

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

MONITORING CYKLOTRAS VHODNÝCH PRO HANDCYCLING NA
OLOMOUCKU A OKOLÍ

Diplomová práce

(magisterská)

Autor: Bc. Hana Kubová, Rekreologie

Vedoucí práce: Mgr. Ondřej Ješina, Ph.D.

Olomouc 2014

Jméno a příjmení autora: Bc. Hana Kubová

Název diplomové práce: Monitoring cyklotras vhodných pro handcycling na Olomoucku a okolí

Pracoviště: Katedra aplikovaných pohybových aktivit

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Ondřej Ješina, Ph.D.

Rok obhajoby diplomové práce: 2014

Abstrakt:

Diplomová práce se zabývá ověřením metodiky hodnotící vhodnost cyklotras pro handbike, dále pak analýzou cyklotras na Olomoucku a především se věnuje zhodnocení vhodnosti a dostupnosti těchto cyklotras pro osoby se speciálními potřebami, využívajícími pro sportovní aktivity handbike.

První, teoretická část práce, obsahuje přehled základních východisek, druhy handbike, jejich popis, srovnání a možnosti použití. Druhá, praktická část práce, ověřuje nově vytvořenou metodiku hodnocení cyklotras pro handbike a zároveň mapuje jednotlivé cyklotrasy na Olomoucku a okolí. Hlavním cílem mé práce je pilotní ověření metodiky hodnocení cyklotras vhodných pro handbike. Dále pak analýza cyklotras na Olomoucku a okolí, zejména zhodnocení vhodnosti a dostupnosti těchto cyklotras pro uživatele handbike.

Výsledky mohou přispět k návrhu opatření na zlepšení současné situace.

Klíčová slova: volný čas, rekreace, komunální rekreace, aplikované pohybové aktivity cyklistika, handbike

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Bc. Hana Kubová

Title of the master thesis: Monitoring of cycle tracks suitable for handcycling in the Olomouc region and its surroundings

Department: Department of adapted physical activity

Supervisor: Mgr. Ondřej Ješina, Ph.D.

The year of presentation: 2014

Abstract:

This thesis deals with the verification of methodology for evaluating the suitability of cycle tracks for handbikes, then the analysis of cycle tracks in the Olomouc region and mainly presents an evaluation of the suitability and availability of these cycle tracks for people with special needs, who use handbikes for sports activities.

The first, theoretical part, contains an overview of basic assumptions, different types of handbikes, their description, comparison and possibilities of their use. The second, practical part of the work, verify the newly created assessment methodology of cycle tracks for handbikes and at the same time it gives a survey of individual cycle tracks in Olomouc and surroundings. The main goal of my work is a pilot test of methodology for evaluating the suitability of cycle tracks for handbikes. Furthermore, analysis of cycling in the Olomouc region and its surroundings, particularly the assessment of the suitability and availability of these cycle tracks for handbike users is given. The results may contribute to the suggestion how to improve the situation.

Keywords: leisure time, recreation, municipal recreation, adapted physical activity, cycling, handbike

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně pod vedením Mgr. Ondřeje Ješiny, Ph.D., uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržela zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne

.....

Děkuji Mgr. Ondřeji Ješinovi, Ph.D. za pomoc a cenné rady, které mi poskytl při zpracování diplomové práce.

OBSAH

ÚVOD	7
1 PŘEHLED POZNATKŮ	9
1.1 Volný čas	9
1.2 Rekreace	10
1.3 Osoby se speciálními potřebami	12
1.3.1 Pohybová rekreace osob s tělesným postižením	17
1.4 Komunální rekreace.....	21
1.5 Cykloturistika	22
1.6 Handcycling.....	24
1.7 Cyklistická infrastruktura	32
2 CÍLE A VÝZKUMNÉ OTÁZKY	36
2.1 Cíle práce.....	36
2.2 Dílčí cíle	36
2.3 Úkoly práce.....	36
3 METODIKA.....	37
4 VÝSLEDKY A DISKUSE.....	39
4.1 Cyklistické trasy na Olomoucku.....	39
4.2 Cyklotrasy pro handcycling na Olomoucku	40
5 ZÁVĚR.....	78
5.1 Doporučení do praxe	79
6 SOUHRN	80
7 SUMMARY	81
8 REFERENČNÍ SEZNAM.....	82
9 PŘÍLOHY.....	86
9.1 Metodika hodnocení cyklotras pro osoby se specifickými potřebami.	86

ÚVOD

V posledních letech můžu z vlastní zkušenosti říci, že roste počet obyvatel, kteří chtějí aktivně trávit svůj volný čas. Fenomémem v této oblasti se beze sporu stala také cyklistika a cykloturistika, která patří k jedněm z nejoblíbenějších a nejvyhledávanějších pohybových činností.

Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření aktivního trávení volného času. Vzhledem k rostoucímu zájmu o aktivní trávení volného času z řad osob se specifickými potřebami, se do popředí mimo jiné dostává také handcycling. Handcycling je poměrně mladý sport a je to v podstatě cyklistika pro tělesně postižené jedince upoutané především na invalidní vozík, ale i přesto o něm můžeme říci, že se v současnosti jedná o jeden z nejrozvíjenějších a velmi oblíbených sportů pro osoby s tělesným postižením. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě.

Cyklistika je každodenní součástí mého života. Nepovažuji kolo jen za dopravní prostředek, ale cyklistika je především aktivita, které se snažím ve svém volném čase věnovat nejvíce. A právě proto mě zaujala nabídka ověření metodiky hodnocení vhodnosti cykloturistických tras pro handbike a monitoring těchto tras na Olomoucku. Doufám, že tato diplomová práce společně s vytvořenou metodikou přispěje ke značení nových cyklostezek, vytvoření sítě cyklotras, které budou vhodné pro cyklistiku osob se speciálními potřebami a tím přispěje k rozšíření handcyclingu jako volnočasové aktivity pro osoby se speciálními potřebami.

Hlavním cílem mé práce je pilotní ověření nově vytvořené metodiky hodnocení vhodnosti cyklotras pro handbike. Dále se věnuji analýze cyklotras na Olomoucku, zejména zhodnocením vhodnosti a dostupnosti těchto cyklotras pro handcycling. Součástí mé práce je monitoring stávající situace Olomouckých cyklotras a poukázání na problémy, které mohou odradit případné nové zájemce o handcycling.

K naplnění cíle práce slouží především část praktická, která však terminologicky i teoreticky využívá poznatků prezentovaných v přehledové části. V této kapitole zpracovávám poznatky z oblasti volného času a rekreace s postupnou specifikací na rekreaci komunální, cyklistiku, cykloturistiku a handcycling. Představeny jsou také poznatky spojené s cyklistickou infrastrukturou, která je jedním z klíčových témat diplomové práce.

V praktické části vycházím z předchozích poznatků při formulaci hypotéz a výzkumných záměrů. Představuji náležitosti výzkumného šetření, prezentuji výsledky a z nich vycházející návrhy na opatření v oblasti handcyclingu.

1 PŘEHLED POZNATKŮ

V přehledu poznatků se zabývám vybranými tématy zaměřenými na volný čas, rekreaci, komunální rekreaci, rekreaci osob se speciálními potřebami a v neposlední řadě také s legislativními dokumenty zabývajícími se touto problematikou. Dále pak čtenáře seznamuji s pojmy cyklistika, cykloturistika a především s odvětvím cyklistiky zvaným handcycling.

1.1 Volný čas

Volný čas je něco, čemu v současné době většina z nás připisuje velký význam, nejen proto, že pomáhá obnovit sílu pro pracovní proces, ale také se můžeme v tomto čase vzdělávat, kulturně rozvíjet, sportovat, trávit společné chvíle s rodinou, blízkými a tím obohacovat svoji osobnost. V literatuře můžeme nalézt mnoho definic vymezujících volný čas. Ukazují značnou variabilitu jednotlivých významů.

Pávková (2008) definuje volný čas jako dobu, kdy si své činnosti můžeme svobodně vybrat, děláme je dobrovolně a rádi, přináší nám pocit uspokojení a uvolnění. V návaznosti na to Hofbauer (2011) spatřuje volný čas jako dobu, kterou má po splnění potřeb a povinností člověk k dispozici pro činnosti sebeurčující a sebeutvářející. Jiný terminologický přístup prezentuje Tuček (2003), který volný čas považuje za zůstatkový, zbývající po čase pracovním a vázaným, jako jsou cesta do práce a zpět, chod domácnosti, starost o rodinu, biologické potřeby. Za stále validní je dle mého názoru možné považovat i 40 let starou definici Teplého (1974), podle které je volným časem ten čas, kterým může člověk disponovat zcela svobodně, zůstává po vyplnění všech závazků, člověk v něm realizuje svoje záliby, zájmy a potřeby. Myslím, že tato definice byla na svoji dobu nadčasová a je v plném rozsahu platná i dnes. Nejvíce se však ztotožňuji s definicí volného času dle Hodaně (1997), podle které volný čas poskytuje z hlediska jedince prostor pro odpočinek, zábavu a rozvoj lidské osobnosti, z hlediska společnosti pak prostor pro regeneraci a rozvoj pracovní síly i pro univerzalizaci člověka. Za charakteristické rysy je přitom považována svoboda rozhodnutí a úplná ekonomická nezávislost. Jsou uváděny individuální, společenské i politické aspekty volného času a specifikovány funkce rozvíjející, regenerační a prožitkové.

1.2 Rekrece

Pojem rekreace vznikl z latinského slova *creare* (= tvořit, vyrábět). Přidáním předpony *re* (= znovu) to v podstatě vyjadřuje obnovování, znovuvytvoření něčeho, co již v určité podobě existovalo, vrácení do původního stavu, dosahování původní kvality, což vše bylo z nějakého důvodu v negativním smyslu změněno (Hodaň, 2005).

Dále stejný autor konstatuje, že je celý život člověka a realizace všech jeho rolí spojen s více či méně intenzivním vyčerpáním fyzického, psychického i sociálního potenciálu a na něj navazujících degenerativních procesů, souvisejících s negativními vlivy prostředí, činností atd. Re-creare má zcela opačný charakter, který se projevuje nejen v kompenzačních, ale především v obnovovacích efektech. Rekrece vyjadřuje aktivní proces, ve kterém se člověk, na rozdíl od mnoha svých jiných činností, zaměřuje na sebe sama. Dále pak s vývojem lidské společnosti a její úrovně souvisí i struktura lidského života. Především pokud se týká času, se kterým se hospodáří. Ve smyslu rekreace jde potom u většinové populace o využití zbytkového času, který člověku zbývá po splnění všech jeho povinností. Rekrece je v tom případě vázána na volný čas. Dá se tedy obecně říci, že rekreace je pojmem označující činnosti, které jsou zaměřeny na obnovování vyčerpaných sil a kompenzaci deformativních vlivů vyplívajících z běžných socioprofesionálních rolí člověka, z jednostrannosti práce, nesprávných životních návyků apod., na tvorbu zdraví, rozvoj a zdokonalování ve smyslu fyzickém, psychickém i sociálním a s tím spojenou kultivaci.

Dle Velkého sociologického slovníku (1996) jsou pojmem rekreace označovány činnosti vykonávané ve volném čase za účelem regenerace, relaxace, kompenzace a zábavy. Plní řadu funkcí např. zdravotně preventivní, léčebnou, rehabilitační. Slouží i jako prostředek navázání společenských a přátelských kontaktů. Má i několik významů např. kognitivní, výchovný, umožňuje nácvik určitých dovedností použitelných i v běžném, každodenním životě.

Druhy rekreace podle Hodaň (2005):

Kulturně umělecká – je spojena s kultivací člověka, může se týkat hudby, výtvarného umění.

Intelektuální – je zaměřena na zvyšování vědomostí v určité, zájmy podmíněné oblasti. Je spjata se všemi existujícími vědeckými i uměleckými obory. Tento druh rekreace je většinou individuální, až izolovaný.

Sociální – je rekreace, jejíž náplní je vytváření sociálních vztahů, kontaktů, vytváření stálých či přechodných sociálních skupin a pohyb v nich. Je zaměřena na vzájemné intelektuální a citové obohacování. Sociální efekt je zde spojen s psychickým.

Zájmová – je spojena s různými druhy „koníčků“ rozlišených dle zájmů. Může to být chalupaření, sběratelství nebo např. pěstitelství. Zájmová rekreace může mít buď pohybový, nebo nepohybový charakter. Její význam je především psychický, sociální kontakt je ojedinelý.

Pohybová – může být jak samostatným druhem rekreace, tak součástí rekreace zájmové. Pohybová rekreace se týká těch případů, kdy se oblast fyzická, pohybová, stává dominantní.

Pohybová rekreace je tedy zaměřena na jakoukoli fyzickou, pohybovou činnost člověka, jejímž důsledkem jsou prožitky a žádoucí změny i v oblasti psychické a sociální. Je nejvšestrannější, poněvadž může do určité míry pokrývat i ty oblasti, které jsou typické pro ostatní druhy rekreace, zatímco ony se fyzické stránky člověka nedotýkají.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že všechny druhy rekreace se mohou vzájemně prolínat. Podle Hodaně (2005), základní pojem rekreace vyjadřuje uspokojení potřeby zotavení, osvěžení, tvorby zdraví. Na něj navazuje mnoho dalších pojmů. Pro moji práci jsou však důležité jen některé z nich a to zejména:

- **kompenzace** – uspokojení potřeby vyrovnání, rozptýlení a potěšení,
- **regenerace** – uspokojení potřeby obnovy,
- **rekondice** – uspokojení potřeby návratu ztracených sil,
- **edukace** – uspokojení potřeby poznání a dalšího učení,
- **komunikace** – uspokojení potřeby sdělení, kontaktu a družnosti,
- **integrace** – uspokojení potřeby společenského kontaktu a vzájemného vztahu,
- **participace** – uspokojení potřeby sociálního sebepojetí a angažovanosti.

Rekreace tedy není zredukovaný, úzce zaměřený proces, ale proces velmi komplexní, ve kterém musí být uspokojování všech uvedených potřeb zohledňováno.

Vzhledem k cíli mé práce se nyní budu věnovat přiblížení rekreace na komunální úrovni a to pohybové rekreaci osob se speciálními potřebami, zejména však osob s tělesným postižením.

1.3 Osoby se speciálními potřebami

Při objasnění pojmu „jedinec se speciálními potřebami“ můžeme nahlédnout do oblasti školství, kde již delší dobu existuje vymezení pojmu „žák se speciálními vzdělávacími potřebami“. Podle školského zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání se dítětem, žákem a studentem se speciálními vzdělávacími potřebami rozumí:

- Osoba se zdravotním postižením - zdravotním postižením se pro účely tohoto zákona rozumí mentální, tělesné, zrakové nebo sluchové postižení, vady řeči, souběžné postižení více vadami, autismus a vývojové poruchy učení či chování.
- Osoba se zdravotním znevýhodněním - tím je pro účely tohoto zákona zdravotní oslabení, dlouhodobá nemoc nebo lehčí zdravotní poruchy vedoucí k poruchám učení a chování, které vyžadují zohlednění při vzdělávání.
- Osoba se sociálním znevýhodněním – tím se pro účely školského zákona myslí rodinné prostředí s nízkým sociokulturním postavením, ohrožení sociálně patologickými jevy, nařízená ústavní výchova nebo uložená ochranná výchova. Dále pak postavení azylanta a účastníka řízení o udělení azylu na území České republiky podle zvláštního právního předpisu. (MŠMT, 2014)

Termín osoba se speciálními potřebami je tedy nadřazeným pojmem, který se vztahuje i k mimoškolnímu prostředí a z hlediska věkových skupin není zaměřen jen na osoby do 18 let.

Osoby s tělesným postižením

Renotiérová (2002), definuje tělesné postižení jako odchylky, které ovlivňují pohybové schopnosti jedince. To však nejsou zdaleka jediné oblasti, které toto postižení zasahuje či ovlivňuje. Tělesná postižení jsou přetrvávající nápadnosti, snížené pohybové schopnosti s dlouhodobým nebo podstatným působením na kognitivní, emocionální a sociální výkony. Radíme mezi ně vady pohybového a nosného ústrojí, tzn. kostí, kloubů, šlach, svalů a cévního zásobení. Dále pak poškození nebo poruchy nervového ústrojí, pokud se projevují narušenou hybností. Hybnost neboli motorika je definována jako veškeré pohyby živého organismu, což zahrnuje celou škálu od pohybů reflexních, mimovolních až po pohyby řízené (volní), nehledě na to, zda probíhají jako jednotlivé pohybové dovednosti, nebo automatické návyky. Příčinou mohou být dědičné faktory, onemocnění nebo úrazy.

Kudláček (2013) uvádí, že tělesné postižení může být vrozené nebo získané a vzniká několika způsoby. Primárně vzniká v důsledku přímého poškození pohybového aparátu (např. amputace, deformace) nebo jako následek postižení centrální či periferní nervové soustavy (např. dětská mozková obrna, úrazy míchy, rozštěp páteře). Vrozené tělesné postižení se velmi často pojí s postižením jiným. Především u poruch hybnosti, které vznikají na základě organického poškození centrální nervové soustavy (CNS), je častá přítomnost i mentálního postižení či poruch aktivity a pozornosti.

Klasifikace tělesných postižení

Dětská mozková obrna – DMO

Dětská mozková obrna (DMO) popisuje skupinu trvalých poruch vývoje pohybu a držení těla způsobujícím omezení aktivity, související s neprogresivním poškozením fetálního nebo dětského mozku. Poškození hybnosti u DMO je doprovázeno poruchami smyslů, vnímání, myšlení, komunikace a chování, dále epilepsií a sekundárními muskuloskeletálními (problémy svalů a skeletu) problémy (Dětská mozková obrna, 2012).

Kudláček (2013) uvádí tři základní formy DMO:

- Spastická forma DMO – tvoří cca 70% případů. Tato forma DMO je charakteristická zvýšeným svalovým tonem, zvýšenou dráždivostí a patologickými vzorci lokomotorického vývoje.
Tato forma může mít podobu:
 - Diparézy/diplegie – porucha hybnosti dolních končetin.
 - Hemiparézy/hemiplegie – postižení jedné poloviny těla se závažným postižením horních končetin.
 - Kvadruparézy/kvadruplegie – postižení všech čtyř končetin.
- Diskinetická (extrapyramidová) forma DMO – postihuje asi 20% jedinců s DMO. Tato forma DMO je charakteristická dominancí nepotlačitelných (mimovolních), pomalých a kroutivých pohybů různých svalových skupin.
- Mozečková forma DMO – tato forma se vyskytuje ojediněle, přibližně u 5 – 10% případů DMO.

Spina Bifida (rozštěp páteře)

Spina bifida je vrozené poškození páteře a objevuje se ve třech formách, jež jsou odvozeny od struktury rozštěpu. Postižení vzniká nesprávným uzavřením páteřního kanálu. Obvykle je výhřez, nebo poškození v oblasti bederní páteře. V současné době je možné některé případy při včasné diagnóze operovat. Zabraňuje se tak i nebezpečí případné infekce, která může nastat v místě výskytu výhřezu. Výsledkem spiny bifidy podle stupně závažnosti bývá ztráta hybnosti dolních končetin a také funkčnosti svěračů. Intelekt nebývá postižen.

- Meningomyokéla – patří k nejzávažnější formě a bohužel také nejčastější, mícha se v místě špatného srůstu páteře dostává se všemi jejími obaly, míšní tekutinou a nervy mimo páteřní kanál. Vytváří tak vak, který je vytváří patrné vyboulení i pod kůží v místě postižení. Ve většině případů dochází ke ztrátě motorických funkcí.
- Meningokéla - představuje závažnější formu spina bifida, u které dochází k výhřezu míšních obalů skrze otvory v obratlích. Jedinec má v bederní oblasti viditelnou bouli velikosti pěsti. Řešení meningokély je chirurgické, bez vážných následků.
- Occulta – nejméně vyskytující se forma spiny bifidy. Lokace postižení je v oblasti zadního obratlového oblouku, ale nedochází k vyklenutí míchy. Po narození je tento stav operovatelný (Engelová, 2007).

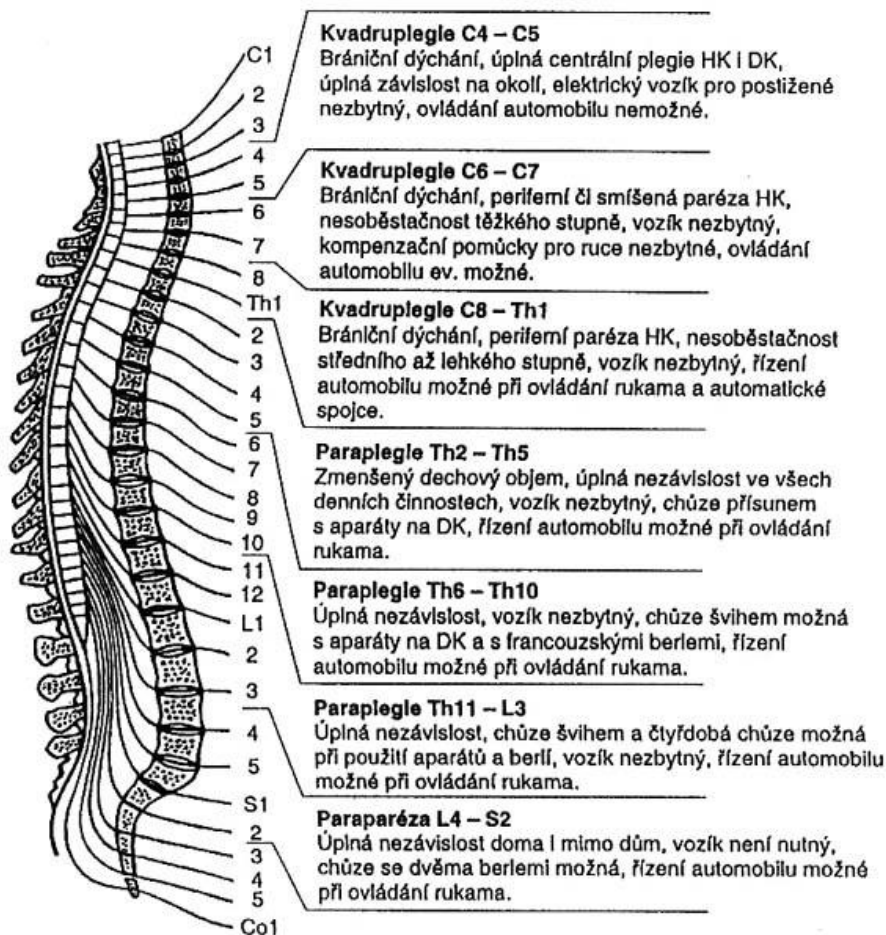
Ochrnutí po poranění míchy

Kudláček (2013) uvádí, že k poškození míchy může dojít při těžkých úrazech páteře a výjimečně také při určitých onemocněních. V těchto případech vznikají ochrnutí v rozsahu závislém na výšce poškození míchy. Mezi nejčastější příčiny úrazů patří automobilové či motocyklové havárie, případně skoky do mělké vody.

V závislosti na výšce léze (poškození míchy) rozeznáváme několik typů ochrnutí:

- Pouřazová chabá paréza – při poškození míšních kořenů v oblasti dolní bederní páteře dochází k neúplnému ochrnutí (paréze) dolních končetin. Osoby s tímto postižením dokáží většinou chodit o francouzských holích. Vozík používají převážně na delší trasy a také pro sportovní a jiné pohybové aktivity.
- Pouřazová paraplegie – jedná se o úplné ochrnutí dolních končetin, většinou po poranění míchy v oblasti horní bederní a hrudní páteře. Za jistých podmínek je možné naučit i chůzi v aparátech. Ta je však většinou velice nejistá, vysilující a slouží jako rehabilitační cvičení. Osoby s paraplegií používají vozík celodenně. Mohou se také zapojit do mnoha pohybových aktivit.

- Poúrazová kvadruplegie – toto postižení vzniká po poškození míchy v krční oblasti. Ochrnutí dolních končetin je zde většinou úplné, ochrnutí rukou v různém stupni od paréz až po praktické plegie (Trojan, 2005; in Kudláček, 2013). Ochrnutí je vždy horší v nižších partiích rukou (prsty, zápěstí) než v horních (ramena), postiženo bývá i břišní a zádové svalstvo. Zapojení do sportovních aktivit je ovlivněno stupněm postižení.
- Poúrazové kvadruparézy – toto postižení se vyskytuje poměrně zřídka. Jedná se o neúplné ochrnutí horních a dolních končetin. Stupeň jejich postižení bývá různý, ale dolní končetiny vykazují pohyby, které lze někdy využít k postrkování vozíku, případně i k chůzi (Trojan, 2005; in Kudláček, 2013).



Obrázek 1. Funkční potenciál v závislosti na výši léze (Trojan 2004; in Kudláček 2013)

Amputace

Je definována jako ztráta končetiny, končetin, nebo některého ze segmentu končetiny. Rozlišujeme 2 základní kategorie:

- Získané amputace - mohou být zapříčiněny vážným onemocněním, nádorem či vážným poraněním.
- Vrozené amputace - vznikají nedokonalým vývojem končetin či jejich částí u plodu během prvních třech měsíců těhotenství. Příčina jejich vzniku je stále nejasná. U vrozených amputací rozlišujeme dva typy. V prvním případě dochází k nevyvinutí středního segmentu končetin. Proximální a distální segment je bez poškození. Tento stav je znám jako phocomelia. Druhý typ je ve výsledku podobný amputaci po operativním odstranění končetiny či její části. Zde ale došlo k nevyvinutí dané části, celku (Engelová, 2007).

