

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury



**CYKLOTURISTIKA V OKRESE PROSTĚJOV**

Bakalářská práce

Autor: Michaela Krátká, Tělesná výchova – Anglický jazyk se zaměřením na vzdělávání

Vedoucí práce: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

Olomouc 2021

**Jméno a příjmení autora:** Michaela Krátká

**Název bakalářské práce:** Cykloturistika v okrese Prostějov

**Pracoviště:** Katedra rekreologie

**Vedoucí diplomové práce:** Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

**Rok obhajoby bakalářské práce:** 2021

**Abstrakt:**

Tato bakalářská práce se zaměřuje na cykloturistiku v okrese Prostějov. Hlavním cílem je popsat tuto oblast a zjistit spokojenost cykloturistů se službami v tomto regionu.

V teoretické části jsou popsány základní pojmy týkající se cykloturistiky a zároveň jsou zde popsány i některé projekty, které fungují v této oblasti.

V praktické části se nachází popis samotné oblasti. Dále zde bylo využito dotazníkového šetření, jehož výsledky posloužily k vyhodnocení spokojenosti uživatelů cyklostezek v okrese Prostějov.

Výsledky ukázaly, že cyklostezky v okrese Prostějov využívají především místní obyvatelé, z toho důvodu nejsou ubytovací služby tolik využívány. Na škále od 1 do 5 (kdy 1 = nejlepší, 5 = nejhorší) většina uživatelů hodnotila kvalitu cyklostezek v okrese Prostějov za 2 nebo za 3.

**Klíčová slova:** okres Prostějov, cestovní ruch, cykloturistika, cyklotrasa, cyklostezka

**Author's first name and surname:** Michaela Krátká

**Title of the bachelor thesis:** Cycling tourism in the Prostějov district

**Department:** Department of Recreation and Leisure Studies

**Supervisor:** Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

**The year of presentation:** 2021

**Abstract:**

This bachelor thesis is focused on cycling tourism in the Prostějov district. The main goal of the thesis is to describe this area and find out the satisfaction of cyclists with services in this region.

The theoretical part describes the basic terms of cycling tourism and at the same time describes some projects in this area.

In the practical part there is a description of the area itself. Furthermore, a questionnaire survey was used, the results were used to evaluate the satisfaction of users of cycle paths in Prostějov district.

According to results, cycle paths in the Prostějov district are used mainly by local living people, so the accommodation services are not used properly. In consonance with scale 1 to 5 (1 = the best, 5 = the worst) most of the users evaluate the quality of cycle paths in Prostějov district as 2 or 3.

**Key words:** Prostějov district, tourist industry, cycling tourism, cycling track, cycling path

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Haliny Kotíkové, Ph.D., a uvedla veškerou použitou literaturu a zdroje v referenčním seznamu.

V Olomouci dne

Podpis

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucí bakalářské práce Ing. Halině Kotíkové, Ph.D., za vstřícný přístup, připomínky a cenné rady při zpracování této práce. Dále svému dědečkovi za pomocnou ruku a také celé rodině a příteli za podporu a trpělivost.

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>PŘEHLED POZNATKŮ</b> .....	<b>8</b>
2.1	CESTOVNÍ RUCH .....	8
2.2	SPORTOVNÍ CESTOVNÍ RUCH.....	10
2.3	CYKLOTURISTIKA .....	12
2.3.1	ROZDĚLENÍ CYKLOTURISTIKY .....	13
2.3.2	HISTORIE CYKLOTURISTIKY .....	14
2.3.3	TYPY KOL .....	15
2.3.4	CYKLISTICKÁ VÝBAVA .....	17
2.3.5	BEZPEČNOST.....	20
2.3.6	DESATERO .....	22
2.4	CYKLOSTEZKY .....	23
2.4.1	ZNAČENÍ CYKLOSTEZEK.....	23
2.5	CYKLOTRASY .....	28
2.5.1	ZNAČENÍ CYKLOTRAS .....	29
<b>3</b>	<b>PROJEKTY</b> .....	<b>32</b>
3.1	CYKLISTÉ VÍTÁNÍ.....	32
3.2	ČESKO JEDE .....	33
<b>4</b>	<b>CÍL PRÁCE</b> .....	<b>34</b>
<b>5</b>	<b>METODIKA PRÁCE</b> .....	<b>35</b>
<b>6</b>	<b>CYKLOTURISTIKA V OKRESE PROSTĚJOV</b> .....	<b>37</b>
6.1	VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ.....	37
6.2	SLUŽBY .....	50
6.2.1	UBYTOVACÍ A STRAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	50
6.2.2	OSTATNÍ SLUŽBY .....	53
<b>7</b>	<b>VÝSLEDKY</b> .....	<b>56</b>
<b>8</b>	<b>DISKUZE A ZÁVĚRY</b> .....	<b>64</b>
<b>9</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>67</b>
<b>10</b>	<b>SOUHRN</b> .....	<b>69</b>
<b>11</b>	<b>SUMMARY</b> .....	<b>70</b>
<b>12</b>	<b>REFERENČNÍ SEZNAM</b> .....	<b>71</b>
<b>13</b>	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>75</b>
<b>14</b>	<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>77</b>

# 1 ÚVOD

Cykloturistika se v posledních letech těší velké oblibě, a to především díky sportovnímu a rekreačnímu vyžití. Popularita cykloturistiky roste díky mediální podpoře cykloturistiky a také díky lepší cenové dostupnosti jízdních kol.

Cyklistická doprava a cykloturistika snižují negativní dopady na životní prostředí a zároveň mají pozitivní vliv na zdraví a kvalitu života uživatelů.

Jelikož pocházím ze sportovně založené rodiny, již od malička mi byla blízká jízda na kole. Má záliba v cykloturistice přetrvává až do současnosti a stala se součástí mého životního stylu. Mé sportovní zaměření dokládá i skutečnost mého studia na Fakultě tělesné kultury. Proto jsem si zvolila toto téma své bakalářské práce. Svoji práci jsem rozdělila na dvě části. Na část teoretickou a část praktickou. Mojí snahou je podat popisně-analytický obraz uvedené oblasti, nejen v současnosti, ale i s výhledem do budoucna.

Když jsem měla jasno o tématu této práce a začala jsem získávat informace z různých zdrojů. Objevila se další okolnost ovlivňující moji práci. V březnu 2020 se objevilo onemocnění, které postupně zasáhlo celý svět. V této situaci, kdy byl omezen kontakt mezi lidmi se velmi těžko získávaly informace pro zpracování jednotlivých částí mé práce. Největší problémy byly s uplatněním dotazníkové metody. Vzorek respondentů by v normální době byl určitě masivnější a tím by vzrostla jeho validita. Ale i tak jsem ráda, že se tato část práce dala vůbec realizovat a vyhodnotit.

Jelikož výše zmíněné okolnosti přetrvávají déle než rok, snažila jsem se podat co nejucelenější pohled na cykloturistiku v okrese Prostějov. Jsem přesvědčena, že právě po uvolnění vládních omezení se pohyb ve volné přírodě a na čerstvém vzduchu stane nedílnou součástí životního stylu každého z nás. Snad k tomuto návratu k přírodě přispěje částečně svým dílem i moje bakalářská práce.

## 2 PŘEHLED POZNATKŮ

### 2.1 CESTOVNÍ RUCH

Cestovní ruch neboli turismus, je v dnešní době masovou záležitostí široké veřejnosti. Stal se významným společenským, kulturním a ekonomickým fenoménem. Lidé cestují ve stále větším měřítku, k čemuž přispívají změny v životním stylu, v rozvoji dopravy, v rozvoji komunikačních spojení a samozřejmě k tomu přispívají i změny v politickém a ekonomickém uspořádání světa.

Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidské populace nejen za účelem rekreace, ale i poznávání. Je pozoruhodnou součástí spotřeby a způsobu života obyvatel, zejména ekonomicky vyspělých zemí. Cestovní ruch zaujímá téměř stejně významné postavení ve světovém vývozu jako telekomunikace, ropný, chemický a automobilový průmysl (Hesková a kolektiv, 2011, 7).

Definovat cestovní ruch je velmi obtížné. Pokusů o jednotnou definici bylo již mnoho, ale neúspěšných. Proto můžeme v odborné literatuře najít několik různých vysvětlení. Na následujících řádcích je vypsáno několik z nich.

„Borman (1931) definuje cestovní ruch jako ‘cesty, jež se podnikají za účelem zotavení, zábavy, obchodu a povoláním nebo i z jiných příčin, při nichž dochází k dočasné změně místa bydliště. Nepatří sem však dojíždění za prací.’“ (Indrová, 2009, 9)

„Poser (1933) definuje cestovní ruch jako lokální nebo územní nahromadění cizinců s přechodným pobytem, které podmiňuje vznik vzájemných vztahů mezi cizinci na straně jedné a domácím obyvatelstvem, místem a jeho krajinou na straně druhé.“ (Indrová, 2009, 10)

Podle Kašpara (1985) je cestovní ruch cestování a dočasný pobyt lidí mimo místo trvalého bydliště, obvykle ve volném čase, a to za účelem rekreace, poznání a spojení mezi lidmi.



Cestovní ruch můžeme definovat jako komplexní společenský jev, jako souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně správních aktivit (politika CR, propagace CR, regulace CR, mezinárodní spolupráce apod.) a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity (Goeldner & Richie, 2014, 4-5)

Cestovní ruch je komplexní, mnoha oblastmi a z mnoha hledisek se prolínající společenský jev bez jakýchkoli pevně stanovitelných hranic, který je synergickým souhrnem všech jevů, vztahů a dopadů v časoprostorovém kontextu, souvisících s narůstající mobilitou lidí, motivovanou uspokojováním jejich potřeb v oblasti využití volného času, rekreace, cestování a poznání, dále v oblasti sociální, kulturní a v dalších oblastech. (Zelenka & Pásková, 2011, 15)

Za mezník v definování cestovního ruchu i pro jeho statistické sledování lze považovat Mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu, pořádanou v červnu 1991 Světovou organizací cestovního ruchu (WTO) v kanadské Ottawě. Na této konferenci bylo konstatováno, že cestovní ruch současné doby je nejen významným faktorem světového obchodu, ale i účinným faktorem ekonomického, kulturního a sociálního rozvoje národních celků, avšak přes veškerou snahu odborníků různých zemí stále existují problémy v jeho vymezení i statistickém sledování (Indrová, 2009, 12).

Goeldner a Richie (2014, 6) uvádí, že oficiálně přijatá definice zní: „Cestovní ruch zahrnuje aktivity osob cestujících do míst či přebývajících v místech, která se nacházejí mimo jejich obvyklé prostředí, a to ne déle než jeden rok, za účelem dovolené, pracovních závazků či z jiných důvodů.“

„Cestovní ruch je v současnosti předmětem zkoumání několika vědních disciplín, např. ekonomie, geografie, sociologie, psychologie, pedagogiky, případně dalších. Všechny mají společný předmět zkoumání – cestovní ruch, ale každá disciplína ho zkoumá ze svého pohledu a s vlastním metodologickým aparátem.“ (Hesková a kolektiv, 2011, 9)

„O cestovním ruchu je možné uvažovat jako o systému vzájemně propojených částí sestávajících z trhu, cestování, destinace a marketingu.“ (Lochmannová, 2015, 8)

Všechny uvedené definice jsou důkazem toho, jak moc obtížné je definovat cestovní ruch, tak, aby definice vystihla všechny jeho vlastnosti.

Základní typologie cestovního ruchu:

- Rekreační cestovní ruch – přispívá k regeneraci a reprodukci fyzických a duševních sil člověka
- Kulturně – poznávací cestovní ruch – je zacílen především na poznávání historie, kultury, tradic a zvyků, a to jak vlastního národa, tak i národů ostatních
- Sportovně – turistický cestovní ruch – je zaměřen na aktivní odpočinek a aktivní participaci na sportovních činnostech
- Zdravotní, zdravotně orientovaný a lázeňský cestovní ruch

(Lochmannová, 2015, 18-21)

## 2.2 SPORTOVNÍ CESTOVNÍ RUCH

Jedním z druhů cestovního ruchu je také sportovní cestovní ruch, do kterého spadá mimo jiné i cykloturistika.

„Tento typ turismu v sobě zahrnuje veškeré sportovní aktivity. Kromě těch již tradičních (cykloturistiky, vodní sporty apod.) je do této skupiny zařazován i velmi lukrativní lovecký turismus, ale i celá řada adrenalinových a extrémních sportovních aktivit (rafting, paintball apod.).“ (Palatková & Zichová, 2011, 25)

„Pro sportovní cestovní ruch je charakteristický pobyt ve vhodném přírodním prostředí, avšak s aktivním vykonáváním různých sportovních činností, které obvykle předpokládají určitou fyzickou kondici.“ (Hesková et al., 2011, 21)

V létě patří mezi nejoblíbenější aktivity např. plavání, tenis, míčové hry, cykloturistika a v zimě lyžování, sánkování a bruslení.

„Pohybové a sportovní aktivity mimo zvyšování fyzické zdatnosti působí i na rozvíjení morálních a volných vlastností člověka, jako je např. vytrvalost, houževnatost, odvaha a kolektivnost.“ (Hesková et al., 2011, 21)

O sportovním cestovním ruchu se v knize od Lochmannové můžeme dočíst následující: Jedná se o krátkodobé i dlouhodobé pobyty se sportovní náplní. Cílem je vedle aktivního trávení volného času také posílení fyzické kondice člověka. Jeho náplní ovšem může být také organizování pasivní účasti na sportovních akcích, kdy diváci cestují za sportovními akcemi, jako jsou mistrovství světa, jezdí se podívat na automobilové závody či olympijské hry. (Lochmannová, 2015, 20)

O pasivní účasti na sportovním cestovním ruchu píše ve své knize také Indrová et al. (2009): „V praxi do tohoto typu cestovního ruchu bývá zařazováno i tzv. sportovní diváctví, čili pasivní účast na různých sportovních akcích, pokud se jedná o jejich návštěvu mimo místo bydliště účastníků.“ (Indrová et al., 2009, 20)

Lochmannová (2015, 20) ve své knize dále uvádí, že sportovní turismus je možno považovat za nástroj generace signifikantních (=důležitých, význačných) příjmů, tvorby pracovních míst, rekonstrukce městské infrastruktury, přehodnocení nových regionů pro návazné využití.

