

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

**Možnosti provozování cykloturistiky s dětmi
v přívěsném vozíku na Olomoucku**

Bakalářská práce

Autor: Pavel Kuba, Rekreatologie

Vedoucí práce: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

Olomouc 2013

Jméno a příjmení autora: Pavel Kuba

Název bakalářské práce: Možnosti provozování cykloturistiky s dětmi v přívěsném vozíku na Olomoucku

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Luděk Šebek Ph.D.

Rok obhajoby bakalářské práce: 2014

Abstrakt:

Bakalářská práce se zabývá analýzou cyklostezek na Olomoucku, zejména zhodnocením vhodnosti a dostupnosti těchto cyklostezek pro rodiče s dětmi v přívěsném vozíku za kolem.

První, teoretická část práce obsahuje přehled základních východisek, druhy přívěsů za kola, jejich popis, srovnání a bezpečnost použití. Druhá, praktická část práce mapuje jednotlivé cyklotrasy. Součástí práce je dotazníkové šetření, které analyzuje stávající stav a spokojenost se sítí olomouckých cyklotras. Hlavním cílem mé práce je analýza cyklostezek na Olomoucku, zejména zhodnocením vhodnosti a dostupnosti těchto cyklostezek pro rodiče s dětmi v přívěsném vozíku za kolem.

Výsledky mohou přispět k návrhu opatření na zlepšení současné situace.

Klíčová slova: cykloturistika, cyklistika, dítě, volný čas, rekreace, komunální rekreace

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Pavel Kuba

Title of the master thesis: Options cycling with children in a trailer in the Olomouc

Department: Department of Rekreology

Supervisor: Mgr. Luděk Šebek Ph.D.

The year of presentation: 2014

Abstract:

This bachelor thesis deals with the analysis of cycle paths in the Olomouc region, in particular the evaluation of the suitability and availability of these tracks for parents with children in a trailer behind the wheel.

The first, theoretical part provides an overview of basic assumptions, types of trailers for bikes, their description, comparison and safety of use. The second, practical part of this work presents various trails. The survey is a part of this work, which analyzes the current status and satisfaction with Olomouc cycle paths network. The main aim of my work is the analysis of cycle paths in the Olomouc region, in particular the evaluation of the suitability and availability of these tracks for parents with children in a trailer behind the wheel.

The results may contribute to the solution how to improve the situation.

Keywords: cycling, child, leisure time, recreation, municipal recreation

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

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně pod vedením Mgr. Luďka Šebka Ph.D., uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a dodržel zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 25.11.2013

.....

Děkuji Mgr. Lud'kovi Šebkovi Ph.D. za pomoc a cenné rady, které mi poskytl při zpracování bakalářské práce.

OBSAH

1	ÚVOD	7
2	PŘEHLED POZNATKŮ	8
2.1	Volný čas	8
2.2	Dítě, dětství.....	9
2.3	Rekreace	10
2.4	Komunální rekreace.....	12
2.5	Cyklistika.....	13
2.5.1	Historie jízdního kola	14
2.5.2	Cykloturistika	16
2.6	Cyklistická infrastruktura	18
2.6.1	Cyklotrasy	18
2.6.2	Cyklostezka	19
2.6.3	Značení cyklotras a cyklostezek.....	19
2.6.4	Cykloturistika s dětmi	20
3	PRAKTICKÁ ČÁST	27
3.1	Cíle a hypotézy	27
	Metodika.....	28
4	VÝSLEDKY	29
4.1	Návrhy na opatření	39
5	ZÁVĚR.....	40
6	SOUHRN	41
7	SUMMARY	42
8	REFERENČNÍ SEZNAM.....	43
9	SEZNAM PŘÍLOH	45
	Příloha č. 1 Dotazník.....	46
	Příloha č. 2 Nejčastěji používané cyklotrasy na Olomoucku.....	48

1 ÚVOD

Cyklistika, cykloturistika, turistika se v dnešní době stává fenoménem. Patří jako jedna z aktivních pohybových činností mezi stále oblíbenější a vyhledávanější. Když se podívám na trendy kolem nás, vidím, že se společnost vrací do bodu, kdy je kolo uznávaným, přijímaným a vhodným dopravním prostředkem ve městě, stejně jako tomu bylo v první polovině 20. století. Má to samozřejmě několik možných důvodů. Faktem ale je, že neexistuje žádná jiná aktivita, která by dokázala zlepšovat zdravotní stav a fyzickou kondici lidí a současně by přispívala ke snižování znečištění a emisí CO₂ a řešení neutěšené dopravní situace našich měst.

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. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky. Vzhledem k rostoucímu zájmu o cyklistiku a cykloturistiku je hlavním cílem mé práce analýza cyklostezek na Olomoucku, zejména zhodnocení vhodnosti a dostupnosti těchto cyklostezek pro rodiče s dětmi v přívěsném vozíku za kolem. Součástí mé práce je monitoring stávající situace Olomouckých cyklotras a poukázání na problémy, které mohou odradit případné nové zájemce o cyklistiku a cykloturistiku s dětmi v přívěsném vozíku.

K naplnění cíle práce je slouží především část praktická, která však terminologicky i teoreticky využívá poznatků, prezentovaných v přehledové části. V této kapitole zpracovávám poznatky z oblasti volného času, dětství a rekreace s postupnou specifikací na rekreaci komunální a cyklistickou. 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 cykloturistiky s přívěsným vozíkem.

2 PŘEHLED POZNATKŮ

2.1 Volný čas

Volnému času připisujeme v současnosti velký význam vzhledem k tomu, že pomáhá obnovit pracovní schopnost, popřípadě může zvýšit kvalifikaci, může vést mladé lidi i dospělé ke kulturnímu rozvoji a obohacení osobnosti, ale také ke stagnaci nebo i k činnosti v antisociálně zaměřených skupinách.

V literatuře o volném čase se nachází mnoho definicí volného času. Ukazují značnou variabilnost jednotlivých významů. Podle Hodaňe (1997) 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.

Podle Teplého (1971) 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.

Volný čas je dle Tučka (2003) časem zůstatkovým, zbývajícím po čase pracovním a vázaným, jako jsou cesta do práce a zpět, chod domácnosti, starost o rodinu, biologické potřeby.

Pávková (1999) dělí pohled na využití volného času z pěti hledisek:

1. Ekonomické hledisko:

Z ekonomického hlediska je důležité, kolik prostředků společnost investuje do zařízení pro volný čas, zda a jakým způsobem se alespoň část nákladů vrátí. Při této příležitosti ale upozorňuje na skutečnost, že průmysl volného času často rezignuje na oblast kultivace a socializace člověka.

2. Hledisko sociologické a sociálně-psychologické:

Z hlediska sociologického a sociálně psychologického je zapotřebí sledovat, jak činnosti ve volném čase přispívají k utváření mezilidských vztahů, zda pomáhají tyto vztahy kultivovat.

3. Politické hledisko:

Z politického hlediska je nutno zvážit, jak a do jaké míry bude stát svými orgány zasahovat do volného času obyvatelstva, jaká bude školská politika, zda v rámci školské soustavy bude věnována patřičná pozornost i zařízením pro ovlivňování volného času. Nabídka aktivit pro volný čas by ve městech a obcích měla tvořit funkční systém bez preferování institucí, organizací či majetkových vztahů. Na místní nabídce by se měli podílet všichni partneři na základě dohod a využívat evropské, státní a obecní zdroje, platby účastníků i sponzorské dary.

4. Zdravotně-hygienický pohled:

Zdravotně-hygienický pohled na využívání volného času především sleduje, jak lze podporovat zdravý tělesný a duševní vývoj všech věkových a sociálních skupin populace. Správné využívání volného času se pozitivně projevuje ve zdravotním stavu člověka.

5. Pedagogická a psychologická hlediska:

Vytváří podmínky pro seberealizaci člověka s přihlédnutím k jeho věkovým a individuálním zvláštnostem.

Z výše uvedeného je patrné, že „volný čas“ hraje a bude hrát v životě člověka (a tím i společnosti) významnou roli a to zejména v oblasti tvorby a rozvoje jeho zdraví, kultivace a socializace. Proto je nutné soustavně měnit myšlenkový přístup řídicích subjektů k významu, a zejména k obsahu volného času, tím přispět k následnému a systematickému vytváření legislativních, organizačních, ale i ekonomických podmínek pro jeho trávení na úrovni adekvátní všem věkovým a sociálním skupinám obyvatel (Dohnal, 2002).

2.2 Dítě, dětství

Dítě (child, infant) je lidský jedinec v období od novorozence do 15 let; právně nezletilec (Psychologický slovník, 2000).

Dětství (childhood) – první úsek sociálního vývoje člověka počínající narozením a ukončený podle tradičního pojetí v sedmém roce života. Biologicky končí dětství pubertou, sociálně možností vlastního odpovědného života. Právně jsou mezníky patnáctý, respektive osmnáctý rok života (podle mezinárodní Úmluvy o právech dítěte je dítětem „každá lidská bytost mladší osmnácti let, pokud podle právního řádu, jež se na dítě vztahuje, není zletilosti dosaženo dříve“). Ve všech kulturách je dětství obdobím domácí výchovy, primární socializace, kdy jsou dítěti zprostředkovány normy, hodnoty, jazyk, vzorce chování a základní

dovednosti (výstavba základní struktury osobnosti). Významný vliv na průběh dětství mají socioekonomický status rodiny a metody socializace vztažené k pohlaví dítěte. Společnost vytváří pro dítě zvláštní podmínky (zákaz práce, absence trestní a právní odpovědnosti, povinná školní docházka). Teprve novověk začal zdůrazňovat odlišnost dítěte; dítě již není pokládáno za kopii dospělého. Rozporem moderní doby je, že děti fyzicky dospívají dříve než sociálně, což má v dalších fázích životního cyklu vliv na kdysi tradiční vzorce chování (Sociologický slovník, 2001).

Psychologie i sociologie člení období dětství do několika etap podle vývojového stupně, který většinou zahrnuje jak biologické, tak osobnostní a socializační kritéria. Obecně se používá například tato etapizace: 1. Prenatální období (9 měsíců před narozením); 2. Období novorozenecké (do 1 měsíce po narození); 3. Kojenecké období (do jednoho roku po narození); 4. Období batolete (1.–3. rok života); 5. Věk předškolní (3.–5. rok života); 6. Věk školní (od 6.–14., respektive 15. let), který se dále dělí na mladší (6.–10. rok života) a starší (11.–15. rok života) a překrývá se již s pubescencí. Sociologie často člení dětství na čtyři základní období, které se liší zejména strukturou činností:

1. do 2 let jde hlavně o biologickou adaptaci, vytváření senzomotorických schémat a jejich interiorizaci;
2. od 2 do 6–8 let je to období rozvoje řeči, obrazotvornosti, nápodoby, používání symboliky;
3. od 6 do 8 let, někdy až do 11–13 let, probíhá rozvoj schopnosti myšlení v oblasti formální logiky, abstrakce, konstruktivní hry (velkou roli při tom hrají skupiny vrstevníků, škola);
4. v navazujícím období do 15 let věku fyziologické změny vyvolávající změny v systému emocionálním i sociálním (Velký sociologický slovník, 1996).

2.3 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, vracení do původního stavu, dosahování původní kvality, což vše bylo z nějakého důvodu v negativním smyslu změněno.

Celý život člověka, realizace všech jeho rolí, jsou spojeny 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, projevující se nejen v kompenzačních, ale především v obnovovacích

efektech. Rekreační vyjadřuje aktivní proces, ve kterém se člověk, na rozdíl od mnoha svých jiných činností, zaměřuje na sebe sama (Hodaň, 2005).

S vývojem lidské společnosti a její úrovně souvisí i struktura lidského života. Především pokud se týká času, se kterým se hospodaří. Ve smyslu rekreace jde potom u většinové populace o využití zbytkového času, který člověku zbývá po splnění všech jeho povinností. Rekreační je v tom případě vázána na volný čas. Dá se tedy obecně říci, že rekreace je pojmem, označujícím činnosti, které jsou zaměřeny na obnovování vyčerpaných sil a kompenzaci deformativních vlivů vyplývajících 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 (Hodaň, 2005).

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 spjat 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 pěstitelství. Zájmová rekreace může mít buď pohybový, nebo nepohybový charakter. Její význam je především psychický, sociální kontakt je ojedinělý.

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 (Hodaň, 2005). Základní pojem rekreace vyjadřuje uspokojení potřeby zotavení, osvěžení, tvorby zdraví. Na něj navazují pojmy

- **kompenzace** – uspokojení potřeby vyrovnaní, rozptýlení a potěšení,
- **regenerace** – uspokojení potřeby obnovy,
- **rekondice** – uspokojení potřeby návratu ztracených sil,
- **edukace** – uspokojení potřeby poznání a dalšího učení,
- **kontemplace** – uspokojení potřeby uvědomění si sama sebe,
- **komunikace** – uspokojení potřeby sdělení, kontaktu a družnosti,
- **integrace** – uspokojení potřeby společenského kontaktu a vzájemného vztahu,
- **participace** – uspokojení potřeby sociálního sebepojetí a angažovanosti,
- **enkulturace** – uspokojení potřeby účasti na kulturním životě.

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.

2.4 Komunální rekreace

Zaměření práce na cyklostezky v olomouckém regionu vyžaduje přiblížení komunální rekreace, která je kontextem jízdy s dětmi v přívěsném vozíku. Komunální rekreaci chápeme jako rekreaci na úrovni města, obce a jako systémové řešení organizace a řízení volnočasových aktivit na určitém území či regionu (Dohnal, 2005).

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 (Dohnal, 2005). Tendence vývoje volnočasových aktivit směřují:

- od organizovaného k neorganizovanému,
- od výkonu k prožitku (radosti, sebeuspokojení, seberealizaci),
- od kolektivního k individuálnímu,
- od tradičního k netradičnímu (rizikovému, vzdělávacímu, k aktivitám pro rozšíření obzoru a kvality osobnosti),
- od města k přírodě,
- od dlouhodobých vlivů ke krátkodobým trendům (Dohnal, 2002).

