

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

Cykloturistika v mikroregionu Hlučínsko

Diplomová práce

(bakalářská)

Autor: Daniel Pytlík

Rekreologie – management životního stylu

Vedoucí práce: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

Olomouc 2015

Jméno a příjmení autora: Daniel Pytlík

Název práce: Cykloturistika v mikroregionu Hlučínsko

Pracoviště: Katedra Rekreologie

Vedoucí diplomové práce: : Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

Rok obhajoby diplomové práce: 2015

Abstrakt

Tématem této bakalářské práce je cykloturistika v mikroregionu Hlučínsko.

V teoretické části jsou popsány základní pojmy týkající se cykloturistiky, cestovního ruchu, cyklotrasy nebo cyklostezky. Je zde také zmíněna historie cykloturistiky a její vliv na lidské zdraví.

Praktická část se zabývá komplexní analýzou cyklostezek v této turistické oblasti dle vybraných ukazatelů - hustota sítě, délka tras, značení, povrch, bezpečnost a stav odpočívadel.

Výsledky výzkumu jsou bez větších rozdílů podobné a poukazují na spokojenost respondentů s možnostmi, které jim současné cyklotrasy nabízejí.

Klíčová slova: mikroregion Hlučínsko, cestovní ruch, cykloturistika, cyklotrasa, cyklistická doprava

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Daniel Pytlík

Title of the master thesis: Cycling tourism in the micro-region Hlučínsko

Department: Department of Recreationology

Supervisor: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

The year of presentation: 2015

Abstract

The theme of this bachelor thesis is cycling tourism in the micro-region Hlučínsko.

In the theoretical part are described basic definitions concerning cycling tourism, tourist industry, cycling tracks and cycling paths. Here is also mentioned the history of cycling tourism and its influence on human health.

The practical part deals with complex analysis of cycling tracks in this tourists area based on selected indicators – network concentration, tracks length, marking, surface, security and rest areas quality.

Results of research are without significant differences similar and shows to the satisfaction of respondents with possibilities, which current cycling tracks offers.

Keywords: Hlučínsko micro-region, tourist industry, cycling tourism, cycling track, cycling transport

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

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci Cykloturistika v mikroregionu Hlučínsko vypracoval samostatně pod vedením Ing. Evy Schwartzhoffové, Ph.D. a uvedl veškerou použitou literaturu a zdroje v seznamu použité literatury.

V Hlučíně dne 23.dubna 2015

.....
podpis

Chtěl bych poděkovat vedoucí bakalářské práce Ing. Evě Schwartzhoffové, Ph.D. za vstřícný přístup, neocenitelné rady a připomínky, které mi poskytla při vypracování této bakalářské práce.

Obsah

ÚVOD.....	7
1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA	8
1.1 Cestovní ruch.....	8
1.2 Mikroregion.....	9
1.3 Cykloturistika.....	10
1.3.1 Rozdělení cykloturistiky.....	10
1.3.2 Historie cykloturistiky	11
1.3.3 Cyklostezka a cykloturistická trasa.....	12
1.3.4 Cyklistické značení a značky	13
1.3.5 Vliv cykloturistiky na lidské zdraví.....	14
2 CÍL PRÁCE.....	16
3 METODIKA PRÁCE	17
3.1 Metody.....	17
3.2 Techniky sběru informací.....	18
4 HLUČÍNSKO.....	19
4.1 Charakteristika a vymezení území.....	19
4.2 Cyklotrasy na Hlučínsku	20
4.3 Seznam cyklotras Hlučínska	21
4.5 Na kole k zajímavým místům Hlučínska.....	25
4.5.1 Prajzka aqua tour – cykloputování za vodními radovánkami	25
4.5.2 Zámecké skvosty – cykloputování po zámeckých atraktivitách.....	26
4.5.3 Charlottin dub – cykloputování za památným stromem.....	27
4.5.4 Studánka v Pekelném dole – cykloputování za darem přírody.....	29
5 VÝSLEDKY VÝZKUMU	30
5.1 Pohlaví respondentů.....	30
5.2 Věk respondentů	30

5.3 Místo bydliště respondentů	31
5.4 Typ kola respondentů	31
5.5 Frekvence užívání kola	32
5.6 Délka tras respondentů za týden	32
5.7 Důvod využití cyklotrasy	33
5.8 Hodnocení úrovně cyklotras.....	33
5.9 Navrhované změny respondentů.....	34
6 DISKUSE	35
7 ZÁVĚR.....	36
8 SOUHRN.....	37
9 SUMMARY	38
REFERENČNÍ SEZNAM.....	39
PŘÍLOHY	42

ÚVOD

S rostoucí životní úrovní obyvatelstva se zvyšuje i zájem o turismus. Mezi něj patří i cykloturistika, která je dnes jednou z nejméně rozvíjejících se forem cestovního ruchu nejen v České republice, ale i v zahraničí. Samotná jízda na kole se stala vyhledávanou formou k využití volného času, v oblasti dopravy do zaměstnání či za zábavou. Mezi hlavní výhody patří pozitivní vliv na zdravotní stránku člověka, je šetrná k životnímu prostředí a umožňuje intenzivní prožívání okolního světa.

Cykloturistika prošla obrovským vývojem ve velmi krátkém časovém úseku a její rozvoj je stále aktuálním tématem, který je nadále nutno řešit na všech úrovních, posilovat její postavení a také jistou rovnocennost k ostatním druhům dopravy.

Téma mé bakalářské práce je Cykloturistika v mikroregionu Hlučínsko. Důvodem výběru této turistické oblasti bylo, že zde žiji, a tudíž mám k dané lokalitě velmi blízko. Dalším z důvodů vedoucích k výběru tohoto tématu je kladný vztah k cykloturistice a sportu vůbec.

Práce se skládá ze dvou částí. V teoretické části vysvětluji základní pojmy týkající se cykloturistiky, cestovního ruchu, cyklotrasy nebo cyklostezky. Zmínil jsem také historii cykloturistiky a její vliv na lidské zdraví.

V praktické části se věnuji komplexní analýze cyklostezek v této turistické lokalitě a prezentaci výsledků výzkumu, který na základě dotazníkového šetření posoudí stav, míru využití, spokojenost a případné připomínky respondentů s využíváním těchto cyklostezek.

Hlučínsko je velmi dobrou lokalitou pro rozvoj cyklistiky a cykloturistiky vůbec. Jeho mírně zvlněný až rovinatý terén spolu s přírodními, kulturními a historickými vlastnostmi působí jako turisticky a hlavně rekreačně atraktivní oblast, která nabízí cykloturistice dobrou perspektivu.

Přínosem bakalářské práce je komplexní analýza cykloturistických tras mikroregionu Hlučínska z pohledu cykloturisty, který v této oblasti žije, poznává krásy této turistické oblasti ze sedla kola a využívá vybudovanou infrastrukturu a nabízené služby. Teoretické poznatky doplním vlastním výzkumem, který ověří a zhodnotí aktuální situaci cyklotras Hlučínska dle vybraných ukazatelů - hustota sítě, délka tras, značení, povrch, bezpečnost a stav odpočívadel.

1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

1.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch bývá používán v různých souvislostech – jako označení pro pohyb osob, jako odvětví národního hospodářství, jako služby poskytované účastníkům cestovního ruchu i v dalších spojeních. Cestovní ruch je složitým sociálně-ekonomickým jevem, který se dotýká mnoha stránek společnosti. Na cestovní ruch je možné pohlížet jako na oblast spotřeby i jako na oblast nejrůznějších podnikatelských aktivit. Uvedené definice různých autorů nejsou příliš odlišné. Pro srovnání jich několik uvedeme.

Definice United Nation World Tourism Organisation (Světová organizace cestovního ruchu při OSN), která byla přijata v roce 1991 na mezinárodní konferenci v Kanadě ve městě Ottawa, říká: ... „cestovním ruchem se rozumí činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovená, přičemž hlavní účel cesty je jiný než výkon výdělečné činnosti v navštíveném místě.“ (Hesková, & kol., 2006)

J. Oriška uvádí, že cestovní ruch je soubor činností uspokojující potřeby, které souvisejí s cestou a pobytem mimo místo trvalého bydliště. Uskutečňuje se ve volném čase, nejen za účelem zotavení, poznání, kontaktu s lidmi, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení, ale také za účelem pracovních cest. (Oriška, 1999)

Obecně se cestovní ruch definuje jako krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa jejich obvyklého pobytu, za účelem pro ně příjemných činností. Definice zní jednoduše, ale není plně výstižná. Nezahrnuje například lukrativní oblast služebních cest, kde hlavním smyslem cestování je práce, nikoli zábava. Je také nesnadné určit, jak daleko člověk musí cestovat nebo kolik nocí musí strávit mimo domov, abychom jej mohli považovat za turistu. (Horner, & Swarbrooke, 2003)

Cestovní ruch je tedy komplexní společenský jev, který se prolíná mnoha oblastmi a mnoha hledisky, a který souvisí s narůstající mobilitou lidí motivovanou uspokojováním jejich potřeb v oblasti využití volného času, rekreace, cestování a poznání. Cestovní ruch je mnohostranným odvětvím, které zahrnuje dopravu, ubytovací a stravovací služby, služby cestovních kanceláří a agentur, průvodcovské služby, informační systémy a další služby s cestovním ruchem spojené. Musí být založen na dlouhodobém šetrném využívání, ochraně a rozvoji potenciálu přírodního i společenského prostředí.

1.2 Mikroregion

Mikroregion je malý územní celek vzniklý např. dobrovolným sdružením (svazkem) několika obcí společně usilujících o ekonomický, kulturní a sociální rozvoj.

V ČR jsou často vytvářeny za účelem získání společné podpory pro čerpání prostředků ze státních fondů a z fondů EU.