## 2.3 CYKLOTURISTIKA

Cykloturistika je jako aktivní pohybová činnost v České republice na vzestupu. Vzhledem k situaci, která nastala v březnu 2020, obliba cykloturistiky ještě stoupla. V České republice byl vyhlášen nouzový stav, který byl spojený s karanténou. Možnosti aktivit pro lidi se velmi zúžily, a proto cykloturistika získala i nové příznivce.

„Cykloturistika splňuje jako jedna z mála lidských činností starořeckou myšlenku „kalokagathia“, protože cykloturistikou rozvíjíte nejen svou fyzickou zdatnost, ale i „duši“ (příroda, pamětihodnost, duševní relaxace).“ (Skeřil & Čegan, 2003, 5)

Cykloturistika nemá jednotnou definici, proto jsem vybrala z knížek pár definic, které mě oslovily. Všechny spojené dohromady znamenají přesně to, co si já pod pojmem cykloturistika představuji.

Slovo cykloturistika je složeno ze dvou slov: cyklistika a turistika, přičemž je „turistika komplex činností spojených s aktivním pohybem a obytem v přírodě – má za cíl poznání přírodních a společenských poměrů ve zvolené oblasti a k tomu využívá odborně technických znalostí a dovedností.“ (Ondráček & Hřebíčková, 2007, 7)

Cykloturistiku z širšího hlediska chápeme jako pohyb v přírodě (ale i v městských podmínkách), se stanoveným cílem a odůvodněním, bez soutěžních ambicí, vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole. Všechny její další aspekty jsou shodné, stejně jako u ostatních druhů turistiky. Cykloturistika je tedy druh turistiky, při níž se k cestování používá jízdní kolo. Spojuje v sobě jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich přednosti a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole má výrazný pozitivní vliv na zdraví člověka a nenarušuje příliš životní prostředí. Zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolí. Přesun na kole předpokládá zvládnutí techniky jízdy na kole, znalost dopravních předpisů, první pomoci a základních oprav a údržby kola (Ondráček & Hřebíčková, 2007, 12).

Základní cykloturistika vyžaduje průměrnou fyzickou připravenost a dobře vybavené kolo, zatímco výkonnostní cykloturistika již vyžaduje větší fyzickou připravenost a také speciální a kvalitnější vybavení jízdního kola.

Ondráček a Hřebíčková (2007) tvrdí, že pro výchovu a výuku mládeže je cykloturistika sportem v přírodě, při jehož provozování vynakládá účastník fyzickou námahu, v jehož průběhu získává kulturní znalosti a odborně technické dovednosti. Tím splňuje cykloturistika tři hlavní úkoly tělesné výchovy a to zdravotní, výchovný i vzdělávací.

Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků. Současně nezatežuje nadměrně životní prostředí, ani nevyvolává žádné další náklady zúčastněným obcím. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým městům v České republice, a to i v doposud málo rozvinutých a frekventovaných oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky (Ondráček & Hřebíčková, 2007, 13).

Mourek, Vrtalová, Žáková a Martinek (2011) ve své knize uvádějí, že cykloturistika je jízda na trekkingových, městských a horských, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěná území. Využívá jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost.

### **2.3.1 ROZDĚLENÍ CYKLOTURISTIKY**

Cykloturistiku můžeme rozdělit do více kategorií. Rozdělujeme ji podle typu kola, podle typu vlastního provozování nebo podle typu území.

Dělení cykloturistiky podle typu kola:

- Silniční kolo – je vhodné pro cykloturistiku na silnicích.
- Horské kolo – je kolo speciálně upraveno pro jízdu v terénu.
- Trekkingové kolo – je mezistupeň mezi oběma výše uvedenými typy.
- City bike neboli městské kolo – je určené výhradně pro městskou cykloturistiku.
- Elektrokola (nebo také elektrokoloběžky) – kola poháněná elektrickým motorem.

(Ondráček & Hřebíčková, 2007, 12)

Dělení cykloturistiky podle typu vlastního provozování:

- Rekreční cyklistika – je provozována zejména kvůli zdravotnímu aspektu této pohybové činnosti, která je úzce spjata s cykloturistikou. Provozována je zejména v mimoměstských oblastech či v příměstském okolí.
- Hobby cyklistika neboli terénní cyklistika – tuto cyklistiku provádějí MTB sportovní jezdci neboli „bikeři“. Tito sportovci jsou bez sponzorského zázemí, ale mají vysoké výkonnostní ambice. Většinou jsou zastřešováni DDM (Domy dětí a mládeže). Nejvyšší z nich mohou přejít do registrované výkonnostní cyklistiky.
- Vlastní cykloturistika – jako jediná z výše uvedených splňuje 3 základní složky turistiky: pohybovou, odborně technickou a poznávací. Do této skupiny spadá největší část populace, jelikož je vhodná pro všechny věkové kategorie i sociální skupiny. Provozována je v mimoměstském i městském prostředí.

(Ondráček & Hřebíčková, 2007, 12)

Dělení cykloturistiky podle typu území:

- Nížinná – vhodná rekreační cyklisty a rodiny s dětmi. Je prováděna v nížinných oblastech, takže se jedná o nejméně náročnou cykloturistiku.
- Podhorská – vhodná pro sportovně-rekreační cyklisty. Jedná se o středně těžkou cykloturistiku, jelikož je prováděna ve středně obtížných oblastech.
- Horská – vhodná pro sportovní jezdce. Je prováděna v náročném terénu, při níž je nutná kvalitní vybavenost kola. Jedná se o nejobtížnější typ cykloturistiky.

(Ondráček & Hřebíčková, 2007, 12)

### 2.3.2 HISTORIE CYKLOTURISTIKY

„První zmínky o mechanismech připomínající dnešní bicykl, se objevují v patnáctém století. Kola už lidstvo znalo dávno předtím. V tomto období však člověk začínal hledat způsoby, jak je využít na to, aby docílil příjemného pocitu ze samotné jízdy na nich.“ (Lučanič & Zeman, 1989, 7)

Bicykl, velociped neboli kolo má za sebou historii dlouhou mnoho desítek let. Podle Lučaniče a Zemana (1989) byl předchůdcem dnešního kola, jak ho známe, stroj francouzského vynálezce jménem Médé de Sivrac. Svůj stroj pojmenoval „celerifera“ neboli „rychlloběžka“.

Opravdovým vynálezcem dnešního kola byl Němec K. Friedrich von Drais. Ten zdokonalil Sivracovu rychloběžku. „Dne 12. července 1817 sedl baron von Drais na svoji „draisinu“ a za jednu hodinu ujel celých 15 kilometrů“ (Landa & Lišková, 2004, 9).

V druhé polovině devatenáctého století začala sériová výroba bicyklů prakticky na celém území Evropy. Vyznačují se různorodostí tvarů, velikostí, ale princip zůstává v každém případě stejný. V éře bicyklů s velkým předním kolem, které dostalo jméno „boneshaker“ – kostitřas, zakrátko uzřel světlo světa další vynález (Lučanič & Zeman, 1989, 8).

Z knihy od Lučaniče a Zemana (1989) se můžeme dovědět, že velmi důležitým momentem ve vývoji bicyklu byl počín irského zvěrolékaře Johna Boyda Dunlopa, který v roce 1888 získal patent na výrobu pneumatiky. V tomto období se zrodil i první nízký bicykl, takzvaná bezpečnostní dvojkolka.

### 2.3.3 TYPY KOL

Každý, kdo si chce pořízovat kolo, by si měl položit pár otázek. Existuje totiž více typů kol, které jsou určeny na určitý druh jízdy. Důležitými otázkami jsou: Kde budu jezdit? Jak často budu jezdit? Kolik chci investovat? Podle těchto kritérií můžeme vybírat mezi následujícími typy kol.

- Silniční kolo – jízda na silnici
- Horské kolo – jízda v terénu
- Trekingové kolo – jízda na zpevněných komunikacích
- City bike – jízda ve městě
- Elektrokola

(Ondráček & Hřebíčková, 2007, 12)

## **Silniční kolo**

Silniční kolo neboli „silnička“ je lehké, s velkým průměrem kol, s úzkými ráfky a úzkými plášti s minimálním vzorkem. Podle názvu je jasné, že toto kolo je určeno pro jízdu na silnici. Pro jízdu v terénu je kolo naprosto nevhodné. Silniční kolo je stavěno na rychlou sportovní jízdu, a proto je vybaveno jen nejnútnejším příslušenstvím. Chybí na něm nosič, světla, blatníky aj. Silnička má oproti ostatním kolům jiný tvar řídítek, tzv. „berany“. Často bylo používáno jako kolo závodní pro výkonnostní sport (silniční okruhy).

## **Horské kolo**

Horské kolo neboli bike (čteme „bajk“) je typické robustním tvarem rámu. Dále má menší průměr kol a širší plášť s výraznějším vzorkem. Oproti silničce je také těžší. Jeho hmotnost bývá zhruba 12-14 kg. Některá kola mohou mít odpruženou přední vidlici, která napomáhá k odpružení při jízdě na velmi nerovném povrchu. Horské kolo je tedy přizpůsobeno k jízdě v náročném terénu. Naopak na silnici je naprosto nevhodnou volbou. Čím náročnější terén si zvolíme, tím kvalitnější a tím pádem dražší kolo si musíme pořídit.

## **Trekingové kolo**

Trekingové kolo neboli „trek“ je kombinace horského a silničního kola. Trek umožňuje lehký pohyb na silnicích a zároveň nemá problém s mírným terénem. Od kola silničního převzal trek průměr kola a od horského řídítka, způsob řazení i převody. Od obou kol se liší v šířce pláště, který je užší než u horského kola, ale širší než u kola silničního. Dalším rozdílem je vzorek, který je výraznější než u silničky, ale zároveň jemnější než u biku. Z těchto důvodů je trekingové kolo univerzální a pro cykloturistiku nejvhodnější volbou. Proto je také trekingové kolo plně vybaveno a lze si na něj zavěsit různé tašky a brašny. V katalogích výrobců můžeme narazit na pojem crossové (krosové) kolo. Tento typ kola je v podstatě stejný jako kolo trekingové, jen mu chybí vybavení na cesty.



## City bike

City bike neboli městské kolo je nejvhodnější volbou pro cyklisty, kteří jezdí každý den krátké trasy do města, do práce nebo na nákupy.

## Elektrokolo

Elektrokola kola jsou poháněna pomocí nabíjecích elektrických akumulátorů. Jsou oblíbená u vyšší věkové kategorie z důvodu menší náročnosti. Nevýhodou je omezená dosažitelnost (vybití).

### 2.3.4 CYKLISTICKÁ VÝBAVA

Pro bezpečnost na kole je velmi důležitá správná cyklistická výbava.

V současné době je v obchodech nepřehledné množství různého cyklistického oblečení a doplňků. Tak jako u výběru kola, také při výběru cyklistického oblečení a doplňků, můžeme dát pouze základní návod, jak postupovat, především s ohledem na bezpečnost a zdraví. Cyklistické oblečení by mělo být prodyšné, přiléhavé a v příslušné velikosti (Skeřil & Čegan, 2003, 12)

Nejdůležitější částí výbavy cyklisty je jednoznačně přilba. Při jejím výběru je důležité zvolit vhodnou velikost. Existuje také mnoho tvarů, ze kterých můžeme vybírat. Na druhé místo rozhodně patří obuv. Zvolit vhodnou obuv je velmi důležité. Ideální bota na kolo by měla mít tvrdou podrážku a zpevněnou špičku a patu.

Co se týče oblečení, je důležité vybrat si vhodné cyklistické kalhoty (nebo šortky), cyklistické rukavice, cyklistické triko neboli dres. Určitě je vhodnější volit výraznější barvy, aby byl cyklista dobře vidět. Také je důležité vybírat ideální velikosti. Veškerá výstroj by neměla nikde dřít nebo škrtit, ale také musí být dostatečně přiléhavá. Jako další můžete přikoupit například čelenku, větrovku, aj.

Do cyklistické výbavy také řadíme cyklistické doplňky. Sem patří například osvětlení, blatníky, brašny, zámek na kolo, láhev na kolo a cyklocomputery. „Podle vyhlášky je osvětlení nedílnou součástí kola za snížené viditelnosti. Kolo by mělo být vybaveno předním světlem (bateriovým) a zadním světlem – blikačkou“ (Skeřil a Čegan, 2003, 13).

Další důležitou součástí cyklistické výbavy je technická výbava. Patří sem: náhradní duše, montpáky, lepení, pumpička, náhradní lanka na brzdy a řazení, sada imbusových klíčů s nýtovačkou a další klíče (dle vybavení kola). Na celodenní výlet je vhodné si s sebou také zabalit nějaký zdravotnický materiál jako například dezinfekci, náplasti s polštářkem, obvaz a osobní léky dle individuální potřeby.

O povinné výbavě na kolo v České republice se píše v příloze č. 13 vyhlášky č. 341/2002 Sb.

Jízdní kolo musí být vybaveno:

- dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdového účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou
- volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojetmi apod.)
- zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníku musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm
- matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené
- zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm<sup>2</sup>, přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250-900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci  $\pm 5^\circ$ ; odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty

- přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm<sup>2</sup>, přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí  $\pm 15^\circ$  a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí  $\pm 5$ ; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty
- odrazkami oranžové barvy (autožlut') na obou stranách šlapek (pedálů), tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v její blízkosti
- na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožlut') na každé straně kola; plocha nesmí být menší než 2000mm<sup>2</sup>, přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty

Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

- světlometem svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítlnou bílé barvy s přerušovaným světlem
- zadní svítlnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítlny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odst. 1 písm. e); zadní červená svítlna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítlna může být nahrazena svítlnou s přerušovaným světlem červené barvy
- zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5h bez přerušení

(Zdroj: Besip, 2018)

### 2.3.5 BEZPEČNOST

Jízda po cyklostezkách patří k nejpoblárnějším volnočasovým aktivitám u nás. Pod pojmem jízda na kole si můžeme představit volnočasovou aktivitu nebo použití jako dopravní prostředek. Podle toho můžeme uživatele jízdních kol rozdělit do dvou skupin. Podíl obou skupin se velmi liší region od regionu, ale také podle umístění stezky, denní doby a ročního období. Jízdní kolo je ekologický, ekonomický a zdravý způsob dopravy, který je v Evropě a USA stále populárnější (Pucher, Buehler, & Seinen, 2011).

