2006

Anotace práce:

V práci jsem se zaměřila na možnosti cykloturistiky v České republice. Nejdříve stručně popisují obecné podmínky pro cykloturistiku v jednotlivých turistických regionech. V druhé části práce se pak věnuji značení cyklotras a budování související infrastruktury, speciálním službám pro specifickou skupinu cyklistů a cykloturistů, podpoře a propagaci cykloturistiky v České republice. Podrobněji pak představuji zajímavé projekty zaměřené na cykloturistiku a také dálkové cyklotrasy. Nakonec popisují význam cykloturistiky pro životní prostředí a stručně shrnuji i možnosti cyklistické dopravy v městském prostředí.

OBSAH

0 ÚVOD

1 CHARAKTERISTIKA KLÍČOVÝCH POJMŮ

1.1 DRUHY CYKLISTICKÉ DOPRAVY

2 PODMÍNKY PRO CYKLOTURISTIKU V ČR

2.1 CHARAKTERISTIKA TURISTICKÝCH REGIONŮ

2.1.1 Praha

2.1.1.1 Pronájem jízdních kol

2.1.2 Okolí Prahy

2.1.3 Jižní Čechy

2.1.4 Šumava

2.1.5 Plzeňsko

2.1.6 Západočeské lázně

2.1.7 Severozápadní Čechy

2.1.8 Český sever

2.1.9 Jizerské hory

2.1.10 Český ráj

2.1.11 Východní Čechy

2.1.12 Vysočina

2.1.13 Jižní Morava

2.1.14 Střední Morava

2.1.15 Severní Morava a Slezsko

2.1.16 Krkonoše

2.1.16.1 Krkonoše ze sedla kola

2.1.16.2 Dlouhé sjezdy

3 SYSTÉM A ZNAČENÍ CYKLOTRAS V ČR

- 3.1 ZÁSADY A POSTUP PŘI ZŘIZOVÁNÍ CYKLOTRAS
 - 3.1.1 Základní parametry cyklistických tras
 - 3.1.2 Základní typy cyklistických tras
 - 3.1.3 Postup při zřizování cyklotrasy
- 3.2 PRAVIDLA PRO POUŽÍVÁNÍ ZNAČENÝCH CYKLOTRAS
- 3.3 DÁLKOVÉ CYKLOTRASY
 - 3.3.1 Základní přehled dálkových cyklotras
 - 3.3.1.1 Cyklotrasy podél řek
 - 3.3.1.2 Příhraniční a přeshraniční cyklotrasy
 - 3.3.1.3 Cyklotrasy ve vnitrozemí
- 3.4 GREENWAYS
 - 3.4.1 Greenways Praha - Vídeň
 - 3.4.2 Krakov - Morava - Vídeň Greenways
 - 3.4.3 Městské Greenways
- 3.5 TÉMATICKÉ STEZKY
 - 3.5.1 Moravské vinařské stezky
 - 3.5.1.1 Přehled Moravských vinařských stezek
 - 3.5.2 Pivní cyklostezky Radegast CykloTrack
 - 3.5.3 Přemyslovské cesty
- 3.6 NAUČNÉ STEZKY
 - 3.6.1 Ladovy stezky
 - 3.6.2 Smyslově NS Údolím Skuhrovského potoka
- 3.7 EUROVELO
 - 3.7.1 Přehled tras EuroVelo

4 SLUŽBY CYKLOTURISTŮM

4.1 CYKLOBUSY

4.2 SLUŽBY ČESKÝCH DRAH

4.3 CYKLOPŮJČOVNY

4.4 MÍSTA TECHNICKÉ A ZDRAVOTNÍ POMOCI

4.5 CYKLOVYJÍŽDKY S PRŮVODCEM

5 PODPORA A PROPAGACE CYKLOTURISTIKY

5.1 NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY
V ČESKÉ REPUBLICE

5.1.1 Souhrnný přehled priorit a cílů
cyklostrategie

5.2 NADACE PARTNERSTVÍ – „CYKLISTÉ VÍTÁNÍ“

6 CYKLOTURISTIKA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

6.1 CYKLOTURISTIKA V NÁRODNÍM PARKU

7 CYKLOTURISTIKA A CESTOVNÍ KANCELÁŘE

8 CYKLODOPRAVA V MĚSTSKÉM PROSTŘEDÍ

9 ZÁVĚR

RESUMÉ

ODKAZY

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHY

0 ÚVOD

Cykloturistika je momentálně velká móda. Dovolená strávená v sedle kola je čím dál tím populárnější způsob trávení volného času a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobuje nabídka v cestovním ruchu i v dopravě. Výzkumy hovoří o tom, že cykloturistika je u nás komerčně nejzajímavější cílovou skupinou.

Trh cykloturistiky přináší tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa, nové poznávání a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má veliký potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí, sama o sobě vyvolává pouze minimální náklady zúčastněným obcím, ale o to větší užitek jim přináší. Atraktivní cyklistická nabídka může snadno pomoci turistickým místům, a to i v zaostalých oblastech. Navíc podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb.¹⁾

Výběrem vhodných produktů můžeme upozornit na širší využití jízdního kola, a to jako běžného dopravního prostředku, tak i pro požitky z jízdy v daleko hlubším smyslovém kontaktu s přírodou, než třeba při pohybu v autě. Využitím současného zájmu o cyklistiku u nás a vůbec v celé Evropě můžeme rozšířit cestovní ruch i do doposud málo známých oblastí České republiky.²⁾ Význam cykloturistiky a cyklodopravy je dán i tím, že bylo Ministerstvem dopravy ČR zadáno vypracování Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR.

Rozhodla jsem se tedy, že se v této práci pokusím souhrnně popsat současný stav a možnosti cykloturistiky v České republice, a to nejen z pohledu odborníka v cestovním

ruchu, ale také cykloturisty, který se rozhodl poznávat krásy České republiky ze sedla kola a který využívá vybudovanou infrastrukturu a nabízené služby. Nejdříve se budu věnovat obecným podmínkám pro cykloturistiku v České republice a jednotlivých turistických regionech, konkrétně lokalizačním a kulturně historickým předpokladům a také vybavenosti daného území. Základním prvkem, na který se poté zaměřím, je značení cyklotras, budování cyklostezek a související doplňkové infrastruktury. Stručně představím dálkové cyklotrasy na území ČR, unikátní Moravské vinařské stezky a také evropskou síť cyklotras EuroVelo. Následovat bude přehled produktů a projektů zaměřených na cykloturistiku, které jsou nabízeny v České republice, při čemž ty nejzajímavější představím podrobněji - zapomenout nesmím na Zelené stezky - Greenways a národní certifikaci služeb Cyklisté vítáni. Představím speciální služby pro cykloturisty jako jsou cyklobusy, služby Českých drah, cyklopůjčovny, místa technické a zdravotní pomoci a dokonce cyklovyjížďky s průvodcem. Neopomenutelnou součástí je i podpora a propagace cykloturistiky a také vzájemná spolupráce jednotlivých subjektů cestovního ruchu. Rovněž se zaměřím na význam cykloturistiky pro životní prostředí. V poslední kapitole se budu věnovat cyklodopravě ve městě.

Při psaní této práce jsem vycházela ze svých vlastních zkušeností z cyklovýletů po České republice i po některých evropských zemích.

Ačkoliv je cykloturistika v současné době velice populární, pro vybrané téma vlastně neexistuje jakákoliv ucelená literatura, nepočítám-li cyklocestopisy líčící zážitky z cest na kole a také dokumenty jako Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR³⁾ a Cyklistika pro města.⁴⁾ Většinu informací jsem proto hledala převážně na internetu. I v tomto případě jsou však možnosti omezené,

přestože je na internetu k dispozici nespočet cyklistických serverů. Nejdůležitějším zdrojem informací mi byl internetový cyklistický portál www.nakole.cz, který je věnován cykloturistice a také cyklistické dopravě ve městech. Jedná se vůbec o nejobsáhlejší a asi nejzdařilejší projekt s danou tematikou. Cenné pro mě byly nejen různé články a aktuální informace z oblasti cykloturistiky, ale především diskuse a názory čtenářů - cyklistů. Několik zajímavých článků zaměřených na cykloturistiku nabízí i internetový server cestovního ruchu www.cot.cz. Nesmím zapomenout ani na oficiální turistický server České republiky www.czecot.com, který ale nabízí spíše jen velice obecný přehled možností pro cykloturistiku v jednotlivých regionech ČR.

Z tištěné literatury mi byl neocenitelným pomocníkem časopis CYKLOTURISTIKA, který nenabízí pouze zážitky z cest na kole a tipy na výlety, ale v poslední době představuje také zajímavé projekty z oblasti cykloturistiky. Jednotlivé články navíc mají poměrně dobrou úroveň, a to i po odborné stránce, neboť na časopise spolupracují především lidé, kteří se v oblasti cykloturistiky pohybují a zejména na kole sami jezdí.

V neposlední řadě jsem inspiraci čerpala i z CYKLOATLASU ČESKO⁵⁾ a velkého TURISTICKÉHO ATLASU ČESKO,⁶⁾ které nesmí chybět v žádné cyklistické knihovničce.

1 CHARAKTERISTIKA KLÍČOVÝCH POJMŮ

Cyklostezka - samostatně vybudovaná komunikace určená pro cyklistickou dopravu, se zpevněným povrchem a zcela oddělená od automobilové dopravy. Bývá označena dopravní značkou „Stezka pro cyklisty“. Pokud je stezka vedena souběžně se silnicí, má cyklista povinnost tuto stezku využívat.

Cyklotrasa - vytipovaná komunikace vhodná pro cyklistickou dopravu, ať už se jedná o silnici nižšího řádu s malým automobilovým provozem, místní a účelové komunikaci nebo polní či lesní cestu s kvalitním povrchem. Bez dalších stavebních úprav je vyznačena cyklistickým silničním značením. Používají se tři základní cykloznačky - návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrová tabulka. Na všech najdeme symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Umísťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy. Od roku 2001 jsou dopravními značkami a platí pro ně všechna pravidla jako pro ostatní silniční značky.⁷⁾ Při jízdě na cyklotrase je cyklista povinen dbát veškerých ustanovení a zejména dodržovat pravidla silničního provozu.

Cykloturistická trasa - opouští silnice s automobilovým provozem a vede přírodou a terénem, většinou po horší polní či lesní cestě a určena by měla být především pro vyznavače horských kol. Je vyznačena pásovými značkami, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších, lišící se navíc i velikostí a delším intervalem umístění. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý

podklad, dva řádky textu a v záhlaví napsáno „Cyklotrasa KČT č. ...“

1.1 DRUHY CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Zjednodušeně můžeme vidět 3 druhy cyklistické dopravy:⁸⁾

Dopravní

Jízda na kole je přepravou k cíli, sloužící k přepravě do zaměstnání, do školy, za nákupy apod. Vyznačuje se náročností na co nejkratší spojení. Každodenní cyklisté jsou většinou znalí situace v provozu na pozemních komunikacích.

Turisticko-rekreační

Cílem je samotná jízda na kole. Nevadí menší zajíždky, jsou-li navíc zpestřeny atraktivním prostředím. Typickými představiteli jsou víkendoví cyklisté, mnohdy senioři nebo rodiny s dětmi. Tomu je potřeba přizpůsobit návrh trasy, zejména křižování s jinými druhy dopravy. Je závislá na příznivém počasí. Cyklisté jezdí jednotlivě i ve skupinách. Tento druh cyklistické dopravy je pak důležitý pro cestovní ruch.

Sportovní

Jízda na kole je prostředkem pro zvyšování sportovní výkonnosti. Pro sportovní jízdu využívají cyklisté běžné komunikace, na kterých mohou dosahovat vyšších rychlostí nebo speciálních závodních drah. Pro sportovní jízdu nejsou omezujícím předpokladem ani strmá stoupání.

2 PODMÍNKY PRO CYKLOTURISTIKU V ČR

Území České republiky má pro rozvoj cykloturistiky skvělé předpoklady. Nabízí malebnou krajinu s členitým reliéfem, nespočet přírodních krás i kulturně historických památek. Využit lze poměrně velké kapacity ubytovacích zařízení, k dostání je velké množství cykloprůvodců a map.

Zdá se, že Česká republika nabízí nesporně velmi kvalitní možnosti pro cyklistické vyžití. Z evropského hlediska je to však trochu jinak. Z průzkumu vyplývá, že Česká republika prozatím není vnímána jako země vhodná pro cykloturistiku. Evropský cykloturista chce totiž nejen krásnou krajinu a historické památky, ale očekává také kvalitní cyklostezky s odpočívadly, směrovkami, mapami, stojany na kola a dalším potřebným zázemím.

V současnosti je u nás sice vyznačeno téměř 32 tisíc kilometrů cyklotras,⁹⁾ jejich stav však zdaleka neodpovídá vytoužené podobě. Ve většině případů bylo při vytváření cyklotras využito převážně stávajících komunikací, ačkoliv mnohé mají z nepochopitelných důvodů ve svém názvu označení stezka. I přes to, že většina regionů zatím nezvládla realizovat zamýšlenou podobu tras, pokrok tu vidět je. Potěšitelné je, že konečně začínají vznikat úseky oddělených cyklostezek. Ve většině případů však cyklisté zatím nemohou počítat se zázemím, s jakým se běžně setkají na zahraničních cyklostezkách. (viz. přílohy 1, 2)

Samozřejmě záleží především na každém regionu, jak využije potenciálu daného území pro cykloturistiku a vytvoří co nejzajímavější nabídku - a tak vznikly projekty jako například Pražské stezky, Moravské vinařské stezky (viz. kapitola 3.5.1) nebo pivní cyklostezky (viz. kapitola 3.5.2). Podobné projekty jsou pak ohromnou příležitostí pro místní

podnikatele. Patrně nejlépe fungují cyklotrasy v příhraničních regionech, které mají přímou návaznost na zahraniční stezky a tudíž jsou spolufinancovány z fondů Evropské Unie.

Zvláštním druhem stezek jsou Greenways - Zelené stezky, které je možné projet na kole, na koni nebo projít pěšky (viz. kapitola 3.4).

Za zmínku stojí poměrně hustá síť cyklobusů, které cykloturisty dopraví do atraktivních oblastí (viz. kapitola 4.1). Na zvýšený zájem o cykloturistiku zareagovaly i České dráhy, které umožňují přepravu kol vlakem (viz. kapitola 4.2) a na nádražích zřizují půjčovny (viz. kapitola 4.3).

Novinkou je pak projekt Cyklisté vítání - jedná se o národní certifikaci služeb cestovního ruchu, kterou zpracovala Nadace Partnerství. Cílem projektu je zlepšování kvality služeb cestovního ruchu pro specifickou skupinu cyklistů a cykloturistů. Nadace Partnerství bude vydávat certifikáty pro turistická zařízení u cyklostezek a cyklotras podle standardů, které jsou srovnatelné s podobnými systémy ve státech Evropské Unie. O získání tohoto osvědčení se mohou ucházet hotely, penziony, kempy, restaurace, hrady, zámky i další turistická zařízení. (viz. kapitola 5.2)

Kromě již zmíněné absence ucelené sítě cyklotras a nedostatečného rozsahu cyklostezek (pro srovnání: v ČR je zhruba 500 km cyklostezek, v Maďarsku je to 6000 km a v Holandsku kolem 19000 km¹⁰⁾), je největším problémem především neustále se zhoršující stav českých silnic, nevídaný nárůst aut a také bezohlednost a klesající schopnosti a snad i IQ jejich řidičů, zvláště bereme-li v úvahu fakt, že cyklotrasy jsou už vedeny téměř po všech možných komunikacích.

V České republice neexistuje žádný propracovaný systém propagace cyklistické dopravy, tak jak ho známe např. ze sousedního Rakouska, spolupráce jednotlivých subjektů a poskytovatelů služeb je spíše výjimkou, také tu je nedostatečná legislativa a stále ještě je nedořešená otázka koordinace investování a údržby cyklotras a informačního značení. Slabou stránkou je i absence doplňkové infrastruktury a nedostatečná nabídka doprovodných služeb podél cyklotras.

Ubytovacích zařízení je na území České republiky poměrně dost, ale jejich kvalita neodpovídá rostoucímu zájmu o cestování. Také turistických ubytoven a nocleháren je málo, luxusních hotelů možná až příliš. O soukromých penzionech se často dozvíme až přímo na místě. Nemluvě o tom, že cykloturista vyžaduje speciální služby.

Rovněž kulturně-historické památky nevytváří cykloturistům zrovna ideální podmínky. Dnešní praxe je většinou taková, že cyklista, především pak jeho kolo, je nevíтанý návštěvník. Nepustí ho do areálu, zakazují opřít kolo o historickou zeď, ale žádnou alternativu mu nenabízí.

2.1 CHARAKTERISTIKA TURISTICKÝCH REGIONŮ

2.1.1 PRAHA

Obecně panuje názor, že po Praze se na kole jezdit snad ani nedá. Pravdou je, že Praha skutečně není pro cyklisty ideálním místem. Ve srovnání s Vídní, Mnichovem, Berlínem a dalšími evropskými metropolemi je vyloženě nepřátelská k cyklistům. Město bohužel naprosto podceňuje potenciál

cyklistické dopravy, zatím staví nové silnice a parkoviště a cyklistiku nepovažuje za možné řešení špatné dopravní situace. Podle průzkumů je tu nejvyšší poměr počtu automobilů na osobu v celé Evropě.¹¹⁾ Praha má pouze 60 kilometrů cyklostezek, ze kterých je navíc většina mimo centrum. V porovnání s tím, Budapešť má 140 kilometrů a Vídeň dokonce 860 kilometrů cyklostezek.¹²⁾

I přes to tato metropole cyklistům nabízí poměrně slušné možnosti a služby, které bychom v jiných českých městech jen marně hledali.

Praha je jedním z mála českých měst, kde vzniká síť Zelených stezek - Greenways. K populárním pražským cyklotrasám patří Greenway Vltava nebo Greenway Botič zpřístupňující cenné přírodní území kolem toku Botiče. V budoucnu by se stezka mohla stát důležitou dopravní tepnou pro dojíždění do centra z několika pražských sídlišť. Zajímavé cyklistické výlety slibují cyklotrasy do Prokopského údolí, Šáreckým údolím, do Průhonic, na Zbraslav nebo k Hostivickým rybníkům. Na kole se dají poznávat také nejznámější pražské památky. Jednou z možností je okruh začínající na Letenské pláni, odkud můžeme dojet mimo jiné třeba až na Staroměstské náměstí, či k Národnímu divadlu.

Praha je také výchozím bodem dálkové stezky Greenways Praha - Vídeň, což je síť stezek a tras pro cyklisty, pěší, jezdce na koních či vodáky (viz. kapitola 3.4.1). Z Prahy až do Brna vede Pražská trasa.

Pokud jde o parkování jízdních kol, v roce 2002 byly v centru města instalovány nové stojany. Jsou umístěny na značených cyklistických trasách, zejména pak v turisticky atraktivních lokalitách. Odstavování jízdních kol v Praze bezplatně umožňují také všechna záchytná parkoviště systému P + R. Správce parkoviště půjčí cyklistovi zámek, kterým si kolo uzamkne a klíč odevzdá správci, který oproti finanční

záloze vydá kontrolní kartu. Po prokázání se kontrolní kartou je cyklistovi kolo vydáno a záloha vrácena.

V Praze je možné jízdní kolo zdarma přepravovat městskou hromadnou dopravou, konkrétně metrem. Existují však jistá omezení - použít můžeme pouze poslední vůz metra, přičemž ve voze smí být nejvýše dvě jízdní kola.

2.1.1.1 Pronájem jízdních kol

Kromě řady půjčoven po celé Praze, v Karlíně můžeme využít služby systému Homeport, který umožňuje rychlý a jednoduchý pronájem jízdních kol přímo na ulici, a to 24 hodin denně. Zatím je tu rozmístěno 12 stojanů s celkem 21 koly. Karlín byl zvolen pro svůj rovinatý terén a rozumnou hustotu provozu. Sídlí tu také množství administrativních budov. Cesty uživatelů tedy povedou od metra do kanceláře a odtud do restaurace či na poštu. Podle toho byla vytipovaná místa pro stojany. Pokud budeme chtít službu využívat, nejdříve se musíme zaregistrovat, zaplatit vratnou kauci a kredit. Ceník půjčovného je pak navržen tak, aby konkuroval městské hromadné dopravě. Pokud se systém osvědčí, je firma připravena investovat do dalších 500 stojanů, které by ve vzdálenostech asi 270 metrů od sebe pokryly celé centrum Prahy. Naše metropole by se tak připojila k řadě měst, jako například Vídeň, Berlín, Amsterdam nebo Mnichov, kde podobný systém funguje. Autor projektu Charles Butler potvrdil, že dosavadní zkušenosti jsou zatím uspokojující a zájem uživatelů předčil očekávání.¹³⁾

2.1.2 OKOLÍ PRAHY

Region středních Čech nabízí skvosty historických památek i nádherné přírodní scenérie. Cykloturisté si vyberou z kilometrů značených cyklotras. Na hřebenech kopců a v hlubokých lesích CHKO Křivoklátska, Kokořínska a Českého krasu si užijí vyznavači horských kol, ti ostatní mohou navštívit romantické hrady a zámky - Karlštejn, Křivoklát, Český Šternberk, Kokořín, Konopiště či Dobříš. Nesmíme zapomenout na královské město Kutná Hora, jenž je zapsáno na seznamu UNESCO, ani na kostel sv. Václava ve Staré Boleslavi a Svatou Horu u Příbrami, významné poutní místo střední Evropy. Pohodáři pak využijí rovinnatou krajinu Polabské nížiny a cyklotrasy kolem řek - mezi nejznámější patří Posázavská cyklotrasa.

V květnu 2005 byly otevřeny dvě nové pohádkově naučné stezky Cesta kocoura Mikeše a Pohádkové Hrusice. Obě stezky, které najdete v rodišti Josefa Lady, jsou vhodné pro pěší turisty i pro cyklisty. (viz. kapitola 3.6.1)

Oblast obklopující hlavní město se navíc vyznačuje snadnou dostupností a bohatou infrastrukturou.

2.1.3 JIŽNÍ ČECHY

Výjimečnost tohoto regionu tkví v obyčejném přívětivém venkovském prostředí. Je to rovinnatá oblast rybníků, lesů, venkovských kostelů a lidové architektury, nabízející neomezené možnosti nenáročné cykloturistiky i mimo silniční síť. Jihočeským krajem a dalšími partnery byla proto založena Nadace Jihočeské stezky, která si klade za cíl zlepšovat podmínky pro cykloturistiku. V posledních letech byly po

celém území vyznačeny cyklotrasy různých délek, k nimž jsou vydávány podrobné mapy. Trasy často vedou po březích rybníků, které v letních dnech nabízejí odpočinek. Vydat se můžeme třeba i po Jihočeských pivních stezkách nebo zvolit jednu z mnoha naučných stezek.