V Moravskoslezském kraji byly zakládány od roku 1992 a jejich celkový počet je 24. Hlučínsko je jedním z výše zmiňovaných mikroregionů (viz mapa).



Obrázek 1: Mapa Hlučínska

Zdroj: www.ic.hlucin.com

1.3 Cykloturistika

Výraz cykloturistika se skládá ze dvou slov tj. cyklistika a turistika. Turistika je aktivní forma účasti na cestovním ruchu, maximálně využívající možnosti bezprostředního pobytu a pohybu v přírodním prostředí a zpravidla spojená s jednoduchými formami ubytování a stravování (ve vlastním stanu, vlastní příprava jídel), jako příklad lze uvést turistiku: pěší, horskou, vysokohorskou, vodní, vodáckou, lyžařskou, cykloturistiku, mototuristiku, atd. (Čech, 1998)

Turistika je druh cestovního ruchu, kdy se účastník pohybuje vlastní silou (případně s využitím síly zvířat, ale nemotorizovaně). Formami turistiky jsou pěší, cykloturistika, vysokohorská turistika, silvoturistika, speleoturistika, hipoturistika, kameloturistika, dobrodružný cestovní ruch, survival, vodní turistika, běh na lyžích aj. Termín turistika (byl odvozen od slova túra) se často nesprávně používá i pro označení činností, v nichž pohyb vlastní silou nepřevažuje nebo není jejich hlavním smyslem a měly by být označovány jako cestovní ruch. (Pásková & Zelenka, 2002)

Tento druh sportovní aktivity v sobě spojuje jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky. (Ondráček & Hřebíčková, 2007) Cykloturistika je tedy druh turistiky, při níž se k přesunu používá jízdní kolo (a to buď silniční, horské, trekkingové či kolo určené pro městskou dopravu), přičemž cíl bývá většinou mimo zastavěná území. Cykloturistika je cyklistika s rekreačním zaměřením. Tento druh sportu může využívat jako dopravní prostředek člověk jakékoliv národnosti, v jakémkoliv čase při své rekreaci či dopravě vůbec.

Cykloturistiku můžeme provozovat denně, buď samostatně, nebo v kolektivu. Jízda na kole má značný vliv na zdraví člověka, umožňuje intenzivní požitek z vnímání okolního světa a nenarušuje životní prostředí. Cykloturisté využívají tento sport ke zdravějšímu životnímu stylu.

1.3.1 Rozdělení cykloturistiky

Cykloturistiku můžeme rozdělit do více kategorií. Lze ji rozdělit například dle druhu kola či podle druhu území, ve kterém se provozuje, nebo dle typů cyklistů.

Dělení cykloturistiky dle vlastního provozování:

- Rekreační cykloturistika – primárně souvisí se zdravotním hlediskem pohybové činnosti. Bývá provozována mimo město či příměstské okolí.
- Terénní cykloturistika – tuto formu cyklistiky provozují „bikeři“, kteří mají výkonnostní ambice.
- Vlastní cykloturistika – zahrnuje tyto složky turistiky: pohybovou, odborně technickou a poznávací. Tato skupina je vhodná pro všechny věkové kategorie a bývá zde začleňována největší část populace.

Dělení cykloturistiky dle typu území:

- Nížinná – je vhodná zejména pro rodiny s dětmi, rekreační jezdce, není náročná
- Podhorská - terén je středně obtížný a je vhodný pro jezdce sportovně-rekreační
- Horská – řadí se mezi nejobtížnější typ cykloturistiky, je provozován v náročném terénu, je zde nutná vybavenost kol a doporučuje se sportovním jezdčům.
-

Dělení cykloturistiky podle typů kol:

- Silniční – silniční kolo používáno na silnicích
- Horská – provozována v terénu na speciálně upravených horských kolech
- Kombinovaná – je mezistupeň mezi dvěma předchozími typy
- Městská – určená zejména pro městskou cykloturistiku.

(Ondráček & Hřebíčková, 2007)

1.3.2 Historie cykloturistiky

Rozvoj cykloturistiky byl přímo úměrný rozvoji „dopravního“ prostředku – velocipedu či bicyklu. Historie kola se váže s dobou sumerskou a egyptskou. Tehdy bylo kolo využíváno pouze k pracovním účelům.

Tento trend pokračoval až do poloviny minulého století. Novodobá historie využití kola jako prostředku zábavy zasahuje až do 1. poloviny 19. století. První „kolo“ bylo vyrobeno v Bádensku.

Postupem času docházelo k zlepšování a konstrukčním změnám. Kolo bylo postupně doplněno o kliky a šlapky. Celá konstrukce však byla stále ze dřeva. S kovovou podobou kola se datují 70. léta 19. století.

Cykloturistika jako nová aktivita sloužící k vyplnění volného času si našla mnoho příznivců a fandů. V roce 1868 se konal první závod cyklistů na světě. V českých zemích se první závod konal o šest let později, tzn. v roce 1874 pod názvem Pražská míle nově vzniklým Českým klubem velocipedistů. (Soulek & Martínek, 2000)

Ke konci 19. století přišel na svět typ kola „Rover Safety“, který se podobal dnešním horským kolům. Na přelomu 19. a 20. století došlo k doplnění kola o zásadní prvek bezpečnosti – brzdy.

Postupem času vznikaly kluby velocipedistů, které se soustředily zejména na organizaci různých vyjížděk a výletů. Tuto situaci a celkový rozvoj cykloturistiky v Evropě zbrzdil až politickoekonomický vývoj a obě světové války. Kolo přestávalo být dopravním prostředkem a docházelo ke vzniku cykloturistiky jako formy aktivního odpočinku.

V roce 1955 uspořádalo několik Francouzů z Paříže cyklistické závody v terénu. Horská cyklistika našla svůj domov na americkém kontinentě v době rozvoje nových „adrenalinových sportů“ generace „květinových dětí“.

V roce 1973 dva Kalifornané sjížděli na svých bicyklech značky Schwinn vrchol Tamalpais. Na konci každé jízdy byl stroj téměř vždy zničen. Museli jej několik dní opravovat, aby mohli svou divokou jízdu opakovat. Těmto „akcím“ se tak začalo říkat závody „Repack“.

Od této doby se začala rozvíjet jízda v terénu, což otevřelo cykloturistice nové možnosti. Stoupání, následný sjezd, neupravená cesta – to vše přineslo turistům nové, ojedinělé zážitky (Hrubíšek, 2002). Od té doby se začaly modely kol označovat jako „Mountain bike“ – horské kolo.

1.3.3 Cyklostezka a cykloturistická trasa

Cykloturistika v České republice byla úzce spojována s cyklotrasami, které vedly po silnicích s automobilovou dopravou a mnohdy byly vedeny po velmi vytížených dopravních komunikacích. V dnešní době se situace zlepšuje a počet cyklotras a cyklostezek jednak vzrůstá a jednak je využívá mnohem více cyklistů. Větší důraz se klade na bezpečnost a zdraví, trasy vedou méně frekventovanými silnicemi, jsou využívány lesní a polní cesty.

V České republice je v současné době více než 37 tisíc kilometrů cyklotras a cyklostezek. (www.cyklotrasy.info)

Cyklostezka je pozemní komunikace označená dopravní značkou a vyhrazená pouze pro jízdu na kole. Toto vodorovné a svislé značení jsou cyklisti povinni respektovat a dodržovat přesně stanovená pravidla. Cyklostezka má vždy ohraničen začátek a konec. Mohou ji využívat nejen cyklisté, ale i lyžaři, in-line bruslaři nebo chodci. Povrch cyklostezky bývá většinou zpevněný o minimální šířce 3 m (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Cykloturistická trasa většinou vede po horších polních či lesních cestách. Má spíše turisticko-rekreační účel a je označená cykloturistickými značkami.

Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních či účelových pozemních komunikacích. Účelně propojuje místa, mezi nimiž lze předpokládat cykloturistickou dopravu. V ČR jsou cyklotrasy značeny od roku 1997 pásovým značením. Před třinácti lety se začaly používat i speciální směrové dopravní značky.

Oba způsoby značení tvoří určitou síť číslovaných cyklotras, kterou garantuje Klub českých turistů. (Mourek & kol., 2011)

Dělení cyklotras podle významu:

- Dálkové cyklotrasy I. a II. Třídy – spojují vzdálenější cíle a plní především turisticko-rekreační funkci. Bývají značeny jednocifernými a dvojcifernými čísly. Na těchto trasách můžeme najít ubytování, občerstvení nebo cykloservis.
- Regionální cyklotrasy III. a IV. Třídy – plní dopravní i rekreační funkci. Značeny jsou trojcifernými a čtyřcifernými čísly.
- Místní cyklotrasy IV. Třídy – plní taktéž funkci dopravní a rekreační a značí se čtyřcifernými čísly. (Ondráček & Hřebíčková, 2007)

1.3.4 Cyklistické značení a značky

Značení a pravidelnou údržbu turistických tras zajišťuje Klub českých turistů. Všechny prvky turistického značení mají žlutou podkladovou barvu. Jejich značení je velmi podobné značkám pro silniční motorová vozidla, tzn. umisťují se před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

Cyklotrasy jsou trasy vedené po horších polních cestách nebo terénem. Tyto značky mají krajní pásy žluté a prostřední pás je červený, modrý, zelený nebo bílý. Značky jsou velmi podobné jako u tras pro pěší turistiku či lyžování. Cyklistické značky jsou větší pro lepší viditelnost.



