

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Rozvoj cykloturistiky v regionu Českomoravské pomezí

Jakub Sekyra

Bakalářská práce

2022

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Jakub Sekyra**
Osobní číslo: **D19107**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Rozvoj cykloturistiky v regionu Českomoravské pomezí**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Význam cykloturistiky pro rozvoj regionu
2. Analýza současného stavu cykloturistiky v regionu Českomoravské pomezí
3. Možnosti rozvoje cykloturistiky v regionu Českomoravské pomezí

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **40-50 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Helena Becková, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. října 2021**
Termín odevzdání bakalářské práce: **15. května 2022**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. dubna 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem Rozvoj cykloturistiky v regionu Českomoravské pomezí jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 15. 5. 2022

Jakub Sekyra v. r.

Rád bych poděkoval vedoucí práce Ing. Heleně Beckové, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání bakalářské práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zaměřuje na rozvoj cykloturistiky v Českomoravském pomezí. V její teoretické části jsou popsány záhlavní pojmy týkající se cyklistiky a cykloturistiky. V praktické části je charakterizován region Českomoravské pomezí a analyzována cykloturistika v tomto regionu.

KLÍČOVÁ SLOVA

Českomoravské pomezí, cykloturistika, cyklotrasa, cyklostezka

TITLE

The development of cycling tourism in Českomoravské pomezí region

ANNOTATION

This bachelor thesis focuses on the development cycling tourism in Českomoravské pomezí region. The theoretical part describes basic terms related to cycling and cycling tourism. The second part characterizes Českomoravské pomezí region and analyses cycling tourism in this region.

KEYWORDS

Českomoravské pomezí, cycling tourism, cycling route, cycling path

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 VÝZNAM CYKLOTURISTIKY PRO ROZVOJ REGIONU.....	10
1.1 Základní pojmy	10
1.2 Druhy cyklistické dopravy	11
1.3 Historie cyklistiky	11
1.4 Historie cykloturistiky v českých zemích	13
1.5 Výhody a nevýhody jízdy na kole	13
1.6 Cyklistická doprava spojená s veřejnou dopravou.....	14
1.7 Bikesharing	15
1.8 Legislativa.....	16
1.9 Dopravní značky	16
1.9.1 Svislé dopravní značky.....	16
1.9.2 Vodorovné dopravní značky.....	20
1.10 Druhy kol	22
1.11 Cykloboxy	24
1.12 Financování cyklistické infrastruktury	24
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLOTURISTIKY V REGIONU ČESKOMORAVSKÉ POMEZÍ.....	27
2.1 Charakteristika regionu Českomoravské pomezí.....	27
2.2 Významná města v Českomoravském pomezí.....	27
2.2.1 Litomyšl	27
2.2.2 Svitavy	28
2.2.3 Moravská Třebová.....	28
2.2.4 Vysoké Mýto.....	28
2.2.5 Polička.....	28
2.3 Turistické cíle v Českomoravském pomezí	29
2.4 Cykloturistika v Českomoravském pomezí	31
2.5 Půjčovny kol v Českomoravském pomezí	35
2.6 Parkování kol v Českomoravském pomezí.....	36
2.7 Trasa Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec.....	37
2.7.1 Bezpečnost	38
2.7.2 Povrch	40

2.7.3	Náročnost	41
2.7.4	Turistické cíle	41
2.7.5	Služby pro cyklisty	42
2.8	Výhody a nevýhody trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec	42
3	MOŽNOSTI ROZVOJE CYKLOTURISTIKY V REGIONU ČESKOMORAVSKÉ POMEZÍ 44	
3.1	Možnosti rozvoje trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec	44
3.2	Půjčovna kol a koloběžek	47
3.2.1	Trekingová kola	47
3.2.2	Elektrokola	48
3.2.3	Koloběžky	49
3.2.4	Dětská kola	49
3.2.5	Příslušenství	50
3.3	Cykloboxy	50
3.4	Financování navržených opatření pomocí	50
	POUŽITÁ LITERATURA	52
	SEZNAM TABULEK	58
	SEZNAM OBRÁZKŮ	59
	SEZNAM ZKRATEK	61

ÚVOD

Tématem této bakalářské práce je rozvoj cykloturistiky v regionu Českomoravské pomezí.

Cykloturistika je stále se rozvíjejícím druhem turistiky, který má význam především v rámci regionu. Díky vzrůstající oblibě elektrokol je cykloturistika dostupnější i pro seniory a ti tak mohou využít i náročnější cyklotrasy. Při využití kola jako dopravního prostředku nejen při cykloturistice, ale také např. při cestě do školy nebo do práce se minimalizuje dopad na životní prostředí vzhledem k nulovým emisím. Cykloturistika zároveň nabízí jedinečnou možnost navštívit místa, která by se při jízdě jiným dopravním prostředkem navštívit nedala. Cykloturistika se v současné době rozvíjí také ve městech, a to díky sdíleným kolům.

Důležitým faktorem pro rozvoj cykloturistiky jsou služby pro cyklisty, mezi které se může řadit občerstvení, možnost ubytování nebo půjčovny či opravy kol. Pro cykloturistiku jsou také důležité turistické cíle, které by svou atraktivitou měly nalákat co nejvíce turistů.

Díky cyklostezkám, které jsou vedeny správnými místy se může zvýšit atraktivita daného regionu. Cyklostezky mají také tu výhodu, že jsou izolovány od ostatních druhů dopravy a jsou tak pro cyklisty bezpečnější.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat současný stav cykloturistiky v Českomoravském pomezí a navrhnout změny, které napomůžou k rozvoji cykloturistiky v tomto regionu.

Tato bakalářská práce bude rozdělena do tří kapitol. V první kapitole bude vysvětlen význam cykloturistiky pro rozvoj regionu, zmíněna historie cyklistiky a rozebrána legislativa spojená s cyklistikou v České republice.

V druhé kapitole bude charakterizován region Českomoravské pomezí, turistické cíle tohoto regionu a bude analyzován současný stav cykloturistiky v Českomoravském pomezí.

Ve třetí kapitole budou na základě zjištění z druhé kapitoly navrženy způsoby rozvoje cykloturistiky v Českomoravském pomezí.

1 VÝZNAM CYKLOTURISTIKY PRO ROZVOJ REGIONU

Cyklistiku jako takovou je možné dělit podle Ministerstva dopravy (2013) z hlediska dopravní obslužnosti a cykloturistiky. Ministerstvo dopravy (2013) uvádí, že v dnešní době je cyklistická doprava plnohodnotným druhem dopravy, který doplňuje ostatní druhy dopravy. Díky cyklistice se také podle Ministerstva dopravy (2013) zlepšuje zdraví obyvatel nejen po fyzické stránce, ale také napomáhá snižovat znečištění. Dále ovlivňuje kvalitu života v České republice v oblasti ekonomiky, kdy podporuje rozvoj území a zároveň zlepšuje dopravní situaci a dopravní obsluhu (Ministerstvo dopravy, 2013).

1.1 Základní pojmy

Je důležité vymezit základní pojmy cyklistické dopravy.

Cyklistika Krnov [b.r.] na svých webových stránkách uvádí, že cyklotrasa vede po silnicích, místních a účelových komunikacích. Tyto trasy jsou značeny cykloznačkami, na těchto značkách se nachází symbol kola, číslo trasy a kilometrová vzdálenost k cíli a mají informační charakter (Cyklistika Krnov, [b.r.]).

Cyklostezka je podle webu Cyklistika Krnov [b.r.] určena pro pohyb cyklistů, ale mohou ji používat také uživatelé kolečkových bruslí a chodci. Na cyklostezce je podle této webové stránky přesně vymezen prostor pro pohyb cyklisty a nachází se zde jak vodorovné, tak svislé dopravní značení. Cyklisté jsou povinni zde, podle této webové stránky, dodržovat stanovená pravidla. Cyklostezka je na svém začátku a konci označena příslušným dopravním značením, a pokud vede cyklostezka souběžně s dopravní komunikací, cyklista je povinen cyklostezku využít. Její povrch je zpravidla zpevněný (Cyklistika Krnov, [b.r.]).

„Cykloturistická trasa je komunikace pro cykloturistiku, která vede většinou po horších polních nebo lesních cestách, nebo vede terénem“ (Zelenka a Pásková, 2012, s. 90).

Ministerstvo dopravy (2013, s. 79) definuje jízdní pruh pro cyklisty takto: *„pozemní část komunikace určena pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou“*. Pás pro cyklisty je definován takto: *„Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty“ (Ministerstvo dopravy, 2013, s. 79).*

Centrum dopravního výzkumu (2008, s. 5) definuje cyklokoridor jako: *„dopravní koridor stávající a navrhované sítě cyklo dopravy, která využívá stávající a navrhované cyklotrasy a cyklostezky a integruje je do dopravní infrastruktury bezmotorové dopravy“*.

1.2 Druhy cyklistické dopravy

Podle webu Cyklistika Krnov [b.r.] se cyklistická doprava dělí na tři druhy:

- dopravní,
- turisticko-rekreační,
- sportovní.

Dopravní druh je podle tohoto webu takový, který je určen na přepravu k cíli pomocí jízdního kola. Jedná se například o přepravu do školy nebo do zaměstnání. Tento druh dopravy je podle webové stránky Cyklistika Krnov [b.r.] náročný na čas a cyklista hledá co nejkratší cestu k cíli. Typickými představiteli jsou každodenní cyklisté, kteří jsou znalí provozu na silničních komunikacích, cyklisté nekladou takový důraz na počasí a zpravidla jezdí jako jednotlivci (Cyklistika Krnov, [b.r.]).

Turisticko-rekreační druh cyklistické dopravy je podle webové stránky Cyklistika Krnov [b.r.] takový, jehož cílem je samotná jízda na kole. Neklade důraz na co nejkratší cestu a cyklisté vyhledávají atraktivní prostředí, jako jsou např. hrady, zámky či rozhledny (Cyklistika Krnov, [b.r.]). Trasa může vést podle tohoto webu také mimo zastavěná území. Na rozdíl od dopravního druhu cyklisté kladou důraz na počasí (Cyklistika Krnov, [b.r.]). Cyklisté také mohou jezdit ve větších skupinkách, jejichž součástí mohou být i děti, čemuž je potřeba přizpůsobit obtížnost a návrh trasy s ohledem na křižování s jinými druhy dopravy (Cyklistika Krnov, [b.r.]).

Cyklistika Krnov [b.r.] na svém webu uvádí, že sportovní druh cyklistické dopravy je především využíván ke zlepšení fyzické kondice cyklisty. Pro tento druh cyklistické dopravy jsou podle této webové stránky zpravidla využívány pozemní komunikace pro motorová vozidla kvůli typu kola a cyklisté mohou také dosáhnout vyšších rychlostí a využít speciální závodní dráhy. Na rozdíl od turisticko-rekreačního druhu cyklisté nekladou důraz na menší obtížnost trasy (Cyklistika Krnov, [b.r.]).

1.3 Historie cyklistiky

Podle Krále a Makeše (2002) byl pro rozvoj cyklistiky nejdůležitější vynález kola jako takového. To se podle autorů datuje zhruba do období 3500 let před naším letopočtem. Autoři uvádí, že se jednalo o hrnčířský kruh. Kola na dopravních prostředcích se podle Krále a Makeše (2002) začala používat až o 300 let později. Jak píše autoři, jednalo se o desky, zpravidla dvě až tři, které byly vyřezány do tvaru kruhu. K dalšímu vývoji kola došlo podle autorů okolo roku 2000 před naším letopočtem, na válečných vozech se začala používat kola s dřevěnými loukotěmi. Autoři uvádí, že se díky tomu na výrobu kola používalo méně dřeva a kola byla

lehčí a vozy rychlejší. Kola s drátěným výpletem se začala používat až okolo roku 1800 (Král a Makeš, 2002).

Pravděpodobným vynálezcem jízdního kola byl podle Krále a Makeše (2002) Francouz Médé de Sivrac. Autoři uvádí, že jízdní kolo bylo vyrobeno ze dřeva se dvěma loukoťovými koly a jmenovalo se celerifera. Dne 12. 1. 1818 si podle autorů nechal Karl Drais patentovat tzv. „draisinu“. Jednalo se o jízdní kolo, které se pohánělo odrážením od země a zatáčelo se pomocí oje na předním kole (Král a Makeš, 2002).

Podle Krále a Makeše (2002) vyrobil v roce 1861 Ernest Michaux kolo s názvem „velocipède“ (viz obrázek 1). Autoři uvádí, že se jednalo o kolo, které bylo poháněno klikami a šlapkami. Autoři také zmiňují, že šlapky vynalezl sám Michaux 6 let před vynalezením kola.



Obrázek 1 Velociped (Muzeum Českého krasu, [b.r.])

Král a Makeš (2002) uvádí, že první cyklistický závod na území Rakouska-Uherska se konal v roce 1869 v Brně v Lužánkách. V roce 1870 si podle autorů celokovové kolo nechali patentovat Britové James Starley a William Hillman. V roce 1875 byla v Chebu založena továrna na kola Premier (Král a Makeš, 2002). Autoři dodávají, že z důvodu špatné stability tohoto kola se mnozí výrobci pokoušeli vyrobit bezpečnější kolo. Autoři uvádí, že v roce 1888 vyrobil John Kemp jízdní kolo, které už nemělo tak velký rozdíl v rozměrech předního a zadního kola a používalo řetěz a ozubená kola. V roce 1839 vynalezl Charles Goodyer vulkanizační proces, který v roce 1890 posloužil Johnu Boydovi Dunlopovi k výrobě pryžové pneumatiky (Král a Makeš, 2002). Problémem u jízdních kol byla podle autorů absence volnoběžky, tím pádem se společně s kolem otáčely kliky s pedály. Autoři uvádí, že tento problém v roce 1904 vyřešil Ernst Sachs, který jako první u jízdního kola použil volnoběžný náboj. V roce 1911 navrhnul Joanny Panel první měnič převodů (Král a Makeš, 2002). Brzdu, jak ji známe dnes, zkonstruoval Ernest Monnington Bowden. Tato brzda působila silou z obou stran na ráfek (Neumannová a Neumann, 2008).

