

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

Bezbariérovost cyklotras pro vozíčkáře v Litovelském Pomoraví

Diplomová práce (bakalářská)

Autor: David Pelíšek, aplikovaná tělesná výchova

Vedoucí práce: doc. Mgr. Martin Kudláček, Ph.D.

Olomouc 2014

Jméno a příjmení autora: David Pelíšek

Název diplomové práce: Bezbariérovost cyklotras pro vozíčkáře v Litovelském Pomoraví

Pracoviště: Katedra Aplikovaných pohybových aktivit

Vedoucí diplomové práce: Kudláček Martin Doc. Mgr., Ph.D.

Rok obhajoby diplomové práce: 2014

Abstrakt: Bakalářská práce se zaměřuje na zjištění možností pro cykloturistiku vozíčkářů v okolí Litovelska. V rámci mého výzkumu bylo vybráno 18 potencionálních cyklotras, na kterých proběhl monitoring. Výsledkem analýzy podmínek pro cykloturistiku vozíčkářů na Litovelsku je 13 vhodných cyklotras pro handcycling.

Klíčová slova: cykloturistika, handcycling, handbike, aplikované pohybové aktivity, sport vozíčkářů, rekreace, volnočasové aktivity, Litovelské Pomoraví, bezbariérovost

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: David Pelíšek

Title of the master thesis: Barrier-free cycling routes for wheelchair users in the area Litovelské Pomoraví

Department: Department of adapted physical activities

Supervisor: Kudláček Martin Doc. Mgr., Ph.D.

The year of presentation: 2014

Abstract: The thesis focuses on finding opportunities for cycling of wheelchair-bound people in Litovel surroundings. In my research, 18 potential cycling trails were chosen for the monitoring. The results of the analysis of the conditions for cycling of wheelchair-bound persons in Litovel area confirm 13 trails suitable for handcycling.

Keywords: cycling tourism, handcycling, handbike, adapted physical activity, sport of wheelchairs users, recreation, leisure activities, Litovelské Pomoraví, wheelchair accessibility

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

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně pod vedením doc. Mgr. Martina Kudláčka, Ph.D. a uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a dodržoval zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 30. června 2014

.....

Děkuji doc. Mgr. Martinu Kudláčkovi Ph.D., za pomoc a cenné rady, které mi poskytl při zpracování diplomové práce a také bych chtěl poděkovat Janu Holzerovi za připomínky a rady, které mi poskytl pro monitoring a zpracování výsledků.

OBSAH

1	ÚVOD	8
2	SYNTÉZA POZNATKŮ	9
2.1	TURISTIKA A SPORTY V PŘÍRODĚ	9
2.1.1	Volný čas	10
2.1.2	Sport	11
2.1.3	Rekreace, pohybová rekreace	13
2.1.4	Turistika	15
2.1.5	Cyklistika	16
2.2	TĚLESNÉ POSTIŽENÍ	21
2.2.1	Klasifikace pohybových vad	22
2.2.2	Aplikované pohybové aktivity	25
2.2.3	Význam pohybových aktivit pro tělesně postižené	27
2.2.4	Outdoorové aktivity vozíčkářů v letním přírodním prostředí	28
2.2.5	Cyklistika vozíčkářů	29
2.3	LITOVELSKO	35
2.3.1	CHKO Litovelské Pomoraví	35
2.3.2	Cykloturistika na Litovelsku	36
3	CÍL PRÁCE	38
3.1	Cíle práce	38
3.2	Dílčí cíle	38
3.3	Výzkumná otázka	38
4	METODIKA	39
4.1	Metody	39
4.1.1	Analýza literárních zdrojů	39
4.1.2	Formuláře hodnocení od Kazuist s.r.o	39
4.1.3	Metoda pozorování a měření	43
4.1.4	Metoda rozhovoru	43
5	VÝSLEDKY	44
5.1	Charakteristiky vybraných cyklotras	44
5.2	Hodnocené parametry	54
6	DISKUZE	57
7	ZÁVĚRY	58
8	SOUHRN	59
9	SUMMARY	60
10	REFERENČNÍ SEZNAM	61

11 PŘÍLOHY.....	65
-----------------	----

1 ÚVOD

Po vyčerpání sil člověka je důležité ve svém volném čase umět tyto síly obnovovat. Vhodnou možností regenerace je sport a pohybová rekreace. Takto ve vhodné míře aktivně strávený volný čas se pozitivně projevuje na zdraví člověka, a to především v oblasti fyzické, psychické a sociální. Celý proces se dá ještě více umocnit v případě, že se pohybová činnost odehrává v přírodním prostředí. Jednou z konkrétních možností, jak aktivně trávit volný čas je cyklistika. Možnost provozovat cyklistiku a čerpat z ní své pozitiva by měl mít každý jedinec ve společnosti, tedy jak jedinci zdraví, tak i handicapovaní. Multidisciplinární akademickou disciplínou zabývající se možnostmi pohybových aktivit lidí s handicapem jsou Aplikované pohybové aktivity. Díky této disciplíně můžou cyklistiku provozovat i lidé upoutáni na ortopedický vozík. Cyklistika vozíčkářů neboli handcycling je provozována na handbiku, což je speciálně upravená kompenzační pomůcka s ručním pohonem, díky které může i vozíčkář naplňovat aktivním pohybem svůj volný čas. Aby však mohl handbiker provozovat handcycling potřebuje vědět, zda je vybraná trasa vhodná a pro něj průjezdná. Cyklotrasa tedy musí splňovat určitá kritéria. Kromě těchto zásadních podmínek pro sjízdnost tras je dobré, aby měl handbiker na dané trase přehled i o možnostech využití jiných služeb jako bezbariérového WC, občerstvení případně možnost parkování. Díky těmto informacím o monitorovaných trasách mají i vozíčkáři možnost užívat si aktivně krás projížděného prostředí.

2 SYNTÉZA POZNATKŮ

2.1 TURISTIKA A SPORTY V PŘÍRODĚ

Důležitou složkou životního režimu člověka je rozvoj tělesné kultury, která využívá pohybovou aktivitu k optimálnímu psychickému a fyzickému stavu člověka s cílem jeho socializace a kultivace. Její rozvoj je ovlivněn společenskými podmínkami. Tělesná kultura vymezuje systém, jehož součástí je i turistika a sporty v přírodě (Ondráček & Hřebíčková, 2007; Vyškovský et al., 1997).

Tělesnou kulturu dělíme podle Hodaně (2006) na základní subsystémy:

- tělesnou výchovu
- sport
- pohybová rekreace

Pro přesné vymezení termínů turistika a sporty v přírodě je stěžejním a určujícím bodem postavení k termínu sport. Sport můžeme chápat v užším slova smyslu jako druh tělocvičné aktivity mimo tělesnou výchovu a pohybovou rekreaci nebo v širším slova smyslu jako druh určité zábavy a prostředků ke zdraví, který zahrnuje celou tělesnou kulturu i s pohybovou rekreací a tělesnou výchovou. Stejně tak bude důležité, zda jde o úroveň vrcholovou, výkonnostní či rekreační.

Společnou charakteristikou pojmů turistika a sporty v přírodě je pohybová aktivita prováděná v přírodním prostředí. Pohyb v přírodě se považuje za základní prevenci zdravotních potíží, je faktorem tělesné i duševní hygieny, je i prostředkem výchovy. Příroda poskytuje velké možnosti smyslového vnímání, čímž významně ovlivňuje člověka, a pro jeho kvalitativní rozvoj je nenahraditelná. Turistika a sporty v přírodě se uplatňují ve volném čase. Jejich významnou součástí je všestranná tvůrčí aktivita, která je důležitým prostředkem ke kultivaci člověka (Vyškovský et al., 1997).

S vývojem společnosti dochází ke změnám způsobu života lidí. To je ovlivněno především nárůstem volného času, denaturalizací životního prostředí, úbytkem aktivní tělesné činnosti, růstem informací všeho druhu, zvyšující se mobilitou, vytvářením percepčních bariér a v poslední době velmi markantně i změnami chápání hodnot přírodního prostředí pro kvalitu života. Vlivem těchto změn došlo ke zvýšení zájmů o aktivity v přírodě. S rostoucím zájmem se začala zvyšovat i nabídka. Výsledkem je zvyšující se počet organizací nabízející neustále nové sportovní a turistické aktivity (Neuman et al., 2000). S takto zvyšujícím se náparem na zbytek přírody, je podle Neumana et al. (2000) nutné další využívání vědecky propracovávat a

důkladně plánovat. Veškeré lidmi provozované aktivity by měli být k přírodnímu prostředí co nejšetrnější.

2.1.1 Volný čas

Čas je veličina nezávisle prostupující naším životem. Je to relativní pojem, k němuž jsou vztahovány všechny jevy a děje. Čas zkrátka byl, je a bude. V lidském životě však můžeme rozeznat různé časové úseky. Jednak to jsou časové úseky určené pro práci a povinnosti označované jako čas pracovní a také chvíle, ve kterých může člověk se svým časem svobodně nakládat. Ta část doby, kterou má jedinec pro sebe a s níž může svévolně nakládat je označována jako čas volný (Korvas & Kysel, 2013). Samotný pojem volný čas není pojmem novým. Jeho vývoj je spjat bezprostředně s vývojem lidstva. V posledních desetiletích se však o tuto problematiku zvýšil zájem, což je zapříčiněno především nárůstem volného času v životě člověka. Příčinou nárůstu je podle Slepíčkové (2005) rozvoj hospodářství a technický pokrok, což má za následek výrazné zkrácení pracovní doby.

Tématikou volného času se zabývá řada autorů. S různými autory nacházíme i různé definice. Například podle Slepíčkové (2005) představuje volný čas dobu, v níž jedinec nemá žádné povinnosti vůči sobě ani druhým lidem a v níž se pouze na základě svého vlastního svobodného rozhodnutí věnuje vybraným činnostem, které ho baví, přinášejí mu radost a uspokojení a nejsou zdrojem trvalých obav či pocitů úzkosti. Velký sociologický slovník (2001) definuje volný čas jako čas trávený mimo dobu pracovní. Obdobně jednoduše vidí volný čas i Ješina (2007) a to jako čas, který člověku zbude po strávení pracovní i mimopracovní doby.

Dumazedier (in Hodaň & Dohnal, 2008) vymezil volný čas jako souhrn činností, kterým se jednatel může věnovat podle vlastní libovůle, ať již proto, aby si odpočinul, či aby se pobavil, nebo aby rozvíjel svou dobrovolnou činnost ve společenském životě, svou informovanost nebo své vzdělání nevyhnutelné povoláním, a to tehdy, když se uvolnil od všech pracovních, rodinných, či společenských závazků.

Volný čas se stal součástí individuálního i společenského života. Pro jedince poskytuje prostor pro odpočinek, zábavu a rozvoj lidské osobnosti, z hlediska společnosti vytváří prostor pro regeneraci, rozvoj pracovní síly a pro univerzalizaci člověka (Hodaň & Dohnal, 2008). Co přinese volný čas člověku, záleží především na tom, jak ho využije a zhodnotí. Podle (Hájka, Hofbauera, & Pávkové, 2008) je možno čas spotřebovat, věnovat, spořit nebo

promrhat. Slepíčková (2005) uvádí rozsah činností, které spadají do volného času, od nicnedělání a prázdného povídání, přes takové aktivity, jako je zahrádkaření, kutění, pletení, jejichž charakter je na rozmezí práce a volného času, přes poslech rádia, televize, četbu, návštěvu kina, divadla až k intenzivní aktivitě sportovní, kulturní a společenské. Výběr volnočasové činnosti se bude značně lišit podle sociální vrstvy, profesní role, věku, vzdělání, zdraví, tradice, ročního období, počasí atd. Volný čas by měl být pro člověka příjemnou záležitostí, přinášející pozitivní hodnoty jako možnost odpočinku po práci, regenerace sil, upevňování zdraví a oprostění se od problémů každodenního života.

Volný čas se často spojuje se sportem. Jednak pasivní formou, kdy člověk ve svém volném čase sleduje sportovní utkání přímo na stadionu nebo v televizi, čte sportovní tisk. V druhém případě jde o aktivní sportovní a pohybovou činnost, kterou můžeme spíše označit za pohybovou rekreaci. Volný čas by měl být prostoupen individuální touhou prožívat ho tak, aby činnosti v něm obsažené kompenzovali jednostrannou profesní zátěž. Zejména zde jde o sportovní aktivity zaměřené na posílení organismu, zdraví a zvýšení životní pohody (Slepíčková, 2005; Sekot, 2006).

2.1.2 Sport

Sport jako produkt společnosti je významným kulturním, sociálním i ekonomickým fenoménem dnešní doby. Prošel řadou proměn z hlediska obsahu, organizačních forem a institucionálního zabezpečení. Jeho vývoj je ovlivněn vývojem technologií, které společně s masovostí volného času a tudíž i sportu umožňují rozšiřovat spektrum sportovních činností a způsoby jejich provádění. Šíře možností, které dnešní sport nabízí, poskytuje prostor pro projev každého jedince, pro jeho seberealizaci a vyjádření hodnot, které jsou mu vlastní. Moderní sportovní vybavení je lehce dostupné a díky konstrukčním kvalitám zpřístupňuje široké veřejnosti i ty sporty, které původně byly výsadou jen některých jedinců dostatečně dovedených popřípadě finančně majetných. Sport je různorodý heterogenní jev co do obsahu i organizačních forem. Není již pouze výsadou talentovaných sportovců předvádějících vrcholové výkony, ale i lidí starších či handicapovaných (Slepíčková, 2005).

V současnosti se ve světě při definování sportu objevují dva přístupové proudy. První, charakteristický pro severoamerickou společnost definuje sport v užším slova smyslu, tedy jako druh tělocvičné aktivity, jehož hlavními znaky jsou hra, soutěživost a výkon v přesně vymezených podmínkách soutěže. Cílem je dosažení maximálního výkonu ve zvolené specializaci, což je spojeno s prosperitou a ziskem.

Druhý přístup pojímá sport mnohem širěji, a to jako druh určité zábavy, rekreace a cvičení. Vysvětlení lze hledat v latinském původu slova *desportare*, z něhož je slovo sport odvozeno a značí rozptylovat se, bavit se. Tento sport často označován jako moderní sport se začal utvářet koncem 18. a počátkem 19. století v Anglii. V tomto prostředí vznikl přístup ke sportu charakteristický ideálem *fair play* (Hodaň, 2006; Jansa et al., 2009; Sekot, Blahutková, Dvořáková, & Sebera, 2004; Slepíčková, 2005).

Moderní sport začal být stále více akceptován v celém světě. V roce 1992 přijali zástupci evropských zemí odpovědní za tělovýchovu a sport tak zvanou Evropskou chartu sportu, která tento moderní sport vymezila jako „všechny formy tělesné činnosti, které ať již prostřednictvím organizované účasti či nikoliv si kladou za cíl projevení či zdokonalení tělesné a psychické kondice, rozvoj společenských vztahů nebo dosažení výsledků v soutěžích na všech úrovních“ (Evropská charta sportu, 1994).

Jako příznivec sportu jsem přesvědčen o tom, že sportovní aktivity jsou oblastí přispívající společnosti řadou pozitiv jako ztělesněním obdivovaných hodnot radosti z pohybu, výkonu, zdraví a krásy. Zároveň však s vývojem společnosti přichází i řada negativ, které se ve světě sportu vyskytují jako bezbřehá komercializace, konzumní způsob života, dopingová scéna, korupce, rasismus a násilí na stadionech (Sekot, 2006).

2.1.2.1 Příspěvek sportu ke kvalitě života

Kvalita života je velmi široký a nejednoznačný pojem tvořený velkým počtem činitelů, který se stává fenoménem dnešní doby v oblasti většiny vědních disciplín. Že se jedná o velmi frekventovaný pojem, svědčí celá řada definic. Všechny definice vychází z Maslowovy teorie lidských potřeb a mají vesměs jedno společné, a to, že pojem kvalita života by měl obsahovat údaje o fyzickém, psychickém a sociálním stavu jedince. Pro kvalitní život jedince je tedy důležitá psychická, fyzická a sociální pohoda a jeho osobní spokojenost. Na kvalitu života tak můžeme nahlížet, jako na vícerozměrnou veličinu obvykle vymezenou jako subjektivní posouzení vlastní životní situace člověka (Ješina, Vyhlídal, Rybová, & Kučera, 2011; Pyšný & Bence, 2007; Slepíčková, 2005).

Dle Pyšného a Bence (2007) je subjektivně vnímaná kvalita života, výrazně ovlivněna hodnotovou orientací jedince. Dále uvádí, že v roce 2002 byl proveden výzkum, který ukázal, že prioritní hodnotou lidí je zdraví, které je předpokladem všech ostatních aktivit a základního životního pocitu spokojenosti. Zdraví se tak stává procesem, celoživotní záležitostí, na němž se podílí jeho nositel. Ve vztahu ke kvalitě života, tak zdraví zaujímá důležité místo.

Každý člověk jako individuum i jako bytost společenská usiluje o to, mít co nejkvalitnější život. To znamená být spokojen v oblasti fyzické, psychické i sociální. Abychom mohli tyto oblasti zdokonalovat a být s nimi spokojeni, musíme na tyto oblasti cíleně působit. Jednou z možností, která si klade za cíl zdokonalení tělesné a psychické kondice a rozvoj společenských vztahů je sport v širším slova smyslu. Sport má tak schopnost současně a komplexně působit na všechny dimenze člověka a nabízí možnou cestu k dosahování osobní spokojenosti (Hodaň & Dohnal, 2008; Slepíčková, 2005).

Z hlediska příspěvku sportu ke zdraví a kvalitě života bude rozhodující, o jakou úroveň sportu půjde. Sport ve smyslu vrcholovém a výkonnostním je činností pracovního charakteru, která není cíleně zaměřena na člověka sportovce, tudíž nemůže působit v jeho prospěch. Zdraví je dlouhodobou náročnou přípravou spíše ohrožováno než rozvíjeno. Obecně tak vrcholový sport nemůžeme považovat za činnost, která výrazně přispívá ke kvalitě života (Hodaň & Dohnal, 2008).

Zcela jiný dopad zanechá sport na člověka jako neprofesionálního sportovce. Ten provozuje sportovní činnosti ve svém volném čase a stává se tak cílem v jehož prospěch jsou tyto činnosti vykonávány. Pokud jsou vykonávány správně, působí pozitivně na rozvoj zdraví. Dá se tedy říci, že sport, který vychází z pohybu, jehož průvodním jevem je tělesná námaha, se přímo podílí na tvorbě fyzického, psychického i sociálního zdraví, přičemž je nutné respektovat optimální míru námahy (Hodaň, 2007; Hodaň & Dohnal, 2008).

Sport je zdrojem emocí, je schopen velmi výrazně ovlivňovat celý život člověka ve všech jeho oblastech, ve všech věkových i zdravotních skupinách. Tím se promítá do celého života jedince i společnosti. Má pozitivní vliv na fyzický, psychický i sociální potenciál člověka. Je důležitým činitelem v podpoře zdraví a prevenci civilizačních chorob a co je pro tuto kapitolu asi nejvýznamnější, je sportovně pohybová aktivita jedním ze základních elementů procesu, přispívajícího ke kvalitě života, zdraví a spokojenosti (Sekot, Blahutková, Dvořáková, & Sebera, 2004; Slepíčková, 2005).

2.1.3 Rekreační, pohybová rekreační

V životě člověka nastávají chvíle, kdy dochází k úbytku sil a snížení výkonnosti vlivem jednostranného zaměření činností spojených s energetickým výdejem. Především se jedná o úbytek sil fyzického, psychického a sociálního potenciálu a na něj navazující degenerativní procesy, související s negativními vlivy prostředí. Tyto ztrácející se síly musí být občas

regenerovány. K regeneraci dochází pasivním nebo aktivním odpočinkem. Různé způsoby aktivní regenerace lidských sil označujeme pojmem rekreace (Hodaň, 2006).

Pojem rekreace vznikl složením dvou latinských slov *creare* (= tvořit, vyrábět) a předponou *re* (= znovu). Dohromady pak oba pojmy vyjadřují obnovování, znovu vytváření, vracení do původního stavu či dosahování původní kvality. Znovu vytváříme něco, co již dříve existovalo, ale z nějakého důvodu to bylo v negativním smyslu změněno. Toto obnovování je realizované vlastním úsilím a vylučuje jakoukoliv pasivitu (Hodaň & Dohnal, 2008). Slepíčková (2005) považuje za rekreaci pouze ty činnosti, které se provádějí ve volném čase a současně splňují podmínky zábavy, odpočinku a znovunabytí sil. Rekreaci pak definuje jako „tělesnou a duševní činnost, jíž se lidé věnují ve svém volném čase pro radost, osvěžení, posílení a odpočinek. Tato činnost závisí jak na samotném jedinci, tak na společenském prostředí, v němž se uskutečňuje“ (Slepíčková, 2005, 35).

Aktivní forma rekreace má přes svou biologickou nutnost také charakter zájmový, závislý na vůli jednotlivce. Konečný výběr rekreace každého jednotlivce bude závislý na stupni vývoje jedince a společnosti, ve které žije (Dohnal & Hobza, 2007). Stejně jako Hodaň a Dohnal (2005) můžeme podle obsahové zaměřenosti rekreaci členit na jednotlivé druhy.

- kulturně-umělecká rekreace – Je zaměřena na umění a estetické vnímání člověka, díky čemuž se zvyšuje jeho kulturnost a kultivovanost. Může být realizována pasivně (přijímáním vnějších podmětů) nebo aktivně (vlastní tvorbou). Většinou v ní kromě baletu a tance pohyb nenajdeme. Má především psychický a do určité míry sociální význam.
- intelektuální rekreace – Jde především o individuální zájmy jednotlivce zaměřené na neprofesionální zvyšování vědomostí. V této formě rekreace absentuje pohyb.
- sociální rekreace – Jde především o vytváření společenských kontaktů a sociálních skupin. Má prvořadý sociální efekt spojený s efektem psychickým. U tohoto typu můžeme najít pohybovou činnost lokomočního charakteru.
- zájmová rekreace – Jde o různé druhy koníčků. Její význam spočívá především v oblasti psychické. Pohybové činnosti jsou pracovního charakteru, což může mít stejné negativní důsledky jako práce.
- pohybová rekreace – Jelikož ji považují za stěžejní bod práce, budou se jí věnovat poněkud více.

Zvláštním a zcela odlišným druhem od předešlých je rekreace pohybová. Může být jak samotným druhem rekreace, tak součástí rekreace zájmové. Charakteristické pro pohybovou

rekreaci je, že se oblast fyzická, pohybová stává dominantní. Tento druh rekreace vychází z individuálních zájmů a vnitřních potřeb jedince a měl by vést k jeho uspokojení, kterého chce každý jedinec touto činností dosáhnout. Pohybová rekreace tak patří k souboru aktivit, které jsou realizovány ve volném čase, člověk se pro ně svobodně rozhoduje na základě pociťované potřeby, s touhou po uspokojení z této činnosti (Hodaň & Dohnal, 2008).

Pohybová rekreace je zaměřena na jakoukoliv fyzickou, pohybovou činnost člověka, jejímž důsledkem jsou prožitky a žádoucí změny v oblasti fyzické, psychické i sociální. Srovnáme-li jednotlivé druhy rekreace, je zřejmé, že jsou většinou pouze jednostranně působící. Tím pádem můžeme pohybovou rekreaci označit za nejvšestrannější, jelikož do určité míry pokrývá i ty oblasti, které jsou typické pro ostatní druhy rekreace, zatímco ony se fyzické a pohybové stránky nedotýkají (Hodaň & Dohnal, 2008). Jestliže pohybová rekreace představuje zájmovou činnost ve volném čase, dá se říci, že se z velké části shoduje se sportem v jeho širokém pojetí tzv. sportem pro všechny (Slepičková, 2005).

2.1.4 Turistika

Turistika je komplex činností spojených s aktivním pohybem a pobytem v přírodě, při nichž je nutná řada odborných znalostí a dovedností. Cílem je poznání přírodních krás, lidských výtvorů a společenských poměrů ve zvolené oblasti (Ondráček & Hřebíčková, 2007; Neuman et al., 2000).

Na základě definice můžeme rozlišit jednotlivé složky turistiky, které společně vytváří obsah turistiky. Obsah turistiky tvoří pohybová složka, kulturně-poznávací činnost a odborně technická činnost. Pohybová složka vychází z vlastní podstaty pohybové činnosti. Při pohybu uplatňujeme a rozvíjíme kondiční a koordinační schopnosti, bez kterých se při turistice neobejdeme. Jistý stupeň kvality pohybových schopností umožňuje naplnit smysl turistiky. Nezanedbatelný je i přínos pohybu na zdravotní stav jedince. Kulturně-poznávací složkou turistiky je myšleno poznávání přírody, života společnosti a výtvorů lidské práce v dané lokalitě. Tato složka má motivační charakter, který dává turistickým akcím smysl. Odborně technická složka zahrnuje soubor praktických dovedností a poznatků, které dohromady vytváří základnu pro bezpečný a účelný pohyb a pobyt v přírodě (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Turistika přináší jedinci, který ji vykonává určitý význam a smysl. V rámci turistiky můžeme rozlišit vzdělávací, výchovnou a zdravotní oblast, ve kterých se může význam a smysl vybrané pohybové aktivity projevit. V případě vzdělávací oblasti vybranou pohybovou

aktivitou dochází k rozvoji pohybových schopností a dovedností. Vytváří se návyky k plnění pohybových úkolů, které vycházejí z vlastní podstaty pohybové struktury dané aktivity. Rozšiřuje se kulturní rozhled a znalosti. Dochází k ověřování poznatků při praktické činnosti. Výchovný význam turistiky můžeme vidět především v rozvoji volního úsilí a morálky. Kolektivní i individuální turistické činnosti mohou pozitivně ovlivnit interpersonální vazby a vztahy, což ovlivňuje sociální složku jedince. Zdravotní význam turistiky vychází především z aktivního spojení tělesného pohybu s příznivými vlivy přírodního prostředí. Dochází tak k rozvoji především vytrvalostních schopností, což má za následek zlepšující se stav organismu, který se může podílet i na zlepšení psychických stavů. (Ondráček & Hřebíčková, 2007; Vyškovský et al., 1997).