Obrázek 2: Cyklistická směrovka Petřkovice

Zdroj:http://alext.rajce.idnes.cz/KCT_cykloznaceni_dopravni/?order=create&src=0#Bobrovniky_rozc_003.jpg

1.3.5 Vliv cykloturistiky na lidské zdraví

Cykloturistika je nenáročná činnost pozitivně ovlivňující fyzickou i psychickou složku člověka, mezi jejíž účinky patří např. snížení tukových zásob, zvýšení fyzické kondice a budování svalové hmoty. (Manescu, 2014)

Nenáročnost a zdravotní význam vidí v rekreační cyklistice i Titze, Merom, Rissel a Bauman (2014), kteří zkoumali její stav v Austrálii a zjistili, že jízda na kole je čtvrtou nejoblíbenější fyzickou rekreací zejména u zaměstnaných mužů ve středním věku s vysokoškolským vzděláním, protože právě tato skupina pociťovala naléhavou potřebu zachovat si určitou úroveň fyzické kondice.

Jízda na kole je vhodná i pro starší jedince. Ve studii Mutavdžiče (2013) bylo prokázáno dosažení a udržení vyšší úrovně aerobního fungování kardiovaskulárního a dýchacího systému u muže ve věku 51 let prostřednictvím čtyř týdenního tréninku silniční cyklistiky.

K podobným závěrům došli také Geus, Van Hoof, Aerts a Meeusen (2008), kteří testovali 65 zdravých a netrénovaných subjektů obou pohlaví. Muži i ženy byli požádáni, aby během jednoho roku alespoň třikrát týdně jeli do práce na kole. U subjektů došlo ke snížení hodnot tlaku a cholesterolu a tím ke snížení rizika vzniku ischemické choroby srdeční. Pravidelná jízda rovněž vedla ke zvýšení vitality a fyzických schopností a celkově tak přispěla ke zlepšení kvality života.

S tím souhlasí i Oja et.al. (2011), kteří považují jízdu na kole vhodnou pro všechny věkové skupiny, protože přispívá ke zvýšení fyzické kondice, metabolických a kardiorespiračních funkcí, tím snižuje riziko vzniku srdečních chorob a vysokého krevního tlaku a slouží tak jako prevence předčasného úmrtí.

Insall (2013) upozorňuje, že Britové používají motorovou dopravu i na poměrně krátkých trasách, kde by nebyl problém dojít pěšky nebo jet na kole. Situace však není černobílá. Lavoie, Burigusa, Maurice, Hamel a Turmel (2014) zkoumali počet zranění u žáků základních škol, kteří se dopravovali do školy pěšky, na kole nebo je vezli rodiče autem. V souvislosti se zdravým způsobem dopravy (chůze a cykloturistika) bylo spjato více zranění, než tomu bylo při jízdě automobilem. Výhodu v použití kola jako dopravního prostředku vidí Titze et al. (2010), kteří to pokládají za dobrou strategii podpory zdravého životního stylu. Současně však poukazují na nezbytné faktory, jakými jsou atraktivní prostředí v městské čtvrti, nízká rychlost dopravy a větší propojení ulic.

S cyklistikou mohou být spojeny bolesti v kolenech a spodních partiích zad, čemuž lze ale do jisté míry předejít právním výběrem kola a odborným seřízením příslušných komponentů (Hogg, 2013). Tato aktivita naopak přináší i další výhody, jako je menší riziko vzniku diabetu 2. typu, různých forem rakoviny, depresí a jiných forem duševních nemocí a napomáhá udržet pevnost kostí (Insall, 2013). Vlivem adaptace na tuto vytrvalostní zátěž může dojít ke zvýšenému transportu kyslíku při současném zbytnění (neboli hypertrofii) levé komory, které je označováno jako syndrom atletického srdce (Kaşikçioğlu, 2011).

Závěrem lze říci, že cykloturistika s sebou přináší větší množství pozitivních faktorů než negativních. Má blahodárné účinky na fyzickou i psychickou kondici člověka, slouží jako prevence různých chorob a zranění a při preventivních opatřeních týkajících se bezpečnosti jízdních tras dojde také k eliminaci nehod.

2 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce byla komplexní analýza cykloturistických tras mikroregionu Hlučínsko.

Ve své práci jsme si stanovili **několik dílčích cílů**, které vedou k naplnění cíle hlavního:

- Prostřednictvím dotazníkového šetření jsme zjistili:
 - skutečný stav cykloturistických tras ve výše uvedené turistické oblasti dle vybraných ukazatelů – hustota sítě, délka tras, značení, povrch, bezpečnost a stav odpočívadel,
 - nejčastěji využívaný druh jízdního kola respondentů,
 - frekvenci užívání kola.
- Souhrnně jsme popsali jednotlivé cyklotrasy Hlučínska.
- Zmínili jsme zajímavá místa na vybraných cyklotrasách.

Cílem realizovaného empirického šetření bylo zjistit:

- Podíl mužů/žen využívající cyklotrasy mikroregionu
- Věkovou strukturu cykloturistů
- Místo bydliště respondentů
- Typ kola dotazovaných
- Frekvence užívání kola
- Délka tras respondentů
- Důvody využívání cyklotras
- Hodnocení úrovně cyklotras
- Navrhované změny respondentů

3 METODIKA PRÁCE

Ke zpracování této bakalářské práce bylo využito několika informačních zdrojů: elektronických, literárních a vlastní dotazníkové šetření.

Vzhledem k nedostatku literatury zabývající se tématem cykloturistiky byla ve většině využívána data elektronické podoby. Z literárních zdrojů byla stěžejní publikace (Cykloturistika – Hřebíčková & Ondráček, 2007), která posloužila především k vymezení pojmů týkajících se cyklistické infrastruktury a charakteristiky cykloturistiky jako celku. Dále byly využívány učební texty Klubu českých turistů, v nichž jsou informace zabývající se regionálním rozsahem cyklotras a cykloturistického značení.

Ve své práci jsem si zvolil metody, které umožní zjistit současný stav cestovního ruchu v mikroregionu Hlučínsko.

3.1 Metody

- Metoda historická – zkoumání vývoje a procesu, sběr dat a třídění informací z literárních zdrojů (knihy, časopisy) a jiných pramenů – internet (sdružení obcí Hlučínska, informační centrum Hlučín, turistické informační centrum Kravaře, portál Cyklisté vítání).
- Metoda empirického šetření – formou dotazování (otázky směřující k problematice cestovního ruchu v mikroregionu Hlučínsko)
- Matematicko – statistická metoda – zpracování výsledků v procentuálním vyjádření, čísla a grafy
- Popisná metoda
- Analýza sekundárních dat

3.2 Techniky sběru informací

Techniky sběru informací se považují za propracované postupy, jedná se o systémy k získání empirických informací v rámci sociologického výzkumu.

Ke sběru informací jsem ve své práci použil tyto techniky:

- Práce s dokumenty – získávání informací z literárních zdrojů
- Dotazníkové šetření - sběr informací, který je založen na získávání empirických údajů na základě vyplnění dotazníku - empirické šetření probíhalo formou osobního dotazování prostřednictvím anketních listů – viz Příloha 1.

Hodnocení dotazníkového šetření bylo provedeno kvantitativní analýzou, která ukazuje rozložení názorů v celkovém počtu odpovědí. Nejedná se tedy o hloubkový průzkum, ale o statistické vyjádření odpovědí respondentů.

Dotazníkové listy byly distribuovány na cyklotrasách č. 5 - Jantarová stezka, č. 6185 a cyklotrase „H“ v období od července 2014 do října 2014, a to záměrně ve víkendových dnech, kdy mají respondenti více volného času využít cykloturistiku než přes pracovní týden.

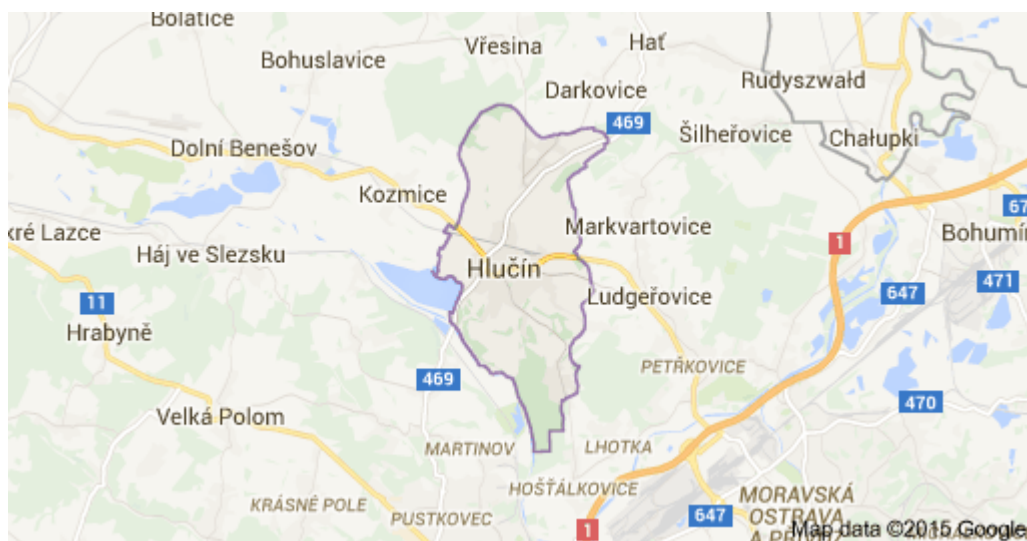
Do distribuce bylo dáno celkem 155 dotazníků. Návratnost činila 88%, tj. 137 dotazníků. Dotazníkovým šetřením jsem se snažil zjistit aktuální stav cykloturistických tras v mikroregionu Hlučínsko dle vybraných ukazatelů. Výsledky byly zpracovány prostřednictvím programů MS Excel, Word.

Průzkum jsem zaměřil na respondenty, kteří využívají cyklotrasy v dané turistické oblasti.