Kvalita života u osob s tělesným postižením

Podle Křivohlavého (2002), se při definování kvality života psychology často setkáváme s důrazem na spokojenost. Podle tohoto pojetí žije kvalitně ten, kdo je se svým životem spokojen. Uspokojení je popisované jako důsledek dlouhodobé zkušenosti jedince s dosahováním jeho životních cílů takovým způsobem, jak si představoval. S kvalitou života také beze sporu souvisí pocit štěstí, o kterém tentýž autor (2006) uvádí, že kriticky důležitá pro pocit štěstí je osobnost člověka a jeho pohled na život. Když je uspokojena jeho potřeba smysluplnosti života, když má dobré přátele, když si staví dosažitelné cíle a snahy, když zvládá poměrně dobře překážky a kultivuje mírně optimistické iluze, potom bez ohledu na to, co se děje, je šťastnější. V podstatě jde o osobní vnímání situace, sociálních i etických norem, které si zvolím a přijmu za své. Ukazuje se však, že naše touhy a přání, naše aspirace někdy předbíhají naše schopnosti, možnosti a výkony. I když dobré iluze jsou vítány, iluze typu vzdušných zámků jsou pro dlouhodobý pocit štěstí nebezpečné.

Za důležité považujeme především to, že osoba s postižením (nebo jinými speciálními potřebami) vnímá svou kvalitu života a mění svůj názor na svět i sebe samotnou. Přitom vnímání vlastního zdraví a kvality života je v důsledku předchozích zkušeností těchto osob od obecné představy majoritní společnosti často diametrálně odlišné (Titl in Ješina, Hamřík, et al., 2011).

Významným faktorem, jenž ovlivňuje kvalitu života osob s postižením, je především hloubka a typ (tedy charakter) daného postižení. Projevy různých zdravotních postižení mohou být důsledkem omezené možnosti účastnit se volnočasových aktivit, zejména pohybového

charakteru. Výsledky aktivity jsou ovlivněny vůlí jedince samotného, jeho reálnými možnostmi, dostupností příležitostí a sociální oporou blízkých osob. Neméně podstatným činitelem ovlivňujícím kvalitu života osob se speciálními potřebami bývá rovněž úroveň komunikačních schopností a jiných kompetencí, které umožňují sociální interakci s jinými lidmi (Vágnerová in Ješina, Hamřík, et al., 2011). Sociální interakce je oboustranný proces, tudíž v žádném případě nesmíme zapomínat na osobnost jedince se speciálními potřebami. Klíčovým faktorem může být úroveň jeho sebedůvěry a celkového sebepřijímání. Proto Jesenský (2000) doporučuje cíleně motivovat osoby s postižením ke společenským aktivitám. Jejich zapojení do různých klubů či kurzů bezesporu přispívá ke zvyšování jejich sebevědomí, sebeúcty a celkové chuti do života. Za podstatné rovněž považuje nácvik specifických dovedností (např. sebeobsluha, manipulace s kompenzačními pomůckami, ovládání alternativních forem psaní a čtení, samostatný pohyb), které mohou přispět k dosažení větší míry soběstačnosti a vzrůstu celkové nezávislosti jedince.

1.3.1 Pohybová rekreace osob s tělesným postižením

Dle výše uvedeného není pochyb o významu aktivního trávení volného času, avšak na zdraví člověka a kvalitu jeho života má dle mého názoru největší dopad rekreace pohybová. Zejména u osob s tělesným postižením, které mohou mít často z důvodu snížené pracovní schopnosti potenciálně více volného času, by mělo být aktivní trávení volného času prioritou. Pohybovou aktivitou osob s tělesným postižením a osob se speciálními potřebami se věnuje zejména vědní disciplína, kterou označujeme jako APA (Aplikované Pohybové Aktivity, Adapted Physical Activity).

Aplikované pohybové aktivity jsou na mezinárodní úrovni v současnosti definovány jako mezipředmětová akademická disciplína zaměřená na identifikaci a řešení individuálních rozdílů v oblasti pohybových aktivit. Podporují postoje akceptace individuálních rozdílů, propagují přístup k aktivnímu životnímu stylu a sportu a také inovace a spolupráci v oblasti pohybových aktivit. Aplikované pohybové aktivity zahrnují například tělesnou výchovu, sport, rekreaci a rehabilitaci (Kudláček, 2011).

Hošek (2001) poukazuje na to, že především při organizovaných pohybových aktivitách panují určité zvyklosti a normy. Pohybové aktivity jsou vhodným prostředkem pro účast na společenském životě, vhodně rozvíjejí některé klíčové kompetence a působí na celkové zvyšování kvality života a zdraví osob se speciálními potřebami. Hošek dále uvádí, že

pohybová aktivita obohacuje organismus člověka nejen fyzicky, ale obohacuje i jeho prožitky. Nejhodnotnější prožitky jsou ty, které individuálně získá vlastním přičiněním, tedy takové, které si „vytvoří“ vlastním tělem při sportu či při jiné pohybové aktivitě (Dobry & Souček, 2003).

U osob se speciálními potřebami je tedy zapojení do volnočasových pohybových aktivit jedním z možných nástrojů prevence sociální exkluze (Ješina, 2011).

Formy pohybové rekreace osob se speciálními potřebami

Ješina (2007) uvádí pojmy, se kterými se můžeme v pohybové rekreaci setkat a to především z pohledu Aplikovaných pohybových aktivit.

Z tohoto pohledu má rekreace i své formy, které se dělí dle času, organizovanosti, zapojení osob se speciálními potřebami.

Dělení dle času:

- Jednodenní
- Víkendové
- Vícedenní

Dle organizovanosti:

- Organizované
- Částečně organizované
- Neorganizované

Dle začlenění osob se speciálními potřebami:

- Integrované
- Paralelní
- Segregované

Dle počtu zapojených osob:

- Individuální
- Dyadické
- Skupinové

Úlohou aplikovaných pohybových aktivit je prostřednictvím činností pohybového charakteru integrovat jedince se speciálními potřebami do intaktní populace. Zároveň se Aplikované pohybové aktivity snaží o vytvoření podmínek pro zlepšení života osob se specifickými potřebami.

Význam pohybových aktivit pro jedince s tělesným postižením

Podle Zahradníčkové (2007) je význam pohybových aktivit pro osoby s tělesným postižením mnohostranný. Jedná se především o vyplnění volného času, při němž tělesně postižený udržuje tělesnou kondici, provádí nácvik obratnosti a také nových dovedností. Mimo to pravidelná tělesná činnost pozitivně ovlivňuje psychické a sociální klima tělesně postiženého. Jedinci s tělesným postižením se díky sportu dostávají do společnosti osob s podobnými zájmy a blízkého věku. Ve sportu jedinec dosahuje měřitelných výsledků a může se tak srovnávat s ostatními podobně postiženými lidmi, ale také sledovat svůj výkon a průběžné výsledky. Sport je nedílnou součástí moderního života a přispívá také k možnosti žít plnohodnotný život včetně aktivního zapojení do rodinného života, pracovního procesu a společenských funkcí.

Hrouda & Rybová (2010) uvádí, že pohybová aktivita sehrává v životní dráze člověka s tělesným postižením významnou roli, která plní funkci rehabilitační (ve smyslu obnovy tělesných funkcí) a resocializační.

Politické a strategické dokumenty v oblasti aplikovaných pohybových aktivit

Ješina, Hamřík a Kalman (2011) považují za nejdůležitější následující dokumenty: Na nadnárodní úrovni řeší v oblasti veřejné politiky problematiku aplikovaných pohybových aktivit Světová zdravotnická organizace (WHO) a Organizace spojených národů (OSN), na evropské úrovni potom Evropská unie, přičemž zásadní strategické dokumenty na evropské úrovni jsou vydávány Evropskou komisí. Mezi nejdůležitější dokumenty zabývající se problematikou aplikovaných pohybových aktivit a participace osob se speciálními potřebami patří zejména:

- Evropská charta sportu pro všechny: zdravotně postižené osoby (1987);
- Evropská charta sportu (2001);
- Doporučení Rady ministrů členských zemí EU (2003).

Evropská charta sportu pro všechny: zdravotně postižené osoby (Štrasburk, 1987) se zavazuje provést nezbytné kroky pro to, aby příslušné orgány veřejné správy i soukromé organizace vzaly na vědomí přání i potřeby osob se zdravotním postižením z oblasti sportu a pohybové rekreace, včetně patřičného vzdělávání v dané oblasti. Je vyžadována podpora rozvoje sportu a rekreace osob s postižením jako nedílná součást zdravotní a sociální rehabilitace a jako její přirozené pokračování i vzhledem k obecnějšímu prospěchu. Jako nezbytná součást rozvoje sportu a rekreace osob se zdravotním postižením je uváděn také výzkum, který vědecky zdůvodní či vymeze psychologický, fyziologický, sociální a další přínos sportu pro všechny

věkové kategorie osob s postižením. Dle této normy je nutné podporovat vzdělávací instituce a úřady, aby zajišťovaly odpovídající a skutečnou tělesnou výchovu dětí se zdravotním postižením ve školách a zároveň aby instituce zajistily odpovídající přípravu pro všechny, kteří budou tyto děti učit.

Evropská charta sportu (Štrasburk, 2001) doporučuje přijetí opatření poskytujících všem občanům možnost sportovat a případných dalších opatření umožňujících skupinám osob zdravotně nebo sociálně znevýhodněných či zdravotně postižených plně těchto možností využívat.

Doporučení Rady ministrů členských zemí EU (ze dne 30. 4. 2003) ve svém prvním bodě uvádí způsoby, kterými lze zlepšit tělesnou výchovu pro děti a mládež, včetně dětí a mládeže se zdravotním postižením nebo zdravotním či sociálním znevýhodněním.

Titíž autoři dále uvádí, že v této oblasti působí řada nestátních neziskových organizací, na globální úrovni například Globální hnutí pro pohybovou aktivitu (GAPA). Speciálně na problematiku aplikovaných pohybových aktivit je zaměřena mezinárodní federace aplikovaných pohybových aktivit (IFAPA – International Federation of Adapted Physical Activity). Jedná se o nejuznávanější mezinárodní organizaci v oblasti aplikovaných pohybových aktivit s celosvětovou působností. Jejím cílem je mimo jiné podpora spolupráce v oblasti pohybových aktivit pro osoby se specifickými potřebami, podpora, propagace a koordinace vědeckého výzkumu a zkušeností z oblasti aplikovaných pohybových aktivit a aplikace výsledků výzkumu do dalších oblastí, jako je vzdělávání, rekreace a volný čas, rehabilitace a další. Na evropské úrovni působí Evropská federace aplikovaných pohybových aktivit (EUFAPA – European Federation of Adapted Physical Acitivity). EUFAPA je nejvýznamnější organizací v oblasti aplikovaných pohybových aktivit s mezinárodní účastí v Evropě. Je členem IFAPA, kde má i svého zástupce ve výkonném výboru. Součástí činnosti těchto organizací je vydávání nejrůznějších strategických a koncepčních dokumentů s cílem ovlivnit či nastartovat veřejnou diskusi v různých oblastech. S podporou těchto dokumentů jsou pak přijímány konkrétní směrnice, zákony či vyhlášky, na základě kterých jsou prováděna konkrétní opatření v praxi.

1.4 Komunální rekreace

Zaměření práce na cyklotrasy v Olomouckém regionu vyžaduje přiblížení pojmu komunální rekreace, která je kontextem jízdy na handbike.

Dohnal (2005) chápe komunální rekreaci jako rekreaci na úrovni města, obce a jako systémové řešení organizace a řízení volnočasových aktivit na určitém území či regionu.

Tentýž autor dále uvádí, že principy, na kterých byl postaven systém služeb pro volný čas v minulosti, už neplatí nebo platit přestávají. Veřejné (státní) instituce měly výsadní právo zásobovat trh nabídkou volnočasových aktivit a programů s převažující orientací na organizovanou část populace. Avšak sociální změny tento systém narušily.

Pro další rozvoj těchto oblastí, včetně její infrastruktury a nabídkové struktury, se zdá rozhodující, že centrální organizace a koncepce centrálních programů jsou nahrazovány lokálními a regionálními, vznikajícími jednak na základě potřeb a požadavků občanů, jednak na základě nově vznikajících regionálních a obecních (městských) koncepcí a systémů jejich organizace a řízení.

Koncepční pracovníci, tvůrci těchto koncepcí, garantují pestrost nabízeného obsahu pro každou věkovou a sociální skupinu populace. Přitom je nutné zdůraznit, že se v žádném případě nejedná o statické, ale proměnlivé skupiny. Sociální a ekonomické podmínky společně s rychle se vyvíjejícím životním stylem rozmnožily řady potencionálních zákazníků, změnily zaměření a strukturu poskytovaných programů a vyvíjejí tlak na permanentní zdokonalování volnočasových služeb. Aby tohoto bylo dosaženo, je důležité splnit následující předpoklady:

- uspokojit veškerou klientelu – každého člena,
- služby by měly zasáhnout i ty, kteří se původně zúčastnit nechtěli,
- budovat vztahy mezi subjekty zabývajícími se danou problematikou.

Na základě uvedeného je nutné, aby systém služeb ve volném čase byl koncipován tak, aby oslovil, zaujal a přivedl i ty skupiny populace, které neprojevíly zájem nebo (zejména) patří mezi problémové. Měl by tak pomoci změnit jejich zaměření od neutrálních (ale i negativních, antisociálních) na aktivity sociálně přijatelné. Proto je nutné, aby služby zaměřené na oblast volného času obsahovaly také činnosti typu poradenství a vzdělávání, aby pomohly těm nerozhodným, tápajícím, neznalým.

Je také nutné, aby systém těchto veřejných služeb byl založen na poznání, že městské organizace jsou součástí celého komplexu, do kterého lze zahrnout i činnost veřejných,

dobrovolných, soukromých, podnikových, církevních nebo vojenských organizací, které všechny dohromady přispívají do zásobárny zařízení a zdrojů, využívaných v oblasti volného času různých věkových a sociálních skupin obyvatelstva (Dohnal, 2005).

1.5 Cykloturistika

V současné době se dá v jistém slova smyslu hovořit o renesanci cyklistiky ve světě i u nás. Tento zájem je jednak vyvolán tím, že si lidé stále více uvědomují nutnost kompenzovat nedostatek přirozeného pohybu a jednak tím, že se vzrůstajícím množstvím informací vzrůstá i psychický tlak na každého jedince a vyvíjí se stresové situace. Jak se ukazuje, kolo je jednou z nejlepších forem aktivního odpočinku a relaxace (Martínek, 2000).

Cykloturistika je moderní a dynamicky se rozvíjející oblast turistiky spjatá s používáním kola jako přepravního prostředku. Přeprava koly však není jenom prostředkem k dosažení nějakého cíle, ale zároveň je sama o sobě i jedním z motivů účasti na cestovním ruchu (Čertík, 2001).

Cykloturistiku z širšího hlediska chápeme jako pohyb v přírodě (ale i v městských podmínkách), se stanoveným cílem a odůvodněním, bez soutěžních ambicí, vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole. Všechny další aspekty cykloturistiky jsou shodné, stejně jako u ostatních druhů turistiky. Cykloturistika je tedy druh turistiky, při níž se k cestování používá jízdní kolo. Spojuje v sobě jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich přednosti a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole má výrazný pozitivní vliv na zdraví člověka a příliš nenarušuje životní prostředí. Zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolí. Přesun na kole předpokládá zvládnutí techniky jízdy na kole, znalost dopravních předpisů, první pomoci a základních oprav a údržby kola (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

S vývojem a zdokonalením jízdního kola se postupně oddělovaly i jednotlivé druhy cyklistiky a kol. Nejčastěji se setkáváme s rozdělením kol do tří skupin.

Landa (2004) je definuje takto:

- Silniční kolo – lehké, má velký průměr kol, určené především pro jízdu po silnici.
- Horské kolo – označované jako MTB (mountainbike), obsahují dvě základní skupiny: cross-country (XC) – pro jízdu v členitém terénu, downhill (DH) – těžké a masivní, velké odpružení, vhodné pro rychlou jízdu v terénu.

- Trekkingové kolo – je kompromisem mezi silničním a horským kolem, vhodné na silnici i do lehčího terénu.

Hřebíčková (2007) do základního rozdělení zařazuje také *city bike* – kolo určené pro městskou cykloturistiku.

Tatáž autorka dále specifikuje druhy cyklistické dopravy do tří kategorií:

- dopravní – jízda na kole je zde přepravou k cíli, kolo je využíváno jako dopravní prostředek do zaměstnání, do školy či další občanskou vybaveností;
- turisticko – rekreační – cílem je samotná jízda na kole, jedná se hlavně o víkendové vyjížďky rekreačního charakteru;
- sportovní – cílem je zvyšování sportovní výkonnosti, sportovci využívají také náročnější terén.

Pro moji diplomovou práci je charakteristický druhý, tedy turisticko – rekreační druh cyklistické dopravy, který řadíme do pohybové rekreace a lidé zde využívají kolo jako prostředek k uspokojení svých potřeb zmíněných ve druhé kapitole diplomové práce.

Dle Kvasničky (2007) patří tento druh cyklistiky mezi nejpobulárnější. Přírodě blízké rekreační cesty a stezky přináší celou řadu výhod. Tím, že poskytují atraktivní podmínky k aktivní rekreaci, zvyšují kvalitu života lidí ve své blízkosti. Stezky však mohou také přitáhnout návštěvníky odjinud a tím sloužit jako strategický produkt cestovního ruchu. Pokud jsou promyšleně naplánovány a poctivě realizovány, poskytují přírodně blízké rekreační cesty a stezky nemalé přínosy okolním komunitám.

Cílem současného dopravního plánování by měla být systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí. Mezi takové druhy dopravy jednoznačně patří i cyklistika. Její pozitiva jsou zřejmá – bezhlučnost a nulové emise, finanční i prostorová nenáročnost. Půlhodinová jízda na kole denně je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám, kolo přispívá k humanitě a družnosti. Jak již bylo řečeno výše, významný je i přínos pro rozvoj cestovního ruchu (Hřebíčková, 2007).

Dne 12. července 2000 byla Českou republikou ratifikována celoevropská Charta o dopravě, zdraví a životním prostředí. Za dodržování charty je zodpovědné Ministerstvo dopravy. Dne 7. července 2004 byla schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Mezi cíle cyklostrategie patří:

- posílit pocit jistoty a bezpečí cyklistů a jejich okolí při jízdě na kole,

- masivně rozvinout cyklodopravu pro denní užití,
- vytvořit prostor pro vybudování husté sítě cyklostezek po celém území České republiky s přispěním fondů Evropské unie,
- obyvatelům poskytnout dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího k upevnování jejich zdraví,
- denní jízdou na kole zásadně přispět k prevenci civilizačních chorob,
- přispět ke zkvalitnění životního prostředí,
- poskytnout doplňující vzdělání obyvatelům, včetně dalších informací o svobodné volbě dopravního prostředku, o ochraně životního prostředí, o udržitelném rozvoji, o zdravém životním stylu a o nových podnikatelských možnostech,
- přispět k rozvoji cestovního ruchu,
- poskytnout veřejnosti příležitost aktivně se zapojit do realizace i aktualizace Cyklostrategie (Hřebíčková, 2007).

1.6 Handcycling

Handcycling je poměrně mladý sport a je to v podstatě cyklistika pro tělesně postižené jedince upoutané především na invalidní vozík. Handcycling se rozvíjí jak na úrovni rekreační, tak i na úrovni závodní. Handcycling patří k mezinárodně uznávaným paralympijským sportům (uznávaným mezinárodním paralympijským výborem IPC a cyklistickou federací UCI). Handcycling zaznamenal v poslední době obrovský vývoj a pozitivní zájem z řad amatérských závodníků i z řad široké veřejnosti.

Pojem handcycling můžeme přeložit do českého jazyka, jako „*ruční cyklistika*“. Z anglického „*hand*“ (ruka) a „*cycling*“ (cyklistika).

Handbike překládáme jako „*hand*“ (ruka) a „*bike*“ (kolo). Proto můžeme říci, že handbike je kolo určené pro osoby s tělesným postižením, které nemohou užívat běžné kolo.

Handbike je speciální sportovně-kompenzační pomůcka. Jde o kolo uzpůsobené pro ruční pohon. Handbike kompenzuje postižení dolních končetin a je poháněn pomocí končetin horních (Hanušová, 2010).

Handbike je speciální sportovní nářadí, které kompenzuje fyzické postižení jedince a umožňuje mu zařadit se mezi zdravou cyklistickou veřejnost. Odbourává psychické stresy a navozuje příjemné pocity z dynamického pohybu (Šiška, 2013).

Handbike umožňuje jedinci s postižením spojení pohybu s prožitkem jízdy v přírodě, poznávání nových míst. Člověku s tělesným postižením poskytuje pocit volnosti,

samostatnosti, nezávislosti bez rozdílu, zda jde o rekreační či výkonnostní pojetí handcyclingu. Handcycling, je na jedné straně pohybová aktivita pro jednotlivce, na straně druhé může být i kolektivní záležitostí. Handcycling, jako každý jiný sport má své sociální prostředí, a proto může jedinec sdílet tyto pocity s dalšími lidmi. Můžou to být další členové sportovního oddílu, kamarádi z řad sportovců, rodina.

Proto, aby se jedinec mohl začlenit mezi handbikery, jsou velmi důležité začátky. Je nezbytně nutné zajistit podmínky pro začátečníky. Pod těmito podmínkami si můžeme představit výběr a koupě správného handbike, seznámení se s mechanismem kola, nácvik nasedání a vysedání z handbike, nácvik samotné jízdy a ovládání kola. Mezi nezbytné informace nutné k vytvoření správných podmínek pro handcycling patří informovanost o vhodnosti stávajících cyklotras v té dané oblasti. S tím souvisí i síť služeb určených pro osoby se specifickými potřebami (Sedláčková, 2011).

Historie handcyclingu

Historie handcyclingu sahá až k roku 1983, kdy byl v USA sestroyen první handbike. Do Evropy se z USA dostaly první americké handbike až v roce 1990. Tehdy se Evropa začala zabývat cyklistikou tělesně postižených. První sportovní handbike v Evropě sestrojil Kees Van Breukelen roku 1993 v Holandsku a Gregor Peterson téhož roku v Německu. Německo s Holandskem se dodnes považují za kolébkou evropského handcyclingu. Historie závodů v handbike odstartovala roku 1993 Mistrovstvím Evropy ve Švýcarsku v rámci Human Powered Vehicles, kde byla vyčleněna samostatná kategorie pro handicapované cyklisty. První závodní handbike sestavil v roce 1995 v Německu Heino Schnul a Wolfgang Peterson. Prvním důležitým mezníkem v historii handcyclingu bylo jeho zařazení jakožto součást programu Mezinárodního paralympijského výboru. V roce 2001 došlo k dalšímu historickému průlomů. Tehdy byla založena European Handcycling Federation (EHF) s ředitelstvím v Belgii. Evropská a světová handcycling federace jsou organizace, které se velmi významně podílely na vzestupu handcyclingu. V současné době se handcycling dočkal uznání federace UCI jakožto mezinárodní organizace sdružující cyklistické disciplíny i pro sportovce s handicapem. Handcycling se stal součástí cyklistiky a roku 2004 byl s podporou UCI zařazen na letních paralympijských hrách v Aténách (Hanušová, 2010).

Obecné technické parametry handbike

Hlavní částí handbike je pevný rám, na kterém jsou připevněna kola a další komponenty. Rámy se zpravidla vyrábějí z duralových trubek. Díky neustálému vývoji nových materiálů a technologií jsou duralové rámy doplněny o vestavby z karbonu, které svou lehkostí a pružností usnadňují handbikerům manipulaci se strojem a tím činí handbike mnohem pohodlnějším. Handbike má celkem tři kola, dvě zadní a jedno přední. To je připevněno k částečně aretovatelné přední vidlici, která je spojena s pevným rámem pomocí hlavového složení. Dále je přední kolo propojeno řetězem s klikami. Proto přední kolo plní funkci pohonu. Klika je umístěna blízko horní poloviny těla pro řízení. Některé typy handbike mají speciální úpravu a funkci pohonu plní zadní kola. Stejně jako může být technická změna v tom, že v přední části jsou kola dvě a v části za sedačkou je kolo jedno. U klik, tzv. ručních pedálů, jsou umístěny i brzdy. Jejich princip užití je stejný jako u běžného kola.

Handbike je opatřen naprosto stejným řazením jako běžná kola. Zpravidla řazením 3x9 jako u horských kol (Shimano Deore XT, Shimano Deore XTR). Velkou část handbike a velmi důležitou funkci zaujímá sedačka. Sedačka má dvě části, opěrnou část pro horní polovinu těla a část pro posed. Je důležité, aby sedačka byla nastavitelná a tudíž umožňovala nastavení individuálního posedu dle potřeby jedince (Sedláčková, 2011).

Typy handbike

Handcycling, stejně jako každé jiné sportovní odvětví, má svou historii, a zároveň směřuje kupředu. Díky novým technologiím ve výrobě materiálů a samozřejmě díky lidem věnujícím se handcyclingu a jejich potřebám, vznikají stále nové typy handbike.

Obecně můžeme rozlišit dva typy handbike:

1. Tzv. CLIP-ON, který je možné připojit k ortopedickému vozíku. Tento typ handbike je využíván spíše jako rekreační prostředek určený ke krátkým výjezdům, výletům.
2. Samostatně stojící handbike, kde je posed spíše v poloze v polosedě až pololeže. Samozřejmě záleží na samotném cyklistovi a jeho požadavcích. Jedná se o handbike určený spíše pro sportovní jízdu. Oba tyto typy se neustále zdokonalují a inovují (Engelová, 2007).

V současné době existuje mnoho výrobců zabývajících se problematikou handcyclingových kol. Díky tomu je v současné době velmi dobře pokryta poptávka ze stran klientů. Mezi významné světové výrobce handcyclingových kol patří výrobci TOP END, CARBONBIKE, QUICKIE, SCHMICKING, VARNA, HASE a mnoho dalších.

Českým výrobcem je BeneCYKL se svým typem handbike Kozoroh (Sedláčková, 2011).

Dalším českým výrobcem handbike je firma E-totem, která v roce 2013 přišla na trh s handbike COMP, který vznikl ve spolupráci s katedrou aplikovaných pohybových aktivit FKT UP v Olomouci.

Ad 1. Model handbike CLIP-ON je nejjednodušší a velmi levný způsob, jak z ortopedického vozíku vytvořit handcyclingové kolo. Toto přídatné kolo, je zajímavou variantou jízdy na mechanickém vozíku. Je určeno pro vozíky s pevným rámem. K tomuto vozíku je přichyceno speciálním rychloupínacím úchytem, je tedy snadno odnímatelné a přepravitelné. Montáž je velmi snadná, a proto je tento typ kola vhodný při přepravě, kdy i samotný klient zvládne s tímto „nástavcem“ manipulovat. Tento typ handbike je vhodný pro začátečníky, kteří se s jízdou na handbike teprve seznamují a budou jej využívat k jízdě rekreační a na krátkou vzdálenost (Disabledgear, 2013).



