



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**FAKULTA DOPRAVNÍ**

*Bc. Jan Ondráček*

**Návrh nového vedení a uspořádání páteřní cyklistické trasy  
Slavonice - Jihlava**

Diplomová práce

**2021**

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

**ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Bc. Jan Ondráček**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**N 3710 – DS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Návrh nového vedení a uspořádání páteřní  
cyklistické trasy Slavonice - Jihlava**

Název tématu (anglicky): Design of a New Solution of the Backbone Cycle Route  
Slavonice - Jihlava

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování diplomové práce se řiďte následujícími pokyny:

- analýza stávajícího stavu cyklistické dopravy v okolí budoucí páteřní cyklistické trasy vedoucí ze Slavonic přes Dačice, Telč a Třešť do Jihlavy a porovnání s dříve zpracovanými záměry v oblasti cyklistické dopravy pro výše uvedenou oblast předmětné cyklistické trasy
- analýza bezpečnosti silničního provozu, vč. průzkumu dopravy zaměřeného zejména na intravilánové úseky
- návrh vhodného vedení a uspořádání páteřní cyklistické trasy Slavonice - Jihlava s napojením na mezinárodní cyklistickou trasu EV 13 vedoucí do města Waldkirchen an der Thaya v Rakousku
- součástí návrhu vedení cyklistické trasy bude i návrh prostorového uspořádání místních komunikací v jednotlivých problematických úsecích vybraných měst a obcí
- v blízkosti řešené cyklistické trasy vytipování důležitých bodů pro realizaci infrastruktury pro parkování jízdních kol



Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí diplomové práce


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

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2020**

(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 diplomové práce: **17. května 2021**

- 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 diplomové práce.



Bc. Jan Ondráček  
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 30. června 2020

### **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 mě dokázal konstruktivně kritizovat a nasměrovat 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 diplomové práce, tak v době celého studia na Fakultě dopravní.

### **Prohlášení**

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou 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 17. května 2021

.....  
Podpis

# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

## FAKULTA DOPRAVNÍ

### Návrh nového vedení a uspořádání páteřní cyklistické trasy Slavonice - Jihlava

Diplomová práce

Květen 2021

Bc. Jan Ondráček

#### **Abstrakt**

Předmětem diplomové práce je návrh nového vedení páteřní cyklistické trasy ze Slavonic do Jihlavy. Zabývá se popisem stávajících cyklistických tras v dotčeném území a dopravním značením komunikací pro cyklisty. Hlavní důraz se v práci klade na návrh vhodnějšího vedení páteřní cyklistické trasy s ohledem na potřeby a požadavky účastníků cyklistické dopravy. V práci je také podrobněji nahlédnuto na technologie využívané pro výstavbu cyklistických komunikací.

#### **Klíčová slova**

Cyklistická doprava, cyklistická infrastruktura, stezka pro cyklisty, cyklistická trasa, vedení cyklistických tras, bezpečnost provozu, obslužnost, dopravní průzkum, doprava ve městě

#### **Abstract**

The subject of the masters thesis is proposal of new routing of backbone cycle route from Slavonice to Jihlava. It addresses description of current cycle routes in affected area and traffic signs connected to infrastructure for cyclists. Main emphasis of the thesis is on proposal of preferable route for the spinal cycle route with respect to the needs and requirements of cycle traffic participants. The thesis also deals in more detail on technologies used for construction of infrastructure for cyclists.

#### **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
2.1.1	Okresy .....	7
2.1.2	Mikroregiony .....	8
3	Stávající stav cyklistické dopravy .....	12
3.1	Popis cyklistických tras v okolí navržené páteřní cyklistické trasy Slavonice - Jihlava .....	12
3.2	Značení stávajících cyklistických tras .....	18
3.3	Problémy v intravilánu dotčených měst .....	20
3.3.1	Slavonice .....	20
3.3.2	Dačice .....	20
3.3.3	Telč .....	22
3.3.4	Třešť .....	23
3.3.5	Jihlava .....	26
4	Analýza cyklistické dopravy .....	26
4.1	Popis měřicích míst .....	26
4.2	Vyhodnocení naměřených dat .....	28
4.2.1	Slavonice .....	29
4.2.2	Telč .....	30
4.2.3	Pístov .....	32
4.3	Vliv protiepidemických opatření .....	33
5	Návrh páteřní cyklistické trasy .....	34
5.1	Obecné zásady .....	34
5.1.1	Trasování cyklistických komunikací .....	34
5.1.2	Stavební náležitosti cyklistických komunikací .....	34
5.1.3	Dopravní značení .....	35
5.1.4	Vybavení cyklistické trasy .....	35
5.2	Návrh páteřní cyklistické trasy .....	38
5.3	Vedení cyklistické trasy Slavonice - Jihlava v extravilánu .....	38
5.3.1	Úsek Slavonice – Dačice .....	38
5.3.2	Úsek Dačice – Telč .....	39
5.3.3	Úsek Telč – Třešť .....	41
5.3.4	Úsek Třešť – Jihlava .....	42
5.4	Vedení cyklistické trasy Slavonice - Jihlava v intravilánu měst .....	43

5.4.1	Vedení ve Slavonicích .....	43
5.4.2	Vedení v Dačicích.....	44
5.4.3	Vedení v Telči .....	44
5.4.4	Vedení v Třešti.....	45
5.4.5	Vedení v Jihlavě .....	46
5.5	Priority výstavby.....	47
5.5.1	Postup pro zařazení úseků k prioritě.....	47
5.5.2	Úsek Slavonice.....	47
5.5.3	Úsek Slavonice – Dačice .....	48
5.5.4	Úsek Dačice .....	49
5.5.5	Úsek Dačice - Telč.....	50
5.5.6	Úsek Telč .....	51
5.5.7	Úsek Telč - Třešť .....	52
5.5.8	Úsek Třešť.....	53
5.5.9	Úsek Třešť - Jihlava.....	53
5.5.10	Úsek Jihlava .....	55
5.6	Povrchy využitelné pro stavbu nových stezek pro chodce a cyklisty .....	56
5.6.1	Živičný povrch.....	56
5.6.2	Dlážděný povrch.....	58
5.6.3	Cementobetonový povrch.....	59
5.6.4	Mlatový povrch .....	61
5.6.5	Využití technologie GLORIT .....	62
6	Shrnutí přínosů návrhu cyklistické trasy .....	63
6.1	Podélné profily extravilánových úseků .....	63
6.2	Obtížnost úseků.....	68
6.3	Infrastruktura pro parkování jízdních kol.....	68
7	Závěr.....	71
8	Zdroje a použitá literatura.....	72
9	Seznam obrázků .....	73
10	Seznam tabulek .....	74
11	Seznam grafů.....	75
12	Seznam příloh.....	75

## 1 Úvod

Celý Kraj Vysočina a konkrétně jihlavský okres patří k jedním z přírodně nejzachovalejších oblastí celé České republiky. Kromě přírody a přírodních památek je celá tato oblast plná historických památek. Právě propojení přírody a památek tvoří ideální základ pro rozvoj cyklistické dopravy v této oblasti.

Jak už bylo avizováno, použití kola jako dopravního prostředku je v celé této oblasti využíváno z velké části pro návštěvu zajímavých cílů ať už v dílčích obcích mikroregionů nebo v jejich blízkém okolí. Nezanedbatelnou částí je ale také účelové cestování obyvatel do větších měst za prací.

Právě vytvoření páteřní cyklistické trasy, která by v severním směru spojovala důležitá města v regionu, by sloužilo oběma těmito funkcím. Funkční a bezpečné propojení měst je právě to, co dnes celému regionu chybí. Ve spojení se sítěmi navazujících cyklistických tras a stezek pro cyklisty by vznikla komplexní síť v celém regionu. Již v současnosti mají města, jako například Telč, utvořenu komplexní studii proveditelnosti cyklistické infrastruktury. A navržená páteřní cyklistická trasa by mohla sloužit jako první záblesk, který by donutil dílčí obce o cyklistické dopravě hlouběji přemýšlet.

Současné vedení cyklistické trasy č. 16, která slouží ve svém stávajícím vedení jako páteřní cyklistická trasa, je ve velké části nevhodně vedeno. Z velké části je právě tato cyklistická trasa vedena po silnicích II. a III. tříd integrovaně s automobilovou dopravou. Návrh nového vedení by měl minimalizovat vedení cyklistů společně s automobilovou dopravou. Kromě vhodnějšího a příjemnějšího vedení cyklistů mimo frekventované komunikace je cílem diplomové práce zvýšení bezpečnosti cyklistů, kteří chtějí cestovat buď mezi většími městy v oblasti, nebo například při cestě až do Rakouska.

Právě navržená páteřní cyklistická trasa je napojena na cyklistickou trasu EV 13 vedoucí až do města Waldkirchen an der Thaya. Rakousko dále nabízí ideální podmínky pro cyklistické vyžití a přivedení cyklistů z celého regionu až od Jihlavy by bylo více než výhodné.

Další důležitou věcí je také napojení na veřejnou hromadnou dopravu, dále jen VHD. Propojení s autobusovou nebo vlakovou dopravou je zásadním předpokladem pro kvalitní fungování celé sítě cykloinfrastruktury. VHD a cyklisté mají symbiotický efekt a integrují zájem o obě tyto oblasti. I proto je nový návrh v každém větším městě, konkrétně ve Slavonicích, Dačicích, Telči, Třešti a Jihlavě, zaveden jednou z vedlejších variant k autobusovým a vlakovým terminálům těchto měst.



## 2 Řešená oblast

### 2.1 Obecné informace

#### 2.1.1 Okresy

##### *Okres Jindřichův Hradec*

Aby bylo možné vhodné napojení na stezku pro cyklisty vedoucí do Rakouska, je cyklistická trasa započata ve Slavonicích, tedy v Jindřichohradeckém okrese. Dalším z významných měst, kterým prochází cyklistická trasa je město Dačice.

Navrhovaná cyklistická trasa začíná, jak již bylo zmíněno, ve městě Slavonice a vede až do Dačic. Cyklistická trasa je navržena tak, aby z ní byla možná obsluha okolních obcí. Přes některé z těchto obcí ještě v rámci Jindřichohradeckého okresu prochází, a to přes Mutišov, Cizkrajov, Urbaneč a Toužim. Poté cyklistická trasa míří do Velkého Pěčína a následně opouští hranice tohoto okresu a ve zbytku trasy je již navržena na území okresu Jihlava.

##### *Okres Jihlava*

Po překonání hranic jindřichohradeckého okresu míří cyklistická trasa severním směrem do dalšího významného města. Přes obce Černíč, Slaviboř a Radkov do Telče. V okolí Malého Pěčína je také navrženo více variant, pro potenciální ideální vedení cyklistické trasy v této oblasti. Telč je další důležitou zastávkou, jelikož slouží jako centrum poměrně rozsáhlé oblasti celého mikroregionu, který bude ještě podrobněji rozebrán níže.

Mezi Telčí a Třeští, které je dalším významným městem, prochází přes obce Studnice a Třeštice. Město Třešť je dalším centrem oblasti, v tomto případě mikroregionu Třeštsko.

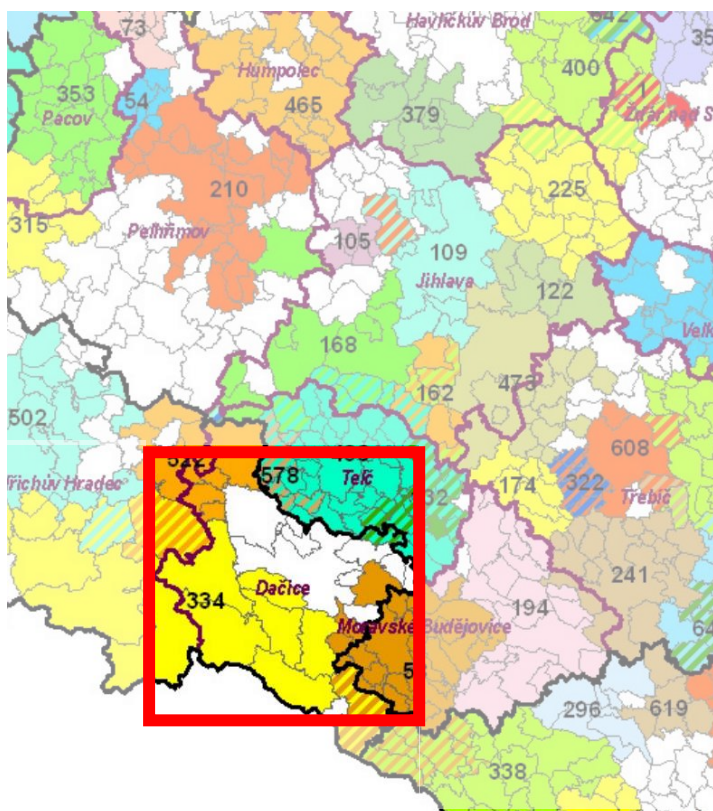
Poslední a cílovou zastávkou je město Jihlava, které slouží jako centrum nejen pro stejnojmenný okres, ale také pro celý kraj Vysočina. V rámci návrhu byly vytvořeny v tomto úseku 2 varianty, a to západní varianta a východní varianta.

Západní varianta je vedena z větší části podél železnice a pro tuto variantu by byla z velké části nutná výstavba nového tělesa komunikace pro cyklisty. Tato varianta je vedena přes Jezdovice, Salavice a Kostelec a v Pístově se napojuje na stezku pro cyklisty vedoucí do centra Jihlavy. V Kostelci je také navrženo variantní řešení, kdy jedna z variant je vedena po lesních cestách a druhá varianta je zavedena až do Kostelce, odkud je nutné vybudování nové stezky pro cyklisty s napojením až do Třeště podél železnice.

Oproti západní variantě je východní varianta snadnější, co se týká nutnosti výstavby nových stezek pro cyklisty. Z velké části je tato varianta vedena po lesních a polních cestách, kde je již dnes možné se projet na kole, nikoliv však na silničním. Toto variantní vedení je z Třeště dovedeno do Popic, kde se napojuje na Jihlavský okruh, který dnes slouží spíše pro pěší turistiku. Nicméně i cyklistický provoz je zde možný a po případném zpevnění povrchu by vytvořilo pro cyklisty bezpečnou a vhodnou variantu pro všechny cyklisty.

## 2.1.2 Mikroregiony

### *Mikroregion Dačicko*



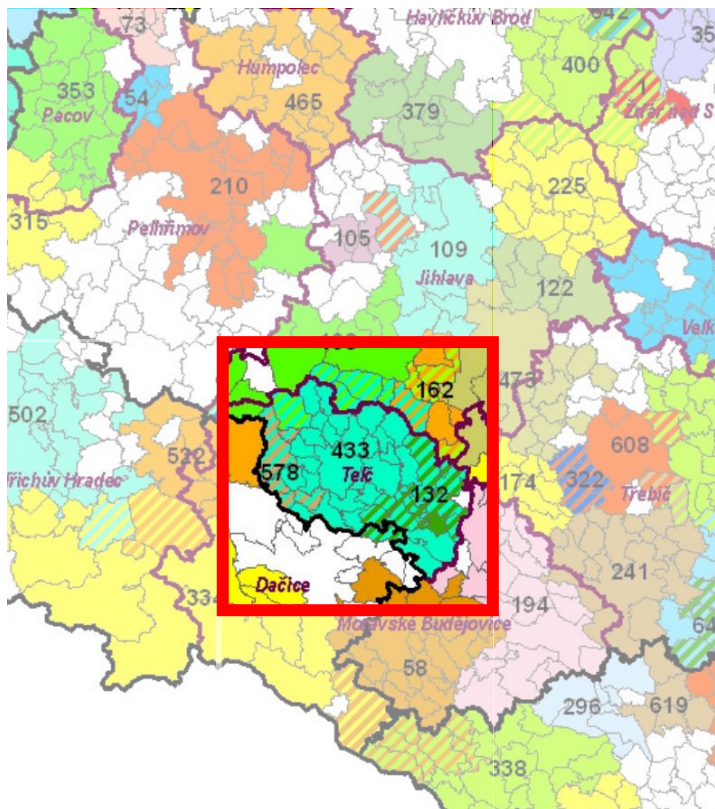
Obrázek 2.1: Mikroregion Dačicko [5]

Mikroregion Dačicko je součástí Jihočeského kraje nacházející se v jeho východním. V rámci tohoto svazku obcí lze nalézt 23 obcí, z čehož nejvýznamnější jsou dvě města, a to Dačice a Slavonice. Mikroregion byl založen v roce 2004 a k dnešnímu dni v něm žije zhruba 20 000 obyvatel. [viz obrázek 2.1]

Tento územní celek také nabízí dobré podmínky pro cyklistickou dopravu nebo cykloturistiku, co se týká prostředí a okolí. V tomto mikroregionu je neporušená příroda a také množství kulturních památek. Právě tato zajímavosti sem cyklisty lákají, nicméně infrastruktura pro cyklisty není na tomto území moc rozvinuta, a proto je množství cyklistických tras stále vedeno po silnicích II. a III. třídy.

Mikroregion Dačicko je také zařazen do oblasti tzv. „Regionu Renesance“, který sdružuje okolí obce a zasazuje se o zvýšení atraktivity této oblasti pro turisty.

#### *Mikroregion Telčsko*

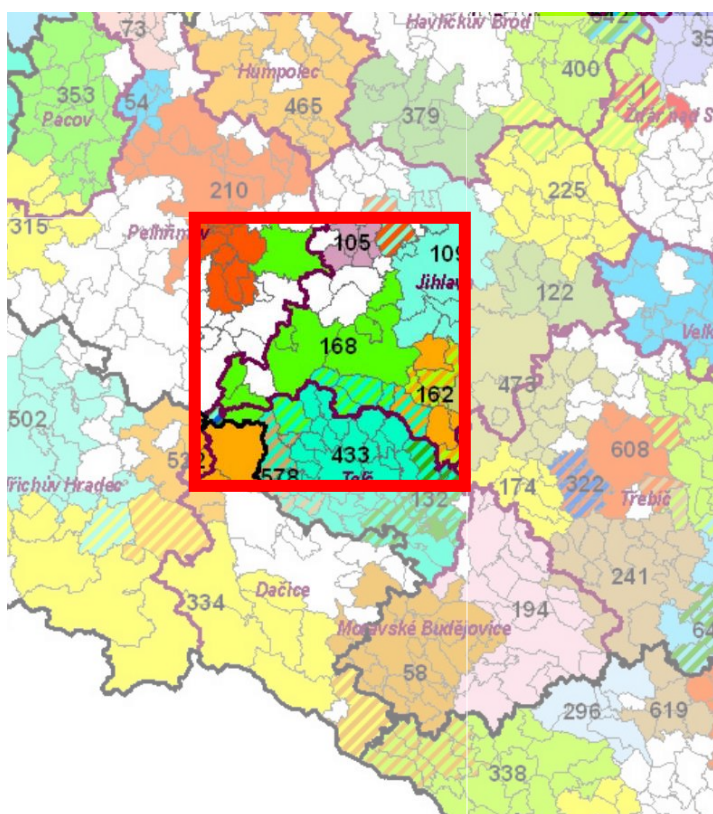


Obrázek 2.2: Mikroregion Telčsko [5]

Dobrovolný svazek obcí zvaný „Mikroregion Telčsko“ byl založen v roce 2000. Mikroregion při jeho vzniku tvořilo 36 obcí a o tři roky později se svazek rozšířil na 49 obcí. Od založení v roce 2000 proběhlo ještě několik změn, kdy některé obce vystupovali nebo se připojovali. Zatím poslední změnou bylo v roce 2019 vystoupení obce Kaliště a počet obcí ve svazku se ustálil na 50. Hlavním centrem této oblasti je město Telč, které nabízí nejen řadu pracovních míst pro obyvatele okolních obcí, ale také jako centrum vzdělávání pro oblast díky dvěma základním školám a gymnáziu. [viz obrázek 2.2]

Telčský zámek také jako památka zařazená do seznamu UNESCO ztelně přispívá k atraktivitě celého regionu. Proto právě turistika obecně, ale v poslední době hlavně cykloturistika, patří k rychle se rozvíjejícím oblastem. Stejně jako Dačicko je také Mikroregion Telčsko součástí Regionu Renesance a obdobně jako u Dačicka je v současné době velké množství cyklistických tras vedeno nevhodně integrovaně s automobilovou dopravou. Nicméně město Telč se již řadu let snaží tento stav vylepšit financováním projektů pro výstavbu bezpečných stezek pro cyklisty, které by měly cyklistickou dopravu nejen zatraktivnit, ale hlavně ji udělat bezpečnější.

## Mikroregion Třeštsko



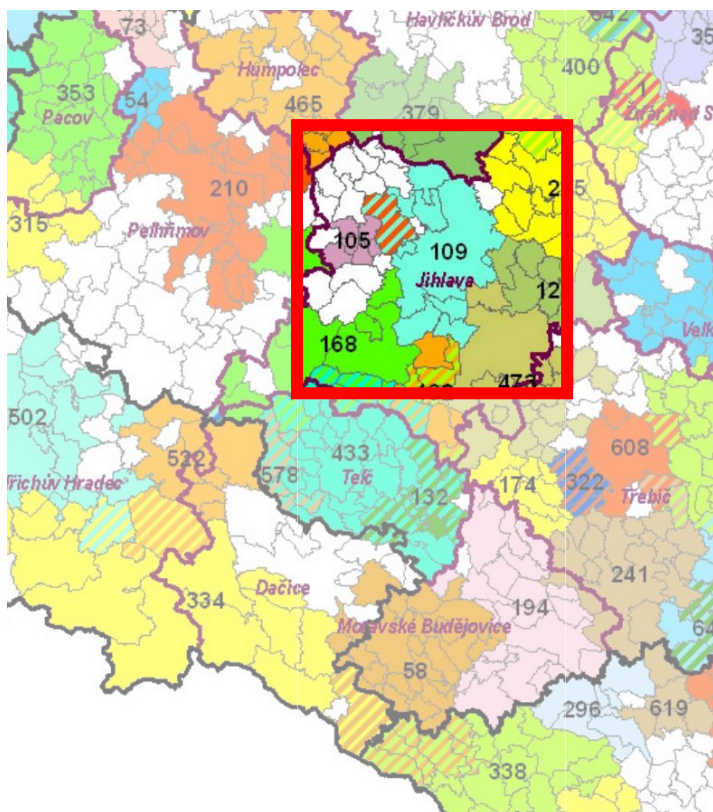
Obrázek 2.3: Mikroregion Třeštsko [5]

Mezi mikroregiony Telčsko a Jihlavsko se nachází mikroregion Třeštsko. Tento svazek obcí se nachází ve dvou okresech, a to Jihlava a Pelhřimov. Založen byl v roce 2001 a sdružuje 20 obcí. Centrem této oblasti je město Třešť. [viz obrázek 2.3]

Celý region se nachází v kopcovité střední části Vysočiny. Tyto zalesněné vrchy jsou ideálním prostředím pro pěší turistiku i cykloturistiku a již dnes jsou zde vedeny některé cyklistické trasy. Nicméně páteřní cyklistická trasa č. 16 je vedena naprosto nevhodně po silnici II/406 až do obce Salavice a poté pokračuje po silnici III. třídy. Podobně jako v Telči se i Třešť začala zajímat o projekty spojené s cyklistickou dopravou a v současné době je v přípravě projekt stezky pro cyklisty vedený z Třeště kolem železniční trati.



## Mikroregion Jihlavsko



Obrázek 2.4: Mikroregion Jihlavsko [5]

Svazek obcí „Mikroregion Jihlavsko“ vznikl v mezidobí mezi vznikem dvou dříve zmíněných mikroregionů. Bylo tomu v roce 2002 a v současnosti tento svazek sdružuje 10 obcí. Je zřejmé, že tento svazek neobsahuje tolik obcí, ale to je zapříčiněno hlavně rozlehlostí samotného města Jihlavy, které slouží jako centrum nejen tohoto mikroregionu, ale celého Kraje Vysočina. [viz obrázek 2.4]

Cyklodoprava se už i Jihlavě stala známým tématem a v rámci intravilánu Jihlavy je již vystavěna celá řada stezek pro cyklisty nebo pro chodce a cyklisty. Právě tyto komunikace pro cyklisty, které jsou zavedeny až do okrajových částí Jihlavy jsou důležitým aspektem pro vhodné napojení cyklistických tras vedoucích do centra města.

