

**Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích**  
**Zemědělská fakulta**  
**Katedra cestovního ruchu**



Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: obchodní podnikání – cestovní ruch

# **Význam cyklistických tras turistických regionů jižní Čechy a Plzeňsko v produktech poznávacího cestovního ruchu**

Vedoucí bakalářské práce:  
RNDr. Blažena Gehinová

Autor bakalářské práce:  
Alena Fidlerová

Rozsah práce: 30 - 40 stran  
Rozsah příloh: dle potřeby  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná


Seznam odborné literatury:

- Balogh, D., Balogh, F.: Nejkrásnější trasy pro horská a trekingová kola v Čechách 1 - 50: T.I.S. Turistické informační systémy, 2004.  
Martinek, K., Soulek, I.: Cyklistika. Grada Publishing, 2000.  
Sýkora, B. a kol.: Turistika a sporty v přírodě. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 2004.  
Jižní Čechy I. - cykloprůvodce. 1 vydání. SHOCart Cartography, 1999.  
Plzeňsko - Turistická mapa Wanderkarte. Praha: aktualizovaný dotisk, 1999.


Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Blažena Gehinová  
Katedra cestovního ruchu

Datum zadání bakalářské práce: 15. března 2005

Termín odevzdání bakalářské práce: 15. dubna 2006

  
prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.  
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
studijní oddělení  
VANČUROVA 2904 390 01 TÁBOR

  
doc. Ing. Marie Hesková, CSc.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. března 2005

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Význam cyklistických tras turistických regionů jižní Čechy a Plzeňsko v produktech poznávacího cestovního ruchu“ vypracovala samostatně na základě vlastních poznatků, studia odborných pramenů, vlastním primárním šetřením ve vybraných lokalitách a za odborného vedení vedoucí bakalářské práce paní RNDr. Blaženy Gehinové. Veškerá použitá literatura a jiné zdroje včetně podkladových materiálů jsou uvedeny v přehledu použité literatury.

Tato práce je vyhotovena ve třech výtiscích a jedné elektronické formě na kompaktním disku.

V Táboře, 20. 04. 2006

*Radka*  
.....

### **Poděkování**

Děkuji paní RNDr. Blaženě Gehinové za metodické vedení a odborné rady při zpracování této bakalářské práce. Současně bych chtěla poděkovat všem osobám, které mi v průběhu tvorby této práce přispěli řadou důležitých poznatků a informací, které napomohli k důkladnému zpracování dané problematiky.



## OSNOVA PRÁCE

<b>1. Úvod</b> .....	7
<b>2. Literární přehled</b> .....	8
<b>3. Použitá metodika</b> .....	8 - 9
3. 1. Metody a techniky sběru informací .....	9
<b>4. Vlastní práce</b> .....	10
4. 1. Analýza cykloturistiky, jako sportovní aktivity (od historických počátků až do současnosti) .....	10
4. 2. Současný stav cykloturistiky v ČR a Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice .....	10 - 12
4. 3. Rozbor cykloturistiky v městských oblastech .....	12
4. 3. 1. Přístup k tvorbě cyklistických tras v rámci veřejných prostor .....	12 - 13
4. 3. 2. Umístění cyklistických tras z hlediska životního prostředí .....	13
4. 3. 3. Přínosy pro správu měst plynoucích z cyklistiky .....	14
4. 3. 4. Doprava v rámci cykloturistiky .....	14 - 16
4. 3. 5. Bezpečnost .....	16
4. 3. 6. Značení cyklistických tras .....	16 - 17
4. 4. Analýza cykloturistiky na Plzeňsku .....	17
4. 4. 1. Analýza Plzeňského kraje .....	17 - 18
4. 4. 2. Současný stav cyklistiky na Plzeňsku, postoj města k jejímu rozvoji i přístup soukromého sektoru k rozvoji cykloturistiky .....	18
4. 4. 3. Dvě významné cyklistické trasy v rámci tohoto regionu .....	19 - 26
4. 4. 4. Zhodnocení současné situace v tomto regionu .....	26
4. 5. Analýza cykloturistiky v jižních Čechách .....	27
4. 5. 1. Historický vývoj cykloturistiky v jižních Čechách .....	27 - 28
4. 5. 2. Současný stav cyklistiky v jižních Čechách a její očekávaný vývoj .....	28
4. 5. 3. Tři nejnavštěvovanější cyklistické trasy v tomto regionu .....	28 - 34
4. 5. 4. Zhodnocení současné situace v této oblasti .....	34
4. 6. Porovnání současného stavu cykloturistiky na Plzeňsku a v jižních Čechách ...	35
4. 6. 1. Porovnání současné situace v těchto oblastech .....	35 - 36
4. 6. 2. Srovnání nejnavštěvovanějších cyklistických tras v obou regionech .....	36 - 38
4. 6. 3. Vyhodnocení .....	38

<b>5. Závěr</b> .....	39
5. 1. Vyhodnocení porovnávaných oblastí .....	39
5. 2. Návrhy na zlepšení současné situace v rámci těchto regionů .....	39
5. 3. Celkové shrnutí .....	40
<b>6. Summary</b> .....	41
<b>7. Použitá literatura</b> .....	42
7. 1. Odborné publikace .....	42
7. 2. Webové stránky .....	42
<b>8. Přílohy</b> .....	43
8. 1. Příloha č. 1 – Značení cyklistických tras .....	43 - 46
8. 2. Příloha č. 2 – mapa Plzeňského kraje .....	47
8. 3. Příloha č. 3 – mapa Jihočeského kraje .....	48
8. 4. Příloha č. 4 – dotazníkové šetření .....	49 - 56

## 1. Úvod

V současné době dochází k dynamickému rozvoji v oblasti turistiky. Tento poměrně rychlý nárůst v turistice je následkem stále se zrychlujícího tempa životního stylu člověka, jehož výsledkem je snaha změnit ho, nebo alespoň na okamžik tento životní styl opustit.

Turistika je prostředek, který nám umožní odpočinek, relaxaci, poznávání nových lidí a nových kultur a v neposlední řadě také poznávání nových turisticky atraktivních míst. Jednou z nejvíce se rozvíjejících oblastí turistiky je v posledních letech cykloturistika.

„Cykloturistika je formou sportovního cestovního, která využívá kola, jako prostředku přemísťování. Tato aktivita je spojena s pohybem ve volné přírodě a pokládá se za ekologickou formu cestovního ruchu. Z hlediska cestovního ruchu je důležité, že zprostředkovává emocionální zážitky z kontaktu s přírodou, poznáváním kulturních památek, technických děl, lidí v jejich přirozeném prostředí, jejich zvyky a tradice.“ [11]

Cykloturistika je aktivní formou odpočinku, je preferována díky své nehluknosti, rychlosti, ale i z pohledu na úsporu místa, kola jako dopravního prostředku. Jedná se o individuální sport, který je uskutečňován zejména v letní sezóně v turisticky atraktivních oblastech zahrnující převážně chráněné krajinné oblasti s řadou přírodních a kulturních památek.

Díky vzrůstajícímu trendu cykloturistiky dochází ke zvyšování nároků cyklistů na infrastrukturu a doplňkové služby související s oblastí cykloturistiky. Tyto nároky jsou poté naplňovány, prostřednictvím speciálně zaměřených programů a opatření krajů, které se týkají tvorby nových cyklostezek a cyklistických tras, opravami a inovacemi stávajících tras a vyšší marketingovou činností daných krajů.

Cílem bakalářské práce je zpracovat analýzu současného stavu cykloturistiky v rámci České republiky se zaměřením na cykloturistiku v regionech Plzeňsko a jižní Čechy. Poté by práce měla nastínit stručný pohled na situaci v oblasti cykloturistiky v obou krajích, na vybavení cyklistických tras, služby, které jsou poskytovány v rámci jejího pole působnosti a seznámit s historickými a kulturními památkami daných regionů.

Z předešlého cíle práce vyplývají následné hypotézy, které v práci dále zkoumáme a řešíme. Tyto hypotézy se týkají těchto oblastí: cykloturistika, jako významná sportovní aktivita v příslušných regionech, vybavenost pro zabezpečení cykloturistiky v současné době v daných oblastech na přijatelné úrovni, cykloturistika v řešených územích zabezpečuje stejné možnosti pro svůj rozvoj, propagace cykloturistiky ve zkoumaných krajích.



## 2. Literární přehled

Základní kámen této práce vznikl na základě využití celé řady odborné literatury. Již v počátcích této bakalářské práce bylo důležité zaměřit se na sběr a studium odborné literatury a dále v jejím průběhu tuto činnost prohlubovat a tím i zdokonalovat a rozšiřovat naše znalosti dané problematiky.

Celá práce stavěla na několika odborných publikacích, článků z denních periodik a časopisů, a také na studiu turistických a cyklistoturistických map daných regionů. Z daných odborných publikací bychom se zaměřili zejména na dílo B. Sýkory a kolektivu nazvaného „Turistika a sporty v přírodě“, vydané Státním pedagogickým nakladatelstvím roku 2004. Tato kniha se v úvodní části zaměřuje zejména na všeobecný výklad turistiky a následně ji i člení podle jednotlivých odvětví sportů, které v přírodě můžeme provozovat. Z této publikace bylo použito všeobecné pojetí turistiky a dále i pojetí cykloturistiky v přírodě.

Další knihou z které bylo v průběhu práce čerpáno je dílo D. Balogha a F. Balogha s názvem „Nejkrásnější trasy pro horská a trekkingová kola v Čechách“ vydané v rámci Turistických informačních systémů roku 2004. Tato kniha z velké části pojednává o nejvíce navštěvovaných cykloturistických trasách v rámci Čech, seznamuje nás s těmito stezkami, zobrazuje nám je na přiložených mapkách a doporučuje nám i vhodný typ kola na danou cyklistickou trasu či stezku. Díky této publikaci jsme se zaměřili na určitý typ cyklistických tras a následně je i zkoumaly.

Studium článků z denních periodik a časopisů nám též pomáhalo. Nejvíce bylo využito článků s časopisu „Cykloturistika“, v kterém jsme v rámci celého loňského roku zaznamenali řadu článků, týkajících se dané problematiky.

V průběhu práce, jak již bylo zmíněno nám pomáhali nejen odborné publikace, ale i turistické a cykloturistické mapy. Z nich bychom se zmínili zejména o „Obrazovém atlasu turistických cílů a cyklotras v ČR“ vydaný Klubem českých turistů 2005. Tento obrazový atlas nás podrobně seznámil s jednotlivými turistickými regiony a následně nás nasměroval na nejvíce navštěvované turistické cíle v rámci těchto regionů. Prostřednictvím tohoto atlasu jsme poznali nejvíce turisticky zajímavé oblasti v rámci regionu Plzeňsko a jižní Čechy.

## 3. Použitá metodika

Celá bakalářská práce byla rozčleněna do hlavních kapitol a dále tyto kapitoly na celou řadu dílčích částí, které vzájemně na sebe navazují.

První etapou této bakalářské práce je nastínění obecného pohledu na cykloturistiku, který částečně také zahrnuje problematiku, kterou se tato práce bude zabývat. Po této úvodní části dále následuje literární přehled, ze kterého bylo v průběhu práce čerpáno a metody,

kteře byly při vytvářeni práce pouřity. Po literárním přehledu a pouřité metodice práce se již dostáváme k vlastní práci, která je rozdělena do několika dílčích kapitol, které se již podrobně věnují jednotlivým oblastem v rámci cykloturistiky.

První z těchto dílčích kapitol se věnuje analýze cykloturistiky od jejích historických počátků, až po současné trendy. Další kapitola nám nastiňuje pohled na současný stav cykloturistiky v České republice a seznamuje nás také s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy v České republice. Následující kapitola se zaobírá problematikou cykloturistiky v příměstských oblastech. Tato kapitola nás seznamuje s přístupem ke tvorbě cyklistických tras v rámci veřejných prostor, umístěním cyklistických tras z hlediska životního prostředí, značení cyklostezek, dopravou v rámci cyklistiky a poučuje nás i o bezpečnostních pravidlech, které bychom měli dodržovat při vykonávání této sportovní aktivity.

V následujících kapitolách analyzujeme stav cykloturistiky na Plzeňsku a v jižních Čechách. Zaměřujeme na tři nejvýznamnější cyklistické stezky v obou regionech, a v následné kapitole poznatky o těchto cyklostezkách porováváme a vyhodnocujeme. Samotný závěr práce je tvořen celkovým souhrnem získaných poznatků a návrhem zlepšení současné situace v rámci obou regionů.

### **3. 1. Metody a techniky sběru informací**

#### **SBĚR DAT A INFORMACÍ**

Probíhal po celou tvorbu této bakalářské práce a stal se jednou z jejích nejvýznamnějších součástí. Zahrnoval studium odborné literatury, turistických průvodců, obrazových atlasů, propagačních materiálů, denních periodik, časopisů, regionální literatury a také webové stránky.

#### **METODA ANALÝZY**

Hlavním metodou celé práce byla analýza cykloturistiky, jako rekreační aktivity. Tato analýza se dále zaobírá rozčleněním dané problematiky cykloturistiky na jednotlivé dílčí části a ty pak následně i řeší. Tato metoda byla nejvíce využita v závěrečné kapitole, v které dochází k porovnání současného stavu cykloturistiky v regionech jižní Čechy a Plzeňsko.

#### **TERÉNI VÝZKUM**

Probíhal ve vybraných oblastech osobně, převážně s využitím jízdního kola.



## 4. Vlastní práce

### 4. 1. Analýza cykloturistiky, jako sportovní aktivity (od historických počátků až do současnosti)

Cykloturistika je v současné době jedna z nejvíce provozovaných aktivit člověka, v rámci jeho volného času. Masově se začala rozvíjet až v 19. století, avšak její počátky sahají již do r. 3500 př. n. l. V Sumeru v oblasti dnešního Iráku se poprvé setkáváme s přístrojem, který se jen vzdáleně podobá dnešnímu „kolu“. Toto „kolo“ bylo součástí vozu (nebylo jednostopé), a bylo poháněno lidskou silou. Také ve starověkém Egyptě se setkáváme s vozidlem, který se podobá kolu. I ono je poháněno lidskou silou.

Až v 19. století dochází k velkému rozvoji v oblasti cykloturistiky. Německý baron Ludwig von Drais ze Sauerbronu si nechává patentovat svůj velocipéd. Toto dřevěné kolo není poháněno šlapáním, jako v dnešní době, ale pouze odražením nohou od země.

V dalších padesáti letech od tohoto patentu nedošlo v konstrukci Draisovi myšlenky k velkým změnám. Určitý zlom nastal až v roce 1861, kdy v Paříži napadlo mechanika Ernesta Michauxe připevnit na přední kolo kliky a šlapky a zadní kolo zmenšit.

V 19. století byl v Paříži uspořádán první závod cyklistů na světě. V tehdejší společnosti vzniklo velké nadšení pro tento sport a mnoho lidí se začalo živit cyklistikou. V r. 1874 byl založen Český klub velocipedistů a r. 1875 byla v Chebu založena firma Eska, která začala vyrábět kola Premiér. Na tuto výrobu kol navázala r. 1923 výroba kol Tudor a Tripel v Rokycanech a dále r. 1951 vznikla v Rokycanech nová společnost vyrábějící kola nazvaná Favorit. Od té doby dochází k neustálému rozvoji v oblasti cykloturistiky až do dnešní doby.

