



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**  
**FAKULTA DOPRAVNÍ**

*Jan Ondráček*

**Návrh koncepce cyklistické infrastruktury v mikroregionu Telčsko**

Bakalářská práce

**2019**

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



**K612..... Ústav dopravních systémů**

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Jan Ondráček**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Návrh koncepce cyklistické infrastruktury  
v mikroregionu Telčsko**

Název tématu (anglicky): Proposal of Cycle Infrastructure in Telč Surroundings

### **Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- rešerše dostupných podkladů a metodik zaměřených na návrh cyklistických komunikací
- analýza současné organizace dopravy v mikroregionu Telčsko, porovnání stávající situace s územně plánovací dokumentací a zpracovanými záměry v oblasti cyklistické dopravy
- vyhodnocení dostupných dopravně inženýrských dat silniční dopravy
- provedení vlastních dopravních průzkumů zaměřených na cyklistickou dopravu
- návrh sítě cyklistických komunikací podle ČSN 73 6110, TP 179 (Navrhování komunikací pro cyklisty) a v neposlední řadě také podle moderních trendů projektování cyklistické infrastruktury



Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce

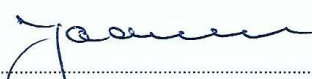
Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)



Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí bakalářské práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2018**  
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **26. srpna 2019**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

  
Ing. Martin Jacura, Ph.D.  
vedoucí  
Ústavu dopravních systémů

  
  
doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

  
Jan Ondráček  
jméno a podpis studenta

V Praze dne .....30. června 2018

### **Poděkování**

Tímto bych rád poděkoval všem, kteří mi byli při vypracování této práce nápomocni. Největší dík patří mému vedoucímu doc. Ing. Josefu Kocourkovi, Ph. D. za jeho pomoc už od počátku zpracovávání práce. Nejen že mi dokázal odborně poradit, ale také dokázal konstruktivně zkritizovat a nasměrovat mě tím správným směrem. V neposlední řadě také patří velké poděkování mojí rodině, která mi vždy byla nablízku a dokázala mě motivovat, a to jak při tvorbě bakalářské práce, tak v době celého bakalářského studia.

### **Prohlášení**

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně, a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., O právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 27. srpna 2019

.....  
Podpis

# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

## FAKULTA DOPRAVNÍ

### Návrh koncepce cyklistické infrastruktury v mikroregionu Telčsko

Bakalářská práce

Srpen 2019

Jan Ondráček

#### **Abstrakt**

Předmětem bakalářské práce je návrh koncepce vedení cyklistické infrastruktury v mikroregionu Telčsko. Zabývá se jak vyhodnocením vedení stávajících cyklotras, tak vytipováním vhodnějšího vedení cyklistické dopravy do požadovaných cílů. V práci je také podrobněji nahlédnuto na vedení cyklistické dopravy v intravilánu, tedy v rámci města Telče.

#### **Klíčová slova**

Cyklistická doprava, cyklistická infrastruktura, stezka pro cyklisty, cyklotrasa, vedení cyklotras, bezpečnost provozu, obslužnost, dopravní průzkum, doprava ve městě

#### **Abstract**

The subject of the bachelor thesis is proposal of cycle infrastructure in Telč surroundings. It addresses evaluation of current infrastructure for cyclists and also proposes more suitable routing of cyclist infrastructure to required destinations. The thesis also deals with cyclist infrastructure in urban area, in this case in the town of Telč.

#### **Key words**

Cyclist transport, cyclist infrastructure, path for cyclists, cycle route, cycle route routing, traffic safety, serviceability, traffic survey, traffic in the city

## Obsah

1	Úvod .....	6
2	Řešená oblast .....	7
2.1	Obecné informace .....	7
3	Stávající stav cyklistické dopravy .....	8
3.1	Značené cyklistické trasy .....	8
3.1.1	Délka stávajících cyklotras .....	9
3.1.2	Vedení stávajících cyklotras .....	9
3.1.3	Rozbor stávajících cyklotras .....	10
3.2	Značení stávajících cyklistických tras .....	21
3.3	Problémy v intravilánu města Telče vzhledem k cyklistické dopravě .....	23
3.3.1	Připojení k dopravním terminálům .....	23
3.3.2	Vedení v rámci Telče .....	23
4	Dopravní průzkum .....	24
4.1	Hodinový průzkum .....	24
4.1.1	Stanoviště Náměstí Zachariáše z Hradce .....	24
4.1.2	Stanoviště křižovatka U Horní Brány .....	25
4.2	Přepočítání na denní intenzity cyklistické dopravy .....	25
4.2.1	Stanoviště Náměstí Zachariáše z Hradce .....	26
4.2.2	Stanoviště křižovatka U Horní brány .....	26
5	Návrh sítě cyklistických tras .....	26
5.1	Obecné zásady .....	26
5.1.1	Trasování cyklistických komunikací .....	26
5.1.2	Stavební náležitosti cyklistických komunikací .....	27
5.1.3	Dopravní značení .....	27
5.1.4	Vybavení cyklotras .....	28
5.2	Návrh sítě cyklistických komunikací .....	30
5.2.1	Délka nově trasovaných cyklistických komunikací .....	31
5.2.2	Vedení nově trasovaných cyklistických komunikací .....	31
5.2.3	Rozbor nově trasovaných cyklistických komunikací .....	31
5.3	Původní cyklotrasy ponechané do nové koncepce .....	35
5.3.1	Výpis ponechaných původních cyklotras .....	35
5.3.2	Důvody ponechání původních cyklotras .....	36
5.4	Vedení cyklistických tras v intravilánu města Telč v rámci nové koncepce .....	36
5.5	Zdroje a cíle cyklistické dopravy .....	37

5.5.1	Zdroje cyklistické dopravy .....	37
5.5.2	Cíle cyklistické dopravy .....	39
5.6	Povrchy využitelné pro stavbu nových stezek pro cyklisty a chodce .....	40
5.6.1	Živičný povrch.....	40
5.6.2	Dlážděný povrch .....	42
5.6.3	Cementobetonový povrch.....	43
5.6.4	Mlatový povrch .....	44
6	Závěr.....	46
7	Zdroje a použitá literatura.....	47
8	Seznam příloh.....	48
9	Seznam obrázků .....	48
10	Seznam tabulek .....	49

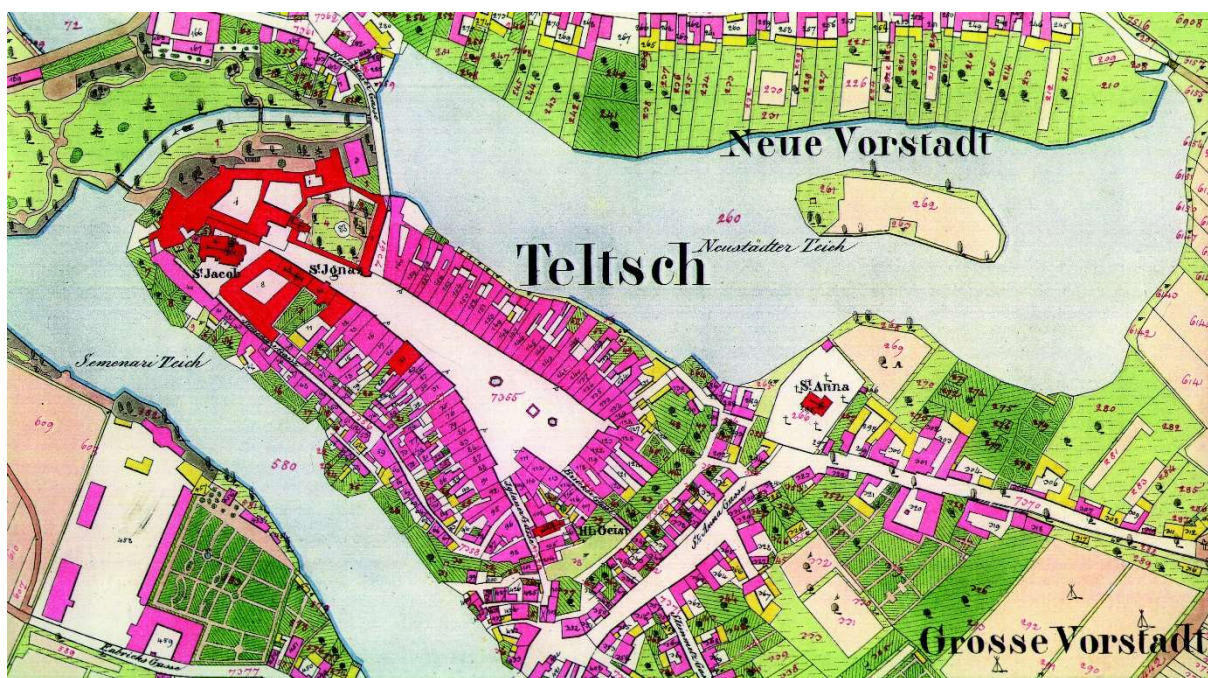
## 1 Úvod

Město Telč se nachází v srdci Kraje Vysočina. Díky svému renesančnímu náměstí a také zámku, bylo zařazeno na seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO a vybudovalo kladnou reputaci u návštěvníků jak v rámci České republiky, tak i z celého světa. [viz. Obrázek 1]

Právě tento turistický potenciál byl jednou z motivací pro tuto bakalářskou práci, jelikož právě turistický ruch tvoří jeden z hlavních peněžních zdrojů, a to jak pro město, tak pro jeho obyvatele. A právě návrh koncepce cyklistické infrastruktury by napomohl městu přilákat další turisty a zpříjemnil jejich následný pobyt v tomto regionu. V neposlední řadě by také pomohl pro bezpečnější propojení mezi sídly v okolí Telče a napomohl tak k obslužení těchto sídel za účelovou dojížděnkou do města.

V současnosti již zaznívají hlasy z jednotlivých obcí mikroregionu a lepším a bezpečnějším propojení pro cyklisty, a to jak mezi jednotlivými obcemi a městem Telč, tak i mezi jednotlivými menšími obcemi. Proto se tedy tato práce zabývá návrhem vhodnějšího, a především bezpečnějšího propojení mezi jednotlivými cíli, jak pro účelovou dopravu, tak i propojení s turistickými cíli pro dopravu rekreační.

Stávající síť cyklotras není sice řídká, ale svým vedením nenapomáhá uživatelům. Ve velké míře totiž vede po silnicích I., II. a III. tříd integrovaně s ostatní motorovou dopravou, což není ideální. Proto byla snaha nalézt vhodnější vedení ve stejných směrech, ne však po stejných komunikacích.



Obrázek 1: Historická mapa města Telč [12]



## 2 Řešená oblast

### 2.1 Obecné informace

Město Telč se nachází v jižní části Kraje Vysočina (NUTS 3) [viz Obrázek 2]. V rámci geomorfologie se město nachází v rámci celku zvaném Českomoravská vrchovina. Právě toto umístění má za příčinu vlnitý až kopcovitý terén v okolí města. Město Telč je obec s rozšířenou působností (SO ORP Telč). Tento správní obvod hraničí na jihu s Jihočeským krajem a na severu s obcemi správních obvodů města Jihlavy a Pelhřimova. Na východní části sousedí se správními obvody Moravských Budějovic a Třebíče. Správní území města Telče zahrnuje 45 obcí. Město Telč je jediným městem celého správního obvodu a jeho obyvatelé tvoří zhruba 40 % obyvatelstva celého obvodu. [2]



Obrázek 2: Administrativní dělení ČR [4]

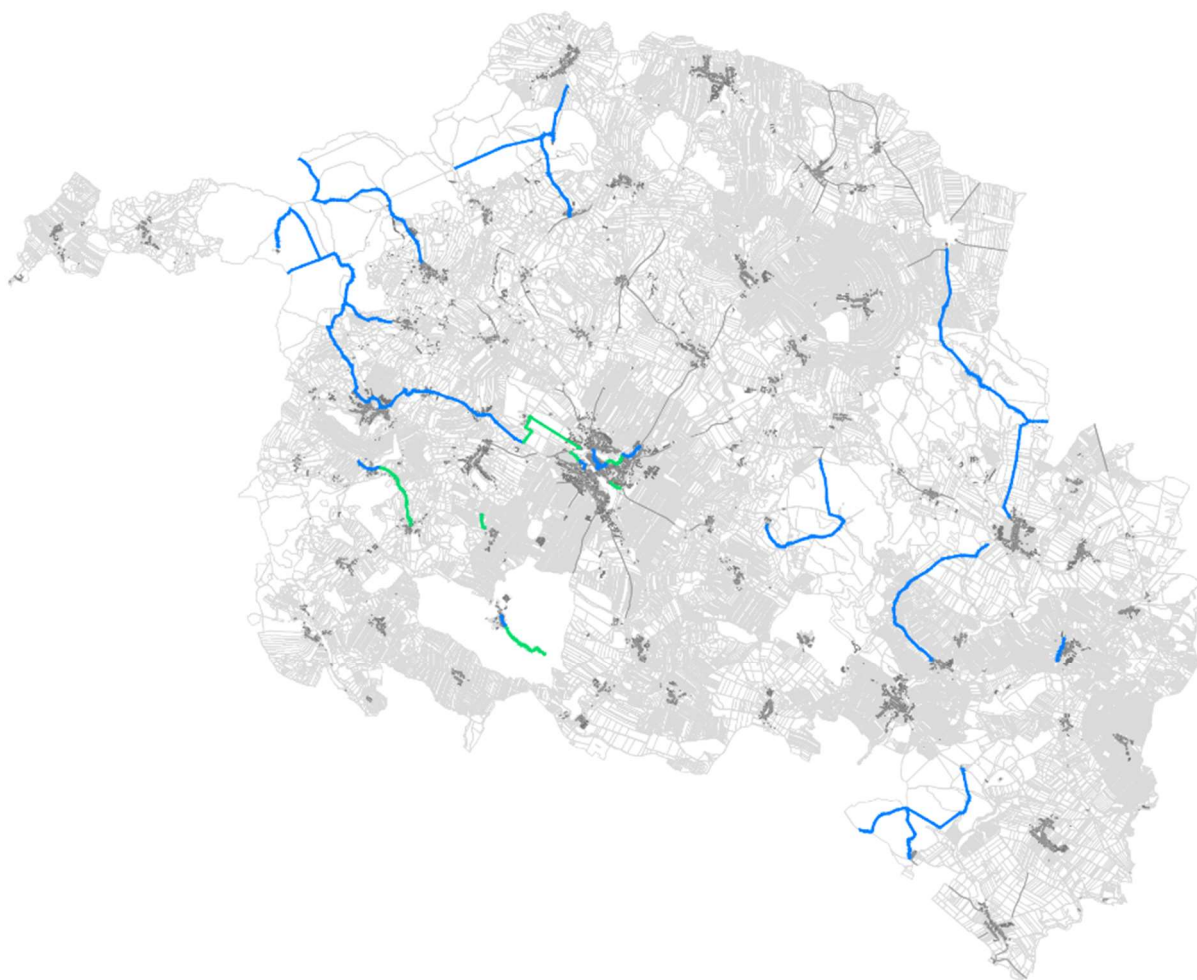
Územím mikroregionu prochází několik významných komunikací. V rámci silnic první třídy městem Telč prochází silnice I/23, která protíná mikroregion ze západu na východ. Ze silnic druhé třídy to jsou silnice II/406 vedoucí severo-jižním směrem, silnice II/403 vedoucí z Telče na severovýchod a silnice II/112 vedoucí ze severozápadu na jihovýchod.