### 3 Stávající stav cyklistické dopravy

#### 3.1 Popis cyklistických tras v okolí navržené páteřní cyklistické trasy Slavonice - Jihlava

V následujících tabulkách je v popsáno a vysvětleno trasování jednotlivých stávajících cyklistických tras v jednotlivých mikroregionech. V tabulkách je uveden celkový seznam cyklistických tras v dílčích oblastech a jejich stručné vedení. Podrobné vedení a funkce jednotlivých cyklistických tras je uvedena níže. [viz tabulka 3.1, 3.2, 3.3, 3.4]

Tabulka 3.1: Vedení cyklistických tras ve vymezené oblasti v Mikroregionu Dačicko

Číslo cyklistické trasy	Vedení cyklistické trasy
EV 13	Staré Město pod Landštejnem, Slavonice, Ruppolz, Písečné
16	Slavonice, Staré Hobzí, Vnorovice, Hradištko, Dačice, Kostelní Vydří
32	Staré Město pod Landštejnem, Slavonice
48	Slavonice, Slavětín, Písečné
1002	Slavětín, Písečné, Modletice, Nové Hobzí, Janov, Mutná, Holešice, Cizkrajov
1004	Slavonice, Vlastkovec, Český Rudolec
1006	Staré Město pod Landštejnem, Stálkov, Nová Ves, Dolní Bolíkov, Cizkrajov, Urbaneč, Dačice
1242	Český Rudolec, Liděřovice, Toužín, Dačice
5124	Velký Pěčín
GW ŘV	Slavonice, Staré Hobzí, Vnorovice, Hradištko, Dačice, Kostelní Vydří
GW P-W	Staré Město pod Landštejnem, Písečné, Rančičov

Tabulka 3.2: Vedení cyklistických tras ve vymezené oblasti v Mikroregionu Telčsko

Číslo cyklistické trasy	Vedení cyklistické trasy
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 Rozsídka
5092	Krasonice, Zdeňkov, Rozseč, Stará Říše, Sedlatice, Nepomuky, Pavlov, Panenská Rozsídka, Hodice, Růžená
5123	Kostelní Myslová, Myslůvka, Slaviboř, Radkov, Zvolenovice, Rozsídka, 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

Tabulka 3.3: Vedení cyklistických tras ve vymezené oblasti v Mikroregionu Třeštsko

Číslo cyklistické trasy	Vedení cyklistické trasy
16	Růžená, Čenkov, Třešť, Jezdovice, Salavice
5021	Řásná, Řídelov
5090	Třešť, Kostelec
5091	Panenská Rozsídka, Třešť
5092	Panenská Rozsídka, Hodice, Růžená, Lovětín, Batelov
5128	Batelov
5129	Třešť, Jezdovice
5200	Stonařov

Tabulka 3.4: Vedení cyklistických tras ve vymezené oblasti v Mikroregionu Jihlavsko

Číslo cyklistické trasy	Vedení cyklistické trasy
16	Popice, Pístov, Jihlava
5090	Kostelec
5215	Rantířov, Hosov, Vysoká, Popice, Vílanec, Cerekvička

#### Cyklistická trasa EV 13

Tato cyklistická trasa zvaná „Stezkou železné opony“ je cyklistickou trasou vedoucí podél jižních hranic s Rakouskem. V bezprostředním okolí navrhované páteřní trasy tato cyklistická trasa vede jindřichohradeckým okresem. Ze Starého Města pod Landštejnem vede po silnici II/152 až do Slavonic. Po krátkém úseku na silnici II/406 už odbočuje na bezpečný úsek, který vychází ze slavonického nádraží a pokračuje po tělese odstraněné železniční trati do Rakouska.

#### Cyklistická trasa č. 16

V současnosti zastává cyklistická trasa č. 16 roli páteřní cyklistické trasy Krajem Vysočina, právě pro kterou je navrhován tento vhodnější alternativní návrh. Cyklistická trasa začíná v centru Slavonic po silnici II/152 až do Starého Hobzí, kde odbočuje do severního směru po silnici III/4086 a po této komunikaci pokračuje přes obce Vnorovice a Hradištko do Dačic. V Dačicích se tato cyklistická trasa napojuje na silnici II/408 vedoucí severozápadním směrem a zhruba po 3 km odbočuje na silnici III/40620. Poté pokračuje přes obce Zadní Vydří a Kostelní Myslová po komunikacích nižší kategorie. Do Telče je poté přivedena po silnici III/40617.

Z Telče je cyklistická trasa vedena po silnici II/112 až do obce Vanůvek a poté krátce po komunikaci III/11262 a přes hrad Roštejn po méně významných komunikacích do obce Růžená. Z obce Růžená je vedena po komunikaci III/4065 až do Třeště.

Poté přichází dlouhý, nevhodný a nebezpečný úsek po silnici II/406, která je značně dopravně zatížená. Po odbočení z této komunikace v Salavicích pokračuje přes Popice a Pístov po silnici III/4062 až do Jihlavy.

Jak již vychází z předchozího popisu, je většina této cyklistické trasy vedena integrovaně s automobilovou dopravou po komunikacích II. a III. tříd s živičným povrchem.

#### *Cyklistická trasa č. 32*

V oblasti řešené oblasti se nachází cyklistická trasa č. 32 v krátkém úseku vedoucím ze Starého Města pod Landštejnem do Slavonic po silnici II/152. V tomto úseku je vedena stejně jako cyklistická trasa EV 13.

#### *Cyklistická trasa č. 48*

Cyklistická trasa zasahuje do řešené oblasti velmi okrajově, protože začíná v centru Slavonic a pokračuje východním směrem po silnici II/409.

#### *Cyklistická trasa č. 1002*

Na východě je město Slavonice obkloповáno cyklistickou trasou č. 1002, která vede z obce Slavětín po polních a lesních cestách do obce Písečné. Dále pokračuje po silnici II/409 severním směrem a odbočuje po krátkém úseku na komunikace III. tříd, po kterých vede přes obce Mutná a Holešice až do Cizkrajova, kde tato cyklistická trasa končí.

#### *Cyklistická trasa č. 1004*

Tato okružní cyklistická trasa zasahuje do řešené oblasti pouze ve své jihovýchodní části, kdy je dovedena do města Slavonice po silnici III/40632. Ze Slavonic je vedena několik kilometrů po silnici II/409 a dále pak severozápadním směrem po silnicích III. třídy. Zbytek cyklistické trasy již není součástí řešené oblasti.

#### *Cyklistická trasa č. 1006*

Do řešené oblasti vstupuje cyklistická trasa č. 1006 v obci Nová ves odkud vede po polních a lesních cestách až do obce Dolní Bolíkov. Poté pokračuje po silnici III. třídy až do obce Cizkrajov odkud pokračuje severním směrem opět po polních a lesních cestách přes obce Urbaneč a Toužín až do centra Dačic. V celé této délce je vedena tato cyklistická trasa společně se žlutou turistickou stezkou.



#### *Cyklistická trasa č. 1113*

Cyklistická trasa 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 cyklistická trasa vedena integrovaně po silnicích II. a III. třídy a nim napojených ostatním méně využívaných komunikace. Asi půl kilometru po projetí obce Mrákotín vjíždí cyklistická trasa 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.

#### *Cyklistická trasa č. 1242*

V centru Dačic začíná tato cyklistická trasa na Havlíčkově náměstí a pokračuje po silnici III/15110 do obce Toužín. Poté pokračuje západním směrem až po křížení se silnicí II/406. Tuto silnici cyklistická trasa pouze křížuje a pokračuje dále západně po silnicích III. třídy. V celém tomto úseku je tato cyklistická trasa vedena po živičném povrchu.

#### *Cyklistická trasa č. 5021*

Cyklistická trasa 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 cyklistická trasa vedena po živičných površích.

#### *Cyklistická trasa č. 5090*

Tato cyklistická trasa je jedna z nejbližších cyklistických tras, co se týče jejího vedení vůči novému návrhu, konkrétně alternativní varianty spojení mezi Třeští a Jihlavou. Cyklistická trasa počíná v Třešti a pokračuje východním směrem kolem Třeštských rybníků a po zhruba dvou kilometrech se obrací do severního směru až do obce Kostelec.

Kromě úseků v intravilánu obcí je celý tento úsek veden po polních, a hlavně lesních cestách. Jedinou drobnou výjimkou je krátký přejezd, zhruba 100 m, po silnici III/4062. U lesních cest se často jedná o živičné a šterkové povrchy.

#### *Cyklistická trasa č. 5091*

Pro spojení dvou sousedních měst Telče a Třeště slouží cyklistická trasa č. 5091. Tato cyklistická trasa vede z Telče severním směrem a opouští území mikroregionu Telčsko v obci Panenská Rozsídka. Dále pokračuje severním směrem přes vrch Hřeben až do Třeště.

Cyklistická trasa je v celé délce s výjimkou vnitřní části města Telče vedena po silnicích II. a III. třídy. Proto tedy v tomto rozsahu je povrch tvořen živičnými vrstvami. V rámci Telče se zde nachází také mlat nebo žulová dlažba.

#### *Cyklistická trasa č. 5092*

Cyklistická trasa 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 cyklistická trasa propojuje menší obce na východ od města Telč.

Cyklistická trasa 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 provoz 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.

#### *Cyklistická trasa č. 5123*

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

Cyklistická trasa 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.

#### *Cyklistická trasa č. 5124*

Cyklistická trasa č. 5124 začíná na vrchu Javořice na severovýchod od Telče. Odtud pokračuje jihovýchodním směrem přes Lhotku do obce Krahulčí, dále jižním směrem do obce Zadní Vydří a dále na východ přes obce Černíč, Strachonovice a Dolní Vilímeč. Poté opouští řešenou oblast a pokračuje až do Moravských Budějovic.

V okolí Javořice je vedení této cyklistické trasy bezpečné, protože to této oblasti není povoleno vjezd automobilům bez povolení. V toto úseku je cyklistická trasa vedena po lesních cestách s živičným a štěrkovým 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.

#### *Cyklistická trasa č. 5125*

Cyklistická trasa č. 5125 slouží k 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.

#### *Cyklistická trasa č. 5126*

Cyklistická trasa č. 5126 začíná v Telči a pokračuje severozápadním směrem až do obce Jihlávka. Po překonání silnice I/23 je cyklistická trasa navedena na vybudovanou stezku pro chodce a cyklisty vedoucí až na okraj Telče. Mezi Telčí a Řásnou je trasa vedena po silnici II/112 a III/11264. Po projetí Řásné je cyklistická trasa vedena obdobně jako cyklistická trasa č. 5124 po lesních cestách se živičným, či štěrkovým povrchem.

#### *Cyklistická trasa č. 5128*

Tato cyklistická trasa je započata už v obci Jihlávka na západ od Třeště a pokračuje skoro až do obce Dolní Cerekev, nicméně do řešené oblasti zasahuje jenom okrajově. Tento úsek vede z Batelova severovýchodním směrem na okraj obce Spělov. Po opuštění Batelova je tento úsek cyklistické trasy veden po komunikaci s živičným povrchem.

#### *Cyklistická trasa č. 5129*

Cyklistická trasa č. 5129 je vedena z Třeště severním směrem do obce Jezdovice po silnici II/406. V tomto úseku vede společně s cyklistickou trasou č. 16. V obci Jezdovice se ale odklání do západního směru a po méně významné komunikaci vede až do obce Spělov, kde již opouští řešenou oblast. V celém tomto úseku je vedena cyklistická trasa po živičném povrchu integrovaně s automobilovou dopravou.

#### *Cyklistická trasa č. 5261*

Tato cyklistická trasa začíná na telčském náměstí a pokračuje západním směrem po silnici III/40611 až na okraj obce Horní Myslová a dále po silnici III/40612 do Borovné. Borovnou s Dobrou Vodou projuje polní cesta s živičným povrchem po silnici III/40614 a III/40616 až do Praskoles, kde opouští hranice řešené oblasti.

#### *Cyklistická trasa Greenway Region renesance*

V rámci regionu vede tato cyklistická trasa po cyklistických trasách č. 16, č. 5092 a č. 5261. V některých úsecích se však od těchto tří cyklistických tras odchyluje a vede vlastní trasou. Ve velké části je vedena po silnicích I., II. a III. tříd a tedy po komunikacích s živičným povrchem.

Jedná se o cyklistickou trasu vedoucí regiony Telčska, Třeštska, Dačicka a Jemnicka. Byla realizována za finanční podpory Fondu malých projektů a Nadace Partnerství. Jedná se o odbočku páteřní cyklistické trasy Greenway Praha – Vídeň.

#### *Cyklistická trasa P – W*

Cyklistická trasa je zřízena jako dálková cyklistická trasa propojující Prahu s Vídní. Na území České republiky je cyklistická trasa dovedena až do Valtic. Zhruba od obce Nová Bystřice je cyklistická trasa vedena podél jižních hranic s Rakouskem.

V řešené oblasti se cyklistická trasa prolíná s ostatními, již uvedenými cyklistickými trasami. Ze Starého Města pod Landštejnem vede zhruba 2 kilometry společně s cyklistickou trasou EV 13 a 32 po silnici II/152. Poté společně s cyklistickou trasou č. 1003 po polní cestě jihovýchodním směrem do obce Maříž a po krátkém úseku po silnici III. třídy se vrací na komunikaci II/152, která cyklistických trasu dovede až do Slavonic. Ze Slavonic pokračuje východním směrem společně s cyklistickou trasou č. 48 po komunikaci II/409. Kromě krátkého úseku před Maříží je cyklistická trasa vedena integrovaně s automobilovou dopravou po živičném povrchu.

### 3.2 Značení stávajících cyklistických tras

V celé řešené oblasti je množství značených cyklistických tras a také stezek pro cyklisty nebo pro cyklisty a chodce. Všechny tyto trasy a stezky jsou označovány dopravními značkami IS 19a, IS 19b, IS 19c („Směrová tabule pro cyklisty - přímo / vlevo / vpravo“), IS 20 („Návěst před křižovatkou pro cyklisty“) a IS 21a, IS 21b, IS 21c („Směrová tabulka pro cyklisty – přímo / vlevo / vpravo“) a IS 21d („Konec cyklistické trasy“). Dopravní značka IS 20 je využívána v centrech větších měst, kde dochází ke vzájemnému křižování různých cyklistických tras procházející danou oblastí. V intravilánech měst je také využíváno dopravních značek C 09a a C 09b, tedy „Stezka pro chodce a cyklisty“, respektive „Konec stezky pro chodce a cyklisty“ v úsecích s již vybudovanou segregovanou infrastrukturou pro cyklisty a/nebo chodce. 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 využívány, jak se základním průměrem 700 mm, tak i ve zmenšené podobě s průměrem 500 mm. V případě oddělení provozu cyklistů a chodců se využívá dopravní značka C10a a C10b, „Stezka pro chodce a cyklisty dělená“ respektive „Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené“. [9]



Obrázek 3.1: C 8a [6]



Obrázek 3.2: C 8b [6]



Obrázek 3.3: C 9a [6]



Obrázek 3.4: C 9b [6]



Obrázek 3.5: C 10a [6]



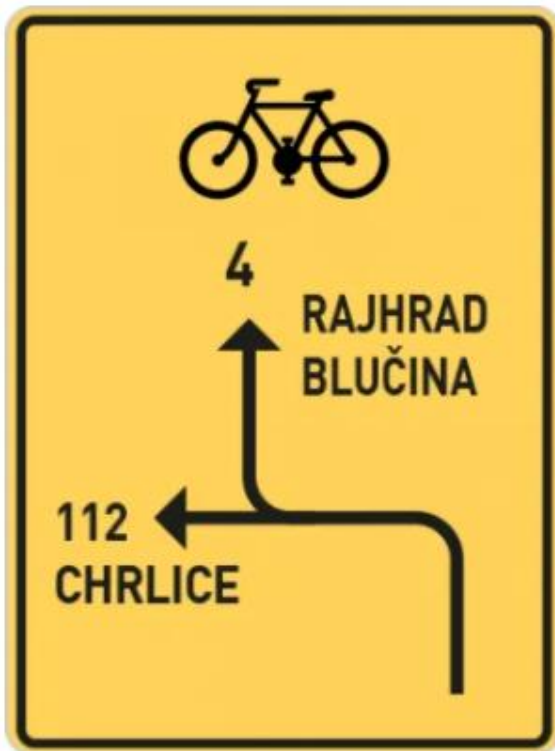
Obrázek 3.6: C 10b [6]



Obrázek 3.7: IS 19a [6]



Obrázek 3.8: IS 19b [6]



Obrázek 3.10: IS 20 [6]



Obrázek 3.9: IS 19c [6]



Obrázek 3.11: IS 19a [6]



Obrázek 3.12: IS 19b [6]



Obrázek 3.13: IS 19c [6]



Obrázek 3.14: IS 19d [6]

### 3.3 Problémy v intravilánu dotčených měst

#### 3.3.1 Slavonice

V oblasti intravilánu Slavonic bylo nalezeno jedno místo vhodné pro podrobnější návrh úprav. Jedná se o prostor autobusového nádraží podél ulice Svatopluka Čecha. Podle návrhu budou cyklisté dovedeni do tohoto prostoru při jízdě z centra Slavonice a v současnosti tento prostor nenabízí dobré potenciální přejetí přes hlavní komunikaci. Proto byly navrženy 2 varianty možného řešení prostoru autobusového nádraží s vhodnějším napojením chodců i cyklistů v oblasti celého autobusového nádraží. [viz příloha 4.1, 4.2] [viz obrázek 3.15]



Obrázek 3.15: Autobusové nádraží – Slavonice [10]

#### 3.3.2 Dačice

Dvě problematická místa byla také nalezena v Dačicích. Prvním z nich je nešťastně koncipované Havlíčkovo náměstí. Podle návrhu budou cyklisté na toto náměstí přijíždět z parku od zámku a v současné situaci by se ocitli na neuspořádané asfaltové ploše. Proto jedním z cílů návrhu tohoto prostoru bylo jak zklidnění vozidel, tak jejich usměrnění. Díky tomu vznikla dostatečná plocha, kudy mohou cyklisté bezpečně tuto plochu překonat. Navíc byly zaznačeny parkovací místa podle normy a celý prostor byl humanizován. [viz příloha 4.3] [viz obrázek 3.16]

Druhým problematickým místem je přejezd mezi ulicí Bezručova a Nádražní. Pro cyklisty je nutné přejed několik metrů po dopravně významnější Třídě 9. května. V případě zkušených a obezřetných cyklistů nečiní tento přejezd žádný větší problém. Pokud se však cyklisté necítí dostatečně v bezpečí je



doporučeno, aby sesedli z kola a pro překonání komunikaci využili přilehlé přechody pro chodce. [viz obrázek 3.17]



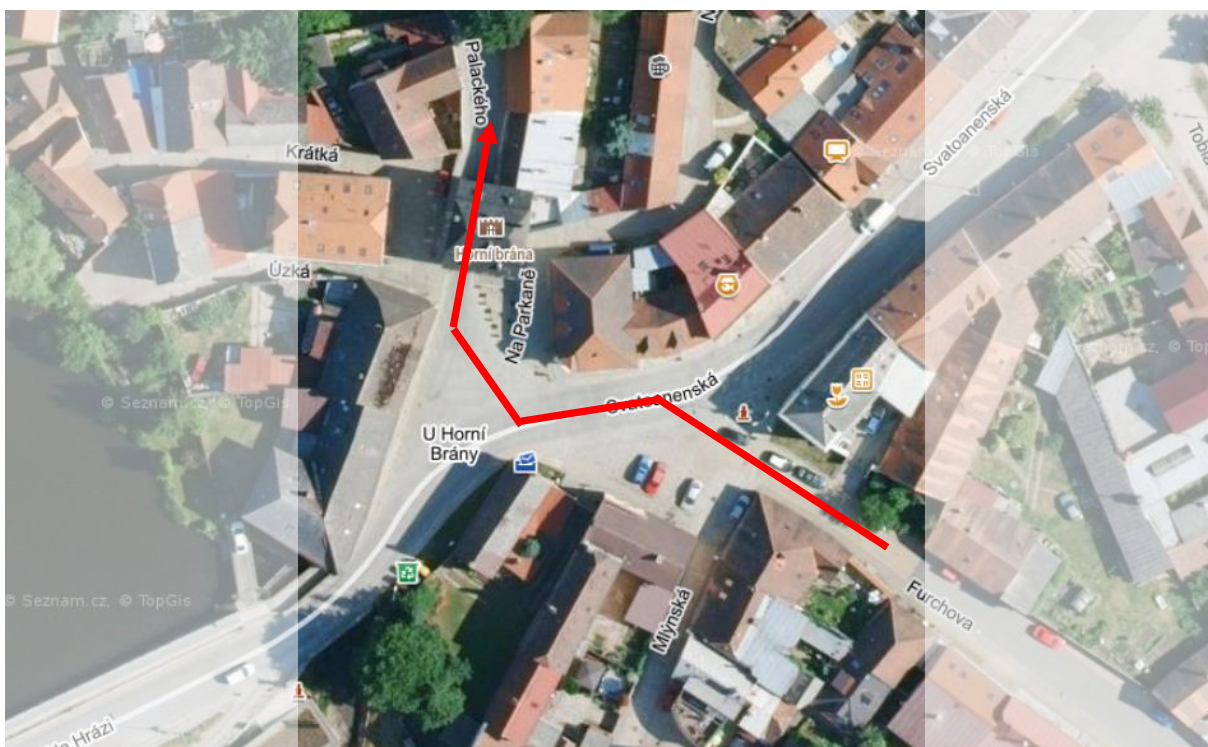
Obrázek 3.16: Havlíčkovo náměstí - Dačice [10]



Obrázek 3.17: Přejezd Třídy 9. května - Dačice [10]

### 3.3.3 Telč

V Telči byl jeden z problémů v ulici U Horní Brány. Tato ulice ve své podstatě tvoří jakési malé náměstí, které je však dopravně ne zcela správně uspořádané. Proto byly v tomto prostoru navrženy úpravy, jak je možno vidět v příložené příloze. Ve směru z ulice Furchova byly v této ulici vyznačeny piktokoridory v obou směrech. V současnosti je v této ulici povolen pouze jednosměrný provoz vozidel a v navrhované úpravě je počítáno s obousměrným využíváním této komunikace cyklisty. Při příjezdu do křižovatkového prostoru by byli cyklisté nasměrování pomocí VDZ na navrhovaný ochranný pás pro cyklisty vedoucí už z ulice Svatoanenská. Po tomto ochranném pásu by se cyklisté dostali až k Horní bráně, kde by již vjížděli do oblasti náměstí, které je už v současnosti dopravně zklidněno. V rámci navrhovaných úprav by také došlo k nakolmení příjezdu do křižovatky z Horní Brány, respektive z ulice Palackého, a také jasnějšího a přehlednějšího napojení z ulice Furchova. V celé oblasti jsou také navrženy úpravy chodníkových ploch pro bezpečnější přechod chodců podél jižního okraje komunikace. [viz příloha 4.4] [viz obrázek 3.18]



Obrázek 3.18: Křižovatka U Horní Brány - Telč [10]

Druhým problémovým místem je opět křižovatka, a to mezi ulicemi Štěpnická a Jihlavská. Stávající zástavba nedovoluje značnou změnu vedení ani jedné z komunikací a již v současné situaci je křižovatka pro účastníky silničního provozu přijíždějící ze severního směru po ulici Jihlavská značně nepřehledná. Z tohoto důvodu by i přidání přejezdů pro cyklisty negativně přispělo k nepřehlednosti této křižovatky. Proto je doporučováno, aby cyklisté tento krátký, asi 150 metrů dlouhý úsek, ze svého kola sesedli



a po chodníku se přesunuli na stezku pro chodce a cyklisty začínající na okraji rybníka Nadymák.  
[viz obrázek 3.19]



Obrázek 3.19: Křižovatka Štěpnická a Jihlavská - Telč [10]

#### 3.3.4 Třešť

Při průjezdu po navržené páteřní cyklistických trase byli v rámci města Třešť vytipovány 3 hlavní problémová místa. Prvním z těchto problémů je železniční přejezd v ulicích Čenkovská/Nerudova. Pro bezpečné vedení, však není nutná žádná nákladná rekonstrukce prostoru. Možnou úpravou pro co nejbezpečnější vedení cyklistů přes tento přejezd by bylo navedení cyklisty na chodník, který vede pouze po jedné straně komunikace a v krátkém úseku umožnit cyklistům jízdu po chodníku. Druhou možností, která by nesloužila jenom cyklistů, ale obecně všem účastníkům provozu, kteří tento železniční přejezd využívají, by bylo vybavení dopravní značky A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednostranný“ retroreflexivním okrajem. Tato úprava by zaručila zvýšení obezřetnosti pro účastníky v oblasti.  
[viz obrázek 3.20]