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. Je však při tom nutné zdůraznit, že se však 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 neprojevily 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).

2.5 Cyklistika

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, cyklisté nemají takové problémy s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami, kolo přispívá k humanitě a družnosti. Významný je i přínos pro rozvoj cestovního ruchu (Ondráček, Hřebíčková, 2007).

Dá se 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 stresová situace. Jak se ukazuje, je kolo jednou z nejlepších forem aktivního odpočinku a relaxace (Martínek, Soulek, 2000).

Cyklistika patří odjakživa do našeho života. Už jsme poznali neopakovatelnost prožitku jízdy v terénu, na osamělé cestě lesem, na silnicích vedoucích zalesněným údolím podél řeky, ale taky utrpení při stoupání na vrchol kopce a potom skvělý pocit, že vše skončilo a teď pojedeme nějakou chvilku zadarmo dolů (Landa, 2002).

2.5.1 Historie jízdního kola

Jízdní kolo bylo vynalezeno ve druhé polovině 19. století. První kola byla vcelku primitivní a při jízdě značně nepohodlná. Základním materiálem bylo dřevo, na těžkém dřevěném podstavci byla umístěna dvě dřevěná kola a poduška, která měla představovat sedadlo. Jelikož ještě pro pohon nebyly vytvořeny pedály, jezdec je poháněl tak, že se nohama odrážel o zem. První takovéto kolo sestrojil v roce 1813 německý baron Karl Wilhelm Friedrich Christian Ludwig Drais von Sauerbronn a vynález byl pojmenován "draisina". Po několika neúspěšných pokusech byl v roce 1818 patentován. Přes neustálá drobná vylepšování, zejména v Anglii a v Americe, opadla časem obliba drezíny. Až v roce 1839 spatřily světlo světa první pedály, které vytvořil skotský kovář Kirkpatrick MacMillan.

K vybavení kola pedály došlo až okolo roku 1861 Francouzem Pierrem Michauxem, který přidal kliky s pedály na přední kolo a tento dopravní prostředek nazval "vélocipede". V pařížské továrně Michaux & Lallement se začaly s velkým úspěchem sériově vyrábět bicykly s pedály pevně spojenými s osou předního kola. Velocipédy se potom začaly vyrábět i v dalších továrnách hlavně v Anglii, kde se vyráběly už celokovové s drátěnými koly. Pokrok nastal i v nahrazení ocelových ráfků úzkými gumovými obručemi. Na jedno otočení klik se ujela dráha rovnající se obvodu kola, což bylo při malém průměru předního kola velmi málo. Proto se průměr předního kola postupně zvětšoval až na proslulá vysoká kola, která se začala prosazovat koncem 19. století. Na vysokých kolech se dosahovalo značných rychlostí. Vysoké kolo mělo ovšem velkou nevýhodu v nestabilitě a nebezpečnosti pádu z kola. Proto byl vynalezen tzv. tricykl – tříkolka, která tuto nevýhodu odstraňovala.

V devadesátých letech devatenáctého století se u jízdních kol začaly objevovat převody a ukázalo se, že vhodně zvolenými převody se dá na nízkém kole dosáhnout stejné

rychlosti jako na kole vysokém. Převody byly příčinou zániku vysokého kola, i když poprvé byly vyzkoušeny právě na něm. Byl zkonstruován tzv. "bezpečnostní bicykl". Roku 1885 se objevil první předchůdce dnešního nízkého kola, "Rover Safety", vytvořený Williamem Suttonem a Jamesem Starleyem. Rovery postupně převálcovaly vysoká kola na závodních drahách a jejich obliba začala stoupat.

Na úspěchu nízkých kol se významně podílel i další vynález - pneumatika. I když pneumatiku vynalezl Angličan William Thompson již v první polovině 19. století, je navždy spojena se jménem irského zvěrolékaře z Dublinu Johna Boyda Dunlopa, který ji použil na nízkém kole svého syna.

Kolo již mělo pneumatiky, ale chyběly mu brzdy a volnoběžka - když se otáčelo kolo, otáčely se i kliky s pedály. Dokud nebyly žádné brzdy, nezbylo jezdcům než brzdit tzv. kontrováním - zadržováním otáčení pedálů, což bylo ale fyzicky náročné a mnohdy nebezpečné. Částečně tyto nesnáze odstranil volnoběžný náboj. Historie přisuzuje vynález volnoběžného zadního náboje francouzskému hodináři Meunierovi do doby kolem roku 1870. U jízdních kol se ale uplatnil mnohem později díky německému technikovi Ernstu Sachsovi, který volnoběžný náboj použil u jízdního kola v roce 1904.

Dalším významným krokem vpřed byl vynález inženýra Ernesta Monningtona Bowdena z Irska. Ten zkonstruoval tzv. axiální brzdou, působící na ráfek z obou stran a která je prakticky používána dodnes. Dále byla vyvinuta brzda zvaná "torpedo", která byla založena na brzdění protišlapáním, přičemž síla brzdění působila přímo do středu zadního kola.

Kolo mělo ještě stále jednu nevýhodu - jeden převod. Jízda do kopce nebo proti větru byla nepříjemnou námahou. Příznivějším převodem se námaha zmatelně snížila, ale za cenu pomalé jízdy po rovině nebo nutnosti rychle šlapat. Řešením se stalo zavedení měnitelného převodu. Vcelku uspokojivé konstrukce pocházejí již z dob prvních Roverů. V dalších desetiletích se měnitelný převod dále zlepšoval a kolem roku 1909 byl již na takové úrovni, že počet měnitelných převodů byl zvětšen na tři možnosti, které se dále rozvíjely až do dnešní podoby.

Závodění v cyklistice vyústilo v rozvoj technologie, vznikaly první galusky a rychloupínáky, které vytvořil roku 1927 Ital Tullio Campagnolo. V roce 1933 vzala za vděk Campagnolova první přehazovačka. Po druhé světové válce vyšlo kolo z módy díky větší dostupnosti aut. Ale na konci dvacátého století získává jízdní kolo u svých příznivců opět na významu a oblibě, k čemuž také velkým dílem přispívá horské kolo. Jako dopravní prostředek

se kolo využívá hlavně v Holandsku, Belgii, Dánsku a Německu, kde byla vytvořena obrovská síť cyklostezek (Cyklistika, 2008).

S jízdním kolem najednou obyčejní muži a ženy získali mnohem více volnosti a nezávislosti pohybu. Kolo bylo jejich jízdou ven z přečpaných nájemných domů ve středu města na čistý vzduch, do rychle se rozrůstajících předměstí. Fotografie městských scénérií z 30. Let jasně ukazují, jak se v první polovině 20. Století stala česká města městy jízdních kol. Lidé ze všech společenských vrstev jezdili hromadně na kolech a jízdní kolo se ujalo i v mnoha profesích (Život s kolem, 2011).



Obrázek 1 Kostitřas

2.5.2 Cykloturistika

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 její další aspekty 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 nenarušuje příliš 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).

Mezi nejpopulárnější typy cyklistiky patří cykloturistika (dálkové cyklostezky, značené a doporučené cyklotrasy), dopravní cyklistika (městské a příměstské 25 cyklostezky) a terénní cyklistika (značené cykloturistické trasy nebo singletrack – cesta s přírodním povrchem pro jedno kolo). Přírodě blízké rekreační cesty a stezky přinášejí 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 (Kvasnička, 2007).

Cykloturistika by se dala definovat jako jízda na trekkingových, městských a horských, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěná území. Využívá jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Požadavkem je atraktivní prostředí a co největší bezpečnost

Historie cykloturistiky

Počátek cykloturistiky souvisí se zrozením kola roku 1817, tento vynález byl předurčen pro zábavu a radost. Poté, co pominulo období módního trendu v polovině 19. století, došlo k selekci cykloturistů a jejich organizaci v klubech. Roku 1883 byly položeny základy ke vzniku České ústřední jednoty velocipedistů, která sdružovala čtyři kluby s téměř 150 členy. Hlavní náplní klubů bylo rozšíření praktického využití kola a organizování různých vyjížděk a výletů. Od roku 1875 se v Chebu vyráběla kola značky Premier.

Brzy na to vznikla firma Eska a v roce 1923 byla zahájena výroba kol značky Tudor a Tripol v Rokycanech (od roku 1951 Favorit). V roce 1884 byl založen nejstarší sportovní časopis v Čechách, který se jmenoval Cyklista.

Rozvoj cykloturistiky v Evropě zbrzdil politickoekonomický vývoj a obě světové války. Poválečný technický pokrok znamenal rozvoj individuální motorové dopravy. Kolo přestává být dopravním prostředkem a dochází ke vzniku cykloturistiky jako formy aktivního odpočinku. Spolu s odlišným poválečným ekonomickým a politickým vývojem Evropy dochází k rozdílným možnostem rozvoje cykloturistiky, způsobené především nedostatkovým materiálním vybavením obyvatel východního bloku.

Přemíra motorifikace a nové trendy zdravého životního stylu znamenaly koncem minulého století ve vyspělých zemích Evropy a Ameriky znovuobjevení předností rekreace na

kole. Významně tomu napomohlo zkonstruování horského kola, které odpoutalo turisty od frekventovaných komunikací (Ondráček, Hřebíčková, 2007).

2.6 Cyklistická infrastruktura

Jednou s hlavních priorit je zajistit souvislou síť bezpečných a přímých cyklostezek a dalších komunikací vhodných pro cyklisty. Mezi ně patří (Infrastruktura, 2012):

- **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 v 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. Cyklisty navádí, ostatní upozorňuje.
- **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).

2.6.1 Cyklotrasy

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 nimi 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 (Ondráček, Hřebíčková, 2007).

2.6.2 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).

2.6.3 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.

Cyklistickou trasu 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 cyklistické trasy se

mohou nacházet opatření pro cyklistickou dopravu, která často tvoří i souvislé úseky (Infrastruktura, 2012).

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

2.6.4 Cykloturistika s dětmi

Již v předškolním věku děti zvládají samostatnou jízdu na kole bez větších problémů. Nicméně na delší jízdy spolu s rodiči se pouštějí ve věku okolo 6–10 let. Jednou s možností, která usnadní dítěti překonávání delší vzdálenosti, je teleskopický tandem. Jde o pevné tažné zařízení, které vede kolo dítěte a zároveň jej táhne za sebou a pomáhá mu zvládat i delší vzdálenost. Teleskop se připevní z jedné strany na sedlovou tyč kola dospělé osoby a na straně druhé je připojena ke kolu dítěte. Tažené kolo můžeme v několika vteřinách oddělit a na méně frekventované silnici, nebo v méně náročném terénu může dítě pokračovat samostatně. Některé typy tandemů jsou speciálním jednokolem schopným jízdy pouze společně s tažným kolem (Landa, Lišková 2004).



Obrázek 2 Tandemová (tažná) tyč

Dokud dítě není dost velké na to, aby jezdilo na odrážedle nebo kole samo, jsou dvě základní možnosti jak jej vézt spolu s rodičem.

Tou první a stále ještě tradičnější jsou cyklosedačky. Cyklosedačky jsou určeny pro děti, které už mohou už mohou samy dlouhodobě sedět. Nejnižší hranicí pro bezproblémové použití

sedaček je věk 18 měsíců. Do té doby je vhodnější se zamyslet spíše nad použitím vozíku, kde dítě může ležet, je chráněno před větvi, poletujícím hmyzem nebo i prachem a zároveň může bez větších potíží za jízdy klimbat. Při přepravě dítěte v cyklosedačce investujete nemalou část sil do záchrany rovnováhy, protože dítě zkrátka sedí vysoko a zvyšuje tak polohu Vašeho těžiště. To samé platí třeba o brašnách na nosiči (Vybíráme dětskou cyklosedačku, 2013). Cyklosedačky rozdělujeme na přední a zadní, v textu níže se budu věnovat přiblížení kladů a záporů jednotlivých provedení.

Přední cyklosedačky

Pro děti od 9 do 15 kg, jsou určeny pouze pro jedno dítě. Při jízdě je vysoko posazené těžiště, které znamená nesnadnou manipulaci, kolo je méně stabilní. Jako veliký klad vpředu umístěných cyklosedaček je že dítě je pod dozorem a v případě některých druhů kolizí může řidič dítě lépe ochránit (např. vlastním tělem). Na druhou stranu, při podklouznutí kola padá nejen jezdec, ale i dítě z poměrně velké výšky, navíc dospělý může spadnout na dítě. Mezi zápory patří, že větší dítě může překážet v rozhledu a při řízení kola. Jako další negativní vlastnost předních sedaček vnímám, že v případě usnutí dítěte má dítě nevhodnou polohu.

Přední sedačky jsou povětšinou uchycené na rám jízdního kola a vhodné spíše pro kratší přejezdy, jsou méně bezpečná pro dítě.

Zadní cyklosedačky

Vhodné i pro větší děti od 9 do 22 kg. Na zadní sedačku mohou i starší děti, zhruba do 3–4 let věku. Je také možnost odpružení sedačky, což je pro pohodlí dítěte vhodné. Oproti přední sedačce je možné na prodloužený nosič umístit až dvě cyklosedačky. Jízdní vlastnosti kola se sedačkou jsou bohužel stejné, vysoko a dozadu posunuté těžiště znamená nesnadnou manipulaci s kolem při zastavování a rozjezdu, kolo je nestabilní. Další nevýhodou je že kolo se sedačkou není možné odložit, pokud dítě spí. Zadní provedení je vhodnější i pro delší jízdy, oproti přednímu uchycení je i bezpečnější, dítě má ale omezený výhled. Způsob montáže je dvojitý a to: uchycení k podsedlové trubce a zadní vidlici, k nosiči a nebo k podsedlové trubce a nosiči zároveň.