K návštěvě všech architektonických památek budeme potřebovat hodně času. Na seznamu UNESCO se nachází ojedinělé historické město Český Krumlov a perla jihočeského selského baroka, obec Holašovice. Mezi nejnavštěvovanější patří pohádkové zámky Hluboká nad Vltavou, Třeboň a Červená Lhota. Za zmínku stojí i kláštery ve Vyšším Brodě a ve Zlaté Koruně.

V celé oblasti již čtvrtou sezónu funguje propracovaný systém jihočeských cyklobusů Cyklotrans. Východní částí regionu pak prochází dálková cyklotrasa Greenways Praha - Vídeň, která spojuje města Slavonice, Nová Bystřice, Jindřichův Hradec a Tábor. Dalšími dálkovými trasami v regionu jsou Česko-moravská trasa a Česko-rakouská příhraniční trasa.

Vzhledem k tomu, že se jedná o příhraniční oblast, vznikl zde euroregion Silva Nortica, spolupracující s dolnorakouskou oblastí Waldviertel. Jihočeské cyklotrasy pak mají návaznost i na rakouské cyklostezky, což může být velikou příležitostí pro různé subjekty cestovního ruchu.

Jihočeský kraj má v plánu opravit bývalé vojenské silnice podél hranic a vytvořit tak 53 kilometrů dlouhou příhraniční komunikaci, která spojí Nové Hrady na Českobudějovicku s Cetvinami na Českokrumlovsku. Sloužit by měla především cykloturistům a pěším turistům v návaznosti na turistické a cyklistické stezky v rakouském příhraničí. Tím by se ještě více zvýšila atraktivita daného území pro cestovní ruch.¹⁴⁾

2.1.4 ŠUMAVA

Kromě tradičních pěších cest, region nabízí přes 300 kilometrů značených cyklotras¹⁵⁾ a další spoustu cest po hřebenech i údolímí podél potoků a řek. Najdeme zde poměrně hustou síť kvalitních silnic a silniček, cykloturistické trasy využívají především bývalé vojenské komunikace v bývalém hraničním pásmu a pro drsnější bikery je k dispozici dostatek značených tras po lesních cestičkách. Cyklisté na silničních kolech pak jistě přivítají náročnější stoupaní do prudkých kopců, a to především v okolí Železné Rudy.

Nejzachovalejší část Šumavy byla vyhlášena národním parkem, a kromě toho je i mezinárodní biosférickou rezervací UNESCO. S ohledem na tento fakt musí cyklisté dodržovat určitá pravidla. (viz. kapitola 6.1)

Mezi nejvyhledávanější místa patří ledovcová jezera - cyklistům je nejdostupnější především jezero Černé, případně Prášilské. Čeká nás nespočet přírodních zajímavostí, dále také technické památky jako např. Vchynicko-Tetovský kanál, Čeňkova pila nebo památky na sklářskou výrobu. Charakter šumavské krajiny pak dotváří typická lidová architektura, včetně venkovských kapliček a kostelíků.

Souběžně se státní hranicí probíhá cykloturistická Magistrála Český les, na kterou navazuje mnohem známější a cyklisty frekventovaná Šumavská magistrála. V rámci euroregionu Šumava vzniká řada turistických přechodů, které nabízejí možnosti směřovat trasy výletů i do příhraničí. Kromě toho, i regionální cyklotrasy čím dál hustěji navazují na cyklostezky Bavorského lesa. Možná i proto je Šumava cyklistickým rájem.

2.1.5 PLZEŇSKO

Region, rozkládající se v povodí čtyř stékajících se řek, nabízí nepřehlednou nabídku chutí - a to nejen vynikající gastronomii a především výborné pivo, ale také harmonickou přírodu a zajímavé kulturně historické památky. Celý region je protkán barokními skvosty, které sice neohromují svou majestátností a přepychem, ale o to více splývají s místní krajinou. Síť značených cyklotras je zde sice poměrně řidší, cyklistům však stejně tak poslouží i mnoho místních komunikací, polních a lesních cest.

2.1.6 ZÁPADOČESKÉ LÁZNĚ

Kraj léčivých pramenů, bohaté historie a úchvatné přírody. Neopakovatelná atmosféra lázeňských měst a řada historických a přírodních zajímavostí, které bychom v jiných regionech marně hledali.

Za odpočinkem se můžeme vydat do hor a lesů, kde najdeme vhodné terény pro cykloturistiku. Celé území, nejvíce však oblast Františkových Lázní a Chebu, je protkáno sítí cyklotras regionálního významu, které nás zavedou do atraktivních míst. Vybrat si můžeme i některou z mnoha naučných stezek. Za návštěvu bezesporu stojí historické jádro Chebu se souborem kupeckých domů ze 13. století zvaným Špalíček, zámek Kynžvart, klášter v Teplé, zámek Bečov nad Teplou s unikátním relikviářem sv. Maura¹⁶⁾ a v neposlední řadě u nás nejzachovalejší gotický hrad Locket. V kraji najdeme zbytky sopečné činnosti - známé vrcholy Komorní Hůrka u Františkových Lázní, Železná Hůrka u Chebu a Podhorní vrch u Mariánských Lázní. Svou nádhernou přírodní scénérií nás naláká CHKO Slavkovský les.

Cheb je také výchozím místem dálkové cyklotrasy Krušnohorská magistrála. Oblast západočeských lázní pak leží na hranicích se spolkovými zeměmi Bavorsko a Sasko-Duryňsko, se kterými tvoří euroregion Egrensis.

2.1.7 SEVEROZÁPADNÍ ČECHY

Největší skalní přírodní bránou ve střední Evropě, zvanou Pravčická, vstoupíme do našeho nejmladšího národního parku České Švýcarsko protkaného turistickými značkami, třemi naučnými stezkami a 45 kilometry cyklistických tras.¹⁷⁾ Až do Lužických hor nás zavede impozantní cyklotrasa Krajem pískovcových skal. Na kole můžeme vyrazit také po Labské trase podle toku Labe, po hřebenech hraničních hor nás provede Krušnohorská magistrála. Místní cyklotrasy pak vedou k řadě přírodních skvostů a turistických pamětihodností.

Možnosti přeshraniční turistiky umožňují dva euroregiony, a to Labe a Krušnohoří.

2.1.8 ČESKÝ SEVER

Region oplývající přírodními i architektonickými krásami nabízí několik turistických oblastí: Máchův kraj, Lužické hory, Ještědský hřbet, Ralsko.

V celém regionu je poměrně hustá síť místních komunikací a lesních cest, které jsou pro cykloturistiku jako stvořené. Atmosféru zdejší krajiny pak umocňuje svérázná lidová architektura. Lužické hory můžeme poznávat po již zmíněně cyklotrase Krajem pískovcových skal a všechna hraniční pohoří můžeme projet po dálkové Jizersko-Krkonošské magistrále. V oblasti Máchova kraje pak na cykloturisty

čekají nekonečné zalesněné plochy, kterým vévodí královský hrad Bezděz. Samotné Máchovo jezero však cyklistům příliš nakloněno není - téměř celé jezero je oploceno a bezplatný vstup k jezeru je skoro nemožný. Cyklistům tedy raději doporučuji výlet do bývalého vojenského prostoru Ralsko. Nespočet vojenských silniček tu dalo vzniknout celé spleti cyklotras. Není divu, že oblast dosáhla veliké obliby.

V rámci euroregionů Nisa a Glacensis jsou budovány nové turistické přechody, které umožňují bezproblémový vstup turistů a cyklistů do Polska či Německa. V rámci euroregionu Nisa vzniká i trasa Nová hřebenovka, která spojuje nejkrásnější místa vrcholových partií Krkonoš, Jizerských hor a Lužických hor, Ještědsko-Kozákovského hřbetu a Českosaského Švýcarska.

2.1.9 JIZERSKÉ HORY

Jizerské hory dříve patřily do nesourodé turistické oblasti Český sever. Samostatný turistický region Jizerské hory založila města a obce z Jablonecka a Liberecka.

V regionu jsou skvělé podmínky pro cykloturistiku. Kromě dálkové Jizersko-Krkonošské magistrály, se zde nachází celá řada značených cyklotras a lesních cest, které jsou cykloturisty hojně využívány. Na své si zde přijdou i vyznavači horských kol. V euroregionu Nisa pak vzniká již zmíněná trasa Nová hřebenovka. Jizerské hory jsou také prvním místem, kde vzniká síť cyklopůjčoven napojených na půjčovny kol v Sasku (viz. kapitola 4.3).

2.1.10 ČESKÝ RÁJ

Bývá považován za unikátní krajinu s mimořádně estetickou hodnotou. Není tedy divu, že Český ráj je naší nejstarší chráněnou krajinnou oblastí a od října 2005 evropským geoparkem UNESCO.

Fenoménem zdejší krajiny jsou beze sporu pískovcová skalní města. Nedaleko od města Jičína se tyčí Prachovské skály, u Mnichova Hradiště najdeme pískovcovou skalní plošinu s vrchem Mužský. Další skalní města nabízí Hruboskalsko a Maloskalsko. Jednotlivými skalními městy vedou vycházkové okruhy pro pěší, ale na své si přijdou i cykloturisté. Kolo je ideálním dopravním prostředkem pro přesun mezi jednotlivými lokalitami. Značené cykloturistické trasy nás však provedou i přes skalní města a kolem přírodních zajímavostí a historických památek. Navštívit tak můžeme třeba malebné vesničky nebo některý z mnoha hradů a zámků v této oblasti, z těch nejznámějších budu jmenovat alespoň Kost, Hrubou skálu a Trosky. Množství rozhleden nám za pěkného počasí umožní daleké výhledy. Značené trasy vedou po vedlejších cestách, po lesních a polních pěšinách a často mají písčité podklad. Cyklisté si mohou vybrat mezi trasami vhodnými pro horská či trekingová kola, ale je tu i dostatek tras pro rodiny s dětmi. Cykloturistika v Českém ráji je opravdu výjimečně atraktivní.

Region také nabízí možnost využití sezónních turistických autobusů a cyklobusů, které nám usnadní cestu k atraktivním místům Českého ráje.

2.1.11 VÝCHODNÍ ČECHY

Ve Východních Čechách se setkávají oblasti, které poskytují rozmanité možnosti trávení volného času. Rovinaté Polabí je vhodné pro nenáročnou formu cykloturistiky, problémem je však špatný stav silnic a také velký automobilový provoz. Vyznavači horských kol zase ocení terény Železných a Orlických hor, ačkoliv trasy si zde mohou nalézt třeba i rodiny s dětmi. V Orlických horách se můžeme vydat po červeně značené Jiráskově stezce vedoucí po hřebenech kolem mnoha pevností a pevnůstek vojenského opevnění. V podhůří na nás čekají malebné vesničky s typickými roubenými chalupami.

Unikátní skalní města v Adršpašsko-teplických skalách a Broumovských stěnách k návštěvě nelákají pouze pěší turisty, ale Broumovskými stěnami prochází i trasy pro horská kola.

Při našich cyklotoulkách můžeme navštívit některou z mnoha historických památek v této oblasti - jmenujme například zámek Litomyšl, další z hrdých členů na seznamu UNESCO, Hrádek u Nechanic, Nové Město nad Metují, Kunětickou horu nebo středověké hradby v Poličce. Opomenout bychom neměli ani Ratibořice a Babiččino údolí s pohodovým cyklistickým okruhem Boženy Němcové.

Zajímavým projektem jsou Cyklostezky mikroregionu Maštale, který vytvořilo sdružení obcí Touloucovy Maštale.

Region vytváří podstatnou část euroregionu Glacensis, navíc jím prochází několik dálkových cyklotras - Labská trasa, trasa Hradec Králové - Břeclav a Jesenicko-orlická magistrála, která pokračuje Jizersko-krkonošskou magistrálou.

2.1.12 VYSOČINA

Zdejší zvlněný kopcovitý kraj s hustými lesy, roztroušenými rybníky a malebnými vesničkami nabízí jedno z nejzdravějších prostředí a tudíž výborné podmínky pro aktivní odpočinek. Na zemědělských usedlostech se poměrně zdařile vyvíjí agroturistika.

Region také nabízí jedinečné kulturní a historické památky. Tři z nich najdeme i na seznamu UNESCO – zámek v Telči, kostel Jana Nepomuckého na Zelené hoře u Žďáru nad Sázavou a ojediněle zachovanou židovskou čtvrť v Třebíči. Historickou perlou je ale i hrad Pernštejn.

V celé oblasti je dostatek málo frekventovaných silnic a značených cyklotras. Zdatní cyklisté dají přednost náročnějším terénům Žďárských a Jihlavských vrchů. Na Žďársku vede Santiniho trasa spojující místa působení tohoto barokního architekta. Okolím atomové elektrárny Dukovany vede tzv. Energetická trasa, která nás seznamuje s unikátní přírodní rezervací Mohelenská hadcová step¹⁸⁾ a rovněž nás zavede k nejstarší rozhledně na Vysočině, Babylonu na Zeleném kopci u Kramolína.

Regionem prochází mnohé dálkové cyklotrasy: Česko-moravská trasa, Posázavská trasa, trasa Jeseník – Znojmo, trasa Jihlava – Český Těšín, Pražská trasa a česko-rakouská příhraniční trasa Greenways Praha – Vídeň.

2.1.13 JIŽNÍ MORAVA

Zdejší krajina nabízí pro každého něco. Síť silniček mnohdy s příznivým nenáročným profilem poskytuje rozsáhlé možnosti cyklistům. Ti zdatnější si mohou vybrat náročnější

terény v národním parku Podyjí s více než 100 km cyklotras,¹⁹⁾ CHKO Pálava, na hřebenech Bílých Karpat (vyhlášeny biosférickou rezervací UNESCO), Javorníků a Chřibů. Jižní Morava nabízí unikátní Moravské vinařské stezky, které propojují vinařské oblasti Moravy – projet se tak můžeme mezi vinicemi a sklípky a ochutnat zdejší víno (viz. kapitola 3.5.1). Z Brna zase směřuje mnoho tras do Moravského krasu. Tajným tipem je stezka romantickým údolím říčky Bobravy.

Čeká na nás také mnoho jedinečných památek jako např. zámek Vranov nad Dyjí, Lednicko-valtický areál (na seznamu UNESCO), který je možné projet celý na kole, hrady Buchlov a Bítov, bazilika na Velehradě, benediktinský klášter v Rajhradě.

Od května 2005 jsou vyznačeny Lichtenštejnské cyklostezky, které procházejí Lednicko-valtickým areálem a dolnorakouským příhraničím. Spojují významné památky rodu Lichtenštejnů. Na Moravské straně projekt výrazně podpořilo město Břeclav.

Regionem prochází dálkové cyklotrasy Greenways Praha – Vídeň, Moravská stezka, Jantarová stezka, trasa Hradec Králové – Břeclav, a trasa Jihlava – Český Těšín. Díky poloze oblasti při hranici se Slovenskem a Rakouskem byly vytvořeny dva euroregiony. Spoluprací se Slovenskem vznikl euroregion Bílé Karpaty. Vinařský jih spolupracuje s rakouskou vinařskou oblastí Weinviertel.

2.1.14 STŘEDNÍ MORAVA

Region s přirozenou hranicí Nízkého Jeseníku, Oderských vrchů a Dražanské vrchoviny, jehož výjimečnost tkví především v bohaté folklórní tradici. Střední Morava ovšem nabízí i přírodní zajímavosti – Hranickou propast, nejhlubší propast

v České republice, nebo chráněnou krajinnou oblast Litovelské Pomoraví. Mezi kulturně historické památky patří Kroměříž (na seznamu UNESCO), poutní místo na Svatém Kopečku, hrady Helfštýn a Bouzov.

Převažující rovinatý terén přeje především nenáročné rodinné cykloturistice, pro horská kola jsou pak lákadlem zalesněné vrcholky. Kříží se tu dvě moravsko-slezské dálkové cyklotrasy: Jantarová stezka a Moravská stezka, které jsou součástí projektu EuroVelo.

2.1.15 SEVERNÍ MORAVA A SLEZSKO

Místy zde najdeme doslova panenskou přírodu, což je příčinou poměrně velkého počtu chráněných území. V regionu jsou tři chráněné krajinné oblasti - Jeseníky, Beskydy a Poodří. Zázemí v podobě nádherné přírodní krajiny, ozdobené navíc zajímavou lidovou architekturou, zaručuje vynikající podmínky pro sportovní aktivity. Cykloturisté mohou křižovat region po 1500 kilometrech značených tras.²⁰⁾ Krajem prochází některé dálkové cyklotrasy: Jantarová stezka, Slezská magistrála, Beskydsko-karpatská magistrála, trasa Jihlava-Český Těšín, trasa Jeseník-Znojmo a hranici regionu protíná i Moravská stezka. Významné jsou i mezinárodní okruhy v polském příhraničí - euroregionu Těšínské Slezsko. Další pěkné cyklotrasy vedou v okolí Frýdku-Místku, Poodří a v Nížkém Jeseníku. Mnohé cyklotrasy spojují technické památky, v okolí Ostravy se pak jedná především o staré doly a hornická muzea. Zatoužíme-li po návštěvě kulturně-historických pamětihodností, minout bychom neměli hrad Sovinec, Štramberskou trubu a samozřejmě skanzen v Rožnově p. Radhoštěm. S krátkými cyklistickými výlety můžeme kombinovat

i pobyty v lázních (Karlova Studánka, Lázně Lipová, Velké Losiny, Lázně Jeseník...)

V oblasti Beskyd a Hrubého Jeseníku si přijdou na své zejména zdatnější cyklisté. Lysá Hora je spolu s Pradědem (naší nejvyšší horou, kterou je možno zdolat na kole) velice oblíbeným cílem cyklistů.

V tomto pohraničním regionu najdeme hned několik euroregionů, zajišťujících spolupráci s polskou a slovenskou příhraniční oblastí. Jedním z nich je již jmenovaný euroregion Těšínské Slezsko.

2.1.16 KRKONOŠE

Říká se, že Krkonoše jsou příliš vysoké, prudké a také chráněné na to, aby se zde dalo jezdit na kole. Krkonoše jsou sice vysoké hory a především přísně chráněný národní park, ale na kole se zde jezdit dá. A pro ty, kteří neholdují většímu převýšení se na jižním úpatí rozprostírá rozsáhlá podhorská oblast.

Na území národního parku se musíme řídit zákony a místními pokyny, což je z důvodu ochrany přírody v každém případě pochopitelné (viz. kapitola 6.1). Na druhé straně je zde však zatím ještě nedostačující nabídka pro ty, kteří by hory chtěli navštívit. Kilometry vyznačených cest pro cyklisty sice přibývají, jejich poptávka je ale mnohem větší. Také projekt Dlouhých sjezdů je jen minimem z toho, co by šlo i při respektování ochrany přírody nabídnout. Přesto jsou Krkonoše skvělým místem pro cykloturistiku.

Teprve od roku 2004 fungují i v Krkonoších cyklobusy, tzv. Krkobusy, které projedou tam a zpět celé Krkonoše. V posledních letech cykloturisty podporují i provozovatelé

lanovek a ve většině případů nabízejí přepravu bicyklů zdarma. U dolních stanic některých lanovek byly dokonce zřízeny půjčovny horských kol a horských koloběžek. Využít můžeme téměř všech lanovek v Krkonoších, s výjimkou lanovky na Sněžku, kde se z důvodů ochrany přírody vůbec nesmíme objevit.

Speciálně pro cyklisty byla v červnu 2001 zřízena 1. Krkonošská naučná cykloturistická stezka, která je vedena nejzajímavějšími partiemi Černé a Světlé hory. Délka celého okruhu je 16 kilometrů a celou stezku nás provází informační tabule.

2.1.16.1 Krkonoše ze sedla kola

Svazek měst a obcí Krkonoše připravilo projekt Krkonoše ze sedla kola. Jeho cílem bylo zlepšit značení stávajících cyklotras, ale především přesunout pozornost cykloturistů z horních partií hor do podhůří a upozornit na další hezká a zajímavá místa v Podkrkonoší. Stávajících asi 120 kilometrů podhorských cyklotras bylo obohaceno o dalších téměř 200 kilometrů.²¹⁾

Rovněž došlo ke změně značení cyklotras na území Krkonošského národního parku. Klasické dřevěné tabulky s čísly cyklotras byly doplněny plechovými žlutými směrovkami, které odpovídají standardnímu značení cyklotras po celém Česku.

Projekt Krkonoše ze sedla kola může přispět k oživení života řady obcí. Dále už záleží na každém podnikateli, jak bude umět využít příležitosti a nabídnout cykloturistům občerstvení, ubytování, odpočinek, půjčovnu či servis.

2.1.16.2 Dlouhé sjezdy

Ve spolupráci se správou Krkonošského národního parku svazek měst a obcí vytvořil pro cyklisty projekt devíti Dlouhých sjezdů. Cyklobusem a lanovkou se jednoduše necháme i s kolem vyvést co nejvýše a pak už si pouze užijeme dlouhou jízdu z kopce s nádhernými výhledy na Krkonoše i Podkrkonoší.

Na začátku vždy cykloturisté najdou speciální ukazatel s informacemi o daném Dlouhém sjezdu.

Vyjedeme-li lanovkou z Harrachova na Čertovu horu, čeká nás „Sjezd do kraje zapadlých vlastenců“ a „Za rozhledy západních Krkonoš“. Lanovka z Herlíkovic na Přední Žalý nás doveze k výchozímu místu sjezdu „Kam teče Labe“. „Po lyžařských trasách v létě“ můžeme sjíždět, použijeme-li lanovku ze Špindlerova Mlýna na Medvědín. Chceme-li si užít sjezd „K Malému Labi“, musíme nejdříve vyjet lanovkou ze Svatého Petra ve Špindlerově Mlýně na Pláň. Z Janských Lázní se kabinovou lanovkou dostaneme na Černou horu, kde si můžeme vybrat hned z několika sjezdů: „Sjezd pod Liškou“, „Černodolský sjezd“ nebo „Trutnovský sjezd“. Pro „Rýchorský sjezd“ je pak výchozím místem Horní Malá Úpa.²²⁾

3 SYSTÉM A ZNAČENÍ CYKLOTRAS V ČR

Systém cyklotras v České republice má svoji logickou hierarchii. Základní značení vyvinul a zajišťuje Klub českých turistů - jedná se o pásové značky na stromech se žlutým podkladem a žluté směrové tabule s číslem trasy. V terénu můžeme narazit i na další způsoby značení, které tuto metodiku nerespektují nebo k nám zasahují ze zahraničí.