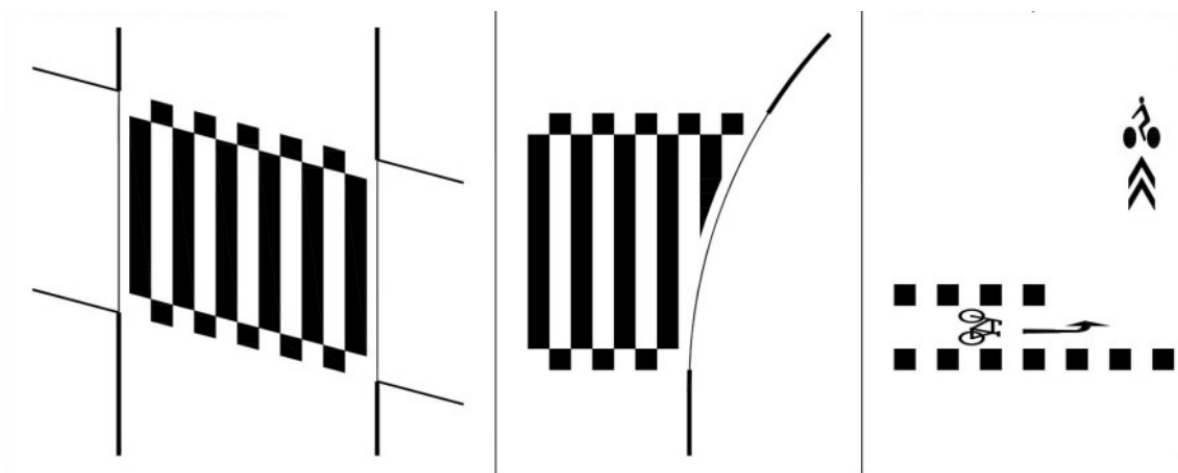


Obrázek 3.20: Železniční přejezd - Třešť [10]

Pro vhodně převedení cyklistů v intravilánu Třeště je nutné také zajistit bezpečný přejezd mezi ulicemi Nerudova a Selská po krátkém úseku dopravně významné komunikace v ulici Revoluční. Tyto úpravy byly řešeny v přiložené situaci. Podél obou okrajů silnice v ulici Nerudova byl navržen ochranný pás pro cyklisty, kteří tak budou mít bezpečnější průjezd kolem vozidel zaparkovaných na vyhrazených parkovacích stáních. V ulici Nerudova bylo také navrženo přeznačení šikmého přechodu pro chodce na společný přechod pro chodce s přejezdem pro cyklisty. Před vjetím do křižovatkového prostoru z ulice Nerudova jsou pomocí VDZ cyklisté odkloněni do prostoru chodníku, na který by v krátkém úseku měli možnost najet cyklisté. Pro přejezd přes již zmiňovanou ulici Revoluční bylo navrženo k přechodu pro chodce přimalování samostatného obousměrného přejezdu pro cyklisty. Ve směru do ulice Selská bylo vhodné nasměrování cyklistů označeno pomocí VDZ. Cyklisté budou nasměrováni na krátký piktokoridor, ze kterého po zhruba 15 metrech cyklisté odbočují do ulice Selská. V opačném směru do křižovatkového prostoru z ulice Selská je vhodný směr cyklistů opět naznačen piktokoridorem se směrovou šipkou těsně před křižovatkou, pro upřesnění požadovaného směrování cyklistů v oblasti. [viz příloha 4.5] [viz obrázky 3.21, 3.22]



Obrázek 3.21: Přejezd mezi ulicemi Nerudova a Selská - Třešť [10]



Obrázek 3.22: Ukázka návrhu VDZ u přejezdů pro cyklisty [2]

Poslední úpravou, nikoliv však náročnou, je přeznačení přechodu pro chodce přes ulici Na Hrázi na společný přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty. Vzhledem k tomu, že tento přechod/přejezd se nachází na průtahu obcí, bylo by také vhodné vybavit dopravní značení IP06 „Přechod pro chodce“ respektive IP07 „Přejezd pro cyklisty“ výstražným retroreflexivním okrajem. [viz obrázek 3.23]





Obrázek 3.23: Přejezd silnice II/406 v ulici Nádražní - Třešť [10]

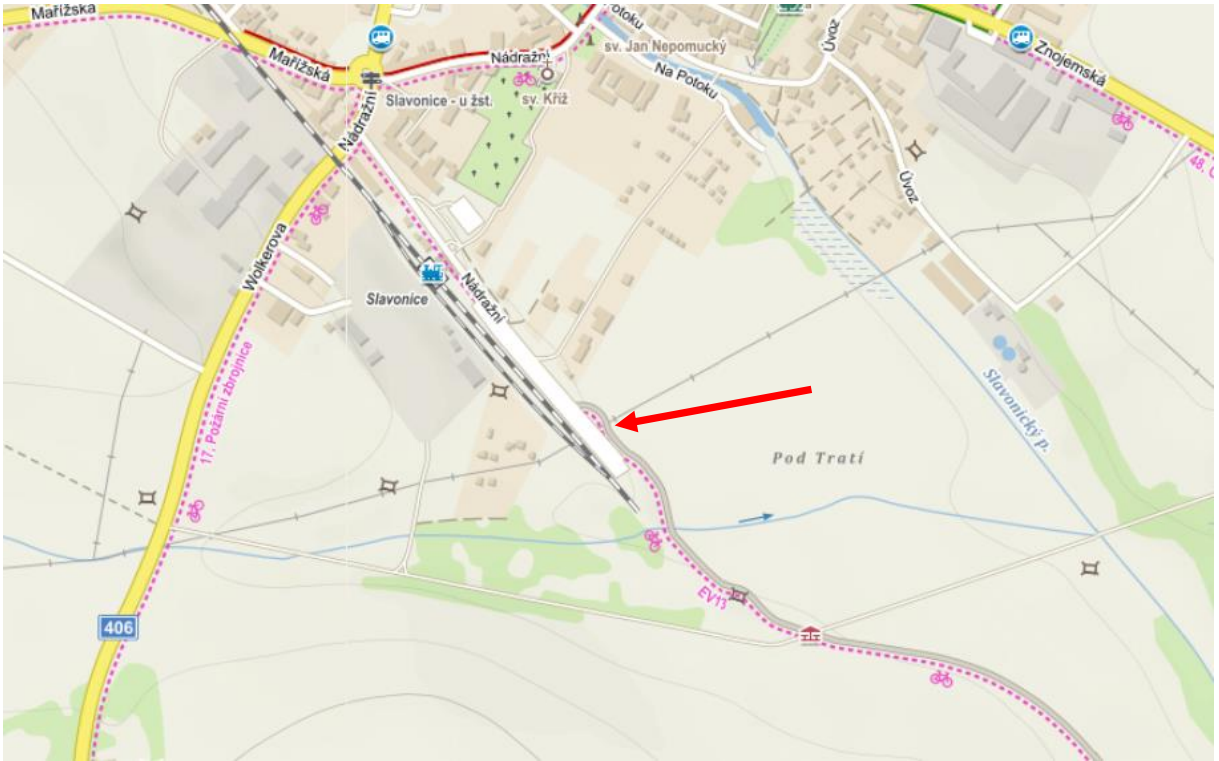
### 3.3.5 Jihlava

V rámci diplomové práce nebyl řešen intravilán města Jihlavy. Město Jihlava v současné době disponuje vlastním cyklogeneralem, ve kterém jsou možné potenciální problémy v intravilánu již řešeny.

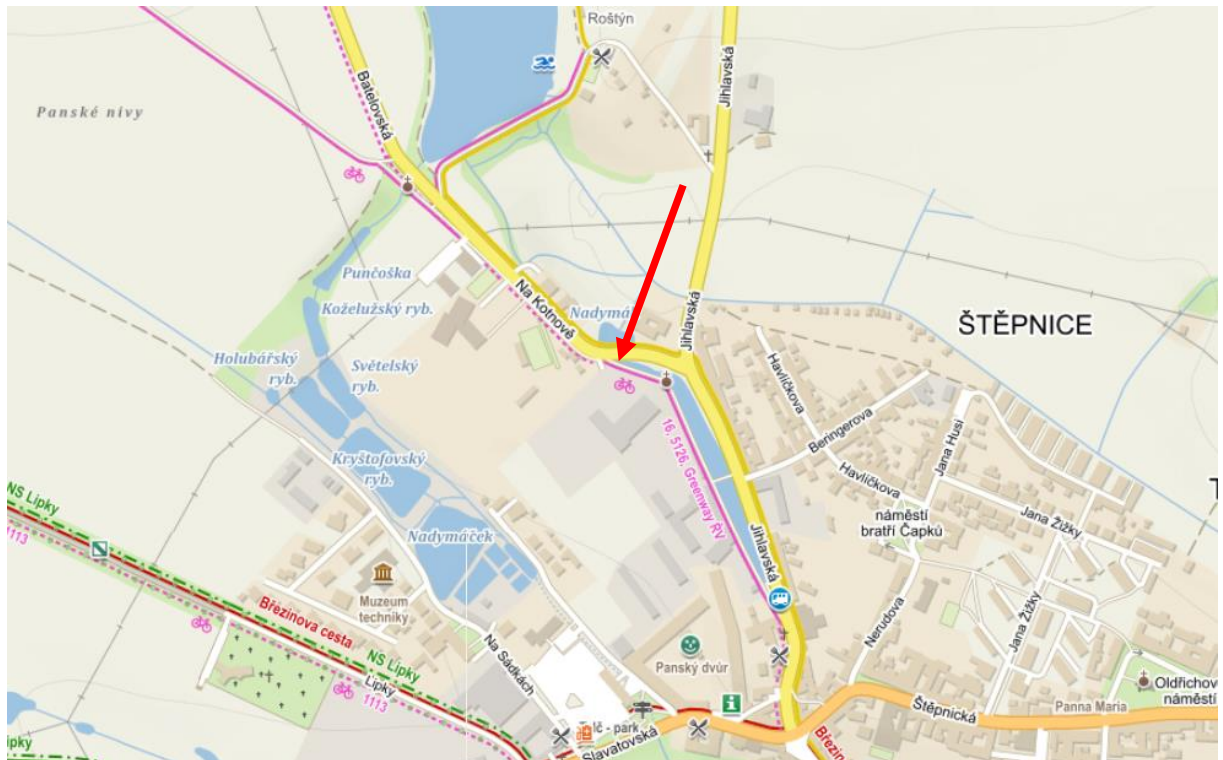
## 4 Analýza cyklistické dopravy

### 4.1 Popis měřicích míst

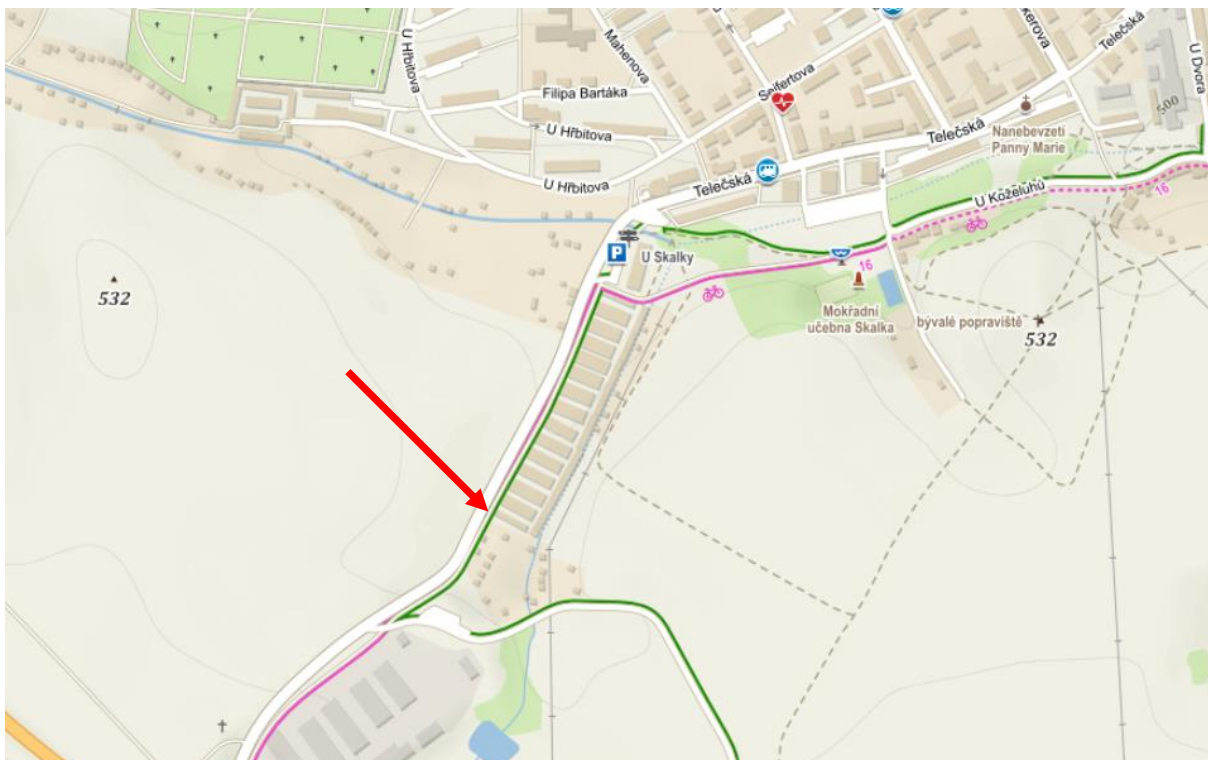
Jak již bylo uvedeno trasa prochází 5 významnými městy, a to Slavonicemi, Dačicemi, Telčí, Třeští a Jihlavou. Podél této linie jsou ve třech městech nainstalovány automatické sčítače cyklistů a chodců. Tyto sčítače spravuje na různých místech celé republiky společnost Nadace Partnerství. Sčítače jsou nainstalovány ve Slavonicích, v Telči a v Pístově (okrajová část Jihlavy). Tyto sčítače tedy tvoří ideální síť pro analýzu aktivní mobility v navržené linii. Slavonice slouží jako výchozí bod, kde cyklistická trasa začíná. Telč se nachází ve středu cyklistické trasy a díky tomu může být v datech zaznamenán i nárůst intenzit díky přírůstku cyklistů z okolních obcí obklopující páteřní cyklistických trasu. A sčítač v Pístově obdobně jako ve Slavonicích zakončuje v jednom směru tuto cyklistických trasu. [8] [viz obrázky 4.1, 4.2, 4.3]



Obrázek 4.1: Poloha sčítacího stojanu Slavonice [10]



Obrázek 4.2: Poloha sčítacího stojanu Telč [10]



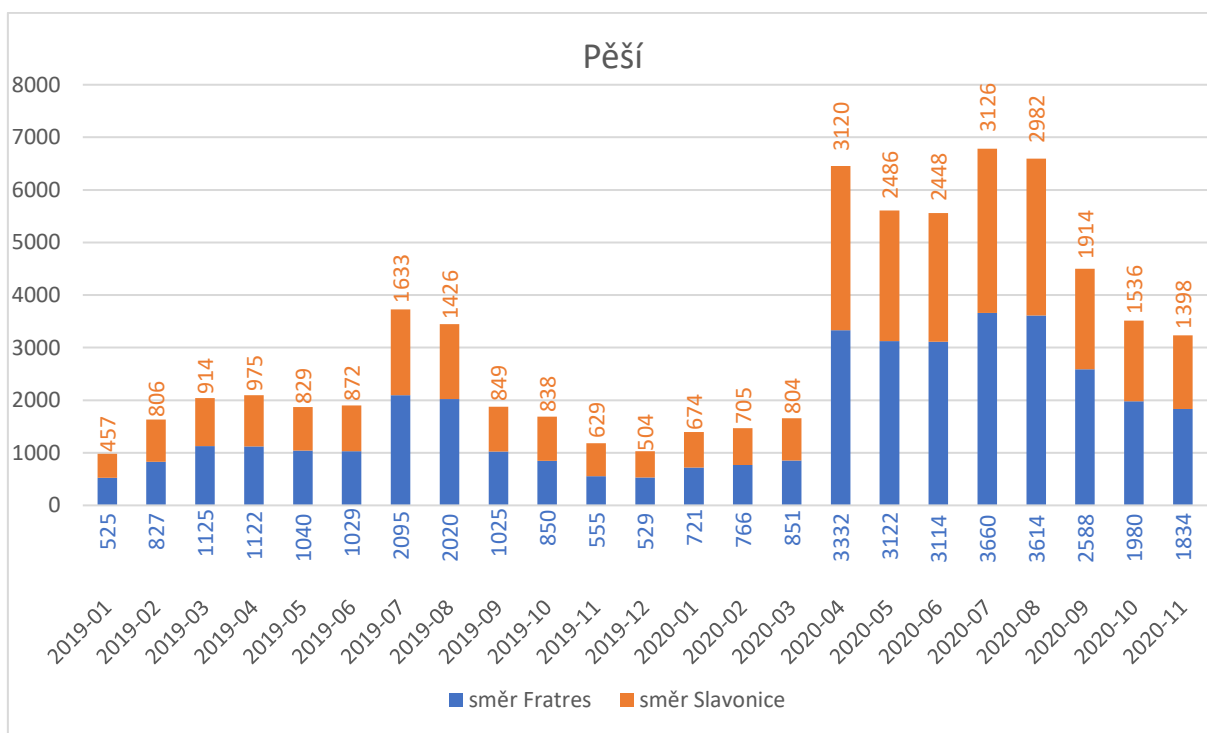
Obrázek 4.3: Poloha sčítacího stojanu Pístov [10]

#### 4.2 Vyhodnocení naměřených dat

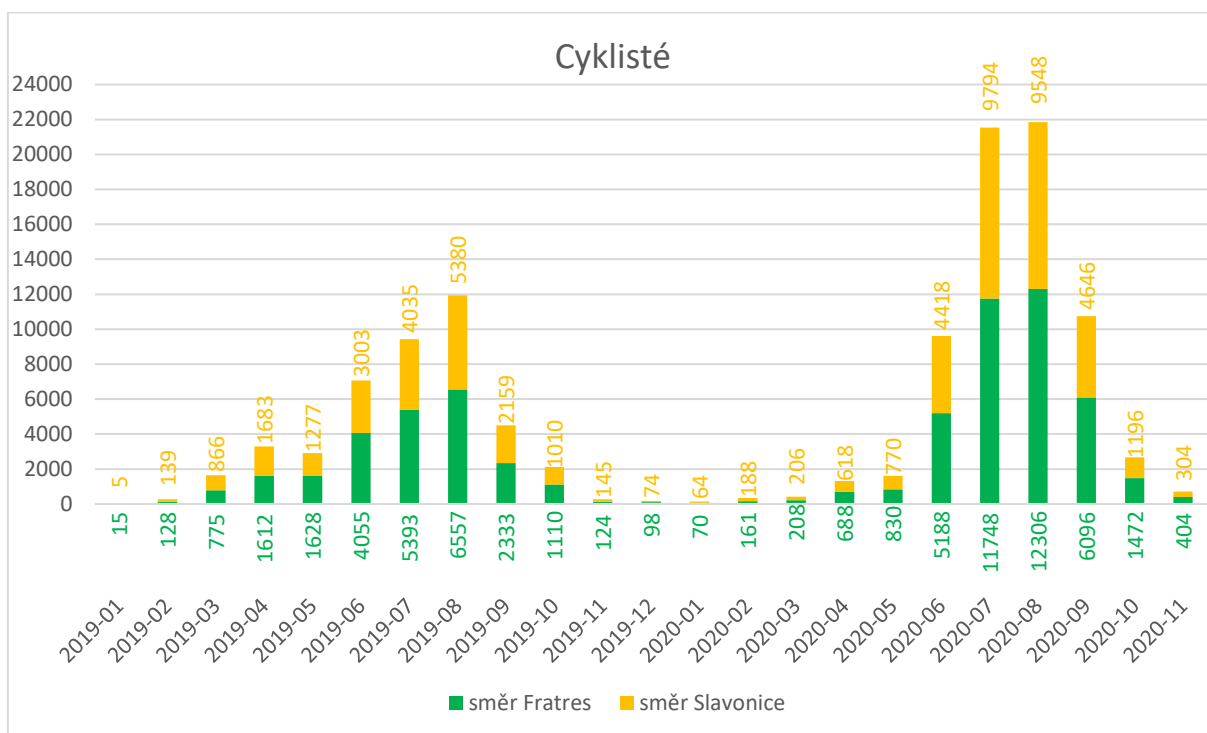
Pro vyhodnocení byla využita data od ledna 2019 až do listopadu 2020. Toto rozmezí bylo zvoleno z důvodu instalace posledního sčítače. Data byla vyhodnocena z třech sčítacích stojanů ve Slavonicích, Telči a Pístově.

Z dat byly znázorněny chodců a cyklistů pohybujících se ve zvoleném časovém rozestupu kolem automatických sčítačů. Kromě intenzit byla také vyhodnocena směrovost chodců a cyklistů.

#### 4.2.1 Slavonice



Graf 4.1: Intenzity chodců - Slavonice [8]

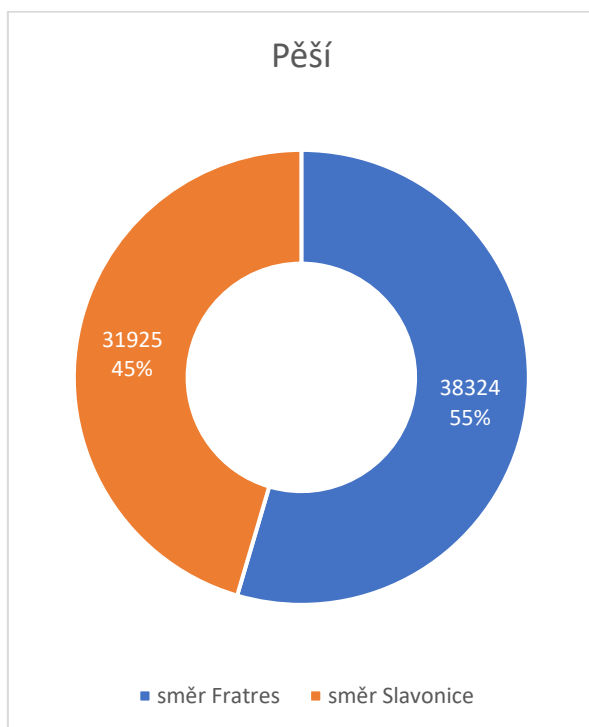


Graf 4.2: Intenzity cyklistů - Slavonice [8]

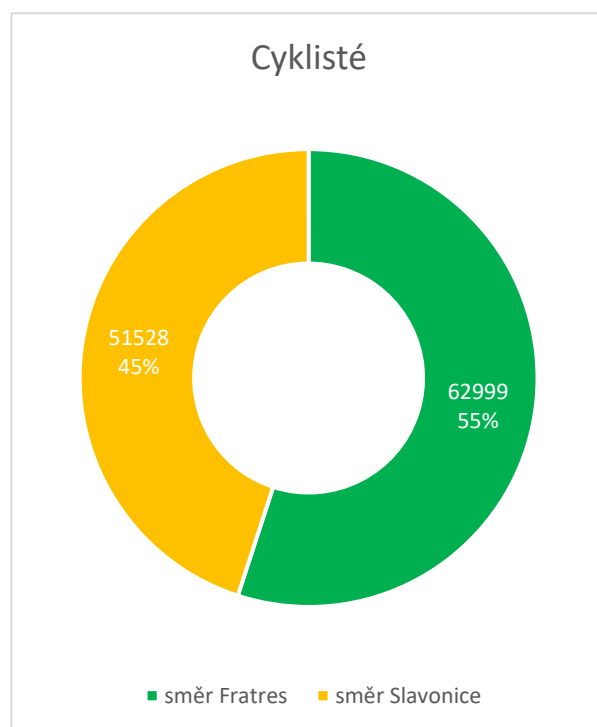
Z nasbíraných dat je patrné, že směr na Fratres a dále do Rakouska je velmi žádaný, a to jak pro chodce, tak pro cyklisty. Z dat je také viditelný znatelný trend výrazného nárůstu právě o aktivní mobilitu v oblasti. Nárůst mezi roky 2019 a 2020 je skoro dvojnásobný. V analyzovaném úseku bylo dosaženo



maxima v srpnu 2020, kdy bylo sečteno téměř 22 000 cyklistů. U chodců je rozložení intenzit rovnoměrnější a od dubna do srpna dosahují obdobných intenzit. U chodců bylo maxima dosaženo v červenci 2020, kdy kolem sčítače prošlo necelých 7 000 chodců. [viz grafy 4.1, 4.2, 4.3, 4.4]