Obrázek 3 Cyklosedačka přední



Obrázek 4 Cyklosedačka zadní

Přívěsné vozíky za kolo

Další a stále více využívanou možností, jak vzít děti na vyjížďku, jsou vozíky za kolo. Závěsný vozík představuje dvoukolový vozík uzavřený plachtou, který se připevňuje k zadní části rámu kola v místech okolo zadního náboje. Vozík je použitelný po vložení bezpečnostní sedačky i pro zcela malé kojence. Vnitřek vozíku je chráněn proti nepřízni počasí, dítě se v něm může ponechat i v případě krátké přestávky. Vozík je bezpečný, opatřený řadou prvků pasivní bezpečnosti (odrazky, vlaječky) a díky nízko položenému těžišti je stabilní i v náročném terénu.

S vozíkem se můžeme bezpečně pohybovat v rychlosti okolo 20 km/h na dobré asfaltové cestě, na polních a lesních cestách je to o něco méně. Vozíky jsou dobře ovladatelné a jízda s nimi není o nic složitější než běžná jízda na kole (Landa, Lišková, 2004).

Výhody přívěsného vozíku pro děti:

- vozíky jsou vhodné pro přepravu dětí od několika měsíců do šesti let
- v jednom vozíku mohou být převáženy dvě děti
- těžiště je nízko, souprava (kolo + vozík) je tak stabilnější a při podklouznutí kola se vozík nezvrhne
- s doplňkovou vlaječkou je vozík dobře viditelný. Psychologie řidičům navíc brání předjíždět vozíky v úzkém profilu a nepřehledném terénu. Při míjení nechávají větší odstup než u samostatně jedoucího kola se sedačkou

- ve vozíku je dítě chráněno kovovou konstrukcí, takže ani případné převrácení vozíku není pro něj tak riskantní,
- děti jsou ve vozíku chráněné proti větru, dešti, sněhu i sluníčku. Kvůli nižší poloze ale mohou děti trpět větší prašností,
- vozík je nejpohodlnější varianta pro delší jízdy,
- souprava je delší (cca 3 m) a je proto třeba počítat s delšími průjezdy křižovatkou,
- vozík by měl být označený vlaječkou, aby byl viditelný z pozice všech řidičů.

Přívěsné vozíky a legislativa

Dětské přívěsy za kolo a jejich legální pohyb po českých silnicích a cyklostezkách si prošly bouřlivým vývojem.

- 2004** Ministerstvo dopravy tvrdí, že používání vozíků za kolo je nelegální. Dětské přívěsy považuje za přípojné vozidlo, ve kterém není přeprava osob povolena. Odlišný výklad jednoznačně dětské vozíky řadí k přívěsným vozíkům za jízdní kolo, které zákon zná, ale neřeší přepravu osob v nich.
- 2011** Podle médií jezdí v ČR na 15 tisíc dětských přívěsů. Přesto na rozdíl od většiny evropských zemí a nově i Slovenska český Zákon o provozu na pozemních komunikacích s dětskými přívěsy za kolo nepočítá.
- 2012** Dne 13. června nabývá účinnosti zákon, který legalizuje užívání přípojných vozíků pro přepravu dětí za jízdními koly. Novela zákona stanovuje, že je přípojné vozíky možné užívat na všech komunikacích, na kterých je povolena jízda na kole. Konkrétně platí, že osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší deseti let v přívěsném vozíku pro přepravu dětí, který splňuje technické podmínky dané zvláštním předpisem. Novela zákona určuje, že vozík s dětmi musí být označen žlutým nebo oranžovým praporkem nebo štítkem o rozměru 300 krát 300 milimetrů vztyčeným ve výšce 1200 až 1600 milimetrů nad úrovní vozovky.

Konstrukce dětských přívěsů

Základem všech vozíků je lehká a kvalitní duralová konstrukce, která je zároveň podobným bezpečnostním prvkem jako rámová konstrukce v autě. Zajišťuje tedy bezpečnost v případě vážné nehody. V této konstrukci je napnutá tkanina, jež tvoří stěny a sedačku vozíku. Je vyráběna z materiálu velmi odolného vůči oděru a UV záření. Díky tomu, že sedačka je tvořena napnutou tkaninou, zajišťuje vysokou míru komfortu jak při tlumení nerovností tak i co se týče prodyšnosti. Do této tkaniny jsou vsazena boční okýnka z průhledného PVC zajišťující dostatek světla uvnitř vozíku (O dětských vozících, 2009).

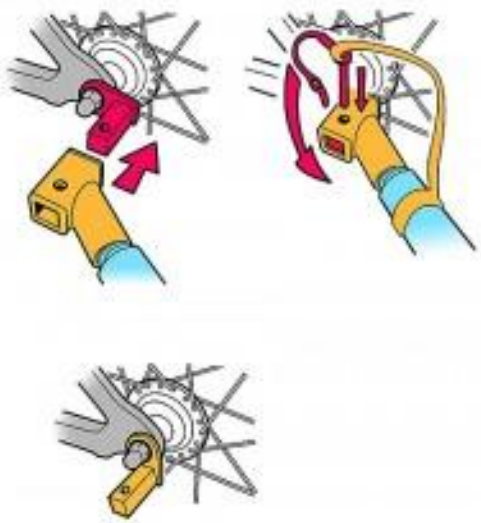
Možnosti použití vozíku za kolo

Vozík za kolo lze využít hned třemi způsoby:

Vozík za kolo – je ke kolu pevně připojen pomocí spojovací tyče. Tyč je pomocí kloubového spoje a bezpečnostní závlačky pevně spojena s adaptérem uchyceným pod „rychloupínákem“ na levé straně zadního náboje kola. Vozík lze od kola odpojit a na kole zůstává pouze lehký duralový adaptér.

Kočárek – ke každému vozíku je přidáno také malé otočné kočárkové kolečko. Po jeho nasunutí do předního nárazníku lze vozík využít také jako kočárek. Pro tlačení vozíku je připraveno madlo, které je pevnou součástí rámu.

Jogger – místo přípojné tyče ke kolu stačí namontovat vzpěry pro připevnění velkého pevného předního kola (O dětských vozících, 2009).



Obrázek 4 Detail upnutí vozíku ke kolu



Obrázek 5 Vozík Chariot CTS Chinook



Obrázek 6 Vozík Croozer Kid

Tabulka 1 Srovnání dětského přívěsu a cyklosedačky

	DĚTSKÁ CYKLOSEDAČKA	DĚSTSKÝ PŘÍVĚS (VOZÍK)
BEZPEČNOST		
VĚK DÍTĚTE	Sedačku mohou používat děti, které již mohou samy dlouhodobě sedět a jejichž páteř je již zcela vyvinuta – tedy ne dříve než ve věku cca. 18 měsíců.	Díky speciálním bezpečnostním sedačkám pro děti do 10 měsíců věku a od 10 do 20 měsíců věku, které lze spolu s oporami pro hlavu a ramena dokoupit jako příslušenství je možné vozit miminko od novorozeneckého věku.
JÍZDA	Dítě není chráněno proti prachu, hmyzu a poškrábání např. od větví stromů a keřů.	Moskytiéra chrání dítě před prachem a hmyzem, pevná konstrukce dítě chrání před poškrábáním.
PÁD Z KOLA, SRÁŽKA	Malý pasažér je bezprostředně ohrožen na zdraví i životě.	Robustní ocelo-duralová konstrukce brání újmě na zdraví dítěte.
PŘESTÁVKA	Dítě je třeba při odstavení kola ihned ze sedačky vyjmout, aby nespadlo s kolem.	Při opření kola může dítě spát nebo si hrát ve svém vozíku.
POHODLÍ		
POČASÍ	Dítě je zcela vystaveno nepřízní počasí (slunce, déšť, vítr).	Díky sluneční cloně, nepromokavé konstrukci, dokonalé ventilaci a průhlednému čelnímu "okénku" horko, chlad ani voda dítě neobtěžují.
SPÁNEK	Klimbající hlava na prsou znepříjemňuje spánek a hrozí omezení dechu dítěte.	Podepřete malému turistovi hlavu polštářkem nebo použijte speciální oporu pro hlavu a ramena a máte jistotu, že spí pohodlně.
PRAKTIČNOST		
VYUŽITÍ	Sedačka pojme jen jedno dítě a znemožní použití nosiče, takže kola jsou ověšena vaky a rodiče ruksaky.	Obě děti se pohodlně vezou spolu s bagáží v objemném "kufru" přívěsu.
MONTÁŽ A DEMONTÁŽ	Instalace nebo přemístění sedačky na jiné kolo vyžaduje čas, zručnost a nářadí.	Připojení přívěsu na jiný bicykl trvá pár vteřin, žádné nářadí nepotřebujete.
SKLADNOST	Dětská sedačka na kolo zabere v autě asi tolik místa, jako složený přívěs.	Složený přívěs zabere v autě asi tolik místa, jako dětská sedačka.

(Srovnání, 2011)

3 PRAKTICKÁ ČÁST

V předchozích kapitolách jsem představil problematiku volného času, dětství a přiblížil oblast cyklistiky a cykloturistiky se zdůrazněním cykloturistiky s dětmi v cyklosedačkách a přívěsných vozících. Cílem mé práce je zjistit vhodnost a dostupnost cyklotras pro rodiny s dětmi v přívěsném vozíku v regionu Olomoucka – k tomu slouží následná část praktická, která využívá dotazníkového šetření ke zjištění možných nedostatků nastavení cykloturistiky v olomouckém regionu. Z těchto informací následně vyplývají navržená doporučení, která by mohla podpořit rozvoj cykloturistiky s dětmi v přívěsných vozících.

3.1 Cíle a hypotézy

Hlavním cílem mé práce je analýza cyklostezek na Olomoucku, zejména zhodnocením vhodnosti a dostupnosti těchto cyklostezek pro rodiče s dětmi v přívěsném vozíku za kolem. Pro stanovení oblastí, kterým se budu věnovat ve svém výzkumu, jsem si stanovil následující hypotézy.

Hypotézy:

Hypotéza č. 1: Většina obyvatel nebude spokojena se sítí a stavem olomouckých tras pro použití na kole s přívěsným vozíkem. Tuto hypotézu budu ověřovat dotazníkovým šetřením otázkou číslo 10.

Hypotéza č. 2: Síť olomouckých cyklotras není vnímaná jako bezpečná pro použití na kole s dětským přívěsným vozíkem. Tuto hypotézu budu ověřovat dotazníkovým šetřením otázkou číslo 7.

Hypotéza č. 3: Většina respondentů nevyužívá pro cestování na kole s dětským přívěsným vozíkem silnice I. a II. tříd. Tuto hypotézu budu ověřovat dotazníkovým šetřením otázkou číslo 5.

Hypotéza č. 4: Většina respondentů využívá pro cestování na kole s dětským přívěsným vozíkem turistické trasy z důvodu větší bezpečnosti. Tuto hypotézu budu ověřovat dotazníkovým šetřením otázkou číslo 6.

Ostatní otázky v dotazníku slouží k doplnění odpovědí respondentů a jejich demografickému zařazení, příp. specifikaci v rámci cílové skupiny spojené s cykloturistikou s dětmi.

Metodika

Termín metodologie je řeckého původu. Znamená učení o metodě nebo teorii metody. Metodologie se zabývá obecnými teoretickými problémy cest prostředků vědeckého poznání a zákonitostmi vědeckého bádání jako tvořivého procesu. Vzniká na základě analýzy postupů vědců v průběhu vývoje jednotlivých věd. Odhaluje obecné stránky používaných metod a prostředků, srovnává je, uvádí v systém, odhaluje podstatu vědeckého poznání (Skalková a kol., 1983).

Metody

Termín metoda pochází z řeckého slova, methodos, a doslovně znamená „cesta za něčím“, „postup“. Pojem vědecká metoda lze obecně charakterizovat jako záměrný postup (cestu), jehož pomocí se dosáhne určitého cíle, něco se pozná nebo vyřeší (Skalková a kol., 1983).

Pro získání dat a podkladů pro zpracování mé bakalářské práce jsem použil následující metody:

- **Introspektivní metoda** – metoda introspektivní se opírá o osobní znalosti a zkušenosti výzkumníka na základě účasti v prostředí či společenském procesu“ (Čihovský, 2006).
- **Metoda terénního šetření** – jedná se o výzkum v přirozených podmínkách, hlavním cílem je získání dat přímo v terénu, tato data nejsou zobrazena umělým prostředím.
- **Monografická metoda** – touto metodou provádíme obsahovou analýzu primárních a sekundárních zdrojů. Primárními zdroji rozumíme druh dokumentu, který obsahuje úplný autorský text“ (Komeščík, Fetjak, 1997).
- **Matematicko-statistická metoda** – vychází z předpokladu hromadného výskytu určitých jevů, které lze kvantifikovat pomocí matematické statistiky. Tuto metodu jsem využila především při zpracování dat získaných prostřednictvím dotazníkového šetření.

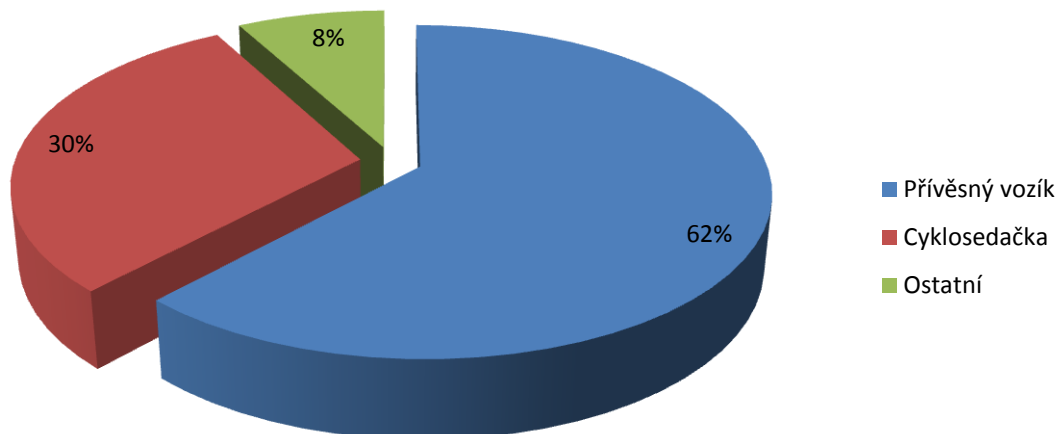
4 VÝSLEDKY

Distribuce dotazníku probíhala dvěma způsoby. Jednak internetovou verzí dotazníku, která byla distribuována pomocí sociálních sítí a webů, zaměřujících se na problematiku cyklistiky a cykloturistiky. Druhý způsob spočíval v distribuci dotazníku v kamenné prodejně specializující se na prodej a servis kol a cyklo doplňků.