Podle Ondráčka a Hřebíčkové (2007) můžeme dle různých forem pohybu rozlišit i různé druhy turistiky. Mezi základní druhy patří například pěší turistika, cykloturistika, vysokohorská turistika, lyžařská turistika, vodní turistika a řada dalších.

2.1.5 Cyklistika

S vývojem a technickým pokrokem ve společnosti můžeme v poslední době sledovat několik negativních trendů ovlivňujících zdraví a kvalitu života člověka. Mezi těmito trendy bych především vyzvednul úbytek aktivního pohybu, úbytek přírodního prostředí, zvýšení emisí v ovzduší a nárůst stresových situací. Lidé si stále častěji tyto negativa uvědomují a nějakým způsobem je začínají kompenzovat a ovlivňovat. Jednou z nabízejících se možností, je cyklistika. Pod pojmem cyklistika si nemůžeme představovat pouze sportovní odvětví nebo silniční disciplínu. Tento pojem zahrnuje všechny stránky využívání jízdního kola tedy i turistickou, rekreační, dětskou, užitkovou i dopravní funkci jízdního kola. Jízdní kolo využívané jako prostředek pro cyklistiku, který zvyšuje naši mobilitu, umožňuje nám intenzivně vnímat okolní prostředí a nabízí aktivní pohyby (Neuman et al., 2000).

Je-li řeč o kole a cyklistice, nabízí se řada možností podrobnějšího členění. Především musíme rozlišovat dvě kategorie cyklistů. Jednou jsou špičkoví sportovci, profesionálové s nejlepšími koly. Druhá skupina, která je i předmětem mého zájmu jsou nezávodní cyklisté, kteří na kole tráví svůj volný čas (Pehle, 2008). Tyto nezávodní cyklisty podle Ondráčka a Hřebíčkové (2007) dělíme na rekreační cyklisty, hobby cyklisty a cykloturisty. Z hlediska vlastního provozování cyklistiky a cykloturistiky se oba pojmy do značné míry prolínají. Rekreační cyklistika je jedna z nejlepších forem aktivního odpočinku a relaxace ve volném čase, kterou může provozovat člověk každého věku. Je to ideální forma pohybu pro udržení a

rozvoj optimálního zdraví a kondice bez rizika přetěžování kloubního aparátu (Soulek & Martinek, 2000). Podle Martinka, Vrtalové a Žákové (2013), je pravidelné dojíždění na kole vhodnou formou cvičení zlepšující zdraví a prodlužující délku života. Cykloturistika je druh turistiky, při níž používáme jízdní kolo k cestování. Je to na rozdíl od rekreační cyklistiky významná kulturně poznávací činnost, odehrávající se převážně v přírodním prostředí, při níž spojujeme prvky pěší turistiky s mototuristikou. Cykloturistika vyžaduje větší fyzickou připravenost a dobře vybavené kolo. Cykloturistku můžeme rozdělit dle prostředí, v němž ji budeme provozovat. S tím bude souviset i použití odlišných druhů kol na:

- silniční- cyklistika prováděná na zpevněných komunikacích, pro jízdu budeme využívat silniční kola.



Obrázek 1. Silniční kolo (Příbyl, 2004)

- horskou- cyklistika prováděná v terénu při využívání speciálně upravených kol



Obrázek 2. Horské kolo (Příbyl, 2004)

- trekkingovou- mezistupeň mezi silniční a horskou, pro jízdu se využívají trekkingová kola



Obrázek 3. Trekkingové kolo (Příbyl, 2004)

- městskou- cyklistika prováděná v městských (zastavěných) oblastech, pro jízdu využíváme tzv. city bike kola, která jsou určena spíše pro jízdu na kratší vzdálenost (Ondráček & Hřebíčková, 2007).



Obrázek 4. Městské kolo (Příbyl, 2004)

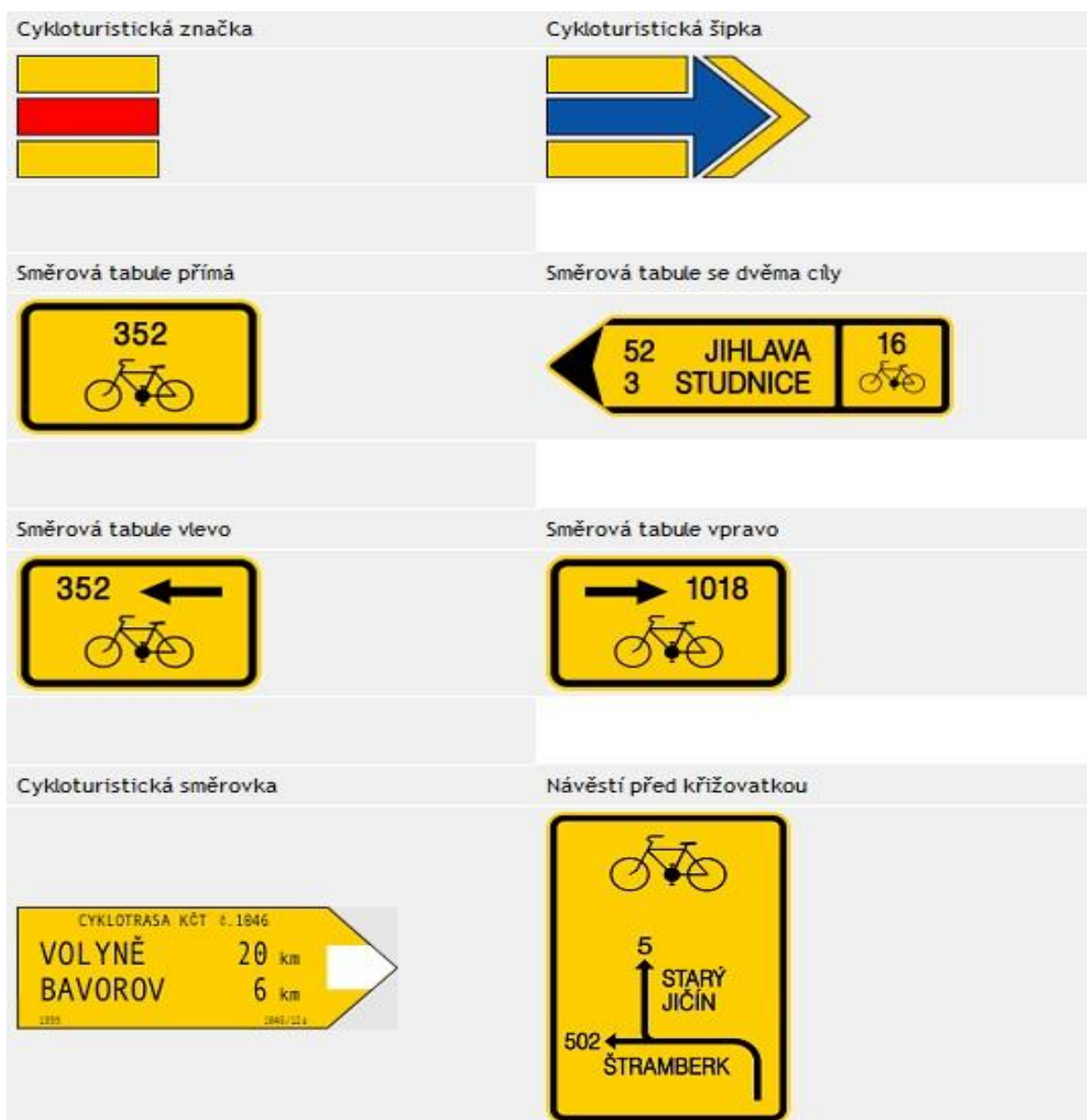
K cyklistice se vztahují tři základní podoby – sport, relaxace a doprava. V posledních letech vzrůstá počet dopravních cyklistů a s tím souvisí i budování cyklistické infrastruktury. Ta má především oddělit cyklistickou dopravu od automobilové a učinit tak cyklistiku více bezpečnou. Takto vybudovaná síť cyklostezek pak oslovuje stále větší spektrum cyklistů. Cyklistickou infrastrukturu můžeme rozdělit do dvou základních kategorií cyklistická stezka a cyklistická trasa zkráceně cyklostezka a cyklotrasa, přičemž jako cyklotrasu, budeme též označovat někdy samostatně vymezenou cykloturistickou trasu (Mourek, 2011).

Cyklostezkou je značena pozemní komunikace nebo její jízdní pás (nikoliv jízdní pruh) označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Společně s cyklisty mohou cyklostezky využívat inline bruslaři, lyžaři a chodci přičemž je nutné dodržovat vzájemnou ohleduplnost. Povrch je tvořen zpevněným asfaltem popřípadě dlažbou o minimální šířce 3 metry. Pokud je

cyklostezka vedena souběžně se silnicí je cyklista povinen tuto stezku využít (Mourek, 2011; Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Cyklotrasy jsou ty, které vedu po silnicích a drobných místních a účelových pozemních komunikacích. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsou vhodné pro provoz cyklistů a jsou označeny podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho prováděcích vyhlášek a příslušných technických předpisů dopravními značkami pro cyklisty. Co se týče cykloturistické trasy, tak ta představuje dopravní cestu vedenou po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, jež je z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů (Mourek, 2011). Podle Ondráčka a Hřebíčkové (2007) vedou cykloturistické trasy většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénem.

Cyklotrasy můžeme také dělit podle významu na dálkové, regionální a místní. Dálkové neboli nad regionální cyklotrasy jsou trasy první a druhé třídy označované jedno nebo dvouciferným číslem. Spojují vzdálené cíle a plní především funkci rekreačně-turistickou. Regionální trasy třetí a čtvrté třídy jsou značeny trojcifernými a čtyřcifernými čísly. Plní dopravní a rekreační funkci. Většinou navazují na síť místních cyklotras, které plní rovněž dopravní i rekreační funkci a značí se čtyřcifernými čísly. V české republice má cyklistické značení žlutou podkladovou barvu. Umisťuje se před každou křižovatkou nebo odbočkou na cyklotrase. Používají se tři základní typy cykloznaček: návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrová tabulka (obrázek 5). Na všech typech se nachází symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Cykloturistické trasy jsou vyznačeny pásovými značkami o rozměru 14x14 centimetrů. Mají krajní pásy žluté a prostřední červené, modré, zelené nebo bílé barvy. Prostřední pás může být změněn na šipku. Pásově značení je doplněno směrovkami, které mají jen dva řádky textu a v záhlaví napsáno „cyklotrasa KČT č. ... (obrázek 5). Každý stát využívá individuální metodiku značení cyklotras (Ondráček & Hřebíčková, 2007).



Obrázek 5. Cyklistické a cykloturistické značení v ČR (Kolářová, 2010)

2.2 TĚLESNÉ POSTIŽENÍ

Hlavním znakem tělesně postižených osob je celkové nebo částečné omezení hybnosti, které má dopad na člověka v celé jeho osobnosti a v plné míře se ukazuje až v konfrontaci s prostředím. Rozlišujeme omezení hybnosti zapříčiněné primárním nebo sekundárním způsobem. Prvotní omezení hybnosti je způsobeno přímým postižením vlastního hybného aparátu nebo postižením centrální či periferní nervové soustavy. V periferní části je postiženo vlastní hybné ústrojí, například amputací, deformací, vývojovou vadou apod., při postižení středních částí jako poškození nižších center popřípadě nervových drah vznikají chabé obrny. V případě patologických změn v oblasti korové a přilehlé části nervového systému jsou následkem obrny spastické, popřípadě rozmanité poruchy hybnosti onemocněním extra-pyramidového systému jako dyskinetické formy obrny projevující se mimovolnými pohyby, které doprovázejí každý pokus o volní pohyb. U druhého případu omezení hybnosti zůstává centrální i periferní nervová soustava a vlastní hybné ústrojí bez patologických změn, k omezení hybnosti však dochází z jiných příčin. Projevují se tu důsledky nejrůznějších nemocí jako například srdečních, revmatických či kostních chorob, které mají za následek omezení pohybu nemocného (Vítková, 2006).

Obdobně vymezují kategorie tělesného postižení Pipeková et al. (2006) a Vítková (2006). Tělesně postižení představují velmi heterogenní skupinu, která vykazuje přetrvávající nebo trvalé nápadnosti v pohybových schopnostech se stálým nebo značným vlivem na kognitivní, emocionální a sociální výkony. Jako tělesně postižený je označován člověk, který je omezen v pohybových schopnostech v důsledku poškození podpůrného nebo pohybového aparátu případně i jiného organického poškození.

V souvislosti s termínem tělesné postižení jsou v Mezinárodní klasifikaci funkční schopnosti, disability a zdraví (in Vítková, 2006) uvedeny související termíny.

- **Impairment** (česky vada nebo poškození) - Jedná se o vady podpůrného a pohybového aparátu, poškození jiných orgánových systémů, podstatné somatické změny, deformace.
- **Disability** (omezení, snížení výkonu) - Jde o kvantitativní omezení a kvalitativní změny pohybového výkonu, které jsou měřeny vzhledem k normální výkonnosti v závislosti na věku a vzhledem k životnímu prostředí.
- **Handicap** (postižení) – Je trvalé podstatné působení na kognitivní, emocionální a sociální výkony, ztížená sociální interakce, neúplné nebo chybějící přebírání společenských rolí, které odpovídají věku a pohlaví.

2.2.1 Klasifikace pohybových vad

Pohybové neboli ortopedické vady můžeme dělit podle různých kritérií. Jedním ze základních rozdělení je podle vzniku na vrozené nebo získané. Vrozená sem patří i dědičná vznikají během těhotenství nebo při porodu, zatím co získaná zapříčiněná úrazem či chorobou mohou vzniknout ve kterémkoli období našeho života. Druhé základní rozdělení je podle postižené části těla, kde rozeznáváme skupinu **obrn centrálních a periferních, deformace, malformace a amputace** (Vítková, 2006; Pipeková et al., 2006).

Obrny centrální a periferní

Vítková (2006) uvádí, že obrny vznikají při porušení centrální nebo periferní nervové soustavy. Centrální část představuje mozek a mícha, část periferní obvodové nervstvo. Narušením centrální nervové soustavy je narušena jak senzorka (smyslové vnímání), tak i motorika (pohybová schopnost). Rozeznáváme více druhů, které se od sebe liší různým rozsahem a stupněm závažnosti. Obecně se dělí na parézy (částečné ochrnutí) a plégie (úplné ochrnutí). S oblastí postižení centrální nervové soustavy souvisí poruchy svalového napětí (tonus) v dimenzi kvalitativní i kvantitativní a defekty v oblasti koordinace (souhry svalů). Takto vzniklé pohybové postižení pak můžeme rozčlenit podle Vítkové (2006) do několika následujících skupin:

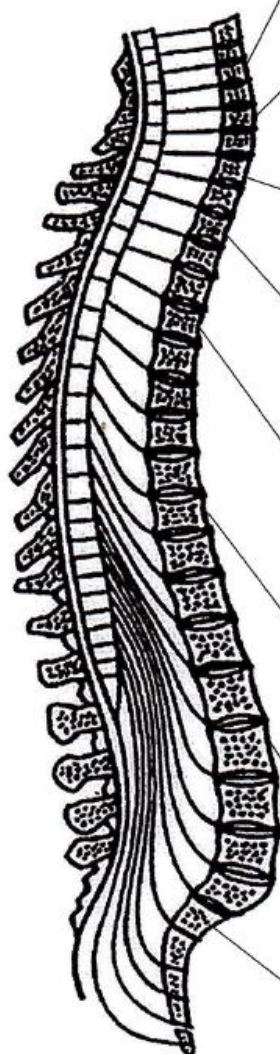
- Podle tonu (svalového napětí) - což je kontrakční stav svalů podmíněný nervovým vlivem
 - Hypertonie (zvýšený svalový tonus) - Vlivem pasivního natahování svalu dochází ke zvyšujícímu se odporu svalu. To je označováno jako spasticita. Vzácněji může nastat situace, že při pasivním natahování bude odpor svalu stále stejný. V tomto případě se jedná o rigiditu.
 - Hypotonie (snížený svalový tonus) - Čistá mozková hypotonie, dochází ke snížení svalového napětí. Typická ochablost svalů, jejímž vlivem je narušena koordinace svalů. Tento projev je označován jako ataxie.
 - Střídavý svalový tonus - Vlivem nestálého svalového tonu dochází k mimovolním pohybům označovaných jako atetóza.
- Podle oblasti zasažení
 - Kvadruparéza/kvadruplegie - Jedná se o částečnou nebo úplnou obrnu všech čtyřech končetin. Vzniká většinou před porodem.
 - Diparéza/diplegie - Zde jde o částečné nebo úplné postižení dolních končetin.

- Hemiparéza/hemiplegie - Ochrnutí pravostranné nebo levostranné poloviny těla. Horní končetina je postižena více než dolní. Vždy je postižena jiná polovina mozku.
- Triparéza/triplegie - Jedná se o hemiparézu/hemiplegii s dodatečným postižením třetí končetiny.
- Monoparéza/monoplegie - Postižena je pouze jedna končetina.

Řada autorů (Ješina, Kudláček, Janečka, Kukolová, Nekudová, Němcová, Rybová, & Štěrbová, 2011; Kudláček et al., 2007; Neubauerová, Javorská, & Neubauer, 2011; Pipeková et al., 2006; Vítková, 2006; Šopíková, Brůžková, & Bátorová, 2013; Votava et al., 2003) uvádí, že mezi nejčastější a nejzávažnější postižení centrální nervové soustavy patří **dětská mozková obrna** (DMO). Příčiny vzniku rozdělujeme podle Ješiny, Kudláčka, Janečky, Kukolové, Nekudové, Němcové, Rybové a Štěrbové (2011) na před porodní (vývojové malformace, infekce, přenošenost), porodní (klešťové a protahované porody) nebo brzy po porodu cca do 1 roku života (kojenecké infekce nebo vlivem předčasného porodu). Vítková (2006) uvádí, že na 1000 živě narozených dětí se rodí 1,5 – 5 případů s DMO, z celkového počtu pohybových poruch je to 50%-60%. DMO se obvykle hned po porodu neurčí, většinou se diagnostikuje až v průběhu do jednoho roku života, kdy začíná být nápadný opoždující se vývoj (Votava et al., 2011). Definovaná je pak jako neprogresivní a nestacionární postižení centrálního nervového systému vedoucího k poruchám volní hybnosti, parézám nebo mimovolním pohybům. Rozdělovat ji můžeme do tří základních kategorií: a) nervosvalové (spastické a nespastické), b) topografické (diparéza, hemiparéza, kvadruparéza) a c) funkčně sportovní (třídy CP-ISRA od nejtěžších forem CP 1 až po nejlehčí formy CP 8), (Ješina et al., 2011; Kudláček et al., 2007).

Dalším častým a závažným postižením je ochrnutí po poranění míchy. K poškození míchy může dojít vlivem různých onemocnění nebo při těžkých úrazech (sportovní nehody, skoky po hlavě do neznámé vody, autohavárie a další). Celkový stav postiženého a zachování pohybové schopnosti závisí na výškové lokalizaci a transverzálním rozsahu poškození. Všeobecně platí, že čím je mícha zasažena blíže ke krční míše, tím je stav postiženého závažnější. Při částečném poranění bývá zachována určitá kvalita cití nebo míra pohybu, zatím co u kompletní léze není pod místem přerušeni zachováno žádné cití ani hybnost (Ješina, Kudláček, Janečka, Kukolová, Nekudová, Němcová, Rybová, & Štěrbová, 2011; Vítková, 2006; Šopíková, Brůžková, & Bátorová, 2013).

Obr. 11
Úroveň poškození
při poranění míchy
(Trojan, 2005)



Kvadruplegie C4 — C5

Brániční dýchání, úplná centrální plegie HK i DK, úplná závislost na okolí, elektronický vozík pro postižené nezbytný, ovládání automobilu možné.

Kvadruplegie C6 — C7

Brániční dýchání, periferní či smíšená paréza HK, nesoběstačnost těžkého stupně, vozík nezbytný, kompenzační pomůcky pro ruce nezbytné, ovládání automobilu eventuálně možné.

Kvadruplegie C8 — Th1

Brániční dýchání, periferní paréza HK, nesoběstačnost středního až lehkého stupně, vozík nezbytný, řízení automobilu možné při ovládání rukama a automatické spojce.

Paraplegie Th2 — Th5

Zmenšený dechový objem, úplná nezávislost ve všech denních činnostech, vozík nezbytný, chůze přisunem s aparáty na DK, řízení automobilu možné při ovládání rukama.

Paraplegie Th6 — Th10

Úplná nezávislost, vozík nezbytný, chůze švihem možná s aparáty na DK a s francouzskými berlemi, řízení automobilu možné při ovládání rukama.

Paraplegie Th11 — L3

Úplná nezávislost, chůze švihem a čtyřdobá chůze možná při použití aparátů a berlí, vozík nezbytný, řízení automobilu možné při ovládání rukama.

Paraparéza L4 — S2

Úplná nezávislost doma i mimo dům, vozík není nutný, chůze se dvěma berlemi možná, řízení automobilu možné při ovládání rukama.

Obrázek 6. Úroveň poškození při poranění míchy podle Trojana (in Šopíková, Brůžková, & Bátorová, 2013)

Deformace

Deformace zahrnují velkou skupinu vrozených nebo získaných vad. Typickým znakem deformace je nesprávný tvar některé části těla. Rozeznáváme deformace vrozené a získané. Mezi vrozené deformace patří vývojové deformity lebky, kloubů, svalů a končetin. Získané deformace v průběhu života mohou nastat důsledkem nesprávného držení těla. Především se jedná o deformace páteře v podobě skolióz a kyfóz (Pipeková et al., 2006; Vítková, 2006).

Malformace

Podle Vítkové (2006) je pod pojmem malformace označované patologické vyvinutí různých částí těla, nejčastěji končetin. Objevují se stavy částečného chybění končetiny označované jako amelie. V případě, že se vyskytne stav, kdy končetina navazuje přímo na trup je označen jako fokomelie. Malformace patří do skupiny vrozených vývojových vad.

Amputace

Amputace je získané tělesné postižení, při kterém dochází k trvalému a nevratnému oddělení orgánu, končetiny nebo její části od těla. Nejčastější příčinou amputace jsou úrazy typu autonehod, výbuchů, poraněním elektřinou apod., kdy k oddělení dojde přímo při nehodě nebo těsně po ní. Další možnou příčinou amputace mohou být různé cévní onemocnění, zhoubné nádory na končetinách popřípadě infekce (Vítková, 2006; Šopíková, Brůžková, & Bátorová, 2013).

2.2.2 Aplikované pohybové aktivity

Kinantropologie jako věda o pohybu člověka se zabývá záměrnou pohybovou činností, její strukturou a funkcí ve vztahu k rozvoji každého jedince. Jednou ze součástí celého širokého spektra kinantropologie jsou i aplikované pohybové aktivity. Pojem Aplikované pohybové aktivity (APA) původně z anglického adapted physical activity označuje vědní disciplínu, zabývající se problematikou pohybových aktivit osob se speciálními potřebami. Samotný termín APA přišel do Evropy z USA v sedmdesátých letech 20. století zatím co v České republice se objevil až počátkem 90. let (Válková, 2012).

Podle Ješiny a Hamříka (2011) se na termín APA můžeme dívat z více pohledů. Jednak z hlediska postavení u nás, jako na kinantropologickou vědní disciplínu s výrazným zaměřením na speciální pedagogiku. Dále pak můžeme mluvit o vysokoškolském studiu APA (případně aplikované tělesné výchově /ATV/), jako o oboru z oblasti pedagogických věd, který je zaměřený na osoby se speciálními potřebami, využívající pohybové aktivity jako primární edukační nástroj se záměrem rozvíjet fyzické (motorické), sociální a psychické kompetence jedinců se speciálními potřebami. O APA také můžeme hovořit jako o souboru pohybových aktivit s účastí osob se speciálními potřebami. Pro řešení jakékoliv problematiky v rámci pohybových aktivit osob se speciálními potřebami je nutné zaujímat multidiscipinární přístup, tedy dívat se na řešení problém komplexně z hlediska

psychologického, sociálního, zdravotního i kinantropologického. Většina definic APA akcentuje multidisciplinární charakter a propojenost akademické úrovně s praxí (Ješina & Hamřík, 2011; Ješina, Kudláček, Janečka, Kukolová, Nekudová, Němcová, Rybová, & Štěrbová, 2011).

Aplikované pohybové aktivity jsou definovány jako mezipředmětová akademická disciplína zaměřená na identifikaci a řešení individuálních rozdílů v pohybových aktivitách. Jedná se o profesi a akademickou disciplínu, které podporují postoj přijímání individuálních rozdílů, propagují přístup k aktivnímu životnímu stylu, sportu, inovaci a také spolupráci v oblasti APA. Aplikované pohybové aktivity zahrnují například tělesnou výchovu, sport, rekreaci a rehabilitaci (EUFAPA, 2006 in Ješina, Kudláček, Janečka, Kukolová, Nekudová, Němcová, Rybová, & Štěrbová, 2011). Podle Válkové (2012, 31) je APA „multidisciplinární strukturovaný systém veškerých kontextů pohybových (i sportovních) aktivit osob se specifickými potřebami, ať už v prostředí separovaném, paralelním, či integrovaném, realizovaný v souladu se zájmy, schopnostmi či limity daných osob“. Ješina (2007) vnímá APA, jako kinantropologickou vědní disciplínu, která prostřednictvím činností pohybového charakteru vytváří podmínky pro zlepšení života osob se speciálními potřebami a následnou integraci těchto osob mezi intaktní populaci. Svou činností přispívá k pozitivnímu ovlivnění celé společnosti v rovině kognitivní, postojevé i dovednostní. Snaží se o celkový psychický, fyzický i sociální rozvoj všech zainteresovaných stran v procesu postupného začleňování jedinců z minoritních skupin mezi majoritní.