### 4. 2. Současný stav cykloturistiky v ČR a Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice

V koncepci státní politiky cestovního ruchu ČR je cykloturistika vnímána jako nová, ekonomicky dostupná alternativa trávení volného času a prostoru pro aktivní pohyb v ekologicky stabilním území během prázdnin a dovolené.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky byla schválena na základě usnesení Vlády ČR ze dne 7. července 2004. Součástí této strategie jsou nové projekty vedení dálkových cykloturistických tras, které jsou napojeny na celoevropskou síť dálkových cyklistických stezek – EuroVelo.

**Ministerstvo pro místní rozvoj** (sekce cestovního ruchu), finančně podporuje cykloturistiku v rámci Státního programu podpory v CR, který bude v letech 2004 – 2007 zaměřen na podporu budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně-

rekreační činnosti. Tato finanční podpora se bude týkat vybudování, opravy a rekonstrukce cyklostezek, dále rekonstrukce a vybudování parkovišť a odpočíváren pro cykloturistiku, ale i bude zaměřena na prezentaci ČR, jako destinace CR.

MMR rovněž podporuje rozvoj cykloturistiky formou přímých dotací občanskému sdružení Klubu českých turistů (cca 5 – 7 mil./rok), koordinuje celou síť turistických i cyklistických tras, zajišťuje výrobu a instalování značek a směrovek a rovněž zabezpečuje údržbu cyklotras na území ČR.

Další formu podpory rozvoje cykloturistiky vykonává příspěvková organizace MMR „Česká centrála cestovního ruchu“, která vydávala katalog cykloturistiky „Cykloturistika bez hranic“ a zaměřuje se především na tvorbu regionálních turistických produktů prostřednictvím tiskových materiálů popř. internetem.

Na rozvoji cykloturistiky se podílí i **Program Lesy 2000**. Lesy jsou tradičně využívány k různým formám rekreace, a proto dochází k obnově a údržbě lesních cest využívaných zejména cyklisty, i proto lze tento program začlenit do koncepce rozvoje cykloturistiky v ČR.

Do programu rozvoje cykloturistiky byly zapojeny i další organizace různých typů. Jedná se o státní organizace, vysoké školy, regionální rozvojové agentury, občanská sdružení, obecně prospěšné společnosti a nadace (např. Nadace jihočeské cyklotrasy), ale i média. MD za spolupráce s českou televizí odvysílaly film „Hlas pro kolo“, byla navázána spolupráce časopisem Moderní obec, Mladá fronta Dnes, časopis COT.

Dále je do programu rozvoje cykloturistiky zahrnována Nadace Partnerství, „**program Zelené stezky /Greenways**“. Tato nadace vytvořila kritéria certifikace pro jednotlivé typy ubytovacích a stravovacích zařízení. Za tímto účelem vytvořila a registrovala svou vlastní ochranou značku s logem „Cyklisté vítání“. Společně s MMR v roce 2002 vydala metodickou příručku pro podnikatele s podmínkami certifikace.

Právní rámec podpory rozvoje cyklistické dopravy pro potřebu budování cyklistických tras vychází z pěti základních zákonů:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 56/2001 SB. a vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb.
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích

Realizace programu je zajištěna především prostřednictvím tří projektů:



1. Cycle 21 = analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR, projekt, který je realizován v rámci Národního programu výzkumu 04 – 09. Ministerstva dopravy v ČR
2. „Udržitelná doprava: šance pro budoucnost (část Cyklistika)“ = projekt je realizován v rámci výzkumného záměru Ministerstva dopravy ČR.
3. Alarm – Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže, jako prostředek snižování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích.

Základním koncepčním materiálem pro navrhování cyklotras na území ČR je „Základní síť cyklotras ČR“, kterou MDS ČR nechalo zpracovat v roce 1997. V rámci této studie jsou cyklotrasy členěny na dálkové, regionální a místní. Díky tomu zahájila ČR dynamický rozvoj ve značení cyklotras. V roce 1997 bylo vyznačeno 552 km cyklotras, v roce 1998 - 2068 km, v roce 1999 - 4300 km, v roce 2000 - 10 279 km, v roce 2001 - 17 154 km a v roce 2002 již 19 024 km.

#### **4. 3. Rozbor cykloturistiky v příměstských oblastech a volné krajině**

V souladu s celosvětovým trendem dochází v současnosti k narůstání zájmu o cyklistiku, tento sport se stává módní záležitostí a začíná patřit neodmyslitelně k životnímu stylu. Tento zájem je vyvolán jednak tím, že si lidé stále více uvědomují nutnost kompenzovat nedostatek přirozeného pohybu a tím, že se vzrůstajícím množstvím informací vzrůstá i psychický tlak na každého jednotlivce a dochází k vývinu stresové situace. Jak se ukazuje je jednou z nejlepších forem aktivního odpočinku a relaxace.

##### **4. 3. 1. Přístup k tvorbě cyklistických tras v rámci veřejných prostor**

V současné době dochází k velkému rozvoji cykloturistiky v celosvětovém měřítku. S tímto rozvojem je spjat i rozvoj materiálně technické základny cykloturistiky. Města se zaměřují zejména na rekonstrukci a tvorbu nových cyklistických tras, na zdokonalení značení cyklistických tras, na rozvoj pohostinských služeb a dalších zařízení nabízející služby, které se dotýkají cykloturistiky.

Strategie města musí být vzájemně propojena se strategií rozvoje cyklistické dopravy příslušného kraje, a zvláště pak s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy ČR. Se strategií města lze efektivně pracovat pouze v případě, že ji budeme chápat jako celek propojený se všemi strategiemi. Zlepšení v jedné strategii napomůže ke zlepšení v ostatních strategiích.

Pokud dochází k tvorbě nové cyklistické trasy musí si nejdříve zastupitelé města nebo jimi zvolený manažer uvědomit zda budou ochotni věnovat svůj čas i své volné finanční

zdroje do projektu nové cyklistické trasy. Musí si samozřejmě i uvědomit, že realizace projektu bude možná pouze za spolupráce s jinými organizacemi a bude záviset i na vůli a nasazení všech občanů dané oblasti. Pokud tedy tak učiní mohou se začít věnovat samotnému projektu cyklistické trasy.

V samotném návrhu cyklistické stezky se pak věnujeme těmto oblastem:

- umístění cyklistické stezky podle přírodního potenciálu dané krajiny
- umístění stezky s ohledem na infrastrukturu dané oblasti a s přihlédnutím historické památky dané oblasti
- vyhledání vhodných investorů, manažerů a možnost získání dotací ze státního rozpočtu
- materiálový povrch stezky, její značení
- výběr stezky (zda se bude jednat o stezku vyloučenou z automobilové dopravy nebo zda půjde o stezku s pravidelnou osobní automobilovou dopravou a občas nákladní automobilovou dopravou, nebo zda půjde o stezku s pravidelnou osobní a nákladní automobilovou dopravou)
- délka projektu
- náklady na vybudování stezky
- přínosy projektu a možnosti budoucího rozvoje této stezky (její napojení na stezky národního i mezinárodního významu, popřípadě růst její materiálně technické základny)

Pokud je tedy návrh cyklistické trasy vytvořen a schválen představení daného města a kraje, může dojít k jeho realizaci.

Cílem celé této strategie v rámci městské oblasti cykloturistiky je zejména snížení nehodovosti cyklistů, snižování poptávky po motorizované dopravě, zlepšování cyklistické infrastruktury, snížení hladiny emisí a hluku, dosažení kvalitnějšího životního prostředí a prohloubení podpory cestovního ruchu prostřednictvím cykloturistiky.

#### **4. 3. 2. Umístění cyklistických tras z hlediska životního prostředí**

Hlavním faktorem v rámci tvorby cyklistických tras je životní prostředí. Cyklistické trasy jsou odedávna vedeny v hlavních turistických oblastech. Většina z nich prochází krajinami, které jsou bohaté na přírodní atraktivity. V současné době je tvorba cyklistických tras, jejichž cílem je dosažení nějaké přírodní památky či přírodní atraktivity dané oblasti aktuální zejména z hlediska zdraví obyvatelstva.

Současným cílem plánování cyklistických tras je systematická podpora „dopravy přátelské k životnímu prostředí“.



### 4. 3. 3. Přínosy pro správu měst plynoucí z cyklistiky

V současné době dochází k masovému rozvoji cyklistické dopravy v rámci městských oblastí. Souvisí se snahou měst stát se atraktivnější pro zahraniční i domácí turisty a současně se snahou o zlepšení kvality života obyvatel. To vše vede k rozvoji daného kraje popřípadě oblasti z hlediska zkvalitnění životního prostředí, zvýšení bezpečnosti a jistoty návštěvníků ale i domácího obyvatelstva, nové podnikatelské možnosti, příliv zahraničních a tuzemských návštěvníků.

### 4. 3. 4. Doprava v rámci cykloturistiky

#### DOPRAVA V RÁMCI ČESKÝCH DRAH

České dráhy jsou největším poskytovatelem veřejné dopravy, který nabízí také přepravu jízdních kol ( a to po celý rok).

V roce 2005 došlo k drobným úpravám, zejména byla rozšířena přeprava jízdních kol i v rámci spojů EuroCity, které sledují nejvýznamnější evropské cyklotrasy (v rámci ČR: Labská cyklotrasa, Greenways Praha – Vídeň, Dunajská cyklotrasa).

V současné době přepravují jízdní kola všechny osobní vlaky, spěšné vlaky, zčásti rychlíky, expresní spoje a vybrané vlaky EuroCity. V těchto spojích jsou zařazeny speciální vozy (s rozšířeným nástupním prostorem či speciálně upraveným oddílem), které umožňují přepravu jízdních kol ve větším množství. Většina vlaků umožňující přepravu jízdních kol, jsou označeny příslušným symbolem „jízdní kolo“ či „kufř“, i zde může docházet k výjimkám, kdy přepravu jízdního kola umožní i vlaky bez těchto příslušných symbolů. Vlaky, které tedy umožňují přepravu vašeho jízdního kola se pak převážně pohybují v turisticky nejnavštěvovanějších oblastech např: Šumava a Český ráj.

Přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla je nejrozšířenější způsob přepravy jízdních kol v ČR. Lze ji realizovat pouze ve vozech označených symbolem „jízdní kolo“, tato přeprava nás pak stojí 20 Kč/osobní, spěšný vlak a 50 Kč/vnitrostátní doprava v rámci vlaků EuroCity (cena včetně rezervace). O počtu přepravovaných kol vždy rozhoduje průvodčí vlaku na základě aktuálních provozních podmínek. Cestující si v tomto případě zajišťuje nakládku, překládku a vykládku jízdního kola u jednotlivých spojů sám. Kolo má trvale pod svým dozorem a odpovídá také za případné škody, které způsobí spolucestujícím (např: poškození oblečení).

Jízdní kola lze přepravovat také v rámci úschovy během přepravy. V tomto případě je kolo přepravováno ve voze nebo oddílu pod dozorem zaměstnance ČD. Vlaky, které nabízí tento druh přepravy jsou označovány symbolem „ kufř“ (v minulosti značen symbolem K v kruhu). Cestující kolo předává zaměstnanci ČD přímo u vlaku a tam si jej i vyzvedává.

Kola jsou pro tuto přepravu přijímána až do vyčerpání kapacity služebního vozu či oddílu. Za tuto službu se platí částka 20 Kč/vlak.

Pokud má cestující v plánu využít většího počtu spojů (např: v rámci dovolené), při které kombinuje jízdu na kole s cestou vlakem, může si zakoupit tzv. „kombinovaný doklad“. Kombinovaný doklad má formu permanentky, která zahrnuje přepravu jízdního kola jako spoluzavazadla, úschovu během přepravy a umožňuje také úschovu jízdních kol v úschovných ČD.

České dráhy nabízejí kombinované doklady formou:

- dvoudenní za 60 Kč
- třídní za 120 Kč
- pětidenní za 160 Kč
- sedmidenní za 200 Kč

České dráhy se v současné době snaží rozšířit okruh svojí působnosti, a tím přilákat větší množství zákazníků. Jednou z nově poskytovaných služeb jsou i půjčovny jízdních kol na 11 nádražích v rámci ČR. Všechny půjčovny jsou v provozu od 1. dubna do 30. října 2006. Byly vybudovány v pěti regionech:

- jižní Čechy (České Velenice, Jindřichův Hradec, Třeboň, Veselí nad Lužnicí, Tábor),
- východní Čechy (Česká Skalice, Tanvald),
- Český ráj (Turnov, Jičín),
- Litovelském Pomoraví (Olomouc hl.n., Litovel – předměstí),
- Beskydy (Frenštát pod Radhoštěm, Ostravice).

K půjčení kola jsou zapotřebí dva osobní doklady (občanský průkaz, cestovní pas), záloha na kolo a půjčovné za kolo. Výše zálohy, ale i půjčovného za kolo je v každém regionu rozdílná (v jižních Čechách činí záloha 500 Kč na kolo a půjčovné do 3 hod. 50 Kč/kolo, do 6 hod. 100 Kč/kolo, do 12 hod. 150 Kč/kolo a na dobu 24 hod. 200 Kč/kolo.). V půjčovném je zahrnuta bezplatná přeprava jízdních kol na vybraných tratích. Kola lze vrátit i na jiné stanici, než v které bylo vypůjčeno (v rámci jižních Čech je to Bechyně, Chýnov, Roudná, Soběslav, Lomnice nad Lužnicí, Chlum u Třeboně, Nové Hrady, Kardašova Řečice, Žirovnice)

České dráhy se snaží o propagaci svých stávajících, ale i nově poskytovaných služeb prostřednictvím informativních letáků „půjčovna jízdních kol“ v rámci jednotlivých regionů.



## DOPRAVA V RÁMCI CYKLOBUSŮ

Přepravu kol zabezpečují i tzv. „cyklobusy“. Jsou to speciálně upravené autobusy na přepravu kol. Zpravidla mají oddělený prostor na zavěšení až 25 kol, od míst pro cestující (30 míst). Někdy se může jednat i o autobus ke kterému je připojený vlek na kola. [7]

V regionu Plzeňsko působí cyklobusy zejména na území Šumavy a v Brdech. Trasa cyklobusu vedoucího do oblasti Brdského polesí je funkční v období od poloviny června do poloviny září a to pouze o víkendech a svátcích. Výchozí i konečnou stanicí cyklobusu je město Příbram, přičemž cena přepravovaného kola činí bez ohledu na vzdálenost 20 Kč. V oblasti jižních Čech působí cyklobusy zpravidla na území Šumavy a Třeboňska.

### 4. 3. 5. Bezpečnost

S rozvojem cykloturistiky dochází i ke snahám o dosažení co nejvyšší bezpečnosti při provozování této sportovní aktivity. Stát upravuje oblast cykloturistiky v základních pravidlech provozu jízdních kol podle zákona č. 361/2000 sb. a také v rámci § 57 a § 58 (jízda na jízdním kole). Tento zákon vymezuje celou řadu povinností a nařízení, které musí cyklista dodržovat v rámci silničního provozu, aby tak zabezpečil bezpečnost sobě i ostatním účastníkům silničního provozu.

### 4. 3. 6. Značení cyklistických tras (příloha č. 1)

Značení cyklistických tras prošlo v minulých letech značnými změnami. Byl přijat zákon č. 361/2000 sb. o provozu na pozemních komunikacích a v roce 2001 byla vydána Vyhláška č. 30/2001 sb., která upřesňuje pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Tento zákon zapříčinil změnu informačních značek na dopravní značky, které musí striktně dodržovat tvar, velikost a materiál ze kterého je dopravní značka vyrobena. Dále zákon stanovuje přechodné období do 31. 12. 2006, ve kterém je nutno značky které jsou v rozporu se zákonem vyměnit, popřípadě přemístit či demontovat. [7]

## DĚLENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS

Cyklistické trasy tvoří cyklotrasy, cykloturistické trasy a cyklostezky. Všechny prvky cyklo-značení mají jako podklad žlutou barvu.

