

**VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA**

Katedra cestovního ruchu

**Labská cykloturistická trasa**

bakalářská práce

Autor práce: Ondřej Hejda

Vedoucí práce: Ing. Radmila Mitisková

Jihlava 2021

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce: **Ondřej Hejda**  
Studijní program: **Ekonomika a management**  
Obor: **Cestovní ruch**  
Název práce: **Labská cykloturistická trasa**  
Cíl práce: **Cílem mé bakalářské práce je průzkum a zhodnocení současného stavu Labské cyklotrasy, jejího značení a vedení. Analyzuji a zhodnotím s ní související poskytované služby cestovního ruchu. Na základě získaných dat vypracuji návrh možných inovativních zlepšení v těchto oblastech.**

**Ing. Radmila Mítisková**  
vedoucí bakalářské práce

**RNDr. Eva Janoušková, Ph.D.**  
vedoucí katedry  
Katedra cestovního ruchu

## **Abstrakt**

HEJDA, Ondřej; Labská cykloturistická trasa. Bakalářská práce.

Vysoká škola polytechnická Jihlava. Katedra cestovního ruchu. Vedoucí práce Ing. Radmila Mitisková. Stupeň odborné kvalifikace: bakalář. Jihlava 2021. stran 65.

Cílem mé bakalářské práce je průzkum a zhodnocení současného stavu Labské cyklotrasy, jejího značení a vedení. Analyzuji a zhodnotím s ní související poskytované služby cestovního ruchu. Na základě získaných dat vypracuji návrh možných inovativních zlepšení v těchto oblastech.

## **Klíčová slova**

Cyklistika; Cykloturistika; Cyklotrasa; Cyklostezka; Vedení; Značení; Cyklista; Jízdní kolo; Ubytování; Stravování; Turistické cíle

## **Abstract**

HEJDA, Ondřej; Elbe cycling route. Bachelor thesis.

University of Polytechnics in Jihlava. Department of Travel and Tourism. Supervisor: Ing. Radmila Mitisková. Professional qualification degree: Bachelor. Jihlava 2021. number of pages 65.

The aim of my bachelor's thesis is to research and evaluate the current state of the Elbe cycle route, its signage and routing. I analyze and evaluate the related tourism services provided. Based on the obtained data, I will make a proposal for possible innovative improvements in these areas.

## **Keywords**

Cycling; Cycling; Cycle path; Bicycle path; Routing; Signage; Cyclist; Bicycle; Accommodations; Catering; Tourist destinations

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracoval/a jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušil/a autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, v platném znění, dále též „AZ“).

Byl/a jsem seznámen/a s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje **AZ**, zejména § 60 (školní dílo).

Podle § 47b zákona o vysokých školách souhlasím se zveřejněním své práce podle směrnice prorektora pro studium č. 2/2020, a to bez ohledu na výsledek obhajoby.

Beru na vědomí, že VŠPJ má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že **s o u h l a s í m** s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom/a toho, že užití své bakalářské práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠPJ, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených vysokou školou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše), z výtěžku dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence.

V Jihlavě dne 29. dubna 2021

.....  
Podpis studenta/k



## Obsah

Seznam obrázků .....	7
Seznam tabulek .....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
1 Cyklistika .....	9
1.1 Pojem cyklistika .....	9
1.2 Pojem cyklista .....	9
1.3 Cykloturistika .....	10
1.4 Typy jízdních kol .....	10
1.5 Zákony a předpisy platné pro cyklisty .....	13
1.6 Cyklistická infrastruktura .....	16
2 Zařízení a služby cestovního ruchu .....	19
2.1 Ubytovací zařízení .....	19
2.2 Certifikát „Cyklisté vítáni“ .....	22
3 Labská cyklotrasa .....	28
3.1 Ceník cyklostezek .....	28
4 Královehradecký a Pardubický kraj .....	29
4.1 Vrchlabí – Dvůr Králové nad Labem (30 km) .....	29
4.2 Dvůr Králové n. L. – Hradec Králové (40 km) .....	33
4.3 Hradec Králové – Pardubice (30 km) .....	36
4.4 Pardubice – Kolín (33 km po hranice kraje) .....	37
5 Středočeský kraj .....	39
5.1 Pardubice – Kolín (od hranic kraje 18 km) .....	39
5.2 Kolín – Nymburk (45 km) .....	41
5.3 Nymburk – Kostelec nad Labem .....	44
5.4 Kostelec nad Labem – Roudnice nad Labem (33 km po hranice kraje) .....	46
6 Ústecký kraj .....	48
6.1 Roudnice nad Labem – Litoměřice (34 km od hranic kraje + 22 km alternativní trasa) .....	49
6.2 Litoměřice – Ústí nad Labem (27 km) .....	52
6.3 Ústí nad Labem – Německo (35 km) .....	54
7 Závěr .....	57
8 Seznam použité literatury .....	59
9 Přílohy .....	62

## Seznam obrázků

Obrázek 1 Směrová tabule pro cyklisty IS19b .....	62
Obrázek 2 Směrová tabulka Labské cyklotrasy .....	62
Obrázek 3 Logo Cyklisté vítáni .....	63
Obrázek 4 Cyklostezka Vysoká n. L. - Dříteč .....	63
Obrázek 5 Cyklostezka Srnojedy – Valy .....	64
Obrázek 6 Cyklostezka Mělice - Semín .....	64
Obrázek 7 Ochranný jízdní pruh Církvice - Sebužín.....	64
Obrázek 8 Cyklostezka Hrobce - České Kopisty.....	65

## Úvod

Cílem bakalářské práce je analýza a zhodnocení současného stavu cyklotrasy, jejího značení a vedení, dále analýza a zhodnocení poskytovaných služeb s ní spojenou a v její těsné blízkosti, jako jsou ubytovací a stravovací služby, služby spojené s kulturně-historickými památkami a jejich připravenost na cykloturistiku na území České republiky. Navrhnout možná zlepšení a inovace v těchto oblastech. V bakalářské práci zhodnotím stav povrchu, značení cyklotrasy a jejího vedení. Také se zaměřím na kvantitu a kvalitu poskytovaných služeb v jejím přilehlém okolí, a především na jejich připravenost na cykloturistiku. V teoretické části se věnuji cykloturistice a cyklotrasám a jejich dělení na jednotlivé třídy, problematice jejich vedení a značení. V praktické části se zaměřuji na analýzu za pomoci mapových podkladů a hodnocení Labské cyklotrasy, a analýzu a zhodnocení poskytovaných služeb.

Toto téma jsem si vybral, jelikož je mi cyklistika velmi blízká a jsem vášnivým cyklistou, kolo využívám hlavně jako prostředek ke sportu. Mám také mnohé zkušenosti s cykloturistikou a využíváním kola jako dopravního prostředku. K tomuto tématu mě inspirovala má osobní zkušenost, kdy jsem měl možnost projet si celou Labskou cyklotrasu od jejího začátku ve Vrchlabí až k ústí Labe u německého Cuxhavenu. Zním tedy její klady a zápory a mohu porovnávat poznatky z Čech a Německa. Proto když jsem viděl možnost psát bakalářskou práci na téma spojené s cyklotrasami, neváhal jsem. Toto téma je stále aktuální a neustále se cyklistika u nás rozvíjí, a cyklistů a cykloturistů je stále více.



## **Teoretická část**

### **1 Cyklistika**

#### **1.1 Pojem cyklistika**

Definice pojmu cyklistika mnoho není, a tak je na každém z nás, jak si tento pojem vysvětlíme, avšak pár definic cyklistiky se mi najít podařilo.

*„Cyklistika je jízda na jízdním kole s rekreačním, sportovním, turistickým, dopravním zaměřením. Smyslem soutěžení je zdolání tratě na dráze, silnici nebo v terénu v lepším čase než soupeř.“ [23.]*

*„Dvě kola, dva pedály, sedlo a řídítka –i takhle jednoduchý může být technický vynález. My pak přidáme své dvě nohy na šlapání, ruce k řízení a oči k pozorování světa kolem a o zábavu a trochu zdravého pohybu je postaráno.“ (Pehle, s. 14)*

Cyklistiku bych popsal jako aktivitu pro volný čas, kdy cyklista sedne na kolo a jede svým tempem, za svým subjektivním cílem, ať už jsou to pocity, které v něm jízda na kole vyvolává, udržování fyzické kondice, překonání sebe sama nebo jízda do neznámých zákoutí za krásami světa. Důvodů pro jízdu na kole je opravdu mnoho a každý si najde ten svůj.

#### **1.2 Pojem cyklista**

V literatuře ani na webu se přesná definice cyklisty se nevyskytuje. V zákoně se definice cyklisty také nevyskytuje, i přesto že se v něm pojem cyklista vyskytuje. K cyklistovi lze přiřadit označení „účastník provozu na pozemních komunikacích“. A to dle zákona č. 361/2000 Sb v §2 „Vymezení základních pojmů“:

- a) účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích
- d) řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti
- f) vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj

h) nemotorové vozidlo je přípojně vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo

Cyklista je tedy účastníkem provozu na pozemních komunikacích a řidičem nemotorového vozidla.

Já bych pojem cyklista definoval následovně: Cyklista je člověk, který pravidelně sedá na kolo za účelem rekreace nebo sportovního využití.

### 1.3 Cykloturistika

*„Jestliže se rozhodnete pro uskutečnění vícedenního výletu na kole se vším potřebným k přežití, je to ta pravá, nefalšovaná cykloturistika.“ (Král, s. 20)*

Cykloturistika značně rozšiřuje cestovatelské možnosti a mnohdy odbourává nepříjemní návraty do místa startu nebo sladí délku výletu s jízdním řádem. [6.]

*„Cykloturistika posiluje vztah člověka k přírodě, umožňuje městským lidem vrátit se na chvíli do prostoru, v němž žil desetitisíce let. Jízda krajinou podněcuje k přemýšlení, jak se k této krajině chovat. Vědomí neoddělitelnosti člověka a přírody by si pak měl cyklista uchovat v myšlích i v okamžicích, kdy na kole nesedí.“ (Halada, s. 37)*

Vlastními slovy bych cykloturistiku popsal jako jízdu na kole s cílem poznávat okolí trasy po cestě do cílového místa.

### 1.4 Typy jízdních kol

Vzhledem k mým letitým zkušenostem s cyklistikou jsem se rozhodl tuto část vypracovat vlastními slovy za pomoci pár zdrojů. I vzhledem k dostupnosti zdrojů, které jsou již v knižní podobě často zastaralé a nová literatura zabývající se cyklistikou nevychází. Jsem si jist, že jsem schopen problematiku popsat vlastními slovy ve stejném či dokonce větším rozsahu než dostupná literatura.

Každý cyklista je postaven před velmi těžkým rozhodnutím dojde-li na výběr kola. Na dnešním trhu je v nabídce nespočet typů a značek jízdních kol v různých cenových kategoriích pohybujících se od základních modelů v řádech tisíců korun po závodní kola za statisíce. Cyklista si tak musí projít spoustou otázek, než se do svého nového kola rozhodne investovat. Před koupí kola by měl vědět:

K jakým účelům bude kolo používat

Jak často ho bude využívat a kolik kilometrů najezdí

Jaké jsou jeho finanční možnosti

Kolo může být užíváno jako dopravní prostředek na dojíždění do školy či práce stejně tak jako rekreační, turistické nebo sportovní vyžití. Do práce může cyklista dojíždět pár kilometrů tam a zpět každý den, rekreační cyklista si vyjede o víkendu na delší vyjížděku, ale jsou i tací, kteří sportovně na kole ujedou za týden stovky kilometrů. Vedle sportovních jezdců stojí cykloturisté, kteří nabalí kolo brašnami plných nezbytných věcí a vyjedou na víkendovou, týdenní, měsíční až někdy i několikaletou cestu. Takový turisté ujedou i desítky tisíc kilometrů, ale naprosto v jiném tempu než sportovní cyklisti. U koupě kola nekončí finanční investice, ta pokračuje dále s užíváním. Obecně platí, že čím dražší kolo, tím větší náklady na provoz. Proto bylo za téměř 140 let existence bezpečného kola, tedy kola s pedály a řetězem, vyvinuto několik typů jízdních kol. A tak si má dnešní cyklista z čeho pečlivě vybírat. [4.]

K účelům mé bakalářské práce popíšu pouze kola, která by pro běžného cyklistu mohla být vhodná na cykloturistiku. Proto vynechám kola se specifickým zaměřením jako jsou: kola BMX - Bicycle-Motocross, dirtová kola, kola pro závodní účely, kola sjezdová a enduro, triatlonová kola, skládací a městská kola.

### **1.4.1 Silniční kola**

Silniční kola jsou z kol, která popíšu, na cykloturistiku vhodná nejméně. Silniční kolo je zpravidla zaměřeno na sportovní až závodní jízdu, najdou se i silniční kola běžná na kondiční a rekreační cyklistiku. Jeho konstrukce je uzpůsobena pro vysoké rychlosti a co nejnižší možné hmotnosti. Pro silniční kola jsou typická úzká zahnutá řídítka, která nabízejí mnoho možností pro jejich úchop. Dalším typickým znakem jsou úzká kola o rozměrech 28 palců a šířkou pláště začínající na 25 mm. Silniční kola často nemají možnost uchycení nosiče, proto může být pro cykloturistiku užíváno velmi omezeně. Tento problém může vyřešit nákladní přívesný vozík anebo brašny určené pro bikepacking. Obdobou silničních kol jsou kola nového typu gravel počestně „štěrkoleť“, jsou kola podobná těm silničním, avšak s mnohem širšími plášti, zhruba 40 mm a více. Na těchto kolech lze bezpečně jezdit v lehčím terénu, jako jsou polní a lesní cesty. Gravel kola bývají vybavena hned několika úchyty na nosiče. [4.]

### **1.4.2 Horská kola**

Horská kola neboli MTB z anglického „mountain bike“ jsou v České republice pravděpodobně nejoblíbenějším typem kol. Primární určení těchto kol je jízda v terénu, podle toho je také konstruováno. Nejčastěji bývá vybaveno přední odpruženou vidlicí s rozsahem 80-120 mm a stále častěji jsou i základní modely vybaveny kotoučovými brzdami. Kola mohou být také celoodpružená, zadní odpružení se pohybuje ve stejném rozsahu jako přední, taková kola však ztrácejí možnost uchycení nosiče. Velikost kol se pohybuje na stanovených 26 palcích, 27,5 palcích a 29 palcích, přičemž od původních 26 palců se už téměř ustoupilo a tento rozměr už zůstává pouze na dětských kolech. Horská kola mají velký rozsah převodů, díky tomu je na nich snazší překonávat stoupání. Dnes se čím dál častěji vyrábí kola s dvěma či jedním převodem vpředu a 8–11 převody vzadu. Váha horských kol se liší podle použitých materiálů, jejich váha se tak pohybuje od 10 do 15 kilogramů. Na dnešním trhu je obtížnější nalézt horské kolo s úchyty na nosiče, úchyty nalezneme na kolech do 30 tisíc korun, dražší kola již mívají konkrétnější určení užití, a tak úchyty nosičů postrádají smysl. [4.]

### **1.4.3 Krosová a trekingová kola**

Mezi horskými a silničními koly stojí kola krosová či trekingová tyto kola poskytují výhody obou typů kol a tím však přicházejí jisté nevýhody. Toto kolo vzniklo ve snaze vytvořit kolo na univerzální použití. Velikost kol je jako u silničních 28 palců šířka plášťů je však větší, ale menší než u horských kol. Nabízí tak snazší svižnou jízdu po silnici a možnost jízdy v lehkém terénu. Převody jsou podobně jako u horských kol, avšak s menším rozsahem a třemi převody vpředu a až osmi převody vzadu. Trekingové či krosové kolo může být již při koupi vybaveno vším důležitým vybavením pro cykloturistiku, jako jsou nosiče, blatníky a světla. Je určeno pro rekreační cyklisty, ženy a hodí se na několikadenní túry. [5.]