Pro úplnost nesmíme dle Ješiny a Hamříka (2011) zapomenout doplnit, že APA jsou také v praxi realizované činnosti s účastí osob se speciálními potřebami a že mezi nejčastější oblasti zájmu APA patří adaptace prostředí, adaptace pomůcek, adaptace obsahu/kurikula, adaptace pravidel a adaptace vyučovacích postupů a metod. Aplikované pohybové aktivity se realizují v kontextu školní TV, sportu, rehabilitace a rekreace. APA primárně zaměřené na osoby se zdravotním postižením se budou lišit podle jednotlivých kategorií osob se zdravotním postižením. Nejčastěji se setkáváme s kategoriálním dělením na osoby s mentálním, zrakovým, sluchovým a tělesným postižením. Dle Ješiny (2007) se u aplikovaných pohybových aktivit můžeme setkat s pojmy:

- nesportovní pojetí v APA
- sportovní pojetí v APA
- terapeutická rekreace

2.2.3 Význam pohybových aktivit pro tělesně postižené

Pravidelná pohybová aktivita je pro jedince se zdravotním postižením a častým omezením mobility velmi důležitá, a to ať se jedná o osoby s mentálním, sluchovým, zrakovým nebo tělesným postižením. Ve správné míře provozovaná pohybová aktivita by měla přispívat k všestrannému rozvoji osobnosti, k obnovení, nebo získání částečné samostatnosti a soběstačnosti jako předpokladu hodnotného života (Vindušková & Chrudimský, 2003). Přínos pohybových aktivit pro jedince se zdravotním postižením popisuje řada autorů (Jansa et al., 2009; Ješina, Vyhlídal, Rybová, & Kučera, 2011; Kábele, 1992; Máček & Radvanský, 2011; Šopíková, Brůžková, & Bátorová, 2013; Vindušková & Chrudimský, 2003) přičemž pozitivní dopad vidí především v oblasti fyzické, psychické a sociální.

V oblasti fyzické pohybová aktivita zlepšuje tělesnou zdatnost, svalovou sílu, koordinaci, rozsah pohybů a celkově zlepšuje pohybové dovednosti. Ze zdravotního hlediska působí pohybová aktivita jako prevence civilizačních chorob. Zlepšující se fyzická oblast se pozitivně projevuje v lepším každodenním životě. Například se udržuje určitý stupeň mobility a také se zlepšuje soběstačnost jedince. U oblasti psychické dochází především ke zlepšení psychického stavu, což se kladně projevuje na nabývání sebevědomí a sebedůvěry. Pohybová aktivita navozuje pozitivní emoce a zlepšuje duševní zdraví, čímž pomáhá překonávat deprese, úzkosti a časté pocity méněcennosti spojené s handicapem. V oblasti sociální, kde pomocí pohybových aktivit dochází k sociálním kontaktům, které přispívají ke zlepšení sociálních dovedností. Lepší sociální dovednosti by měli pozitivně přispívat k lepší míře integrace do společnosti, k větším možnostem zapojení se do pracovního procesu a celkově k možnosti žít lepší plnohodnotný život se zakládáním svých vlastních rodin (Jansa et al., 2009; Ješina, Vyhlídal, Rybová, & Kučera, 2011; Máček & Radvanský, 2011).

Přesto, že řada uvedených pozitiv převažuje, je třeba brát v potaz i rizika, která se můžou při sportovně pohybové aktivitě objevit. Především se jedná o rizika v podobě přetížení, komplikací zdravotního stavu a možnosti úrazu. Při sportech zdravotně postižených se zranění vyskytují stejně četně jako při sportech nepostižených jedinců, rozdíl je spíše v lokaci zranění. U naší cílové skupiny vozičkářů je typické přetížení v oblastech horních končetin a krční páteře. Je proto nutné důsledně zařazovat vhodná kompenzační cvičení (Kábele, 1992).

Význam sportovně pohybových aktivit pro vozičkáře specifikuje Kábele (1992), dle něhož vedou k rozvíjení základních pohybových schopností a dovedností. Mimo sílu,

rychlost, vytrvalost a obratnost také k udržování rovnováhy, zlepšení prostorové orientace, zvládnutí jízdy na vozíku, manuální zručnosti apod. Dále pak přispívá k osvojování žádoucích regeneračních a kompenzačních metod jako psycho-regulačních technik, automasáží, kompenzačních cvičení, posilování a strečinku. Přispívá k formování psychických vlastností. K rozvoji volního úsilí, schopnosti konfrontace, zvládnání emocí, adaptaci a kooperaci, vyrovnávání se s konfliktními situacemi, kompenzací pocitů méněcennosti apod. Vede k překonávání sociálních bariér především tím, že dochází k přijetí sociálních rolí, navozováním kontaktů s populací zdravotně postižených i nepostižených. Provozováním pohybových aktivit jde jedinec příkladem dosud nesportujícím. Při sportu dochází k vyměňování vlastních zkušeností, informací a propagaci výsledků. Poměrně významné je předcházení vzniku civilizačních chorob z nedostatku pohybu, neurotizace, vlivu stresogenních faktorů a nevhodné životosprávy. Sportovně pohybová aktivita v životní dráze člověka na invalidním vozíku, tak celkově zlepšuje kvalitu jeho života. Především přispívá k možnosti žít plnohodnotný život včetně aktivního zapojení do rodinného života, pracovního procesu a společenských oblastí.

Co se týče výběru vhodné pohybové aktivity, tak ta by měla být zvolena tak, aby jedince bavila, přinášela mu radost z pohybu, možnost nových prožitků a vytržení ze všední reality stereotypního dne. Samotný výběr pak bude závislý jednak na typu pohybové aktivity a jednak na typu zdravotního postižení (Ješina, Vyhlídal, Rybová, & Kučera, 2011; Máček & Radvanský, 2011). Závěrem tak můžeme říci, že správně zvolená pohybová aktivita kromě řady intenzivních zážitků a rozšíření životního obzoru velkou mírou přispívá k vzájemné integraci.

2.2.4 Outdoorové aktivity vozičkářů v letním přírodním prostředí

V současnosti zažívají pohybové aktivity v přírodním prostředí obrovský rozmach, což platí i pro pohybové aktivity osob užívajících ortopedický vozík. Důkazem nám může být vznik řady nových sportovních aktivit, zakládání nových organizací a studijních oborů zabývajících se problematikou pohybových aktivit tělesně postižených osob. K pohybovým aktivitám v přírodě patří především různé formy turistiky, sportů, her, cvičení, ale také aktivit typu survival, táboření a různé činnosti pracovní a umělecko-tvořivé. Přírodní prostředí u těchto aktivit zastává unikátní roli, nabízející nespočet emocionálních zážitků a prostředků, se kterými se v běžném prostředí nesetkáme, a v neposlední řadě také možnost kompenzace často nezdravého životního stylu (Ješina, Rybová, & Bartoňová, 2011).

Situace se zapojováním vozíčkářů do volnočasových pohybových aktivit se podle Kábeleho (1992) za poslední léta v našich podmínkách výrazně posunula kupředu a však zdokonalovat a zlepšovat je stále mnoho. Především podle Ješiny, Rybové a Bartoňové (2011) v oblasti volnočasových pohybových aktivit ve vztahu k tělesně postiženým osobám, chybí dostatek půjčoven se sportovně kompenzačními pomůckami. Dále pak postrádáme odborně proškolené instruktory a u některých aktivit, jako například u cyklistiky chybí zmapované trasy s ohledem na potřeby handbikerů. K tomu abychom viděli stále více vozíčkářů aktivně sportovat, tak nestačí pouze vytvářet vhodné podmínky, ale musíme je také přiměřeně provokovat a motivovat k pohybu (Kábele, 1992).

V dnešní době mají vozíčkáři možnost vyzkoušet obrovské množství outdoorových aktivit. K typicky letní patří vodní sporty, jako kanoistika, jachting, veslování apod. Mezi další pak různé formy turistiky, cykloturistiky, ale i jízda na koni a další. Zajímavou a v posledních letech značně se rozšiřující rekreační aktivitou je dle Kábeleho (1992) rybaření a myslivost. Čím dál větší zájem z řad vozíčkářů je také o různé adrenalinové aktivity. V ČR tyto aktivity vozíčkářům a nejen jim nabízí organizace Adrenalin bez bariér. Mezi nabízenými letními aktivitami najdeme kiting, blokart, potápění, vodní lyžování, tandemové seskoky, motosporty, jako jízdu na čtyřkolkách, závodních automobilech a motorkách se systémem ručního řazení, rafting, kayaking, downhillové sjezdy na čtyřkolkách, horskou cyklistiku, lanové dráhy a paintball. Cílem Adrenalinu bez bariér je propojení osob se zdravotním postižením a intaktní populace při společných aktivitách a odbourání veškerých bariér a předsudků ve společnosti, kde často převládá názor, že postižení nemohou podobné aktivity vykonávat (Adrenalin bez bariér, 2012).

2.2.5 Cyklistika vozíčkářů

Cyklistika vozíčkářů je ve světě poměrně mladým a málo známým sportem. Tvrzení o málo známém sportu však neplatí mezi vozíčkáři, kde se jedná o velmi oblíbený a jeden z nejvíce se rozvíjejících sportů současnosti. K zvyšující se oblíbě a rozvoji dochází jak na úrovni rekreační, tak i závodní. Ve světě, ale i u nás je cyklistika vozíčkářů označovaná spíše pojmem handcycling. Výraz handcycling je složen ze dvou anglických slov *hand* (= ruka) a *cycling* (= cyklistika). V rámci českého jazyka pak můžeme celý pojem přeložit jako ruční cyklistika. Ta umožňuje každodenní sportovní aktivitu na všech výkonnostních úrovních a zprostředkovává plnohodnotnou mobilitu v přírodě, totožnou s cyklistikou. Jelikož vlivem handicapu není možné, aby vozíčkář poháněl kolo nohama, bude ke šlapání docházet pomocí

horních končetin. Tím pádem bude nutností používat speciálně upravená kola (Sedláčková, 2011).

Speciální sportovně kompenzační pomůckou, používanou pro cyklistiku vozíčkářů je handbike. Pojem handbike překládáme z anglického hand (= ruka) a bike (= kolo) do češtiny, jako ruční kolo. Při srovnání s klasickým kolem je handbike na první pohled jiný, jeho konstrukce je níže u země a má tři kola. Hlavní nosnou částí handbiku je pevný rám a částečně otočná vidlice. Většinou jsou vyrobeny z duralu, hliníku nebo karbonu. Na rámu jsou připevněna kola a další komponenty. Přední hnací kolo má dvě na sobě nezávislé brzdy a pomocí řetězu je propojené s klikami na ruční pohon. Najdou se i typy, kdy hnací funkci plní zadní kolo. Stejně tak existují i typy u kterých najdeme v přední části dvě kola a v zadní pouze jedno. Převody jsou shodné jako u běžného kola. Důležitou součástí handbiku je sedačka, která má úhlově nastavitelnou opěrnou část pro horní polovinu těla. Přesto že historie handbiků se datuje teprve od 80. let 20. století, existuje již řada nejrůznějších typů a druhů. Jednou možností, jak rozdělit ruční kola je podle typu posedu při jízdě. Na prvních se sedí nebo leží s nataženými nohama před sebou podél předního kola. Jde o tak zvaný sit position (obrázek 6). Duhý případ je tak zvaných knee typ (obrázek 7), kdy handbiker zaujímá polohu v kleče (Petříčková, 2012; Sedláčková, 2011).



Obrázek 7. Typ sit position (wheelchair.com)



Obrázek 8. Typ knee position (wheelchair.com)



Obrázek 9. Typ handbiku clip-on (Bike-on, 2010)

Výběr vhodného typu kola bude záležet na individuálních požadavcích každého cyklisty. Pro úplné začátečníky, kteří si nechtějí pořizovat samostatný handbike, může být dostačující pouze adaptér k běžnému ortopedickému vozíku. Jde o tak zvaný CLIP-ON handbike, který je vhodný k rekreační jízdě na kratší vzdálenosti. Tento handbike vytvoříme z běžného ortopedického vozíku, který musí mít pevný rám tak, že pomocí rychloupínacího mechanismu připevníme přídavné kolo. Montáž je velmi

jednoduchá, snadná a zvládne ji i samotný uživatel ortopedického vozíku. V případě, že si bude chtít cyklista pořídit speciální samostatně stojící handbike bude možno vybírat už z poněkud širší nabídky.

Při výběru bude důležité brát v potaz, zda chceme handbike používat pro jízdu rekreační nebo sportovní. Rekreační handbiky budou více komfortní, těžší, stabilnější a z hlediska lepšího výhledu i bezpečnější, což však nemusí platit u všech typů.



Obrázek 10. Rekreační typ handbiku (Bike-on, 2010)

Sportovní typy budou spíše lehčí, posez jezdce bude nastaven tak, aby působil co nejmenší



Obrázek 11. Terénní handbike (Bike-on, 2010)

odpor proti vzduchu. Pláště budou co nejtenčí kvůli snížení valivého odporu. Podle povrchu a terénu v kterém bude jízda probíhat, pak můžeme rozlišovat handbiky do terénu nebo na zpevněný povrch. Terén se od klasických silničních liší pouze širším ráfkem a pláštěm, pro lepší přilnavost v terénu.



Obrázek 12. Sportovní, silniční typ handbiku (Bike-on, 2010)

vyrábí kola tandemová, která jsou kombinací klasického kola a handbiku (Bike-on, 2010; Sedláčková, 2011).



Obrázek 13. Tandemový handbike (Bike-on, 2010)

Pro provozování cyklistiky jsou nejvhodnějším místem cyklostezky a cyklotrasy. Aby je mohli využívat i vozičkáři, je nutné navrhovat popřípadě je upravovat tak, aby jim vyhovovali, to znamená umožňovali jim provádět pohyb samostatně. Za vyhovující cyklostezku se dá považovat ta, která splňuje podmínky bezbariérovosti. Pokud je tedy vše správně provedeno, je výsledkem stezka pojatá stavebně jako samostatná cesta, která je bezbariérová. Ta by měla mít zpevněný betonový či asfaltový povrch a další parametry v souladu s legislativou. Legislativou je pak myšlena vyhláška číslo 398/2009 Sb. Tato vyhláška stanovuje obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby byly přístupné pro užívání osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Vyhláška nevymezuje konkrétní podmínky pro cyklostezky, ale definuje kritéria bezbariérovosti obecně pro všechny stavby. Z těchto obecných podmínek pak můžeme vyvodit i konkrétní podmínky pro cyklostezky samotné.

Za bezbariérovou cyklostezku pro osoby využívající ortopedický vozík je podle vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 taková, na které nejsou překážky větší jak 20 milimetrů. Podélný sklon nepřesahuje 8,33% a příčný 2%, v případě mostních objektů

2,5%. Pokud podélný sklon bude větší jak 5% a delší než 200 metrů, musí být zřízena odpočívadla o délce nejméně 1500 mm, jejichž sklon nesmí překročit hodnotu 2%. Trasa musí být širší než 1500 mm (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2009).

Problematikou bezbariérovosti cyklotras a cyklostezek se v současnosti na území České republiky zabývají dvě organizace. Jednou je Pražská organizace vozíčkářů (POV) a druhou Třinecká společnost KAZUIST, s.r.o. - Regionální informační a poradenské centrum. POV vznikla v roce 1991 jako občanské sdružení osob využívajících ortopedický vozík, jejich rodin a přátel, kteří poskytují pomoc lidem s podobnými problémy. Tato organizace se zabývá přístupností pouze z hlediska osob užívajících ortopedický vozík. Z hlediska dopravy už více než patnáct let realizuje POV program pod názvem Přes bariéry, který se zaměřuje na mapování, přístupnost objektů, komunikací a dopravy především v oblasti Prahy. Výstupy jednotlivých částí programu jsou prezentovány na webu www.presbariery.cz. Ve vztahu k problematice cyklistiky vozíčkářů proběhlo jednání pod názvem Trasy, které se cíleně zaměřovalo na téma sjednocení metodiky kategorizace a značení přístupnosti tras v přírodě a komunikací ve městech a obcích. Výsledkem jednání bylo, že je potřeba rozdělit trasy na trasy v přírodě, respektive trasy turistické, a na trasy či komunikace v obcích a městech a to kvůli faktu, že barevné značení, které současně vyjadřuje i přístupnost či obtížnost trasy, naráží v přírodě a v obcích a městech na odlišnost v zařazení do kategorie určující míru přístupnosti. Zatím co v přírodě nejrozšířenější systém značení realizovaný Klubem českých turistů označuje trasy modrou barvou (přístupné), červenou barvou (částečně přístupné), černou barvou (obtížně přístupné), trasy nepřístupné nejsou značeny nijak. V obcích a městech je častěji přebíráno barevné značení korespondující i s barevným označením míry přístupnosti budov a objektů na značené trase či komunikaci, které respektují doporučenou metodiku kategorizace přístupnosti objektů. V těchto případech znamená červeně označená trasa trasu nejobtížněji přístupnou (Pražská organizace vozíčkářů, 2008; Přes bariéry, 2009).

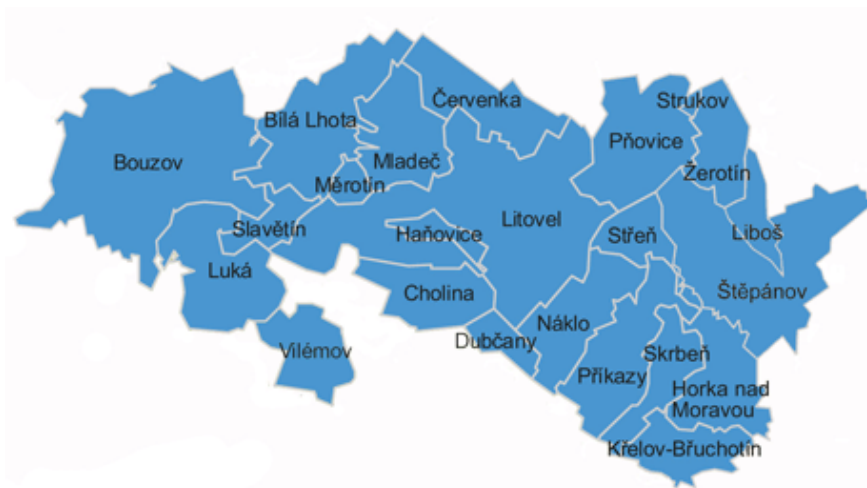
Společnost KAZUIST, s.r.o. se ve svých projektech, které prezentuje na webu www.jedemetaky.cz, zaměřuje na dostupnost Moravskoslezského regionu pro cestování osob pohybově, zrakově a sluchově postižených. Ve vztahu k cyklistice vozíčkářů, byly monitorovány některé turistické trasy v oblasti Moravskoslezských Beskyd. Pro monitoring byl vytvořen dotazník přístupnosti turistických tras. Z této metodiky budu vycházet i ve své práci. Celý dotazník je uveden v příloze (Jedemetaky, 2014).

Na problematiku podmínek pro cyklistiku vozíčkářů bylo v posledních letech zaměřeno i několik bakalářských a diplomových prací. První je práce Engelové (2007) Značení a metodika tvorby handcyclingových tras ve vybraných lokalitách Krušných hor. V rámci diplomové práce byl vytvořen návrh jednotného značení, hodnocení a popisu cyklotras pro handbikery. Druhá diplomová práce (Sedláčková, 2011) se zabývá mapováním, monitoringem a přístupností cyklistických tras pro handbikery na Jesenicku. Autorka vytvořila vlastní symboliku značení a také metodiku, pomocí které je možno trasy mapovat. Třetí bakalářská práce Korhelíkové (2012) Možnosti turistiky vozíčkářů v Beskydech, která se zaměřuje na monitorování turistických tras v Beskydech. Monitoring probíhal podle dotazníku přístupnosti turistických tras vytvořený společností KAZUIST. Výsledkem práce je soubor turistických tras, které jsou přístupné a sjízdné pro vozíčkáře. Všechny tři práce se ve výsledku shodují, že počet sjízdných tras popřípadě stezek v daných lokalitách je poměr uspokojující. Co se však týče služeb a zařízení nutných pro cykloturistiku vozíčkářů, jako jsou bezbariérové wc, restaurace, občerstvení, možnost parkování a posezení jsou podmínky nevyhovující. Absence těchto zařízení není pouze v monitorované lokalitě každé práce, ale dá se říci, že je to problém celorepublikový

2.3 LITOVESKO

Mikroregion Litovelsko je turisticky velmi atraktivní oblastí. Svým návštěvníkům předkládá k poznání řadu historických stavebních památek, přírodních zajímavostí, turistických a cyklistických tras vedoucích nádhernou přírodou, ale také akcí z oblasti kulturního a společenského života. Mikroregion Litovelsko vznikl jako první subjekt v roce 2004 a je vymezen správním územím dvaceti dvou obcí. Rozkládá se na území o rozloze 280 kilometrů čtverečních a žije v něm přibližně dvacet šest tisíc obyvatel. Správním centrem

oblasti je město Litovel, v němž žije něco málo přes deset tisíc obyvatel (mikroregion Litovelsko, 2013).



Obrázek 14. mikroregion Litovelsko (MAS moravská-cesta, 2013)

2.3.1 CHKO Litovelské Pomoraví

Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví byla vyhlášena v roce 1990 a dnes zahrnuje 96 kilometrů čtverečných, které spojuje meandrující řeka Morava. Chráněná krajinná oblast zahrnuje území od Olomouce až po hrad Úsov a ve středu značených turistických i cykloturistických cest je město Litovel. Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví patří typově mezi nejcennější chráněná území v Evropě. Rovinatý charakter krajiny nabízí, spolu s řekou Moravou fyzicky příjemnou turistiku a celá oblast je i rájem pro rybáře. Pestré složení lesů Litovelského Pomoraví je zárukou turistické atraktivnosti po celý rok, ale neopakovatelné kouzlo mají lužní lesy na jaře. Pro milovníky fyzicky náročné turistiky je možné vyrazit do horských terénů Nízkého Jeseníku, které na CHKO Litovelské Pomoraví navazují. Celá oblast je také turisticky nejatraktivnějším místem na celé cykloturistické trase, která protíná území Moravy od Jeseníků až po moravsko-rakouské pomezí (Krestýn & Pospěch, 2001).



Obrázek 15. CHKO Litovelské Pomoraví (Servus, Vrbický, & Dočkal, 2010)

2.3.2 Cykloturistika na Litovelsku

Oblast Litovelska se nachází v cyklisticky přívětivé krajině v Hornomoravském úvalu. Díky rovinnatému charakteru celé oblasti, krásné přírodě a dostatku značených cyklotras je Litovelsko vyhledávanou lokalitou pro cykloturistiku. Cyklisté mohou v Litovli využívat místní informační systém a informační tabule. Litovel jako centrum celé oblasti se tak stává vhodným výchozím bodem do zajímavých partií Chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví. Územím CHKO vede dostatek turistických tras, přičemž za nejatraktivnější a s největší koncentrací pozoruhodností je označována naučná stezka Litovel - Horka nad Moravou. Na této šestnácti kilometrové trase se nachází 11. informačních panelů s informacemi o místní krajině. Trasa se několikrát dotýká ramen a meandrů řeky Moravy. Z Horky nad Moravou je možné v sedle pokračovat dalších asi 10 kilometrů a dostaneme se až do krajského města Olomouce. Celá trasa Olomouc - Litovel je součástí tak zvané Moravské cyklostezky. Po Moravské stezce se dá také vydat opačným směrem, kde po zhruba 16 kilometrech dorazíme do Mohelnice (Koč, 2003).

Moravská stezka je cyklotrasa druhé třídy s nad regionálním významem, jelikož její úsek je součástí dálkové cyklotrasy EuroVelo č. 9, která prochází územím Polska, ČR, Rakouska, Slovinska a Chorvatska. Českou republikou je vedena z větší části podél řeky Moravy o celkové délce 330 kilometrů a prochází městy Jeseník, Hanušovice, Mohelnice, Litovel, Olomouc, Kroměříž, Uherské Hradiště, Hodonín, Břeclav a Mikulov. Pro tuto práci je aktuální její úsek mezi městy Olomouc a Mohelnice, kde Moravská stezka vytváří tak zvanou pátevní cyklotrasu, na kterou navazuje řada místních značených cyklotras. V úseku

Olomouc Mohelnice vede cyklotrasa většinou po stávajících, méně frekventovaných silnicích III. třídy, místních komunikacích, městských cyklostezkách a zpevněných lesních cestách. Bohužel musím říci, že i přesto, že jde o cyklotrasu I. třídy, tak se na této stezce setkáváme s nezpevněnými polními a lesními cestami, s dočasným vedením trasy po silnicích II. třídy, což je pro tuto kategorii cyklotrasy naprosto nevyhovující (Ceskojede, 2011; Regionální agentury pro rozvoj střední Moravy & Centrum dopravního výzkumu, 1997).