Výsledky jednotlivých otázek dotazníku:

Otázka první:

Používáte pro cyklovýlety s dětmi přívěsný vozík za kolo, nebo cyklosedačku?

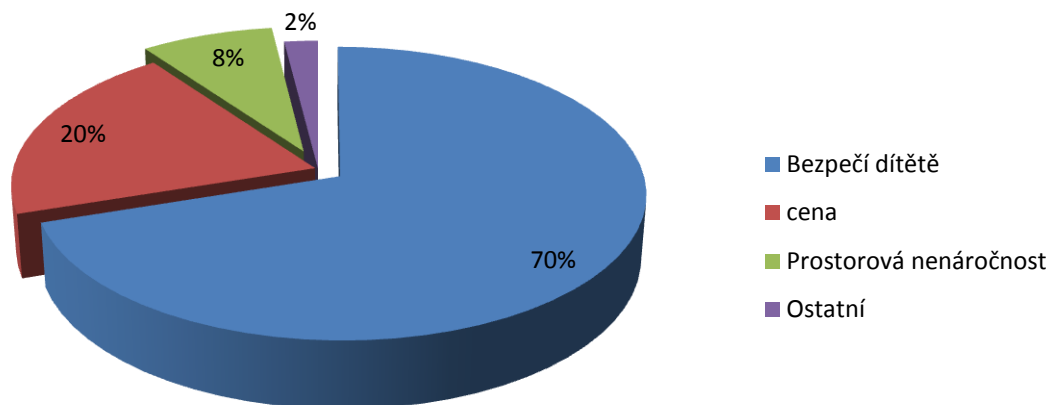


Graf 1 Sedačka vs. přívěsný vozík

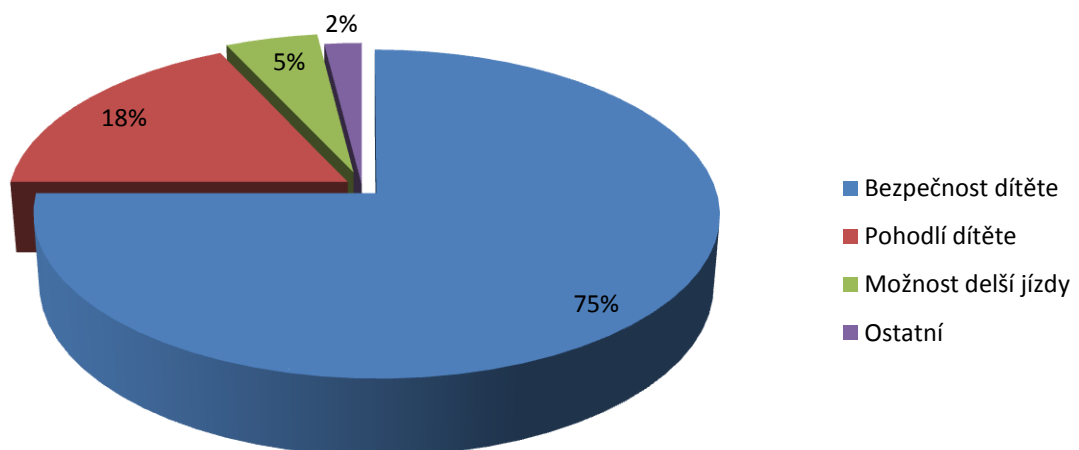
Při pokládání této otázky mne zajímala oblíbenost jednotlivých možností přepravy dětí při společných cestách na kole. Dle odpovědí obdržených v dotazníku je patrný velký zájem rodičů o využívání nejrůznějších typů přepravních systémů pro děti, zejména pak přívěsných vozíků za kolo. Tuto tendenci mi potvrdil i rozhovor s majitelem specializované cykloprodejně, ve které bylo provedeno dotazníkové šetření. V kategorii ostatní jsou pro malé procento výskytu zahrnuty přepravní systémy jako tažná tyč a tzv. tříkolky – obdoby přívěsných vozíků.

Otázka druhá:

Z jakého důvodu používáte Vámi zvolený přepravní systém pro děti?



Graf 2 Důvody použití cyklosedačky



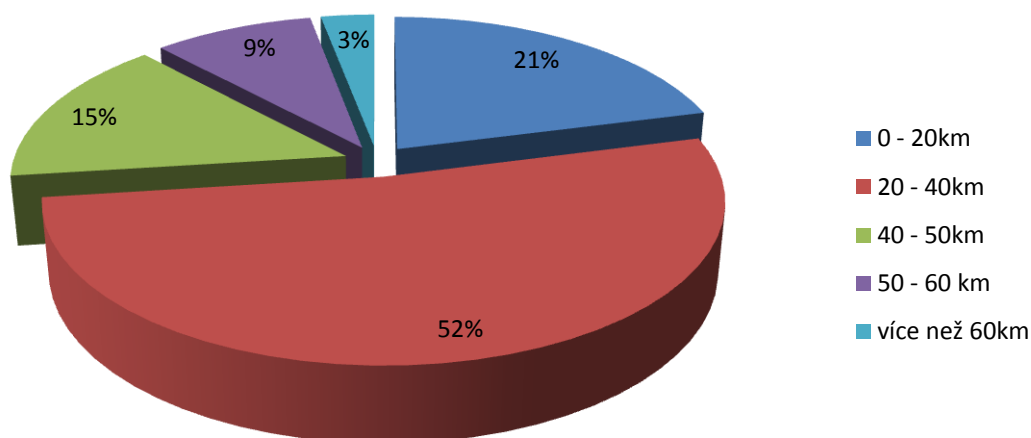
Graf 3 Důvody použití přívěsného vozíku

U této otázky jsem seskupil odpovědi dle četnosti a shody. Toto jsem použil pro zjednodušení a větší přehlednost. Odpovědi dotazovaných jsem rozdělil, dle používání přívěsného vozíku, nebo cyklosedačky.

Z odpovědí druhé otázky vyplynulo, že dotazovaní, kteří využívají různé možnosti přepravy svých dětí, mají jednu společnou potřebu, a to je bezpečí přepravovaného dítěte. Mezi další klady přívěsného vozíku se v odpovědích objevila lepší ochrana dítěte před vnějšími vlivy, možnost využít přívěsný vozík současně pro cestování více dětí najednou, případně prevoz menšího nákladu. Pro malou četnost výskytu těchto odpovědí jsem tyto sloučil pod možnost ostatní.

Otázka třetí:

Jak dlouhé jsou v průměru Vaše cyklovýlety s přívěsným vozíkem za kolo?

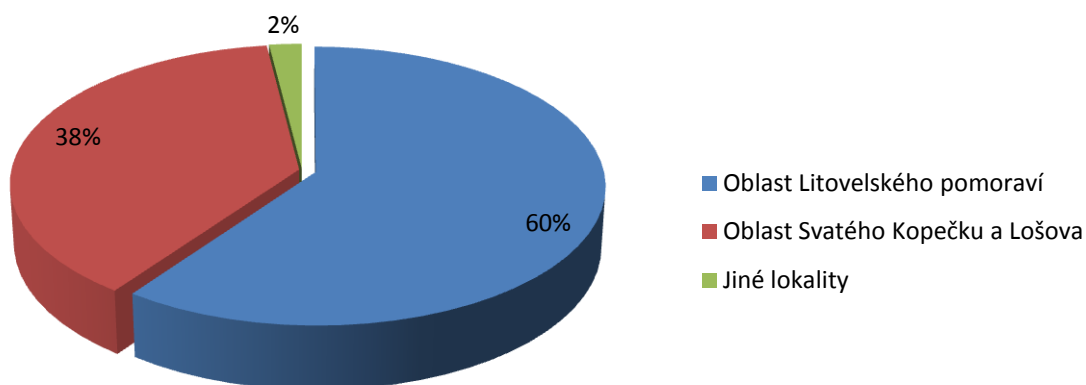


Graf 4 Průměrná délka výletů s dětmi v přívěsném vozíku

Z četnosti odpovědí ke třetí otázce vyplývá, jakou nejčastější vzdálenost od domova volí pro své cyklovýjízdky lidé využívající přívěsný vozík jako možnost přepravy dítěte. Téměř čtvrtina jej volí pro krátké výlety do 20 km. Více než 50 % potom vozík využívá pro cesty od 20 do 40 km. To může být spojeno také s charakterem nároků na péči o malé děti a její časový harmonogram. Zcela výjimečně jsou přívěsné vozíky využívány na cesty delší než 60 km.

Otázka čtvrtá:

Kam nejčastěji s dětmi v přívěsném vozíku vyjždíte? Kterou lokalitu Olomoucka preferujete?

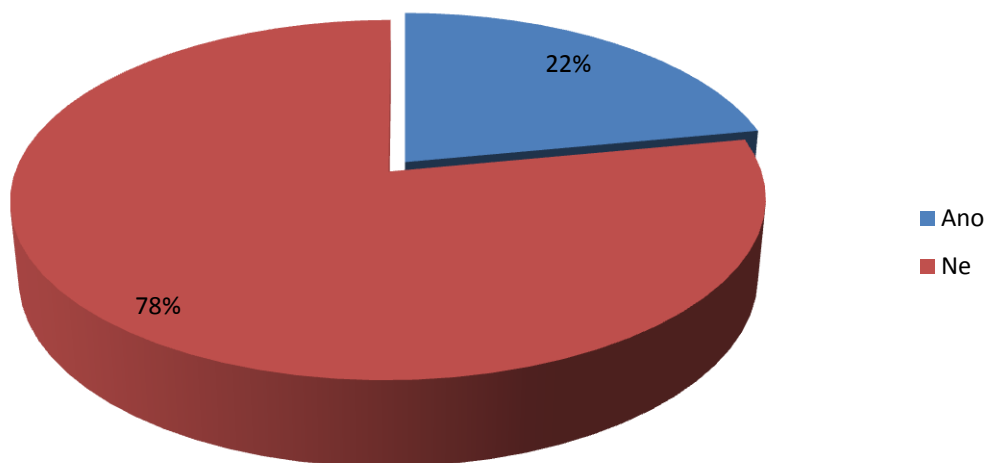


Graf 5 Nejvíce preferované lokality pro výlety s dětmi v přívěsném vozíku

Z odpovědí vyplývá, které lokality v perimetru svých výletů s dětmi v přívěsném vozíku uživatelé navštěvují. Dotazovaní i dle dalších odpovědí zvažují a směřují cíle svých cest a výletů dle možnosti využít cyklostezky a cyklotrasy. Preferují nejbezpečnější a nejklidnější lokality v okolí svého bydliště. Snaží se najít nejbezpečnější způsob cestování pro sebe a své dítě. Pokud by se nabídka a propojenost stezek zvýšila, stoupla by možnost a četnost využití cyklotras. Mezi nejoblíbenější lokality dotazovaných patří oblast města Horka a na něj navazujícího Litovelského pomoraví. Mezi další velice oblíbenou lokalitu patří oblast Svatého Kopečku, Lošova a blízkého okolí. Obdržené odpovědi korespondují s odpovědmi minulé otázky, nejčastěji navštěvované lokality jsou v dosahu do čtyřiceti kilometrů od bydliště dotazovaných.

Otázka pátá:

Využíváte pro cyklovýlety s dětmi v přívěsném vozíku silnice I. a II. třídy?



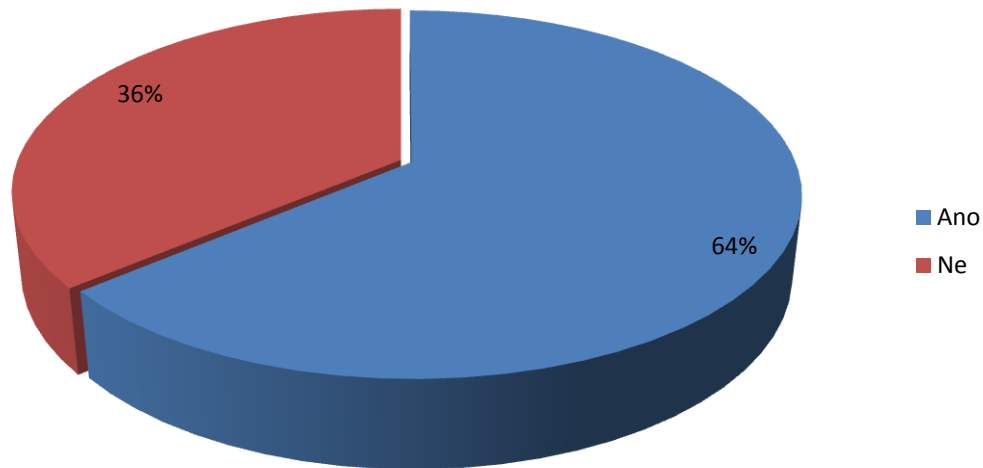
Graf 6 Využití silnic I. a II. třídy

Touto otázkou se potvrdila hypotéza č. 3: Většina respondentů nevyužívá pro cestování na kole s dětským přívěsným vozíkem silnice I. a II. Tříd.