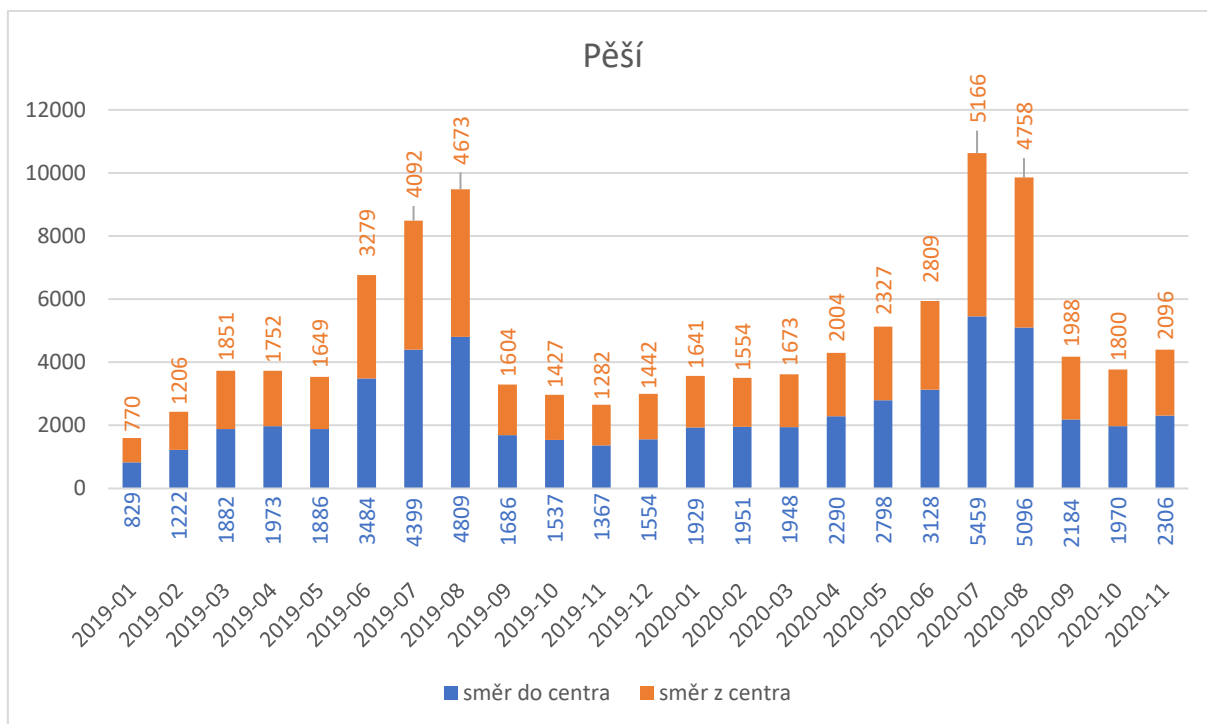


Graf 4.3: Směrnost chodců - Slavonice [8]



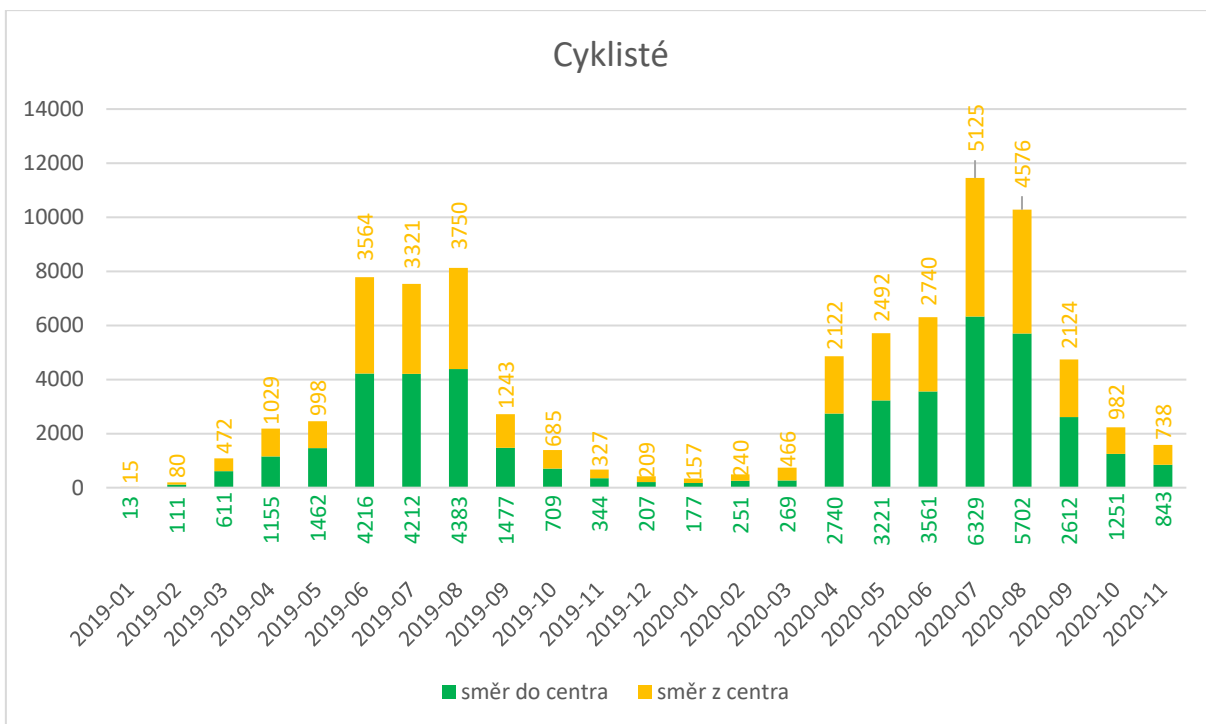
Graf 4.4: Směrnost cyklistů - Slavonice [8]

#### 4.2.2 Telč



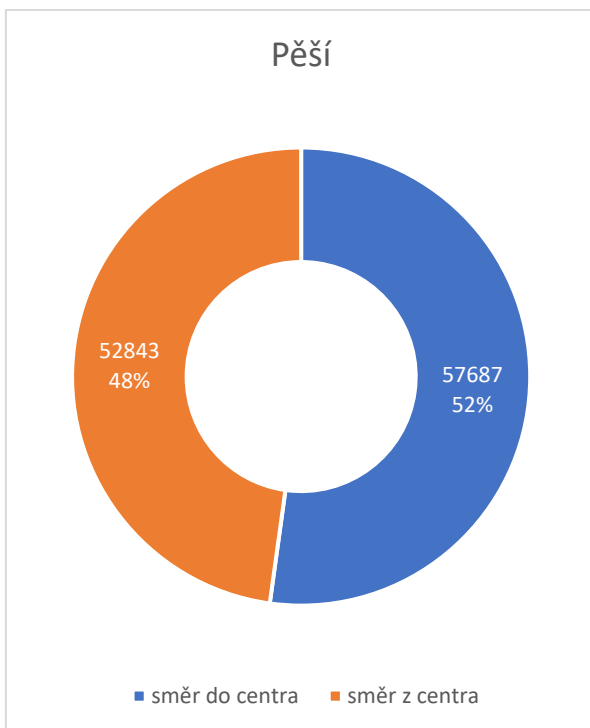
Graf 4.5: Intenzity chodců - Telč [8]



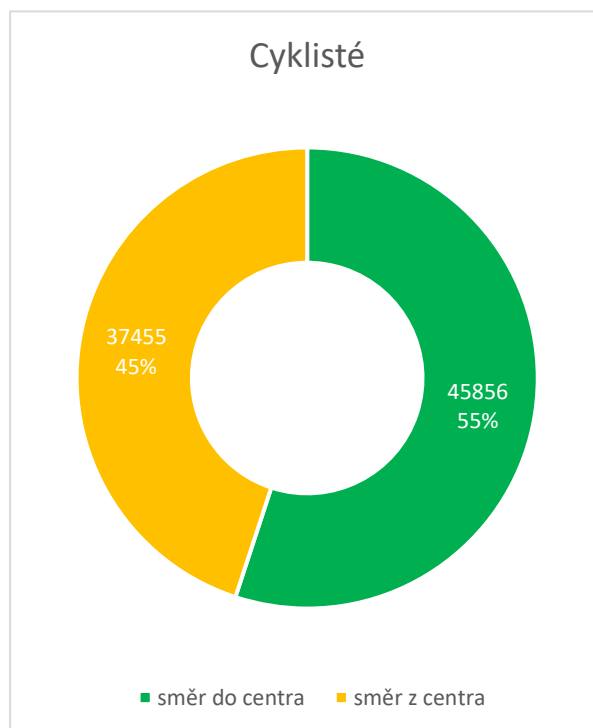


Graf 4.6: Intenzity cyklistů - Telč [8]

U sčítače vedle rybníka Nadymáku v Telči již není vidět tak výrazný nárůst trendu jako ve Slavonicích, nicméně přírůstek cyklistů a chodců není zanedbatelný. Maxim bylo opět dosaženo v červenci a srpnu roku 2020. U chodců toto maximum nastalo v červenci 2020 s necelými 11 000 chodci. V srpnu 2020 také kolem sčítače přešlo nejvíce cyklistů a to zhruba 11 500. [viz grafy 4.5, 4.6]



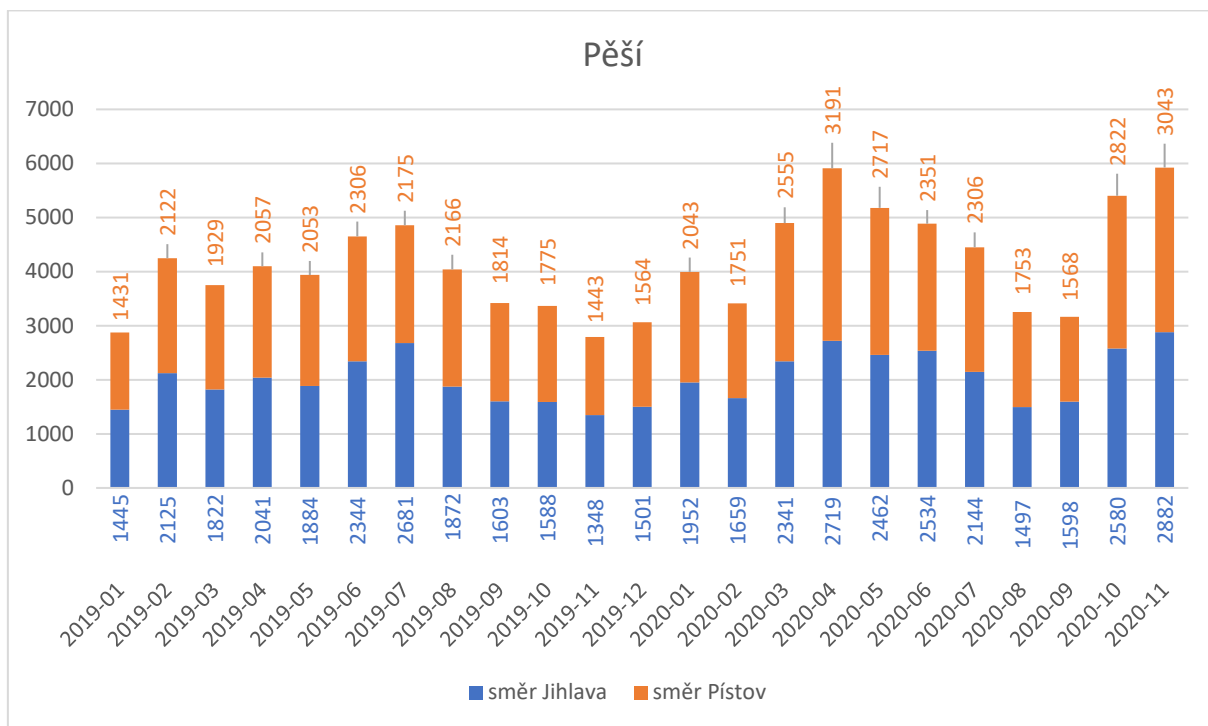
Graf 4.7: Směrnost chodců - Telč [8]



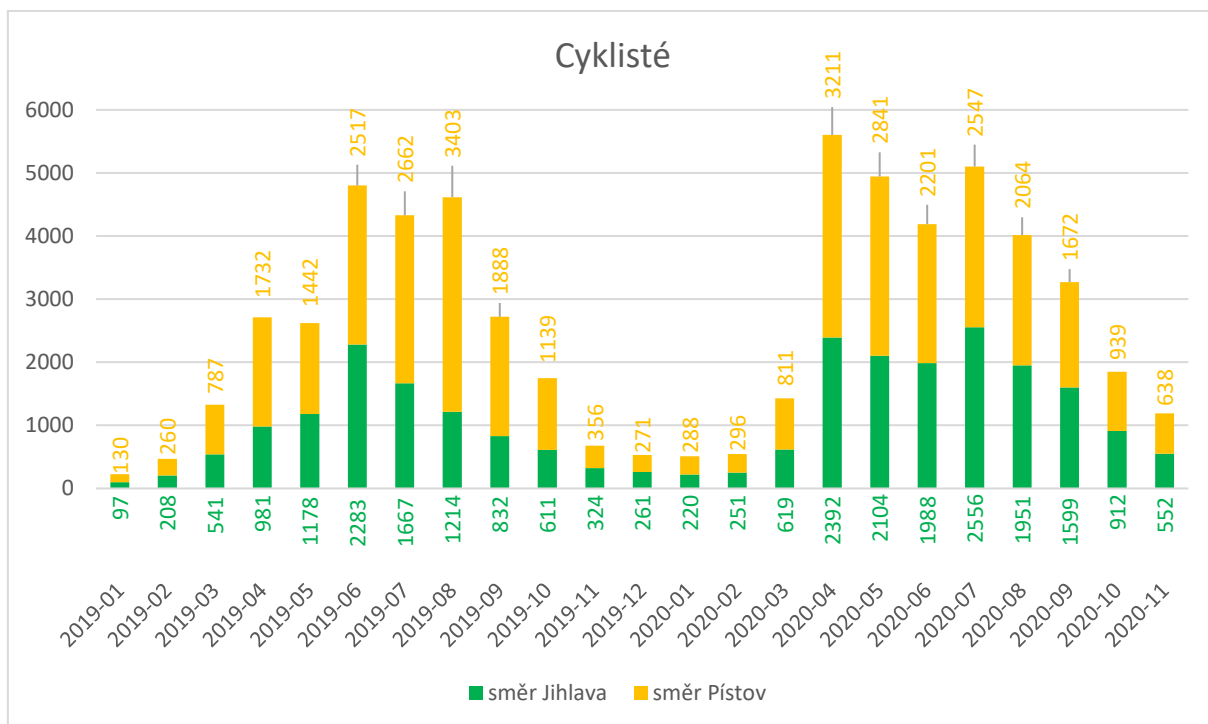
Graf 4.8: Směrnost cyklistů - Telč [8]

Rozložení směrovosti je víceméně rovnoměrné. Vzhledem k tomu, že se sčítač nachází na frekventované stezce nedaleko od centra města, není zde znatelný výrazný rozdíl v preferenci konkrétního směru. [viz grafy 4.7, 4.8]

#### 4.2.3 Pístov



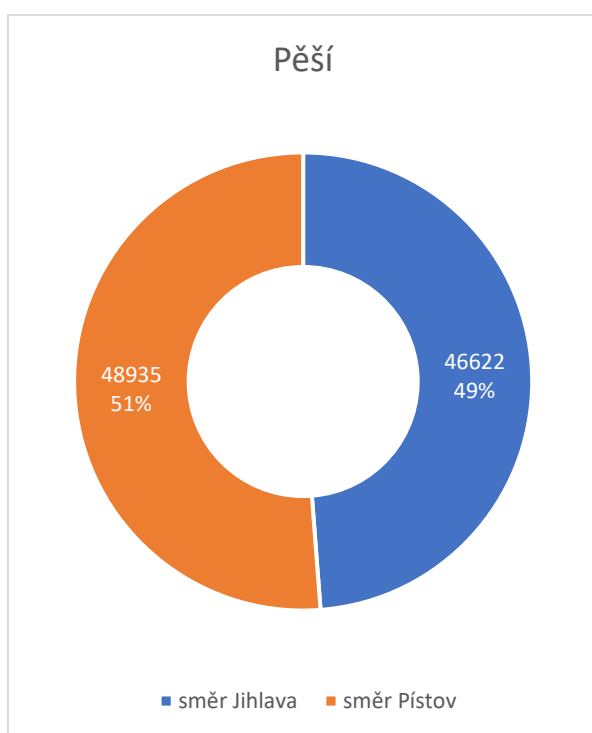
Graf 4.9: Intenzity chodců - Pístov [8]



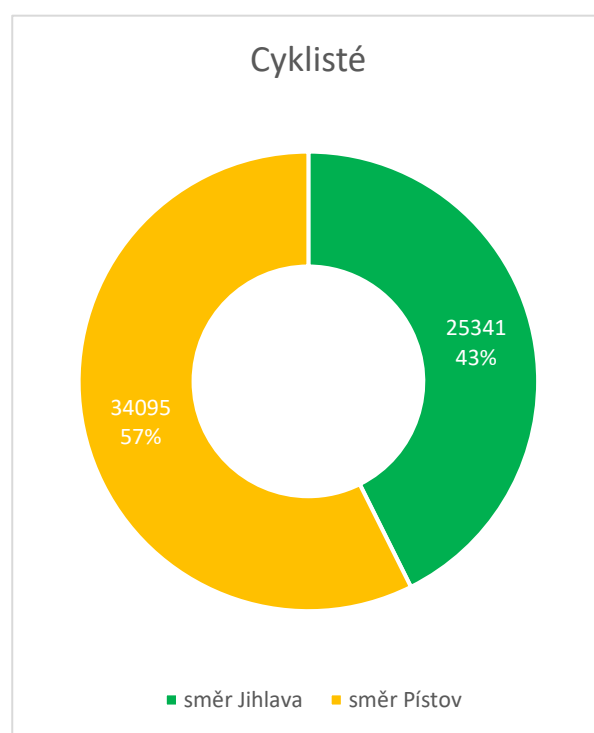
Graf 4.10: Intenzity cyklistů - Pístov [8]

Před vjezdem do Jihlavy byli chodci a cyklisté sčítáni také na sčítači v Pístově. Oproti dvou předcházejícím detektorům je v Pístově průběh intenzit rovnoměrnější, a to hlavně u chodců. Během celého roku se pohybuje měsíční intenzita mezi 3 000 a 6 000 chodci za měsíc. Maxima bylo dosaženo v dubnu 2020, kdy bylo sečteno necelých 6 000 chodců. U cyklistů je opět znatelný pokles intenzit v zimních měsících, nicméně v ostatních měsících nejsou výkyvy tak znatelné. Je znatelný postupný pokles intenzit cyklistů od maxima, kterého bylo dosaženo v dubnu 2020, kdy bylo naměřeno zhruba 5 500 cyklistů. [viz grafy 4.9, 4.10]

Co se týče směrovosti, tak u chodců je směrovost víceméně vyrovnaná vzhledem k tomu že sčítač není v úplné blízkosti centra Jihlavy. Nicméně u cyklistů je již znatelný nárůst ve využívání směru na Pístov. Vzhledem k vybudované stezce pro cyklisty je tento směr atraktivní trasou pro cyklisty, kteří se chtějí dostat na kole z Jihlavy. [viz grafy 4.11, 4.12]



Graf 4.11: Směrovost chodců - Pístov [8]



Graf 4.123: Směrovost cyklistů - Pístov [8]

### 4.3 Vliv protiepidemických opatření

Druhá polovina naměřených dat byla sesbírána již v období, kdy došlo k výraznému omezení pohybu vlivem protiepidemických opatření. Konkrétně to bylo od března roku 2020. Jedním z mála dovolených aktivit byly právě vycházky do přírody nebo jízda na kole. Tímto by se také dal vysvětlit výrazný nárůst měsíčních intenzit mezi lety 2019 a 2020. Právě ale i tyto neblahé důsledky epidemie Covidu 19 by mohli mít do budoucna pozitivní vliv na vývoj aktivní mobility v České republice.

## 5 Návrh páteřní cyklistické trasy

### 5.1 Obecné zásady

#### 5.1.1 Trasování cyklistických komunikací

Hlavní ideou stojící za vytvořením páteřní cyklistické trasy je vytipování vhodnějšího vedení a změna vedení stávající cyklistické trasy č. 16. V současnosti zastává cyklistická trasa č. 16 právě funkci páteřní cyklistické trasy propojující hlavní významná města v tomto směru, a to Slavonice, Dačice, Telč, Třešť a Jihlavu. V tomto je podstata cyklistické trasy správná, nicméně její vedení je v současném stavu nevyhovující. Jak již bylo popsáno výše cyklistická trasa č. 16 je z velké části vedena po komunikacích II. a III. tříd. Toto je pro cyklisty nejen nepříjemné, ale hlavně nebezpečné. [2]

Proto byla navržena alternativa této cyklistických trase, která bude opět klíčová města spojovala. Snaha je však o zajištění bezpečnějšího prostředí pro cyklisty. Návrh se tedy bude často pohybovat po lesních a polních cestách nebo jiných účelových komunikacích. Pro správnou funkci nového návrhu je ale nutné některé z úseku vést v místech, kde se v současnosti žádná komunikace nenachází. Právě výstavba těchto úseku je zásadní pro funkci páteřní cyklistické trasy jako celku. [2]

V intravilánech měst je snaha o využití stávající cyklistické infrastruktury v co nejvyšší míře. To je hlavně v Jihlavě. V ostatních městech není velké množství komunikací s jakoukoliv preferencí pro cyklisty. Problémová místa byla podrobněji rozebrána a navržena v příloze a v předchozí kapitole.

#### 5.1.2 Stavební náležitosti cyklistických komunikací

V prvopočátku by byla nutná výstavba nových stezek pro cyklisty v místech, kde se v současnosti žádná komunikace nenachází. Výstavba těchto stezek by byla ve valné většině případů koncipována jako stezky s asfaltovým či cementobetonovým povrchem. V řadě případů je nově navržená trasa vedena po polních a lesních cestách. Po těch je již dnes možná jízda na trekingovém nebo horském kole. Pokud by byl zájem o další úpravu těchto komunikací například pro jezdce na silničních kolech, mohlo by dojít k vytvoření obdobného povrchu jako při výstavbě nových stezek jako bylo uvedeno výše. Další formou by mohlo být zpevnění těchto cest za pomoci gloritu nebo mlatu. [1]

Dalším důležitým aspektem při navrhování nových stezek pro cyklisty například v místech, kde jsou dnes velké lány polí, je zazelenění a fragmentace těchto rozlehlých ploch. Travnaté plochy kolem stezek pro cyklisty pomohou nejen k zadržení vody v krajině, ale také jako místo pro život divoké zvěře. V přilehlých zelených pásích je také možná dodatečná výsadba stromů nebo keřů. [viz obrázek 5.1]



Obrázek 5.1: Okruh Telč - Lipky, zazenění [11]

### 5.1.3 Dopravní značení

U nově navržené páteřní cyklistické trasy by došlo k využití stávajících dopravních značek IS 21a, IS 21b, IS 21c a IS 21d, které jsou v současnosti instalovány podél cyklistické trasy č. 16. Samozřejmě v úsecích, které by byly určeny pouze pro cyklisty nebo chodce by došlo k využití příkazových značek pro označení stezek pro cyklisty nebo stezek pro cyklisty a chodce, a to podle daného vedení jako se společným nebo rozděleným provozem. Konkrétně by se jednalo o dopravní značky C 8a („Stežka pro cyklisty“), C 8b („Konec stežky pro cyklisty“), C 9a („Stežka pro chodce a cyklisty společná“), C 9b („Konec stežky pro chodce a cyklisty společné“), C 10a („Stežka pro chodce a cyklisty dělená“) a C 10b („Konec stežky pro chodce a cyklisty dělené“). [9]

### 5.1.4 Vybavení cyklistické trasy

Podél nově navržené cyklistické trasy by byla žádoucí výstavba příslušného mobiliáře jako jsou lavičky, stojany na kola nebo odpadkové koše. Takový mobiliář už se nachází v intravilánech měst a bylo by vhodné, aby každá obec tento mobiliář zprostředkovala. Na přiložených obrázcích je vidět styl toto mobiliáře z Telče. [viz obrázky 5.2, 5.3, 5.4, 5.5]

Lze očekávat, že mobiliář by nebyl nutný například v extravilánových úsecích. Nicméně páteřní cyklistická trasa prochází řadou obcí, a právě instalace mobiliáře v těchto obcích by byla žádoucí.