4 HLUČÍNSKO

4.1 Charakteristika a vymezení území

Hlučínsko leží na severním okraji Moravskoslezského kraje. Je umístěno mezi dvěma slezskými městy, Opavou a Ostravou. Důležitou komunikační sítí je zde silnice č. I/56 (Opava – Kravaře – Dolní Benešov – Hlučín – Ostrava) a č. I/46 (Opava – Kobeřice – Sudice), která je hlavním silničním tahem do Polska. Na Hlučínsku najdeme také dvě regionální železniční tratě: Hlučín – Opava-východ a Kravaře – Chuchelná.



Obrázek 3: Oblast Hlučínska v rámci ČR

Zdroj: <http://google.com>

Toto centrum regionu je od Opavy vzdáleno 22 km, od Ostravy 10 km. Hlučínsko sice patří pod okres Opava, ale k Ostravě má daleko blíže. V Ostravě pracuje značný počet obyvatel bydlících na Hlučínsku. Je zde i velmi dobré dopravní spojení, nelze opomenout i kulturní a obchodní atraktivita.

Přirozenou hranicí Hlučínska tvoří na jihovýchodě řeka Odra, na jihu řeka Opava a na severu česko-polská státní hranice.

Správními městy jsou města Hlučín a Kravaře. Centrum tohoto regionu je město Hlučín s téměř 15 000 obyvateli. Rozloha regionu je 316,76 km², což činí necelých 6% rozlohy Moravskoslezského kraje. Počet obyvatel na Hlučínsku je 66 000.

Hlučínský region zahrnuje celkem 27 samostatných obcí (Bělá, Bohuslavice, Bolatice, Darkovice, Dolní Benešov, Hať, Hlučín, Hněvošice, Chlebičov, Chuchelná, Kobeřice, Kozmice, Kravaře, Ludgeřovice, Markvartovice, Oldřišov, Píšť, Rohov, Služovice, Srahovice, Sudice, Šilheřovice, Štěpánkovice, Třebom, Velké Hoštice, Vřesina, Závada), tři městské části Ostravy (Hošťálkovice, Lhotka a Petřkovice) a jednu část Opavy (Malé Hoštice) (sdružení obcí Hlučínska).



Obrázek 4: Vymezení mikroregionu Hlučínsko

Zdroj: <http://google.com>

4.2 Cyklotrasy na Hlučínsku

Hlučínsko je doslova protkáno početnými cyklistickými trasami, díky nimž by mohlo být nazýváno „regionem kol“ či „Prajzským cyklistickým rájem“. Cyklotrasy procházejí nenáročným terénem Hlučínské pahorkatiny, jehož páteří je část cyklostezky Moravská brána, která je součástí evropské sítě Euro-velo. Na ni pak navazují dálkové trasy jako „Prajzská cesta“ či Slezská magistrála“ a množství dalších lokálních tras. Díky tomu, lze Hlučínsko projet v celém jeho obvodu křížem krážem (sdružení obcí Hlučínska).

Cyklisté určitě ocení dobré značení tras, které používá jednotný styl se žlutým podkladem. K dispozici jsou také informační tabule s mapou cyklostezek, které se nacházejí ve všech obcích Hlučínska.

Cyklostezky jsou vedeny převážně po málo frekventovaných silnicích, lesních a polních cestách a nabízejí tak nerušenou a klidnou jízdu. Na kole tak můžete poznat nejen přírodní, ale také kulturní krásy mikroregionu Hlučínska.

4.3 Seznam cyklotras Hlučínska

Cyklotrasa č. 5 Jantarová stezka

Celková délka je 332,50 km. Cyklotrasa vede z hraničního přechodu Hat' / Tworow přes Ostravu, Přerov, Olomouc, Prostějov, Blansko a končí v Hevlíně. Úsek vedoucí územím mikroregionu Hlučínsko vede z hraničního přechodu v Hati přes Darkovice a Darkovičky do Hlučina a pokračuje dále podél řeky Opavy do Ostravy. Délka úseku mezi Hatí a Ostravou je 18 km.

Cyklotrasa č. 55 Slezská magistrála

Celková délka je 140 km. Cyklotrasa vede z Jeseníku, přes Město Albrechtice, Krnov, Úvalno a Opavu do Kravař. Dále značená trasa pokračuje Mokré Lazce, Háj ve Slezsku, Jilešovice, kde se stáčí k jezeru v Hlučíně a navazuje na Jantarovou stezku č. 5. Délka úseku mezi Opavou – Malými Hořticemi po Jantarovou stezku č. 5 procházející kolem Hlučínského jezera je 21 km.

Cyklotrasa č. 552 Opava – Ratibórz

Celková délka trasy na českém území je 14 km. Cyklotrasa vede z Opavy přes Chlebičov, Svobodu, Kobeřice na hraniční přechod Strahovice / Krzanowice. Cyklotrasa představuje nejkratší spojnici pro cyklisty mezi partnerskými městy Opavou a Ratibórzí. Je vedena mimo komunikace pro motorová vozidla.

Cyklotrasa č. 554 Prajzská cesta

Celková délka trasy od zámku v Kravařích po hraniční přechod Šilheřovice / Chalupki je 29,00 km. Cyklotrasa začíná u zámku v Kravařích, pokračuje na Svobodu, Štěpánkovice, Albertovec, Bolatice, Bohuslavice, Vřesinu, Hat' a končí v Šilheřovicích. Dále je možno pokračovat po cyklotrase č. 6093 směr Koblův do Ostravy nebo po cyklotrase „G“ směr Antošovice, Koblův, Ostrava.

Cyklotrasa 6054

Celková délka trasy je 16,00 km. Cyklotrasa odbočuje u zámku ve Velkých Hořticích ze Slezské magistrály č. 55 směr Chlebičov, Oldřišov, Služovice, kolem sv. Urbana do Kobeřic a dále na Střední Dvůr a Albertovec, kde navazuje na Prajzskou cestu č. 554.

Cyklotrasa č. 6055

Celková délka trasy je 26 km. Na cyklotrasu je možné se dostat z několika hraničních přechodů v Polsku a to Třebom / Kietrz, Třebom / Pietrowice Wielkie, Sudice / Pietraszyn, Rohov / Krzanowice. Trasa českým územím vede z Třebomi do Sudic, Rohova, prochází Strahovicemi, kde protíná trasu č. 552, dále pokračuje do Chuchelenského lesa na Albertovec, tam protíná Prajzskou cestu č. 554 a pokračuje přes Štěpánkovice, Kravaře, kde protíná Slezskou magistrálu a pokračuje dále na Raduň, popř. lze odbočit na trasu č. 551 Moravice.

Cyklotrasa č. 6091

Celková délka trasy je 13,00 km. Cyklotrasa začíná u hřiště, v Kozmicích pokračuje směr Vřesina, kde kříží trasu č. 554 Prajzská cesta, dále přes Dařanec na Pišť, kde navazuje na trasu č. 6092 Pišť-Bolatice.

Cyklotrasa č. 6092

Celková délka trasy je 13 km. Cyklotrasa vede z hraničního přechodu Boleslaw / Pišť přes Pišť kolem národní přírodní památky Hranečník do Chuchelné, Bělé dále na Borovou a do Bolatic, kde navazuje na cyklotrasu č. 554 Prajzská cesta.

Cyklotrasa č. 6093

Celková délka trasy je 14 km. Cyklotrasa začíná na křižovatce v Petřkovicích pod Landekem v místě křížení tras "G", "O", 6185, pokračuje katastrem Šilheřovic kolem Annina dvora pod zámeckým parkem, cestou na Darkovice, kde kříží cyklotrasu č. 5 Jantarovou stezku a končí ve Vřesině pod Dařancem u koupaliště, kde navazuje na cyklotrasu č. 553 Prajzská cesta.

Cyklotrasa č. 6094

Celková délka trasy je 10,00 km. Cyklotrasa vede z hraničního přechodu Borucin / Pišť, dále po státní silnici do Vřesiny, kde křížuje cyklotrasu č. 554 Prajzská cesta a pokračuje směr Darkovičky, kde končí na Jantarové stezce č. 5.

Cyklotrasa č. 6095

Celková délka trasy je 10,00 km. Cyklotrasa vede z hraničního přechodu Pilszcz / Oldřišov přes Oldřišov do Hněvošic, Vrbku na Svobodu, kde navazuje na cyklotrasu č. 552 Opava-Racibórz.

Cyklotrasa č. 6096

Celková délka trasy je 12,5 km. Cyklotrasa vede z hraničního přechodu Krzanowice / Chuchelná přes Bohuslavice, Kozmice a v prostoru před Hlučínským jezerem navazuje na cyklotrasu č. 55. Je vedena mimo komunikace pro motorová vozidla.

Cyklotrasa č. 6185

Celková délka trasy je 8,0 km. Cyklotrasa odbočuje z Jantarové stezky č. 5 v Hlučíně, vede přes Bobrovníky ke křižovatce cyklotras v Petřkovicích.

Cyklotrasa "A"

Celková délka trasy je 4,5 km. Cyklotrasa odbočuje z trasy č. 6093 nad Kobkovem a vede severně nad Petřkovicemi, Ludgeřovicemi, Markvartovicemi a navazuje na trasu „Q“.

Cyklotrasa "B"

Celková délka trasy je 8,00 km. Cyklotrasa prochází ve směru od jihu k severu územím od Dolního Benešova přes území Bohuslavic, Borovou a v Chuchelenském lese před obcí Chuchelná navazuje na trasu 6096.

Cyklotrasa "C"

Celková délka trasy je 11,00 km. Cyklotrasa tvoří propojení trasy č. 6093 vedoucí Černým lesem v Šilheřovicích a trasy č. 6091 mezi Vřesinou a Kozmicemi. V prostoru mezi Darkovičkami a Darkovicemi křížuje Jantarovou stezku č. 5.