Obrázek 2. Model handbiku clip-on (Disabledgear, 2013)

Ad 2. Další typy handbike jsou určeny pro sportovní, či rekreační jízdu a na trhu je jich celá řada. Tyto typy handbike svým vybavením umožňují překonat uživateli i členitější terén a tím jsou vhodné i pro aktivní cyklisty. Handbike jsou konstruovány nízko k zemi, aby aerodynamika a stabilita vozíku byla co nejdokonalejší. Jsou plně polohovací a vybavené přehazovačkou, bubnovými brzdami a lze je vybavit nejrůznějšími doplňky, tak jako u běžného typu kola. Handcyclingová kola určená pro rekreační či sportovní jízdu lze dále rozdělit, podle polohy, kterou cyklista na kole zaujímá a také vybavenosti handbike.

Pro příklad uvádím jen některé z handbike, které jsou dostupné na trhu.

- Tandem hybrid handcycle – tento handbike je skvělou kombinací klasického kola pro intaktní populaci a handbike. Na jízdě se podílí oba cyklisté. Toto handcyclingové kolo je vhodné pro rekreační jízdu, a to především u starších dětí, či osob s kombinovaným typem postižení (Bike-On, 2013).



Obrázek 3. Tandem Hybrid Handcycle (Bike-On, 2013).

- Handbike Kozoroh – je speciálně vyvinutý handbike, který je určen jak pro pohyb v nezpevněném terénu, tak po městě. Jeho konstrukce umožňuje i bezproblémový vjezd do veřejných prostor, jako jsou výtahy či bezbariérová sociální zařízení. Navíc nabízí pohodlné a polohovatelné sezení a díky snadné ovladatelnosti umožňuje například i otáčení v úzkých prostorách, jako jsou uličky v samoobsluze.



Obrázek 4. Handbike Kozoroh (BeneCYKL, 2013)

- Amtryke recreational cycle - jedná se o plně vybavený rekreační handbike s nastavitelnou sedačkou a podpěrkami noh. Tento handbike je určený spíše pro začínající handbikery a je charakteristický tím, že cyklista na kole sedí, má tudíž

těžiště těla mnohem výše, proto tento handbike není příliš rychlý, ale je pohodlný a cyklista je výše a má větší přehled, o dění na vozovce (Bike-on, 2013).



Obrázek 5. Amtryke (Bike-on, 2013)

- Handy recumbent handcycle - handcyclingové kolo, kde cyklista zaujímá polohu vleže, těžiště je nízko a díky tomu je kolo stabilnější, lépe ovladatelné a také rychlejší. Tento typ handbike lze využít pro rekreační i sportovní jízdu (Bike-On, 2013).



Obrázek 6. Handy recumbent handcycle (Bike-on, 2013)

- Recumbent Fork Steer Handcycle - handbike vhodný pro rekreační i závodní jízdu, určený pro všechny věkové kategorie. Je určen pro všechny jedince s omezením funkčnosti páteře bez ohledu na umístění poraněného segmentu. Kolo lze nastavit dle potřeby uživatele (Engelová, 2007).



Obrázek 7. Recumbent Fork Steer Handcycle (Disabledsportsusa, 2013)

- Kneeling Handcycle - handbike určen pro sportovce se schopností využití svalů horní poloviny těla, kdy aktivně zapojují svaly břišní, svaly zádové a samozřejmě horní končetiny. Handbiker aktivně přenáší váhu hrudníku i váhu nohou (Engelová, 2007).



Obrázek 8. Kneeling handcycle (Tependwheelchair, 2013)

- COMP handbike – tento handbike je pro moji práci stěžejní a to zejména proto, že jde o handbike českého výrobce, který byl vyvinut ve spolupráci s katedrou aplikovaných pohybových aktivit FTK UP v Olomouci. Handbike je doplněn o elektromotor, který uživateli výrazně ulehčí jízdu a umožňuje překonávat pohodlně i terénní nerovnosti.

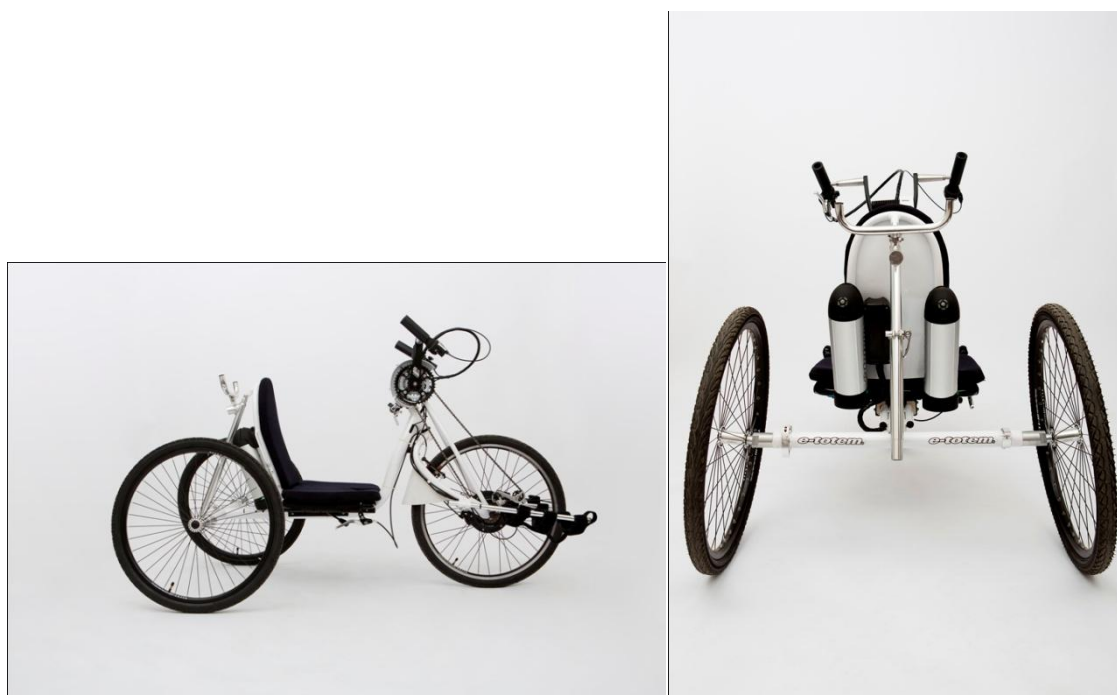
Některé přednosti handbike COMP:

- 5 stupňů asistence elektromotoru pomocí ovládacího trojtlačítka,
- dojezd s asistencí elektropohonu je až 40 km na jednu plně nabitou baterii (podle nastavené asistence, hmotnosti jezdce, náročnosti terénu apod.),
- možnost instalace druhé baterie pro dvojnásobný dojezd,

- akcelerační páčka umožňuje rozjezd nebo krátkodobé použití do 6 km/hod bez nutnosti otáčení klikami – při překročení této rychlosti se motor automaticky odpojí,
- 2 nezávislé brzdy: kotoučová a V-brzda s aretací,
- rychloupínací náboje na zadních kolech urychlují transport,
- terénní pláště a výška rámu nad zemí (světlost) umožňují jízdu v terénu,
- poloha sedáku usnadní přesezení jezdce z vozíku na handbike a naopak,
- aretační brzda pod sedákem brání nežádoucímu rozjezdu při přesezení,
- pohyblivý sedák i opěradlo lze nastavit individuálně,
- držák na skládací vozík za opěradlem.

V okamžiku, kdy se přestane otáčet klikami, elektromotor ihned vypíná. Při vybití baterie je možné v jízdě dále pokračovat pouze s ručním pohonem (COMP-handbike, 2014).

Tento handbike je momentálně možno zapůjčit a vyzkoušet na řadě míst po celé České republice, například v Centru aplikovaných pohybových aktivit UP v Olomouci.



Obrázek 9. Handbike COMP (COMP-handbike, 2013).

V současnosti jsou velmi oblíbené také terénní typy handbike (MTB). Jedná se o handcyclingová kola určená pro jízdu v terénu, zejména pak pro sjezdy z kopců. U terénního handbike je rozdíl především v šířce a pevnosti pláště kol a s tím související silou ráfku kola. Mnohé ze silničních handbike lze pomocí výměny silničních pláště za pláště určené pro MTB změnit naprosto účelovost celého kola. Provedení terénního handbike se liší dle výrobce.

- Off road handbike - tento handbike se liší od ostatních tím, že jsou dvě kola v předu, jedno v zadu a má vysoký rozsah převodů. Díky tomu tento handbike zvládne i strmé svahy a umožňuje jízdu jako na horském kole. Tento typ je určený především pro jízdu v terénu s možností bezpečné jízdy z kopce v terénu tzv. downhill.



Obrázek 10. Off road handcycle explorer (Handcycleracing, 2013).

1.7 Cyklistická infrastruktura

Pohyb handbike na pozemních komunikacích

Z informací získaných z Ministerstva dopravy ČR je handbike považován za jízdní kolo, tudíž se na něj při pohybu na pozemní komunikaci stahují veškerá ustanovení týkající se dané problematiky. Handbike tedy musí splňovat technické požadavky pro jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky, které jsou uvedeny v Příloze č. 13 k vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Při provozu na pozemních komunikacích musí uživatel handbike dodržovat ustanovení § 57 a § 58 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (Sedláčková, 2011).

Cyklisté mohou využívat následující cyklistickou infrastrukturu:

- **Pěší zóna** (s povoleným vjezdem jízdních kol) – jedná se o komunikace s vyloučením, či naprostou minimalizací výskytu motorových vozidel. Může po ní být vedena cyklotrasa.
- **Zklidněné zóny s omezením rychlosti** (obytná zóna) – komunikace s dopravním režimem a stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu.
- **Cyklopruh** – jízdní pruh vyhrazený pouze pro jízdní kola, umožňuje rychlý a bezpečný průjezd územím, cyklopruhy bývají odlišeny barevně. Důvodem je přednost v křižovatkách, která vychází z přednosti určené pro hlavní dopravní prostor a je tak většinou řešena ve prospěch jízdy v cyklopruhu.
- **Cykloobousměrka** – Jednosměrná komunikace s povoleným obousměrným provozem jízdních kol (společný provoz s motorovými vozidly v jednom směru). Oddělena fyzicky dopravním značením.
- **Cyklopiktokoridor** – Vyznačený koridor doporučující stopu průjezdu jízdních kol. Navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu.
- **Víceúčelový pruh** – Jízdní pruh je součástí stávající komunikace a je určen výhradně pro jednostopá vozidla (především jízdní kola) a je umístěn vpravo. Bývá barevně odlišen.
- **Bus + cyklopruh** – Jízdní pruh vyhrazený pouze pro autobusy a jízdní kola, případně další - např. taxi (Infrastruktura, 2014).

Cyklotrasa

Cyklotrasa je trasa vedená po pozemních komunikacích s kvalitním silničním povrchem. Cyklotrasy se označují dopravními značkami zavedenými v roce 2001 vyhláškou č. 30/2001 Sb., jejich funkce je hlavně dopravní. Při jízdě na cyklotrase je cyklista povinen dbát veškerých ustanovení a v žádném případě nepožívá žádných výhod. Značky tohoto druhu mají pouze orientační a informační charakter. Cyklotrasa by měla spojovat místa, mezi kterými lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním kole. Cyklotrasa může být vedena místy po cyklostezce, místy po vozovce nebo vyhrazeném jízdním pruhu.

Podle trasování, geografické polohy a převažujícího druhu cyklistické dopravy se rozlišují tyto druhy cyklotras:

- Místní – nejčastěji jsou využívány pro dopravu v obcích, zejména pro každodenní cyklistiku a pro napojení na trasy regionální.
- Regionální – spojují cíle ležící mimo obec, pro jejich správné fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Regionální trasy jsou dopravní (pro každodenní cyklistiku) nebo rekreační (pro cyklistiku rekreační).
- Dálkové – spojují vzdálené cíle (např. Praha – Vídeň). Slouží především pro rekreaci, zejména prázdninovou. Tomu odpovídá vedení tras, výběr turisticky atraktivních cílů a vybavenost na trasách (ubytovny, servisy, mapy). Při průtahu obcemi by měly využívat místních cyklistických tras (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Cyklostezka

Je pozemní komunikace, nebo její jízdní pás (nikoli jízdní pruh). Na cyklostezkách jsou pro cyklisty přesně vymezené prostory pohybu vyznačeny vodorovným a svislým dopravním značením. Pro uživatele to znamená, že – pro ně tyto speciálně umístěné – dopravní značky jsou povinni respektovat a dodržovat přesně stanovená pravidla. Cyklostezka je vždy ohraničena na svém začátku a konci a je výhradně určena pouze pro cyklistickou dopravu. Pokud je souběžně vedena se silnicí, má cyklista povinnost tuto stezku využívat. Povrch je zpravidla zpevněný (asfalt, dlažba) o minimální šířce 3m. Mohou ji využívat nejen uživatelé kolečkových bruslí a lyží, ale i chodci, především pokud se jedná o společnou trasu pro chodce i cyklisty, takže ohleduplnost všech je na místě (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Značení cyklotras a cyklostezek

Česká republika má dobře propracovaný systém značených cyklotras. Garantem značení sítě číselných cyklotras je Klub českých turistů (KČT), který jej za podpory státu a regionů i udržuje.

Cyklotrasu tvoří systém orientačního směrového značení, jehož smyslem je označení bezpečného, komfortního, atraktivního a pokud možno co nejkratšího propojení mezi vybranými cíli, ať už se jedná o dopravní či rekreační účel pohybu na jízdním kole. Může být značena téměř v jakémkoliv prostředí, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán, tj. na všech pozemních komunikacích i mimo ně (po lesní cestě, v parku, po cyklostezce, v pěší nebo obytné zóně, zklidněné ulici, ale i po městské třídě nebo po silnici spojující jednotlivé sídelní celky). Na základě míry a způsobu využití, resp. významu propojení je třeba rozhodnout, zda je jednotlivé cíle vhodné spojit do cyklistické trasy.

Účelné propojení míst, mezi nimiž lze předpokládat poptávku po jízdě na kole (tj. propojení atraktivních zdrojů a cílů), by mělo procházet koridorem s kvalitně vyřešenou infrastrukturou pro jízdu na kole. V koridoru cyklotrasy se zpravidla nacházejí i jednotlivé prvky umožňující a zabezpečující provoz cyklistické dopravy. Cyklotrasa však může vést i po komunikaci ve společném provozu bez jakýchkoliv opatření. Mimo cyklotrasy se mohou nacházet opatření pro cyklistickou dopravu, která často tvoří i souvislé úseky.

Legislativa upravující značení cyklotras:

- Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, II. vydání 2002
- TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích, II. vydání 2006

Všechny cyklotrasy by měly být budovány v souladu s vyhláškou o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – č. 398/2009 Sb. (Cyklodoprava, 2014).

Z vlastních zkušeností z Olomouce a jiných měst mohu říci, že cyklistická infrastruktura se neustále rozrůstá. Nárůst nových cyklostezek je však pozvolný a jeden z hlavních, řekla bych i stěžejních důvodů, který brání výstavbě nových cyklostezek, jsou finance.

Podle European Cyclists' Federation (2014) v letech 2007 – 2013 směřovala z evropských fondů na cyklistiku dotace pouze ve výši 0,7 % z celkových výdajů na dopravu. Tato suma je z pohledu skutečnosti naprosto nedostatečná, protože dle ECF opravdové náklady na cyklistickou dopravu dosahují 7 %. Proto je v dalším finančním období Evropské unie 2014 – 2020 touto federací pro cyklistiku požadováno 10 % prostředků určených na celkovou dopravu.

2 CÍLE A VÝZKUMNÉ OTÁZKY

2.1 Cíle práce

- Pilotní ověření metodiky hodnocení cyklotras pro osoby se speciálními potřebami sestavené Janem Holzerem (hlavní předkladatel), katedrou aplikovaných pohybových aktivit (FTK UP v Olomouci) s respektem k aktuální metodice „klastru organizací pro monitoring bezbariérovosti tras“.

2.2 Dílčí cíle

- Monitoring cyklotras vhodných pro handcycling na Olomoucku a okolí.

2.3 Úkoly práce

- Zjištění rozsahu poskytování a úrovně služeb pro handcycling.
- Analýza dosavadních navrhovaných metodik.
- Zjištění obdobných metodik a trendy v jejich inovacích.
- Inovace a implementace metodiky pro monitorování cyklotras.
- Výběr vhodných cyklotras pro handbike.
- Ověření využitelnosti metodiky v praxi.

Výzkumné otázky

- Obsahuje metodika sestavená katedrou aplikovaných pohybových aktivit (FTK UP v Olomouci) ve spolupráci s „klastrem organizací pro monitoring bezbariérovosti tras“ všechna důležitá kritéria pro hodnocení cyklotras pro osoby se speciálními potřebami?
- Jaké jsou podmínky pro handcycling na Olomoucku?

3 METODIKA

Metody výzkumu

Vzhledem k zaměření mé práce byly využity hlavně kvalitativního přístupu při zpracování dat. Jedná se především o metody analýza relevantních zdrojů, zejména internetu, průvodců, turistických a cyklistických map Olomouce a okolí. Další využitou metodou je metoda pozorování, která je umístěna do terénu při porovnávání odhadnutí sjízdnosti vybraných cyklotras z map se skutečností. V předložené práci se promítla i vlastní introspekce autorky a spolupracujících osob. Jednalo se zejména o handbikera Jana Holzera (hlavní předkladatele metodiky pro katedru aplikovaných pohybových aktivit). Prostřednictvím volných rozhovorů (výsledky nejsou součástí práce), které sloužily především jako zpětná vazba pro vlastní pochopení tématu.

Při mé práci byly využity také kvantitativní postupy – monitoring a měření tras pomocí GPS a cyklistického tachometru a následné zpracování dat v počítačovém programu.

Jednalo se tedy o výzkumné šetření kombinované.

Kvalitativní výzkum

Hodnotí a popisujeme zkoumaná fakta slovní, popisnou formou. Neužívá se zde výpočtů, výsledných grafů aj. Výzkum je náročný na odbornou zkušenost, práci s fakty, jejich kompletaci, posuzovatele. Pro získání dat kvalitativního výzkumu je užíváno mnoho metod, které se vybírají podle samotného výsledného charakteru výzkumu. Při práci byly využity poznatky z následujících metod.

- Metoda pozorování - při práci byla využita metoda otevřeného pozorování, která byla využita přímo v terénu a to pro posouzení vhodnosti trasy pro handcycling. Především se jednalo o posouzení kvality povrchu trasy, porovnání sjízdnosti vybrané trasy z mapy se skutečností.
- Metoda evaluace - může probíhat v několika fázích a využívá metody jak z kvalitativního tak kvantitativního výzkumu. V práci je využito průběžné hodnocení pracovních tabulek, které bylo dále ovlivněno i činností v terénu. Následně byly všechny poznatky zhodnoceny finálně (shrnující hodnocení) pomocí kompletace.
- Metoda introspekce – metoda, která se opírá o osobní znalosti, zkušenosti výzkumníka na základě účasti v prostředí či nějakém společenském procesu (Koudelková, 2014).

Kvantitativní výzkum

Výsledkem kvantitativního výzkumu jsou číselné hodnoty, grafy. K jejich získání je zpravidla potřeba materiálního vybavení v podobě přístrojů pro měření potřebných hodnot. Pro terénní práce byl využit mobilní telefon s GPS a tachometr. Parametry z GPS byly využity pro výslednou část práce. Tachometr měl pouze kontrolní funkci pro změření ujetých vzdáleností.

- Měření pomocí GPS - Global Positioning System (Globální polohový systém - GPS) je satelitní navigační systém používající rádiové vlny, vyvinutý a provozovaný resortem obrany USA. GPS umožňuje uživatelům na pevnině, na moři i ve vzduchu určit přesnou pozici, rychlost a čas 24 hodin denně, v jakémkoli počasí, kdekoli na světě. Signál GPS je k dispozici neomezenému počtu uživatelů najednou. Družice GPS mohou být využívány kýmkoli a bezplatně (TomTom,2014)
Při práci byly použity mobilní telefony Sony Xperie Z a Nokia N8. Byly využity při terénním zpracování dat a ověřování. Verze programu GPS Sport Tracker je 3.0.5 release (64).
- Měření pomocí cyklistického tachometru - obecně je tachometr přístroj pro měření rychlosti, která je hlavní měřenou veličinou. Dále zpracovává údaje o ujeté vzdálenosti, průměrnou rychlost, aj. Pro účely práce bylo podstatné měření ujeté vzdálenosti, kterou bylo možné porovnat s údaji GPS. Při terénní činnosti byl využit tachometr Sigma 906.
- Zpracování dat v počítačovém programu – sesbíraná data byla zpracována v počítačovém software Cyklotrasy v2.32, využívající mapové podklady SHOCARD. Dále pak v internetovém portálu společnosti Seznam – www.mapy.cz.

4 VÝSLEDKY A DISKUSE

4.1 Cyklistické trasy na Olomoucku

Z mapových podkladů a vlastní zkušenosti mohu konstatovat, že v současné době je oblast Olomoucka a jeho okolí pokryta hustou sítí cyklotras, ale bohužel zdaleka ne všechny jsou vhodné pro handcycling. Olomoucký region jsem si vybrala proto, že zde sama bydlím a velkou část volného času trávím na kole právě v okolí Olomouce. Při práci byly použity jak klasické papírové mapy vydané olomouckým krajem, tak i mapový internetový portál od společnosti Seznam – www.mapy.cz. a počítačový software Cyklotrasy. U všech typů map jsou trasy vedeny jak po asfaltu, tak po přírodním povrchu. Z těchto map se nedá určit, zdali je trasa vhodná pro handcycling, proto bylo nutné všechny vybrané trasy ověřit přímo v terénu. Při práci jsem ze začátku spolupracovala s handbikerem Janem Holzerem, který se mnou trasy projížděl na handbike COMP, který jsme měli k dispozici od katedry aplikovaných pohybových aktivit UP v Olomouci. V pozdější fázi výzkumu jsem již trasy projížděla samostatně, pouze s metodickým materiálem Jana Holzera (viz. příloha), který vznikl od podzimu 2013 do jara 2014. Tento metodický materiál byl přímo v terénu ověřován a upravován tak, aby byl jasný a srozumitelný pro každého, kdo s ním bude v budoucnu pracovat. Všechny námi ověřované trasy jsou již existující cyklotrasy zmapované Klubem Českých turistů.

Výběr tras pro handcycling

Cílovou skupinou, pro kterou jsou cyklotrasy zpracovány, jsou vozíčkáři, kteří chtějí aktivně trávit svůj volný čas. Díky rovinatému rázu krajiny Olomoucka jsou mnou zvolené trasy vhodné jak pro začínající, tak i pokročilé handbikery. Při výběru trasy jsem se zaměřovala zejména na:

- délku cyklotrasy,
- převýšení cyklotrasy,
- kvalitu povrchu cyklotrasy,
- dostupnost cyklotrasy: prostředí, ve kterém se cyklotrasa nachází (město, zalesněná oblast, atd.),
- turistické a přírodní zajímavosti na cyklotrase.

Při výběru jsem vždy preferovala trasy mimo komunikace 1. třídy a vybírala jsem trasy, jak mě osobně známe, tak i ty, po kterých jsem nikdy předtím nejela, a tyto pro mě byly příjemným překvapením.

4.2 Cyklotrasy pro handcycling na Olomoucku

Pro účely diplomové práce jsem ověřila celkem 12 cyklotras, 5 cyklotras jsem projela společně s handbikerem Janem Holzerem a svým manželem, který nám pomáhal při převážení handbike z katedry aplikovaných pohybových aktivit na místo začátku trasy a byl také dalším nezávislým hodnotitelem, který trasy hodnotil podle metodického materiálu. Zbývajících 9 tras jsme projeli společně s manželem a každý z nás nezávisle na sobě hodnotil cyklotrasu pomocí metodického materiálu Jana Holzera. Naše výsledky se vždy shodovaly. Metodický materiál má širokou škálu hodnotících prvků, avšak ve finálním zpracování je pro konečného uživatele, handbikera, důležité barevné označení trasy:

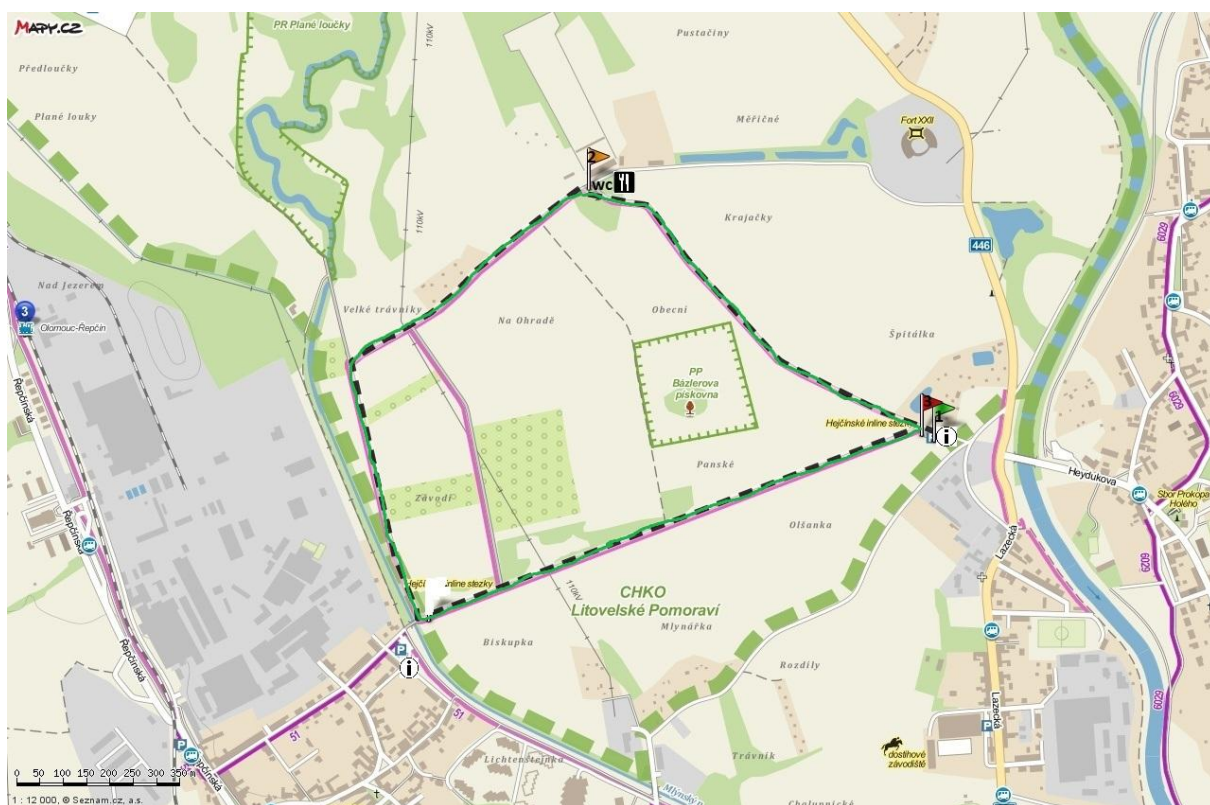
- Zelená barva - rovina, mírné stoupání/klesání, žádné překážky, handbikerem sjízdne bez asistence. Vhodné pro silniční typ handbike.
- Oranžová barva – sjízdnost terénu s minimální pomocí asistence, náročnější úseky stoupání/klesání, sjízdne překážky, nerovný povrch. Vhodné pro handbike typu COMP, který zvládá i terénní nerovnosti.
- Červená barva – bez asistence nesjízdny terén, prudší stoupání/klesání, množství překážek. Případně sjízdne pro MTB handbike.