### Cyklotrasy

Vedou po silnicích, místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. Používají se tři základní cykloznačky: Návěst před křižovatkou, Směrová tabule a Směrová tabulka. Na všech najdete symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Umisťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

## **Cykloturistické trasy**

Vedou většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénem. Jsou vyznačeny pásovými značkami o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být také doplněny na šipku. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších nebo lyžařských, jen základní barva je žlutá a značky jsou přibližně jednou tak velké, aby byly pro cyklisty lépe viditelné. Pásové značení je doplněno směrůvkami, které oproti těm pěším mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno "Cyklotrasa KČT č. ...".

Pro cyklotrasy a cykloturistické trasy platí vždy stejný způsob číslování. Dálkové cyklotrasy a jejich části mají jednociferná a dvouciferná čísla, regionálním trasám jsou přiřazena trojmístná a lokálním trasám čtyřmístná čísla.

## **Cyklostezky**

Jedná se o samostatné komunikace určené pro cyklisty, vedoucí převážně souběžně se silně frekventovanými silnicemi, které nejsou vhodné pro cyklistiku.

## **4. 4. Analýza cykloturistiky na Plzeňsku**

Pro region Plzeňsko je charakteristická mírně zvlněná lesnatá krajina, protkaná sítí řek a rybníků, s téměř nedotčenou přírodou, malebnými vesničkami a siluetami četných hradů a zámků. Mezi nejvýznamnější města regionu, ale i celého kraje patří Plzeň.

### **4. 4. 1. Analýza turistických aktivit Plzeňského kraje**

#### **TURISTICKÉ ATRAKTIVITY PLZEŇSKÉHO KRAJE**

Srdcem celého Plzeňského kraje je město Plzeň. S počtem 150 000 obyvatel se řadí mezi 4 největší města v České republice. Najdeme zde celou řadu historických památek, jako kostel sv. Bartoloměje (s nejvyšší kostelní věží u nás 103 m), Františkánský kostel, budovu Tylova divadla, Velkou synagogu nebo Besedu. V rámci kulturního vyžití zde můžeme navštívit Zoologickou a botanickou zahradu, Dinopark, Plzeňský pivovar Prazdroj, Pivovarské muzeum či plzeňské podzemí. V samotném městě i jeho blízkosti se nachází velké množství ubytovacích a stravovacích zařízení, jmenujme proto jenom ty nejvýznamnější: Anděl Cafe & Music Bar v ulici Bezdušova 7 či restaurace na Spilce v areálu plzeňského pivovaru.

V blízkosti Plzně se nachází velké množství hradů a zámků, z nichž nejvýznamnější jsou: barokní zámek v Manětíně, lovecký zámek Kozel, hrad Švihov, Klášter Plasy, zřícenina hradu Radyně.



Dalšími turisticky významnými centry Plzeňského kraje jsou Klatovy a Domažlice. V obou těchto městech můžeme nalézt památky lidové architektury. Dodnes jsou v Klatovech i Domažlicích i v okolních vesnicích zachovávány a dodržovány památky lidových tradic. Do Plzeňského kraje náleží i město Rokycany, v jehož blízkosti nalezneme turisty často vyhledávané místo v oblasti agroturistiky Darovanský dvůr, který nám nabízí služby jezdecké školy či 27 jamkového golfového hřiště.

#### SPOLEČENSKÉ ATRAKTIVITY PLZEŇSKÉHO KRAJE

Příroda Plzeňského kraje je neobyčejně pestrá. Od horských oblastí Šumavy a Českého lesa na západní hranici s Bavorskem přes vrchovinu šumavského podhůří až ke zvlněnému vnitrozemí, všude najdeme kulturní krajinu s malebnými městečky a vesnicemi, hojností lesů a vodních ploch.

Ze všech krajů v České republice má Plzeňský kraj nejvíce přírodních parků 26, dále 169 maloplošných zvláště chráněných území. Nejrozsáhlejší přírodní rezervací je více než 300 ha veliký kaňon Střely. Nejstarší národní přírodní rezervací v kraji je Černé a Čertovo jezero na Šumavě. Do kraje částečně zasahují i chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko a Slavkovský les.

V posledních letech dochází k zlepšování životního prostředí o čem svědčí vyhlášení Národního parku Šumava a jeho začlenění mezi biosférické rezervace UNESCO, ale i návrat některých druhů živočichů zpět do přírody.

#### **4. 4. 2. Současný stav cyklistiky na Plzeňsku, postoj města k jejímu rozvoji i přístup soukromého sektoru k rozvoji cykloturistiky**

Cykloturistika se v současnosti prakticky stává celoročním sportem, byť nejvíce cyklistů potkáte v jarním a letním období. Slouží jim značené cyklotrasy s menší hustotou automobilového provozu spojující turisticky zajímavá místa. V příhraničních oblastech Šumavy a Českého lesa, na Manětínsku a v Brdech na jižním Plzeňsku a Rokycansku můžeme najít lesní silničky a udržované cesty s minimálním převýšením a zákazem vjezdu motorových vozidel. V oblasti šumavských Plání v okolí Modravy jsou takové silničky v nadmořské výšce okolo 1000 m. Nejnavštěvovanějším horským vrcholem je šumavský Poledník s rozhlednou (1315 m). Na kole se dostanete i na Pancíř (1214 m) u Železné Rudy a Velký Javor (1456 m) v Bavorsku, na oba vrcholy můžeme vyjet i lanovkou. Ve větších turistických střediscích jsou půjčovny horských a trekkingových kol.

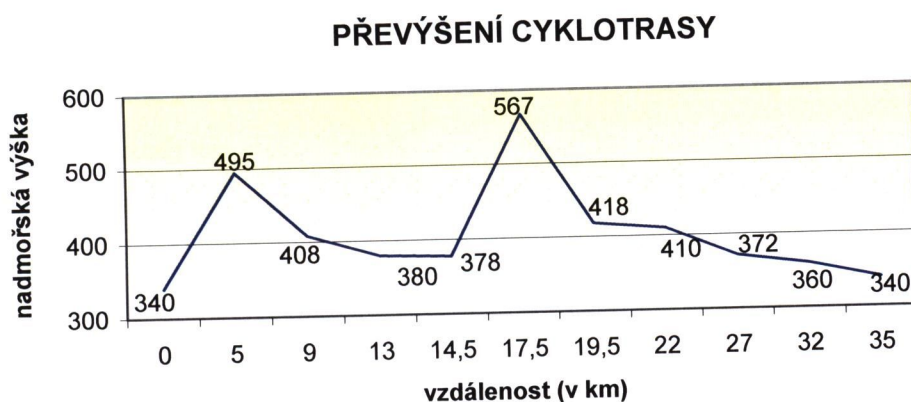


#### 4. 4. 3. Tři významné cyklistické trasy v rámci tohoto regionu (příloha č. 2)

##### 1. CYKLISTICKÁ TRASA LOPATA, KOZEL, RADYNĚ

Cyklistická trasa vedoucí přes maloplošně zvláště chráněné území Lopata, dále přes lovecký zámek Kozel až k zřícenině hradu Radyně je jednou z nejvíce navštěvovaných cyklostezek v blízkosti města Plzně.

Délka cyklistické trasy:	35 km
Terén trasy:	silnice, polní a lesní cesty
Doporučené kolo:	trekkingové kolo
Profil cyklistické trasy:	tato trasa je poměrně nenáročná, a proto je vhodná pro rodiny s dětmi a pro méně náročné cyklisty



Důležité body cyklotrasy:

Rokycany – rozcestník Raková – maloplošně chráněné území Lopata – zřícenina hradu Lopata – lovecký zámek Kozel – Štáhlavy – zřícenina hradu Radyně – Starý Plzenec – Tymákov – Ejpovice – Klabava - Rokycany

##### Rokycany

Výchozím bodem celé cyklostezky jsou Rokycany. První zmínky o tomto městě spadají do 10. století. V roce 1584 bylo císařem Rudolfem II. jmenováno na královské město. Dnes čítá toto okresní město přes 18 000 obyvatel. Díky své historii je i po turistické stránce přitažlivé. Můžeme zde najít „Kostel Marie Sněžné“ ze 14. století, dále barokní radnici, městské hradby a městské kašny, které i dnes fungují.

## **Maloplošně chráněné území Lopata**

Toto chráněné území má rozlohu 5 hektarů a je součástí „kozelských lesů“. Nachází se na něm pozůstatky hradu, spáleného v bojích s husitskými vojsky, které jsou nazývány též Lopata a které jsou první zastávkou v naší cyklotrase. V rámci tohoto chráněného území můžeme nalézt celou řadu rybníků, jako je například Neslivský rybník poblíž Kozelské obory.

## **Lovecký zámek Kozel**

Lovecký zámek Kozel je jeden z nejnavštěvovanějších západočeských zámků. Pochází z 18. století a byl postaven podle návrhu pražského stavitele Václava Haberditze. Interiér je zdoben malbami malíře Antonína Tuvora. Jeho prvním majitelem byl Vojtěch Černín, ale nejvyššího rozšíření dosáhl až v době vlastnictví nejvyššího lovcího českého království Ignáce Palliardim. Součástí zámku je kaplička a jízdárna, která dnes slouží jako galerie plastik sochaře Karla Dvořák. Zámek je obklopen anglickým parkem jehož součástí je také Lopatecký rybník. V rámci roku se zde koná celá řada kulturních akcí zahrnující například výstavu dravých ptáků, botanické výstavy. V podzámčí můžeme využít sportovního areálu, který zahrnuje minigolf, ale i možnosti občerstvení a ubytování v hotelu Hájek.

## **Zřícenina hradu Radyně**

Radyně je nejvyšší vrch v okolí Plzně (567 m.n.m.). Na jejím vrcholu trůní zřícenina hradu Radyně, která je typickou dominantou kraje. Pochází z poloviny 14. století z doby Karla IV. Věž byla upravena jako rozhledna. Na severním úpatí vrchu Radyně se nachází přírodní památka Andrejšky. Jedná se o buližníkové skalky tvořící asi 180 m dlouhý hřeben. Dnes slouží jako cvičný horolezecký terén.

## **Starý Plzenec**

Starý Plzenec je bývalým podhradím knížecího hradu na Hůrce. První zmínky o Starém Plzenci pochází z roku 976, kdy pod hradem zvítězila česká vojska nad Bavyry. Ještě dříve, v 8. století, bývalo na Hůrce slovanské hradiště, od 10. století je pak známo jako přemyslovské knížecí hradiště, správní centrum Plzeňska. Díky obchodním cestám, které se zde křižovaly se vyvíjelo i řemeslnicko-obchodní podhradí. Po založení města Plzně (r. 1295) došlo k úpadku města. Hradní stavby sloužily dál, teprve od 16. století začali chátrat a od 18. století dochází k jejich rychlému zániku. Dnes je Starý Plzenec zejména znám firmou Bohemia Sekt, která produkuje vína a sekty světoznámé kvality. Ve městě se dále nachází relativně dobrá nabídka stravovacích a ubytovacích služeb zejména ve středu města. Nachází se zde i hřiště, stadion a koupaliště k našemu sportovnímu vyžití.

## **Tymákov**

Ve středu vesnice Tymákov jsou zastoupeny stavení zahrnující památky lidové architektury, a proto je zde i vyhlášena vesnická památková zóna.



## **Ejповice**

Poblíž vesnice Ejповice se nachází vodní nádrž Ejповice, která původně sloužila jako břidlicový lom, a později byla zatopena. Dnes se v její blízkosti nachází autokemp Diana, který nám nabízí možnosti využití potenciálu dané lokality, prostřednictvím vodních sportů.

## **Klabava**

V Klabavě se nachází chráněné přírodní naleziště trilobitů a také vodní nádrž Klabava, která je využívána především pro rybářské účely.

## **Průběh cyklotrasy:**

Výchozím bodem této cyklotrasy jsou Rokycany. Do tohoto výchozího bodu naši cyklistické trasy se můžeme dostat pomocí vlaku (trasa Praha – Plzeň) nebo prostřednictvím autobusu, doprava je možná i vlastními dopravními prostředky (jsou zde poměrně rozsáhlé možnosti parkování). Staví zde jak dálkové autobusy tak i autobusy s okresním charakterem dopravy. V rámci vlakové dopravy, zde staví jak osobní vlaky, spěšné vlaky, zrychlené vlaky a popřípadě i expresy.

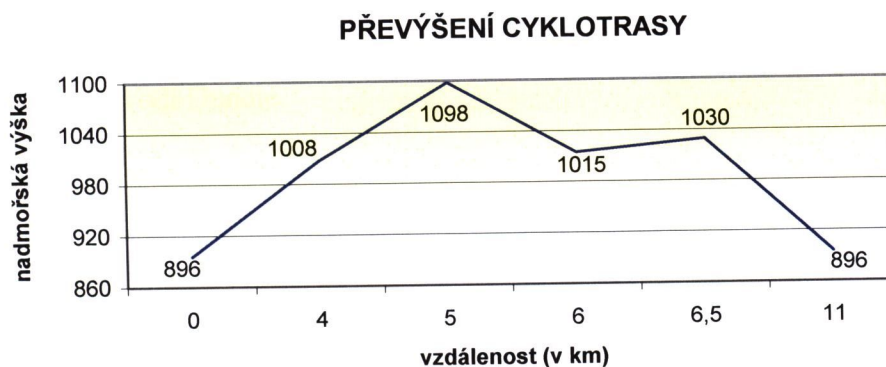
Výchozím bodem je informační tabule na náměstí 5. května před vlakovým nádražím. Prostřednictvím této informační tabule zjistíme, že naše trasa povede částí města Rokycany a pak již téměř výhradně v přírodě. Celá část trasy vedoucí městem bude doprovázena směrovkami s číslem naší trasy a kilometrůží. Městská část trasy začíná, jak již bylo zmíněno na náměstí 5. května a vede Jiráskovou ulicí. Tato část vede po městské komunikaci, která je poměrně frekventovaná z hlediska jejího umístění ve středu města. Tato ulice se dále napojuje na Plzeňskou ulici, kde jsou nově vybudovány cyklistické trasy po chodníku společné, jak pro chodce, tak pro cyklisty. Asi po 1, 5 km se naše trasa napojuje na Štáhlavskou ulici, na níž nepokračovala výstavba společných tras, a proto musíme využít pozemní komunikace. Po 2 km sjedeme na ulici Vysoký průhon, kterou projedeme až na její konec a dále již pokračujeme po červené značce po polní cestě směr na rozcestí Raková. Přibližně po 5 km dorazíme na tento rozcestník a dále pokračujeme již po zelené značce směr do maloplošně chráněného území Lopata. Na tomto území se nachází i naše první zastávka cyklistické trasy zřícenina hradu Lopata. Z této první zastávky se dále vydáme po žluté cyklistické značce směr lovecký zámek Kozel vzdálený přibližně 3 km. Během těchto tří kilometrů vyjedeme z maloplošně chráněného území Lopaty. Po dosažení loveckého zámku Kozel pokračujeme po červené značce ve směru zříceniny hradu Radyně. Tato část trasy vede po pozemní komunikaci přes vesnice Štáhlavice a Štáhlavy. Trasa dále pokračuje ze zříceniny hradu Radyně po žluté cyklistické značce po pozemní komunikaci přes vesnice Starý

Plzenec, Tymákov až k vodní nádrži Ejpovice. Od vodní nádrže Ejpovice se vydáme po žluté značce po pozemní komunikaci a polní cestě k vodní nádrži Klabava, kde se napojíme na zelené značení, které nás vede po polní cestě podél Klabavské nádrže až k městu Rokycany. Zde vyjedeme na Plzeňskou ulici a pokračujeme po ní až k náměstí 5. května.