Cyklotrasa "D"

Celková délka trasy je 4,00 km. Cyklotrasa tvoří odbočku z Jantarové stezky č. 5 v Darkovičkách směr Kozmice a navazuje na trasu č. 6096.

Cyklotrasa „E“

Celková délka trasy je 3,00 km. Cyklotrasa prochází Petřkovicemi a propojuje trasy „O“ a „P“.

Cyklotrasa „F“

Celková délka trasy je 6,00 km. Cyklotrasa odbočuje před hraničním přechodem Hať – Tworków z Jantarové stezky č. 5, prochází přírodní rezervací Dařanec kolem sv. Huberta, pokračuje směr pila v Píšti a končí na cyklotrase č. 6092.

Cyklotrasa „H“

Celková délka trasy je 2,60 km. Cyklotrasa tvoří v Bohuslavicích propojení trasy č. 554 Prajzská cesta s trasou č. 6095 kolem Kobeřic.

Cyklotrasa „I“

Celková délka trasy je 1,50km. Cyklotrasa tvoří propojení trasy č. 552 Opava-Racibórz na trasu č. 6055 kolem Kobeřic.

Cyklotrasa "M"

Celková délka trasy je 2,6 km. Cyklotrasa tvoří propojení Slezské magistrály s trasou č. 55 územím Malých Hoštic.

Cyklotrasa "N"

Celková délka trasy je 7,00 km. Cyklotrasa tvoří propojení trasy č. 6054 ve Vrbcce, prochází Hněvošicemi do Polska přes Sciborzyce Wielkie zpět do České Republiky do Sudic, kde končí na trase č. 6055.

Cyklotrasa "O"

Celková délka trasy je 9,00 km. Trasa vede z Ostravy - Přívozu přes Petřkovice, Ludgeřovice, nad Markvartovicemi kříží trasu "A" v Černém lese kříží trasu „C“ a v Šilheřovicích vedle zámecké zdi navazuje na trasu č. 6093

Cyklotrasa "P"

Celková délka trasy je 6 km. Cyklotrasa odbočuje z ostravské trasy "G" a vede přes Lhotku, v Bobrovnících kříží trasu č. 6185 a v Ludgeřovicích navazuje na trasu "O".

Cyklotrasa "R"

Celková délka trasy je 8,00 km. Cyklotrasa odbočuje z Jantarové stezky č. 5, prochází severním okrajem Hlučínského jezera. U rybníku Nezmar v Dolním Benešově navazuje na cyklotrasu „T“.

Cyklotrasa "S"

Celková délka trasy je 5.50 km. Cyklotrasa tvoří část okruhu mezi Bolaticemi, Albertovcem a Štěpánkovicemi. Navazuje na Prajzskou cestu a cyklotrasu č. 554.

Cyklotrasa „T“

Celková délka trasy je 11,50 km. Cyklotrasa prochází jižně kolem rybníku v Dolním Benešově, kříží trasu „B“ a v Bohuslavicích navazuje na Prajzskou cestu č. 554.

Cyklotrasa „U“

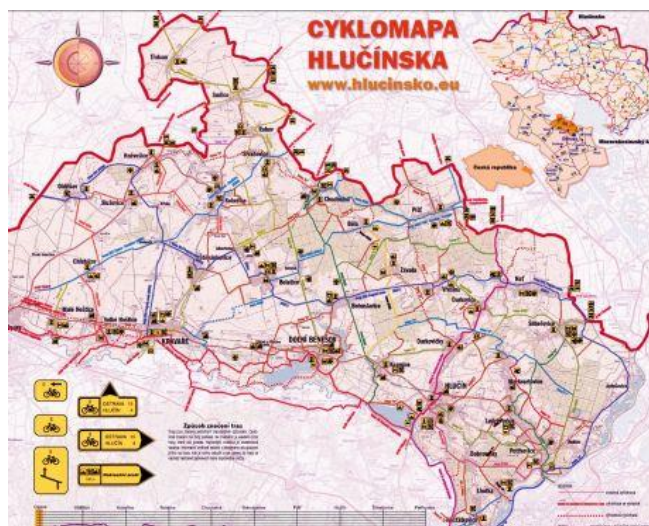
Celková délka trasy je 3,00 km. Cyklotrasa tvoří okruh kolem Kravař, odbočuje ze Slezské magistrály č. 55 přes Zábřežské louky, Kouty, zpět do Kravař, kde končí na cyklotrase č. 6055.

Cyklotrasa „V“

Celková délka trasy je 4,00 km. Cyklotrasa vede z Bělé do Závady. Navazuje na trasy č. 6092 a Prajzskou cestu č. 554.

Cyklotrasa "W"

Celková délka trasy je 3 km. Cyklotrasa vede z obce Rohov do Polska směr Kietrz, přes přechod Rohov / Sciborzyce Wielkie. Končí na trase „N“.



Obrázek 5: Cyklomapa Hlučína

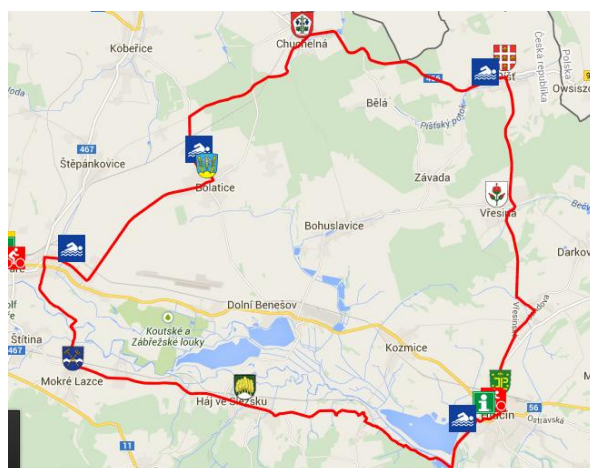
Zdroj: Sdružení obcí Hlučína

4.5 Na kole k zajímavým místům Hlučína

Mikroregion Hlučínsko nabízí mnoho zajímavých míst, kde mohou cykloturisté strávit svůj volný čas. Nemůžeme tedy opomenout zmínit cyklotrasy se sportovními aktivitami, kulturními památkami či krásami přírody.

4.5.1 Prajzka aqua tour – cykloputování za vodními radovánkami

Na tomto cykloputování lze navštívit tyto vodní světy: Aquapark Kravaře, Hlučínské jezero, Koupaliště Píšť, Areál koupaliště v Bolaticích.



Obrázek 6: Cyklomapa Prajzka aqua tour

Zdroj: Turistické informační centrum Kravaře

Celková délka trasy je 47 km. Cyklotrasa vede převážně po cyklostezkách a klidných vedlejších silnicích. Větší část cyklookruhu vede po asfaltovém povrchu, výjimky tvoří úseky zpevněných polních a lesních cest. Cyklotrasa je určena především pro rekreačně poznávací cykloturistiku, pro rodiny s dětmi. Je sjízdná na všech typech kol.

Itinetář trasy: Kravaře, Mokré Lazce, Háj ve Slezku, Jilešovice, Hlučín, Darkovičky, Vřesina, Píšť, Chuchelná, Bolatice, Kravaře.

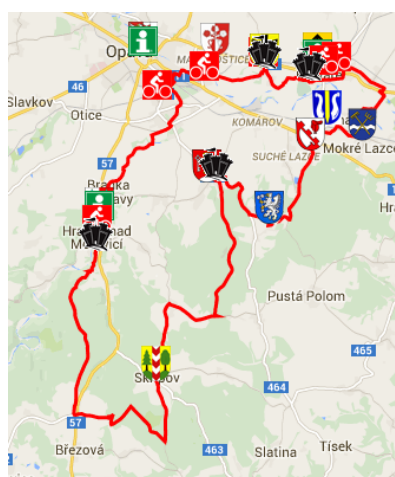


Obrázek 7: Výškový profil trasy

Zdroj: Turistické informační centrum Kravaře

4.5.2 Zámecké skvosty – cykloputování po zámeckých atraktivitách

Cykloputování nabízí kulturní zážitky na Zámku Raduň, Zámku Hradec nad Moravicí, Zámku Velké Hoštice, Zámku Kravaře



Obrázek 8: Cyklomapa Zámecké skvosty

Zdroj: Turistické informační centrum Kravaře

Celková délka trasy je 64 km. Cyklotrasa vede převážně po cyklostezkách a klidných vedlejších silnicích. Větší část cyklookruhu vede po asfaltovém povrchu, výjimky tvoří úseky zpevněných polních a lesních cest. Cyklotrasa je určena především pro rekreačně poznávací cykloturistiku, pro rodiny s dětmi. Je sjízdná pro MTB a trekkingová kola.

Itinetář trasy: Kravaře, Mokrý Lazce, Štítina, Nové Sedlice, Podvihov, Komarovské Chaloupky, Raduň, Jakubčovice, Skřípov, Lesní Albrechtice, Hradec nad Moravicí, Opava, Malé hoštice, Velké Hoštice, Kravaře.