Železniční doprava nehraje v mikroregionu velkou funkci. Z železničního uzlu v Kostelci u Jihlavy vede přes Telč do Slavonic jedna železniční trať. V rámci mikroregionu má zastávky v obcích Hodice, Sedlejev, Mysliboř, Telč, Radkov a Černíč.

### 3 Stávající stav cyklistické dopravy

#### 3.1 Značené cyklistické trasy

V celém mikroregionu Telčsko se nachází celkem 11 významných cyklotras. Tyto cyklotrasy jsou však z velké části nevhodně vedeny integrovaně po komunikacích I., II. a III. třídy. Cyklotrasa 16 a Greenway Region Renesance jsou dálkové trasy. O ostatních cyklotrasách lze mluvit jako o lokálních cyklotrasách. [viz. Příloha 1.01]



Obrázek 3: Současné pokrytí mikroregionu zklidněnými (modrá) a chráněnými (zelená) cyklotrasami [12]

### 3.1.1 Délka stávajících cyklotras

Tabulka 1: Délka stávajících cyklotras

Číslo cyklotrasy	Délka cyklotrasy [m]
16	20410,87
1113	12649,12
5021	19726,19
5091	12321,74
5092	34505,61
5123	25465,70
5124	33043,59
5125	16562,08
5126	12016,32
5261	11057,70
GW RR	58003,01

### 3.1.2 Vedení stávajících cyklotras

Tabulka 2: Vedení stávajících cyklotras

Číslo cyklotrasy	Vedení cyklotrasy
16	Kostelní Vydří, Zadní Vydří, Kostelní Myslová, Telč, Vanůvek, Doupě, Hrad Roštejn, Růžená
1113	Telč, Hostětice, Částkovice, Mrákotín, Javořice
5021	Kostelní Myslová, Mysletice, Olší, Dobrá Voda, Mrákotín, Lhotka, Řásná, Řídelov, Hrad Roštejn
5091	Telč, Mysliboř, Sedlejev, Panenská Rozsíčka
5092	Krasovice, Zdeňkov, Rozseč, Stará Říše, Sedlatice, Nepomuky, Pavlov, Panenská Rozsíčka, Hodice, Růžená
5123	Kostelní Myslová, Myslůvka, Slaviboř, Radkov, Zvolenovice, Rozsíčky, Urbanov, Sedlejev, Třeštice, Doupě
5124	Javořice, Lhotka, Částkovice, Hostětice, Krahulčí, Horní Myslová, Zadní Vydří, Strachoňovice, Dolní Vylímeč
5125	Telč, Zvolenovice, Vystrčenovice, Nová Říše, Zdeňkov
5126	Telč, Vanov, Řásná, Janštejn
5261	Telč, Horní Myslová, Borovná, Dobrá Voda, Praskolesy
GW RR	Praskolesy, Dobrá Voda, Borovná, Horní Myslová, Telč, Vanůvek, Doupě, Hrad Javořice, Růžená, Třešť, Pavlov, Nepomuky, Stará Říše, Bohuslavice, Nová Říše

### 3.1.3 Rozbor stávajících cyklotras

#### 3.1.3.1 Cyklotrasa č. 16

Cyklotrasa č. 16 začíná už ve městě Slavonice. Do mikroregionu Telčsko poprvé vstupuje v Kostelním Vydří. Cyklotrasa dále pokračuje severním směrem přes Telč a mikroregion opouští v obci Růžená. Ve Vedená je ve velké míře po silnicích II., III. třídy a k nim napojeným komunikacím nižšího významu. Skoro v celé délce jsou tedy živičné povrchy a pouze při průjezdu Telčí se povrch vozovky mění v žulovou dlažbu. [viz. Tabulka 3]

V rámci zajímavých cílů a míst podél této cyklotrasy lze zmínit Karmelitánský klášter v Kostelním Vydří, město Telč a Hrad Roštejn.

Tabulka 3: Rozbor cyklotrasy č. 16

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
49678611	Živičný povrch	Integrovaná	936,06
259346686	Živičný povrch	Integrovaná	1580,11
49678702	Živičný povrch	Integrovaná	325,77
III/40617	Živičný povrch	Integrovaná	4024,19
II/406	Živičný povrch	Integrovaná	302,43
III/40610	Žulová dlažba	Integrovaná	174,11
Náměstí Zachariáše z Hradce	Žulová dlažba	Zklidněná	429,6
Na Baště	Žulová dlažba	Chráněná	157,89
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	101,21
504443565	Mlatový povrch	Chráněná	424,46
504442670	Zámková dlažba	Chráněná	104,01
504532609	Zámková dlažba	Chráněná	110,12
575235545	Zámková dlažba	Chráněná	65,91
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	4175,32
III/11262	Živičný povrch	Integrovaná	1697,35
502460002	Živičný povrch	Zklidněná	634,44
131600716	Živičný povrch	Zklidněná	354,78
444250126	Živičný povrch	Zklidněná	610,57
127921286	Živičný povrch	Zklidněná	543,79
131600729	Živičný povrch	Zklidněná	311,70
42396565	Živičný povrch	Zklidněná	1250,37
42396554	Živičný povrch	Integrovaná	451,05
III/4065	Živičný povrch	Integrovaná	1628,5

### 3.1.3.2 Cyklotrasa č. 1113

Cyklotrasa č. 1113 začíná na náměstí Zachariáše z Hradce v Telči a dále pokračuje východním směrem až na hranici s katastrálním územím obce Světlá pod vrchem Javořice.

Až do Mrákotína je tato cyklotrasa vedena integrovaně po silnicích I. a III. třídy a nim napojených ostatním méně využívaných komunikace. Asi půl kilometru po projetí obce Mrákotín vjíždí cyklotrasa do lesů pod vrchem Javořice. V tomto úseku lze mluvit jako o zklidněných komunikacích, jelikož do většiny tohoto území zajíždí pouze technika v období kácení lesů. [viz. Tabulka 4]

Mezi významná místa podél této cyklotrasy lze zařadit město Telč, rybník Horní a Dolní Mrzatec a vrchol Javořice.

Tabulka 4: Rozbor cyklotrasy č. 1113

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
U Mastných krámů	Žulová dlažba	Zklidněná	152,62
Lávka přes Ulický rybník	Dřevěné latě	Chráněná	49,51
Napojení na Hradeckou ulici	Mlatový povrch	Chráněná	138,53
Hradecká ulice	Živičný povrch	Zklidněná	171,85
181024770	Živičný povrch	Chráněná	325,72
I/23	Živičný povrch	Integrovaná	253,84
Lipky	Živičný povrch	Zklidněná	1451,45
181024768	Živičný povrch	Zklidněná	293,63
181024784	Živičný povrch	Zklidněná	151,85
181024769	Živičný povrch	Zklidněná	387,04
III/11261	Živičný povrch	Integrovaná	4264,81
III/11260	Živičný povrch	Integrovaná	215,16
Mrákotín	Živičný povrch	Integrovaná	332,87
42492250	Živičný povrch	Integrovaná	410,05
180307113	Živičný povrch	Zklidněná	609,26
42492267	Živičný povrch	Zklidněná	1166,07
273579205	Živičný povrch	Zklidněná	100,03
38900605	Živičný povrch	Zklidněná	752,85
502661415	Živičný povrch	Zklidněná	576,23
502661417	Živičný povrch	Zklidněná	110,53
127059786	Živičný povrch	Zklidněná	696,93
502661418	Živičný povrch	Zklidněná	109,35
502663309	Živičný povrch	Zklidněná	51,33
502663313	Živičný povrch	Zklidněná	102,22
502663317	Živičný povrch	Zklidněná	253,44
127059821	Živičný povrch	Zklidněná	858,60

### 3.1.3.3 Cyklotrasa č. 5021

Cyklotrasa č. 5021 tvoří půlkruh na západ od Telče a spojuje menší obce v tomto území. Začíná v obci Kostelní Myslová a pokračuje přes Mrákotín až k hradu Roštejn.

Skoro celá trasa je vedena po komunikacích I., II. a III. třídy integrovaně s motorovou dopravou. Až při odbočení ze silnice II/112 směrem k hradu Roštejn se odděluje z těchto dopravně vytížených komunikací. V celém úseku je tato cyklotrasa vedena po živičných površích. [viz. Tabulka 5]

Zajímavosti podél cyklotrasy obsahují Malý Pařezitý rybník a hrad Roštejn.

Tabulka 5: Rozbor cyklotrasy č. 5021

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
Kostelní Myslová	Živičný povrch	Integrovaná	133,17
49678702	Živičný povrch	Integrovaná	192,60
49678742	Živičný povrch	Integrovaná	1344,39
III/40611	Živičný povrch	Integrovaná	1670,44
III/40614	Živičný povrch	Integrovaná	6029,20
I/23	Živičný povrch	Integrovaná	374,98
III/11260	Živičný povrch	Integrovaná	5474,48
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	1772,86
502450839	Živičný povrch	Zklidněná	533,44
502452743	Živičný povrch	Zklidněná	1060,60
178762842	Živičný povrch	Zklidněná	638,42
131600729	Živičný povrch	Zklidněná	328,15
42396567	Živičný povrch	Zklidněná	173,46

### 3.1.3.4 Cyklotrasa č. 5091

Pro spojení dvou sousedních měst Telče a Třeště slouží cyklotrasa 5091. Tato cyklotrasa vede z Telče severním směrem a opouští území mikroregionu Telčsko v obci Panenská Rozsídka.

Cyklotrasa je v celé délce s výjimkou vnitřní části města Telče vedena po silnicích I. a III. třídy. Proto tedy v tomto rozsahu je povrch tvořen živičnými vrstvami. V rámci Telče se zde nachází také mlat nebo žulová dlažba. [viz. Tabulka 6]

Vzhledem ke svému vedení po dopravně vytíženějších komunikacích, nenachází se v okolí této cyklotrasy žádné významné místo.

Tabulka 6: Rozbor cyklotrasy č. 5091

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
Na Můstku	Žulová dlažba	Chráněná	143,78
Na Parkaně	Žulová dlažba	Zklidněná	111,46
Rybniční	Žulová dlažba	Zklidněná	81,12
Kolem Štěpnického rybníka	Mlatový povrch/ Živičný povrch	Chráněná	566,37
I/23	Živičný povrch	Integrovaná	21,01
Květinová	Živičný povrch	Zklidněná	562,94
III/02321	Živičný povrch	Integrovaná	4838,41
42501190	Živičný povrch	Integrovaná	990,75
42504541	Živičný povrch	Integrovaná	648,95
49362936	Živičný povrch	Integrovaná	1594,80
III/4067	Živičný povrch	Integrovaná	2565,26
III/4066	Živičný povrch	Integrovaná	196,89

### 3.1.3.5 Cyklotrasa č. 5092

Cyklotrasa č. 5092 vstupuje do katastrálního území mikroregionu Telčsko v obci Krasonice, dále pokračuje severním směrem do obce Stará Říše, ze které pokračuje severozápadně až do obce Růžená, kde z mikroregionu vystupuje. Tato cyklotrasa propojuje menší obce na východ od města Telč.

Tato cyklotrasa je vedena jak po silnicích II., III., tak i po silnicích I. třídy. Pouze v úseku v okolí obce Nepomuk lze mluvit o zklidněných komunikacích, jelikož z a do této obce je prakticky nulový. Ve většině délky trasy je živičný povrch. Pouze v lesních úsecích se občas nachází kombinace živičného povrchu se štěrkem nebo štěrku v hliněném podloží. [viz. Tabulka 7]

Významnými body v okolí této cyklotrasy jsou Kostel Všech svatých ve Staré Říši a větrné elektrárny u obce Pavlov.

Tabulka 7: Rozbor cyklotrasy č. 5092

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
II/410	Živičný povrch	Integrovaná	3056,77
153205810	Živičný povrch	Integrovaná	2551,37
78018277	Živičný povrch	Integrovaná	1504,18
III/4073	Živičný povrch	Integrovaná	65,25
78018314	Štěrk/Hlína	Zklidněná	279,65
154007759	Štěrk/Hlína	Zklidněná	351,07
78018415	Živičný povrch	Integrovaná	2125,37
I/23	Živičný povrch	Integrovaná	623,83
II/407	Živičný povrch	Integrovaná	464,29
151828148	Živičný povrch	Integrovaná	1894,31
III/4071	Živičný povrch	Integrovaná	712,00
II/407	Živičný povrch	Integrovaná	1111,10
77993789	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	482,85

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
77993789 [*]	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	887,03
503689519	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	827,28
181422394	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	562,30
77993803	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	262,39
181399807	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	327,38
III/4037	Živičný povrch	Integrovaná	1035,14
150673571	Štěrk/Hlína	Zklidněná	995,44
42504581	Štěrk/Hlína	Zklidněná	1310,20
II/403	Živičný povrch	Integrovaná	314,03
III/4066	Živičný povrch	Integrovaná	1578,74
III/4067	Živičný povrch	Integrovaná	2520,16
III/4069	Živičný povrch	Integrovaná	3500,65
II/406	Živičný povrch	Integrovaná	208,12
162571972	Živičný povrch	Integrovaná	680,94
49804371	Živičný povrch	Integrovaná	616,12
162571893	Živičný povrch	Integrovaná	1227,18
504305127	Živičný povrch	Integrovaná	660,00
42396546	Živičný povrch	Integrovaná	192,83
III/4065	Živičný povrch	Integrovaná	210,72
42370533	Živičný povrch	Integrovaná	1367,93

### 3.1.3.6 Cyklotrasa č. 5123

Cyklotrasu č. 5123 lze označit jako polookružní trasu. Svým vedením totiž obkrouží město Telč na východě. Plní tedy podobnou funkci jako cyklotrasa č. 5021 vedoucí na západ od města.

Cyklotrasa začíná v obci Kostelní Myslová, dále pokračuje na východ přes obce Radkov a Zvolenovice, a dále severním až severozápadním směrem přes obce Ořechov, Urbanov a Sedlejev. Trasa končí v obci Doupě.

Většina trasy je vedena integrovaně po silnicích II. a III. třídy. Výjimku tvoří úsek od Zvolenovic až ke křížení se silnicí I/23, kdy v tomto úseku vede trasa zklidněně po méně využívaných lesních cestách.

[viz. Tabulka 8]

V rámci významných míst v okolí cyklotrasy lze zmínit pouze hrad Roštejn nacházející se asi 2,5 km severně od obce Doupě.