## 2. CYKLISTICKÁ TRASA ČERNÉ A ČERTOVO JEZERO

Tato cyklistická trasa je jednou z nejnavštěvovanějších tras chráněné krajinné oblasti Šumava. Seznamuje nás se vznikem, vývojem a přírodními historickými památkami v oblasti „šumavských jezer“.

Délka cyklistické trasy:	11 km
Terén cyklistické trasy:	pozemní komunikace, lesní cesty
Doporučená kola:	horské kolo
Profil cyklistické trasy:	trasa je velmi náročná díky svému výškovému převýšení a terénu, proto je vhodná pro náročné cyklisty



Důležité body cyklotrasy:

parkoviště na Špičáckém sedle – Černé jezero – Rozvodí – Čertovo jezero rozcestí – Čertovo jezero – parkoviště na Špičáckém sedle

### Černé jezero

Černé jezero patří mezi nejkrásnějších šumavská jezera. Rozkládá se na svahu Jezerní hory a je největší v rámci šumavských jezer. Jméno dostalo podle své zdánlivě černé vody. Tento dojem je dán hloubkou jezera a odrazem okolních lesů v jeho hladině.



Jezero vzniklo působením ledovce v době pleistocénu. Leží v nadmořské výšce 1.008 m. Nad ním se tyčí ledovcem vytvořená 330 m vysoká skalní stěna zvaná Jezerní, která dosahuje téměř k vrcholku Jezerní hory. Jezero dosahuje hloubky až 40 m. Má rozlohu 18,5 ha. Od hráze k Jezerní stěně je asi 800 m dlouhé.

K ochraně Černého i Čertova jezera byla zřízena přírodní rezervace Černé a Čertovo jezero. Ve dvacátých letech 20. století byla pod jezerem postavena první přečerpávací elektrárna na našem území s umělou vodní nádrží. Elektrárna je dnes technickou památkou.

### **Rozvodí**

Zde je poměrně nově vybudováno přístřeší pro pěší turisty, tak i cykloturisty. Čítá kapacitu cca 15 míst k sezení.

### **Čertovo jezero**

Čertovo jezero patří společně s nedaleko ležícím Černým jezerem do skupiny pěti ledovcových jezer na české straně Šumavy. Po Černém jezeře je to druhé největší šumavské jezero. Rozkládá se na jihozápadním svahu Jezerní hory (1.343 m) v nadmořské výšce 1.030 m.

Vzniklo působením ledovce též v době pleistocénu. Má rozlohu asi 10 ha a jeho největší hloubka je přibližně 37 m. Jezero napájejí dva potoky a přebytkovou vodu z něj odvádí Jezerní potok. Na rozdíl od Černého jezera, které patří k povodí Vltavy a Labe, patří Čertovo jezero k povodí Dunaje.

### **Průběh cyklotrasy:**

Do výchozího bodu naší cyklotrasy na parkoviště ve Špičáckém sedle se dostaneme prostřednictvím vlastních dopravních prostředků nebo prostřednictvím autobusu. Kapacita parkoviště činí přibližně 150 parkovacích míst. Máme možnost zakoupit si parkovací lístek na hodinu, tři hodiny, půl dne a na celý den. Od tohoto parkoviště pokračujeme přibližně 4 km po žluté turistické značce po pozemní komunikaci k Černému jezeru. Cestou mjíme první přečerpávací elektrárnu na území České republiky. Od Černého jezera dále pokračujeme 2,5 km po lesní cestě po červené turistické značce přes Rozvodí k Čertovu jezeru. Od Čertova jezera se vydáme po žluté turistické značce 4,5 km po lesní cestě zpět k parkovišti ve Špičáckém sedle.

### 3. CYKLISTICKÁ TRASA ZBIROH, SKRYJE, TÝŘOV

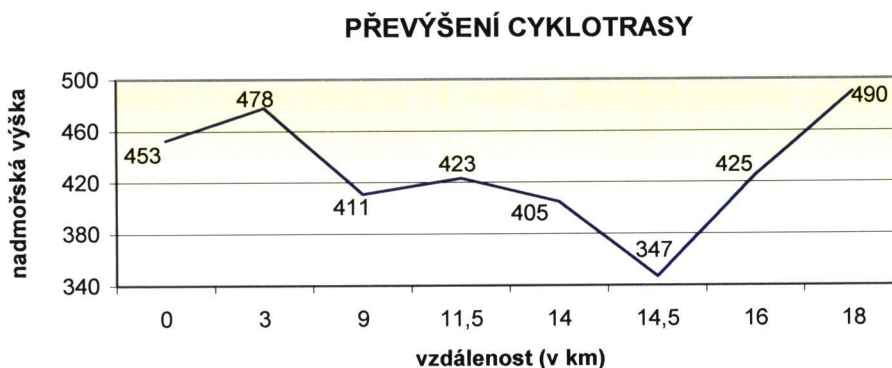
Tato cyklistická trasa leží na hranici Plzeňského a Středočeského kraje, částečně zasahuje do přírodního parku Kohoutov a dále pokračuje podél Zbirožského potoka až k soutoku s řekou Berouňkou.

Délka cyklistické trasy: 18 km

Terén cyklistické trasy: pozemní komunikace, lesní a polní cesty

Doporučená kola: trekkingové kolo

Profil cyklistické trasy: tato trasa je nenáročná, její převážná část vede po polních a lesních cestách, a proto je vhodná pro rodinu s dětmi a pro nenáročné cyklisty



Důležité body cyklotrasy:

Zbiroh, Zbirožský zámek - Přisednice – Ostrovec – Podmokelský Mlýn – Skryjská jezírka – Skryje – zřícenina hradu Týřov

#### **Zbiroh**

Na úpatí města Zbiroh se nalézá Zbirožský zámek. Původem je zámeček přestavěný středověký hrad, který v 13 století střežil cestu z Prahy do Bavor. Po bitvě na Bílé hoře se stal státním vězením. V zámku též žil a tvořil 17 let své dílo „Slovanskou epopej“ spisovatel Alfons Mucha. Dnes se z hradu dochovala pouze vysoká věž a studna, která je se svou hloubkou 162 metrů nejhlubší v Čechách. V posledních letech je zámek přístupný pouze jednou do roka a to při příležitosti Mariánské pouti.

Město je rodištěm básníků Josefa Václava Sládka a Karla Vokáče. Můžeme zde nalézt muzeum J. V. Sládka a pamětní desky, které připomínají činnost protifašistického odboje.

V blízkosti města se nachází Podzbirožský rybník u něhož máme možnost ubytování, stravování v rámci motorestu Bouchlaka.

### **Ostrovec**

Tato vesnice dříve zvaná Ostrov leží na zřícenině tvrzi, po níž zbyla pouze studna uprostřed návsi. V blízkosti vesnice se nachází roubený Ostrovecký mlýn a Jankovský mlýn.

### **Skryjská jezírka**

Podél Zbirožského potoka se dostane až ke Skryjskému jezírku, kde se Zbirožský potok protahuje úzkým kaňonem a následně se vlévá do jezírka, které je sevřeno ze všech stran vysokými skalními stěnami. Oblast Skryjských jezírek je poměrně známé naleziště trilobitů.

### **Hrad Týřov**

Zřícenina hradu Týřov pochází ze 13. století. Hrad byl postaven na úpatí skály poblíž Úpořského potoka ve stylu francouzských kastelů. Z původních devíti mohutných kulatých věží se dochovaly pouze zbytky jediné. Zřícenina hradu leží v oblasti chráněné rezervace Týřov

### **Průběh cyklotrasy:**

Výchozím bodem této cyklistické trasy je město Zbiroh. Do tohoto výchozího bodu se dostaneme pomocí automobilu, autobusu nebo vlaku (trasa Praha – Plzeň). Před zahájením naší trasy bychom se mohli zastavit na prohlídku místního zámku Zbiroh. Pak již pokračujeme po modré cyklistické značce lesní cestou přibližně 3 km do vesnice Přísednice. Dále pokračujeme po modré cyklistické značce, střídavě po lesní a polní cestě, podél Zbirožského potoka přes vesnici Ostrovec, Jankovský mlýn, Podmokelský mlýn až ke Skryjským jezírkům. Od Podmokelského mlýnu musíme často překonávat Zbirožský potok přes můstky tvořené z klád stromů. Občas narazíme na problém, kdy tyto můstky chybí, a proto musíme Zbirožský potok přebrodit, vzhledem k malé hloubce potoka nejde však o příliš velký problém. U Skryjského jezírka musíme část cesty přenést kola přes skalní průrvu, a dále již můžeme pokračovat na kole po polních cestách a modrém značení k soutoku Zbirožského potoka a řeky Berounky. Zde se nachází chatová oblast, ve které se máme možnost občerstvit v hospodě u Rozvědčíka. V této části máme za sebou přibližně 15 km této cyklistické trasy. Po občerstvení se vydáme po pozemní komunikaci do vesnice Skryje, a dále pokračujeme podél řeky Berounky po silnici 3. třídy do vesnice Týřov, kde najedeme na lesní cestu, která



nás povede po červené značce, podél řeky Berounky až ke zřícenině hradu Týřov, kde končí naše cyklistická trasa.

#### **4. 4. 4. Zhodnocení současné situace v tomto regionu**

Všeobecná vize rozvoje Plzeňského kraje do budoucna počítá se zvýšením celkového počtu zahraničních turistů. Tohoto cíle chce dosáhnou zejména vyšší propagací jednotlivých obcí a tím dosáhnout zvýšení prestiže celého kraje.

Pro podporu turistické atraktivity Plzeňského kraje byla vytvořena celá řada opatření týkajících se zejména oblasti podpory cykloturistiky, ochrany životního prostředí, turistické infrastruktury a služeb.

**Opatření na podporu cykloturistiky** se zabývá vytvořením sítě lokálních cyklotras a cyklostezek v nejvýznamnějších oblastech cestovního ruchu, což jsou Starý Plzenec, areál zámku Kozel a samotné město Plzeň. Tyto lokální cyklostezky by měly být přibližně 20 až 50 km dlouhé s velkým počtem odpočívadel, měly by být dostupné jak osobním automobilem, tak vlakem popřípadě i městskou integrovanou dopravou města Plzně.

Toto jsou některé z připravovaných cyklotras v rámci turistického regionu Plzně:

- Přeštice – Netunice – Prusiny – Nebílovy – sv. Vojtěch – Starý Plzenec – Sedlec – Tymákov – Ejpovice
- Lobzy – Božkov – Letkov – Tymákov – Mokrouše - Rokycany

Jak již bylo řečeno tvorba nových lokálních cyklotras se týká zejména mikroregionu Radyně, proto je zapotřebí tento region více zviditelnit a to prostřednictvím propagačních materiálů pojmenovaných „Krajem pod Radyní křížem krážem na kole“. V rámci tohoto propagačního materiálu můžeme nalézt mapky se zakreslenými cyklostezkami, grafy výškového převýšení, přehled kulturních a přírodních památek a také dostupné stravovací a opravárenské služby při cestě.

**Opatření v oblasti životního prostředí** se týká zlepšení informací o péči o krajinu a sídla ve prospěch ochrany životního prostředí.

**Opatření v oblasti turistické infrastruktury a služeb** zahrnuje péči o stávající turistickou i neturistickou infrastrukturu. V této oblasti se zaměřujeme zejména na oblasti kvality a kvantity sportovních a ubytovacích zařízení. Do budoucna toto opatření počítá s rozvojem sportovní infrastruktury zejména v oblasti mikroregionu Radyňska a to výstavbou golfového hřiště, výstavbou tenisových kurtů a minigolfových hřišť a s rozvojem ubytovací infrastruktury v blízkosti dálnice Praha-Rozvadov.

#### 4. 5. Analýza cykloturistiky v jižních Čechách

Jižní Čechy jsou malebným krajem rybníků, lesů a rašelinišť oživeným siluetami středověkých městeček, venkovských kostelů a bělostných statků.

Krajina není poznamenána velkými průmyslovými podniky, je zde množství chráněných území. Zdejší kraj patří k vyhledávaným turistickým cílům nejen pro svoje přírodní krásy, ale také pro množství historických památek a jsou zde i dobré podmínky pro cyklistiku a vodní sporty.

##### 4. 5. 1. Historický vývoj cykloturistiky v jižních Čechách

Jihočeský kraj je jednou z oblastí s největším potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu v České republice. Počtem ubytovaných návštěvníků se řadí na 3.až 4.místo v ČR a lze odhadovat, že tito návštěvníci přinášejí podnikatelům, působícím ve službách cestovního ruchu a v navazujících sektorech, více než 6 mld.Kč ročně.

Jedním ze základních potenciálů regionu je kromě jeho výhodné polohy i zachovalá příroda a krajina, díky níž jsou zde dokonalé podmínky pro rozvoj cykloturistiky. K charakteristickým znakům regionu patří především četné rybníky, které významně spoluvytvářejí typický obraz jihočeské krajiny Rožmberk (490 ha), Bezdrev (450 ha) a Horusický(415 ha), které jsou zároveň i největšími rybníky v České republice. Novohradské hory, jejichž nejvyšší vrcholy dosahují výšky okolo 1 000 m, jsou krajem hlubokých lesů s nejstaršími přírodními pralesovitými rezervacemi v České republice i střední Evropě – Žofínským a Hojnovodským pralesem.

Významnou složkou potenciálu Jihočeského kraje v rámci cestovního ruchu jsou historické památky a kulturní atraktivity. Pro návštěvníky jsou přitažlivá historicky významná města jako Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Tábor a města s lázeňskou tradicí Třeboň, Bechyně a Vráž u Písku. Velmi navštěvované jsou jihočeské hrady a zámky, tvrze a zříceniny. Počet návštěvníků hradu a zámku v Českém Krumlově a zámku Hluboká nad Vltavou se pohybuje v řádu statisíců ročně, číslu 100 000 se blíží i zámky v Červené Lhotě a Jindřichově Hradci.

Do seznamu památek Světového kulturního a historického dědictví Unesco bylo zapsáno historické jádro města Český Krumlov, jakožto i selské usedlosti z poloviny 19. století ve vesnici Holešovice.

Pro rekreační účely jsou vyhledávány především velké rybníky s písčitými břehy jako: Svět, Hejtman, Komorník. Jiné, jako Bezdrev, nabízejí možnost vodních sportů včetně jachtingu a windsurfingu. Cyklistické stezky regionu vedou v mírném terénu.



Nejvyšší potenciál pro rozvoj cestovního ruchu má okolí povodí Lužnice, města Český Krumlov, Písek, České Budějovice, Tábor, Strakonice, Prachatice, Jindřichův Hradec, Třeboň a Hluboká s jejich nejbližším okolím. Tato místa jsou turisty nejvíce navštěvována a zejména v období letní turistické sezóny

#### **4. 5. 2. Současný stav cyklistiky v jižních Čechách a její očekávaný vývoj**

Rozvoj cestovního ruchu v regionu Jižní Čechy se zaměřuje na několik oblastí, jako jsou produkty a služby, lidské zdroje, infrastruktura, v souladu s rozvojem regionu při zachování vlastní identity, s ohledem na přírodu, krajinu a historický vzhled sídel.

V současné době Jihočeským krajem vede téměř 3000 km značených cyklotras a přes 5000 km značených tras pro pěší. Do cyklistiky nejnavštěvovanějších oblastí jižních Čech spadá oblast Lipna, Třeboně, Písecka, Českobudějovicka a Táborska.