### **1.4.4 Cykloturistická, cestovatelská a expediční kola**

Existují také kola přímo určená pro cykloturistiku, taková kola jsou už konstruována tak, že pro jiné využití jsou zcela nevhodné. Těmto kolům se dá říkat turistická, cestovatelská anebo expediční. Turistická kola jsou plnohodnotně vybavena co nejjednoduššími komponenty, vyrábí se z oceli, díky její odolnosti pevnosti a schopnosti absorbování

otřesů. Také v případě prasknutí rámu lze ocel zavařit obyčejnou svářečkou. Často také místo obyčejného řetězu a řazení objevíme na kole řemen s integrovaným řazením, které vydrží tisíce kilometrů bez servisu a nevyžadují velkou péči. Na tyto kola je samozřejmostí montáž nosičů. Další výbavou kola může být i dynamo, které lze využít pro svícení či přes den k nabíjení powerbanky. Tento typ kol je tím nejvhodnějším vybavením pro cykloturistu, avšak díky jeho konkrétní specializaci, si cyklista musí být naprosto jistý, že se chce cykloturistice naplno věnovat. Navíc tato kola nejsou v České republice příliš snadno k dostání. [21.]

#### **1.4.5 Elektrokola**

Již zmíněné typy kol mohou být dále vybaveny pomocným elektromotorem v tom případě hovoříme o elektrokolech. Kola s podpurným elektromotorem se v posledních letech dočkala velké obliby napříč všemi věkovými kategoriemi cyklistů. Elektromotory v závislosti na zvolené síle podpory jsou mnohdy schopné vydržet až sto kilometrů, jízdu do kopců dokáže velmi znatelně ulehčit. Motor poskytuje pouze podpornou sílu a nefunguje nezávisle na šlapání. Tento motor navíc při překročení rychlosti 25 kilometrů za hodinu musí z legislativních důvodů vypnout. Také výkon motoru nesmí přesáhnout 250 W. Délka nabíjení se liší dle kapacity a kvality baterie, nejčastěji je však uváděno rozpětí 4 až 10 hodin. [22.]

### **1.5 Zákony a předpisy platné pro cyklisty**

Jestliže se cyklista chystá vyjet na silnici nebo cyklostezky, obecně vzato na veškeré pozemní komunikace, je povinen se dostatečně seznámit se zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a plně seznámit s §57 Jízda na jízdním kole a §58 výše uvedeného zákona. Cyklisté jsou ze zákona řidiči nemotorového vozidla a také jsou plnohodnotnými účastníky silničního provozu, i přestože nemusí mít řidičské oprávnění. Pro cyklisty tak platí obdobné předpisy jako pro řidiče motorových vozidel, proto mohou být i cyklisté pokutováni, nemůže jim však být odebráno řidičské oprávnění na motorová vozidla na základě přestupku, kterého se na kole dopustili.

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, jinak zákon o silničním provozu prochází neustálými změnami, aby byl zákon vždy nejaktuálnější k současnému vývoji v dopravě a společnosti.

Předmětem úpravy tohoto zákona je:

*„§ 1 Předmět úpravy*

*Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje*

*a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích,*

*b) pravidla provozu na pozemních komunikacích,*

*c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích,*

*d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy,*

*e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“*

Přičemž bod d) se cyklistů žádným způsobem nedotýká.

Pro účely mé bakalářské práce je §57 Jízda na jízdním kole stěžejní, z toho důvodu že tento paragraf upravuje pravidla pohybu cyklisty v provozu a po pozemních komunikacích. Zejména odstavce:

(1) *„Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.“*

(2) *„Na pozemní komunikaci se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka.“*

(5) *„Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce. Je-li v místě křížení stezky pro chodce a cyklisty s jinou pozemní komunikací zřízen sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty, použijí se ve vztahu k tomuto sdruženému přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty pro jednotlivé účastníky provozu na pozemních komunikacích obdobně ustanovení upravující chování těchto účastníků provozu na přechodu pro chodce a na přejezdu pro cyklisty.“*

(6) „*Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce.*“

Odstavec (1) se snaží především o bezpečnost cyklistů v provozu, přikazuje využívat dostupné cyklistické infrastruktury. To ve většině případů, vede k úplnému oddělení cyklistů od motorové dopravy, případně vyhrazení prostoru na silnici určené pouze pro ně. Ne vždy je užití cyklostezek bezpečnější či komfortnější pro cyklisty než pokračovat v jízdě po silnici mezi motorovými vozidly. Cyklostezka nemusí být vždy ve stavu odpovídajícím požadavkům všech uživatelů např. cyklista na silničním kole nepojede po asfaltové stezce, kterou pomalu prorůstají kořeny, není to pro něj bezpečné ani komfortní.

Je nutné vzít v úvahu, že cyklista musí podle platných předpisů užít cyklostezky pokaždé vede-li do jeho cíle. Pokud není cyklostezka vedena podél silnice, může to mít za následek prodloužení trasy o několik kilometrů a někdy i zvýšení počtu nastoupených metrů.

Velkou oblibou v České republice vystavět stezku pro chodce a cyklisty, těmi se zabývá odstavec (5). Při špičce, ale i za normálního provozu, dochází obvykle k velkému zmatku, konfliktům, a hlavně nebezpečným situacím mezi cyklisty a chodci. Pro cyklistu je velice nepříjemné se proplétat mezi chodci, bruslaři, dětmi a psy. Je tak nucen neustále zpomalovat a zrychlovat, jízda je tak pro něj stresující a vyčerpávající. Nejčastější chybou na těchto stezkách je ta, že valná většina chodců si neuvědomuje, že se pohybují na pozemní komunikaci, a místo při pravém okraji stezky by se měli pohybovat při levém, tak aby viděli na příjíždějícího cyklistu. Stejně tak velkou chybou na straně cyklistů je nevhodné varování chodců o tom, že se k nim přibližují a chystají se je předjíždět. Proto si také cyklisté často volí jízdu po silnici. Celá koncepce sdílených stezek je postavena na vzájemné toleranci všech jejich uživatelů.

K odstavci (2) je nutné zmínit, že jízda při pravém okraji vozovky a její krajnici, znamená jízdu cyklisty u pravého, okraje co nejbližší je to pro něj možné. Tedy tak, aby svojí jízdou neohrozil nejen ostatní účastníky provozu, ale i přizpůsobil svůj pohyb na pozemní komunikaci tak, aby nedošlo k jeho pádu nebo poškození kola při vjetí do výmolu nebo

sjetí z krajnice. V praxi cyklista může jet i metr od okraje vozovky, pokud by jízda blíže okraji znamenala ohrožení sebe samotného.

## 1.6 Cyklistická infrastruktura

*„Soubor stavebních a dopravně-organizačních prvků a opatření, které napomáhají bezpečnějšímu a komfortnějšímu používání jízdních kol v zastavěném i nezastavěném území“ (TP 179)*

### 1.6.1 Cyklotrasy

Cyklotrasy jsou obdobou pěších turistických tras. Jde o značené trasy využívající silnic, malých místních komunikací, účelových komunikací a cyklostezek. Na těchto trasách musí cyklisté dodržovat veškerá pravidla silničního provozu. Na těchto trasách se jim většinou nedostává žádných výhod, jelikož charakter značení je pouze orientační a informační. Značení cyklotras je pod správou Klubu českých turistů. Značené trasy vždy vedou z bodu A do bodu B a téměř nikdy netvoří okruhy, výjimkou jsou některé tematické trasy. [13.,14.]

Trasy se označují čísly nebo logy cyklotrasy. Pro číselné značení se užívá jedno až čtyřmístných čísel podle jejich důležitosti podobně jako u silnic. Dálkové národní trasy se značí jedno a dvoumístnými čísly. Třímístná čísla značí regionální trasu a trasy místního významu značí čísla čtyřmístná. Logované cyklotrasy jsou např. EuroVelo, tematické trasy nebo přeshraniční dálkové trasy. Loga využívá místo čísla trasy, pokud cyklotrasa vede samostatně. [14.]

Hlavních národních dálkových cyklotras je 7 a značí se jednomístným číslem.

*Trasa č. 1: Praha – Brno – Hodonín*

*Trasa č. 2: Labská stezka*

*Trasa č. 3: Praha – Plzeň – Fomava*

*Trasa č. 4: Cyklostezka Morava*

*Trasa č. 5: Jantarová stezka Ostrava – Brno – Mikulov*

*Trasa č. 6: Cyklostezka Ohře*



*Trasa č. 7: Vltavská cyklistická cesta [14.]*

Pro značení cyklotras v České republice se užívá dvou základních druhů značení rozdělených na silniční a terénní. V Česku se nejčastěji užívá značení silničního, terénního značení se využívá hlavně v méně přístupných místech a horských oblastech, kde je možná jízda pouze na horských kolech. [14.]

Silniční značení je součástí dopravního značení, proto užívá svislých dopravních značek. Značky jsou žluté podkladové barvy, písmo a piktogramy jsou černé. Označují se symbolem kola, příslušným číslem či logem a mohou být doplněny informativními piktogramy. Dopravních značek jsou tři typy IS19-IS21. [14.]

Terénní značení je téměř stejné jako turistické značení pro pěší, liší se pouze žlutou podkladovou barvou. Způsob značení se příliš neliší od značení pro pěší. Na rozcestí se využívá směrových šipek. Jedinou zásadní změnou je, že se místo žluté značky používá bílá. [14.]

## **1.6.2 Cyklostezky**

Jestliže je cyklotrasa pouhým značením trasy pro cyklisty v prostoru, tak cyklostezka je už samotnou pozemní komunikací určenou dopravní značkou pro cyklisty.

Podle zákona o pozemních komunikacích může být cyklostezkou jakákoliv cesta označená příslušnou svislou dopravní značkou, pro lepší orientaci může být doplněna vodorovnou. Jízdní pruhy a pásy pro cyklisty jsou podle zákona součástí té pozemní komunikace, na které jsou umístěné, nejsou tak považovány za cyklostezky. Samostatnými stezkami pro cyklisty jsou podle své povahy a umístění místní komunikace IV. třídy nebo účelové komunikace. Za předpokladu nejsou-li samostatnými místními komunikacemi, jsou součástí místních komunikací i chodníky. Je nutné zmínit, že cyklostezka, i když název svědčí o opaku, nikdy nepatří pouze cyklistům. Na cyklostezkách se mohou pohybovat lidé na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Jedině chodce bychom neměli potkat na jednom cyklostezky. [24.]

Existují tři varianty cyklostezek:

Stežka pro cyklisty a chodce (smíšená) je určená pro pohyb cyklistů a chodců, její šířka pro obousměrný je minimálně 3 metry, kdy její zúžení může být pouze lokální

či v odůvodněných případech. Její začátek se značí svislou dopravní značkou C 9a Stezka pro chodce a cyklisty a konec se značí značkou C 9b konec stezky pro chodce a cyklisty. [25.]

Stezka pro cyklisty a chodce (s odděleným provozem) přikazuje užít cyklistům a chodcům svého vyhrazeného pruhu. Pro obousměrný provoz je stanovena minimální šířka 3,75 m, kdy 2 m jsou pro cyklisty, 0,25 m tvoří bezpečnostní odstup včetně hmatového pásu, a 1,5 je určen pro chodce. Zúžení je opět možné pouze lokálně a v odůvodněných případech. Její začátek se značí svislou dopravní značkou C 10a Stezka pro chodce a cyklisty a konec se značí značkou C 10b konec stezky pro chodce a cyklisty. [25.]

Stezka pro cyklisty (samostatná) je stezka, kde je zakázán pohyb chodcům, mohou se na ni však pohybovat bruslaři, lyžaři a sportovci na obdobných sportovních vybaveních. Pro obousměrný provoz je minimální šířka určena na 2 m. Zúžení jsou možná pouze lokálně a v odůvodněných případech. Její začátek se značí svislou dopravní značkou C 8a Stezka pro cyklisty a konec se značí značkou C 8b konec stezky cyklisty. [25.]

Na výstavbu cyklostezek se vztahují podobné zákony a pravidla jako na výstavu ostatních pozemních komunikací. Proto níže uvedu zákony, normy a technické podmínky spravujících jejich budování.

Zákon č. 13/1997 Sb.–Zákon o pozemních komunikacích §1 Předmět úpravy

- a) kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu,
- b) práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a
- c) výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

Na budování cyklostezek se vztahuje norma ČSN 73 6110 jejíž předmět zní následovně:

*„Tato norma platí pro projektování místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, a to pro novostavby i přestavby, v zastavěném i nezastavěném území obcí; platí pro průjezdní úseky silnic v zastavěném území obcí, včetně zastavitelných ploch a územních rezerv vymezených v územních plánech. Dále platí pro připojení dopravních ploch a dopravních zařízení. Při projektování podle této normy je třeba mimo ostatních souvisejících norem dbát i dalších platných předpisů.“ (ČSN 73 6110)*

Výstavba nových a rekonstrukci starých cyklotras se řídí také Technickými podmínkami TP 179 jejichž předmětem je:

*„Technické podmínky TP179 –Navrhování komunikací pro cyklisty shrnují pravidla a principy pro navrhování pozemních komunikací tak, aby byly bezpečné a komfortní také pro užívání jízdnic kol:*

*Rozsah měřítko je od úrovně základní prostorově-provozní koncepce až po detail opatření;*

*Vztahují se ke všem pozemním komunikacím, zejména místním komunikacím;*

*Podrobně specifikují jednotlivá opatření cyklistické infrastruktury a zásady jejich užití;*

*Upřesňují požadavky řešení pozemních komunikací z hlediska cyklistického provozu;*

*Jsou určeny především pro projektanty a další profese související s procesem zadání, přípravy, schvalování a realizace zejména pozemních komunikací a veřejných prostranství obecně.“ (TP 179)*

## **2 Zařízení a služby cestovního ruchu**

### **2.1 Ubytovací zařízení**

Poskytují přechodné ubytování převážně spojené s účastí na cestovním ruchu, ale i s výkonem povolání. Umožňují účastníkům přenocovat nebo se přechodně ubytovat mimo své trvalé bydliště a uspokojit tak jejich potřeby pro přenocování a ubytování. Ubytovací zařízení se dělí na několik typů. Typ ubytovacího zařízení si účastníci volí dle svých potřeb a požadavků. Pro cykloturistiku jsou nejvhodnějšími typy ubytovacích zařízení kempy a penziony, ale také hotely, které jsou na cykloturistiku připraveny. Připravenost na cykloturistiku se rozumí prostory pro bezpečné uložení kol, prodej nezbytných cyklistických potřeb, možnosti jejich servisu zaměstnancem ubytovacího zařízení nebo poskytnutím příslušného náradí, případně cyklo servis nacházející se v docházkové vzdálenosti od ubytovacího zařízení. [1.]

### **2.1.1 Kempy**

Je hromadným ubytováním, kde se host ubytovává ve svém vlastním zařízení, jako jsou stany, karavany a podobné. Provozovatel může také nabízet ubytování v pronajímaných objektech, jako například chaty, sruby a bungalovy nebo v jejich částech. [2.]

Pro provoz kempu jsou požadavky na vybavení, druh, rozsah a úroveň poskytovaných služeb minimální. Stačí minimální prostor o rozměru 40 m<sup>2</sup> pro stany a ostatní vlastní ubytovací zařízení, zajištění recepční služby ve vlastní recepci. Každý kemp musí být vybaven hygienickým zařízením, kdy je povinností na každých započatých 100 hostů zřídit minimálně 3 WC, 4 umyvadla, 2 sprchy pro ženy a 2 WC, 2 pisoáry (možné nahradit WC) pro muže. Místnosti hygienických zařízení musí být osvětleny a veškeré povrchy musí být snadno udržovatelné. Dále musí být vybaveny zrcadlem a poličkou podle počtu umyvadel, označenou zásuvkou elektrického proudu a věšáky na oděvy. Často jsou kempy vybaveny vlastním nebo přidruženým stravovacím zařízením, elektrickými přípojkami, místem pro sportování a dětským hřištěm. [12.]

### **2.1.2 Tábořiště**

Pravděpodobně nejjednodušší možností ubytování jsou tábořiště, která poskytují velmi jednoduché sezónní ubytování. Tábořiště bývají přírodně ohraničena a za snížené viditelnosti osvětlené. Hosti jsou přijímáni na vyhrazeném a vyznačeném místě, kde je poskytována služba trvající nejméně 8 hodin v době největšího příjezdu a odjezdu hostů. V tábořištích je přístup ke zdroji pitné vody a WC. [16.]