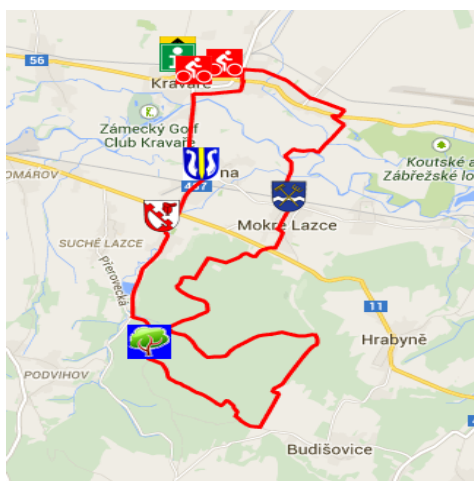


Obrázek 9: Výškový profil trasy

Zdroj: Turistické informační centrum Kravaře

4.5.3 Charlottin dub – cykloputování za památným stromem

Cykloputováním dorazíte ke stromu, který je od roku 1972 pro své stáří, mohutné rozměry a nádherný habitus chráněný státem. Jeho současné rozměry jsou: výška 28 m, obvod kmene 537 cm. Dub je vyzdoben obrázky s mariánskou tematikou, při renovaci byl místním lesníkem, panem Františkem Sýkorou, objeven štítek (dodnes viditelný) s letopočtem 1691, což je pravděpodobně rok výsadby - tomu odpovídají i místní historické prameny. Na tomto místě se stýkaly hranice tří panství: Štítinského, Raduňského a Kyjovického, která v tomto období patřila pánům Tworkovským.



Obrázek 10: Cyklomapa Charlottin dub

Zdroj: Turistické informační centrum Kravaře

Celková délka trasy je 26 km. Cyklotrasa vede převážně po cyklostezkách a klidných vedlejších silnicích. Větší část cyklookruhu vede po asfaltovém povrchu, výjimky tvoří úseky zpevněných polních a lesních cest. Cyklotrasa je určena především pro rekreačně poznávací cykloturistiku, pro rodiny s dětmi. Je sjízdná pro MTB a trekkingová kola.

Itinerář trasy: Kravaře, Mokrý Lazce, Nové Sedlice, Štítina, Kravaře.

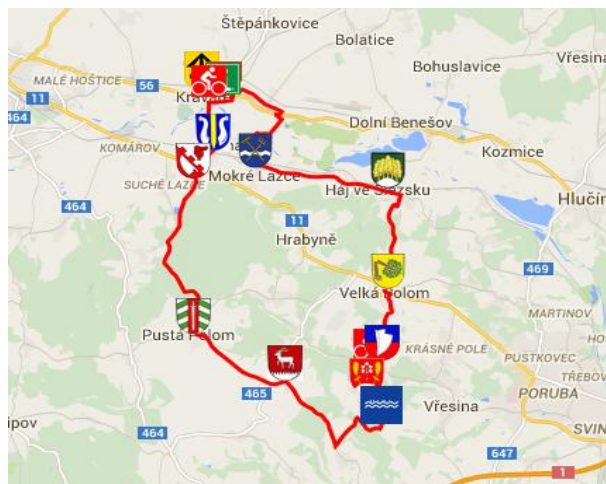


Obrázek 11: Výškový profil trasy

Zdroj: Turistické informační centrum Kravaře

4.5.4 Studánka v Pekelném dole – cykloputování za darem přírody

Studánka vyvěrá v lese nedaleko Přírodního parku Oderské vrchy, poblíž obce Čavisov v lokalitě zvané Mezihoří, kousek nad turistickým rozcestníkem Vlčí kout v roklině zvané Pekelný důl.



Obrázek 12: Cyklomapa Studánka v Pekelném dole

Zdroj: Turistické informační centrum Kravaře

Celková délka trasy je 42 km. Cyklotrasa vede převážně po cyklostezkách a klidných vedlejších silnicích. Větší část cyklookruhu vede po asfaltovém povrchu, výjimky tvoří úseky zpevněných polních a lesních cest. Cyklotrasa je určena především pro rekreačně poznávací cykloturistiku, pro rodiny s dětmi. Je sjízdná pro MTB a trekkingová kola.

Itinerář trasy: Kravaře, Štítina, Nové Sedlice, Pustá Polom, Kyjovice, Čavisov, Dolní Lhota, Velká Polom, Háj ve Slezsku, Lhota, Mokrý Lazec, Kravaře.



Obrázek 13: Výškový profil trasy

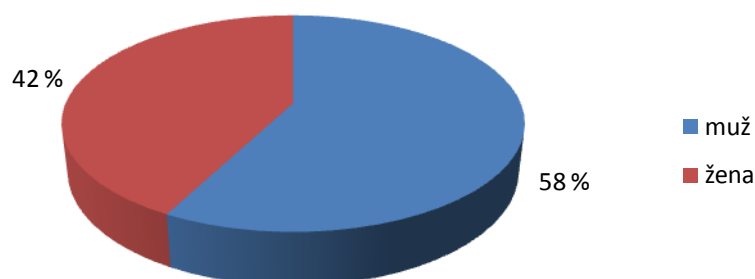
Zdroj: Turistické informační centrum Kravaře

5 VÝSLEDKY VÝZKUMU

Celkem bylo vyhodnoceno **137** dotazníků.

5.1 Pohlaví respondentů

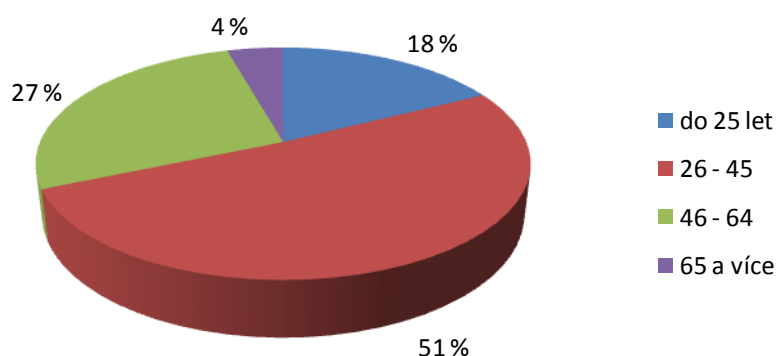
Průzkumu se zúčastnilo celkem 137 respondentů. Jednalo se o cykloturisty, kteří využívali cyklotrasy v mikroregionu Hlučínsko. Dotazníkové šetření probíhalo na cyklotrasách: č.5, č. 6198 a „H“.



Graf 1: Pohlaví respondentů

Z celkového počtu **137** respondentů tvořily **42 %** ženy a **58 %** muži. Což dokládá předpoklad, že se cykloturistice věnují více muži než ženy.

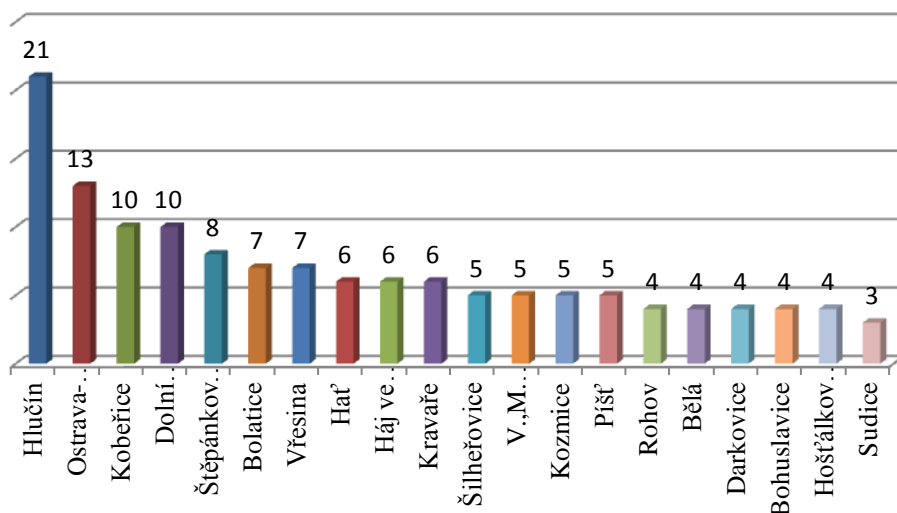
5.2 Věk respondentů



Graf 2: Věková struktura respondentů

Z pohledu věkového složení respondentů bylo nejvíce z nich **51 %** ve věku 26-45 let. Druhou početně nejsilnější skupinou **27 %** pak byli lidé v produktivním věku 46-64 let. Mladí lidé do 25 let tvořili nejmenší počet, tj. **18 %**.

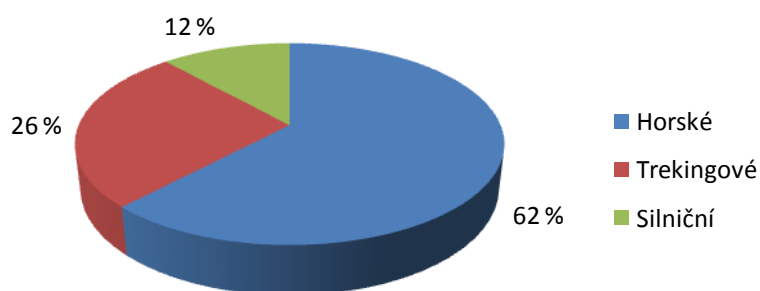
5.3 Místo bydliště respondentů



Graf 3: Bydliště respondentů

Z celkových 27 obcí mikroregionu Hlučínska jsem vybral stěžejních 19, odkud pocházeli respondenti. K výše zmíněným obcím jsem záměrně připojil i Ostravu-Porubu, protože právě z této oblasti respondenti hojně využívali cyklostezky k návštěvám mikroregionu.

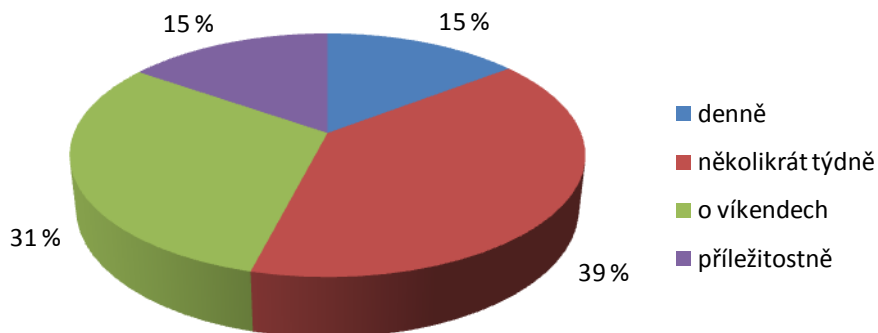
5.4 Typ kola respondentů



Graf 4: Typ kola respondentů

V rámci průzkumu jsem nemohl opomenout typ kola respondentů. Z grafu vyplývá vedoucí skupina **62 %**, která vlastní horské kolo. Méně početnou skupinou respondentů jsou ti, kteří jezdí na trekingovém kole **26 %**. Nejméně respondentů využívá kolo silniční **12 %**.