1.4 Historie cykloturistiky v českých zemích

Hrubíšek (2016) uvádí, že v roce 1880 byl založen Český klub velocipedistů Smíchov (ČKV). Podle autora tento klub následovaly další, což vedlo k založení České ústřední jednoty velocipedistů (ČÚJV). Autor zmiňuje, že sjednocovala okolo 50 cyklistických klubů a zaměřovala se na turistiku. ČKV Smíchov se zpočátku zaměřoval na nenáročné výlety na kolech a postupem času se zaměřoval i na delší a náročnější trasy, např. výprava Josefa Kohouta po Francii (Hrubíšek, 2016). Na přelomu 19. a 20. století byla podle autora cykloturistika na území Česka v úpadku, k čemuž přispěla i 1. světová válka. Autor doplňuje, že důvodem byl nedostatek kol a účast mladých mužů ve válce. Naopak za 2. světové války zažil ČÚJV podle autora svá nejlepší léta a měl více členů než kdy předtím. Důvodem byly výhody pro členy, jako např. levnější ubytování, sleva na nové kolo nebo zákaz činnosti tělovýchovných organizací (Hrubíšek, 2016). Po konci války se podle Hrubíška (2016) kladl důraz na sjednocení organizací, až nakonec byla cyklistika vyřazena ze Svazu cyklistiky a zařazena do Svazu turistiky. Hrubíšek (2016) uvádí, že v 70. a 80. letech 20. století cykloturistika zažívala rozkvět díky nadšencům spolupracujícím s Výborem svazu turistiky Českého ústředního výboru Československého svazu tělesné výchovy (VST ČÚV ČSTV). Každý rok byl vydáván kalendář cykloturistických akcí, každý sudý rok se pořádalo Setkání cykloturistů ČSR a třikrát ročně víkendové akce nazvané České kolo (Hrubíšek, 2016). Výjimkou podle autora nebyly ani lokální cykloturistické akce nebo cykloturistické soutěže. Autor uvádí, že v 80. letech už počet těchto akcí dosahoval čísla 200 za rok. Po listopadové revoluci organizovaná cykloturistika zažila opět úpadek (Hrubíšek, 2016).

1.5 Výhody a nevýhody jízdy na kole

Podle Fillera a Motýla (2018) patří mezi hlavní výhody jízdy na kole úspora peněz. Cyklista ušetří např. na benzínu, údržbě automobilu nebo na parkování (Filler a Motýl, 2018). Při každodenním užívání kola také mohou rodiny uvolnit finanční prostředky ve svém rozpočtu, protože zjistí, že nepotřebují více osobních aut (Dekoster a Schoellaert, 2006).

Další výhodou je podle Fillera a Motýla (2018) úspora času. Největší výhodu spojenou s časem vidí autoři na trasy především do pěti kilometrů, ovšem ve městě při dopravní špičce se tato vzdálenost může prodloužit až na deset kilometrů. Cyklista rovněž nemusí řešit problém s hledáním parkovacích míst (Filler a Motýl, 2018).

Jednou z dalších výhod je podle Fillera a Motýla (2018) zdraví, a to nejen zdraví cyklisty. Cyklista si zlepšuje svou vlastní fyzickou kondici, ale zároveň kolo neprodukuje žádné emise (Filler a Motýl, 2018). Dekoster a Schoellaert (2006) vidí výhodu v tom, že cyklistická

doprava se dá kombinovat s dopravou veřejnou, s čímž je spojená menší vyčíslenost dopravní infrastruktury. Podle autorů z toho vychází, že jsou volnější dopravní cesty a je dosaženo vyšší plynulosti provozu. S využitím kola jako dopravního prostředku je také spojeno snížení hluku ve městech (Dekoster a Schooellaert, 2006).

Další výhoda spojená s jízdou na kole souvisí s cykloturistikou. Samotná jízda na kole není tak rychlá a cyklistovi se tak zvyšuje intenzita prožívání turistických zážitků. Cykloturistika nezatěžuje životní prostředí, napomáhá návštěvnosti turistických míst i zaostalejších oblastech a může také zajišťovat pracovní místa s cykloturistikou spojená.

Nevýhodou cyklistické dopravy je podle Ministerstva dopravy (2005) především narušování klidového režimu chráněných území, ničení stanovišť chráněných druhů rostlin či způsobování půdní eroze, a to především v přírodě při rekreační cyklistice mimo síť cest. Jako problém se také jeví sdílení tras s chodci, kdy především právě chodci přichází o svoji bezpečnost a komfort (Ministerstvo dopravy, 2005).

1.6 Cyklistická doprava spojená s veřejnou dopravou

Filler a Motýl (2018) uvádí, že díky kombinaci s veřejnou hromadnou dopravou může cyklistická doprava konkurovat individuální automobilové dopravě. Jako výhodu vidí autoři to, že k zastávce veřejné hromadné dopravy se cyklista může na kole buď přiblížit a kolo zde nechat, nebo si ho vzít s sebou.

Podle Fillera a Motýla (2018) je pro cyklisty, kteří se rozhodnou k zastávce pomocí kola pouze přiblížit, nabízena spousta stání pro kola v prostorech zastávek či nádraží. Může se jednat buď pouze o cyklostojan, nebo o kryté stání pro kola, které může být střeženo kamerovým systémem (Filler a Motýl, 2018). Autoři také uvádí, že u zastávek či nádraží se také mohou nacházet cykloboxy, které jsou ovšem v České republice zatím výjimkou. Tyto cykloboxy mohou být podle autorů dostupné všem cyklistům, ovšem u některých musí mít cyklista sjednaný dlouhodobý pronájem. Cyklista své kolo také může zanechat v úschovně zavazadel na nádraží, ovšem z finančního hlediska je každodenní uschovávání kola v úschovně nepřijatelné (Filler a Motýl, 2018).

Filler a Motýl (2018) uvádí, že se nabízí dvě možnosti, pokud chce cyklista využít kola před a také po jízdě veřejnou dopravou, a to kolo buď převézt, nebo své kolo nechat na zastávce či ve stanici a po příjezdu využít sdílených kol.

Filler a Motýl (2018) zmiňují, že podmínky pro přepravu kol se liší v závislosti na dopravci a popřípadě také na velikosti dopravního prostředku. Podle autorů při přepravě kola vlakem nebývá problém a nejlepší pro přepravu jsou skládací kola nebo koloběžky, ty se totiž

vejdou do limitů pro cestovní zavazadlo. Cyklista si v dopravním prostředku musí buď kolo držet sám, nebo může využít speciálních držáků, např. ve vlacích (Filler a Motýl, 2018).

České dráhy (2020) uvádí, že v jejich vlacích jde s kolem cestovat dvěma způsoby, a to buď jako spoluzavazadlo, nebo je zde možnost uschovat kolo ve zvláštním prostoru pro úschovu kol. Pokud se cyklista rozhodne přepravovat kolo jako spoluzavazadlo, může tak podle Českých drah (2020) učinit ve vlacích označených symbolem „kolo“, místo pro kolo se dá také rezervovat. Pro účel přepravy kola se ve vlakové soupravě nachází vozy s místy na to určenými a přeprava kol tímto způsobem je možná pouze do vyčerpání kapacity, průvodčí rozhoduje, zda kolo do přepravy přijme, či nikoliv (České dráhy, 2020). České dráhy na svém webu také zmiňují, že cyklista dále může přepravovat kolo i ve vlacích, které symbolem „kolo“ nejsou označeny, ovšem může kolo umístit pouze do prvního a posledního představku soupravy v prostoru nástupních dveří. V těchto prostorách mohou být přepravována maximálně dvě kola (České dráhy, 2020).

České dráhy (2020) uvádí, že pokud se cyklista rozhodne kolo přepravovat v úschovně ve vlaku během přepravy, jízdní kolo předá zaměstnanci ČD a při výstupu si své kolo u zaměstnance ČD opět vyzvedne. Tato služba je podle Českých drah (2020) dostupná ve vlacích, které jsou označeny symbolem kufru, kufru v kroužku nebo kufru v rámečku. Stejně jako u přepravy kola jako spoluzavazadla je možné si místo pro kolo rezervovat, pokud je ovšem symbol kufru v rámečku, cyklista je povinen si místo rezervovat (České dráhy, 2020).

RegioJet (2022) na svých webových stránkách uvádí, že pokud se cyklista rozhodne převézt své kolo ve vlaku, smí tak učinit pouze ve spojích kategorie R a místo pro kolo se musí předem rezervovat. Ve spojích kategorie RJ smí cestující převážet pouze malé koloběžky, které se vejdu do zavazadlového prostoru nad hlavou nebo pod sedačku (RegioJet, 2022).

1.7 Bikesharing

Podle Filler a Motýla (2018) je bikesharing sdílení kol, které funguje ve větších městech České republiky. Autoři uvádí, že se jedná o sdílená kola, která nabízí bikesharingová firma, a jedná se o vhodnou náhradu vlastního kola. Autoři zmiňují, že výhodou oproti půjčení kola z půjčovny je jednoduchost půjčení kola, kdy cyklista nemusí s půjčovnou vyřizovat všechny náležitosti, ale kolo si jednoduše půjčí a vrátit ho může kdekoliv. Dle Filler a Motýla (2018) se cyklista nemusí starat o případné odcizení svého kola po ukončení jízdy a odpadá také problém s udržováním kola. Uvádí také, že bikesharing je vhodný pro příležitostné cyklisty nebo turisty v cizím městě. Vzhledem k ceně bikesharingu se cyklistům vyplatí krátké výpůjčky

a bikesharingové firmy tím tak dosáhnou toho, že jejich kola využije více cyklistů (Filler a Motýl, 2018).

1.8 Legislativa

Besip (2022) uvádí, že i přes to, že cyklista nemusí být držitelem řidičského průkazu, je řidičem nemotorového vozidla a je povinen dodržovat pravidla silničního provozu. Podle Fillera a Motýla (2018) je pro cyklistu důležitý především zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a v prováděcí vyhláška č. 294/2015 Sb., ve které je stanoveno dopravní značení. Autoři také uvádí, že cyklista je povinen držet se při jízdě co nejvíce vpravo, může využít i krajnici, pokud při tom neohrozí chodce a více vlevo cyklista může jet, pokud to situace vyžaduje. Dle Fillera a Motýla (2018) je cyklista dále povinen využívat cyklistickou infrastrukturu a mimo cyklistické zóny jsou cyklisté povinni jet po jednom za sebou. Autoři ale také poukazují na fakt, že v cyklistické zóně toto pravidlo neplatí. Autoři upozorňují na to, že cyklistům starším 10 let je zakázáno jezdit po chodníku. Stejně jako řidičům motorových vozidel je cyklistům zakázána jízda pod vlivem alkoholu (Filler a Motýl, 2018).

1.9 Dopravní značky

Kubálková (2008) tvrdí, že bezpečnost jízdy se poprvé začala řešit v roce 1900. Podle autorky rychlost neomezovaly žádné značky, ale vůz se nesměl pohybovat rychleji, než byla rychlost koně v poklusu. Kubálková (2008) také zmiňuje, že první dopravní značky se zavedly až o 35 let později. Autorka dále zmiňuje, že v roce 1950 byla zavedena první obecná pravidla provozu a v roce 1951 byly zavedeny vložky do řidičského průkazu s 10 útržky, které byly odtrženy v případě přestupku. Jednalo se o ekvivalent dnešního bodového systému (Kubálková, 2008). V dnešní době dopravní značky řeší prováděcí vyhláška č. 294/2015 Sb. Tato vyhláška dělí dopravní značky na svislé a vodorovné (Česko, 2015).

1.9.1 Svislé dopravní značky

Podle prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2015), musí být stálé dopravní značky upevněny na sloupky, budovy nebo na jiné konstrukce pevně spojené se zemí. Tato vyhláška také uvádí, že svislé dopravní značky musí být pro účastníky pozemní komunikace včas viditelné a umístěny při pravém okraji vozovky. Vyhláška také stanovuje, že při pravém okraji vozovky nemusí být umístěny např. značky „Stezka pro cyklisty“ a „Konec stezky pro cyklisty“ (Česko, 2015).

Prováděcí vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2015), stanoví, že výstražné značky jsou mimo obec umístovány 100 až 250 metrů před označovaným místem a v obci je tato vzdálenost zkrácena na 50 až 100 metrů. V souvislosti s cyklistikou se jedná o značku s označením A 19 a s názvem Cyklisté (Česko, 2015). Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb.(2015, § 4), kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, je funkce značky Cyklisté (viz obrázek 2) definována takto: „Značka upozorňuje na místo, kde cyklisté vjíždějí na vozovku nebo ji přejíždějí, anebo na úsek, kde se cyklisté často vyskytují.“



Obrázek 2 Značka Cyklisté (Česko, 2015)

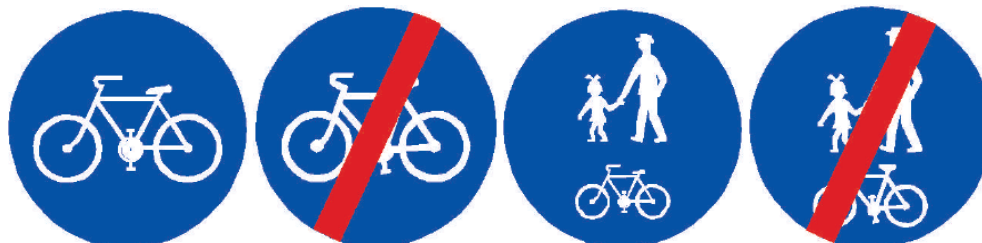
Podle prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb., se zákazové značky se umísťují u místa, odkud zákaz nebo omezení platí, popřípadě kde končí a v souvislosti s cyklistikou se jedná o značky B 1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“, B 8 „Zákaz vjezdu jízdních kol“ či B 12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel“ (viz obrázek 3).



Obrázek 3 Značky Zákaz vjezdu jízdních kol a Zákaz vjezdu vyznačených vozidel (Česko, 2015)

Podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2015), se příkazové značky umísťují u místa, kde příkaz začíná, popřípadě končí. V souvislosti s cyklistikou se jedná o značky C 8a „Stezka pro cyklisty“, C 8b „Konec stezky pro cyklisty“, C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty společná“, C 9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty společné“, C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty dělená“ a C 10b „Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené“ (Česko, 2015). Podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2015), může být pro cyklisty také určena značka C 14a „Jiný příkaz“, která se používá v případě, že pro daný příkaz neexistuje vhodná příkazová značka a její platnost ruší značka C 14b „Konec jiného příkazu“.

Tato vyhláška dále stanoví, že značka „Stežka pro cyklisty“ přikazuje cyklistům, osobám vedoucí kolo, osobám pohybující se na kolečkových bruslích atd. využít stezku pro cyklisty a platnost této značky ukončuje značka „Konec stezky pro cyklisty“. Ostatní zmíněné značky fungují obdobným způsobem, značka „Stežka pro chodce a cyklisty dělená“ navíc vymezuje místo pohybu pro cyklisty a pro chodce (Česko, 2015). Tyto značky jsou zobrazeny na obrázcích 4 a 5.