Díky rovinatému a ne příliš náročnému terénu celé krajiny Litovelského Pomoraví si cyklisté vystačí s běžnými turistickými a cestovními koly. Celá oblast láká návštěvníky řadou atraktivních turistických cílů. Podrobnější přehled a informace nejen o jednotlivých cílech, ale i o celém mikroregionu je možno vyhledat na webu www.litovelsko.eu nebo www.litovel.eu (Koč, 2003; Litovelsko, 2014). Pokud cyklisté nemají k dispozici vlastní kolo, mohou využít služby půjčoven kol. V Litovli nabízí tuto možnost české dráhy a firma Rakola, Větší výběr pro zapůjčení kol je v Olomouci, kde tuto službu nabízí například Univerzita Palackého v Olomouci, bajkazyl Olomouc, Infocentrum Olomouc, české dráhy, pan Tomáš Pospíšil nebo centrum semafor. Osoby využívající ortopedický vozík budou potřebovat k cyklistice handbike, který v nejbližším okolí nabízí k zapůjčení Centrum Semafor v Olomouci (Litovel, 2013; Řihošek, 2014).

3 CÍL PRÁCE

3.1 Cíle práce

Hlavním cílem práce je analýza podmínek pro cykloturistiku vozíčkářů na Litovelsku.

3.2 Dílčí cíle

Výběr vhodných cyklotras pro vozíčkáře.

Monitoring bezbariérovosti vybraných cyklotras

3.3 Výzkumná otázka

Jaké jsou podmínky pro cykloturistiku vozíčkářů na Litovelsku?

4 METODIKA

V práci byly použity metody analýza literárních zdrojů, pozorování a měření na základě připravených formulářů.

4.1 Metody

4.1.1 Analýza literárních zdrojů

Před posouzením bezbariérového řešení trasy bylo potřebné nastudovat celou řadu zdrojů. V první fázi šlo především o obecnou literaturu související s širší problematikou turistiky a cykloturistiky vozíčkářů. Pro samotný výběr tras a objektů se jednalo o konkrétnější zdroje, jako turistické průvodce, elektronické a tištěné regionální mapy. Veškeré použité zdroje jsem řádně uvedl v referenčním seznamu.

4.1.2 Formuláře hodnocení od Kazuist s.r.o

Nejdříve bylo provedeno zjištění celkového počtu cyklotras, které se v oblasti nacházejí. Z celkového počtu jsem zvolil užší výběr. Kritéria stanovení užšího výběru byla, aby trasa splňovala alespoň jednu z podmínek:

- Trasa byla součástí, popřípadě navazovala nebo protínala páteřní cyklotrasu v oblasti. Páteřní trasou myslím Moravskou stezku značenou pod číslem 51.
- Trasa nebo její část vedla územím CHKO Litovelské Pomoraví.
- Trasa vedla poblíž nebo přímo některým z větších regionálních měst (Litovel, Mohelnice, Olomouc a Uničov).

Takto vybrané trasy jsem podrobně posuzoval. Pro posouzení bezbariérovosti sledovaných tras byl využit dotazník přístupnosti turistických tras od Kazuist s.r.o. Celý formulář je uveden v příloze 15. Hodnotící kritéria byly rovněž převzaty od organizace Kazuist s.r.o.

4.1.2.1 Dotazník přístupnosti turistických tras

Turistickou trasou se pro tuto práci rozumí cyklotrasa nebo cyklostezka (dále jen trasa). Na trasách byly podle dotazníku hodnoceny tyto charakteristiky:

- **kvalita povrchu**

Hodnotím materiál a stav povrchu trasy. Povrch trasy musí být pevný a nekluzký. Při dešti by se neměl rozmáčet a rozbahnit. Za nevhodný materiál považujeme (neupravený kámen, dlažby z kamenných oblázků, dlážděné kostky, dřevo, písek, zemina, panely apod.).

Je-li použita dlažba, neměly by být mezi dlaždicemi příliš velké spáry. Stav povrchu trasy by měl být rovný a dobře udržovaný bez výtluků a překážek bránících sjízdnosti handbiku.

- **sklon trasy**

Hodnotíme sklon příčný a podélný. Příčný sklon (sklon kolmý na směr jízdy) je max. 1:50 (2% tj. 20mm na 1m). Při větším sklonu se jízda stává nebezpečnou, hrozí převrácení či sjetí z trasy. Je nutno dodat, že tato velikost příčného sklonu je dána dle vyhlášky 398/2009 pro ortopedický vozík, nikoliv pro handbike, který bez obtíží zvládá i větší příčné sklony, kde záleží na jednotlivých typech. Pro podélný sklon využíváme slovní vyjádření ve smyslu rovinatý, mírně zvlněný, zvlněný, kopcovitý, mírné, prudší, prudké, krátké, dlouhé stoupání nebo klesání apod.

- **šířka trasy**

Pro splnění kritérií bezbariérovosti musí být trasa široká nejméně 1500 mm. V případě menších hodnot by se na trase měla alespoň občas vyskytovat místa širší, kde může dojít k pohodlnému a bezpečnému minutí.

- **obtížnost trasy**

Obtížnost trasy pro vozíčkáře byla posuzována dle kritérií Klubu českých turistů. Trasy jsou rozděleny do třech skupin podle obtížnosti (modrá, červená a černá).

Modrá: určena pro zdatné vozíčkáře, vozíčkáře s doprovodem, handbiky a elektrické vozíčky; vede po cestách s asfaltovým, betonovým nebo i přírodním zpevněným povrchem, který se však ani při deštivém počasí nepodmočí a nerozbahní; většinou bez stoupání nebo max. stoupání 8%; příčný sklon max. 2%; šířka cesty min. 1800 mm, krátké přímé průjezdy min. 1000 mm; stupně max. 2 cm

Červená: určena pro zdatné vozíčkáře, vozíčkáře s doprovodem, handbiky a elektrické vozíčky; vede po cestách s asfaltovým, betonovým nebo i přírodním zpevněným povrchem, který se však ani při deštivém počasí nepodmočí a nerozbahní, stoupání do 6%, občas max. 12%, příčný sklon max. 4%, šířka cesty min. 1200 mm, krátké přímé průjezdy min. 900 mm, stupně max. 5 cm

Černá: určena pro vozíčkáře s doprovodem a terénní elektrické vozíčky; trasa může vést i po cestách s přírodním povrchem, který se může při deštivém počasí místy mírně podmočit nebo rozbahnit; stoupání do 12%, občas max. 20%; příčný sklon max. 8%; šířka cesty v rovných úsecích min. 1000 mm, v zatáčkách 1200 mm, krátké přímé průjezdy min. 800 mm; stupně max. 7 cm

- **dostupnost trasy**

Jde především o dopravní dostupnost. V případě dostupnosti autem byla popisována cesta k začátku trasy od nejbližších obydlí. V případě hromadné dopravy (autobus, vlak, tramvaj) byla zjišťována vzdálenost od nejbližší zastávky, název zastávky.

- **přítomnost mobiliářů na trase**

Na trase byla hodnocena přítomnost, umístění a rozvržení mobiliářů, zdroj pitné vody, odpadkových košů a bezbariérových WC. Veškeré prvky musí být umístěny tak, aby nezasahovaly do trasy, byly lehce dostupné, nejlépe umístěny ve výklencích podél trasy. Všechny prvky by měly splňovat určitá kritéria.

Výška lavičky by měla být v rozmezí 450 – 500 mm, součástí by měly být opěrátka na ruce a záda. Pokud se vyskytuje stůl, nesmí klesnout jeho výška pod 700 mm z důvodu podjezdu vozíku. Stůl a lavičky by měly být pevně spojeny, aby nedocházelo k jejich posunu. Odpadkové koše by neměly být vzdáleny od okraje trasy více jak 450 mm. Zdrojem pitné vody jsou považovány různé pítka, fontánky, studánky apod. Zdroje by měly mít pohodlný přístup jak pro osoby sedící, tak pro osoby stojící, to znamená umístění do 450 mm od okraje trasy a ne výše jak 750 mm nad zemí. Bezbariérové WC by mělo mít přímý bezbariérový vstup z venkovního prostředí. V případě překážek vyšších jak 20 mm je potřeba umístit nájezdovou rampu. Vstupní dveře musí být širší jak 800 mm s otevíráním směrem ven a jejich součástí by měly být madla umístěná ve výšce 800 – 900 mm. Uvnitř WC kabiny musí být zachován volný manipulační prostor alespoň v průměru 1500 mm. Po obou stranách toaletní mísy by měla být madla ve výšce 800 mm nad podlahou. Sklopná mísa ve výšce 460 – 480 mm, bez soklu, s prostorem po stranách. Zařizovací předměty jako umyvadlo, mýdlo, osušky a odpadkový koš by měly být součástí.

- **možnost parkování**

Na parkovišti byla posuzována kapacita stání osobních aut, umístění parkoviště vzhledem k začátku trasy, je-li parkoviště osvětleno, z jakého materiálu a v jaké stavu je povrch parkoviště a zda se na něm vyskytují vyhrazená parkovací místa pro vozidla přepravující tělesně postižené osoby. V případě výskytu vyhrazených míst, byl zjištěn celkový počet těchto míst, kde se nachází a zda jsou vyznačená svisle i podélně. Vyhrazené parkovací místo by mělo být široké minimálně 3500 mm, dlouhé 7000 mm se sklonem do 2%. Také bylo zjišťováno, zda je možné zastavit přímo u trasy. Pokud se parkoviště nenacházelo přímo u začátku trasy, byla hodnocena i přístupová cesta (chodník) mezi parkovištěm a trasou.

Na chodníku jsem hodnotil z jakého je materiálu, zda není kluzký, v jaké stavu je povrch. V případě výskytu nerovností byly měřeny výškové rozdíly, které by neměly přesahovat hodnotu 20 mm při různém povrchu nebo 5 mm při stejném povrchu. Chodník by

měl být široký minimálně 1500 mm, v místě dočasného zúžení minimálně 900 mm. Příčný sklon do 2 % a podélný do 8,33 %. Posuzoval jsem také, kudy přístupový chodník vede a zda je osvětlený.

Pokud se u trasy vyskytuje vstup, je důležité zaměřit se, zda je shodný pro všechny návštěvníky nebo se vyskytuje zvláštní vstup pro vozíčkáře. Vstup by měl být průchodný, bez schodů a jiných překážek typu závor, sloupků, turniketů apod. Široký minimálně 900 mm. Pokud se u vstupu vyskytovala pokladna, bylo hodnoceno, zda je uzpůsobena i pro vozíčkáře. Před pokladnou by měl být manipulační prostor pro pohodlné otáčení vozíku. Tento prostor by neměl klesnout pod rozměry 1500 mm v průměru kruhu nebo 1200 x 1500 mm u obdélníku. Pokud se vyskytuje pult, tak by měl být umístěn do výšky 800 mm a níže s délkou větší jak 900 mm. Současně by měl u pultu být zachován prostor pro podjetí vozíku ve výšce 700 mm a do hloubky 300 mm.

- **okolní infrastruktura a možnost využití služeb v okolí**

Při hodnocení byla posuzována i okolní infrastruktura. Především se jednalo o možnost bezbariérového občerstvení (stánky, kiosky apod.) popřípadě přístupu na okolní atrakce (vyhlídky, hřiště apod.). V takovém případě byla posuzována přístupová cesta, veškeré vybavení jako stoly, židle, výšku pultu a manipulační prostor před pultem, zda splňují kritéria bezbariérovosti.

Bylo také zjišťováno, zda se o trase dají předem zjistit nějaké informace v podobě tištěných, elektronických nebo webových zdrojů.

Podle formuláře jsem zjišťoval, zda je trase obsluhována personálem. V případě, že ano, tak jak je personál proškolen a připraven poskytovat kvalitní služby osobám se specifickými potřebami v mém případě osobám na vozíku.

Pro osoby užívající trasu jsou důležité informace o službách v dané oblasti. Vzhledem k mé cílové skupině jsem se zaměřil především na možnosti zapůjčení vozíku, sjednání asistenční služby, pokrytí trasy mobilním signálem.

- **značení a navigační prvky na trase**

Hodnoceny byly navigační prvky ukazující cestu a informační prvky podávající informace o trase a významných bodech na trase. Navigační prvky by měly být srozumitelné, stručné, dobře čitelné a umístěné tak, aby nebránili v průjezdu trasy. Mělo by platit umístění tak, aby výška spodní linie byla nad 1000 mm a horní linie ne vyš, jak 1800 mm. Vzdálenost od trasy do 1830 mm a výška znaků 16 mm. V případě, že je značka umístěna dále jak 1830

mm od trasy, musí s každým nárůstem horizontální vzdálenosti o 305 mm narůstat i výška znaků o + 3,2 mm. Barva písma musí být kontrastní s barvou podkladu.

4.1.3 Metoda pozorování a měření

Posuzované trasy a objekty bylo potřeba osobně prověřit, projet a sledované charakteristiky zaznamenat do předem připraveného formuláře. Všechny trasy jsem osobně projížděl na handbiku COMP s elektropohonem. Jedná se o rekreační typ handbiku, který je vhodný jak do městské zástavby, tak i do volného terénu (Obrázek 16). Další podrobnější informace o kole je možné najít na webu www.comp-handbike.cz, kde jsou i odkazy na videa jak se kolo chová při provozu na různém typu povrchu. Metoda pozorování a měření se uplatňovala přímo v terénu. Pomocí pozorování a měření bylo zjištěno, zda hodnocené kritéria (materiál, stav, šířka, apod.) jsou ve stanoveném rozmezí a monitorovaná trasa se tak dá označit za bezbariérovou či bariérovou. K pozorování a měření jsem využil dotazník přístupnosti turistických tras, mapku každé trasy, psací tužku, rolovací metr, skládací metr, vodováhu, fotoaparát a mobilní telefon.



Obrázek 16. Handbike-COMP (comp-handbike.cz)

4.1.4 Metoda rozhovoru

Metoda rozhovoru byla uplatněna po monitoringu, kdy s pomocí spolupracovníka handbikera jsme otevřeně diskutovali o vhodnosti ověřované trasy pro handcycling. Rozhovor byl veden nestrukturovanou formou nad pořízenými fotkami problémových úseků s otevřenými otázkami i odpověďmi.

5 VÝSLEDKY

5.1 Charakteristiky vybraných cyklotras

Všechny trasy a úseky tras vyhodnocené jako vhodné pro handcycling jsou s mapou, výškovým profilem, fotkami a popisem zpracovány v přílohách.

Cyklotrasa Moravská stezka (51) úsek Olomouc - Litovel

Tento úsek trasy začíná na parkovišti v ulici Břetislavova v místní části Olomouc Hejčín. Na začátku trasy se nachází bezbariérové parkoviště s dvěma vyhrazenými místy pro ZP osoby. Trasa dále pokračuje po městských asfaltových komunikacích až do místní části Olomouc Řepčín, kde začíná cyklostezka vedoucí až do Horky nad Moravou. Rovinatá cyklostezka s asfaltovým povrchem vede otevřenou krajinou. Na tomto úseku se nachází dvě zastřešená odpočívadla a dva přehledné přejezdy vlakových kolejí. Na začátku obce Horka nad Moravou najíždíme na asfaltovou silnici třetí třídy, po které pokračujeme asi 400 metrů. Přes obec dále projíždíme po místních asfaltových silnicích. Za obcí najíždíme na zpevněnou lesní pěšinu, po které pokračujeme asi 800 metrů, pěšina o šířce 120 cm je s hliněným povrchem s příčným sklonem v některých místech až 7 % a s častými kořeny a výtluky. Při nájezdu na asfaltovou komunikaci pokračuje trasa vpravo. Při odbočení vlevo se po 400 metrech dostaneme k zajímavosti této trasy a to k informačnímu centru ekologických aktivit Sluňákov, kde je možno využít bezbariérové WC. Trasa dále vede přes obce Hynkov a Lhota nad Moravou. Na tomto úseku se střídá asfaltový povrch se zpevněnými lesními a polními cestami s občasnými výtluky. Některé lesní a polní cesty mohou být obtížně sjízdné za deštivého počasí. Za obcí Lhota nad Moravou pokračujeme po bezbariérových trasách s asfaltovým povrchem až do Litovle. Litovlí projíždíme po místních asfaltových silnicích, přes městský park až na Náměstí Přemysla Otakara. Posledních 100 metrů trasy v ulici Husova je po silnici s kostkovým povrchem (kočičí hlavy). V této ulici se také nachází možnost využití bezbariérového WC za poplatek 5 korun s provozní dobou 7:00 - 20:00 a také je zde prodejna Rakola BIKE, kde je možnost poskytnutí servisu na handbike. Vlivem schodu u vstupu je však prodejna nepřístupná. Celá 19 km dlouhá trasa je přehledně značená a bez stoupání. Zhruba 40 % trasy vede na slunci. Vlivem několika krátkých úseků s horším povrchem především v úseku Horka nad Moravou až Lhota nad Moravou je trasa vhodná spíše pro terénní handbike. Obtížnost trasy označuji dle dotazníku za černou. Trasu považuji za vhodnou pro jízdu na handbiku a s mapkou ji uvádím v příloze 2.

Cyklotrasa Moravská stezka (51) úsek Litovel - Mohelnice

Jedná se o úsek dálkové cyklotrasy o délce 15 kilometrů. Úsek začíná na náměstí Přemysla Otakara v Litovli. Prvních 200 metrů vede po kostkovaných cestách směrem z centra Litovle. Dále pokračujeme po městských asfaltových cestách. V ulici vítězná je možno využít tři vyhrazených parkovacích míst pro ZP osoby s dlážděným podkladem. Na konci ulice Vítězná přejíždíme přes zajímavost této trasy a to Svatojánský most nad řekou Moravou. Zhruba po kilometru se v ulici Gemerská nachází restaurace Za Školou, kde je bezbariérový přístup na letní zahrádku i do vnitřních prostor. V restauraci je i bezbariérové WC. Bližší informace s otevírací dobou je možno zjistit na webu: www.litovelzaskolou.cz. Od restaurace pokračujeme po asfaltové cestě. Přejíždíme hlavní silnici a vlakové koleje. Přejezdy jsou přehledné a bezpečné. Trasa dále vede po rovinaté asfaltové silnici na Nové Zámky. Za Novými zámky začíná přibližně 2 kilometry dlouhé středně náročné stoupání následující prudším 400 metrů dlouhým sjezdem do Nových Mlýnů. Dále jedeme 1 kilometr po rovině, než začne další mírné stoupání o délce 1 kilometr do obce Doubravice. Za Doubravicemi pokračujeme na Moravičany stále po asfaltové cestě. Přes Moravičany jedeme přibližně půl kilometru po kostkové cestě. Za Moravičany najíždíme na cyklostezku, která má asfaltový povrch a pokračuje až na začátek průmyslové zóny v Mohelnici, kde cyklostezka končí. Zde končí i mnou monitorovaný úsek a Moravská stezka dále pokračuje po asfaltové silnici ve směru na Leštinu, Bludov a dále. Na cyklostezce mezi Moravičany a Mohelnicí se nachází jedno zastřešené posezení se šterkovým podkladem. Obtížnost trasy označuji jako červenou vlivem středně náročných stoupání a v úseku Litovel - Nové Mlýny je v některých místech u krajnic větší příčný sklon. Celý 15 kilometrový úsek je ze 70 % na slunci. Většina trasy vede po okresních a krajských silnicích za účasti silničního provozu, proto je nutné dbát větší opatrnosti. Trasu považuji za vhodnou pro jízdu na handbiku a bližší popis s mapkou uvádím v příloze 3.

Cyklotrasa Hvězdná (6104) Šternberk - Olomouc

Jedná se o místní cyklotrasu začínající ve Šternberku v ulici Lhotská. Začátek trasy je vzdálen 300 metrů od vlakového a autobusového nádraží Šternberk. U autobusového nádraží je i možno zaparkovat auto na jednom vymezeném stání pro ZP osoby. Od nádraží vede k začátku trasy asfaltový chodník s mírnými nerovnostmi do 20 mm a asi 20 metrů musíme jet po

silniční komunikaci, na které překonáváme světelně zabezpečený železniční přejezd. Ze Šternberka jedeme přes Štarnov, Bohuňovice, Hlušovice až do Černovíra po nově vybudované cyklostezce. Celý tento úsek je s asfaltovým povrchem a zcela bezbariérový. Po trase musíme několikrát přejíždět hlavní silnici před obcí Štarnov, ve Štarnově, v Bohuňovicích a za Bohuňovicemi. Celá trasa je rovinná krom krátkého a mírného výjezdu a podjezdu přes železniční koleje. Trasa vede z 90 % na slunci. Na celé trase se nachází 5 zastřešených odpočívadel vždy zhruba po třech kilometrových úsecích. Odpočívadla jsou zastřešená se štěrkovým podkladem. V obci Bohuňovice je možné odbočit na cyklotrasu číslo 6029 a po asi 200 metrech dojedeme k Centru zdraví Bohuňovice, kde je možné navštívit bezbariérově přístupnou budovu s občerstvením a WC. Bohužel aqvapark a ubytovna jsou bariérové a nepřístupné. Před budovou je však možno zaparkovat na třech vyhrazených stáních pro ZP osoby. Další možnost občerstvení je v zařízení Hlušovice Přístav. Jedná se o bezbariérové venkovní i vnitřní posezení. V areálu se však nevyskytuje bezbariérové WC. Tuto trasu jsem dále monitoroval až do centra města Olomouce, bohužel od místní části Černovír musím cyklotrasu hodnotit jako nevhodnou pro jízdu na handbiku, jelikož trasa vede po protipovodňových hrázích s občasnými průjezdy o šířce pouhých 60 cm a několika nemožno překonatelnými bariérami v podobě stojících aut při nájezdu na trasu. Přesto, že závěrečná část cyklotrasy je bariérová, považuji úsek Šternberk - Olomouc Černovír o celkové délce 13 kilometrů za vhodnou pro jízdu na handbiku jakéhokoliv typu. Obtížnost úseku cyklotrasy hodnotím modrou barvou a uvádím jej v příloze 4.

Cyklotrasa (6107) Střeň - Šternberk

Místní cyklotrasa o délce 14 kilometrů, která začíná mezi obcemi Lhota nad Moravou a Střeň na křižovatce s Moravskou stezkou číslo 51. Na začátku trasy se nevyskytuje žádná možnost parkování ani přístupu hromadnou dopravou. Cyklotrasa vede přes obec Střeň, Štěpánov, Moravská Huzová, Stádlo, Lužice a Šternberk, kde je konec v ulici Lhotská. Parkování je možno využít na konci trasy a to na vlakovém a autobusovém nádraží Šternberk, kde je vyhrazené jedno parkovací místo pro osoby ZP. Parkoviště je od trasy vzdáleno přibližně 300 metrů s asfaltovým přístupovým chodníkem. Celá trasa vede po asfaltových silnicích třetí třídy bez výrazných výtluků, nerovností a stoupání. Před obcí Štěpánov vede trasa asi 100 metrů po silnici druhé třídy, kde je třeba dbát zvýšené opatrnosti. Za obcí Lužice je na trase asi 400 metrů dlouhý rozbitý asfalto-kamenitý úsek, který je nepohodlný, ale sjízdný. Na trase se nevyskytují žádné odpočívadla, občerstvení ani bezbariérová WC. Cyklotrasa vede

otevřeným terénem a z 90 % na slunci. Obtížnost cyklotrasy pro vozíčkáře navrhuji jako červenou. Tuto trasu považuji za vhodnou pro jízdu na handbiku a uvádím ji v příloze 5.

Trasa Hejčínské in-line stezky

Trasa se nachází na okraji chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví hned za Olomoucí v místní části Hejčín. Jedná se o okružní trasu o celkové délce 3,8 kilometrů s asfaltovým povrchem. Celá trasa je rovinatá a její obtížnost pro vozíčkáře odpovídá barvě modré.

V nejužším místě je šířka trasy 190 cm a příčný sklon neklesá pod 2%. Trasa je dostupná autem, parkovat je možno hned na dvou parkovištích. První se nachází v Hejčíně na konci ulice Martinova. Toto parkoviště je zcela bezbariérové s asfaltovým povrchem a dvěma vyhrazenými místy pro vozidla zdravotně postižených osob. Parkoviště není osvětlené.

K trase se z parkoviště dostaneme po asfaltové cestě. Druhé parkoviště se nachází u silnice z Olomouce ve směru na Chomoutov. Také toto parkoviště je bezbariérové s vyasfaltovaným přístupovým chodníkem a není osvětlené. Na trase se vyskytují tři odpočinková posezení.

Vždy se jedná pouze o nezastřešené lavičky s vydlážděným podkladem. Na trase se nachází u Olomoucké střelnice bezbariérové občerstvení Bistro na Střelnici. U toho občerstvení je i bezbariérové WC. Trasa je z 75 % nekrytá před slunečním zářením a za hezkého počasí je značně využívána inline bruslaři. Trasu považuji za vhodnou pro jízdu na handbiku a bližší popis s mapkou uvádím v příloze číslo 6.