Bohužel, v současné době není příliš pohodlné cestovat s handbike vlaky, autobusy nebo MHD, proto jsem zvolila začátek cyklotrasy vždy na parkovišti vhodném pro vozíčkáře, na které je třeba dojet autem. Jak je v mapě a profilech ukázáno, objevují se i úseky se zhoršenou kvalitou povrchu – oranžová barva. Většinou se ale jedná o úseky, které mají přírodní povrch a nejsou sjízdne za deště a po dešti. Délka těchto úseků je v porovnání celkové kilometráže trasy minimální. Nicméně i přesto by neměly být podceněny při tvorbě představy o průběhu trasy. Na mnou uváděných trasách nebyly identifikovány žádné závažné překážky – červená barva. Uváděné časy jsou pouze orientační, protože každý mapový portál počítá s jinou průměrnou rychlostí.

Dvě trasy byly vyřazeny, jedna kvůli dlouhému úseku po silnici I. třídy, druhá kvůli příliš členitému terénu. Nyní uvádím 10 cyklotras na Olomoucku a okolí vhodných pro handcycling. Ke každé trase vždy uvádím mapu s očíslovanými vlaječkami, které rozdělují

jednotlivé úseky trasy, dále pak základní informace, výškový profil trasy, statistickou tabulku a na závěr také itinerář cyklotrasy. Následující cyklotrasy jsou řazeny dle náročnosti.

1. Hejčínská in-line stezka



Délka trasy: 3.3 km

Celkový čas: cca 00:13 h

Charakter cyklotrasy: okružní

Náročnost cyklotrasy: zelená

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: stravovací

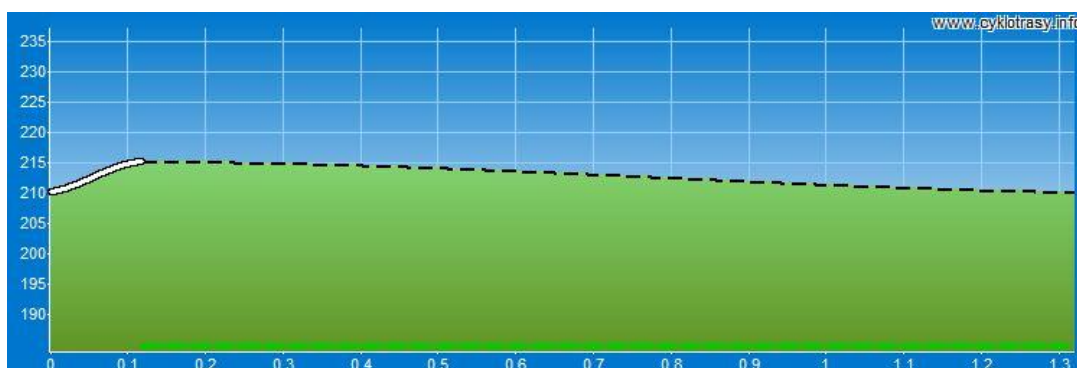
Zajímavosti na cyklotrase: přírodní park Bázlerova pískovna

Příslušenství/mobiliář: parkování, občerstvení, informační bod, odpočívadlo, WC

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km				
0 km	3.3 km	asfalt	rovina	žádné	žádné

Výškový profil:



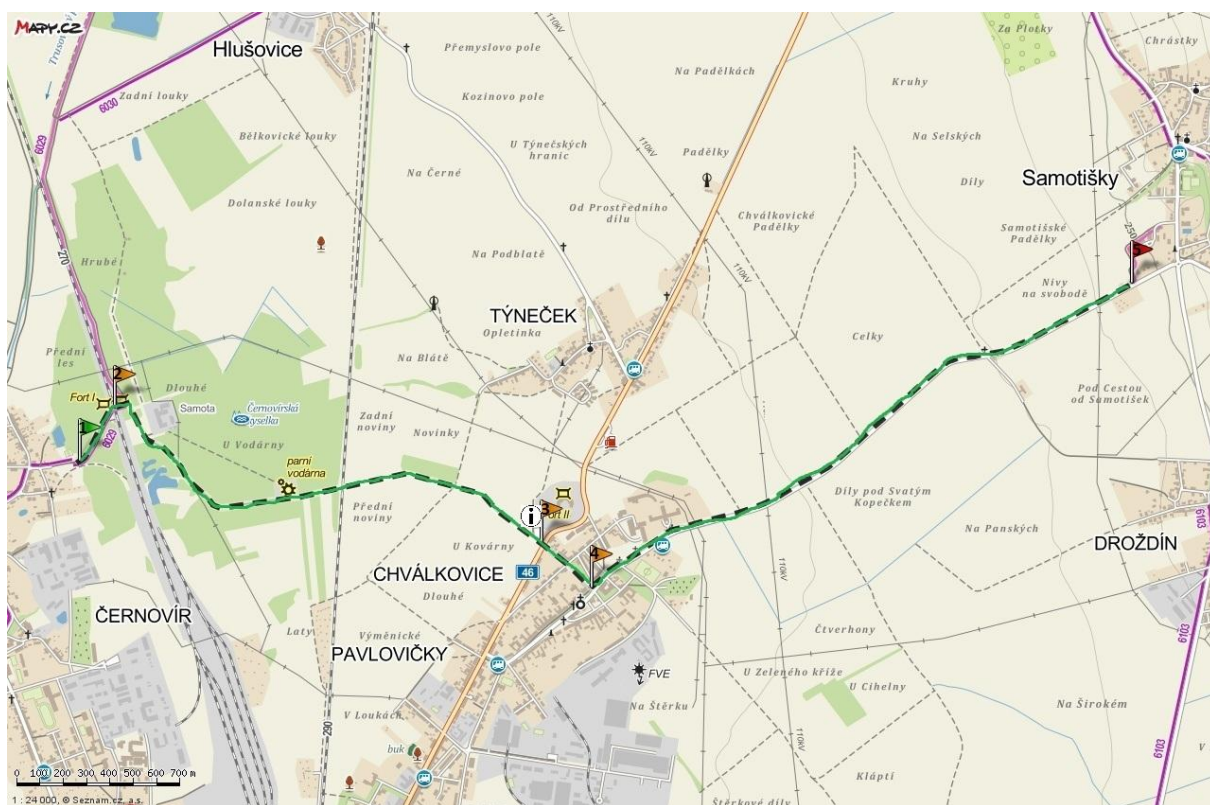
Statistika:

Název	Hodnota
Délka trasy	3.32 km
Celkový čas	0:10
Úseky cesty typu "cyklostezka"	3.32 km (100 %)
Stoupání v úsecích	2.12 km
Klesání v úsecích	1.2 km
Maximální výška	215 m n.m. ("(14700367)")
Minimální výška	210 m n.m. ("(14700333)")
Převýšení	5 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	5 m (sklon 4.2 %)
Celkem sjeto výškových metrů	5 m (sklon 0.4 %)
Maximální sklon do kopce	4.2 % (v úseku 120 m, (14700334) -> (14700333))
Maximální sklon z kopce	0.4 % (v úseku 1200 m, (14700367) -> (14700333))

Itinerář:

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjeto	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjeto celkem	Úsek nahoru	Úsek dolů
(14700334)	0 km	0:00	210 m n.m.	0.12 km	==				5 m		4.2 %		5 m	0 m	2.12 km	0 km
cyklostezka	1.32 km	0:05	215 m n.m.	1.2 km	---					5 m		0.4 %	5 m	5 m	1.2 km	1.2 km
(14700333)	3.32 km	0:10	210 m n.m.													

2. Černovír – Samotíšky a zpět



Délka trasy: 11.5 km

Celkový čas: cca 00:43 h

Charakter cyklotrasy: místní

Náročnost cyklotrasy: zelená

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: stravovací

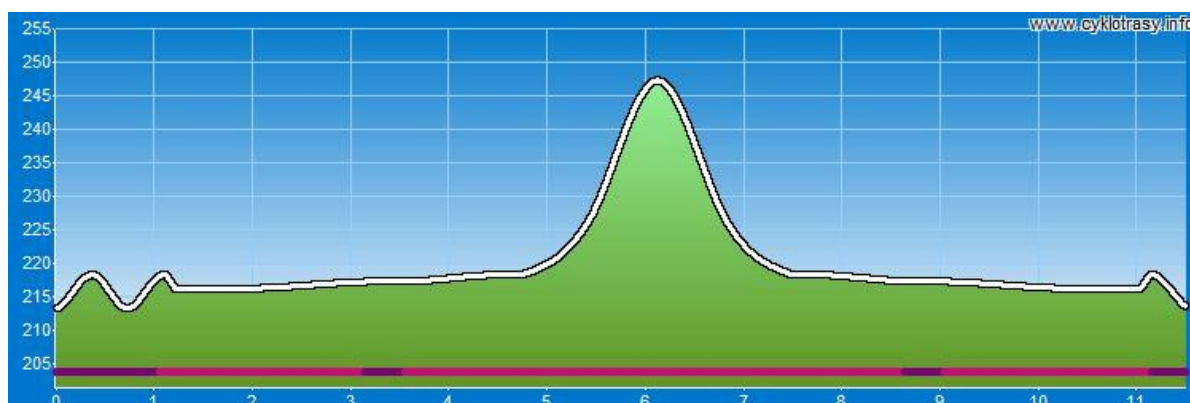
Zajímavosti na cyklotrase: naučná stezka Černovířské slatiniště

Příslušenství/mobiliář: parkování, informační bod, odpočívadlo,

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km				
0 km	0,3 km	asfalt	stoupání	žádné	žádné
0,3 km	2,5 km	asfalt	mírné klesání, rovina		
2.5 km	2.8 km	silnice III. třídy	rovina		
2.8 km	5.7 km	asfalt	mírné stoupání		

Výškový profil:






































Statistika:

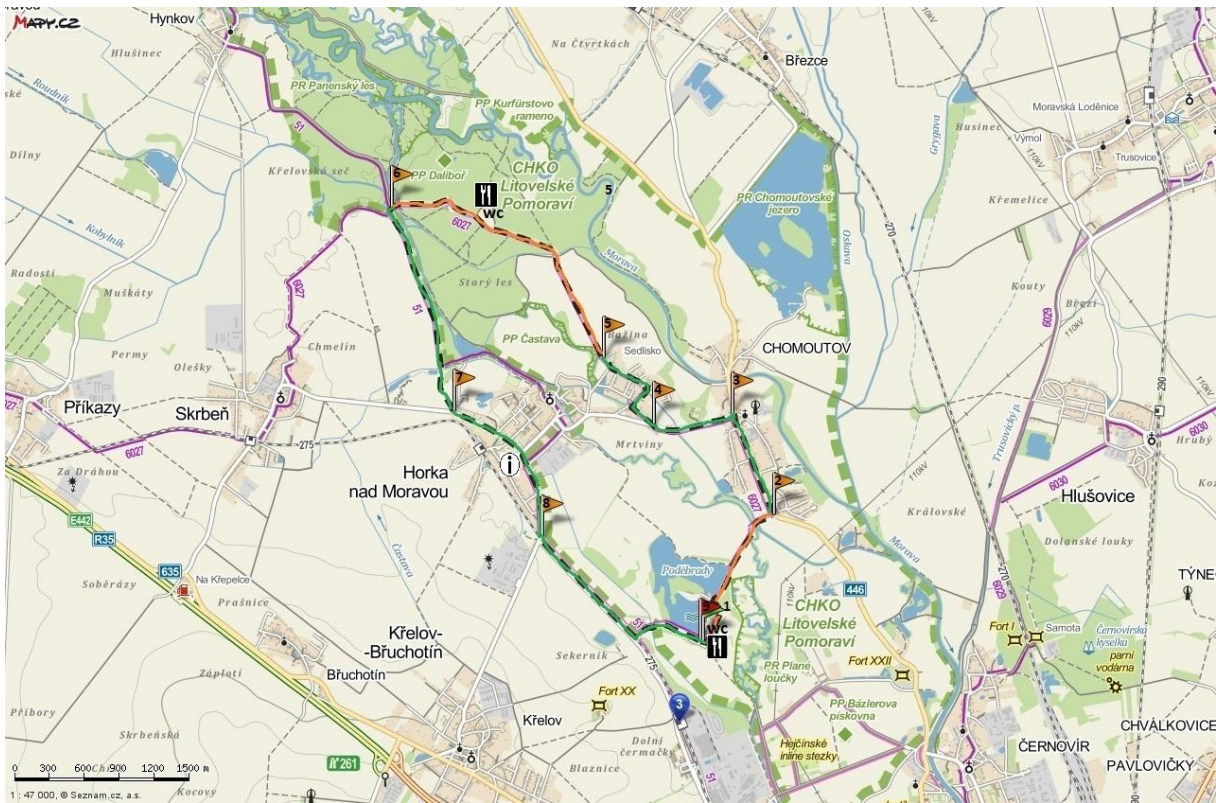
Název	Hodnota
Délka trasy	11.5 km
Celkový čas	0:27
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	11.5 km (100 %), 0:27
Stoupání v úsecích	4.24 km (37 %), 0:10
Klesání v úsecích	4.24 km (37 %), 0:09
Maximální výška	247 m n.m. ("(14702880)")
Minimální výška	213 m n.m. ("(14702479)")
Převýšení	34 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	43 m (sklon 1 %)
Celkem sjeto výškových metrů	43 m (sklon 1 %)
Maximální sklon do kopce	2.9 % (v úseku 748 m, (14700344) -> (14702880))
Maximální sklon z kopce	2.9 % (v úseku 748 m, (14702880) -> (14700344))

Itinerář:

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjeto	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjeto celkem	Úseky nahoru	Úseky dolů
(14702479)	0 km	0:00	213 m n.m.	0.35 km	==			6029	5 m		1.4 %		5 m	0 m	0.35 km	0 km
(14700313)	0.35 km	0:00	218 m n.m.	0.35 km	==			6029		5 m	1.4 %		5 m	5 m	0.35 km	0.35 km
(14702479)	0.7 km	0:01	213 m n.m.	0.35 km	==			6029	5 m		1.4 %		10 m	5 m	0.7 km	0.35 km
(začátek "Stezka cyklo")	1.06 km	0:02	218 m n.m.	0.14 km	==					2 m	1.4 %		10 m	7 m	0.7 km	0.49 km
(14703005)	1.2 km	0:02	216 m n.m.	0.32 km	==								10 m	7 m	0.7 km	0.49 km
(14700362)	1.52 km	0:03	216 m n.m.	0.49 km	==								10 m	7 m	0.7 km	0.49 km
	2.01 km	0:04	216 m	1.15 km	==				1 m		0.1 %		11 m	7 m	1.85 km	0.49 km

(14702285)		m	km						km	km	
		n.m.									
 (začátek "Trasa cyklo")	3.16 km 0:07	217 m	0.27 km	==				11 m	7 m	1.85 km	0.49 km
 (14701688)	3.43 km 0:08	217 m	0.13 km	==				11 m	7 m	1.85 km	0.49 km
 (začátek "Stežka cyklo")	3.56 km 0:08	217 m	0.87 km	==		1 m	0.1 %	12 m	7 m	2.72 km	0.49 km
 (14700361)	4.43 km 0:10	218 m	0.3 km	==				12 m	7 m	2.72 km	0.49 km
 (14700343)	4.73 km 0:11	218 m	0.63 km	==		7 m	1.1 %	19 m	7 m	3.35 km	0.49 km
 (14700344)	5.36 km 0:12	225 m	0.75 km	==		22 m	2.9 %	41 m	7 m	4.1 km	0.49 km
 (14702880)	6.1 km 0:15	247 m	0.75 km	==		22 m	2.9 %	41 m	29 m	4.1 km	1.24 km
 (14700344)	6.85 km 0:16	225 m	0.63 km	==		7 m	1.1 %	41 m	36 m	4.1 km	1.87 km
 (14700343)	7.48 km 0:18	218 m	0.3 km	==				41 m	36 m	4.1 km	1.87 km
 (14700361)	7.78 km 0:18	218 m	0.87 km	==		1 m	0.1 %	41 m	37 m	4.1 km	2.74 km
 (začátek "Trasa cyklo")	8.65 km 0:20	217 m	0.13 km	==				41 m	37 m	4.1 km	2.74 km
 (14701688)	8.78 km 0:21	217 m	0.27 km	==				41 m	37 m	4.1 km	2.74 km
 (začátek "Stežka cyklo")	9.05 km 0:21	217 m	1.15 km	==		1 m	0.1 %	41 m	38 m	4.1 km	3.89 km
 (14702285)	10.2 km 0:24	216 m	0.49 km	==				41 m	38 m	4.1 km	3.89 km
 (14700362)	10.69 km 0:25	216 m	0.32 km	==				41 m	38 m	4.1 km	3.89 km
 (14703005)	11.01 km 0:26	216 m	0.14 km	==		2 m	1.4 %	43 m	38 m	4.24 km	3.89 km
 (začátek "Trasa cyklo")	11.15 km 0:26	218 m	0.35 km	==	 6029	5 m	1.4 %	43 m	43 m	4.24 km	4.24 km
 (14702479)	11.5 km 0:27	213 m									
		n.m.									

3. Poděbrady – U tří mostů – Poděbrady



Délka trasy: 11.8 km

Celkový čas: cca 00:47 h

Charakter cyklotrasy: okružní

Náročnost cyklotrasy: zelená, oranžová

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: stravovací, ubytovací

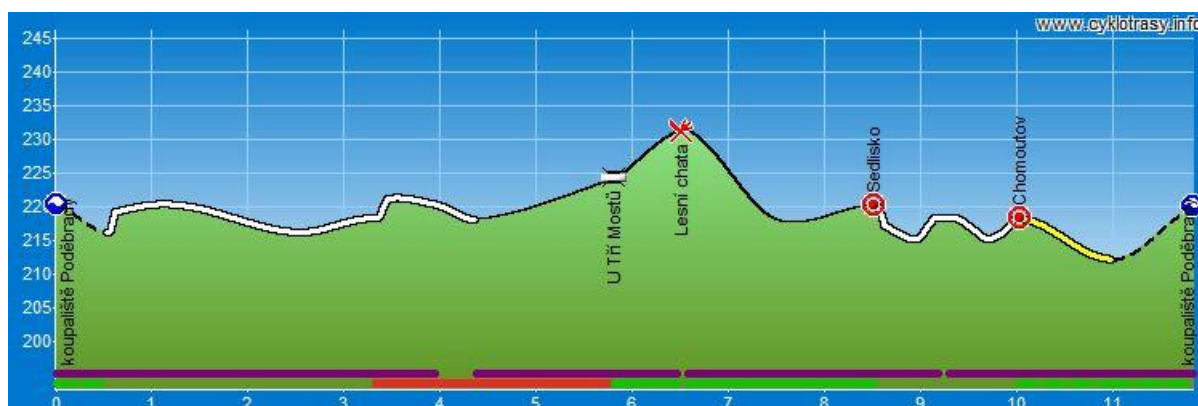
Zajímavosti na cyklotrase: přírodní park Častava, CHKO Litovelské Pomoraví, přírodní koupaliště Poděbrady

Příslušenství/mobiliář: parkování, restaurace, informační bod, odpočívadlo, WC

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km		rovina	žádné	
0 km	1.4 km	nezpevněná cesta			po dešti možný výskyt bláta
1.4 km	2.3 km	asfalt - silnice II. třídy			frekventovaná silnice
2.3 km	3 km	asfalt – silnice III. třídy			žádné
3 km	3.7 km	asfalt – silnice III. třídy			žádné
3.7 km	6.4 km	nezpevněná cesta			výmoly, po dešti bláto
6.4 km	8.2 km	asfalt-cyklostezka			žádné
8.2 km	9.7 km	asfalt – silnice III. třídy			žádné
9.7 km	11.8 km	asfalt-cyklostezka			žádné

Výškový profil:









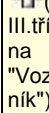
































Statistika:

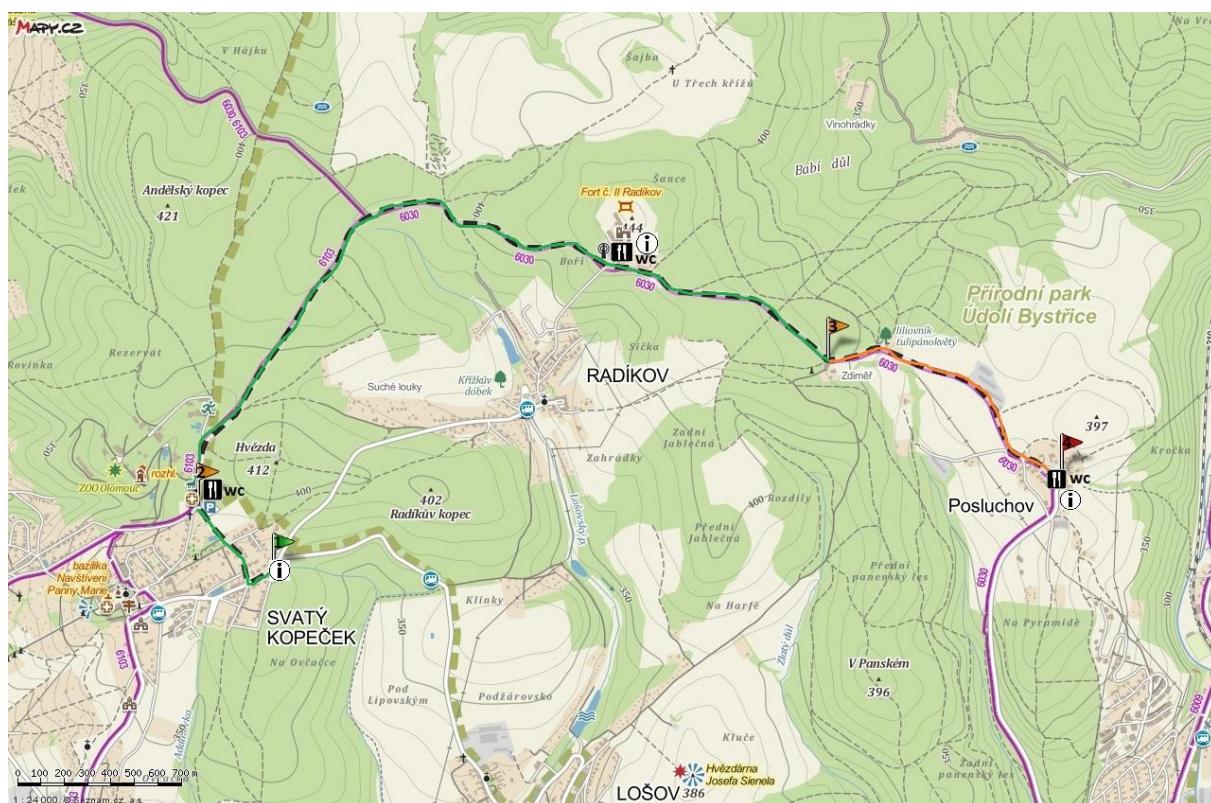
Název	Hodnota
Délka trasy	11.83 km
Celkový čas	0:29
Úseky cesty typu "Lesní/polní"	1.37 km (12 %), 0:03
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	4.12 km (35 %), 0:09
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	5.38 km (45 %), 0:12
Úseky cesty typu "Silnice II. třídy"	0.96 km (8 %), 0:02
Stoupání v úsecích	6.09 km (51 %), 0:15
Klesání v úsecích	5.28 km (45 %), 0:12
Maximální výška	231 m n.m. ("(14703015)")
Minimální výška	212 m n.m. ("(14700314)")
Převýšení	19 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	38 m (sklon 0.6 %)
Celkem sjeto výškových metrů	38 m (sklon 0.7 %)
Maximální sklon do kopce	4.3 % (v úseku 70 m, (14700332) -> (14702831))
Maximální sklon z kopce	3.4 % (v úseku 89 m, Sedlisko -> (14702830))

Itinerář:

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjeto	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjeto celkem	Úsek nahoru	Úsek dolů
koupaliště Poděbrady	0 km	0:00	220 m n.m.	0.52 km				6027		4 m		0.8 %	0 m	4 m	0 km	0.52 km
(z "Lesní/polní" na "Silnice III.třídy/MK")	0.52 km	0:01	216 m n.m.	0.07 km				51	3 m		4.3 %		3 m	4 m	0.07 km	0.52 km
(14702831)	0.59 km	0:01	219 m n.m.	0.65 km				51	1 m		0.2 %		4 m	4 m	0.72 km	0.52 km
(14700331)	1.24 km	0:03	220 m n.m.	1.22 km				51		4 m		0.3 %	4 m	8 m	0.72 km	1.74 km
(14700182)	2.46 km	0:06	216 m n.m.	0.74 km				51	2 m		0.3 %		6 m	8 m	1.46 km	1.74 km

 (14700315)	3.2 km	0:07	218 m n.m.	0.13 km	=	 51A			6 m	8 m	1.46 km	1.74 km	
 (začátek "Červená pěší")	3.33 km	0:08	218 m n.m.	0.1 km	=	 51A	3 m	2.9 %		9 m	8 m	1.57 km	1.74 km
 (14705647)	3.44 km	0:08	221 m n.m.	0.5 km	=	 51A	1 m	0.2 %		9 m	9 m	1.57 km	2.25 km
 (konec "Trasa cyklo")	3.94 km	0:09	220 m n.m.	0.44 km	=		2 m	0.5 %		9 m	11 m	1.57 km	2.69 km
 (z "Silnice III. třídy/MK" na "Vozová/chodník")	4.38 km	0:10	218 m n.m.	1.43 km	—	 51	6 m	0.4 %		15 m	11 m	3 km	2.69 km
 U Tří Mostů	5.81 km	0:14	224 m n.m.	0.64 km	—	 602/7	7 m	1.1 %		22 m	11 m	3.64 km	2.69 km
 (konec "Zelená pěší")	6.45 km	0:15	231 m n.m.	0.06 km	—					22 m	11 m	3.64 km	2.69 km
 Lesní chata	6.51 km	0:15	231 m n.m.	0.06 km	—					22 m	11 m	3.64 km	2.69 km
 (začátek "Zelená pěší")	6.57 km	0:16	231 m n.m.	0.89 km	—	 602/7	13 m	1.5 %		22 m	24 m	3.64 km	3.57 km
 (14702829)	7.45 km	0:18	218 m n.m.	1.05 km	—	 602/7	2 m	0.2 %		24 m	24 m	4.69 km	3.57 km
 Sedlisko	8.51 km	0:20	220 m n.m.	0.09 km	=	 602/7	3 m	3.4 %		24 m	27 m	4.69 km	3.66 km
 (14702830)	8.59 km	0:20	217 m n.m.	0.33 km	=	 602/7	2 m	0.6 %		24 m	29 m	4.69 km	3.99 km
 (14701837)	8.93 km	0:21	215 m n.m.	0.19 km	=	 602/7	3 m	1.6 %		27 m	29 m	4.88 km	3.99 km
 (začátek "Doporučená cyklo")	9.12 km	0:22	218 m n.m.	0.22 km	=					27 m	29 m	4.88 km	3.99 km
 (začátek "Trasa cyklo")	9.34 km	0:22	218 m n.m.	0.22 km	=	 602/7	2 m	0.9 %		27 m	31 m	4.88 km	4.21 km
 (14702824)	9.55 km	0:23	216 m n.m.	0.1 km	=	 602/7	1 m	1 %		27 m	32 m	4.88 km	4.32 km
 (14702825)	9.66 km	0:23	215 m n.m.	0.17 km	=	 602/7	1 m	0.6 %		28 m	32 m	5.05 km	4.32 km
 (14702826)	9.83 km	0:23	216 m n.m.	0.19 km	=	 602/7	2 m	1 %		30 m	32 m	5.25 km	4.32 km
 Chomoutov	10.03 km	0:24	218 m n.m.	0.96 km	—	 602/7	6 m	0.6 %		30 m	38 m	5.25 km	5.28 km
 (z "Silnice II. třídy" na "Lesní/polní")	10.99 km	0:26	212 m n.m.	0.85 km	—	 602/7	8 m	0.9 %		38 m	38 m	6.09 km	5.28 km
 koupaliště Poděbrady	11.83 km	0:29	220 m n.m.										