Tabulka 8: Rozbor cyklotrasy č. 5123

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
49678789	Živičný povrch	Integrovaná	296,20
296922164	Živičný povrch	Zklidněná	418,28
296922160	Živičný povrch	Zklidněná	161,25
49678980	Živičný povrch	Zklidněná	529,02
Myslůvka	Živičný povrch	Integrovaná	300,60
II/406	Živičný povrch	Integrovaná	9,00
49678777	Živičný povrch	Integrovaná	700,24
444297995	Živičný povrch	Integrovaná	389,00
49746401	Živičný povrch	Integrovaná	587,16
III/40619	Živičný povrch	Integrovaná	1417,52
III/40618	Živičný povrch	Integrovaná	288,61
49746470	Živičný povrch	Integrovaná	2878,23
III/4074	Živičný povrch	Integrovaná	237,66
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	15,03
III/11269	Živičný povrch	Integrovaná	1672,26
181353062	Živičný povrch	Zklidněná	567,66
181386946	Živičný povrch	Zklidněná	1797,90
443444352	Živičný povrch	Zklidněná	408,55
49801470	Živičný povrch	Zklidněná	1371,32
96960902	Živičný povrch	Zklidněná	305,75
I/23	Živičný povrch	Integrovaná	5,28
III/02322	Živičný povrch	Integrovaná	796,60
42501153	Živičný povrch	Integrovaná	2070,55
II/403	Živičný povrch	Integrovaná	186,57
42501145	Živičný povrch	Integrovaná	1932,66
344160916	Živičný povrch	Zklidněná	400,85
42501162	Živičný povrch	Integrovaná	757,10
42501173	Živičný povrch	Integrovaná	2071,41
III/11262	Živičný povrch	Integrovaná	2893,45

### 3.1.3.7 Cyklotrasa č. 5124

Cyklotrasa č. 5124 začíná na vrchu Javořice v severozápadní části mikroregionu Telčsko. Odtud pokračuje jihovýchodním směrem přes Lhotku do obce Krahulčí, dále jižním směrem do obce Zadní Vydří a dále na východ, kde opouští hranice mikroregionu a dále pokračuje až do Moravských Budějovic.

V okolí vrchu Javořice lze mluvit o zklidněných cestách, jelikož trasa využívá lesní cesty s živičným a šterkovým povrchem. Od obce Lhotka je většina trasy vedena integrovaně s motorovým provozem po silnicích I., II. a III. třídy. Poté ještě mezi obcemi Červený Hrádek a Bohusoudov je vedena trasa po lesních cestách. [viz. Tabulka 9]

Mezi zajímavá místa v okolí cyklotrasy lze zařadit vrch Javořice a rybníky Horní a Dolní Mrzatec.

Tabulka 9: Rozbor cyklotrasy č. 5124

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
111427478	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	122,39
111427471	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	334,68
111427487	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	120,35
127059789	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	252,38
135000051	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	266,57
38900654	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	489,10
502385768	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	275,59
34764110	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	677,20
502663317	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	253,66
502663313	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	97,84
502663309	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	51,33
502661418	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	109,35
127059786	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	621,05
502661417	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	183,75
502661415	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	522,30
502661414	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	54,43
180307114	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	214,44
501473400	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	229,22
180174682	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	478,14
34764108	Živičný povrch	Zklidněná	346,40
Lhotka	Živičný povrch	Integrovaná	742,03
III/11260	Živičný povrch	Integrovaná	30,37
180175106	Živičný povrch	Integrovaná	909,05
34764103	Živičný povrch	Integrovaná	659,31
III/11261	Živičný povrch	Integrovaná	1463,15
33286888	Živičný povrch	Integrovaná	763,78
180319050	Živičný povrch	Integrovaná	580,45
I/23	Živičný povrch	Integrovaná	656,99
33276103	Živičný povrch	Integrovaná	1331,60

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
III/40612	Živičný povrch	Integrovaná	121,48
49678768	Živičný povrch	Integrovaná	456,43
Horní Myslová	Živičný povrch	Integrovaná	168,25
III/40611	Živičný povrch	Integrovaná	2594,86
III/40613	Živičný povrch	Integrovaná	1861,49
49678611	Živičný povrch	Integrovaná	934,35
49678611 [*]	Živičný povrch	Integrovaná	107,65
III/40620 [*]	Živičný povrch	Integrovaná	103,04
49678644 [*]	Živičný povrch	Integrovaná	1256,62
II/406 [*]	Živičný povrch	Integrovaná	169,70
Velký Pěčín [*]	Živičný povrch	Integrovaná	320,14
49678652 [*]	Živičný povrch	Integrovaná	579,36
49678652	Živičný povrch	Integrovaná	233,63
III/40622	Živičný povrch	Integrovaná	525,34
49746377	Živičný povrch	Integrovaná	3008,37
Strachoňovice	Živičný povrch	Integrovaná	525,30
49746473	Živičný povrch	Integrovaná	1941,70
III/4074	Živičný povrch	Integrovaná	1055,38
III/4074	Živičný povrch	Integrovaná	313,42
II/407 [*]	Živičný povrch	Integrovaná	784,83
Červený Hrádek [*]	Živičný povrch	Integrovaná	404,85
443863812 [*]	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	289,89
159499030 [*]	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	396,32
504074068 [*]	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	1275,24
308663101 [*]	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	838,29
308663116 [*]	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	281,82
159499037	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	1158,83
514882861	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	1434,84
III/41012	Živičný povrch	Integrovaná	1651,73
Knínice	Živičný povrch	Integrovaná	496,81
158916089	Živičný povrch	Integrovaná	593,34
II/151	Živičný povrch	Integrovaná	950,08

### 3.1.3.8 Cyklotrasa č. 5125

Cyklotrasa č. 5125 slouží o propojení Telče s obcemi na západ od města. Po opuštění centra Telče se napojuje na silnici II/112, po které je vedena dále v celé své délce. Telč tedy spojuje s Novou Říší a po opuštění mikroregionu na hranicích katastrálního území Jindřichovic dále s Želetavou a Jaroměřicemi nad Rokytnou. Skoro v celé délce je tedy vedena integrovaně s motorovou dopravou. V rámci zajímavých míst lze zmínit město Telč a Klášter v Nové Říši. [viz. Tabulka 10]

Tabulka 10: Rozbor cyklotrasy č. 5125

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
Palackého	Žulová dlažba	Zklidněná	189,06
U Horní brány	Žulová dlažba	Integrovaná	17,66
Svatoanenská	Žulová dlažba	Integrovaná	117,57
Tobiášskova	Živičný povrch	Zklidněná	420,06
Mašková	Zámková dlažba	Chráněná	323,09
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	15471,83

### 3.1.3.9 Cyklotrasa č. 5126

Cyklotrasa č. 5126 začíná v Telči a pokračuje severozápadním směrem až do obce Jihlávka. V rámci Telče je z části cyklotrasa vedena po cyklostezce chráněně. Mezi Telčí a Řásnou je trasa vedena po silnici II/112 a III/11264. Po projetí Řásné až na hranici mikroregionu je cyklotrasa vedena zklidněně po lesních cestách v lesích pod vrchem Javořice. [viz. Tabulka 11]

Mezi zajímavá místa lze zařadit město Telč, rybník Smrk a Velký pařezitý, Míchova skála a vrch Javořice.

Tabulka 11: Rozbor cyklotrasy č. 5126

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
Náměstí Zachariáše z Hradce	Žulová dlažba	Zklidněná	187,8
Na Baště	Žulová dlažba	Zklidněná	150,41
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	101,21
504443565	Mlatový povrch	Chráněná	424,46
504442670	Zámková dlažba	Chráněná	104,01
504532609	Zámková dlažba	Chráněná	110,12
575235545	Zámková dlažba	Chráněná	65,91
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	799,01
III/11264	Živičný povrch	Integrovaná	6540,01
127921301	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	291,33
127921288	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	150,91
34842128	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	596,59
502386345	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	673,13
502386346	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	599,48
38900910	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	467,68
135000047	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	547,60
135000089	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	200,66

### 3.1.3.10 Cyklotrasa č. 5261

Tato cyklotrasa slouží pro propojení Telče s obcemi na západ. Prochází přes obce Borovná a Dobrá voda a vystupuje z mikroregionu na katastrálním území obce Praskolesy. S výjimkou centra Telče je cyklotrasa po většinou vedena po silnicích II. a III. třídy po živičném povrchu. [viz. Tabulka 12]

Co se týče míst stojících za navštívení v okolí této trasy je to opět město Telč a památná lípa v Praskolesích.

Tabulka 12: Rozbor cyklotrasy č. 5261

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
Palackého	Žulová dlažba	Zklidněná	189,06
U Horní brány	Žulová dlažba	Integrovaná	25,75
Na Hrázi	Žulová dlažba	Integrovaná	155,17
II/406	Živičný povrch	Integrovaná	327,93
III/40611	Živičný povrch	Integrovaná	2312,01
III/40612	Živičný povrch	Integrovaná	2501,05
94787847	Živičný povrch	Zklidněná	920,80
49678675	Živičný povrch	Zklidněná	896,00
III/40615	Živičný povrch	Integrovaná	600,93
III/40614	Živičný povrch	Integrovaná	479,85
III/40616	Živičný povrch	Integrovaná	2676,69

### 3.1.3.11 Cyklotrasa Greenway Region renesance

V rámci regionu vede tato cyklotrasa po cyklotrasách č. 16, č. 5092 a č. 5261. V některých úsecích se však od těchto tří cyklotras odchyluje a vede vlastní trasou. Ve velké části je vedena po silnicích I., II. a III. tříd a tedy po komunikacích s živičným povrchem. [viz. Tabulka 13]

Jedná se o cyklotrasu vedoucí regiony Telčska, Třeštska, Dačicka a Jemnicka. Byla realizována za finanční podpory Fondu malých projektů a Nadace Partnerství. Jedná se o odbočku páteřní cyklotrasy Greenway Praha – Vídeň. [3]

Zajímavostmi v okolí této cyklotrasy je Památná lípa v Praskolesích, město Telč, hrad Roštejn, Hospodářský dvůr Bohuslavice a Premonstrátský klášter v Nové Říši.

Tabulka 13: Rozbor cyklotrasy GW RR

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
III/40616	Živičný povrch	Integrovaná	2676,69
III/40614	Živičný povrch	Integrovaná	479,85
III/40615	Živičný povrch	Integrovaná	600,93
49678675	Živičný povrch	Zklidněná	896,00
94787847	Živičný povrch	Zklidněná	920,80
III/40612	Živičný povrch	Integrovaná	2501,05
III/40611	Živičný povrch	Integrovaná	2312,01

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
II/406	Živičný povrch	Integrovaná	327,93
Na Hrázi	Žulová dlažba	Integrovaná	155,17
U Horní brány	Žulová dlažba	Integrovaná	25,75
Palackého	Žulová dlažba	Zklidněná	125,57
Náměstí Zachariáše z Hradce	Žulová dlažba	Zklidněná	188,38
Na Baště	Žulová dlažba	Chráněná	157,89
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	101,21
504443565	Mlatový povrch	Chráněná	424,46
504442670	Zámková dlažba	Chráněná	104,01
504532609	Zámková dlažba	Chráněná	110,12
575235545	Zámková dlažba	Chráněná	65,91
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	4175,32
III/11262	Živičný povrch	Integrovaná	1697,35
502460002	Živičný povrch	Zklidněná	634,44
131600716	Živičný povrch	Zklidněná	354,78
444250126	Živičný povrch	Zklidněná	610,57
127921286	Živičný povrch	Zklidněná	543,79
131600729	Živičný povrch	Zklidněná	311,70
42396565	Živičný povrch	Zklidněná	1250,37
42396554	Živičný povrch	Integrovaná	451,05
III/4065	Živičný povrch	Integrovaná	1628,5
III/4065 [*]	Živičný povrch	Integrovaná	3734,30
II/406 [*]	Živičný povrch	Integrovaná	137,31
III/4066 [*]	Živičný povrch	Integrovaná	3100,00
III/4066	Živičný povrch	Integrovaná	5235,20
II/403	Živičný povrch	Integrovaná	314,03
42504581	Štěrk/Hlína	Zklidněná	1310,20
150673571	Štěrk/Hlína	Zklidněná	995,44
III/4037	Živičný povrch	Integrovaná	1035,14
181399807	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	327,38
77993803	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	262,39
181422394	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	562,30
503689519	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	827,28
151828173	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	1094,79
503689520	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	994,28
78018264	Živičný povrch	Zklidněná	446,98
78018403	Živičný povrch	Integrovaná	623,18
I/23	Živičný povrch	Integrovaná	177,77
78018381	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	266,01
78018281	Štěrk/Hlína	Zklidněná	2299,74
514339294	Štěrk/Hlína	Zklidněná	974,68

Komunikace	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
514339292	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	934,49
443466688	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	419,35
II/407	Živičný povrch	Integrovaná	1648,45
II/112	Živičný povrch	Integrovaná	310,46
III/11271	Živičný povrch	Integrovaná	1942,74
308663106	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	1807,20
514882860	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	945,40
159499037	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	1158,83
308663116	Živičný povrch se štěrkem	Zklidněná	286,14

### 3.1.3.12 Dodatek

Pro všechna čísla jednotlivých úseků účelových, polních, lesních a dalších cest byla využita databáze serveru [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org). Všechna tato čísla jsou zpětně identifikovatelná a dohledatelná právě na tomto serveru. [10]

Údaje v tabulkách uvedené [\*] v červeném zbarvení jsou údaje o úsecích náležící daným cyklotrasám, které opouštějí hranice Mikroregionu Telčsko. Tyto údaje byli ponechány pro zachování celistvosti daných cyklotras.

## 3.2 Značení stávajících cyklistických tras

V rámci mikroregionu Telčsko je využíváno cyklistických dopravních značek IS 19a, IS 19b, IS 19c, IS 19d, IS20 a IS21a [viz Obrázek 4 a 5]. Dopravní značka IS 20 je využita pouze ve větších obcích jako Telč nebo Nová Říše. V rámci Telče je využito dopravních značek C 09a a C 09b, tedy „Stezka pro chodce a cyklisty“, respektive „Konec stezky pro chodce a cyklisty“ [viz. Obrázek 6 a 7]. Využití těchto značek lze přikládat hlavně sdílené funkci těchto stezek, které v určitých úsecích slouží i jako chodník pro chodce. Značky C 09a a C 09b jsou v Telči využívány, jak se základním průměrem 700 mm, tak i ve zmenšené podobě s průměrem 500 mm.

Všechny cyklotrasy vyjmenované v předchozí kapitole jsou v současné době zaznačeny v celé délce.



Obrázek 4: Dopravní značka IS 20 [12]



Obrázek 5: Dopravní značka IS 21a [12]



Obrázek 6: Dopravní značka C 09a [12]



Obrázek 7: Dopravní značka C 09b [12]



### 3.3 Problémy v intravilánu města Telče vzhledem k cyklistické dopravě

#### 3.3.1 Připojení k dopravním terminálům

Jedním z hlavních nedostatků stávající sítě cyklistických tras je nenapojení ani jedné z těchto tras k autobusovému či vlakovému nádraží (oba terminály se nacházejí ve stejné lokalitě). Jelikož lze očekávat vyšší poptávku po cyklistické dopravě ať už pro přijíždějící turisty hromadnou dopravou měla by být do této lokality cyklistická trasa zavedená. Tato cyklistická trasa by zdatelně pomohla k navedení cyklistů na další cyklotrasy, které se nacházejí v okolí města Telče.