Cyklotrasa (6027) Olomouc Hejčín - Litovel

Cyklotrasa vede z Olomouce Hejčina přes Chomoutov, Horku nad Moravou, Skrbeň, Příkazy, Náklo, Mezice, Unčovice, Březové až do centra Litovle na křižovatku ulic Vítězná a Kollárova. Celková délka cyklotrasy je 24 km. Začátek je na parkovišti v ulici Břetislavova v místní části Olomouc Hejčín. Na začátku trasy se nachází bezbariérové parkoviště s dvěma vyhrazenými místy pro ZP osoby. Cyklotrasa začíná přímo na parkovišti. Dále pokračujeme přibližně 500 metrů po Hejčínských inline stezkách. Po 0,5 km začíná úsek kolem jezera Poděbrady. Tento úsek až po Chomoutov je nevhodný pro jízdu na jakémkoliv typu handbiku. Vede po místní podmočených loukách s častými hlubokými výmoly, bahnem a s průjezdy po místních úzkých pěšinách mezi stromy, kde šířka trasy často nepřekračuje ani 40 centimetrů. Úsek Chomoutov až za Horku nad Moravou vede po rovné asfaltové silnici. Za Horkou najíždíme na zpevněnou lesní cestu s občasnými asfaltovými úseky, na které se nachází nerovnosti do 20 mm. Přibližně po 5 kilometrech na trase najíždíme od křižovatky U Tří Mostů na úsek, který je zcela nesjídný až po Skrbeň. Tato část vede úzkou a rozbahněnou lesní pěšinou s následným nájezdem na značně rozbitou a rozbahněnou polní cestu. Přes

Skrbeň vede trasa po kostkových silnicích. Mezi Skrbení a Příkazy tvoří trasu nesjízdná rozbitá zatravněná polní cesta. Přes Příkazy projíždíme po kostkové silnici. Na konci obce Příkazy najíždíme na okresní asfaltovou silnici, po které pokračujeme přes Náklo, Mezice, Unčovice až na konec obce Březová. Za Březovou vede 400 metrů dlouhý úsek po zpevněné šterkové cestě. Poté vede cyklotrasa asi 4 kilometry Litovelskými luhy, kde je 3 metry široká rovinná asfaltová cyklostezka. Poslední dva kilometry vedou po městských asfaltových silnicích. Vyjíždíme v Litovli u fotbalového stadionu, zde je přímo u cyklotrasy obrovský asfaltový plac s možností parkování. Není zde však vyhrazené stání pro osoby se ZP. Konec cyklotrasy se nachází na křižovatce ulic Kolárova a Vítězná. V ulici vítězná můžeme využít 3 bezbariérové parkovací místa. Bezbariérové WC najdeme v ulici Husova, kde se dostaneme, když na konci trasy odbočíme vlevo a pojedeme po cyklotrase číslo 51 dalších 200 metrů. Cyklotrasa číslo 6027 je rovinatá a 70 % trasy se nachází na slunci. Vlivem neprůjezdných úseků mezi Olomoucí a Příkazy považují tuto část trasy za nevhodnou. Úsek mezi Příkazy a Litovlí však považují za vhodný. Obtížnost úseku označují červenou barvou a uvádím jej v příloze 7.

Cyklotrasa (6056) Lhota nad Moravou- Příkazy

Cyklotrasa začíná u Mlýna ve Lhotě nad Moravou, odkud pokračuje přes Náklo k obecnímu úřadu v Příkazech. Celková délka trasy je 4,5 km. V úseku Lhota nad Moravou až po obec Příkazy vede cyklotrasa po asfaltových silnicích třetí třídy. Posledních 300 metrů v obci příkazy dojíždíme po střídající se betonové a dlážděné pěšině o šířce 90 cm s občasnými rozšířenými místy na vyhnutí. Celá cyklotrasa je rovinatá a celá vede po přímém slunci. Náročnost cyklotrasy považují za malou, ale vlivem úzké závěrečné části musím obtížnost trasy hodnotit jako červenou. Na trase se nevyskytuje žádné bezbariérové občerstvení, WC, posezení ani možnost parkování. Cyklotrasu považují za vhodnou pro jízdu na handbiku a uvádím ji v příloze 8.

Cyklotrasa (511) úsek Litovel - Uničov Brníčko

Cyklotrasa 511 vede mezi Městy Litovel a Rýmařov. V rámci této práce byl monitorovaný úsek o délce 11 km mezi Litovlí a Brníčkem u Uničova. Monitorovaný úsek prochází přes obce Červenka, Dětrichov a Želechovice. Začátek cyklotrasy je na křižovatce ulic Vítězná a Sušilova v Litovli. Na začátku trasy je možno využít 3 vyhrazených parkovacích míst pro ZP osoby v ulici Vítězná, popřípadě několika dalších vyhrazených stání na sídlišti Vítězná. K začátku trasy se z 200 metrů vzdálených parkovišť dostaneme po asfaltové silni, která je

součástí Moravské stezky číslo 51. První kilometr trasy vede po místních asfaltových silnicích v Litovli. V úseku mezi Litovlí a Červenkou se nachází vyasfaltovaná cyklotrasa o šířce 120 cm s častými nerovnostmi a výtluky do 30 mm. V úseku od začátku obce Červenka až po konec Dětrichova vede trasa po okresních asfaltových silnicích s občasnými nerovnostmi do 25 mm. Za Červenkou překonáváme prudší asi 50 metrů dlouhé stoupání na železniční nadjezd následující stejně dlouhým sjezdem. V úseku za Dětrichovem až po Želechovice vede cyklotrasa po polní cestě s výraznými nerovnostmi a výmoly až do 15 cm. Celý tento úsek je značně podmáčený a bahnitý. Před Želechovicemi trasa vede kolem místní pískovny, kde v některých místech šířka trasy nepřekračuje hodnotu 50 cm a okolí trasy je zarostlé vegetací. V úseku přes Želechovice až do Brníčka trasa pokračuje po místní asfaltové silnici. Celý monitorovaný úsek cyklotrasy je rovinatý a na přímém slunečním svitu. Na trase se nenachází žádné bezbariérové WC, posezení ani možnost občerstvení. Vlivem úseku mezi Dětrichovem a Želechovicemi se trasa stává nevhodnou pro jízdu na handbiku a trasu blíže v přílohách neuvádím. Pokud by došlo k objetí tohoto úseku trasy, byla by trasa považována za vhodnou.

Cyklotrasa (6028) Uničov Brníčko - Úsov

Cyklotrasa o celkové délce 15 km, začíná v Brníčku na křižovatce s cyklotrasou 511. Dále trasa vede přes Uničov, Benkov, Královou až do centra Úsova. Přes Uničov projíždíme střídající se po místních asfaltových silnicích a cyklostezkách. Při výjezdu z Uničova přejíždíme Silnici druhé třídy. Další kilometr trasa pokračuje po asfaltové cyklostezce, ze které následně sjíždíme na asfaltovou silnici třetí třídy. Po této mírně kopcovité komunikaci pokračujeme dalších 10 kilometrů až na křižovatku před Úsov. Tento desetikilometrový úsek je charakteristický na prvních 5 kilometrech řadou mírných, ale dlouhých stoupání zatímco v druhé polovině za obcí Králova přichází dlouhé a prudké stoupání až po křižovatku před Úsovem. Od křižovatky pokračuje trasa závěrečný kilometr a půl prudkým klesáním po silnici druhé třídy. Konec trasy se nachází na náměstí Míru v Úsově. Možnost parkování je ve městě Uničov v ulici Generála Svobody, kudy trasa přímo prochází. V celé ulici se nachází přibližně 10 vyhrazených parkovacích míst pro ZP osoby. Cyklotrasa vede z 90 % na slunci. Na trase se nevyskytuje žádné bezbariérové posezení, WC ani občerstvení. Zajímavostí na trase je zámek Úsov, který je dle správce zámku bezbariérově přístupný pouze na nádvoří. Obtížnost trasy pro handcycling hodnotím jako černou a uvádím ji v příloze 9.

Cyklotrasa (6235) Uničov - Nový Dvůr

Tato cyklotrasa o celkové délce 7,5 km začíná v ulici Dukelská v Uničově. Přes Uničov až do Střelic vede trasa po asfaltové cyklostezce. V centru Střelic najíždíme na místní asfaltovou silnici, po které pokračujeme až na konec obce. Za obcí najíždíme na střídající se zpevněnou lesní a polní cestu, po které pokračujeme závěrečné 3 kilometry až na konec cyklotrasy v Novém Dvoře. Tento závěrečný úsek je za mokra značně rozbahněný. Na trase je možno využít 12 vyhrazených parkovacích míst v ulici Dukelská a Plzeňská v Uničově. Parkoviště jsou bezbariérová a na cyklotrasu se z nich dostaneme přejetím asfaltové silnice. Další možnost parkování je na jednom vyhrazeném bezbariérovém parkovacím místě ve Střelicích. Na trase není žádné bezbariérové WC, žádné bezbariérové občerstvení ani odpočinkové posezení. Cyklotrasa je rovinatá a ze 70 % na slunci. Vlivem úseku s polní a lesní cestou navrhuji černou obtížnost cyklotrasy a uvádím ji v příloze 10.

Cyklotrasa (6026) úsek Červenka - Úsov

Cyklotrasa o celkové délce 14 km. Vede z Červenky přes Nový Dvůr do Úsova, kde na náměstí Míru končí mnou monitorovaný úsek a cyklotrasa dále pokračuje na Dubicko. Začátek cyklotrasy je v Července na křižovatce ulic Jižní a Sovova. Přes Červenku vede cyklotrasa po asfaltových silnicích třetí třídy, kde přejíždíme železniční koleje a silnici druhé třídy. Za Červenkou pokračujeme stále po téže asfaltové silnici další tři kilometry, po té cyklotrasa odbočuje vlevo na zpevněnou lesní cestu. Lesní cesta pokračuje dalších 7 kilometrů. V některých úsecích je lesní cesta pokryta betonovými pražci. Na tomto úseku se neustále střídají prudší stoupání a klesání. Tři kilometry před Úsovem najíždíme na novou lesní asfaltovou cestu. Kilometr před Úsovem vyjíždíme z lesa a pokračujeme prudším klesáním po místní asfaltové komunikaci. Poslední kilometr projíždíme Úsovem až na náměstí Míru po silnici třetí třídy. Celá cyklotrasa vede z 35 % na slunci. Na trase se nevyskytuje žádné bezbariérové parkování, WC ani občerstvení. Na trase se nachází jedno zastřešené odpočívadlo s travnatým podkladem v lokalitě U Spáleného. Zajímavostí na trase je Zámek Úsov. Podle správce zámku je bezbariérově přístupné pouze nádvoří zámku. Obtížnost trasy pro handcycling hodnotím jako červenou a uvádím ji v příloze 11.

Cyklotrasa (6051) Nové Mlýny - U spálené

Jedná se o 2,4 kilometrů krátkou místní cyklotrasu, která spojuje mezi sebou cyklotrasy číslo 51 Moravskou stezku s cyklotrasou číslo 6026. Cyklotrasa 6051 vede z Nových Mlýnů na křižovatku U Spáleného. Celá trasa vede po staré asfaltové silnici s častými výmoly, dírami,

výtluky a kameny, které však nepřesahují výškový rozdíl 30 mm. První kilometr trasy je mírné stoupání s následným 1,2 kilometru dlouhým mírným sjezdem. Na konci trasy se nachází podjezd železničních kolejí s krátkým a prudším výjezdem. Na křižovatce U Spáleného se nachází zastřešené odpočívadlo s travnatým podkladem. Celá trasa vede ve stínu lesního porostu. Na trase se nenachází žádné občerstvení ani bezbariérové WC. Obtížnost cyklotrasy navrhuji jako červenou a uvádím ji v příloze číslo 12.

Cyklotrasa (6243) Karlov - Sobáčov

Cyklotrasa o délce 7,1 km začíná v Litovli místní části Karlov. Dále vede přes Rozvadovice, Chořelice, Litovel, Vísku do Sobáčova. Úsek z Karlova do Rozvadovic vede po nové asfaltové silnici třetí třídy. Z Rozvadovic do Chořelic vede trasa po cyklostezce, přes Chořelice po místní asfaltové komunikaci. Mezi Chořelicemi a Litovlí je 200 metrů dlouhý úsek po zpevněné šotolinové cestě. V Litovli najíždíme na nové místní asfaltové silnice. Na třetím kilometru trasy najíždíme na cyklostezku, kde po asi 200 metrech přijíždíme k přejezdu silnice druhé třídy. Tento přejezd je nepřehledný, handbiker vidí celou situaci z pod úrovně silnice a navíc se rozjíždíme do prudkého kopce. Ve výhledu brání stromy při pravém okraji cyklostezky. Těsně za přejezdem silnice následuje neosvětlený železniční přejezd, za kterým dále pokračuje cyklostezka. U vjezdu na cyklostezku je však vytvořena bariéra z kovového zábradlí, vlivem které není možno na handbiku v trase pokračovat. Trasa dále vede po asfaltových cyklostezkách přes Vísku až do obce Sobáčov. Posledních 200 metrů v obci Sobáčov dojíždíme po nové místní asfaltové silnici. Na trase není žádné bezbariérové občerstvení, WC, parkování ani odpočívadlo. Trasa vede z 90 % na slunci. Celá trasa je rovinná a nebýt jedné nepřekonatelné překážky za Litovlí, byla by tato cyklotrasa vhodná pro jízdu na handbiku. Bohužel vlivem překážky označuji tuto cyklotrasu za nevhodnou a dále ji v přílohách neuvádím.

Cyklotrasa (6033) úsek Nový Dvůr - Odrlice

Cyklotrasa začíná v osadě Nový dvůr, dále vede přes Nové Zámky, Mladeč, Sobáčov, Chudobín, Haňovice, Myslechovice, Cholína a Odrlice, kde na křižovatce za Odrlicemi končí mnou monitorovaný 13 kilometrů dlouhý úsek. Cyklotrasa dále pokračuje ve směru Náměšť na Hané. V úsek mezi Novým Dvorem a Novými Zámky je stará asfaltová lesní cesta s občasnými nerovnostmi a výtluky. V Nových zámkách přejíždíme přes silnici druhé třídy. Za křižovatkou pokračujeme na Mladeč po nové asfaltové silnici třetí třídy. Před Mladčem je mírné stoupání na nadejezd přes dálnici. Po sjezdu z nadejzdu je po pravé straně bezbariérové

parkoviště s dvěma vyhrazenými parkovacími místy pro ZP osoby. Přes Mladeč až do Sobáčova vede cyklotrasa po nové místní asfaltové silnici. Na konci obce najíždíme na 1,2 metrů širokou asfaltovou cyklostezku, po které pokračujeme asi 200 metrů do mírného stoupání. Následně přijíždíme k přejezdu silnice druhé třídy. Tento přejezd je značně nepřehledný, navíc se po zastavení musíme rozjíždět do prudkého kopce. Za tímto nebezpečným úsekem pokračujeme po cyklostezce, která je tvořena 90 centimetrů širokými betonovými pražci. Po těchto pražcích jedeme 0,5 km bez rozšířeného místa pro možnost vyhnutí. Po tomto úseku přijíždíme do obce Chudobín, ve kterém najíždíme na asfaltovou silnici třetí třídy, po které pokračujeme posledních 7 km až na konec monitorovaného úseku. Na tomto závěrečném úseku se občas střídá asfaltová silnice s dlážděnými kostkami. Tento závěrečný úsek je mírně kopcovitý. Na celém monitorovaném úseku se nenachází občerstvení, posezení ani bezbariérové WC. Parkování je možno využít na začátku obce Mladeč. V Madči se nachází zajímavost této trasy a to krasové jeskyně, které jsou bariérové. Trasa vede z 80 % na slunci. Vlivem úzkého úseku mezi Sobáčovem a Chudobínem je tato trasa nesjízdná pro handbike a dále v přílohách ji neuvádím.

Cyklotrasa (6244) Odrlice - Náklo

Cyklotrasa začíná na křižovatce u výjezdu z obce Odrlice. Dále trasa vede okolo Dubčan do Nákla, kde končí u křižovatky na začátku obce Náklo po přejetí nadjezdu nad dálnicí. Úsek trasy mezi Odrlicemi a Dubčany vede po asfaltové silnici třetí třídy, na kterém přejíždíme neoznačený železniční přejezd. Za Dubčany pokračujeme asi 600 metrů po účelové komunikaci s četnými výtluky a dírami. Za tímto úsekem přejíždíme silnici druhé třídy, odkud trasa pokračuje další kilometr a půl po travnaté polní cestě s řadou hlubokých děr. Posledních 2,5 km vede cyklotrasa po účelové asfaltové komunikaci s občasnými výtluky. Tento úsek vede podél dálnice, kde v závěru najíždíme mírným stoupáním na dálniční nadjezd a zase z něj sjíždíme. Celá cyklotrasa o délce 6,7 km vede na slunci a je rovinatá. Na trase se nenachází žádné občerstvení, bezbariérové WC ani možnost posezení. Vlivem úseku vedoucího po polní cestě, označuji tuto cyklotrasu za nevhodnou pro jízdu na handbike a v přílohách ji blíže neuvádím.

Cyklotrasa (512) úsek Nové Mlýny rozcestí - Bouzov Doly

Místní cyklotrasa začíná v lokalitě Bílá Lhota, Nové Mlýny rozcestí odkud trasa vede po asfaltové silnici druhé třídy do obce Římice. Za Římicemi pokračuje cyklotrasa až do Bílé Lhoty po asfaltové cyklostezce, která je jeden metr široká. Kolem cyklostezky je 25 cm široký

vysečený pás trávníku se zpevněným podkladem na obou stranách. Tím je trasa vhodná pro vyhnutí se cyklistům a chodcům v protisměru. Na tomto úseku se nachází nebezpečný přejezd silnice druhé třídy. Před přejetím silnice musíme zastavit a rozhlédnout se v prudkém kopci. Rozhled je vlivem překážek v zorném poli špatný. Je nutno dbát zvýšené opatrnosti. Před obcí Bílá Lhota je na trase jedno zastřešené posezení s travnatým podkladem. Z Bílé Lhoty pokračujeme do Hrabí po nové místní asfaltové silnici. Tento úsek je 700 metrů prudší stoupání. V obci Hrabí najíždí cyklotrasa na asfaltovou silnici třetí třídy, po které vede až na konec mnou monitorovaného úseku do obce Bouzov Doly. Cyklotrasa odtud pokračuje dál až do Městečka Trnávka. Mezi Hrabí a Bouzovem vede trasa kopcovitým terénem, kde se střídají dlouhé mírné i prudké stoupání s občasnými krátkými mírnými sjezdy. V Bouzově na náměstí se nachází jedno vyhrazené parkovací místo pro ZP osoby. Toto vyhrazené parkování má dlážděný podklad a po dlážděné cestě se z parkoviště dostaneme i na cyklotrasu. Závěrečný úsek cyklotrasy mezi Bouzovem a místní částí Doly je prudký 1,5 kilometrů dlouhý sjezd. Zajímavostí na trase je hrad Bouzov. Při hledání informací o bezbariérovém přístupu do hradu jsem nic takového nenašel. Celá cyklotrasa je 11 km dlouhá a ze 75 % vede na slunci. Na cyklotrase je jedno zastřešené posezení a jedno parkovací místo. Možnost občerstvení a bezbariérové WC na trase není. Obtížnost trasy pro handcycling navrhuji jako černou a uvádím ji v příloze 13.

Cyklotrasa (6036) Moravičany - Bouzov Doly

Cyklotrasa o délce 9,5 km, vede z Moravičan přes Loštice, Vlčice, Jeřmaň a končí na křižovatce v obci Bouzov Doly. Úsek cyklotrasy mezi Moravičany a Lošticemi vede po asfaltové silnici třetí třídy. Přes Loštice vede cyklotrasa po místních asfaltových silnicích, krom náměstí Míru, kde je povrch kostkový. Mezi Lošticemi a Vlčicemi je 200 metrů dlouhý úsek se zpevněným štěrkem. Přes Vlčice vede trasa po místních asfaltových silnicích s drobnými výtluky. Za Vlčicemi najíždíme na asfaltovou silnici druhé třídy. Po této silnici pokračujeme až na konec cyklotrasy. Tento závěrečný 4,5 km dlouhý úsek mezi Vlčicemi a Bouzovem Doly je neustálé mírné stoupání. Na trase není bezbariérové občerstvení, WC ani posezení. Možnost parkování je na jednom vyhrazeném parkovacím místě na náměstí Míru v Lošticích. Cyklotrasa vede z 60 % na slunci. Obtížnost cyklotrasy hodnotím jako červenou a uvádím ji v příloze 14.

Cyklotrasa (6204) úsek Loštice - Hrabí

Úsek cyklotrasy 6204 o délce 5,5 km vede z náměstí Míru v Lošticích přes Palonín, Trpín do obce Hrabí. Na náměstí v Lošticích je jedno vyhrazené parkovací místo pro ZP osoby s kostkovým povrchem. Z náměstí v Lošticích vede cyklotrasa až po křižovatku před Palonín asfaltové silnici druhé třídy. Přes obec Palonín cyklotrasa vede po místní asfaltové komunikaci s občasnými nerovnostmi do 20 mm při krajnicích. Za obcí Palonín najíždíme na polní cestu s kamenitým povrchem. Posledních 200 metrů před obcí Trpín vede cyklotrasa přes koryto místního potůčku, za kterým následuje přibližně 100 metrů dlouhé prudké stoupání po zarostlé polní cestě. V Trpíně najíždíme na asfaltovou silnici třetí třídy, po které dojíždíme posledních 400 metrů. Těchto 400 metrů je prudké stoupání. Konec trasy je na konci obce Hrabí s křižovatkou cyklotrasy číslo 512. Celá trasa vede na slunci. Na trase se nevyskytuje žádné posezení, bezbariérové WC ani možnost občerstvení. Vlivem bariérového úseku mezi Palonínem a Trpínem hodnotí trasu jako nevhodnou pro jízdu na handbiku.

5.2 Hodnocené parametry

Pro tuto práci bylo vybráno 18 cyklotras o celkové délce 199 kilometrů. Z těchto 18 cyklotras bylo vyhodnoceno 11 za sjízdné v celé délce, 2 za v částečném úseku sjízdné a 5 za nesjízdné na handbiku.

Tabulka 1. Rozdělení cyklotras dle sjízdnosti

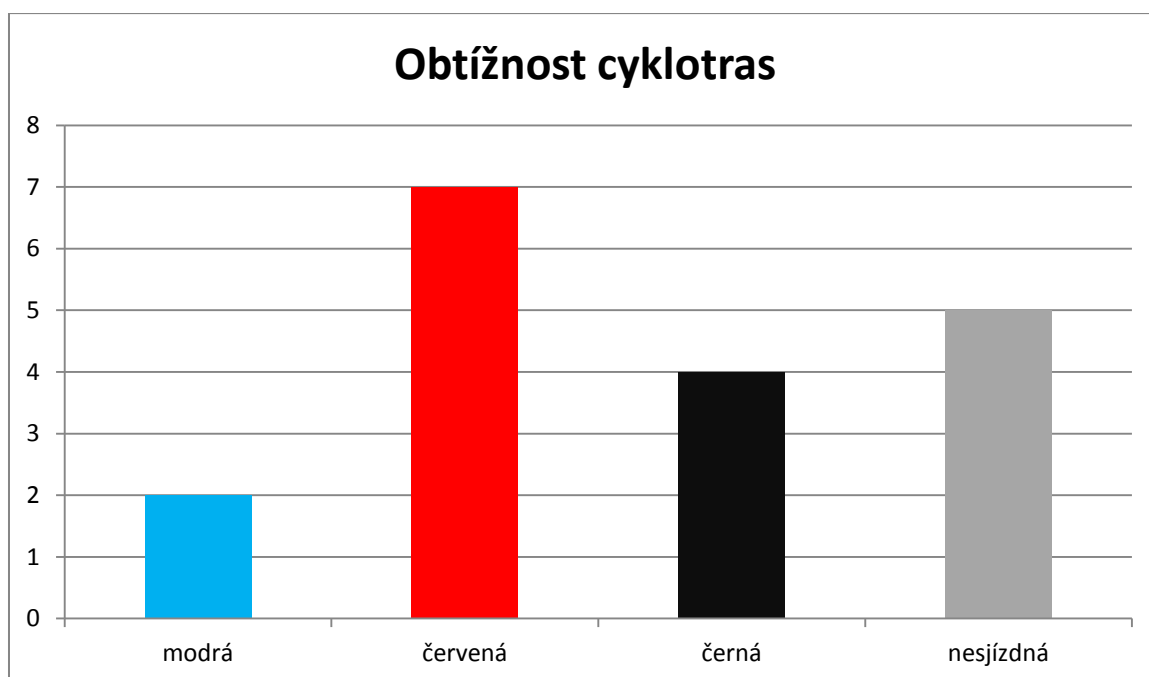
Trasy	Sjízdné	Částečně sjízdné		Nesjízdné	Celkem
	11	2		5	18
Vzdálenost	115,7 km	40 km		43,3 km	199 km
		z toho sjízdných	z toho nesjízdných		
	115,7 km	25 km	15 km	43,3 km	199 km
		Celkem sjízdných		Celkem nesjízdných	
		140,7 km		58,3 km	
					199 km

Podle dotazníku přístupnosti turistických tras od společnosti Kazuist s.r.o. bylo na 18 vybraných trasách sledováno několik důležitých parametrů pro cykloturistiku vozíčkářů. Za nejdůležitější parametry ovlivňující sjízdnost trasy jsou materiál na povrchu, stav povrchu, šířku trasy, sklon příčný, sklon podélný a překážky na trase. V souhrnu všech těchto parametrů na monitorované trase nám vzejde obtížnost dané trasy pro cykloturistiku

vozičkářů. Obtížnost všech osmnácti monitorovaných tras dle kritérií Klubu českých turistů uvádím v tabulce 2. Obtížnost cyklotras.