### **2.1.3 Penziony**

Penzion jsou ubytovacími zařízeními s nejméně 5 a nanejvýše 20 pokoji pro hosty dělených do 4 tříd. Nabízejí omezený rozsah společenských a doplňkových služeb. Mohou poskytovat velmi omezené služby stravování v minimálním rozsahu od snídání po poskytování plné penze. Penziony ale musí mít zařízenou minimálně jednu místnost určenou ke stravování, která také může sloužit k dennímu odpočinku hostů. Penziony se od hotelů liší především velikostí a rodinnou atmosférou. Penziony často bývají rodinnými podniky, ve kterých je přístup hostitelů často individuálnější než v běžných velkých hotelích. Vzhledem k tomu bývá přístup majitelů k hostům osobní a přívětivý. [3.]

Penziony by mimo pokojů pro hosty měli disponovat prostory a plochami, které jsou přístupné k užívání všem hostům, jako jsou:

Recepce, či obdobný prostor pro přijetí hostů, nebo samostatná kancelář

Stravovací zařízení nebo místnost pro podávání snídaní s využitím jako společenská místnost pro hosty

Malá kuchyňka s dostatečným vybavením s lednicí a rychlovarnou konvicí případně kávovarem

Dostatečným počtem parkovacích míst u penzionu [15.]

#### **2.1.4 Hotely**

Jsou ubytovací zařízení s nejméně 10 pokoji pro hosty vybavené pro přechodné ubytování hostů a poskytování služeb s tím spojených, hlavně stravovacích. Dělí se do 5 tříd. Hotely by měli služby recepce poskytovat nonstop. Mimo stravovacích služeb se u hotelů počítá s poskytnutím společensko-zábavních služeb. Hotely také mohou provozovat samostatnou budovu, která navyšuje ubytovací kapacitu. Kromě pokojů by hotel měl mít tyto prostory:

Hotelová hala (velikost záleží na kapacitě hotelu)

Stravovací zařízení

Společensko-zábavní zařízení

Dostatečný počet parkovacích míst [3., 15.]

#### **2.1.5 Stravovací zařízení**

Mezi další nezbytnou službu patřící k účasti na cestovním ruchu je poskytování stravovacích služeb. Stravovat se účastník cestovního ruchu musí nejen v místě ubytování, ale i během přemísťování se mezi destinacemi. Navíc pro účastníky mezinárodního cestovního ruchu představuje stravování nejen naplnění potřeb, ale seznámení se s určitými prvky kultury daného národa nebo regionu. Pro mnohé poznávání cizích kultur může znamenat motiv účasti na cestovním ruchu. Pro uspokojení potřeb výživy zde jsou stravovací či jinak hostinská zařízení. [9.]

Stravovací zařízení se se kategorizují následovně, dle statistické metodiky evropské unie:

1) Restaurace (zaměřené na prodej pokrmů, s možností zakoupení nápojů)

- a) restaurace
- b) samoobslužné restaurace (jídelny)
- c) rychlé občerstvení, ryby, hranolky
- d) železniční jídelní vozy a jiná zařízení pro přepravu cestujících

2) Bary (zaměřeny na prodej nápojů s okrajovým prodejem pokrmů)

- a) bary
- b) noční kluby
- c) pivnice
- d) vinárny
- e) kavárny, espressa [26.]

## **2.2 Certifikát „Cyklisté vítání“**

Pro cyklisty na cestách je velmi důležité kvalitní zázemí nejen pro jejich vlastní pohodlí, ale také pro pohodlí jejich kol. Cyklisté a cykloturisté nejsou příliš náročnými zákazníky a uživateli služeb. Protože cestují na kolech, o které je zapotřebí se také řádně postarat, a cyklisté mohou mít určité specifické požadavky, vznikla v roce 2005 certifikace „Cyklisté vítání“. „Cyklisté vítání“ je certifikací kvality turistických služeb určena pro ubytovací a stravovací zařízení, kempy a turistické cíle, poskytující výborné zázemí pro cyklisty a jejich kola. Realizuje ji a garantuje ji Nadace Partnerství. Pro získání certifikátu musí zařízení splnit následující specifická kritéria. [17.]

### **2.2.1 „Cyklisté vítání“ požadavky na ubytovací zařízení**

Pro hotely, penziony, priváty a chaty:

*Základní požadavky, povinné:*

1. *Možnost ubytování na jednu noc* pro zaručení možnosti ubytování po celou dobu trvání sezóny pro cyklisty na cestách, kteří destinaci jen projíždějí a pouze přenocují. Neplatí při plné obsazenosti.
2. *Nabídka energeticky vydatných snídaní s minimem tuků*, tak aby hosté měli možnost výběru mezi zdravými, lehkými a vydatnými pokrmy. Na požádání hosta

je k dispozici jogurt, müsli nebo ovoce. Toto kritérium nemusí být nutně splněno. Zařízení, která nenabízejí snídaně nemohou certifikát získat.

3. *Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje* jako kompletní službu, a to nejdéle do 24 hodin. Řešením je také nabídnutí využití pračky k vyprání a místnost k usušení oblečení. Když je toto kritérium jediné, které nelze splnit, nemusí být splněno.
4. *Uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování jízdních kol*, za účelem bezpečného uskladnění. Tento bod je technicky, ale i organizačně velmi náročný. Musí být vyřešen organizační způsob uložení a vyzvednutí kola, vedení záznamu a přijetí a vydání kola, s uvedeným jménem hosta a identifikací kola, případně přiřazení místa/boxu pod číslem. Vstup do společných úschovných prostor pouze s pověřenou osobou. Z technického hlediska musí být místnost čistá, suchá, bezpečně uzamykatelná, přímo v objektu nebo těsně v jeho blízkosti a určená pouze pro kola. Vybavena vhodnými stojany s individuální možností zamčení kol, případně jednotlivými klecemi pro drahá kola.
5. *Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol* všem cyklistům a hostům zařízení. Ubytovací zařízení musí mít k dispozici základní nářadí a prostor určený k opravě kola. Nářadí musí být jasně určeno pouze pro kola a uloženo v přenosném obalu a dostupné na žádost cyklisty či hosta. Pro získání certifikace přesně určeno základní minimální nářadí.
6. *Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola* pro ubytované hosty. K mytí kola musí být vyhrazen prostor se zdrojem vody a náčiní k mytí kola. Minimálním požadavkem je kýbl, hadr a kartáč.
7. *Lékárnička* uspořádaná v přenosném obalu, vybavená nezbytnými potřebami pro ošetření běžných zranění cyklistů nebo autolékárnička.
8. *Informační tabule Cyklisté vítáni* jako jasně viditelné označení místo nabídky služeb a informací pro cyklisty. Toto kritérium má za cíl popsat zajímavé cíle pro cyklisty, poskytnout veškeré důležité telefonní kontakty (např. půjčovny kol a cyklo servisy, tísňové volání, nemocnice a nejbližší lékaři), informace o předpovědi počasí, spojení vlaky a lodí z místa k dalším cyklistickým cílům. Ideální je nástěnka, šanon nebo box, případně počítač připojený k internetu. [18.]

„Doplňková nabídka pro ubytovací zařízení, min. 3 položky povinné:

1. Zajištění odvozu či přepravy zavazadel pro cyklisty
2. Zprostředkování výpůjčky kvalitních kol
3. Možnost zakoupení obědových balíčků
4. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
5. Prodej cyklistických a turistických map okolí
6. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí
7. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
8. Rezervační servis pro zajištění dalšího ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty
9. Přístup na internet
10. Cizojazyčné informační materiály
11. Možnost dobíjení elektrokol“ [18.]

Pro kempy se vyjma kritérií 1. a 2. u hotelů, penzionů, privátů a chat, která se kempů netýkají a změny v kritériu 4. o úschově kol, ostatní kritéria shodují.

Pro kempy jsou nová základní povinná kritéria:

1. *Vymezená a oddělená stanová zóna pro cyklisty a jiné nemotorizované hosty*, aby došlo k oddělení hostů bez motorových vozidel od prostoru s prostorem určeným pro kempování a současné parkování motorových vozidle vedle vlastních ubytovacích zařízení. Úkolem je oddělit vhodným a zřetelným způsobem zóny kempu pro tyto dva typy hostů. Oddělení by mělo být na místě i v plánu kempu.
2. *Povrchy k postavení stanů musí být travnaté, pokud možno hladké a na rovině*, vhodné k pohodlnému přespání ve spacím pytli. Povrchy musí být pravidelně upravovány a udržovány.



3. *Odstavné a parkovací možnosti kol v blízkosti staniů, parkování jízdních kol na území kempu bez poplatků. Účelem je poskytnout bezpečné místo pro odstavení kola, při stavbě stanu a vybalování se.*
4. *Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol [19.]*

*„Doplňková nabídka pro kempy, min. 3 položky povinné:*

1. *Zajištění odvozu či přepravy zavazadel pro cyklisty*
2. *Nabídka posezení u stolků v blízkosti stanové zóny, dle možností zastřešených*
3. *Umožnit návštěvníkům vaření na zařízení kempu*
4. *Možnost nákupu nejnnutnějších potravin*
5. *Dostatečné osvětlení přístupových cest ve stanovém areálu*
6. *Možnost pronájmu staniů, chatek, bungalovů aj.*
7. *Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola*
8. *Prodej cyklistických a turistických map okolí*
9. *Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí*
10. *Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty*
11. *Rezervační servis pro zajištění dalšího ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty*
12. *Přístup na internet*
13. *Cizojazyčné informační materiály“ [19.]*
14. *Možnost dobíjení elektrokol*

### **2.2.2 „Cyklisté vítání“ požadavky na stravovací zařízení**

Pro restaurace a hospody:

*Základní požadavky, povinné*

1. *Prizpůsobení nabídky nápojů potřebám cyklistů, v nabídce alespoň jeden osvěžující „cyklonápoj“, ovocné nebo bylinkové čaje. Cena nesmí přesáhnout cenu ostatních nealko nápojů a piva. Mezi nabízenými nápoji musí být zajištěny nealkoholické, nepřeslazené a nesycené nápoje vhodné k okamžité konzumaci i natočení do láhve na kolo. V nabídce mohou být nabízeny i nápoje pro sportovce v tekutém stavu, i v instantní práškové podobě.*
2. *V nabídce alespoň jedno teplé a jedno vegetariánské nesmažené jídlo během celé provozní doby. Nabídka musí obsahovat jídlo s malým obsahem tuků. Je nutností podávat alespoň jedno teplé a jedno teplé vegetariánské jídlo, a to po celou provozní dobu. Jídlo musí být plnohodnotné porce k obědu i večeři od 11 hod. do 21 hodin.*
3. *Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla v dohledu hosta nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel. Pro restaurace a hospody platí, tak aby kola byla možná uložit na dohled hosta, který je tak může kontrolovat bez většího úsilí.*
4. *Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol*
5. *Lékárnička*
6. *Informační tabule Cyklisté vítáni*

*„Doplňková nabídka pro stravovací zařízení, min. 3 položky povinné:*

1. *Možnost zakoupení obědových balíčků*
2. *Trojazyčné jídelní lístky*
3. *Nabídka místní gastronomické speciality*
4. *Nabídka speciálního Cyklo Menu*
5. *Celodenní provozní doba*
6. *Možnost usušení oblečení a výstroje*
7. *Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola*
8. *Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola“ [20.]*

Další volitelná kritéria se shodují s ubytovacími zařízeními.

### **2.2.3 „Cyklisté vítání“ požadavky na turistické cíle**

Pro hrady, zámky, muzea, skanzeny, jeskyně:

*Základní požadavky, povinné*

- 1. Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel. Pro turistické cíle platí stejné požadavky jako na ubytovací zařízení, avšak poskytnutí úschovy kol může být placenou službou, to pouze v případě, pokud jsou zároveň nabízena bezplatná nehlídaná stání.*
- 2. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol*
- 3. Lékárnička*
- 4. Informační tabule Cyklisté vítání*

Volitelná kritéria se víceméně shodují s ubytovacími i stravovacími zařízeními pro turistické cíle stačí volba pouze dvou kritérií. [20.]

## Praktická část

### 3 Labská cyklotrasa

Oficiálním názvem, kterým se Labská cyklotrasa prezentuje, je Labská stezka německy Elberadweg. Je významnou mezinárodní dálkovou cyklotrasou vedenou téměř podél celého toku řeky Labe. Cyklotrasa má celkovou délku přibližně 1300 km na území Česka 380 km. Na tabulkách označující cyklotrasy v České republice se značí číslem 2 s dodatkovým malým znakem užívaným v Německu pro Elberadweg v mapách pak navíc názvem Je navíc na úsecích Kolín – Lázně Toušeň (EV 4) a Mělník – Lutherstadt Wittenberg (EV 7) součástí systému sítí dálkových evropských cyklotras EuroVelo. Za počátek Labské stezky se v cyklo průvodcích z pravidla označuje německé město Cuxhaven, ležící na ústí Labe do Severního moře, a to z důvodu převládajícího severozápadního směru větru. Cyklotrasa je však pohodlně sjízdná v obou směrech po i proti proudu toku, a to díky malému převýšení. V Česku je za výchozí bod považováno město Vrchlabí, kde se také nachází počátek cyklotrasy číslo 2. [33.]

#### 3.1 Ceník cyklostezek

Pro případné návrhy výstavby cyklostezek využijí tohoto ceníku. Získaného a upraveného pro mé potřeby ze stránek státního fondu dopravní infrastruktury.

Tabulka 1 Ceník cyklostezek

TYP CYKLOSTEZKY			
značka	položky souboru normativů	MJ	Cena dle definovaného standardu
NERA	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Rovina - Asfalt	km	4 957 813 Kč
NIRA	Cyklostezky - Novostavba - Intravilán - Rovina - Asfalt	km	5 949 375 Kč
NERK	Cyklostezky - Novostavba - Extravilán - Rovina - Kamenivo	km	3 881 188 Kč
NIRK	Cyklostezky - Novostavba - Intravilán - Rovina - Kamenivo	km	4 657 425 Kč

Zdroj: <https://www.sfdi.cz/1-aktuality-pro-verejnost-a-media/cenove-normativy-staveb-cyklistických-stezek-2014/>

## **4 Královehradecký a Pardubický kraj**

Na území Královehradeckého a Pardubického kraje leží celkem 130 km Labské cyklotrasy. Začátek cyklotrasy leží v nadmořské výšce 465 m. n. m. na místě, kde cyklotrasa opouští Pardubický kraj je to 202 m. n. m. Cyklista tak sestoupí o 520 výškových metrů, a i přestože pojedje z velké části podél Labe vystoupá polovinu sestoupených metrů (263 m). Budeme-li počítat s průměrnou rychlostí 15 km za hodinu, cyklista stráví přibližně 8 a půl hodiny čistého času jízdou. I netrénovanému člověku by cestování po Královehradeckém a Pardubickém kraji trvalo 2 až 3 dny, ale hodně záleží na stanoveném tempu jízdy počtu a délky zastávek na návštěvu památek a stravování.

### **4.1 Vrchlabí – Dvůr Králové nad Labem (30 km)**

Počátek Labské cyklotrasy se nachází u železničního nádraží ve městě Vrchlabí. Odtud cyklotrasa pokračuje dvěma směry z nádraží vpravo zavede cyklisty do samotného Vrchlabí, kde se proplétá ulicemi města, a poté se vrací zpět k nádraží. Budou-li pokračovat rovně po ulici Kapitána Jaroše, vydají se již na cestu podél Labe. Přibližně po 200 m odbočuje cyklotrasa vlevo na ulici Dělnická, kde po zhruba 100 m začíná levé straně ve směru jízdy smíšená cyklostezka, ta se po chvíli mění na dělenou. Cyklostezka kopíruje následující kilometr silnici podél areálu Škoda Auto a. s.. Poté odbočuje vlevo na ulici Poštovní, kde pokračuje zástavbou rodinných domů celou městskou částí Podhůří. Na křižovatce ulic Jana Opletala a K mlékárně se asfaltová silnice mění v cestu zpevněnou šterkem, takto pokračuje necelý kilometr do Kunčic nad Labem.