Podle geografické polohy a převažujícího druhu cyklistické dopravy rozlišujeme trasy místní, regionální a dálkové. Místní trasy jsou využívány především pro každodenní dopravu v obci. Trasy regionální pak spojují cíle ležící mimo obec. Pro jejich správné fungování je důležitá jejich návaznost na síť tras místních. Dálkové (nadregionální) cyklotrasy spojují velmi vzdálené cíle. Slouží především pro rekreaci. Tomu odpovídá výběr turisticky atraktivních cílů a vybavenost na trase. Při průchodu obcí využívají místních cyklistických tras.²³⁾

Projekt cyklotras I. až III. třídy sestavilo v roce 1996 Centrum dopravního výzkumu v Brně na zakázku Ministerstva Dopravy ČR. Systém je téměř stejný jako u silnic. Hlavní páteřní trasy I. třídy jsou označeny jednomístným číslem. Těchto tras je pět a celkem měří 645 kilometrů. Spojují Prahu s Brnem a také navazují na dálkové trasy v Německu, Rakousku a Polsku. Cyklotrasy II. třídy se značí dvoumístným číslem a spojují české, moravské a slezské regiony. Nyní KČT přiděluje dalším cyklotrasám jen čtyřmístná evidenční čísla, pouze výjimečně číslo dvou nebo třímístné.²⁴⁾

Kromě číslovaných tras existují i cyklotrasy doporučené. V terénu nejsou značeny, jejich průběh najdeme pouze v mapě. Většinou tvoří uzavřené okruhy zajímavými místy

a využívají značených úseků. Takovým příkladem jsou např. Jihočeské pivní trasy.

System navržený pro cyklisty se zpočátku jevil ideální. Na mysli mám především rozdělení na cyklotrasy a cykloturistické trasy (viz. kapitola 1). Po cestách s pevným povrchem mělo vést tzv. silniční značení. Jedná se o plechové žluté tabulky s číslem trasy, obrázkem kola a šipkou v případě změny směru. Směrové tabule navíc uvádí i cíl trasy a jeho vzdálenost. Naopak trasy vedené terénem, které jsou poněkud hůře sjízdné, měly být značeny podobně jako trasy pro pěší, pouze se základním rozdílem žluté podkladové barvy. V současné době však značení cyklotras i cykloturistických tras splývá. Ačkoliv se v praxi stále ještě setkáme s oběma druhy značení, absolutně netušíme, jaká trasa nás opravdu čeká. Způsobil to především fakt, že se téměř všechny trasy začaly značit silničními značkami, bez ohledu na to, kudy vedou. Pásové značení se nově ani nezřizuje a je nahrazováno silničním. A tak by přímo na cykloznačkách nebo alespoň v mapách mohlo být uvedeno, jaký typ povrchu nás na dané cyklotrase čeká. (viz. přílohy 3, 4, 5, 6)

K unikátní situaci došlo na dálkové Polabské cyklotrase. Její první části byly vyznačeny modrou pásovou značkou, neboť se uvažovalo o názvu Modrá stuha Labe. Pokračování však bylo vyznačeno již klasickými žlutými cedulemi. Na Litoměřicku navíc vznikly souběžné úseky značeny pásově i plechově. Chvíli se jede podle starého značení, chvíli podle nového, každé má i trochu jinou kilometráž, sem tam i nějaká ta plechová tabulka chybí. A nešťastný cykloturista pak občas neví, čí je. Stejný zmatek nás také čeká na Moravské stezce kolem Olomouce.²⁵⁾

Do roku 2000 bylo značení prováděno většinou bez jakéhokoliv projednávání a cykloznačky se objevily téměř kdekoliv. Přijetím zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních

komunikacích a také vydáním vyhlášky č. 30/2001 Sb. se cykloznačky staly dopravními značkami, které musí respektovat tvar, velikost a materiál (požadováno je použití reflexních materiálů). Podle nové právní úpravy je třeba dodržet také rozmístění prvků na ploše značky, typ a velikost písma a symbolů. Také umístění značky má svá pravidla. Současná praxe značení cyklotras tedy brání například použít na značkách logo stezky s tím, že se jedná o reklamu. Já osobně nevidím důvod, proč by zřizovatel nemohl uveřejnit své logo na značkách a odlišit tak svou cyklotrasu od všech ostatních. Cílem sjednocení veškerého cyklistického značení bylo zajistit především přehlednost a srozumitelnost pro cyklisty. V současné přehuštěné síti cyklotras se však tento systém stává nepřehledným - jednotlivé trasy se překrývají a cyklista pak často ani neví, po které trase vlastně jede. Vytvořením odlišného a především originálního značení s ohledem na tématické či geografické zaměření by bylo okamžitě jasné, o kterou cyklotrasu se jedná.

S netradičním značením se můžeme setkat např. v mikroregionu Maštale. Důvodem individuálního značení je především hustá síť cyklotras na malém prostoru. Použitím klasického značení by pak docházelo k nepřehledné orientaci v terénu. Cyklotrasy jsou v tomto případě vyznačeny pomocí dřevěných kůlů, na kterých jsou umístěny směrovky, tabulky a ukazatele ubytovacích a stravovacích zařízení.

3.1 ZÁSADY A POSTUP PŘI ZŘIZOVÁNÍ CYKLOTRAS

V současnosti je v České republice vyznačeno téměř 32 tisíc kilometrů cyklistických tras,²⁶⁾ z nichž pouhých 500 km je cyklostezek.²⁷⁾ Ostatní cyklotrasy nejsou příliš bezpečné -

60 % vede po velmi frekventovaných silnicích.²⁸⁾ Jeden z omylů projektantů cyklotras v České republice totiž byl, že se zřejmě podívali na mapu Rakouska a chtěli jejich dokonalý systém napodobit. Jenže si neuvědomili velice podstatný fakt, že tam žádná cyklotrasa po silnici nevede a cyklista se potká s automobilistou leda tak na přechodu, kde má navíc přednost. Souběžně se silnicemi vedou oddělené cyklostezky a cyklotrasy křížují krajinu po polních a lesních cestách, případně po silničkách s minimálním provozem, kde je pak ještě často pro automobily omezena rychlost. (viz. příloha 7)

Při projektování cyklistických tras je vždy třeba dbát, aby byly alespoň zčásti vedeny turisticky atraktivními úseky, například podél kanálů a řek, po lesních cestách a po nevyužívaných železničních tratích. Tyto trasy budou v každém případě atraktivní především pro rekreační cyklisty. Proto má v první řadě smysl vytipovat sítě komunikací vhodných pro cyklisty v turisticky přívětivých lokalitách. Propojení sítě místních cyklostezek pro denní ježdění se sítí cyklotras pro turistické vyjížďky může mít pro dané město velký význam v cestovním ruchu. Viděno ve dvou rovinách, takto propojená síť usnadní návštěvu cykloturistům přijíždějícím do města, na druhé straně rovněž zvýší možnosti aktivního trávení volného času občanům daného města.

Důležité je navrhnout síť cyklotras tak, aby tvořila později rozšiřitelnou síť s možností napojení na regionální, národní i mezinárodní cyklotrasy. V první řadě si ale musíme uvědomit, že podstatné je hledat přijatelné alternativy k frekventovaným silnicím. Při tvorbě cyklotrasy musíme brát v úvahu nejen atraktivitu ale také bezpečnost cyklistů, chodců i automobilové dopravy. Vytvoření sítě cyklistických tras pouze s využitím stávajících komunikací, kde cyklistická doprava není žádným způsobem oddělena od automobilové, nevede zpravidla k dobrým výsledkům. Vyznačíme-li silnici jako

cyklotrasu, pak ji vlastně doporučujeme. Představte si, jak montujete cykloznačku na sloupek a kolem Vás sviští jedno auto za druhým. Navíc je tu již zmíněný problém dvojího značení, kdy pod modrou směrovou tabulí pro auta přibude žlutá pro cyklisty s naprosto stejnými údaji. V takovýchto případech nemá cyklistické značení opravdu žádný smysl. Ovšem na českých silnicích je to bohužel jev velmi častý. A tak kdyby na silnicích nevisela jediná cykloznačka, jen málokomu by to chybělo. Cyklisté jsou řádnými účastníky silničního provozu, řídí se jeho pravidly a spolu s řidiči se snadno dokáží orientovat podle společného dopravního značení, jehož zřizování a údržba přijde stát ročně na velké peníze. Neznačme tedy již jednou vyznačené!

Zrovna tak je potřeba hledat alternativu i nejfrekventovanějším značeným trasám pěších turistů. V žádném případě neplatí, že cyklisté na pěší trasy nepatří, neboť síť pěšího značení je u nás tak hustá, že na cyklisty by zbyly prakticky už jen silnice. Velká část pěšáckých tras je vedena po kvalitních cestách a kráčejičích turistů je na nich minimálně. Podstatné je vždy pečlivě vyhodnotit každý konkrétní případ.

Vyznačení cyklotrasy je však jen základním krokem, dále je nutná propagace dané trasy a pro návštěvníky musíme zajistit potřebné zázemí, služby, případně další produkty cestovního ruchu. Je dobré si uvědomit, že i jediná, ale „vyšperkovaná“ cyklotrasa s lavičkami, informačními tabulemi a dalším zázemím, přiláká daleko více cyklistů, než nepřehledná síť nezajímavých cyklotras. V žádném případě ale není zárukou rychlého zbohatnutí regionu. Je to jenom jedna z nabídek, aby se turisté přijeli podívat a případně se častěji vraceli.

3.1.1 ZÁKLADNÍ PARAMETRY CYKLISTICKÝCH TRAS ²⁹⁾

Komunikace pro cyklisty musí splňovat požadavky na průjezdný profil jízdního kola a cyklisty, do něhož nesmí zasahovat žádné pevné překážky, ve vozovce nesmí být umístěny vpusti. Při stanovení profilu je doporučeno vycházet z těchto hodnot:

- šířka jízdního kola 60 cm
- nutný pohybový prostor 2 x 20 cm
- bezpečnostní prostor 2 x 25 cm
- podjezdná výška 250 cm

3.1.2 ZÁKLADNÍ TYPY CYKLISTICKÝCH TRAS ³⁰⁾

Jednotlivé typy cyklistických tras se od sebe liší uplatněným stupněm segregace (oddělením) cyklistické dopravy od ostatních druhů dopravy.

1) Samostatná cyklistická stezka

Šířka cyklistického pásu pro obousměrný provoz je 300 cm, šířku zpevněné části je možné zredukovat až na 200 cm s tím, že v místě bočních bezpečnostních odstupů již není provedeno zpevnění.

2) Nedělená stezka pro pěší a cyklisty

Nejmenší šířka stezky je doporučena 300 cm. Tato šířka zajistí v případě setkání jednoho cyklisty a dvou pěších v jediném profilu nezbytný prostor 100 cm pro cyklistu, 2 x 75 cm pro pěší a zbývajících 50 cm lze pokládat za bezpečnostní odstup pro pěší a cyklisty.

3) Dělená stezka pro pěší a cyklisty

Minimální šířka stezky je 400 cm, přičemž je navrhováno dělení 200 + 200 cm. V případě, že je navrhována cyklistická trasa jako dvě jednostranné stezky vyznačené na chodnících po obou stranách komunikace, je doporučena minimální šířka cyklistického pruhu 100 cm, existuje-li pravděpodobnost zvýšeného využívání jednosměrné stezky i k jízdě v protisměru, je navrhována šířka jízdního pruhu 160 cm.

4) Cyklistická trasa na dopravně zklidněné komunikace (pěší zóna, obytná ulice apod.)

Cyklista využívá spolu s ostatními účastníky provozu, povolena je jízda pouze rychlostí do 20 km/hod.

5) Cyklistické pruhy na vozovce

Doporučená šířka pruhu vyznačeného na vozovce je 150 cm (+ 25cm vodící proužek).

6) Cyklistická trasa na polní a lesní cestě

Pro cyklistiku jsou využívány málo frekventované účelové komunikace o šířce 2,5 - 5 metrů.

7) Cyklistická trasa vedená společně s motorovou dopravou

Využívány jsou komunikace s malou intenzitou dopravy.

3.1.3 POSTUP PŘI ZŘIZOVÁNÍ CYKLOTRASY

(1) Prvním krokem je samozřejmě návrh dané cyklotrasy a představení záměru obci, městu a příslušnému krajskému úřadu. Navrženou cyklotrasu konzultujeme s místními znalci a také s Klubem českým turistů. Zasahuje-li trasa do chráněné

krajinné oblasti nebo národního parku, zajistíme projednání cyklotrasy se Správou CHKO či NP. Vedení trasy mimo veřejné komunikace musí být odsouhlaseno všemi vlastníky pozemků. Také je třeba řešit otázku budoucí finanční spolupráce.

(2) Následuje průzkum trasy a zpracování projektu, bez kterého na úřadech neuspějeme. Vypracujeme první návrh značení cyklotrasy, který bude zahrnovat: stanovení druhu orientačního značení (pásové nebo silniční), místa a způsob osazení, kilometrů. Návrh se také musí zabývat úseky, které budou vyžadovat stavební úpravy. Tento návrh zpracujeme jednak do mapové přílohy (doporučuje se vyhotovit v měřítku 1:10000 pro města a 1:50000 mimo město) a také do přehledné tabulky.

(3) Zpracovaný projekt musí být schválen příslušnými úřady. K projektu cyklotrasy se vyjadřují odbor územního rozvoje, památkáři, u silničních tras také Dopravní inspektorát Policie ČR a odbor dopravy příslušného krajského úřadu. To vše je samozřejmě násobeno počtem krajů, kterými cyklotrasa prochází.

(4) Po schválení projektu a jeho úpravě dle připomínek přidělí Klub českých turistů trase její evidenční číslo. Do konečného projektu zpracujeme původní zprávu, základní informace o trase (druhy komunikace, kilometrů, doporučené úpravy povrchu), základní informace o značení (počet značek daného typu, texty a nákresy, způsob osazení), mapové přílohy a souhlas všech zainteresovaných.

(5) Pásové značení provede Klub českých turistů nebo zřizovatel po domluvě s KČT. Instalaci silničního značení by měla zajistit firma s atestací, ve výjimečných případech může provést i sám zřizovatel. V každém případě ale musíme dodržet platné zákony a předpisy o provozu na pozemních komunikacích a zásady pro umístování dopravních značek a dopravních zařízení.

Vraťme se ale na začátek. Dříve než cyklotrasu vyznačíme, je třeba danou trasu navrhnout tak, aby měla pro cyklisty opravdu smysl. Předcházet by mělo podrobné studium dané oblasti a nalezení cyklocest vhodných pro jízdu na kole. Tuto základní síť cyklistických komunikací zredukujeme s ohledem na ochranu přírody a vlastnictví daných cest. Veřejnosti poskytneme informace pomocí mapky a propagačních materiálů, které musí být snadno k dispozici a také každoročně aktualizované. Teprve na základě následného pozorování, zkušeností a konzultací s obcemi a dotčenými subjekty rozhodneme o vzniku cyklotrasy. S pomocí již prověřené sítě cyklocest můžeme poté vytvářet nejrůznější produkty cestovního ruchu – okruhy, výlety pro rodiny s dětmi i pro zdatné turisty, tématicky zaměřené trasy, okruhy pro sportovně zaměřené cyklisty. Chceme-li v regionu nabídnout více kratších tras či různých okruhů, neznámá to, že je musíme vyznačit v terénu. Mnohem vhodnější je zpracovat je do propagačních letáčků. I v mikroregionu pak mohou vzniknout desítky cyklovýletů, aniž by byly draze vyznačeny.

Zajímavý projekt vznikl v mikroregionu Žacléřsko a později v regionu Orlické hory, dle metodiky RIS-SCK³¹⁾ autorů Petra Ďoubalíka a Jana Langra. Výsledkem jsou graficky sice nenápadné, ale o to více obsahově cenné mapky s vyznačenými silnicemi a cestami vhodnými pro cyklisty a také s vytipovanými a stručně popsány turisticky zajímavými místy. Všechny cesty, které jsou vhodné pro jízdu na kole, jsou zvýrazněny černou barvou, podle druhu čáry poznáme s jakým povrchem cesty můžeme počítat. Zelenou barvou jsou nakresleny cyklotrasy, které jsou vyznačeny i v terénu. Šedou barvou je zakreslen základní mapový obsah a také silnice, které nejsou pro cykloturistiku příliš vhodné. Zajímavé je, že např. na mapce regionu Orlické hory je šedě nakresleno i několik cyklotras, které jsou v terénu již vyznačeny, včetně některých úseků dálkové Jesenicko-Orlické magistrály č. 22.

To je důkazem, že mnoho vyznačených cyklotras je pro cyklisty nebezpečných, případně jinak nevhodných.

3.2 PRAVIDLA PRO POUŽÍVÁNÍ ZNAČENÝCH CYKLOTRAS

- 1) Jízda na kole je na vlastní nebezpečí, trasy nejsou upravovány a proto musíme očekávat zhoršený stav vozovek.
- 2) Dodržujeme pravidla silničního provozu.
- 3) Na účelových komunikacích má hospodářský provoz přednost před cyklisty.
- 4) Pokud vede cyklotrasa souběžně s pěší značkou, přednost mají vždy pěší turisté.
- 5) Skupinové jízdy jsou povoleny do počtu 10-ti osob.
- 6) Jízdu na kole nelze provozovat v zimním období při sněhové pokrývce na lyžařských trasách a vyhrazených lyžařských areálech.
- 7) Dodržujeme a respektujeme značení Správy NP, CHKO, KČT a Horské služby ČR. V chráněných přírodních oblastech jezdíme pouze po vymezených cestách a bezdůvodně nepoužíváme zvuková znamení.
- 8) Chováme se ohleduplně k ostatním cyklistům, v průběhu celé trasy udržujeme čistotu.

3.3 DÁLKOVÉ CYKLOTRASY

Dálkové cyklotrasy jsou pojaty spíše geograficky a slouží jako rámec sítě, na kterou se napojují kratší regionální trasy a okruhy. Tyto trasy se absolvují s podporou autobusu, nebo „na těžko“, tj. s brašnami, po etapách. Takové trasy by tedy měly být vyznačeny především pro dálkové cykloturisty. To znamená, že vedeny by měly být po asfaltových cyklostezkách, případně cestách s kvalitním nezpevněným povrchem. Pokud to v některých úsecích není zatím možné, je lepší trasu ukončit a cyklisty provizorně navést na běžnou komunikaci. Cykloturista na kole obtěžkaném bagáží se určitě nechce pouštět na úzké rozbahněné pěšiny. Základním předpokladem by mělo být, že dálkové cyklotrasy by měly být sjízdné i na silničních kolech.

3.3.1 ZÁKLADNÍ PŘEHLED DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS³²⁾

Dálkové cyklotrasy můžeme rozdělit na trasy podél řek, trasy příhraniční a přeshraniční a trasy ve vnitrozemí.

3.3.1.1 Cyklotrasy podél řek

Putování po stezkách podél řek je velice příjemné a pohodové, zvláště tehdy, pokud máme alespoň základní zeměpisné znalosti nebo mapu a uvědomíme si, odkud kam dotyčná řeka teče. V České republice nalezneme tyto trasy podél řek:

1) Moravská stezka, 293 km

Jeseník - Olomouc - Břeclav

Vede přes sedla Jeseníků podél celého toku řeky Moravy od jejích pramenů pod Králickým Sněžníkem až k soutoku s Dyjí u Břeclavi. Po celé délce nás čeká mnoho přírodních krás a historických zajímavostí. Za zmínku určitě stojí Kroměříž, památka UNESCO. Navíc trasa prochází i chráněnou krajinnou oblastí Litovelské Pomoraví. Prochází po různých cyklotrasách většinou II. třídy.

2) Jantarová stezka, 303 km

Ostrava - Olomouc - Brno - Hevlín

Sleduje starodávnou obchodní stezku, po které obchodníci vozili od Baltu jantar do střední a jižní Evropy. Od Ostravy vede podél řeky Odry, Moravskou branou a Hornomoravským úvalem až do Moravského krasu, podél řeky Svratky pokračuje k Brnu a kolem Pálavských jezer k rakouským trasám směrem k Vídni. Vede po trasách č. 5 a 4.

3) Labská trasa, 294 km

Špindlerův Mlýn - Hradec Králové - Pardubice - Kolín - Nymburk - Mělník - Litoměřice - Ústí nad Labem - Děčín

Začíná ve Špindlerově Mlýně, odkud dále vede přes jednu z našich nejkrásnějších přehradních nádrží Les Království. Ve Dvoře Králové n. Labem můžeme navštívit ZOO a safari. Trasa nemine ani barokní Kuks s Braunovými sochami, Josefovskou pevnost, hřebčín v Kladrubech n. Labem, Nymburk. Malou zajíždku si můžeme udělat i do skanzenu v Přerově n. Labem. Trasa dále vede přes města Mělník, Litoměřice, Ústí n. Labem, Děčín, odkud pokračuje souběžně s trasou Krajem pískovcových skal až do Hřenska a dále do Německa. Po celé své délce prochází po trasách č. 24 a 2.

4) Posázavská trasa, 243 km

Lísek - Žďár nad Sázavou - Havlíčkův Brod - Zruč nad Sázavou
- Sázava - Týnec nad Vltavou - Davle

Trasa je označena č. 19 a sleduje tok řeky Sázavy od pramenů na Českomoravské Vysočině k soutoku s Vltavou. Zde nás ale nečeká pohodlná jízda rovinami. Cesta se šplhá po příkrých svazích, odměnou nám je řada pamětihodností, mezi nimi také kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené Hoře zapsaný na seznam UNESCO, a především pohled na „Posázavský Pacifik“, jednu z našich nejmalebnějších železničních tratí.

3.3.1.2 Příhraniční a přeshraniční cyklotrasy

V případě příhraničních a přeshraničních stezek je už předem jasné, že nás čekají kopečky. Naše pohraničí je vesměs kopcovité a přeshraničí téměř výhradně hornaté, proto jsou tyto trasy trochu náročnější. Objekt však po nich můžeme celou republiku:

1) Magistrála Český les, 140 km

Cheb - Tachov - Domažlice

Prochází po cyklotrase č. 36 a představuje nám nejkrásnější přírodní zajímavosti v pohoří Český les. Minout bychom neměli ani historické jádro Chebu a Domažlice s Chodským hradem.