Obrázek 4 Značky Stežka pro cyklisty, Konec stezky pro cyklisty, Stežka pro chodce a cyklisty společná a Konec stezky pro chodce a cyklisty společné (Česko, 2015)

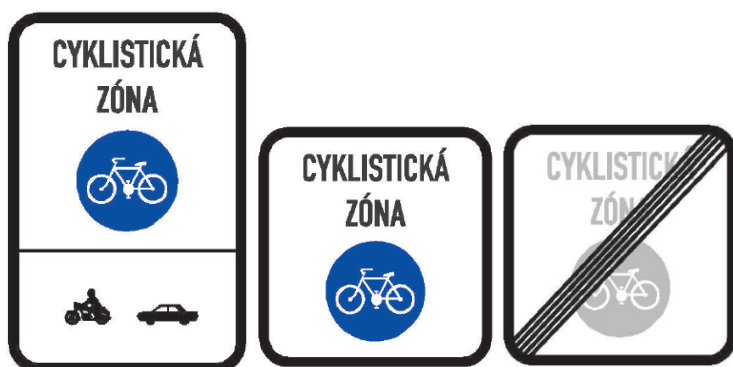


Obrázek 5 Značky Stežka pro chodce a cyklisty dělená, Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené, Jiný příkaz a Konec jiného příkazu (Česko, 2015)

Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2015), se informativní značky rozdělují následovně:

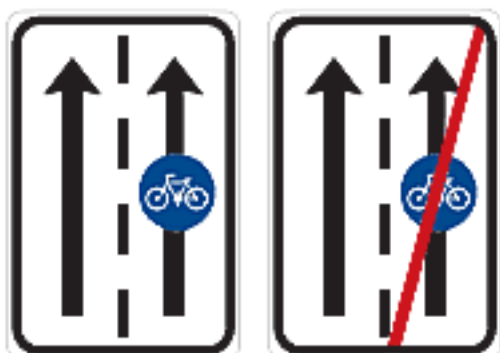
- zónové,
- provozní,
- směrové,
- jiné.

Vyhlášky č. 294/2015 Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2015) říká, že v cyklistice je využívána informativní značka zónová IZ 9a „Zóna pro cyklisty“ a její platnost ukončuje značka IZ 9b „Konec zóny pro cyklisty“ (viz obrázek 6). Ve spodní části značky mohou být uvedena vozidla, která mají vjezd do zóny povolen (Česko, 2015).



Obrázek 6 Značky Zóna pro cyklisty a Konec zóny pro cyklisty (Česko, 2015)

Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, se jako informativní značka provozní v souvislosti s cyklistickou dopravou používá značka IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ a IP 20b „Konec vyhrazeného jízdního pruhu“ (viz obrázek 7).



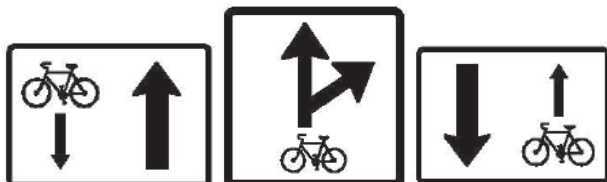
Obrázek 7 Značky Vyhrazený jízdní pruh a Konec vyhrazeného jízdního pruhu (Česko, 2015)

Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., slouží pro cyklisty jako informativní značky směrové značky IS 19a, IS 19b, IS 19c „Směrová tabule pro cyklisty“, IS 20 „Návěst před křižovatkou“, IS 21a, IS 21b, IS 21c „Směrová tabulka pro cyklisty“ a IS 21d „Konec cyklistické trasy“ (viz obrázek 8)



Obrázek 8 Značky Směrová tabule pro cyklisty, Návěst před křižovatkou, Směrová tabulka pro cyklisty a Konec cyklotrasy (Česko, 2015)

Podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, mezi doplňkové tabulky sloužící pro cyklistickou dopravu patří: E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“, E 12b „Vjezd cyklistům povolen“ a E 13 „Povolený směr jízdy cyklistů“ (viz obrázek 9). Tabulka E 12a se používá v kombinaci se značkou E12a a upozorňuje řidiče motorových vozidel na možnost jízdy cyklistů v protisměru a tabulka E 12b se používá v kombinaci se značkou „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a umožňuje cyklistům do tohoto zákazu vjet (Česko, 2015).



Obrázek 9 Doplňkové tabulky Jízda v protisměru, Povolený směr jízdy a Vjezd cyklistům povolen (Česko, 2015)

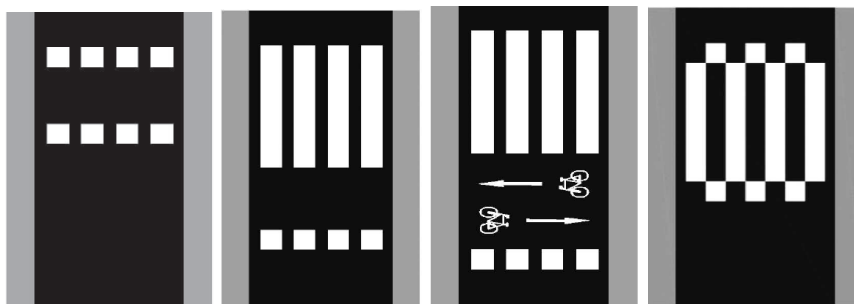
1.9.2 Vodorovné dopravní značky

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2015), stanovuje, že vodorovné značky jsou vyznačeny na pozemní komunikaci bílou barvou, pokud jsou vodorovné dopravní značky pouze přechodné, jsou na pozemní komunikaci vyznačeny žlutou nebo oranžovou barvou.

Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2015), se vodorovné dopravní značky se rozdělují následovně:

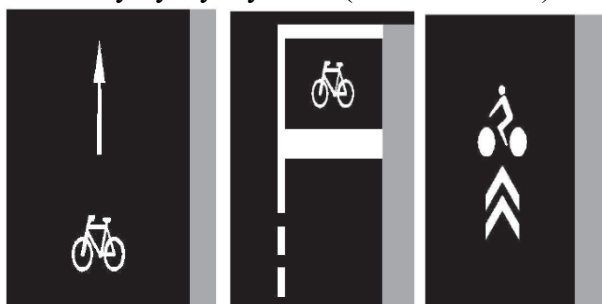
- podélné čáry,
- příčné čáry,
- šipky,
- označení stání a parkovišť,
- označení zastávek a zákazů zastavení a stání,
- ostatní vodorovné značky.

Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., jsou v případě příčných čar v cyklistické dopravě využívány následující značky: V 8a „Přejezd pro cyklisty“, V 8b „Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce“ a V 8c „Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty“ (viz obrázek 10).



Obrázek 10 Značky Přejezd pro cyklisty, Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce a Sdružený přechod pro chodce a cyklisty (Česko, 2015)

Podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., mezi ostatní vodorovné dopravní značky spojené s cyklistikou se řadí: V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“, V 19 „Prostor pro cyklisty“ a V 20 Piktogramový koridor pro cyklisty“, který upozorňuje řidiče motorových vozidel na možný výskyt cyklistů (viz obrázek 11).



Obrázek 11 Značky Jízdní pruh pro cyklisty, Prostor pro cyklisty a Piktogramový koridor pro cyklisty (Česko, 2015)

Vyhláška č. 294/2015 Sb., uvádí že mezi světelné signály, které jsou využívány především v cyklistické dopravě, patří: S 10 „Tříbarevná soustava se signály pro cyklisty“ a S 11 „Tříbarevná soustava se signály pro chodce a cyklisty“ (viz obrázek 12).



Obrázek 12 Světelné signály Tříbarevná soustava se signály pro cyklisty a Tříbarevná soustava se signály pro chodce a cyklisty (Česko, 2015)

1.10 Druhy kol

Na webu Bike-Eshop.CZ (2022) jsou kola rozdělena podle předpokládaného použití následovně:

- horská kola,
- krosová kola,
- trekingová kola,
- silniční kola,
- elektrokola,
- městská kola.

Horská kola jsou podle webu Bike-Eshop.CZ (2022) určena pro pohyb v terénu. Na tomto webu je dále uvedeno, že horská kola (viz obrázek 13) disponují terénními plášti, odpruženou vidlicí a v některých případech také zadním tlumičem. Podle tohoto portálu je možné horská kola použít i na silnici, ale kolo na tomto povrchu dosahuje nižších rychlostí.



Obrázek 13 Horské kolo (Bike-Eshop.CZ, 2022)

Na webu Bike-Eshop.CZ (2022) je uvedeno, že krosová kola (viz obrázek 14) jsou vhodná pro cykloturistiku, protože se hodí jak na lehčí terén, tak na jízdu po silnici. Podle tohoto webu mají krosová kola stejně jako horská kola odpruženou přední vidlici, ale na rozdíl od kol horských mají větší průměr kola, rychlejší převody a hladší vzorek pláštěů.



Obrázek 14 Krosové kolo (Bike-Eshop.CZ, 2022)

Trekingová kola (viz obrázek 15) jsou podle webu Bike-Eshop.CZ (2022) téměř shodná s koly krosovými, tudíž se hodí jak na silnice a do lehčích terénů a jsou tak vhodná pro cykloturistiku, ale na rozdíl od krosových kol jsou trekingová kola vybavena větším množstvím příslušenství, jako jsou např. blatníky, nosiče nebo světla.



Obrázek 15 Trekingové kolo (Bike-Eshop.CZ, 2022)

Na webu Bike-Eshop.CZ (2022) je uvedeno, že silniční kola (viz obrázek 16) se kvůli svým úzkým pláštům a silničním převodům nehodí na jízdu v terénu. Podle tohoto webu jsou ovšem silniční kola nejrychlejší na asfaltu a jsou také vhodná na delší vzdálenosti. Oproti horským, krosovým a trekingovým kolům bývají podle tohoto webu silniční kola také výrazně lehčí.



Obrázek 16 Silniční kolo (Bike-Eshop.CZ, 2022)

Elektrická kola (viz obrázek 17) jsou podle webu Bike-Eshop.CZ (2022) oproti běžným kolům vybavena motorem, baterií a ovládním. Na tomto webu je také uvedeno, že elektromotor se ovládá buď šlapáním, nebo ovládacím tlačítkem akcelérátoru a elektromotor se dá kdykoliv vypnout vypínačem.



Obrázek 17 Elektrokolo (Bike-Eshop.CZ, 2022)

Na webu Bike-Eshop.CZ (2022) je uvedeno, že díky své povaze jsou městská kola (viz obrázek 18) uzpůsobena především jízdě po městských silnicích a chodnících. Kola jsou podle tohoto webu pohodlná a výrobci počítají s tím, že cyklisté na těchto kolech jezdí v civilním oblečení. Cyklisté na tomto kole sedí ve vzpřímené poloze a ve výbavě kola se nachází nosiče, blatníky a jsou vybavena tzv. sukňovým rámem, který cyklistům umožňuje pohodlné sesednutí z kola.



Obrázek 18 Městské kolo (Bike-Eshop.CZ, 2022)

1.11 Cykloboxy

Urbania [2018] na svých webových stránkách uvádí, že uschování kol v cykloboxech patří mezi nejbezpečnější způsoby, jak uschovat kolo. Podle tohoto webu se na cykloboxech nachází tříbodový systém uzamčení a dveře jsou vyztuženy ocelovým rámem. Dále je zde uvedeno, že v cykloboxu je možné uschovat 2 kola a díky háčkům v cykloboxu zde cyklisté mohou nechat své přilby a zavazadla. Podle tohoto webu jsou cykloboxy ideální možností zaparkovat kola např. u nákupních center, nádraží, aquaparků a kulturních památek. Dále je zde uvedeno, že uzamykání boxu existuje ve třech variantách, a to zámkem FAB, mincovním zámkem nebo elektronickým zámkem.

1.12 Financování cyklistické infrastruktury

První možností financování cyklistické infrastruktury je financování pomocí Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Podle SFDI (2021) lze příspěvek poskytnout na:

- výstavbu cyklistické stezky,
- výstavbu nebo rekonstrukci sdružených přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty,
- výstavbu přejezdů pro cyklisty přimknutých k přechodu pro chodce, které jsou součástí stezky pro cyklisty a chodce,
- opravu cyklistické stezky,
- zřízení jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. a III. třídy.

SFDI (2021) uvádí, že výše příspěvku je maximálně do výše 85 % celkových uznatelných nákladů, ale maximální poskytnutá výše může činit až 90 %, pokud cyklistické stezky budou vybudovány na opuštěném drážním tělese nebo na regionální dráze a minimální délka stezky bude v tomto případě 1 km.

Mezi uznatelné náklady na cyklistické stezky podle SFDI (2021) patří ty náklady, které souvisí s přímou realizací. Dále se zde uvádí, že mezi uznatelné náklady na cyklopruhy patří náklady na svislé a vodorovné dopravní značení, dopravní značení na zvýšení bezpečnosti a stavební úpravy napojení na začátku a na konci cyklopruhu.

Mezi neuznatelné náklady podle SFDI (2021) patří:

- příprava území,
 - demolice objektů,
 - veřejné osvětlení,
 - přeložky,
 - dešťová a splašková kanalizace,
 - čištění komunikací,
 - mobiliář,
 - úpravy přilehlé komunikace,
 - příjezdové a přístupové cesty k objektům,
 - osázení vegetací,
 - ostatní komunikace,
 - izolace přilehlých budov,
 - svislé dopravní značení, které nesouvisí se zvýšením bezpečnosti,
 - plochy parkovišť,
 - autobusové zastávky,
 - oplocení včetně podezdívek,
 - náklady na zpracování projektové a jiné dokumentace,
 - geodetické a geometrické práce s výjimkou na náklady na zaměření skutečného provedení stavby,
 - vedlejší a ostatní náklady jako např. ztížené pracovní podmínky nebo pojištění.
- Žadatelem a následným příjemcem může podle SFDI (2021) být:
- obec jako budoucí vlastník cyklistické stezky,
 - organizační složka obce,

- příspěvková organizace zřízená obcí, která vykonává správu tohoto majetku ve vlastnictví obce,
- svazek obcí,
- kraj,
- příspěvková organizace správa a údržba silnic, zřízená krajem, která vykonává správu tohoto majetku.

Další možností financování cyklistické infrastruktury jsou fondy EU. Podle Küstera a Koloczyńské (2020) lze k financování cyklistických projektů využít následující programy:

- Evropský fond regionálního rozvoje,
- Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova,
- Fond soudržnosti,
- Horizont Europe,
- Nástroj pro propojení Evropy – doprava,
- LIFE,
- Fond spravedlivé transformace,
- Next Generation EU.

Podle Ministerstva pro místní rozvoj ČR (2022) je pro rozdělování peněz poskytnutých z Evropského fondu pro regionální rozvoj využit Integrovaný regionální operační program (IROP). Dále je zde uvedeno, že IROP spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj a celkem IROP podporuje 13 oblastí. V oblasti cyklistiky do podporované infrastruktury podle Küstera a Koloczyńské (2020) patří:

- samostatné stezky,
- jízdní pruhy a pásy pro cyklisty,
- vyhrazené jízdní pruhy a piktogramové koridory,
- parkovací systémy B+R.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLOTURISTIKY V REGIONU ČESKOMORAVSKÉ POMEZÍ

Tato kapitola bude zaměřena na charakteristiku regionu Českomoravské pomezí, jeho významných měst a turistických cílů. Dále bude charakterizována cykloturistika v Českomoravském pomezí a podrobně provedena analýza zvolené trasy.