Cyklotrasa v Kunčicích n. L. se krátce proplete zástavbou a napojuje se na hlavní silnici, po které vede dalších 6 km přes Kláštereckou Lhotu až před město Hostinné, kde cyklotrasa odbočí vlevo na polní cestu, aby se po přejetí železniční trati napojila na nový úsek cyklostezky.

Ve městě Hostinné je vybudována po pravé straně silnice obousměrná smíšená cyklostezka. Za mostem v Hostinném cyklotrasa kopíruje tok Labe, 600 m vede po smíšené cyklostezce, po jejím levém břehu. Na následujícím mostu se cyklotrasa vrací na pravý břeh. Když cyklotrasa mine po levé straně železo-dřevěný most navede na další spojovací smíšenou cyklostezku (640 m) k dalšímu mostu, který vrací cyklotrasu na levý břeh. Cyklotrasa převede na druhou stranu hlavní silnice a pokračuje vedlejšími ulicemi

podél železniční stanice Hostinné. Za parkovištěm u stanice je krátká (200 m) spojovací cyklostezka. Dále vede po vedlejší ulici U Konírny, ze které pak cyklisty směřuje na hlavní silnici č. 325.

Po silnici č. 325 pokračuje po levém břehu, na pravý břeh se vrací krátkým úsekem vedoucím po silnici první třídy č. 16, za mostem se znovu vrací na silnici č.325. Pokračuje tak do obce Debrné, kde přes most na levý břeh se napojuje na silnici č. 299. Po vystoupení zhruba 80 m prochází cyklostezka Horním Nemojovem. Za obcí silnice rychle klesá a cyklotrasa po chvíli odbočuje ke hrázi Les Královsví. Z hrázi na další křižovatce vede vlevo. Mezi křižovatkou a Filířovicemi patřícími k obci Bílá Třemešná je 800 m dlouhý úsek veden po polní cestě. Ve Filířovicích odbočuje cyklotrasa vpravo, v obci Nové Lesy odbočuje vlevo na hlavní silnici, po které dovede cyklisty do Dvora Králové nad Labem.

Do Dvora Králové n. L. dorazí cyklista po zhruba 30 km. Ve Dvoře Králové n. L. začíná u zoologické zahrady cyklostezka, která podél hlavní silnice vede až k mostu J. Palacha, přes ten cyklotrasa vede na levý břeh a hned za ním svádí vpravo na nábřeží Jiřího Wolkeru po kterém vede až k mostu J. Opletala. Cyklotrasa přechází přes most a na kruhovém objezdu na Denisovo náměstí sjíždí na prvním výjezdu. Po necelém kilometru odbočuje cyklotrasa na vedlejší silnici a pomalu opouští zástavbu a město Dvůr Králové n. L.

#### **4.1.1 Značení a vedení cyklotrasy na úseku**

##### **Vrchlabí – Dvůr Králové n. L.**

Cyklotrasa z Vrchlabí do Hostinného je vedena po klidných pozemních komunikacích s nízkým provozem motorových vozidel místy po cyklostezce. Značená je zde i vzhledem k neměničimu se směru dostatečně. Od areálu Škoda Auto a. s. je vedena po vedlejších ulicích do Kunčic n. L., kde se počítá s téměř žádným provozem. Cyklotrasa nikde nenabírá žádných zbytečných kilometrů a je tak vedena nejkratší možnou cestou. Výstavba cyklostezky nebo zavedení jiných bezpečnostních prvků chránících cyklisty se mi na tomto úseku jeví jako nepotřebné a příliš nákladné.

Na základě nalezeného projektu Cyklostezka Hostinné–Klásterská Lhota, I. etapa výstavby cyklostezky od křižovatky ulic Vrchlabská a U trati byla již dokončena, usuzuji, že zde bude v budoucnu cyklostezka vystavena. Předpokládám, že cyklostezka

v budoucnu povede z Klášterní Lhoty do Hostinného podél železniční trati. A napojena bude ještě před železničním přejezdem směrem z Klášterní Lhoty a později až do Vrchlabí. [27., 28.]

V Hostinném by dle mého názoru měla cyklotrasa zavést cyklisty na náměstí. Jelikož na křížení s cyklotrasou č. 4298 není náměstí jako cíl vyznačeno a jsou zde vyznačeny pouze cílové obce a města, nemá cyklista následující Labskou cyklotrasu tušení o možnosti odbočit na náměstí. Proto bych zde doplnil současné značení o směrovou tabulku označující náměstí.

V Hostinném je s ohledem na bezpečnost cyklistů cyklotrasa vedena po vedlejších silnicích, poté se na tuto hlavní silnici napojuje. Není zde žádné varování pro řidiče motorových vozidel na možnost většího pohybu cyklistů. Doplnil bych zde jak svislou dopravní značku a vodorovné značení upozorňující na zvýšený pohyb cyklistů

Vedení a značení cyklotrasy po odbočku na hráz Les Království nelze mnoho vytknout. Vzhledem k terénu a již vystavěné infrastruktuře nelze cyklotrasu vést jinudy lze zde maximálně možné upozornit řidiče na úsek se zvýšeným pohybem cyklistů. Na místě, kde cyklotrasa vede přes Labe po silnici I. třídy č. 16 bych doplnil cyklopiktokoridory v obou směrech po přibližné dráze, po které se cyklisté budou pohybovat.

Křižovatku silnice č. 299 a odbočky na hráz Les Království bych také doplnil značkou upozorňující na pohyb cyklistů. Ve sjezdu z Horního Nemojova, kde cyklisté mohou nabrat větší rychlost, bych malou tabulku značící změnu směru cyklotrasy nahradil větší směrovou tabulí s cílovým místem, tak aby nedocházelo k jejímu přehlédnutí. Od hráze do Dvora Králové n. L. cyklotrasa značena dostatečně a na jejím vedení bych také neprovedl žádné změny.

#### **4.1.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku**

##### **Vrchlabí – Dvůr Králové n. L.**

Mezi Vrchlabím a Dvorem Králové n. L. se nachází celkem podle dat ČSÚ 62 ubytovacích zařízení. Z toho je většina ubytování typu penzion, poté hotely a ostatní jinde nespécifikovaná ubytovací zařízení. Na tomto úseku jsou pouze 2 kempy.

Ve Vrchlabí je ubytovacích zařízení 47 většinou typu penzion nebo hotel, tři turistické ubytovny a jeden kemp. Z toho jich je 21 v blízkosti cyklotrasy, kemp leží na západním

okraji města. Jen jedno ubytovací zařízení vlastní certifikát „Cyklisté vítání“ a to Wellness Hotel Gendorf. Ubytovací zařízení ve Vrchlabí jsou spíše zaměřená na zimní sezónu. [32.]

Ubytovací zařízení s úschovnou kol:

1. Penzion Kobr (možnost dobíjení elektrokol)
2. Garni Hotel Zelená
3. Pension Chata Anděl
4. Pension Marathon
5. Penzion Cabak (50 Kč poplatek na noc)
6. Penzion Maraton
7. IT Centrum apartmány (příplatek za ubytování na 1 noc +30 %)
8. Vejsplachy Camp

Myslím si, že alespoň kemp Vejsplachy by mohl zapracovat na získání certifikátu „Cyklisté vítání“. Nabízí téměř všechny služby požadované k získání certifikátu pro kemp. Stačilo by pouze oddělit návštěvníky s auty a bez. Díky rybníku by nemělo být složité poskytnout mytí kola, stačilo by čerpadlo napojené z rybníka ke kohoutku s hadicí anebo poskytnout kýbl kartáč a hadr. Dále by si zajistil základní nářadí pro jednoduché opravy kol. Splnění volitelných povinných bodů není nijak složité. [30.]

V Hostinném jsou dva hotely, jeden penzion a jedno ubytování. Z nichž žádné ubytovací nenabízí specifické služby pro cyklisty. V Horním a Dolním Nemojově najdeme dva penziony.

Ve Dvoře Králové n. L. nalezneme podle aktuálních dat ČSÚ10 ubytovacích zařízení. Z nichž je to jeden hotel, jeden hostel a turistická ubytovna, jeden kemp a 6 penzionů. Tři ubytovací zařízení mají certifikát „Cyklisté vítání“: [31.]

Hostel Student a Turistická ubytovna, Penzion Za Vodou, ART HOSTEL [32.]

Jediný kemp ve Dvoře Králové n. L. je z ubytování cyklistů téměř naprosto vyloučen, jelikož se jedná o Safari kemp zoologické zahrady a tento kemp bývá i na rok dopředu plně zarezervován. Ve Dvoře Králové n. L. tak chybí kemp, ve kterém by měl cyklista



při příjezdu jistotu ubytování, a případné ubytování cyklistů tak zůstává na ostatních ubytováních.

Úschovu kol nabízí

1. Penzion U námořníka
2. Penzion hotelu Central

Stravovacích zařízení je na úseku dostatek a minimálně každých 10 km je na trase restaurace nebo možnost občerstvení. Certifikovány jsou restaurace Mincovna ve Vrchlabí a ve Dvoře Králové Restaurace Country saloon. [32.]

## **4.2 Dvůr Králové n. L. – Hradec Králové (40 km)**

Ze Dvora Králové cyklotrasa vede přes městskou část Dvora Králové n. L. Žireč, kde u kaple Nejsvětější Trojice odbočuje ostře vpravo. Po zhruba 1,5 km odbočuje vlevo na silnici vedoucí přes most do obce Kuks s hospitélem Kuks.

Za Kuksem cyklotrasa po levém břehu Labe vede po asfaltové stezce se zákazem vjezdu motorových vozidel do obce Brod (2 km). Obcí Brod se krátce napojuje na místní ulici, aby pak znovu navedla na asfaltovou stezku se zákazem vjezdu motorových vozidel. Cyklotrasa pokračuje přes Heřmanice do Jaroměře.

V Jaroměři vede okolo Jaroměřského rybníka a podjezdem pod silnicí I. třídy č. 33 dovede cyklisty k levému Břehu řeky Úpy. Ani ne 600 m vede po stezce se zákazem vjezdu motorových vozidel, pak pokračuje ulicí k hlavní silnici, na které odbočí vlevo a překoná řeku Úpu a dále svede cyklisty na její pravý břeh. Po chvíli se slepá ulice mění na cyklostezku, která vede 1 km k další silnici. Odbočuje vpravo a poté vlevo přes most přes řeku Metuji. Hned za mostem odbočuje vpravo na cyklostezku vedoucí po břehu Metuje.

Za soutokem řek Labe a Metuje, přejíždí cyklotrasa přes most na levý břeh Labe. Za mostem odbočuje vlevo na silnici se zákazem vjezdu motorových vozidel a před areálem čističky odpadních vod vjíždí na asfaltovou stezku. Po stezce cyklista dojede (5 km) do Smiřic, kde se po krátkém průjezdu ulicemi opět napojí na asfaltovou stezku. Po 800 m projede krátkou ulicí odbočí vlevo a pokračuje po panelové cestě zhruba 300 m k čističce odpadních vod, kde se napojí na asfaltovou stezku. Přímo podél Labe

cyklostezka pokračuje k vodnímu toku Mlýnský náhon, který překoná lávkou a odkloní se od Labe, aby objela přírodní památku Trotina.

V Lochenicích se cyklotrasa odbočením vlevo napojí na silnici a před mostem svede cyklistu na stezku. Po zhruba 1,5 km opět trasa přechází na druhou stranu řeky a pokračuje po stezce (3,6 km) k dalšímu mostu, kterým přejde zpátky. A po levém břehu přijíždí po 30 km do Hradce Králové.

V Hradci Králové cyklotrasa vede po nábřeží, náměstí Svobody projíždí po jeho obvodu a vrací se zpátky na stezku. Na druhý břeh vede přes most U soutoku. Za nemocnicí vede po stezce, kterou přetrhává kus ulice se šterkovým povrchem. Stezka dovede do ulic s rodinnou zástavbou, kterou cyklotrasa za krátko opustí, dále pokračuje po cyklostezce.

#### **4.2.1 Značení a vedení na úseku Dvůr Králové n. L. – Hradec Králové**

Momentálně je již cyklotrasa vedena na tomto úseku z velké většiny po stezkách se zákazem vjezdu motorových vozidel či cyklotrasách. Pokud je cyklista veden po silnicích, jsou to opět klidné pozemní komunikace s nízkým provozem. I povrch je na velké většině sjízdný pro všechny cyklisty, když není asfaltový tak je zpevněn šterkem, takový povrch je pomalu průjezdný i na silničním kole. Značení cyklotrasy nikde nechybí a je všude dostačující i vzhledem ke stálosti směru trasy není zapotřebí složitějšího značení. Výstražné značení varující cyklisty nebo ostatní účastníky silničního provozu nikde nechybí.

Dle programu rozvoje města Dvůr Králové n. L. pro roky 2016–2022, jsem zjistil, že je už v plánu vybudovat další cyklostezky, a to v úseku od hráze Les Království až po Kuks podél břehů Labe. Momentálně se na tuto cyklostezku připravuje projektová dokumentace pro územní řízení. [10.]

#### **4.2.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku**

##### **Dvůr Králové n. L. – Hradec králové**

Po Dvoře Králové další ubytovací zařízení, které může cyklista využít, nalezneme ve Stanovicích. Penzion Šporkův Mlýn však nenabízí žádné specifické služby pro cyklisty.

V Kuksu je několik možností soukromého ubytování, ale spíše na dlouhodobější ubytování. V samotném barokním areálu hospitálu Kuks se nachází ubytování Jeschkeho vila s certifikátem „Cyklisté vítání“. [32.]

Jaroměř nabízí dle údajů z ČSÚ šest možností ubytování, ve třech penzionech, jednom hotelu, turistické ubytovně a jinde nespécifikované zařízení ubytování. Dále jsem v mapách našel další dvě ubytování. Úschovu kol nabízí pouze Apartmán Pod Lipou a to pod střechou a v uzamčeném objektu.

Po cestě z Jaroměře do Hradce Králové potká ještě cyklista ve Smiřicích jedno ubytování. Levné ubytování Smiřice nabízí úschovu kol a zapůjčení kempingového vybavení.

Hradec Králové disponuje podle aktuálních dat ČSÚ 38 ubytovacími zařízeními. Z toho několika kempy a hotely, čtyřmi turistickými ubytovnami a jedním jediným kempem.

Vybral jsem 12 ubytovacích v blízkosti trasy nebo vhodných pro cyklisty. Z toho tři mají certifikát.

1. Hotel Grand
2. Hotel Adam
3. Penzion Nad Oborou („Cyklisté vítání“) leží nedaleko cyklotrasy a letiště na okraji Hradce Králové.
4. Penzion Zděná Bouda („Cyklisté vítání“) je od cyklotrasy v centru města vzdálen 5 km. K ubytování lze bezpečně dojet po cyklostezkách a vedlejších silnicích.
5. Penzion MAR
6. Penzion Arto (příplatek za pouze 1 noc)
7. Penzion Uno
8. Penzion Černý kůň
9. Pension U Labe
10. Penzion AXA (nabízí úschovnu kol s možností dobíjení elektrokol)
11. Ubytování Městské lázně

Kemp Stříbrný Rybník („Cyklisté vítání“) se nachází poměrně daleko od trasy. Z centra je kemp vzdálen 6,3 km. Je však v Hradci Králové nejvhodnějším ubytováním pro cykloturistiku. Ke kempu lze bezpečně dojet po cyklostezkách a klidných silnicích, kterými je značena místní cyklotrasa.

Možností k nasycení je na tomto úseku opět dostatek v každé obci je alespoň občerstvení, pokud není restaurace. „Cyklisté vítání“ mají dvě restaurace Baroque v Kusku a restaurace penzionu Zděná Bouda v Hradci Králové.

### **4.3 Hradec Králové – Pardubice (30 km)**

Úsek začíná na levém břehu Labe smíšenou cyklostezkou vedoucí 5 km do Vysoké nad Labem, zde odbočuje vpravo na hlavní silnici. Po silnici pokračuje 10 km přes Bukovinu nad Labem, Dříteč, přes Labe z pravého na levý břeh do Němčic, okolo hradu Kunětická Hora, přes Ráby, Brozany k pravému břehu Labe, než se znovu napojí na stezku se zákazem vjezdu motorových vozidel vedoucí až do Pardubic.