#### 3.3.2 Vedení v rámci Telče

Co se týče vedení cyklotrasy v rámci města lze hlavní problém vidět ve vedení cyklistických tras po silnicích 1. a 2. třídy. Tento problém se vyskytuje například u cyklotrasy 1113, která částí prochází po silnici I/23 nebo cyklotrasy 5091, která přes stejnou komunikaci přejíždí. Jelikož je Telč historické město, potýká se často s nedostatkem uličního prostoru. Proto je v části případů nemožné provést fyzický zásah do skladby komunikace a vybudovat například samostatný pás pro cyklisty. V těchto případech by muselo dojít alespoň k vyznačení koridoru pro cyklisty pomocí VDZ. [viz. Tabulka 14]

K vhodnému vedení cyklistických tras uvnitř Telče také nepomáhá fakt, že stávající síť cyklistických tras je vedena převážně po silnicích I., II. a III. třídy, a tedy společně s provozem motorových vozidel. Z toho vyplývá, že už při vjezdu těchto tras do města pak často pokračují právě po nevyhovujících komunikacích. Pokud by však bylo využito jiných vstupních bodů do města, byla by zde možnost vést cyklisty po vhodnějších, ne tak využívaných komunikacích.

Tabulka 14: Nevhodné vedení cyklotras v intravilánu

Cyklistická trasa	Nevhodné vedení
1113	I/23
16, GW RR	Kostelnomyslovská
16, GW RR	9. května
16, GW RR	Na Hrázi
16, GW RR, 5126	Jihlavská
5261	Hornomyslovská
5125	Slavíčková
5125	Svatoanenská
5091	Na Posvátné
5091	Myslibořská

## 4 Dopravní průzkum

Dne 30. 8. 2018 byl proveden průzkum cyklistické dopravy v rámci města Telče. Jednalo se o dvouhodinový průzkum. V rámci tohoto průzkumu byla obsazena dvě stanoviště, a to na Náměstí Zachariáše z Hradce a na křižovatce U Horní brány. Cílem průzkumu bylo zjištění vytíženosti cyklisty projíždějícími centrem města, jelikož Náměstí Zachariáše z Hradce je jedním z hlavních cyklistických dopravních uzlů v celém městě. Dochází zde jak ke křižování, tak i k začátku některých cyklotras, a to v současné, tak i v nově navrhované koncepci.

### 4.1 Hodinový průzkum

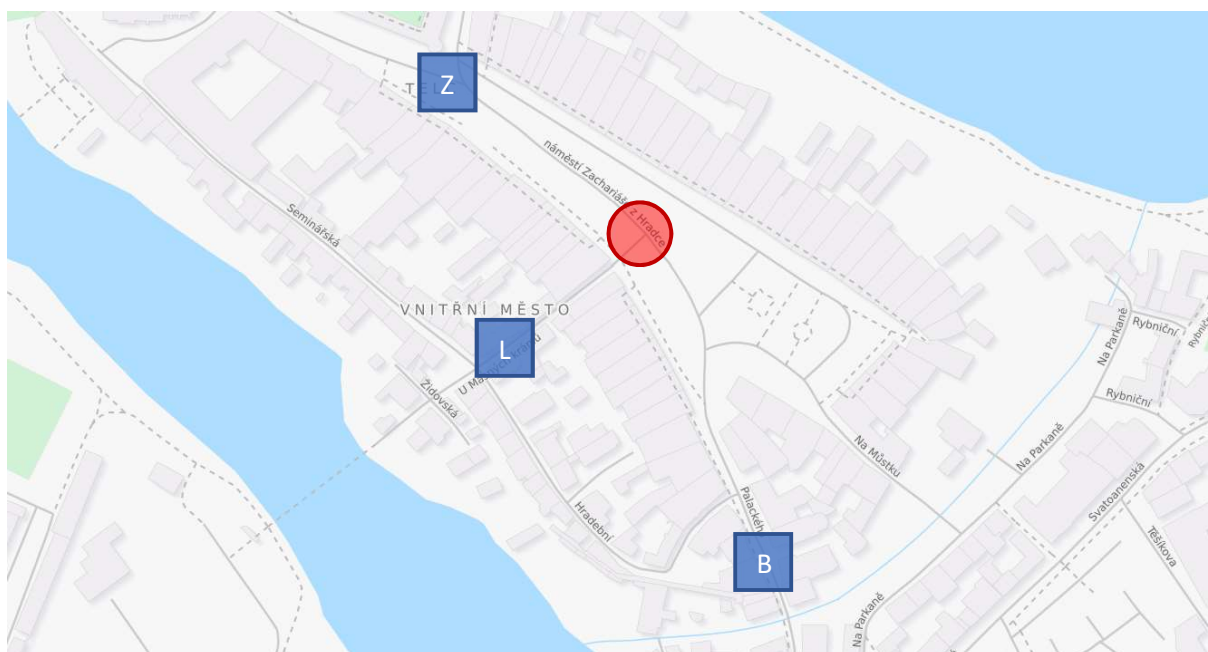
#### 4.1.1 Stanoviště Náměstí Zachariáše z Hradce

Tabulka 15: Počet cyklistů za hodinu na stanovišti "Náměstí Zachariáše z Hradce"

Hodina	Směr						[cykl./hod]
	Z - B	B - Z	Z - L	L - Z	B - L	L - B	
13:00 - 14:00	9	7	2	1	1	1	21
14:00 - 15:00	8	10	2	5	0	0	25

##### 4.1.1.1 Zkratky

V tabulce byly využity zkratky pro dané směry, a to „Z“ pro směr k zámku, „B“ pro směr k Horní bráně a „L“ ve směru k lávce. [viz. Tabulka 15]



Obrázek 8: Stanoviště Náměstí Zachariáše z Hradce [10]

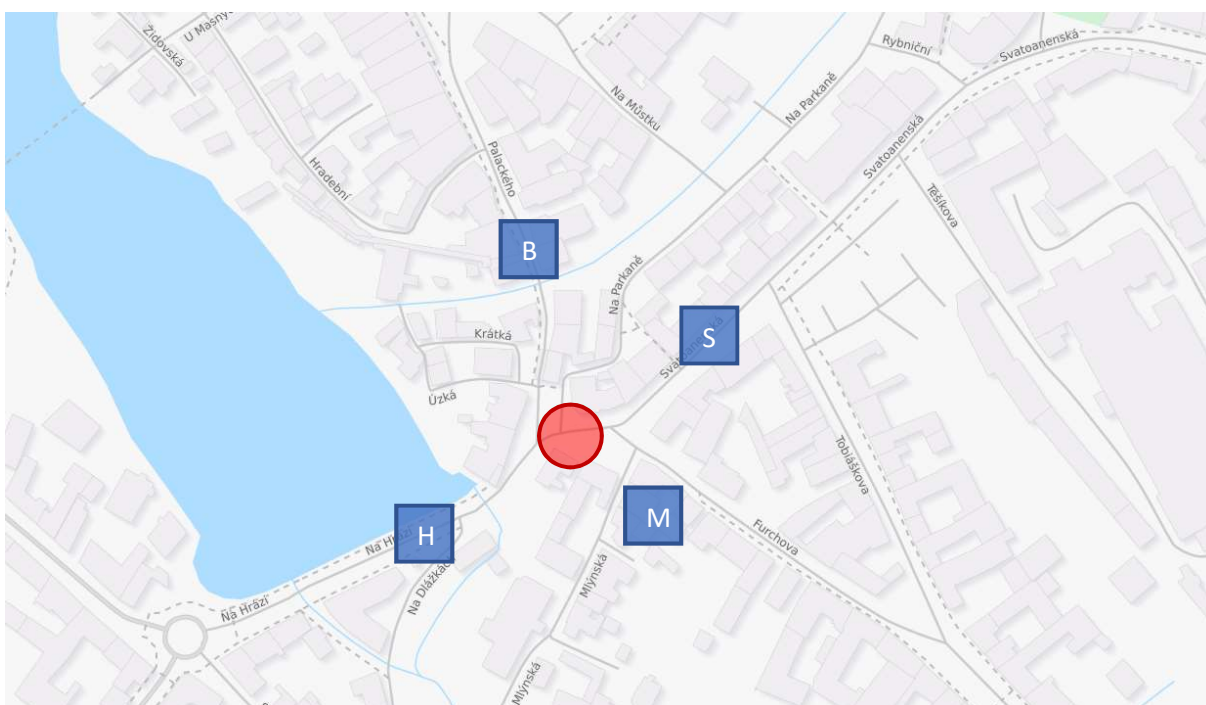
#### 4.1.2 Stanoviště křižovatka U Horní Brány

Tabulka 16: Počet cyklistů za hodinu na stanovišti "křižovatka U Horní brány"

Hodina	Směr												[cykl./hod]
	H - B	B - H	H - P	P - H	P - B	B - P	P - M	M - P	B - M	M - B	H - M	M - H	
13:00 - 14:00	0	3	4	5	0	1	2	1	1	6	0	2	25
14:00 - 15:00	8	2	7	3	2	0	1	0	2	3	0	1	29

##### 4.1.2.1 Zkratky

Obdobně jako u odrážky 4.1.1 jsou zkratky následující. Zkratka „H“ pro směr k hrázi Ulického rybníka, „B“ k Horní bráně, „S“ po ulici Svatoanenské a „M“ do ulice Mlýnská. [viz. Tabulka 16]



Obrázek 9: Stanoviště křižovatka U Horní brány [10]

#### 4.2 Přepoččet na denní intenzity cyklistické dopravy

Podle TP 189 byly odhadnuty denní intenzity cyklistické dopravy podle vztahu [8]:

$$l_d = l_m \cdot k_{m,d}$$

kde:

$l_d$  denní intenzita cyklistické dopravy dne průzkumu [cykl./den]

$l_m$  intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu [cykl./doba průzkumu]

$k_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy během doby průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu [-]

Hodnota  $p_i^d$  pro časový úsek 13:00 - 14:00 je  $p_i^d = 6,9$ . Pro časový úsek 14:00 - 15:00 odpovídá  $p_i^d = 7,6$ . Součet podílů hodinových intenzit dopravy za dobu průzkumu je  $\sum p_i^d = 6,9 + 7,6 = 14,5$ .

Hodnoty  $p_i^d$  byli voleny jako hodnoty pro smíšený charakter provozu, jelikož nelze přesně určit, zda charakter cyklistické dopravy byl dopravní nebo rekreačně turistický.

Z toho:

$$k_{m,d} = \frac{100\%}{\sum p_i^d} = \frac{100}{14,5} = 6,89$$

#### 4.2.1 Stanoviště Náměstí Zachariáše z Hradce

Výsledná hodnota denních intenzit cyklistické dopravy pro stanoviště Náměstí Zachariáše z Hradce tedy platí:

$$l_{d1} = l_{m2} \cdot k_{m,d} = 46 \cdot 6,89 = 317 \text{ [cykl./den]}$$

#### 4.2.2 Stanoviště křižovatka U Horní brány

Pro stanoviště na křižovatce U Horní brány je tedy výsledná hodnota denních intenzit cyklistické dopravy:

$$l_{d2} = l_{m2} \cdot k_{m,d} = 53 \cdot 6,89 = 366 \text{ [cykl./den]}$$

## 5 Návrh sítě cyklistických tras

### 5.1 Obecné zásady

#### 5.1.1 Trasování cyklistických komunikací

Pro vedení nově navržených cyklistických tras byla snaha docílit paprskovitého vedení jednotlivých cyklistických tras s centrem v Telči. Dále z páteřních paprsku v severním, východním, jižním a západním směru odbíhají menší větve do okolních menších obcí.

Severním směrem jde o propojení Telče s obcemi Volevčice, Studnice, Třeštice, Hodice a dále do Třeště. Mezi obcemi Třeštice a Hodice je navržena odbočná větev vedoucí do obce Sedlejev.

Východním směrem je Telč propojena s obcemi Rozsíčky, po překonání Olšanského potoka je páteřní paprsek rozdělen do dvou, aby došlo k obsluze jak Nové Říše, tak Staré Říše. Jižní větev procházející Novou Říší dále obsluhuje obce Bohuslavice a Vápovice. V obci Rozseč se znovu větve sbíhají a pokračují jako jeden paprsek až do obce Jindřichovice na hranici Mikroregionu Telčsko.

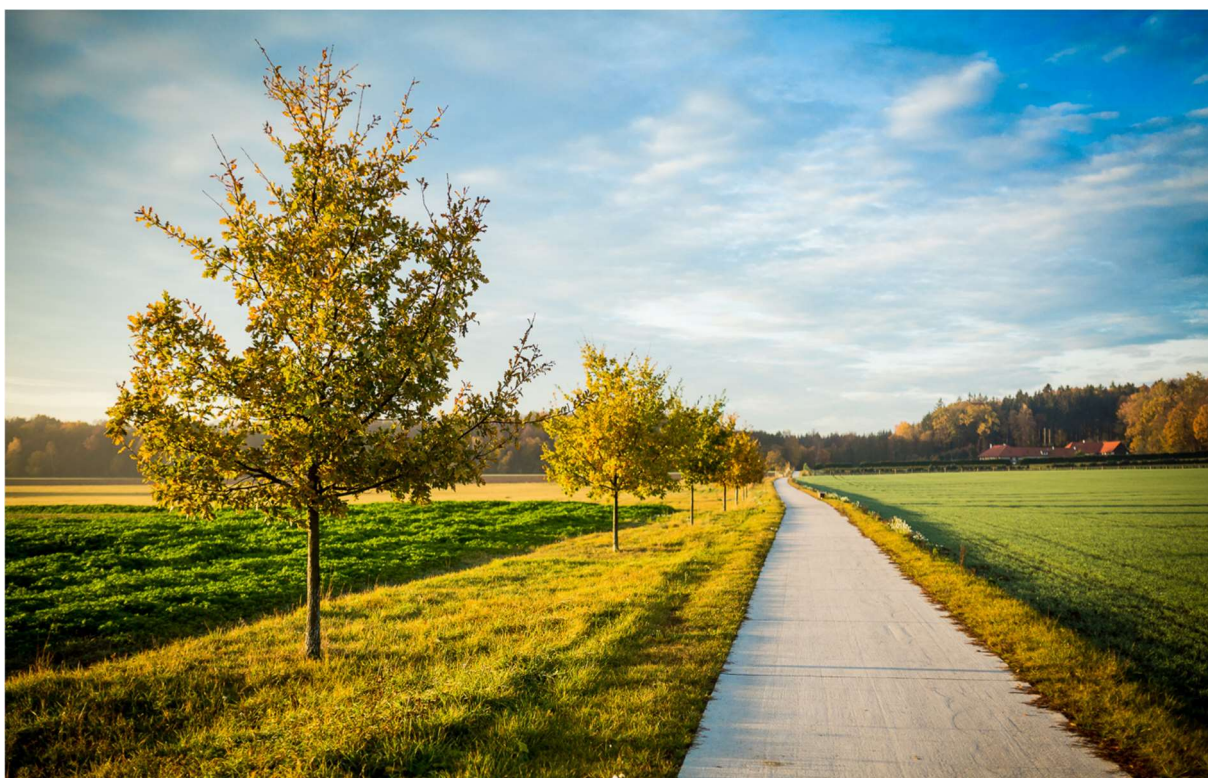
Z páteřní cyklotrasy východním směrem se odděluje několik vedlejších větví. Tyto větve k páteřní cyklotrase připojují obce Dyjice, Dyjička, Ořechov, Urbanov, Nevcehle a Olšany u Telče.

Jižním směrem je navržena cyklotrasa z Telče podél východního břehu Moravské Dyje do Radkova, Slaviboře a Černíče až na hranici mikroregionu. Po opuštění mikroregionu je dále provizorně navržena přes Velký Pěčín až do města Dačice.