4. Svatý Kopeček – Posluchov a zpět



Délka trasy: 10 km

Celkový čas: cca 00:45 h

Charakter cyklotrasy: místní

Náročnost cyklotrasy: zelená

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: ubytovací, stravovací

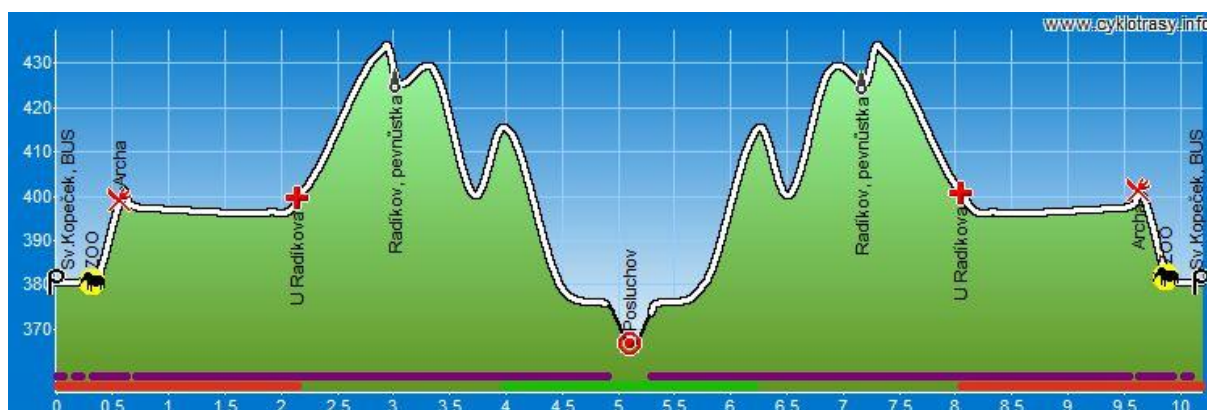
Zajímavosti na cyklotrase: ZOO Sv. Kopeček, Fort Radíkov

Příslušenství/mobiliář: parkování, restaurace, informační bod, odpočívadlo, WC

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km				
0 km	0.6 km	asfalt-silnice III. třídy	stoupání	žádné	žádné
0.6 km	4.3 km	asfalt	mírné stoupání, mírné klesání		žádné
4.3 km	5 km	nezpevněná cesta	klesání		výmoly, po dešti bláto
a nazpět					

Výškový profil:



Statistika:

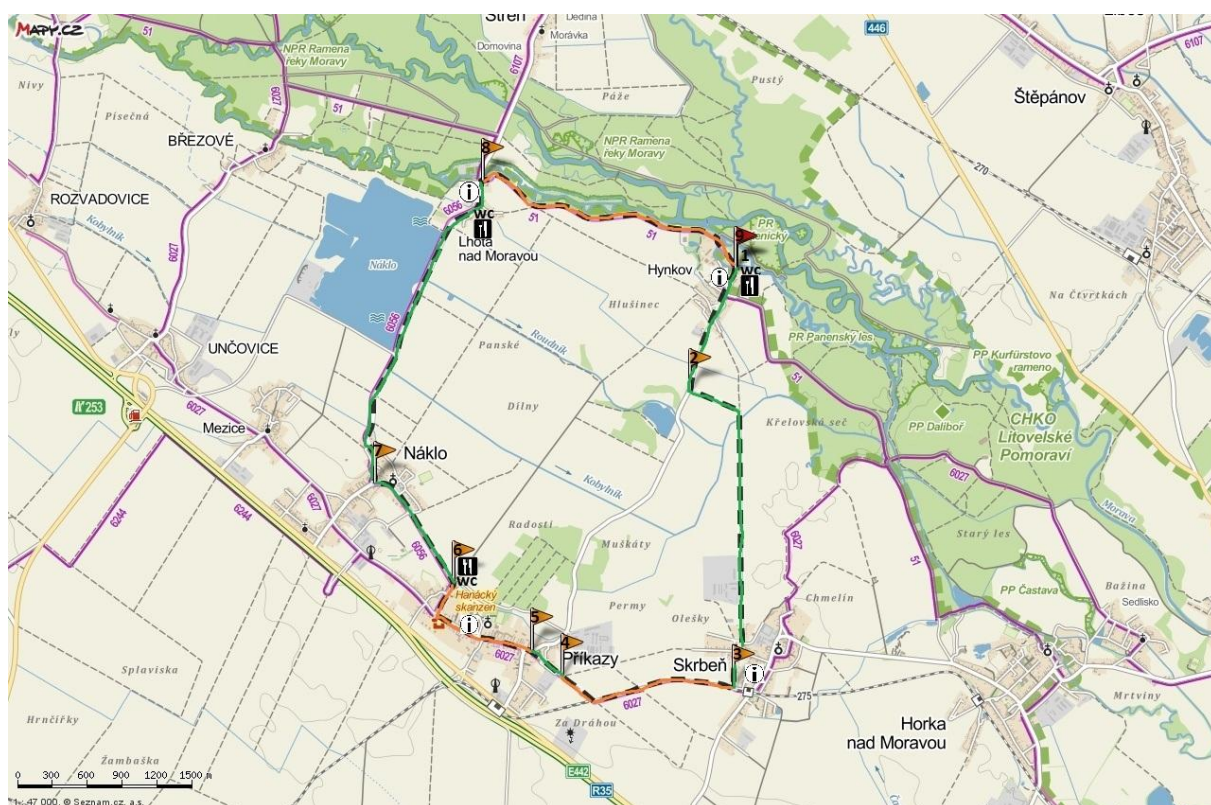
Název	Hodnota
Délka trasy	10.2 km
Celkový čas	0:25
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	0.4 km (4 %), 0:00
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	9.8 km (96 %), 0:24
Stoupání v úsecích	4.78 km (47 %), 0:13
Klesání v úsecích	4.78 km (47 %), 0:10
Maximální výška	433 m n.m. ("(14705670)")
Minimální výška	366 m n.m. ("Posluchov")
Převýšení	67 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	164 m (sklon 3.4 %)
Celkem sjezo výškových metrů	164 m (sklon 3.4 %)
Maximální sklon do kopce	7.9 % (v úseku 353 m, (14700293) -> (14702812))
Maximální sklon z kopce	7.9 % (v úseku 353 m, (14702812) -> (14700293))

Itinerář:

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjezo	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjezo celkem	Úsek nahoru	Úsek dolů
Sv.Kopeček, BUS	0 km	0:00	380 m n.m.	0.32 km	=								0 m	0 m	0 km	0 km
ZOO	0.32 km	0:00	380 m n.m.	0.25 km	=			6030	20 m		7.9 %		20 m	0 m	0.25 km	0 km
Archa	0.57 km	0:01	400 m n.m.	0.14 km	=			6030		3 m		2.2 %	20 m	3 m	0.25 km	0.14 km
(konec "Modrá pěší")	0.71 km	0:01	397 m n.m.	1.15 km	=			6103		1 m		0.1 %	20 m	4 m	0.25 km	1.29 km
(14700285)	1.86 km	0:04	396 m n.m.	0.29 km	=			6030	4 m		1.4 %		24 m	4 m	0.54 km	1.29 km
U Radíkova	2.15 km	0:05	400 m	0.74 km	=			6030	33 m		4.4 %		57 m	4 m	1.29 km	1.29 km

	(14705670)	2.89 km	0:0 7	n.m. 433 m	0.13 km	=		603 0	8 m	6.3 %	57 m	12 m	1.29 km	1.41 km
	Radíkov, pevnůstka	3.02 km	0:0 7	n.m. 425 m	0.33 km	=		603 0	3 m	0.9 %	60 m	12 m	1.62 km	1.41 km
	(14702812)	3.35 km	0:0 8	n.m. 428 m	0.35 km	=		603 0	28 m	7.9 %	60 m	40 m	1.62 km	1.77 km
	(14700293)	3.7 km	0:0 9	n.m. 400 m	0.28 km	=		603 0	15 m	5.4 %	75 m	40 m	1.9 km	1.77 km
	(začátek "Zelená pěší")	3.98 km	0:1 0	n.m. 415 m	0.47 km	=		603 0	35 m	7.4 %	75 m	75 m	1.9 km	2.23 km
	(14701935)	4.45 km	0:1 1	n.m. 380 m	0.45 km	=		603 0	5 m	1.1 %	75 m	80 m	1.9 km	2.68 km
	(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chod ník")	4.9 km	0:1 2	n.m. 375 m	0.2 km	—		603 0	9 m	4.5 %	75 m	89 m	1.9 km	2.89 km
	Poslučov	5.1 km	0:1 2	n.m. 366 m	0.2 km	—		603 0	9 m	4.5 %	84 m	89 m	2.1 km	2.89 km
	(z "Vozová/chod ník" na "Silnice III.třídy/MK")	5.3 km	0:1 3	n.m. 375 m	0.45 km	=		603 0	5 m	1.1 %	89 m	89 m	2.55 km	2.89 km
	(14701935)	5.75 km	0:1 4	n.m. 380 m	0.47 km	=		603 0	35 m	7.4 %	124 m	89 m	3.02 km	2.89 km
	(konec "Zelená pěší")	6.22 km	0:1 5	n.m. 415 m	0.28 km	=		603 0	15 m	5.4 %	124 m	104 m	3.02 km	3.17 km
	(14700293)	6.5 km	0:1 6	n.m. 400 m	0.35 km	=		603 0	28 m	7.9 %	152 m	104 m	3.37 km	3.17 km
	(14702812)	6.85 km	0:1 7	n.m. 428 m	0.33 km	=		603 0	3 m	0.9 %	152 m	107 m	3.37 km	3.49 km
	Radíkov, pevnůstka	7.18 km	0:1 8	n.m. 425 m	0.13 km	=		603 0	8 m	6.3 %	160 m	107 m	3.49 km	3.49 km
	(14705670)	7.31 km	0:1 8	n.m. 433 m	0.74 km	=		603 0	33 m	4.4 %	160 m	140 m	3.49 km	4.24 km
	U Radíkova	8.05 km	0:2 0	n.m. 400 m	0.29 km	=		603 0	4 m	1.4 %	160 m	144 m	3.49 km	4.53 km
	(14700285)	8.34 km	0:2 0	n.m. 396 m	1.15 km	=		610 3	1 m	0.1 %	161 m	144 m	4.64 km	4.53 km
	(začátek "Modrá pěší")	9.49 km	0:2 3	n.m. 397 m	0.14 km	=		603 0	3 m	2.2 %	164 m	144 m	4.78 km	4.53 km
	Archa	9.63 km	0:2 4	n.m. 400 m	0.25 km	=		603 0	20 m	7.9 %	164 m	164 m	4.78 km	4.78 km
	ZOO	9.88 km	0:2 4	n.m. 380 m	0.32 km	=		603 0			164 m	164 m	4.78 km	4.78 km
	Sv.Kopeček, BUS	10.2 km	0:2 5	n.m. 380 m										

5. Hynkov – Příkazy – Hynkov



Délka trasy: 15,9 km

Celkový čas: cca 00:57 h

Charakter cyklotrasy: okružní

Náročnost cyklotrasy: zelená, oranžová

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: stravování, ubytování

Zajímavosti na cyklotrase: přírodní koupaliště Náklo, Naučná stezka Luhy Litovelského Pomoraví, Národní přírodní rezervace Ramena řeky Moravy, Hanácké skanzen, hrad a letohrádek Náklo

Příslušenství/mobiliář: parkování, restaurace, informační bod, odpočívadlo, WC, suvenýry

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km		rovina	žádné	
0 km	1,1 km	asfalt--silnice III. třídy			žádné
1,1 km	4,1 km	asfalt –silnice vozová			žádné
4,1 km	5,7 km	nezpevněná cesta			vyšší tráva, po dešti bláto
5,7 km	6 km	asfalt - silnice III. třídy			žádné
6 km	7,4 km	dlážděná cesta			„kočičí hlavy“
7,4 km	8,5 km	asfalt - cyklostezka			žádné
8,5 km	15,9 km	asfalt - silnice III. třídy			žádné

Výškový profil:













































Statistika:

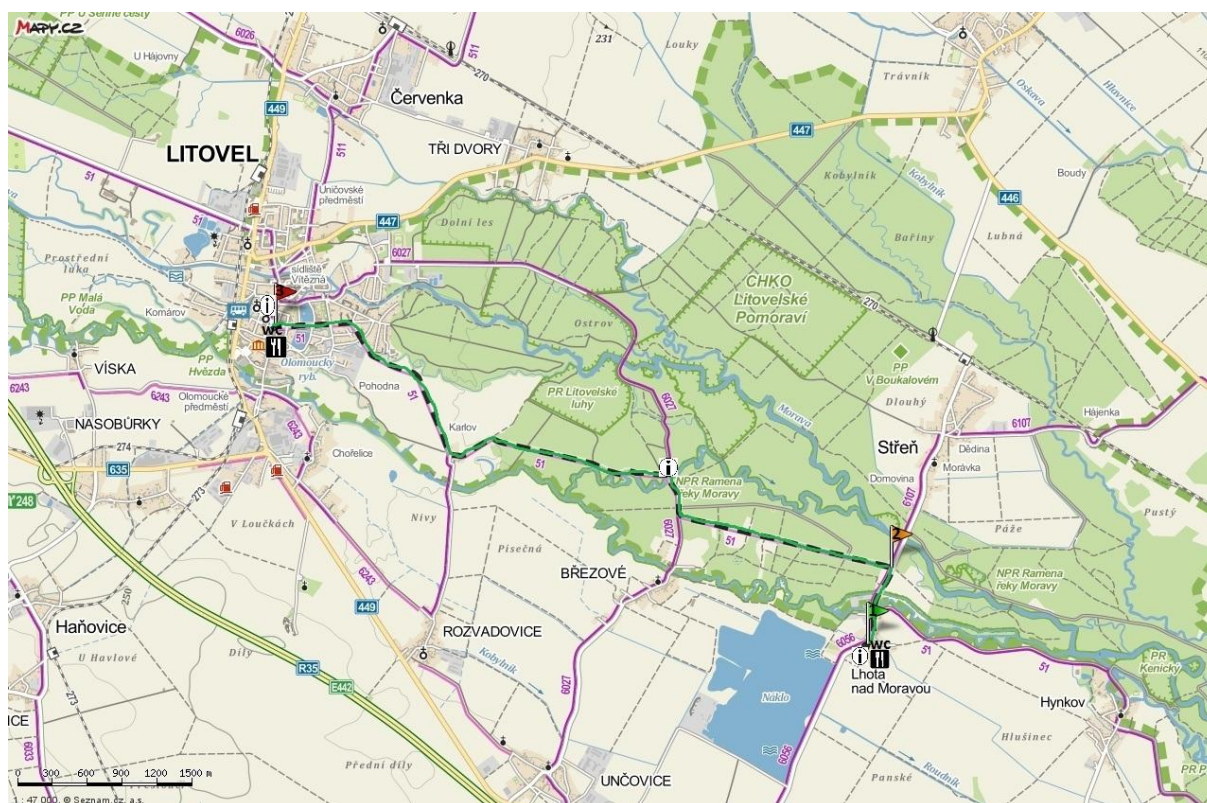
Název	Hodnota
Délka trasy	15.92 km
Celkový čas	0:38
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	4.55 km (29 %), 0:11
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	11.37 km (71 %), 0:27
Stoupání v úsecích	9.15 km (57 %), 0:22
Klesání v úsecích	6.62 km (42 %), 0:15
Maximální výška	255 m n.m. ("Hanácký skanzen")
Minimální výška	219 m n.m. ("(14703132)")
Převýšení	36 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	57 m (sklon 0.6 %)
Celkem sjeto výškových metrů	57 m (sklon 0.9 %)
Maximální sklon do kopce	6.4 % (v úseku 420 m, Obecni úřad Příkazy -> Hanácký skanzen)
Maximální sklon z kopce	1.9 % (v úseku 1550 m, Hanácký skanzen -> (14701674))

Itinerář:

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjeto	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjeto celkem	Úsek y nahoru	Úsek y dolů
Hynkov	0 km	0:00	226 m n.m.	0.24 km	==					3 m		1.2 %	0 m	3 m	0 km	0.24 km
(14700186)	0.24 km	0:00	223 m n.m.	0.62 km	==			6266		4 m		0.6 %	0 m	7 m	0 km	0.86 km
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	0.86 km	0:02	219 m n.m.	0.41 km	—			6266	1 m		0.2 %		1 m	7 m	0.41 km	0.86 km
(14703133)	1.27 km	0:02	220 m n.m.	1.99 km	—			6266	2 m		0.1 %		3 m	7 m	2.4 km	0.86 km
(14703134)	3.26 km	0:07	222 m n.m.	0.25 km	—			6266	3 m		1.2 %		6 m	7 m	2.65 km	0.86 km

 (z "Vozová/chod ník" na "Silnice III.třidy/MK")	3.51 km	0:0 8	225 m n.m.	0.12 km	=	  51A 602 7	1 m	0.8 %	6 m	8 m	2.65 km	0.98 km
 (14705605)	3.63 km	0:0 8	224 m n.m.	0.25 km	=	  51A 602 7	1 m	0.4 %	6 m	9 m	2.65 km	1.23 km
 (konec "Zelená pěší")	3.88 km	0:0 9	223 m n.m.	0.15 km	=				6 m	9 m	2.65 km	1.23 km
 Skrbeň, žst	4.03 km	0:0 9	223 m n.m.	1.9 km	—	  602 7	3 m	0.2 %	9 m	9 m	4.55 km	1.23 km
 Příkazy	5.93 km	0:1 4	226 m n.m.	0.4 km	=	  602 7	2 m	0.5 %	11 m	9 m	4.95 km	1.23 km
 Obecní úřad Příkazy	6.33 km	0:1 5	228 m n.m.	0.42 km	=	  602 7	27 m	6.4 %	38 m	9 m	5.37 km	1.23 km
 Hanácký skanzen	6.75 km	0:1 6	255 m n.m.	1.55 km	=	  605 6	30 m	1.9 %	38 m	39 m	5.37 km	2.78 km
 (14701674)	8.3 km	0:2 0	225 m n.m.	1.09 km	=	  605 6	3 m	0.3 %	41 m	39 m	6.46 km	2.78 km
 Náklo	9.39 km	0:2 2	228 m n.m.	1.16 km	=	  605 6	4 m	0.3 %	41 m	43 m	6.46 km	3.94 km
 (14702465)	10.55 km	0:2 5	224 m n.m.	1.43 km	=	  605 6	1 m	0.1 %	42 m	43 m	7.89 km	3.94 km
 (14702869)	11.98 km	0:2 8	225 m n.m.	0.26 km	=	  605 6	5 m	1.9 %	47 m	43 m	8.15 km	3.94 km
 Lhota nad Moravou	12.24 km	0:2 9	230 m n.m.	0.56 km	=	  51	6 m	1.1 %	47 m	49 m	8.15 km	4.5 km
 (14702870)	12.8 km	0:3 0	224 m n.m.	1 km	=	  51	10 m	1 %	57 m	49 m	9.15 km	4.5 km
 (14702868)	13.8 km	0:3 3	234 m n.m.	2.12 km	=	  51	8 m	0.4 %	57 m	57 m	9.15 km	6.62 km
 Hynkov	15.92 km	0:3 8	226 m n.m.									