#### **4.3.1 Značení a vedení na úseku Hradec Králové – Pardubice**

Tato část cyklotrasy má jeden úsek, na kterém by bylo vhodné provést změny ve vedení, kde by do budoucna mělo význam, z hlediska bezpečnosti a prožitku z jízdy cyklistů, vybudovat cyklostezku.

Tím úsekem je úsek mezi Vysokou nad Labem a obcí Dříteč. Nová komunikace by měřila přibližně 7,5 km, vedla by podél levého břehu Labe a nahradila by tak úsek vedený po silnici. Jednalo by se o účelovou komunikaci s provozem pěších a cyklistů s občasným pojezdem vozidel povodí asfaltového povrchu o průměrné šířce 3 m. Při nákladech na km 4 957 813 Kč, by celkové náklady vyšly na 37 183 597 Kč dle cenových normativů pro stavbu cyklostezek. Do ceny není započítán možný výkup pozemků. Mapa viz. příloha cyklostezka je vyznačena červeně.

Značení je na tomto úseku naprosto v pořádku přehledné a nechybí.

### **4.3.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku**

#### **Hradec Králové – Pardubice**

Z Hradce Králové je další možné ubytování před Pardubicemi v obci Ráby. V obci Ráby najdeme Penzion pod Kunětickou horou, který má turistické pokoje, možnost úschovy kol a dobíjení elektrokol. Druhým ubytováním v Rábech je spolkový dům u Perníkové chaloupky. Další možnosti ubytování jsou až v Pardubicích.

Ve městě Pardubice statistický úřad oficiálně uvádí 38 ubytovacích zařízení, převážně typů penzion a hotel, čtyři turistické ubytovny a jeden kemp. Hotely a penziony jsou rozprostřené po celých Pardubicích.

Autokemp Cihelna leží na pravém břehu Labe a nabízí kromě ubytování ve vlastním stanu také ubytování v chatkách a bungalovech. Jakožto jediný kemp v Pardubicích bohužel nenabízí žádné specifické služby pro cyklisty. Hotely a penziony s úschovnou kol jsou:

1. Hotel Trim
2. Hotel 100 („Cyklisté vítání“) najdeme přímo u zámku v historickém jádru města.
3. Hotel Kristl („Cyklisté vítání“)
4. Rezidence Mandragora

Na cestě mezi Hradcem Králové a Pardubicemi jsou minimálně 4 restaurace v blízkosti cyklotrasy, což je na tuto vzdálenost více než dostatek, možností k rychlému občerstvení jsou 2. V Pardubicích má restaurace hotelu Hotel 100 certifikát „Cyklisté vítání“.

### **4.4 Pardubice – Kolín (33 km po hranice kraje)**

Cyklotrasa vede přes celé Pardubice po pravém břehu řeky, až na krátkou příjezdovou cestu ke kempu, po stezkách se zákazem vjezdu motorových vozidel a až za železničním mostem začíná smíšená cyklostezka. Po zhruba kilometru cyklotrasa vede přes nově otevřenou lávku pro cyklisty, která je v provozu od prosince roku 2020, navazující přímo na most. [29.]

Za mostem cyklotrasa pokračuje po nové dlážděné a asfaltové cyklostezce vedoucí paralelně se silnicí do Srnojed. V Srnojedech cyklostezka končí a cyklotrasa dále vede po hlavní silnici. Přes Lány na Důlku pokračuje rovněž do Opočínku. Za Opočínkem u

rozvodny sjíždí cyklotrasa na lesní cestu. Po té vede téměř dva kilometry, než napojí na silnici

I. třídy č. 2 v obci Valy, ze které na první křižovatce odbočuje vpravo, odtud je vedena 20 km po klidných silnicích. Cyklotrasa překoná řeku do obce Mělice, dále vede podél rybníků Velký a Malý Písník, v Lohenicích odbočí vpravo, a pokračuje ke břehu rybníka Buňkov. Cyklotrasa projede po okraji obce Břehy a pokračuje dále do Semína, Kladrub nad Labem, Selmic a Labských Chrčic. Za Labskými Chrčicemi cyklotrasa vede po polní cestě k přírodní rezervaci Týnecké mokřiny, kde také vjíždí do Středočeského kraje.

#### **4.4.1 Značení a vedení na úseku Pardubice – Kolín**

Dle mého názoru mohla cyklostezka za novou lávkou pro cyklisty v Pardubicích také vést podél břehu Labe až do Srnojed. V tomto případě, již ale byla vystavena nová paralelní cyklostezka podél silnice, a proto pro tento případ neuvedu kalkulaci ceny nebo navrhovanou trasu.

Druhý úsek, kde bych navrhl cyklostezku podél Labe, by byl ze Srnojed k mostu ve Valech. Přibližná délka cyklostezky by byla 6,3 km. Vystavěna by byla stejná účelová komunikace jako v úseku prvním, a tak by celková cena nákladů, bez vykoupení pozemků, byla přibližně 31 230 000 Kč. Délka trasy by se navíc zkrátila o 3 km a byla by pro cyklisty bezpečnější, ušetřili by pár nastoupených metrů a cesta by byla příjemnější podél řeky než v zástavbě rodinných domů. Mezi Lány na Důlku a obcí Opočíněk je kilometrový úsek po šterkové cestě, který se navíc po směru proudu nepříjemně svažuje, a s plně naloženým kolem je zde jízda obtížná. Dosavadní trasu bych pouze na místě, kde cyklisté přejíždějí po silnici I. třídy doplnil o výstražné značky pro ostatní účastníky silničního provozu, aby byli upozorněni na zvýšený pohyb cyklistů a doplnil bych oba směry o cyklopiktokoridory.

Cyklotrasu mezi Mělicemi a Semínem bych nahradil cyklostezkou vedoucí podél Labe. Cyklostezka by začínala u silničního mostu propojujícího břehy obce Mělice a Valy. Vystavěna by mohla být podél pravého břehu Labe. Končila by v Semíně na komunikaci, která již k Labi vede. Úsek by měřil 7,3 km a jeho výstavba by stála 36 200 00 Kč. Cyklotrasa by dále pokračovala Semínem a napojila by se na trasu současnou, tu bych od Semína po Týnec nad Labem zachoval stejnou. A to z důvodu, že cyklisty zavede ke Kladrubskému národnímu hřebčínu, který je pod ochranou UNESCO, a je tak zajímavým

cílem pro návštěvu. Díky tomu, že je tudy cyklotrasa vedena, bude k tomuto místu přivedeno více návštěvníků.

#### **4.4.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku Pardubice – Kolín**

Významným místem pro ubytování jsou obce Mělice, Lohenice a Břehy u Mělických písků a rybníka Buňkov. Na jejich březích se lze ubytovat ve 4 různých kempech, 2 tábořištích, 2 penziony a 1 ubytování. Z těchto ubytovacích zařízení mají certifikát dvě. U Velkého písníku má Marin Klub certifikát pro ubytování i pro stravování, a nabízí ubytování v kempu i ve dvou penzionech. U rybníka Buňkov získal certifikát Autokemp Buňkov.

V Semíně se nachází jedno tábořiště u rybníka Tomášek, který poskytuje i ubytování v chatkách a nabízí úschovu kol.

## **5 Středočeský kraj**

Středočeským krajem vede cyklotrasa 124 km, z 202 m. n. m. klesne cyklotrasa na 153 m. Cyklista ale překoná převýšení 109 m a klesání 157 m. Trasu zvládne při průměrné rychlosti za 8 hodin čistého času jízdy a zabere taktéž 2 až 3 dny.

### **5.1 Pardubice – Kolín (od hranic kraje 18 km)**

Cyklotrasa opouští Pardubický kraj a sjíždí na polní cestu, po které vede 3 km přes přírodní rezervaci Týnecké mokřiny. Na konci polní cesty cyklotrasa vystoupá krátkým prudkým stoupáním do Týnce nad Labem.

Cyklotrasa provede cyklisty přes náměstí do ulice Krále Jiřího, ze které odbočuje vlevo do ulice Sadová. Ulice končí písčitou lesní cestou, po které cyklotrasa dále vede, vlevo ulicí u dětského hřiště odbočí vpravo a znovu vpravo pokračuje po silnici č. 322. Po kilometru odbočuje na polní cestu. Polní cesta zavede cyklotrasu do Veletova za Veletovem opět pokračuje po polní cestě, která se vrací ke pravému břehu řeky. Polní cesta se střídá s cestou zpevněnou šterčkem, tento úsek je dlouhý 7 km a končí před Kolínem před železničním mostem, kde začíná asfaltová stezka.

V Kolíně odbočuje cyklotrasa pod silničním mostem vpravo po úzkém chodníčku, který vyústí na ulici tovární. Cyklotrasa vede dále vlevo po ulici a na Jiráskově náměstí

odbočuje vpravo na podskalské nábřeží. Na konci nábřeží začíná úzká cyklostezka ta končí po kilometru v ulici Brankovická u atletického stadionu M. Tučka.

### **5.1.1 Značení a vedení na úseku Pardubice– Kolín**

Na úseku od Labských Chrčic, který vede přes přírodní rezervaci Týnecké mokřiny, bych zachoval, jelikož vede zajímavou přírodou. Polní cesta nemůže být kvůli rezervaci nahrazena asfaltovou stezkou nebo stezkou z jiných materiálů, které by narušila estetickou stránku místa.

Na úseku mezi Týncem nad Labem a polní cestou vedoucí do Veletova doporučil výstavbu obousměrné cyklostezky paralelně vedoucí se silnicí č. 322. To z důvodu zvýšeného provozu motorových vozidel. Jednalo by se o kilometr dlouhý úsek náklady na jeho výstavbu by byli zhruba 4 957 813 korun. Polní cesta do Veletova je pravděpodobně využívána zemědělskou technikou, a tak je zde vhodnější ponechat polní cestu, případně šterkem zpevněnou cestu.

Z Veletova do Kolína vede cyklotrasa po polní cestě. Ta by zde mohla být nahrazena účelovou asfaltovou komunikací. Úsek k nahrazení je 7,5 km dlouhý, a celkové náklady by tak vyšli na 37 200 000 Kč.

### **5.1.2 Ubytování a stravovací Pardubice– Kolín**

V Týnci nad Labem najdeme pouze jeden vhodný penzion pro ubytování cyklistů. Kavárna Fénix provozuje penzion na Komenského náměstí a nabízí úschovu kol v uzamykatelné kolárně. Na okraji Veletova u silnice č.322 stojí Sporthotel Relax, nenabízí však žádné specifické služby pro cyklisty.

V Kolíně je dle ČSÚ 18 ubytovacích zařízení. Z toho jeden kemp, chatová osada, 3 turistické ubytovny, 2 hotely a zbytek penziony. V Kolíně jsou dvě certifikovaná ubytovací zařízení. Certifikát zde obdrželi penzion Pod věží a Hotel Theresia, který má i certifikovanou restauraci.

V Kolíně jednoznačně chybí kemp vhodný pro cyklisty následující Labskou cyklotrasu. Jediný kemp v Kolíně kemp Klubu vodních sportů Kolín, leží na opačném břehu než cyklotrasa, a také poměrně daleko. Kemp leží u vodní plochy Sandberk. Z centra Kolína je kemp vzdálen téměř 8 km, a pro příjezd do kempu se musí objet celá vodní plocha.



Vhodná ubytování pro cykloturisty:

1. Penzion U Drobníků: (kola je možné umístit do přístřešku zamčená vlastním zámku)
2. Ubytování – Pension Navara (úschova kol v garáži)
3. Café Kaftan – pension
4. Pension Inspirace
5. Pension Harmonie
6. Pension Falconi
7. Penzion Trend
8. Penzion Steak Land
9. Ubytovna Borky
10. Penzion Jaselská

## **5.2 Kolín – Nymburk (45 km)**

Z Kolína do Nymburka je cyklotrasa vedena pouze po pravém břehu řeky. Od atletického stadionu vede po asfaltové silničce dále od břehu Labe. Po kilometru dovede na přímo na břeh. Od zdymadla Klavary se asfaltový povrch mění na cestu zpevněnou udusaným šterkem, která se později mění na polní cestu. Ta provede cyklistu po okraji přírodní rezervace Veltrubský luh a za 3 km u chatové osady odbočuje vpravo.

Cyklotrasa dorazí do Velkého Oseku, kde se napojí na silnici č. 125. Velkým Osekem vede pruh pro cyklisty, který se na jeho konci mění na oddělenou cyklostezku. Ta končí za podjezdem dálnice D11 Trasa poté odbočuje vlevo a přes řeku Cidlinu vjíždí do Libic nad Cidlinou. Zde před Slavníkovským hradištěm odbočuje vlevo.

Cyklotrasa z Libic nad Cidlinou dovede k soutoku Labe a Cidliny a pokračuje po břehu Labe až do Poděbrad po asfaltové stezce.

Přes Poděbrady vede cyklotrasa po cyklostezce na Zámecké pobřeží a ulicí po Labském nábřeží. Na konci Labského nábřeží je opět svedena na cyklostezku. Odtud cyklostezka vede až po první zástavbu Nymburka.

Nymburkem pokračuje po pravém břehu řeky. Na křižovatce ulic Na Přístavě a Na Fontáně je cyklotrasa svedena na stezku se zákazem vjezdu motorových vozidel až na parkoviště. Za parkovištěm pokračuje cyklostezka, která také později opouští Nymburk a na hranicích se mění v pěšinu.

### **5.2.1 Značení a vedení na úseku Kolín – Nymburk**

Jediný úsek na této části trasy, který bych upravil je od zdymadla Klavary, kde cyklotrasa sjíždí šterkovou cestu, která se později mění na polní cestu, a vede tak až do chatové osady u Velkého Oseku. Zde bych tuto cestu nahradil stezkou zpevněnou kamenivem, aby tak po celou dobu mohl vést až do chatové osady, jelikož zde cyklotrasa vede přes přírodní rezervaci. Úsek by to byl dlouhý 4,2 km a výstavba stezky by tak stála 16 300 000 Kč.

Zbytek trasy bych neměnil, jelikož je už z velké části veden po cyklostezkách nebo klidných pozemních komunikacích. Značení je na tomto úseku dostatečné.

### **5.2.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku Kolín – Nymburk**

Na trase do z Kolína do Poděbrad je možno se ubytovat ve Velkém Oseku ve dvou ubytovacích zařízeních v Hotelu U Jezera a Ubytování u Langrů. Obě ubytovací zařízení mají úschovnu kol a mají také velmi blízko k získání certifikátu.

V Libici nad Cidlinou se lze ubytovat v soukromém ubytování, které nabízí i možnost pouze přespát. Má také vlastní úschovnu kol. Na soutoku Labe s Cidlinou narazí cyklista na malý kemp, nabízející ubytování v chatkách.

Dále na břehu leží penzion a restaurace Labská Marína, které získali certifikát.

V Poděbradech je podle ČSÚ 45 ubytovacích zařízení. Většinou typu hotel, penzion a dva kempy. Ubytovací zařízení v Poděbradech vhodná pro ubytování cyklistů.

1. Pension Rondel
2. Pension Tennis
3. Pension u Linhartů
4. Pension Fontána: (možnost úschovy kol)

5. Penzion Flídr
6. Penzion Jiráskova : kola je možné uzamknout ve dvoře
7. Penzion Dobré časy
8. Penzion Na Zámku
9. Penzion Král Jiří
10. Vila Kouřimka
11. Penzion Radost (půjčovna kol)
12. Penzion Ostende: (vhodný pro ubytování při pořádání cyklistických srazů)
13. Penzion Lovas
14. Penzion Ljubica
15. Kemp Na Jezeře
16. Kemp Poděbrady 11
17. A.T.C. Autokemp Golf (úschovna kol za poplatek/ noc)
18. Penzion Sport (úschova kol zdarma)
19. Penzion Obora
20. Hotel Soudek (úschovna kol)
21. Hotel Junior
22. Hotel Golfi
23. Penion Na Hrázi
24. Apartmány RAFAE I.a II (úschova kol)
25. Pension Viktorin
26. Hotel Bílá Růže uskladnění kol

Z Poděbrad do Nymburka cyklista nepotká žádné ubytovací zařízení. V Nymburce podle dat ČSÚ je 10 ubytovacích zařízení. Není jich mnoho vhodných k ubytování cyklistů, vybral jsem ty nejvhodnější.