S rostoucím počtem cyklistů, kteří slibují snížení znečištění a prodloužení životnosti (De Hartog, Boogaard, Nijland, & Hoek, 2010) se objevují nové obavy ohledně bezpečnosti cyklistiky (Wegman, Zhang, & Dijkstra, 2012). Čím více počet cyklistů v Evropě a USA narůstá, tím více se debatuje o jeho dopadu na bezpečnost provozu na silnicích (Elvik, 2009). V roce 2009 v Evropě zemřelo 2334 cyklistů a 630 v USA (Karsh, Hedlund, Tison, & Leaf, 2012). Statistiky nehod tedy ukazují, že se bezpečnost cyklistiky v posledních několika desetiletích nezlepšila. Abychom zvýšili bezpečnost jízdy na kole v silničním provozu, je nutné dbát na dopravní předpisy. Šafránek (2000) uvádí, že u bezpečnosti také záleží, mimo jiné, na způsobu jízdy, na přehledném dopravním značení a také na výbavě jízdního kola.

Zlepšení bezpečnosti na kole je velmi důležité pro snížení počtu zranění způsobených na kole. Bezpečnější cyklistika by také rozšířila zájem do skupin obyvatel, kteří se cyklistiky bojí z důvodu zranění. Cyklistika sama o sobě není natolik nebezpečná, aby se lidé báli na kole jezdit. Největší nebezpečí představují komunikace sdílené s motorovými prostředky. Dalším faktorem, který má na svědomí spousty nehod, může být i špatné počasí. Například při zhoršené viditelnosti je riziko vzniku kritické události až dvanáctinásobné. Dalšími hrozbami může být zvěř, špatný stav vozovky, špatné počasí a mnoho dalších faktorů.

Některým situacím zabránit nemůžeme, ale můžeme se snažit o zmírnění možných následků. Již zmiňovaný Šafránek (2000) klade důraz na vhodnou výbavu. Jako první bychom měli zvolit vhodný typ kola. Kolo vybíráme podle toho, k čemu jej chceme využívat. Podle základního rozdělení kol může být kolo horské nebo silniční. Poté vybíráme například podle toho, jak často budeme na kole jezdit. Dále bychom měli vybrat vhodnou helmu, která musí perfektně sedět na hlavě uživatele. Na kole bychom také měli mít světla, a to bílé na přední

straně a červené na zadní straně kola. Světla na kole, především při snížené viditelnosti a ve tmě, vyžaduje každý stát.

Mezi další doporučení pro zlepšení bezpečnosti patří: vhodné oblečení s reflexními prvky, kontrola stavu kola před zahájením jízdy, dodržování dopravních značek, signálů a různých značení, dodržování dopravních pravidel a zásad, zvolení defenzivního stylu jízdy a s tím související snaha o předvídatelnost.

Díky těmto doporučením můžeme snížit počet nehod při cyklistice a přilákat tak více lidí k cyklistice.

### 2.3.6 DESATERO

V následujících bodech jsou vypsána určitá „pravidla“, která by měl dodržovat každý cyklista a cykloturista.

1. Budu se řídit pravidlem pravé ruky vzhledem ke všem ostatním nemotorizovaným turistům a cyklistům. Jsem si vědom toho, že lidé soudí cyklisty podle mého chování.
2. Zpomalím, pokud se blížím k jiným cyklistům, a budu předjíždět velmi opatrně.
3. Rychlost budu mít neustále pod kontrolou. Do zatáček budu vjíždět s vědomím, že by tam mohl někdo být.
4. Zůstanu na určených stezkách a nebudu vjíždět mimo vymezenou trasu, a ničit tak vegetaci nebo zvyšovat potenciál možné eroze.
5. Nebudu rušit zvěř nebo dobytek.
6. Nebudu vyhazovat odpadky.
7. Budu respektovat značení stezek a dále budu respektovat veřejná a soukromá prostranství.
8. Přizpůsobím cíl vyjížděky svým schopnostem, vybavení, terénu a počasí včetně předpovědi.
9. Nebudu jezdit sám do odlehlých oblastí. Vždy někomu zanechám zprávu o cíli mé cesty a o předpokládaném času návratu.
10. Vždy budu nosit cyklistickou přilbu.

Toto desatero je zpracováno podle NORBA (National Off-Road Bicycling Assotiation). Landa a Lišková (2004) ve své knize uvedli, že toto desatero považují za „normální“ chování, které by nemělo cyklistům dělat žádné problémy.

## 2.4 CYKLOSTEZKY

„Cyklostezka je stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., dle režimu i chodcům.“ (CykloZlín, 2020)

„Cyklostezka je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu však povolují užití cyklostezky například in-line bruslařům a lyžařům.“ (Mourek et al., 2011, 13)

Podle posledních dostupných dat je v ČR 1 593 km cyklostezek, 310 km vhodných komunikací pro cyklisty a okolo 37 tisíc km cyklotras. ([www.vitejemezinami.cz](http://www.vitejemezinami.cz))

V knize od Ondráčka a Hřebíčkové (2007) se můžeme dovědět, že v případě, že se podél silnice vyskytuje cyklostezka, je cyklistovou povinností stezku využít. Povrch cyklostezky bývá zpravidla zpevněný o minimální šířce 3 m. Značky na stezce jsou cyklisté povinni respektovat a dodržovat stanovená pravidla. Vzhledem k možnosti využití stezek cyklisty, bruslaři a chodci je třeba ohleduplnosti všech.

### 2.4.1 ZNAČENÍ CYKLOSTEZEK

Začátek a konec cyklostezky se vždy označuje příslušnými svislými dopravními značkami. Značka označující začátek stezky se převážně umísťuje při pravé straně po směru jízdy. Značka označující konec stezky se zase umísťuje tak, aby bylo minimalizováno množství dopravních značek. Cyklostezky se také často vyznačují vodorovným dopravním značením. (Ministerstvo dopravy, 2017)

Nejčastějšími svislými dopravními značkami jsou: Stezka pro cyklisty – začátek cyklostezky (viz Obr. 1) a konec cyklostezky (viz Obr. 2); Stezka pro chodce a cyklisty společná – začátek (viz Obr. 3) a konec (viz Obr. 4); Stezka pro chodce a cyklisty dělená – začátek (viz Obr. 5) a konec (viz Obr. 6); Jiný příkaz – cyklisto sesedni z kola – začátek (viz Obr. 7) a konec (viz Obr. 8); a další.

Jak je již psáno výše, svislé dopravní značení může být doplněno také vodorovným dopravním značením, jako např. Jízdní pruh pro cyklisty (viz Obr. 9) a Piktogramový koridor pro cyklisty (viz Obr. 10).



*Obrázek č. 1: Stezka pro cyklisty – začátek*

*Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)*



*Obrázek č. 2: Stezka pro cyklisty – konec*

*Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)*





Obrázek č. 3: Stezka pro chodce a cyklisty společná – začátek

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 4: Stezka pro chodce a cyklisty společná – konec

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 5: Stezka pro chodce a cyklisty dělená – začátek

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 6: Stezka pro chodce a cyklisty dělená – konec

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 7: Jiný příkaz – cyklisto sesedni z kola – začátek

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 8: Jiný příkaz – cyklisto sesedni z kola – konec

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



*Obrázek č. 9: Jízdní pruh pro cyklisty*

*Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)*



*Obrázek č. 10: Piktogramový koridor pro cyklisty*

*Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)*

## 2.5 CYKLOTRASY

Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho prováděcích vyhlášek a příslušných technických předpisů dopravními značkami pro cyklisty. Jako cyklotrasu můžeme označovat též – někdy samostatně vymežovanou – cykloturistickou trasu, která představuje dopravní cestu vedenou po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, jež je z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů a je označena cykloturistickými značkami (Mourek et al., 2011, 13-14)

Garantem cyklotras je, z pověření Ministerstva dopravy a Ministerstva vnitra, Klub českých turistů (KČT).

„Vedle toho existuje množství dálkových, regionálních a místních cyklotras, které používají jiné techniky značení, např. trasy Greenways Nadace Partnerství.“ (Mourek et al., 2011, 14)

Centrum dopravního výzkumu v Brně na zakázku Ministerstva dopravy ČR sestavilo v roce 1996 projekt cyklotras I. až III. třídy. Tento systém je stejný jako u silnic, a tak na cyklotrasy I. třídy navazují cyklotrasy II. třídy a na ty zase cyklotrasy III. třídy. Od roku 1997 se cyklotrasám přidělují čtyřmístná evidenční čísla, výjimečně trojmístná nebo dvojmístná. Jednomístná čísla mají pouze páteřní cyklotrasy, které navazují na cyklotrasy sousedních států. Dále se cyklotrasy značí názvy, např. Greenways Praha – Vídeň, a vedou po cyklotrasách různých čísel a odlišných tříd (Ondráček & Hřebíčková, 2007, 79).

## 2.5.1 ZNAČENÍ CYKLOTRAS

Klub českých turistů (známý také pod zkratkou KČT) je zájmové sdružení turistů vzniklé v roce 1888 a fungující dodnes. Právě KČT zajišťuje značení a pravidelnou údržbu turistických tras.

Mourek et al. (2011) uvádí, že cyklotrasy v ČR jsou značeny od roku 1997 pásovým značením. Pásové značení čtyř barev (červené, modré, zelené a žluté) jsou značky, namalované zpravidla na stromech, sloupech či jiných objektech. Značka je tvořena vodorovným barevným pásem, nad ním i pod ním je bílý pás. Od roku 2001 se kromě pásového značení používají i speciální směrové dopravní značky.

Dopravním značením jsou značeny cyklotrasy převážně vedené po silnicích II. a III. třídy, po místních a účelových komunikacích s kvalitnějším povrchem. Jejich značení je realizováno pomocí směrových tabulek s piktogramem bicyklu a číslem cyklotrasy. Na křižovatkách cyklotras jsou směrové tabule, na kterých je text uvádějící většinou koncový bod cyklotrasy a nejbližší nejvýznamnější cíl s kilometrovou vzdáleností (Mourek et al., 2011, 13).

Žádný závazný předpis neřeší způsob používání jednotlivých druhů značek pro cyklisty. Důsledkem toho je velká rozdílnost ve způsobu značení cyklotras v jednotlivých regionech.

Cyklotrasy se značí pomocí svislého dopravního značení. Značení má žlutou podkladovou barvu. Kromě číselného označení trasy obsahují také názvy cílů a vzdálenosti k nim. Vybrané cykloturistické trasy bývají označeny logem. Číselné označení trasy spočívá v číslování podle důležitosti.

Trasy podle důležitosti:

- Cyklotrasy národní – I. třídy (č.1 – č.6)
- Cyklotrasy nadregionální – II. třídy (č.11 – č.56)
- Cyklotrasy regionální – III. třídy (č.101 – č.604)
- Cyklotrasy místní – IV. třídy – čísla podle krajů

Nejčastějšími značkami na cyklotrasách jsou: Směrová tabule pro cyklisty přímo, vlevo nebo vpravo (viz Obr. 11); Návěst před křižovatkou pro cyklisty (viz Obr. 12); Směrové tabulky pro cyklisty přímo (viz Obr. 13); Směrové tabulky pro cyklisty vlevo (viz Obr. 14); Směrové tabulky pro cyklisty vpravo (viz Obr. 15) a Konec cyklistické trasy (viz Obr. 16).



Obrázek č. 11: Směrová tabule pro cyklisty přímo, vlevo nebo vpravo

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 12: Návěst před křižovatkou pro cyklisty

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 13: Směrová tabulka pro cyklisty přímo

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 14: Směrová tabulka pro cyklisty vlevo

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 15: Směrová tabulka pro cyklisty vpravo

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)



Obrázek č. 16: Konec cyklistické trasy

Zdroj: [www.vydoz.cz](http://www.vydoz.cz)

### 3 PROJEKTY

Je mnoho projektů, které podporují rozvoj cykloturistiky v České republice. V této práci jsem se zaměřila na dva projekty, a to na „Cyklisté vítáni“ a „Česko jede“.

#### 3.1 CYKLISTÉ VÍTÁNI

„Cyklisté vítáni“ je národní certifikace služeb v cestovním ruchu. Certifikace zlepšuje kvalitu turistických služeb pro cyklisty. Certifikované objekty jsou označeny usmívajícím se bílým kolem na zeleném pozadí.

„V roce 2006 spustila brněnská „Nadace Partnerství“ systém certifikace ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů. Certifikace byla podpořena ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Společného regionálního operačního programu.“ (Mourek et al., 2011, 73)

Cílem je vytvoření certifikačního systému „Cyklisté vítáni“ jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro skupinu cyklistů a cykloturistů, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR na základě úspěšných zkušeností ze zahraničí.

Certifikace „Cyklisté vítáni“ by cykloturistům měla usnadnit výběr zařízení.



**Cyklisté vítáni**

*Obrázek č. 17: Logo projektu „Cyklisté vítáni“*

Zdroj: <https://www.cyklistevitani.cz/o-nas/Znacka-ke-stazeni>



## 3.2 ČESKO JEDE

Česko jede je projekt komplexně podporující cykloturistiku a další sporty v České republice. Cílem tohoto projektu je nabídnout lidem přehledné a kvalitní informace o možnostech cyklistiky v celé ČR.

„Projekt „Česko jede“ byl zahájen realizací projektu „SchweizMobil“ do ČR, přenos know-how bezmotorové dopravy a aktivní turistiky podpořeného česko-švýcarským „Fondem partnerství“ a realizovaném v roce 2010 „Nadací Partnerství“ ve spolupráci se švýcarským partnerem, „Nadací SchweizMobil“.“ (Mourek et al., 2011, 79)

S projektem je možné se seznámit na webových stránkách [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz) nebo [www.nadacepartnerstvi.cz](http://www.nadacepartnerstvi.cz).



Obrázek č. 18: Logo projektu „Česko jede“

Zdroj: <http://www.labskastezka.cz/cz/partneri/>

## 4 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je popis a analýza stavu cykloturistiky v okrese Prostějov. Ke splnění tohoto hlavního cíle byly použity následující dílčí cíle:

- Vymezení základních pojmů souvisejících s cykloturistikou. Především cestovní ruch, historie cykloturistiky a další pojmy týkající se cykloturistiky.
- Souhrnný popis stavu cyklostezek v uvedeném regionu i s výhledem do budoucna. Zahrnut byl také popis poskytovaných služeb, které mohou využívat cykloturisté při svých návštěvách v okrese Prostějov.
- Provedení dotazníkového šetření s cílem zjistit a zhodnotit spokojenost uživatelů s cyklostezkami a nabízenými službami v okrese Prostějov.