2.1 Charakteristika regionu Českomoravské pomezí

Podle webu Východní Čechy (Pardubický kraj a Destinační společnost Východní Čechy, 2022a) se region Českomoravské pomezí nachází na hranici Čech a Moravy. V Pardubickém kraji podle tohoto webu Českomoravské pomezí sousedí s regiony Orlické hory a Podorlicko na severu, Chrudimsko-Hlinecko na východě a Pardubicko na severovýchodě. Tento web dále uvádí, že region se nachází především na území okresu Svitavy a zasahuje také do okresu Chrudim a Ústí nad Orlicí. Na jeho území se nachází především města Svitavy, Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto a Moravská Třebová. Nadmořská výška se podle webu destinační společnosti Českomoravské pomezí [b.r.] v regionu Českomoravské pomezí pohybuje mezi 300 až 700 metry nad mořem. Českomoravské pomezí podle tohoto webu disponuje zhruba 1400 km pěších tras a cyklotras. Mapa Českomoravského pomezí je znázorněna na obrázku 19.



Obrázek 19 Mapa Českomoravského pomezí (Pardubický kraj a Destinační společnost Východní Čechy, 2022a)

2.2 Významná města v Českomoravském pomezí

Mezi nejvýznamnější města regionu Českomoravské pomezí se řadí Litomyšl, Svitavy, Moravská Třebová, Vysoké Mýto a Polička.

2.2.1 Litomyšl

Město Litomyšl (2022) na svých webových stránkách uvádí, že první písemná zmínka o Litomyšli pochází z roku 981. Eliášek, Zámečník a Klimeš (2016) uvádí, že už od středověku

bývá Litomyšl považována za centrum kultury a vzdělanosti. Podle těchto autorů zde byl v 15.století vybudován hrad Kostků z Postupic, na jehož místě v 16. století nechal Vratislav z Pernštejna postavit honosný zámek, který byl v roce 1999 zapsán na Seznam světového dědictví UNESCO. Podle autorů se v Litomyšli také nachází Smetanovo náměstí dlouhé 493 m, které se řadí mezi nejdelší náměstí ve střední Evropě.

2.2.2 Svitavy

První písemná zmínka o Svitavách pochází podle Eliáška, Zámečnicka a Klimeše (2016) z roku 1256 a až do roku 1848 byly Svitavy osídlovány výhradně německy hovořícími obyvateli. Podle autorů byly Svitavy díky železničnímu spojení průmyslově významné a byly centrem textilní výroby. Autoři dále uvádí, že se Svitavy staly okresním městem a změnily svou zemskou příslušnost z moravské na českou. Zmiňují také, že se město pyšní jedním z nejdelších oboustranně loubených náměstí v České republice.

2.2.3 Moravská Třebová

První písemná zmínka o tomto městě pochází podle Eliáška, Zámečnicka a Klimeše (2016) z roku 1270. Město se podle autorů vyznačuje pravidelným půdorysem s pravoúhlým protínáním ulic a čtvercovým náměstím. Autoři dále uvádí, že v Moravské Třebové, stejně jako ve Svitavách, hrála v minulosti velkou roli textilní výroba, a to především v 17. století. Městský úřad Moravská Třebová (2022) na svých webových stránkách uvádí, že město se může pochlubit zámeckým portálem z roku 1492 a že se jedná o jednu z nejstarších dochovaných renesančních památek na sever od Alp. V současné době městem prochází silniční komunikace I/35 z Olomouce do Hradce Králové.

2.2.4 Vysoké Mýto

Vysoké Mýto bylo podle Eliáška, Zámečnicka a Klimeše (2016) založeno okolo roku 1262 Přemyslem Otakarem II. Autoři dále uvádí, že stejně jako v Moravské Třebové, tak i ve Vysokém Mýtě se nachází čtvercové náměstí, které je podle webových stránek Města Vysoké Mýto (2022) největším čtvercovým náměstím v České republice. Podle Eliáška, Zámečnicka a Klimeše (2016) se ve městě rozvíjel především automobilový průmysl, který je pro Vysoké Mýto důležitý dodnes.

2.2.5 Polička

Město Polička se podle Eliáška, Zámečnicka a Klimeše (2016) nachází ve Žďárských vrších v okrese Svitavy. Autoři dále uvádí, že město bylo založeno roku 1265 Přemyslem Otakarem II. V 18. století patřila Polička podle autorů mezi nejbohatší města východních Čech,

ale v roce 1845 zasáhl Poličku požár, po kterém ve městě zbyly pouze čtyři domy, což rozvoj města přibrzdilo. Dále je zde uvedeno, že v dnešní době se Polička může pyšnit jedním s nejjachovalejších městských opevnění ve střední Evropě s délkou 1220 metrů. Autoři dále ve své knize zmiňují, že Polička byla rodným místem skladatele Bohuslava Martinů. Je zde také uvedeno, že Poličce patří hrad Svojanov.

2.3 Turistické cíle v Českomoravském pomezí

V regionu Českomoravské pomezí se podle CzechTourism (2021) nachází 30 turistických cílů, které v roce 2020 navštívilo 218 175 registrovaných návštěvníků; Českomoravské pomezí je tak po regionu Králický Sněžník druhým nejnavštěvovanějším turistickým regionem Pardubického kraje. Z těchto 30 turistických cílů tvoří podle tohoto webu většinu muzea, nejnavštěvovanějšími turistickými cíli ovšem byly hrady a zámky. Nejvíce registrovaných návštěvníků navštívilo hrad Svojanov, a to celkem 54 653. Nejvyšší meziroční procentuální nárůst turistů byl na rozhledně Terezka u Proseče, kterou navštívilo o 77,21 % více návštěvníků než v předchozím roce (viz tabulka 1).

Tabulka 1 Nejnavštěvovanější turistické cíle Českomoravského pomezí v roce 2020

Turistické cíle	Návštěvnost	Meziroční změna v %	Meziroční změna v absolutních hodnotách
Hrad Svojanov	54 653	-34,53	-28 821
Státní zámek Litomyšl	26 641	-50,01	-26 651
Centrum Bohuslava Martinů	11 552	-48,18	-10 741
Zámek Moravská Třebová a muzeum	11 129	-47,74	-10 167
Piaristický kostel v Litomyšli	10 641	-8,36	-971
Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě	9 300	-10,63	-1 106
Městské muzeum a galerie ve Svitavách	9 023	-24,30	-2 897
Regionální muzeum v Litomyšli	7 968	-48,70	-7 563
Toulovcova rozhledna	6 727	17,71	1 012
Rodný byt Bedřicha Smetany	6 670	-36,40	-3 818
Rozhledna Terezka	6 516	77,21	2 839
Portmoneum – Museum Josefa Válacha	6 268	12,05	674
Rozhledna Borůvka	4 915	20,52	837

Zdroj: CzechTourism (2021)

Eliášek, Zámečník a Klimeš (2016) ve své knize uvádí, že **Svojanov** se nachází 17 kilometrů od Poličky a je jedním z nejstarších českých královských hradů. Hrad byl podle těchto autorů postaven okolo roku 1224, aby byla zajištěna bezpečnost obchodní stezky mezi Čechy a Moravou. Autoři dále uvádí, že dominantou tohoto hradu je válcová věž s břitem, která

nabízí turistům výhled na okolí. Podle webu hradu Svojanov (Hrad Svojanov, 2021) je tento hrad od roku 1910 vlastnictvím města Poličky.

Dalším turistickým cílem je **zámek v Litomyšli**. Podle Národního památkového ústavu [b.r.] pochází první zmínka o hradu, na jehož místě se dnes zámek nachází, z roku 981. Podle těchto webových stránek byl zámek postaven v renezančním stylu v roce 1581 Vratislavem z Pernštejna. Je zde dále uvedeno, že v roce 1945 připadl zámek do státního vlastnictví, ve kterém je dodnes.

Zámek Moravská Třebová (2022a) na svých webových stránkách uvádí, že původní hrad ve městě byl vybudován už okolo roku 1270, při založení města. Středověká podoba hradu se ovšem nedochovala. Na tomto webu je také uvedeno, že součástí hradu je portál vsazený do jižní brány nádvoří a jedná se o nejstarší dochovanou renesanční památku v České republice. Dále je zde uvedeno, že zámek získal po bitvě na Bílé hoře do vlastnictví Karel z Lichtenštejna a tomuto rodu zámek také patřil až do roku 1945.

Dalším turistickým cílem je **Toulovcova rozhledna**. Na webových stránkách Mikroregion Maštale (2022a) je uvedeno, že rozhledna se nachází mezi Jarošovem u Litomyšle a Budislaví. Stavba této rozhledny byla podle tohoto webu zahájena v roce 2001 a dokončena 16. února 2002, mezi lety 2013 a 2015 pak byla provedena rekonstrukce. Dále se zde uvádí, že při stavbě bylo použito dřevo a železné prvky na zpevnění a že rozhledna je vysoká 15 metrů, vyhlídkové plošiny se nachází v 6 a ve 12 metrech.

Další rozhlednou, která se nachází v Českomoravském pomezí, je **rozhledna Terežka**. Rozhledna je podle webu Mikroregion Maštale (2022b) vysoká 28 metrů a vyhlídková plošina je umístěna ve 25 metrech. Dále je zde uvedeno, že rozhledna byla postavena v roce 2004 u obce Paseky a při stavbě bylo použito dřevo a ocel. Rozhledna byla pojmenována po spisovatelce Teréze Novákové.

Rozhledna Borůvka se nachází u obce Hluboká. Celková výška této rozhledny je podle webových stránek Mikroregionu Maštale (2022c) 18,5 metru a vyhlídková plošina je umístěna v 15 metrech. Dále je na tomto webu zmíněno, že rozhledna byla uvedena do provozu 4. června 2005 a materiály, které byly použity při stavbě, jsou dřevo a kov. Podle tohoto webu rozhledna získala název podle návrší, na kterém se rozhledna nachází. Tomu se říká Borek nebo Na Borůvčí.

2.4 Cykloturistika v Českomoravském pomezí

Podle webu destinační společnosti Českomoravské pomezí [b.r.] nabízí tento region jak historické památky, tak putování přírodou a nachází se tak zde pestrý základ pro cykloturistiku. Českomoravské pomezí, jak je zde uvedeno, disponuje 1400 km pěších tras a cyklotras. Mezi lehké trasy v Českomoravském pomezí se podle webových stránek www.infoSystem.cz (2022a) řadí např. cyklotrasa č. 4062, která má tyto vlastnosti:

- začíná ve Starém Městě, končí na Třebovickém sedle a propojuje Ústeckoorlicko a Moravskotřebovsko,
- je vedena po silnici III. třídy,
- povrch je tvořen asfaltem,
- je vhodná pro všechny typy kol.

Mezi středně obtížné cyklotrasy se podle webu www.infoSystem.cz (2022b) řadí např. cyklotrasa č. 4028, která má tyto vlastnosti:

- začíná ve Svitavách a končí v Litomyšli,
- je vedena po silnicích II. a III. třídy a po místních a účelových komunikacích,
- povrch je nezpevněný nebo tvořen asfaltem,
- je vhodná pro horská a trekingová kola.

Mezi trasy s vysokou obtížností se podle webových stránek infoSystems.cz (2022c) řadí např. cyklotrasa č. 4027, která má tyto vlastnosti:

- začíná v Radiměři, končí na hradu Svojanov a propojuje cyklotrasy č. 104 a 4022,
- je vedena po silnicích II. a III. třídy,
- povrch je tvořen asfaltem,
- je vhodná pro všechny typy kol.

Destinační společnosti Českomoravské pomezí [b.r.] na svých webových stránkách informuje, že se nabízí také možnost využít sezónní cyklobus, který je každoročně v provozu od konce května do konce září. Cena za přepravu kola cyklobusem je, jak uvádí web Destinační společnosti Českomoravské pomezí [2021], 20 Kč bez ohledu na vzdálenost. Dále je zde uvedeno, že cyklobusy jsou součástí systému integrované regionální dopravy Pardubického kraje a že v loňském roce bylo v provozu 5 cyklobusů, které jezdily i do dalších regionů. Mapa tras cyklobusů je znázorněna na obrázku 20. Jednotlivé linky byly podle informací na těchto webových stránkách označovány následujícími barvami:

- Růžová linka 680017, na které byl cyklobus provozován dopravcem Zlatovánek. Na této lince jezdil cyklobus z Moravské Třebové do Vysokého Mýta přes Svitavy, Poličku, Proseč, Litomyšl a Českou Třebovou,
- Modrá linka 680018, na které byl cyklobus provozován dopravcem Zlatovánek. Trasa začínala v Poličce a končila v Dolní Moravě, přičemž cyklobus projížděl přes Svitavy, Moravskou Třebovou, Štíty a Králíky,
- Zelená linka 650555, na které cyklobus provozoval dopravce Arriva východní Čechy. Trasa cyklobusu vedla z Pardubic přes Seč, Hlinsko, Proseč a Litomyšl do Poličky,
- Červená linka 680948, na které provozoval cyklobus dopravce ČSAD Ústí nad Orlicí. Trasa začínala v Litomyšli a končila ve Starém Městě. Cyklobus projížděl přes Ústí nad Orlicí, Českou Třebovou, Čenkovice, Králíky a Dolní Moravu,
- Oranžová linka 700949, na které provozoval cyklobusy dopravce ČSAD Ústí nad Orlicí a cyklobus na této trase jezdil z Lanškrouna přes Českou Třebovou, Litomyšl, Vysoké Mýto a Žamberk do Deštného v Orlických horách.