*Obrázek 5.2: Lavička Okruh Telč – Lipky [11]*



*Obrázek 5.3: Lavička podél stezky pro cyklisty a chodce kolem rybníka Nadymák [12]*





*Obrázek 5.4: Odpadkové koše podél stezky pro cyklisty a chodce kolem rybníka Nadymák [12]*



*Obrázek 5.5: Stojany u autobusové zastávky Telč - Kino [12]*



## 5.2 Návrh páteřní cyklistické trasy

Hlavním cílem nového návrhu páteřní cyklistické trasy mezi Slavonicemi a Jihlavou je vytipování vhodnějšího vedení cyklistů na této ose. V současnosti má tuto funkci cyklistická trasa č. 16, nicméně vedení této cyklistické trasy je nevyhovující vzhledem k jejímu převážnému vedení po komunikacích II. a III. tříd. Návrh nového vedení se snaží těmto nevhodným úsekům vyhnout a vytvořit pro cyklisty bezpečnější a příjemnější trasu. [2]

Navržená páteřní cyklistická trasa se skládá z 9 úseků označených římskými číslicemi (I-IX). Jedná se o 5 intravilánových úseků, konkrétně města Slavonice, Dačice, Telč, Třešť a Jihlava. Zbýlé 4 úseky jsou meziměstské úseky v extravilánu propojující jednotlivá města. Celková délka navržené páteřní cyklistické trasy je 66 294,39 metrů. [viz tabulky 5.1, 5.2]

Tabulka 5.1: Délka jednotlivých úseků cyklistické trasy

Označení úseku	Název úseku	Délka úseku [m]
I	Slavonice	1442,14
II	Slavonice - Dačice	11813,25
III	Dačice	1739,84
IV	Dačice - Telč	12943,44
V	Telč	2378,61
VI	Telč - Třešť	13847,78
VII	Třešť	3353,58
VIII	Třešť - Jihlava	15098,65
IX	Jihlava	3677,11

Tabulka 5.2: Celková délka cyklistické trasy

Délka páteřní cyklistické trasy	66294,39 m
---------------------------------	------------

## 5.3 Vedení cyklistické trasy Slavonice - Jihlava v extravilánu

### 5.3.1 Úsek Slavonice – Dačice

První úsek páteřní cyklistické trasy začíná ve Slavonicích v ulici Generála Svobody odkud je přes pole po obecních pozemcích dovedena až k železnici. Dále je vedena právě podél železnice až do obce Mutišov. V této obci dvakrát železnici překonává a pokračuje dále na východ od železnice po polní cestě až do obce Cizkrajov. V obci nebylo počítáno z žádnými změnami, a proto přes obec je cyklistická trasa vedena po silnici III/40627. Po opuštění Cizkrajova je cyklistická trasa vedená dále severovýchodním směrem po polní cestě. Alternativou k tomuto vedení je vedení po obecních pozemcích na východ od hlavní trasy. Nicméně při tomto vedení by muselo dojít k úplné kompletní výstavbě stezky pro cyklisty v tomto úseku. Po již zmiňované polní cestě je cyklistická trasa dovedena až do obce Urbaneč odkud



dále pokračuje severním směrem po polní cestě s občasným štěrkovým posypem do obce Toužín. Z obce Toužín až do města Dačice jsou navrženy dvě možná řešení vedení cyklistů. První z těchto možností by bylo vedení integrovaně s automobily po silnici III/15110 až k zámeckému parku. Vzhledem k tomu že silnice III/15110 v obci Toužín končí, tak by toto řešení bylo také schůdné. Do budoucna by potom mohlo dojít k vybudování samostatné stezky pro cyklisty právě podél této komunikace. [viz tabulky 5.3, 5.4] [viz příloha 1.1]

Tabulka 5.3: Popis segmentů úseku Slavonice - Dačice

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]	Staničení trasy [m]
II.1	Nová konstrukce	Chráněná	2445,68	1442,14 - 3887,81
II.2	Polní cesta	Chráněná	420,81	3887,81 - 4308,62
II.3	Štěrkový	Zklidněná	115,87	4308,62 - 4424,49
II.4	Polní cesta	Chráněná	86,44	4424,49 - 4510,93
II.5	Asfaltový	Chráněná	154,05	4510,93 - 4664,98
II.6	Polní cesta	Chráněná	417,69	4664,98 - 5082,67
II.7	Štěrkový	Chráněná	1190,06	5082,67 - 6272,73
II.8	Asfaltový	Zklidněná	1174,75	6272,73 - 7447,49
II.9	Polní cesta (štěrk)	Chráněná	2656,40	7447,49 - 10103,89
II.10	Asfaltový	Zklidněná	363,10	10103,89 - 10466,99
II.11	Polní cesta (štěrk)	Chráněná	2139,71	10466,99 - 12606,7
II.12	Nová konstrukce	Chráněná	612,40	12606,7 - 13219,11
	Asfaltový	Integrovaná		
II.13	Asfaltový	Zklidněná	36,28	13219,11 - 13255,38

Tabulka 5.4: Popis segmentů alternativního úseku Slavonice - Dačice

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
II.8'	Asfaltový	Zklidněná	116,2412
II.9'	Nová konstrukce	Chráněná	1677,3045

### 5.3.2 Úsek Dačice – Telč

V Dačicích je cyklistická trasa dovedena až na vlakové nádraží odkud pokračuje dále podél železnice až k silnici III/40623, po které se pohybuje v krátkém úseku. Poté je hlavní návrh trasy veden opět podél železnice na její západní straně až do obce Velký Pěčín, kde se železnici překonává a odklání se od ní. Dále pokračuje po obecních pozemcích severovýchodním směrem až do Černíče. Zhruba v polovině cesty mezi Velkým Pěčínem a Černíčí navazuje na polní cestu. [viz příloha 1.2]

Jako alternativní varianta je navrženo vedení po komunikaci III/40623 do obce Malý Pěčín a dále severně po asfaltové cestě až do Velkého Pěčina. Vzhledem k tomu že návrh hlavního vedení vyžaduje

kompletní novou výstavbu stezky pro cyklisty, tak právě tato alternativní varianta by mohla v tomto úseku sloužit jako náhrada, než bude stezka pro cyklisty podél železnice vybudována. [viz příloha 1.2]

Druhou alternativní variantou po dovedení cyklistů do Malého Pěčina po silnici III/40623 a dále jejich odklonění východním směrem. Odtud by se po polních cestách a jiných účelových komunikacích byli schopni dostat až do obce Slaviboř, kde už se by se toto variantní řešení opět napojovalo na hlavní návrh cyklistické trasy. Z obce Slaviboř je cyklistická trasa navržena podél pravého břehu řeky Moravské Dyje až do Radkova. Po projetí touto obcí pokračuje ještě dále podél břehu Moravské Dyje a po jejím překonání je trasována severozápadním směrem po obecních pozemcích až do Telče. [viz tabulky 5.5, 5.6, 5.7] [viz příloha 1.2]

Tabulka 5.5: Popis segmentů úseku Dačice - Telč

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]	Staničení trasy [m]
IV.1	Štěrkový	Chráněná	805,07	14995,22 - 15800,29
IV.2	Asfaltový	Zklidněná	224,2657	15800,29 - 16024,56
IV.3	Nová konstrukce	Chráněná	3056,4556	16024,56 - 19081,01
IV.4	Asfaltový	Zklidněná	160,6645	19081,01 - 19241,68
IV.5	Nová konstrukce	Chráněná	738,435	19241,68 - 19980,11
IV.6	Polní cesta	Chráněná	288,5186	19980,11 - 20268,63
IV.7	Asfaltový	Zklidněná	1090,8939	20268,63 - 21359,53
IV.8	Nová konstrukce	Chráněná	1703,1342	21359,53 - 23062,66
IV.9	Asfaltový	Zklidněná	447,587	23062,66 - 23510,25
IV.10	Nová konstrukce	Chráněná	4275,1877	23510,25 - 27785,44
IV.11	Asfaltový	Integrovaná	153,2345	27785,44 - 27938,67

Tabulka 5.6: Popis segmentů 1. alternativního úseku Dačice - Telč

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
IV.3'	Asfaltový	Zklidněná	1955,4777
IV.4'	Asfaltový	Zklidněná	1098,1224
IV.5'a	Asfaltový	Zklidněná	768,4998
IV.5'b	Nová konstrukce	Chráněná	695,9398

Tabulka 5.7: Popis segmentů 2. alternativního úseku Dačice - Telč

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
IV.3''	Asfaltový	Zklidněná	390,878
IV.4''	Asfaltový (štěrk)	Chráněná	1410,2104
IV.5''	Polní cesta	Chráněná	1360,9772
IV.6''	Asfaltový	Zklidněná	184,0242
IV.7''	Nový povrch	Chráněná	1452,3742
IV.8''	Asfaltový (štěrk)	Zklidněná	296,0823

### 5.3.3 Úsek Telč – Třešť

Úsek mezi Telčí a Třeští začíná na hrázi rybníka Roštejn, kam jsou cyklisti dovedeni po stezce pro cyklisty. Cyklistická trasa je vedena po polních a lesních cestách severním směrem až do obce Volevčice. Ve Volevčicích je navržen objezd areálu místního JZD a poté je cyklistická trasa opět vedena na sever po obecních pozemcích až do Studnic. Dále je také využito obecních pozemků a na nich vedených polních cest. Cyklisté jsou vedeni až k Třeštickému rybníku, kolem kterého se dostanou až do Třeštic. Z Třeštic jsou vedeni z počátku po polních a dále po lesních cestách až pod vrch Kratizna odkud by dále pokračovali východním směrem až do obce Hodice. [viz příloha 1.3]

Před Hodicemi je opět vytvořena alternativní varianta, kdy hlavní návrh trasy vede severním směrem přímo do Třeště. Alternativní variantou je zavedení cyklistů až do Hodic odkud by dále pokračovali nově vybudovanou stezkou pro cyklisty, která bude vedena opět podél železnice. [viz tabulky 5.8, 5.9] [viz příloha 1.3]

Tabulka 5.8: Popis segmentů úseku Telč - Třešť

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]	Staničení trasy [m]
VI.1	Nová konstrukce	Chráněná	1812,12	30317,28 - 32129,39
VI.2	Asfaltový	Zklidněná	377,7878	32129,39 - 32507,18
VI.3	Nová konstrukce	Chráněná	1857,1289	32507,18 - 34364,31
VI.4	Asfaltový	Zklidněná	149,7189	34364,31 - 34514,03
VI.5	Štěrkový	Zklidněná	71,6652	34514,03 - 34585,69
VI.6	Nová konstrukce	Chráněná	2965,725	34585,69 - 37551,42
VI.7	Asfaltový	Zklidněná	171,0199	37551,42 - 37722,44
VI.8	Polní cesta	Chráněná	425,8769	37722,44 - 38148,32
VI.9	Nová konstrukce	Chráněná	1770,9091	38148,32 - 39919,23
VI.10	Lesní cesta	Chráněná	522,1986	39919,23 - 40441,42
VI.11	Asfaltový	Zklidněná	2123,633	40441,42 - 42565,06
VI.12	Lesní cesta	Chráněná	375,8058	42565,06 - 42940,86
VI.13	Polní cesta	Chráněná	1224,1917	42940,86 - 44165,05

Tabulka 5.9: Popis segmentů alternativního úseku Telč - Třešť

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
VI.11'	Asfaltový	Zklidněná	679,6189
VI.12'	Asfaltový	Integrovaná	119,4892
VI.13'	Asfaltový	Zklidněná	716,6529
VI.14'	Polní cesta	Chráněná	286,275
VI.15'	Nová konstrukce	Chráněná	1621,5882

### 5.3.4 Úsek Třešť – Jihlava

Mezi Třeští a Jihlavou jsou navrženy dvě varianty, kdy jedna je již v současnosti sjízdna po polních a lesních cestách. Nicméně v budoucnosti by mělo dojít ke konstrukci stezek pro cyklisty v oblasti návrhu hlavní páteřní cyklistické trasy.

Hlavní návrh se těsněji drží vedení jak železnice, tak vedení silnice II/406. Po výjezdu z Třeště je trasa směřována kolem východního břehu Jezdovického rybníka až do Jezdovic odkud vede v krátkém úseku podél železnice až do Salavic. Za Salavicemi pokračuje podél pravého břehu Třešťského potoku a dále kolem třešťských rybníků až do Kostelce u Jihlavy. Dále je využito polních a lesních cest na obecních pozemcích pro dovedení cyklistické trasy až do obce Vysoká. V těchto úsecích by ale spíše mělo dojít také k výstavbě kompletní stezky pro cyklisty. Z obce vysoká pokračuje cyklistická trasa východním směrem okolo Lužného rybníka a mezi rybníky Lukáš a Silniční až do obce Pístov, kde se již napojuje na vybudovanou stezku pro cyklisty vedoucí do centra Jihlavy. [viz příloha 1.4]

Již zmíněnou alternativní variantou je vedení cyklistů z Třeště Dubovou alejí a dále severovýchodním směrem mezi vrchy Malým a Velkým Špičákem po lesních cestách až do obce Popice. V této obci se cyklistická trasa napojuje tzv. Jihlavský okruh a pokračuje tedy kolem jižního břehu rybníků Horní a Střední Okrouhlík a dále podél stejnojmenného potoka Okrouhlík až do obce Rančářov. Z této obce pokračuje podél pravého břehu řeky Jihlávky až do Sasova, tedy okrajové části Jihlavy. [viz příloha 1.4]  
[viz tabulky 5.10, 5.11]

Tabulka 5.10: Popis segmentů úseku Třešť - Jihlava

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]	Staničení trasy [m]
VIII.1	Asfaltový (šterk)	Zklidněná	210,27	47518,63 - 47728,9
VIII.2	Nová konstrukce	Chráněná	1672,6619	47728,9 - 49401,57
VIII.3	Asfaltový	Zklidněná	414,8739	49401,57 - 49816,44
VIII.4	Nová konstrukce	Chráněná	965,324	49816,44 - 50781,76
VIII.5	Asfaltový	Zklidněná	748,1812	50781,76 - 51529,95
VIII.6	Nová konstrukce	Chráněná	2286,5679	51529,95 - 53816,51
VIII.7	Šterkový	Zklidněná	222,4622	53816,51 - 54038,98
VIII.8	Asfaltový	Zklidněná	300,3735	54038,98 - 54339,35
VIII.9	Nová konstrukce	Chráněná	251,544	54339,35 - 54590,89
VIII.10	Asfaltový	Zklidněná	590,5468	54590,89 - 55181,44
VIII.11	Nová konstrukce	Chráněná	3222,5555	55181,44 - 58403,99
VIII.12	Asfaltový	Zklidněná	388,2581	58403,99 - 58792,25
VIII.13	Nová konstrukce	Chráněná	2768,3041	58792,25 - 61560,56
VIII.14	Asfaltový	Chráněná	1056,7245	61560,56 - 62617,28

Tabulka 5.11: Popis segmentů alternativního úseku Třešť - Jihlava

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
VIII.1'	Asfaltový	Zklidněná	94,5613
VIII.2'	Polní cesta	Chráněná	1614,1718
VIII.3'	Lesní cesta (asfalt)	Chráněná	5122,8969
VIII.4'	Asfaltový	Zklidněná	1367,4916
VIII.5'	Polní cesta	Chráněná	785,3731
VIII.6'	Lesní cesta	Chráněná	979,9688
VIII.7'	Asfaltový (štěrk)	Chráněná	615,7034
VIII.8'	Lesní cesta (štěrk)	Chráněná	922,0103
VIII.9'	Asfaltový	Zklidněná	1659,5132
VIII.10'	Lesní cesta	Chráněná	2244,5583
VIII.11'	Asfaltový	Zklidněná	335,5278
VIII.12'	Štěrkový	Chráněná	319,1096

## 5.4 Vedení cyklistické trasy Slavonice - Jihlava v intravilánu měst

### 5.4.1 Vedení ve Slavonicích

Páteří cyklistická trasa začíná v ulici Nádražní v prostoru vlakového nádraží, kde se napojuje na cyklistickou trasu EV 13 vedoucí do Rakouska. Poté je navržena po klidné štěrkové komunikaci procházející kolem Slavonické zahrádkářské kolonie a napojuje se na ulici Na Potoku podél pravého břehu Slavonického potoka. Po této ulici vede zhruba 35 metrů a přes již vybudovanou lávku se napojí znovu do této ulice, která v tomto prostoru pokračuje podél levého břehu. Po této ulici pokračuje na křižovatku s ulicí Nádražní, po které pokračuje dále na náměstí a kolem kostela do průchodu mezi domy až k prostoru autobusového nádraží. Po překonání silnice II/152 pokračuje ulicemi Svatopluka Čecha, Lebeděvova a Generála Svobody až k místu, kde se napojuje na první extravilánový úsek. [viz tabulka 5.12]

Tabulka 5.12: Popis segmentů úseku Slavonice

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]	Staničení trasy [m]
I.A	Asfaltový	Chráněná	127,94	0 - 127,94
I.B	Štěrkový	Zklidněná	338,37	127,94 - 466,31
I.C	Asfaltový	Zklidněná	59,982	466,31 - 526,29
I.D	Mostní objekt	Chráněná	19,088	526,29 - 545,38
I.E	Asfaltový	Zklidněná	113,0365	545,38 - 658,41
I.F	Dlážděný	Zklidněná	143,1906	658,41 - 801,6
I.G	Dlážděný	Chráněná	120,7874	801,6 - 922,39
I.H	Asfaltový	Integrovaná	95,6966	922,39 - 1018,09
I.I	Asfaltový	Zklidněná	424,0477	1018,09 - 1442,14



#### 5.4.2 Vedení v Dačicích

Do intravilánového úseku v Dačicích vjíždí cyklistická trasa z ulice Toužimské a pokračuje přes zámecký park až k Havlíčkovu náměstí. Po překonání silnice II/151 v Göthově ulici se po projetí kolem Vokáčova náměstí napojuje na ulici Cukrovarnickou a dále Bratrskou. Kolem atletického areálu pokračuje až do ulice Bezručova, kde se po přejetí komunikace II/406 v Třídě 9. května napojuje na Nádražní ulici, která cyklisty dovede až k vlakovému nádraží. [viz tabulky 5.13, 5.14]

Tabulka 5.13: Popis segmentů úseku Dačice

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]	Staničení trasy [m]
III.A	Mlatový	Chráněná	661,70	13255,38 – 13917,09
III.B	Asfaltový	Zklidněná	78,8462	13917,09 – 13995,93
III.C	Asfaltový	Integrovaná	99,4241	13995,93 – 14095,36
III.D	Asfaltový	Zklidněná	721,3142	14095,36 – 14816,67
III.E	Asfaltový	Integrovaná	22,8787	14816,67 – 14839,55
III.F	Asfaltový	Zklidněná	155,6757	14839,55 – 14995,22

Tabulka 5.14: Popis segmentů odbočeného úseku Dačice

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
III.E'	Asfaltový	Integrovaná	223,2762

#### 5.4.3 Vedení v Telči

Do Telče vstupuje cyklistická trasa pod železničním viaduktem ve Slavíčkově ulici. Následně ale po krátkém úseku odbočuje na stezku pro cyklisty v ulici Maškova. Po projetí touto ulicí navazuje na ulici Na Korábě, Tobiáškovu a následně Furchovu. Právě poslední jmenovanou ulicí cyklisté vjedou do prostoru ulice U Horní Brány, kde by pro navrhovaných úpravách dojeli až do Horní brány a následně na Náměstí Zachariáše z Hradce. Po projetí náměstí je cyklistická trasa vedena po hrázi Štěpnického rybníka, respektive v ulici Na Baště až ke křižovatce mezi ulicemi Štěpnickou a Jihlavskou. Cyklisté v tomto úseku musí buď ujet krátký úsek po silnici II/406 před napojením na stezku pro chodce a cyklisty nebo musí tento krátký úsek kolo vést. Po napojení na stezku pro cyklisty jsou už cyklisti vedeni ve zbytku trasy v rámci intravilánu vedeni bezpečně až na okraj města. [viz tabulky 5.15, 5.16]

Tabulka 5.15: Popis segmentů úseku Telč

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]	Staničení trasy [m]
V.A	Dlážděný	Chráněná	317,71	27938,67 – 28256,38
V.B	Asfaltový	Zklidněná	425,3527	28256,38 – 28681,73
V.C	Dlážděný	Integrovaná	37,706	28681,73 – 28719,44
V.D	Dlážděný	Zklidněná	556,4276	28719,44 – 29275,87
V.E	Asfaltový	Integrovaná	111,311	29275,87 – 29387,18

V.F	Mlatový	Chráněná	413,1641	29387,18 – 29800,34
V.G	Dlážděný	Chráněná	255,1633	29800,34 – 30055,5
V.H	Asfaltový	Chráněná	261,7729	30055,5 – 30317,28

Tabulka 5.16: Popis segmentů odbočného úseku Telč

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
V.A'	Asfaltový	Integrovaná	167,5535
V.B'	Asfaltový	Zklidněná	248,1924

#### 5.4.4 Vedení v Třešti

Jak již bylo avizováno v předcházející kapitole, do Třeště jsou navrženy dvě varianty příjezdu. Návrh hlavní trasy vede do Třeště do ulice K Valše a dále severním směrem kolem fotbalového stadionu do ulice Josefa Hory. Cyklistická trasa vede celou touto ulicí až na křížení s ulicí Komenského. Z této ulice jsou cyklisté vedeni zhruba 100 metrů severním směrem až na křížení s ulicemi Čenkovskou a Nerudovou. Po druhé jmenované budou dále cyklisté pokračovat přes železniční přejezd až k ulici Revoluční. Překonání komunikace II/406 v ulici revoluční by mělo být usnadněno díky navrhovaným úpravám v tomto prostoru. Po přjetí do ulice Selská je cyklistická trasa vedena přes Třeštský potok a následně severním směrem podél tohoto potoka přes ulici Na Hrázi až kolem zahrádkářské kolonie až k benzínové stanici, u které se v současnosti buduje podjezd pro chodce i cyklisty.

Druhá varianta vedení vede do Třeště podél železniční trati až k ulici Váňovská a následně ulice Luční až na křížení s ulicí Selská, kde se napojuje na vedení hlavní trasy. [viz tabulky 5.17, 5.18, 5.19, 5.20]

Tabulka 5.17: Popis segmentů úseku Třešť

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]	Staničení trasy [m]
VII.A	Štěrkový	Chráněná	332,94	44165,05 - 44497,99
VII.B	Asfaltový	Zklidněná	770,3445	44497,99 - 45268,34
VII.C	Asfaltový	Integrovaná	306,2454	45268,34 - 45574,58
VII.D	Asfaltový	Zklidněná	220,6534	45574,58 - 45795,24
VII.E	Nový povrch	Chráněná	1723,3951	45795,24 - 47518,63

Tabulka 5.18: Popis segmentů odbočného úseku Třešť

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
VII.C'	Asfaltový	Zklidněná	486,3055

Tabulka 5.19: Popis segmentů 1. alternativního úseku Třešť

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
VII.D'	Asfaltový	Zklidněná	539,8158

Tabulka 5.20: Popis segmentů 2. alternativního úseku Třešť

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
VII.E'	Štěrková	Chráněná	296,6743

#### 5.4.5 Vedení v Jihlavě

Jedním z cílů návrhu páteřní cyklistické trasy bylo její dovedení na autobusové, případně vlakové terminály v jednotlivých městech. Nejinak tomu je v Jihlavě, kde právě cyklistická trasa končí na Autobusovém nádraží Jihlava. Obdobně jako v případě Třeště jsou navrženy dvě varianty přivedení cyklistů do města. První z těchto variant přichází do města podél garáží v ulici Telečská. Již tam se napojuje na stezku pro cyklisty, po které vede až k ulici U Koželuhů. Po této ulici jsou cyklisté dovedeny až k nákupnímu centru City Park, kolem kterého dojedou až k ulici Křížíkově. Po této ulici je cyklistická trasa vedena pod dvěma mosty až k Březinovým sadům. Po projetí těchto sadů se očekává vjezd na náměstí ulic U Mincovny. Z náměstí jsou cyklisté vedeni Benešovou ulicí až k parku G. Mahlera, kde odbočují do ulice Věžní. Po projetí této ulice se napojují na stezku pro cyklisty, která je dovede až k autobusovému nádraží.