2) Šumavská magistrála, 240 km

Domažlice - Železná Ruda - Horní Dvořiště

Impozantní cyklomagistrála protíná celé území národního parku Šumava a spojuje to nejhezčí, co Šumava cyklistům nabízí. Jmenujme např. Nýrsko se stejnojmennou vodní nádrží,

Železnou Rudu, Vchynicko-Tetovský kanál, Kvildu, Lipno a Vyšší Brod s cisterciáckým klášteřem. Značena je č. 36, 33 a 34.

3) Česko-rakouská příhraniční trasa, 270 km

Horní Dvořišřě - Nové Hřady - Nová Bystřice - Znojmo - Břeclav

Jedná se o jednu z nejzajímavějších dálkových tras. Vede v přímém kontaktu s rakouskými příhraničními trasami od Lanžhota až k Hornímu Dvořišřti. Při putování po této trase nás čekají úchvatné krajinné scenérie - jihomoravské vinice pod Pálavou, národní park Podyjí, Česká Kanada, jihočeská krajina a Novohradské hory. To vše je ještě doplněno množstvím historických památek na obou stranách hranice. Jmenujme alespoň takové skvosty jako Lednicko-valtický areál, Vranov nad Dyjí nebo Slavonice. Trasa rovněž prochází přes nejsevernější bod Rakouska. Z velké části vede po cyklotrasách II. třídy, případně cyklotrasách regionálního významu.

4) Beskydsko-karpatská magistrála, 276 km

Břeclav - Hodonín - Vsetín - Český Těšín

Trasa vede ze Slovákckého Podluží do Bílých Karpat, Luhačovickým Zálesím na Valašsko a pod úpatím Beskyd do Slezské nížiny. Odměnou za náročná stoupání nám pak budou výhledy na karpatskou přírodu, lidová architektura v Rožnově pod Radhošřtem a na Pustevnách nebo třeba sklenka dobré valašské slivovice. Prochází po cyklotrasách č. 43/44, 45, 46/47.

5) Cyklistický okruh Euroregionem Těšínské Slezsko, 85 km

Jablunkov - Havířov - Bohumín

Vyznačen je č. 56 a prochází také polskou částí euroregionu.

6) Slezská magistrála, 100 km

Bohumín - Opava - Jeseník

Slezská magistrála nás překvapí především malebnou venkovskou krajinou s četnými historickými památkami. Navštívit můžeme města jako Opava nebo Krnov a odpočinout si pak můžeme v Priessnitzových lázních v Jeseníku. Zpočátku prochází po regionálních cyklotrasách, dále po trasách č. 34 a 54.

7) Jesenicko-orlická magistrála, 130 km

Jeseník - Králíky - Náchod

Tato horská trasa spojuje dvě hraniční pohoří - Jeseníky a Orlické hory. Po sjezdech z horských sedel Jeseníků nás čeká pohodová jízda po hřebenech Orlických hor se stovkami vojenských pevností a pevnůstek. Průběžně je značena č. 53, 52 a 22.

8) Jizersko-krkonošská magistrála, 185 km

Náchod - Trutnov - Hrádek nad Nisou

Z pískovcových skalních měst Broumova a Adršpachu zamíříme do podhůří našich nejvyšších hor Krkonoš a dále až do Jizerských hor, a to stále po trase č. 22.

9) Krajem pískovcových skal, 100 km

Hrádek nad Nisou - Česká Kamenice - Děčín

Trasa prochází krajinou pískovcových skalních měst, zejména pak v národním parku České Švýcarsko. Mimo to nás čekají i neopakovatelné výhledy. Prochází po trasách č. 21 a 2.

10) Krušnohorská magistrála, 255 km

Děčín - Cheb

Při jízdě znovu ožívajícími lesy na náhorních pláních od Děčínského Sněžníku přes nejvyšší vrchol Klínovec si budeme připadat téměř jako v severské tundře. Celou trasu zakončíme v podhůří, kde můžeme z léčivých pramenů znovu načerpat potřebné síly. Značena je č. 23 a 36.

3.3.1.3 Cyklotrasy ve vnitrozemí

Většinou prochází z jedné strany republiky na druhou, ať už od severu k jihu, nebo od západu k východu.

1) Pražská trasa, 250 km

Praha - Kutná Hora - Hlinsko - Brno

Spojuje Prahu s Brnem a od začátku do konce má stejné číslo, v tomto případě 1. Na trase nás čeká hned několik architektonických skvostů, jako historické centrum Kutné Hory, hrad Pernštejn nebo lidová architektura skanzenu Vysočina na Veselém kopci a ve Svobodných Hamrech. Milovníci vodních sportů si mohou udělat přestávku u vodní nádrže Seč nebo Brněnské přehrady.

2) Českomoravská trasa, 365 km

Jeseník - Hlinsko - Jihlava - Telč - Slavonice - Třeboň - České Budějovice

Prochází Rychlebskými horami a masivem Hrubého Jeseníku, dotýká se podhůří Orlických hor, dále pokračuje přes Svitavskou pahorkatinu a Českomoravskou vrchovinu a nakonec se proplétá jihočeskými rybníky, přičemž nemine

takové skvosty jako města Telč, Slavonice a Třeboň. Raritou může být i návštěva nejsevernějšího bodu Rakouska. Probíhá po cyklotrasách č. 53, 52, 18, 16, 32 a dále pokračuje po cyklotrasách regionálních.

3) Trasa Jeseník - Znojmo, 320 km

Jeseník - Litovel - Nové Město na Moravě - Třebíč - Znojmo

Trasa vedoucí převážně po regionálních cyklotrasách spojuje mnoho zajímavých míst, jmenujme hrady Bouzov a Svojanov, unikátní židovskou čtvrť s basilikou sv. Prokopa v Třebíči zapsanou na seznam UNESCO a zámek Jaroměřice nad Rokytnou. Ze Znojma můžeme nakonec podniknout výlet do národního parku Podyjí.

4) Trasa Hradec Králové - Břeclav, 281 km

Hradec Králové - Litomyšl - Hodonín - Břeclav

Trasa nemine Litomyšl, památku UNESCO, částečně nás provede Moravským krasem a na Jižní Moravě pak můžeme posedět u sklenky dobrého vína. Vede po regionálních cyklotrasách.

5) Trasa Jihlava - Český Těšín, 349 km

Jihlava - Třebíč - Brno - Zlín - Vsetín - Nový Jičín - Frýdek Místek - Český Těšín

Trasa vedoucí také po regionálních cyklotrasách nám představí mnoho zajímavých míst - židovskou čtvrť v Třebíči, zámek v Moravském Krumlově, benediktinský klášter v Rajhradě, slavnou Štramberskou trubu, rodiště Leoše Janáčka Hukvaldy, nebo vodní nádrž Žermanice.

Mezi nejznámější dálkové cyklotrasy patří v každém případě i Zelené stezky Greenways Praha - Vídeň (viz. kapitola 3.4.1) a také Krakov - Morava - Vídeň Greenways (viz. kapitola 3.4.2).

3.4 GREENWAYS

Zelené stezky jsou u nás paradoxně známější pod anglickým jménem Greenways. Zelený koridor, neboli Greenway, je souvislý nepřerušovaný pruh krajiny propojený stezkou. Trasa je volena s ohledem na místní potřeby a tradice. Zjednodušeně jde o trasy bez automobilové dopravy, určené pro všechny ostatní uživatele, tedy pěší turisty, cyklisty, in-line bruslaře, jezdce na koních a vozíčkáře. K základnímu vybavení stezky pak patří nejen kvalitní povrch, značení a reklama, ale i další náležitosti jako odpočívky, stojany na kola, lavičky, infocentra, WC, parkoviště pro auta, ubytování, občerstvení, servis apod.

Zelené stezky ve Francii („Voies Vertes“) tvoří jednu z nejlépe rozvinutých evropských cyklistických sítí. Ve většině případů jsou tyto stezky budovány regiony, obcemi či sdruženími obcí za přispění odpovědných ministerstev a fondů Evropské unie. Stezky vznikají v městském prostředí, především však podél kanálů, řek a jezer a nejčastěji na opuštěných železničních tratích. Ze zrušených nádražíček pak právě vznikají hotely, penziony, restaurace, informační centra, odpočívadla, cykloservisy, půjčovny kol a prodejny. Samozřejmostí každé stezky je kvalitní, často dělený povrch pro pěší, cyklisty, bruslaře nebo jezdce na koních, dále minimální šíře 3 metry, ve městě raději 5 metrů, a maximální stoupání 3 %.³³⁾ Právě s povrchem stezek je spojena velká

diskuze. Nezpevněný povrch je sice nejlevnější, ale vyžaduje náročnou údržbu. Asfalt je drahý, relativně bezúdržbový, ale není právě ekologický a nemají jej v oblibě pěší uživatelé. U nás bohužel stále častěji používaná zámková dlažba je nejen velmi drahá, ale pro cyklisty není zrovna ideální a navíc vytěsňuje z užívání stezky in-line bruslaře. Proto jsou nejideálnější stezky s několika souběžnými povrchy.

Také ve Španělsku bylo na opuštěných železničních tratích vybudováno více než 60 Zelených stezek („Vias Verdes“). K jedné z nejlépe vybavených patří andaluská Via Verde de la Sierra. Všechny cyklisty navíc určitě potěší, že ceny jsou zde mnohem nižší než v přímořských letoviscích.

Průzkumy prokázaly, že investice vložené do Zelené stezky se při dobrém projektu vrátí do 4 let. Samozřejmě se jedná především o zvýšené zisky stravovacích a ubytovacích zařízení a dalších návazných služeb. Je spočítáno, že 1 cyklista na Zelené stezce utratí při svém putování přes 35 euro za den, což je více než automobilista nebo turista trávicí čas na 1 místě.³⁴⁾ Kromě ekonomického přínosu pro cestovní ruch mají Zelené stezky navíc užitek pro dopravu - zvyšuje se podíl chodců a cyklistů a význam pro ochranu přírodního a kulturního dědictví. Představují efektivní alternativu k masové turistice a umožňují rozptýlení návštěvnosti, zvyšují zájem lidí o životní prostředí, přirozeně propojují evropské regiony a státy, a v neposlední řadě vytvářejí nové pracovní příležitosti a zapojují drobné podnikatele do nabídky služeb.

V České republice program Zelených stezek - Greenways řídí Nadace Partnerství. Nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům, které přispívají k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat. Zelené stezky

zde nejsou sice zdaleka na takové úrovni jako zmíněné francouzské nebo španělské, přesto však patří k nejpropracovanějším a nejvybavenějším stezkám u nás. Jedná se především o Moravské vinařské stezky (viz. kapitola 3.5.1), Greenways Praha - Vídeň, Krakov - Morava - Vídeň Greenways a Greenway Labe vedoucí z Prahy do Drážďan.

3.4.1 GREENWAYS PRAHA - VÍDEŇ

Praha - Týnec n. Sázavou - Tábor - Jindřichův Hradec - Slavonice - Vranov n. Dyjí - Znojmo - Mikulov - Vídeň, 456 km

Stezku založilo roku 1992 stejnojmenné sdružení občanů, které v současnosti sdružuje 30 neziskových organizací, obcí a podnikatelů pracujících podél trasy. Od roku 1998 projekt spravuje Nadace Partnerství. Komerčním partnerem je CK Greenways Travel Club. Partnerem v Rakousku je Future Base Weinviertel ve Wolkersdorfu.³⁵⁾

Členské organizace sdružení Greenways Praha - Vídeň pečují o místní programy zaměřené na ochranu kulturního dědictví. Výsledkem jsou např. ekomuzeum Kojákovice, Graselova stezka na Slavonicku nebo stezky Paměti Novohradska. Na hlavní páteřní stezku spojující Prahu s Vídní navazují místní tématické okruhy. Greenway řemesel a vyznání propojuje tradiční řemeslné dílny a duchovní památky na Vysočině, mimo jiné také města Jindřichův Hradec, Telč a Slavonice. Jihočeská Greenway Rožmberského dědictví spojuje historická města a památky Rožmberků, při čemž samozřejmě nemine Český Krumlov a Třeboň. Lednicko-valtickým areálem nás provede Greenway Lichtenštejnského dědictví.

Stezka obdržela Cenu střeoevropského dědictví pro nejúspěšnější projekt zaměřený na záchranu kulturního

dědictví a také Středoevropskou cenu pro nejlepší Zelenou stezku za rok 2005.³⁶⁾

3.4.2 KRAKOV - MORAVA - VÍDEŇ GREENWAYS

Krakov - Bukovec - Hukvaldy - Nový Jičín - Olomouc - Prostějov - Brno - Mikulov - Hevlín - Vídeň

Páteční stezka je na území České republiky vyznačena od hraničního přechodu Bukovec až po Hevlín, v délce asi 390 km. Na jižní Moravě vede po stezce Brno - Vídeň, jedné z nejlépe vybavených stezek u nás.

Hlavními partnery projektu jsou polská a česká Nadace Partnerství, region Poodří a sdružení Cyklistická stezka Brno - Vídeň. Do projektu se dále zapojilo i město Ostrava vybudováním bezpečných cyklostezek kolem Odry a Ostravice a také obce ležící na cyklostezce z Brna do Vídně.³⁷⁾ K zajímavým místním projektům na trase patří rodný dům J. G. Mendela, kde vzniklo návštěvnické centrum venkovského regionu Moravského Kravařska.

Společným cílem je i postupná výsadba původních odrůd ovocných stromů podél stezek, čímž by mohlo vzniknout nejdelší stromořadí v Evropě.

3.4.3 MĚSTSKÉ GREENWAYS

Zelené stezky jsou šancí pro bezmotorovou dopravu a propojení klidných míst ve městě. Umožní lidem bezpečně dojít pěšky nebo dojet na kole či kolečkových bruslích za nákupem, do práce nebo do školy. Podél Zelených stezek mohou vznikat parky a vytvářet více prostoru pro sport a relaxaci. Jedním

z mála měst, ve kterém vznikají městské Zelené stezky, je Praha. Mezi nejznámější stezky patří Greenway Botič (Výtoň - Nusle - Hostivař - Průhonice, 24 km) a Greenway Vltava (Výtoň - Holešovice - Troja, 13,5 km).

Ukázkovým příkladem Zelených stezek v městském prostředí je Centrální park Prahy 13. Vybudován byl společně s rozsáhlým sídlištěm Jihozápadní Město. Park vytváří prostředí s rekreačními a sportovními plochami pro všechny věkové kategorie a současně jím vedou stezky v celkové délce 7 km s děleným povrchem pro pěší, kola a kolečkové brusle, propojující sídliště se stanicemi metra Lužiny a Luka, v západní části s historickou Panskou zahradou a v jihovýchodní části s přírodním parkem Prokopského a Dalejského údolí. Centrální park je také nástupním místem dálkové trasy Greenways Praha - Vídeň.³⁸⁾

Pod heslem Na kole k vlaku bezpečně a snadno po Zelených stezkách vzniká v Praze projekt občanského sdružení Cyklistika a energie budoucnosti a programu Greenways. Cílem je vybudování Centrální zelené stezky v samotném centru hlavního města. Stezka z Hloubětína až do Nového Města by měla vést po nevyužití železniční vlečce, starým tunelem a upravenými silnicemi.³⁹⁾

3.5 TĚMATICKÉ STEZKY

U tématických stezek je důležité nejen kudy vedou, ale také o čem jsou. Spojují nejzajímavější místa daného tématu v regionu. Často nejsou v terénu vyznačeny, pouze zakresleny do speciálních map.

To nejlepší z vinařství a památek na jižní Moravě spojují Moravské vinařské stezky. Vinicemi se však můžeme

projet i po Labské vinařské cyklotrase, která lemuje tok řeky Labe, sahá od „Brány Čech“ po soutok řeky Labe s Vltavou.

Velice oblíbené jsou také pivní stezky. V rámci projektu severomoravských cyklotras Radegast CykloTrack byly zřízeny již 4 trasy. Projet se můžeme také po jihočeských pivních stezkách, které ale nejsou v terénu značeny a absolvovat je tedy můžeme pouze s pomocí mapy. V září 2005 byla pivovarem Černá Hora otevřena pivní cyklostezka Petra Bezruče z Brna - Řečkovic do Černé Hory. V každém případě je třeba připomenout, že v České republice je zakázáno řídit pod vlivem alkoholu, což platí i pro cyklisty. Je tudíž třeba počítat s odpovídajícími přestávkami a noclehy.

Tematických stezek u nás není prozatím mnoho, ale jejich počet neustále roste. Na jaře 2005 byla ve středočeských Hrusicích otevřena trasa Po stopách kocoura Mikeše. V Jeseníku zase připravují cyklotrasu, která přiblíží místní čarodějnické procesy. Na Hranicku vzniká ojedinělý projekt cyklotrasy Za větrnými mlýny, která propojí historii vodních a větrných mlýnů v mikroregionu Rozvodí.

3.5.1 MORAVSKÉ VINAŘSKÉ STEZKY

Moravské vinařské stezky jsou pravděpodobně nejpropracovanější sítí cyklotras a jsou součástí programu Zelené stezky - Greenways zastřešované Nadací Partnerství. Představují unikátní síť regionálních cyklistických tras o celkové délce asi 1200 km⁴⁰⁾ na území všech vinařských oblastí jižní Moravy. Každá z 10 vinařských oblastí má svou vlastní vinařskou stezku, všechny jsou pak propojeny páteřní Moravskou vinnou stezkou vedoucí ze Znojma až do Uherského Hradiště. Jednotlivé stezky jsou pojmenovány podle vinařské oblasti, kterou prochází. Všechny vinařské stezky jsou

značeny společným logem a každá stezka má svou barvu. Vinařské stezky se od běžných cyklistických tras liší nejen značením, ale i stylem, jakým jsou vedeny v krajině. Trasy nejsou vedeny přímo, ale klikatí se za každým zajímavým cílem. Navrženy jsou především pro ty, kteří chtějí dokonale poznat místní krajinu a kolorit.

Samozřejmostí poskytovanou na trasách je také servis a služby. Jedná se o opravny, půjčovny a úschovny kol, služby v oblasti ubytování a stravování. Na zajímavosti a služby v blízkosti trasy upozorňují informační směrovky s piktogramy. V každé obci je instalovaná tabule s celkovou mapou dané vinařské stezky. V terénu jsou informace doplněny popisem místních zajímavostí nebo plánkem obce s vyznačenými službami. Nechybí ani nutná odpočívadla pro cyklisty.

Detailní popis tras poskytuje sada 10 kapesních map. Neocenitelné je pak především grafické rozlišení cest s nízkým a vyšším provozem motorových vozidel, nezpevněných cest či stezek s vyloučením motorové dopravy.

Autoři projektu navíc vydali CD pro podnikatele Jak podnikat na vinařských stezkách, zpracovali studii záchrany lidové architektury vinných sklípků a navázali spolupráci s rakouskými vinařskými stezkami.

3.5.1.1 Přehled Moravských vinařských stezek⁴¹⁾

Moravská vinná: 280 km, červená - páteřní

Brněnská: 90 km, středně modrá

Bzenecká: 24 km, stříbrná

Kyjovská: 84 km, světle zelená

Mikulovská: 82 km, žlutozelená

Mutěnická: 60 km, růžová

Podlužská: 113 km, oranžová

Strážnická: 101 km, tmavě modrá

Uherskohradištská: 74 km, fialová

Velkopavlovická: 109 km, bledě modrá

Znojemská: 163 km tmavě zelená

(viz. příloha 8)

3.5.2 PIVNÍ CYKLOSTEZKY RADEGAST CYKLOTRACK

V rámci projektu severomoravských cyklotras Radegast CykloTrack otevřel Plzeňský Prazdroj, a.s. ve spolupráci s Klubem českých turistů a Nadací Partnerství již 4 cyklotrasy: Beskydy, Slezsko, Trojmezí a Opava Radegast CykloTrack.

Trasa Beskydy Radegast CykloTrack nás zavede do romantických zákoutí Těrlické přehrady a Žermanic a dokáže nám, že podhůří Beskyd je přímo stvořené pro cykloturistiku. Trasa je napojena na mezinárodní Cyklistický okruh Euroregionem Těšínské Slezsko a Beskydsko-karpatsko magistrálu. Slezsko Radegast CykloTrack se klikatí Poodřím, idylickou oblastí plnou rybníků, lesů a venkovské architektury. Trojmezí Radegast CykloTrack nám ukáže krásu Moravskoslezských a Slezských Beskyd. Trasa navazuje na Krakov - Morava - Vídeň Greenways a rovněž je propojena s beskydskou cyklotrasou Radegast. Opava Radegast CykloTrack vede mírně zvlněnou krajinou kolem Opavy a propojena je také se staršími cyklotrasami Radegast, což cyklistům umožňuje zkrátit nebo naopak prodloužit si cestu podle vlastní potřeby.

Na trasách či v jejich bezprostřední blízkosti leží nespočet hospůdek a restaurací, kde můžeme na chvíli vydechnout, podělit se o zážitky a občerstvit se nealkoholickým pivem Birell. V každé hospůdce jsou umístěny informační panely s mapou cyklotrasy. Pro cyklohosty jsou připraveny speciální stojany na kola. K dispozici je také dostatečná zásoba originálních pohlednic a kapesních map zdarma s vyznačením všech záchytných odpočinkových bodů na trase.

Cyklotrasy Radegast jsou doslova přátelské k životnímu prostředí a to nejen výběrem trasy a do krajiny citlivě zasazenými informačními body a odpočívadly z přírodních materiálů, ale třeba i takovými maličkostmi jako jsou odpadkové koše. Potěšitelné rovněž je, že tvůrce trasy Plzeňský Prazdroj, a.s. apeluje na bezpečnost cyklistů a jejich zodpovědnost při jízdě - na veškerých propagačních materiálech spojených s touto trasou najdeme jako ústřední motiv cyklistu s přilbou.

3.5.3 PŘEMYSLOVSKÉ CESTY

Dobrovolný svazek obcí s názvem Přemyslovské Střední Čechy spolupracuje na projektu, jehož cílem je obnovit síť historických cest a vytvořit tak systém propojení zajímavých míst tohoto regionu se zaměřením na geografické, ale i tématické souvislosti.