## 5 METODIKA PRÁCE

Při zpracování této bakalářské práce jsem využila následující metody:

- Metoda historická – zkoumání vývoje a procesů v oblasti cykloturistiky, sběr dat a třídění informací z literárních zdrojů a jiných pramenů – internet
- Popisná metoda – vymezení pojmů
- Analýza sekundárních dat – snaha o maximální aktuálnost
- Metoda empirického šetření – formou dotazování
- Matematicko-statistická metoda – zpracování výsledků v procentuálním vyjádření, čísla a grafy

K vymezení teoretických pojmů jsem použila především zdroje literární. Elektronické zdroje díky své aktuálnosti a přesnosti sloužily ke zhodnocení aktuální situace daných cyklostezek a cyklotras.

Techniky sběru dat v této práci zahrnují obecné metody. Pro sběr a analýzu dat z literárních zdrojů jsem použila metody historické. Ke sběru dat formou dotazování respondentů v otázkách ohledně cykloturistiky v okrese Prostějov jsem použila metody empirické.

Dotazníkové šetření bylo realizováno prostřednictvím on-line dotazníku na webové stránce Google Formuláře. Dotazník jsem vytvořila ve spolupráci se svojí vedoucí bakalářské práce a dotazník byl anonymní. K jeho šíření jsem vzhledem k pandemické situaci využila pouze on-line prostředí, konkrétně regionální skupiny na sociálních sítích a elektronickou poštu.

Dotazník obsahoval šest obecných otázek ohledně cykloturistiky a pět ohledně poskytovaných služeb v okrese Prostějov. Cílovou skupinou, na kterou jsem dotazníky směřovala, byli cykloturisté v daném regionu. Sběr dat probíhal od června 2020 do září 2020. Dotazník vyplnilo celkem 164 respondentů.

Získaná data byla vyhodnocena pomocí kvantitativní analýzy. Ke zpracování dat jsem použila metodu matematicko-statistickou. Výsledky jsou uvedeny na konci práce pomocí grafů a krátkých komentářů. Výsledky odhalují spokojenost cykloturistů s cykloturistikou v okrese Prostějov.

## 6 CYKLOTURISTIKA V OKRESE PROSTĚJOV

### 6.1 VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ



Obrázek č. 19: okres Prostějov

Zdroj: [www.policie.cz/clanek/uzemni-odbor-prostejov.aspx](http://www.policie.cz/clanek/uzemni-odbor-prostejov.aspx)

Prostějovsko se nachází ve středu Moravy a tvoří jádro moravské oblasti zvané Haná. Okres Prostějov se nachází na jihozápadě Olomouckého kraje. Na severovýchodě sousedí s okresem Olomouc a na východě s okresem Přerov. Dále pak sousedí na jihu a západě s okresy Vyškov a Blansko, na severozápadě s okresem Svitavy a na jihovýchodě s okresem Kroměříž.

Okres Prostějov má rozlohu 770 km<sup>2</sup>, z toho 70 % tvoří zemědělská půda a necelých 20 % lesy. Tyto informace byly naposledy aktualizovány v roce 2019. Specifický hákovitý tvar okresu je způsoben obcházením vojenského újezdu Březina, který patří do okresu Vyškov. Na západě okresu najdeme Drahanskou vrchovinu a na východní části zvlňný Hornomoravský

úval. Nejvyšším bodem okresu Prostějov jsou Skalky (735 m n.m.), které se nacházejí na západní hranici, na východě dominuje Velký Kosíř (442 m), který je také známý pod přezdívkou „Hanácké Mont Blanc“.

Z hlediska administrativy se okres dělí na dva správní obvody: Konice a Prostějov, které se dále člení na tři správní obvody: Konice, Němčice nad Hanou a Prostějov. Největším městem je Prostějov, který má 44 tisíc obyvatel.

V okrese Prostějov se nachází národní přírodní památky Hrdíbořické rybníky, Kosířské lomy a Za Hrnčířkou. Najdeme zde také národní přírodní rezervaci Špraněk a dalších 31 přírodních památek a 13 přírodních rezervací.

Okresem prochází mezinárodní cyklotrasa „Jantarová stezka“. Tento název nesou dvě dálkové cyklotrasy. První z nich je právě Jantarová stezka (Vídeň – Morava – Krakov), která protíná území jižní Moravy, spojuje Brno, Olomouc, Teplice nad Bečvou, Štramberk a Český Těšín a pokračuje až do polského Krakova. Druhá, zvaná Amber Trail Greenways, začíná v Budapešti a vede ke slovenským hranicím podél toku Dunaje a končí taktéž v Krakově.

Dále se v obci Skalka nachází lázně s alkalicko-sirnatými prameny. Kromě řady kulturních památek v Prostějově lze navštívit např. zámky v Konici, v Čechách pod Kosířem se známým parkem, muzeem kočárů a expozicí filmařů Svěrákových, nebo Plumlovský zámek, u kterého se nachází velmi oblíbená přehrada.

Město Prostějov se skládá z těchto částí:

- Prostějov
- Čechovice
- Čechůvky
- Domamyslice
- Krasice
- Vrahovice
- Žešov

Okres Prostějov se skládá z 97 obcí a jejich seznam najdete v kapitole Přílohy.

Díky rovinatému povrchu je město Prostějov ideálním místem pro cykloturistiku. Ve městě najdete množství cyklostezek, které jsou odděleny od silničních komunikací, díky čemuž je cykloturistika v městě Prostějov pro cyklisty bezpečnější.

Výstavba cyklistických stezek ve městě probíhá cíleně již několik let, konkrétně od roku 2004. V tomto roce byl zpracován takzvaný Generel cyklistické dopravy. Ten počítá s budováním další sítě cyklostezek pro spojení centra města s okolními obcemi, ale i bezproblémovým průjezdem městem. Zahrnuje více než 80 km cyklostezek a tras. V prezentaci umístěné na webu [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu) se můžeme dočíst, že k červnu 2020 bylo realizováno na 33,3 km cyklostezek. K roku 2019 bylo vybudováno 42 stanic pro „bikesharing“. Na dosavadní výstavbu bylo vynaloženo více než 190 mil. Kč. Doposud získané dotace na výstavbu cyklostezek z Regionálního operačního programu Střední Morava, Státního fondu dopravní infrastruktury a Olomouckého kraje dosahují téměř 50 mil. Kč (Statutární město Prostějov, 2020).

Cyklostezek v Prostějově je vybudováno velké množství (viz Obr. 20 + Obr. 21). I přesto se ve výsledcích dotazníku objevilo pár návrhů na vybudování více cyklostezek a tím smysluplné a kompletní propojení cyklostezek na Prostějovsku. Také upozornili na špatnou kvalitu nájezdů a sjezdů na/z cyklostezek a mnohdy nebezpečné ukončení tras. Ve výsledku jsou cyklisté na Prostějovsku s technickými vlastnostmi spíše spokojeni (viz kapitola Výsledky).

Hotové jsou již hlavní úseky stezek do Bedihoště, Kralic na Hané, Smržic, Kostelce na Hané a Žešova. Atraktivní a často navštěvovanou je nová cyklostezka Hloučela spojující Prostějov a Mostkovice podél toku stejnojmenné říčky. Nejnovějším hitem je cyklostezka kolem Plumlovské přehrady, která se neustále zdokonaluje a vylepšuje. Pracuje se i na propojení Určic a Seloutek.

Přehled realizovaných cyklistických stezek v Prostějově (k roku 2019):

Název	dokončení	délka (m)
Fanderlíkova ul.	1995	40
Skálovo nám. - Floriánské nám.	1997	240
Komenského I.	1998	220
Netušilova	1998	200
Sádky	1999	230
Hloučela pro cyklisty a pěší	1999	420
Jantarová I. etapa	1999	500
Jantarová II. etapa	2001	430
Školní-Hlaváčkovo nám.	2001	420
Petrské nám.	2001	100
Myslbekova	2001	150
Rejskova	2002	250
Melantrichova ul. - Ant.Slavička	2003	750
Ant.Slavička - Svolinského	2003	240
Severní obslužná (U Stadionu-J.Lady)	2003	440
Ul.Pod Kosířem- Smržice	2004	600
sídl. Svobody	2004	310
Severní obslužná (U Stadionu-J.Lady)	2005	800
Brněnská ul. po hřbitov	2005	750
Kolářovy sady - park	2005	250
Průmyslová zóna G	2005	600
Okřskový park	2005	300
Komenského II. - po Poděbr.nám	2006	160
Biokoridor Hloučela	2006	370
Letecká - Bedihošť	2006	300
Žižkovo nám. - po Vodní ul.	2006	190
Žitná	2006	350
Bratří Čapků	2007	200
Olomoucká (za Místním nádražím)	2007	400
Dolní	2007	550
Rejskova II.	2007	190
Za Veledromem	2007	150
Anglická	2007	100
Plumlovská - Interspar (po okružní křiž.)	2007	230
Olomoucká ul. Most	2007	40
Kolářovy sady -ovál (in - line)	2008	550
Vodní ul.- Šmeralova	2008	150
Kralická ul.	2008	880
Plumlovská - Interspar po Čechovice	2009	200
Šmeralova	2009	170
Krasice - Čechovice	2009	580
Brněnská - Žešov	2009	750
Kostecká po hranici katastru	2009	960
Olomoucká	2009	530
E. Valenty	2009	520
Vnější okruh Krasická - Určická	2010	540
Dolní (propojení k Petrskému nám.)	2010	170

Obrázek č. 20: Přehled realizovaných cyklistických stezek v Prostějově, I. část

Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



Biokoridor Hloučela (od mostu Olomoucká)	2010	250
Husserlovo nám.	2010	100
Moravská - Myslbekova - sídl. Svobody	2011	490
Sídl. Svobody (Anglická- Jungmanova)	2011	400
Bří Čapků	2011	160
Místní nádraží I. (Rejskova-Havlíčkova)	2011	380
Místní nádraží III. (Havlíčkova-Olomoucká)	2011	100
U Stadionu	2011	200
Vrahovická	2011	510
Olomoucká	2012	60
Sídl. Svobody II.(Jungmanova-Riegrova )	2012	100
Biokoridor Hloučela	2013	2000
Žešov I. etapa	2013	360
Dolní - Kralická I.(Slezká-k Rodenům)	2013	180
Okružní (Určická-Brněnská)	2014	800
Martináková - Pod Kosířem (I.etapa)	2015	200
Šmeralova - Anenská	2015	710
Dolní - Kralická II.	2015	520
Dolní - Kralická III.	2015	250
Vnější okruh Krasická - Anenská	2015	220
Sídl. Svobody (od kruháče po blok 9)	2015	100
Holandská	2015	200
Dolní (úsek Letecká)	2016	300
Žešov II. etapa	2016	320
Žešov III. etapa	2016	670
CS Kostecká	2017	500
CS Pod Kosířem	2017	40
CS Žešov V. etapa	2017	440
CS Žešov IV. etapa	2018	610
CS Šárka	2018	600
CS Okružní III. etapa	2019	230
CS Pod mostem ul. Olomoucká	2019	120
<b>celkem</b>		<b>29590</b>

Obrázek č. 21: Přehled realizovaných cyklistických stezek v Prostějově, II. část

Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)

Mezi nedávno zrealizované (od roku 2017) patří:

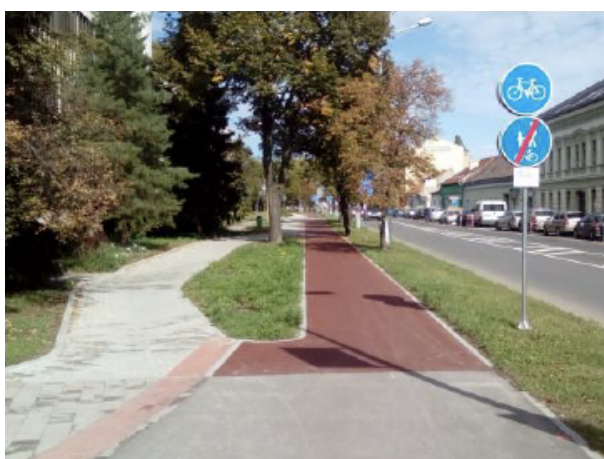
- CS Žešov IV. etapa, délka 440 m (viz Obr. 22)
- CS Žešov V. etapa, délka 610 m (viz Obr. 23)
- CS Kostecká, délka 500 m (viz Obr. 24)
- Podchod Olomoucká, délka 120 m (viz Obr. 25)
- CS Okružní III. etapa, délka 230 m (viz Obr. 26)
- CS Šárka, délka 600 m (viz Obr. 27)



Obrázek č. 22: CS Žešov, IV. etapa  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



Obrázek č. 23: CS Žešov, V. etapa  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



Obrázek č. 24: CS Kostelecká  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



*Obrázek č. 25: Podchod Olomoucká*  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



*Obrázek č. 26: CS Okružní, III. etapa*  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



*Obrázek č. 27: CS Šárka*  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)

Mezi připravované (od roku 2020+) patří:

- CS Určická I. a II. etapa (od kruhového objezdu po křižovatku na Seloutky), délka 1800 m (viz Obr. 28)
- CS Průmyslová I. a II. etapa (úsek od ulice Vrahovická po ulici Kralickou), délka 1000 m (viz Obr. 29)
- CS J. Lady (úsek od okružní křižovatky na ulici Plumlovská po okružní křižovatku u nemocnice), délka 250 m (viz Obr. 30)
- CS Pod Kosířem III. etapa (od ulice Wolfova po ulici Sportovní), délka 150 m (viz Obr. 31)
- CS Okružní I. a II. etapa (od ulice Brněnská po ulici Lidickou), délka 350 m (viz Obr. 32)
- CS Vrahovice – Vrbátky, délka 4,3 km (viz Obr. 33)