V oblasti Lipenska se nalézá řada cyklistických tras, naučných stezek, ale i tras pro pěší turistiku. Máme zde možnost využít služeb cyklobusů, jakožto i vlaků pro přepravu kol. V této oblasti působí řada půjčoven nejen cyklistických potřeb, ale i potřeb pro vodní turistiku. Proto je oblast Lipenska jednou z nejnavštěvovanějších oblastí jihočeského kraje, jak v oblasti letní tak i zimní turistiky.

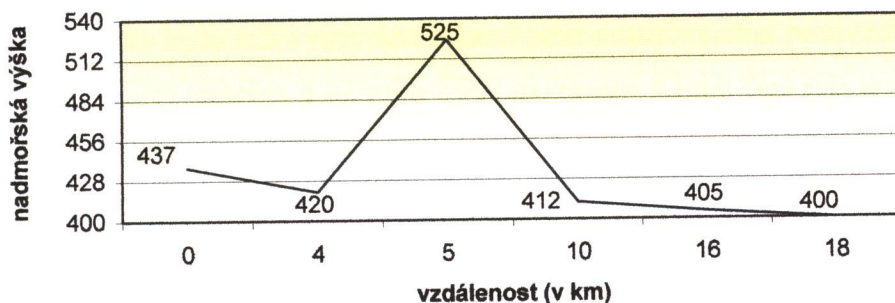
#### **4. 5. 3. Tři nejnavštěvovanější cyklistické trasy v tomto regionu (příloha č. 3)**

##### **1. CYKLISTICKÁ TRASA HÝLAČKA, KOZÍ HRÁDEK**

Tato cyklistická trasa je jednou z nejnavštěvovanějších tras města Tábor. Ve svém průběhu nás seznamuje s historickými a přírodními památkami města včetně jeho blízkého okolí.

Délka cyklistické trasy:	18 km
Terén cyklistické trasy:	polní a lesní cesty, pozemní komunikace
Doporučená kola:	trekkingové kolo
Profil cyklistické trasy:	trasa je nenáročná z hlediska její délky a výškového převýšení, proto je vhodná pro nenáročné cyklisty a rodiny s dětmi

## PŘEVÝŠENÍ CYKLOTRASY



Důležité body cyklotrasy:

město Tábor – Horky – rozhledna Hýlačka – Sezimovo Ústí – Kozský potok – zřícenina hradu Kozí Hrádek

### město Tábor

Město Tábor je druhým největším jihočeským městem. Počátky tohoto známého centra husitského hnutí se datují již do 13. století. Město a hrad zde založil kolem roku 1270 Přemysl Otakar II. na výhodném strategickém místě na skalnatém ostrohu nad ústím Tisemnického potoka do Lužnice a nazval jej Hradiště nad Lužnicí. To však bylo záhy zničeno. Ve 14. století byl nad starou cestou do Sezimova Ústí postaven hrad, později nazvaný Kotnov. Roku 1420 okolo hradu vybudovali husité město Hradiště hory Tábor, které bylo v roce 1437 povýšeno na město královské. Ve 30. a 40. letech 15. století byl dokončen druhý hradební pás a Tábor se tak stal nejdokonaleji opevněným městem ve střední Evropě. Po bitvě na Bílé hoře město více než rok odolávalo obléhání císařskými vojsky. Když se vzdalo, byl mu zabrán všechen majetek a odňaty všechny výsady a práva. Úpadek města završil vpád Švédů v roce 1648. Nový rozvoj Tábora nastal až v 19. století s příchodem průmyslu a železnice. Dnes je v historickém jádru města vyhlášena Městská památková rezervace.

### rozhledna Hýlačka

Tato rozhledna leží asi 4 kilometry od Tábora na návrší v malé vesničce Větrovy. Je 18 metrů vysoká a na její vrchol vede 57 schodů. V roce 2005 došlo k opravě šindelové krytiny na rozhledně Klubem českých turistů. Vstup na rozhlednu je omezen zapůjčením si klíče u místního správce v době od 10:00 do 17:00 (v dome číslo 56).



Návrh rozhledny vypracoval roku 1918 doktor Theodor Petřík, stavba rozhledny byla dokončena 27. června 1920. V té době byla rozhledna známá jako „rozhledna Svobody“. Za 2.světové války byla věž využívána Němci jako pozorovatelná protivzdušné obrany. Po válce byla rozhledna zabrána a až roku 1990 navracena Klubu českých turistů. Roku 1991 byla znovu otevřena pro veřejnost.

### **zřícenina hradu Kozí Hrádek**

Zřícenina gotického hradu Kozí Hrádek leží na levém břehu Koňského potoka v nadmořské výšce 400 m.

První zmínka o tomto hradu pochází z roku 1377. V letech 1412 - 1414 proslul pobytem Mistra Jana Husa, který se zde věnoval kazatelské činnosti a psaní. Od poloviny 15. století hrádek pustl a roku 1438 vyhořel nebo byl pobořen. V 17. až 19. století docházelo k rozebírání hradeb za účelem získání levného stavebního materiálu, až v 70. letech 20. století dochází k prvním opravným pracem.

### **Průběh cyklotrasy:**

Výchozím bodem této trasy je vlakové nádraží v Táboře, kam se máme možnost dopravit vlakem, autobusem nebo vlastním dopravním prostředkem. Máme zde možnost zapůjčit si kolo u Českých drah ( v ceně 500 Kč vratná záloha na kolo a půjčovné 50 Kč na 3 hodiny, což by odpovídalo době trvání této cyklistické trasy).

Od vlakového nádraží pokračujeme po zelené turistické značce po pozemní komunikaci ve směru vesnice Horky. Cestou projíždíme příměstskou částí Tábora „Čelkovicema“ a pokračujeme podél řeky Lužnice. Asi po 1 km najedeme na lesní cestu a pokračujeme po ní až do vesnice Horky. Zde dorazíme k rozcestníku od něhož budeme dále pokračovat po modré turistické značce asi 2 km po pozemní komunikaci až k rozhledně Hýlačka. Pokud chceme vystoupit na vrchol místní rozhledny, pak si musíme vypůjčit klíč u místního správce rozhledny a to v době mezi desátou až sedmnáctou hodinou v domě čp. 56.

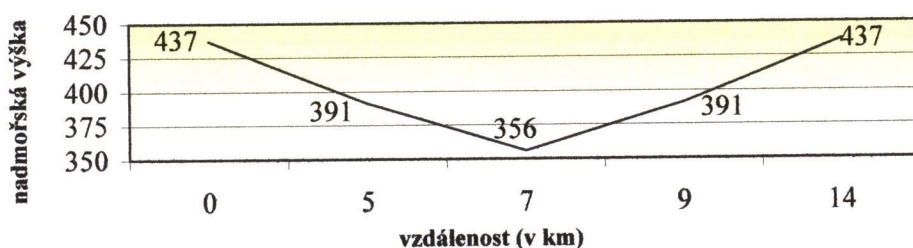
Od rozhledny pokračujeme po červené turistické značce přibližně 12 km po pozemní komunikaci ve směru hradu Kozí Hrádek. Cestou míváme řeku Lužnici a pokračujeme přes Sezimovo Ústí. Za Sezimovým Ústím se napojujeme na polní cestu a pokračujeme po červené turistické značce až k rozcestníku u Kozského potoka, odkud pokračujeme asi 2 km ke zřícenině hradu Kozí hrádek, kde naše cyklistická trasa končí.

## 2. CYKLISTICKÁ TRASA VLÁSENICKÝ POTOK

Tato cyklistická trasa nás seznamuje s přírodními památkami v okolí města Tábor. Je jednou z nejvíce navštěvovaných cyklistických stezek v této oblasti, díky krásným přírodním scénériím podél řeky Lužnice.

Délka cyklistické trasy:	14 km
Terén cyklistické trasy:	lesní cesty, pozemní komunikace
Doporučená kola:	trekkingové nebo horské kolo
Profil cyklistické trasy:	trasa je vhodná pro středně a více náročné cyklisty, zejména díky povrchové úpravě stezky

**PŘEVÝŠENÍ CYKLOTRASY**



Důležité body cyklotrasy:

Tábor – Čelkovice – řeka Lužnice – Vlášnický potok - Tábor

### **řeka Lužnice**

Řeka Lužnice je pravým přítokem řeky Vltavy, do níž ústí poblíž Týna nad Vltavou v oblasti vodní nádrže Kořensko. Pramení v Rakousku na západním svahu Aichelbergu v Novohradských horách nedaleko města Gmünd v nadmořské výšce 920 m. V Rakousku se jmenuje Lainsitz..

### **Vlášnický potok**

Asi 7 km západně od Tábora se vlévá zprava do řeky Lužnice Vlášnický potok. Pramení v blízkosti Jistebnice. Tento potok je 12 km dlouhý, a ve svém horním toku protéká obcí Vlášnice, kde se nachází několik set let stará státem chráněná lípa, která je považována za nejmohutnější strom na Táborsku.

Dolní tok Vlásenického potoka je chráněn statutem přírodní památky. Nachází se zde řada obtížně dostupných kamenných útvarů, ale i velké množství chráněných rostlin (převážně kapradin).

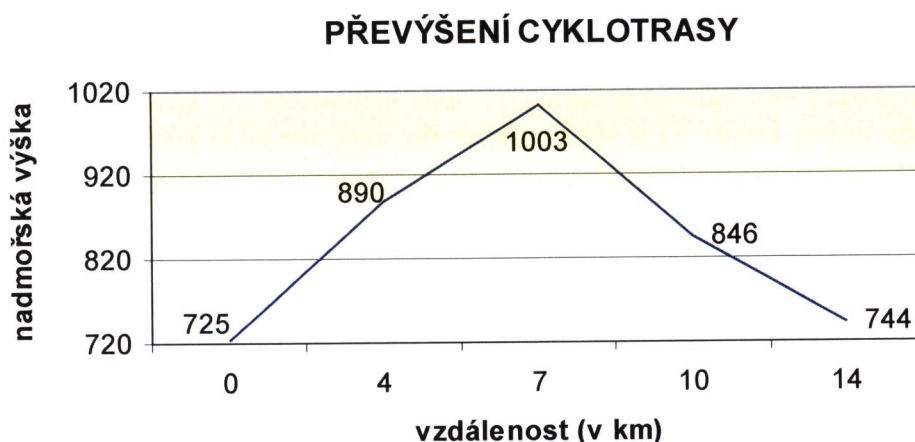
### Průběh cyklotrasy:

Do města Tábor se dostaneme pomocí vlaku, autobusu či vlastním dopravním prostředkem. Cyklistická stezka ve směru Vlásenický potok začíná v příměstské oblasti Tábora Čelkovicích, zde se napojíme na červenou turistickou značku a pokračujeme podél řeky Lužnice. Tato trasa vede po lesní cestě a je poměrně náročná díky své povrchové úpravě. Asi po 7 kilometrech dorazíme k Vlásenickému potoku, který patří v této své spodní části do oblasti chráněné přírodní památky. Nalezneme zde řadu poměrně obtížně dostupných kamenných útvarů a též chráněných rostlin. Po prohlídce celé této chráněné přírodní památky se pak můžeme vydat směrem k obci Vlásenice, kde nalezneme nejmohutnější lípu v okolí Táborska nebo se můžeme vydat stejným směrem zpátky po červeném turistickém značení do města Tábor, kde naše trasa končí.

### 3. CYKLISTICKÁ TRASA MEDVĚDÍ STEZKA

Medvědí stezka je nejstarší naučnou stezkou Šumavy, my bychom vám ji však chtěli ukázat i z jiného úhlu pohledu, a to jako trasu vhodnou i pro cykloturisty.

Délka cyklistické trasy:	14 km
Terén cyklistické trasy:	lesní cesty, pozemní komunikace
Doporučená kola:	horské kolo
Profil cyklistické trasy:	trasa je zejména náročná díky svému výškovému převýšení a povrchu trasy, proto je vhodná pro středně náročné cyklisty, tak pro poměrně náročné cyklisty





Důležité body cyklotrasy:

Železniční zastávka Černý kříž - Bären Stein – Jelení Vrchy - Perník- Schwarzenberský kanál  
– Nová Pec

### **Bären Stein**

Bären Stein je památník posledního šumavského medvěda. Jednalo se o samici, která byla zastřelena v listopadu roku 1856. Vypreparované zvíře patří dnes ke sbírkám záměčku Ohrada na Hluboké.

### **Jelení Vrchy**

Jelení Vrchy leží na úbočí vrchu Perník. Jedná se o odpočívadlo, kde se máme možnost občerstvit ve dvou místních restauracích a dále pokračovat na naší cestě.

### **Perník**

Na úbočích Perníku nalezneme četné skalní útvary, které vznikly zvětráváním. Prochází tudy trasa naučné Medvědí stezky se zastávkami u Medvědí vyhlídky, Skalní hříbu, Obří kostky, Pašerácké jeskyně, Viklanu či Pokličky. Na žulových balvanech jsou patrné četné stopy větrné i vodní eroze v podobě skalních mís, úpatních výklenků či obřích hrnců.

### **Schwarzenberský kanál**

Schwarzenberský kanál je mimořádnou technickou památkou jižních Čech. Jeho trasa vede těsně při státní hranici České republiky s Německem a s Rakouskem. Spojuje povodí řek Vltavy a Dunaje a překračuje tak hlavní evropské rozvodí.

Tuto výjimečnou stavbu, jejímž projektantem a částečně i stavitelem byl lesní inženýr schwarzenberského panství Josef Rosenauer, nechal vybudovat Jan ze Schwarzenbergu. Stavba byla zahájena roku 1789 a s přestávkami trvala až do roku 1822. Po dostavění sloužil kanál k zásobování Vídně palivovým a stavebním dřevem.

Celková délka kanálu dosahuje 44 km. Zděné břehy mají vzdálenost 3,5 - 4 m a v obloucích jsou vyloženy žulovými plotnami. Průměrná hloubka koryta je 1 m. Svému účelu dnes již kanál neslouží, zůstal však zachován jako významné dílo vodní techniky.

### **Nová Pec**

Nová Pec byla založena jako dřevařská osada v 17. století (první zprávy pocházejí z roku 1686) a patřila tehdy k českokrumlovskému panství. V období po 2. světové válce byla téměř vysídlena. Dnes je střediskem letní rekreace. V obci nejsou dochovány žádné významnější památky. Pouze šumavskou architekturu připomínají renovované původní vesnické chalupy s typickou zvoničkou na střeše.

Obec je východištěm k výletům na Plešné jezero, ke Schwarzenberskému plavebnímu kanálu a na Medvědí stezku.