Páteřní trasou bude Velký Přemyslovský okruh v délce zhruba 95 km, který propojí hlavní turisticky atraktivní cíle a zároveň bude osou pro síť dalších navazujících tras. Ty by měly vést po stávajících turistických cestách, zčásti po místních komunikacích, ale především by mělo být využito tradičních polních a lesních cest, které budou postupně

obnovovány, včetně doprovodné zeleně. Cesty by měly být postupně upravovány, aby mohly sloužit pěším turistům, cyklistům, případně i jezdcům na koni. Některé části okruhů jsou již projekčně připravené, případně částečně realizované - jedná se např. o trasy v prostoru od Okoře k Vltavě a o Rýznerovu stezku.⁴²⁾

Na vhodných místech by mělo být instalováno zařízení sloužící k odpočinku nebo hrám. To vše z přírodního materiálu a vztahem k místu a tématu trasy. Pro představu, na Rýznerově stezce jsou navrženy a zčásti i realizovány objekty jako archa u Vltavy, pravěká chýše v údolí Únětického potoka a přemyslovská strážní věž, coby rozhledna, na cestě k Levému Hradci.⁴³⁾

Součástí projektu by měla být i postupná oprava zajímavých a významných objektů na trase a jejich přizpůsobení podle možností využití. Vzniknout by mohla informační centra, prodejny regionálních výrobků, občerstvení, malé galerie a tématické expozice.⁴⁴⁾

Projekt Přemyslovských cest je celkem výjimečný - jedná se o ukázkový příklad toho jak by měl projekt cyklotras vypadat. Projekt je však pouhým začátkem, od kterého je k cíli ještě dlouhá a složitá cesta. V každém případě je nutností dostatek financí pro vybudování kvalitní sítě cyklostezek a potřebného zázemí. Pro posílení turistického ruchu je však potřeba především rozvoj služeb v dané oblasti a vzájemná spolupráce jednotlivých subjektů cestovního ruchu. Jen v tomto případě může být potenciál daného území skutečně využit.

3.6 NAUČNÉ STEZKY

Naučná stezka je turistická trasa, která je vytyčena speciálními značkami a doplněna informačními panely. Naučné stezky mohou být věnovány nejrůznějším tématům. Jejich značení záleží především na zřizovateli, kterým může být takřka kdokoliv. Nejčastějším značením je však bílý čtverec se šikmým zeleným pruhem.

Jako cyklo naučné stezky bývají označeny stezky s vhodným povrchem a vedoucí příznivým terénem. Tyto naučné stezky lze samozřejmě absolvovat i pěšky. Ovšem stezku určenou pro pěší, nemusíme skutečně na kole projet. Na území České republiky je přibližně 500 naučných stezek, z toho je pro cyklisty vhodných zhruba 100 a dalších 100 je sjízdných obtížněji na horských kolech.⁴⁵⁾

Naučné stezky mohou popisovat přírodní zajímavosti, historické památky nebo třeba nejrůznější lidské činnosti. K nejčastějším tématům patří flora a fauna dané lokality. Poté následují naučné stezky věnované mineralogii a velmi často s tím spojenému hornictví. Populární bývají naučné stezky zabývající se geologií ve spojitosti s paleontologií. Na naučných stezkách věnovaných lidským činnostem a působení člověka na krajinu se vedle zmiňovaného hornictví můžeme setkat např. se zpracováním kovů, mlynářstvím, sklářstvím. Najdeme i stezky zachycující vývoj osídlení, dopravy, zaniklé železnice apod. Na jižní Moravě najdeme samozřejmě stezky procházející vinařskými oblastmi. Některé naučné stezky mohou být věnované dětem, jejich trasa je pak zpestřena pohádkovými postavičkami a různými příběhy. Příkladem může být Cesta kocoura Mikeše.

Na ukázkou jsem vybrala několik naučných stezek, které jsou vhodné či speciálně vyznačené pro cykloturisty. Na území

hlavního města Prahy se nachází např. NS Barrandovské skály - Chuchelský háj nebo Keltská NS, která vede územím, kde se nacházelo patrně největší keltské oppidum v Evropě. V okolí Kutné Hory je samozřejmostí Stříbrná hornická stezka. V jižních Čechách najdeme nespočet zajímavých naučných stezek - jmenujme NS Schwarzenberský plavební kanál, NS Paměti Novohradska, NS Paměti Vitorazska, NS Paměti Slepíčních hor, nebo NS Cesta kolem Světa. NS Řemeslo na řece nás seznámí s životem na mlýnech a hamrech v povodí řeky Malše. Na Plzeňsku si můžeme projet třeba Naučnou cykloturistickou stezku Branka, místy bývalé sklářské výroby nás zase provede NS Sklářství v okolí Lesné. S historií hornictví na Karlovarsku a osídlení Krušných hor seznamuje NS Stopami horníků. Podél zajímavé technické památky z 16. století vede NS Blatenský příkop. Ve Zlínském kraji si můžeme projet NS Vizovické prameny, která upozorňuje na historické a současné zajímavosti Valašska ve Vizovicích a okolí. Na NS Moravské Kopanice se dozvíme, kdo byli kopaničáři a prohlédneme si typickou kopaničářskou architekturu. NS Radegast nás zavede na horu Radhošť a seznámí nás s historií místa a působením věrozvěstů Cyrila a Metoděje. V Libereckém kraji se můžeme vydat po NS Pašerácká cyklostezka nebo NS Terasy Ještědu, která nás seznámí s geologií a geomorfologií Ještědského hřebene. V Královéhradeckém kraji je mnoho naučných stezek připomínajících prusko-rakouskou válku r. 1866 - např. NS Centrální bojiště Chlum, NS Den bitvy u Trutnova, NS Náchod - Vysokov - Václavice 1866. Další specialitou jsou naučné stezky sledující opevnění z 2. sv. války, jako např. NS Po těžkém opevnění od T-S82 k T-S63 v okolí Žacléře. Milovníci přírody pak dají určitě přednost Poorlické NS nebo NS Mezi Orlicemi. V žádném případě nesmíme zapomenout ani na NS Babiččino údolí. Opravdovou zvláštností je Smyslově NS Údolím Skuhrovského potoka v Pardubickém kraji. Na Vysočině bychom neměli minout Svrateckou vodohospodářskou NS, dříve

nepřístupnou, vedoucí lesem po nové komunikaci podél vodárenské nádrže Víř v přírodním parku Svratecká hornatina. V Jihomoravském kraji si můžeme projet Stezku srdcem Jižní Moravy.

3.6.1 LADOVY STEZKY

V rodišti Josefa Lady, středočeských Hrusicích byly otevřeny dvě pohádkově naučné stezky: Cesta kocoura Mikeše a Pohádkové Hrusice. Obě stezky si můžeme projít pěšky nebo projet na kole a jsou ideálním cílem především pro rodiny s dětmi nebo školní výlety. Na stezce Pohádkové Hrusice se setkáme nejen s mluvícími zvířátky, ale také s bubáky a hastrmany. Mikešova cesta je pak vytvořena podle příběhu o kocourovi Mikešovi, který rozbil babičce Ševců hrneček a utekl z domova, aby vydělal na nový. Na cestě nás čeká 12 zastavení s informačními tabulemi s úryvky z knihy Josefa Lady. Mikešova cesta vede krásnou krajinou z Hrusic do Říčan a měří asi 20 km, což je ideální vzdálenost pro malé cyklisty. Trasa také navazuje na vlakovou a autobusovou dopravu a na trase je možnost ubytování v penzionech a hotelích.⁴⁶⁾

3.6.2 SMYSLOVĚ NS ÚDOLÍM SKUHROVSKÉHO POTOKA

Výjimečnost stezky spočívá ve vybavení pro smyslová vnímání - na 8km trase je 15 zastavení, která nás poutavým způsobem seznámí s životem rostlin a živočichů. Svůj čich si vyzkoušíme při očíhávání aromatických přírodnin, pokusíme se rozlišit 40 odstínů zelené barvy a zkusit můžeme i některé dřevěné hudební nástroje. Obratnost si pak procvičíme na

visuté lávce. V údolí je také několik trampských osad s řadou totemů.⁴⁷⁾

3.7 EUROVELO

EuroVelo je síť evropských cyklistických stezek, jejíž projekt vypracovala Evropská cyklistická federace. Kupodivu projekt není momentálně financován Evropskou Unií. Za cíl si klade spojit 12 dálkových panevropských cyklistických stezek napříč celým evropským kontinentem. Trasy jsou zamýšleny pro cykloturistiku po Evropě, ale také pro místní cestování. Cílem je především podpořit častější využívání cyklistické dopravy namísto automobilové. Trasy vedou po již existujících i plánovaných cyklostezkách na národních, regionálních a místních úrovních. Celková délka navrhovaných tras je přes 60.000 km, ze kterých je realizováno již přes 20.000 km. Žádná z tras však není dosud zcela dokončena.⁴⁸⁾ (viz. příloha 9)

3.7.1 PŘEHLED TRAS EUROVELO⁴⁹⁾

EV1 Trasa po pobřeží Atlantiku: North Cape - Sagres, 8.186 km (Norsko, Velká Británie, Irsko, Francie, Španělsko, Portugalsko)

EV2 Cesta hlavními městy: Galway - Moskva, 5.500 km (Velká Británie, Nizozemí, Německo, Polsko, Bělorusko, Rusko)

EV3 Poutnická trasa: Trondheim - Santiago de Compostela, 5.122 km (Norsko, Švédsko, Dánsko, Německo, Belgie, Francie, Španělsko)

EV4 Roscoff - Kiev, 4.000 km (Francie, Belgie, Německo, Česko - Cheb - Plzeň - Praha - Brno - Olomouc - Ostrava, Polsko, Ukrajina)

EV5 Via Romea - Francigena: Londýn - Brindisi, 3.900 km (Velká Británie, Francie, Belgie, Lucembursko, Švýcarsko, Itálie)

EV6 Od Atlantiku k Černému moři - tzv. Říční trasa: Nantes - Constanta, 3.653 km (Francie, Švýcarsko, Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Rumunsko)

EV7 Středoevropská trasa: North Cape - Malta, 6.000 km (Norsko, Švédsko, Dánsko, Německo, Česko - Děčín - Praha - Tábor - České Budějovice, Rakousko, Itálie, Malta)

EV8 Středomořská trasa: Cádiz - Atény, 5.388 km (Španělsko, Francie, Monako, Itálie, Slovinsko, Chorvatsko, Černá Hora, Albánie, Řecko)

EV9 Od Baltu k Jadranu - tzv. Jantarová cesta: Gdaňsk - Pula, 1.930 km (Polsko, Česko - Jeseník - Olomouc - Břeclav, Rakousko, Slovinsko, Itálie, Chorvatsko)

EV10 Trasa kolem Baltského moře - tzv. Hanzovní okruh: 7.930 km (Rusko, Finsko, Švédsko, Dánsko, Německo, Polsko, Litva, Lotyšsko, Estonsko)

EV11 Východoevropská trasa: North Cape - Atény, 5.964 km (Norsko, Finsko, Estonsko, Lotyšsko, Litva, Polsko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Makedonie, Řecko)

EV12 Trasa kolem Severního moře: 5.932 km (Norsko, Švédsko, Dánsko, Německo, Nizozemsko, Velká Británie)

4 SLUŽBY CYKLOTURISTŮM

Zajedme si na chvíli třeba do sousedního Rakouska. Tato turistická velmoc si peníze přijíždějící na kolech nenechala ujet. Základem jsou samozřejmě četné a kvalitní cyklostezky s potřebným zázemím, ale peníze se točí jinde. Nejvýraznějším trendem je právě zlepšení kvality služeb specifických pro cykloturisty. Hotely a penziony tvoří řetězce zvané Radhotel a Mountain Bike Hotel, které vydávají nejen společné katalogy a prospekty, ale především jsou přátelští k cyklistům. Každý má venku stojany na odložení kola během návštěvy restaurace, místnost pro uzamčení kol přes noc a základní sortiment opravářského náradí. Není problém s týdenním pobytem ani přespáním na 1 noc. Každý hotel má k dispozici i základní informační materiál pro cyklisty. A to je jen minimum z toho, co mohou daná zařízení cyklistům nabídnout.

V Česku na ubytovací nebo stravovací zařízení, které je tzv. přátelské k cyklistům narazíme zatím jen výjimečně. Někdy je obrovský problém setkat se třeba jen s obyčejnými stojany na kola. Hlídaná parkoviště pro jízdní kola s možností uschovat zavazadla bychom mohli pravděpodobně spočítat na prstech jedné ruky. Ne všichni poskytovatelé služeb si zřejmě uvědomují, že prvotní náklady na přizpůsobení služeb cyklistům se jim zanedlouho mnohonásobně vrátí. Nakonec podle výzkumů je cykloturistika komerčně nejzajímavější cílovou skupinou. Představa cykloturistů coby dobrodruhů, kteří spí pod širákem či pod stanem a jídlo si vaří v ešusech, je dávno překonaná. Cykloturistice naopak často holdují lidé s vysokými příjmy, kteří si chtějí odpočinout od městského ruchu. Naši krajinu navštěvují také turisté z Německa, Holandska a jiných evropských zemí.

Většina z nich je ale doslova rozčarována nízkou úrovní služeb pro cyklisty.

Některé firmy naštěstí ale na cykloturisty myslí. Využít můžeme některý z mnoha cyklobusů či přepravu kol vlakem. Novinkou jsou i cyklovyjížďky s průvodcem a v některých oblastech na nás čekají místa technické a zdravotní pomoci.

4.1 CYKLOBUSY

Faktem je, že naše silnice jsou ve většině případů bohužel vhodné jen k tomu, abychom se po nich přepravili do turisticky přívětivých lokalit a tam teprve sedli na kolo. Dobrou alternativou k přiblížení je cyklobus. Jedná se o autobus se speciálně upravenými přepravními prostory nebo s přívěsem na kola.

Donedávna byly cyklobusy doménou pouze Šumavy, Českého ráje a Orlických hor. S rozvojem cykloturistiky však v posledních dvou letech cyklobusy vyrazily snad do všech atraktivních oblastí. Provozovatelé cyklobusů jsou zpravidla regionální dopravci, kteří využívají zejména méně vytížený vozový park o víkendech a o prázdninách.

Cyklobusy jezdí v hlavní turistické sezóně, tedy od května, případně od června až do září. Všechny cyklobusy jezdí o víkendech a svátcích, v době letních prázdnin pak některé i denně. Samozřejmostí je, že linky cyklobusů vedou v okolí turistických zajímavostí a jízdní řády, včetně zastávek, jsou přizpůsobeny potřebám turistů. Také se počítá s možnostmi návratů a přestupů na vlakové spoje a lanovky. Někteří provozovatelé nabízejí i možnost rezervovat si cyklobus pro větší skupinu cyklistů na kterýkoliv den.

Výhodou cyklobusu je, že se můžeme pohodlně dostat s kolem do vybrané oblasti a naplánovat tak výlety i do vzdálených míst v rozlehlém regionu. Podstatné je, že nemusíme s kolem překonávat frekventované a nebezpečné úseky silnic. Hromadná přeprava je navíc šetrnější k životnímu prostředí.

V roce 2005 vyjely cyklobusy do oblastí Beskyd, Jeseníků, Hostýnských vrchů, Vsetínských vrchů, Šumavy, Novohradských hor, Třeboňska, Krkonoš, Krušných hor, Jizerských hor, Orlických hor, Kladského pomezí, Novoměstska, Českého ráje, Brdských hřebenů, Litvínovska, Chomutovska, Ústecka, Kroměřížska, Teplicka, Děčínska a Karlovarska.

Hora Sv. Kateřiny na Mostecku zajistila speciální víkendový cyklobus z Prahy Florence. Pro turisty je připraveno i ubytování přímo v obci a také veškeré informace o cyklotrasách v okolí.⁵⁰⁾

CK Skitur provozuje cyklobus z Prahy na Šumavu, který vyjíždí v sobotu ráno a vrací se v neděli večer. V roce 2005 stála zpáteční jízdenka za osobu s kolem 380 Kč. Provozovatel nabízí současně i ubytování. Cyklobus se dá tedy využít třeba i k týdennímu pobytu na Šumavě.⁵¹⁾

4.2 SLUŽBY ČESKÝCH DRAH

Železnice měly ke kolům vždycky dost blízko. Kdysi byl u každého nádražíčka krytý přístřešek se stojany, kam si lidé z okolních vesnic ukládali své velocipédy, než přesedli na vlak. Zřejmě proto České dráhy snad jako první zareagovaly na zvýšený zájem o cykloturistiku. Zjednodušily odbavování kol a usnadnily jejich transport. Jízdní kola lze přepravit téměř ve všech vlacích. Všechny sice nemají speciálně upravené

vagóny, ale v omezené míře můžeme kola převážet i v běžných osobních vlacích.

Předností železnice je celoroční přeprava jízdních kol. Cyklista tak není omezen jen na hlavní turistickou sezónu. Na mnoha trasách navíc není problém přepravit jízdní kolo i do zahraničí. Jedná se např. o přímé spoje na Slovensko, do Rakouska, německého Saska a Bavorska. Speciální charterový vlak jezdí v letní sezóně 1x týdně z Prahy až do chorvatského Splitu.

Přepravovat kolo ve vlaku můžeme třemi různými způsoby: jako cestovní zavazadlo, úschovou během přepravy a jako spoluzavazadlo. Úschovu během přepravy poskytují ČD pouze ve vybraných vlacích označeným symbolem kufru, zatímco přeprava kola jako spoluzavazadla je povolena ve všech osobních a spěšných vlacích. Pokud však nejsou vozy označeny symbolem jízdního kola, prostor pro přepravu je omezený. V rychlících a expresech je možná přeprava kol jen v tom případě, jsou-li takto označeny. Některé vozy jsou v poslední době i speciálně upravovány. Montovány jsou háky na zavěšení jízdních kol a u řady osobních vozů jsou také zvětšené nástupní prostory, kde lze kola přepravovat. Především pro regionální tratě byly upraveny malé přívěsné vozy k motorovým vlakům. Jde o úpravy pro několik kol až po nahrazení sedaček stojany na kola v celém vagónu. Takové vozy jezdí na mnoha tratích především v letní sezóně. Zmínit lze např. lokálky na Šumavě, Vysočině, v Českém ráji, okolí Jizerských hor, do Krušných hor a Krkonoš.

Od loňského roku mohou cykloturisté nově využít nabídku rezervace míst pro jízdní kola v dálkových vlacích se službou úschova během přepravy. Rezervaci je možné zajistit ve všech železničních stanicích vybavených moderním on-line systémem prodeje jízdenek a rezervací UNIPOK.

České dráhy také zřizují vlastní půjčovny jízdních kol a v některých železničních úschovných zavazadel můžeme své jízdní kolo i uschovat.

4.3 CYKLOPŮJČOVNY

Půjčovny jízdních kol vznikají na mnoha místech - zřizují je provozovatelé ubytovacích zařízení v cyklisticky atraktivních oblastech, v Krkonoších je možné si kola zapůjčit i na dolních stanicích některých lanovek.

Vlastní půjčovny zakládají i České dráhy, především ve východočeském a jihočeském regionu. Výhodou je přeprava zapůjčených kol ve vlacích bez dalších poplatků a jejich bezplatná úschova ve stanicích. Umožňují tak využití zapůjčeného kola i ve vzdálenějším okolí. Kolo navíc můžeme vrátit v kterékoliv drážní půjčovně.

Za zmínku stojí také síť cyklopůjčoven právě vznikající v Jizerských horách. Síť bude napojená na půjčovny kol v Sasku. Zřizovatelem je německá společnost Fahrradpool Lausitz, která provozuje 30 půjčoven v Sasku. Do budoucna se předpokládá i propojení s Polskem. Turistům to umožní volně přejíždět přes hranice a vrátit kolo jinde, než kde si ho vypůjčili. První cyklopůjčovna se objeví letos v Nové Vsi u Jablonce n. Nisou. Pokud se systém osvědčí, budou v příštím roce následovat další místa v Jizerských a Lužických horách a v Českém Švýcarsku. Půjčovny jsou součástí projektu Nová hřebenovka v euroregionu Nisa. Trasa spojuje nejkrásnější místa vrcholových partií Krkonoš, Jizerských a Lužických hor, Ještědsko-Kozákovského hřbetu a Českosaského Švýcarska.⁵²⁾

4.4 MÍSTA TECHNICKÉ A ZDRAVOTNÍ POMOCI

Na několika místech v České republice vznikají tzv. místa technické, případně zdravotní pomoci cyklistům v nouzi. Cykloklub Kučera Znojmo byl jeden z prvních, který ve spolupráci s některými firmami připravil v národním parku Podyjí a v regionu Znojemska ojedinělý projekt. Od roku 2003 bylo vytipováno již asi 16 míst technické a první pomoci. Jedná se zejména o zařízení s trvalým provozem, jako recepce hotelů, a to především na Moravských vinařských stezkách a na cyklotrase Greenways Praha - Vídeň.⁵³⁾ Na tato místa upozorňují piktogramy s cyklistou, červeným zdravotnickým křížem a servisním klíčem.⁵⁴⁾ Pokud jsou cyklisté schopni řešit problém vlastními silami, získají na těchto místech proti průkazu totožnosti speciální záchranářský batoh nebo montážní kufr s nezbytným nářadím a sadou náhradních dílů na kolo. Veškerý materiál je cyklistům poskytován bezplatně a je samozřejmě nutné ho pravidelně sponzorsky doplňovat.

Síť záchytných bodů technické pomoci cyklistům poskytuje také firma BC Sport Semily na několika místech v regionu Horní Pojizeří. Tato místa jsou vyznačená oválným oranžovým logem s kresbou bicyklu, jehož přední kolo je zkroucené do osmičky. Cyklisté si zde mohou koupit drobné náhradní díly a kolo si svépomocí opravit. V případě potřeby mohou využít i konzultaci po telefonu, nadstandardní službou je i výjezdní servis ze Semil.⁵⁵⁾

Dá se předpokládat, že zavedením certifikace Cyklisté vítání (viz. kapitola 5.2) se budou místa technické pomoci cyklistům neustále rozrůstat, neboť dostatečné technické a zdravotní vybavení je jedním z kritérií pro získání licence uvedené certifikace.

4.5 CYKLOVYJÍŽDKY S PRŮVODCEM

Na jaře 2004 vznikl v Plzni jedinečný projekt cykloprohlídek, který pořádá informační centrum města Plzně. Cílem tohoto projektu je představit méně známá, ale zajímavá místa, jako např. památky a přírodní zajímavosti, ale také naučit cyklisty používat bezpečnější úseky silnic, cest i stezek.

Tvůrcem celého projektu je Radka Žáková, která připravila několik tras v okolí Plzně a poté je nabídla informačnímu centru. Již za měsíc startovala první cykloprohlídka. V létě 2005 stála jízdenka pro dospělého 30 Kč, pro dítě 10 Kč a rodinná 50 Kč. Se zakoupením jízdenky účastníci dostávají zároveň i mapu města Plzně se sítí komunikací pro cyklisty a také letáček s povinnou výbavou kola. Vzhledem k tomu, že v Plzni prozatím není půjčovna kol, prohlídek se většinou účastní jen Plzeňáci. Peníze z jízdného nyní pokryjí jen náklady na skromnou propagaci. Proto je nutné zajistit sponzory. Pokud by projekt podpořilo město nebo kraj, jízdné by mohlo být třeba i zdarma. Informační centrum by chtělo cykloprohlídky nabídnout i turistům a školám, v tomto případě by ale v Plzni musela vzniknout půjčovna kol.⁵⁶⁾

5 PODPORA A PROPAGACE CYKLOTURISTIKY

V České republice bohužel není zastřešující organizace, která by podporovala a propagovala cykloturistiku a zejména hájila zájmy cyklistů. Potěšující může být alespoň fakt, že v evropských státech, zejména pak státech Evropské Unie, hájí zájmy všech uživatelů kola Evropská cyklistická federace.