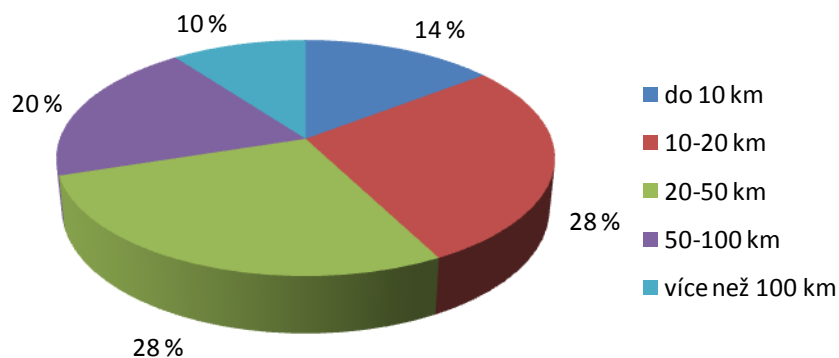
5.5 Frekvence užívání kola



Graf 5: Frekvence užívání kola

Respondenti nejčastěji využívají své kolo několikrát týdně. To celkem **39 %** respondentů. Druhou skupinu tvoří ti, kteří na cyklotrasy vyrazí převážně jen o víkendech **31 %**. Příležitostně nebo denně vyjede na kole **15 %**.

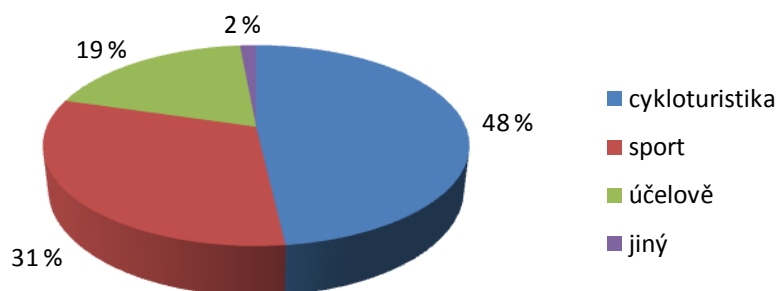
5.6 Délka tras respondentů za týden



Graf 6: Délka tras respondentů za týden

Dvě vedoucí skupiny **28 %** najedou týdně v rozmezí od 10 do 50 kilometrů. Respondentů, kteří najedou více než 50 km, je **20 %**. Další dotazovaní nepřesáhnou 10 kilometrů za týden, těch bylo **14 %**. Nejméně početní jsou ti, co najedou více než 100 kilometrů za týden.

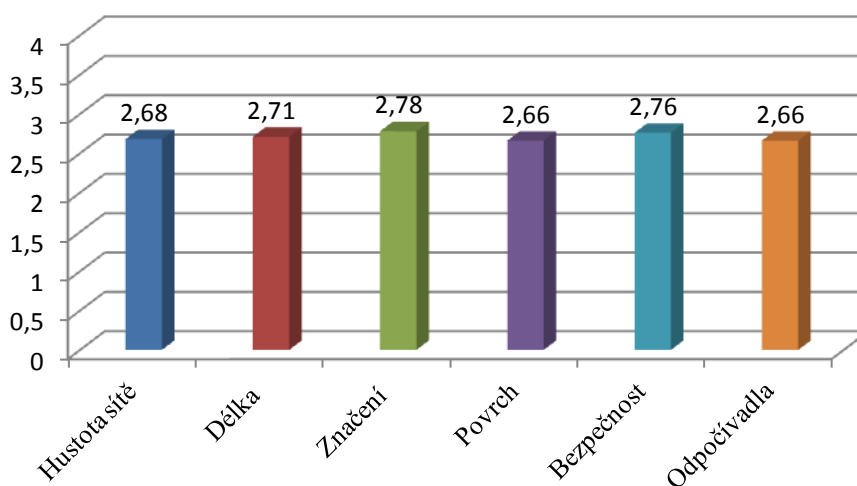
5.7 Důvod využití cyklotrasy



Graf 7: Důvod využití cyklotrasy

V průzkumu se potvrdilo, že cyklisté nejraději využívají cyklotrasy za účelem cykloturistiky. A to ve **48 %** případů. Hned za těmito odpověďmi následovala skupina respondentů **31 %**, která jízdu na kole považuje za sport. Třetí skupinu tvořili dotazovaní **19 %** využívající kolo k různým účelům například do práce, na nákup, jako relaxaci apod. Jako jiný důvod **2 %** byl uváděn například výlet za účelem občerstvení nebo navštívit přátele a známé.

5.8 Hodnocení úrovně cyklotras

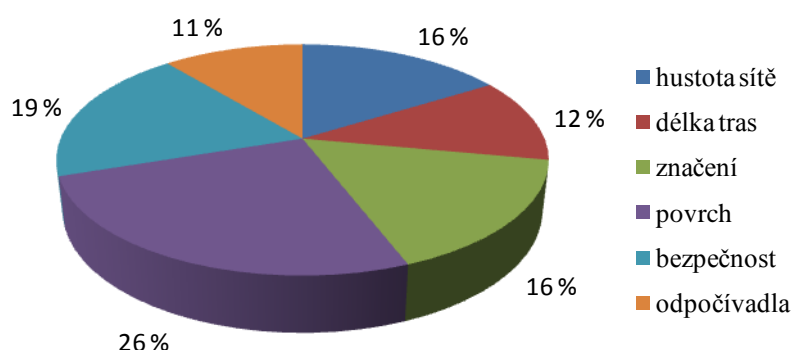


Graf 8: Hodnocení úrovně cyklotras

Respondenti hodnotili aktuální situaci cyklotras Hlučínska dle vybraných ukazatelů - hustota sítě, délka tras, značení, povrch, bezpečnost a stav odpočívadel. K hodnocení úrovně tras jsme použili bodové hodnocení od 1 do 4. Hodnota 1 znamenala naprosto nevyhovující, 2 spíše nevyhovující, 3 spíše vyhovující a hodnota 4 naprosto vyhovující.

S minimálními rozdíly bylo nejlépe hodnoceno značení a bezpečnost cykloturistické dopravy na cyklotrasách. Největší navrhovanou změnou by měl projít povrch a stav odpočívadel.

5.9 Navrhované změny respondentů



Graf 9: Navrhované změny respondentů

Z věcí, které by chtěli na zkoumaných cyklostezkách a cyklotrasách změnit, se nejvíce respondentů **26 %** vyjádřilo pro změnu – zlepšení povrchu cyklotras. Následující skupina **19 %** si vybrala změnu v oblasti bezpečnosti. Třetí skupiny oslovených **16 %** shodně označily změnu - hustotu sítě a značení cyklotras. **12 %** respondentů by délku cyklotras neměnili. Jsou spokojeni se současným stavem. Nejvíce dotazovaným se líbí současný stav odpočívadel a neshledali jediný důvod na nich něco měnit.

6 DISKUSE

Z výsledků empirického šetření vyplynulo, že cykloturistice se věnují více muži než ženy.

Největší část respondentů uvedla jako místo svého bydliště Hlučín. Hlavním důvodem je množství tras, které se protínají tímto centrem. Ideální podmínky pro cykloturistiku najdou nároční i rekreační cyklisté. V samotném Hlučíně je turistům k dispozici sportovně - rekreační areál u rozlehlé plochy jezera. Kromě krásného výhledu na okolní krajinu a plavání v jezeře nabízí i pohybové aktivity jako například: beach volejbal, minigolf, košíkovou, vodní lyže nebo stanovou oblast, kde můžete strávit noc. Dalším turistickým zážitkem, který může město nabídnout, je zhlédnutí Areálu vojenského opevnění v městské části Darkovičky.

Druhou nejpočetnější skupinou byli respondenti z Ostravy-Poruby. Ti právě kvůli snadné dostupnosti využívají ve velké míře cyklostezky k návštěvám mikroregionu Hlučínsko.

V dotazníkovém šetření bylo také zjištěno, že nejméně početnou skupinou, která využívá cykloturistiku, jsou respondenti do 25 let. Předpokládal jsem, že právě tato mladá populace bude na cyklotrasách nejvíce zastoupena. Největší skupinu naopak tvořili lidé v produktivním věku, u kterých se až tak velká účast nepředpokládala.

Výzkum jsem prováděl o víkendech. Předpokládal jsem, že většina respondentů má daleko více času využít cykloturistiku právě v tuto dobu než přes pracovní týden.

Při vyhodnocení výzkumu jsem byl mile překvapen, že v dnešní době, která je hodně kritická, náročná, medializovaná a uspěchaná, byly výsledky většinou pozitivní a cykloturisté jsou spokojeni s možnostmi, které jim současné cyklotrasy nabízejí.

7 ZÁVĚR

Cílem této práce byla komplexní analýza cyklostezek na území mikroregionu Hlučínska. Prostřednictvím dotazníkového šetření byl zjištěn jejich stav, míra využití, spokojenost a případné připomínky respondentů s jejich využíváním.