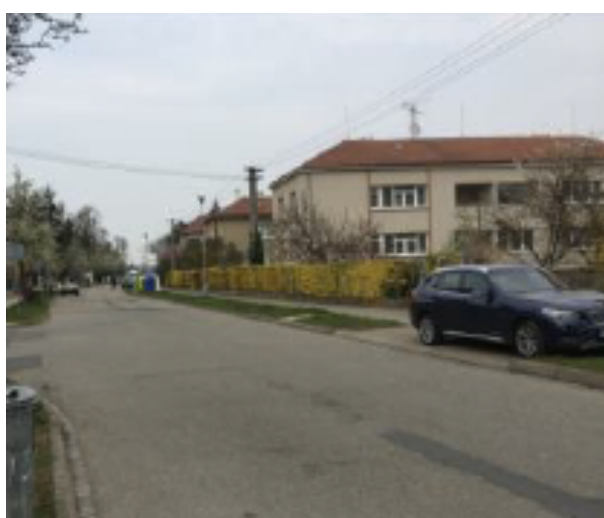
Obrázek č. 28: CS Určická I. a II. etapa  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



*Obrázek č. 29: CS Průmyslová I. a II. etapa*  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



*Obrázek č. 30: CS J. Lady*  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



*Obrázek č. 31: CS Pod Kosířem III. etapa*  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



Obrázek č. 32: CS Okružní I. a II. etapa  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



Obrázek č. 33: CS Vrahovice – Vrbátky  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)

Mezi nejoblíbenější trasy (dle dotazníkového šetření) patří:

- Prostějov – Kostelec na Hané (viz Obr. 34)
- Prostějov – Bedihošť (viz Obr. 35)
- Prostějov – Smržice (viz Obr. 36)
- Prostějov – Mostkovice (viz Obr. 37)



Obrázek č. 34: Cyklostezka Prostějov – Kostelec na Hané  
Zdroj: [www.prostejovsky.denik.cz](http://www.prostejovsky.denik.cz)



Obrázek č. 35: Cyklostezka Prostějov – Bedihošť  
Zdroj: [www.inline-online.cz](http://www.inline-online.cz)



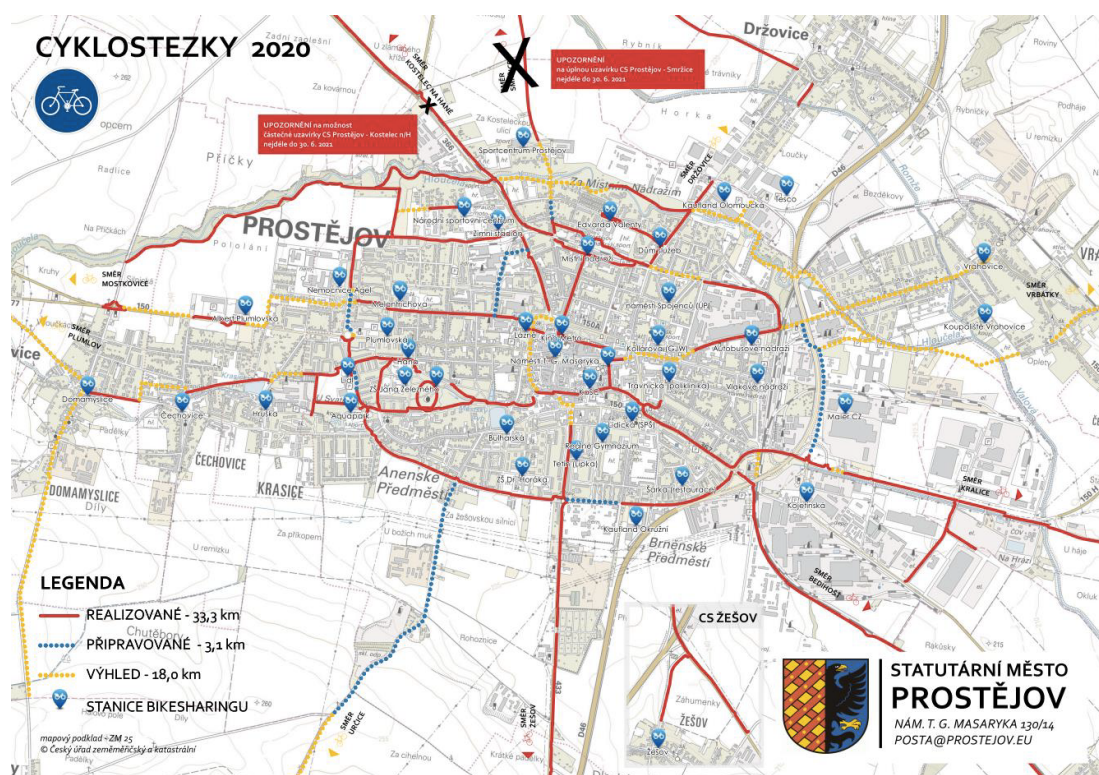
Obrázek č. 36: Cyklostezka Prostějov – Smržice  
Zdroj: [www.prostejovsky.denik.cz](http://www.prostejovsky.denik.cz)



Obrázek č. 37: Cyklostezka Prostějov – Mostkovice  
Zdroj: [www.prostejovsky.denik.cz](http://www.prostejovsky.denik.cz)



V Prostějově je k roku 2020 realizováno 33,3 km cyklostezek. Dalších 3,1 km je připravováno a ve výhledovém plánování je 18 km cyklostezek (viz Obr. 38).



Obrázek č. 38: Mapa cyklostezek v Prostějově

Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)

## 6.2 SLUŽBY

### 6.2.1 UBYTOVACÍ A STRAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Mezi stravovací a ubytovací zařízení, která jsou nejvíce vhodná pro cyklisty, jsou ta, která splňují kritéria projektu „Cyklisté vítáni“.

Stravovací zařízení, která požadují certifikaci, musí splňovat následující základní body:

1. Přizpůsobení nabídky nápojů potřebám cyklistů, v nabídce alespoň jeden osvěžující „cyklonápoj“, ovocné nebo bylinkové čaje. Cena nesmí přesáhnout cenu ostatních nealko nápojů a piva.
2. V nabídce alespoň jedno teplé a jedno vegetariánské nesmažené jídlo během celé provozní doby. Nabídka musí obsahovat jídlo s malým obsahem tuků.
3. Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla v dohledu hosta nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel.
4. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol a zavazadel.
5. Lékárnička k dispozici pro návštěvníky.
6. Informační tabule Cyklisté vítáni.

A navíc musí splňovat minimálně 3 položky z následujícího seznamu:

1. Možnost zakoupení obědových balíčků
2. Trojjazyčné jídelní lístky
3. Nabídka místní gastronomické speciality
4. Nabídka speciálního Cyklo menu
5. Celodenní provozní doba
6. Možnost usušení oblečení a výstroje
7. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
8. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
9. Prodej cyklistických a turistických map okolí
10. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí

11. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
12. Přístup na internet
13. Cizojazyčné informační materiály
14. Možnost dobíjení elektrokol

Ubytovací zařízení, která požadují certifikaci, musí splňovat následující základní body:

1. Možnost ubytování na jednu noc
2. Nabídka energeticky vydatných snídaní s minimem tuků (na požádání hosta jogurt, müsli, ovoce)
3. Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje
4. Uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování jízdních kol
5. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
6. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
7. Lékárnička
8. Informační tabule Cyklisté vítáni

A navíc musí splňovat minimálně 3 položky z následujícího seznamu:

1. Zajištění odvozu či přepravy zavazadel pro cyklisty
2. Zprostředkování výpůjčky kvalitních kol
3. Možnost zakoupení obědových balíčků
4. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
5. Prodej cyklistických a turistických map okolí
6. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí
7. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
8. Rezervační servis pro zajištění dalšího ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty
9. Přístup na internet
10. Cizojazyčné informační materiály
11. Možnost dobíjení elektrokol

Na internetových stránkách projektu [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz) uvádí následující informace ohledně okresu Prostějov. V Plumlově nalezneme Penzion Ve Mlýně. Tento penzion jako jediný v okrese Prostějov splňuje podmínky certifikace od projektu „Cyklisté vítání“. Ve Slatinicích se nachází Turistické centrum Slatinice, samotné Lázně Slatinice a Lázeňská restaurace Slatinice. Tato zařízení také splňují podmínky pro certifikaci. Ačkoli jsou Slatinice velmi blízko Prostějova (12 km), patří už do okresu Olomouc.

Mezi další **ubytovací zařízení**, které nejsou uvedeny na webových stránkách projektu „Cyklisté vítání“, ale jsou vhodné pro cyklisty, patří (podle obcí):

- Čechy pod Kosířem: Penzion Mánes
- Držovice: U Císařské cesty
- Kostelec na Hané: Penzion Sport Kostelec na Hané
- Plumlov: Hotel Plumlov, Hotel Zlechov
- Prostějov: Hotel Tennis Club, Hotel Gól, Hotel Avion, Penzion U Paroháče, Motocest u kola, Penzion a restaurace u Chmelů
- Smržice: Penzion La Ferme de Sissi (Statek Sissi)

**Stravovací zařízení** vhodná pro cyklisty, jsou (podle obcí):

- Čechy pod Kosířem: Kafe v parku, Penzion Mánes, U Hraběnky
- Držovice: U Císařské cesty
- Kostelec na Hané: Penzion Sport, Cafelier No. 523, Občerstvení DEPO
- Plumlov: Hotel Plumlov, Občerstvení u Žraloka, U Sandokana, Restaurace a pizzerie Pácl, Zámecká kavárna
- Prostějov: Restaurace u Chmelů, U Hudečků, Prostějovský ŠNYT, Koliba U Tří králů
- Smržice: Rebel u hřiště

## 6.2.2 OSTATNÍ SLUŽBY

- **Půjčovny kol**

Jako půjčovny kol v Prostějově funguje služba bikesharing. Systém sdílení kol (=bikesharing) je systém půjčování jízdních kol, které si lze na jednom místě půjčit a na jiném místě vrátit. Nejčastěji se kola používají pro dopravu na krátkou vzdálenost ve městech, tedy na krátký čas. Mnoho systémů pro sdílení kol umožňuje lidem půjčit si kolo z upravených stojanů (tzv. „doků“) a vrátit jej do jiného stojanu, který patří do stejného systému.

V Prostějově funguje bikesharing od 1.4. 2019. V současné době je v okrese Prostějov 42 stanic a 110 kol (pro rok 2021 je v plánu rozšířit počet kol o dalších 10, tedy na 120 kol). Bikesharing v Prostějově provozuje firma Nextbike. Prvních 15 minut má uživatel zdarma (hradí město) a poté platí 15 Kč/ 30 minut. Statistika výpůjček z roku 2019 uvádí, že nejvíce si lidé půjčovali kola od srpna do října.

Služba půjčování kol od Českých drah je momentálně kvůli pandemii pozastavena.

- **Úschovny kol**

V Prostějově se nachází 6 cykloboxů na Janáčkově ulici u autobusového nádraží. (viz Obr. 39) Tyto boxy slouží jako krátkodobé úschovny po dobu maximálně 24 hodin. Uložit do nich můžete kolo, koloběžku, kočárek nebo třeba snowboard či lyže apod. Tato služba je zdarma. Zpoplatnění se týká pouze nouzového otevření v případě zapomenutého či špatně zadaného PINu, nebo dojde-li k jiné chybě ze strany uživatele. Nouzové otevírání je zprostředkováno Městskou policií Prostějov a poplatek činí 200 Kč. V budoucích plánech je možnost rozšíření cykloboxů.

Ve výhledovém plánu je také stavba cyklověže, rovněž na ulici Janáčkova v Prostějově (viz Obr. 40). Cílem stavby je doplnit integrovaný systém dopravy, bezpečné a levné ukládání kol občanů i návštěvníků města v návaznosti na hlavní dopravní terminál – vlakové a autobusové nádraží, MHD, včetně odpovídajícího provozního zázemí. (Statutární město Prostějov, 2019)

V současné době by měla být hotova projektová dokumentace a realizace je naplánována na rok 2021 dle dotačních příležitostí.



Obrázek č. 39: Cykloboxy na Janáčkově ulici v Prostějově  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



Obrázek č. 40: Vizualizace plánované cyklověže v Prostějově  
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)

- **Servisy kol**

Nedílnou součástí nabízených služeb jsou také cykloservisy. V Prostějově naleznete následující cykloservisy: Bike Garage Prostějov, OK Servis – Ivan Vyroubal, Vačkář Sports s.r.o., Mystic bike, Kola Koblížek a mnoho dalších. V blízké době se plánuje také realizace Cyklopointu Hloučela a v neposlední řadě servisní stojany (viz Obr. 41) a nabíječky pro elektrokola (viz Obr. 42).



Obrázek č. 41: Servisní stojan

Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)



Obrázek č. 42: Nabíjecí stanice pro elektrokola

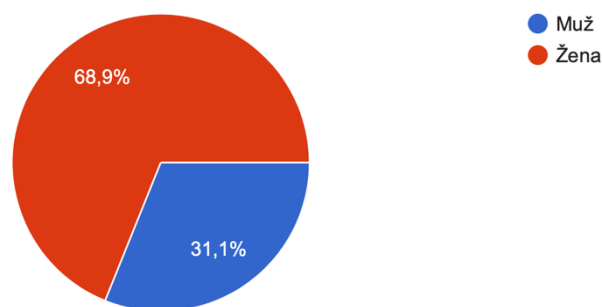
Zdroj: [www.prostejov.eu](http://www.prostejov.eu)

## 7 VÝSLEDKY

Celkem bylo vyplněno 164 dotazníků. Vzhledem k nepříznivé pandemické situaci, byly dotazníky rozesílány a šířeny online formou. Výsledky těchto grafů jsou v některých sledovaných aspektech srovnávány s výsledky výzkum od organizace CzechTourism.

### Pohlaví respondentů

Vaše pohlaví  
164 odpovědí

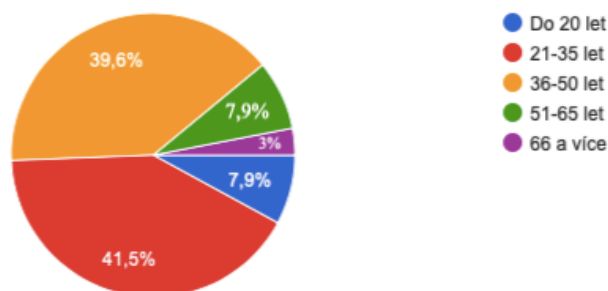


Obrázek č. 43 Graf - pohlaví respondentů

Z celkového počtu **164** respondentů tvořily **68,9 %** ženy a **31,1 %** muži.