1. Penzion U mašinky
2. Penzion u vinotéky
3. U Čepičků: úschova kol
4. Penzion Zátíší Nymburk: možnost půjčování jízdních kol , uzamykatelná kolárna
5. Hotel Ostrov půjčovna kol
6. Hotel Grand
7. Ubytování U Stadionu 12

V každé větší obci je možnost občerstvení nebo navštívení restaurace.

### **5.3 Nymburk – Kostelec nad Labem**

Od hranic Nymburka vede cyklotrasa po pěšině do obce Kostomlátky, kterou krátce projede po hlavní silnici, aby se pak napojila na konci chatové osady zpátky na polní cestu u řeky. Po 7,5 km po polních cestách dorazí cyklotrasa do chatové osady u jezera Ostrá. Jezero Ostrá ústí do Labe, a tak cyklotrasa jezero objíždí. Na rozcestí v obci ostrá cyklotrasa zahýbá vlevo. Pokračuje po polní cestě po asfaltovou cestu, po které se vlevo vrátí ke břehu Labe. U mostu Bohumila hrabala se cyklotrasa vrací na polní cestu. Za 2 km se odklání od Labe a pokračuje po polích přes obci Byšičky. Za kterou se opět vrací k Labi, cyklotrasa tak opustí břeh Labe na 5 km. V chatové osadě zahýbá cyklotrasa ostře vpravo. Po polní cestě dorazí do Čelákovic

Z Čelákovic dále vede po asfaltové silnici do obce Káraný. Proplete se po ulicích Kárané a na hlavní se vlevo vrátí k Labi, kde později začíná stezka se zákazem vjezdu motorovým vozidlům. Za Káraným překoná řeku přes lávku do Lázní Toušeň. Z Lázní Toušeň vede cyklostezka po levém břehu až do Brandýsa nad Labem-Stará Boleslav.

V Brandýse n. L.-Stará Boleslav se před zdymadlem cyklostezka končí a po dřevěném mostku vystoupá na ulici. Vlevo míjí zámek Brandýs n. L. a odbočuje vpravo přes

kamenný most. Odtud paralelně s řekou vede cyklostezka až do Kostelce nad Labem (9 km). Na konci stezky po silnici č. 244 překoná řeku a po pravém břehu pokračuje dále.

### **5.3.1 Značení a vedení na úseku Nymburk – Kostelec n. L.**

Z Nymburka do Kostomlátek by jednoznačně měla být dokončena cyklostezka, která v současnosti končí na hranicích města Nymburk. Jedná se o 1,3 km dlouhý úsek. Dále úsek z Kostomlátek k ústí Vlkavy do Labe mohl být zpevněn asfaltem. Bylo by zapotřebí vystavět 4 km stezek. Výstavba asfaltových stezek by stála 19 800 000 Kč. Úsek od Vlkavy po chatovou zástavbu v obci Ostrá by mohl být vzhledem k přírodní rezervaci Mydlovarský luh pouze zpevněn kamenivem a to na 2,5 km, to by stálo zhruba 9 700 000 Kč.

Dále na ulici za Labem od chatové osady Labíčko by se cyklotrasa mohla nahradit asfaltovou stezkou úsek zhruba 1,8 km končící v Čelákovících na ulici U železničního mostu. Výstavba tohoto úseku by vyšla na 8 900 000 Kč.

Od Čelákovíc do Kostelce n. L. je cyklostezka vedena z velké části po asfaltových cyklostezkách, proto zde není třeba žádných změn. Značení je na tomto úseku přehledné a dostačující.

### **5.3.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku Nymburk – Kostelec n. L.**

Prvním ubytováním na cestě mezi Nymburkem a Kostelcem nad Labem je po 15 km je Autokemp Ostrá u jezera Ostrá. Další ubytovacím zařízením je Penzion Alfa v Lysé nad Labem, které není přímo na Labské cyklotrasa, avšak je vhodné pro ubytování cyklistů, nabízí úschovu kol.

V Čelákovících jsou dva penziony Na Vošverku a Na Požárech. V Lázních Toušev je jeden penzion U Lípy. V Čelákovících je jedna certifikovaná restaurace U Bohuslavů.

V Brandýse n. L. – Staré Boleslavi se lze ubytovat podle ČSÚ v 11 ubytovacích zařízeních, v 5 hotelech, 2 penzionech, 3 turistických ubytovnách, a jednom kempu. Vhodnými zařízeními pro ubytování cyklistů jsou:

1. Rezidence Jiskra

2. Penzion Na Zápské
3. Ubytování Houstka
4. Penzion Vosí Hnízdo
5. Pension Lázeňská („Cyklisté vítání“)
6. Hotel Paganini
7. Hotel Sportcentrum
8. Kemp Proboštská jezera (opačný břeh)

V Kostelci nad Labem není žádné ubytovací zařízení.

Občerstvení a restaurací je na tomto úseku velmi málo. Restaurace jsou situovány do obcí a měst. Možností k občerstvení přímo na trase je mezi Nymburkem a Čelákovicemi pouze jedno na půli cesty u jezera Ostrá. Téměř 1,5 km od mostu Ivana Olbrachta v Brandýse n. L. je velmi pěkný občerstvovací stánek se skoro dokonalým zázemím pro cyklisty. Nechybí tu stabilní stojany pro kola, velký výběr nápojů a rychlých pokrmů.

Mezi Brandýsem n. L. a Kostelcem n. L. je v polovině již pouze jedno místo k občerstvení.

#### **5.4 Kostelec nad Labem – Roudnice nad Labem (33 km po hranice kraje)**

Od mostu na konci zástavby vede cyklotrasa po polních cestách podél Labe po okraji Mlékojed až do obce Tuhaň (10 km). Na druhém břehu míjí chemičku Spolana a odhadem v její polovině vjíždí do přírodní rezervace Úpor – Černínovsko. Dále pokračuje z Tuhaně přes Větrušice, kde přejíždí silnici I. třídy č. 9, po zpevněné polní cestě do obce Kly. Cyklotrasa prochází obcí Kly ke břehu Labe, podél kterého po cyklostezce pokračuje 4,5 km až na Mělník.

Na Mělník vede cyklotrasa krátkým prudkým stoupáním. Krátce projede přes park na hlavní silnici, po které pokračuje vlevo do centra města. U okresního soudu odbočuje na ulici Fibichova, vlevo na 28. října a přes náměstí na ulici Jaroslava Seiferta. Z té po ulici k mostu sjíždí zpět dolů k Labi a přes most na cyklostezku na levém břehu.

Cyklostezka vede přes Vliněves, Dolní Beřkovice, Křivenice, podél elektrárny Mělník, a přes Horní Počaply, kde opouští Středočeský kraj.

#### **5.4.1 Značení a vedení na úseku Kostelec n. L. – Roudnice n. L.**

Hned za Kostelcem n. L. je 3,6 km dlouhý úsek veden po polní cestě, který by mohl být nahrazen asfaltovou stezkou. Výstavba takové cyklostezky by stála necelých 17 900 000 Kč.

Z Mlékojed až do obce Tuhaň je cyklotrasa vedena po polních cestách, která by mohla být postupně nahrazena asfaltovou stezkou, v úsecích, kde vede přírodní rezervací pouze stezkou z kameniva.

Z Mlékojed na konci ulice K Jezu by mohla začínat asfaltová stezka, která by vedla na hranice přírodní rezervace, tedy 2,2 km ta by stála přibližně 10 900 000 Kč. Dále by pokračovala stezka z kameniva 2,5 km až do obce Tuhaň, taková stezka by vyšla na přibližných 9 700 000 Kč.

Děle bych neprovedl žádné změny na trase. Značení na tomto úseku je v pořádku.

#### **5.4.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku Kostelec n. L. – Roudnice n. L.**

Z Kostelce n. L. jsou po trase na Mělník pouze 2 ubytovací zařízení v Neratovicích a jeden autokemp v Mlékojedech. Ubytovna U Medvěda a penzion Cylyndr jsou na levém břehu v Neratovicích. Cyklotrasa vede po pravém břehu a na levý břeh vede pouze jediná cesta přes železniční most. Autokemp Beach Park Mlékojedy leží u pískovny v Mlékojedech asi 1,5 km od cyklotrasy.

Na Mělníku je celkem podle ČSÚ 17 ubytovacích zařízení, z nichž je dle mého průzkumu 15 více či méně vhodných pro ubytování cyklistů. Pět z nich má certifikát „Cyklisté vítáni“. Vybraná ubytovací zařízení.

1. Apartmány V Podzámčí („Cyklisté vítáni“)
2. Hotel Jaro („Cyklisté vítáni“)
3. Penzion U Zámku („Cyklisté vítáni“)

4. AUTOCAMP MĚLNÍK („Cyklisté vítání“)
5. Hotel Olympionik („Cyklisté vítání“)
6. Hotel Ludmila (zapůjčení kola i elektrokola, kolárna za poplatek bez zodpovědnosti)
7. Pension Family (Možnost úschovy horských kol)
8. Penzion Piranha
9. Dobrý Kanec – Penzion (Úschova kol)
10. Hotel U Císaře
11. Penzion U Zámku \*\*\*\*
12. Privát Taschnerová (úschova kol v garáži)
13. Hostel Fugnerova
14. Penzion Hana B&B Mělník (úschovna kol)
15. Ubytování Soutok (půjčovna a servis kol, uložení kol)

Restaurace hotelu Olympionik a Autocampu Mělník se také chlubí certifikátem „Cyklisté vítání“.

Ubytování sportovního areálu v Horních Počaplech je posledním ubytovacím zařízením ve Středočeském kraji, které zároveň drží certifikát.

## **6 Ústecký kraj**

V Ústeckém kraji Labská cyklotrasa měří 96 km po hlavní trase. S alternativními trasami vedoucí po levém břehu přes Terezín, která měří 22 km a po levém břehu u Lovosic 4 km, je pak celková délka značených cyklotras 122 km. Na území Ústeckého kraje je na cyklotrase vybudováno téměř 100 km cyklostezek. Cyklista vystoupá 149 m, celkové klesání je 182 m. Ze 157 m. n. m. klesne na 120 m. n. m..



## **6.1 Roudnice nad Labem – Litoměřice (34 km od hranic kraje + 22 km alternativní trasa)**

Od hranic krajů cyklotrasa pokračuje po cyklostezce podél Labe. Na 4 km se stáčí vlevo na silnici vedoucí přes obec Račice. Cyklotrasa dovede cyklistu k vodáckému a veslařskému kanálu. U toho zatačí vpravo do obce Záluží, kde se cyklotrasa vrací na cyklostezku podél Labe. Cyklostezka končí po 3,5 km u přírodního parku Dobřínský háj, cyklotrasa zde zabočí vlevo a krátce parkem projíždí. Za parkem cyklotrasa vede obcí Dobříň. Za obcí Dobříň vede opět cyklotrasa po cyklostezce po břehu. Za 2,3 km dorazí k mostu v Roudnici nad Labem, kde se odděluje alternativní trasa č. 2A od hlavní. Hlavní trasa pokračuje přes most a pak po pravém břehu řeky, alternativní trasa pokračuje pod mostem po levém břehu. Poté co hlavní trasa překoná most odbočuje vlevo a pokračuje po místní silnici přes Vědomice. Po 3 km dorazí do Černěvsi, poté po 3 km do obce Lounky, a za další 3 km se napojuje na silnici č. 261 u obce Okna. Zde lze využít přívozu na druhý břeh a pokračovat po alternativní trase nebo pokračovat dále po hlavní. Po necelém kilometru v obci Nučnice je cyklotrasa svedena na cyklostezku pokračující přes Křešice do Třeboutic, kde je kvůli příjezdové cestě k letišti Litoměřice přerušena. Za letištěm však cyklostezka opět pokračuje, a to až do Litoměřic. Z Nučnic do Litoměřic teda vede téměř celých 8 km cyklostezka.

Alternativní trasa v Roudnici n. L. pokračuje rovněž po nábřeží úzkou uličkou Pod Katovnou. Z té po 650 metrech sjíždí před plavební komorou na cyklostezku. Cyklostezka je vedena přes Židovice až do obce Hrobce přibližně 4 km od jejího začátku. Vede přes Hrobce po silnicích přes Libotenice, Nučičky, Počaply do obce České Kopisty, kde se po 10 km odklání od Labe směrem na Terezín. Když dorazí do Terezína, tak po levé straně cyklisté spatří malou pevnost, cyklotrasa pokračuje vpravo do hlavní pevnosti Terezína. Do hlavní pevnosti cyklotrasa vstupuje Horní vodní branou, prochází ulicemi Terezína a hlavní pevnost opouští Litoměřickou branou.

Cyklotrasa odbočuje do první silnice vpravo, za přibližně kilometru se napojí na silnici I. třídy č. 15, po které pokračuje přes Tyršův most, až ke křižovatce řízené světelnými signály, kde odbočuje vpravo a vede okolo nádraží Litoměřice město, projíždí pod železniční tratí, a přes most se dostane na Střelecký ostrov, a spojí se s hlavní trasou. I přestože je cyklotrasa vedena po silnici první třídy, jsou zde vytvořeny

cyklopiktokoridory a ochranné pruhy pro cyklisty na Tyršově mostě, je zde tak co nejvíce dbáno na bezpečnost cyklistů.

### **6.1.1 Značení a vedení na úseku Roudnice n. L. – Litoměřice**

Z Roudnice n. L. do Litoměřic je cyklotrasa po hlavní trase vedena po klidných pozemních komunikacích a cyklostezkách. Na hlavní trase bych tak neprováděl žádné změny a udržoval bych jen kvalitu cest, stezek a značení, jejichž kvalita je zde dostačující. Z hlavní trasy bych však udělal tu alternativní č. 2A a z alternativní trasy vedoucí přes Terezín hlavní. Přilákala by tak více cykloturistů na toto místo.

Momentálně alternativní trasa je z velké části vedena po velmi klidných pozemních komunikacích a až do obce Hrobce po cyklostezce, do budoucna bych však navrhl cyklostezku prodloužit z Hrobce podél Labe až do Českých Kopist. Úsek cyklotrasy by byl 9,5 km dlouhý a stál by přibližně 47 100 000 Kč.

### **6.1.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku Roudnice n. L. – Litoměřice**

Ve městě Štětí, které cyklisté jako první v Ústeckém kraji projíždějí je možné se ubytovat hned ve dvou certifikovaných zařízeních. Město leží na opačném (pravém) břehu než cyklotrasa, je zde však most, který oba břehy spojuje. Ještě na levém břehu se lze ubytovat ve Hněvicích v penzionu Ubytování Štětí. Na pravém břehu v samotném Štětí jsou dvě certifikovaná ubytovací zařízení hotel Sport Štětí a Restaurace a Penzion Oáza. Obě tyto zařízení mají svá certifikovaná stravovací zařízení.

U Labe arény v Račicích je certifikovaný hotel a hostel Labe aréna Račice.

V Roudnici n. L. je podle dat ČSÚ ubytovacích zařízení z toho 2 hotely, jeden penzion, kemp a ubytovna. Oba hotely drží certifikát „Cyklisté vítání“, stejně tak jako kemp. Všechna zařízení vhodná pro ubytování cyklistů.

1. Hotel Magnolia („Cyklisté vítání“)
2. Hotel Koruna („Cyklisté vítání“)
3. Penzion Renda
4. Kemp BK Pod Lipou („Cyklisté vítání“)

Ve Vědomicích naproti Roudnici n. L. jsou certifikovaná ubytování Sport Hotel BK Pod Lipou a Penzion Vědomice a stravování Sportovní areál a Bistro u Sumce.

Na hlavní trase je ještě před Litoměřicemi možnost se ubytovat v Nučnici v Motorestu Nučnice a o kousek dále v Třebouticích v kempu WAKE&FUN.