V západním směru je Telč propojena s Krahulčím a Mrákotínem. Dále vede pod vrchol Javořice a za hranicemi mikroregionu je dovedena do Světlé pod Javořicí.

#### 5.1.2 Stavební náležitosti cyklistických komunikací

Co se týče stavebního uspořádání jednotlivých cyklostezek, šlo by nejčastěji o asfaltové či betonové povrchy. Právě betonový povrch byl využit na cyklistický okruh v Lipkách v Telči. V tomto případě je stezka pro cyklisty a chodce využívána také občas zemědělskými stroji, jak by tomu bylo nepochybně i v ostatních případech u nově navržených cyklotras. Okruh v Telči je dobrým příkladem, k již zmiňovanému zazelenění okolí těchto cest. [viz. Obrázek 10]



Obrázek 10: Okruh Lipky Telč, zazelenění [11]

#### 5.1.3 Dopravní značení

V rámci nově navržených cyklotras by bylo použito již v současné době rozmístěného značení. Nově navržené cyklotrasy jsou vedeny takovým způsobem, aby sloužili jako nahrazení nevhodně vedoucích současných cyklotras. V tomto případě by se současné značení stalo redundantní a mohlo by být využito k přeznačení nově navržených cyklotras.

Využity by byli obdobně jako u stávajícího trasování dopravní značky IS 19a, IS 19b, IS 19c, IS 19d, IS20, IS21a, C 09a a C 09b. Mimo to by u nově trasovaných cyklotras došlo k využití dopravních značek C 08a a C 08b, tedy „Stezka pro cyklisty“, respektive „Konec stezky pro cyklisty“.

#### 5.1.4 Vybavení cyklotras

Již v dnešní době se město Telč snaží k vybavení komunikací pro cyklisty v okolí nebo v rámci Telče potřebným mobiliářem jako jsou lavičky, stojany nebo odpadkové koše. [viz. Obrázek 11, 12, 13 a 14]

V tomto duchu by mělo být pokračováno u nově navržených cyklotras. V rámci města Telče by kromě tohoto mobiliáře mohli být rozvinuty například úschovny kol.



Obrázek 11: Lavička u Okruhu Lipky v Telči [11]



Obrázek 12: Lavička na stezce pro cyklisty a chodce kolem rybníka Nadymák [12]



Obrázek 13: Odpadkové koše na stezce pro cyklisty a chodce kolem rybníka Nadymák [12]

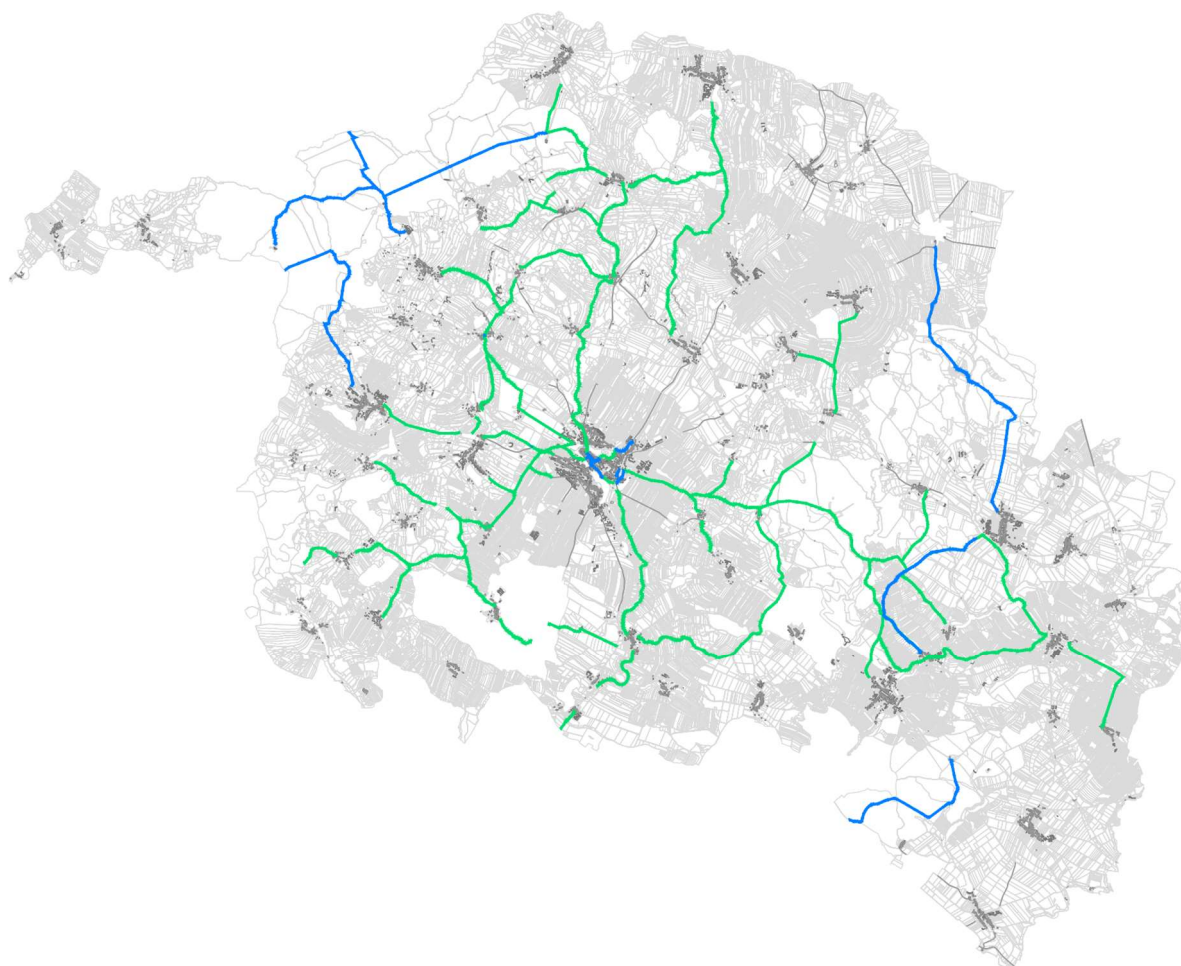


Obrázek 14: Stojany na kola u autobusové zastávky Kino [12]

## 5.2 Návrh sítě cyklistických komunikací

Při návrhu nového směrového vedení cyklistických komunikací byla snaha využít lesních, polních cest a jiných účelových komunikací. Hlavní snahou bylo využití pozemků jednotlivých obcí mikroregionu Telčsko pro nové vedení cyklotras. V mnoha případech se jedná o historické cesty nacházející se v tomto prostoru, které byly však zaorány a jsou dnes v mnoha případech využívány zemědělci. Jelikož se však jedná o obecní pozemky, nebylo by nutné vykupování těchto pozemků a z toho plynoucí jednodušší proces při případné výstavbě nových cest a stezek. [viz. Příloha 2]

Právě obnovením těchto cest by mohlo dojít ke vzniku nových mezí a remízků na těchto dnes rozlehlých polních plochách. Díky nim by se dokázala zdejší příroda lépe vyrovnávat se současnými problémy jako je sucho nebo naopak prudké deště. Aby však bylo tohoto docíleno, bylo by nutné kolem nově navržených, případně vybudovaných, cest a cyklostezek vysadit novou vegetaci jako stromy a keře. Už však výsadba ovsa, prosa nebo dalšího plevelu v okolí těchto cest už by značně pomohla.



Obrázek 15: Navrhované pokrytí mikroregionu zklidňujícími (modrá) a chráněcími (zelená) cyklotrasami [12]



### 5.2.1 Délka nově trasovaných cyklistických komunikací

Délka zaznamenaná v následující tabulce je počítána pouze v hranicích Mikroregionu Telčsko. Případné napojení v sousedních regionech není bráno v potaz. Oproti původnímu vedení většina z těchto cyklotras jsou nově navrhované cyklotrasy delší. Hlavní příčinou je vedení nových cyklotras po polních lesních a ostatních cestách, které nejsou tak přímočaré jako komunikace mezi jednotlivými obcemi

Tabulka 17: Délka nově trasovaných cyklistických komunikací

Název cyklotrasy	Délka cyklotrasy [m]
16'	23897,08
1113'	12290,56
5091'	13390,71
5125'	18427,81
5126'	14311,69
5261'	9182,68

### 5.2.2 Vedení nově trasovaných cyklistických komunikací

Tabulka 18: Vedení nově trasovaných cyklistických komunikací

Název cyklotrasy	Vedení cyklotrasy
16'	Černíč, Slaviboř, Radkov, Telč, Volevčice, Studnice, Třeštice, Roštejn, Růžená
1113'	Javořice, Mrákotín, Telč
5091'	Telč, Volevčice, Studnice, Třeštice, Hodice
5125'	Telč, Stará Říše/Nová Říše, Rozseč, Jindřichovice
5126'	Telč, Vanov, Řásná, Javořice, Horní Dubenky
5261'	Telč, Horní Myslová, Olší, Bradlo

### 5.2.3 Rozbor nově trasovaných cyklistických komunikací

#### 5.2.3.1 Cyklotrasa č. 16'

Obdobně jako cyklotrasa č. 16, nově vedená cyklotrasa č. 16' vede z jihu na sever přes celý mikroregion. Oproti původní variantě však znatelně méně využívá komunikace s integrovaným provozem. Ve své jižní části je vedena z Černíče do Slaviboře, dále podél Moravské Dyje přes Radkov až do Telče. Z Telče pokračuje do Volevčic, Studnic a Třeštice a poté kolem hradu Roštejn do Růžené, kde opouští hranice mikroregionu. [viz. Tabulka 19]

Zajímavá místa v okolí trasy jsou město Telč, Venkovský dům v Třeštici a hrad Roštejn.

Tabulka 19: Rozbor cyklotrasy č. 16'

Staničení [m]	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
0,00 – 580,14	Beton, živičný povrch	Chráněná	580,14
580,14 - 1384,22	Živičný povrch	Integrovaná	804,08
1384,22 - 3292,81	Beton, živičný povrch	Chráněná	1908,59
3292,81 - 3740,40	Beton, živičný povrch	Integrovaná	447,59
3740,40 - 8015,59	Beton, živičný povrch	Chráněná	8015,59
8015,59 - 8170,51	Živičný povrch	Integrovaná	154,92
8170,51 - 8487,59	Zámková dlažba	Chráněná	317,08
8487,59 - 8908,58	Žulová dlažba, živičný povrch	Zklidněná	420,99
8908,58 - 8954,48	Žulová dlažba	Integrovaná	45,90
8954,48 - 9510,96	Žulová dlažba	Zklidněná	556,48
9510,96 - 9622,27	Živičný povrch	Integrovaná	111,31
9622,27 - 10032,62	Mlatový povrch	Chráněná	410,35
10032,62 - 10286,68	Zámková dlažba	Chráněná	254,06
10286,68 - 12446,75	Beton, živičný povrch	Chráněná	2160,07
12446,75 - 12651,08	Živičný povrch	Integrovaná	204,33
12651,08 - 14599,40	Beton, živičný povrch	Chráněná	1948,32
14599,40 - 14749,12	Živičný povrch	Integrovaná	149,72
14749,12 - 17861,20	Beton, živičný povrch	Chráněná	3112,08
17861,20 - 18349,62	Živičný povrch	Integrovaná	488,42
18349,62 - 21817,53	Beton, živičný povrch	Chráněná	3467,91
21817,53 - 23897,08	Živičný povrch	Integrovaná	2079,55

### 5.2.3.2 Cyklotrasa č. 1113'

Cyklotrasa č. 1113' vede z Telčského náměstí západním směrem do Krahulčí, dále Mrákotína a Řásné. Poté vede kolem vrchu Javořice pryč z oblasti mikroregionu.

Vedena je po nově navržených stezkách pro cyklisty ve velké míře. Jedinými integrovanými úseky jsou úseky u obce Krahulčí a Mrákotín. [viz. Tabulka 20]

Trasa prochází stejnými obcemi a kolem stejných cílů jako původní cyklotrasa č. 1113, je však nově trasována po komunikacích vhodnějších pro cyklisty.

Tabulka 20: Rozbor cyklotrasy č. 1113'

Staničení [m]	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
0,00 - 152,86	Žulová dlažba	Chráněná	152,86
152,86 - 205,21	Dřevo	Chráněná	52,35
205,21 - 341,53	Mlatový povrch	Chráněná	136,32
341,53 - 852,41	Živičný povrch	Chráněná	510,88
852,41 - 3033,66	Živičný povrch, beton	Chráněná	2181,25
3033,66 - 3610,77	Živičný povrch	Integrovaná	577,11
3610,77 - 5736,91	Živičný povrch	Chráněná	2126,14
5736,91 - 6901,93	Živičný povrch	Integrovaná	1165,02
6901,93 - 12290,56	Živičný povrch, beton	Chráněná	5388,63

### 5.2.3.3 Cyklotrasa č. 5091'

Cyklotrasa vede z Telče a využívá stejnou trasu jako cyklotrasa č. 16' a to až do obce Třeštice. Dále se odděluje a pokračuje východním směrem až k dráze a dále podél této dráhy severně až do obce Hodice odkud může být potenciálně dovedena až do Třeště. [viz. Tabulka 21]

Oproti původní cyklotrase č. 5091 obsluhuje jiné obce ale její účel v propojení měst Telče a Třeště zůstává.

Tabulka 21: Rozbor cyklotrasy č. 5091'

Staničení [m]	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
0,00 - 341,06	Žulová dlažba	Chráněná	341,06
341,06 - 452,37	Živičný povrch	Integrovaná	111,31
452,37 - 862,72	Mlatový povrch	Chráněná	410,35
862,72 - 1116,78	Zámková dlažba	Chráněná	254,06
1116,78 - 3276,85	Beton, živičný povrch	Chráněná	2160,07
3276,85 - 3481,18	Živičný povrch	Integrovaná	204,33
3481,18 - 5429,50	Beton, živičný povrch	Chráněná	1948,32
5429,50 - 5579,22	Živičný povrch	Integrovaná	149,72
5579,22 - 8691,30	Beton, živičný povrch	Chráněná	3112,08
8691,30 - 8875,46	Živičný povrch	Integrovaná	184,16
8875,46 - 13390,71	Živičný povrch, beton	Chráněná	4515,25

### 5.2.3.4 Cyklotrasa č. 5125'

Tato cyklotrasa slouží jako spojení s obcemi na východ od Telče. Konkrétně se tedy jedná o obce Rozsíčky, Stará Říše, Nová Říše, Bohuslavice, Rozseč a Jindřichovice.