Dalo by se předpokládat, že v České republice tuto funkci převezme Klub českých turistů. Navenek se sice KČT hlásí k podpoře všech forem turistiky, ale kromě jednotného cykloturistického značení a pravidelného vydávání Obrazového atlasu turistických cílů a zajímavostí „Eurobeds“ není ze strany KČT zřejmá jiná výraznější aktivita v cykloturistice.

Přinejmenším zajímavý je obsáhlý projekt Národní strategie cyklistické dopravy, ve kterém se vláda zavazuje k podpoře cykloturistiky a cyklodopravy. Cíle tohoto projektu jsou bohužel až moc ambiciózní a prozatím jsou to většinou jen teorie a řeči o ničem. Cyklostrategie tak pro cykloturistiku a zejména pro samotné cyklisty nemá téměř žádný význam.

O mnoho více pro podporu tuzemské cykloturistiky lze najít v činnosti Nadace Partnerství. Za jejího přispění se u nás podařilo vybudovat několik projektů Zelených stezek (viz. kapitola 3.4), které mají, na rozdíl od většiny tras KČT, i další podporu. Tato nadace je rovněž garantem právě startujícího projektu národní certifikace služeb cestovního ruchu Cyklisté vítáni (viz. kapitola 5.2).

Propagace tuzemské cykloturistiky je dle mého názoru nedostačující, pokud vůbec o propagaci může být řeč. Za zmínku stojí snad jen činnost České centrály CR - CzechTourism, která částečně propaguje cykloturistiku na svých internetových stránkách a také vydávala katalogy

Cykloturistika bez hranic. Mimo to organizovala i velice zdařilý projekt Krásná země - jednalo se o cykloturistické putování po České republice, které bylo rozděleno do jednotlivých etap. Každá etapa měla svého průvodce, často se jich účastnili i starostové obcí, kteří svým odborným výkladem přispívali k poznání zdejších měst a krajů. Všechny etapy Krásné země navíc vedly většinou jen po značených cyklotrasách. Zázemí pak zajišťoval několikačlenný tým, který tvořili organizátoři z řad agentury CzechTourism, mechanici, stálí průvodci, fotografové a zdravotník. Smyslem Krásné země bylo především ukázat lidem, že stojí za to strávit dovolenou právě v Česku a prohloubit jejich zájem o poznávání naší vlasti. Celá akce se setkala s velikým úspěchem a je škoda, že roku 2004 byl celý projekt ukončen.⁵⁷⁾

V současné době je asi nejvýraznějším počinem projekt Kudy z nudy,⁵⁸⁾ jehož cílem je oživit domácí cestovní ruch a zvýšit návštěvnost v regionech České republiky. Výsledkem je katalog produktů a aktivit cestovního ruchu, které jsou nabízeny v jednotlivých regionech.

Agentura CzechTourism a Ministerstvo pro místní rozvoj také představily projekt na podporu domácího cestovního ruchu. Za kampaní Rozhlédněte se doma následovala druhá vlna s názvem Doma je doma. V současné době, tedy asi od dubna do května, probíhá třetí vlna představující Svět počesku. Ta chce občanům ukázat, že i v České republice lze nalézt atraktivní podmínky pro dovolenou, za kterými často cestují do zahraničí. Kampaň představuje známé i méně známé oblasti České republiky a nabízí je jako variantu zahraničních míst. „Svět počesku“ bude představen na billboardech a to jako např. „Afrika počesku, Kanada počesku, Švýcarsko počesku, Holandsko počesku, Francie počesku, Sibiř počesku, Amerika počesku“.⁵⁹⁾

5.1 NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE

Usnesením Vlády ČR ze dne 7. července 2004 byla schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky, na které spolupracovalo Centrum dopravního výzkumu. Strategie je rozpracována zhruba do stovky opatření a vláda se v ní 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. Účelem prosazení Národní strategie je vytvoření legislativního rámce, na základě něhož by se mohla cyklistická doprava rozvíjet. Cyklostrategie usiluje o vytvoření podmínek pro přeměnu „populární, neregulované“ cyklistiky směrem ke „kultivované a systematicky podporované cyklistice“.

5.1.1 SOUHRNNÝ PŘEHLED PRIORIT A CÍLŮ CYKLOSTRATEGIE

Priorita 1: Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území

Cílem je masivně rozvinout cyklodopravu pro denní užití, vytvořit podmínky a vybudovat hustou síť bezpečných cyklostezek ve městech i v krajině po celém území České republiky, včetně související infrastruktury, posílit pocit jistoty a bezpečí cyklistům a začlenit cyklistickou dopravu do integrovaného dopravního systému

Priorita 2: Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu

Výběrem vhodných produktů můžeme rozšířit cestovní ruch i do doposud málo známých oblastí České republiky a také využít cykloturistiku pro obnovu venkova.

Priorita 3: Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví

Cílem je podpořit rozvoj cyklistiky (nejen) v sídelních územích a tím přispět ke zkvalitnění životního prostředí, dále rozptýlit cykloturistiku z lokalit vyžadujících zvláštní ochranu do méně rozvinutých oblastí a poskytnout obyvatelům dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího k upevnování jejich zdraví a k prevenci před civilizačními chorobami.

Priorita 4: Zajištění koordinace s dalšími rezorty a subjekty

Cílem je integrovat péči o cyklodopravu do činnosti všech státních orgánů, krajů, obcí či jejich sdružení (mikroregionů), destinací cestovního ruchu, neziskových organizací, veřejnosti a podnikatelské sféry. Nutností je také novelizovat předpisy k podpoře cyklistické dopravy.

5.2 NADACE PARTNERSTVÍ - „CYKLISTÉ VÍTÁNÍ“

Nadace Partnerství je nejvýznamnější česká nadace podporující ekologické projekty ve všech regionech České republiky. Společně s 5 sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Polsku, Rumunsku a na Slovensku je součástí asociace Environmental Partnership for Sustainable Development.⁶⁰⁾ Od svého vzniku v roce 1991 podpořila formou nadačních příspěvků ve výši přes 16 milionů korun už na 1650

projektů nevládních neziskových organizací a obecních úřadů.⁶¹⁾

Nejznámějšími projekty jsou Zelené stezky - Greenways a Cyklisté vítání.

Cyklisté vítání je celonárodní certifikační systém, který z pohledů cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Turistická zařízení, která projdou certifikací budou označena zelenobílou známkou s usmívajícím se bicyklem. Tyto služby se pak budou objevovat v cykloturistických mapách, webových serverech a katalozích s nabídkou služeb.

Tvůrcem a koordinátorem celého projektu je Nadace Partnerství. Její činnost je momentálně dotována prostředky Evropské Unie, v budoucnosti budou veškeré náklady hrazeny z poplatků za certifikaci. Certifikační systém navrhuje kvalitativní standardy srovnatelné s obdobnými systémy používanými ve státech Evropské Unie. Cílem projektu je především zlepšování kvality služeb cestovního ruchu pro skupinu cyklistů a cykloturistů. Cyklisté si budou moci vybírat mezi hotely, penziony a restauracemi, kde mají vhodné úschovny kol, nářadí k opravě, vhodnou nabídku nápojů, informace o dalších službách v okolí... Českou zvláštností je certifikace turistických cílů a nabídka speciálních mobilních kufrů s první technickou a zdravotní pomocí pro certifikovaná zařízení.

Certifikace je nabízena 4 skupinám zařízení cestovního ruchu: stravovací zařízení, ubytovací zařízení, kempy a turistické cíle - památky (hrady, zámky, galerie, skanzeny, přírodní památky apod.)

Všechny turistické služby a cíle označené logem Cyklisté vítání musí nabídnout:

- ❖ kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla nebo uzamykatelné místnosti či boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel
- ❖ základní nářadí pro jednoduché opravy kol
- ❖ lékárníčku
- ❖ informační tabuli, na které by měly být uvedeny místní a regionální aktuality a informace o službách pro cyklisty

Ubytovací zařízení musí dále nabízet možnost ubytování na 1 noc, energeticky vydatné snídaně (na požádání hosta jogurt, müsli, ovoce), možnost vyprání a usušení oblečení a také možnost umytí kola, včetně základního vybavení pro mytí.

V nabídce restaurací, které získají certifikát, musí být osvěžující nealkoholické „cyklonápoje“, ovocné nebo bylinkové čaje, jejichž cena nesmí přesáhnout cenu ostatních nealko nápojů a piva. Nabídka musí obsahovat pokrmy s malým obsahem tuků, těstoviny, luštěniny a alespoň 1 teplé a 1 vegetariánské nesmažené jídlo během celé provozní doby.

Certifikované kempy musí nabídnout vymezenou a oddělenou stanovou zónu pro cyklisty a jiné nemotorizované hosty, přičemž plochy k postavení stanů musí být travnaté. Parkování kol na území kempu musí být bez poplatků a odstavná místa pro kola v blízkosti stanů. Samozřejmostí musí být i možnost vyprání a usušení oblečení, případně vaření na vybavení kempu.

Stravovací zařízení, ubytovací zařízení a kempy musí dále nabídnout minimálně 3 a turistické cíle 2 doplňkové služby pro cykloturisty. Těmi může být např. prodej map, nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí,

přístup na internet, seznam a rezervace ubytovacích možností v regionu, možnost zakoupení obědových balíčků, možnost nákupu nejnutenějších potravin...

Osvědčení lze získat až po splnění stanovených podmínek. Poté bude s každým zařízením uzavřena smlouva, která poskytovatele služeb zaváže plnit stanovené podmínky, ale zároveň zaručí i mnohé výhody. Zařízení obdrží chráněnou známku Cyklisté vítání s právem používat toto označení na všech propagačních materiálech. Certifikované zařízení může využít i poradenství týmu Cyklisté vítání pro zvyšování kvality služeb určených cykloturistům. Navíc získá i značnou konkurenční výhodu - turisté o něm dostanou informace prostřednictvím internetu, map a dalších tiskovin. Všechna certifikovaná zařízení budou zvýrazněna v cykloturistických mapách a propagována na portálu www.cyklistevitani.cz, z kterého můžou čerpat informace individuální cyklisté, turistická informační centra, cestovní kanceláře a vydavatelé turistických map a průvodců. Ti budou mít k dispozici seznam a charakteristiku všech certifikovaných zařízení, informace na kterých cyklotrasách leží a také jak je hodnotí samotní návštěvníci. Podnikatelé se na těchto stránkách dozví, jak požádat o certifikaci a jaká jsou kritéria. Nabídka služeb bude prostřednictvím Evropské cyklistické federace zprostředkována i cyklistické veřejnosti v zahraničí, zejména Německu a Rakousku.

Samotnou práci v terénu zahájila skupina 50 vyškolených hodnotitelů začátkem března letošního roku. Očekává se, že zpočátku se k certifikačnímu systému připojí zařízení, která jsou na cyklisty již nyní připravena a zdůrazní tak svoje postavení mezi ostatními. K březnu 2006 je v systému asi 44 zařízení připravených k podpisu smlouvy o licenci a certifikaci a dále 16 rozpracovaných žádostí o certifikaci. Náhodně jmenujme např. Hotel Buchlovice, Hotel Moninec

(Sedlec-Prčice), Autokemp Olšovec (Jedonice), Hotel Concertino (Jindřichův Hradec), Cyklopenzion Kasper (Jindřichův Hradec).⁶²⁾

Certifikací by se tedy měly zviditelnit ty nejlepší služby, které na cyklistu a jeho kolo opravdu myslí. Jak se můžete sami přesvědčit, i za málo peněz mohou jednotlivá turistická zařízení vybudovat skvělé zázemí pro cyklisty a přilákat je k sobě. Bohužel ne každý chvályhodný a dobře naplánovaný podnikatelský záměr dojde svého uskutečnění a tak zejména cyklistům nezbývá než doufat, že logo s usmívajícím se bicyklem budou na svých cyklotoulkách vidávat stále častěji. (viz. příloha 10)

6 CYKLOTURISTIKA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vývoj dopravy v České republice není z pohledu ochrany životního prostředí nejoptimálnější. Automobilová doprava v posledních 10 letech silně vzrostla, zatímco podíl cyklistické neustále klesal. Tyto trendy jsou navíc posilovány ekonomickým i společenským prostředím. Pozornost by tedy měla být namířena od jednostranné podpory motorizované dopravy na jiné dopravní prostředky, které mohou částečně pomoci řešit otázky spojené s životním prostředím a spotřebou energie. K takovým druhům patří bezesporu i cyklistická doprava: nemá negativní vliv na životní prostředí ani na kvalitu života, je nehlukná, bezemisní, nespoteřbovává neobnovitelné zdroje energie, neovlivňuje klima, nezpůsobuje kyselé deště, neemituje toxické látky ani nevytváří externí náklady za škody na přírodě. Cyklista také zabírá podstatně méně prostoru než automobilista, současně téměř neopoteřbovává silniční síť a snižuje potřebu výstavby nové dopravní infrastruktury.

Na druhé straně může cyklista v terénu způsobovat problémy spočívající v narušování klidového režimu chráněných území přírody, ničení stanovišť chráněných druhů rostlin, výskytíšť a hnízdišť chráněných druhů živočichů a způsobování půdní eroze. Při konkrétních projektech na podporu cykloturistiky je tedy třeba brát v úvahu i její možné negativní vlivy.

Problémy však většinou nenastávají při provozování cykloturistiky samotné, ale zejména při výstavbě potřebné infrastruktury. Může se jednat o škody způsobené stavebními stroji, v těchto případech se ale nejedná o dlouhodobé následky. Mnohem horší dopady pak může mít použití škodlivých či jinak nevhodných materiálů. Příkladem mohou být nové

cyklostezky v okolí Oldřichovic v Hájích v Jizerských horách, u kterých byl využit jako podkladový materiál popílek z liberecké spalovny obsahující vysoké množství dioxinů⁶³⁾. Nezávislá expertíza prokázala, že hodnoty přesahují 60 - 120x běžné meze dioxinů v nezamořených půdách. Pro srovnání jsou tyto vzorky prý podobné těm z bezprostředního okolí Spolany Neratovice. V České republice nejsou bohužel stanoveny žádné limity pro obsah dioxinů v látkách, tudíž i tyto hodnoty jsou v pořádku. Ve státech EU by naopak tyto vzorky byly uznány z porušení norem kvůli zvýšenému výskytu až o 60násobek! Na výstavbu těchto stezek však bylo dokonce využito i dotací z EU. V Jizerských horách tak přibyly příležitosti pro cykloturistiku, ovšem přímo v chráněné krajinné oblasti vedou cyklostezky z jedovatého popílku, který se v půdě jen tak nerozloží.⁶⁴⁾

Vzhledem k tomu, že cykloturistika je sama o sobě k životnímu prostředí velice přátelská, měli bychom i při výstavbě cyklistické infrastruktury použít pokud možno ekologických postupů a materiálů. Cyklostezky by měly být vybudovány z materiálů šetrných k životnímu prostředí, přírodní materiál je pak vhodný i pro veškerý mobiliář jako informační tabule, mapy, lavičky, odpočívadla, stojany na kola. To vše by mělo být navíc citlivě zasazeno do okolní krajiny. Je to sice finančně mnohem náročnější, ale vězte, že vděční budou nejen cyklisté, ale především sama příroda.

6.1 CYKLOTURISTIKA V NÁRODNÍM PARKU

Pokud vyrazíme s kolem do národního parku, musíme si uvědomit, že se budeme pohybovat v chráněném území se speciálním režimem. Máme možnost nahlédnout do nejkrásnějších

koutů naší vlasti, na oplátku však musíme respektovat určitá omezení. Každý návštěvník musí dodržovat návštěvní řád. Ve vztahu k cykloturistice je důležité vědět, že na kole můžeme jezdit po silnicích, místních komunikacích a po vyznačených cyklotrasách, mimo něž se cyklisté nesmějí pohybovat. Důvodů pro tato omezení je celá řada. Jedním z nich je snížení rizika střetu s pěšími turisty. Dalším důvodem je pochopitelně ochrana vzácné přírody.

Otázkou ale je, proč se cyklisté na území národního parku, především pak v tom Krkonošském, setkávají s různými zákazy, zatímco pěší turisté mohou téměř kamkoliv. Přitom tisíce, či dokonce desetitisíce turistů způsobí často daleko větší škody, než projíždějící cyklisté. Důkazem je i fakt, že týden po skončení Mistrovství MTB ve Špindlerově Mlýně, kde projelo několik desítek tisíc pneumatik ostrou závodní jízdou, nebylo zřejmé, kudy trať vedla. Zbylo jen pošlapané borůvčí od diváků.⁶⁵⁾

7 CYKLOTURISTIKA A CESTOVNÍ KANCELÁŘE

Škála cyklozájezdů nabízených cestovními kanceláři je opravdu široká - od českých víkendovek po nebezpečné expedice do Číny. Naprostá většina zájezdů se však pohybuje mezi velmi snadnou a střední náročností. Největší počet zájezdů směřuje do Rakouska, Německa, Švýcarska, Francie. Následuje jih Evropy, zejména jižní mořské pobřeží a ostrovy jako jsou Korsika, Sardinie, Sicílie, Korfu a Elba. Podstatně méně cyklozájezdů pak míří na sever Evropy a ještě méně do států bývalého východního bloku. I když třeba Ukrajina a Rumunsko jsou již několik let stálou specialitou některých cestovních kanceláří. Zájezdy s koly na jiné světadíly jsou finančně a časově náročnější, proto se v nabídkách cestovních kanceláří objevují spíše výjimečně. Jedná se např. o cykloexpedice do Číny, Jižní Ameriky, USA, Kanady. Velice oblíbené jsou překvapivě i tuzemské cyklozájezdy, které nejčastěji směřují do regionů: Jižní Morava, Jižní Čechy a Šumava, Česká Kanada, Český ráj, Vysočina.

Při výběru cyklozájezdu doporučuji zvolit cestovní kancelář, která se na cykloturistiku přímo specializuje, tudíž má s těmito zájezdy zkušenosti a může nabídnout kvalitní a pestrý program. Mezi takové patří např. CK Cyklotur, CK Kudrna, CK Adventura, CK Trip, CK Extrem Tour, CK S.E.N., CK Eurocykl Herdegen, CK Sport-S, CK Nomád.

V žádném případě však nebude stejný cyklozájezd vyhovovat všem. Viděno očima cestovní kanceláře, klíčem k úspěchu je především zaměření se na určitou cílovou skupinu. Doporučená typologie cyklisty může vypadat třeba takto: cykloturista dobrodruh a cestovatel, cykloturista pohodář, rodina s dětmi, cykloturista senior, mountain biker, cyklista „závodník“.

8 CYKLODOPRAVA V MĚSTSKÉM PROSTŘEDÍ

Cykloturistika se výrazně projevuje i v městském prostředí. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. V městském prostředí je však cyklistika především jedna z forem dopravy, která může pomoci vyřešit dopravní situaci ve městě. Jde jen o to, zda bude bezpečnou, příjemnou a rovnoprávnou alternativou k ostatním dopravním prostředkům.

Máme-li na mysli intenzivní používání kol, většinou se nám vybaví Nizozemí a Dánsko, případně Německo. Kola se však pravidelně používají téměř v celé Evropě. Pro představu, v některých italských městech používá kolo jako dopravní prostředek až 30 % obyvatel, ve švédském městě Västerås dokonce okolo 33 %. Švýcarsko není rovinatá země, ale například v Basileji jezdí na kole denně do práce 23 lidí ze 100, v Bernu, kde značná část vozovek má stoupání 7 % a více, se kolo používá pro 15 % jízd. Ve Velké Británii zase často prší, ale ve městě Cambridge se přesto na kole uskutečňuje 27 % jízd.⁶⁶⁾ Tato města dokazují, že důležitější než reliéf a počasí je pro rozvoj cyklistiky kvalitní infrastruktura, bezpečné cesty, stojany a úschovny kol a také ohleduplnost řidičů a vstřícnost místních zastupitelů.

Pro srovnání, podíl bicyklů na českých a moravských silnicích je odhadován zhruba na 5 % z celkové dopravy, zatímco v Německu, je to více než 12 %.⁶⁷⁾ Velká města jako je Praha a Brno, tam je to 1-2 %, Ostrava 5 %, Olomouc, České Budějovice 10 %. Nejlépe jsou na tom Přerov, Prostějov, Pardubice, Hradec Králové a Uherské Hradiště, kde je to kolem 20 %. V těchto městech je to především kvůli rovině. Ale je

třeba si uvědomit, že v podobných evropských městech je podíl cyklodopravy 40 %.⁶⁸⁾

Jak se ukazuje, počet cyklistů v ulicích zpravidla závisí na podmínkách, které město nabízí. Pokud si tedy nějaké město stěžuje na nedostatek zájmu, měli by se jeho zastupitelé zajímat, zda peníze vynaložené na podporu cyklistiky byly účelně využity. Často totiž vzniká začarovaný kruh: nemáme použitelné cyklostezky, protože je málo cyklistů a cyklistů je málo, protože nejsou žádné použitelné cyklostezky. Oficiální výmluvou v ČR, proč nejsou peníze na cyklostezky, je, že se nejprve musí vyřešit motorová doprava. Z jakého důvodu se ovšem dává automobilové dopravě přednost, není úplně jasné. Na vině je zřejmě skutečnost, že kolo není stále ještě pokládáno za rovnocenný dopravní prostředek, silné auto u nás ukazuje vysoký životní standard, zatímco na lidi cestující na kolech je stále ještě pohlíženo jako na sociálně slabé. Proto u nás převažuje představa, že dopravu vyřeší jedině takové silnice, kam se všechna ta auta vejdou. Stavba nových silnic však dopravní problémy paradoxně ještě zhoršuje. Jedná se o jednoduchý jev zvaný „dopravní indukce“. Jeho podstatou je fakt, že nově vybudovaná silnice na sebe stahuje přepravní kapacitu z okolních přeplněných komunikací, ale zároveň vyvolává i novou dopravu. Naopak odejmutí části prostoru automobilistům a vytvoření cyklistických pruhů a stezek by mohlo pomoci přetíženým městským komunikacím. „Dopravní indukce“ totiž stejně tak funguje i pro cyklodopravu.