6. Lhota nad Moravou – Litovel a zpět



Délka trasy: 14.4 km

Celkový čas: cca 01:05 h

Charakter cyklotrasy: místní

Náročnost cyklotrasy: zelená

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: stravovací, ubytovací

Zajímavosti na cyklotrase: CHKO Litovelské Pomoraví, Naučná stezka Luhy Litovelského Pomoraví, Národní přírodní rezervace Ramena řeky Moravy

Příslušenství/mobiliář: parkování, restaurace, informační bod, odpočívadlo, WC

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km		rovina	žádné	žádné
0 km	0.6 km	asfalt-silnice III. třídy			
0.6 km	7.2 km	asfalt - cyklostezka			
a nazpět					

Výškový profil:






















































Statistika:

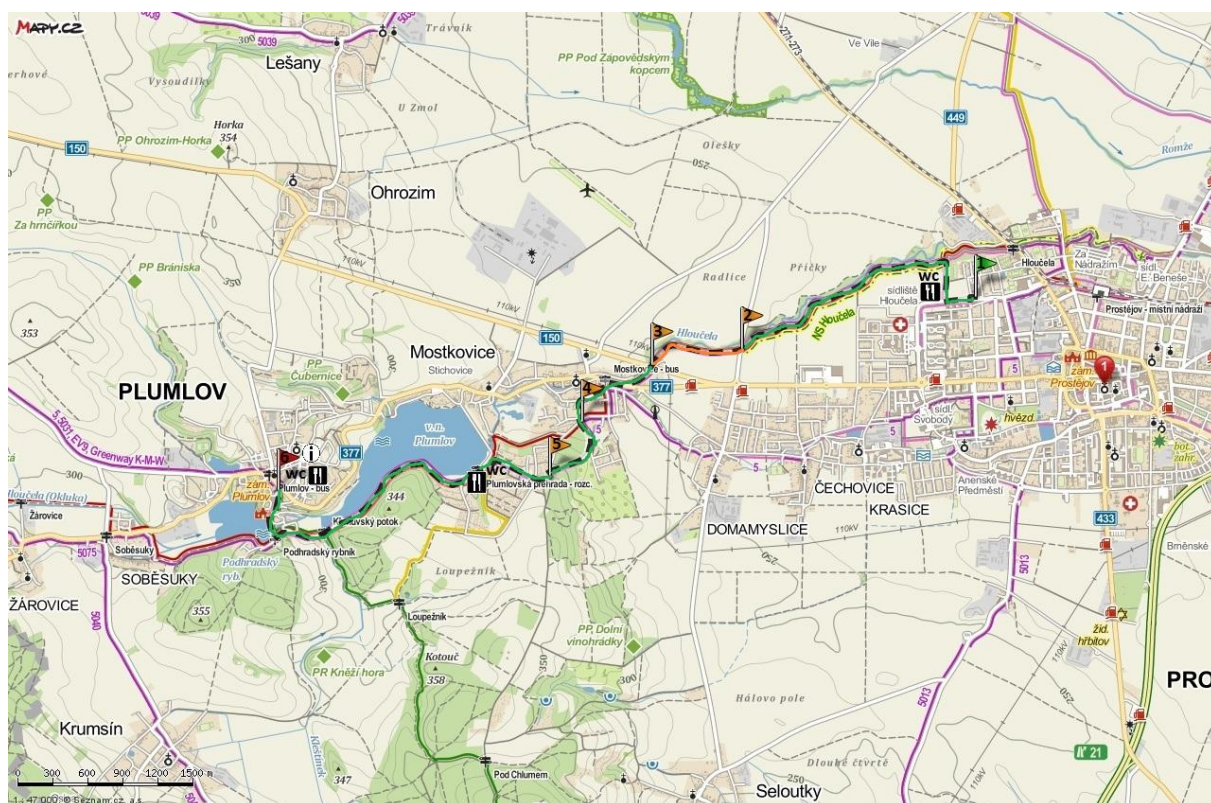
Název	Hodnota
Délka trasy	14.48 km
Celkový čas	0:35
Úseky cesty typu "Lesní/polní"	2.48 km (17 %), 0:07
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	8.44 km (58 %), 0:20
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	3.56 km (25 %), 0:08
Stoupání v úsecích	3.48 km (24 %), 0:08
Klesání v úsecích	3.48 km (24 %), 0:08
Maximální výška	235 m n.m. ("Šargoun")
Minimální výška	225 m n.m. ("(14702869)")
Převýšení	10 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	20 m (sklon 0.6 %)
Celkem sjeto výškových metrů	20 m (sklon 0.6 %)
Maximální sklon do kopce	1.9 % (v úseku 260 m, (14702869) -> Lhota nad Moravou)
Maximální sklon z kopce	1.9 % (v úseku 260 m, Lhota nad Moravou -> (14702869))

Itinerář:

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjeto	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjeto celkem	Úsek nahoru	Úsek dolů
(14702869)	0 km	0:00	225 m n.m.	0.26 km				6056	5 m	1.9 %			5 m	0 m	0.26 km	0 km
Lhota nad Moravou	0.26 km	0:00	230 m n.m.	0.47 km				56107					5 m	0 m	0.26 km	0 km
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	0.73 km	0:01	230 m n.m.	1.87 km				51					5 m	0 m	0.26 km	0 km
(14700129)	2.6 km	0:06	230 m n.m.	0.4 km				51	2 m	0.5 %			7 m	0 m	0.66 km	0 km
(14700128)	3 km	0:07	232 m n.m.	1.95 km				51	3 m	0.2 %			10 m	0 m	2.61 km	0 km

 Šargoun	4.95 km	0:1 1	235 m n.m.	1.24 km		 				10 m	0 m	2.61 km	0 km
 (z "Lesní/polní" na "Silnice III.třídy/MK")	6.19 km	0:1 5	235 m n.m.	0.4 km		  51	5 m	1.2 %		10 m	5 m	2.61 km	0.4 km
 most přes Bahenku	6.59 km	0:1 6	230 m n.m.	0.47 km		  51	5 m	1.1 %		15 m	5 m	3.08 km	0.4 km
 (konec "Červená pěší")	7.06 km	0:1 7	235 m n.m.	0.18 km		 51				15 m	5 m	3.08 km	0.4 km
 Litovel	7.24 km	0:1 8	235 m n.m.	0.18 km		 51				15 m	5 m	3.08 km	0.4 km
 (začátek "Červená pěší")	7.42 km	0:1 8	235 m n.m.	0.47 km		  51	5 m	1.1 %		15 m	10 m	3.08 km	0.87 km
 most přes Bahenku	7.89 km	0:1 9	230 m n.m.	0.4 km		  51	5 m	1.3 %		20 m	10 m	3.48 km	0.87 km
 (z "Silnice III.třídy/MK" na "Lesní/polní")	8.29 km	0:2 0	235 m n.m.	1.24 km		 				20 m	10 m	3.48 km	0.87 km
 Šargoun	9.53 km	0:2 4	235 m n.m.	1.95 km		  51	3 m	0.2 %		20 m	13 m	3.48 km	2.82 km
 (14700128)	11.48 km	0:2 8	232 m n.m.	0.4 km		  51	2 m	0.5 %		20 m	15 m	3.48 km	3.22 km
 (14700129)	11.88 km	0:2 9	230 m n.m.	1.87 km		  51				20 m	15 m	3.48 km	3.22 km
 (z "Vozová/chod ník" na "Silnice III.třídy/MK")	13.75 km	0:3 4	230 m n.m.	0.47 km		  5 610 7				20 m	15 m	3.48 km	3.22 km
 Lhota nad Moravou	14.22 km	0:3 5	230 m n.m.	0.26 km		  605 6	5 m	1.9 %		20 m	20 m	3.48 km	3.48 km
 (14702869)	14.48 km	0:3 5	225 m n.m.										

7. Prostějov – Plumlov a zpět



Délka trasy: 14.7 km

Celkový čas: cca 01:05 h

Charakter cyklotrasy: místní

Náročnost cyklotrasy: zelená, oranžová – možné objet po silnici II. a III. třídy

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: stravovací, ubytovací

Zajímavosti na cyklotrase: Plumlovská přehrada, zámek Plumlov

Příslušenství/mobiliář: parkování, restaurace, informační bod, odpočívadlo, WC

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km				
0 km	2,6 km	asfalt - cyklostezka	rovina	žádné	žádné
2,6 km	3,5 km	nezpevněná cesta	rovina		po dešti bláto
3,5 km	4,4 km	asfalt – silnice III. třídy	mírné stoupání		žádné
4,4 km	5,1 km	asfalt – silnice III. třídy	stoupání		žádné
5,1 km	7,4 km	asfalt – silnice III. třídy	klesání, mírné stoupání		žádné
a zpět					

Výškový profil:



Statistika:

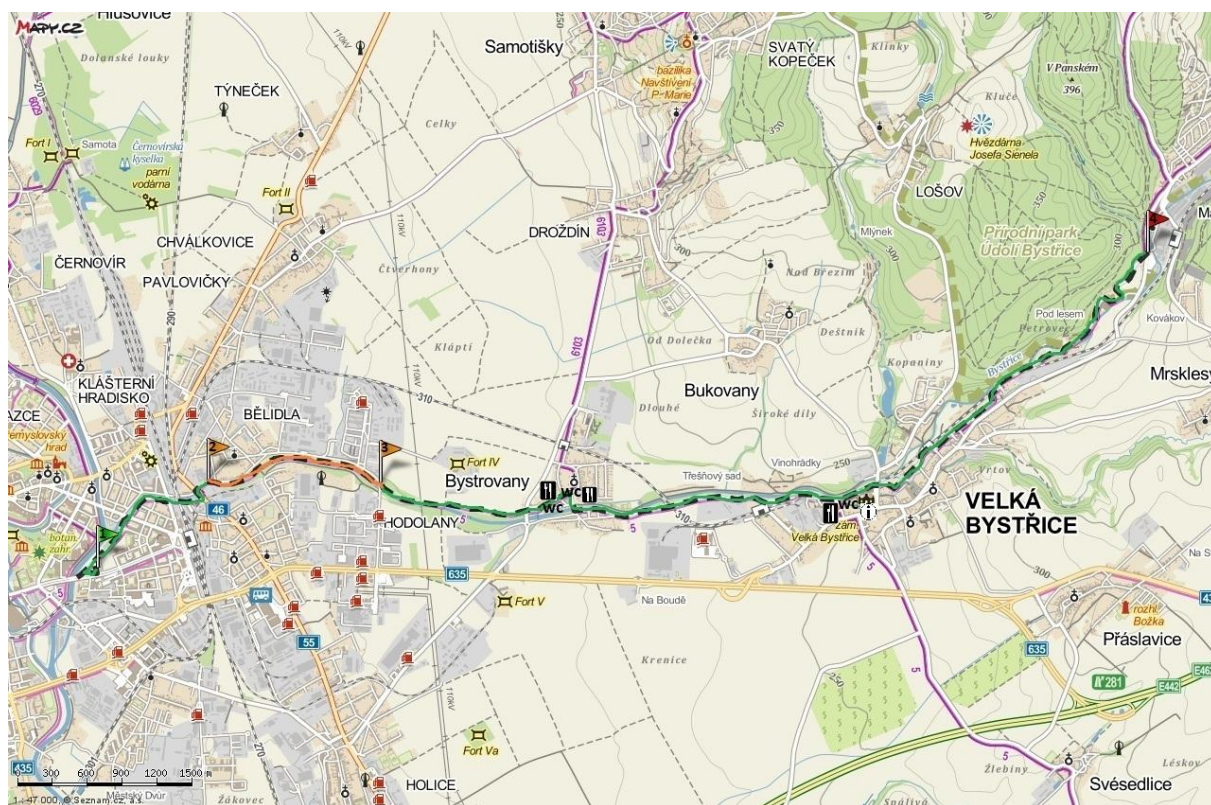
Název	Hodnota
Délka trasy	14.75 km
Celkový čas	0:39
Úseky cesty typu "Lesní/polní"	7.64 km (52 %), 0:21
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	0.97 km (7 %), 0:02
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	6.15 km (42 %), 0:15
Stoupání v úsecích	7.35 km (50 %), 0:22
Klesání v úsecích	7.35 km (50 %), 0:17
Maximální výška	315 m n.m. ("Plumlov bus")
Minimální výška	226 m n.m. ("Hloučela")
Převýšení	89 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	195 m (sklon 2.7 %)
Celkem sjetu výškových metrů	195 m (sklon 2.7 %)
Maximální sklon do kopce	25 % (v úseku 28 m, (14703672) -> (14703671))
Maximální sklon z kopce	25 % (v úseku 28 m, (14703671) -> (14703672))

Itinerář:

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjeto	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjeto celkem	Úsek y nahoru	Úseky dolů
Hloučela	0 km	0:00	226 m n.m.	2.56 km				Greenways	17 m	0 m	0.7 %		17 m	0 m	2.56 km	0 km
(14700732)	2.56 km	0:07	243 m n.m.	0.8 km				Greenways	3 m	0 m	0.4 %		20 m	0 m	3.36 km	0 km
(konec "Naučná stezka")	3.36 km	0:09	246 m n.m.	0.46 km				Greenways	4 m	0 m	0.9 %		24 m	0 m	3.82 km	0 km
(z "Lesní/polní" na "Vozová/chodník")	3.82 km	0:11	250 m n.m.	0.06 km					2 m	0 m	3.5 %		26 m	0 m	3.88 km	0 km
(z "Vozová/chodník")	3.88 km	0:11	252 m n.m.	0.18 km				5	1 m	0 m	0.6 %		27 m	0 m	4.06 km	0 km

III. třídy/MK" na "Vozová/chod ník")			n.m.										
 (z "Vozová/chod ník" na "Lesní/polní")	10.93 km 9	0:2	250 m n.m.	0.46 km	  	Greenw ays	4 m	0.9 %	195 m	175 m	7.35 km	3.99 km	
 (začátek "Naučná stezka")	11.39 km 0	0:3	246 m n.m.	0.8 km	  	Greenw ays	3 m	0.4 %	195 m	178 m	7.35 km	4.79 km	
 (14700732)	12.19 km 2	0:3	243 m n.m.	2.56 km	  	Greenw ays	17 m	0.7 %	195 m	195 m	7.35 km	7.35 km	
 Hloučela	14.75 km 9	0:3	226 m n.m.										

8. Olomouc – Mariánské Údolí a zpět



Délka trasy: 22.3 km

Celkový čas: cca 01:30 h

Charakter cyklotrasy: místní

Náročnost cyklotrasy: zelená, oranžový úsek – možné objet po ulicích Bystrovanská a Libušina

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: stravovací

Zajímavosti na cyklotrase: Přírodní park Údolí Bystrice

Příslušenství/mobiliář: parkování, restaurace, informační bod, odpočívadlo, WC

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km			žádné	
0 km	2,5 km	asfalt – silnice III. třídy, cyklostezka	rovina		žádné
2,5 km	5,4 km	nezpevněná cesta	rovina		po dešti bláto
5,4 km	11,2 km	asfalt - cyklostezka	mírné stoupání		žádné
a zpět					

Výškový profil:








































Statistika:

Název	Hodnota
Délka trasy	22.36 km
Celkový čas	0:55
Úseky cesty typu "Lesní/polní"	2.42 km (11 %), 0:06
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	3.13 km (14 %), 0:07
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	16.69 km (75 %), 0:40
Úseky cesty typu "Silnice I. třídy"	0.12 km (1 %), 0:00
Stoupání v úsecích	9.8 km (44 %), 0:25
Klesání v úsecích	9.8 km (44 %), 0:22
Maximální výška	267 m n.m. ("Zlatý důl")
Minimální výška	210 m n.m. ("(14700386)")
Převýšení	57 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	128 m (sklon 1.3 %)
Celkem sjezo výškových metrů	128 m (sklon 1.3 %)
Maximální sklon do kopce	21.2 % (v úseku 52 m, (14702897) -> V. Bystřice)
Maximální sklon z kopce	21.2 % (v úseku 52 m, V. Bystřice -> (14702897))

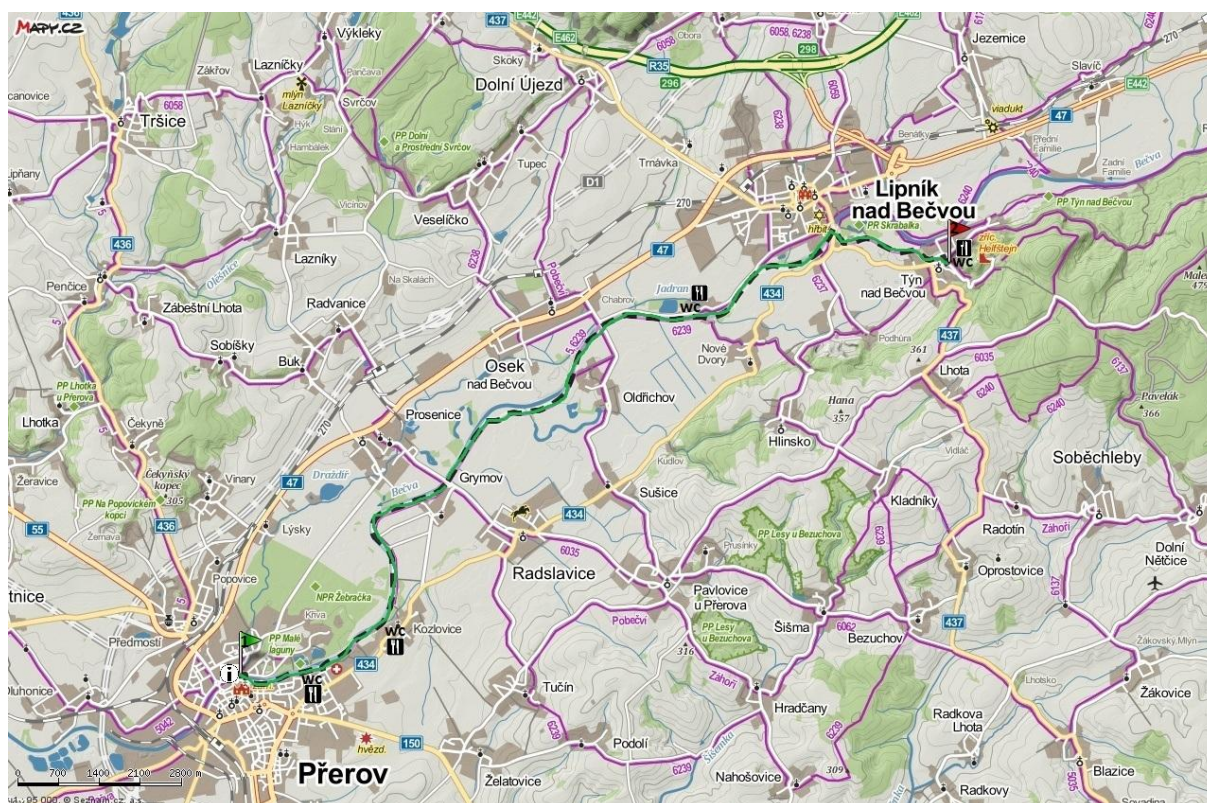
Itinerář:

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjezo	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjezo celkem	Úsek nahoru	Úsek dolů
(14705863)	0 km	0:00	213 m n.m.	0.27 km				5	1 m		0.4 %		1 m	0 m	0.27 km	0 km
(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	0.27 km	0:00	214 m n.m.	0.27 km				5	4 m		1.5 %		5 m	0 m	0.55 km	0 km
(14702884)	0.55 km	0:01	218 m n.m.	0.38 km				5		8 m		2.1 %	5 m	8 m	0.55 km	0.38 km
(začátek "Žlutá pěš")	0.92 km	0:02	210 m n.m.	0.28 km				5	5 m	1 m	3.1 %	0.8 %	10 m	9 m	0.71 km	0.5 km
(z "Silnice	1.21 km	0:02	214 m	0.06 km				5					10 m	9 m	0.71 km	0.5 km

III. třídy/MK" na "Silnice I. třídy")			n.m.										
(z "Silnice I. třídy" na "Silnice III. třídy/MK")	1.27 km	0:03	214 m n.m.	0.15 km	==		5	1 m	0.7 %	11 m	9 m	0.86 km	0.5 km
(konec "Trasa cyklo")	1.42 km	0:03	215 m n.m.	0.41 km	==					11 m	9 m	0.86 km	0.5 km
lávka na Bělidlech	1.83 km	0:04	215 m n.m.	0.24 km	==			1 m	0.4 %	12 m	9 m	1.1 km	0.5 km
(začátek "Trasa cyklo")	2.07 km	0:05	216 m n.m.	1.07 km	==		5	4 m	0.4 %	16 m	9 m	2.17 km	0.5 km
(z "Silnice III. třídy/MK" na "Vozová/chodník")	3.14 km	0:07	220 m n.m.	1.29 km	==		5	5 m	0.4 %	21 m	9 m	3.46 km	0.5 km
Na čtvrtkách	4.43 km	0:10	225 m n.m.	0.46 km	==		5	5 m	1.1 %	26 m	9 m	3.92 km	0.5 km
Bystrovany	4.89 km	0:11	230 m n.m.	2.44 km	==		5	20 m	0.8 %	46 m	9 m	6.36 km	0.5 km
(14700432)	7.33 km	0:17	250 m n.m.	0.18 km	==		600	6 m	3.2 %	46 m	15 m	6.36 km	0.68 km
(14702896)	7.51 km	0:18	244 m n.m.	0.15 km	==		600	1 m	0.7 %	46 m	16 m	6.36 km	0.84 km
(14702897)	7.67 km	0:18	243 m n.m.	0.05 km	==		600	11 m	21.2 %	57 m	16 m	6.41 km	0.84 km
V. Bystřice	7.72 km	0:19	254 m n.m.	0.11 km	==		600	11 m	10.3 %	57 m	27 m	6.41 km	0.94 km
(14702816)	7.83 km	0:19	243 m n.m.	0.58 km	==		600	17 m	2.9 %	74 m	27 m	6.99 km	0.94 km
(konec "Žlutá pěší")	8.41 km	0:21	260 m n.m.	0.1 km	==		600	10 m	10 %	74 m	37 m	6.99 km	1.04 km
(14702128)	8.51 km	0:21	250 m n.m.	0.62 km	==		600			74 m	37 m	6.99 km	1.04 km
(začátek "Žlutá pěší")	9.13 km	0:22	250 m n.m.	0.84 km	==		600	10 m	1.2 %	84 m	37 m	7.83 km	1.04 km
(z "Silnice III. třídy/MK" na "Lesní/polní")	9.97 km	0:24	260 m n.m.	0.29 km	==					84 m	37 m	7.83 km	1.04 km
(konec "Trasa cyklo")	10.26 km	0:25	260 m n.m.	0.92 km	==			7 m	0.8 %	91 m	37 m	8.75 km	1.04 km
Zlatý důl	11.18 km	0:28	267 m n.m.	0.92 km	==			7 m	0.8 %	91 m	44 m	8.75 km	1.96 km
(začátek "Trasa cyklo")	12.1 km	0:30	260 m n.m.	0.29 km	==					91 m	44 m	8.75 km	1.96 km
(z "Lesní/polní" na "Silnice III. třídy/MK")	12.39 km	0:31	260 m n.m.	0.84 km	==		600	10 m	1.2 %	91 m	54 m	8.75 km	2.8 km
(konec	13.23 km	0:33	250 m	0.62 km	==		600			91 m	54 m	8.75 km	2.8 km

"Žlutá pěší")			n.m.											
 (14702128)	13.85 km	0:35	250 m n.m.	0.1 km	=	 6009	10 m	10 %		101 m	54 m	8.85 km	2.8 km	
 (začátek "Žlutá pěší")	13.95 km	0:35	260 m n.m.	0.58 km	=	 6009	17 m	2.9 %		101 m	71 m	8.85 km	3.39 km	
 (14702816)	14.53 km	0:36	243 m n.m.	0.11 km	=	 6009	11 m	10.3 %		112 m	71 m	8.96 km	3.39 km	
 V. Bystřice	14.64 km	0:37	254 m n.m.	0.05 km	=	 6009	11 m	21.2 %		112 m	82 m	8.96 km	3.44 km	
 (14702897)	14.69 km	0:37	243 m n.m.	0.15 km	=	 6009	1 m	0.7 %		113 m	82 m	9.11 km	3.44 km	
 (14702896)	14.84 km	0:37	244 m n.m.	0.18 km	=	 6009	6 m	3.2 %		119 m	82 m	9.3 km	3.44 km	
 (14700432)	15.03 km	0:38	250 m n.m.	2.44 km	=	 5	20 m	0.8 %		119 m	102 m	9.3 km	5.88 km	
 Bystrovany	17.47 km	0:43	230 m n.m.	0.46 km	=	 5	5 m	1.1 %		119 m	107 m	9.3 km	6.34 km	
 Na čtvrtkách	17.93 km	0:44	225 m n.m.	1.29 km	=	 5	5 m	0.4 %		119 m	112 m	9.3 km	7.63 km	
 (z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	19.22 km	0:47	220 m n.m.	1.07 km	=	 5	4 m	0.4 %		119 m	116 m	9.3 km	8.7 km	
 (konec "Trasa cyklo")	20.29 km	0:50	216 m n.m.	0.24 km	=		1 m	0.4 %		119 m	117 m	9.3 km	8.94 km	
 lávka na Bělidlech	20.53 km	0:50	215 m n.m.	0.41 km	=					119 m	117 m	9.3 km	8.94 km	
 (začátek "Trasa cyklo")	20.94 km	0:51	215 m n.m.	0.15 km	=	 5	1 m	0.7 %		119 m	118 m	9.3 km	9.09 km	
 (z "Silnice III.třídy/MK" na "Silnice I.třídy")	21.09 km	0:52	214 m n.m.	0.06 km	=	 5				119 m	118 m	9.3 km	9.09 km	
 (z "Silnice I.třídy" na "Silnice III.třídy/MK")	21.15 km	0:52	214 m n.m.	0.28 km	=	 5	1 m	5 m 0.8 %	3.1 %	120 m	123 m	9.42 km	9.25 km	
 (konec "Žlutá pěší")	21.43 km	0:53	210 m n.m.	0.38 km	=	 5	8 m	2.1 %		128 m	123 m	9.8 km	9.25 km	
 (14702884)	21.81 km	0:54	218 m n.m.	0.27 km	=	 5	4 m	1.5 %		128 m	127 m	9.8 km	9.52 km	
 (z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	22.08 km	0:54	214 m n.m.	0.27 km	=	 5	1 m	0.4 %		128 m	128 m	9.8 km	9.8 km	
 (14705863)	22.36 km	0:55	213 m n.m.											