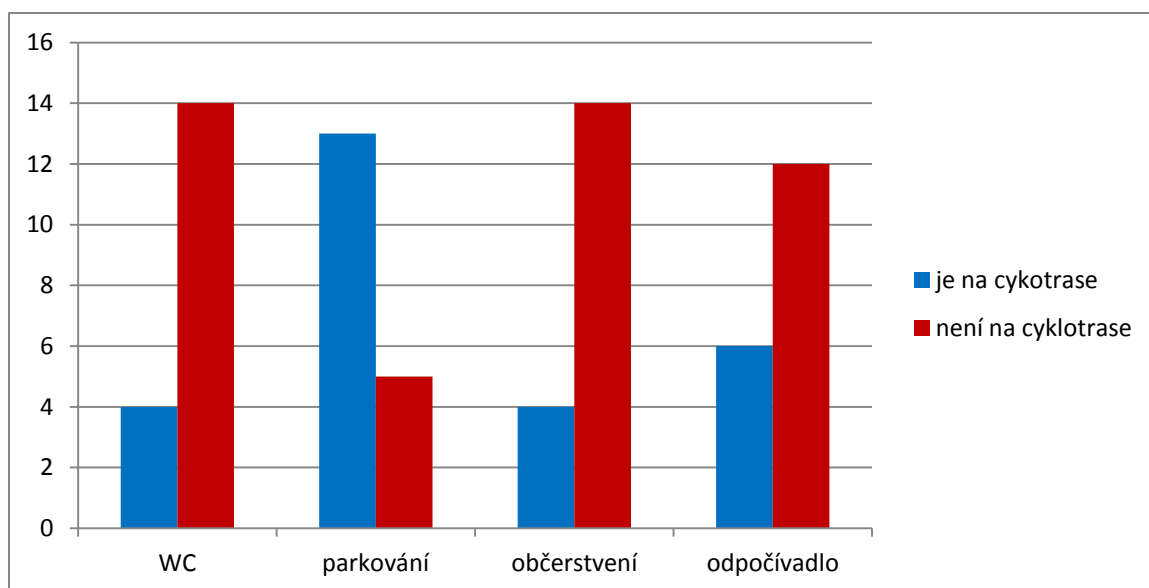
Tabulka 2. Obtížnost cyklotras

Obtížnost trasy	Modrá	Červená	Černá	Nesjízdná
počet	2	7	4	5



Obrázek 17. Rozdělení dle obtížnosti cyklotras

Za nezásadní pro sjízdnost cyklotras, ale důležité pro cykloturistiku vozičkářů jsou možnosti využití příslušenství a služeb na trase. Na monitorovaných trasách byly sledovány především možnosti bezbariérového WC, parkování, občerstvení a odpočívadla. Četnost výskytu těchto jednotlivých položek na všechny trasy uvádím na obrázku Příslušenství na cyklotrasách. Pod modrou barvou jsou v grafu uvedeny vždy bezbariérové položky. Pokud se na trase vyskytovalo WC, občerstvení popřípadě odpočívadlo, které bylo bariérové, nebylo vůbec zaznamenáno. V případě nevyhrazeného, ale možného parkování pro zdravotně postižené osoby, bylo vždy uvedeno v charakteristice jednotlivé trasy, ale ne v grafu.



Obrázek 18. Příslušenství na cyklotrasách

6 DISKUZE

Dle dotazníku přístupnosti turistických tras bylo v oblasti Litovelského Pomoraví a blízkého okolí monitorováno 18 cyklotras, ze kterých bylo vyhodnoceno 11 jako vhodných, 2 v částečném úseku vhodné a 5 jako nevhodných pro handcycling. Co se tedy sjízdnosti cyklotras v dané lokalitě týče, můžeme považovat situaci za poměrně uspokojivou. Pokud se však podíváme na situaci cykloturistiky vozíčkářů v širších souvislostech, a to především na možnosti bezbariérového parkování na trase, bezbariérového občerstvení a restaurace, využití bezbariérového WC, popřípadě bezbariérové odpočinkové posezení, je situace výrazně neuspokojivá. Takřka k totožným závěrům došli ve svých diplomových pracích také v oblasti Beskyd Martina Korhelíková, na Jesenicku Veronika Sedláčková a v lokalitě Krušných hor Lucie Engelová. Tudíž můžeme říci, že nedostatek bezbariérových zařízení není pouze na Litovelsku, ale je to problematika celorepubliková. Příčiny lze hledat především v tom, že když už se některé z výše zmíněných zařízení na trase vyskytuje, je bezbariérové dle vyhlášky 398/2009 Sb., tedy bezbariérové pro ortopedický vozík nikoliv pro handbike. Nedostatek těchto zařízení není pouze na Litovelsku, ale je to problematika celorepubliková.

Tak například aby bylo WC označeno jako bezbariérové, musí splňovat z celé řady kritérií i podmínku šířky vstupních dveří minimálně 80 cm a vnitřní manipulační prostor v kabině o průměru minimálně 150 cm. V případě ortopedického vozíku je toto WC zcela přístupné, ale co když vozíčkář přijede na handbiku? Ten je často větší, širší, delší a také potřebuje daleko větší prostor pro manipulaci než ortopedický vozík. Toto zařízení je tedy pro handbike nepřístupné i když je bezbariérové. Možnosti jak zpřístupnit objekty pro handbikery je, že u zařízení typu bezbariérové restaurace a WC bude možnost zapůjčení ortopedického vozíku nebo druhou a více reálnou možností, že si handbiker poveze ortopedický vozík sebou na handbiku. Většina novějších typů se dnes vyrábí s předem určeným prostorem pro převoz ortopedického vozíku.

Vsoučasné době se vyrábí řada speciálních handbiků. Některé jsou přímo vhodné do terénů, kde se s obyčejným typem nelze dostat. Vlivem toho, můžou být pro daný typ přístroje sjízdné i takové trasy, které jsou označené za bariérové.

Za částečně limitující faktor práce se dá považovat, že jsem cyklotrasy na handbiku projížděl sám bez účasti zkušeného handbikera.

7 ZÁVĚRY

V mikroregion Litovelsko a v blízkém okolí jsou v současnosti vhodné podmínky pro cykloturistiku vozíčkářů. Z osmnácti monitorovaných cyklotras je 13 hodnoceno za bezbariérové a 5 je hodnoceno jako bariérové. Co se týče služeb a příslušenství na cyklotrasách není situace v oblasti příliš pozitivní. Na většině cyklotras chybí bezbariérové WC, možnost občerstvení popřípadě odpočinkového posezení.

8 SOUHRN

Bakalářská práce Bezbariérovost cyklotras pro vozičkáře v Litovelském Pomoraví se zaměřuje na možnosti využití místních cyklotras pro handcycling. Teoretická část práce je směřována od obecných oblastí jako je turistika, sport, rekreace případně cyklistika a její význam pro člověka k obecnější problematice, která se věnuje tématům tělesné postižení, aplikované pohybové aktivity, handcycling a jejich význam pro tělesně postižené. V praktické části je obsáhle popsána metodika práce, podle které byly vybrané trasy monitorovány. Výsledkem monitoringu jsou charakteristiky jednotlivých cyklotras. Trasy vyhodnocené jako bezbariérové jsou na jedné stránce zpracovány v přílohách. Příloha vždy obsahuje mapku, fotky a stručný popis cyklotrasy.

9 SUMMARY

The bachelor thesis *Barrier-free cycling routes for wheelchair users in the area Litovelské Pomoraví* focuses on the possibilities of local cycling routes for handcycling. The theoretical part is directed from general areas such as tourism, sport, leisure activities, eventually cycling and its importance for people to a more general issue devoted to physical disability, adapted physical activities, handcycling and their significance for the disabled. In the practical section, the methodics of selected trails monitoring is extensively described. The monitoring resulted in sets of characteristics of each bike trail. Those assessed as barrier-free are processed on single pages in the annexes. Each page contains a map, photographs and a short description of the cycling trail.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Adrenalin bez bariér (2012). Retrieved 28. 4. 2014 from the World Wide Web:
<http://www.adrenalinbb.cz/index.php/o-nas.html>
- Bike-on (2010). *The product-list*. Retrieved 15. 4. 2014 from the World Wide Web:
<http://bike-on.com/>
- Ceskojede (2011). *Evropská síť dálkových tras EuroVelo*. Retrieved 24. 4. 2014 from the World Wide Web: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/eurovelo-a-cesko/>
- Comp-handbike (n.d.). Retrieved 18. 4. 2014 from the World Wide Web: <http://comp-handbike.cz/>
- Dohnal, T., & Hobza, V. (2007). *Vybrané kapitoly z komunální rekreace*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Hájek, B., Hofbauer, B., & Pávková, J. (2008). *Pedagogické ovlivňování volného času: Současné trendy*. Praha: Portál.
- Hodaň, B. (2006). *Sociokulturní kinantropologie I*. Brno: Masarykova univerzita.
- Hodaň, B. (2007). *Sociokulturní kinantropologie II*. Brno: Masarykova univerzita.
- Hodaň, B., & Dohnal, T. (2008). *Rekreologie*. (2nd ed.). 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*. (1994). Praha: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky.
- Jansa, P., Dovalil, J., Bunc, V., Čáslavová, E., Heller, J., Kocourek, J., Kašpar, L., Kovář, K., Pavlů, D., Perič, T., Potměšil, J., & Tomešová, E. (2009). *Sportovní příprava* (2nd ed.). Praha: Q-art.
- Jedemetaky (2014). Retrieved 2. 5. 2014 from the World Wide Web:
<http://cile.jedemetaky.cz/>
- Ješina, O. (2007). *Aplikované pohybové aktivity v zimní přírodě*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Ješina, O., & Hamřík, Z. (2011). Význam pohybových aktivit pro osoby se speciálními potřebami. In O. Ješina, & Z. Hamřík, *Podpora aplikovaných pohybových aktivit v kontextu volného času* (pp. 8-11). Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

- Ješina, O., Rybová, L., & Bartoňová, R. (2011). Výběr APA osob s tělesným postižením v letním a zimním přírodním prostředí. In O. Ješina & Z. Hamřík, *Podpora aplikovaných pohybových aktivit v kontextu volného času* (pp. 111-121). Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Ješina, O., Vyhlídal, T., Rybová, L., & Kučera, M. (2011). Zdraví a kvalita života osob se speciálními potřebami. In O. Ješina, & Z. Hamřík, *Podpora aplikovaných pohybových aktivit v kontextu volného času* (pp. 25-39). Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Ješina, O., Kudláček, M., Janečka, Z., Kukolová, P., Nekudová, B., Němcová, D., Rybová, L., & Štěrbová, D. (2011). *Aplikovaná tělesná výchova*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Kábele, J. (1992). *Sport vozíčkářů*. Praha: Olympia.
- Koč, B., (2003). Litovelské Pomoraví: na kole mezi bobry. *iDNES.cz*. Retrieved 24. 4. 2014 from the World Wide Web: http://cestovani.idnes.cz/litovelske-pomoravi-na-kole-mezi-bobry-dyy-/na-kolo.aspx?c=A031022_163823_ig_kolo_tom
- Kolářová, M. (2010). *Značení a druh cyklotras*. Město Frýdlant. Retrieved 14. 4. 2014 from the World Wide Web: <http://www.mesto-frydlant.cz/cs/turistika-sport-vystavy/tipy-na-vylet/znaceni-a-druhy-cyklotras.html>
- Korhelíková, M. (2012). *Možnosti turistiky vozíčkářů v Beskydech*. Bakalářská práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Korvas, P., & Kysel, J. (2013). *Pohybové aktivity ve volném čase*. Brno: Didot.
- Krestýn, J., & Pospěch, P. (2001). *Turistický průvodce Litovel – Hanácké Benátky*. Litovel: Městský klub Litovel.
- Kudláček, M., Ješina, O., Machová, I., & Válek, J. (2007). *Aplikované pohybové aktivity pro osoby s tělesným postižením*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Litovel. (2013). *Cykloturistika*. Retrieved 25. 4. 2014 from the World Wide Web: <http://www.litovel.eu/cs/turistika/dovolena-v-pohybu/cykloturistika/>
- Litovelsko. (2014). *Mikroregion Litovelsko*. Retrieved 25. 4. 2014 from the World Wide Web: http://www.litovelsko.eu/dr-cs/k-turisticke-cile/#dr_view_style=full;skat=0;r=0
- Martinek, J., Vrtalová, J., & Žáková, S. (2013). *40 lekcí cyklo dopravy pro odborníky*. Centrum dopravního výzkumu.
- MAS Moravská cesta. (2013). *Mikroregion Litovelsko*. Retrieved 25. 2. 2014 from the World Wide Web: <http://www.moravska-cesta.cz/>
- Máček, M., & Radvanský, J. (2011). *Fyziologie a klinické aspekty pohybové aktivity*. Praha: Galén.

- Mikroregion Litovelsko. (2013). *Průvodce mikroregionem Litovelsko*. Retrieved 25. 2. 2014 from the World Wide Web: <http://www.mikroregionlitovelsko.cz/mistopis/popis>
- Ministerstvo pro místní rozvoj (2009). *Vyhláška 398/2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*.
- Mourek, D. (2011). *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism.
- Neubauerová, L., Javorská, M., & Neubauer, K. (2011). *Ucelená rehabilitace osob s postižením centrální nervové soustavy*. Hradec Králové: Gaudeamus, Univerzita Hradec Králové.
- Neuman, J., Brtník, J., Ďoubalík, P., Šafránek, J., Vomáčková, L., & Vomáčková, S. (2000). *Turistika a sporty v přírodě*. Praha: Portál.
- Ondráček, J., & Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita.
- Pehle, T. (2008). *Lexikon cyklistika*. Dobřejšovice: Rebo production.
- Petříčková, R. (2012). *Po hlavě a na doraz*. Praha: MAXDORF.
- Pipeková, J., Bartoňová, M., Bazalová, B., Bytešníková, I., Fialová, I., Hadamová, P., Horáková, R., Kachlík, P., Klenková, J., Muhlpachr, P., Nováková, Z., Opatřilová, D., Přinosilová, D., Vaňurová, H., Vítek, J., Vítková, M., Vojtová, V., & Zámečníková, D. (2006). *Kapitoly ze speciální pedagogiky*. Brno: Paido.
- Pražská organizace vozíčkářů (2008). Retrieved 3. 5. 2014 from the World Wide Web: <http://www.pov.cz/index.php?main=uvod>
- Přes bariéry (2009). Retrieved 3. 5. 2014 from the World Wide Web: <http://www.presbariery.cz/konference-a-jednani/jednani-trasy.html>
- Příbyl, T. (2004). Vybíráme kolo: jaký typ se vám hodí. *iDNES.cz*. Retrieved 11. 4. 2014 from the World Wide Web: http://cestovani.idnes.cz/vybirame-kolo-jaky-typ-se-vam-hodi-dri-na-kolo.aspx?c=A040419_091843_ig_kolo_tom
- Pyšný, L., & Bence, L. (2007). *Kvalita života I*. Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem.
- Regionální agentura pro rozvoj Střední Moravy., & Centrum dopravního výzkumu. (1997). *Cykloturistický průvodce*. Olomouc: RARSM, CDV.
- Řihošek, J. (2014). *Nový handbike COMP*. Retrieved 25. 4. 2014 from the World Wide Web: <http://www.olomouc.eu/semafor/aktualne/15565>
- Sedláčková, V. (2011). *Cykloturistika vozíčkářů na Jesenicku*. Diplomová práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Sekot, A. (2006). *Sociologie sortu*. Brno: Masarykova univerzita.

- Sekot, A., Blahutková, M., Dvořáková, Š., & Sebera, M. (2004). *Kapitoly ze sportu*. Brno: Masarykova univerzita v Brně.
- Servus, M., Vrbický, J., & Dočkal, O. (2010). Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví. *Ochrana přírody*, 11(5). Retrieved 23. 2. 2014 from the World Wide Web: <http://www.casopis.ochranaprirody.cz/clanky/chranena-krajinna-oblast-litovelske-pomoravi.html>
- Slepičková, I. (2005). *Sport a volný čas*. Praha: Univerzita Karlova v Praze.
- Soulek, I., & Martinek, K. (2000). *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Šopíková, J., Brůžková, L., & Bátorová, M. (2013). *Pohybové aktivity se zdravotním omezením*. Brno: Didot.
- Válková, H. (2012). *Teorie aplikovaných pohybových aktivit pro užití v praxi 1*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Velký sociologický slovník* (2001). Praha: Portál.
- Vindušková, J., & Chrudimský, J. (2003). *Pohybové aktivity jako prostředek ovlivňování člověka*. Praha: Univerzita Karlova v Praze.
- Vítková, M. (2006). *Somatopedické aspekty*. Brno: Paido.
- Votava, J., Angerová, Y., Krivošíková, M., Gerlichová, M., Hamáčková, L., Kaprová, Z., Matolínová, V., Pfeiffer, J., Pitmanová, V., Pokorná, K., Posoldová, V., Šemberová, I., Šplíchal, J., Švestková, O., & Žižka, Dan. (2003). *Ucelená rehabilitace osob se zdravotním postižením*. Praha: Univerzita Karlova v Praze.
- Vyškovský, J., Bedřich, L., Hansgut, V., Hedvábný, P., Hurychová, A., Krejčí, J., Korvas, P., Lukášek, M., Ondráček, J., Starec, P., Važanský, M., & Večeřa, K. (1997). *Turistika a sporty v přírodě*. Brno: Masarykova univerzita.
- Wheelchair.com (n.d.). Retrieved 18. 4. 2014 from the World Wide Web: http://www.1800wheelchair.com/asp/view-product-images.aspx?product_id=5118

11 PŘÍLOHY

Příloha 1



Měření šířky trasy



Projíždění trasy



Měření výšky lavičky

Příloha 2

Moravská stezka úsek Olomouc - Litovel



[Skrýt výškový profil :](#)

Minimální nadm. výška: 213 m
Maximální nadm. výška: 239 m
Počáteční nadm. výška: 213 m
Koncová nadm. výška: 237 m
Stoupání: 130 m
Klesání: 106 m

Číslo trasy 51

Trasa: úsek dálkové cyklotrasy; Olomouc Hejčín - Horka nad Moravou, Hynkov, Lhota nad Moravou, Karlov - Litovel náměstí Přemysla Otakara

Délka: 19km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 36' 38,87"S; 17° 14' 07,02"V

GPS konec: 49° 42' 05,49"S; 17° 04' 33,94"V

Obtížnost: černá

Popis: rovinatá trasa; 70 % trasy vede po asfaltovém povrchu, 20 % po zpevněných polních a štěrkových cestách; 6 % po zpevněné lesní pěšině, 4 % po kostkové silnici; trasa vede ze 40 % na slunci

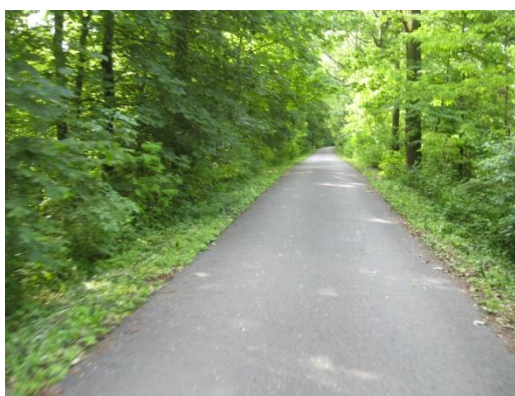
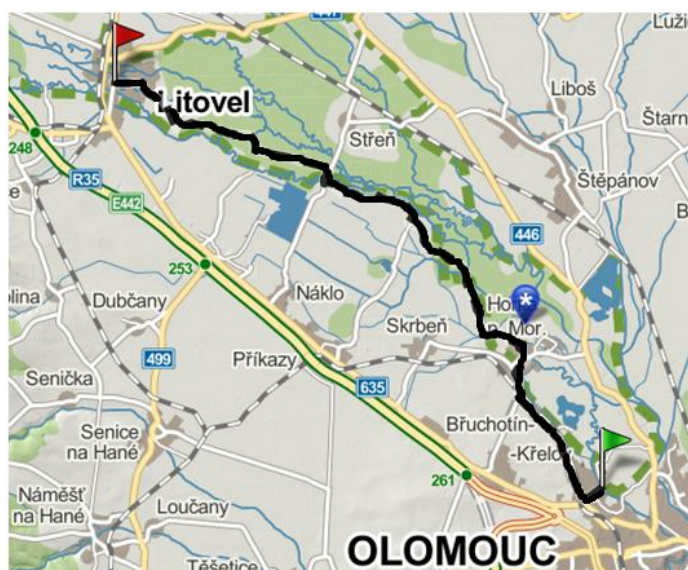
Možnost parkování: na začátku trasy s 2 vyhrazenými parkovacími místy pro ZP osoby; parkoviště je přímo u trasy

Bezbariérové WC: na trase jsou 2 bezbariérové WC; první v informačním centru ekologických aktivit Sluňákov v Horce nad Moravou, které je vzdálené od trasy cca 300 metrů po místní asfaltové cestě; druhé v Litovli v ulici Husova přímo u trasy s dlážděným přístupovým chodníkem za poplatek 5 Kč a s provozní dobou 7:00 - 20:00

Občerstvení: bezbariérové občerstvení na trase není

Posezení: 2x mezi Olomoucí a Horkou

Zajímavosti: informační Centrum ekologických aktivit Sluňákov



Příloha 3

Moravská stezka úsek Litovel - Mohelnice



[Skrýt výškový profil](#) :

Minimální nadm. výška: 231 m
Maximální nadm. výška: 294 m
Počáteční nadm. výška: 237 m
Koncová nadm. výška: 258 m
Stoupání: 132 m
Klesání: 111 m

Číslo trasy 51

Trasa: úsek dálkové cyklotrasy; Litovel náměstí Přemysla Otakara - Nové Zámky, Nové Mlýny, Doubravice, Moravičany - Mohelnice konec cyklostezky od Moravičan

Délka: 15 km

Geografické umístění

GPS začátek: 49° 42' 05,49"S; 17° 04' 33,94"V

GPS konec: 49° 46' 20,87"S; 16° 56' 27,15"V

Obtížnost: červená

Popis: rovinná cyklotrasa s kopcovitým profilem v prostřední části trasy; 90 % trasy vede po asfaltových silnicích a cyklostezkách, 10 % po kostkových silnicích; 70 % trasy vede na slunci

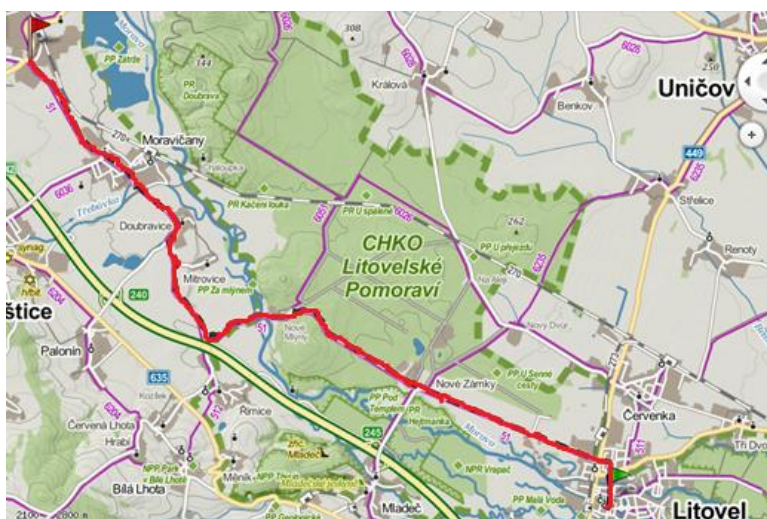
Možnost parkování: v Litovli v ulici Vítězná s třemi vyhrazenými parkovacími místy pro ZP osoby; parkoviště má dlážděný podklad a je přímo na trase

Bezbariérové WC: v restauraci Za Školou v Litovli

Občerstvení: bezbariérová restaurace Za Školou v Litovli, informace na www.litovelzaskolou.cz

Posezení: 1x bezbariérové zastřešené posezení mezi Moravičany a Mohelnici

Zajímavosti: zajímavostí na trase je Svatojánský kamenný most z roku 1592, přes který cyklotrasa vede



Cyklotrasa Hvězdná úsek Šternberk - Olomouc Černovír



[Skrýt výškový profil](#)

Minimální nadm. výška: 213 m
Maximální nadm. výška: 253 m
Počáteční nadm. výška: 253 m
Koncová nadm. výška: 217 m
Stoupání: 43 m
Klesání: 79 m

Číslo trasy 6104

Trasa: úsek místní cyklotrasy; Šternberk ulice Lhotská - Štarnov, Bohuňovice, Hlušovice - Černovír

Délka: 13 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 43' 04,02"S; 17° 17' 15,90"V

GPS konec: 49° 37' 10,19"S; 17° 15' 44,80"V

Obtížnost: modrá

Popis: rovinatá trasa; celý úsek vede po asfaltové cyklostezce; trasa je z 90 % na slunci

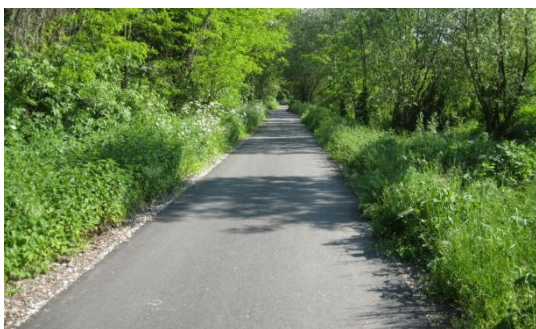
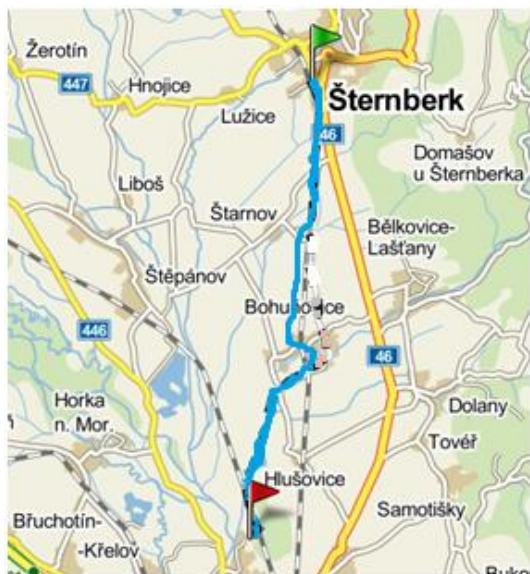
Možnost parkování: 300 metrů od začátku trasy u autobusového nádraží ve Šternberku s jedním vyhrazeným místem pro ZP osoby, z parkoviště se na trasu dostaneme po asfaltovém chodníku a silnici; v obci Bohuňovice u Centra Zdraví, kde je parkoviště se třemi vyhrazenými místy pro ZP osoby, na trasu se dostaneme po 200 metrů dlouhé dlážděné cyklostezce číslo 6029