### Věk respondentů

Váš věk  
164 odpovědí

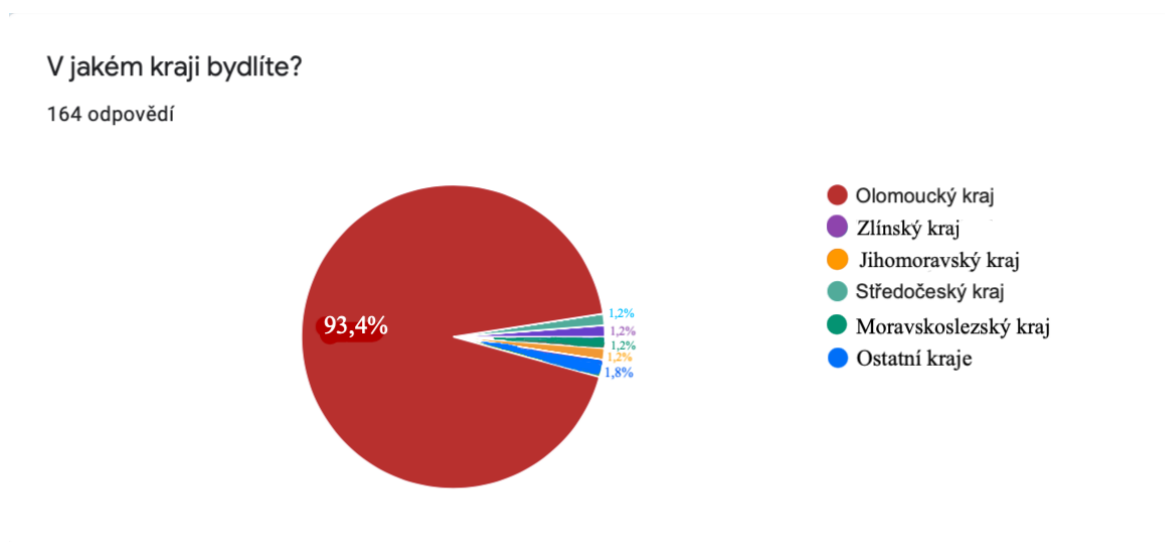


Obrázek č. 44: Graf – věk respondentů



Co se týče věkového složení respondentů, bylo **41,5 %** ve věku 21–35 let. Druhou nejpočetnější skupinou byly lidé ve věku 36–50 let, kteří tvořili **39,6 %**. O třetí příčku se dělí 2 skupiny cykloturistů, a to skupina ve věku do 20 let a druhá ve věku 51–65 let. Obě tyto skupiny měly zastoupení **7,9 %**. Nejmenší podíl tvořila skupina 66 let a více, a to pouhá **3 %**.

### Bydliště respondentů (kraje)



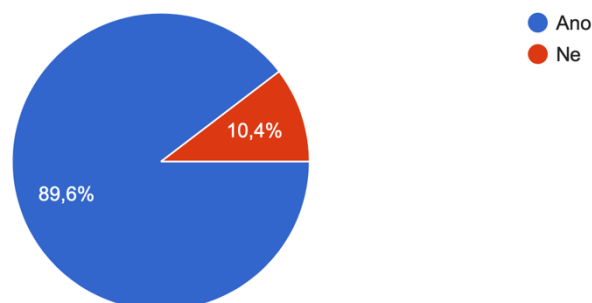
Obrázek č. 45: Graf – bydliště respondentů (kraje)

Z grafu vyplývá, že drtivá většina dotazovaných – **93,4 %** pochází z Olomouckého kraje, a to z důvodu zaměření na cyklostezky právě v tomto území. Zastoupení **1,2 %** měly následující kraje: Středočeský kraj, Zlínský kraj, Jihomoravský kraj a Moravskoslezský kraj. **1,8 %** respondentů bylo z ostatních krajů.

## Bydlení v okrese Prostějov

Bydlíte v okrese Prostějov?

164 odpovědí



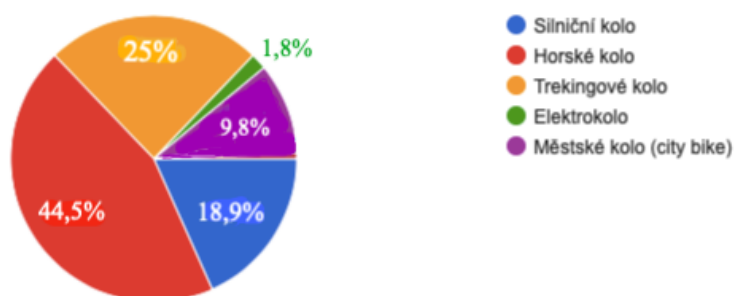
Obrázek č. 46: Graf – bydlení v okrese Prostějov

Celkem **89,6 %** dotazovaných bydlí v okrese Prostějov a **10,4 %** respondentů bydlí mimo okres Prostějov.

## Nejpoužívanější typ kola respondentů

Jaké kolo k jízdě využíváte nejčastěji?

164 odpovědí



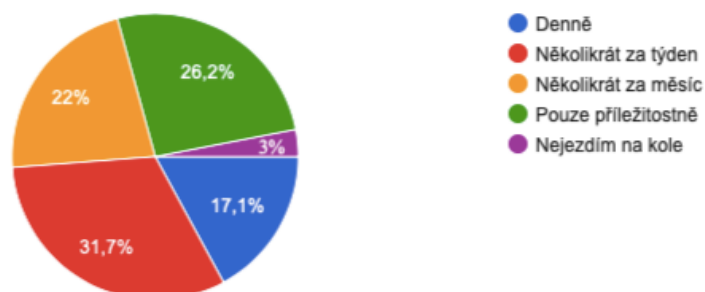
Obrázek č. 47: Graf – typ kola respondentů

Nejčastějším typem kola u dotazovaných bylo horské kolo – **44,5 %**. Jako druhé nejpoužívanější bylo kolo trekkingové – **25 %**. Silniční kolo používá **18,9 %** respondentů. Městské kolo používá jen **9,8 %** respondentů a elektrokolo využívá **1,8 %** respondentů.

## Frekvence užívání kola

Jak často jezdíte na kole?

164 odpovědí



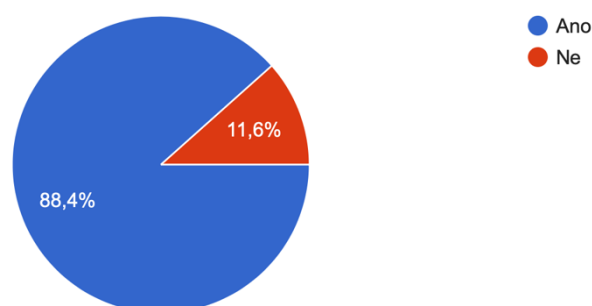
Obrázek č. 48: Graf – frekvence užívání kola

Největší část respondentů – **31,7 %** používá kolo několikrát za týden. **26,2 %** dotazovaných používá kolo pouze příležitostně. Několikrát za měsíc využívá kolo **22 %** respondentů. **17,1 %** dotazovaných používá kolo denně a **3 %** respondentů nepoužívá kolo vůbec.

## Využívání cyklostezek v okrese Prostějov

Využíváte cyklostezky v okrese Prostějov?

164 odpovědí

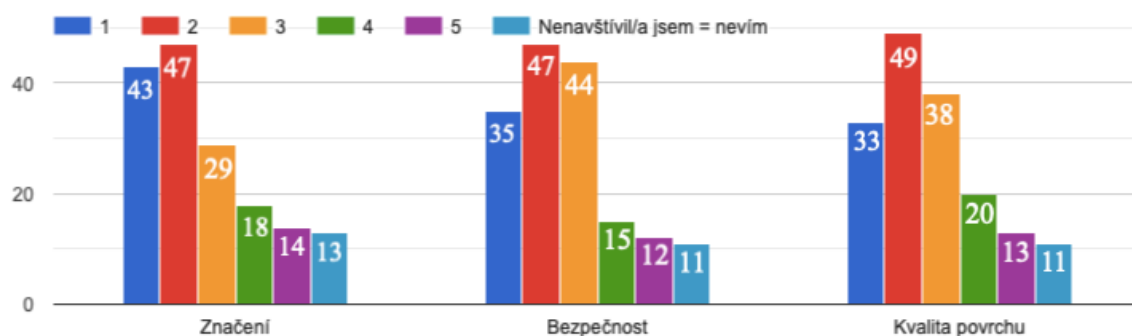


Obrázek č. 49: Graf – využívání cyklostezek v okrese Prostějov

Drtivá většina – **88,4 %** respondentů cyklostezky v okrese Prostějov využívá, zatímco **11,6 %** cyklostezky vůbec nevyužívá.

## Hodnocení technických vlastností cyklostezek

Ohodnoťte prosím následující vlastnosti cyklostezek v okrese Prostějov. (1=výborný, 5=nedostatečný)



Obrázek č. 50: Graf – hodnocení technických vlastností cyklostezek

K ohodnocení technických vlastností bylo použito známkování jako ve škole (1=nejlepší, 5=nejhorší).

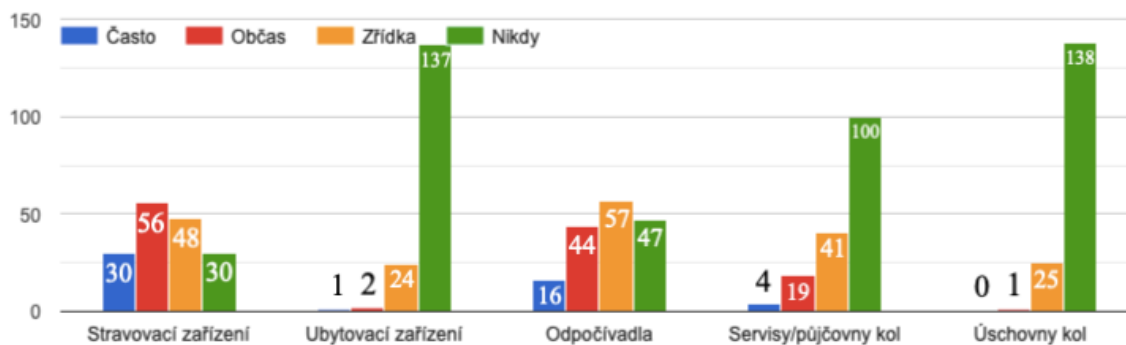
Značení ohodnotilo **43** respondentů za 1; **47** respondentů za 2; **29** respondentů za 3; **18** respondentů za 4; **14** respondentů za 5 a **13** respondentů značení neohodnotilo.

Bezpečnost ohodnotilo **35** respondentů za 1; **47** respondentů za 2; **44** respondentů za 3; **15** respondentů za 4; **12** respondentů za 5 a **11** respondentů bezpečnost neohodnotilo.

Kvalitu povrchu ohodnotilo **33** respondentů za 1; **49** respondentů za 2; **38** respondentů za 3; **20** respondentů za 4; **13** respondentů za 5 a **11** respondentů kvalitu povrchu neohodnotilo.

## Frekvence využívání služeb při cykloturistice v okrese Prostějov

Jak často při cykloturistice využíváte následující služby v okrese Prostějov?

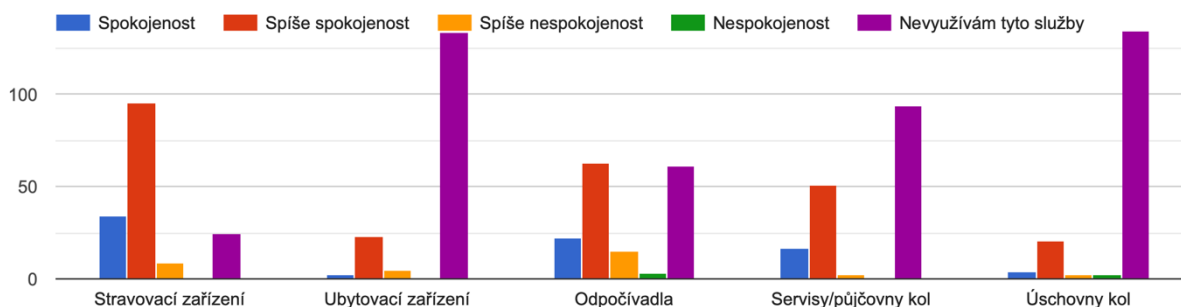


Obrázek č. 51: Graf – frekvence využívání služeb při cykloturistice v okrese Prostějov

Stravovací zařízení a odpočívadla využívá téměř většina dotazovaných. Servisy nebo půjčovny kol drobná část zřídka kdy. Ubytovací zařízení a úschovny kol téměř nikdo.

## Spokojenost s nabízenými službami v okrese Prostějov

Jak jste s následujícími službami v okrese Prostějov spokojeni?



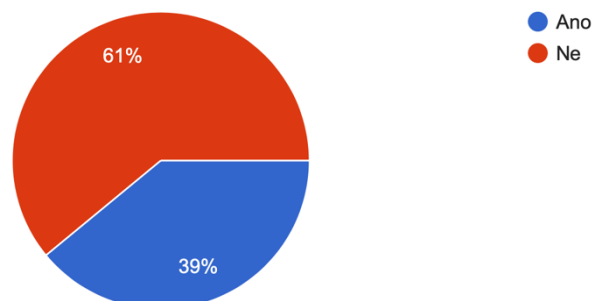
Obrázek č. 52: Graf – spokojenost s nabízenými službami v okrese Prostějov

Ubytovací zařízení a úschovny kol téměř nikdo nevyužívá. Stravovací zařízení, odpočívadla a servisy nebo půjčovny pár lidí využívá a většina je s těmito službami spíše spokojena.

## Oblíbené cyklostezky

Máte svoji nejoblíbenější cyklostezku v okrese Prostějov?

164 odpovědí



Obrázek č. 53: Graf – oblíbené cyklostezky

Pouze 39 % z dotazovaných má svoji oblíbenou cyklostezku v okrese Prostějov. Většina, tedy 61 % dotazovaných svoji oblíbenou cyklostezku nemá.