Oproti původní cyklotrase č. 5125 je vedena mimo hlavní komunikace a je tedy zajištěno bezpečí pro cyklisty využívající tuto novou cyklotrasu. [viz. Tabulka 22]

Tabulka 22: Rozbor cyklotrasy č. 5125'

Staničení [m]	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
0,00 - 221,07	Živičný povrch	Zklidněná	221,07
221,07 - 434,99	Živičný povrch	Integrovaná	213,92
434,99 - 14639,76	Živičný povrch, beton	Chráněná	14204,77
14639,76 - 15416,13	Živičný povrch	Integrovaná	776,55
15416,13 - 18427,81	Živičný povrch, beton	Chráněná	3011,50

#### 5.2.3.5 Cyklotrasa č. 5126'

Obdobně jako původní cyklotrasa č. 5126 obsluhuje obce severozápadně od Telče. Je však opět trasována mimo hlavní dopravní tahy. [viz. Tabulka 23]

Tabulka 23: Rozbor cyklotrasy č. 5126'

Staničení [m]	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
0,00 - 152,86	Žulová dlažba	Chráněná	152,86
152,86 - 205,21	Dřevo	Chráněná	52,35
205,21 - 341,53	Mlatový povrch	Chráněná	136,32
341,53 - 852,41	Živičný povrch	Chráněná	510,88
852,41 - 1103,73	Živičný povrch	Chráněná	251,32
1103,73 - 4908,62	Živičný povrch, beton	Chráněná	3804,89
4908,62 - 4950,07	Živičný povrch	Zklidněná	41,45
4950,07 - 7760,71	Živičný povrch, beton	Chráněná	2810,64
7760,71 - 9275,60	Živičný povrch	Integrovaná	1514,89
9275,60 - 14311,69	Živičný povrch	Zklidněná	5036,09

#### 5.2.3.6 Cyklotrasa č. 5261'

Cyklotrasa č. 5261' obsluhuje obce na jihovýchod od Telče. Telč tedy propojuje s Horní Myslovou a Olším. Ve dvou místech se zároveň napojuje na ponechanou cyklotrasu GW RR. [viz. Příloha 2]

Tabulka 24: Rozbor cyklotrasy č. 5261

Staničení [m]	Povrch komunikace	Druh vedení	Délka [m]
0,00 - 7539,55	Živičný povrch, beton	Chráněná	7539,55
7539,55 - 8067,69	Živičný povrch	Integrovaná	528,14
8067,69 - 9182,68	Živičný povrch, beton	Chráněná	1114,99

#### 5.2.3.7 Vedlejší cyklotrasy

Vzhledem ke zvolení si hlavních páteřních cyklotras v jednotlivých směrech, bylo nutné k co nejlepší obsluze území zapracovat do návrhu také vedlejší cyklotrasy. Tyto cyklotrasy se oddělují od hlavních cyklotras a vedou k blízkým obcím. [viz. Příloha 4]

Cyklotrasa č. 16' má dvě vedlejší trasy. Ve staničení 2515,62 m je první vedlejší trasa do obce Strachoňovice a ve staničení 7132,48 m je druhá krátká odbočka připojující Dvořákův Mlýn.

Cyklotrasa č. 1113' má jednu vedlejší trasu, a to ve staniční 3316,71 m. Tato vedlejší trasa je vedena severním směrem do obce Hostětice a dále severně, kde se napojuje na nově navrženou cyklotrasu č. 5126', po které je možný dojezd do obce Vanov.

Cyklotrasa č. 5091' má také jednu vedlejší trasu. Ve staničení 11191,53 se vedlejší trasa vedena jižním směrem na původní cyklotrasu č. 5123, odkud je možný dojezd do obce Sedlejev, a dále na jih až do obce Mysliboř.

Na cyklotrase č. 5125' jsou hned čtyři vedlejší trasy. První ve staniční 2633,15, která je zřízena jako spojení s obcemi Dyjice a Zvolenovice. Obdobně ve staničení 3048,79 je vedlejší trasa jako spojení s obcí Dyjička. Ve staniční 4674,62 se odděluje vedlejší trasa a je vedena severním směrem do obce Ořechov a odtud dále na sever, kde se větví. Západní větev je dovedena do obce Urbanov a východní větev je vedena do obce Nevcehle. Poslední vedlejší trasa se odděluje ve staničení 8830,77 m na severní části cyklotrasy, tedy cyklotrasy č. 5125's. Tato vedlejší trasa vede severně do obce Olšany u Telče.

Cyklotrasa č. 5126' má tři vedlejší trasy. První vedlejší trasa ve společná s cyklotrasou č. 1113' a vede jižním směrem ze staničení 4413,27 m. Druhá vedlejší trasa se odděluje ve staničení 5757,03 m a vede severovýchodně do obcí Vanůvek a Studnice. Poslední vedlejší trasa se odděluje ve staničení 10521,86, odkud vede severovýchodním směrem po F štráfu až k Hradu Roštejn, kde se zároveň napojuje na nově navrženou cyklotrasu č. 16'.

Cyklotrasa č. 5261' má čtyři odbočení. První ve staničení 801,44 vede jihovýchodním směrem ke komunikaci III/40611, tak aby byl pohodlnější vjezd na cyklostezku pro obyvatele žijící v jižní části města. Druhá vedlejší trasa ve staničení 1527,32 vede do obce Krahulčí. Ve staniční 3513,17 m se odděluje třetí vedlejší trasa, která vede severozápadním směrem kolem obce Borovná do obce Dobrá Voda, kde se následně napojuje na původní ponechanou cyklotrasu č. 5021. Poslední odbočení se nachází ve staničení 6003,93 m. Odkud je vedeno jižním směrem do obce Mysletice.

### 5.3 Původní cyklotrasy ponechané do nové koncepce

#### 5.3.1 Výpis ponechaných původních cyklotras

Tabulka 25: Výpis ponechaných původních cyklotras

Číslo cyklotrasy	Vedení cyklotrasy
5091	Telč, Mysliboř, Sedlejev, Panenská Rozsíčka
5092	Krasonice, Zdeňkov, Rozseč, Stará Říše, Sedlatice, Nepomuky, Pavlov, Panenská Rozsíčka, Hodice, Růžená
GW RR	Praskolesy, Dobrá Voda, Borovná, Horní Myslová, Telč, Vanůvek, Doupě, Hrad Javořice, Růžená, Třešť, Pavlov, Nepomuky, Stará Říše, Bohuslavice, Nová Říše

## 5.3.2 Důvody ponechání původních cyklotras

### 5.3.2.1 Cyklotrasa č. 5091

Tato cyklotrasa byla zachována z důvodu nemožnosti jiného vedení. U nových cyklotras byla snaha vždy najít pozemky jednotlivých obcí po zaoraných cestách a v nich nové cyklotrasy vést. V tomto směru se ale žádné takovéto pozemky nenacházejí, a proto byla tato cyklotrasa zachována

### 5.3.2.2 Cyklotrasa č. 5092

Důvodem zachování této cyklotrasy byla nutnost propojení obcí na východním okraji mikroregionu Telčsko. Tato cyklotrasa lemuje hranici mikroregionu a propojuje obce, kam nebylo možné zavést nově navrhované cyklotrasy. Ve značné části vede stejnou trasou jako cyklotrasa GW RR, která byla také ponechána.

### 5.3.2.3 Cyklotrasa GW RR

Cyklotrasa Greenway Region renesance byla zachována z důvodu své unikátnosti, jak ve vyznačená a vedení. Tato cyklotrasa má za úkol spojovat dané cíle v celé oblasti, a proto byla ponechána. Obdobně jako cyklotrasy č. 5021, č. 5092 a č. 5123 také slouží k propojení menších obcí v okolí města Telče.

## 5.4 Vedení cyklistických tras v intravilánu města Telč v rámci nové koncepce

V rámci nové koncepce byl kladen důraz na bezpečnost cyklistů, a proto byla snaha zvolit cesty a komunikace ve městě vhodné k tomuto účelu. Jeden z problémů, který byl nalezen, bylo nedovedení žádné z cyklotras k dopravnímu terminálu, tedy k autobusovému a vlakovému nádraží. Tento problém byl eliminován novým vedením cyklotrasy č. 5125', která nově začíná právě v prostoru dopravního terminálu. Ve staničení 384,12 m je pak napojena na cyklotrasu č. 16', která cyklisty dovede na náměstí, kde začíná většina ostatních cyklotras.

Od napojení na cyklotrasu č. 16' vede cyklotrasa ulicí Maškovou, kde je již cyklostezka vybudovaná, takže v tomto úseku jsou cyklisti chráněni. Dále v ulici Tobiáškovou, kde je intenzita provozu velmi malá, a proto je zde vhodné cyklisty vést. To samé platí pro ulici Furchovu.

Dále na náměstí je provoz vozidel omezen, a tedy vhodný pro cyklisty. Z náměstí se pak větví cyklotrasy do různých směrů.

Ve směru na sever je počítáno s vybudováním ochranného pásu pro cyklisty při vjezdu na komunikaci II/406. Dále už se cyklotrasy napojují na vybudovanou stezku pro cyklisty a chodce, takže dále bude docházet k bezpečnému pohybu cyklistů.

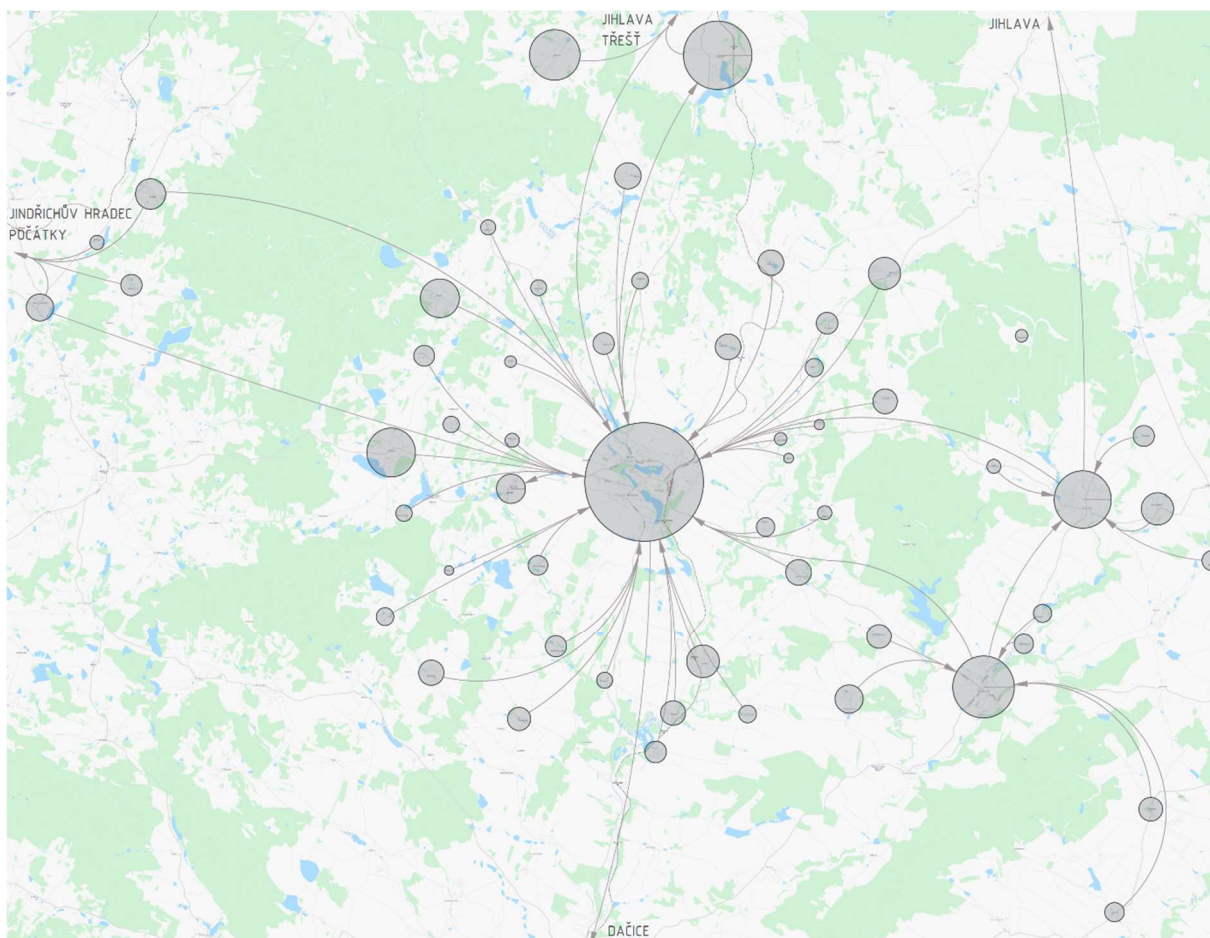
Ve směru na západ je vedena cyklotrasa přes lávku a dále kolem škol a parku. V těchto úsecích nedochází k žádnému pohybu motorových vozidel, pouze v úseku u škol dochází k průjezdu pracovníků školy na parkoviště, ale intenzita provozu těchto vozidel je zanedbatelná. Dále místo vedení cyklistů po silnici I/23 je počítáno s výstavbou samostatné cyklostezky podél této komunikace.

Ve východním až severovýchodním směru je ponecháno původní vedení cyklotrasy. Cyklotrasa prochází bezpečným úsekem podél Štěpnického rybníka, a nadále zklidněnou ulicí Květinovou, kde se napojuje na silnici III/02321. [viz. Příloha 5]

## 5.5 Zdroje a cíle cyklistické dopravy

### 5.5.1 Zdroje cyklistické dopravy

Mezi hlavní zdroje cyklistické dopravy je nutno zařadit města, městyse a obce v celém mikroregionu Telčsko. [viz. Obrázek 16]



Obrázek 16: Zdroje a cíle cyklistické dopravy [10]

Vzhledem však k atraktivnosti území je zde také nezanedbatelný zdroj turismus. Ať už za kulturou, či za rekreací přijíždí do Telče velké množství lidí.

Jak vidno z obr. č. 16 největším zdrojem a zároveň i cílem je město Telč. Mezi další významnější zdroje v mikroregionu je nutno zařadit Starou Říši, Novou Říši, Mrákotín a Hodice.