Bezbariérové WC: 1x v Centru zdraví Bohuňovice

Občerstvení: 2x; bufet v Centru zdraví Bohuňovice; bezbariérově přístupný venkovní i vnitřní areál Hlušovice Přístav

Posezení: 5x vždy po cca 2,5 km na trase

Zajímavosti: Na trase se nevyskytuje žádná zajímavost



Příloha 5

Cyklotrasa Střeň - Šternberk



[Skrýt výškový profil :](#)

Minimální nadm. výška: 213 m
Maximální nadm. výška: 239 m
Počáteční nadm. výška: 213 m
Koncová nadm. výška: 237 m
Stoupání: 130 m
Klesání: 106 m

Číslo trasy 6107

Trasa: místní cyklotrasa; Začátek před Střeň - Střeň, Štěpánov, Moravská Huzová, Stádlo, Lužice - Šternberk ulice Lhotská

Délka: 14 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 40' 53,72"S; 17° 08' 51,27"V

GPS konec: 49° 43' 04,12"S; 17° 17' 15,89"V

Obtížnost: červená

Popis: rovinatá cyklotrasa; celá trasa vede po asfaltových silnicích třetí třídy s výjimkou 100 metrů dlouhého úseku po silnici druhé třídy; mezi Lužicemi a Šternberkem je silnice asfalto-kamenitá; 90 % trasy vede na slunci

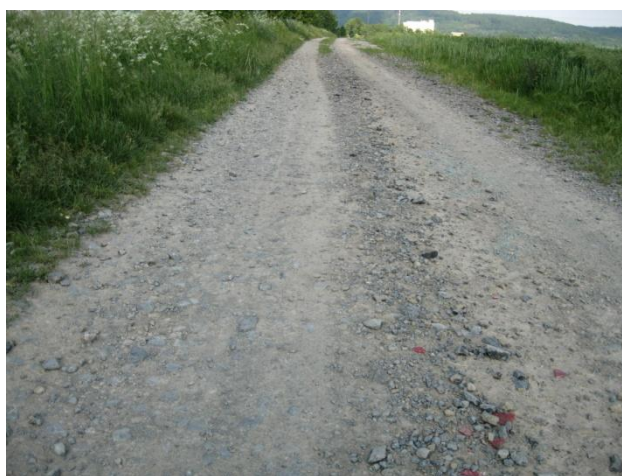
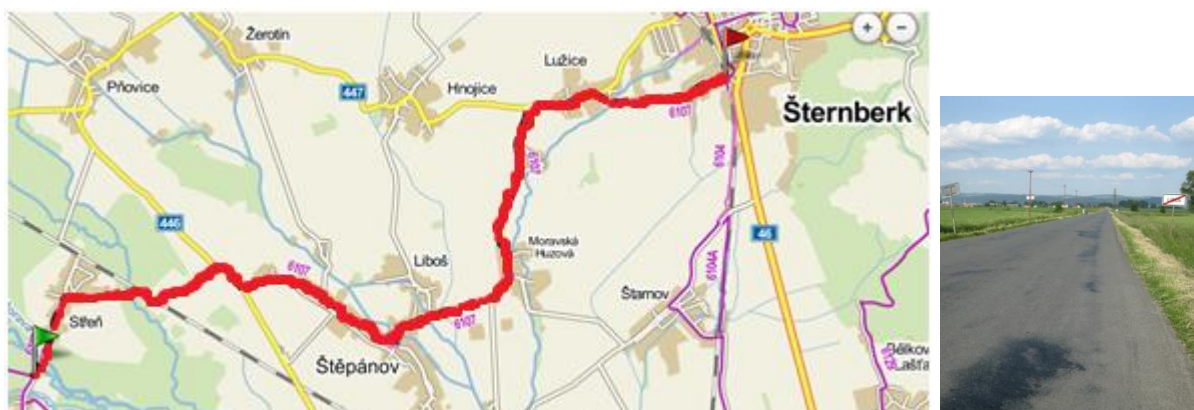
Možnost parkování: 300 metrů od konce trasy u autobusového nádraží ve Šternberku s jedním vyhrazeným místem pro ZP osoby, z parkoviště se na trasu dostaneme po asfaltovém chodníku a silnici

Bezbariérové WC: není na cyklotrase

Občerstvení: není na cyklotrase

Posezení: není na cyklotrase

Zajímavosti: Na trase se nenachází žádná zajímavost



Příloha 6

Hejčínské inline stezky



Nemá číslo

Trasa: okružní trasa na okraji Olomouce Hejčína

Délka: celková délka tras 3,8 km

Geografické umístění

GPS začátek: 49° 36' 38,87"S; 17° 14' 07,02"V

GPS konec: 49° 36' 38,87"S; 17° 14' 07,02"V

Obtížnost: modrá

Popis: celá trasa je rovinatá; bez převýšení; 100% asfaltový povrch; cca 75% trasy se nachází na slunci

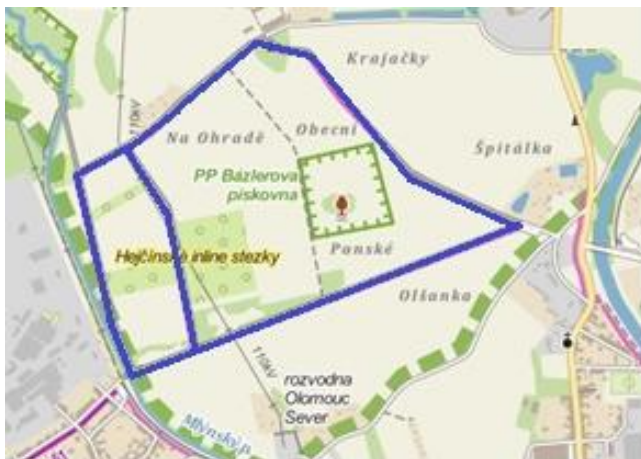
Možnost parkování: 2x, na obou parkovištích jsou dvě vyhrazená stání pro osoby ZP; přístup na trasu je po asfaltovém chodníku; jedno parkoviště od Hejčína; druhé od Chomoutova

Bezbariérové WC: 1x u Bistra na Střelnici

Občerstvení: 1x Bistro na Střelnici

Posezení: 3x vždy nezastřešené lavičky bez stolu s dlážděným podkladem

Zajímavosti: na trase se nenacházejí žádné zajímavosti



Příloha 7

Cyklotrasa úsek Příkazy - Litovel



[Skrýt výškový profil](#)

Minimální nadm. výška: 224 m
Maximální nadm. výška: 245 m
Počáteční nadm. výška: 224 m
Koncová nadm. výška: 235 m
Stoupání: 99 m
Klesání: 88 m

Číslo trasy 6027

Trasa: úsek místní cyklotrasy; Začátek v Příkazech na cyklotrase 6027 ve směru od Skrbeně - Náklo, Mezice, Unčovice, Březové - Litovel křižovatka ulic Vítězná a Kollárova

Délka: 12 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 38' 26,77"S; 17° 09' 08,67"V

GPS konec: 49° 42' 10,65"S; 17° 04' 34,95"V

Obtížnost: červená

Popis: rovinatá trasa; 65 % trasy vede na slunci; na celé cyklotrase je asfaltovým povrchu s výjimkou kostkového úseku přes Příkazy a 400 metrů dlouhého zpevněného štěrkového úseku za Březovou

Možnost parkování: 50 metrů od konce trasy jsou tři vyhrazená parkovací místa pro ZP osoby v ulici Vítězná, z parkoviště vede k trase asfaltová silnice

Bezbariérové WC: 1x v ulici Husova v Litovli, na konci trasy při odbočení vlevo po cyklotrase 51 asi 200 metrů

Občerstvení: není na cyklotrase

Posezení: není na cyklotrase

Zajímavosti: Zajímavostí trasy je průjezd Litovelskými luhy



Příloha 8

Cyklotrasa Lhota nad Moravou - Příkazy



Číslo trasy 6056

Trasa: místní cyklotrasa; Lhota nad Moravou - Náklo- Příkazy

Délka: 4,5 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 40' 41,52"S; 17° 08' 42,66"V

GPS konec: 49° 38' 43,24"S; 17° 08' 18,84"V

Obtížnost: červená

Popis: rovinná cyklotrasa vede po asfaltových silnicích třetí třídy, závěrečných 300 metrů v Příkazech po 90 cm široké dlážděné pěšině s občasným rozšířením pro vyhnutí; celá trasa je na slunci

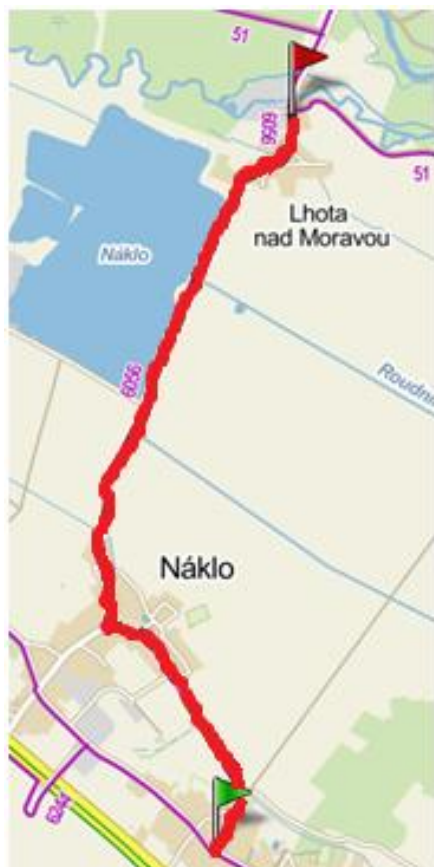
Možnost parkování: není na cyklotrase

Bezbariérové WC: není na cyklotrase

Občerstvení: není na cyklotrase

Posezení: není na cyklotrase

Zajímavosti: Zajímavostí na trase je pískovna Náklo



Cyklotrasa Uničov Brničko - Úsov



[Skrýt výškový profil](#)

Minimální nadm. výška: 233 m
Maximální nadm. výška: 324 m
Počáteční nadm. výška: 237 m
Koncová nadm. výška: 285 m
Stoupání: 141 m
Klesání: 93 m

Číslo trasy 6028

Trasa: místní cyklotrasa; Uničov Brničko - Uničov, Benkov, Králová - náměstí Míru v Úsově

Délka: 15 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 46' 18,17"S; 17° 08' 26,08"V

GPS konec: 49° 47' 55,94"S; 17° 00' 38,21"V

Obtížnost: černá

Popis: první polovina trasy rovinnatá, v druhé polovině dlouhé prudké stoupání s prudkým 12% sjezdem na posledním kilometru; na celé trase je asfaltový povrch; první 3kilometry vedou převážně po cyklostezkách, zbylých 12 kilometrů po silnici třetí třídy; 90 % trasy je na slunci

Možnost parkování: cca 10 vyhrazených parkovacích míst pro ZP osoby v ulici Generála Svobody v Uničově, cyklotrasa vede přímo po této ulici

Bezbariérové WC: není na cyklotrase

Občerstvení: není na cyklotrase

Posezení: není na cyklotrase

Zajímavosti: Zajímavostí na trase je zámek Úsov s bezbariérovým přístupem pouze do nádvoří



Příloha 10

Cyklotrasa Uničov - Nový Dvůr



[Skrýt výškový profil](#)

Minimální nadm. výška: 230 m
Maximální nadm. výška: 255 m
Počáteční nadm. výška: 233 m
Koncová nadm. výška: 240 m
Stoupání: 53 m
Klesání: 46 m

Číslo trasy 6235

Trasa: místní cyklotrasa; začátek v ulici Dukelská v Uničově - Střelice - Nový Dvůr

Délka: 7,5 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 46' 23,71"S; 17° 06' 47,39"V

GPS konec: 49° 43' 46,44"S; 17° 03' 18,94"V

Obtížnost: černá

Popis: rovinatá cyklotrasa; první 3,5km po asfaltových cyklostezkách, přes Střelice po asfaltové silnici třetí třídy, poslední 3 km po lesní a polní cestě, které budou za mokra obtížně sjízdné; 70 % trasy je na slunci

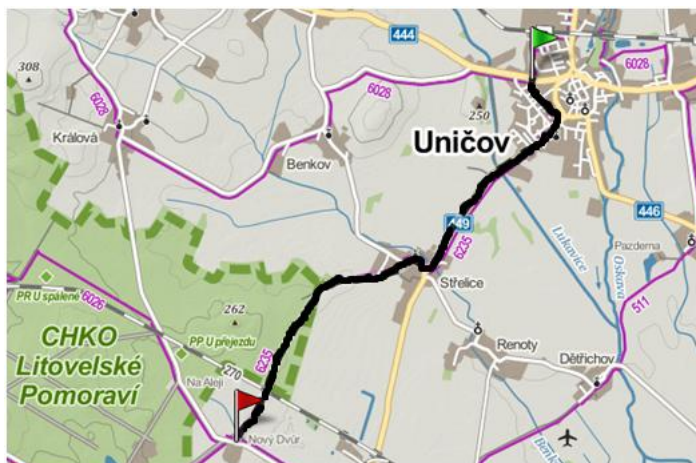
Možnost parkování: na cca 12 vyhrazených parkovacích místech v ulici Dukelská v Uničově, kudy cyklotrasa přímo prochází

Bezbariérové WC: není na cyklotrase

Občerstvení: není na cyklotrase

Posezení: není na cyklotrase

Zajímavosti: Na trase není žádná zajímavost



Cyklotrasa úsek Červenka - Úsov



[Skrýt výškový profil](#)

Minimální nadm. výška: 231 m
Maximální nadm. výška: 311 m
Počáteční nadm. výška: 233 m
Koncová nadm. výška: 285 m
Stoupání: 177 m
Klesání: 125 m

Číslo trasy 6026

Trasa: úsek místní cyklotrasy; Začátek v Července na křižovatce ulic Jižní a Sovova - Nový Dvůr - náměstí Míru v Úsově

Délka: 14 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 43' 05,49"S; 17° 04' 58,79"V

GPS konec: 49° 47' 55,94"S; 17° 00' 38,21"V

Obtížnost: červená

Popis: první polovina trasy je rovinatá, druhá kopcovitá; první 4 km vedou po asfaltové silnici třetí třídy, následujících 7 km po zpevněné lesní cestě, závěrečné 3 km vedou po místní asfaltových silnicích a silnicích třetí; 35 % trasy je na slunci

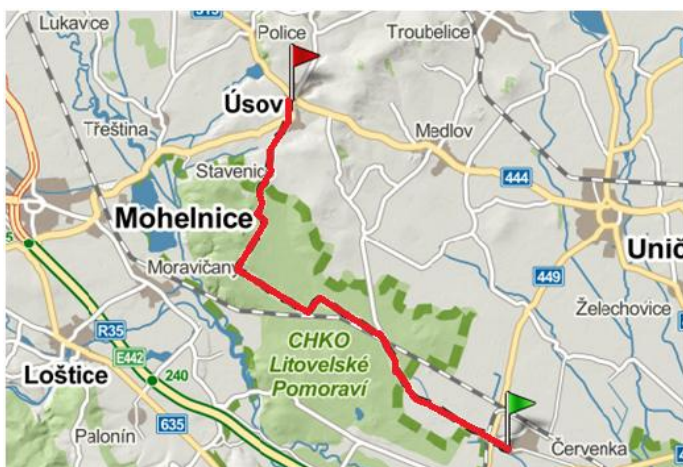
Možnost parkování: není na cyklotrase

Bezbariérové WC: není na cyklotrase

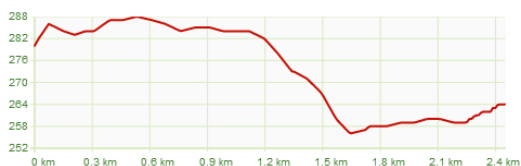
Občerstvení: není na cyklotrase

Posezení: 1x zastřešené odpočívadlo v lokalitě U Spáleného na 6 kilometru trasy

Zajímavosti: Zajímavostí na trase je zámek Úsov s bezbariérovým přístupem pouze na nádvoří zámku; druhou zajímavostí na trase je 11 km dlouhý průjezd oblastí nádherných lužních lesů



Cyklotrasa Nové Mlýny - U Spálené



[Skrýt výškový profil](#)

Minimální nadm. výška: 256 m
Maximální nadm. výška: 288 m
Počáteční nadm. výška: 280 m
Koncová nadm. výška: 264 m
Stoupání: 21 m
Klesání: 37 m

Číslo trasy 6051

Trasa: místní spojovací cyklotrasa mezi trasami číslo 51 a 6026; z Nové Mlýny - křižovatka U Spálené

Délka: 2,4 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 43' 59,61"S; 17° 00' 06,20"V

GPS konec: 49° 45' 01,95"S; 17° 00' 52,00"V

Obtížnost: červená

Popis: mírně kopcovitá cyklotrasa; celá vede po staré lesní asfaltové silnici s častými nerovnostmi a výtluky do 30 mm; celá trasa vede ve stínu lesního porostu

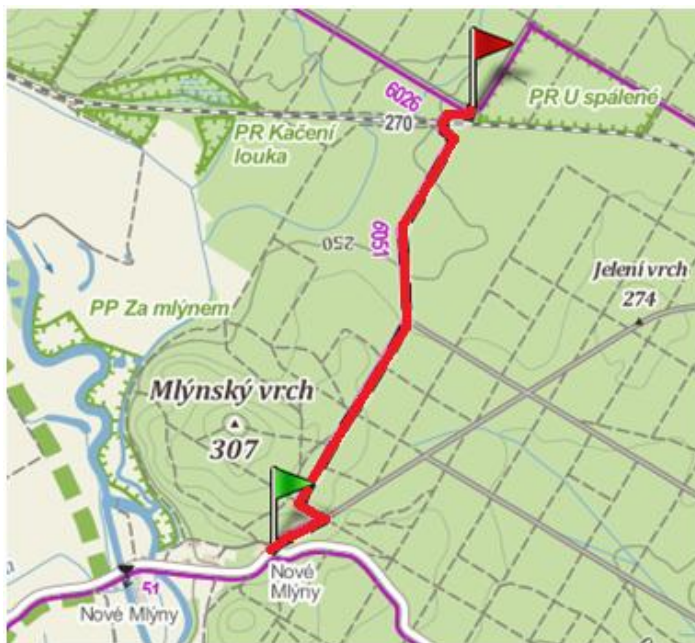
Možnost parkování: není na cyklotrase

Bezbariérové WC: není na cyklotrase

Občerstvení: není na cyklotrase

Posezení: 1x zastřešené odpočívadlo na konci trasy

Zajímavosti: Na trase není žádná zajímavost



Cyklotrasa úsek Bílá Lhota, Nové Mlýny rozcestí - Bouzov Doly



[Skrýt výškový profil](#)
Minimální nadm. výška: 241 m
Maximální nadm. výška: 422 m
Počáteční nadm. výška: 242 m
Koncová nadm. výška: 290 m
Stoupání: 279 m
Klesání: 231 m

Číslo cyklotrasy 512

Trasa: úsek místní cyklotrasy; začátek v lokalitě Bílá Lhota, Nové Mlýny rozcestí - Řimice, Bílá Lhota, Hrabí, Podolí, Bouzov - křižovatka na začátku obce Bouzov doly

Délka: 11 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 43' 47,88"S; 16° 58' 49,82"V

GPS konec: 49° 42' 45,00"S; 16° 53' 01,65"V

Obtížnost: černá

Popis: značně kopcovitá trasa s dlouhými i krátkými výjezdy a sjezdy; 95 % trasy vede po asfaltových silnicích třetí třídy, 5 % po asfaltových cyklostezkách; 75 % trasy vede na slunci

Možnost parkování: 1x vyhrazené parkování pro ZP osoby na náměstí v Bouzově s dlážděným podkladem a přístupovou cestou 20 metrů od trasy

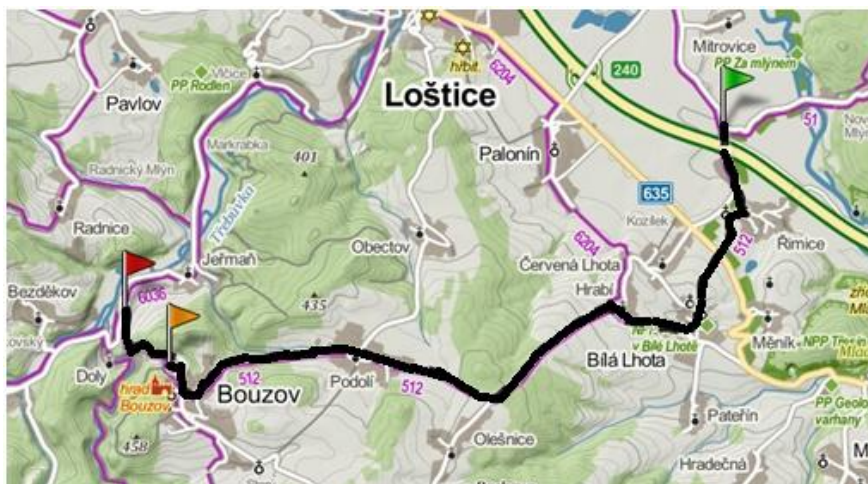
Bezbariérové WC: není na cyklotrase

Občerstvení: není na cyklotrase

Posezení: 1 x zastřešené posezení před obcí Bílá Lhota

Zajímavosti: Zajímavostí trasy je hrad Bouzov, na webu není uvedeno, zda je bezbariérový

!!! Pozor na druhém kilometru trasy, nachází se zde nepřehledný přejezd silnice druhé třídy !!!



Příloha 14

Cyklotrasa Moravičany - Bouzov Doly



[Skrýt výškový profil](#)

Minimální nadm. výška: 250 m
Maximální nadm. výška: 292 m
Počáteční nadm. výška: 250 m
Koncová nadm. výška: 287 m
Stoupání: 138 m
Klesání: 101 m

Číslo cyklotrasy 6036

Trasa: místní cyklotrasa; z Moravičan - přes Loštice, Vlčice, Jeřmaň - po začátek obce Bouzov Doly

Délka: 9,5 km

Geografické umístění:

GPS začátek: 49° 45' 28,80"S; 16° 57' 27,47"V

GPS konec: 49° 42' 45,00"S; 16° 53' 01,65"V

Obtížnost: červená

Popis: rovinatá trasa po obec Vlčice, za Vlčicemi je trasa kopcovitá s převahou stoupání než sjezdů; celá trasa vede po asfaltových silnicích druhé a třetí třídy s výjimkou 200 metrů dlouhého kostkového úseku přes náměstí v Lošticích a 200 metrů dlouhého zpevněného úseku se šterkovým povrchem před obcí Vlčice; trasa je z 60 % na slunci

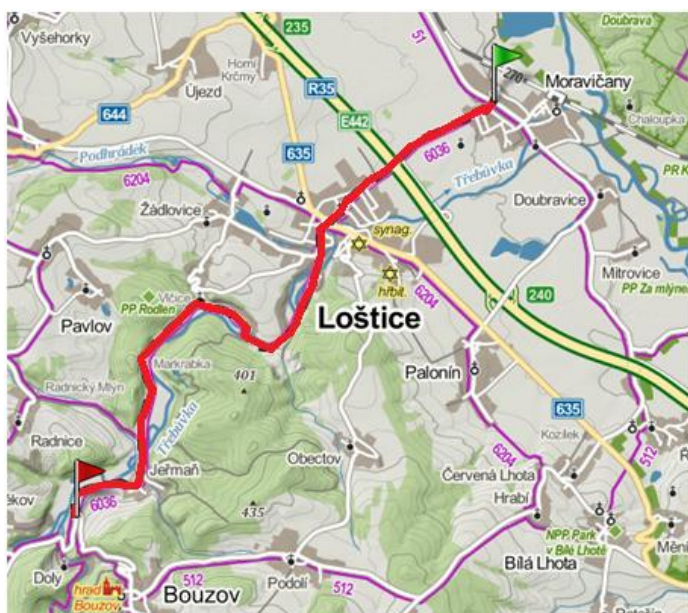
Možnost parkování: parkování na jednom vyhrazeném místě pro ZP osoby na náměstí v Lošticích, parkoviště má kostkový povrch, trasa prochází přímo kolem parkoviště

Bezbariérové WC: není na cyklotrase

Občerstvení: není na cyklotrase

Posezení: není na cyklotrase

Zajímavosti: nádherné výhledy na hrad Bouzov v závěrečné části trasy





Dotazník přístupnosti turistických tras

2012



Investice do vaší budoucnosti
Evropská unie
PODPOŘOVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



Tento projekt je také spolufinancován z rozpočtu Moravskoslezského kraje

Dotazník přístupnosti turistických tras
www.jedemetaky.cz

Hodnocená trasa:

Hodnotitel:

Datum hodnocení:

ÚVOD

Turistickou trasou se pro účely tohoto projektu rozumí stezky pro pěší, cyklostezky/cyklotrasy nebo naučné stezky.

Přístupnost je hodnocena z hlediska osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Osoby s omezenou schopností pohybu:

- osoby na vozíku, osoby s kočárkem/doprovázející děti do 3 let, osoby používající berle, hole, chodítka nebo jiné pomůcky pro chůzi, těhotné ženy, osoby s omezenou hybností horních končetin, senioři.

Osoby s omezenou schopností orientace:

- osoby se zrakovým postižením - osoby bez vizuální kontroly, používající k orientaci bílou hůl, vysílačku povelů, případně také vodícího psa (osoby nevidomé) a osoby s omezenou zrakovou schopností (osoby slabozraké)
- osoby se sluchovým postižením - osoby bez sluchového vjemu (osoby neslyšící), osoby s částečným sluchovým vjemem využívající indukční poslech (osoby nedoslýchavé)

Přístupnost se hodnotí slovním popisem skutečného stavu (bariérovosti a bezbariérového řešení trasy).