Druhá varianta je dovedena do Jihlavy po „Jihlavském okruhu“. Tato turistická trasa vede městskou částí Sasov, konkrétně ulic Sasovské údolí a dále kolem řeky Jihlávky a vodní nádrže Stará Plovárna až do ulice Křížíkova. Touto ulicí by cyklisté pokračovali až k ulici U Rybníčků, kde by projeli dopravním hřištěm a po přejetí řeky Jihlávky po lávce by se napojili na hlavní vedení cyklistické trasy v prostoru křížení ulic Tovární a Křížíkova. [viz tabulky 5.21, 5.22]

Tabulka 5.21: Popis segmentů úseku Jihlava

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]	Staničení trasy [m]
IX.A	Asfaltový	Chráněná	334,01	62617,28 - 62951,29
IX.B	Asfaltový	Zklidněná	1231,4718	62951,29 - 64182,76
IX.C	Dlážděný	Zklidněná	284,6797	64182,76 - 64467,44
IX.D	Dlážděný	Chráněná	843,2345	64467,44 - 65310,68
IX.E	Dlážděný	Zklidněná	419,4005	65310,68 - 65730,08
IX.F	Dlážděný	Chráněná	128,4922	65730,08 - 65858,57
IX.G	Asfaltový	Chráněná	435,8186	65858,57 - 66294,39

Tabulka 5.22: Popis segmentů alternativního úseku Jihlava

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
IX.A'	Asfaltový	Zklidněná	555,2838
IX.B'	Polní cesta	Chráněná	315,1292
IX.C'	Asfaltový	Integrovaná	156,2951
IX.D'	Lesní cesta	Chráněná	947,7046
IX.E'	Štěrkový	Zklidněná	243,2831

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení	Délka [m]
IX.F'	Asfaltový	Zklidněná	287,6646
IX.G'	Asfaltový	Chráněná	82,3641
IX.H'	Mostní objekt	Chráněná	44,3119
IX.I'	Asfaltový	Zklidněná	16,9165

## 5.5 Priority výstavby

Pro správnou funkci páteřní cyklistické trasy jako celku je nutné zhodnocení jednotlivých navržených úseků a jejich stávajícího stavu. Rozdělení priorit je důležité pro budoucí možnost využití jednotlivých úseků. Priority 3 až 4 jsou ještě využitelné ve stávajícím stavu, nicméně bez úseků s prioritou 1 nelze v těchto úsecích cyklistickou trasu vést.

### 5.5.1 Postup pro zařazení úseků k prioritě

V této kapitole byly tyto úseky rozděleny na 4 hlavní prioritní kategorie. Tyto kategorie byly zvoleny na základě stávajícího stavu vozovky nebo také pro úseky na kterých v současnosti není žádná vozovka.

Do první priority byli zařazeni úseky, ve kterých se nenachází v současnosti žádná infrastruktura. Ve většině případů se jedná o úseky vedené po obecních pozemcích, kde byla historicky cesta. Tyto cesty byli však s postupem času rozorány. Bylo by proto vhodné na tyto místa cesty znovu navrátit a vytvořit tak přírodní bariéry ve velkých polních plochách

Druhou prioritou byli označeni úseky, kde se v současnosti nějaký druh cesty nachází. Ve většině případů se jedná o lesní a polní cesty. Po těchto cestách je již dnes možné projet na horském, případně trekkingovém kole. Nejčastěji se jedná o úseky se šterkovým povrchem nebo pouze s uježděným podkladem. V těchto místech je tedy provoz možný, nicméně ke zvýšení komfortu a bezpečnosti cyklistů by mohlo dojít ke zpevnění těchto povrchů.

Úseky s prioritou 3 jsou úseky, kde se nachází uspokojivý povrch. Jedná se spíše o intravilánové úseky s asfaltovým nebo dlážděným povrchem. U těchto úseků je spíše než stavební problém problém provozní. V těchto úsecích by bylo vhodné upravit stávající například uspořádání uličního prostoru s vhodnějšími podmínkami pro cyklisty těmito úseky projíždějícími. Pro některé z těchto úseků byli vytvořeny návrhy dostupné v přílohách.

Poslední skupinou jsou úseky s prioritou 4. Jedná se o úseky, které vyhovují provozu cyklistické dopravy, a proto v těchto úsecích nemusí dojít k žádným změnám.

### 5.5.2 Úsek Slavonice

Ve Slavonicích je většina trasy vedena již po vybudovaných asfaltových nebo dlážděných cestách po kterých není problém cyklisty vést. Jeden z úseků nacházející se v oblasti zahrádkářské kolonie má



pouze nezpevněný štěrkový povrch. V oblasti autobusového nádraží bylo navrženo možné řešení pro vedení cyklistů. [viz příloha 2.1]

Páteří cyklistická trasa vede tedy v rámci Slavonic ze 70 % po vyhovujících komunikacích. Tyto úseky činí zhruba 1000 m v intravilánu města. Oblast autobusového nádraží, které bylo označeno prioritou 3 obsahuje zhruba 100 m z trasy ve městě, tedy necelé 1 %. Úseku, kdy by bylo vhodné povrch komunikace zpevnit, je dlouhý 338 m a činí tak asi 23 % z délky slavonického úseku. [viz tabulka 5.23]

Tabulka 5.23: Stupně priority úseku Slavonice

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
I.A	4	-
I.B	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
I.C	4	-
I.D	4	-
I.E	4	-
I.F	4	-
I.G	4	-
I.H	3	Vhodná revitalizace prostoru pro bezpečný průjezd cyklistů.
I.I	4	-

### 5.5.3 Úsek Slavonice – Dačice

V tomto meziměstském úseku jsou zastoupeny úseky všech priorit. Při výjezdu ze Slavonic a následného vedení podél železnice by bylo nutné vybudování nové stezky pro cyklisty. V částech tohoto úseku procházející menšími obcemi byly komunikace v těchto obcích zhodnoceny jako dostačující, a tedy s prioritou 4. Zbytek trasy je vesměs veden po polních nebo lesních cestách, které byly označeny s prioritou 2. V krátkém úseku před vjezdem do Dačic je také jedna z částí označená prioritou 3. Stačilo by tedy šířkové uspořádání komunikace. Alternativní úsek, který z hlavní trasy odbočuje za obcí Cizkrajov, je také s prioritou 4. Zde by muselo dojít k výstavbě nové stezky po obecních pozemcích. [viz příloha 2.1]

Nově by tedy muselo být vybudováno zhruba 2500 m nové stezky, což činí 21 % z tohoto meziměstského úseku. U úpravy polních nebo lesních cest by se jednalo o 7000 m, tedy 59 %. Provozní změna je naznačena u jednoho úseku dlouhého 612 m, v relativních číslech 5 % úseku. Komunikace s vyhovujícím stavem, nacházející se převážně v menších obcích podél trasy mají celkovou délku přes 1700 m, tedy 15 % z celkové délky úseku. [viz tabulky 5.24, 5.25]

Tabulka 5.24: Stupně priority úseku Slavonice - Dačice

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
II.1	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
II.2	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
II.3	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
II.4	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
II.5	4	-
II.6	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
II.7	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
II.8	4	-
II.9	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
II.10	4	-
II.11	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
II.12	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
	3	Změna šířkového uspořádání komunikace.
II.13	4	-

Tabulka 5.25: Stupně priority alternativního úseku Slavonice - Dačice

Označení úseku	Typ povrchu	Popis nutných úprav
II.8'	4	-
II.9'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.

#### 5.5.4 Úsek Dačice

V Dačicích jsou všechny dílčí úseky v dobrém stavebním stavu. Jediným nedostatkem je průjezd přes Havlíčkovo náměstí a poté napojení na Cukrovarskou ulici. Tento úsek byl navržen a je součástí příloh. [viz příloha 2.2]

Vyhovující komunikace jsou tedy o délce 1539 metrů, což tvoří 88 % z celkové délky intravilánového úseku. Provozní by byli nutné u tří úseků od celkové délce 200 metrů, tedy 12 %. [viz tabulky 5.26, 5.27]

Tabulka 5.26: Stupně priority úseku Dačice

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
III.A	4	-
III.B	3	Vhodná revitalizace prostoru pro bezpečný průjezd cyklistů.
III.C	3	Vhodná změna šířkového uspořádání komunikace.
III.D	4	-
III.E	3	Úprava prostoru křižovatky.
III.F	4	-

Tabulka 5.27: Stupně priority odbočného úseku Dačice

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení
III.E'	4	-

#### 5.5.5 Úsek Dačice - Telč

Úsek mezi Dačicemi a Telčí patří ke stavebně nejnáročnějším. Vzhledem ke svému vedení podél Moravské Dyje, kde v současnosti není žádná cesta, byla by nutná rozsáhlejší stavba nových stezek. Obdobně jako u předešlého meziměstského úseku jsou s prioritou 4 označeny úseky v obcích nebo úseky zpevněných komunikacích s minimálním dopravním zatížením. [viz příloha 2.2]

V tomto úseku jsou také navrženy dvě alternativní trasy, z nichž jedna je vedena již po zpevněné komunikaci v celé své délce. Naproti tomu druhá alternativní varianta by zhruba ve třetině své délky potřebovala výstavbu nové stezky a u zbytku alespoň zpevnění povrchu. [viz příloha 2.2]

Na hlavní trase by byla výstavba nových stezek tedy byla nutná v úsecích o celkové délce necelých 10 km, to činí 75 % z délky celého úseku. Zpevnění polních nebo lesních cest je doporučeno u úseků v délce 1093 m. Jedná se tedy o 8 % z celkové délky úseku. Vyhovující komunikace mají délku 2076 m a činí tak 16 % porci celkového úseku. [viz tabulky 5.28, 5.29, 5.30]

Tabulka 5.28: Stupně priority úseku Dačice - Telč

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
IV.1	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
IV.2	4	-
IV.3	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
IV.4	4	-
IV.5	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
IV.6	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
IV.7	4	-
IV.8	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
IV.9	4	-
IV.10	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
IV.11	4	-

Tabulka 5.29: Stupeň priority 1. alternativního úseku Dačice - Telč

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
IV.3'	4	-
IV.4'	4	-
IV.5'a	4	-
IV.5'b	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.

Tabulka 5.30: Stupeň priority 2. alternativního úseku Dačice - Telč

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
IV.3''	4	-
IV.4''	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
IV.5''	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
IV.6''	4	-
IV.7''	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
IV.8''	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.

#### 5.5.6 Úsek Telč

Oproti Slavonicím a Dačicím jsou již v Telči ve větší míře vybudované stezky pro cyklisty. Jejich využití tedy značně usnadňuje vedení cyklistů ve městě. V Telči se nacházejí dva úseky, u kterých je povrch komunikace vyhovující, nicméně není vhodný pro cyklisty. Změny v těchto oblastech již byli popsány v přechozí kapitole. [viz příloha 2.3]

Úseky s nutnými úpravami mají celkovou délku necelých 150 m a to činí 6 % z délky trasy procházející Telčí. Úseky vhodné pro vedení cyklistů, u kterých není potřeba žádných výrazných změn mají délku 2230 m, tedy 94% část celého úseku v Telči. [viz tabulky 5.31, 5.32]

Tabulka 5.31: Stupeň priorit úseku Telč

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
V.A	4	-
V.B	4	-
V.C	3	Úprava prostoru křižovatky.
V.D	4	-
V.E	3	Vhodná změna šířkového uspořádání komunikace.
V.F	4	-
V.G	4	-
V.H	4	-

Tabulka 5.32: Stupeň priority alternativního úseku Telč

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
V.A'	4	-
V.B'	3	Vhodná změna šířkového uspořádání komunikace.



### 5.5.7 Úsek Telč - Třešť

V meziměstském úseku mezi Telčí a Třeští bude také nutnost vybudování značné části nových stezek. Nicméně v tomto úseku je již v současné době zpracovaná projektová dokumentace a připravuje se ke stavbě těchto úseků. [viz příloha 2.3]

Alternativní varianta je vedena přes obec Hodice a následně kolem železniční trati. U celého úseku podél železniční trati je nutná výstavba nové stezky, která se ale v současnosti už připravuje. Proto by mohlo být i toto alternativní vedení reálnou variantou. [viz příloha 2.3]

Nutnost výstavby nové stezky je tedy nutná v úsecích o celkové délce 8405 m činící 61 % délky tohoto úseku. Oproti úseku mezi Dačicemi a Telčí je zde vyšší využití polních a lesních cest o celkové délce 2620 metrů, což činí 19 % délky. Vyhovující úseky mají délku 2822 metrů a zabírají tedy zhruba 20 % délky celého meziměstského úseku. [viz tabulky 5.33, 5.34]

Tabulka 5.33: Stupeň priority úseku Telč - Třešť

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
VI.1	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VI.2	4	-
VI.3	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VI.4	4	-
VI.5	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VI.6	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VI.7	4	-
VI.8	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VI.9	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VI.10	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VI.11	4	-
VI.12	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VI.13	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.

Tabulka 5.34: Stupeň priority alternativního úseku Telč - Třešť

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
VI.11'	4	-
VI.12'	3	Vhodná změna šířkového uspořádání komunikace.
VI.13'	4	-
VI.14'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VI.15'	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.

### 5.5.8 Úsek Třešť

Po příjezdu do Třeště je cyklistická trasa vedena po nezpevněné komunikaci kolem fotbalového stadionu a dále v uličních prostorech po vyhovujících komunikacích. Pro vhodnější průjezd cyklistů by byly nutné úpravy v ulici Nerudova. Po odbočení z ulice Selská pokračuje cyklistická trasa podél Třeštského potoka. V celém tomto dalším úseku je nutná výstavba nové stezky. V současnosti už se ale právě výstavba této stezky připravuje. [viz příloha 2.4]

Vyhovující komunikace jsou zhruba na 1 km z celého úseku v Třešti, tedy v 30 % délky. Dodatečné úpravy pro vhodné vedení cyklistů jsou nutné v úseku dlouhém 332 metrů činící 9 % délky. Pro již zmiňovanou výstavbu nové stezky podél Třeštského potoka by bylo nutné vybudovat asi 1700 metrů nové stezky. V rámci města by se jednalo o asi 51% úsek. [viz tabulky 5.35, 5.36, 5.37, 5.38]

Tabulka 5.35: Stupeň priority úseku Třešť

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
VII.A	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VII.B	4	-
VII.C	3	Vhodná změna šířkového uspořádání komunikace a prostoru křižovatky.
VII.D	4	-
VII.E	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.

Tabulka 5.36: Stupeň priority odbočného úseku Třešť

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení
VII.C'	4	-

Tabulka 5.37: Stupeň priority 1. alternativního úseku Třešť

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení
VII.D'	4	-

Tabulka 5.38: Stupeň priority 2. alternativního úseku Třešť

Označení úseku	Typ povrchu	Druh vedení
VII.E'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.

### 5.5.9 Úsek Třešť - Jihlava

V úseku mezi Třeští a Jihlavou by bylo nutné vybudování nových stezek skoro v celé délce hlavní trasy. Samozřejmě kromě úseků v obcích nebo v krátkých úsecích s nezpevněnými cestami.

V současnosti již ale započala výstavba nové stezky pro cyklisty vedoucí z Třeště až do Salavic. Jedná se zatím o první etapu. A právě napojení Kostelce s Jihlavou je již také diskutovaným tématem. Takže i přesto že dnes je skoro celý tento meziměstský úsek označen prioritou 4, je vedení cyklistů po této ose více než reálné. [viz příloha 2.4]

Nutnost konstrukce nových stezek je tedy potřebná u úseků v celkové délce přes 11 km, což činí 74 % délky celého úseku. Zpevnění polních cest by bylo nutné pouze v úsecích o délce 733 m, které nedosahují ani 5 % délky celého úseku. Komunikace, které vyhovují provozu cyklistů mají délku skoro 3200 m a tvoří tedy asi 21 % z celkové délky tohoto úseku.

Oproti tomuto úseku tvořeného převážně nově navrhovanými cestami byla vytipována také alternativní varianta. U této varianty by naopak nemuselo dojít k žádné nové výstavbě. Celá tato trasa je veden po polních a lesních cestách propojující jednotlivé obce na této trase. [viz příloha 2.4]

U této alternativní trasy tvoří polní a lesní cesty, u kterých by bylo potenciálně vyžadováno zpevnění jejich povrchu, tvoří 75 % z délky úseku. Tyto cesty mají délku necelých 12 km. Zbytek, tedy 25 %, tvoří komunikace v dílčích obcích. Celkem se jedná o 4072 m. [viz tabulky 5.39, 5.40]

Tabulka 5.39: Stupeň priority úseku Třešť - Jihlava

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
VIII.1	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VIII.2	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VIII.3	4	-
VIII.4	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VIII.5	4	-
VIII.6	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VIII.7	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VIII.8	4	-
VIII.9	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VIII.10	4	-
VIII.11	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VIII.12	4	-
VIII.13	1	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace.
VIII.14	4	-

Tabulka 5.40: Stupeň priority alternativního úseku Třešť - Jihlava

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
VIII.1'	4	-
VIII.2'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VIII.3'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VIII.4'	4	-

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
VIII.5'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VIII.6'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VIII.7'	4	-
VIII.8'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VIII.9'	4	-
VIII.10'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
VIII.11'	4	-
VIII.12'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.

#### 5.5.10 Úsek Jihlava

Po přivedení cyklistické trasy do Pístoava by už následovalo napojení na vybudovanou stezku pro cyklisty a dále napojení na další komunikace v centru města. Všechny úseky v Jihlavě jsou vhodné pro provoz cyklistů. [viz příloha 2.4]

Pro alternativní trasu, která je do Jihlavy přivedena z jihu od Sasova, by bylo nutné zpevnění povrchů cest. Jednalo by se úseky v celkové délce 2500 metrů. Poté by se již znovu alternativní vedení cyklistické trasy napojilo na komunikace vhodné pro cyklisty. [viz tabulky 5.41, 5.42]

Tabulka 5.41: Stupeň priority úseku Jihlava

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
IX.A	4	-
IX.B	4	-
IX.C	4	-
IX.D	4	-
IX.E	4	-
IX.F	4	-
IX.G	4	-

Tabulka 5.42: Stupeň priority alternativního úseku Jihlava

Označení úseku	Stupeň priority	Popis nutných úprav
IX.A'	4	-
IX.B'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
IX.C'	4	-
IX.D'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
IX.E'	2	Stávající stav vyhovující. Možnost zpevnění povrchu.
IX.F'	4	-
IX.G'	4	-
IX.H'	4	-
IX.I'	4	-

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

### 5.6.1 Živičný povrch

Asfaltové povrchy jsou výhodné hlavně jednoduchostí své pokládky a z toho plynoucí dobré dostupnosti firem schopných tento povrch položit v českých podmínkách. V závislosti na složení jednotlivých vrstev se u živičného povrchu pokládá jedna nebo více vrstev asfaltové směsi. Svrchní obrusná vrstva je nejčastěji tvořena asfaltovým betonem (ACO). [1] [viz obrázek 5.9]

U svrchní asfaltobetonové vrstvy se nejčastěji používá asfaltový beton střednězrný (ACO 16+), jemnozrný (ACO 11+) a velmi jemný (ACO 8+). V závislosti na velikosti zrn se také poté dělí na jemný, střednězrný, hrubozrný a velmi hrubozrný. Hloubka vrstvy asfaltového betonu se pohybuje mezi 30 a 50 mm. Pro využití v intravilánu se obrusná vrstva zabarvuje do červena pro stezky pro cyklisty. [1] [viz obrázek 5.6]

Při zvolení asfaltové obrusné vrstvy je také jednou z možností využití litého asfaltu s jemnějším kamenivem (MA 8 II, MA 8 V, MA 5 V). Nicméně pokládka litého asfaltu je náročnější, a to jak finančně, tak konstrukčně. Využití litého asfaltu je proto pro konstrukce využívané cyklisty neefektivní. [1]

Pod svrchní obrusnou vrstvou je znovu možnost využití asfaltového betonu v ložní vrstvě případně již v podkladní vrstvě. Pro tyto účely se používá pro ložní vrstvu typ ACL 16+ a pro pokladní vrstvu ACP 16+. Tloušťka těchto vrstev nepřesahuje 100 mm. [1]

ACO, ACP, ŠD	D1-N-2	Podloží	PII		PIII		PII		PIII		PII		PIII	
			40	60	40	60	40	60	40	60	40	60	40	60
100			ACO 11+	ACO 11	ACO 11	ACO 11	ACO 11	ACO 11	ACO 11	ACO 11	ACO 11	ACO 11	ACO 11	ACO 11
			ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+	ACL 16+
200			ACP 22+	ACP 16+	ACP 16+	ACP 16+	ACP 16+	ACP 16+	ACP 16+	ACP 16+	ACP 16+	ACP 16+	ACP 16+	ACP 16+
300			ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA
400			ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA
500			ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA	ŠDA
	Ha		190	190	150	150	110	110	90	90				
	Hv		440	540	400	450	310	410	290	390				

Obrázek 5.6: Vzorová skladba stezky s asfaltovým krytem [1]

Pro využití na nemotorové komunikace je také pod svrchní vrstvou vhodné využití recyklované vrstvy R-mat, která vznikne odfrézováním asfaltových vrstev nebo drcením kusů asfaltových desek. Tloušťka této vrstvy se navrhuje v tloušťce 50 nebo 60 mm. [1] [viz obrázky 5.7, 5.8]

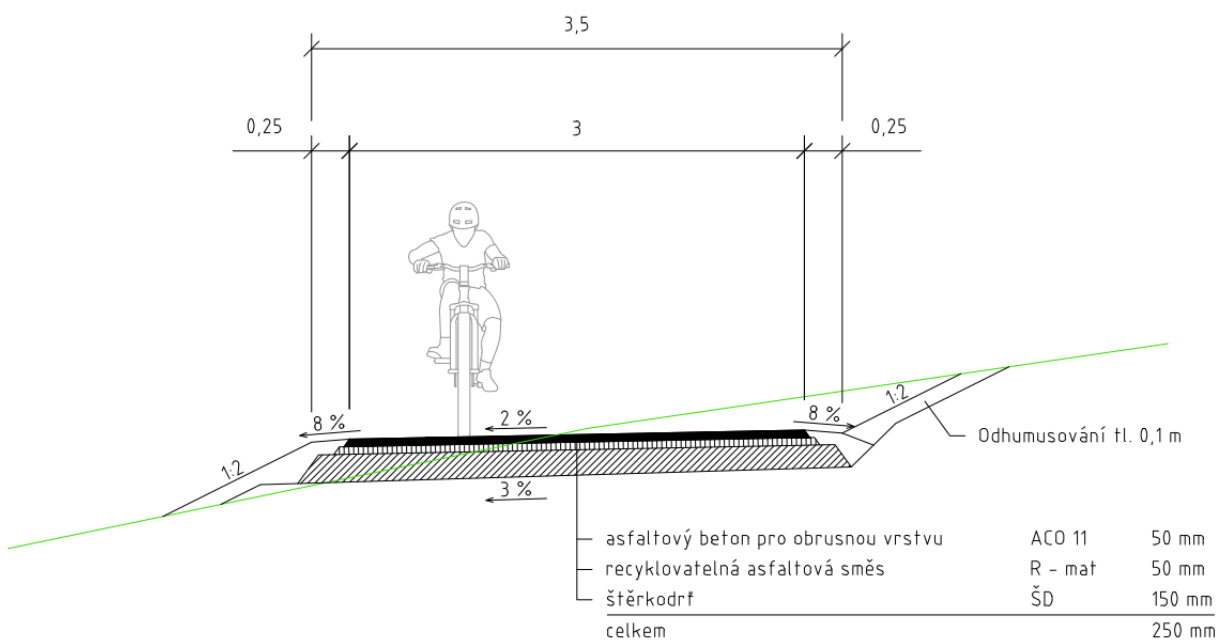
Vzhledem k tomu, že postupem času bude ubývat kameniva, bude využívání mechanicky zpevněného kameniva nebo šterkodrtě nákladné. Recyklovaný materiál by tak mohl v budoucnosti využívan i do podložních vrstev. S tímto ale v současnosti není počítáno v normách a technických podmínkách.



Do podložní vrstvy se nejčastěji využívá mechanicky zpevněné kamenivo (MZK) nebo šterkodř (ŠD). U mechanicky zpevněného kameniva se pohybuje tloušťka mezi 150 a 250 mm a pro šterkodř je to 150 mm a více. [1] [viz obrázky 5.6, 5.7]

D2-N-3		Podloží		PII PIII		ACO 16 R-mat		PII PIII		ACO 11 R-mat		PII PIII		ACO 8 R-mat		PII PIII		ACO 8CH R-mat	
ACO, R-mat, ŠD / MZ	100			60	60		▲70	50	50	50	50		50	50		40	40		▲45
	200			200	250		▲70	150	200		▲60	150	200		150	150		▲45	
	300						min. ŠD <sub>B</sub>				min. ŠD <sub>B</sub>								▼30
	400																		
	500																		
	Ha			60	60			50	50			50	50			50	50		
	Hv			320	370			250	300			250	300			250	250		

Obrázek 5.7: Vzorová skladba stezky s asfaltovým krytem a recyklovanou ložní vrstvou [1]



Obrázek 5.8: Vzorový příčný řez stezky s asfaltovým povrchem [12]



Obrázek 5.9: Stezka pro cyklisty a chodce kolem rybníka Roštěj, Telč [12]

## 5.6.2 Dlážděný povrch

Kryt komunikace tvořen z dlažebních prvků či dílců zasazovaných do ložné vrstvy. U přírodního materiálu dochází ke štípání, řezání tohoto materiálu. Mezi využívané přírodní materiály patří žula, andezit nebo syenit. V okolí zkoumané oblasti dominuje využití žuly vzhledem k přítomnosti místních žulových lomů. Ve všech pěti významných městech na ose páteřní cyklistické trasy je hojné využití žuly nutné i s ohledem na dodržení historického rázu měst na náměstích nebo v okolí památek.