Odpovědi potvrdily, že respondenti nepoužívají pro své cesty silnic I. a II. tříd, vyhledávají klidnější a bezpečnější možnosti cestování s dětmi v přívěsném vozíku, a proto využívají pro své cesty silnice nižších tříd, nejlépe však cyklotrasy a cyklostezky. Další logicky navazující otázkou jsem se snažil zjistit, zda při jízdách s přívěsným vozíkem využívají možnost použití stávající sítě výborně značených turistických tras.

Otázka šestá:

Využíváte pro cyklovýlety s dětmi v přívěsném vozíku trasy určené pro pěší turistiku?



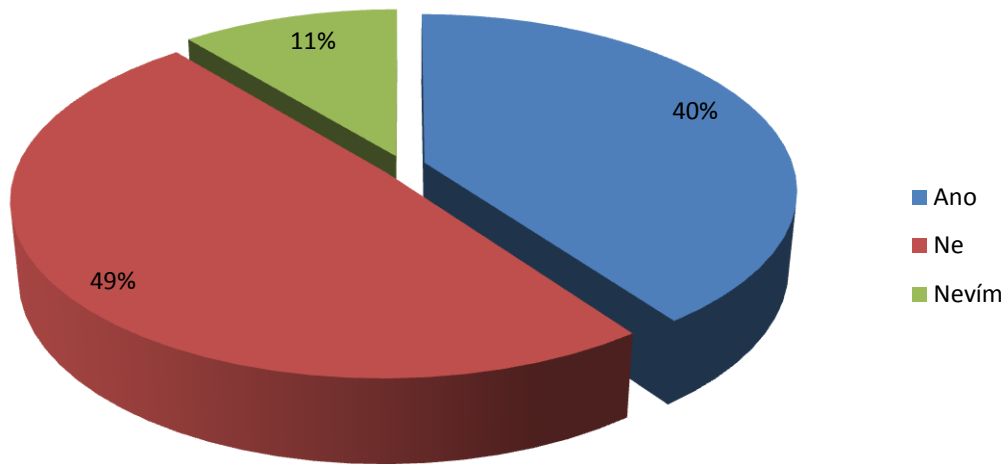
Graf 7 Využití turistických tras

Tato otázka mi potvrdila hypotézu č. 4: Většina respondentů využívá pro cestování na kole s dětským přívěsným vozíkem turistické trasy z důvodu větší bezpečnosti.

Většina respondentů využívá sítě značených turistických tras i přes jejich menší vhodnost pro použití k jízdě s dětským přívěsným vozíkem pro jejich bezpečnost a odloučenost od silnic všech tříd. Jak jsem již popsal v předchozí otázce číslo čtyři, uživatelé preferují bezpečnější a klidnější lokality v okolí svého bydliště. Snaží se najít nejbezpečnější způsob cestování pro sebe a své dítě. Pokud by se nabídka a propojenost stezek zvýšila, stoupla by pravděpodobně možnost a četnost využití cyklotras.

Otázka sedmá:

Umožňuje Vám síť Olomouckých cyklotras bezpečný přesun na kole s dětmi v přívěsném vozíku z bydliště do Vaší oblíbené lokality?

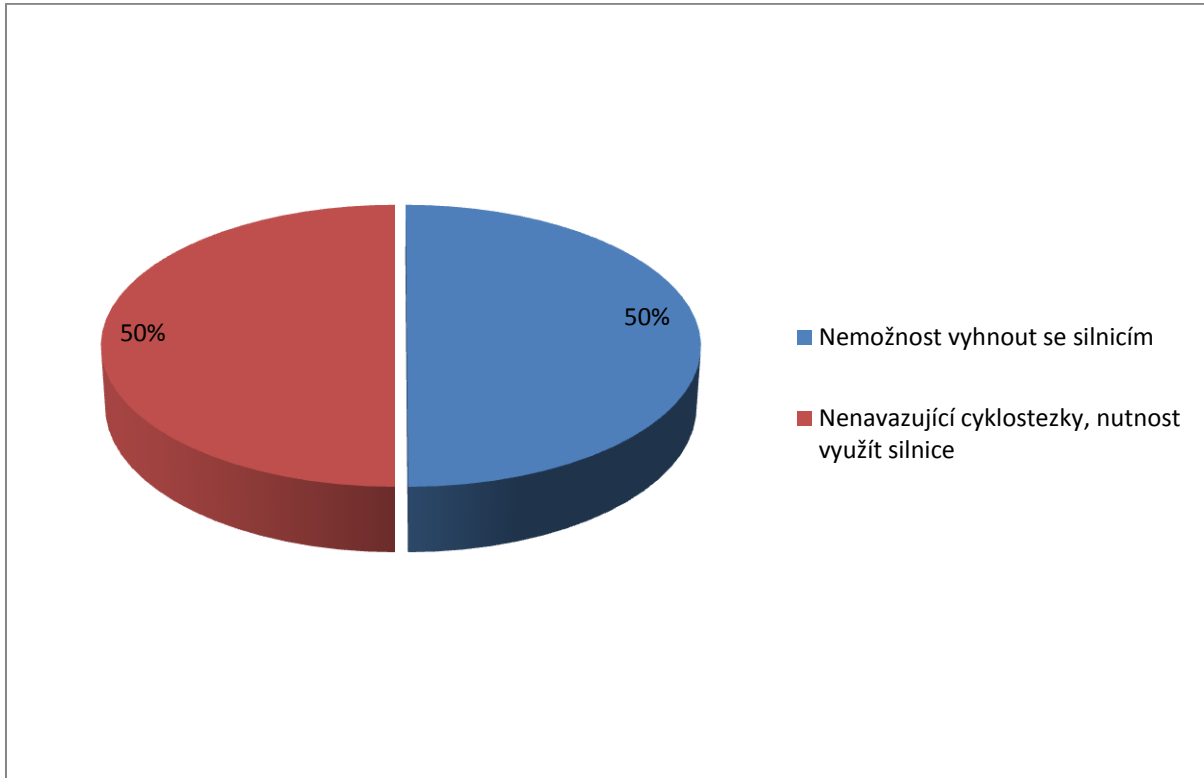


Graf 8 Spokojenost s možností bezpečného přesunu po Olomouckých cyklotrasách

Výsledkem odpovědí na tuto otázku se mi potvrdila hypotéza č. 2: Síť olomouckých cyklotras není vnímaná jako bezpečná pro použití na kole s dětským přívěsným vozíkem. Většina dotazovaných není spokojená se stávající bezpečnostní situací stávajícího stavu cyklotras. V dalších otázkách jsem se dotazoval, v čem vnímají dotazovaní největší bezpečnostní rizika.

Otázka osmá:

Pokud jste při předchozí otázce vybrali odpověď "ne", v čem vnímáte bezpečnostní riziko cestování na kole s dětmi v přívěsném vozíku do Vaší oblíbené lokality?



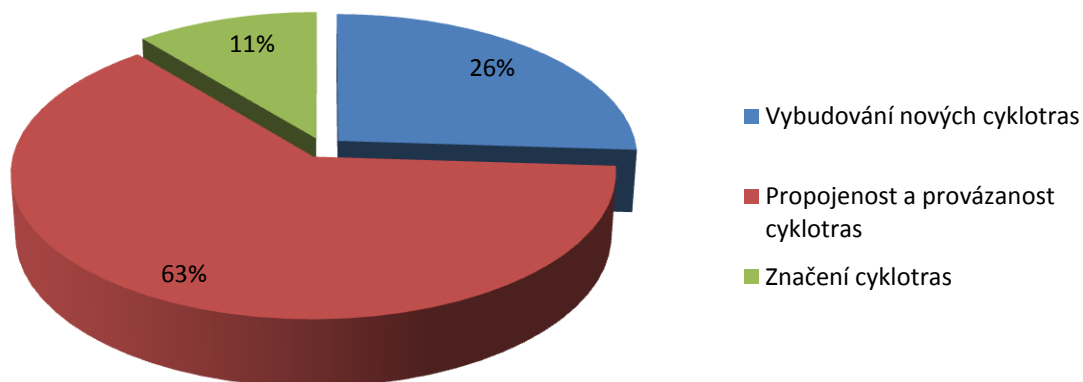
Graf 9 Bezpečnostní rizika

U této otázky se všechny odpovědi v různých obměnách týkaly nemožnosti využití cyklostezek bez použití silnic, u kterých si dotazovaní stěžují na hustotu provozu.

Většina respondentů vnímá jako velké bezpečnostní riziko nepropojenost a neprovázanost Olomouckých cyklotras, nutnost křížení s frekventovanými cestami a křižovatkami. Mezi nejčastější odpovědi v dotazníkovém šetření patřilo: ukončení cyklostezky přímo do silnice, neúplnost, nepropojenost stezek v Olomouci. Špatné, neúplné, nebo žádné značení stezek.

Otázka devátá:

Co byste zlepšili na síti olomouckých cyklotras?

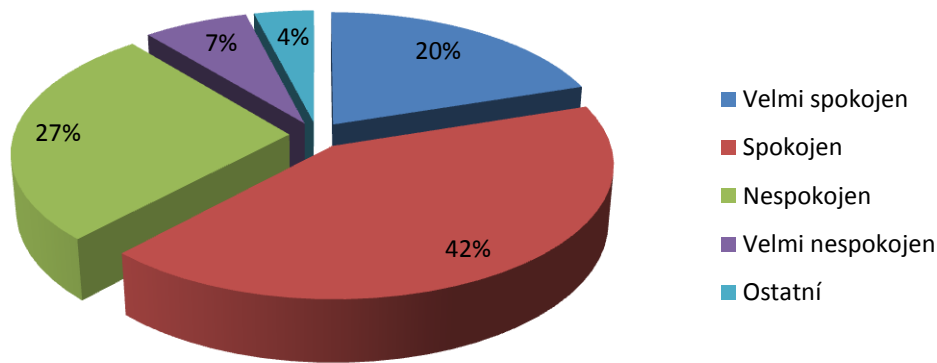


Graf 10 Možnosti zlepšení Olomouckých cyklotras

Touto otázkou jsem zkoumal nejčastěji vnímané nedostatky aktuálního stavu olomouckých cyklotras a cyklostezek. Otázka logicky navazuje na předchozí a upřesňuje možnosti zlepšení nynější situace vnímané dotazovanými. Dle vyhodnocení odpovědí jsou problémy zřejmé, jedná se o dobudování stávající sítě cyklotras a propojenost, provázanost stávajících cyklostezek. Velice častou odpovědí na možnost zlepšení stávajícího stavu bylo zlepšení značení cyklotras.

Otázka desátá:

Jak jste spokojení se sítí olomouckých cyklotras pro jízdu s dětmi v přívěsném vozíku?



Graf 11 Spokojenost se sítí cyklotras

Touto otázkou byla vyvrácena hypotéza č. 1: Většina obyvatel nebude spokojena se sítí a stavem olomouckých tras pro použití na kole s přívěsným vozíkem.

Dotazovaní jsou i přes vnímané nedostatky, které jsem v komentářích výše pojmenoval se sítí cyklostezek spokojeni, napomáhá tomu i nynější viditelná snaha o zlepšení stávající situace a budování nových cyklotras a stezek.

4.1 Návrhy na opatření

Na základě výsledků dotazníkového šetření doporučuji:

- zlepšit propojení stávajících stezek,
- vytvářet nové cyklostezky,
- na stávajících cyklostezkách zlepšit a doplnit systém značení,
- vytvoření cyklomapy bezpečných cyklostezek, vhodných pro rodiny s dětmi,
- na frekventovaných křižovatkách zajistit větší bezpečnost cyklistů (mimoúrovňové křížení),
- vybudování sítě odpočívadel pro rodiny s dětmi,
- při výstavbě nových cyklostezek stezky oddělit od silnic.

Z výzkumného šetření vyplynulo, že pro efektivnější využívání cyklostezek pro jízdu s přívěsným vozíkem je třeba vybudovat cyklostezky nové, které budou sloužit především jako propojení stávajícího systému. Požadavky na úpravy s cílem zajištění vyšší dostupnosti se vztahují také na úpravu křižovatek, které zmiňovaný způsob jízdy činí více bezpečným. Vzhledem ke starosti o bezpečnost dětí se objevují obecně požadavky o oddělení cyklostezek od silnic, zvýšení komfortu cyklorekreace by zřejmě prospělo rozvíjení systému značení či cyklomap určených pro skupinu cyklistů s dětmi.

5 ZÁVĚR

Na základě předem stanovených hypotéz a výzkumných otázek byla snaha dosáhnout stanovených cílů práce. Hlavním cílem mé práce je analýza cyklostezek na Olomoucku, zejména zhodnocením vhodnosti a dostupnosti těchto cyklostezek pro rodiče s dětmi v přívěsném vozíku za kolem. Teoretická část práce obsahuje přehled základních východisek, druhy přívěsů za kola, jejich popis, srovnání a bezpečnost použití. Druhá, praktická část práce mapuje jednotlivé cyklotrasy. Součástí práce je dotazníkové šetření, které analyzuje stávající stav a spokojenost se sítí olomouckých cyklotras.

Dotazovanými byly cyklisté a cykloturisté s dětmi, kteří využívají, jak se v práci potvrdilo několik různých přepravních systémů pro děti. Distribuce dotazníku probíhala dvěma způsoby. Jednak internetovou verzí dotazníku, která byla distribuována pomocí sociálních sítí a webů, zaměřujících se na problematiku cyklistiky a cykloturistiky. Druhý způsob spočíval v distribuci dotazníku v kamenné prodejně specializující se na prodej a servis kol a cyklodoplňků.

Jízdní kolo se z pouhého prostředku dopravy stalo více nástrojem pro rekreaci. Díky cenové dostupnosti jízdního kola a stále se rozšiřující se sítí cyklostezek se stalo prostředkem masovým. Proto je logickým krokem rodin s dětmi nutnost hledat možnost, jak s dětmi cestovat. Proto je tu přívěsný vozík, alternativa, díky níž mohou rodiny s dětmi prožít aktivní dovolenou.