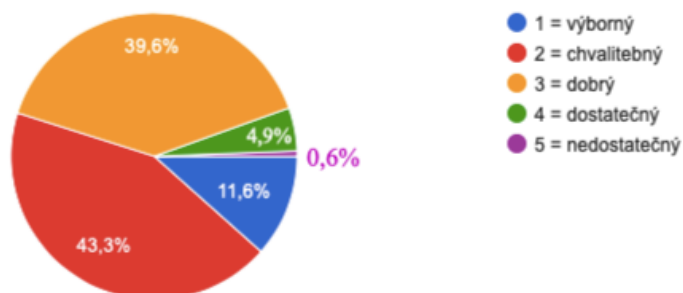
Mezi nejoblíbenější, dle dotazníkového šetření, patří trasy:

- Prostějov – Kostelec na Hané
- Prostějov – Bedihošť
- Prostějov – Smržice
- Prostějov – Mostkovice

## Celkové hodnocení sítě cyklostezek v okrese Prostějov

Jak hodnotíte celkově síť cyklostezek v okrese Prostějov?

164 odpovědí



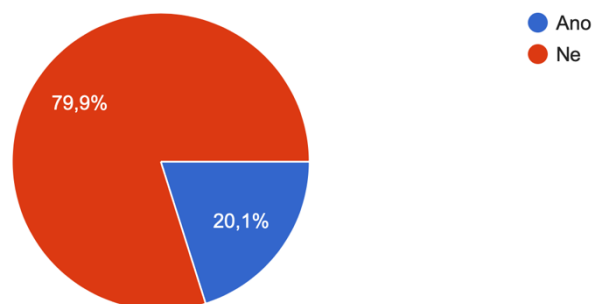
Obrázek č. 54: Graf – celkové hodnocení sítě cyklostezek v okrese Prostějov

K hodnocení sítě cyklostezek bylo použito známkování jako ve škole (1=nejlepší, 5=nejhorší). Celkem **11,6 %** dotazovaných celkově ohodnotilo cyklostezky za 1; **43,3 %** ohodnotilo cyklostezky za 2; **39,6 %** dotazovaných ohodnotilo cyklostezky za 3; **4,9 %** ohodnotilo cyklostezky za 4 a pouze **0,6 %** ohodnotilo cyklostezky za 5. **Aritmetický průměr hodnocení činí 2,4.**

### Návrhy na zlepšení kvality cykloturistiky v okrese Prostějov

Máte nějaké návrhy na zlepšení těchto služeb v okrese Prostějov?

164 odpovědí



Obrázek č. 55: Graf – návrhy na zlepšení

Celkem 79,9 % respondentů nemá žádné návrhy na zlepšení, zatímco 20,1 % nějaké poznámky ke zlepšení cykloturistiky má. Mezi nejčastějšími návrhy se objevovaly následující body:

- Samoobslužné pily
- Více krytého sezení na odpočívadlech
- Lepší a smysluplné propojení mezi jednotlivými cyklostezkami
- Více cyklostezek na frekventovaných místech
- Zlepšení nájezdů a sjezdů na/z CS

## 8 DISKUZE A ZÁVĚRY

Z výsledků empirického šetření vyplynulo, že se výzkumu zúčastnilo více žen než mužů. Rozdíl mezi těmito skupinami mě opravdu překvapil, jelikož byl poměrně markantní; žen bylo více než 2/3 z celkového počtu dotazovaných.

Více než 80 % dotazovaných bylo ve věku 21-35 nebo 36-50 let, do 20 let bylo pouze 7,9 % z dotazovaných. Očekávala jsem větší zastoupení mladších respondentů. Především z důvodu bližšího vztahu k internetovému prostředí (kde probíhal sběr dat), ale také z důvodu větší motivace ke sportování a aktivního využívání volného času, kterého teď někteří adolescenti a pubescenti mají kvůli změně režimu v důsledku vládních nařízení, více než kdy jindy.

Z názvu této bakalářské práce je zřejmé, že jsem se zaměřila na okres Prostějov, tudíž drtivá část respondentů byla z Olomouckého kraje, z nichž většina žije přímo v okrese Prostějov a využívá místní cyklostezky.

Nejčastěji cyklisté volí k jízdě horské kolo. Druhým nejpoužívanějším typem je kolo trekingové a třetí místo obsadilo silniční kolo. Městské kolo a elektrokolo využívá malá část respondentů (11,6 %).

U otázky frekvence ježdění na kole se začaly výsledky diferencovat. Alespoň jednou za měsíc jezdí na kole 48,2 % mnou dotazovaných, což je oproti celostátnímu průměru zhruba o 20 % nižší počet. Největší procento respondentů (31,7 %) sedá na kolo několikrát za týden, což souhlasí s výsledkem výzkumu od organizace CzechTourism, ve kterém je uvedeno, že 38 % dotazovaných jezdí na kole jednou až dvakrát týdně.

Dále jsem se uživatelů dotazovala, zda mají svoji oblíbenou cyklostezku, kterou využívají pravidelně. Pouze 39 % odpovědělo, že ano. Seznam nejoblíbenějších cyklostezek (dle odpovědí dotazovaných) najdete v kapitole Výsledky.



Další otázkou byla spokojenost cyklistů s technickými vlastnostmi cyklostezek v okrese Prostějov. Hodnotilo se pomocí známek, jako ve škole, tzn. 1 = nejlepší; 5 = nejhorší. Značení hodnotila více jak polovina respondentů za 1 nebo za 2. Bezpečnost ohodnotilo pouze 21,3 % za 1. Většina respondentů (55,5 %) ohodnotilo bezpečnost za 2 nebo za 3. A co se týče kvality povrchu, 53 % dotazovaných hodnotí kvalitu povrchu za 2 nebo za 3. Z toho vyplývá, že se značením jsou uživatelé spokojeni, ale bezpečnost cyklostezek a kvalita povrchu má jisté mezery.

Dle výsledků, mezi nejpoužívanější služby patří stravovací zařízení a odpočívadla. Ve výzkumu organizace CzechTourism uvádějí, že restaurační zařízení nabízejí i točené pivo, což někteří uživatelé vítají, ale v naší legislativě není tato problematika jasně vyřešena.

Méně používanou službou jsou servisy či opravny kol.

Nejméně využívanými službami jsou ubytovací zařízení a úschovny kol, což odpovídá předchozím výsledkům a sice, že většina respondentů využívajících cyklostezky v okrese Prostějov, jsou místní obyvatelé, tudíž nemají potřebu tyto služby využívat. Konkrétně 83,5 % nikdy nevyužívá ubytovacích zařízení, což je v porovnání s výsledky od CzechTourism velký rozdíl. CzechTourism uvádí, že 43 % respondentů alespoň občas využívá ubytovacích zařízení.

Od této skutečnosti se odvíjí také výsledky další otázky, a to ohledně spokojenosti uživatelů s nabízenými službami. Jelikož drtivá většina nevyužívá ubytovací zařízení ani úschovny kol, nelze tyto služby spolehlivě ohodnotit. Se stravovacími zařízeními, odpočívadly, servisy a půjčovnami kol jsou respondenti z větší části spokojeni.

Celkovou úroveň sítě cyklostezek v okrese Prostějov hodnotí dotazovaní spíše pozitivně. Hodnotilo se opět známkováním jako ve škole. Pouze 11,6 % dotazovaných celkově ohodnotilo cyklostezky za 1. Drtivá většina (82,9 %) celkově ohodnotila za 2 nebo za 3. Za 4 hodnotilo pouze 4,9 % dotazovaných a pouhý 1 respondent (0,6 %) ohodnotil síť cyklostezek za 5.

Z těchto výsledků vyplývá, že podmínky pro cykloturistiku v okrese Prostějov jsou dobré a uživatelé jsou s úrovní cyklostezek a nabízenými službami spokojeni. V otevřené otázce v dotazníku ale padlo i několik návrhů na zlepšení. Dle dotazovaných by bylo zapotřebí doladit smysluplné propojení cyklostezek, opravit nájezdy a sjezdy na/z cyklostezek a přidat samoobslužné pily.

Když srovnávám výsledky mého šetření v okrese Prostějov s výsledky celorepublikového výzkumu od organizace CzechTourism, docházím k závěru, že ne všechny sledované segmenty lze porovnat. V regionální cykloturistice není tak velká poptávka po nabízených službách jako je tomu u cykloturistiky celorepublikové.

Tato práce byla limitována hned několika faktory. Z důvodu pandemické situace nebyla možnost získat informace z některých literárních zdrojů. Nejvíce ovlivněno bylo mé dotazníkové šetření. Bylo naplánováno, že šíření dotazníku bude probíhat ve vybraných třídách základních a středních škol, dále na dopravním hřišti a samozřejmě přímo na cyklostezkách. Tento fakt ovlivnil počet a strukturu respondentů. I přes to se podařilo oslovit určitý počet uživatelů cyklostezek, kteří byli ochotni dotazník vyplnit, a tak se mi podařilo tuto část bakalářské práce zrealizovat a vyhodnotit výsledky.

## 9 ZÁVĚR

První čtvrtina 21.století se vyznačuje dynamickým rozvojem nových technologií a jejich využívání v praxi. Tento trend se nevyhnul ani cykloturistice. Veškerá lidská činnost se zrychlila a na lidstvo vytvořila značné nároky, nejen v oblasti pracovní, ale i v oblasti životního stylu (rekreace, relaxace). To vše s cílem udržet si potřebnou výkonnost, a tudíž si přizpůsobit individuálně svůj životní styl. Proto je třeba, aby se cykloturistika stala součástí životního stylu každého z nás.

V poslední době jsou do cykloturistiky vkládány značné finanční prostředky, jak regionálními orgány státu, tak i dotačními tituly a projekty v rámci Evropské unie.

Ani cykloturistice se v dnešní době nevyhýbají nové trendy a na mnoha cyklostezkách můžeme objevit i elektrokola nebo koloběžky.

Město Prostějov a jeho okolí je rovinatou oblastí Hané, tudíž přímo vybízí k využívání cykloturistiky jako takové. Můžeme zde objevit cyklotrasy jak pro méně zdatné, tak i pro fyzicky zdatnější jedince. Především mírně zvlněná západní část oblasti poskytuje velice atraktivní trasy s mnoha výjezdy a sjezdy v krásných přírodních scenériích. Mnou popisovaná oblast nefunguje jenom jako izolovaný celek, ale přesahuje i za hranice regionu (například Litovelsko, Bouzovsko, Konicko a Dražansko).

V této práci bylo mojí snahou podat přehledně informace o cykloturistice srozumitelně a pokud možno co nejjednodušeji a nejpraktičtěji. Některé části této práce by mohly být využity pro ty nejmladší, kteří se teprve z pěší turistiky začnou přeorientovávat na cykloturistiku. Mám tím na mysli děti mladšího školního věku, ať už ve formě výuky na základních školách nebo ve formě využití ve volnočasových aktivitách různých zájmových kroužků v domech dětí a mládeže nebo v různých spolcích (Sokol, dobrovolní hasiči, turistické oddíly apod.).

Další skupinou uživatelů, kteří by mohli využít informace z mojí bakalářské práce, jsou ti občané, kteří v současné době (koronavirové a pokoronavirové) hodlají změnit svůj dosavadní způsob života a obohatit jej především o pohybovou aktivitu na čerstvém vzduchu.

Bylo by dobré, kdyby z této skupiny uživatelů vznikla skupina lidí, kteří by působili jako „průvodci“ cykloturistikou právě pro mladší věkovou kategorii a šli jim příkladem.

Na základě současné zdravotně – ekonomické situace ve společnosti, lze předpokládat, že poznatky z této práce by mohly posloužit jako podklad pro rozšíření regionální cykloturistiky na cykloturistiku územní (např. území Moravy a Slezska). K tomuto závěru mě vedou získané informace o tom, že kompetentní orgány uvažují o tom, podpořit právě vznik sítě cyklostezek, které budou spojovat území Moravy a Slezska se sousedními státy. Části tzv. Jantarové cyklostezky již jsou v současné době v kratších úsecích realizovány, nebo zprovozněny a snad i finanční dotace z EU budou této situaci nápomocny. Myslím si, že by bylo škoda nevyužít možnosti propojení hornatější severní části Moravy a Slezska právě s nížinatou částí jižní Moravy, kde by cyklostezky navazovaly až na cyklostezky vedoucí do rakouského Podunají (ty jsou již v současné době perfektně technicky i obslužně zajištěny).

## 10 SOUHRN

Hlavním cílem této bakalářské práce je analyzovat a popsat stav cykloturistiky v oblasti Prostějovska. Tuto oblast jsem si zvolila z důvodu trvalého bydliště na tomto území a pravidelnému užívání cyklostezek v této oblasti.

Teoretická část obsahuje vymezení základních pojmů jako například cestovní ruch, cykloturistika, cyklostezky a cyklotrasy. V dalších kapitolách práce zahrnuje další specifická témata: rozdělení a historie cykloturistiky, typy kol, cyklistická výbava, bezpečnost a cyklistické desatero. Součástí práce jsou také aktuální projekty podporující cykloturistiku v České republice.

V praktické části je popis okresu Prostějov a vybraných cyklostezek v tomto okrese. Dále bylo provedeno dotazníkové šetření, jehož výsledky jsou uvedeny v závěrečné části této práce.

Výsledky ukazují, že cyklostezky v okrese Prostějov využívají především místní obyvatelé, z toho důvodu nejsou ubytovací služby tolik využívány. Podle dotazníkového šetření je většina uživatelů s kvalitou cyklostezek v okrese Prostějov spokojena.

V bakalářské práci jsou obsaženy obrázky a grafy a v kapitole Přílohy je přidána ukázka dotazníku, který byl k vypracování této bakalářské práce použit.

## 11 SUMMARY

The main purpose of this bachelor thesis is to analyze and describe the state of cycling in the region of Prostějov. I chose this area because of my permanent residence in there and regular usage of local bike paths.

The theoretical part contains the definition of basic concepts such as tourism, cycling, bike paths and cycle routes. In other chapters the thesis includes more other specific topics such as: the division and the history of cycling, types of bicycles, cycling equipment, safety and general rule called „cycling ten“. The thesis also includes current projects supporting cycling in the Czech Republic.

In the practical part thesis describes the district of Prostějov and selected bike paths in there. Furthermore, a questionnaire survey was conducted and the results are presented in the final part.

The results show that cycle paths in the Prostějov district are used mainly by local living people, so the accommodation services are not used properly. According to the questionnaire survey, most of the users are satisfied with the quality of cycle paths in the Prostějov district.