V posledních letech nedochází ke zvyšování cen, co se týká nákupu materiálu. Nicméně samotná pokládka je složitá a také proto jak časově, tak i cenově náročná i vzhledem k nedostatku kapacit. Oproti ostatním druhům povrchů ale disponuje dlouhou životností. Její výhodou je také možnost opětovného využití těchto např. kostek pro jinou stavbu. Vzhledem k tomu že se jedná o přírodní materiál, je nerovnost dána už při lámání jednotlivých dlaždic. Dále je nerovnost také způsobena poměrně většími spárami.

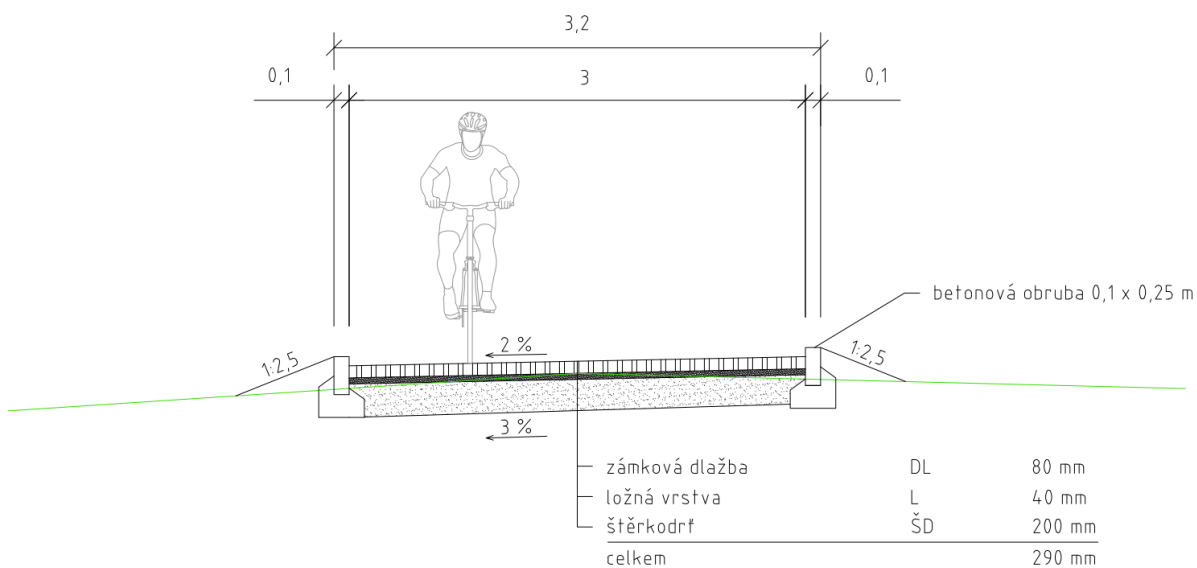
U přírodního materiálu je kladen důraz na fyzikální vlastnosti jako je pevnost v tlaku, obrusnost, nasákavost a mrazuvzdornost. Dlažební kostky se dělí na velké kostky o výšce 160 mm a o různých délkách. Štípáním jsou také tvořeny obrubníky a krajníky. Možné je taky využití malých kostek o velikostech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

Aby byly tyto nevýhody eliminovány u cyklistických komunikací využívá ve velké míře dlažba z umělých materiálů. Umělé materiály se lisují ve formách nebo se do nich lijí. Takto se vytváří dlaždice z cementobetonu nebo například z recyklovaných materiálů. Právě cementobetonové dlaždice jsou lisovány do speciálních forem, aby bylo možné vytvořit zámkovou dlažbu [viz obrázky 5.10, 5.11, 5.12].

Zámková dlažba může být pokládána ručně nebo strojově. Strojová pokládka je ale využívána pouze pro větší plochy nebo delší úseky. 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.

D2-D-2		Podloží	PII PIII		PII PIII	
DL, MZ	100		DL 80	DL 60	DL 60	DL 60
	200		L 40	L 30	L 30	L 30
	300		MZ	MZ	MZ	MZ
	400		200	250	150	200
	500		45	60	45	60
	Ha		320 370		240 290	
	Hv					

Obrázek 5.10: Vzorová skladba stezky s dlážděným povrchem [1]



Obrázek 5.11: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s dlážděným povrchem [12]



Obrázek 5.12: Stezka pro cyklisty a chodce s dlážděným povrchem, Telč [12]

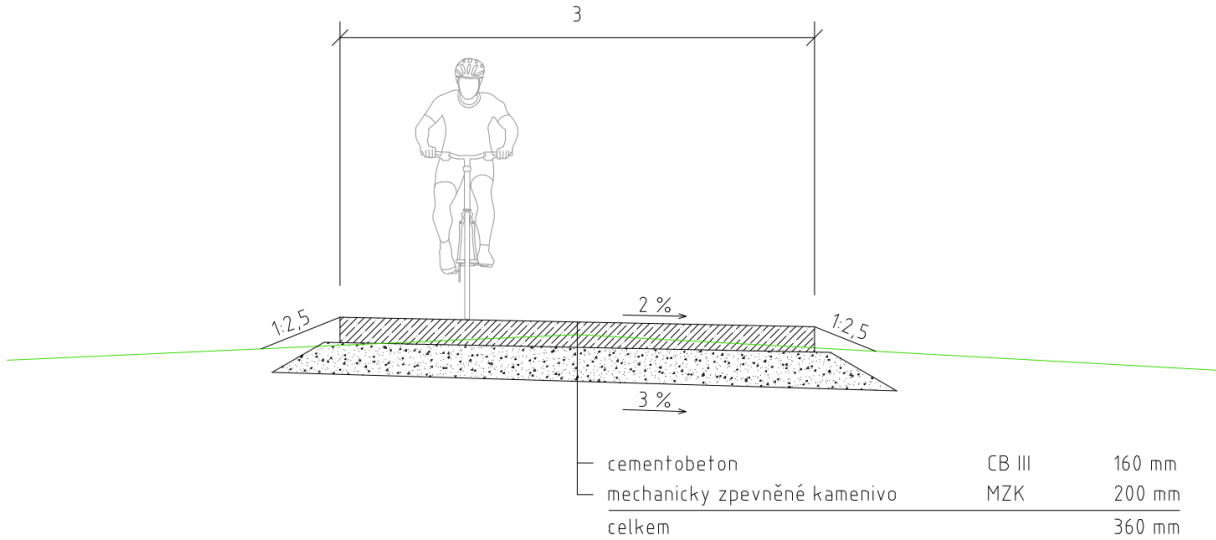
### 5.6.3 Cementobetonový povrch

Tento druh povrchu je tvořen betonem s ocelovou výztuží. Pro předcházení deformace teplotou jsou v cementobetonovém krytu vytvořeny dilatační spáry. Oproti živičnému povrchu se tento druh povrchu vyznačuje delší životností a lepším udržením svého tvaru a struktury. Jeho nespornou výhodou je také to, že u něj není nutné využití obrubníků, což znamená značnou úsporu nákladů. Celkové tento druh povrchu je ekonomicky více přijatelnější, než ostatní varianty i vzhledem k menší nutnosti údržby. [viz obrázky 5.13, 5.14, 5.15]

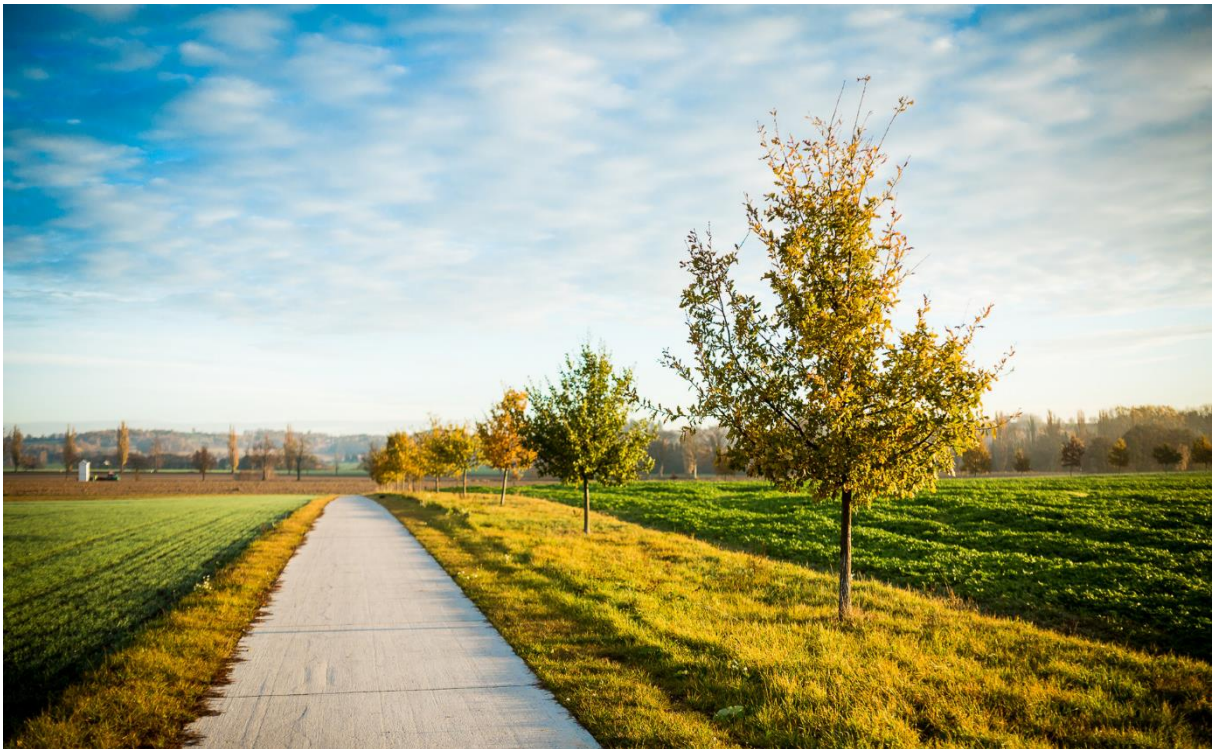


D2-T-4		Podloží	PII PIII		PII PIII		PII PIII		PII PIII				
CB, MZ	100		180	CB III	60	160	CB III	60	140	CB III	60	120	CB III
	200			▲50			▲50			▲50			▲45
	300		150	MZ	45	150	MZ	45	150	MZ	45	150	MZ
	400			▼30			▼30			▼30			▼30
	500												
	Ha												
	Hv		330 380		310 360		290 340		270 270				

Obrázek 5.13: Vzorová skladba stezky s cementobetonovým povrchem [1]



Obrázek 5.14: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s cementobetonovým povrchem

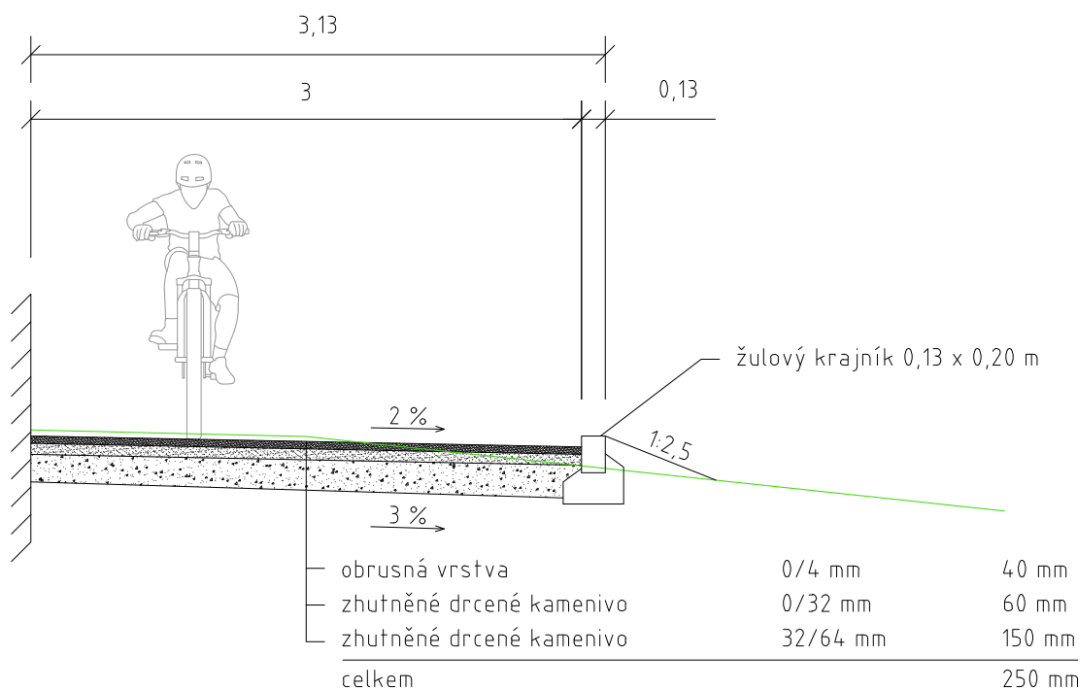


Obrázek 5.15: Stezka pro cyklisty a chodce s cementobetonovým povrchem, Telč [11]

#### 5.6.4 Mlatový povrch

Další variantou využívanou na komunikacích pro cyklisty je mlatový povrch. Již dnes se právě mlatový povrch často využívá například v parcích nebo v historické zástavbě. Aby byla tato konstrukce trvanlivá a vydržela požadovanou dobu, je nutné využití kvalitního materiálu. Musí dojít ke správnému provedení podkladních a dále ložních a obrusných vrstev. U každé z těchto vrstev musí dojít k vyrovnání a dostatečnému zhutnění. Jenom tak dosáhne konstrukce požadované pevnosti a vlastností. Pro dodatečné zvýšení pevnosti a stability celé konstrukce je doporučeno využití obrubníku, dřevěného trámu nebo ocelové pásoviny pro ohraničení okrajů mlatové cesty. Tyto hraniční prvky také pomáhají v zabránění samovolné eroze materiálu či promísení s okolní zeminou. [viz obrázky 5.16, 5.17]

Nevýhodou tohoto povrchu je ne zcela rovný povrch, na kterém se nachází písek nebo drobný štěrk. Toto nemá zásadní vliv na cyklistickou dopravu, nicméně pokud by například v intravilánu města byl požadavek, aby byla tato stezka přístupná i pro kolečkové bruslaře, tak to není vhodným řešením.



Obrázek 5.16: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s mlatovým povrchem [12]





*Obrázek 5.17: Stezka pro cyklisty a chodce s mlatovým povrchem, Telč [12]*

#### 5.6.5 Využití technologie GLORIT

Tato technologie byla vymyšlena jako efektivní způsob recyklace polních a lesních cest pro užívání právě třeba cyklistickou dopravou. Pro tento způsob konstrukce je nutné narušení konstrukčních vrstev stávající cesty a její promíchání s vhodnými pojivy.

Právě u pojiva jde o smísení cementu a právě Gloritu. S vhodným strojem může docházet k výrobě nové konstrukce vozovky přímo na místě. Musí dojít k odstranění všech organických částic zeminy a následné stabilizaci celé směsi.

Využití této technologie by mohlo být nejvhodnějším pro rychlé a efektivní zpevnění povrchů lesních a polních cest. Vzhledem k tomu, že právě nezpevněné lesní a polní cesty jsou ve velké součásti navržené páteřní cyklistické trasy bylo by využití této technologie žádoucí.

## 6 Shrnutí přínosů návrhu cyklistické trasy

### 6.1 Podélné profily extravilánových úseků

Pro hodnocení využitelnosti páteřní cyklistické trasy jako celku byly pro každý z extravilánových úseků vytvořeny zjednodušené podélné profily s podélnými sklonovými úseky v jednotlivých úsecích. Tyto sklony jsou ve skupinách v rozmezí 2 %. V příložených podélných profilech jsou tyto sklonové skupiny barevně označeny na vodorovné ose.

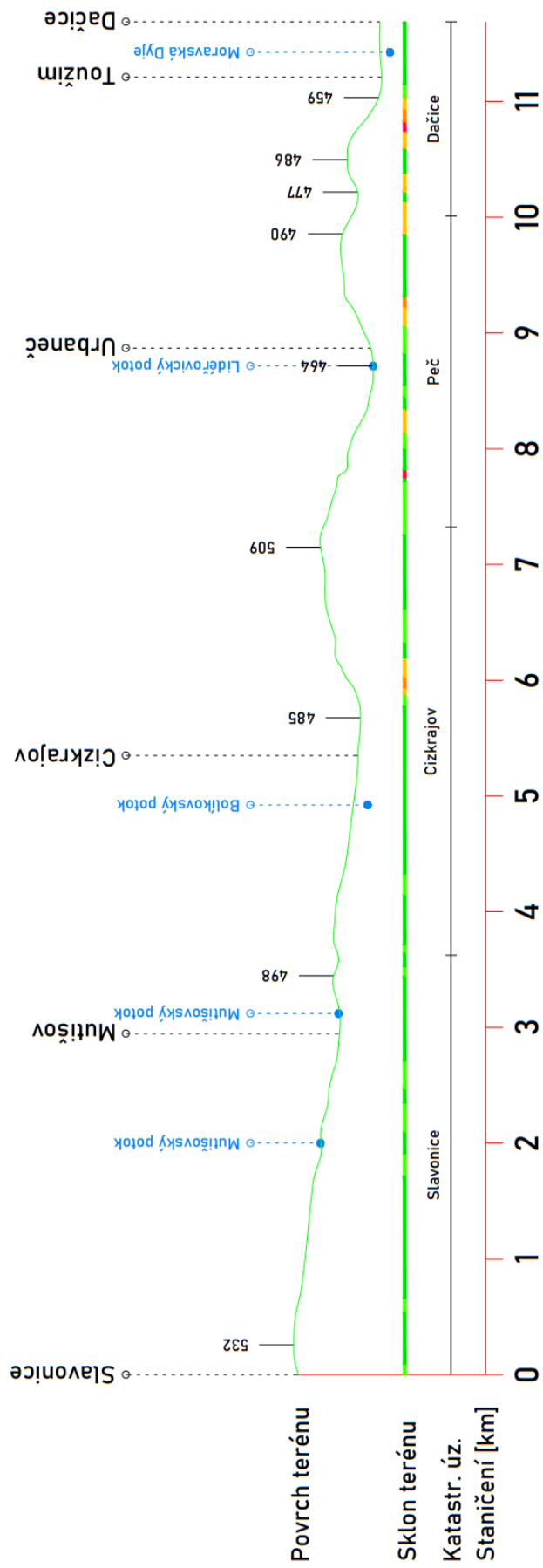
0 – 2 %	... tmavě zelená
2 – 4 %	... světle zelená
4 – 6 %	... žlutá
6 – 8 %	... oranžová
8 – 10 %	... červená

Pro určení těchto podélných sklonů bylo využito portálu mapy.cz, v rámci kterého byl vždy označen konkrétní úsek trasy a byl exportován podélný profil toho úseku. Podélné profily byly překresleny s desetinásobným převýšením pro větší přehlednost a názornost. Do jednotlivých infografických podélných profilů byli také označeny významné obce, kterými je cyklistická trasa vedena, vodní toky, které překonává a také hranice katastrálních území jednotlivých obcí.

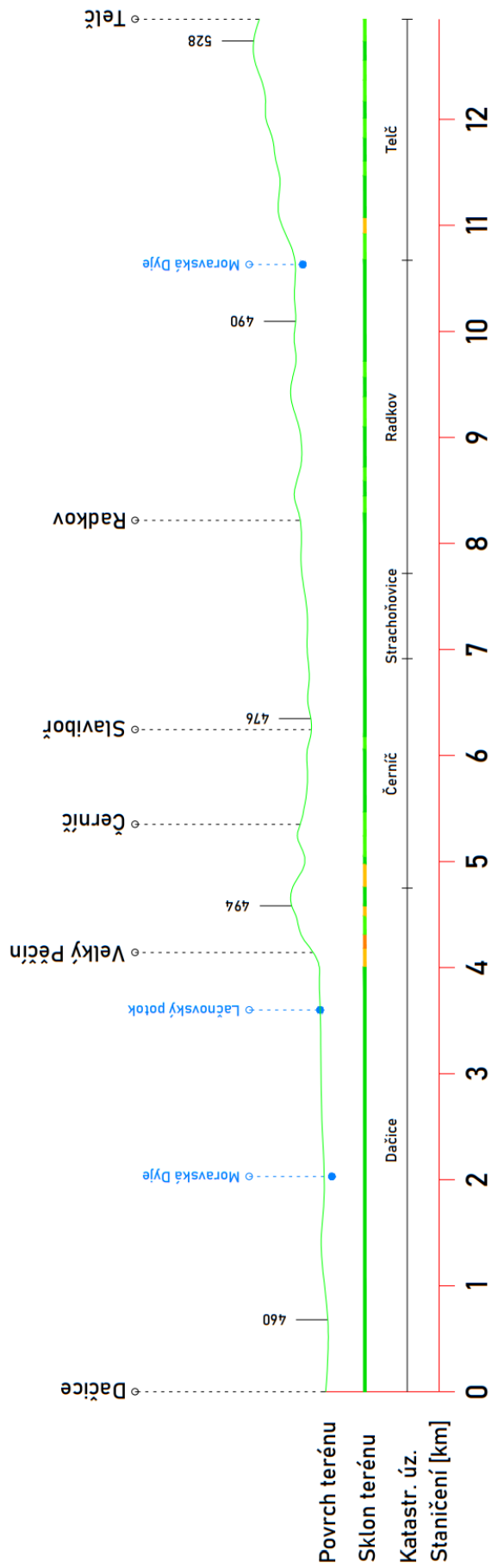
Tyto zjednodušené podélné profily by mohly být také využity jako již zmíněný infografický materiál. Mohly by být umístěny v jednotlivých obcích, kde by byla označena aktuální poloha cyklisty. Tímto způsobem by mohlo být také uživatelům cyklistické trasy přiblíženo, jak cyklistická trasa vypadá a jak je náročná.