Průzkumy dokázaly, že ve městě lze přepravit na pruhu širokém 3,5 m (typický silniční jízdní pruh) za 1 hodinu 22000 osob kolejovým vozidlem, 19000 lidí pěšky a 14000 na kolech, ale jen 9000 lidí autobusem a 2000 lidí autem. Přitom celková plocha jízdních pruhů pro automobily v ČR přesahuje plochu chodníků, kolejišť a cyklostezek. 30 % veškerých jízd

automobilem je kratších než 3 km, i přes to, že jízdní kolo je do vzdálenosti 5 km ve městě rychlejší než automobil a do 8 km stále ještě srovnatelné s automobilovou a kolejovou dopravou. Jízdní kolo vyžaduje pouze 1/12 prostoru, který ve městě zabírá automobil, znečištění výfukovými plyny je nulové a cyklisté navíc představují zanedbatelnou hrozbu pro chodce.⁶⁹⁾

V představě mnoha lidí zůstává podpora cyklistiky spojená především s cyklostezkami. Existuje ale celá řada opatření, která jsou finančně nenáročná a která mohou výrazně přispět k bezpečnosti. Zde je pouze několik příkladů:

- ❖ stojany na jízdní kola před úřady, obchody, veřejnými budovami
- ❖ úschovny nebo krytá parkoviště pro jízdní kola u autobusových a železničních zastávek, u domů a obchodů
- ❖ umožnění přepravy jízdních kol v prostředcích MHD
- ❖ zprůjezdnění jednosměrek pro jízdní kola v obou směrech
- ❖ společné vedení cyklostezek po stezkách pro pěší, případně méně využívaných chodnicích
- ❖ pruhy pro cyklisty přímo v jízdním pruhu pro auta
- ❖ prostor pro cyklisty před semaforem na křižovatkách
- ❖ výstražná znamení pro motoristy upozorňující na častý výskyt cyklistů
- ❖ přednost cyklistů v místech, kde se kříží cyklistická komunikace se silnicemi (viz. příloha 11)

Ideální pak je, když zástupci místní správy sami používají kolo jako dopravní prostředek. V takovém případě je velká šance, že plánovaná opatření budou skutečně funkční.

Další informace naleznete v dokumentu „Cyklistika pro města“⁷⁰⁾ a také na internetovém serveru „Ve městě na kole“⁷¹⁾, který vznikl ve spolupráci s velvyslanectvím Nizozemska v ČR a jeho hlavním cílem je přispět ke zmenšení napětí mezi cyklisty a řidiči a také podpořit prakticky neexistující komunikace mezi občany, městskými zastupitelstvy a ostatními organizacemi, které jsou zapojeny do projektování dopravy ve městech.

9 ZÁVĚR

Stále více lidí tráví dovolenou na kole, cykloturistika je skutečným fenoménem v cestovním ruchu. I přes to ale neexistuje žádný ucelený přehled nabídek, produktů či služeb v oblasti cykloturistiky. Mým cílem tedy bylo obsáhnout vše důležité, co souvisí s cykloturistikou v České republice a vytvořit jakýsi přehled všech možností v této oblasti, ať už se jedná o potenciál České republiky pro cykloturistiku, vybavenost potřebnou infrastrukturou, propagaci, specifické produkty či projekty zaměřené na cykloturistiku atd.

Práce může sloužit jako podklad a především jako inspirace pro odborníky v cestovním ruchu, kteří se aktivně podílejí na rozvoji a propagaci cykloturistiky v jednotlivých regionech. Jedná se o krajská zastupitelstva, mikroregiony, dobrovolné svazky obcí a měst a různé neziskové organizace. Využít ji mohou také informační centra, incomingové cestovní kanceláře, poskytovatelé jednotlivých služeb cestovního ruchu, ale také třeba agentura CzechTourism. Jako základní přehled cykloturistických možností může v neposlední řadě posloužit i jednotlivcům, kteří mají zájem strávit svůj volný čas poznáváním České republiky ze sedla bicyklu.

V závěru práce bych chtěla zdůraznit nejdůležitější překážky, se kterými se cykloturistika v Česku potýká. Za vše hovoří názory některých cykloturistů. Michal Třetina, který mimo jiné spolupracuje i na časopise Cykloturistika, na otázku „Jaký je váš sen z hlediska cykloturistiky?“ odpověděl: „Aby se i u nás dalo na kole jezdit tak bezpečně jako třeba ve Švýcarsku.“⁷²⁾ A v čem vidí Michal Třetina budoucnost cykloturistiky? „Budoucnost je vlastně již současností, aspoň v zemích západně od nás – cykloturistika

je tam velmi bezpečná záležitost, a proto touto formou relaxuje ohromné množství lidí.“⁷³⁾

Lucie Kovaříková a Michal Jon objeli na kole celou zeměkouli, snadno tedy mohou porovnat podmínky pro cykloturistiku v mnoha státech světa. Zde je pouze několik ukázek z jedné jejich knihy:

„Více než 500 mil dělí Los Angeles od San Franciska. Většinu trasy absolvujeme po cyklostezkách, jen málokdy musíme najet na hlavní silnici. Ale i na té to je pohoda, k níž velkou měrou přispívá široký pruh pro cyklisty a ohleduplnost amerických řidičů.“⁷⁴⁾

„Za hranicí s Francií jsme najeli na cyklostezku, kterou někdy střídaly cyklopruhy přímo na silnici, ovšemže výrazně oddělené tlustou čarou a na křižovatkách odlišené i barvou. To se to pěkně jede.“⁷⁵⁾

„V Bruselu též samé cyklopruhy, cyklochodníky či alespoň výrazná upozornění, že po ulicích jezdí cyklisté. Z Bruselu na hranici? Zas jen samá cyklostezka a cyklopruh. My v Belgii vůbec nejeli po obyčejné silnici!“⁷⁶⁾

„Kromě jednoho cca desetikilometrového úseku u Mohuče jsme celé Německo projeli po stezkách. Co víc k tomu dodat?“⁷⁷⁾

A odpověď na otázku „Kde jsou nejhorší řidiči?“ „... Tak nějak musíme konstatovat, že to celkově zas tak hrozné během těch tří let nebylo. Ovšem až do překročení hranice do ČR ...“⁷⁸⁾

Myslím, že z těchto ukázek je jasné, co cyklisty a cykloturisty v Česku nejvíce trápí. V několika následujících bodech chci shrnout, s jakými problémy se cyklisté na svých cestách nejčastěji setkávají. Řazeny jsou podle priorit, tedy na prvním místě je překážka, která cykloputování po Česku ztěžuje nejvíce. Vycházím však především ze svých zkušeností a z vlastních preferencí – jedná se tedy o subjektivní pohled na dané problémy.

- ❖ Velice špatný stav silnic, stále se zvyšující provoz na všech komunikacích a zejména bezohlednost a netolerantnost většiny českých řidičů.
- ❖ Neustálá obava z odcizení jízdního kola a bagáže při parkování ve městech, u kulturně historických památek, restaurací, v kempech apod. Často je problém nalézt i obyčejný stojan na kola, natož pak hlídaná parkoviště či jinak zabezpečená místa pro parkování kol.
- ❖ Nedostatečná infrastruktura pro cyklisty - chybí oddělené cyklostezky, odpočívadla apod.
- ❖ Nízká úroveň a kvalita mnoha kempů.
- ❖ Nedostatek propagačních materiálů zdarma v informačních centrech, zejména pak chybí komplexní mapky cyklotras a vhodných cyklocest v jednotlivých oblastech.

Musím se přiznat, že prozatím s kolem vyrážím raději do sousedního Rakouska nebo Německa. Ačkoliv Česká republika nabízí úchvatnou krajinu, zajímavé terény pro cykloturistiku a nespočet památek a zajímavostí, přeci jen dávám přednost bezpečným cyklostezkám, možnosti zaparkovat kolo kdekoliv, ohleduplnosti řidičů a také ochotě místních lidí. To vše u nás bohužel zatím nenajdeme.

Přes to věřím, že Česká republika se v budoucnu přeci jen bude moci zařadit mezi cyklistické země, která bude k cykloturistům přátelská podobně jako třeba Rakousko.

Nejkrásnější pohled na svět je totiž nejen z koňského hřbetu, ale také ze sedla bicyklu.

RESUMÉ

The Czech Republic is a country of outstanding beauty. Its richness consists in such a diverse offer, in which almost everybody can find his cup of tea. It has a suitable landscape for cycle touring - you can choose from cycle trails in lowlands, river valleys, undulating countryside or border mountains. The country is also rich in historical and technical monuments, folk architecture and natural sights. Besides, the Czech Republic can be proud of its delicious cuisine, including Czech beer and wine.

Cycling is the perfect way how to see also unknown but charming localities that tourist industry has not penetrated yet. Cycling is an environmentally friendly form of tourism that gives a unique chance to various territories for development in rural areas.

Cycle touring is nowadays very popular way of spending free time that's why I have tried to describe possibilities and conditions for this sport activity, mean of transport and also way of travelling in the Czech republic. I have also depicted problems of cycle trails and infrastructure and introduced many interesting services, products and projects specializing in cycling and cycle touring. In short, I have tried to give a view of all activities in travel industry that are connected with cycling and cycle touring.

ODKAZY

- 1) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR.* Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, 2005. s. 8
- 2) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR.* Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, 2005. s. 27
- 3) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR.* Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, leden 2005. 40 s. ISBN 80-86502-11-2
(ke stažení: www.cyklostrategie.cz)
- 4) DEKOSTER, J., SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města, informace pro zástupce měst a obcí.* Praha: Ministerstvo životního prostředí, ve spolupráci s Delegací Evropské komise v Praze a Centrem dopravního výzkumu v Olomouci, 2002. 80 s. ISBN 80-7212-197-9. /z angl. originálu *Cycling: the way ahead for towns and cities, European Communities, 2000/ (ke stažení: www.nakole.cz/vemeste)*
- 5) Kolektiv autorů. *Cykloatlas Česko 1:100 000.* SHOCart, spol. s r.o., 2003. 104 s. ISBN 80-7224-414-0
- 6) Kolektiv autorů. *Turistický atlas Česko 1:50 000.* SHOCart, spol. s r.o., říjen 2004. 664 s. ISBN 80-7224-202-4
- 7) *Cyklotrasy v České republice, postup při jejich zřizování, značení, vybavení a propagaci.* Propagační leták. SHOCart spol. s r.o., DoZnač v.o.s., 2002
- 8) www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm
- 9) Kolektiv autorů. *Turistický atlas Česko 1:50 000.* SHOCart, spol. s r.o., 2004. s. 23

- 10) <http://radio.cz/cz/clanek/55791>
- 11) zdroj: Magistrát města Prahy
- 12) www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=113
- 13) www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=108
- 14) www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=68
- 15) Kolektiv autorů. *Turistický atlas Česko 1:50 000*. SHOCart, spol. s r.o., 2004. s. 37
- 16) *Relikviář sv. Maura* - unikátní románská památka evropského významu, zhotoven byl na počátku 13. stol. pro benediktinské opatství ve Florennes (v dnešní Belgii) pro ostatky sv. Jana Křtitele, sv. Maura a sv. Timoteje. V roce 1985 byl nalezen pod podlahou hradní kaple v Bečově n. Teplou
- 17) Kolektiv autorů. *Turistický atlas Česko 1:50 000*. SHOCart, spol. s r.o., 2004. s. 36
- 18) *Mohelenská hadcová step* - národní přírodní rezervace v sousedství obce Mohelno v okrese Třebíč na březích řeky Jihlavy, unikátní je především svou florou a faunou, které jsou kromě geografické polohy a klimatických poměrů ovlivněny i horninou zvanou hadec (serpentin), chemické a fyzikální vlastnosti hadce umožňují výskyt trpasličích forem rostlin
(zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Mohelenska_hadcova_step)
- 19) www.czecot.com/cz/?id_tema=275
- 20) Kolektiv autorů. *Turistický atlas Česko 1:50 000*. SHOCart, spol. s r.o., 2004. s. 42
- 21) www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=90
- 22) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 7-8/2005. Praha: V-Press, s.r.o. s. 68-71
- 23) www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm

- 24) www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm
- 25) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 2-3/2005. Praha: V-Press, s.r.o. s. 46-47
- 26) Kolektiv autorů. *Turistický atlas Česko 1:50 000*. SHOCart, spol. s r.o., 2004. s. 23
- 27) <http://radio.cz/cz/clanek/55791>
- 28) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR*. Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, 2005. s. 16
- 29) [www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/Zakladni parametry cyklistických tras](http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/Zakladni_parametry_cyklistickych_tras)
- 30) [www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/Zakladni parametry cyklistických tras](http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/Zakladni_parametry_cyklistickych_tras)
- 31) „RIS-SCK“ = Regionální informační systém - síť cyklistických komunikací
- 32) www.czecot.com/cz/?id_tema=13
- 33) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 2-3/2006. Praha: V-Press, s.r.o. s. 68
- 34) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 2-3/2006. Praha: V-Press, s.r.o. s. 68-69
- 35) *Zelené stezky Greenways*. Propagační leták. Nadace Partnerství, 2004
- 36) www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=99
- 37) *Zelené stezky Greenways*. Propagační leták. Nadace Partnerství, 2004
- 38) *Zelené stezky Greenways*. Propagační leták. Nadace Partnerství, 2004
- 39) *Zelené stezky Greenways*. Propagační leták. Nadace Partnerství, 2004

- 40) *Zelené stezky Greenways*. Propagační leták. Nadace Partnerství, 2004
- 41) www.cot.cz/zobrazcl.php?id=4842
- 42) <http://premyslovci.slansko.cz/cyklo.htm>
- 43) <http://premyslovci.slansko.cz/cyklo.htm>
- 44) <http://premyslovci.slansko.cz/cyklo.htm>
- 45) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 1/2006. Praha: V-Press, s.r.o. s. 34
- 46) www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=40
- 47) Kolektiv autorů. *Obrazový atlas turistických cílů a naučných stezek v ČR*. Praha: KČT, 2006. s. 164
- 48) <http://cs.wikipedia.org/wiki/EuroVelo>
- 49) <http://cs.wikipedia.org/wiki/EuroVelo>
- 50) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 6/2005. Praha: V-Press, s.r.o. s. 56
- 51) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 6/2005. Praha: V-Press, s.r.o. s. 57
- 52) www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=131
- 53) *Cyklisté vítáni, národní certifikace služeb cestovního ruchu*. Kritéria a základní informace o certifikaci Cyklisté vítáni. Nadace Partnerství, 2005. s. 16
- 54) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 11-12/2003. Praha: V-Press, s.r.o. s. 36
- 55) www.bcsport.semily.cz/bc_tpc_krkonose.html
- 56) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 11/2005. Praha: V-Press, s.r.o. s. 52-53
- 57) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 9/2004. Praha: V-Press, s.r.o. s. 46-47
- 58) www.kudyznudy.cz

- 59) *TRAVEL Profi*, měsíčník pro cestovní ruch, č. 2/2006.
Praha: Eva Kovářová - TRAVEL Profi. S. 3-4
- 60) /Partnerství životního prostředí pro udržitelný rozvoj/
- 61) *Cyklisté vítáni, národní certifikace služeb cestovního ruchu*. Příručka pro pracovníky veřejné správy a rozvojových agentur. Nadace Partnerství, 2005. s. 20
- 62) Petr Kazda - Nadace Partnerství
- 63) Dioxin - polychlorované dibenzo-p-dioxiny (PCDD) a polychlorované dibenzofurany (PCDF), obě skupiny zahrnují několik desítek jednotlivých látek, dioxiny patří k nejjedovatějším látkám na zemi - pro srovnání, jsou asi tak 70x jedovatější než kyanid draselný (KCN), navíc jsou silně karcinogenní
(zdroj: <http://cyklo.net/view.php?cisloclanku=2005110201>)
- 64) <http://cyklo.net/view.php?cisloclanku=2005110201>
- 65) *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 7-8/2005.
Praha: V-Press, s.r.o. s. 31
- 66) DEKOSTER, J., SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města, informace pro zástupce měst a obcí*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, ve spolupráci s Delegací Evropské komise v Praze a Centrem dopravního výzkumu v Olomouci, 2002. s. 27
- 67) www.simonovsky.cz/pages/tiskove_zpravy/_2004/072004/080704-1.html
- 68) <http://radio.cz/cz/clanek/55791>
- 69) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR*.
Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, 2005.
s. 8
- 70) viz.⁴⁾
- 71) www.nakole.cz/vemeste

- ⁷²⁾ *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 1/2005.
Praha: V-Press, s.r.o. s. 47
- ⁷³⁾ viz.⁷²⁾
- ⁷⁴⁾ KOVAŘÍKOVÁ, Lucie, JON, Michal. Od vlků a slonů ... hurá
domů! 1.vyd. Plzeň: Jiří Říha - CYKLOKNIHY, 2005. s. 25
- ⁷⁵⁾ viz.⁷⁴⁾ s. 193
- ⁷⁶⁾ viz.⁷⁴⁾ s. 194
- ⁷⁷⁾ viz.⁷⁴⁾ s. 197
- ⁷⁸⁾ viz.⁷⁴⁾ s. 230

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. *Cyklisté vítáni, certifikace turistických služeb.* Informace pro veřejnost. Propagační leták. Nadace Partnerství, 2005
2. *Cyklisté vítáni, národní certifikace služeb cestovního ruchu.* Kritéria a základní informace o certifikaci Cyklisté vítáni. Nadace Partnerství, 2005
3. *Cyklisté vítáni, národní certifikace služeb cestovního ruchu.* Příručka pro pracovníky veřejné správy a rozvojových agentur. Nadace Partnerství, 2005
4. *Cyklisté vítáni.* Průvodce podnikatele certifikací Cyklisté vítáni. Propagační leták. Nadace Partnerství, 2005
5. *Cyklotrasy v České republice, postup při jejich zřizování, značení, vybavení a propagaci.* Propagační leták. SHOCart spol. s r.o., DoZnač v.o.s., 2002
6. *Cyklotrasy v Mikroregionu Žacléřsko.* Propagační leták. Svazek obcí Žacléřsko, podzim 2003
7. *Cyklotrasy regionu Orlické hory.* Propagační leták. Dobrovolný svazek obcí Region Orlické hory, 2004
8. DEKOSTER, J., SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města, informace pro zástupce měst a obcí.* Praha: Ministerstvo životního prostředí, ve spolupráci s Delegací Evropské komise v Praze a Centrem dopravního výzkumu v Olomouci, 2002. 80 s. ISBN 80-7212-197-9. /z angl. originálu *Cycling: the way ahead for towns and cities, European Communities, 2000/*
9. Kolektiv autorů. *Cykloatlas Česko 1:100 000.* SHOCart, spol. s r.o., 2003. 104 s. ISBN 80-7224-414-0

10. Kolektiv autorů. *Obrazový atlas neobvyklých turistických cílů v ČR*. Praha: KČT, 2003. 176 s.
11. Kolektiv autorů. *Obrazový atlas turistických cílů a cyklotras v ČR*. Praha: KČT, 2005. 224 s.
12. Kolektiv autorů. *Obrazový atlas turistických cílů a naučných stezek v ČR*. Praha: KČT, 2006. 256 s.
13. Kolektiv autorů. *Turistický atlas Česko 1:50 000*. SHOCart, spol. s r.o., říjen 2004. 664 s. ISBN 80-7224-202-4
14. KOVAŘÍKOVÁ, Lucie, JON, Michal. *Od vlků a slonů ... hurá domů!* 1.vyd. Plzeň: Jiří Říha - CYKLOKNIHY, říjen 2005. 263 s. ISBN 80-86814-07-6
15. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR*. Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, leden 2005. 40 s. ISBN 80-86502-11-2
16. *Zelené stezky Greenways*. Propagační leták. Nadace Partnerství, prosinec 2004

PERIODIKA

17. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 9/1999, str. 44-45: *Zásady a postup při zřizování cyklotrasy (dle KČT)*. Plzeň: vydavatelství Cykloturista.
18. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 6/2002, str. 25: MOTL, Milan. *Bez politiky není cyklistiky*. Plzeň: vydavatelství Cykloturistika, s.r.o.
19. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 11-12/2003, str. 36-37: CHRPOVÁ, Slávka. *Unikátní služba cyklistům*. Praha: V-Press, s.r.o.
20. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 7-8/2004, str. 40-41: *Radegast CykloTrack*. Praha: V-Press, s.r.o.

21. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 9/2004, str. 20: *Trojmezí Radegast CykloTrack*, str. 38-41: CHRPOVÁ, Slávka. *Vlakem v každé roční době*, str. 42-43: RAUFER, Martin. *V Ráji jako v bavlnce (technická pomoc cyklistům)*, str. 44-45: KOS, Jan. *Tajemné stezky v Podyjí*, str. 46-47: CHRPOVÁ, Slávka. *Nechte se inspirovat (Krásná země 2004)* Praha: V-Press, s.r.o.
22. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 10/2004, str. 44-47: ĎOUBALÍK, Petr. *Proč se neznačí motorkotrasy?* Praha: V-Press, s.r.o.
23. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 11/2004, str. 38-39: VOTÁPEK, Antonín. *Krajem romantických malířů*. Praha: V-Press, s.r.o.
24. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 1/2005, str. 46-54: *Squadra cicloturistica*. Praha: V-Press, s.r.o.
25. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 2-3/2005, str. 46-47: PUSTINA, Vladimír. *Cyklotrasy očima značkaře*. Praha: V-Press, s.r.o.
26. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 5/2005, str. 64-67: CHRPOVÁ, Slávka. *Nezbývá než nastoupit (domácí cyklobusy)*. Praha: V-Press, s.r.o.
27. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 6/2005, str. 56-61: CHRPOVÁ, Slávka. *S kolem busem (domácí cyklobusy)*. Praha: V-Press, s.r.o.
28. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 7-8/2005, str. 16: *Opava Radegast CykloTrack*, str. 30-31: RAUFER, Martin. *Krkonošská pro i proti*, str. 32-35: DRAHNÝ, Radek. *Krkonošský národní park*, str. 64-65: HROZINKA, Šimon. *Tam za Černou horou a černými lesy*, str. 68-71: PETERA, Jan. *Nejezděte na kole do kopce (Dlouhé sjezdy)*. Praha: V-Press, s.r.o.

29. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 10/2005, str. 16: *Lichtenštejnská stezka i na české straně*. Praha: V-Press, s.r.o.
30. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 11/2005, str. 48-51: JUŘÍK, Jiří, CHRPOVÁ, Slávka. *Jezdím na mrkev...*, str. 52-53: CHRPOVÁ, Slávka. *Neobvyklá služba (vyjíždky s průvodcem)*. Praha: V-Press, s.r.o.
31. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 12/2005, str. 20: *Místa technické a první pomoci*, str. 60-61: CIPRIS, Aleš. *Značení mimo zákon*. Praha: V-Press, s.r.o.
32. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 1/2006, str. 32-34: JUŘÍK, Jiří. *Učení nemusí být mučení aneb výchovně vzdělávací turistické trasy*, str. 39: KREJČÍ, Jaromír. *Česká cykloturistika pod jednou střechou?* Praha: V-Press, s.r.o.
33. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 2-3/2006, str. 68-69: JUŘÍK, Jiří. *Pohled do francouzské kuchyně (cyklostezky po francouzsku)*. Praha: V-Press, s.r.o.
34. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, speciál *Dovolená na kole 2003*, str. 54: *Beskydy Radegast CykloTrack, trasa se rozrůstá*. Praha: V-Press, s.r.o.
35. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, speciál *Dovolená na kole 2004*, str. 6-9: VRTALOVÁ, Jitka. *Co nejvíc letí v cestovních kancelářích*, str. 22-24: MOUREK, Daniel. *Vias Verdes, Španělskem po zelených stezkách*. Praha: V-Press, s.r.o.
36. *Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, speciál *Dovolená na kole 2006*, str. 22-25: MOUREK, Daniel. *Další porce zelených stezek*. Praha: V-Press, s.r.o.
37. *TRAVEL Profi*, měsíčník pro cestovní ruch, č. 2/2006, str.3-4: KUČERA, Laco. *Domácí cestovní ruch v režii MMR ČR*. Praha: Eva Kovářová - TRAVEL Profi. ISSN 1211-2798

38. *Turista*, č. 2/2004, str.44: *V Podyjí přejí cykloturistům.*
Praha: KČT. ISSN 0139-5467

INTERNETOVÉ ZDROJE

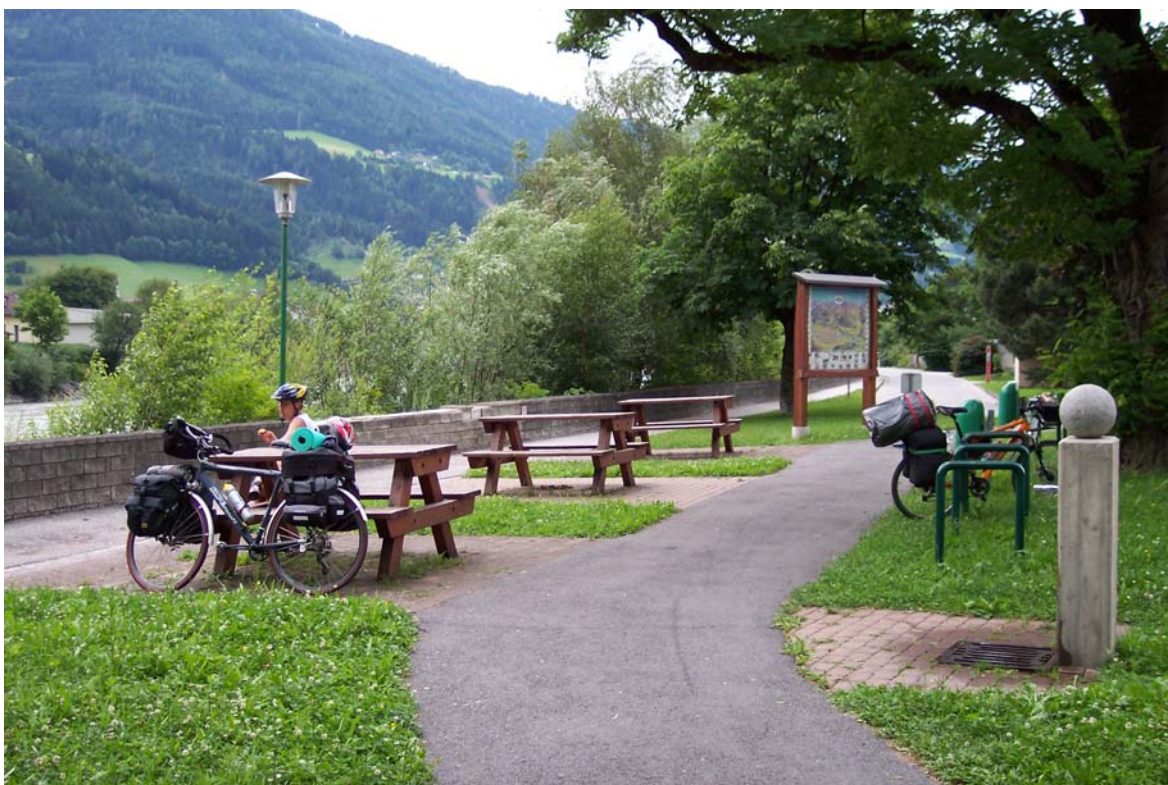
39. <http://cs.wikipedia.org/wiki/EuroVelo>
40. <http://cyklo.net/view.php?cisloclanku=2005110201>
(*Jizerské hory - cyklostezky z popílků?*)
41. http://mesta.obce.cz/velkezernoseky/cyklotrasy_labska.htm
42. <http://prahawien.greenways.info>
43. <http://premyslovci.slansko.cz/cyklo.htm>
44. <http://radio.cz/cz/clanek/55791>
(*KUCHYŇOVÁ, Zdeňka: Kolo - dopravní prostředek budoucnosti*)
45. www.bcsport.semily.cz/bc_tpc.html
46. www.bcsport.semily.cz/bc_tpc_krkonose.html
47. www.cdv.cz
48. www.cot.cz
49. www.cot.cz/zobrazcl.php?id=3549
(*VALÁŠEK, Dean: Kol česka kolmo*)
50. www.cot.cz/zobrazcl.php?id=3653
(*VALÁŠEK, Dean: Krkonoše se zpřístupňují cykloturistům*)
51. www.cot.cz/zobrazcl.php?id=4837
(*KOPECKÁ, Helena: Možnosti pro cykloturisty v Praze*)
52. www.cot.cz/zobrazcl.php?id=4840
(*Vysočinou na kole*)
53. www.cot.cz/zobrazcl.php?id=4841
(*VALÁŠEK, Dean: Některé dálkové cykloturistické trasy*)

54. www.cot.cz/zobrazcl.php?id=4842
(KOPECKÁ, Helena: *Na kole krajem vína*)
55. www.cyklistevitani.cz
56. www.cyklistikakrnov.com
57. www.cyklostrategie.cz
58. www.czecot.com
59. www.detizeme.cz
60. www.eurovelo.org
61. www.horydoly.cz/vypsati.php?id=654
(TUREK, Jakub: *Rakušané vydělávají na cyklistech*)
62. www.horydoly.cz/vypsati.php?id=2045
(TUREK, Jakub: *Cyklistika je velký byznys, ale ještě ji neumíme využít*)
63. www.kalimera.cz/cyklotrasy_modni_hit_kazde_obce.html
(VYKYDAL, Ondřej: *Cyklotrasy - módní hit každé obce*)
64. www.krasnazeme.cz
65. www.mastale.cz/tur_cyklostezky.htm
66. www.mastale.cz/tur_cyklostezky_znaceni.htm
67. www.mastale.cz/tur_cyklostezky_ukazatele.htm
68. www.mountainbike.cz/clanek.shtml?x=315
(HERMOVÁ, Hanka: *Proč se nestavějí cyklostezky, když...*)
69. www.nakole.cz
70. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=40
(GROSSOVÁ, Dana: *Ladovy stezky lákají turisty*)
71. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=63
(SKLENKA, Jakub: *Jak se dělá cyklotrasa*)
72. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=68
(BINTEROVÁ, Alena: *Bývalé vojenské silnice by měly sloužit turistům*)

73. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=76
(Redakce: *Na kole za dobrým pivem*)
74. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=81
(VRTAL, Václav: *Labská cyklotrasa*)
75. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=99
(Redakce: *Greenways Praha-Vídeň je nejlepší zelenou stezkou ve střední a východní Evropě*)
76. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=104
(PALÁTKOVÁ, Dáša: *Krkonoše ze sedla kola*)
77. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=108
(Redakce: *V Praze si lidé mohou půjčovat kola na ulici*)
78. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=113
(LOGAN, Steven: *Pěkně z kopce*)
79. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=118
(Redakce: *Ve městě? Na kole!*)
80. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=119
(Redakce: *Kde budou cyklisté vítáni?*)
81. www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=131
(Redakce: *Půjčovny kol v Jizerských horách*)
82. www.nakole.cz/vemeste
83. www.profit.cz/print.php?iArt=7271
(TUREK, Jakub: *Obce a regiony nemají cyklistům příliš co nabídnout*)
84. www.simonovsky.cz/pages/tiskove_zpravy/_2004/072004/080704-1.html
(Lidové noviny: *Ministr Šimonovský navrhuje: Češi by měli víc jezdit na kolech*)
85. www.vasautobus.cz
86. www.vinarske.stezky.cz

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1: Odpočívadlo na rakouské cyklostezce
- Příloha 2: Odpočívadlo v Bolehošti v Mikroregionu Poorlicko
- Příloha 3: Silniční značení - směrová tabulka
- Příloha 4: Silniční značení - směrová tabule
- Příloha 5: Silniční značení - návěst před křižovatkou
- Příloha 6: Cykloturistické značení KČT
- Příloha 7: Cyklostezka v Rakousku
- Příloha 8: Mapka Moravských vinařských stezek
- Příloha 9: Mapka tras EuroVelo a dálkových cyklotras na území ČR
- Příloha 10: Logo „Cyklisté vítání“
- Příloha 11: Na kole ve městě - německá cyklostezka
- Příloha 12: Rady pro bezpečnou jízdu na kole
- Příloha 13: Cykloturistika na internetu



Na cyklostezce podél řeky Inn

Podobná odpočívadla se stojany na kola a pitnou vodou jsou na rakouských cyklostezkách samozřejmostí.

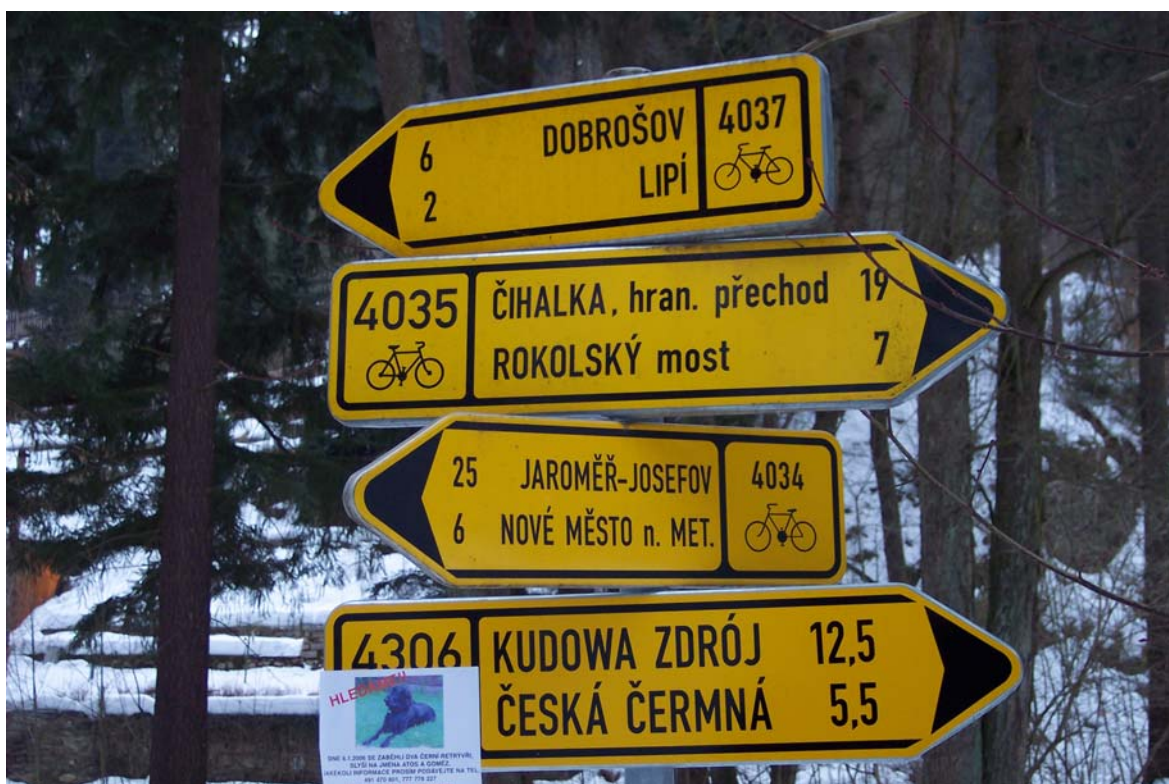
© Foto: Josef Hnik



Dobrovolný svazek obcí Poorlicka na Královéhradecku na cykloturisty myslí. Přímo ukázkové odpočívadlo v Bolehošti. V Mikroregionu Poorlicko najdeme podobných odpočívtek více. U nás, zejména na regionálních cyklotrasách, se však prozatím vyskytují pouze výjimečně.



Silniční cyklistické značení - směrová tabulka na cyklotrase č. 4037, z Pekla u Nového Města n. Metují na Lipí



Silniční cyklistické značení - směrové tabule v Pekle u Nového Města nad Metují

© Foto: Josef Hník



Silniční cyklistické značení - návěst před křižovatkou na cyklotrase č. 4306 u České Čermné na Náchodsku

© Foto: Josef Hník



Cykloturistické značení KČT v Jeseníkách

© Foto: Josef Hník



Cesta od jezera Traunsee

V Rakousku se cyklista s automobilem setká většinou jen na přechodu. Cyklostezku zde najdeme téměř u každé hlavní silnice.

© Foto: Josef Hnik



Moravské vinařské stezky – schéma jednotlivých stezek a vinařských oblastí. Každá vinařská oblast má svou vlastní stezku, všechny jsou pak propojeny páteří Moravskou vinnou stezkou vedoucí ze Znojma až do Uherského Hradiště. Jednotlivé stezky jsou pojmenovány podle vinařské oblasti, kterou prochází.

Zdroj: www.vinarské.stezky.cz

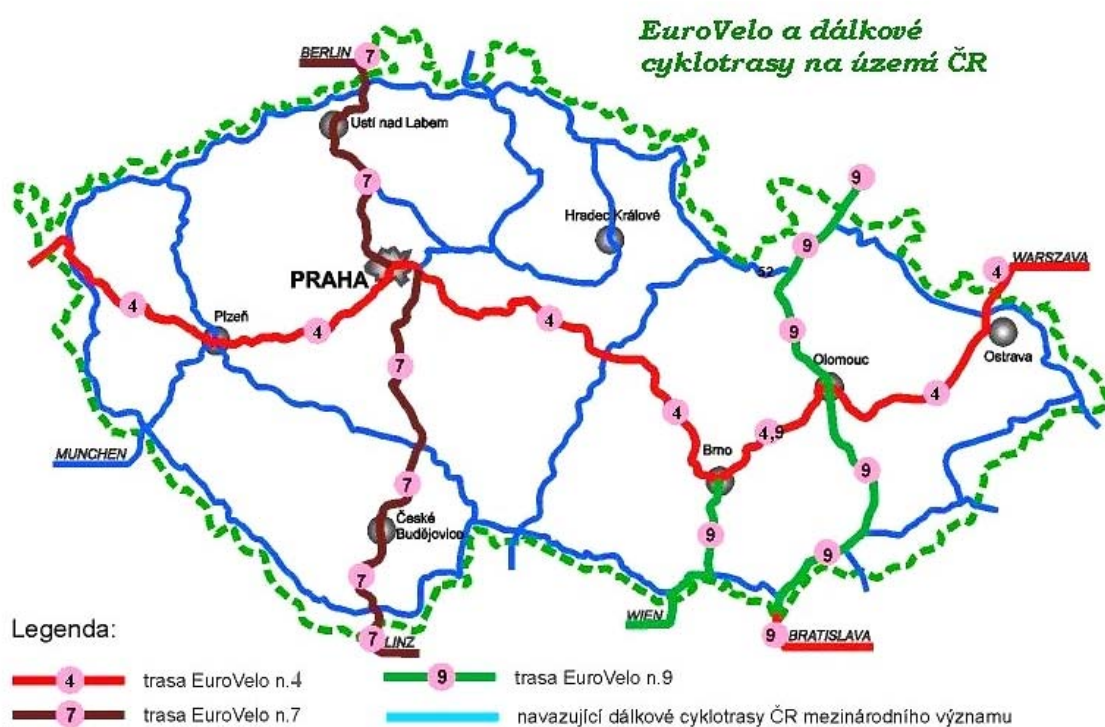


Schéma tras EuroVelo a dálkových cyklotras na území ČR



Logo „Cyklisté vítáni“ - národní certifikace služeb cestovního ruchu pro specifickou skupinu cyklistů a cykloturistů

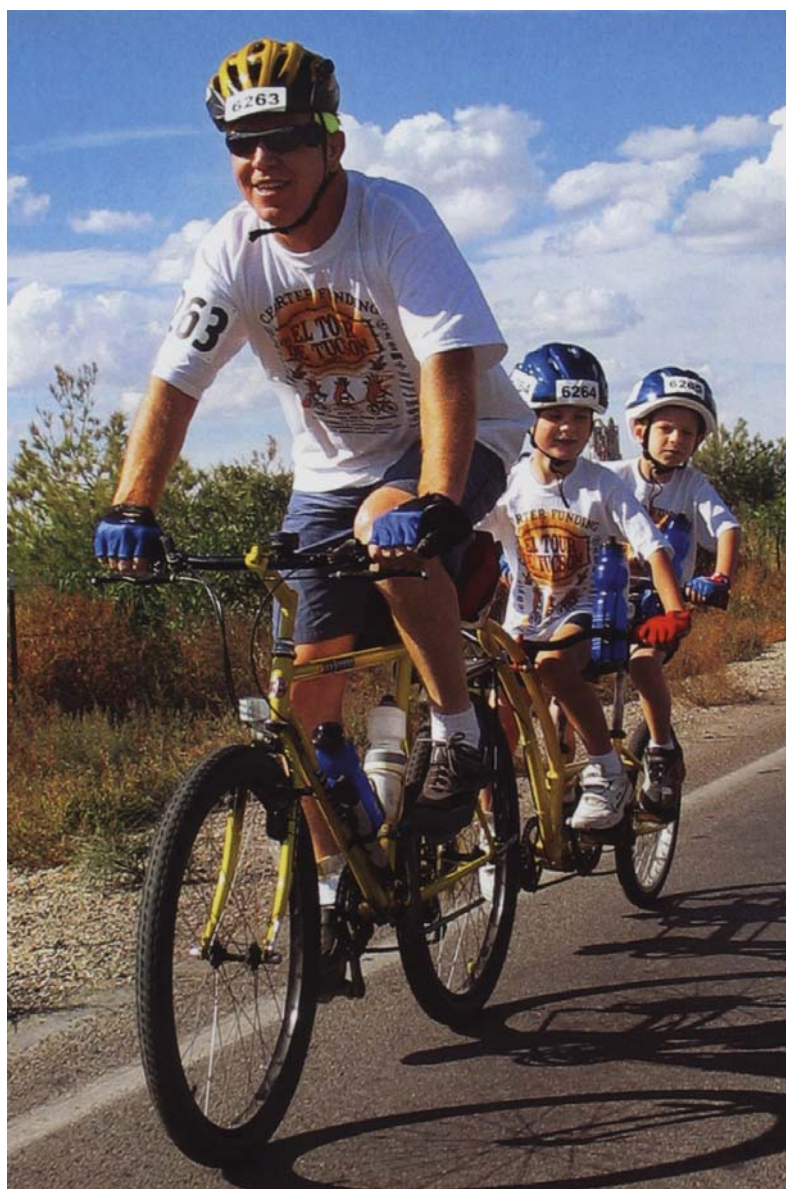
© Nadace Partnerství



Ve městě na kole

Na německých cyklostezkách mají cyklisté vždy absolutní přednost i při křížení stezky se silnicí.

© Foto: Josef Hník



Rady pro bezpečnou jízdu na kole:

1. Před jízdou zkontrolujte technický stav kola
2. Přibalte malou lékárničku a soupravu základního nářadí
3. **PŘI CESTÁCH NA KOLE VŽDY POUŽÍVEJTE CYKLISTICKOU PŘILBU
- CHRÁNÍTE TÍM SVÉ ZDRAVÍ I SVŮJ ŽIVOT !!!**
4. I vy jste účastníkem silničního provozu, **PROTO VŽDY
DODRŽUJTE PRAVIDLA SILNIČNÍHO PROVOZU**

© Foto: Alena Klierová (*Cykloturistika*, časopis pro cesty na kole, č. 10/2005. Praha: V-Press, s.r.o. titulní strana)

CYKLOTURISTIKA NA INTERNETU

CYKLISTICKÉ PORTÁLY

www.bajk.cz
www.bikepoint.cz
http://cyklo.net
www.cykloserver.cz
www.nakole.cz

ČESKÉ A MORAVSKÉ CYKLOTRASY

www.cyklostezky.cz
www.cyklotrasy.cz
www.cyklotrasy.radegast.cz
www.greenways.cz

KLUBOVÉ WEBY

www.bicybo.cz
www.cyklostranky.cz
www.epastorek.cz
http://kolari.olomouc.com
http://mike.fspnet.cz
www.mtbike.cz

ELEKTRONICKÉ MAPY ON-LINE

http://www.czecot.com/cz/?id_tema=53
www.geodezie.cz
http://mapy.atlas.cz
http://mapy.quick.cz
http://mapy.tiscali.cz
www.shocart.cz/cs/mapa-online.php
http://supermapy.centrum.cz
www.t-mapy.cz

TURISTICKÉ CÍLE V ČR

www.ceskepamatky.info
www.czecot.com
www.ecesko.cz/pamatky
www.hrady.cz
www.oblasti.cz
www.pamatky.com
www.pamatky.cz
www.pruvodce.com
www.tourism.cz
www.turistika.cz
www.zamky-hrady.cz

PŘEDPOVĚĎ POČASÍ ON-LINE

www.chmi.cz
www.meteopress.cz
www.meteo-web.cz

KEMPOVÁNÍ V ČR PŘES INTERNET

www.dokempu.cz

CYKLOBUSY

www.vasautobus.cz

S KOLEM VLAKEM

www.jizdenka.cz
www.jizdnirad.cz

SPECIÁLNÍ TIP

www.filabel.cz/lucie+michal
(Lucie Kovaříková a Michal Jon na kole kolem zeměkoule, 2002-2005)