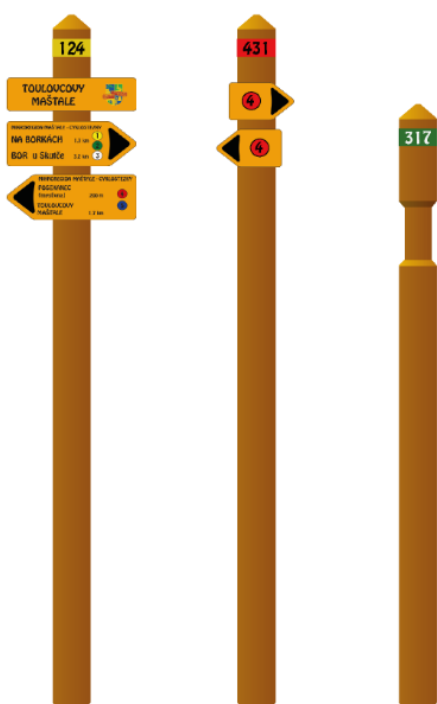
Obrázek 20 Mapa tras cyklobusů v Českomoravském pomezí v roce 2021 (Destinační společnost Českomoravské pomezí, [2021])

Eliášek, Zámečník a Klimeš (2016) uvádí, že oblíbenou lokalitou pro cyklisty jsou Toulouvcovy maštale. Tato lokalita je podle autorů vhodná pro využití horských kol. Mikroregion Maštale (2022d) na webových stránkách uvádí, že se zde nachází zhruba 150 km cyklotras a ty propojují nejzajímavější turistické cíle. Cyklotrasy podle tohoto webu vedou po lesních a polních cestách, kde cyklisté využijí nezpevněné úzké lesní pěšiny s povrchem

pokrytým kameny a kořeny, dále po účelových komunikacích a také po veřejných a místních komunikacích. Dále je zde uvedeno, že cyklotrasy v Toulovcových maštalích se vzhledem k terénu a profilu okruhů řadí mezi náročnější. Síť cyklotras je podle webu Mikroregion Maštale (2022e) rozdělena do devíti okruhů, které mají z důvodu husté sítě unikátní systém značení. Každému okruhu je přiděleno číslo od 1 do 9 a zároveň barva, a to konkrétně žlutá, zelená, bílá, červená nebo modrá. Značení na cyklotrasách se podle těchto webových stránek dělí na pět typů:

- rozcestníky, které jsou základním prvkem značení. Ty slouží cyklistům k určení vzdálenosti od současné pozice do cíle cyklotrasy. Rozcestníky dále informují o tom, jakého okruhu je úsek součástí a s jakými dalšími okruhy se překrývá. V méně přehledných místech bývají umístěny dva rozcestníky zrcadlově u sebe,
- směrovky, které neudávají kilometrovou vzdálenost. Směrovky pouze označují jeden či více okruhů a informují cyklisty o směru k dalšímu rozcestníku. Směrovky společně s rozcestníky mohou být umístěny také na sloupy elektrického vedení nebo na sloupy veřejného osvětlení,
- výstražné trojúhelníky, které informují cyklisty o nadcházejícím úseku s náročným terénem, nebo upozorňují na křížení cest. Výstražné trojúhelníky nikdy nebývají samostatně, vždy jsou doplňky buď rozcestníků, nebo směrovek,
- dřevěné kůly, které jsou dvojího druhu. Prvním druhem jsou kůly, na které jsou připevněny směrovky a rozcestníky. Druhým druhem jsou samostatné kůly s vysoustruženým zářezem, které slouží cyklistům pouze orientačně. Na vrcholu každého kůlu se nachází pasportizační čísla. Ta jsou umístěna ve vrchní části kůlu, jsou v barevném poli příslušné cyklotrasy a slouží složkám Integrovaného záchranného systému (IZS) pro určení polohy turistů v případných krizových situacích,
- tabulkové mapy, které jsou umístěny v obcích v okolí Toulovcových Maštálí. Mapy jsou instalovány v dřevěných rámech.

Kůly jsou znázorněny na obrázku 21.



Obrázek 21 Kůl s rozcestníky, kůl se směřovkami a orientační kůl
(Mikroregion Maštale, 2022e)

Eliášek, Zámečník a Klimeš (2016) ve své knize uvádí, že cyklisty oblíbený je také lesní areál Brand, který se nachází na Svitavsku. Podle webu Kam po Česku (2018) se zde nachází cyklostezka, která je vedena lesem. V nabídce jsou 3 nenáročné trasy o délce 12 km, 7 km nebo 2,6 km. Na tomto webu je dále uvedeno, že okruh je značen červenými značkami a nachází se zde i odpočinkové lavice, u kterých je naučný kvíz. Cyklisté zde také mohou navštívit Památník včelích matek, kde se nacházela původní oplozovací stanice včelích matek, jak web uvádí. Dále se v areálu nachází naučná stezka K pramenům řeky Svitavy, venkovní posilovna, fitness stezka a trasa pro vozičkáře.

V Českomoravském pomezí se podle webu Svitava 24.cz (2020) dále nachází dálková cyklotrasa číslo 24, s názvem Svitava. Tato cyklotrasa, jak zmiňuje web, vede z České Třebové do Stvolové, ale je plánováno prodloužení do Skrchova, Letovic a následně do Blanska. Svitava 24 je navržena údolím řeky Svitavy. Na těchto webových stránkách je uvedeno, že povrch na trase je zpevněný, ale vede také lesem a že samotná cyklotrasa není náročná. Cyklisté na této cyklotrase mohou navštívit přírodní rezervace Psí kuchyně a Králova zahrada, kemp Opatovec, lesní areál Brand, rozhlednu Jára Cimrmana nebo lesní lanový park a trail v Březové nad

Svitavou. Tato cyklotrasa je na směrových tabulích označena samolepkou s logem cyklotrasy Svitava 24 (viz obrázek 22).



Obrázek 22 Označení cyklotrasy Svitava 24 (autor)

Podle Pardubického kraje a Destinační společnosti Východní Čechy (2022b) jsou další cyklisty navštěvovanou lokalitou Hřebečské důlní stezky. Jak na svém webu uvádějí, jedná se o oblast cyklotras s vlastním dvoupruhovým a dvojbarevným značením poblíž obce Koclířov; modrým pruhem jsou označeny trasy pro pěší a žlutým nebo oranžovým pruhem trasy pro cyklisty. Na křižovatkách jsou podle tohoto webu umístěny tzv. Hugo navigace, které pomáhají při orientaci, a dále jsou na důležitých místech informační panely, ty seznamují turisty s místní historií. Dále je zde uvedeno, že návštěvníci této stezky také mohou navštívit portály do důlních štol, vyhlídky a odpočívadla.

2.5 Půjčovny kol v Českomoravském pomezí

České dráhy [2022a] informují, že v Českomoravském pomezí ve městech Svítavy, Polička a Moravská Třebová nabízejí půjčení kol. Na těchto místech je podle jejich webu možnost půjčit si kolo v určených hodinách jak ve všední dny, tak o víkendech. Dále je zde uvedeno, že je možnost vypůjčit si kola značky Author, Amulet, Favorit, Merida a Leather Fox. České dráhy [2022b] zmiňují následující důvody jako hlavní výhody půjčení kola v jejich půjčovnách:

- žádné náklady a starosti s přepravou kola,
- možnost přepravit půjčené kolo zdarma na vybraných tratích,
- úschova kola zdarma ve vybraných úschovnách zavazadel Českých drah,
- možnost vrácení kola na jiném místě, než kde proběhlo vypůjčení kola,
- možnost rezervace kola předem telefonicky nebo prostřednictvím e-mailu a nízké ceny půjčovného.

Při půjčení kola je podle Českých drah [2022b] potřebné, aby se zákazník seznámil se Smluvními podmínkami půjčoven kol ČD Bike, předložil osobní průkaz pro sepsání nájemní smlouvy, podepsal nájemní smlouvu, složil kauci a zaplatil půjčovné. Půjčovny kol jsou podle tohoto webu v provozu od 1. dubna do 31. října, ale některé mohou být v provozu i celoročně. Ceník půjčovny kol je shrnut v tabulce 2.

Tabulka 2 Ceník půjčovny kol Českých drah

Služba	Nájemné v Kč
Půjčení kola nebo koloběžky (do 6 hodin)	190
Celodenní půjčení kola nebo koloběžky	230
Celodenní půjčení elektrokola	390
Celodenní půjčení dětského kola	130
Dětská cyklosedačka / den	50
Vozík za kolo / den	130
Přilba pro dospělé / den	25
Přilba pro děti	zdarma

Zdroj: České dráhy [2022b]

2.6 Parkování kol v Českomoravském pomezí

V této části bude popsáno parkování kol na některých turistických cílech v Českomoravském pomezí a Biketower v Moravské Třebové.

Na zámku je možné parkování kol ve stojanech, které jsou umístěny při vstupu z prvního nádvoří do francouzské zahrady. Nevýhodou parkování kol u zámku Litomyšl je, že se kola nedají zaparkovat bezpečněji, např. do cykloboxu.

V areálu zámku jsou umístěny stojany na kola a v případě nepříznivého počasí je možnost kola uschovat pod arkády (Zámek Moravská Třebová, 2022b). Stejně jako u zámku v Litomyšli zde není možnost zaparkovat kola bezpečně do cykloboxu.

Podle webu Východní Čechy (Pardubický kraj a Destinační společnost Východní Čechy, 2022c) je na hradu Svojanov využít úschovny kol.

Ve městě Moravská Třebová je možnost uschování kola v Biketoweru (viz obrázek 23). Společnost Systematica (2022a) na webových stránkách uvádí, že v Biketoweru je možnost uložit kolo jakékoliv hodnoty. Dodává, že je možné nechat na kole veškeré vybavení, protože do Biketoweru nemají cizí osoby přístup. Poukazuje na to, že odbavení je rychlé, že Biketower je možné využít 24 hodin denně a že kolo je zde pojištěno proti poškození a krádeži. Uschování kola, jak společnost uvádí, probíhá následovně:

- navedení kola do vodícího žlábků,

- navedení a zatlačení kola ke dveřím,
- zmáčknutí tlačítka START.



Obrázek 23 Biketower v Moravské Třebové (Systematica, 2022b)

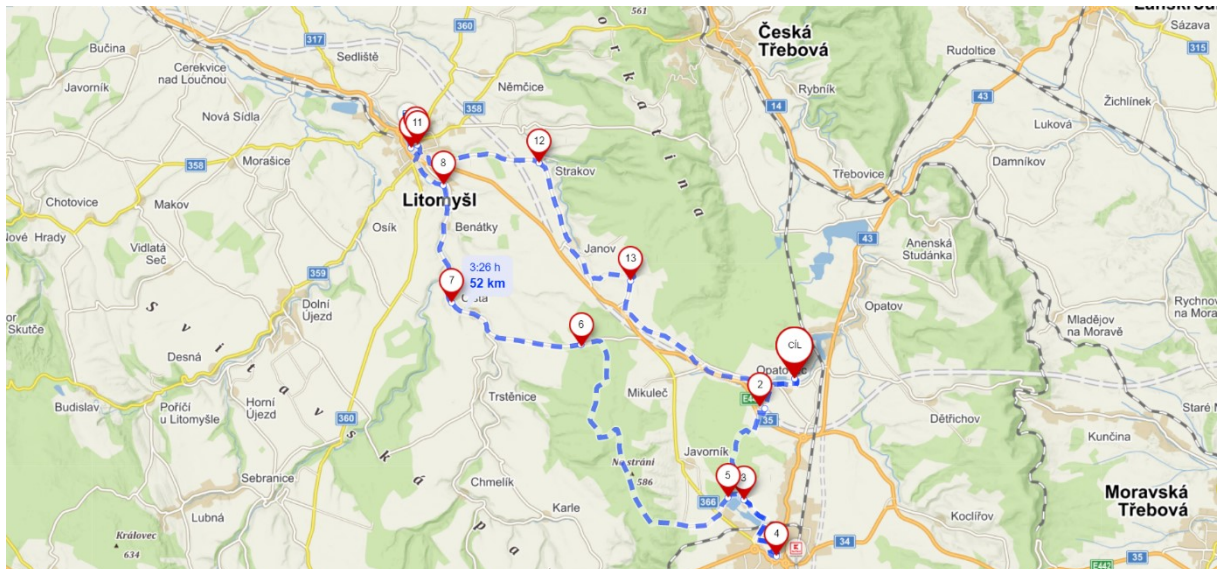
2.7 Trasa Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec

V této části bude analyzována trasa Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec. Mapa této trasy je znázorněna na obrázku 24. Z důvodu velkého množství cyklostezek a cyklotras bude v této práci analyzována tato trasa, která je charakteristická pro Českomoravské pomezí. Zároveň byla tato trasa vybrána tak, aby byla turisticky atraktivní a vedla především po cyklotrasách, pokud není možno jinak. Turisticky atraktivní místa na této trase jsou např. náměstí Míru ve Svitavách, lesní areál Brand, Smetanovo náměstí, státní zámek Litomyšl nebo Klášterní zahrady v Litomyšli. Trasa dlouhá zhruba 52 km. I přes svou délku a náročnost je tato trasa vhodná i pro méně fyzicky zdatné cyklisty. Vzhledem ke svému výškovému profilu, délce a propojení se silnicemi II. a III. třídy ale tato trasa není vhodná pro dětské cyklisty. Povrch na trase je tvořen asfaltem, dlažebními kostkami a zpevněnými a nezpevněnými lesními a polními cestami. Z tohoto důvodu je trasa vhodná pro využití horských, trekingových nebo krosových kol. Tato trasa bude vedena po následujících cyklotrasách:

- cyklotrasa č. 182,
- cyklotrasa č. 24,
- cyklotrasa č. 4028,
- cyklotrasa č. 4019,
- cyklotrasa č. 4033,
- cyklotrasa č. 4219.

Na těchto trasách bude analyzována především:

- bezpečnost,
- povrch,
- obtížnost,
- atraktivita turistických cílů,
- služby pro cyklisty.



Obrázek 24 Mapa trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec (Seznam.cz, 2022a)

Trasa začíná v obci Opatovec, odkud vede po cyklotrasách č. 182 a 24 do lesního areálu Brand, odkud dále pokračuje převážně po cyklostezce č. 24 do centra města Svitavy. Odtud se cyklotrasa vrací stejnou trasou k jezeru Rosnička, kde se napojuje na cyklotrasu č. 4028, kde cyklotrasa dále pokračuje ze Svitav po lesní cestě Javornický hřeben. Za lesní cestou Javornický hřeben trasa pokračuje okolo osady Brlenka do obce Čistá, následně do Benátek, kde se trasa napojuje do Litomyšle, kde zároveň končí cyklotrasa č. 4028. Trasa dále pokračuje do centra Litomyšle po cyklotrasách č. 182, 4019 a 4219 Litomyšlí a dále pouze po cyklotrase č. 182 pokračuje z města směrem k obci Strakov. Odtud trasa dále pokračuje přes obce Janov, Mendryka a Gajer zpět do Opatovce.