Zatímco na levém břehu po alternativní trase se lze ubytovat až v Terezíně, a to v certifikovaném Parkhotel Terezín s certifikovanou restaurací a v Ubytovně Terezín.

V Litoměřicích je 16 ubytovacích zařízení podle dat ČSÚ. Vybral jsem jich 14 vhodných pro ubytování cyklistů z toho 5 jich má certifikát.

1. Hotel Roosevelt („Cyklisté vítání“)
2. Hotel Koliba („Cyklisté vítání“)
3. Hostel U Sv. Štěpána („Cyklisté vítání“)
4. Penzion Dubina („Cyklisté vítání“)
5. Anděl Penzion („Cyklisté vítání“)
6. Ubytovna Veslařský klub Slavoj: (Úschovna kol, možnost zapůjčení kol)
7. Autokemp Slavoj Litoměřice
8. Pension Prislín
9. Hotel Labe
10. Ubytovna – LT
11. Grandhotel SALVA (úschovna kol, dobíjení elektrokol)
12. Penzion Mácha (Úschovna kol je vybavena bezpečnostními stojany s integrovanými)
13. Vila Singles
14. Hotel Helena

Original Budvarka restaurace a pivnice je certifikované stravovací zařízení v Litoměřicích.

## 6.2 Litoměřice – Ústí nad Labem (27 km)

Ze Střeleckého ostrova v Litoměřicích pokračuje cyklotrasa po pravém břehu řeky. Ulicí Labská, přes Lodní náměstí a ulicí Pobřežní pomalu opouští Litoměřice. Po zhruba 2 km dorazí na konci štěrkové cesty na asfaltovou cestu v Žalhosticích, prochází mezi zahrádkami a rodinnými domy. U železničního přejezdu odbočuje vlevo. Na rozcestí v Píšťanech se odděluje další alternativní trasa č. 2A, hlavní trasa pokračuje vpravo do Velkých Žernosek okolo Žernoseckého jezera. Před mostem přes železniční trať hlavní trasa sjíždí na štěrkovou cyklostezku ta je dlouhá asi kilometr. U podjezdu pod železnicí začíná asfaltová cyklostezka, která vede až k přívozu ve Velkých Žernosecích.

Alternativní trasa od rozcestí vede Píšťany k přívozu. Přívozem se dostane na druhý břeh do Lovosic, kde pokračuje po pobřežní asfaltové cyklostezce. Ta po 3,5 km končí u přívozu v Malých Žernosecích. Přívozem se napojuje na hlavní trasu.

Od přívozu ve Velkých Žernosecích pokračuje cyklotrasa po dlážděné stezce se zákazem vjezdu motorových vozidel. Po 3 km na konci chatové osady se ze stezky stává asfaltová silnice, která vede do Libochovan. Za Libochovany je cyklotrasa opět vedena po asfaltové stezce se zákazem vjezdu motorových vozidel. Ta po necelých 2,5 km končí v Církvicích.

Mezi Církvicemi a Sebužínem cyklotrasa přechází přes silnici č. 261 a železniční trať a po jejich pravé straně je vedena po vedlejších cestách a cyklostezce, kde cyklisté na 3 km musí překonat poměrně těžké prudké stoupání a klesání. V Sebužíně se cyklotrasa vrací na cyklostezku na břehu řeky, občas je cyklostezka přetažena ulicí vedoucí k domům a chatám V obci Brná je kus cyklostezky u Přístaviště Camp Brná ze štěrkového povrch, jinak je povrch asfaltový. Takto cyklotrasa pokračuje od Sebužína 7 km až k Masarykovu zdymadlu pod hradem Střekov.

Na konci ulice cyklotrasa pokračuje vlevo do podchodu pod železniční trať, podchod má pouze schodiště, dále musí cyklista překonat dvoje schodiště nahoru a dolů, aby překonal stavbu Masarykova zdymadla. Od Masarykova zdymadla je cyklotrasa vedena 3 km přes Ústí n. L. po cyklostezce. Na konci cyklostezky se cyklotrasa napojuje na silnici č. 261 ulici Děčínská.

### 6.2.1 Znační a vedení na úseku Litoměřice – Ústí n- L.

V úseku Litoměřice – Ústí n. L. je jedna část trasy, kde bych provedl změny.

Úsek cyklotrasy mezi Církvicemi a Sebužínem, kdy je cyklotrasa svedena na vedlejší ulice a cyklostezku vedenou do kopců a cyklista tak musí překonat prudká stoupání a klesání. Vedení cyklotrasy bych neměnil, navrhl bych však cyklistům alternativní trasu, aby si mohli vybrat. Cyklotrasu bych v Církvici navedl na hlavní silnici č. 261, nechal bych ji doplnit o ochranné jízdní pruhy po cyklisty, který by vedl až po začátek cyklostezky v Sebužíně. Toto opatření bych provedl v obou směrech. Na tomto úseku by tak místo 17 m stoupání a 28 m klesání, mohl mít cyklista možnost pouze klesnout o 12 m. Myslím si, že cyklisté a cykloturisté, kteří si trasu řádně prozkoumali, již stejně volí tuto variantu, tak by bylo vhodné provést zde určitá opatření.

Přemýšlel jsem nad úpravou úseku pod hradem Střekov u Masarykova zdymadla, kde cyklisté musí překonávat troje schodiště, je zde však příliš omezený prostor pro výstavbu oddělené cyklostezky vedoucí podél silnice a vést cyklotrasu po silnici by z důvodu zúžení bylo pro cyklisty nebezpečné, i přesto mnoho cyklistů zde raději jede po silnici.

### **6.2.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku Litoměřice – Ústí n- L.**

Z Litoměřic do Ústí nad Labem možnosti ubytování začínají trochu řídnout. Na trase je však dostatek ubytovacích zařízení a neměla by vznikat situace, kdy cyklista není schopen se ubytovat nebo dojet do svého vybraného ubytování.

Žalhosticích se lze ubytovávat v penzionu Labská Vyhlídka, v Píšťanech kousek po alternativní trase je ubytování možné v kempu Camp Píšťany. Pokud by cyklista využil přívozu do Lovosic tak v Lovosicích může využít 5 různých ubytovacích zařízení.

Ve Velkých Žernosecích se lze ubytovat v penzionu Aurelius nebo turistické ubytovně Velké Žernoseky, obě ubytování nabízejí úschovu kol.

Další nejbližší možné ubytování je až v části města Ústí n. L. Brná. Zde se lze ubytovat přímo na břehu Labe v Cyklokempu Loděnice.

V Ústí nad Labem je dle ČSÚ 21 ubytovacích zařízení. Z nichž 7 má certifikát Cyklisté vítáni. A další tři jsem vybral jako vhodné pro cyklisty.

1. Comfort Hotel Ústí nad Labem City\*\*\* („Cyklisté vítáni“)
2. Clarion Congress Hotel Ústí nad Labem\*\*\*\* („Cyklisté vítáni“)
3. Interhotel BOHEMIA („Cyklisté vítáni“)

4. Pivovar Hotel Na Rychtě („Cyklisté vítání“)
5. Pension Duel („Cyklisté vítání“)
6. CMYK Hostel („Cyklisté vítání“)
7. Ubytování Střekov Aréna
8. Pivovar Hotel Na Rychtě (Cyklopoint – vlastní uzamykatelné stání pro kola s možností drobných oprav)
9. Penzion KOMTESA (Úschova kol)
10. Pension Stará fara Svádov (Garáž pro kola)

Ze stravovacích zařízení jsou certifikována restaurace Benada a restaurace Pivovar Hotelu Na Rychtě.

### **6.3 Ústí nad Labem – Německo (35 km)**

Cyklotrasa z Ústí n. L. vede po silnici č. 261 asi 1,5 km poté je svedena na vedlejší silnici, kde dále pokračuje po cyklostezce 3 km do části obce Velkého Března Valtířov. Prochází ulicí a po 800 m je po silnici zakázán vjezd motorovým vozidlům. Před železničním přejezdem odbočuje vlevo a vede až k pivovaru Velké Březno, u něj odbočuje vlevo. Po cyklostezce cyklista přijede do ulice, kde je přívoz, za přívozem dále cyklotrasa pokračuje po cyklostezce.

Cyklostezka místní stezka se zákazem vjezdu motorových vozidel je dále vedena po pravém břehu Labe přes Malé Březno, Těchlovice, Přední Lhotu, Jakuby (Děčín), část Děčína Nebočady, až do Křešic části Děčína, tam po 15 km končí.

Kilometr vede po ulici Staroměstské nábřeží, poté spojovací cyklostezkou je vedena na ulici Polabí. Před kempem Děčín odbočuje vpravo na cyklostezku. Překoná Ploučnici přes historický kamenný most a za ním u kruhového objezdu zahýbá ostře vlevo. Cyklostezka vede podél Ploučnice, pod Děčínským zámkem k Tyršově mostu. Na parkovišti cyklotrasa odbočuje vpravo a na Tyršův most, který přechází. Cyklotrasa dále pokračuje po levém břehu Labe po Labském nábřeží. U vlakové zastávky Děčín – Prostřední Žleb začíná cyklostezka, která vede asi 3 km na rozcestí Čertova Voda.

Do Dolního Žlebu k přívozu vede účelová komunikace, po které je také vedena cyklotrasa asi 3 km. Do Německa už zbývají pouhé 2 km, které jsou vedené po cyklostezce.

### **6.3.1 Značení a vedení na úseku Ústí n. L. – Německo**

Na tomto úseku je pro cyklisty uděláno maximum. Kde vede cyklotrasa po hlavní silnici je vyhrazen jízdní pruh, kde je možno tak je vybudována cyklostezka. Cyklotrasa tak až do Německa vede téměř pořád po komunikacích vyhrazených pouze cyklistům a chodcům. Není proto nutné žádných změn ve vedení cyklotrasa a budování nových cyklostezek. Jediné, na co se je tedy nutné se zaměřit je udržování kvality cyklostezek a značení cyklotrasy.

### **6.3.2 Ubytovací a stravovací zařízení na úseku Ústí n. L. – Německo**

Z Ústí n. L. je ubytování možné až v Děčíně a také je to poslední možnost, kde se v Česku na cyklotrase ubytovat před Německem. V Děčíně je 26 ubytovacích zařízení podle statistik ČSÚ. V Děčíně je také největší počet certifikovaných zařízení, certifikováno je celkem 9 ubytovacích zařízení. Také je zde velký počet ubytovacích zařízení vhodných pro ubytování cyklistů. Dále je uvedu.

1. Hotel a Kemp Formule („Cyklisté vítání“, městská část Nebeočady)
2. Hotel U Kaple („Cyklisté vítání“)
3. Hotel S-Centrum („Cyklisté vítání“)
4. Hotel Kocanda („Cyklisté vítání“)
5. Hotel Česká Koruna\*\*\* („Cyklisté vítání“)
6. Pension Seňková („Cyklisté vítání“)
7. Hostel Děčín („Cyklisté vítání“)
8. Ubytování U Pekaře („Cyklisté vítání“)
9. Kemp Děčín („Cyklisté vítání“)
10. Hotel Kovárna (úschovna a pronájem kol)
11. Hotel Faust (Úschova kol)

12. Czech Switzerland Castle Apartments
13. Apartmány U Růžové zahrady (úschova kol zdarma a dobíjení elektrokol)
14. Penzion 68 (Úschova kol)
15. Restaurace u Bocmana
16. Zámecká Sýpka

Certifikovaná stravovací zařízení jsou v Děčíně 4. Jsou to Restaurace a Sport Bar S-Centrum, Restaurace Kocanda, restaurace U Pekaře Děčín a Indická restaurace Taj Mahal Děčín.



## 7 Závěr

Hlavním cílem mé bakalářské práce bylo prozkoumat a zhodnotit současný stav Labské cyklotrasy, jejího značení a vedení. Dále jsem si dal za cíl analyzovat a zhodnotit s ní související poskytované služby cestovního ruchu. A na tomto základě vypracovat návrhy možných zlepšení. V teoretické části jsem se věnoval základním pojmům spojených s cyklistikou a cykloturistikou. Popsal jsem jednotlivé typy jízdnicích kol. Zpracoval jsem zákony a předpisy platné pro cyklisty. Uvedl jsem, co je to cyklotrasa a cyklostezka. Dále jsem popsal jednotlivá ubytovací zařízení a zpracoval přehled certifikátu „Cyklisté vítáni“.

V praktické části jsem se věnoval Labské cykloturistické trase v celé její délce na území České republiky. Zaměřil jsem se na její vedení a ubytovací a stravovací služby poskytované na její trase. Cyklotrasa je značena číslem 2 a je vedena podél toku řeky Labe z Vrchlabí až po hranice s Německem. Kvalita trasy se střídá ze začátku je cyklotrasa vedena po silnicích zejména z Vrchlabí až do Dvora Králové n. L. je z velké části vedena po silnicích, kterou cyklisté sdílejí s motorovými vozidly. Její kvalita se postupně zlepšuje a čím více se blíží k hranicím tím jsou cyklotrasa a poskytované služby kvalitnější. Například už z Jaroměře do Hradce Králové je už cyklotrasa vedena po samostatné stezce pro cyklisty. Do Pardubic je pak vedena opět po silnicích. Na území Středočeského kraje kvalita cyklotrasy velmi kolísá, vzhledem k tomu, že jsou zde dlouhé úseky cyklostezek, ale i dlouhé úseky vedené po rozbité polní cestě. Místy jsem tak navrhl změnu ve vedení a výstavbu nové cyklostezky. Od Mělníka se kvalita cyklotrasy rapidně zlepšuje, většinu času je vedena již po oddělených cyklostezkách. V Ústeckém kraji je z celkových 122 km včetně alternativní trasy vedeno 95 km po cyklostezkách. Náročnost trasy tedy nemusí být v její délce, ale kvalitě povrchů, které se poměrně často mění a místy jsou nepohodlné pro jízdu na naloženém kole. Co se ubytování týče, tak na trase je dostatečné množství ubytovacích zařízení, tak aby pojmul všechny cykloturisty a ostatní účastníky cestovního ruchu. Hotelů a penzionů je na trase velké množství, mě však přijde, že je na trase malý výběr kempů. S certifikovanými zařízeními se to má stejně jako s kvalitou cyklotrasy, čím blíže k hranicím tím více těchto zařízení přibývá např. v Děčíně je 9 certifikovaných ubytovacích zařízení oproti Hradci Králové, kde jsou pouze 3. I tak jsou certifikovaná zařízení rozprostřena po celé trase a pokud si cyklista potrpí na kvalitě vždy bude schopen do nějakého dojet. Myslím si, že i mnoho ostatních zařízení, i když nemají certifikát jsou schopny poskytnou pro cyklisty specifické služby a stačilo by jim

málo zapracovat, aby certifikát mohli získat. Stravovacích zařízení je na trase dostatek téměř v každé obci narazíme na restauraci či hospodu. Po trase jsou občerstvovací stánky a jen místy jsou delší úseky, kde není možné se občerstvit, vždy se však v nouzi dá z trasy sjet a dojet si do nejbližší obce, kde určitě narazíme na nějakou možnost zakoupení si občerstvení.

Celkově bych řekl, že na cyklotrase bude stále hodně práce a k dokonalosti ji čeká ještě dlouhá cesta. Zřizovatelé cyklostezek a cyklotras by se mohli učit od našich německých sousedů, kde je kvalita cyklotrasy o mnoho lepší. I přestože cyklotrasa má své nedostatky, tak bych ji zařadil mezi velmi atraktivní cyklotrasy Evropy, a i tyto nedostatky tak trochu budují charakter cyklotrasy. Cykloturista přeci nepotřebuje vždy stoprocentní pohodlí.