Prokázal jsem, že mikroregion Hlučínsko nabízí dostatek cyklotras jak pro rekreační cykloturisty, tak i pro ty s vyššími sportovními ambicemi. Jeho skoro rovinatý terén tvoří ideální podmínky pro všechny druhy cykloturistiky, kterým se podle výsledků dotazníkového šetření věnují více muži než ženy.

Ukázalo se, že nejpočetnější skupinou využívající tyto cyklotrasy jsou respondenti v produktivním věku 26-45 let.

Z průzkumu také vyplynulo, že největší část dotazovaných pocházela z cykloturistického centra mikroregionu – města Hlučína.

Respondenti uvedli, že jsou nejvíce spokojeni se značením a bezpečností cykloturistické dopravy. Naopak největší změnou by podle nich měl projít povrch a stav odpočívadel.

V současné době je na Hlučínsku poměrně dobrá a značně hustá síť cyklistických komunikací. Místní trasy na sebe navazují, v každé obci je alespoň jedno odpočívadlo a informační mapa.

Značení cyklistických tras je dle respondentů dobré. Jedinými připomínkami mimo dotazníkové šetření byly návrhy odklonění cyklotras mimo rušné silnice a dosah automobilové dopravy. Obce se stále více pokoušejí vést cyklistické trasy po vedlejších silnicích, často jsou využívány účelové komunikace, polní nebo lesní cesty.

Mikroregion Hlučínsko je v dnešní době regionem s velkou nabídkou cyklotras, lze zde nalézt široký potenciál pro všechny druhy cykloturistiky. Jako v každém jiném regionu i zde je třeba propagovat cykloturistiku jako ideální doplněk pro trávení volného času jak místních obyvatel, tak návštěvníků okolních obcí nebo krajů.

8 SOUHRN

Cílem bakalářské práce byla komplexní analýza cyklostezek v mikroregionu Hlučínsko.

Teoretická část obsahuje základní pojmy týkající se cykloturistiky, cestovního ruchu, cyklotras a cyklostezek. Zmínil jsem se také o historii cykloturistiky a jejím vlivu na lidské zdraví.

V následující kapitole jsem si vytyčil dílčí cíle práce. Dále jsem si stanovil metody a techniky, pomocí nichž jsem splnil cíle práce.

V praktické části jsem prostřednictvím vlastního dotazníkového šetření zjišťoval aktuální situaci cyklotras Hlučínska dle vybraných ukazatelů - hustota sítě, délka tras, značení, povrch, bezpečnost a stav odpočívadel.

Kapitola diskuse popisuje jednotlivé výsledky empirického šetření.

9 SUMMARY

The Goal of this bachelor thesis was complex analysis of cycling tracks in the micro-region Hlučínsko.

The theoretical part covers basic definitions concerning cycling tourism, tourist industry, cycling tracks and cycling paths. I also mentioned the history of cycling tourism and its influence on human health.

In the following chapter I layed out the particular goals of the thesis. Then I set methods and techniques by which we were fulfilling the goal.

In the practical part with a help of our own questionnaire research I was investigating the current situation of Hlučínsko cycling tracks based on selected indicators – network concentration, tracks length, marking, surface, security and rest areas quality.

Discussion chapter describes results of the empiric research.

REFERENČNÍ SEZNAM

Hesková M. & kol. (2006). *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna.

Orieška J. (1999). *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis.

Horner, S., Swarbrooke, J. & Petřů, Z. (2003). *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: aplikovaný marketing služeb*. Praha: Grada.

Pásková, M. & Zelenka, J. (2002). *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Linde.

Korvas, P., Došla, J., Strachová, M. & kol. (2007). *Aktivní formy cestovního ruchu*. Brno: Masarykova univerzita.

Soulek, I. & Martínek, K. (2000). *Cyklistika*, Praha: Grada.

Hrubíšek, I. (2002). *Horské kolo od A do Z*. Praha: Sobotáles.

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

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

Geus, B., Van Hoof, E., Aerts, I., & Meeusen, R. (2007). *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports. Cycling to work: influence on indexes of health in untrained men and women in Flanders. Coronary heart disease and quality of life*, 18(4), 498+. Retrieved 29. 1. 2015 from EBSCO database on the World Wide

Web: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=0608c538-09a5-4e5a-888b-002aac609229%40sessionmgr198&vid=8&hid=126>

Hogg, S. (2013). *Bicycling Australia. Medical Assistance. The Five Most Common Cycling Injuries*, (179), 108+. Retrieved 3. 2. 2015 from EBSCO database on the World Wide Web: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=a027805a-d8b8-49b7-b0da-7be9922660dd%40sessionmgr4001&vid=11&hid=4111>

Insall, P. (2013). Nutrition Bulletin. *Active travel: Transport policy and practice for health*, 38(1), 61+. Retrieved 30. 1. 2015 from EBSCO database on the World Wide Web: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=ab301c57-437f-4a7f-8631-5aa889043b6e%40sessionmgr4003&vid=12&hid=4208>

Kaşıkcıoğlu, E. (2011). *Anatolian Journal of Cardiology / Anadolu Kardiyoloji Dergisi. The incognita of the known: the athlete's heart syndrome*, 11(4), 351+. Retrieved 3. 2. 2015 from EBSCO database on the World Wide Web: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=44d2d6de-0a00-4bb6-8756-cfbb33646cbd%40sessionmgr4004&vid=24&hid=4203>

Lavoie, M., Burigusa, G., Maurice, P., Hamel, D., & Turmel, E. (2014). *Maladies Chroniques et Blessures au Canada. Active and safe transportation of elementary-school students: comparative analysis of the risks of injury associated with children travelling by car, walking and cycling between home and school*, 34(4), 195+. Retrieved 3. 2. 2015 from EBSCO database on the World Wide Web: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=a027805a-d8b8-49b7-b0da-7be9922660dd%40sessionmgr4001&vid=2&hid=4111>

Manescu, C. O. (2014). *Romanian Journal for Multidimensional Education / Revista Romaneasca pentru Educatie Multidimensionala. Aspects Regarding the Improving of Fitness and Health Issues by Cycling*, 6(2), 119+. Retrieved 27. 1. 2015 from EBSCO database on the World Wide Web: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=d3eb54b8-4915-4178-b0fd-716e9a4d40ab%40sessionmgr115&vid=6&hid=127>

Mutavdžič, V. (2013). *Research in Kinesiology. Basic parameters of aerobic training in recreational road cycling*, 41(2), 206+. Retrieved 29. 1. 2015 from EBSCO database on the World Wide Web: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=0608c538-09a5-4e5a-888b-002aac609229%40sessionmgr198&vid=17&hid=126>

Oja, P., Titze, S., Bauman, A., Geus, B., Krenn, P., Reger-Nash, B., & Kohlberger, T. (2011). *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports. Health benefits of cycling: a systematic review*, 21(4), 496+. Retrieved 28. 1. 2015 from EBSCO database on the World Wide Web: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=c8a2ae62-89f3-4d31-8bcb-5751e642a8bd%40sessionmgr4005&vid=3&hid=4211>

Titze, S., Giles-Corti, B., Knuiiman, M. W., Pikora, T. J., Timperio, A., Bull, F. C., & Van Niel, K. (2010). *Journal of Physical Activity & Health. Associations Between Intrapersonal and Neighborhood Environmental Characteristics and Cycling for Transport and Recreation in Adults: Baseline Results From the RESIDE Study*, 7(4), 423+. Retrieved 29. 1. 2015 from EBSCO database on the World Wide Web:

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=0608c538-09a5-4e5a-888b-002aac609229%40sessionmgr198&vid=14&hid=126>

Titze, S., Merom, D., Rissel, Ch., & Bauman, A. (2014). *Journal of Science and Medicine in Sport. Epidemiology of cycling for exercise, recreation or sport in Australia and its contribution to health-enhancing physical activity*, 485+. Retrieved 27. 1. 2015 from ScienceDirect database on the World Wide Web:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1440244013002028>

Internetové zdroje

www.hlucinsko.eu

www.info.hlucin.com

www.kravare.cz/turista/informacni-centrum/

www.cyklistevitani.cz/

PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Dotazník

Cykloturistika v mikroregionu Hlučínsko

Dotazník

Dobrý den, jmenuji se Daniel Pytlík, jsem v posledním ročníku studia Rekreologie na Univerzitě Palackého v Olomouci a žádám Vás o vyplnění následujícího dotazníku, který je součástí mé bakalářské práce:

1. RESPONDENT:

Pohlaví

Muž žena

Věk

Do 25 let 26-45 let 46-64 let 65a více

Místo bydliště (obec):

2. K CYKLOTURISTICE POUŽÍVÁM TYP KOLA:

Horské Trekingové Silniční

3. JAK ČASTO POUŽÍVÁM KOLO?

Denně několikrát týdně pouze o víkendech příležitostně

4. KOLIK KM TÝDNĚ NAJEDETE?

do 10 km 10-20 km 20-50 km 50-100 km více než 100 km

5. DŮVOD POUŽITÍ DANÉ CYKLOTRASY:

cykloturistika sport účelově (do práce, školy, obchodu) jiný:

6. NA JAKÉ ÚROVNI NYNÍ HODNOTÍTE V REGIONU CYKLOTRASY A JEJICH:

	naprosto	spíše	spíše	naprosto
	vyhovující	vyhovující	nevyhovující	nevyhovující
a) hustotu sítě	4	3	2	1
b) délku	4	3	2	1
c) značení	4	3	2	1
d) povrch	4	3	2	1
e) bezpečnost	4	3	2	1
f) odpočívadla	4	3	2	1

7. U KTERÉ Z OBLASTÍ V PŘEDCHOZÍ OTÁZCE BY MĚLO DOJÍT K ZÁSADNÍ ZMĚNĚ?

hustota délka cyklotras značení povrch bezpečnost odpočívadla

Příloha č. 2 : Mapa cyklostezek Hlučínska