2.7.1 Bezpečnost

Trasa je na svém začátku bezpečná. Po obci Opatovec trasa vede převážně po málo frekventovaných místních komunikacích a silnici I/35 se tato trasa vyhne mimoúrovňovým křížením. Trasa na území lesního areálu Brand je relativně bezpečná, ale v lese chybí body záchrany, které by navedly složky IZS na místo případné pohotovosti. Trasa ve městě vede po frekventovaných místních komunikacích, tím pádem je méně bezpečná. U Svitavského rybníka

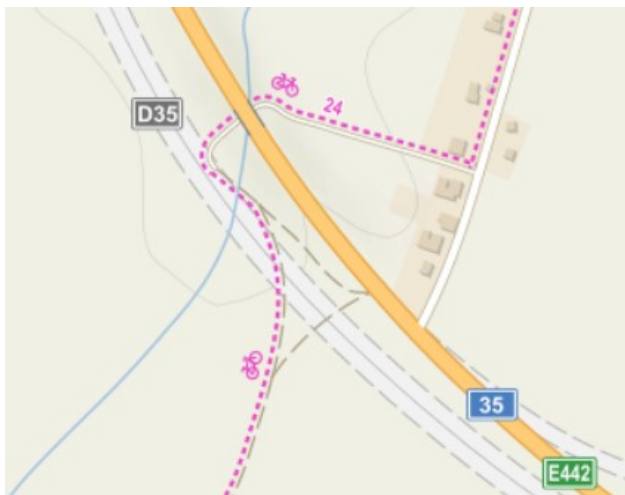
je železniční přejezd, u kterého nejsou závory, celé místo je ovšem přehledné a jedoucí vlak je viditelný i na větší vzdálenost. Za jezerem Rosnička je nebezpečné křížení trasy se silnicí II/366. V tomto místě se při křížení nabízí využít stezku pro chodce a cyklisty spojenou, ovšem v místě, kde je potřeba z této stezky sjet, není řešen sjezd, tudíž cyklisté musí přejet trávník, nebo stezku nevyužijí vůbec a část této trasy jedou po silnici II/366. Část trasy, která vede lesní cestou Javornický hřeben, je ve většině svých částí bezpečná, protože je zde zákaz vjezdu všem motorovým vozidlům. Bezpečnost na této části trasy zaručují dva body záchrany, s písmeny SY a číselným kódem (viz obrázek 25). Velmi nebezpečnými úseky na této lesní cestě jsou místa, kde probíhají lesní práce. V těchto místech se velmi blízko cesty nachází klády a samotná cesta je znečištěná blátem a větvemi. Od konce lesní cesty Javornický hřeben až po konec obce Benátky vede trasa po silnici, tudíž se zde cyklisté setkávají s dopravou. Na konci obce Benátky je úzký most do Litomyšle, kde by cyklisté měli z důvodu bezpečnosti sesednout z kola. Část trasy nacházející se v Litomyšli je relativně nebezpečná. Cyklisté se zde setkávají s hustým provozem, trasa vede přes křižovatku na silnici I/35 a dále jsou také nebezpečné křižovatky u Smetanova náměstí. Samotné náměstí je relativně bezpečné, protože řidiči vozidel mají dostatek místa se cyklistům vyhnout. Na části trasy vedoucí z Litomyšle do Strakova a dále do Janova již není tak hustý provoz, cyklisté se zde ovšem s dopravou také setkávají. Velice bezpečný je úsek v zastavěné části obce Janov, v obci Mendryka až po obec Gajer. Za obcí Gajer vede cesta lesem, provoz zde není tak velký, ovšem silnice je úzká a vozidla tak cyklisty na některých místech nepředjíždějí s dostatečným rozestupem. Dalším problematickým místem na trati je křižovatka směrem na Mikuleč a Opatovec. Na této křižovatce je špatný přehled především kvůli vysoké trávě a mostu.



Obrázek 25 Bod záchrany na cyklotrase č. 4028 (autor)

2.7.2 Povrch

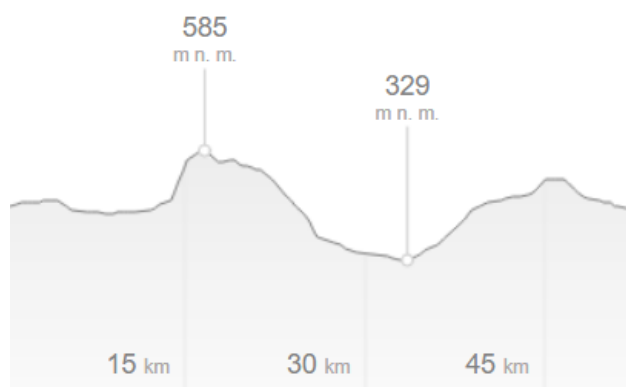
Na začátku trasy je povrch tvořený asfaltem, který ovšem není v dobrém stavu. Na silnici se v obci Opatovec nachází spousta výmolů a propadlé krajnice vozovky. Na konci obce, při podjezdu mostu silnice I/35 je povrch cesty nezpevněný. Po podjetí mostu má trasa dále pokračovat po polní cestě do lesního areálu Brand, ovšem v současné době se na tomto místě nachází staveniště dálnice D35, cyklisté tudíž musí sesednout z kola, staveniště obejít a na polní cestu se napojit až o několik metrů dál. Tato situace je znázorněna na obrázku 26. Cesta lesním areálem Brand vede převážně po nezpevněném povrchu, ale poblíž jezera Rosnička je povrch už tvořen štěrkem a později i asfaltem. Ten na trase není v dobrém stavu, ovšem na ulici Milady Horákové je asphalt dokonce ve velmi špatném stavu. Podél silnice jsou vysázeny stromy a jejich kořeny vytváří u krajnice a pod silnicí hrboly. Na náměstí Míru je povrch cesty tvořen dlažebními kostkami. Okolo jezera Rosnička směrem k silnici II/366 se střídá asfaltový povrch se štěrkem. Povrch lesní cesty Javornický hřeben je tvořen převážně asfaltem, který je v dobrém stavu, ovšem jak bylo zmíněno výše, stav této cesty je zhoršen na úsecích cesty, kde probíhají lesní práce. Směrem k obci Čistá je povrch tvořen asfaltem, na kterém se nachází spousta výmolů. V obci Benátky, kdy trasa uhýbá z hlavní silnice, je asfaltový povrch v dobrém stavu. Asfaltový povrch je v relativně dobrém stavu také na území Litomyšle. Od Smetanova náměstí až po náměstí Václava Havla je povrch tvořený dlažebními kostkami. Na trase z Litomyšle přes Strakov je povrch tvořen asfaltem, na kterém se nachází výmoly. U obce Janov jsou u silnice také propadlé krajnice vozovky. V obytné části Janova a mezi obcemi Janov a Mendryka vede asfaltová silnice v dobrém stavu. Stav silnice je horší při výjezdu z Mendryky, ale na křižovatce u Gajeru je silnice opět v dobrém stavu. Silnice z Gajeru do Opatovce už je ovšem ve špatném stavu. Samotná silnice je úzká a na silnici jsou velice hluboké a nebezpečné výmoly.



Obrázek 26 Křížení cyklotrasy č. 24 a stavby dálnice D35 (Seznam.cz, 2022b)

2.7.3 Náročnost

Úsek trasy z Opatovce do Svitav je nenáročný. Na trase se nachází pouze mírná a krátká stoupání, ovšem většina trasy vede po rovině. Totéž platí na území Svitav a okolo jezera Rosnička. Obtížná část trasy se nachází až na lesní cestě Javornický hřeben. Na tomto úseku se střídají prudká a táhlá stoupání se sjezdy, konec této lesní cesty už je také nenáročný. To také platí pro zbytek cesty až do Litomyšle, protože až do obce Čistá vede trasa z kopce a v obcích Čistá a Benátky vede trasa po rovině. Na území města Litomyšl se na trase střídají prudké kopce a mírné kopce a sjezdy. Z Litomyšle přes Strakov až do obce Janov vede trasa převážně do mírného, ovšem dlouhého stoupání. V obci Mendryka se nachází krátké, ovšem prudké stoupání a poté trasa vede po rovině do obce Gajer, tato část trasy je tudíž středně náročná. Část trasy z Gajera do Opatovce je již nenáročná, protože vede z kopce a po rovině. Výškový profil trasy je znázorněn na obrázku 27.



Obrázek 27 Výškový profil trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec (Seznam.cz, 2022a)

2.7.4 Turistické cíle

Prvním turistickým cílem na trase je lesní areál Brand. Trasa vede okolo Památníku včelích matek. V blízkosti trasy se také nachází naučná stezka K pramenům Svitavy a Fitness stezka. Na naučné stezce K pramenům Svitavy jsou umístěny naučné tabule a na Fitness stezce se naopak nachází různá posilovací zařízení, která jsou volně dostupná. Velká část trasy je také dostupná pro vozíčkáře. Ve Svitavách se nachází náměstí Míru, které je jedním z nejdelších oboustranně loubených náměstí v České republice. Na tomto náměstí je možné najít Mariánský sloup, starou radnici a kostel Panny Marie s vyhlídkovou věží. Poblíž této trasy lze navštívit městské muzeum a Muzeum esperanta. Lesní cesta Javornický hřeben patří mezi tzv. Cesty s příběhem. Na informační tabuli zde mohou turisté načíst přes mobilní telefon QR kód, který je nasměruje na webové stránky klubnoveholesa.cz a zobrazí příběh cesty. Na části této lesní cesty a v její blízkosti se nachází naučná stezka Na pomezí Čech a Moravy. V obci Benátky je

na trase naučná stezka Letem světem kolem Loučné. V Litomyšli se mezi turistické cíle řadí Portmoneum, piaristický kostel, pomník Aloise Jiráska, rodný byt Bedřicha Smetany nebo zámek Litomyšl. U trasy se také nabízí Klášterní zahrady, kde je ovšem zákaz jízdy na kole, tudíž cyklisté musí své kolo vést. Na části trasy se nachází Jiráskova cesta, která se s trasou rozchází až v obci Strakov, a za Litomyšlí, nedaleko od trasy, pak naučná stezka Černá hora.

2.7.5 Služby pro cyklisty

Na trase, a to hned na jejím začátku, leží kemp Opatovec. V kempu je možnost občerstvení a přespání. Součástí kempu je také pláž u rybníku Pařez. V lesním areálu Brand je vysoký počet odpočívadel. Vzhledem k tomu, že na území Svitav trasa vede přes náměstí, je zde dostatek služeb pro cyklisty. Nachází se zde několik občerstvení a restaurací a je tu i možnost ubytování. Na náměstí také sídlí informační centrum a firma Cyklo E.Z.O.P., kde je možnost si nechat seřídít kolo. Další restaurace je v blízkosti trasy po cestě mezi náměstím Míru a jezerem Rosnička. U jezera Rosnička jsou provozována dvě občerstvení: Chata Rosnička a Plechárna. Na lesní cestě Javornický hřeben je umístěno pouze jedno odpočívadlo. Vzhledem k délce a s přihlédnutím k faktu, že se jedná o nejnáročnější úsek trasy, je to velice málo. V obci Čistá se nachází hostinec U Chlebounů, který má také zahrádku. Další odpočívadlo je až v obci Benátky. Toto odpočívadlo je součástí naučné stezky Letem světem kolem Loučné. V Litomyšli, stejně jako ve Svitavách, se nabízí možnost ubytování a na náměstí několik občerstvení a restaurací. Poblíž trasy se také nachází firma Dům sportu Stratílek, kde je možnost nechat si seřídít kolo a také vypůjčit si vozík pro dítě. Poblíž trasy při výjezdu z Litomyšle, u občerstvení FotbalPark, je možné si zahrát fotbaldolf. V obci Strakov mohou cyklisté navštívit Hospodu ve Strakově. V obci Janov se u trasy nachází restaurace Na Rychtě. Na celém zbytku trasy už není jediné odpočívadlo, pouze mezi obcemi Janov a Mendryka několik laviček.

2.8 Výhody a nevýhody trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec

Mezi trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec patří:

- turisticky atraktivní cíle,
- množství služeb pro cyklisty,
- vysoký počet odpočívadel na části trasy z Opatovce do Svitav,
- nenáročnost trasy,
- body záchrany na lesní cestě Javornický hřeben,
- rozmanitý terén.

Mezi nevýhody trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec patří:

- špatný povrch silnic, především na trase od lesní cesty Javornický hřeben do Litomyšle a z Litomyšle do Opatovce,
- nedostatek odpočívadel na části trasy ze Svitav do Litomyšle a z Litomyšle do Opatovce,
- nebezpečné křižovatky,
- vedení trasy po silnicích,
- chybějící nebo chybné značení na některých místech cyklotrasy,
- znečištění lesní cesty Javornický hřeben v důsledku lesních prací.

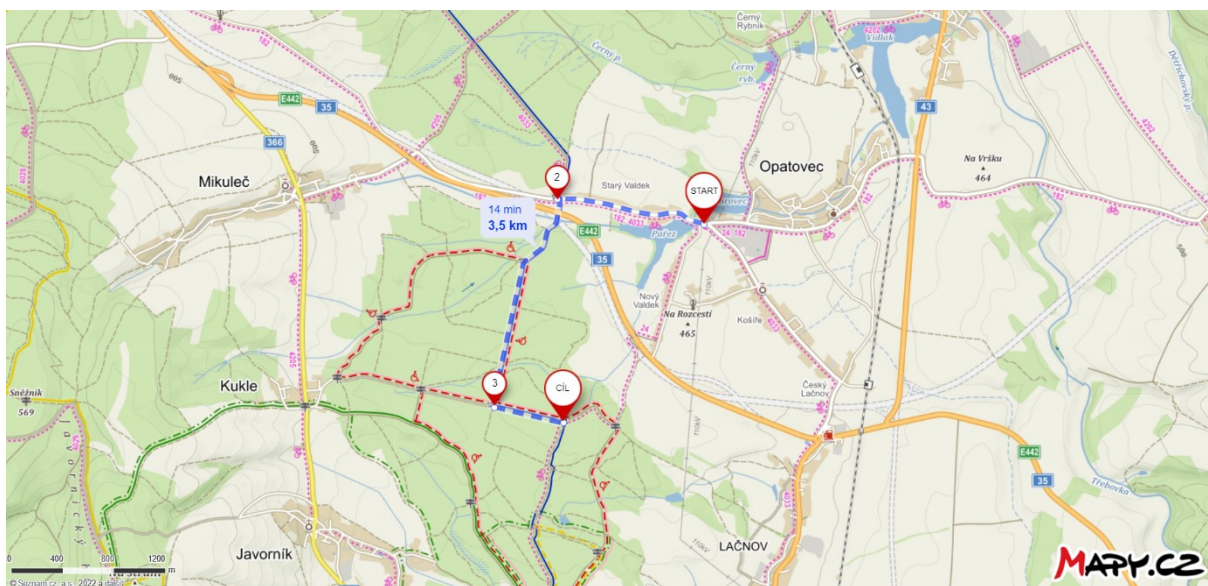
3 MOŽNOSTI ROZVOJE CYKLOTURISTIKY V REGIONU ČESKOMORAVSKÉ POMEZÍ

V této kapitole budou navržena zlepšení trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec na základě předešlé analýzy. Dále zde budou navržena řešení, která by mohla napomoci rozvoji cykloturistiky v tomto regionu.

3.1 Možnosti rozvoje trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec

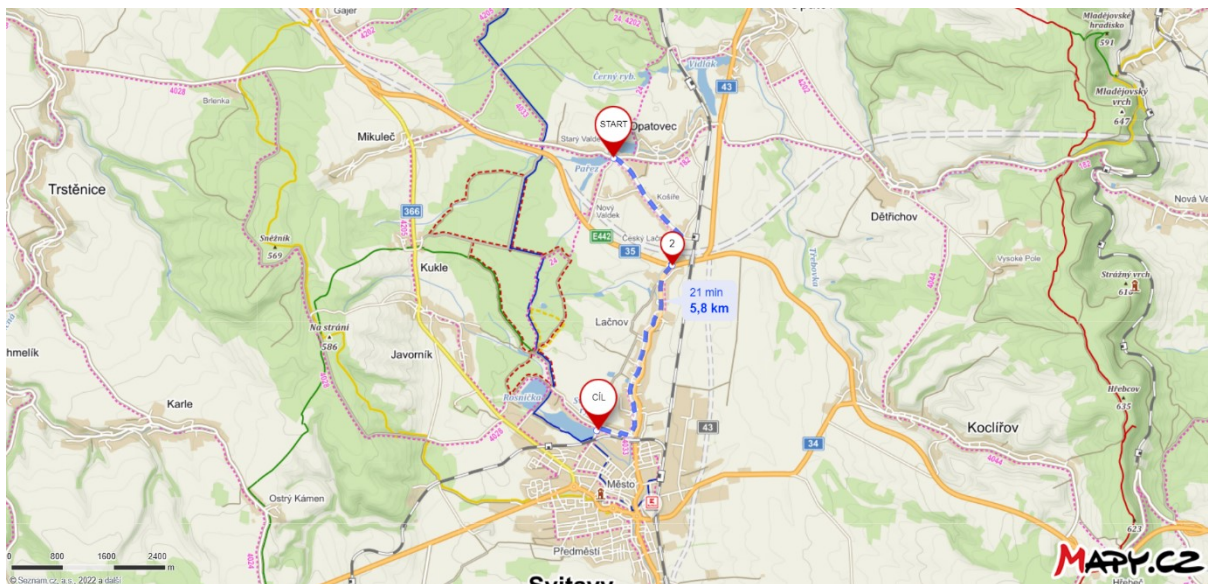
V této části budou navrženy možnosti pro rozvoj trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec.