Region Olomoucka je díky své geografické poloze ideálním místem pro aktivní využívání volného času s dětmi v přívěsném vozíku za kolem.

6 SOUHRN

Vývoj jízdního kola, které mělo zpočátku pouze funkci dopravního prostředku, sloužilo pouze k přemístění osoby z místa na místo. Velmi rychle se ale rozvinulo sportovní odvětví cyklistiky a poté cykloturistika. Jízdní kolo a cykloturistika s ním spojená se stala v posledních letech módním trendem, který se projevil i do požadavku zvýšené bezpečnosti pro skupiny a jedince, cestující s dětmi.

Specifikem této skupiny je důležitost bezpečnosti cyklotrasy po celé její délce, a to včetně infrastruktury uvnitř města. Toto specifikum je spojeno s délkou vyjížděk, které jsou velmi často do 40 km (v případě realizovaného výzkumu v 73 %) – velmi často jsou však velké bariéry vnímány již na úrovni dopravy po městě a napojení na cyklostezky mimo něj. Bezpečnost jako jeden z hlavních faktorů výběru trasy je rozpoznatelná i na nechuti používat silnici a naopak tendence využívat značené turistické trasy. I přes tyto nedostatky však byli respondenti výzkumného šetření spíše spokojeni se současným stavem – označili však také jisté bariéry, které mohou rozvoj cykloturistiky s přívěsným vozíkem pro děti brzdit. Těmi jsou především nedostatečná propojenost městské oblasti s oblastmi mimo město a nepřizpůsobení částí městské infrastruktury.

7 SUMMARY

The development of a bicycle, which was initially only the vehicle, served only to move people from place to place. But the sport of cycling and after that cycling developed very quickly. Bicycle and cycling has become in recent years the fashion trend that is also reflected in the increased security requirements for groups and individuals travelling with children.

A specific feature is the importance of safe bicycle paths including the infrastructure in the city. This specificity is related to the length of trips, which are very often up to 40 km (in 73% according to the research carried out) - but very often large barriers are perceived at the level of transport in the city and connection to cycling outside. Security as a major factor in choosing a route is obvious as the tendency to use the hiking trails. Despite these failings, the survey respondents were more or less satisfied with the current situation – but they marked some barriers in cycling with sidecar for children. These are mainly the lack of connections between urban areas and areas outside the city and problems in urban infrastructure.

8 REFERENČNÍ SEZNAM

1. *Cyklistika*. (2008) [online] Cyklistika a její historie. [cit 18-6-2013] Dostupné z: <<http://www.kolemkola.cz/cyklistika.html>>.
2. Čertík, M. (2001). *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF.
3. Dohnal, T. (2002). *Koncepce a metodika systému komunální rekreace na úrovni obce*. Olomouc: Univerzita Palackého.
4. *Infrastruktura*. (2013) [online] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. [cit 16-11-2013] Dostupné z: <<http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/integrovana-infrastruktura>>.
5. Fromel, K. (2002). *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. Olomouc: Univerzita Palackého.
6. Hartl, P., Hartlová, H. (2000). *Psychologický slovník*. Praha: Portál.
7. Hodaň, B. (2002). *Volný čas a jeho současné problémy*. Olomouc: Hanex.
8. Hodaň, B., Dohnal, T. (2005). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex.
9. Jandourek, J. (2001). *Sociologický slovník*. Praha: Portál.
10. Kvasnička, T. (2007). *Terénní cyklistika*. [Sborník z konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR]. Jablonec na Nisou: ČEMBA.
11. Landa, P., Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada.
12. Skalková, J. A kol, (1983). *Úvod do metodologie a metod pedagogického výzkumu*. Praha: SPN.
13. Ondráček, J., Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita.
14. *O dětských vozících*: (2011) [online] Dětské vozíky za kolo. [cit 19-5-2013] Dostupné z: <<http://www.vozikycroozer.cz/o-detskych-vozicich>>.
15. *Srovnání*. (2011) [online] Srovnání dětského přívěsu a cyklosedačky. [cit 19-5-2013] Dostupné z: <<http://www.dveplusdve.cz/srovnani/>>.
16. Tuček, M. (2003). *Dynamika české společnosti a osudy lidí na přelomu tisíciletí*. Praha: Univerzita Karlova.
17. *Velký sociologický slovník*. (1996). Praha: Karolinum.
18. *Vybíráme dětskou cyklosedačku* (2010) [online] [cit 19-5-2013] Dostupné z: <<http://kolo.cz/clanek/vybirame-detskou-cyklosedacku/kategorie/rady-pro-deti>>

19. *Život s kolem*. (2013) [online] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. [cit 16-11-2013] Dostupné z: <<http://www.cyklodoprava.cz/zivot-s-kolem/kolo-a-spolecnost/#historie>>.

9 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Dotazník

Příloha č. 2 Nejčastěji používané cyklotrasy na Olomoucku

Příloha č. 1 Dotazník

Dobrý den,
jmenuji se Pavel Kuba a jsem studentem Univerzity Palackého v Olomouci oboru Management volného času a rekreace. Součástí ukončení mého studia je napsání diplomové práce na téma „Cykloturistika s dětmi v přívěsném vozíku na Olomoucku“. Byl bych Vám velice vděčný, pomůžete-li mi s mým výzkumem a odpovíte mi na následující otázky. Dotazník je anonymní.

Otázka č. 1

vyberte prosím jednu z možností

- Přívěsný vozík
- Cyklosedačka
- Jiné:

Otázka č. 2

Z jakého důvodu používáte Vámi zvolený přepravní systém pro děti?

Otázka č. 3

Jak dlouhé jsou v průměru Vaše cyklovýlety s přívěsným vozíkem za kolo?

Prosím o průměrný čas a ujeté kilometry.

Otázka č. 4

Kam nejčastěji s dětmi v přívěsném vozíku vyjíždíte? Kterou lokalitu olomoucka preferujete?

Otázka č. 5

Využíváte pro cyklovýlety s dětmi v přívěsném vozíku silnice I. a II. třídy?

vyberte prosím jednu z možností

- Ano
- Ne

Otázka č. 6

Využíváte pro cyklovýlety s dětmi v přívěsném vozíku trasy určené pro pěší turistiku?

vyberte prosím jednu z možností

- Ano
- Ne

Otázka č. 7

Umožňuje Vám síť olomouckých cyklotras bezpečný přesun na kole s dětmi v přívěsném vozíku z bydliště do Vaší oblíbené lokality?

vyberte prosím jednu z možností

- Ano
- Ne
- Nevím

Otázka č. 8

Pokud jste při předchozí otázce vybrali odpověď "ne", v čem vnímáte bezpečnostní riziko cestování na kole s dětmi v přívěsném vozíku do Vaší oblíbené lokality?

Otázka č. 9

Co byste zlepšili na síti olomouckých cyklotras?

Otázka č. 10

Jak jste spokojeni se sítí olomouckých cyklotras pro jízdu s dětmi v přívěsném vozíku?

vyberte prosím jednu z možností

- Velmi spokojen
- Spokojen
- Nespokojen
- Velmi nespokojen
- Jiné:

Příloha č. 2 Nejčastěji používané cyklotrasy na Olomoucku

Trasa č. 1

Lanové centrum Olomouc – Litovel – Lanové centrum Olomouc
























































































































































Lanové centrum | U Tří mostů | Hynkov | Lhota nad Moravou | Most přes Bahenku | Litovel | Šargoun | Most přes Bahenku | Lhota nad Moravou | Hynkov | U Tří mostů | Lanové centrum

Výškový profil

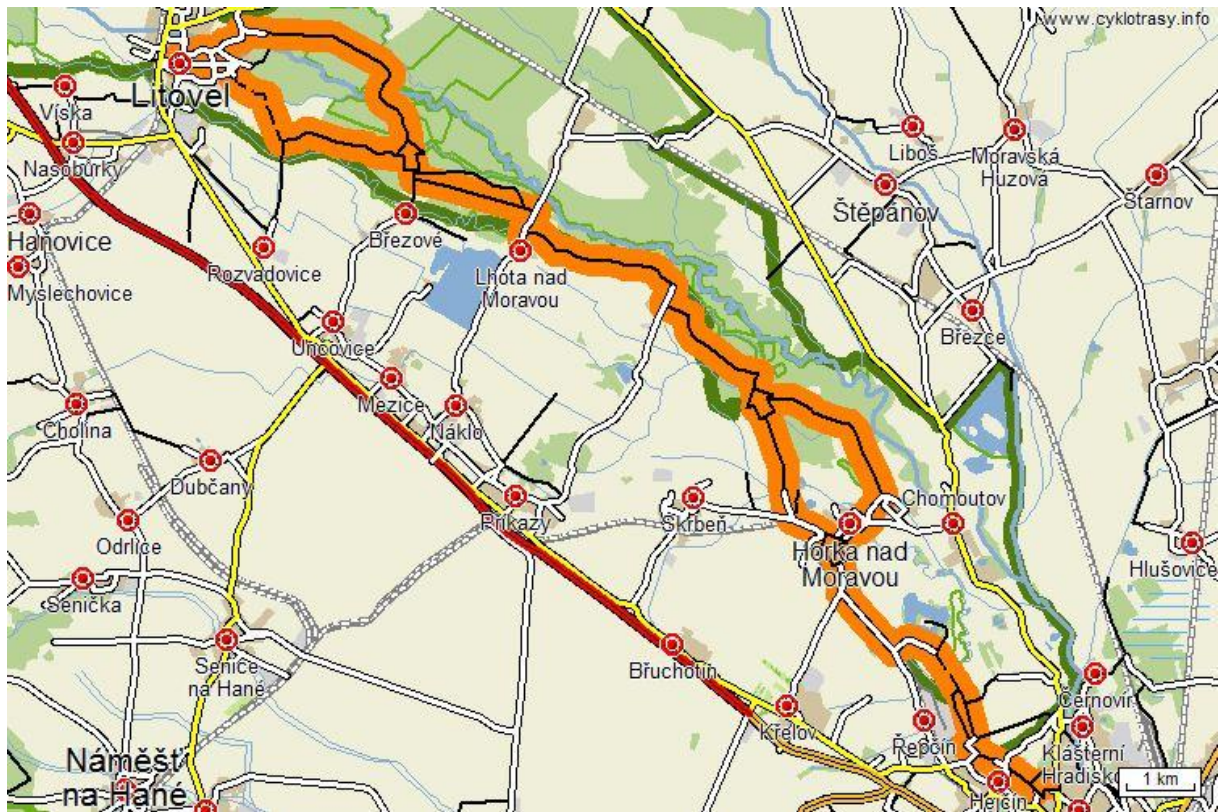


Itinerář

Název	Vzdálenost	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo
● Lanové centrum	0 km	213 m n.m.	0.15 km	—		🚲	
🏠 (14602447)	0.15 km	213 m n.m.	0.55 km	—		🚲	
🏠 (z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	0.7 km	215 m n.m.	0.2 km	—		🚲	51
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	0.9 km	215 m n.m.	0.3 km	—		🚲	51
🏠 (z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	1.2 km	216 m n.m.	0.25 km	—		🚲	51
🏠 (14602452)	1.45 km	215 m n.m.	0.05 km	—		🚲	51
🏠 (z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	1.5 km	214 m n.m.	0.55 km	—	🟢	🚲	51
🏠 (14602454)	2.05 km	214 m n.m.	0.25 km	—	🟢	🚲	51
🏠 (z "Vozová/chodník" na "Lesní/polní")	2.3 km	213 m n.m.	0.7 km	—	🟢	🚲	51
🅑 (z "Lesní/polní" na "Silnice III.třídy/MK")	3 km	219 m n.m.	0.7 km	—		🚲	51
🏠 (14602462)	3.7 km	215 m n.m.	1.2 km	—		🚲	51
🏠 (14602479)	4.9 km	218 m n.m.	0.75 km	—		🚲	51
🏠 (začátek "Doporučená cyklo")	5.65 km	221 m n.m.	0.1 km	—		🚲	
🏠 (začátek "Červená pěší")	5.75 km	221 m n.m.	0.1 km	—	🚶	🚲	
🏠 (14602905)	5.85 km	221 m n.m.	0.55 km	—	🚶	🚲	
🏠 (14602881)	6.4 km	221 m n.m.	0.1 km	—	🚶	🚲	
🏠 (14602921)	6.5 km	221 m n.m.	0.35 km	—	🚶	🚲	
🏠 (z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	6.85 km	219 m n.m.	1.4 km	—	🚶	🚲	51
🏠 (14603014)	8.25 km	222 m n.m.	0.05 km	—	🚶	🚲	51 6027
🏠 U Tří mostů	8.3 km	222 m n.m.	2.3 km	—	🚶	🚲	51
🎯 Hynkov	10.6 km	222 m n.m.	0.3 km	—	🚶	🚲	51
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	10.9 km	222 m n.m.	2.5 km	—	🚶	🚲	51