Na následujících stranách jsou znázorněny infografické podélné profily pro úseky:

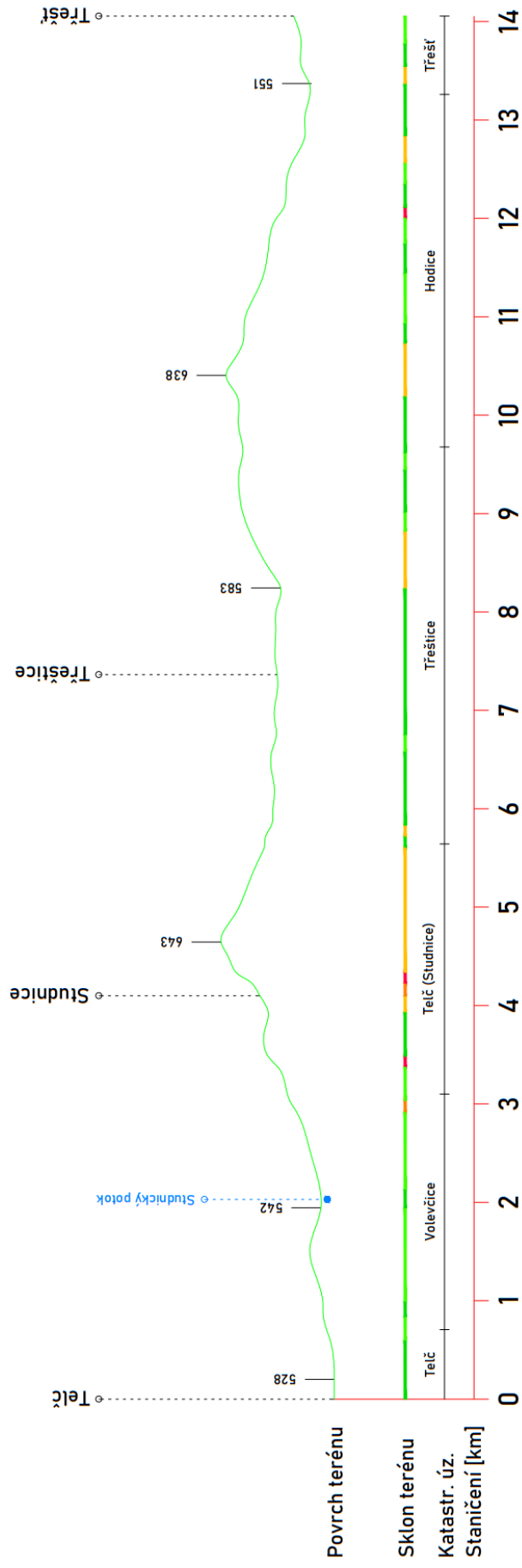
- Slavonice > Dačice [viz obrázek 6.1]
- Dačice > Telč [viz obrázek 6.2]
- Telč > Třešť [viz obrázek 6.3]
- Třešť > Jihlava [viz obrázek 6.4]



Obrázek 6.1: Infografický podélný profil Slavnice - Dačice [12]

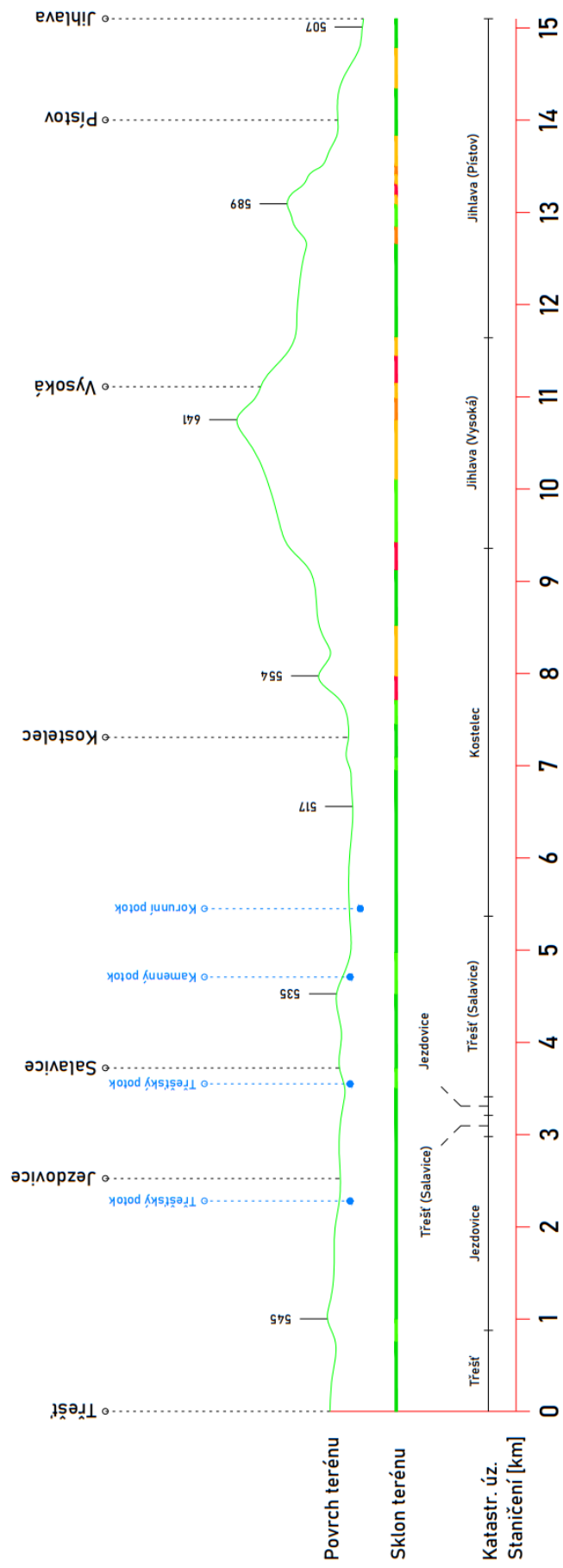


Obrázek 6.2: Infografický podélný profil Dačice - Telč [12]



Obrázek 6.3: Infografický podélný profil Telč - Třešť [12]





Obrázek 6.4: Infografický podélný profil Třešť - Jihlava [12]

## 6.2 Obtížnost úseků

V závislosti na těchto sklonech byly poté jednotlivým úsekům přiřazeny obtížnosti s ohledem na projížděný terén. Tato analýza byla provedena v obou směrech cyklistické trasy. Obdobně jako rozdělení sklonu byli pro stanovení obtížnosti jednotlivých úseků zvoleno 5 základních skupin. Tyto skupiny byly zvoleny s ohledem na snadné pochopení pro běžného cyklistu. [viz přílohy 3.1, 3.2, 3.3, 3.4]

Jízda z kopce	... tmavě zelená
Jízda po rovině	... světle zelená
Mírné stoupání	... žlutá
Střední stoupání	... oranžová
Strmé stoupání	... červená

Právě díky využití tohoto rozdělení by si cyklisté mohli zvolit trasu s ohledem na obtížnost, jakou jsou schopni zvládnout. Kromě znázornění obtížnosti na této páteřní cyklistické trase by mohlo postupně také dojít k označení ostatních cyklistických tras tímto způsobem. Vznikla by tak síť cyklistických tras, na které by si cyklisté mohli zvolit tu nevhodnější dle jejich potřeby.

Toto rozdělení na obtížnosti by však mohlo být pouze jedním z aspektů pro vytvoření komplexní databáze pro cyklistické trasy. Kromě určení obtížnosti by mohli být konkrétní úseky popsány v závislosti na povolení vstupu či vjezdu. Vznikl by tak další parametr „kvalita“, který by úseky dělil na úseky pouze s povoleným vjezdem cyklistů nebo i chodců, a i v některých případech s povoleným vjezdem motorových vozidel. Po přidání údajů jako je například šířka komunikace a povrch komunikace by vznikl „pasport“ cyklistických tras. Díky tomuto pasportu by si mohli cyklisté vždy zvolit vhodnou trasu na základě jejich požadavků.

Vhodné by také bylo začlenění těchto informací a dat do některého z mapových podkladů, jako například mapy.cz. Díky tomu by měli uživatelé cyklistické trasy vždy přístup k těmto datům ze svého mobilního telefonu a kdykoliv během své cesty by se mohli z tohoto serveru online informovat.

## 6.3 Infrastruktura pro parkování jízdních kol

Rozdělení podle obtížnosti může také značně pomoci rychle se rozvíjející poptávce po jízdě na elektrokolech. Znalost terénu, jakým se budou tito cyklisté projíždět, jim také pomůže určit, zda jsou schopni například na své současné nabití dojet domů nebo k nabíjecí stanici.

Jak již bylo naznačeno v návrhu trasy celé cyklistické trasy v jednotlivých městech byly také vytipovány tzv. odbočné trasy. Tyto trasy jsou v každém městě a slouží pro navedení cyklistů k autobusovým,

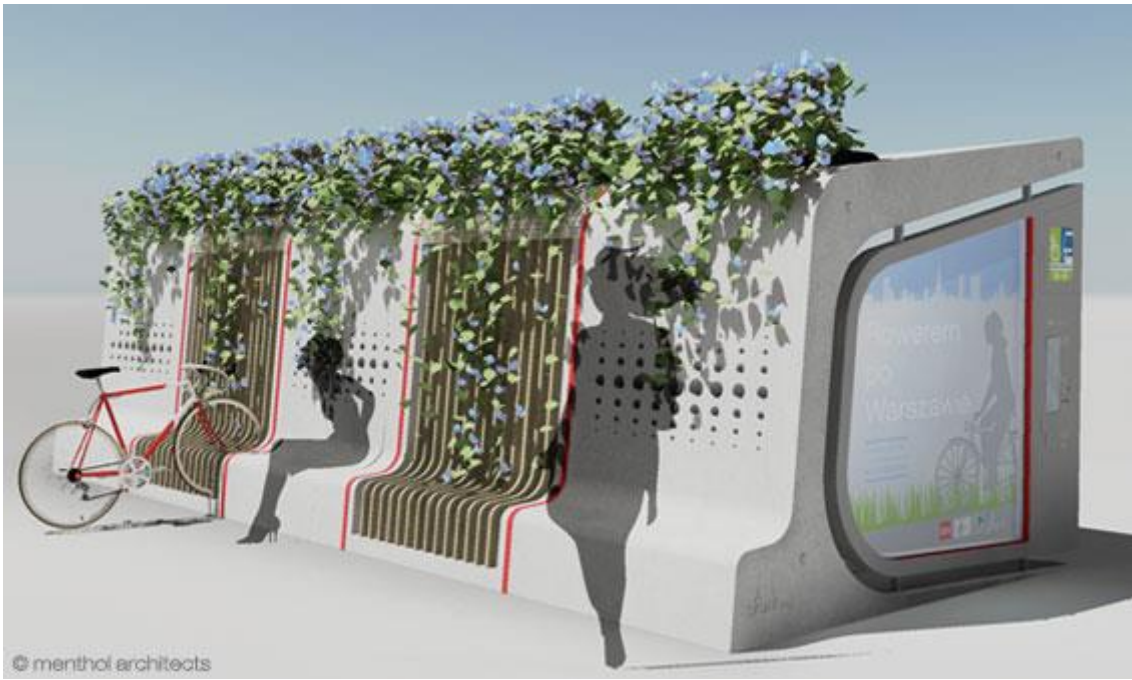
případně vlakovým terminálům. Právě prostory těchto objektů jsou ideálním místem pro potenciální instalaci nabíjecích automatů pro elektro kola, ale také pro instalaci stojanů pro parkování. Proximita k veřejné dopravě je právě také jedním ze součástí pro efektivní funkci cyklistické dopravy a celé této páteřní cyklistické trasy jako celku.

Například jednou z možností, jak by se dali tato autobusová nebo vlaková nádraží doplnit jsou městské parkovací systémy navržené polským studiem Menthol Architects. V dnešní společnosti je kladen důraz na efektivní využívání všech prostorů, a to je ještě markantnější právě v městském prostoru. Právě cílem těchto modulárních systémů je nabídnout prostor pro organizované a efektivní parkování jízdních kol s dalšími přidanými funkcemi. Zelený porost nebo prostor pro sezení jsou právě jedny z těchto funkcí. Tento systém je také v boční straně vybaven obrazovkou, která by mohla sloužit např. pro propagaci města. Dalo by se také uvažovat o zavedení a zařízení krajních míst jako míst pro nabíjení elektrokol. Samozřejmě existuje mnoho způsobů, jak parkování kol organizovat, nicméně vždy by se měl klást důraz na užitnost a efektivitu daného zařízení. S postupující dobou nelze očekávat, že obyčejné stojany na kola budou dostatečné, a proto je třeba se zajímat o inovativní způsoby řešení těchto problémů. [4]

Další iniciativou, která pomůže rozvoji cyklistické dopravy v regionu je ČD Bike. České dráhy v současnosti rozšiřují půjčovny kol na vlakových nádražích a na páteřní cyklistické trase jsou již tyto půjčovny dostupné v Telči a Jihlavě. V Telči je také možné zapůjčení elektrokola, nicméně oproti běžným kolům je nutné zpětné navrácení v Telči.



Obrázek 6.5: Modulový systém pro parkování kol [4]



Obrázek 6.6: Modulový systém pro parkování kol [4]



Obrázek 6.7: Modulový systém pro parkování kol [4]

## 7 Závěr

Hlavním výstupem diplomové práce je vytipování a návrh vhodnějšího řešení pro páteřní cyklistickou trasu vedoucí ze Slavonic přes Dačice, Telč a Třešť až do Jihlavy. Návrh bude sloužit jako kvalitnější alternativa pro dnes nevhodně vedoucí cyklistickou trasu č. 16. Hlavní výhodou nového vedení páteřní cyklistické trasy je zvýšení bezpečnosti díky vedení cyklistické trasy mimo komunikace II. a III. tříd v převážné části svého vedení. Další výhodou odklonění cyklistů mimo tyto komunikace je jejich vedení klidnějším a příjemnějším prostředím.

Nový návrh eliminuje problém vedení cyklistů integrovaně společně s automobilovou dopravou s výjimkou krátkých úseků při průjezdu obcemi na trase. K vedení cyklistů využívá lesních, polních nebo jiných například účelových komunikací. V celém rozsahu se bohužel nenachází některá z těchto druhů cest a bylo by proto nutné i vybudování zcela nových stezek pro cyklisty či stezek pro chodce a cyklisty. I vzhledem k různorodosti cest a komunikací po kterých je páteřní cyklistická trasa vedena byla diplomová práce také zaměřena na technologie používané při výstavbě cyklistických komunikací. Ne vždy by byla nutná výstavba komunikace s asfaltovým povrchem. Může dojít k výstavbě komunikace s cementobetonovým povrchem nebo pouze ke zpevnění polní, či lesní cesty šetrným způsobem za použití materiálu Glorit.

Páteřní cyklistická trasa Slavonice - Jihlava by nabízela bezpečné a efektivní propojení jak větších měst, tak i menších obcí na ose této cyklistické trasy. Tento návrh páteřní cyklistické trasy by také mohl sloužit jako výchozí bod pro dotčená města pro zvýšení zájmu o cyklistickou infrastrukturu a k jejímu dalšímu rozvoji. Navržená cyklistická trasa se navíc ve Slavonicích napojuje na cyklistickou trasu EV 13 vedoucí až do Rakouského Waldkirchenu an der Thaya. Napojení na tuto síť rakouských stezek pro cyklisty a cyklistických tras by také sloužilo k další popularizaci cyklistické dopravy a k vzájemné přeshraniční spolupráci mezi rakouskými a českými městy.

Vzhledem ke zvyšující se popularitě cyklistické dopravy jsou právě pro výstavbu nové cyklistické infrastruktury uvolňovány prostředky z Evropských fondů nebo jako dotace z kraje v podobě dotačních programů nebo grantů. Návrh páteřní cyklistické trasy navržené v této diplomové práci by mohl sloužit jako podklad pro další navazující projekty.



## 8 Zdroje a použitá literatura

- [1] 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. 2021-05-04]. 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)
- [2] Ing. arch. CACH Tomáš. *TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty* [online]. [cit. 2021-05-04]. 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)
- [3] ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2006
- [4] MENTHOL ARCHITECTS. *City bicycle parking* [online]. [cit. 2021-05-04]. Dostupné z: [http://www.menthol.pl/eng\\_100\\_bikepark.php](http://www.menthol.pl/eng_100_bikepark.php)
- [5] ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE: *Mikroregiony v České republice* [online]. Brno: [cit. 2021-05-04]. Dostupné z: [https://www.uur.cz/images/uzemnirozvoj/regionalnopolitika/Mikroregiony/Mikroregiony/2005/Kart\\_1\\_300.pdf](https://www.uur.cz/images/uzemnirozvoj/regionalnopolitika/Mikroregiony/Mikroregiony/2005/Kart_1_300.pdf)
- [6] BEZPEČNÉ CESTY: *Dopravní značky* [online]. Tábor: Simopt [cit. 2021-05-04]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/autoskola/dopravni-znacky>
- [7] NADACE PARTNERSTVÍ [online]. Brno: Kentico CMS, c2021 [cit. 2021-5-7]. Dostupné z: <https://www.nadacepartnerstvi.cz/>
- [8] MĚŘENÍ NÁVŠTĚVNOSTI: *Cyklistická a pěší turistika v ČR* [online]. Brno: Kentico CMS, c2021 [cit. 2021-5-7]. Dostupné z: <https://www.mereninavstevnosti.cz>
- [9] *Vyhláška č. 294/2015 Sb: Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*. In: . Praha: Ministerstvo dopravy, 2015, ročník 2015, číslo 294.
- [10] Mapové podklady
- MAPY.CZ. [online] 2021 [cit. 2021-05-04]. Dostupné z: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)
  - ČÚZK, Nahlížení do katastru nemovitostí. [online] 2021 [cit. 2021-05-04]. Dostupné z: <https://nahliznidokn.cuzk.cz/VyberKatastrMapa.aspx>
- [11] SVOBODA Jaroslav, fotograf
- [12] Zdroj obrázků a fotografií: autor

## 9 Seznam obrázků

Obrázek 2.1: Mikroregion Dačicko

Obrázek 2.2: Mikroregion Telčsko

Obrázek 2.3: Mikroregion Třeštsko

Obrázek 2.4: Mikroregion Jihlavsko

Obrázek 3.1: C08a

Obrázek 3.2: C08b

Obrázek 3.3: C09a

Obrázek 3.4: C09b

Obrázek 3.5: C10a

Obrázek 3.6: C10b

Obrázek 3.7: IS19a

Obrázek 3.8: IS19b

Obrázek 3.9: IS19c

Obrázek 3.10: IS20

Obrázek 3.11: IS19a

Obrázek 3.12: IS19b

Obrázek 3.13: IS19c

Obrázek 3.14: IS19d

Obrázek 3.15: Autobusové nádraží - Slavonice

Obrázek 3.16: Havlíčkovo náměstí - Dačice

Obrázek 3.17: Přejezd Třídy 9. května - Dačice

Obrázek 3.18: Křižovatka U Horní Brány - Telč

Obrázek 3.19: Křižovatka Štěpnická a Jihlavská - Telč

Obrázek 3.20: Železniční přejezd - Třešť

Obrázek 3.21: Přejezd mezi ulicemi Nerudova a Selská - Třešť

Obrázek 3.22: Ukázka návrhu VDZ z přejezdů pro cyklisty

Obrázek 3.23: Přejezd silnice II/406 v ulici Nádražní - Třešť

Obrázek 4.1: Poloha sčítacího stojanu Slavonice

Obrázek 4.2: Poloha sčítacího stojanu Telč

Obrázek 4.3: Poloha sčítacího stojanu Pístov

Obrázek 5.1: Okruh Telč - Lipky, zazelenění

Obrázek 5.2: Lavička Okruh Telč - Lipky

Obrázek 5.3: Lavička podél stezky pro cyklisty a chodce kolem rybníka Nadymák

Obrázek 5.4: Odpadkové koše podél stezky pro cyklisty a chodce kolem rybníka Nadymák

Obrázek 5.5: Stojany u autobusové zastávky Telč – Kino

Obrázek 5.6: Vzorová skladba stezky s asfaltovým krytem

Obrázek 5.7: Vzorová skladba stezky s asfaltovým krytem a recyklovanou ložní vrstvou

Obrázek 5.8: Vzorový příčný řez stezky s asfaltovým povrchem

Obrázek 5.9: Stezka pro cyklisty a chodce kolem rybníka Roštejn, Telč

Obrázek 5.10: Vzorová skladba stezky s dlážděným povrchem

Obrázek 5.11: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s dlážděným povrchem

Obrázek 5.12: Stezka pro cyklisty a chodce s dlážděným povrchem, Telč

Obrázek 5.13: Vzorová skladba stezky s cementobetonovým povrchem

Obrázek 5.14: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s cementobetonovým povrchem

Obrázek 5.15: Stezka pro cyklisty a chodce s cementobetonovým povrchem, Telč

Obrázek 5.16: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s mlatovým povrchem

Obrázek 5.17: Stezka pro cyklisty a chodce s mlatovým povrchem, Telč

Obrázek 6.1: Infografický podélný profil Slavonice - Dačice

Obrázek 6.2: Infografický podélný profil Dačice - Telč

Obrázek 6.3: Infografický podélný profil Telč - Třešť

Obrázek 6.4: Infografický podélný profil Třešť - Jihlava

Obrázek 6.5: Modulový systém pro parkování kol

Obrázek 6.6: Modulový systém pro parkování kol

Obrázek 6.7: Modulový systém pro parkování kol

## 10 Seznam tabulek

Tabulka 3.1: Vedení cyklistických tras ve vymezené oblasti Mikroregionu Dačicko

Tabulka 3.2: Vedení cyklistických tras ve vymezené oblasti Mikroregionu Telčsko

Tabulka 3.3: Vedení cyklistických tras ve vymezené oblasti Mikroregionu Třešťsko

Tabulka 3.4: Vedení cyklistických tras ve vymezené oblasti Mikroregionu Jihlavsko

Tabulka 5.1: Délka jednotlivých úseků cyklistické trasy

Tabulka 5.2: Celková délka cyklistické trasy

Tabulka 5.3: Popis segmentů úseku Slavonice - Dačice

Tabulka 5.4: Popis segmentů alternativního úseku Slavonice - Dačice

Tabulka 5.5: Popis segmentů úseku Dačice - Telč

Tabulka 5.6: Popis segmentů 1. alternativního úseku Dačice - Telč

Tabulka 5.7: Popis segmentů 2. alternativního úseku Dačice - Telč

Tabulka 5.8: Popis segmentů úseku Telč - Třešť

Tabulka 5.9: Popis segmentů úseku alternativního úseku Telč - Třešť

Tabulka 5.10: Popis segmentů úseku Třešť - Jihlava

Tabulka 5.11: Popis segmentů alternativního úseku Třešť - Jihlava

Tabulka 5.12: Popis segmentů úseku Slavonice

Tabulka 5.13: Popis segmentů úseku Dačice

Tabulka 5.14: Popis segmentů odbočného úseku Dačice

Tabulka 5.15: Popis segmentů úseku Telč

Tabulka 5.16: Popis segmentů odbočného úseku Telč

Tabulka 5.17: Popis segmentů úseku Třešť

Tabulka 5.18: Popis segmentů odbočného úseku Třešť

Tabulka 5.19: Popis segmentů 1. alternativního úseku Třešť

Tabulka 5.20: Popis segmentů 2. alternativního úseku Třešť

Tabulka 5.21: Popis segmentů úseku Jihlava

Tabulka 5.22: Popis segmentů alternativního úseku Jihlava

Tabulka 5.23: Stupně priority úseku Slavonice

Tabulka 5.24: Stupně priority úseku Slavonice - Dačice

Tabulka 5.25: Stupně priority alternativního úseku Slavonice - Dačice

Tabulka 5.26: Stupně priority úseku Dačice

Tabulka 5.27: Stupně priority odbočného úseku Dačice

Tabulka 5.28: Stupně priority úseku Dačice - Telč

Tabulka 5.29: Stupně priority 1. alternativního úseku Dačice – Telč  
Tabulka 5.30: Stupně priority 2. alternativního úseku Dačice - Telč  
Tabulka 5.31: Stupně priority úseku Telč  
Tabulka 5.32: Stupně priority alternativního úseku Telč  
Tabulka 5.33: Stupně priority úseku Telč – Třešť  
Tabulka 5.34: Stupně priority alternativního úseku Telč - Třešť  
Tabulka 5.35: Stupně priority úseku Třešť  
Tabulka 5.36: Stupně priority odbočného úseku Třešť  
Tabulka 5.37: Stupně priority 1. alternativního úseku Třešť  
Tabulka 5.38: Stupně priority 2. alternativního úseku Třešť  
Tabulka 5.39: Stupně priority úseku Třešť - Jihlava  
Tabulka 5.40: Stupně priority alternativního úseku Třešť – Jihlava  
Tabulka 5.41: Stupně priority úseku Jihlava  
Tabulka 5.42: Stupně priority alternativního úseku Jihlava

## 11 Seznam grafů

Graf 4.1: Intenzity chodců - Slavonice  
Graf 4.2: Intenzity cyklistů - Slavonice  
Graf 4.3: Směrovost chodců - Slavonice  
Graf 4.4: Směrovost cyklistů - Slavonice  
Graf 4.5: Intenzity chodců - Telč  
Graf 4.6: Intenzity cyklistů - Telč  
Graf 4.7: Směrovost chodců - Telč  
Graf 4.8: Směrovost cyklistů – Telč  
Graf 4.9: Intenzity chodců - Pístov  
Graf 4.10: Intenzity cyklistů - Pístov  
Graf 4.11: Směrovost chodců - Pístov  
Graf 4.12: Směrovost cyklistů - Pístov

## 12 Seznam příloh

- 1.1 Situace vedení páteřní cyklistické trasy - úsek Slavonice > Dačice
- 1.2 Situace vedení páteřní cyklistické trasy - úsek Dačice > Telč
- 1.3 Situace vedení páteřní cyklistické trasy - úsek Telč > Třešť
- 1.4 Situace vedení páteřní cyklistické trasy - úsek Třešť > Jihlava
  
- 2.1 Situace priorit návrhu páteřní cyklistické trasy - úsek Slavonice > Dačice
- 2.2 Situace priorit návrhu páteřní cyklistické trasy - úsek Dačice > Telč
- 2.3 Situace priorit návrhu páteřní cyklistické trasy - úsek Telč > Třešť
- 2.4 Situace priorit návrhu páteřní cyklistické trasy - úsek Třešť > Jihlava
  
- 3.1 Situace obtížnosti průjezdu páteřní cyklistické trasy - úsek Slavonice > Dačice
- 3.2 Situace obtížnosti průjezdu páteřní cyklistické trasy - úsek Dačice > Telč
- 3.3 Situace obtížnosti průjezdu páteřní cyklistické trasy - úsek Telč > Třešť
- 3.4 Situace obtížnosti průjezdu páteřní cyklistické trasy - úsek Třešť > Jihlava
  
- 4.1 Situace návrhu oblasti autobusového nádraží (verze 1) - Slavonice
- 4.2 Situace návrhu oblasti autobusového nádraží (verze 2) - Slavonice

- 4.3 Situace návrhu na Havlíčkově náměstí - Dačice
- 4.4 Situace návrhu na křižovatce ulic Na Parkaně a Na Hrázi - Telč
- 4.5 Situace návrhu ulic Nerudova a Revoluční - Třešť