9. Přerov – Týn nad Bečvou a zpět



Délka trasy: 35,6 km

Celkový čas: cca 02:13 h

Charakter cyklotrasy: místní

Náročnost cyklotrasy: zelená

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: stravovací

Zajímavosti na cyklotrase: přírodní koupaliště, Přírodní park Škrabalka, vyhlídka na hrad Helfštýn

Příslušenství/mobiliář: parkování, restaurace, rychlé občerstvení, informační bod, odpočívadlo, WC

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km				
0 km	17.8 km	asfalt - cyklostezka	mírné stoupání	žádné	žádné
a nazpět					

Výškový profil:



Statistika:











Název	Hodnota
Délka trasy	35.62 km
Celkový čas	1:27
Úseky cesty typu "Lesní/polní"	2.22 km (6 %), 0:06
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	25.96 km (73 %), 1:02
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	7.44 km (21 %), 0:17
Stoupání v úsecích	16.91 km (47 %), 0:42
Klesání v úsecích	16.55 km (46 %), 0:39
Maximální výška	238 m n.m. ("Lipnická x Novosady")
Minimální výška	208 m n.m. ("(14701471)")
Převýšení	30 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	141 m (sklon 0.8 %)
Celkem sjezo výškových metrů	141 m (sklon 0.9 %)
Maximální sklon do kopce	16.1 % (v úseku 31 m, (14704157) -> Týn nad Bečvou)
Maximální sklon z kopce	16.1 % (v úseku 31 m, Týn nad Bečvou -> (14704157))

Itinerář:

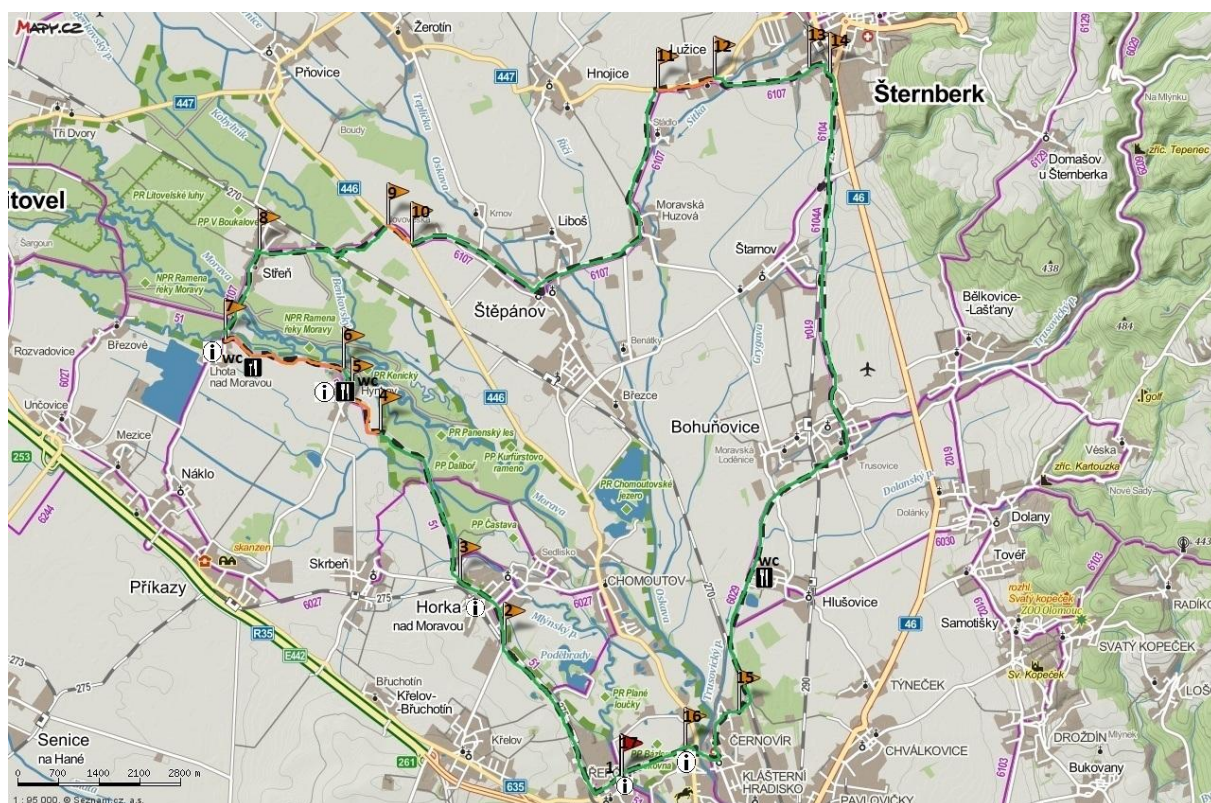
Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjezo	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjezo celkem	Úsek nahoru	Úsek dolů
Přerov, mlýn	0 km	0:00	215 m n.m.	0.34 km	==			5 Bečva		3 m	0.9 %		0 m	3 m	0 km	0.34 km
(konec "Modrá pěší")	0.34 km	0:00	212 m n.m.	0.1 km	==			5 Bečva		3 m	3 %		0 m	6 m	0 km	0.44 km
(14701618)	0.44 km	0:01	209 m n.m.	0.85 km	==			5 Bečva		1 m	0.1 %		0 m	7 m	0 km	1.29 km
(14701471)	1.29 km	0:03	208 m n.m.	0.46 km	==			5 Bečva	3 m		0.7 %		3 m	7 m	0.46 km	1.29 km
(z "Silnice III.třídy/MK na "Vozová/chodník")	1.75 km	0:04	211 m n.m.	3.12 km	—			5 Bečva		2 m	0.1 %		3 m	9 m	0.46 km	4.41 km

	(14702394)	4.87 km	0:1 1	209 m n.m.	1.68 km			5 Beč va 5	4 m	0.2 %		7 m	9 m	2.13 km	4.41 km	
	(14700862)	6.54 km	0:1 5	213 m n.m.	2.92 km			623 9 Beč va	7 m	0.2 %		14 m	9 m	5.05 km	4.41 km	
	(z "Vozová/chod ník" na "Lesní/polní")	9.46 km	0:2 2	220 m n.m.	0.07 km				1 m	1.4 %		14 m	10 m	5.05 km	4.48 km	
	(14702940)	9.53 km	0:2 2	219 m n.m.	1.04 km				5 m	0.5 %		19 m	10 m	6.09 km	4.48 km	
	(z "Lesní/polní" na "Silnice III.třídy/MK")	10.57 km	0:2 5	224 m n.m.	0.14 km			5				19 m	10 m	6.09 km	4.48 km	
	(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chod ník")	10.71 km	0:2 6	224 m n.m.	1.25 km			5	9 m	0.7 %		19 m	19 m	6.09 km	5.72 km	
	koupaliště	11.96 km	0:2 9	215 m n.m.	0.5 km			5 623 8 624 0 Beč va 5	5 m	1 %		24 m	19 m	6.6 km	5.72 km	
	(14700615)	12.46 km	0:3 0	220 m n.m.	0.04 km			623 8 624 0 Beč va 5	3 m	7.3 %		27 m	19 m	6.64 km	5.72 km	
	Osecký jez	12.5 km	0:3 0	223 m n.m.	0.26 km			623 8 624 0 Beč va 5	1 m	0.4 %		28 m	19 m	6.89 km	5.72 km	
	(14704128)	12.76 km	0:3 1	224 m n.m.	0.2 km			623 8 624 0 Beč va 5				28 m	19 m	6.89 km	5.72 km	
	(z "Vozová/chod ník" na "Silnice III.třídy/MK")	12.96 km	0:3 1	224 m n.m.	1.14 km			623 8 624 0 624 1 Beč va	8 m	3 m	1.2 %	0.8 %	36 m	22 m	7.56 km	6.12 km
	(začátek "Červená pěší")	14.1 km	0:3 4	229 m n.m.	0.16 km			605 9	1 m	0.6 %		36 m	23 m	7.56 km	6.27 km	
	Lipník n/B - most	14.26 km	0:3 4	228 m n.m.	0.03 km			623 7	1 m	4 %		37 m	23 m	7.58 km	6.27 km	
	(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chod ník")	14.28 km	0:3 4	229 m n.m.	0.71 km			5 624 1 Beč va	9 m	10 m	2 %	8.8 %	46 m	33 m	8.03 km	6.39 km

 (14704154)	14.99 km	0:36	228 m n.m.	0.71 km		 5 624 1 Bečva	10 m 9 m	8.8 % 2 %	56 m 42 m	8.14 km 6.83 km
 (začátek "Červená pěší")	15.71 km	0:38	229 m n.m.	0.92 km		 5 624 1 Bečva	3 m 4 m	1.4 % 0.9 %	59 m 46 m	8.36 km 7.29 km
 (14704456)	16.63 km	0:40	228 m n.m.	0.2 km		 5 624	2 m	1 %	61 m 46 m	8.56 km 7.29 km
 (z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	16.83 km	0:41	230 m n.m.	0.26 km		 5 624 1 Bečva	4 m 2 m	3.8 % 1.3 %	65 m 48 m	8.66 km 7.44 km
 (14704453)	17.09 km	0:41	232 m n.m.	0.1 km		 5 624 1 Bečva	6 m	5.7 %	71 m 48 m	8.77 km 7.44 km
 Lipnická x Novosady	17.19 km	0:42	238 m n.m.	0.14 km	 Lipnická		5 m	3.6 %	71 m 53 m	8.77 km 7.58 km
 (z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	17.33 km	0:42	233 m n.m.	0.12 km			5 m 3 m	16.1 % 3.4 %	76 m 56 m	8.8 km 7.67 km
 Týn nad Bečvou	17.45 km	0:42	235 m n.m.	0.12 km			3 m 5 m	3.4 % 16.1 %	79 m 61 m	8.89 km 7.7 km
 (z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	17.57 km	0:43	233 m n.m.	0.14 km	 Lipnická		5 m	3.6 %	84 m 61 m	9.03 km 7.7 km
 Lipnická x Novosady	17.71 km	0:43	238 m n.m.	0.1 km		 5 624 1 Bečva	6 m	5.7 %	84 m 67 m	9.03 km 7.8 km
 (14704453)	17.81 km	0:43	232 m n.m.	0.26 km		 5 624 1 Bečva	2 m 4 m	1.3 % 3.8 %	86 m 71 m	9.18 km 7.91 km
 (z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	18.07 km	0:44	230 m n.m.	0.2 km		 5 624	2 m	1 %	86 m 73 m	9.18 km 8.11 km
 (14704456)	18.28 km	0:44	228 m n.m.	0.92 km		 5 624 1 Bečva	4 m 3 m	0.9 % 1.4 %	90 m 76 m	9.64 km 8.32 km
 (konec "Červená pěší")	19.2 km	0:47	229 m n.m.	0.71 km		 5 624 1 Bečva	9 m 10 m	2 % 8.8 %	99 m 86 m	10.08 km 8.44 km
 (14704154)	19.91 km	0:48	228 m n.m.	0.71 km		 5 624 1 Bečva	10 m 9 m	8.8 % 2 %	109 m 95 m	10.19 km 8.88 km
	20.62 km	0:50	229 m	0.71 km		 5 624	9 m 10 m	2 % 8.8 %	118 m 105 m	10.64 km 8.99 km

			n.m.			va							
 (z "Vozová/chod ník" na "Silnice III.třídy/MK")	33.86 km	1:2 2	211 m n.m.	0.46 km	=	 5 Beč va	3 m	0.7 %	134 m	141 m	15.62 km	16.5 5 km	
 (14701471)	34.32 km	1:2 3	208 m n.m.	0.85 km	=	 5 Beč va	1 m	0.1 %	135 m	141 m	16.47 km	16.5 5 km	
 (14701618)	35.17 km	1:2 5	209 m n.m.	0.1 km	=	 5 Beč va	3 m	3 %	138 m	141 m	16.57 km	16.5 5 km	
 (začátek "Modrá pěší")	35.27 km	1:2 6	212 m n.m.	0.34 km	=	  5 Beč va	3 m	0.9 %	141 m	141 m	16.91 km	16.5 5 km	
 Přerov, mlýn	35.62 km	1:2 7	215 m n.m.										

10. Olomouc – Šternberk – Olomouc



Délka trasy: 45.2 km

Celkový čas: cca 02:54 h

Charakter cyklotrasy: okružní

Náročnost cyklotrasy: zelená, oranžová

Sezóna provozu cyklotrasy: jaro, léto, podzim

Dopravní dostupnost: autem z bezbariérového parkoviště

Zařízení na cyklotrase: stravovací, ubytovací

Zajímavosti na cyklotrase: CHKO Litovelského Pomoraví, Národní přírodní rezervace Ramena řeky Moravy, při vybočení z trasy vyhlídka na hrad Šternberk

Příslušenství/mobiliář: parkování, restaurace, informační bod, odpočívadlo, WC

Popis cyklotrasy:

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení	Bariéry
od km	do km				
0 km	3,5 km	asfalt - cyklostezka	rovina	žádné	žádné
3,5 km	4,9 km	asfalt – silnice III. třídy	rovina		žádné
4,9 km	8 km	asfalt - cyklostezka	rovina		žádné
8 km	8,8 km	nezpevněná cesta	rovina		výmoly, po dešti bláto
8,8 km	9,4 km	asfalt - silnice III. třídy	rovina		žádné
9,4 km	11,6 km	nezpevněná cesta	rovina		výmoly, po dešti bláto
11,6 km	13,2 km	asfalt - silnice III. třídy	mírné stoupání		žádné
13,2 km	15,6 km	asfalt - silnice III. třídy	rovina		žádné
15,6 km	16,1 km	asfalt – silnice II. třídy	rovina		frekventovaná silnice
16,1 km	23,4 km	asfalt - silnice III. třídy	mírné stoupání		žádné

23,4 km	24,4 km	asfalt – silnice II. třídy	mírné stoupání		frekventovaná silnice
24,4 km	26,1 km	asfalt - cyklostezka	mírné stoupání		žádné
26,1 km	27,6 km	asfalt - silnice III. třídy	mírné stoupání		žádné
27,6 km	42,2 km	asfalt - cyklostezka	mírné klesání		žádné
42,2 km	44 km	asfalt–silnice III.,II.třídy	rovina		žádné
44 km	45,2 km	asfalt – cyklostezka	rovina		žádné

Výškový profil:















































































Statistika:

Název	Hodnota
Délka trasy	45.26 km
Celkový čas	1:49
Úseky cesty typu "Lesní/polní"	2.24 km (5 %), 0:06
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	6.48 km (14 %), 0:15
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	34.76 km (77 %), 1:23
Úseky cesty typu "Silnice II. třídy"	1.78 km (4 %), 0:04
Stoupání v úsecích	22.05 km (49 %), 0:54
Klesání v úsecích	18.02 km (40 %), 0:42
Maximální výška	254 m n.m. ("(14700093)")
Minimální výška	210 m n.m. ("(14700333)")
Převýšení	44 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	109 m (sklon 0.5 %)
Celkem sjeto výškových metrů	114 m (sklon 0.6 %)
Maximální sklon do kopce	6.8 % (v úseku 44 m, (14700196) -> (14705715))
Maximální sklon z kopce	4.4 % (v úseku 68 m, (14700196) -> (14705715))

Itinerář:

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjeto	Sklon nahoru	Sklon dolů	Nastoupáno celkem	Sjeto celkem	Úsek y nahoru	Úsek y dolů
(14700367)	0 km	0:00	215 m n.m.	0.83 km	==			51		5 m		0.6 %	0 m	5 m	0 km	0.83 km
(14700368)	0.83 km	0:01	210 m n.m.	0.29 km	==			51	8 m		2.8 %		8 m	5 m	0.29 km	0.83 km
(konec "Trasa cyklo")	1.12 km	0:02	218 m n.m.	0.86 km	==				2 m		0.2 %		10 m	5 m	1.15 km	0.83 km
(14700371)	1.98 km	0:04	220 m n.m.	0.34 km	==								10 m	5 m	1.15 km	0.83 km
(14700373)	2.32 km	0:05	220 m n.m.	0.87 km	==					3 m		0.3 %	10 m	8 m	1.15 km	1.7 km
(14700375)	3.19 km	0:07	217 m n.m.	0.68 km	==				3 m		0.4 %		13 m	8 m	1.83 km	1.7 km
(začátek "Trasa cyklo")	3.87 km	0:09	220 m n.m.	1.22 km	==			51		4 m		0.3 %	13 m	12 m	1.83 km	2.92 km
(14700182)	5.09 km	0:12	216 m n.m.	0.74 km	==			51	2 m		0.3 %		15 m	12 m	2.57 km	2.92 km
(14700315)	5.83 km	0:14	218 m n.m.	0.13 km	==			51A					15 m	12 m	2.57 km	2.92 km
(začátek "Červená pěší")	5.96 km	0:14	218 m n.m.	0.1 km	==			51A	3 m		2.9 %		18 m	12 m	2.68 km	2.92 km
(14705647)	6.07 km	0:14	221 m n.m.	0.5 km	==			51A		1 m		0.2 %	18 m	13 m	2.68 km	3.42 km
(konec "Trasa cyklo")	6.57 km	0:15	220 m n.m.	0.44 km	==					2 m		0.5 %	18 m	15 m	2.68 km	3.87 km
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	7.01 km	0:16	218 m n.m.	1.43 km	==			51	6 m		0.4 %		24 m	15 m	4.11 km	3.87 km
U Tří Mostů	8.44 km	0:20	224 m n.m.	1.44 km	==			51		1 m		0.1 %	24 m	16 m	4.11 km	5.3 km
(14700262)	9.88 km	0:23	223 m n.m.	0.46 km	==			51		2 m		0.4 %	24 m	18 m	4.11 km	5.77 km
(14703019)	10.34 km	0:24	221 m n.m.	0.35 km	==			51	5 m		1.4 %		29 m	18 m	4.45 km	5.77 km
Hynkov	10.69 km	0:25	226 m n.m.	2.12 km	==			51	8 m		0.4 %		37 m	18 m	6.57 km	5.77 km
(14702868)	12.81 km	0:30	234 m n.m.	1 km	==			51		10 m		1 %	37 m	28 m	6.57 km	6.77 km
(14702870)	13.81 km	0:33	224 m n.m.	0.56 km	==			51	6 m		1.1 %		43 m	28 m	7.13 km	6.77 km
Lhota nad Moravou	14.37 km	0:34	230 m n.m.	0.47 km	==			5 610 7					43 m	28 m	7.13 km	6.77 km
(konec	14.84 km	0:35	230 m	0.54 km	==			610 7		5 m		0.9 %	43 m	33 m	7.13 km	7.31 km

"Červená pěší")			n.m.										
 (14701404)	15.38 km	0:3 7	225 m n.m.	0.69 km	=		5 m	0.7 %	43 m	38 m	7.13 km	8 km	
 Střeň	16.07 km	0:3 8	220 m n.m.	2.36 km	=		3 m	0.1 %	46 m	38 m	9.49 km	8 km	
 (z "Silnice III. třídy/MK" na "Silnice II. třídy")	18.43 km	0:4 4	223 m n.m.	0.54 km	=		3 m	0.6 %	46 m	41 m	9.49 km	8.54 km	
 (z "Silnice II. třídy" na "Silnice III. třídy/MK")	18.97 km	0:4 5	220 m n.m.	1.23 km	=				46 m	41 m	9.49 km	8.54 km	
 Noveská čtvrť	20.2 km	0:4 8	220 m n.m.	0.26 km	=				46 m	41 m	9.49 km	8.54 km	
 (14700139)	20.46 km	0:4 9	220 m n.m.	0.86 km	=				46 m	41 m	9.49 km	8.54 km	
 Štěpánov	21.32 km	0:5 1	220 m n.m.	0.46 km	=		1 m	0.2 %	47 m	41 m	9.95 km	8.54 km	
 (14702467)	21.78 km	0:5 2	221 m n.m.	0.26 km	=		1 m	0.4 %	47 m	42 m	9.95 km	8.8 km	
 (14700143)	22.04 km	0:5 2	220 m n.m.	0.93 km	=		4 m	0.4 %	51 m	42 m	10.88 km	8.8 km	
 (14700144)	22.97 km	0:5 5	224 m n.m.	0.43 km	=		2 m	0.5 %	53 m	42 m	11.31 km	8.8 km	
 Mor. Huzová	23.4 km	0:5 6	226 m n.m.	0.68 km	=		1 m	0.1 %	54 m	42 m	11.99 km	8.8 km	
 † boží muka	24.08 km	0:5 7	227 m n.m.	1.38 km	=		8 m	0.6 %	62 m	42 m	13.37 km	8.8 km	
 Stádló	25.46 km	1:0 1	235 m n.m.	0.55 km	=		4 m	0.7 %	62 m	46 m	13.37 km	9.35 km	
 (z "Silnice III. třídy/MK" na "Silnice II. třídy")	26.01 km	1:0 2	231 m n.m.	1.1 km	=		4 m	0.4 %	66 m	46 m	14.47 km	9.35 km	
 Lužice	27.11 km	1:0 5	235 m n.m.	1.91 km	=		19 m	1 %	85 m	46 m	16.38 km	9.35 km	
 (začátek "Stežka cyklo")	29.02 km	1:1 0	254 m n.m.	2.22 km	=		14 m	0.6 %	85 m	60 m	16.38 km	11.5 8 km	
 (začátek "Trasa cyklo")	31.24 km	1:1 5	240 m n.m.	0.04 km	=				85 m	60 m	16.38 km	11.5 8 km	
 (14703022)	31.29 km	1:1 5	240 m n.m.	1.37 km	=		15 m	1.1 %	85 m	75 m	16.38 km	12.9 5 km	
 Štarnov	32.66 km	1:1 8	225 m n.m.	0.64 km	=		1 m	0.2 %	85 m	76 m	16.38 km	13.5 9 km	
 (14700148)	33.3 km	1:2 0	224 m n.m.	0.33 km	=		2 m	0.6 %	87 m	76 m	16.71 km	13.5 9 km	
 (14700150)	33.63 km	1:2 0	226 m n.m.	1.28 km	=		4 m	0.3 %	91 m	76 m	17.99 km	13.5 9 km	
	34.91 km	1:2 3	230 m	1.01 km	=				91 m	76 m	17.99 km	13.5 9 km	

(14700197)			n.m.																	
	(14700234)	35.92 km	1:2 6	230 m n.m.	0.13 km	==		610 4	1 m		0.7 %	91 m	77 m	17.99 km	13.7 2 km					
	(14702867)	36.05 km	1:2 6	229 m n.m.	0.15 km	==		610 4	1 m		0.7 %	92 m	77 m	18.13 km	13.7 2 km					
	Bohuňovice	36.2 km	1:2 7	230 m n.m.	0.58 km	==		602 9	4 m		0.7 %	92 m	81 m	18.13 km	14.3 km					
	(14703007)	36.78 km	1:2 8	226 m n.m.	0.19 km	==		602 9	2 m		1.1 %	94 m	81 m	18.32 km	14.3 km					
	Trusovice	36.97 km	1:2 8	228 m n.m.	1.14 km	==		602 9	8 m		0.7 %	94 m	89 m	18.32 km	15.4 4 km					
	(začátek "Doporučená cyklo")	38.11 km	1:3 1	220 m n.m.	0.04 km	==						94 m	89 m	18.32 km	15.4 4 km					
	(z "Silnice III. třídy/MK" na "Vozová/chod ník")	38.16 km	1:3 1	220 m n.m.	1.49 km	—		602 9	6 m	11 m	1.8 %	2.1 %	100 m	100 m	18.66 km	15.9 8 km				
	(z "Vozová/chod ník" na "Lesní/polní")	39.65 km	1:3 5	215 m n.m.	0.04 km	---						100 m	100 m	18.66 km	15.9 8 km					
	(začátek "Trasa cyklo")	39.68 km	1:3 5	215 m n.m.	1 km	---		602 9	1 m		0.1 %	101 m	100 m	19.66 km	15.9 8 km					
	(z "Lesní/polní" na "Vozová/chod ník")	40.69 km	1:3 8	216 m n.m.	1.31 km	—		602 9	2 m		0.2 %	103 m	100 m	20.97 km	15.9 8 km					
	(z "Vozová/chod ník" na "Silnice III. třídy/MK")	42 km	1:4 1	218 m n.m.	0.35 km	==		602 9	5 m		1.4 %	103 m	105 m	20.97 km	16.3 3 km					
	(14702479)	42.35 km	1:4 2	213 m n.m.	0.96 km	==		602 9	1 m		0.1 %	104 m	105 m	21.93 km	16.3 3 km					
	(14702480)	43.31 km	1:4 4	214 m n.m.	0.18 km	==		602 9	1 m		0.6 %	104 m	106 m	21.93 km	16.5 1 km					
	(konec "Trasa cyklo")	43.49 km	1:4 4	213 m n.m.	0.31 km	==			3 m		1 %	104 m	109 m	21.93 km	16.8 2 km					
	(z "Silnice III. třídy/MK" na "Silnice II. třídy")	43.8 km	1:4 5	210 m n.m.	0.14 km	==						104 m	109 m	21.93 km	16.8 2 km					
	(z "Silnice II. třídy" na "Silnice III. třídy/MK")	43.94 km	1:4 5	210 m n.m.	0.12 km	==			5 m		4.2 %	109 m	109 m	22.05 km	16.8 2 km					
	(z "Silnice III. třídy/MK" na "Lesní/polní")	44.06 km	1:4 6	215 m n.m.	1.2 km	---			5 m		0.4 %	109 m	114 m	22.05 km	18.0 2 km					
	(14700333)	45.26 km	1:4 9	210 m n.m.																

5 ZÁVĚR

Na začátku své práce jsem si kromě cílů, které byly splněny, stanovila i dvě výzkumné otázky. První z výzkumných otázek byla: Obsahuje metodika sestavená katedrou aplikovaných pohybových aktivit (FTK UP v Olomouci) ve spolupráci s „klastrem organizací pro monitoring bezbariérovosti tras“ všechna důležitá kritéria pro hodnocení cyklotras pro osoby se speciálními potřebami?

Po ověření metodického materiálu přímo v terénu musím konstatovat, že ano. Tato metodika byla sestavována od podzimu 2013 do jara 2014 a postupně byla upravována. Nejvíce úprav bylo přímo po prověření v terénu, kdy cyklotrasy s touto metodikou hodnotily nezávisle na sobě 2-3 osoby.

Další výzkumná otázka byla: Jaké jsou podmínky pro handcycling na Olomoucku?

Při samotné sběru dat jsem zjistila, že v současné době jsou podmínky pro handcycling v Olomouckém kraji uspokojivé. Tuto situaci ale mohu hodnotit pouze z pozice samotného využívání cyklotras. Náplní mojí práce nebylo hodnotit úroveň doplňkových služeb, jako je především možnost bezbariérového ubytování, stravování, možnost využití bezbariérového hygienického zařízení a v neposlední řadě možnost navštívit nějakou turistickou zajímavost (hrad, zámek). Tato zařízení na mnou uváděných trasách jsou, ale neuvádím, zdali splňují potřebné legislativní normy pro bezbariérovost. Toto přenechávám k řešení dalším kolegům. Problém však spatřuji v tom, že se cyklista na handbike většinou bezpečně nedostane přímo na cyklotrasu z místa svého bydliště. Jak už bylo řečeno výše, přesuny vlaky, autobusy a MHD nejsou pohodlné a někdy nejsou ani reálné. Momentálně je tedy situace na Olomoucku a okolí taková, že pokud se cyklista rozhodne vyjet na handbike, musí si ve většině případů zajistit dovoz a odvoz na začátek cyklotrasy. Další varianta je ta, kterou jsme v terénu použili my a to ta, mít s sebou doprovod, který pomůže naložit handbike do auta, autem se dopraví na začátek cyklotrasy, tam handbike vyloží, společně se projedou a potom zase handbike naloží do auta a dopraví se domů.

Obávám se, že tento problém není jen na úrovni regionální, ale jedná se o problém celorepublikový. V každém regionu se beze sporu najdou cyklotrasy, které budou splňovat podmínky pro handcycling stanovené metodikou, avšak dostat se na tyto cyklotrasy z místa bydliště přímo na handbike bude možná obtížné a nebezpečné.

5.1 Doporučení do praxe

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že jednou z hlavních priorit by mělo být budování souvislé sítě bezpečných a přímých cyklostezek z centra města na periferii a dalších komunikací vhodných pro handcycling. V souvislosti s možným nárůstem obliby handcyclingu jako volnočasové aktivity osob se speciálními potřebami, by také měla být patrná snaha ze strany příslušných institucí zpřístupnit těmto osobám na cyklotrasách co nejvíce stravovacích a ubytovacích zařízení, kulturních památek, turistických a přírodních zajímavostí.