	Lhota nad Moravou	13.4 km	223 m n.m.	0.5 km				51 6107
	(z "Silnice III.třída/MK" na "Vozová/chodník")	13.9 km	222 m n.m.	0.2 km				51
	(14603055)	14.1 km	222 m n.m.	1.7 km				51
	(14603051)	15.8 km	228 m n.m.	0.1 km				51 6027
	(14603056)	15.9 km	227 m n.m.	0.3 km				51 6027
	Most přes Bahenku	16.2 km	227 m n.m.	3.4 km				6027
	(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třída/MK")	19.6 km	231 m n.m.	0.35 km				6027
	(14603169)	19.95 km	230 m n.m.	0.55 km				6027
	(14603176)	20.5 km	233 m n.m.	0.05 km				6027
	(14603165)	20.55 km	232 m n.m.	0.4 km				6027
	(14603168)	20.95 km	238 m n.m.	0.15 km				51
	Litovel	21.1 km	238 m n.m.	0.45 km				51
	(14603166)	21.55 km	236 m n.m.	0.2 km				51
	(14603178)	21.75 km	232 m n.m.	0.15 km				51
	(14603177)	21.9 km	232 m n.m.	0.1 km				51
	(z "Silnice III.třída/MK" na "Lesní/polní")	22 km	232 m n.m.	1.3 km				51
	(z "Lesní/polní" na "Vozová/chodník")	23.3 km	230 m n.m.	0.4 km				51
	Šargoun	23.7 km	230 m n.m.	1.6 km				51
	Most přes Bahenku	25.3 km	227 m n.m.	0.3 km				51 6027
	(14603056)	25.6 km	227 m n.m.	0.1 km				51 6027
	(14603051)	25.7 km	228 m n.m.	1.7 km				51
	(14603055)	27.4 km	222 m n.m.	0.2 km				51
	(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třída/MK")	27.6 km	222 m n.m.	0.5 km				51 6107
	Lhota nad Moravou	28.1 km	223 m n.m.	2.5 km				51
	(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třída/MK")	30.6 km	222 m n.m.	0.3 km				51
	Hynkov	30.9 km	222 m n.m.	2.3 km				51
	U Tří mostů	33.2 km	222 m n.m.	0.55 km				6027
	(14603012)	33.75 km	222 m n.m.	2.1 km				6027
	(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třída/MK")	35.85 km	217 m n.m.	0.5 km				
	(14603001)	36.35 km	217 m n.m.	0.25 km				
	(konec "Zelená pěší")	36.6 km	222 m n.m.	0.45 km				51
	(14602919)	37.05 km	221 m n.m.	0.75 km				51
	(14602479)	37.8 km	218 m n.m.	1.2 km				51
	(14602462)	39 km	215 m n.m.	0.7 km				51
	(z "Silnice III.třída/MK" na "Lesní/polní")	39.7 km	219 m n.m.	0.7 km				51
	(z "Lesní/polní" na "Vozová/chodník")	40.4 km	213 m n.m.	0.25 km				51
	(14602454)	40.65 km	214 m n.m.	0.55 km				51
	(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třída/MK")	41.2 km	214 m n.m.	0.05 km				51
	(14602452)	41.25 km	215 m n.m.	0.25 km				51
	(z "Silnice III.třída/MK" na "Vozová/chodník")	41.5 km	216 m n.m.	0.3 km				51
	(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třída/MK")	41.8 km	215 m n.m.	0.2 km				51
	(z "Silnice III.třída/MK" na "Vozová/chodník")	42 km	215 m n.m.	0.55 km				
	(14602447)	42.55 km	213 m n.m.	0.15 km				
	Ianové centrum	42.7 km	213 m n.m.					

Mapa



Statistika

Název	Hodnota
Délka trasy	42.7 km
Celkový čas	1:43
Úseky cesty typu "Lesní/polní"	2.7 km (6 %), 0:07
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	27.3 km (64 %), 1:05
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	12.7 km (30 %), 0:30
Stoupání v úsecích	15.55 km (36 %), 0:38
Klesání v úsecích	16.4 km (38 %), 0:39
Maximální výška	238 m n.m. ("Litovel")
Minimální výška	213 m n.m. ("lanové centrum")
Převýšení	25 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	52 m (sklon 0.3 %)
Celkem sjeto výškových metrů	52 m (sklon 0.3 %)
Maximální sklon do kopce	2 % (v úseku 50 m, (14602451) -> (14602452))
Maximální sklon z kopce	

Trasa č. 2

Klášteří Hradisko - Mariánské Údolí – Klášteří Hradisko

Klášteří Hradisko | Černovír | Chválkovice | Samotišky - MHD | Samotišky | Sv. Kopeček - ZOO | U Radíkova | Radíkovská pevnůstka | Zdiměř | Posluchov | Mariánské Údolí | Mariánské Údolí - Moravia | Chatová osada V Burku | Velká Bystřice - žst. | Bystrovany - MHD | Bystrovany | Chválkovice | Černovír | Klášteří Hradisko

Výškový profil



Itinerář

Název	Vzdálenost	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo
📍 Klášteří Hradisko	0 km	212 m n.m.	0.35 km	==		🚲	6029
📍 (14602356)	0.35 km	213 m n.m.	0.65 km	==		🚲	6029
📍 Černovír	1 km	214 m n.m.	0.55 km	==		🚲	6029
📍 (z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	1.55 km	216 m n.m.	0.45 km	==		🚲	
📍 (14602360)	2 km	214 m n.m.	1.6 km	==		🚲	
📍 (14602318)	3.6 km	216 m n.m.	0.3 km	==		🚲	
📍 Chválkovice	3.9 km	217 m n.m.	0.15 km	==		🚲	
📍 (14602322)	4.05 km	216 m n.m.	1.2 km	==		🚲	
📍 (14602993)	5.25 km	223 m n.m.	0.65 km	==		🚲	
📍 (14602130)	5.9 km	228 m n.m.	0.9 km	==		🚲	
📍 Samotišky - MHD	6.8 km	258 m n.m.	0.45 km	==		🚲	
📍 Samotišky	7.25 km	270 m n.m.	0.6 km	==		🚲	6102
📍 (14602126)	7.85 km	331 m n.m.	0.45 km	==		🚲	6102
📍 (14602116)	8.3 km	380 m n.m.	0.65 km	==		🚲	6103
📍 (začátek "Červená pěší")	8.95 km	390 m n.m.	0.4 km	==	🚶	🚲	6103
📍 Sv. Kopeček - ZOO	9.35 km	390 m n.m.	0.1 km	==	🚶	🚲	6103
📍 (14602109)	9.45 km	392 m n.m.	1.1 km	==	🚶	🚲	6103
📍 (14602718)	10.55 km	389 m n.m.	0.3 km	==	🚶	🚲	6030 6030
📍 U Radíkova	10.85 km	389 m n.m.	0.85 km	==		🚲	6030
📍 Radíkovská pevnůstka	11.7 km	423 m n.m.	0.7 km	==		🚲	6030

(14602093)	12.4 km 415 m n.m.	0.3 km	==	6030
(začátek "Zelená pěší")	12.7 km 410 m n.m.	0.3 km	==	6030
Zdiměř	13 km 390 m n.m.	0.64 km	==	6030
(14604189)	13.64 km 387 m n.m.	0.11 km	==	6030
(konec "Zelená pěší")	13.75 km 390 m n.m.	0.35 km	==	6030
Poslučov	14.1 km 386 m n.m.	1.7 km	==	6030
(začátek "Zelená pěší")	15.8 km 278 m n.m.	0.1 km	==	6030
Mariánské Údolí	15.9 km 274 m n.m.	0.15 km	==	6009
Mariánské Údolí - Moravia	16.05 km 269 m n.m.	0.13 km	==	6009
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	16.18 km 265 m n.m.	0.33 km	==	6009
(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	16.51 km 275 m n.m.	0.06 km	==	6009
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	16.57 km 267 m n.m.	0.51 km	==	6009
(14602042)	17.08 km 259 m n.m.	0.65 km	==	6009
Chatová osada V Burku	17.73 km 255 m n.m.	0.85 km	==	6009
(konec "Žlutá pěší")	18.58 km 250 m n.m.	0.7 km	==	6009
(14602066)	19.28 km 245 m n.m.	0.1 km	==	6009
Velká Bystřice - žst.	19.38 km 245 m n.m.	0.2 km	==	6009
(14602063)	19.58 km 245 m n.m.	0.4 km	==	6009
(konec "Žlutá pěší")	19.98 km 244 m n.m.	0.4 km	==	6009
(14602052)	20.38 km 242 m n.m.	0.15 km	==	5
(14602055)	20.53 km 240 m n.m.	1.8 km	==	5
(14602058)	22.33 km 233 m n.m.	0.25 km	==	5
(14602151)	22.58 km 230 m n.m.	0.1 km	==	5
(14602152)	22.68 km 230 m n.m.	0.1 km	==	5
Bystrovany - MHD	22.78 km 230 m n.m.	0.05 km	==	5
Bystrovany	22.83 km 230 m n.m.	0.6 km	==	6103
Bystrovany	23.43 km 230 m n.m.	0.1 km	---	
(14602163)	23.53 km 230 m n.m.	1.5 km	---	
(14602325)	25.03 km 221 m n.m.	0.3 km	---	
(z "Lesní/polní" na "Vozová/chodník")	25.33 km 219 m n.m.	0.6 km	==	
(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	25.93 km 217 m n.m.	0.35 km	==	
(začátek "Stezka cyklo")	26.28 km 216 m n.m.	0.15 km	==	
Chválkovice	26.43 km 217 m n.m.	0.3 km	==	
(14602318)	26.73 km 216 m n.m.	1.6 km	==	
(14602360)	28.33 km 214 m n.m.	0.45 km	==	
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	28.78 km 216 m n.m.	0.55 km	==	6029
Černovír	29.33 km 214 m n.m.	0.65 km	==	6029
(14602356)	29.98 km 213 m n.m.	0.35 km	==	6029
Klášterní Hradisko	30.33 km 212 m n.m.			

Mapa



Statistika

Název	Hodnota
Délka trasy	30.33 km
Celkový čas	1:14
Úseky cesty typu "Lesní/polní"	1.9 km (6 %), 0:05
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	3.19 km (11 %), 0:07
Úseky cesty typu "Silnice III. třídy/MK"	25.24 km (83 %), 1:01
Stoupání v úsecích	11.14 km (37 %), 0:30
Klesání v úsecích	17.24 km (57 %), 0:40
Maximální výška	426 m n.m. ("v úseku Radíkovská pevnůstka -> (14602093)")
Minimální výška	212 m n.m. ("Klášteří Hradisko")
Převýšení	214 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	245 m (sklon 2.2 %)
Celkem sjeto výškových metrů	245 m (sklon 1.4 %)
Maximální sklon do kopce	10.9 % (v úseku 450 m, (14602126) -> (14602116))
Maximální sklon z kopce	

Trasa č. 3

Hejčín - pískovna Náklo – Hejčín

Hejčín | U Tří mostů | U Tří mostů | Hynkov | Lhota nad Moravou | Lhota nad Moravou | Lhota nad Moravou | Hynkov | U Tří mostů | Hejčín

Výškový profil

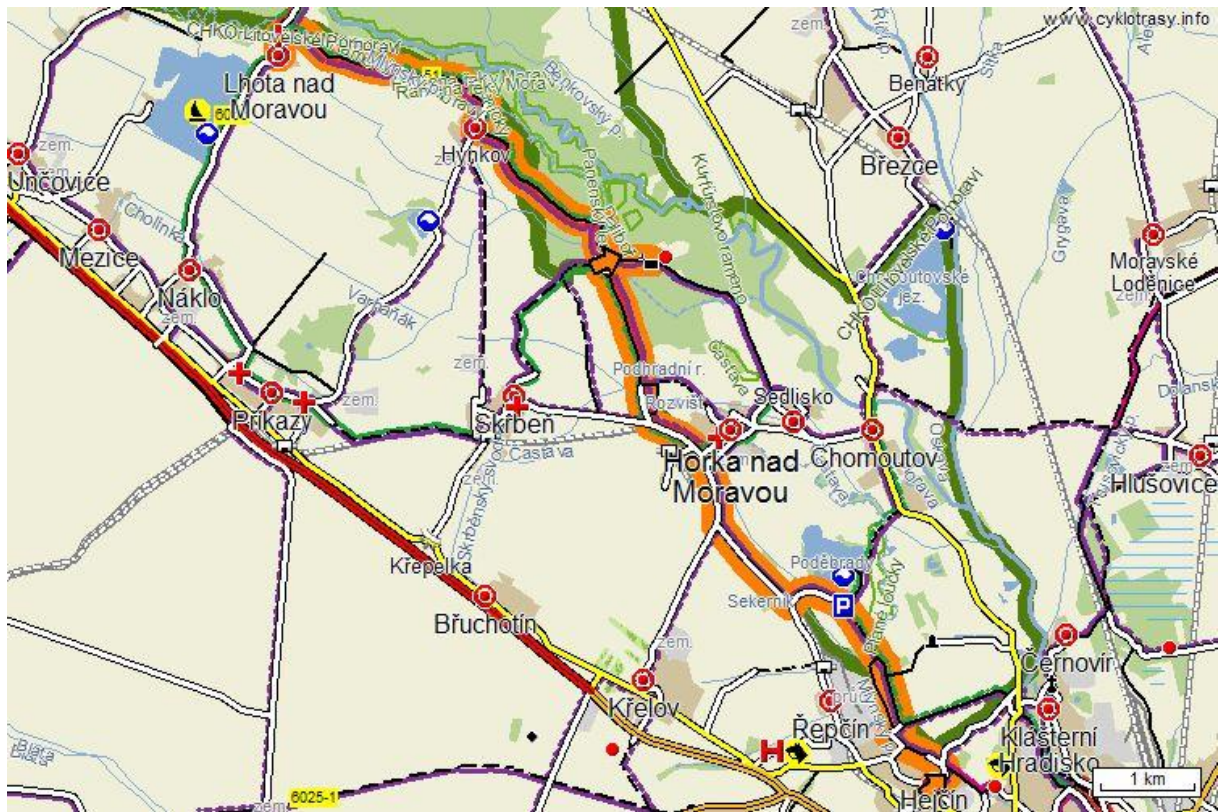


Itinerář

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjeto
Hejčín	0 km	0:00	217 m n.m.	0.3 km	==			51		2 m
(14602448)	0.3 km	0:00	215 m n.m.	0.2 km	==			51		
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	0.5 km	0:01	215 m n.m.	0.3 km	—			51	1 m	
(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	0.8 km	0:01	216 m n.m.	0.25 km	==			51		1 m
(14602452)	1.05 km	0:02	215 m n.m.	0.05 km	==			51		1 m
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	1.1 km	0:02	214 m n.m.	0.55 km	—			51		
(14602454)	1.65 km	0:03	214 m n.m.	0.25 km	—			51		1 m
(z "Vozová/chodník" na "Lesní/polní")	1.9 km	0:04	213 m n.m.	0.7 km	---			51		6 m
(z "Lesní/polní" na "Silnice III.třídy/MK")	2.6 km	0:06	219 m n.m.	0.7 km	==			51		4 m
(14602462)	3.3 km	0:08	215 m n.m.	1.2 km	==			51		3 m
(14602479)	4.5 km	0:11	218 m n.m.	0.75 km	==			51		3 m
(začátek "Doporučená cyklo")	5.25 km	0:12	221 m n.m.	0.1 km	==					
(začátek "Červená pěší")	5.35 km	0:13	221 m n.m.	0.1 km	==					
(14602905)	5.45 km	0:13	221 m n.m.	0.55 km	==					
(14602881)	6 km	0:14	221 m n.m.	0.1 km	==					
(14602921)	6.1 km	0:14	221 m n.m.	0.35 km	==					2 m