As demonstration, there are pictures, graphs and sample of the questionnaire, which was used for this thesis. These all are included in the appendix chapter.

## 12 REFERENČNÍ SEZNAM

Besip. (2018). *Povinná výbava jízdního kola.*

<https://www.ibesip.cz/tematicke-stranky/aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/na-kole/povinna-vybava-jizdniho-kola>

Buehler, R., & Pucher, J. (2017). Trends in walking and cycling safety: recent evidence from high-income countries, with a focus on the United States and Germany. *American journal of public health, 107*(2), 281-287.

Campbell, K. L. (2012). The SHRP 2 naturalistic driving study: Addressing driver performance and behavior in traffic safety. *Tr News, (282)*.

Cyklozlín. (2020). *Cyklostezky – co to je?*

<http://www.cyklozlin.cz/cyklostezky-co-to-je/>

CzechTourism. (2017). *Cykloturistika: Závěrečná zpráva (kvantitativní a kvalitativní část).*

Retrieved 6.6.2018 from the World Wide Web:

[https://www.czechtourism.cz/getmedia/7abe709e-3bc9-4d57-a88f-ca225a26e2fc/Zaverecna-zprava\\_Vyzkum-Cykloturistika-v-CR.pdf.aspx](https://www.czechtourism.cz/getmedia/7abe709e-3bc9-4d57-a88f-ca225a26e2fc/Zaverecna-zprava_Vyzkum-Cykloturistika-v-CR.pdf.aspx)

Čech, J. (1998). *Malá encyklopedie cestovního ruchu.* Praha: Idea servis.

De Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks?. *Environmental health perspectives, 118*(8), 1109-1116.

Dohnal, V. (1969). *Ekonomika cestovního ruchu.* Praha: SPN.

Dozza, M., Idegren, M., Andersson, T., & Fernandez, A. (2013). Platform enabling intelligent safety applications for vulnerable road users. *IET intelligent transport systems, 8*(4), 368-376.

Dozza, M., & Fernandez, A. (2013). Understanding bicycle dynamics and cyclist behavior from naturalistic field data (November 2012). *IEEE Transactions on intelligent transportation systems*, 15(1), 376-384.

Dozza, M., & Werneke, J. (2014). Introducing naturalistic cycling data: What factors influence bicyclists' safety in the real world?. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 24, 83-91.

Drobná, D., Morávková, E. (2004). *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna.

Elvik, R. (2009). The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport. *Accident Analysis & Prevention*, 41(4), 849-855.

Filler, V., Motýl, J. (2018). *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada publishing.

Goeldner, C. R., & Ritchie, J. R. B. (2014). *Cestovní ruch: principy, příklady, trendy*. BizBooks.

Hesková, M. (2011). *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy* (2., upr. vyd). Fortuna.

Indrová, J. (2009). *Cestovní ruch: (základy)* (Vyd. 2., přeprac). Oeconomica.

Jacobsen, P., & Rutter, H. (2012). Cycling safety. *Pucher, J, Buehler, R. eds*, 141-156.

Karsch, H. M., Hedlund, J. H., Tison, J., Leaf, W. A., & Preusser Research Group. (2012). *Review of Studies on Pedestrian and Bicyclist Safety, 1991-2007* (No. DOT HS 811 614). United States. National Highway Traffic Safety Administration.

Kašpar, J. (1986). *Vybrané kapitoly z ekonomiky cestovního ruchu*. Praha: SPN.



Konopka, P. (2007). *Cyklistika: rádce pro vybavení, techniku, trénink, výživu, závody a medicínu*. Jablonec nad Nisou: Jana Hájková.

Landa, P., & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika: výběr kola, technika jízdy, děti a kolo*. Grada.

Lochmannová, A. (2015). *Cestovní ruch*. Computer Media.

Lučanič, E., Zeman, J. (1989). *Cyklistika*. Bratislava: Šport.

Mourek, D. (2011). *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism.

Ondráček, J., & Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Masarykova univerzita.

Palatková, M., & Zichová, J. (2011). *Ekonomika turismu: turismus České republiky: vymezení a fungování trhu turismu, přístupy k hodnocení významu a vlivu turismu, charakteristika turismu České republiky*. Grada.

Pucker, J. (2001). Cycling safety on bikeways vs. roads. *Transportation Quarterly*, 55(4), 9-11.

Pucher, J., Buehler, R., & Seinen, M. (2011). Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies. *Transportation research part A: policy and practice*, 45(6), 451-475.

Schepers, P., Hagenzieker, M., Methorst, R., Van Wee, B., & Wegman, F. (2014). A conceptual framework for road safety and mobility applied to cycling safety. *Accident Analysis & Prevention*, 62, 331-340.

Skeřil, M., & Čegan, P. (2003). *Cykloturistika pro všechny: příručka pro učitele, vedoucí mládeže, rodiče a přátele na kole*. Montanex.

Statutární město Prostějov. <https://www.prostejov.eu>

Sumner, J. (2014). *Cyklistika: 1100 nejlepších rad*. Frýdek Místek: Alpress.

Šafránek J. (2000). *Kolo pro děti a jejich rodiče*, Portál Praha

Wegman, F., Zhang, F., & Dijkstra, A. (2012). How to make more cycling good for road safety?. *Accident Analysis & Prevention*, 44(1), 19-29.

Zelenka, J., & Pásková, M. (2012). *Výkladový slovník cestovního ruchu* (Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd). Linde Praha.

## 13 SEZNAM OBRÁZKŮ

*Obrázek č. 1:* Stezka pro cyklisty – začátek

*Obrázek č. 2:* Stezka pro cyklisty – konec

*Obrázek č. 3:* Stezka pro chodce a cyklisty společná – začátek

*Obrázek č. 4:* Stezka pro chodce a cyklisty společná – konec

*Obrázek č. 5:* Stezka pro chodce a cyklisty dělená – začátek

*Obrázek č. 6:* Stezka pro chodce a cyklisty dělená – konec

*Obrázek č. 7:* Jiný příkaz: Cyklisto sesedni z kola – začátek

*Obrázek č. 8:* Jiný příkaz: Cyklisto sesedni z kola – konec

*Obrázek č. 9:* Jízdní pruh pro cyklisty

*Obrázek č. 10:* Piktogramový koridor pro cyklisty

*Obrázek č. 11:* Směrová tabule pro cyklisty přímo, vlevo nebo vpravo

*Obrázek č. 12:* Návěst před křižovatkou pro cyklisty

*Obrázek č. 13:* Směrová tabulka pro cyklisty přímo

*Obrázek č. 14:* Směrová tabulka pro cyklisty vlevo

*Obrázek č. 15:* Směrová tabulka pro cyklisty vpravo

*Obrázek č. 16:* Konec cyklistické trasy

*Obrázek č. 17:* Logo projektu „Cyklisté vítáni“ Okres Prostějov

*Obrázek č. 18:* Logo projektu „Česko jede“

*Obrázek č. 19:* Okres Prostějov

*Obrázek č. 20:* Přehled realizovaných cyklistických stezek v Prostějově, I. část

*Obrázek č. 21:* Přehled realizovaných cyklistických stezek v Prostějově, II. část

*Obrázek č. 22:* CS Žešov, V. etapa

*Obrázek č. 23:* CS Žešov, IV. etapa

*Obrázek č. 24:* CS Kostelecká

*Obrázek č. 25:* Podchod Olomoucká

*Obrázek č. 26:* CS Okružní, III. etapa

*Obrázek č. 27:* CS Šárka

*Obrázek č. 28:* CS Určická I. a II. etapa

*Obrázek č. 29:* CS Průmyslová I. a II. etapa

*Obrázek č. 30:* CS J. Lady

*Obrázek č. 31:* CS Pod Kosířem III. etapa  
*Obrázek č. 32:* CS Okružní I. a II. etapa  
*Obrázek č. 33:* CS Vrahovice – Vrbátky  
*Obrázek č. 34:* Cyklostezka Prostějov – Kostelec na Hané  
*Obrázek č. 35:* Cyklostezka Prostějov – Bedihošť  
*Obrázek č. 36:* Cyklostezka Prostějov – Smržice  
*Obrázek č. 37:* Cyklostezka Prostějov – Mostkovice  
*Obrázek č. 38:* Mapa cyklostezek v Prostějově  
*Obrázek č. 39:* Cykloboxy na Janáčkově ulici v Prostějově  
*Obrázek č. 40:* Vizualizace plánované cyklověže v Prostějově  
*Obrázek č. 41:* Servisní stojan  
*Obrázek č. 42:* Nabíjecí stanice pro elektrokola  
*Obrázek č. 43:* Graf – pohlaví respondentů  
*Obrázek č. 44:* Graf – věk respondentů  
*Obrázek č. 45:* Graf – bydliště respondentů (kraje)  
*Obrázek č. 46:* Graf – bydlení v okrese Prostějov  
*Obrázek č. 47:* Graf – typ kola respondentů  
*Obrázek č. 48:* Graf – frekvence užívání kola  
*Obrázek č. 49:* Graf – využívání cyklostezek v okrese Prostějov  
*Obrázek č. 50:* Graf – hodnocení technických vlastností cyklostezek  
*Obrázek č. 51:* Graf – frekvence využívání služeb při cykloturistice v okrese Prostějov  
*Obrázek č. 52:* Graf – spokojenost s nabízenými službami v okrese Prostějov  
*Obrázek č. 53:* Graf – oblíbené cyklostezky  
*Obrázek č. 54:* Graf – celkové hodnocení sítě cyklostezek v okrese Prostějov  
*Obrázek č. 55:* Graf – návrhy na zlepšení

## 14 PŘÍLOHY

DOTAZNÍK:

# Cykloturistika v turistické oblasti Prostějovsko

1. Jak často jezdíte na kole?
  - Denně
  - Několikrát za týden
  - Několikrát za měsíc
  - Pouze příležitostně
  - Nejezdím na kole
  
2. Jaké kolo k jízdě využíváte nejčastěji?
  - Silniční kolo
  - Horské kolo
  - Trekingové kolo
  - Elektrokolo
  - Městské kolo (city bike)
  - Jiné: .....
  
3. Bydlíte v okrese Prostějov?
  - Ano
  - Ne
  
4. V jakém kraji bydlíte?
  - Hlavní město Praha
  - Jihočeský kraj
  - Jihomoravský kraj
  - Karlovarský kraj
  - Kraj Vysočina
  - Královehradecký kraj
  - Liberecký kraj
  - Moravskoslezský kraj
  - Olomoucký kraj
  - Pardubický kraj
  - Plzeňský kraj
  - Středočeský kraj
  - Ústecký kraj
  - Zlínský kraj

5. Využíváte cyklostezky v okrese Prostějov?

- Ano
- Ne

6. Máte svoji nejoblíbenější cyklostezku v okrese Prostějov?

- Ano
- Ne

Pokud ano, jakou?

Vaše odpověď

.....

7. Ohodnoťte prosím následující vlastnosti cyklostezek v okrese Prostějov.

(1=výborný, 5=nedostatečný)

	1	2	3	4	5	Nenavštívil/a jsem = nevím
Značení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bezpečnost	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kvalita povrchu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Jak často při cykloturistice využíváte následující služby v okrese Prostějov?

	Často	Občas	Zřídka	Nikdy
Stravovací zařízení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ubytovací zařízení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Odpočívadla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Servisy/půjčovny kol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Úschovny kol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Jak jste s následujícími službami v okrese Prostějov spokojeni?

Nevyužívám služby	Spokojenost		Spíše		Nespokojenost
	spokojenost	nespokojenost	spokojenost	nespokojenost	tyto
Stravovací zařízení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ubytovací zařízení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Odpočívadla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Servisy/půjčovny kol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Úschovny kol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Jak hodnotíte celkově síť cyklostezek v okrese Prostějov?

- 1 = výborný
- 2 = chvalitebný
- 3 = dobrý
- 4 = dostatečný
- 5 = nedostatečný

11. Odkud čerpáte informace ohledně cyklostezek?

- Internet/mobil
- Knihy/mapy
- Brožury/informační letáky (např. od města)
- Jiné:

.....

12. Máte nějaké návrhy na zlepšení těchto služeb v okrese Prostějov?

- Ano

- Ne

Pokud ano, jaké?

Vaše odpověď

.....

.....

.....

Vaše pohlaví

- Muž
  
- Žena

Váš věk

- Do 20 let
  
- 21-35 let
  
- 36-50 let
  
- 51-65 let
  
- 66 a více

## SEZNAM OBCÍ PATŘÍCÍCH DO OKRESU PROSTĚJOV:

- Alojzov
- Bedihošť
- Bílovice-Lutotín
- Biskupice
- Bohuslavice
- Bousín
- Brodek u Konice
- Brodek u Prostějova
- Březsko
- Budětsko
- Buková
- Čehovice
- Čechy pod Kosířem
- Čelčice
- Čelechovice na Hané
- Dětkovice
- Dobrochov
- Dobromilice



- Doloplazy
- Drahaný
- Držovice
- Dřevnovice
- Džbel
- Hačky
- Hluchov
- Horní Štěpánov
- Hradčany-Kobeřice
- Hrdibořice
- Hrubčice
- Hruška
- Hvozd
- Ivaň
- Jesenec
- Kladky
- Klenovice na Hané
- Klopotovice
- Konice
- Kostelec na Hané
- Koválovice-Osíčany
- Kralice na Hané
- Krumsín
- Laškov
- Lešany
- Lipová
- Ludmírov
- Malé Hradisko
- Mořice
- Mostkovice
- Myslejovice
- Němčice nad Hanou
- Nezamyslice
- Niva
- Obědkovice
- Ohrozim
- Ochoz
- Olšany u Prostějova
- Ondratice
- Otaslavice
- Otinoves
- Pavlovice u Kojetína
- Pěňčín
- Pivín
- Plumlov
- Polomí
- Prostějov
- Prostějovičky
- Protivanov
- Přemyslovice
- Ptení
- Raková u Konice
- Rakůvka
- Rozstání
- Seloutky
- Skalka
- Skřípov
- Slatinky
- Smržice
- Srbce
- Stařechovice
- Stínava
- Stražisko
- Suchdol

- Šubířov
- Tištín
- Tvorovice
- Určice
- Víceměřice
- Vícov
- Vincencov
- Vitčice
- Vranovice-Kelčice
- Vrbátky
- Vrchoslavice
- Vřesovice
- Výšovice
- Zdětín
- Želeč