První problém na této trase byl mezi obcí Opatovec a Svitavami, kde dálková cyklotrasa Svitava 24 vede přes místo stavby dálnice D35. Podle cyklistického značení zde cyklotrasa stále vede, ovšem začátek polní cesty zde chybí. Tudíž by bylo potřeba upravit značení a cyklisty na chybějící část úseku upozornit. Vzhledem k významnosti cyklotrasy č. 24 by se tento problém měl vyřešit. Podle Ředitelství silnic a dálnic ČR (2018) bude v době dostavění dálnice D35 na tomto místě mimoúrovňové křížení, ovšem dálnice má být podle informačního letáku Ředitelství silnic a dálnic ČR (2022) dostavěna až v roce 2026. Mezitím by bylo vhodné trasu vést jinudy. Nabízí se 2 varianty. První variantou by bylo vedení cyklotrasy dále obcí Opatovec směrem na Litomyšl a na konci obce Opatovec by se cyklotrasa vedla přes polní cestu do lesního areálu Brand (viz obrázek 28). Nevýhodou tohoto řešení je to, že i v tomto místě má probíhat stavba dálnice a křížení se silnicí I/35.



Obrázek 28 První objízdňá trasa (Seznam.cz, 2022c)

Druhou variantou je napojení cyklotrasy č. 24 na cyklotrasu č. 4033 (viz obrázek 29). Nevýhodou této varianty je to, že by cyklotrasa přišla o propojení s lesním areálem Brand.



Obrázek 29 Druhá objízdná trasa (Seznam.cz, 2022d)

Dalším problémem na trase je nízký počet odpočívadel. Těch je nedostatek po celé trase s výjimkou lesního areálu Brand. Tento faktor je problémem hlavně v náročnějších úsecích trati, jako je lesní cesta Javornický hřeben a část trasy z Litomyšle do Opatovce. Z toho důvodu bude navrženo místo a forma odpočívadla na lesní cestě Javornický hřeben. Vzhledem k charakteru této lesní cesty se zde hodí odpočívadlo vytvořené především ze dřeva. Toto odpočívadlo by bylo umístěno za nejnáročnější částí trasy, a to za prvním stoupáním na lesní cestě Javornický hřeben. Jako vhodné odpočívadlo bylo zvoleno turistické odpočívadlo (viz obrázek 30) z webu Zahradní sortiment.cz (Zahradní sortiment.cz, [b.r.]) o rozměrech 280×280 cm o částce 40 500 Kč s DPH. Vzhledem k tomu, že v určeném místě je příkop, musel by být částečně zasypán, a aby se zajistil průtok, byl by v tomto místě umístěn betonový odvodňovací žlab.



Obrázek 30 Navrhované odpočívadlo na lesní cestě Javornický hřeben (Zahradní sortiment.cz, [b.r.])

Další problém spojený s povrchem a bezpečností je za jezerem Rosnička a před nájezdem na lesní cestu Javornický hřeben. V tomto místě vede trasa přes stezku pro chodce a cyklisty spojenou, ovšem není zde řešený sjezd z této stezky, proto by bylo potřeba zde tento sjezd vybudovat. Tento sjezd by byl vybudován přímo naproti cestě vedoucí k lesní cestě Javornický hřeben. Při realizaci sjezdu by bylo potřeba odstranit kus trávníku a tuto část vyasfaltovat.

Křižovatka v Litomyšli na silnici I/35 patří mezi nejnebezpečnější místa spojená se silniční dopravou. Přes tuto křižovatku vede cyklotrasa č. 4019. Pro zvýšení bezpečnosti se nabízí dvě možnosti. První možností by bylo upravit přechody. V současné době jsou na této křižovatce pouze přechody pro chodce. Přechody pro chodce by se mohly změnit na sdružené přechody pro chodce a cyklisty. Druhou variantou by byla změna trasy cyklotrasy č. 4019. Cyklotrasa by tak nevedla přes křižovatku, ale pod nedalekým podchodem, který se nachází o několik desítek metrů dál směrem na Vysoké Mýto.

Další věcí, která by se na trase měla zlepšit, je povrch cest. Prvním problémem na trase je znečištěná lesní cesta Javornický hřeben v důsledku lesních prací. Na cestě se objevují větve a bláto a klády jsou příliš blízko u silnice. Po skončení lesních prací je tedy potřeba tyto nebezpečné úseky uklidit, a aby se zabránilo nárazu do klád, bylo by potřeba je ukládat dál od cesty.

Problémem je také stav silnic II. a III. třídy. Na velké části trasy jsou tyto silnice ve špatném stavu. Na těchto silnicích jsou výmoly a propadlé krajnice. To ohrožuje cyklisty na zdraví, protože se výmolům a propadlým krajnicím musí vyhýbat a z toho důvodu se dostávají blíže prostředku silnice, čímž se zvyšuje riziko srážky s autem. Výmoly mohou být také důvodem poškození kola, pokud se jim cyklisté nedokážou vyhnout včas, nebo si jich nevšimnou. Z toho důvodu by bylo potřeba cesty častěji a kvalitněji opravovat a udržovat.

Dalším problémem na trase se ukázalo značení cyklotrasy č. 182 v obci Janov. V obydlené části obce se nachází úsek, kde vede silnice doleva a na silnici se rovněž napojuje polní cesta. V tomto místě ale není značení, tudíž by bylo potřeba jej doplnit. Vhodným značením by byla značka Směrová tabulka pro cyklisty.

3.2 Půjčovna kol a koloběžek

V regionu Českomoravské pomezí se nachází půjčovny kol a koloběžek pouze ve městech Svitavy, Moravská Třebová a Polička. Všechny tyto půjčovny spadají pod České dráhy. Z toho důvodu by mohla být cyklistům nabídnuta ještě další možnost půjčení kol. Půjčovna by se mohla nacházet v Litomyšli. V následujících částech bude popsána nabídka půjčovny. Vzhledem k tomu, že železniční doprava v Litomyšli je málo frekventovaná, České dráhy by nejspíš o zřízení půjčovny v Litomyšli neměly zájem. Z toho důvodu by se kola dala vracet jen v této půjčovně a cyklisté by tak mohli podnikat pouze okružní trasy.

3.2.1 Trekingová kola

Trekingová kola byla zvolena z důvodu jejich výbavy a jejich univerzálního využití. Dají se využít jak na zpevněném povrchu, tak i v lehkém terénu. Půjčovna by nabízela trekingová kola v dámské a v pánské variantě. V případě pánského kola by půjčovna mohla nabízet kolo KELLYS CARSON 10 (viz obrázek 31).



Obrázek 31 Pánské krosové kolo KELLYS CARSON 10 (SEVEN SPORTS, 2022a)

Dámské kolo v nabídce půjčovny by mohlo být kolo KELLYS CRISTY 10 (viz obrázek 32).



Obrázek 32 Dámské krosové kolo KELLYS CRISTY 10 (SEVEN SPORTS, 2022b)

3.2.2 Elektrokola

Elektrokola by byla zařazena do nabídky především pro starší a méně zdatné cyklisty. S nabídkou elektrokol by bylo nutné zajistit i jejich nabíjení. Vzhledem k vysoké pořizovací ceně elektrokol by půjčovna nabízela levnější městská elektrokola, kola jako je např. Crusis e-city 1.15-S (viz obrázek 33). Tato kola by tím pádem nebylo vhodné použít v terénu.



Obrázek 33 Elektrokolo Crusis e-city 1.15-S (SEVEN SPORTS, 2022c)

3.2.3 Koloběžky

Vzhledem k rozmanitosti trénu v Českomoravském pomezí by tato půjčovna nenabízela elektrokoloběžky do města, ale koloběžky, které jsou vhodné i do lehkého terénu. V nabídce půjčovny by tak mohla být např. koloběžka Yedoo RunRun Mezeq (viz obrázek 34), která je vhodná jak pro dospělé, tak pro děti.



Obrázek 34 Koloběžka Yedoo RunRun Mezeq (SEVEN SPORTS, 2022d)

3.2.4 Dětská kola

V nabídce půjčovny by také mohla být kola pro starší děti, tudíž by kola musela být větších rozměrů. V nabídce půjčovny by mohlo být např. kolo Kross Level JR 2.0 (viz obrázek 35), které by bylo vhodné pro chlapce i dívky.



Obrázek 35 Dětské kolo Kross Level JR 2.0 (SEVEN SPORTS, 2022e)

3.2.5 Příslušenství

Kromě kol by půjčovna mohla mít v nabídce také různé příslušenství. Nabízeny by mohly být pánské, dámské a dětské helmy. Dále by půjčovna mohla půjčovat dětské vozíky za kolo. V nabídce půjčovny by také mohly být dětské sedačky, které by se daly díky nosičům, kterými jsou krosová kola vybavena, snadno ke kolu připevnit.

3.3 Cykloboxy

Vzhledem k absenci cykloboxů v Českomoravském pomezí bude v této části navrženo umístění cykloboxu. Jelikož zámek v Litomyšli patří k nejnavštěvovanějším turistickým cílům Českomoravského pomezí, bude cyklobox umístěn právě zde. Cykloboxy by se nacházely na nádvoří u kavárny Kočárovna a byly by umístěny v jedné řadě u zdi. Aby si cyklisté nemuseli půjčovat klíče na recepci, byla by zvolena varianta cykloboxu s mincovním zámekem.

3.4 Financování navržených opatření

V této části budou navrženy způsoby, jakými by bylo možné financovat návrhy ke zlepšení cykloturistiky v Českomoravském pomezí, která byla navržena v této kapitole.

Přechod pro chodce a cyklisty sdružený by bylo možné financovat pomocí Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Z tohoto fondu by také mohl být financován sjezd z cyklostezky před lesní cestou Javornický hřeben. Finanční prostředky SFDI by mohly být použity také při opravě silnic II. a III. třídy. Při financování cykloboxů by mohlo být využito operační program IROP, stejně jako při financování odpočívadla.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat současný stav cykloturistiky v regionu Českomoravské pomezí a navrhnout změny, které napomůžou rozvoji cykloturistiky v tomto regionu.

První kapitola se zabývala historií cyklistiky ve světě a v České republice, byla zde rozebrána problematika cyklistické infrastruktury, legislativa spojená s cyklistikou a dopravní značky a také způsoby financování výstavby a oprav cyklistické infrastruktury.

V druhé kapitole byl charakterizován region Českomoravské pomezí a jeho významná města, byly zde představeny nejnavštěvovanější turistické cíle v tomto regionu a analyzována cykloturistika. Dále zde byla vybrána vzorová trasa, která byla analyzována podrobně. Pozornost byla věnována především bezpečnosti, povrchu, náročnosti, turistickým cílům a službám pro cyklisty.

Ve třetí kapitole byly navrženy možnosti rozvoje této vzorové trasy na základě analýzy v předešlé kapitole. Byla zde navržena objízdná trasa cyklotrasy č. 24 vzhledem k tomu, že na současné trase této cyklotrasy probíhají stavební práce na dálnici D35. Dále na této trase byl navrženo odpočívadlo na lesní cestě Javornický hřeben. V této kapitole byly také navrženy možnosti, které by napomohly rozvoji nejen na této trase. Mezi tyto návrhy patří půjčovna kol v Litomyšli a cykloboxy na zámku v Litomyšli.

Z důvodu velkého množství cyklotras byla vybrána pouze jedna, vzorová trasa. Pokud by se v Českomoravském pomezí podobným způsobem analyzovaly i ostatní cyklotrasy a na základě toho byla učiněna příslušná opatření, pomohlo by to rozvoji cykloturistiky v tomto regionu. Vzhledem k tomu, že Českomoravské pomezí patří mezi nejnavštěvovanější regiony v Pardubickém kraji, má tento region veliký potenciál. Tomu se ovšem musí napomoci správnými kroky, jako je stavba a údržba cyklistické infrastruktury a podpora služeb spojených s cykloturistikou.

POUŽITÁ LITERATURA

- BESIP, 2022. Cyklista je řidič nemotorového vozidla. *Besip* [online]. [cit. 2022-02-01]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Na-kole/Senior-cyklista>
- BIKE-ESHOP.CZ, 2022. Jak vybrat jízdní kolo. *Bike-Eshop* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: <https://www.bike-eshop.cz/jak-vybrat-kolo>
- CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2008. *Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013* [online]. [cit. 2022-02-01]. Dostupné z: <https://adoc.pub/program-rozvoje-cyklisticke-dopravy.html>
- CYKLISTIKA KRNOV, [b.r.]. Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras. *Cyklistika Krnov* [online]. [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>
- CZECHTOURISM, 2021. Návštěvnost turistických cílů 2020: Pardubický kraj. *Tourdata* [online]. [cit. 2022-03-30]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-turisticky-ch-cilu-2020-pardubicky-kraj/>
- ČESKÉ DRÁHY, 2020. Vezu kolo. *České dráhy* [online]. [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/dalsi-sluzby/psi-kola-a-jina-zavazadla/-26463/>
- ČESKÉ DRÁHY, [2022a]. Půjčovny kol ČD v Pardubickém kraji. *České dráhy* [online]. [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/dalsi-sluzby/pujcovny-kol-cd-bike/default.htm>
- ČESKÉ DRÁHY, [2022b]. Půjčovny kol ČD Bike. *České dráhy* [online]. [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/dalsi-sluzby/pujcovny-kol-cd-bike/default.htm>
- ČESKO, 2015. *Prováděcí vyhláška č.294/2015 Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích* [online]. [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>
- DEKOSTER J. a U. SCHOELLAERT, 2006. *Cyklistika pro města*. Praha: Ministerstvo životního prostředí. ISBN 80-7212-387-4.
- DESTINAČNÍ SPOLEČNOST ČESKOMORAVSKÉ POMEZÍ, [b.r.]. *Cykloturistika. Českomoravské pomezí* [online]. [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: <https://www.ceskomoravskepomezi.cz/cykloturistika/>
- DESTINAČNÍ SPOLEČNOST ČESKOMORAVSKÉ POMEZÍ, [2021]. *Cyklobusem Českomoravským pomezím. Českomoravské pomezí* [online]. [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: <https://www.ceskomoravskepomezi.cz/cyklobusy/>

ELIÁŠEK Jan, Jiří ZÁMEČNÍK a René KLIMEŠ, 2016. *Českomoravské pomezí*. Český Krumlov: MCU. ISBN 987-80-7339-305-2.