(z "Silnice III.třídý/MK" na "Vozová/chodník")	6.45 km	0:15	219 m n.m.	1.4 km		51	3 m
(14603014)	7.85 km	0:19	222 m n.m.	0.05 km		51 6027	
U Tří mostů	7.9 km	0:19	222 m n.m.	0.55 km		6027	
(14603012)	8.45 km	0:20	222 m n.m.	0.55 km		6027	
U Tří mostů	9 km	0:21	222 m n.m.	2.3 km		51	
Hynkov	11.3 km	0:27	222 m n.m.	0.3 km		51	
(z "Silnice III.třídý/MK" na "Vozová/chodník")	11.6 km	0:28	222 m n.m.	2.5 km		51	1 m
Lhota nad Moravou	14.1 km	0:34	223 m n.m.	0.2 km		6056	1 m
Lhota nad Moravou	14.3 km	0:34	224 m n.m.	0.2 km		6056	1 m
Lhota nad Moravou	14.5 km	0:35	223 m n.m.	2.5 km		51	1 m
(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídý/MK")	17 km	0:41	222 m n.m.	0.3 km		51	
Hynkov	17.3 km	0:41	222 m n.m.	2.3 km		51	
U Tří mostů	19.6 km	0:47	222 m n.m.	0.05 km		51 6027	
(14603014)	19.65 km	0:47	222 m n.m.	1.4 km		51	3 m
(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídý/MK")	21.05 km	0:50	219 m n.m.	0.35 km			2 m
(14602921)	21.4 km	0:51	221 m n.m.	0.1 km			
(14602881)	21.5 km	0:51	221 m n.m.	0.55 km			
(14602905)	22.05 km	0:53	221 m n.m.	0.1 km			
(konec "Červená pěš")	22.15 km	0:53	221 m n.m.	0.1 km			
(začátek "Trasa cyklo")	22.25 km	0:53	221 m n.m.	0.75 km		51	3 m
(14602479)	23 km	0:55	218 m n.m.	1.2 km		51	3 m
(14602462)	24.2 km	0:58	215 m n.m.	0.7 km		51	4 m
(z "Silnice III.třídý/MK" na "Lesní/polní")	24.9 km	1:00	219 m n.m.	0.7 km		51	6 m
(z "Lesní/polní" na "Vozová/chodník")	25.6 km	1:02	213 m n.m.	0.25 km		51	1 m
(14602454)	25.85 km	1:02	214 m n.m.	0.55 km		51	
(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídý/MK")	26.4 km	1:03	214 m n.m.	0.05 km		51	1 m
(14602452)	26.45 km	1:04	215 m n.m.	0.25 km		51	1 m
(z "Silnice III.třídý/MK" na "Vozová/chodník")	26.7 km	1:04	216 m n.m.	0.3 km		51	1 m
(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídý/MK")	27 km	1:05	215 m n.m.	0.2 km		51	
(14602448)	27.2 km	1:05	215 m n.m.	0.3 km		51	2 m
Hejčín	27.5 km	1:06	217 m n.m.	0.05 km			2 m
(14602444)	27.55 km	1:06	219 m n.m.				

Mapa



Statistika

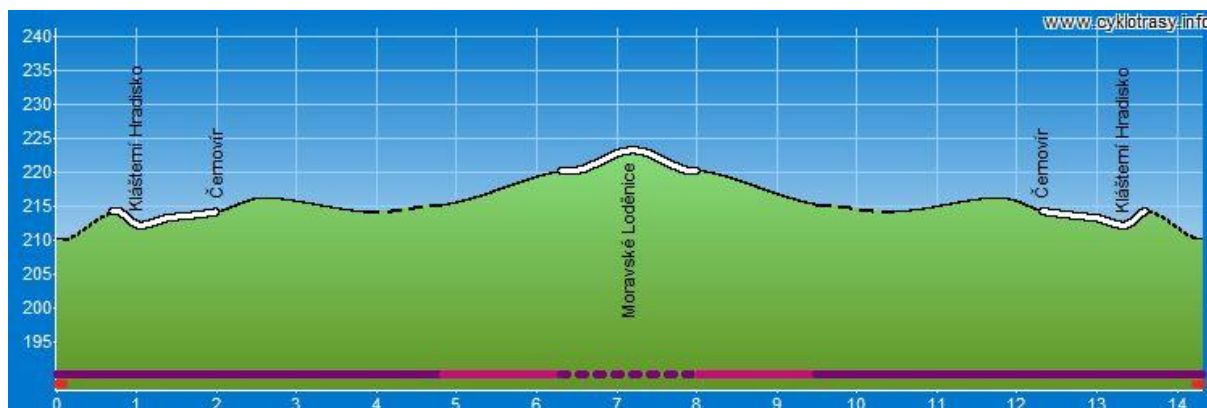
Název	Hodnota
Délka trasy	27.55 km
Celkový čas	1:06
Úseky cesty typu "Lesní/polní"	1.4 km (5 %), 0:03
Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	15.8 km (57 %), 0:37
Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	10.35 km (38 %), 0:24
Stoupání v úsecích	9 km (33 %), 0:22
Klesání v úsecích	8.95 km (32 %), 0:21
Maximální výška	224 m n.m. ("Lhota nad Moravou")
Minimální výška	213 m n.m. ("(14602455)")
Převýšení	11 m
Celkem nastoupáno výškových metrů	31 m (sklon 0.3 %)
Celkem sjeto výškových metrů	29 m (sklon 0.3 %)
Maximální sklon do kopce	4 % (v úseku 50 m, Hejčín -> (14602444))
Maximální sklon z kopce	2 % (v úseku 50 m, (14602452) -> (14602451))

Trasa č. 4

Klášteří Hradisko - Moravské Loděnice – Klášteří Hradisko

Klášteří Hradisko | Černovír | Moravské Loděnice | Černovír | Klášteří Hradisko

Výškový profil

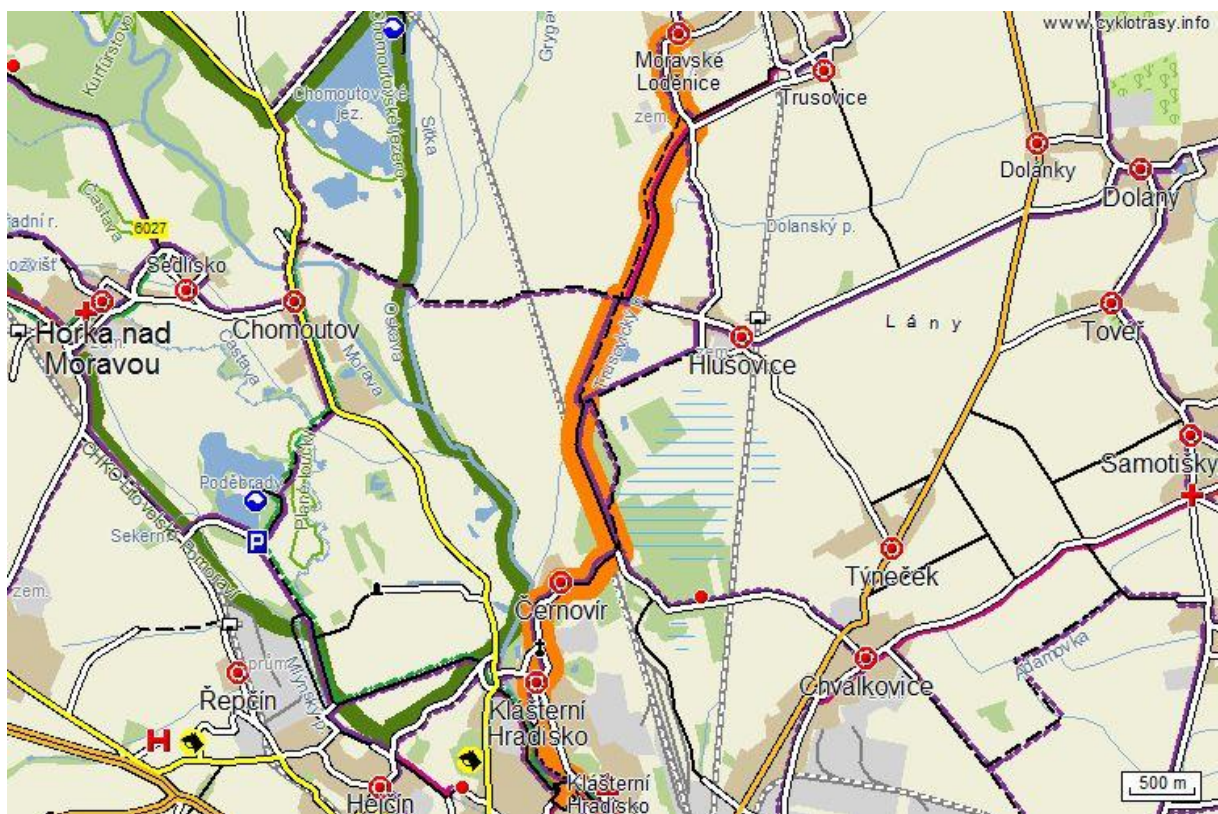


Itinerář

Název	Vzdálenost	Čas	Výška	Délka úseku	Cesta	Z1	Z2	Číslo	Nastoupáno	Sjeto
(14602348)	0 km	0:00	210 m n.m.	0.1 km	—			6029		
(z "Vozová/chodník" na "Pěšina")	0.1 km	0:00	210 m n.m.	0.6 km	----			6029	4 m	
(z "Pěšina" na "Silnice III.třídy/MK")	0.7 km	0:02	214 m n.m.	0.3 km	==			6029		2 m
Klášteří Hradisko	1 km	0:03	212 m n.m.	0.35 km	==			6029	1 m	
(14602356)	1.35 km	0:03	213 m n.m.	0.65 km	==			6029	1 m	
Černovír	2 km	0:05	214 m n.m.	0.55 km	—			6029	2 m	
(14602359)	2.55 km	0:06	216 m n.m.	1.3 km	—			6029		2 m
(z "Vozová/chodník" na "Lesní/polní")	3.85 km	0:09	214 m n.m.	0.9 km	----			6029	1 m	
(14604191)	4.75 km	0:12	215 m n.m.	0.07 km	----			6029		
(z "Lesní/polní" na "Vozová/chodník")	4.82 km	0:12	215 m n.m.	1.49 km	—			6029	5 m	
(z "Vozová/chodník" na "Silnice III.třídy/MK")	6.31 km	0:16	220 m n.m.	0.15 km	==					
(14602847)	6.46 km	0:16	220 m n.m.	0.7 km	==				3 m	
Moravské Loděnice	7.16 km	0:18	223 m n.m.	0.7 km	==					3 m
(14602847)	7.86 km	0:20	220 m n.m.	0.15 km	==					
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Vozová/chodník")	8.01 km	0:20	220 m n.m.	1.49 km	—			6029	5 m	
(z "Vozová/chodník" na "Lesní/polní")	9.49 km	0:23	215 m n.m.	0.07 km	----			6029		
(14604191)	9.57 km	0:24	215 m n.m.	0.9 km	----			6029		1 m








⚡ (z "Lesní/polní" na "Vozová/chodník")	10.47 km 0:26	214 m n.m.	1.3 km	—	🚲 6029	2 m
⚡ (14602359)	11.77 km 0:29	216 m n.m.	0.55 km	—	🚲 6029	2 m
📍 Černovír	12.32 km 0:31	214 m n.m.	0.65 km	==	🚲 6029	1 m
📍 (14602356)	12.97 km 0:32	213 m n.m.	0.35 km	==	🚲 6029	1 m
📍 Klášterní Hradisko	13.32 km 0:33	212 m n.m.	0.3 km	==	🚲 6029	2 m
(z "Silnice III.třídy/MK" na "Pěšina")	13.62 km 0:34	214 m n.m.	0.6 km	🚲 6029	4 m
⚡ (z "Pěšina" na "Vozová/chodník")	14.22 km 0:36	210 m n.m.	0.1 km	—	🚲 6029	
⚡ (14602348)	14.32 km 0:36	210 m n.m.				

Mapa



Statistika

Název	Hodnota
📏 Délka trasy	14.32 km
🕒 Celkový čas	0:36
.... Úseky cesty typu "Pěšina"	1.2 km (8 %), 0:04
--- Úseky cesty typu "Lesní/polní"	1.95 km (14 %), 0:05
— Úseky cesty typu "Vozová/chodník"	6.87 km (48 %), 0:16
== Úseky cesty typu "Silnice III.třídy/MK"	4.3 km (30 %), 0:10
📈 Stoupání v úsecích	6.84 km (48 %), 0:17
📉 Klesání v úsecích	6.84 km (48 %), 0:17

	Maximální výška	223 m n.m. ("Moravské Loděnice")
	Minimální výška	210 m n.m. ("(14602348)")
	Převýšení	13 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	21 m (sklon 0.3 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	21 m (sklon 0.3 %)
	Maximální sklon do kopce	0.7 % (v úseku 600 m, (14602346) -> (14602363))
	Maximální sklon z kopce	0.7 % (v úseku 600 m, (14602363) -> (14602346))