### **Průběh cyklotrasy:**

Tato cyklistická trasa začíná na železniční zastávce u Černého Kříže, kam se dostaneme pomocí vlaku (spoj České Budějovice – Volary, Nové Údolí – Černý Kříž). Od železniční stanice pokračujeme po žluté turistické značce po upravené lesní cestě ve směru na Jelení Vrchy. Cestou nás tato stezka upozorňuje na četné zastávky, kde nás seznamuje s místními přírodními památkami. Jednou z nich je i Bären Stein, památník na poslední zastřelenou samici medvěda na Šumavě. Část cesty na Jelení Vrchy musíme kola přenášet popřípadě zdatnější cyklisti mohou tyto úseky zvládnou i na kole. Po dosažení zastávky a zároveň i odpočívadla na Jeleních Vrchách máme již za sebou 7 km této trasy. Od Jeleních Vrchů máme možnost pokračovat dále v naší trase ve směru vrchu Perník, kde jsou četné skalní útvary, ale my dáme přednost sjízdnější trase po místní účelové komunikaci ve směru Nová Pec. V průběhu sjezdu této komunikace narážíme na významnou technickou památku Schwarzenberský kanál. Přibližně po 7 kilometrech dorazíme do Nové Pece, odkud máme možnost se přepravit pomocí místního vlaku (ve směru Černé v Pošumaví) nebo autobusu

### **4. 5. 4. Zhodnocení současné situace v této oblasti**

V rámci Jihočeského kraje byl proveden v letech 2003 – 2004 projekt zacílený na cykloturistiku a venkovskou turistiku. Během doby jeho trvání vznikl dopravní systém „Cyklotrans“, který slouží potřebám pěší turistiky a cykloturistiky. Tento dopravní systém se zaměřil hlavně na oblast zabývající se přepravou pomocí cyklobusů. Postupem času došlo k přechodu využití tohoto dopravního systému z letní sezóny i na zimní sezónu. Tento projekt se pak v rámci zimní sezóny nazval „Skitrans“. Díky tomuto programu se můžeme v zimě dostat i do míst, kam je jinak obtížné se dostat vlastním automobilem. Tento program podporuje i tzv. „ekologicky vstřícnější dopravu“. V roce 2005 se projekt Skitrans zaměřil zejména na spojení Vimperka s okolím Kvildy a protažením jedné linky na Jindřichohradecko až do Slavonic. [ 8 ]

Dalším projektem pro zlepšení stavu cykloturistiky v jižních Čechách, který proběhl v loňské roce je program pojmenovaný „Jihočeský kraj – cyklistů ráj“. Tento projekt se uskutečnil za finanční podpory Jihočeského kraje a má sloužit pro rozvoj služeb pro cyklistiku a zvýšení počtu návštěvníků formou marketingu, propagace a informování veřejnosti.



Za zmínku stojí také projekt nazvaný „Cykloturistické stezky jižní Čechy“, který má podporovat rozvoj cestovního ruchu v rámci Jihočeského kraje formou zkvalitňování sítě cyklistických tras. Tento program zahrnuje doplnění a renovaci stávajícího značení přibližně 4 000 km cyklistických stezek a tras v Jihočeském kraji.

#### **4. 6. Porovnání současného stavu cykloturistiky na Plzeňsku a v jižních Čechách**

V současné době probíhá v obou regionech celá řada programů na podporu cykloturistiky, jejichž účelem je snaha o zdokonalení stávající úrovně cyklistických tras a stezek.

##### **4. 6. 1. Porovnání současné situace v těchto oblastech**

Jednou z hlavních priorit regionů Plzeňsko a jižní Čechy, je snaha o zlepšení svých marketingových činností, jejichž následkem by bylo zvýšení informovanosti o příslušném regionu a též zviditelnění dané oblasti pro domácí, tak i zahraniční klienty.

Region Plzeňsko v posledních letech vytvořil řadu opatření týkajících se cyklistických tras a stezek, jejich vytváření, úprav a oprav a též i zdokonalení již zmiňované informovanosti o stávajících stezkách. Díky těmto opatřením došlo k celkovému zlepšení v oblasti značení stávajících tras, také k zdokonalení povrchové úpravy daných tras, k širší nabídce služeb v oblasti cyklistiky. Služby pro cykloturisty, které jsou poskytovány v regionu Plzeňsko jsou poměrně rozvinuté, i když v určitých ohledech se zde najdou mezery, například v oblasti dopravy, kdy linky cyklobusů působí pouze v některých vybraných oblastech tohoto regionu a to v Šumavě a polesí Brd. Ostatní turisticky zajímavé oblasti regionu Plzeňsko jsou tak dostupné pouze s vlastním dopravním prostředkem nebo prostřednictvím vlaku. Tato mezera v rámci autobusové dopravy, pak znevýhodňuje dané turisticky atraktivní oblasti. Naopak služby v oblasti stravování a ubytování, jsou více než dostačující, aby pokryly potřeby cyklistů, jak v turisticky velmi navštěvovaných oblastech, tak i méně turisticky navštěvovaných lokalitách. Další se sledovaných cílů pro zlepšení cyklistické atraktivity daného regionu byla informační oblast, která zahrnovala návrhy a realizace různých informačních a propagačních materiálů. Tyto materiály se týkaly nejen oblasti cykloturistiky, ale byli vhodné i pro pěší turisty, v dnešní době jsou dostupné ve většině informačních centrech daného kraje.

Region jižní Čechy v rámci koncepce rozvoje cykloturistiky vytvořil řadu programů na její rozvoj. V rámci těchto programů se zaměřil zejména na oblast dopravy a na marketingovou oblast. V oblasti dopravy jsou jižní Čechy poměrně dobře vybavené, z pohledu na vlakovou dopravu musíme zviditelnit zejména hustou dopravní sítí v jedné

z nejvíce turisticky navštěvovaných lokalit Lipenska a z pohledu autobusové dopravy, zde působí značné množství cyklobusů ve velkém množství turistických lokalit, jako jsou Lipno, Třeboň, České Budějovice či Český Krumlov. Z hlediska dopravy jsou jižní Čechy velice dobře zajištěné. Další z cílových oblastí příslušných programů je oblast marketingu. V této oblasti byla vytvořena koncepce příslušných informačních a propagačních materiálů, které jsou pro cykloturisty i pěší turisty snadno k dispozici na příslušných informačních centrech, ale i mimo ně.

#### **4. 6. 2. Srovnání nejnavštěvovanějších cyklistických tras v obou regionech**

Pro názorné nastínění situace cykloturistiky v obou regionech bylo použito šesti cyklostezek a cyklistických tras. Z každého kraje jsme vytýčili tři pro nás nejvíce atraktivní cyklistické trasy, které nás seznamovali s přírodními a kulturními památkami dané lokality.

Vždy dvě z daných cyklistických tras vedly příměstskou oblastí a následná zbývající jedna trasa nás seznamovala s přírodními památkami příslušné chráněné krajinné oblasti. Vybrali jsme poměrně shodné trasy, jak z hlediska jejich délky a úpravy povrchu, tak i z hlediska jejich výškového převýšení, abychom mohli následně tyto trasy srovnávat.

V Plzeňské kraji nás upoutali u první zmíněné cyklistické trasy historické kulturní památky vedoucí přes zříceninu hradu Lopaty, lovecký zámek Kozel až k zřícenině hradu Radyně. U druhé cyklistické trasy nás zajímali zejména přírodní památky v oblasti Zbýhořska a to Skryjská jezírka a povodí řeky Berounky. Třetí trasa nás zavedla do chráněné krajinné oblasti Šumava k Černému a Čertovu jezeru.

V případě jihočeského kraje jsme vás zavedli do lokality Tábořska, kde jsme vás seznámili s místními historickými památkami, jako jsou rozhledna Hýlačka, zřícenina hradu Kozí Hrádek, povodí řeky Lužnice či Vlášnický potok.

Při porovnání materiálně technické základny a služeb poskytovaných na sledovaných cyklistických trasách nám pomohlo provedení dotazníkového šetření. Díky takto získaným informacím jsme dospěli k těmto závěrům:

##### **1. Typy cyklistických tras**

V obou příslušných regionech jsme se dotazovali, jaké typy cyklostezek a cyklistických tras upřednostňují místní turisté, výsledky této otázky nám znázorňuje příslušný graf 1. 4. (příloha č. 4 ).

Zjistili jsme že, v regionu Plzeňsko lidé preferují cesty po pozemní komunikaci, naopak v regionu jižní Čechy lidé upřednostňují cesty po polních cestách. Lesní cesty a přídatné cyklistické pruhy lidé využívají méně v obou sledovaných oblastech. Poměrně malý stupeň využití cyklistických pruhů by se dal přisoudit jejich malému množství, což se snaží



v posledních letech oba kraje změnit a tím zvýšit i turistickou atraktivitu místních turistických lokalit.

## **2. Značení cyklistických tras**

Další dotaz se týkal otázky, zda jsou cykloturisti spokojeni se stávajícím značením cyklistických tras či ne, což nám znázorňuje graf 1. 5. (příloha č. 4).

Bylo zjištěno, že převážná většina dotazovaných osob je spokojena se značením cyklistických tras a cyklostezek v obou regionech. Z toho vyvozujeme i závěry, že značení cyklistických tras a cyklostezek je v rámci obou lokalit vyhovující. Dobré značení cyklostezek je i důsledkem novelizace zákona a vyhlášky s ní související, které způsobily přeměnu turistických značek na dopravní značky. Tyto dopravní značky pak musí splňovat podmínky jejich umístění, vzhledu i materiálu z kterého jsou vyrobeny.

## **3. Stravovací služby**

Zde jsme se dotazovali, zda je dostačující množství stravovacích zařízení podél cyklistických tras a zejména na periodicitu jejich využívání.

Z šetření vyplívá, že většina respondentů využívá stravovacích zařízení. Ve velkém odstupu za respondenty využívající stravovací zařízení se umístili lidé, kteří využívají tyto zařízení méně často. Skupiny, které nevyužívají či jen občasně využívají služeb stravovacích zařízení jsou poměrně v malém počtu v obou regionech. Závěrem bychom mohli tyto výsledky přisoudit poměrně rozvinuté síti stravovacích zařízení v obou krajích.

## **4. Převážní služby**

Předposlední dotaz, který nám znázorňuje graf 1. 8. (příloha č. 4), se týkal využívání přepravních služeb v rámci obou regionů.

Zjistili jsme, že služby cyklobusů jsou převážně využívány v regionu jižní Čechy. V rámci vlakové dopravy v regionu Plzeňsko převazuje „přeprava kola jako spoluzavazadla“. Dále následuje přeprava v rámci vlakové dopravy „úschova během přepravy“, která má shodnou úroveň využití v obou regionech. Cyklopernamentka je poměrně novou službou poskytovanou v rámci Českých drah, a proto je i poměrně neznámá a neužívaná v rámci obou regionů. Časem by se dal předpokládat její poměrně vysoký nárůst, vzhledem k podmínkám přepravy a cenovým hladinám v kterých je nabízená.

Kolonka „žádné“ označuje nevyužívání ani jedné z uvedených možností přepravy kola. V rámci regionu jižních Čech má vyšší úroveň než v Plzeňském kraji. Postupem času díky zdokonalování těchto přepravních služeb a zvýšení informovanosti o nich bychom mohli předpokládat její úplné vynulování.

## 5. Půjčovny kol

Tato otázka v rámci dotazníkového šetření zkoumala, zda využíváme půjčovny kol v rámci Českých drah.

Většina z dotazovaných osob služeb půjčovny kol využila a to převážně v Jihočeském kraji, oproti Plzeňskému kraji, kde tuto službu využilo malé množství dotazovaných osob, což je zřejmé i z grafu 1. 9. (příloha č. 4). Tento výsledek bychom připisovali velkému množství půjčovny kol v Jihočeském kraji, oproti Plzeňskému kraji, který nedisponuje přílišným množstvím těchto půjčovny kol.

### 4. 6. 3. Vyhodnocení

V souhrnu těchto zjištěných informací bychom chtěli poukázat na obě oblasti z různých hledisek:

	Výhody	Nevýhody
<b>Plzeňský kraj</b>	zajímavé přírodní a kulturní památky, snadná dostupnost, velké množství ubytovacích a stravovacích zařízení, možnosti kulturního vyžití, hustá železniční síť, dobré informační pokrytí oblasti	malé množství cyklobusů a oblastí jimi pokrývajících, malé množství půjčovny kol v rámci Českých drah
<b>Jihočeský kraj</b>	velké množství přírodních i kulturních památek, snadná dostupnost, velké množství ubytovacích a stravovacích zařízení, hustá síť pokrytá cyklobusy, hustá železniční síť v turisticky přitažlivých oblastech, velké množství půjčovny kol Českých drah	vlaková síť nepokrývá méně turisticky atraktivní oblasti



## **5. Závěr**

Cílem celé bakalářské práce bylo nastínit současný stav cykloturistiky v obou sledovaných regionech a seznámit nás s jejich historickými a kulturními památkami.

### **5. 1. Vyhodnocení porovnávaných oblastí**

Ke zhodnocení celé práce bylo nutno vytvořit stručný přehled současného stavu cykloturistiky v obou krajích. Tento přehled nás seznamoval s výhodami a nevýhodami jednotlivých krajů, jak z pohledu přírodních a kulturních památek, tak i z pohledu na jejich materiálně technickou základnu. V obou regionech jsme došli k závěru, že mají pro oblast cykloturistiky vhodné přírodní podmínky, dostatečně velkou materiálně technickou základnu a kvalitně vypracovanou marketingovou základnu. Samozřejmě se v obou krajích našli i nedostatky v určitých oblastech, které však nebude problematické postupem času odstranit.

### **5. 2. Návrhy na zlepšení současné situace v rámci těchto regionů**

Návrhy na zlepšení současné situace v oblasti cykloturistiky provedli oba kraje formou různých opatření týkajících se životního prostředí, stravovacích a ubytovacích služeb či oblasti marketingu, které pak zformovali do podoby různých programů.

Výsledky této práce zviditelňují některé nedostatky v Plzeňském a Jihočeském kraji a to zejména v oblasti dopravy. Proto bychom navrhovali ke zlepšení stávající situace cykloturistiky v Plzeňském kraji zdokonalit autobusovou dopravu a to zejména z hlediska pokrytí daného regionu větším množstvím cyklobusů a to v oblastech takzvaných „Západočeských lázní“, dále v pohoří Českého lesa a v povodí řeky Berounky. Dalším bodem u kterého bychom se v rámci Plzeňského kraje zastavili je malé množství půjčoven kol u Českých drah. Tento nedostatek bychom odstranili přidáním půjčoven kol u Českých drah právě v námi navrhovaných oblastech i pro oblast pokrytí cyklobusy a to jsou „Západočeské lázně“, pohoří Českého lesa a povodí řeky Berounky. Samozřejmě tento nedostatek půjčoven může být kompenzován i v oblasti soukromého podnikání, a to podporou kraje na rozvoji několika soukromých půjčoven kol v daných oblastech.

V Jihočeském kraji bychom se zaměřili na oblast nedostatečného pokrytí vlakovou sítí méně turisticky atraktivních oblastí. Na kompenzaci tohoto nedostatku bychom navrhovali zvýšení pokrytí dané oblasti autobusovou dopravou a to zejména linkami cyklobusů.

### 5. 3. Celkové shrnutí

Bakalářská práce byla zpracována tak, aby poukazovala na současný stav cykloturistiky v regionech Plzeňsko a jižní Čechy. Situace cykloturistiky byla následně ukázána na třech podobných cyklistických trasách v každém z dotyčných regionů. Tato práce nás dále seznámila s příslušnými programy a opatřeními v oblasti cykloturistiky, které oba regiony naplánovali a část z nich i uskutečnili.

Jedním z prioritních cílů bylo poukázat na nedostatky cykloturistiky v obou krajích a nabídnout možnosti jak tyto nedostatky odstranit. Při snaze odhalit určitý okruh nedostatků v oblasti cykloturistiky v Plzeňském a Jihočeském kraji jsme dospěli k závěru, že převážná část cyklistických tras má dostatečnou materiálně technickou základnu, a proto se tyto kraje začali zaměřovat na stranu propagace a marketingu daných turisticky atraktivních lokalit. Propagaci daných lokalit se snaží uskutečnit prostřednictvím dostatečného množství propagačních a informačních letáků, které pak zpřístupňují v příslušných informačních centrech, popřípadě jsou k dostání i v místech, kde je cykloturistika provozována.



## 6. Summary

The importance of tourism grows up in last years. Touristic is once of the field, which is taken into account like rest and relaxation. Touristic include field like cyclotouristic. This topic is examining in this work.