FILLER Vratislav a Jiří MOTÝL, 2018. *Městem na kole: Příručka městského cyklisty*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0855-8.

HRAD SVOJANOV, 2021. Vítejte na Svojanově. *hrad Svojanov* [online]. [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: <http://svojanov.cz/>

HRUBÍŠEK Ivo, [2016]. Organizovaná cykloturistika. *Muzeum kol Boskovštejn* [online]. [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <https://muzeumkol.webnode.cz/historie-/>

KAMENÍKOVÁ Miroslava, 2018. Malý průvodce pro cyklisty po Dvoře Králové nad Labem (1.). *Dvůr Králové nad Labem* [online]. [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <https://www.mudk.cz/cs/radnice/zpravy-z-odboru/doprava-a-silnicni-hospodarstvi/maly-pruvodce-pro-cyklisty-po-dvore-kralove-nad-labem-1.html>

KAM PO ČESKU, 2018. Lesní rekreační areál Brand. *Kam po Česku* [online]. [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://kamocesku.cz/clanek/23475/lesni-rekreacni-areal-brand>

KRÁL Luboš a Pavel MAKEŠ, 2002. *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press. ISBN 80-7226-815-5.

KUBÁLKOVÁ Petra, 2008. Dopravní značky v Evropě. *FiftyFifty.cz* [online]. 16. září 2008 [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <https://www.fiftyfifty.cz/dopravni-znacky-v-evrope-1818874.php>

KÜSTER Fabian a Magdalena KOLOCZYŇSKA, 2020. *Jak uvolnit finanční prostředky EU pro investice do cyklistiky: Příručka k programovým dokumentům 2021-2027 – Česká republika* [online]. Bruxelles: Mundo-madou. Dostupné z: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds_CzechRepublic_Translated_final.pdf

MĚSTO LITOMYŠL, 2022. O Litomyšli. *Litomyšl* [online]. [cit. 2022-05-07]. Dostupné z: <https://www.litomysl.cz/turista#o-litomysli>

MIKROREGION MAŠTALE, 2022a. O rozhledně. *Mikroregion Maštale* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: <https://www.mastale.cz/cs/o-rozhledne>

MIKROREGION MAŠTALE, 2022b. O rozhledně. *Mikroregion Maštale* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: <https://www.mastale.cz/cs/o-rozhledne-0>

MIKROREGION MAŠTALE, 2022c. O rozhledně. *Mikroregion Maštale* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: <https://www.mastale.cz/cs/o-rozhledne-1>

MIKROREGION MAŠTALE, 2022d. O cyklotrasách. *Mikroregion Maštale* [online]. [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://www.mastale.cz/index.php/cs/o-cyklotrasach>

MIKROREGION MAŠTALE, 2022e. Systém cyklotras. *Mikroregion Maštale* [online]. [cit. 2022-04-1]. Dostupné z: <https://www.mastale.cz/index.php/cs/system-cyklotras>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2005. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR* [online]. [cit. 2022-02-01]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/narodni_strategie_publicace.pdf

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020* [online]. [cit. 2022-02-01]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2022. Seznamte se s IROP. *IROP* [online]. [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: <https://irop.mmr.cz/cs/pro-media/seznamte-se-s-irop>

MĚSTO VYSOKÉ MÝTO, 2022. Historie. *Vysoké Mýto* [online]. [cit. 2022-05-06]. Dostupné z: <https://mesto.vysoke-myto.cz/historie>

MĚSTSKÝ ÚŘAD MORAVSKÁ TŘEBOVÁ, 2022. Základní informace o městě. *Moravská Třebová* [online]. [cit. 2022-03-11]. Dostupné z: <https://www.moravskatrebova.cz/cs/o-meste/zakladni-informace-o-meste/>

MUZEUM ČESKÉHO KRASU, [b.r.]. Velociped/cykel. *Muzeum Českého krasu* [online]. [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <http://muzeum-beroun.cz/01/2019/12882/velocipedcykel-hoghjuling-fran-hochrad-and-holz-1880-talet/>

NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV, [b.r.]. Historie zámku v Litomyšli. *Litomyšl* [online]. [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: <https://www.zamek-litomysl.cz/cs/o-zamku/historie>

NEUMANNOVÁ, Jana a Tomáš NEUMANN, 2008. Cyklistika a její historie. *www.kolemkola.cz* [online]. [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <https://www.kolemkola.cz/cyklistika.html>

PARDUBICKÝ KRAJ A DESTINAČNÍ SPOLEČNOST VÝCHODNÍ ČECHY, 2022a. Českomoravské pomezí. *Východní Čechy* [online]. [cit. 2022-03-11]. Dostupné z: <https://www.vychodni-cechy.info/ceskomoravske-pomezí/>

PARDUBICKÝ KRAJ A DESTINAČNÍ SPOLEČNOST VÝCHODNÍ ČECHY, 2022b. Hřebečské důlní stezky – oblast cyklotras s vlastním značením - Koclířov. *Východní Čechy* [online]. [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://www.vychodni-cechy.info/ceskomoravske-pomezí/>

PARDUBICKÝ KRAJ A DESTINAČNÍ SPOLEČNOST VÝCHODNÍ ČECHY, 2022c. Hrad Svojanov. *Východní Čechy* [online]. [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: https://www.vychodni-cechy.info/svojanov/13_3419_hrad-svojanov/

REGIOJET, 2022. Přeprava zavazadel, děti a zvířat. *RegioJet* [online]. [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/ceny-a-jizdenky/preprava-zavazadel-a-zvirat/>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, 2018. ŘSD ČR – Dálnice D35 Janov – Opatovec. *Youtube* [online]. [cit. 2022-05-07]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=n8LX00G-L1Y&ab_channel=%C5%98EDITELSTV%C3%8DSILNICAD%C3%81LNIC%C4%8CR

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, 2022. Dálnice D35 Janov – Opatovec: Informační leták. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. [cit. 2022-05-07]. Dostupné z: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/56/infoletak_d35-janov-opatovec.pdf

SEVEN SPORTS, 2022a. Pánské trekkingové kolo KELLYS CARSON 10 28“ – model 2022. *InSPORTline* [online]. [cit. 2022-05-08]. Dostupné z: <https://www.insportline.cz/59190/panske-trekingove-kolo-kellys-carson-10-28-model-2022#horizontalTab>

SEVEN SPORTS, 2022b. Dámské trekkingové kolo KELLYS CRISTY 10 28“ – model 2022. *InSPORTline* [online]. [cit. 2022-05-08]. Dostupné z: <https://www.insportline.cz/59188/damske-trekingove-kolo-kellys-cristy-10-28-model-2022>

SEVEN SPORTS, 2022c. Městské elektrokolo Crusis e-City 1.15-S model 2022. *InSPORTline* [online]. [cit. 2022-05-08]. Dostupné z: <https://www.insportline.cz/54754/mestske-elektrokolo-crussis-e-city-1-15-s-model-2022>

SEVEN SPORTS, 2022d. Koloběžka Yedoo RunRun Mezeq 20/16“ - Blue. *InSPORTline* [online]. [cit. 2022-05-08]. Dostupné z: <https://www.insportline.cz/29884/kolobezka-yedoo-runrun-mezeq-20-16/blue>

Juniorské kolo Kross Level JR 2.0 24“ - model 2022 - žlutá. *InSPORTline* [online]. [cit. 2022-05-08]. Dostupné z: <https://www.insportline.cz/57914/juniorske-kolo-kross-level-jr-2-0-24-model-2022/zluta#horizontalTab>

SEZNAM.CZ, 2022a. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2022-04-25]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=16.3814333&y=49.8040731&z=11&l=0&dim=6263f28cb6cbb88c3f611543>

SEZNAM.CZ, 2022b. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2022-04-25]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?x=16.4629620&y=49.7955686&z=17&l=0>

SEZNAM.CZ, 2022c. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2022-04-25]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=16.4687084&y=49.7846396&z=13&l=0&rc=9lsH4xWRJR5QVbZb32SxWFKx&rs=coor&rs=stre&ri=&ri=145200&ri=144465&mrp=%7B%22c%22%3A121%7D&xc=%5B%5D>

SEZNAM.CZ, 2022d. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2022-04-25]. Dostupné z:
<https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=16.4722060&y=49.7899421&z=14&l=0&rc=9lsH4xWRJR3E0ggAenVbnFhScf39&rs=coor&rs=coor&rs=coor&rs=coor&ri=&ri=&ri=&ri=&mrp=%7B%22c%22%3A121%7D&xc=%5B%5D>

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, 2021. Pravidla pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty pro rok 2022. *SFDI* [online]. [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/prispevky/c-prisp_2-pravidla/pravidla_cyklo_2022.pdf

SVITAVA 24.CZ, 2020. Trasa. *Dálková cyklotrasa Svitava 24* [online]. [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://www.svitava24.cz/trasa>

SYSTEMATICA, 2022a. Bezpečné uschování kola ve Vašem městě. *Biketower* [online]. [cit. 2022-05-11] Dostupné z: <https://www.biketower.cz/pro-cyklisty/>

SYSTEMATICA, 2022b. Fotogalerie realizací Biketower. *Biketower* [online]. [cit. 2022-05-11] Dostupné z: <https://www.biketower.cz/reference-a-mapa/#moravska-trebova>

URBANIA, [2018]. Box na kola CYKLOBOX. *Urbania* [online]. [cit. 2022-05-12]. Dostupné z: <https://mestskymobiliar.cz/cyklostojany/box-na-kola-cyklobox/>

WWW.INFOSYSTEM.CZ, 2022a. Cyklotrasa č. 4062 Staré Město - Třebovické sedlo. *Cyklotrasy* [online]. [cit. 2022-03-12]. Dostupné z:
<http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136151>

WWW.INFOSYSTEM.CZ, 2022b. Cyklotrasa č. 4028 Svitavy - Litomyšl. *Cyklotrasy* [online]. [cit. 2022-03-12]. Dostupné z:
<http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136980>

WWW.INFOSYSTEM.CZ, 2022c. Cyklotrasa č. 4027 Radiměř – Svojanov, hrad. *Cyklotrasy* [online]. [cit. 2022-03-12]. Dostupné z:
<http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136977>

ZAHRADNÍ SORTIMENT.CZ, [b.r.]. Turistické odpočívadlo. *Zahradní sortiment.cz* [online]. [cit. 2022-05-07]. Dostupné z: <https://www.zahradni-sortiment.cz/Turisticke-odpocivadlo-d812.htm?tab=description>

ZÁMEK MORAVSKÁ TŘEBOVÁ, 2022a. Renesanční zámek. *Zámek Moravská Třebová* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: <https://www.zamekmoravskatrebova.cz/o-zamku/historie-zamku/>

ZÁMEK MORAVSKÁ TŘEBOVÁ, 2022b. Praktické informace. *Zámek Moravská Třebová* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: <https://www.zamekmoravskatrebova.cz/o-zamku/prakticke-informace/>

ZELENKA Josef a Martina PÁSKOVÁ, 2012. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha. ISBN 978-80-7201-880-2.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Nejnavštěvovanější turistické cíle Českomoravského pomezí v roce 2020.....	29
Tabulka 2	Ceník půjčovny kol Českých drah	36

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Velociped	12
Obrázek 2	Značka Cyklisté	17
Obrázek 3	Značky Zákaz vjezdu jízdních kol a Zákaz vjezdu vyznačených vozidel	17
Obrázek 4	Značky Stezka pro cyklisty, Konec stezky pro cyklisty, Stezka pro chodce a cyklisty společná a Konec stezky pro chodce a cyklisty společné	18
Obrázek 5	Značky Stezka pro chodce a cyklisty dělená, Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené, Jiný příkaz a Konec jiného příkazu	18
Obrázek 6	Značky Zóna pro cyklisty a Konec zóny pro cyklisty	19
Obrázek 7	Značky Vyhrazený jízdní pruh a Konec vyhrazeného jízdního pruhu.....	19
Obrázek 8	Značky Směrová tabule pro cyklisty, Návěst před křižovatkou, Směrová tabulka pro cyklisty a Konec cyklotrasy	19
Obrázek 9	Doplňkové tabulky Jízda v protisměru, Povolný směr jízdy a Vjezd cyklistům povolen.....	20
Obrázek 10	Značky Přejezd pro cyklisty, Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce a Sdružený přechod pro chodce a cyklisty	21
Obrázek 11	Značky Jízdní pruh pro cyklisty, Prostor pro cyklisty a Piktogramový koridor pro cyklisty	21
Obrázek 12	Světelné signály Tříbarevná soustava se signály pro cyklisty a Tříbarevná soustava se signály pro chodce a cyklisty.....	21
Obrázek 13	Horské kolo	22
Obrázek 14	Krosové kolo	22
Obrázek 15	Trekingové kolo	23
Obrázek 16	Silniční kolo	23
Obrázek 17	Elektrokolo.....	23
Obrázek 18	Městské kolo	24
Obrázek 19	Mapa Českomoravského pomezí	27
Obrázek 20	Mapa tras cyklobusů v Českomoravském pomezí v roce 2021	32
Obrázek 21	Kůl s rozcestníky, kůl se směrulkami a orientační kůl.....	34
Obrázek 22	Označení cyklotrasy Svitava 24.....	35
Obrázek 23	Biketower v Moravské Třebové.....	37
Obrázek 24	Mapa trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec	38
Obrázek 25	Bod záchrany na cyklotrase č. 4028.....	39

Obrázek 26 Křížení cyklotrasy č. 24 a stavby dálnice D35.....	40
Obrázek 27 Výškový profil trasy Opatovec – Svitavy – Litomyšl – Opatovec	41
Obrázek 28 První objízdna trasa.....	44
Obrázek 29 Druhá objízdna trasa	45
Obrázek 30 Navrhované odpočívadlo na lesní cestě Javornický hřeben.....	46
Obrázek 31 Pánské krosové kolo KELLYS CARSON 10	47
Obrázek 32 Dámské krosové kolo KELLYS CRISTY 10	48
Obrázek 33 Elektokolo Crusis e-city 1.15-S	48
Obrázek 34 Koloběžka Yedoo RunRun Mezeq	49
Obrázek 35 Dětské kolo Kross Level JR 2.0.....	49

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČKV	Český klub velocipedistů
ČR	Česká republika
ČSR	Československá republika
ČÚJV	Česká ústřední jednota velocipedistů
DPH	Daň z přidané hodnoty
IROP	Integrovaný regionální operační program
IZS	Integrovaný záchranný systém
MHD	Městská hromadná doprava
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
VST ČÚV ČSTV	Výbor svazu turistiky Českého ústředního výboru Československého svazu tělesné výchovy