#### 5.5.1.1 Města, městyse a obce v Mikroregionu Telčsko

Následující tabulka zaznamenává všechny obce nacházející se v Mikroregionu Telčsko, jelikož právě tyto obce jsou největším zdrojem cyklistů ve zkoumané oblasti. [2]

Tabulka 26: Zdroje cyklistů v Mikroregionu Telčsko

Obec	Počet obyvatel (rok 2019)
Bohuslavice	138
Borovná	81
Černíč	121
Červený Hrádek	210
Dolní Vilímeč	98
Doupě	96
Dyjice	136
Hodice	743
Horní Myslová	93
Hostětice	133
Jindřichovice	94
Knínice	195
Kostelní Myslová	62
Krahučín	600
Krasnice	197
Lhotka	82
Markvartice	200
Mrákotín	892
Mysletice	126
Myslivoň	207
Nevcehle	236
Nová Říše	817
Olšany	76
Olší	70
Ořechov	70
Panenská Rozsídka	162
Pavlov	431
Radkov	246
Rozseč	170
Růžená	353
Řásná	242
Řídelov	84
Sedlatice	61
Sedlejev	294
Stará Říše	620
Strachonovice	83
Svojkovice	49
Telč	5276
Třeštice	151



Obec	Počet obyvatel (rok 2019)
Urbanov	146
Vanov	90
Vanůvek	39
Vápovice	40
Volevčice	73
Vystrčenovice	117
Zadní Vydří	48
Zdeňkov	53
Zvolenovice	90
Žatec	108

## 5.5.2 Cíle cyklistické dopravy

### 5.5.2.1 Historické cíle

Mezi historické cíle byly zařazeny významné historické stavby, jako jsou zámky, kostely, hrady, či jiná poutní místa. [viz. Tabulka 27]

Tabulka 27: Historické cíle

Jméno cíle	Katastrální území	Nejbližší cyklotrasa
Zámek Telč	Telč	16', 1113', 5091', 5126'
Náměstí Telč	Telč	16', 1113', 5091', 5126'
Židovský hřbitov Telč	Telč	16'
Kaple sv. Karla	Telč	5126'
Zřícenina hradu Štamberk	Lhotka	5021, 5124
Hrad Roštejn	Růžená	16', 5021, 5091', 5126'
Venkovský dům Třeštice	Třeštice	16', 5091', 5123
Klášter Nová Říše	Nová Říše	5125'
Kostel sv. Jana Nepomuckého	Krahučín	1113', 5261'

### 5.5.2.2 Přírodní cíle

Do přírodních cílů byly zařazeny vodní plochy, které jsou hojně turisty navštěvovány v letních měsících. Dále jsou zde zahrnuty také zajímavé přírodní uskupení jako různé obory nebo zajímavé skalní útvary. V tabulce lze také nalézt chráněné stromy. [viz. Tabulka 28]

Tabulka 28: Přírodní cíle

Jméno cíle	Katastrální území	Nejbližší cyklotrasa
Rybník Roštejn	Telč	16', 5091'
Rybník Smrk	Vanov	5126'
Velký pařezitý rybník	Řásná	5126'
Malý pařezitý rybník	Řásná	5126'
Arboreum Javořice	Řásná	5126'
Míchova skála	Řásná	5126'

Jméno cíle	Katastrální území	Nejbližší cyklotrasa
Rybník Horní Mrzatec	Mrákotín	1113'
Rybník Dolní Mrzatec	Mrákotín	1113'
Praskoleská lípa	Praskolesy	5021
Roštejnská obora	Růžená	16',5021, 5091', 5126'

### 5.5.2.3 Ostatní cíle

Do kategorie ostatních cílů byly zařazeny zajímavosti, které se nadají zařadit ani mezi historické, ani přírodní cíle. Jsou zde zahrnuty vyhlídková místa, rozhledny, památníky, různá muzea a expozice. [viz.

Tabulka 29]

Tabulka 29: Ostatní cíle

Jméno cíle	Katastrální území	Nejbližší cyklotrasa
Rozhledna Oslednice	Telč	5125'
Hospodářský dvůr Bohuslavice	Bohuslavice	5125'
Expozice místní dráhy	Hodice	5091'
Vrch Javořice	Mrákotín	1113', 5126'
Expozice kamenictví v Mrákotíně	Mrákotín	1113', 5021
Expozice Genius loci	Kostelní Myslová	5021, 5123
Expozice Obecná škola	Radkov	16'
Památník seskoku výsadkové skupiny Out Distance	Ořechov	5125'
Golfově hřiště Telč	Volevčice	16', 5091'

## 5.6 Povrchy využitelné pro stavbu nových stezek pro cyklisty a chodce

### 5.6.1 Živičný povrch

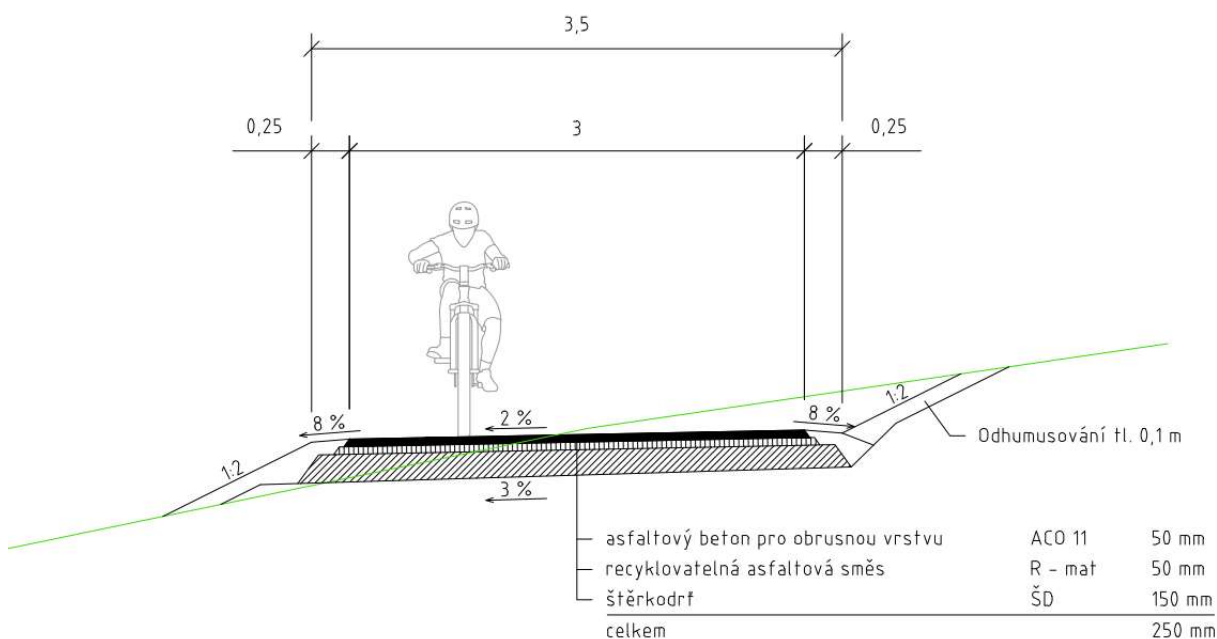
U živičných povrchů se obvykle pokládá jedna či více vrstev asfaltové směsi. Vrchní vrstva komunikace je tradičně tvořena asfaltovým betonem (AB). Pod touto svrchní vrstvou se ukládá vrstva obalového kameniva (OK). Spodní vrstva je tvořena šterkodrtí.

Co se týče využitelnosti jednotlivých druhů svrchní asfaltobetonové vrstvy, nejčastěji používanými jsou asfaltový beton střednězrný (ACO 16+), jemnozrný (ACO 11+) a velmi jemný (ACO 8+). Asfaltový beton se vyrábí ve 3 kvalitativních třídách (I - III) a podle velikosti zrn se dělí na ABJ (jemný), ABS (střednězrný), ABH (hrubozrný) a ABVH (velmi hrubozrný). Hloubka vrstvy asfaltového betonu se pohybuje mezi 30 a 50 mm. Barevná asfaltová směs se využívá občas v intravilánu v červené variantě.

[viz. Obrázek 17 a 18]

Další variantou je využití litého asfaltu s jemnějším kamenivem (MA 8 II, MA 8 V, MA 5 V).

U obalového kameniva lze mluvit jako o směsi, ve které se nenachází takové množství asfaltu jako například u svrchní vrstvy. U vrstvy obalového kameniva není kladen velký důraz na plynulost čáry zrnitosti jako u svrchní vrstvy asfaltového betonu. U těchto vrstev se nepožaduje vodotěsnost, a proto je možná mezerovitost až do 10 %. Obalové kamenivo se dělí do dvou kvalitativních tříd (I, II). Podle velikosti zrn se dělí na OKJ (jemné), OKS (střednězrné), OKH (hrubozrné), OKVH (velmi hrubozrné), OKM (makadam). Vrstva štěrkodrti (ŠD) se pokládá v hloubce 150 mm. [5] [6] [7] [9]



Obrázek 17: Vzorový příčný řez stezkou pro cyklisty a chodce s živичným povrchem [12]



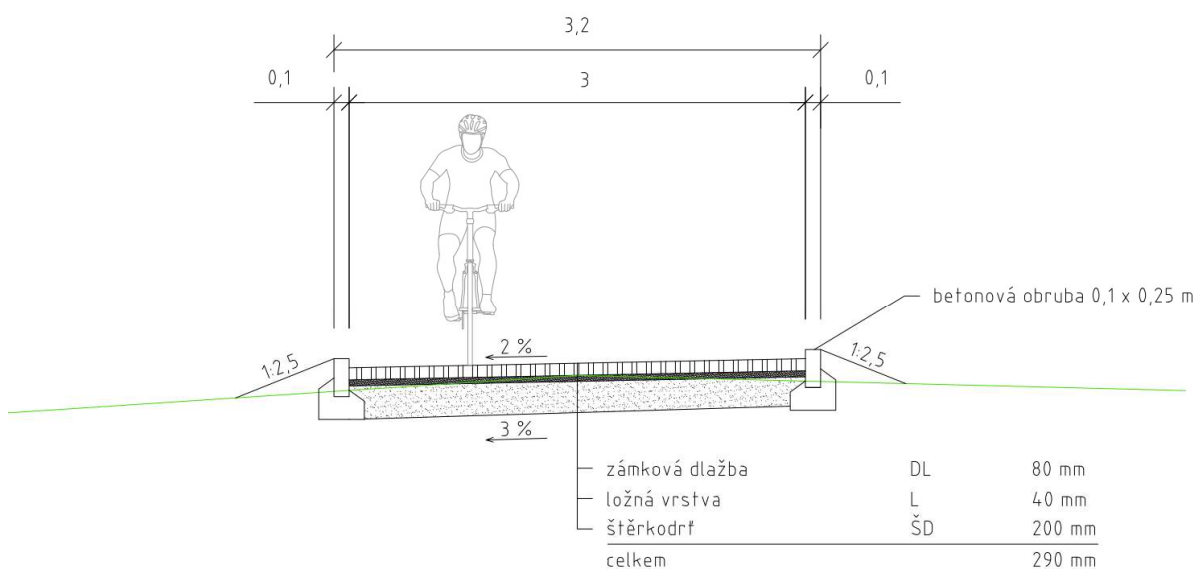
Obrázek 18: Stezka pro cyklisty a chodce s živичným povrchem kolem rybníka Roštejn, Telč [12]

## 5.6.2 Dlážděný povrch

Kryt komunikace se složen z dlažebních prvků či dílců do ložné vrstvy. U přírodního materiálu dochází ke štípání, řezání tohoto materiálu. Mezi využívané přírodní materiály patří žula, andezit nebo syenit. V rámci mikroregionu Telčsko dominuje využití žuly vzhledem k přítomnosti místních žulových lomů. Využití žulové dlažby je například v Telči nutné s ohledem na historický ráz centra města. Dlažba z přírodních materiálů je cenově nákladná a také pracná na položení, na druhou stranu vykazuje velmi dlouhou životnost. Nevýhodou toho povrchu je také nerovnosti výsledného povrchu a jejich kluzkost.

U přírodního materiálu je kladen důraz na fyzikální vlastnosti jako je pevnost v tlaku, obrusnost, nasákavost a mrazuvzdornost. Dlažební kostky se dělí na velké kostky o výšce 160 mm a o různých délkách. Štípáním jsou také tvořeny obrubníky a krajníky. Možné je taky využití malých kostek o velikostech 80 až 120 mm.

Z důvodu eliminace těchto nevýhod se u cyklistických komunikací využívají ve velké míře dlažba z umělých materiálů. Umělé materiály se lisují ve formách. Takto se lisuje například cementový beton nebo recyklované plasty. Právě cementobetonové dlaždice jsou lisovány do speciálních forem, aby bylo možné vytvořit zámkovou dlažbu [viz. Obrázek 19 a 20]. Zámková dlažba může být pokládána ručně, nebo pro pokládku větších prostorů slouží specializované stroje. Vzhledem k výrobě dlažebních kostek z umělého materiálu, je možná příměs různých barviv a lisování do specifických tvarů. Nevýhodou této dlažby je nutnost pokládky obrubníku pro udržení formy celé komunikace. [5] [6] [7] [9]



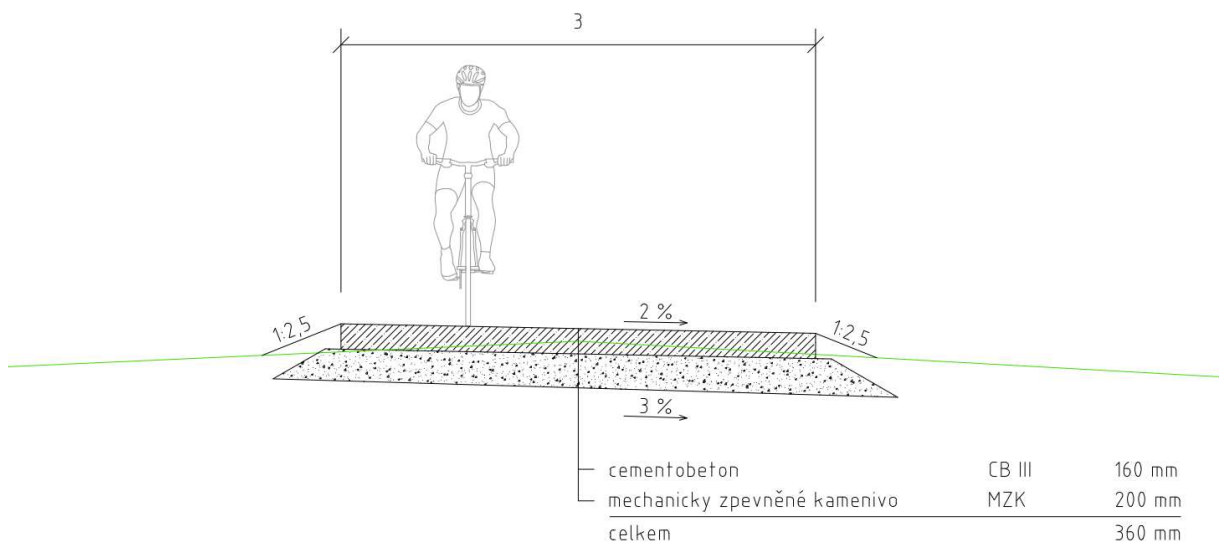
Obrázek 19: Vzorový příčný řez stezkou pro cyklisty a chodce s dlážděným povrchem [12]