All work's consider comparing cyclotouristic in Plzen and Southbohemia regions. This work acquaint us with history of cyclotouristic in bouch regions and with present state. This work show us different fields connecting with cyclotouristic including traffic, accomodating and eating services.

One of the meaning aims was refer to disadvantages and shortages in bouch regions and offer possibilities how this shortages eliminace. At effort to diselose certain scope of shortages in cyclotouristic in Plzen and Southbohemia regions, we come to the conclusion, that mainly part of cycling routek have good material-technic base and therefor this regions begins direkt to propagation and marketing bouth touristic locations.

Propagation this regions include great quantity of propagations and information's leaflets. This leaflets then we can get in corresponding information's center and lokation's where is cyclotouristic operating.

All work's lead us in conclusion, that field of cyclotouristic is in relative's high level and constantly grow up.

## **7. Literární přehled**

### **7. 1. Odborné publikace**

1. Sýkora B. a kolektiv: Turistika a sporty v přírodě. Praha: Státní pedagogické nakladatelství 2004
2. Balogh D. a Balogh F.: Nejkrásnější trasy pro horská a trekingová kola v Čechách 1 – 50: T. I. S. Turistické informační systémy 2004
3. Jižní Čechy I. – cykloprůvodce: SHOCart Cartography 1999 1. vydání
4. Plzeňsko – Turistická mapa Wanderkarte. Praha: aktualizovaný dotisk 1999
5. Martinek K. a Soulek I.: Cyklistika: Grada Publishing 2000
6. Landa Pavel: Cyklistika: Grada Publishing 2005
7. Časopis Cykloturistika: SHOCart 12/2005 prosinec
8. Prospekt Cyklotrans 2005: Jihočeský kraj Cyklotrans
9. Obrazový atlas turistických cílů a cyklotras v ČR. Ekologická turistika na kole a pěšky: Klub českých turistů 2005
10. Sport a turistika: Dasis – XII. ročník. NEKO s. r. o. 2005
11. Gučík Marian a kolektiv: Krátky slovník cestovního ruchu: 1. vydání 2004

### **7. 2. Webové stránky**

[www.bikesport.cz](http://www.bikesport.cz)

[www.jihočeský-kraj.cz](http://www.jihočeský-kraj.cz)

[www.sportaturistika.cz](http://www.sportaturistika.cz)

[www.tabor.cz](http://www.tabor.cz)

[www.cykloatlas.cz](http://www.cykloatlas.cz)

[www.stezky.cz](http://www.stezky.cz)

[www.CykloServer.cz](http://www.CykloServer.cz)

[www.turistické-znamky.cz](http://www.turistické-znamky.cz)

[www.staryplzenec.cz](http://www.staryplzenec.cz)

[www.kr-plzensky.cz](http://www.kr-plzensky.cz)

[www.cykloturistika.cz](http://www.cykloturistika.cz)



## 8. Přílohy

### 8. 1. Příloha č. 1 – Značení cyklistických tras

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích společně s vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb. stanovují různé způsoby značení cyklistických tras a cyklostezek.

#### 1. Svislé značení



**„Stežka pro cyklisty“**

dopravní značka č. C 8a



**„Konec stežky pro cyklisty“**

dopravní značka č. C 8b



**„Stežka pro chodce a cyklisty“**

dopravní značka č. C 9a



**„Konec stežky pro chodce a cyklisty“**

dopravní značka č. C 9b



**„Stezka pro chodce a cyklisty“**

dopravní značka č. C 10a



**„Konec stezky pro chodce a cyklisty“**

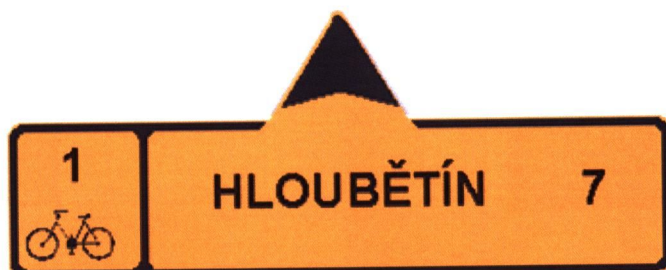
dopravní značka č. C 10 b



**„Přejezd pro cyklisty“**

dopravní značka č. IP 7

Dalším stupněm značení cyklostezek jsou směrové tabule, které patří též do oblasti svislého dopravního značení. Informují nás o směru a případně i o vzdálenosti vyznačených cílů v kilometrech.

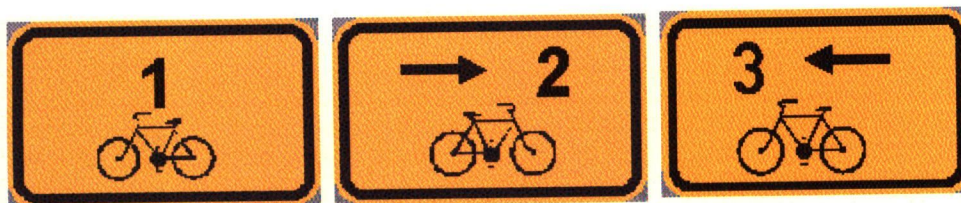


**„Směrová tabule pro cyklisty (s jedním cílem)“ (č. IS 19a, č. IS 19c),**

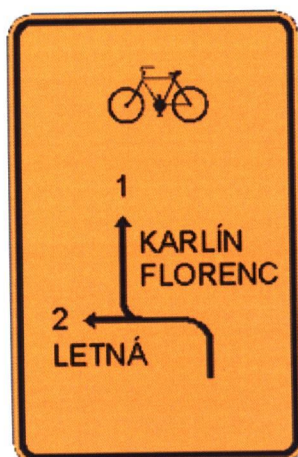




„Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)“ (č. IS 19b, č. IS 19d),

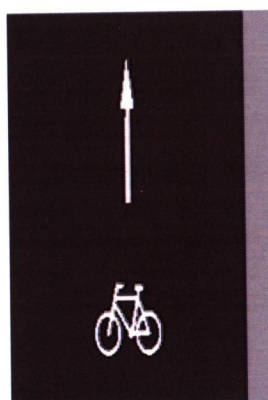
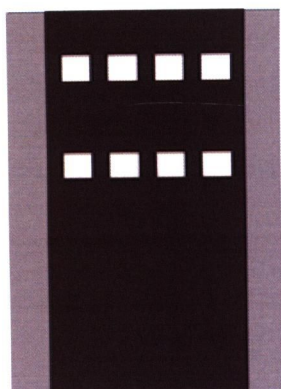


„Návěst před křižovatkou pro cyklisty“ (č. IS 20)

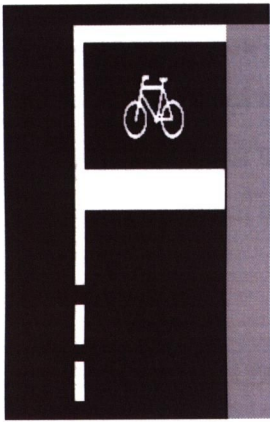


„Směrová tabulka pro cyklisty“ (č. IS 21a až IS 21c),

## 2. Vodorovné značení



„Přejezd pro cyklisty“- dopravní značka č. V 8 „Jízdní pruh pro cyklisty“- dop. zn. č. 14



„Prostor pro cyklisty“ - dopravní značka č. V 19

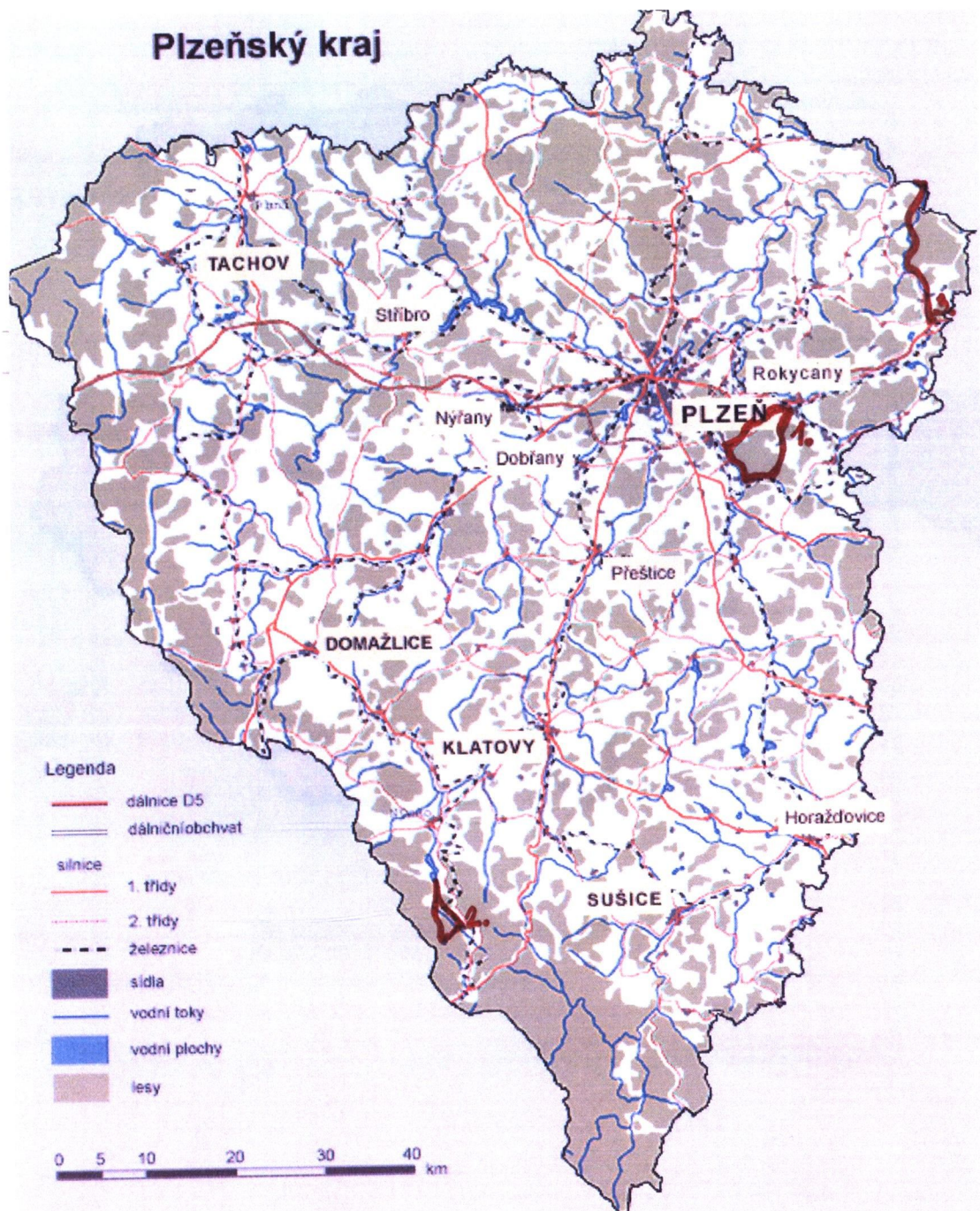


## 8. 2. Příloha č. 2 – Mapa Plzeňského kraje

Následující mapa nám znázorňuje tři zkoumané cyklistické trasy v Plzeňském kraji.

Příslušné trasy jsou číselně označeny:

1. Cyklistická trasa Rokycany – Lopata – Kozel – Radyně – Rokycany
2. Cyklistická trasa Černé a Čertovo jezero
3. Cyklistická trasa Zbiroh – Skryje - Týřov



### 8.3. Příloha č. 3 – Mapa Jihočeského kraje

Následující mapa nám zobrazuje sledované cyklistické trasy v Jihočeském kraji.

Příslušné trasy jsou číselně označeny:

1. Cyklistická trasa Tábor – Bulačka – Kozí hrádek
2. Cyklistická trasa Tábor – Vlášnický potok
3. Cyklistická trasa Medvědí stezka





## 8. 4. Příloha č. 4 – Dotazníkové šetření

### Dotazníkové šetření

Dobrý den, dovoluji abych se představila, jmenuji se Alena Fidlerová. Jsem studentkou JČU a v rámci své bakalářské práce provádím dotazníkové šetření pro oblast cykloturistiky. Chtěla bych vás proto požádat, jestli by jste mi zodpověděl/a pár otázek. Předem Vám děkuji za vaši ochotu.

1. Jakou formu využití svého volného času upřednostňujete?

- a) pěší turistika      b) jízda na kole      c) posezení s přáteli      d) spánek      e) jiné

A zdůvodněte proč: .....

2. Kdy upřednostňujete pěší či cykloturistiku?

- a) při pěkném počasí      b) abych si odpočinul/a od práce      c) za účelem tréninku      d) při cestě do práce      e) jiné

Pokud jiné uveďte důvod: .....

3. Jak často jezdíte na kole?

- a) každý den      b) vícekrát do týdne      c) 1xkrát týdně      d) jednou do měsíce      e) párkrát do roka

4. Jaké typy cyklostezek Vám více vyhovují?

- a) po lesních cestách      b) po polních cestách      c) po pozemních komunikacích      d) po cyklistickém pruhu (zpravidla umístěném na chodnících, jako doplňkový pruh)

5. Zdá se Vám, že jsou cyklostezky dobře značeny?

- a) ano, nemám s nimi žádné problémy  
b) občas se mi stane, že si nejsem jistý/á správnou cestou  
c) nejsem spokojený/á se značením cyklostezek

6. Využíváte stravovacích zařízení podél cyklistických tras?

- a) ano      b) spíše ano      c) spíše ne      d) ne

Pokud **odpovíte za a) či b)**, pak doplňte dále:

Zda jste spokojeni s počtem stravovacích zařízení podél cyklistických tras?

- a) jsem spokojen/a s jejich množstvím      b) mohlo by jich být více      c) zdá se mi jich málo

7) Jaké cyklistické stezky upřednostňujete?

- a) v blízkosti mého bydliště  
b) v rámci okresu  
c) v rámci kraje  
d) po celé ČR

8. Využili jste již nějakou z těchto možností přepravy?

- a) cyklobusy  
b) přeprava kola vlakem, jako spoluzavazadla  
c) přeprava kola vlakem, jako „úschova během přepravy“  
d) využití cyklopernamentky (v rámci přepravy kola vlakem)  
e) žádnou z uvedených možností jsem ještě nevyužil/a

9. Použili jste již možnosti vypůjčit si kolo u Českých drah?

- a) ano      b) ne

Zdůvodněte svoji odpověď: .....

A v závěru bych Vás chtěla požádat o vyplnění této tabulky:

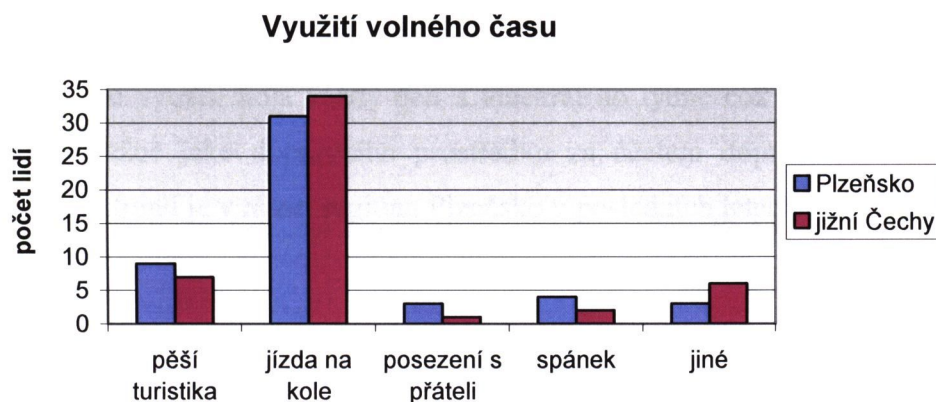
Pohlaví:	žena/muž				
Věk:	10 – 20 let	20 – 30 let	30 - 40 let	40 – 50 let	50 a více
Vzdělání:	výuční list	středoškolské	vysokoškolské		
Sledovaná oblast:	jižní Čechy	Plzeňsko			

Tyto údaje nebudou zveřejněny a nebudou využity ani pro komerční účely.