Žijeme v době řady moderních technologií a z výše uvedeného je zde dle mého názoru velká šance pro vývojáře mobilních aplikací a mapových portálů, kteří mezi osobami se speciálními potřebami mají své potencionální klienty. Myslím, že například aplikace, která by uživatelům zobrazila cyklotrasy nebo turistické trasy vhodné pro osoby se speciálními potřebami a s tím související služby a dostupné kulturní památky, přírodní a turistické zajímavosti, by pro uživatele byla velkým přínosem a usnadnila jim cestu k dalším volnočasovým aktivitám.

Ve své práci jsme využila řadu informačních zdrojů zabývajících se danou tématikou, které byly dostupné jak v tištěné, tak i v elektronické formě. Nezastupitelnou roli však sehrál přímý kontakt a spolupráce s Janem Holzerem, který se mnou spolupracoval přímo v terénu a zprostředkoval mi zkušenost handicapovaného člověka.

6 SOUHRN

Na základě předem stanovených výzkumných otázek byla snaha dosáhnout stanovených cílů práce. Hlavním cílem mé práce bylo pilotní ověření nově vzniklé metodiky hodnocení cyklotras pro osoby se speciálními potřebami sestavené Janem Holzerem. Dalším cílem byla analýza cyklotras na Olomoucku a okolí, zejména pak zhodnocení jejich vhodnosti pro handcycling, k čemuž byla využita nově vytvořená metodika.

Teoretická část práce obsahuje přehled základních východisek, druhy handbike, jejich popis a využití.

Druhá, praktická část práce, uvádí 10 cyklotras vhodných pro handcycling, které byly zmapovány a vybrány pomocí nově vytvořené metodiky. Do práce jsou zařazeny také itineráře cyklotras, i když to nebyl počáteční záměr a to zejména pro kvantitu a nepraktičnost samotné orientace během jízdy. Avšak při plánování vyjížďky na handbike mohou být informace z itineráře pro uživatele užitečné.

V práci bylo dosaženo požadovaných předpokládaných výsledků. K tomu pomohla konečná navrhnutá metodika hodnocení cyklotras pro osoby se speciálními potřebami sestavená Janem Holzerem, která byla v práci využita a tím se zvýšila její validační hodnota. Metodika je vytvořena tak, aby mohla být aplikovatelná na co největší území, na rozličné terény co do povrchu, tak i do výškových profilů a zaštitit tak i MTB handbike.

Při výběru cyklotras jsem se zaměřila mimo jiné také na turistické a přírodní zajímavosti na trase, tak aby jízda na handbike nebyla pro cyklistu jen pohybovou aktivitou, ale také příjemnou volnočasovou činností, která obohatí jeho osobnost.

Handcycling je dle mého názoru výborným prostředkem pro naplnění myšlenek integrace a proto bychom se měli snažit vytvořit adekvátní podmínky pro realizaci této volnočasové pohybové aktivity.

7 SUMMARY

On the basis of predetermined research questions there was an effort to achieve the stated objectives of the work. The main objective was the pilot testing of the newly established evaluation methodology of cycle tracks for people with special needs, compiled by John Holzer. Another aim was to analyze the cycle tracks in the Olomouc region and its surroundings, especially the assessment of their suitability for handcycling, for which the newly created methodology was used.

The theoretical part provides an overview of basic assumptions, handbike types, their description and use.

The second, practical part of the work, gives 10 cycle tracks suitable for handcycling that are given and selected using the new methodology. There are also included the cycle track itineraries, even though it was not the initial intention, especially for the quantity and impracticality of orientation while driving. However, when planning cycling the itinerary information may be useful for the user.

The required and expected results were in this work achieved. The final proposed assessment methodology of cycle tracks for people with special needs, compiled by John Holzer, was used in this work and it increased its validation value. This methodology is created so as to be used to the largest area, to different terrains in the surface and in the height profiles and shields MTB handbikes too.

When choosing cycle tracks I concentrated on the tourist and natural attractions along the route because the cycling is not for the cyclist only physical activity, but also a pleasant leisure activity that will enrich his personality.

Handcycling is in my opinion an excellent mean for the fulfillment of the ideas of integration and therefore we should try to create suitable conditions for the realization of this leisure time physical activity.

8 REFERENČNÍ SEZNAM

Amtryke recreational cycle. *Bike-On* [online]. 2013 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z: <http://bike-on.com/product/amtryke-1424-community-cruiser-1464.htm>

Aplikované pohybové aktivity v evropském kontextu. *Physical Culture / Telesna Kultura*. 2011, roč. 34, č. 2, s. 8-18.

Clip on handbike. *Disabledgear* [online]. 2013 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z: <http://disabledgear.com/pages/handbikes>

Cyklomapy Olomoucka. *Mapy.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-05-16]. Dostupné z: http://www.mapy.cz/#!t=s&x=17.275921&y=49.593754&z=12&d=muni_1_1&l=16&c=T-c

Co je DMO. *Dětská mozková obrna* [online]. 2012 [cit. 2014-06-11]. Dostupné z: <http://www.dmo.cz/home/co-je-dmo>

Čertík, M. (2001). *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF.

Cyklotipy. *Ceskojede* [online]. 2011 [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cyklotipy-pro-rodiny-s-detmi/8:olomoucky/>

Daněk, K., Teplý, Z. (1974). *Neodpočívajte v pokoji aneb umění rekreace*. Praha: Olympia.

Dobrá, L., & Souček, O. (2003). *Pedagogická kinantropologie 2003*. Praha: Karolinum.

Dohnal, T. (2002). *Koncepce a metodika systému komunální rekreace na úrovni obce*. Olomouc: Univerzita Palackého.

Engelová, L., (2007). *Značení a metodika tvorby handcyclingových tras ve vybraných lokalitách Krušných hor*. Diplomová práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.

Evropská charta sportu. *MŠMT* [online]. 2006 [cit. 2014-04-08]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/sport/evropska-charta-sportu>

Filipec, J., Daneš, F., Machač, J., & Mejstřík, V. (2005). *Slovník spisovné češtiny pro školu a veřejnost*. Praha: Academia.

Financování cyklo dopravy. *European Cyclists' Federation* [online]. 2014 [cit. 2014-04-27]. Dostupné z: <http://www.ecf.com/about-us/ecf-2020-objectives/>

Fromel, K. (2002). *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

GPS. *Tomtom* [online]. 2014 [cit. 2014-05-22]. Dostupné z: http://cz.support.tomtom.com/app/answers/detail/a_id/4122/~/co-je-gps%3F

Handbike. *Michal šiška* [online]. 2012 [cit. 2013-12-15]. Dostupné z: <http://www.michalsiska.cz/handbike.html>

Handbike COMP. *COMP handbike* [online]. 2013 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://comp-handbike.cz/proc-handbike/>

Handbike Kozoroh. *Benecykl* [online]. 2013 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z: <http://www.benecykl.cz/Produkty/Handbike-Kozoroh>

Handy recumbent handcycle. *Bike-On* [online]. 2013 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z: <http://bike-on.com/product/handy-recumbent-handcycle-1248.htm>

Hanušová, R. Handcycling. *MTBS* [online]. 2010 [cit. 2013-12-10]. Dostupné z: <http://mtbs.cz/clanek/handcycling-jizda-na-trech-kolech/kategorie/ostatni%2015.12.%202013>

Hanušová, R. Historie handcyclingu. *MTBS* [online]. 2010 [cit. 2013-12-10]. Dostupné z: <http://mtbs.cz/clanek/handcycling-jizda-na-trech-kolech/kategorie/ostatni>

Hendl, J. (2005). *Kvalitativní výzkum*. Praha: Portál.

Hodaň, B., Dohnal, T., (2005). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex.

Hodaň, B. (2002). *Volný čas a jeho současné problémy*. Olomouc: Hanex.

Hošek, V. (2000). Sport zlepšuje kvalitu života. *Psychologie dnes*, 2000(4).

Infrastruktura. *Cyklodoprava* [online]. 2013 [cit. 2014-01-7]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/znaceni>

Hrouda, T., Rybová, L. Sport v životní dráze člověka s tělesným postižením. *Aplikované Pohybové Aktivity v Teorii a Praxi*. 2010, roč. 1, č. 2, s. 56-61.

Ješina, O. (2007). *Aplikované pohybové aktivity v zimní přírodě I*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Ješina, O., Kudláček, M., et al. (2011). *Aplikovaná tělesná výchova*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Ješina, O., Hamřík, Z., et al. (2011). *Podpora pohybových aktivit v kontextu volného času*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Kneeling handcycle. *Top End* [online]. 2013 [cit. 2013-12-20]. Dostupné z: <http://www.topendwheelchair.com/OurChairs/Product-Details.aspx?id=9>

- Koudelková, D. Introspekce. *Sociologický výzkum* [online]. 2014 [cit. 2014-06-11]. Dostupné z: <http://home.zcu.cz/~dagmar3/metody.html>
- Kudláček, M., et al. (2013). *Základy aplikovaných pohybových aktivit*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Křivohlavý, J. (2002). *Psychologie nemoci*. Praha: Grada
- Křivohlavý, J. (2006). *Psychologie smysluplnosti existence*. Praha: Grada
- Kvasnička, T. (2007). *Terénní cyklistika*. (Sborník z konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR). Jablonec nad Nisou: ČEMBA.
- Landa, P., Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada.
- Machovský, J. (2010). *Jeseníky – na kole Olomouckých krajem*. Olomouc: Olomoucký kraj.
- Machovský, J. (2010). *Střední Morava – na kole Olomouckých krajem*. Olomouc: Olomoucký kraj.
- Martínek, K., Soulek, I. (2000). *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. Praha: Grada.
- Maříková, H., Petrušek, M., & Vodáková, A. (Eds.). (1996). *Velký sociologický slovník*. Praha: Karolinum.
- Off-Road Handcycle. *Handcycleracing* [online]. 2013 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z: <http://www.handcycleracing.com/Intrepid>
- Ondráček, J., Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita.
- Recumbent Fork Steer Handcycle. *Disabled sports USA* [online]. 2013 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z: <http://www.disabledsportsusa.org/handcycling/>
- Renotiérová, M., Ludvíková, L., et al. (2003). *Speciální pedagogika*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci
- Sedláčková, V. (2011). *Cykloturistika vozíčkářů na Jeseníku*. Diplomová práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Strauss, A., Corbinová, J. (1999). *Základy kvalitativního výzkumu: postupy a techniky metody zakotvené teorie*. Boskovice: Albert
- Školský zákon. *MŠMT* [online]. 2004 [cit. 2014-06-11]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/dokumenty/novy-skolsky-zakon>

Titl, Z., Zaatar, A., M., Z., Ješina, O. Vliv sportovních aktivit na kvalitu života osob s transfemorální amputací. *Aplikované Pohybové Aktivity v Teorii a Praxi*. 2011, roč. 2, č. 1, s. 61-67.

Tuček, M. (2003). *Dynamika české společnosti a osudy lidí na přelomu tisíciletí*. Praha: Univerzita Karlova.

Zahradníčková, D. (2007). *Možnosti sportovního vyžití jedinců s tělesným postižením ve městě Brně*. Bakalářská práce, Masarykova Univerzita, Pedagogická fakulta, Brno.

9 PŘÍLOHY

9.1 Metodika hodnocení cyklotras pro osoby se specifickými potřebami.

Metodika hodnocení cyklotras pro osoby se specifickými potřebami

Hodnocení sjízdnosti cyklotras pro handbikery

Holzer J., 5/2014

© Holzer, Jan a Katedra APA, FTK UP v Olomouci

Metodika hodnocení cyklotras pro osoby se specifickými potřebami

Úvod

<i>Předmět hodnocení:</i>	Tato metodika je určena pro mapování sjízdnosti cyklotras
---------------------------	---

<i>Cílová skupina:</i>	Přístupnost je hodnocena z hlediska osob s omezenou schopností pohybu pro cyklistiku využívající handbike
------------------------	---

<i>Osoby primárně využívající handbike</i>	Osoby, které nejsou schopny využívat klasická kola, tandemová kola, nebo tříkolky
--	---

<i>Výstup:</i>	Slovní popis skutečného stavu cyklotras z hlediska sjízdnosti pro handbiku
----------------	--

<i>Pomůcky pro hodnotitele:</i>	Metodika hodnocení cyklotras, tužka, metr, mapa cyklotrasy, mobilní telefon s fotoaparátem, nebo fotoaparát
---------------------------------	---

<i>Hodnocení provedl:</i>
---------------------------	-------

<i>Místo, datum:</i>
----------------------	-------

© Holzer, Jan a Katedra APA, FTK UP v Olomouci

Metodika hodnocení cyklotras pro osoby se specifickými potřebami

Základní údaje o cyklotrase

Číslo cyklotrasy		<i>Metodická poznámka</i> Uvedte číslo cyklotrasy podle číslování Klubu českých turistů
Geografické umístění	GPS začátku trasy: GPS konce trasy:	Uvedte GPS začátku a konce cyklotrasy (není-li totožný), ve tvaru Loc: 49°40'35.59"N,18°40'19.13"E. Tyto údaje uvádí např. zdroj www.mapy.cz - klikněte na záložku "Měření, GPS" a poté na místo v mapě.
Turistická oblast		Např.: Jeseníky, Litovelské pomoraví, Českosaské švýcarsko...
Charakter trasy	<input type="checkbox"/> okružní (z bodu A do bodu A) <input type="checkbox"/> místní (z bodu A do bodu B a zpět po téže trase) <input type="checkbox"/> dálková (z bodu A do bodu B - zpět hromadnou dopravou)	Zvolte charakter cyklotrasy (jednu možnost).
Délka cyklotrasy		Uvedte délku cyklotrasy (hodnocené cyklotrasy) v km.
Výškový profil cyklotrasy		Uvedte výškový profil cyklotrasy. Informaci získáte např. ze serveru mapy.cz - na záložce "Naplánovat trasu" - "Na kole" - "Zobrazit výškový profil". Nebo na www.cykloserver.cz/cykloatlas .
Náročnost cyklotrasy	<input type="checkbox"/> "zelená" - rovina, mírné stoupání/klesání, žádné překážky, handbikerem sjížděné bez asistence <input type="checkbox"/> "oranžová" - sjížděnost terénu s minimální pomocí asistence, náročnější úseky stoupání/klesání, "sjížděné" překážky, nerovný povrch <input type="checkbox"/> "červená" - bez asistence nesjížděný terén, prudší stoupání/klesání, množství překážek	Posuďte náročnost trasy pro osoby na handbiku.

© Holzer, Jan a Katedra APA, FTK UP v Olomouci

Metodika hodnocení cyklotras pro osoby se specifickými potřebami

Popis cyklotrasy

Pomocí následující tabulky rozfázujte průběh cyklotrasy. V případě potřeby můžete přidat další řádky. Rozdělení na úseky proveďte na základě hodnocených kritérií, které se v průběhu trasy mění. Např. na prvním kilometru bude povrch cyklotrasy asfaltový, pak se mění na štěrky. Do tabulky v takovém případě vyplňte úsek od 0 do 1 km a vyplňte sloupec povrch. V jednotlivých úsecích tedy nemusíte vyplňovat všechny sloupce (C-G).

Úsek		Povrch	Sklon/profil	Zúžení, úzké mosty	Bariéry	Foto (v případě nejasnosti)
od (km)/místo	do (km)/místo					

Sklon:

a) rovina

b) stoupání


c) klesání

+ charakter stoupání/klesání:
povlné, prudké, táhlé apod.

Bariéry: nepřekonatelné bariéry na
trase - zejména trvalé nebo obtížně
odstranitelné překážky a možnost
jejich překonání

Číslo	Parametr	Popis parametru	Nápověda	Skutečnost
A.	PŘÍSTUP K CYKLOTRASE		<i>Parametry označené hvězdičkou jsou pouze informativní a nezapočítávají se do celkového hodnocení bezbariérovosti cyklotrasy</i>	
A.1	Parkování			
A.1.1	Parkoviště	existence parkoviště nebo možnost parkování v blízkosti objektu	<i>Hodnotí se pouze v případě, že je k dispozici.</i>	
a)	kapacita	celkový počet míst k parkování	* <i>Není-li možné kapacitu parkoviště přesně spočítat (je jich hodně, nebo parkování místa nejsou vyznačena) odhadněte celkový počet.</i>	
b)	lokalizace	umístění parkoviště a vzdálenost od cyklotrasy	* <i>Uveďte, kde se parkoviště nachází. Proveďte kvalifikovaný odhad vzdálenosti z nejvzdálenějšího místa na parkovišti k začátku hodnocené cyklotrasy.</i>	
c)	provoz	parkoviště je/není v celoročním provozu, hlídání, placení, zastřešení, v zimě udržované	* <i>Zhodnoťte dílčí aspekty parametru.</i>	
A.1.2	Vyhrazená parkovací místa	vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby tělesně postižené		
a)	kapacita	počet vyhrazených parkovacích míst	* <i>započítávají se vyznačená vyhrazená parkovací stání</i>	
b)	označení	vyhrazené parkovací místo je označeno svislou i vodorovnou dopravní značkou	* <i>Ano / ne</i>	
c)	parametry	vyhrazené parkovací místo by mělo být široké min. 3,5 m (kolmé i podélné místo) resp. dlouhé 7 m (podélné místo), aby umožňovaly manipulaci osoby na vozíku.	* <i>Uveďte, zda vyhrazená parkovací místa splňují předepsané parametry.</i>	


d)	sklon	sklon vyhrazeného parkovacího místa v podélném a příčném směru by neměl přesáhnout 2 % (2 cm na metr).	*	<i>Posudte, zda stání na vyhrazeném místě není problematické - zda sklony nepřesahují 2%.</i>	
e)	lokalizace	umístění vyhrazeného parkovacího místa v těsné návaznosti na přístupový chodník	*	<i>Ano / ne</i>	
A.1.3 Povrch parkoviště		povrch vyhrazeného parkovacího místa a zbývající části parkoviště, po němž vede cesta k přístupovému chodníku		<i>V případě, že parkoviště není k dispozici, hodnotí se povrch místa, na němž lze autem zastavit pro nástup/výstup, co nejbližší cyklotrasy.</i>	
a)	materiál	povrch musí být pevný (zpevněný) a nekluzký, a to i při deštivém počasí (nerozmočený, nerozbahněný). Spáry mezi dlažbou, světlost mříží a roštů ve směru chůze max. 1,5 cm.		<i>Uveďte, z jakého materiálu (např. asphalt, beton, dlažební kostky, kámen, štěrk, panely, dřevo, tráva, zemina) je povrch parkoviště. V případě, že je tvořen vícero druhy materiálu, specifikujte je.</i>	
b)	stav	povrch musí být rovný a dobře udržovaný. Neměl by tedy mít výtluky a jiné defekty bránící sjízdnosti na vozíku.		<i>Popište stav povrchu a zda je udržovaný. Zaměřte se na nerovnosti nebo defekty, které by mohly být nebezpečné nebo bránit sjízdnosti.</i>	
A.1.4 Osvětlení parkoviště					
a)	osvětlení	osvětlení by mělo fungovat celoročně, již za šera a osvětlena by měla být celá plocha parkoviště	*	<i>Ano / ne</i>	

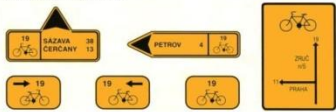

A.2	Přístupový chodník	Přístupovým chodníkem se rozumí cesta (úsek) od parkoviště (místa pro zastavení) k cyklotrase		
A.2.1 Povrch chodníku				
a)	materiál	povrch musí být pevný (zpevněný) a nekluzký, a to i při deštivém počasí (nerozmočený, nerozbahněný). Spáry mezi dlažbou, světlost mříží a roštů ve směru chůze max. 1,5 cm.		<i>Uveďte, z jakého materiálu (např. asfalt, beton, dlažební kostky, kočičí hlavy, kámen, štěrk, panely, dřevo, tráva, zemina) je povrch přístupového chodníku. V případě, že je tvořen vícero druhy materiálu, specifikujte je.</i>
b)	stav	povrch musí být rovný a dobře udržovaný. Neměl by tedy mít výtluky a jiné defekty bránící sjízdnosti na vozíku.		<i>Popište stav povrchu a zda je udržovaný. Zaměřte se na nerovnosti nebo defekty, které by mohly být nebezpečné nebo bránit sjízdnosti.</i>
c)	výškové rozdíly	výškové rozdíly mezi rozdílnými povrchy by neměly být více jak 2 cm, v případě stejného povrchu do 0,5 cm. 		<i>Uveďte zda na chodníku jsou výškové rozdíly, jak velké a zda se jim dá vyhnout.</i>
A.2.2 Parametry chodníku				
a)	lokalizace	jaký charakter má přístupový chodník, kudy vede	*	<i>Je třeba při zdolávání úseku od parkoviště k cyklotrase zdolávat (překračovat) vozovku? Vede přístupová cesta po vozovce, tj. není tam chodník ve významu samostatné pozemní komunikace sloužící chodcům k přesunu po délce komunikace?</i>

Metodika hodnocení cyklotras pro osoby se specifickými potřebami

b)	šířka	chodník by měl být široký min. 1,2 m, v místě dočasného zúžení min. 0,9 m	*	<i>Uvedte šířkové parametry chodníku. Splňuje min. požadované rozměry?</i>	
c)	příčný sklon	příčný sklon (kolmo k chůzi) je max. 1:50 (2 %, tj. 2 cm na 1 m)	*	<i>Posudte, zda příčný a podélný sklon chodníku vyhovuje popisu parametru.</i>	
d)	podélný sklon	podélný sklon (ve směru chůze) je max. 1:12 (8,33 %, tj. 8,3 cm na 1 m)	*		
A.2.3 Osvětlení chodníku					
a)	osvětlení	osvětlení by mělo fungovat celoročně, již za šera a přístupový chodník by měl být osvětlen po celé své délce	*	<i>Ano / ne</i>	

Číslo	Parametr	Popis parametru	Nápověda	Skutečnost
B.	CYKLOTRASA		<i>Parametry označené hvězdičkou jsou pouze informativní a nezapočítávají se do celkového hodnocení bezbariérovosti cyklotrasy</i>	
B.1	Pohyb v exteriéru	Exteriérem se rozumí vlastní cyklotrasa		
a)	povrch	povrch musí být pevný (zpevněný) a nekluzký, a to i při deštivém počasí (nerozmočený, nerozbohňený).	<i>Uveďte, z jakého materiálu (např. asfalt, beton, dlažební kostky, kámen, štěrk, panely, dřevo, tráva, zemina) je povrch cyklotrasy. V případě, že je tvořen vícero druhy materiálu, specifikujte je.</i>	
b)	stav	povrch musí být rovný a dobře udržovaný. Neměl by tedy mít výtluky a jiné defekty bránící sjízdnosti.	<i>Popište stav povrchu a zda je udržovaný. Zaměřte se nerovnosti nebo defekty, které by mohly být nebezpečné nebo bránit sjízdnosti venkovního prostoru (drobné výtluky nebo výmoly, které se dají objet nezohledňujte).</i>	
c)	šířka	Cyklotrasa musí být široká nejméně 1,5 m, lépe 2 m pro zajištění bezkolizního míjení osob. Je-li trasa užší, měla by na ní být místa, na kterých se mohou návštěvníci pohodlně a bezpečně minout.	<i>Uveďte průměrnou šířku trasy. Specifikujte úseky, které nedosahují min. rozměrů. Uveďte, zda jsou na trase bočnice (prostor) pro míjení.</i>	
d)	výškové rozdíly	výškové rozdíly na trase by neměly být více jak 7 cm, v případě jednoho materiálu do 2 cm; případný výskyt schodů je kompenzován existencí šikmých ramp, sjezdů apod.	<i>Uveďte zda je nutné překonávat výškové rozdíly, jak velké a zda se jim dá vyhnout/jak je lze překonat.</i>	

B.2	Bezpečnost cyklotrasy				
a)	charakter terénu	sluneční svit, stín, cyklotrasa je chráněná lesním porostem nebo úbočími údolí, vede lesem	*	<i>Popište terén, kterým cyklotrasa vede (podél pozemní komunikace I. třídy, lesem, mezi poli). V případě, že vede smíšeným terénem, specifikujte jej. Cyklotrasa otevřenou krajinou může být nepříjemná za velmi slunečného počasí.</i>	
b)	bezpečnostní prvky	Bezpečný přejezd pozemní komunikace (nadjezd, podjezd, přejezd pro cyklisty), železniční tratě (nadjezd, podjezd, přejezd)		<i>Uveďte, zda a jak je zajištěna bezpečnost na nebezpečných úsecích cyklotrasy.</i>	
d)	překážky	schody (výškové rozdíly větší než 7 cm), díry, otvory, svodnice dešťové vody (stružky, překopy), kameny, kořeny, vyčnívající objekty, brody apod.		<i>Uveďte s jakými překážkami na cyklotrase musí návštěvníci počítat. Umístění bariér specifikujte v tabulce "Popis cykloturistické trasy". Všímejte si zejména nepřekonatelných překážek.</i>	
e)	nebezpečné nepředvídatelné překážky			<i>Uveďte jaké nebezpečné překážky se na cyklotrase vyskytují (závora, nebezpečné klesání atd.) a zda je na ně dopředu upozorněno viz příklad.</i>	

B.3	Značení	Značením se rozumí informační a orientační systém na cyklotrase.		
B.3.1	Navigační prvky	prvky ukazující cestu k cíli nebo navádějící k určitým místům na cyklotrase		
a)	rozcestníky, směrové ukazatele, značení cyklotrasy	<p>Nachází se na cyklotrase značení Klubu českých turistů</p> 	<p><i>Uveďte zda-li se na hodnoceném úseku cyklotrasy nachází značení Ano / ne, uveďte také zda se nachází v celém hodnoceném úseku.</i></p>	
b)	orientační panely s mapou		<p><i>* Uveďte, zda a kde se na cyklotrase nacházejí, jaké mají provedení. Je na cyklotrase k dispozici reliéfní plán/model cyklotrasy?</i></p>	
B.3.2	Informační prvky	prvky podávající doplňující informace o cyklotrase a významných bodech, které se na ní nacházejí		
a)	informační panely/tabule	informační panely, zastavení na naučné stezce apod.	<p><i>* Uveďte, zda jsou na cyklotrase informační panely (zastavení naučné stezky, významné území, památný strom apod.)</i></p>	