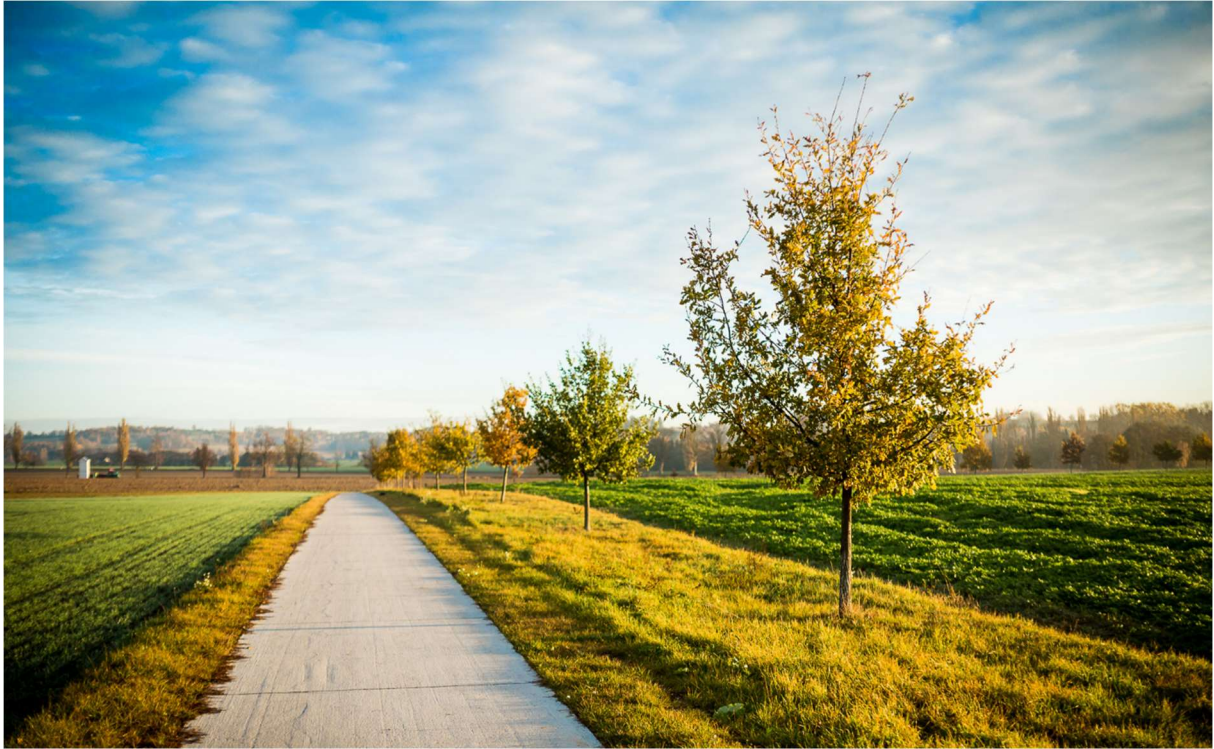
Obrázek 20: Stezka pro cyklisty a chodce s dlážděným povrchem, Telč [12]

### 5.6.3 Cementobetonový povrch

Tento druh povrchu je tvořen betonem s ocelovou výztuží. Pro předcházení deformace teplotou mohou být v cementobetonovém krytu vytvořeny dilatační spáry. Oproti živичnému povrchu se tento druh povrchu vyznačuje větší životností a lepším udržením svého tvaru a struktury. Jejich nespornou výhodou je také, že u nich není nutné využití obrubníků a tím pádem značnému ušetření nákladů. Celkové tento druh povrchu je ekonomicky více přijatelnější než ostatní varianty i vzhledem k menší nutnosti údržby. [5] [6] [7] [9]



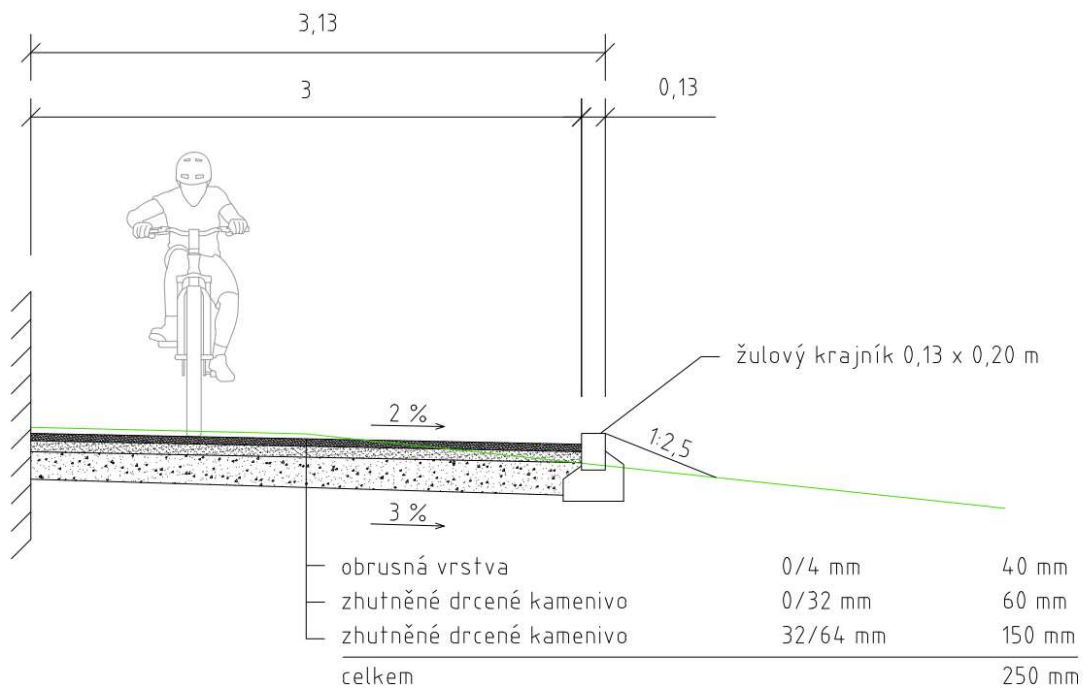
Obrázek 21: Vzorový příčný řez stezkou pro cyklisty a chodce s cementobetonovým povrchem [12]



*Obrázek 22: Cementobetonová stezka pro cyklisty a chodce Telč [12]*

#### 5.6.4 Mlatový povrch

Poslední variantou využívanou na komunikacích pro cyklisty je mlatový povrch. Tento druh úpravy je vhodný zejména při vedení stezek určených pro cyklisty a chodce v parcích či v historické zástavbě [viz. *Obrázek 23 a 24*]. Tento povrch je však náročný kvůli nutnosti výběru vhodného a kvalitního materiálu. Aby byl tento povrch kvalitní je nutné důkladné provedení lože. Lože musí být vyrovnané a dostatečně zhutněné, aby nedocházelo k jeho borcení. Ohraničen by měl být obrubníkem, dřevěným trámem nebo ocelovou lištou. Díky těmto okrajům je zamezeno erozi materiálu. Při pokládce každé nové vrstvy musí docházet k opětovnému zhutnění. [5] [6] [7] [9]



Obrázek 23: Vzorový příčný řez stezkou pro cyklisty a chodce s mlatovým povrchem [12]



Obrázek 24: Stezka pro cyklisty a chodce s mlatovým povrchem u rybníka Nadymák, Telč [12]

## 6 Závěr

Výstupem této práce je komplexní řešení cyklistické dopravy v Mikroregionu Telčsko. Jakožto velmi se rozšiřující oblast dopravy je nutnost právě pro uživatele, tedy cyklisty, zlepšit dostupnost požadovaných cílů, a především zvýšit jejich bezpečnost.

Při stávajícím stavu je převážná část cyklistů nucena využívat silnice I., II. a III. tříd nebo případně jiných účelových komunikací. Většina současných cyklotras tedy vede integrovaně s ostatním provozem, hlavně s motorovými vozidly.

Nová koncepce si klade za cíl tento problém řešit a eliminovat. Nově navrhované vedení cyklotras se ve velké míře vyhýbá právě vedení po komunikacích s větším provozem motorových vozidel. K vedení cyklistů využívá lesních, polních a jiných méně využívaných komunikací a také se v návrhu počítá s výstavbou nových stezek pro cyklisty, případně stezek pro cyklisty a chodce, v celém okolí Telč. V důsledku by tedy došlo v mnoha úsecích k úplnému oddělení cyklistické od motorové dopravy a zvýšení bezpečnosti cyklistů. Zároveň by cyklotrasy vedly v příjemnějších podmínkách a příjemnějším prostředí pro cyklisty, tedy přírodou a mimo hlavní dopravní tahy. V mnoha případech by se také snížila nutnost překonávání velkých výškových rozdílů.

Vzhledem k nárůstu popularity cyklistické dopravy jsou také právě pro výstavbu nové infrastruktury pro cyklisty uvolňovány peníze z Evropských fondů v rámci různých dotací nebo grantů. Právě tato nová koncepce by následně mohla sloužit jako podklad pro podrobný návrh, projekci a výstavbu jednotlivých komunikací pro cyklisty v mikroregionu.



## 7 Zdroje a použitá literatura

- [1] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počet obyvatel v obcích* [online]. [cit. 2019-08-05]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-za0wri436p>
- [2] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika SO ORP Telč* [online]. [cit. 2019-07-10]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xj/charakteristika\\_so\\_orp\\_telc](https://www.czso.cz/csu/xj/charakteristika_so_orp_telc)
- [3] REGION RENESANCE. *Cyklotrasa Greenway Regionu Renesance (GWRR)* [online]. [cit. 2019-07-10]. Dostupné z: <http://www.e-collegium.cz/web/region-renesance/greenway-rr>
- [4] WIKIPEDIE. *Obvody obcí s rozšířenou působností (mapa)* [online]. [cit. 2019-07-10]. Dostupné z: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4d/ORP.PNG>
- [5] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury* [online]. [cit. 2019-08-06]. Dostupné z: <https://www.cyklodoprava.cz/file/strategie-technologie-sonda>
- [6] VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ, FAKULTA STAVEBNÍ, ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE, FAKULTA STAVEBNÍ, Ing. ZAJÍČEK Jan - ATP SERVIS, EUROVIA CS a.s. *TP 170: Navrhování vozovek pozemních komunikací* [online]. Dodatek č. 1 vyd. 2010 [cit. 2019-08-18]. Dostupné z: [http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_170\\_Dodatek\\_1.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_170_Dodatek_1.pdf)
- [7] Ing. arch. CACH Tomáš. *TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty* [online]. [cit. 2019-05-19]. Dostupné 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] EDIP s.r.o., Ing. MARTOLOS Jan, Ph.D., Ing. BARTOŠ Luděk, Ph.D. *TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích* [online]. 3. vydání 2018 [cit. 2019-08-20]. Dostupné z: [http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_189\\_2018\\_final.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_189_2018_final.pdf)
- [9] ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2006
- [10] Mapové podklady
- OPENSTREETMAP. [online] 2018 [cit. 2019-08-21]. Dostupné z: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)
  - ČÚZK, Nahlížení do katastru nemovitostí. [online] 2019 [cit. 2019-08-21]. Dostupné z: <https://nahliznidokn.cuzk.cz/VyberKatastrMapa.aspx>
- [11] SVOBODA Jaroslav, fotograf
- [12] Zdroj obrázků a fotografií: autor

## 8 Seznam příloh

- 1.01 Stávající síť cyklotras
- 1.02 Způsob vedení cyklotras
- 2 Rozdíl mezi stávající situací a novým návrhem
- 3 Způsob vedení cyklotras v nové koncepci
- 4 Síť nově navržených cyklotras s vedlejšími cyklotrasami
- 5 Síť nově navržených cyklotras v intravilánu
- 6.01 Příčný řez 1 - Za Stínadly
- 6.02 Příčný řez 2 - Slavičkova
- 6.03 Příčný řez 3 - Maškova
- 6.04 Příčný řez 4 - Tobiášková
- 6.05 Příčný řez 5 - Furchova
- 6.06 Příčný řez 6 - U Horní Brány
- 6.07 Příčný řez 7 - Palackého
- 6.08 Příčný řez 8 - U Ulického rybníka
- 6.09 Příčný řez 9 - U škol
- 6.10 Příčný řez 10 - U parku
- 6.11 Příčný řez 11 - Slavatovská
- 6.12 Příčný řez 12 - Jihlavská
- 6.13 Příčný řez 13 - U Nadymáku
- 6.14 Příčný řez 14 - Na Kotnově

## 9 Seznam obrázků

- Obrázek 1: Historická mapa města Telč [12]
- Obrázek 2: Administrativní dělení ČR [4]
- Obrázek 3: Současné pokrytí mikroregionu zklidněnými (modrá) a chráněnými (zelená) cyklotrasami [12]
- Obrázek 4: Dopravní značka IS 20 [12]
- Obrázek 5: Dopravní značka IS 21a [12]
- Obrázek 6: Dopravní značka C 09a [12]
- Obrázek 7: Dopravní značka C 09b [12]
- Obrázek 8: Stanoviště Náměstí Zachariáše z Hradce [10]
- Obrázek 9: Stanoviště křižovatka U Horní brány [10]
- Obrázek 10: Okruh Lipky Telč, zazelenění [11]
- Obrázek 11: Lavička u Okruhu Lipky v Telči [11]
- Obrázek 12: Lavička na stezce pro cyklisty a chodce kolem rybníka Nadymák [12]
- Obrázek 13: Odpadkové koše na stezce pro cyklisty a chodce kolem rybníka Nadymák [12]
- Obrázek 14: Stojany na kola u autobusové zastávky Kino [12]
- Obrázek 15: Navrhované pokrytí mikroregionu zklidněnými (modrá) a chráněnými (zelená) cyklotrasami [12]
- Obrázek 16: Zdroje a cíle cyklistické dopravy [10]
- Obrázek 17: Vzorový příčný řez stezkou pro cyklisty a chodce s živичným povrchem [12]
- Obrázek 18: Stezka pro cyklisty a chodce s živичným povrchem kolem rybníka Roštejn, Telč [12]
- Obrázek 19: Vzorový příčný řez stezkou pro cyklisty a chodce s dlážděným povrchem [12]
- Obrázek 20: Stezka pro cyklisty a chodce s dlážděným povrchem, Telč [12]
- Obrázek 21: Vzorový příčný řez stezkou pro cyklisty a chodce s cementobetonovým povrchem [12]
- Obrázek 22: Cementobetonová stezka pro cyklisty a chodce Telč [12]
- Obrázek 23: Vzorový příčný řez stezkou pro cyklisty a chodce s mlatovým povrchem [12]
- Obrázek 24: Stezka pro cyklisty a chodce s mlatovým povrchem u rybníka Nadymák, Telč [12]

## 10 Seznam tabulek

- Tabulka 1: Délka stávajících cyklotras
- Tabulka 2: Vedení stávajících cyklotras
- Tabulka 3: Rozbor cyklotrasy č. 16
- Tabulka 4: Rozbor cyklotrasy č. 1113
- Tabulka 5: Rozbor cyklotrasy č. 5021
- Tabulka 6: Rozbor cyklotrasy č. 5091
- Tabulka 7: Rozbor cyklotrasy č. 5092
- Tabulka 8: Rozbor cyklotrasy č. 5123
- Tabulka 9: Rozbor cyklotrasy č. 5124
- Tabulka 10: Rozbor cyklotrasy č. 5125
- Tabulka 11: Rozbor cyklotrasy č. 5126
- Tabulka 12: Rozbor cyklotrasy č. 5261
- Tabulka 13: Rozbor cyklotrasy GW RR
- Tabulka 14: Nevhodné vedení cyklotras v intravilánu
- Tabulka 15: Počet cyklistů za hodinu na stanovišti "Náměstí Zachariáše z Hradce"
- Tabulka 16: Počet cyklistů za hodinu na stanovišti "křižovatka U Horní brány"
- Tabulka 17: Délka nově trasovaných cyklistických komunikací
- Tabulka 18: Vedení nově trasovaných cyklistických komunikací
- Tabulka 19: Rozbor cyklotrasy č. 16'
- Tabulka 20: Rozbor cyklotrasy č. 1113'
- Tabulka 21: Rozbor cyklotrasy č. 5091'
- Tabulka 22: Rozbor cyklotrasy č. 5125'
- Tabulka 23: Rozbor cyklotrasy č. 5126'
- Tabulka 24: Rozbor cyklotrasy č. 5261
- Tabulka 25: Výpis ponechaných původních cyklotras
- Tabulka 26: Zdroje cyklistů v Mikroregionu Telčsko
- Tabulka 27: Historické cíle
- Tabulka 28: Přírodní cíle
- Tabulka 29: Ostatní cíle