1. V sledované oblasti bylo provedeno dotazníkové šetření na určitý okruh respondentů. Do tohoto okruhu spadali osoby zpravidla využívající pěší či cyklistické trasy.

Graf 1. 1.



Z grafu vyplývá, že převažující aktivitou pro využití volného času je jízda na kole. V závěsu za ní následuje pěší turistika. Dále následuje aktivita označena jako „jiné“. V průběhu dotazníkového šetření jsme dospěli k poznatku, že do kategorie „jiné“ spadají aktivity jako práce na počítači, sledování televize a četba knih. A v závěru se vyskytují činnosti, jako spánek a posezení s přáteli.

Dotazníkové šetření bylo převážně prováděno v oblastech cyklistických a pěších tras, a proto převažují i tyto aktivity.

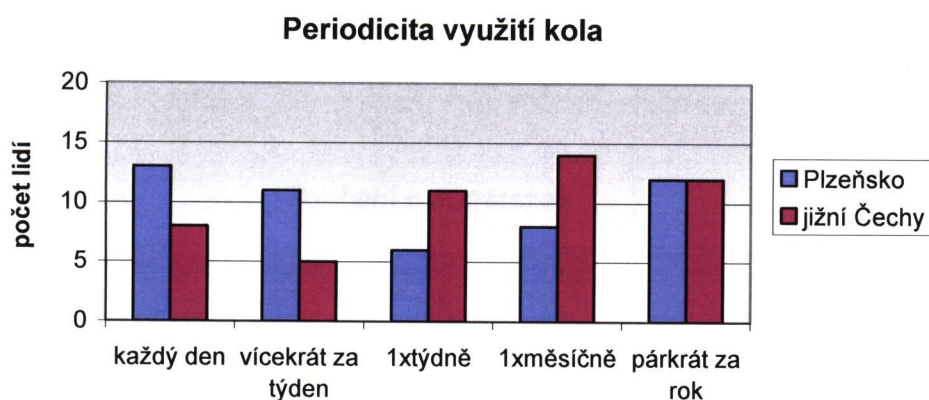
2. Druhá otázka dotazníkového šetření se zabývá otázkou využívání volného času a to na kole popřípadě v rámci pěší turistiky. Ze získaných odpovědí je zřejmé že v obou regionech, jak Plzeňsku, tak jižních Čechách převažuje využití kola jako dopravního prostředku. Tento trend využívání kola jako dopravního prostředku v posledních letech narůstá. Na druhém místě se umístilo využívání kola či chůze při pěkném počasí a dále následuje trénink, jiné (což zahrnuje možnosti cíleného hubnutí a poznání nových míst) a odpočinek, který získal stejný poměr u obou krajů.

Graf 1. 2.



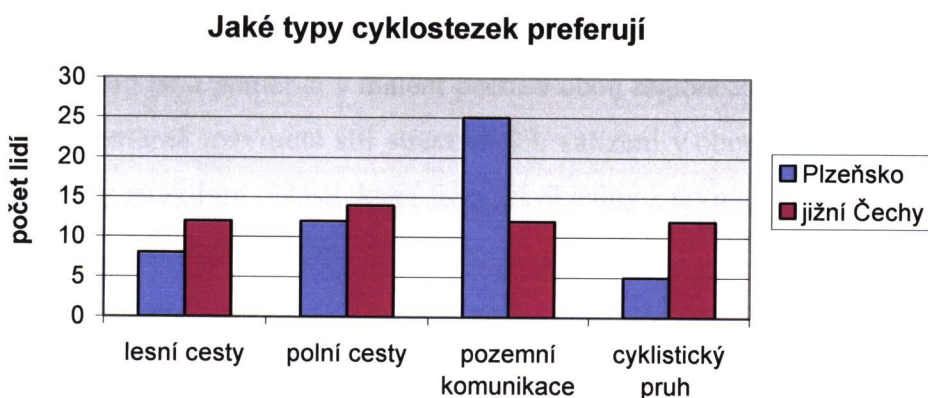
3. Tato otázka se již zabývá periodicitou využívání kola respondentem. Z grafu vyplívá, že získané hodnoty v obou regionech jsou poměrně vyrovnané. Pokud si blíže rozebereme jednotlivé části grafu zjistíme, že v regionu jižní Čechy převažuje využívání kola 1xkrát týdně a 1xkrát za měsíc což bychom přisuzovali využití kola za účelem poznání nové či již známé turistické lokality, kterých je v rámci jižních Čech velké množství. Naopak v regionu Plzeňsko převažuje využití kola každý den a vícekrát do týdne což nás zavádí k myšlence využití kola převážně jako dopravního prostředku za účelem dopravení se například do zaměstnání. Tento trend je v rámci regionu Plzeňsko v posledních letech vzrůstající.

Graf 1. 3.



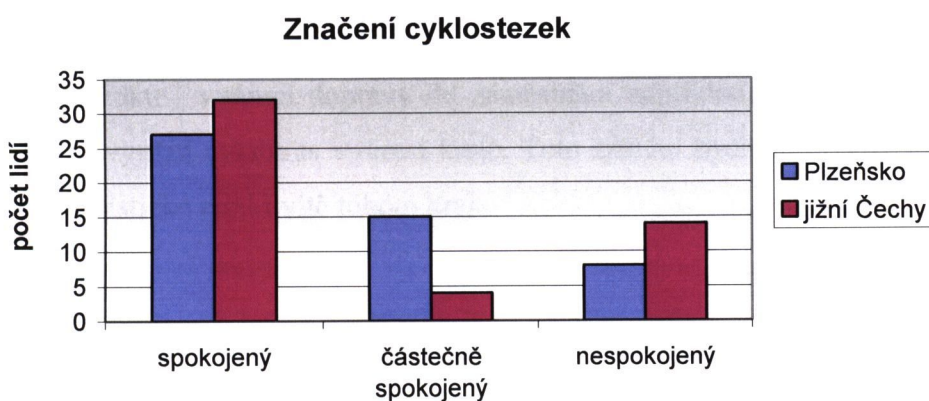
4. V této otázce se zabýváme otázkou, jaké typy cyklostezek a cyklistických tras nejvíce vyhovují dotazovanému okruhu osob. V regionu Plzeňsko převažují pozemní komunikace a naopak v regionu jižní Čechy převazují polní cesty v těsném závěsu za nimi je cyklistický pruh.

Graf 1. 4.



5. Výsledným šetřením bylo zjištěno, že je většina dotazovaných osob spokojena se značením cyklistických tras a cyklostezek v rámci obou regionů, dále následuje nespokojenost, která převažuje na straně regionu jižních Čech a následně je pak částečná spokojenost převážně na straně regionu Plzeňska. Z toho se dá usuzovat, že většina dotazovaných osob neměla dosud přílišné problémy se značením cyklotras a tudíž jsou v rámci obou regionů tyto cyklistické trasy a cyklostezky poměrně dobře značené. Dobré značení cyklostezek je i důsledkem novelizace zákona a vyhlášky s ní související, které způsobily přeměnu turistických značek na dopravní značky. Tyto dopravní značky pak musí splňovat podmínky jejich umístění, vzhledu i materiálu z kterého jsou vyrobeny.

Graf 1. 5.

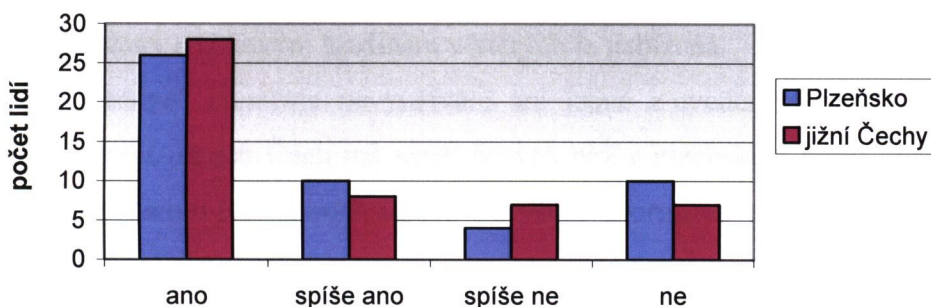


6. Tato otázka nám odpovídá na dotaz, zda respondenti využívají stravovací zařízení podél cyklistických tras. Z šetření vyplívá, že většina respondentů využívá stravovacích zařízení. Ve velkém odstupě za respondenty využívající stravovací zařízení se umístili lidé, kteří využívají tyto zařízení méně často. Skupiny, které nevyužívají či jen občasně využívají služeb stravovacích zařízení jsou poměrně v malém počtu v obou regionech. Tyto výsledky bychom mohli přisoudit poměrně rozvinuté síti stravovacích zařízení v obou regionech. Většina tras vede přes turisticky atraktivní oblasti, které jsou právě jedny z prvních na které se oba regiony zaměřují i s následnými doplňkovými službami.



Graf 1. 6.

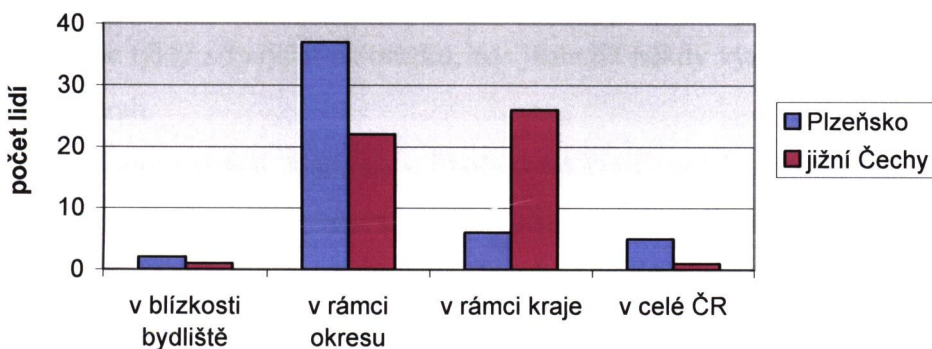
### Využívání stravovacích zařízení podél cyklistických tras



7. Tato otázka nám zodpovídá, v jaké šíři a okruhu jsou cyklostezky a cyklistické trasy využívány. Z grafu vyplývá, že nejvíce využívanými trasami v regionu Plzeňsko jsou cyklistické trasy v rámci okresu. Toto souvisí i se zjištěným šetřením v rámci druhé otázky, kdy jsme vyvodili, že jednou z nejvíce využívaných forem cykloturistiky je využití kola, jako dopravního prostředku ( v rámci dopravy do zaměstnání například). V regionu jižní Čechy naopak převažuje využití cyklotras v rámci kraje. Toto zjištění bychom přisuzovali poměrně vysoké celkové turistické atraktivitě tohoto kraje.

Graf 1. 7.

### Lokalizace upřednosňovaných cyklotras

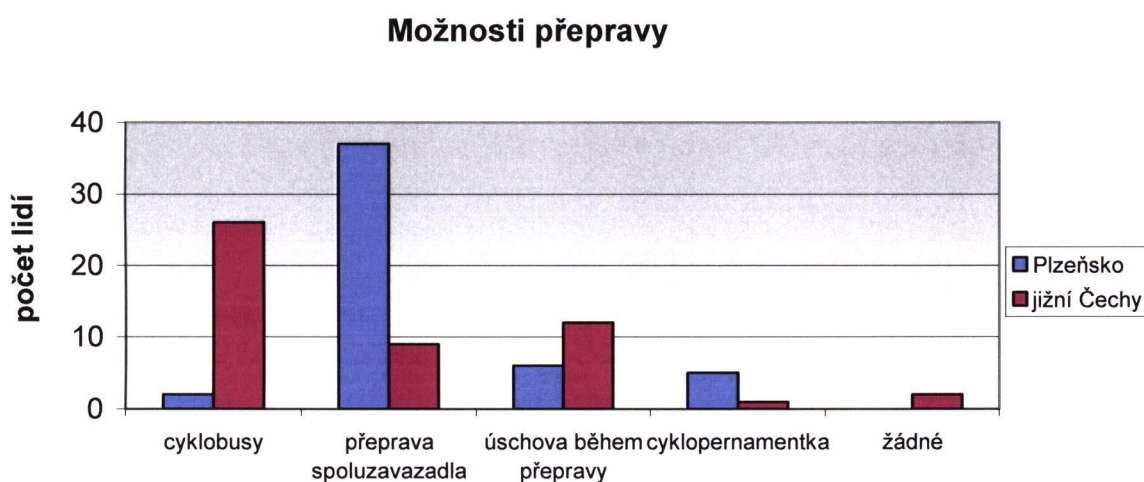


8. Předposlední otázka nám odpovídá, jakou formu přepravy svého kola využívají. Z grafu vyplývá, že cyklobusy nejsou na Plzeňsku příliš využívány, působí pouze v okolí Šumavy a Brd, naopak v regionu jižní Čechy je vysoký podíl využívání cyklobusů díky poměrně husté síti cyklobusů právě v oblasti Lipna, Třeboně a jiných oblastí. Přeprava kola jako spoluzavazadla v rámci vlakové dopravy naopak převažuje v regionu Plzeňsko oproti jižním Čechám. Tento výsledek by se dal přisuzovat kompenzaci vlakové dopravy k dopravě cyklobusem v rámci Plzeňského regionu.

Dále následuje přeprava v rámci vlakové dopravy „úschova během přepravy“, která je poměrně na stejné úrovni využití v obou regionech. Cyklopernamentka je poměrně novou službou poskytovanou v rámci Českých drah, a proto je i poměrně neznámá a neužívaná v rámci obou regionů. Časem by se dal předpokládat její poměrně vysoký nárůst, vzhledem k podmínkám přepravy a cenovým hladinám v kterých je nabízená.

Kolona „žádné“ označuje nevyužívání ani jedné z uvedených možností přepravy kola. V rámci regionu jižních Čech má vyšší úroveň než v Plzeňském kraji. Postupem času díky zdokonalování těchto přepravních služeb a zvýšení informovanosti o nich bychom mohli předpokládat její úplné vynulování.

Graf 1. 8.



9. Poslední dotaz se týkal odpovědi na otázku, zda jsme již někdy využili služby půjčoven kol v rámci Českých drah.

Většina z dotazovaných zejména v Jihočeském kraji využila této možnosti naopak od Plzeňského kraje. Tento výsledek bychom připisovali velkému množství půjčoven v Jihočeském kraji, oproti Plzeňskému kraji, který nedisponuje velkým množstvím těchto půjčoven.

Součástí této otázky bylo i zdůvodnění odpovědi. V případě odpovědi „ano“ jsme zjistili možnosti vysvětlení typu: „půjčovny Českých drah jsou levné, je jich zejména v turistických oblastech velké množství, nemusíme přepravovat vlastní kola, půjčovaná kola jsou v dobrém stavu, a proto této služby využíváme“. Naopak v případě odpovědi „ne“ jsme dospěli k těmto odpovědím: „půjčovny jsou velmi drahé, nevyhovuje mi cizí kolo, kola nejsou v dobrém stavu, půjčovny nejsou v oblastech, kde bych je využil či preferujeme jiné půjčovny kol než Českých drah“.

Graf 1. 9.

### Využití půjčovny kol v rámci ČD