Každá trasa má vytýčený začátek a konec. Cílové místo nemusí být totožné s počátečním místem. Počáteční místo nemusí odpovídat začátku trasy využívaného turisty bez omezení.

K hodnocení přístupnosti je zapotřebí:

- dotazník
- tužka/pero
- metr
- fotoaparát (pro pořízení min. 5 fotografií trasy)
- mobilní telefon

K hodnocení přístupnosti je dobré mít mapku trasy a zaznačit do ní vstup (začátek trasy) případně výstup (konec trasy), parkoviště, bezbariérová WC, zajímavá místa apod.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O TRASE

		Metodická poznámka
Název trasy		Má-li trasa název, tak jej uveďte. V opačném případě uveďte odkud (začátek) a kam (konec) vede.
Směr trasy		Uveďte hodnocený směr cesty, body, kterými trasa prochází (průchozí/průjezdni místa).
Turistická oblast	<input type="checkbox"/> Beskydy <input type="checkbox"/> Jeseníky <input type="checkbox"/> Opavské Slezsko <input type="checkbox"/> Ostravsko <input type="checkbox"/> Poodří - Moravské Kravaňsko <input type="checkbox"/> Těšínské Slezsko	Zaškrtněte všechny oblasti, kterými trasa prochází.
Geografické umístění	GPS začátku trasy: GPS konce trasy:	Uveďte GPS začátku a konce trasy (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.
Typ turistické trasy	<input type="checkbox"/> pěší trasa <input type="checkbox"/> cyklotrasa/cyklostezka <input type="checkbox"/> naučná stezka <input type="checkbox"/> jiný (doplňte):	Zvolte jednu možnost. V případě, že žádná z nabízených možností nevyhovuje, zaškrtněte "jiný" a typ trasy popište.
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)	Zvolte charakter trasy (jednu možnost).
Délka trasy		Uveďte délku trasy (hodnocené trasy) v km.

3

Převýšení		Uveďte převýšení trasy (rozdíl mezi nejnižším a nejvyšším místem na trase) v metrech. Informaci získáte např. ze serveru mapy.cz - na záložce "Naplánovat trasu" - "Zobrazit výškový profil". Nebo na www.cykloserver.cz/cykloatlas.
Náročnost trasy	<input type="checkbox"/> malá (rovina, mírné stoupání/klesání, vozíčkářem sjížděné bez asistence) <input type="checkbox"/> střední (sjížděné terénu s minimální pomocí asistence, náročnější úseky stoupání/klesání) <input type="checkbox"/> velká (bez asistence nesjížděný terén, prudší stoupání/klesání)	Posuďte náročnost trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
Obtížnost trasy pro vozíčkáře	<input type="checkbox"/> modrá: určena pro zdatné vozíčkáře, vozíčkáře s doprovodem, handbiky a elektrické vozíčky; vede po cestách s asfaltovým, betonovým nebo i přírodním zpevněným povrchem, který se však ani při deštivém počasí nepodmočí a nerozbahní; většinou bez stoupání nebo max. stoupání 8%; příčný sklon max. 2%; šířka cesty min. 1,8 m, krátké přímé průjezdy min. 1,0 m; stupně max. 2 cm <input type="checkbox"/> červená: určena pro zdatné vozíčkáře, vozíčkáře s doprovodem, handbiky a elektrické vozíčky; vede po cestách s asfaltovým, betonovým nebo i přírodním zpevněným povrchem, který se však ani při deštivém počasí nepodmočí a nerozbahní, stoupání do 6%, občas max. 12%, příčný sklon max. 4%, šířka cesty min. 1,2 m, krátké přímé průjezdy min. 0,9 m, stupně max. 5 cm <input type="checkbox"/> černá: určena pro vozíčkáře s doprovodem a terénní elektrické vozíčky; trasa může vést i po cestách s přírodním povrchem, který se může při deštivém počasí místy mírně podmočit nebo rozbahnit; stoupání do 12%, občas max. 20%; příčný sklon max. 8%; šířka cesty v rovných úsecích min. 1 m, v zatáčkách 1,2 m, krátké přímé průjezdy min. 0,8 m; stupně max. 7 cm	Posuďte obtížnost trasy pro vozíčkáře, dle kritérií Klubu českých turistů.
Charakteristika		Uveďte stručnou charakteristiku trasy - např. čím je pro návštěvníky zajímavá, co na ní lze shlédnout, pro koho je vhodná, k jakému účelu se nejčastěji využívá apod. U naučných stezek uveďte také jejich tematické zaměření a počet zastavení.

4

II. POPIS TRASY

Pomocí následující tabulky rozfázujte průběh trasy. 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 trasy asfaltový, pak se mění na štěrk. 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	Šířka	Bariéry	Turistická značka (barva)
od (km)/místo	do (km)/místo					

7

III. PŘÍSTUPNOST TRASY

Číslo	Parametr	Popis parametru	Metodická poznámka	Skutečnost
A.	PŘÍSTUP K TRASE			
A.1	Parkování			
A.1.1	Parkoviště	existence parkoviště nebo možnost parkování v blízkosti vstupu na trasu (začátku trasy)	<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 parkovací místa nejsou vyznačena), proveďte kvalifikovaný odhad.</i>	
b)	lokalizace	umístění parkoviště a vzdálenost od vstupu/začátku trasy	<i>Uveďte, kde se parkoviště nachází. Proveďte kvalifikovaný odhad vzdálenosti z nejbližšího místa na parkovišti k začátku trasy.</i>	
c)	osvětlení	parkoviště je osvětleno	<i>Uveďte, zda je parkoviště (zejména vyhrazené parkovací místo) osvětleno.</i>	
A.1.2	Vyhrazená parkovací místa	vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby tělesně postižené	<i>Parametry a-e) se hodnotí pouze v případě, že parkoviště má vyhrazená parkov. místa. Parametr f) se hodnotí vždy.</i>	
a)	kapacita	počet vyhrazených parkovacích míst	<i>Započítávají se vyznačená vyhrazená parkovací stání.</i>	
b)	označení	vyhrazené parkovací místo je označeno svislou a vodorovnou dopravní značkou	<i>Popište, jak je vyhrazené stání označeno.</i>	
c)	parametry	Vyhrazené parkovací místo by mělo být široké min. 3500 mm (kolmé i podélné místo) resp. dlouhé 7000 mm (podélné místo), aby umožňovalo manipulaci osoby na vozíku. Vyhrazené parkovací místo je zastřešené.	<i>Uveďte, zda vyhrazená parkovací místa splňují předepsané rozměry. Pokud ne, uveďte jejich skutečné rozměry.</i>	
d)	sklon	Sklon vyhrazeného parkovacího místa v podélném a příčném směru by neměl přesáhnout 2 % (20 mm na metr).	<i>Posuďte, zda stání na vyhrazeném místě není problematické (ve sklonu). (Sklon povrchu v % se počítá jako výškový rozdíl/délka*100.)</i>	
e)	lokalizace	vyhrazené parkovací místo je v těsné návaznosti na přístupový chodník nebo na vstup na trasu (tj. je do 50 m od vstupu)	<i>Uveďte, kde se vyhrazené parkovací místo nachází a odhadněte jeho vzdálenost od vstupu (začátku trasy).</i>	

8

Číslo	Parametr	Popis parametru	Metodická poznámka	Skutečnost
f)	možnost zastavení u hlavního vchodu/vstupu	možnost zastavení auta označeného symbolem osoby na vozíku, pro nástup/výstup max. ve vzdálenosti 30 m od vchodu/začátku trasy	<i>Uveďte, zda je možné s autem zajet až ke vstupu, resp. na jakou nejmenší vzdálenost ke vstupu je autem možné dojet, případně komu je to dovoleno a za jakých podmínek.</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 nebo vyhrazené parkovací místo není k dispozici, hodnotí se povrch místa, na němž lze autem zastavit pro nástup/výstup, co nejlépe vstupu.</i>	
a)	materiál	Povrch musí být pevný (zpevněný) a nekluzký, a to i při deštivém počasí (nerozmočený, nerozbahněný). Je vhodné, když je barevně odlišný (světlejší) od okolí. Spáry mezi dlažbou resp. světlost mříží a roštů ve směru chůze je max. 15 mm.	<i>Uveďte, z jakého materiálu (např. asfalt, beton, dlažební kostky, kočičí hlavy, kámen, štěrky, panely, dřevo, tráva, zemina) je povrch parkoviště a zda se barevně odlišuje od okolí. V případě, že je tvořen vícero druhy materiálů, specifikujte.</i>	
b)	stav	Povrch musí být rovný a dobře udržovaný. Neměl by tedy mít výtluky a jiné defekty bránící sjízdnosti vozíku nebo chůzi nevidomých.	<i>Popište stav povrchu. Zaměřte se nerovnosti nebo defekty, které by mohly být nebezpečné nebo bránit sjízdnosti (tj. nelze je objet/obejít).</i>	
A.2	Přístupový chodník	Přístupovým chodníkem se rozumí cesta (úsek) od parkoviště (místa pro zastavení) ke vstupu (začátku trasy).		
A.2.1	Povrch chodníku			
a)	materiál	Povrch musí být pevný (zpevněný) a nekluzký, a to i při deštivém počasí (nerozmočený, nerozbahněný). Je vhodné, když je barevně odlišný (světlejší) od okolí. Spáry mezi dlažbou resp. světlost mříží a roštů ve směru chůze je max. 15 mm.	<i>Uveďte, z jakého materiálu (např. asfalt, beton, dlažební kostky, kočičí hlavy, kámen, štěrky, panely, dřevo, tráva, zemina) je povrch přístupového chodníku a zda se barevně odlišuje od okolí. V případě, že je tvořen vícero druhy materiálů, specifikujte je.</i>	
b)	stav	Povrch musí být rovný a dobře udržovaný. Neměl by tedy mít výtluky a jiné defekty bránící sjízdnosti vozíku nebo chůzi nevidomých.	<i>Popište stav povrchu a zda je udržovaný (např. sniž je odklizen a povrch ošetřen protiskluzovým materiálem). Zaměřte se na nerovnosti nebo defekty, které by mohly být nebezpečné nebo bránit sjízdnosti. Pořádejte fotku.</i>	

9

Číslo	Parametr	Popis parametru	Metodická poznámka	Skutečnost
c)	výškové rozdíly	Výškové rozdíly mezi rozdílnými povrchy by neměly být více jak 20 mm, v případě stejného povrchu do 5 mm.	<i>Uveďte, zda na chodníku jsou výškové rozdíly, případně jak velké (cca) 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 ke vstupu 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>	
b)	šířka	Chodník by měl být široký min. 1500 mm, v místě dočasného zúžení min. 900 mm.	<i>Uveďte průměrné šířkové parametry chodníku. Splňuje min. požadované rozměry?</i>	
c)	příčný sklon	Příčný sklon (kolmo k chůzi) je max. 1:50 (2 %, tj. 20 mm na 1 m).	<i>Posuďte, zda pohyb po chodníku není problematický pro osoby s omezenou schopností pohybu (zejména vozíčkáře) z důvodu nevhodného sklonu. Sklon povrchu v % se počítá jako výškový rozdíl/délka*100.</i>	
d)	podélný sklon	Podélný sklon (ve směru chůze) je max. 1:12 (8,33 %, tj. 83 mm na 1 m).		
e)	vodící linie	Může mít podobu obrubníku (nikoli však obrubníku chodníku směrem do vozovky), stěny objektu, podezdívky plotu, zábradlí, kulatiny apod. Obrubník musí být vysoký min. 50-60 mm, vodící linie může být přerušena na max. 8 000 mm.	<i>Uveďte, zda vodící linie existuje, jakou má podobu a zda vyhovuje popisu parametru.</i>	
A.2.3	Osvětlení chodníku			
a)	osvětlení	Přístupový chodník je osvětlený.	<i>Uveďte, zda je přístupový chodník osvětlen.</i>	
A.3	Vstup		<i>Hodnotí se tam, kde je to relevantní.</i>	
A.3.1	Parametry vstupu			
a)	shodný vstup	Pro všechny návštěvníky existuje shodný vstup, tzn. není vymezen zvláštní vstup pro vozíčkáře.	<i>Je-li pro vozíčkáře zvláštní vstup, uveďte kde se nachází.</i>	

10

Číslo	Parametr	Popis parametru	Metodická poznámka	Skutečnost
b)	průchodnost	Vstup by měl být průchodný - široký alespoň 900 mm, bez schodů a jiných překážek typu závory, sloupky, turnikety apod.	<i>Je-li vstup omezen nějakou překážkou, uveďte jakou a posuďte, zda je průjezdný pro osoby na vozíku. V případě schodů uveďte jejich počet.</i>	
A.3.2	Hygienické zařízení u vstupu		<i>Hodnotí se, zda je vstupu k dispozici (bezbariérové) WC.</i>	
a)	(bezbariérové) WC	Je-li k dispozici WC, alespoň 1 je bezbariérové s přímým vstupem z venkovního prostoru. Parametry bezbariérového WC: bezbariérový přístup ke vstupu na WC (u schodů, překážek nad 20 mm je nutný nájezd) vstup: šířka vstupních dveří je min. 800 mm a otevírají se ven, madla ve výšce 800-900 mm kabina: uvnitř kabiny je volný manipulační prostor o průměru 1500 mm madla: po obou stranách toaletní mísy ve výšce 800 mm nad podlahou, sklopná WC mísa: výška 460 - 480 mm, bez soklu, volný prostor po stranách zařizovací předměty: umyvadlo/umyvátko, přebalovací pult	<i>Je-li k dispozici WC, uveďte kde se nachází a zda splňuje parametry bezbariérovosti. Dále ověřte, zda je k jeho použití zapotřebí euroklíč, případně je-li uzamčeno, kde se vyzvedává klíč. Pořídte foto.</i>	
A.3.3	Informace/pokladna	obsluha u okénka/přepážky	Hodnotí se tam, kde je u vstupu informační přepážka nebo pokladna.	
a)	Rozměry prostoru před přepážkou	Rozměry umožňující pohodlný přístup k přepážce a manipulaci osoby na vozíku. Minimální manipulační prostor pro otáčení vozíku je kruh o průměru 1500 mm nebo obdélník o rozměrech 1200 x 1500 mm.	<i>Uveďte, zda je parametr naplněn resp. Skutečnost.</i>	
b)	Výška pultu/přepážky	Maximální výška pultu je 800 mm v minimální délce 900 mm, přičemž prostor pro podjetí vozíku musí být nejméně 700 mm. Možnost alespoň částečného podjetí stupaček vozíku do hloubky pultu 300 mm.	<i>Uveďte, zda je parametr naplněn.</i>	
c)	Indukční smyčka a osvětlení	Indukční smyčka umožňuje indukční poslech a odezírání ze rtů. Prostory musí být dostatečně osvětleny.	<i>Uveďte, zda je parametr naplněn.</i>	

11

Číslo	Parametr	Popis parametru	Metodická poznámka	Skutečnost
B.	TRASA	Trasou se rozumí výtýčená komunikace (pochozí plocha), spojující výchozí a cílové místo.		
B.1	Parametry trasy		<i>Hodnotí se cesta (komunikace), po které trasa vede.</i>	
B.1.1	Povrch			
a)	materiál	Povrch trasy musí být pevný (zpevněný) a nekluzký, a to i při deštivém počasí (nerozmočený, nerozbohněný). Z tohoto hlediska nejsou příliš vhodnými materiály neupravený kámen (kočičí hlavy, dlažby z kamenných oblázků), zatravnovací dlažba, dřevo (ve větším rozsahu), písek, zemina, panely apod. Je-li použita betonová dlažba, neměly by být mezi dlažebními kostkami velké spáry. Jsou-li použity mříže a rošty, měly by mít světlost max. 15 mm. Je vhodné, když je povrch trasy barevně odlišný (světlejší) od okolí.	<i>Uveďte, z jakého materiálu je povrch trasy a zda se barevně odlišuje od okolí. V případě, že se na trase vyskytuje vícero druhů materiálů, specifikujte je v části II. Popis trasy (rozfázujte trasu podle typů povrchu). Pořídte alespoň 1 fotografii.</i>	
b)	stav	Povrch trasy musí být rovný a dobře udržovaný. Neměl by tedy mít výtluky a jiné defekty bránící sjízdnosti vozíku nebo chůzi nevidomých.	<i>Popište stav povrchu a uveďte, zda je v zimě udržovaný (tj. snh je odklizen a povrch ošetřen protiskluzovým materiálem). Zaměřte se na nerovnosti nebo defekty, které by mohly být nebezpečné nebo bránit sjízdnosti trasy (drobné výtluky nebo výmoly, které se dají obejít, jsou irelevantní). Odhadněte délku nebo procento úseků s nevyhovujícím stavem povrchu.</i>	
B.1.2	Šířka			
a)	šířka	Trasa musí být široká nejméně 1 500 mm, lépe 2 000 mm pro zajištění bezkolizního míjení osoby na vozíku s osobou chodící. Je-li trasa užší, měla by na ní být alespoň občas místa, na kterých se mohou návštěvníci pohodlně a bezpečně minout.	<i>Uveďte průměrnou šířku trasy. Úseky, které nedosahují min. rozměrů specifikujte v části II. Popis trasy případně je vyznačte v mapce trasy. Uveďte, zda jsou na trase bočnice (prostor) pro míjení.</i>	

12

Číslo	Parametr	Popis parametru	Metodická poznámka	Skutečnost
B.1.3	Sklon			
a)	sklon/reliéf terénu	Příčný sklon (kolmo k chůzi) je max. 1:50 (2 %, tj. 20 mm na 1 m). Při větším sklonu je chůze nepohodlná, jízda na vozíku dokonce nebezpečná (hrozí převrácení či sjetí z trasy). Problémem je příčný sklon v obloucích cest (ohrožuje stabilitu vozíku). Podélný sklon (ve směru chůze): rovinatý, mírně zvlněný, zvlněný, kopcovitý, mírné/prudší/prudké, krátké/dlouhé stoupání/klesání apod.	<i>Posuďte příčný a podélný sklon trasy. V části II. Popis trasy specifikujte profil terénu (rozfázujte trasu podle profilu, případně úseků s nebezpečnými příčnými sklony).</i>	
B.1.4	Vodící linie			
a)	vodící linie	Vodící linie je součástí prostředí sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v exteriéru. Může být tvořena různými materiály odlišujícími se strukturou, zvukem a barvou od pochozí plochy komunikace. Může mít podobu obrubníku (nikoli však obrubniku chodníku směrem do vozovky), stěny objektu, podezdívky plotu, zábradlí, kulatiny apod. Přerušena může být max. na 8000 mm.	<i>Uveďte, zda vodící linie existuje, jakou má podobu a zda vyhovuje popisu parametru.</i>	
B.1.5	Bezpečnost trasy			
a)	charakter terénu	sluneční svit, stín, trasa je chráněná lesním porostem nebo úbočími údolí, vede lesem	<i>Popište terén, kterým trasa vede. Trasa otevřenou krajinou může být nepřijemná za velmi slunečného počasí.</i>	
b)	bezpečnostní prvky	Zajištění trasy lemováním, obrubníky, zábradlím, madly apod. na všech místech, kde je trasa výše než zem, na strmých částech a jiných nebezpečných místech, kde hrozí sjetí, spadnutí nebo zranění. U strmých úseků by mělo být madlo, které usnadní pohyb osobám s pohybovým omezením.	<i>Uveďte, zda a jak je zajištěna bezpečnost návštěvníků na nebezpečných úsecích trasy.</i>	

13

Číslo	Parametr	Popis parametru	Metodická poznámka	Skutečnost
c)	osvětlení	osvětlení trasy	<i>Uveďte, zda je trasa osvětlená.</i>	
d)	překážky	schody (výškové rozdíly větší než 20 mm), díry, otvory, svodnice dešťové vody (stružky, překopy), závoje, kameny, kořeny, vyčnívající objekty (skály) apod.	<i>Uveďte s jakými překážkami na trase musí návštěvníci počítat. Umístění bariér specifikujte v části II. Popis trasy. Všímejte si zejména nepřekonatelných překážek.</i>	
B.2	Mobiliář			
a)	lavičky/odpočívky	Na trasách je žádoucí umístit odpočinková místa s pohodlnými lavičkami. Provedení: výška 45-50 cm, opěrka na záda a na ruce (usnadňuje vstávání) Umístění: vedle lavičky prostor na invalidní vozík/kočárek, bezbariérový přístup k lavičce, ve výklencích, aby nezasahovaly do průchozího prostoru (nesmí být překážkou pro nevidomé)	<i>Uveďte, zda jsou na trase lavičky, v jakých intervalech a jak vypadají.</i>	
b)	posezení (místo pro piknik, altánky)	Lavičky se stoly přizpůsobenými pro vozíčkáře - pro podjezd vozíku musí být výška stolu min. 700 mm. Je-li součástí posezení ohniště s lavičkami, musí tam být otevřený prostor aspoň 900 mm, aby se k ohni dostal i vozíčkář.	<i>Uveďte, zda a kde na trase se vyskytují místa pro posezení a jak vypadají, zda jsou zastřešená, spojená k sobě (stoly a lavičky); dostupnost pro osoby na vozíku.</i>	
c)	odpadkové koše	dosažitelnost z vozíku (max. 450 mm od okraje trasy), umístění ve výklencích, aby nebyly překážkou pro nevidomé (nezasahovaly do pochozí plochy)	<i>Uveďte, zda se na trase vyskytují odpadkové koše.</i>	
d)	pitná voda	pitka, fontánky, studánky apod. pohodlný přístup pro osoby stojící i sedící - dosahová vzdálenost, výška (max. 750 nad zemí)	<i>Uveďte, zda a kde je na trase přístup k pitné vodě. Nemyslí se tím místa s prodejem nápojů ani vodovody na toaletách.</i>	

14

Číslo	Parametr	Popis parametru	Metodická poznámka	Skutečnost
e)	(bezbariérové) WC	Je-li k dispozici WC, alespoň 1 je bezbariérové s přímým vstupem z venkovního prostoru. Parametry bezbariérového WC: bezbariérový přístup ke vstupu na WC (u schodů, překážek nad 20 mm je nutný nájezd) vstup: šířka vstupních dveří je min. 800 mm a otevírají se ven, madla ve výšce 800-900 mm kabina: uvnitř kabiny je volný manipulační prostor o průměru 1500 mm madla: po obou stranách toaletní mísy ve výšce 800 mm nad podlahou, sklopná WC mísa: výška 460 - 480 mm, bez soklu, volný prostor po stranách zařizovací předměty: umyvadlo/umyvátko, přebalovací pult	<i>Uveďte, zda a kde na trase je/je WC a zda splňují parametry bezbariérovosti. V případě, že je k jejich použití zapotřebí euroklíč, tuto skutečnost uveďte.</i>	
f)	přístřešek	přístřešek pro úkryt před nepříznivým počasím	<i>Uveďte, zda a kde jsou na trase přístřešky.</i>	
B.3	Značení	Značením se rozumí informační a orientační systém na trase.		
B.3.1	Navigační prvky	prvky ukazující cestu k cíli nebo navádějící k určitým místům na trase		
a)	rozcestníky, směrové ukazatele, značení trasy	Pro jasné a srozumitelné sdělování informací je nutné respektovat tyto principy: - nutné minimum informací (nezahrnovat větším množstvím informací, používat orientační piktogramy)	<i>Uveďte, zda se na trase nacházejí, jaké informace obsahují a zda upozorňují na přístupnost míst, k nimž navigují (např. piktogramem vozíčkáře).</i>	
b)	orientační panely s mapou	- čitelnost (kontrastní barva písma vůči pozadí) - výška umístění (snížený pohledový horizont osob sedících na vozíku a osob nižšího vzrůstu)	<i>Uveďte, zda a kde se na trase nacházejí, jaké mají provedení. Je na trase k dispozici reliéfní plán/model trasy/areálu?</i>	

15

Číslo	Parametr	Popis parametru	Metodická poznámka	Skutečnost
B.3.2	Informační prvky	prvky podávající informace o trase a významných bodech, které se na ní nacházejí		
a)	informační panely/tabule	informační panely, zastavení na naučné stezce apod. Obsah a provedení: - množství informací (nezahrnovat větším množstvím informací, složitými texty) - čitelnost (kontrastní barva písma vůči pozadí) - umístění - výška (snížený pohledový horizont osob sedících na vozíku a osob nižšího vzrůstu), přístup k panelu, nesmí zasahovat do průchozího prostoru - srozumitelnost - jazykové mutace	<i>Uveďte, zda jsou na trase informační panely, jaké informace obsahují, v jakých jazykových mutacích.</i>	
b)	audiovizuální prvky	např. zvukový průvodce, interaktivní prvky, zvukové panely	<i>Jsou součástí informačních prvků audiovizuální prvky?</i>	
c)	taktilní/hmatové prvky	např. štitky v Braillově písmu, taktilní informace	<i>Jsou součástí informačních prvků hmatové prvky?</i>	
C.	OKOLÍ TRASY	zařízení na trase nebo v jejích bezprostřední blízkosti	<i>Hodnotí se tam, kde je to relevantní.</i>	
C.1	Infrastruktura cestovního ruchu	Jaká zařízení se podél trasy nacházejí?		
a)	možnost občerstvení	stánky (kiosky) s občerstvením: - bezbariérový přístup (stezka k nim), (kolik schodů je třeba zdotat), - přístupné stoly a místa k sezení (výška stolu min. 700 mm, podjezd vozíku, přemístitelnost židli, židle s opěrkou zad, průchozí šířka/manipulační plocha mezi stoly 900 mm) - provoz - zda jsou v provozu po celý rok - umístění - aby nezasahovaly do pochozí plochy	<i>Uveďte, zda a kde na trase jsou stánky s občerstvením, zda jsou v provozu celoročně/sezónně a zda jsou řešeny bezbariérově.</i>	

16