## 8 Seznam použité literatury

### Knižní:

1. FRANCOVÁ, Eva. *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003. ISBN 80-244-0719-1.
2. ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999. ISBN 80-85970-27-9.
3. KOSTKOVÁ, Miroslava. *Management hotelového provozu: distanční studijní opora*. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, Obchodně podnikatelská fakulta v Karviné, 2010. ISBN 978-80-7248-633-5.
4. PEHLE, Tobias. *Cyklistika: lexikon : typy kol, výbava a technologie, výlety*. Čestlice: Rebo, 2008. ISBN 978-80-7234-858-9.
5. HALADA, Andrej. *Na kole křížem krážem po Česku*. Praha: Fragment, 2010. Typy na výlety. ISBN 978-80-253-1048-9.
6. MAKEŠ, Pavel a Luboš KRÁL. *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press, 2002. ISBN 80-7226-815-5
7. ČESKÁ REPUBLIKA. Technické podmínky: TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. In: *Politika jakosti pozemních komunikací*. Praha: © Ministerstvo dopravy, 2017, TP 179-05/2017. Dostupné také z: [http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_179\\_2017.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_179_2017.pdf)
8. *Projektování místních komunikací: ČSN 73 6110*. Praha: Český normalizační institut, 2006.
9. INDROVÁ, Jarmila. *Cestovní ruch I*. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0799-4.
10. *Program rozvoje města: Naše město, naše budoucnost*. Dvůr Králové nad Labem, 2016. Dostupné také z: <http://www.labskastezka.cz/cz/novinky/nvi-709-do-akcniho-planu-rozvoje-mesta-dvur-kralove-pribyly-nove-projekty-napr.-vybudovani--labske-cyklostezky-v-useku-standovice---%C5%BDirec/>
11. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury: TECHNOLOGIE KONSTRUKCÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v., 2011. ISBN 978-80-86502-26-7. Dostupné

také z:

[http://www.muunhost.cz/assets/File.ashx?id\\_org=17449&id\\_dokumenty=54911](http://www.muunhost.cz/assets/File.ashx?id_org=17449&id_dokumenty=54911)

## Internetové zdroje:

12. *Doporučení upravující základní ukazatele pro poskytování ubytovacích služeb v rámci ubytování v soukromí, v kempech a chatových osadách a turistických ubytovnách* [online]. [cit. 2021-04-16]. Dostupné z: <https://www.cestovni-ruch.cz/kategorizace/doporuzeni2.htm>
13. *Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras. Cyklistika Krnov pro všechny* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>
14. *Systém turistického značení. Klub českých turistů* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <https://kct.cz/system-turistickeho-znaceni>
15. *Charakteristika ubytovacích zařízení* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: [https://www.kraj-lbc.cz/public/orlk/charakteristika\\_jednotlivych\\_typu\\_ubytovacich\\_zarizeni\\_0ee44a9981.pdf](https://www.kraj-lbc.cz/public/orlk/charakteristika_jednotlivych_typu_ubytovacich_zarizeni_0ee44a9981.pdf)
16. *Tábořiště. Ubytování Brno* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <http://ubytovani-brno.blogspot.com/2011/06/charakteristika-jednotlivych-druhu.html>
17. *Podmínky certifikace. Cyklisté vítáni* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <https://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace>
18. *Podmínky certifikace ubytovacího zařízení. Cyklisté vítáni* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <https://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Ubytovaci-zarizeni>
19. *Podmínky certifikace kemp. Cyklisté vítáni* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <https://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Kemp>
20. *Podmínky certifikace stravovací zařízení. Cyklisté vítáni* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <https://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Stravovaci-zarizeni>
21. *Cestovatelská a expediční kola. City Bikes* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <https://www.citybikes.cz/krosova-trekingova-kola?p=2&pp=12&l=g&r=>
22. *Elektrokola legislativa. Ekolo* [online]. [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <https://ekolo.cz/legislativa>
23. *Historie cyklistiky - definice cyklistiky. Kolem kola* [online]. 2008 [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://www.kolemkola.cz/historie-cyklistiky.html>
24. *Definice cyklostezky. Patria* [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://www.patria.cz/pravo/2316506/paragrafy-na-kole-komu-patri-cyklostezky.html>
25. *Typy cyklostezky. Praha.eu* [online]. 2008 [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://www.patria.cz/pravo/2316506/paragrafy-na-kole-komu-patri-cyklostezky.html>
26. *Kategorizace a charakteristika hostinských zařízení. HACCP* [online]. 2009 [cit. 2021-04-20]. Dostupné z: <https://haccp.webnode.cz/hostinska-cinnost/kategorizace-hostinsky-zarizeni/>

27. Cyklostezka Hostinné - Klášterská Lhota. *Hostinne.info* [online]. [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: [http://www.hostinne.info/assets/File.ashx?id\\_org=4577&id\\_dokumenty=15023](http://www.hostinne.info/assets/File.ashx?id_org=4577&id_dokumenty=15023)
28. Cyklostezka Hostinné - Vrchlabí. *Hostinne.info* [online]. [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: <http://www.labskastezka.cz/cz/novinky/nvi-689-dopravni-omezeni-casti-cyklostezky-vedouci-podel-labe-brezen-2020/>
29. Nová lávka pro cyklisty a chodce v Pardubicích. *Labská stezka* [online]. 2021 [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: <https://www.labska-stezka.cz/news-service/aktuelle-informationen-und-news/news/nova-lavka-pro-cyklisty-a-chodce-zprovoznena-v-pardubicich/>
30. Služby kempu Vejsplachy. *Vejsplachy camp* [online]. [cit. 2021-04-22]. Dostupné z: <https://www.vejsplachycamp.cz/sluzby-kempu.htm>
31. Ubytovací a stravovací zařízení s certifikátem. *Cyklisté vítáni* [online]. 2021 [cit. 2021-04-22]. Dostupné z: <https://www.cyklistevitani.cz/Vypis-vyhledavani-2.aspx?lat=50.53051201329315&lon=15.738773770590026&z=14>
32. *Cenové normativy staveb cyklistických stezek* [online]. 2014 [cit. 2021-4-27]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/1-aktuality-pro-verejnost-a-media/cenove-normativy-staveb-cyklistickyh-stezek-2014/>
33. Cykloprůvodce Labská stezka. *Labská stezka* [online]. 2021 [cit. 2021-4-29]. Dostupné z: [https://www.labska-stezka.cz/wp-content/uploads/2021/01/Cyklopruvodce\\_Labska\\_stezka\\_2021.pdf](https://www.labska-stezka.cz/wp-content/uploads/2021/01/Cyklopruvodce_Labska_stezka_2021.pdf)

## 9 Přílohy

Obrázek 1 Směrová tabule pro cyklisty IS19b



Zdroj: [https://www.labska-stezka.cz/wp-content/uploads/2016/12/Beschilderung\\_Tschechien\\_Logo\\_2-1.jpg](https://www.labska-stezka.cz/wp-content/uploads/2016/12/Beschilderung_Tschechien_Logo_2-1.jpg)

Obrázek 2 Směrová tabulka Labské cyklotrasy



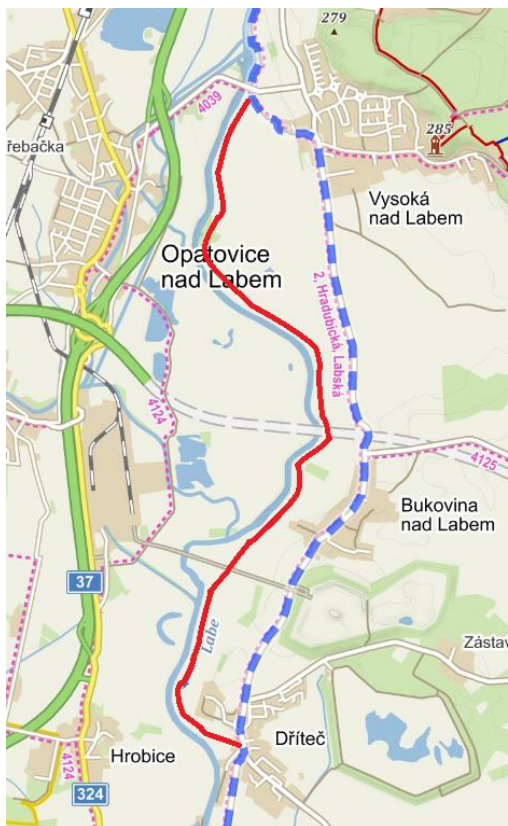
Zdroj: [https://www.cokolivokoli.cz/wp-uploads/archive/ivo/2016/08/labska\\_stezka.jpg](https://www.cokolivokoli.cz/wp-uploads/archive/ivo/2016/08/labska_stezka.jpg)

Obrázek 3 Logo Cyklisté vítáni



Zdroj: [https://www.cyklistevitani.cz/images/Grafika/Loga/CV\\_2008.jpg](https://www.cyklistevitani.cz/images/Grafika/Loga/CV_2008.jpg)

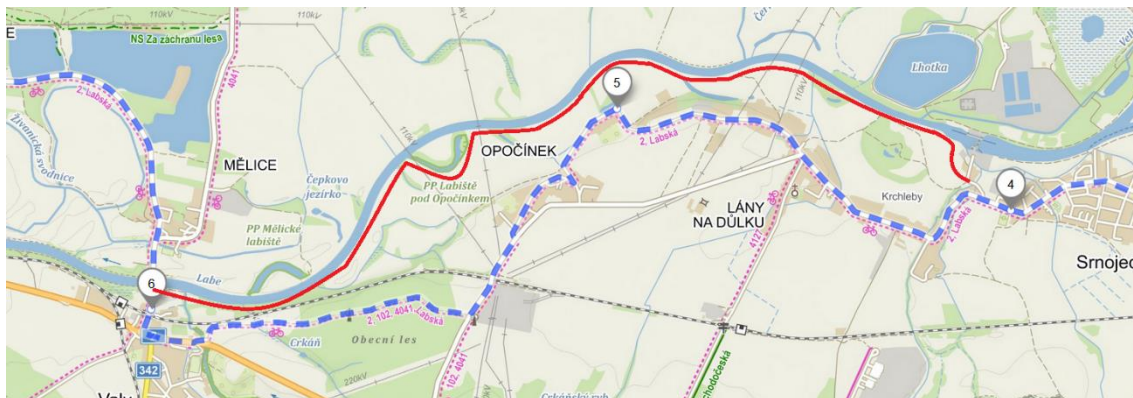
Obrázek 4 Cyklostezka Vysoká n. L. - Dříteč



Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) + autor

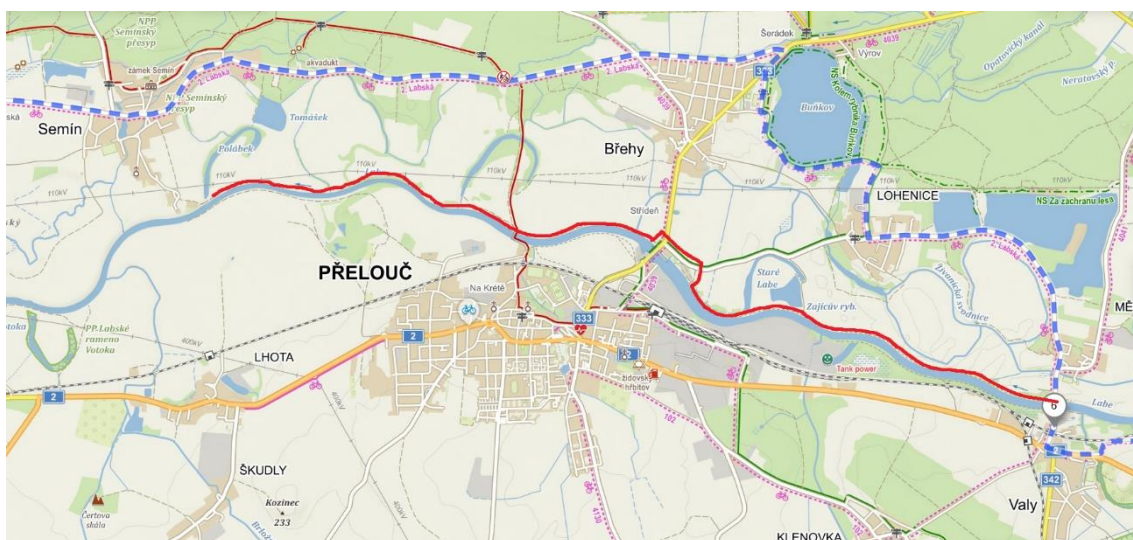


Obrázek 5 Cyklostezka Srnojedy – Valy



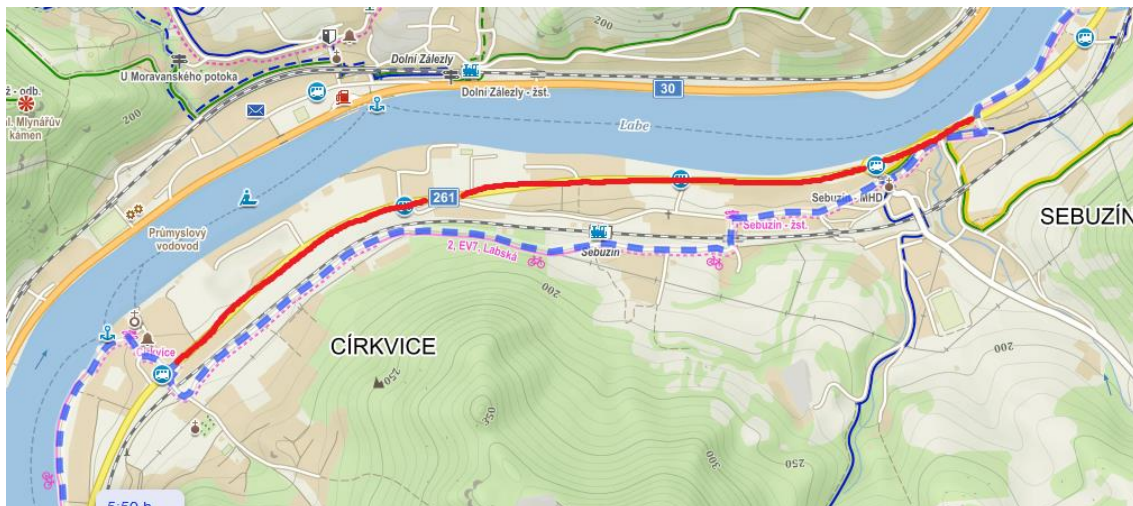
Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) + autor

Obrázek 6 Cyklostezka Mělice - Semín



Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) + autor

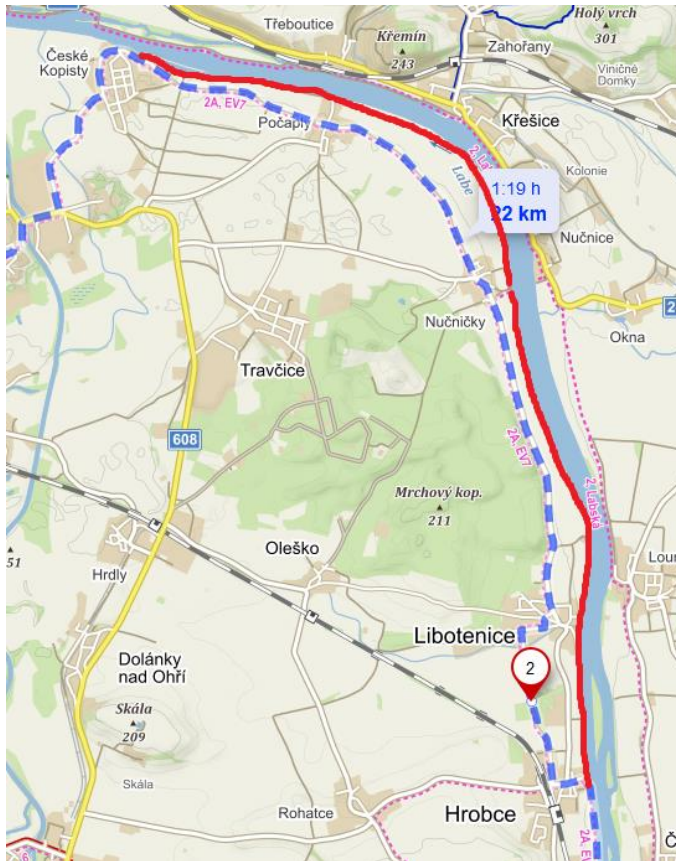
Obrázek 7 Ochranný jízdní pruh Církvice - Sebužín





Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) + autor

Obrázek 8 Cyklostezka Hrobce - České Kopisty



Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) + autor