

Univerzita Palackého v Olomouci  
Fakulta tělesné kultury

## **Cykloturistika v mikroregionu Litovelsko**

Diplomová práce  
(bakalářská)

Autor: Jakub Bittner

Tělesná výchova a výchova ke zdraví

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

Olomouc 2018

**Jméno a příjmení autora:** Jakub Bittner

**Název práce:** Cykloturistika v mikroregionu Litovelsko

**Pracoviště:** Katedra Rekreologie

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

**Rok obhajoby diplomové práce:** 2019

**Abstrakt:**

Tato bakalářská práce je zaměřena na cykloturistiku v mikroregionu Litovelsko. Teoretická část se zabývá vymezením základních pojmů vztahujících se k cykloturistice, jejím vlivem na lidské zdraví a také je zde představen mikroregion Litovelsko s jeho cyklotrasami a službami pro cykloturisty.

V praktické části jsou představeny výsledky kvantitativního výzkumu prováděny formou anketního šetření, které jsou zaměřené na zjištění základních, zdravotních a jiných aspektů související s provozováním cykloturistiky v daném regionu. Výsledky ukázaly, že většina respondentů jezdí na kole několikrát do týdne, ale pouze kratší vyjížďky do 25 km. Dále bylo zjištěno, že stále velké množství lidí jezdí v dnešní době bez helmy a téměř polovina lidí se při jízdě na kole setkává s nějakým typem bolesti.

**Klíčová slova:** mikroregion Litovelsko, cykloturistika, cyklotrasa, cyklostezka, zdravotní stránka cykloturistiky, zdravý životní styl, cyklistická infrastruktura

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

**Author's first name and Surname:** Jakub Bittner

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

**Department:** Department of Recreology

**Supervisor:** Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

**The year of presentation:** 2019

**Abstract:**

The aim of the thesis is cyclotourism in the Litovel micro-region. The theoretical part deals with the introduction of the basic terminology related to cyclotourism and its effect on health. There is also an introduction of the Litovel microregion, its cycling routes and the services for cyclotourists.

The practical part introduces the results of quantitative research performed with a survey method. The results are aimed at the basic, health and other aspects related with cyclotourism in the region. The results revealed most of the respondents ride a bike many times a week, with a short distance up to 25 km. It was also discovered that many people ride a bike without a safety helmet and almost half of the people who ride a bike, experience some kind of pain.

**Key words:** Litovelsko micro-region, cycling tourism, healthy lifestyle, cycling track, bicycle path, cycling infrastructure

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

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

V Litovli dne 15. listopadu 2018

.....

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 Turistika.....	8
1.2 Složky turistiky.....	8
1.2.1 Pohybová složka turistiky .....	8
1.2.2 Kulturně-poznávací složka .....	9
1.2.3 Odborně technické činnosti .....	9
1.3 Cykloturistika .....	9
1.4 Cyklistická infrastruktura .....	10
1.4.1 Cyklostezka .....	11
1.4.2 Cyklotrasa.....	12
1.4.3 Evropská síť cyklotras EuroVelo .....	14
1.4.4 Typy nejčastěji využívaných kol.....	15
1.4.5 Rozdělení cyklistiky a cykloturistiky.....	16
1.4.6 Výhody jízdy na kole .....	17
1.4.7 Desatero cykloturisty.....	18
1.5 Vliv cykloturistiky na zdraví .....	18
1.5.1 Zdravotní přínos provozování cykloturistiky.....	19
1.5.2 Zdravotní rizika provozování cykloturistiky.....	19
1.6 Cykloturistika v mikroregionu Litovelsko .....	22
1.6.1 Mikroregion Litovelsko.....	22
1.6.2 Vybrané cyklostezky a cyklotrasy v mikroregionu Litovelsko.....	25
1.6.3 Služby nabízené cykloturistům na uvedených cyklostezkách a cyklotrasách....	27
2 CÍLE PRÁCE.....	29
2.1 Hlavní cíl .....	29

2.2	Dílčí cíle .....	29
2.3	Úkoly .....	29
3	METODIKA PRÁCE .....	30
4	VÝSLEDKY VÝZKUMU.....	31
4.1	Pohlaví respondentů .....	31
4.2	Věk respondentů .....	31
4.3	Frekvence jízdy na kole .....	32
4.4	Délka vyjížd'ky .....	33
4.5	Hlavní účel cyklovyjížd'ky .....	33
4.6	Využívání kola jako prostředku ke zlepšení zdravotního stavu .....	34
4.7	Používání měřiče tepové frekvence .....	35
4.8	Používání helmy .....	35
4.9	Způsob občerstvení na cykloturistických výletech.....	36
4.10	Dodržování pravidelného příjmu energie .....	36
4.11	Bolest při jízdě na kole .....	37
4.12	Spokojenost s místními cyklotrasami a cyklostezkami .....	38
4.13	Navrhovaný způsob zlepšení kvality cyklotras a cyklostezek.....	39
5	DISKUSE.....	40
6	ZÁVĚR .....	42
7	SOUHRN .....	44
8	SUMMARY .....	45
	REFERENČNÍ SEZNAM.....	46
	SEZNAM PŘÍLOH .....	48

## ÚVOD

Díky stále se rozvíjejícímu trhu s cyklistickým vybavením a nově budovaným cyklostezkám a cyklotrasám je téma cykloturistiky čím dál více populární. Široká cenová nabídka jízdních kol a cyklodoplňků tak umožňuje vlastnit jízdní kolo téměř každému. S přibýváním cyklostezek je stále větší procento cyklotras vedeno mimo frekventované silnice, a tak se jízda na kole stává bezpečnější a zajímavější díky pobytu ve volné přírodě, která nás obklopuje.

Cykloturistika se stává vyhledávanou pohybovou aktivitou ve volném čase, má pozitivní vliv na lidské zdraví a je ohleduplná k přírodě. Při současném způsobu života (stres, spěch) a sedavém zaměstnání je potřeba kompenzovat tyto negativní dopady a mnozí lidé si tuto problematiku začali uvědomovat. Jízda na kole je šetrnější než jiné sporty jako například běh, který si zejména starší lidé nemohou dovolit. Avšak aby byla jízda opravdu zdravá je potřeba dodržovat určité zásady, při jejich nedodržení hrozí určité zdravotní problémy.

Od dětství jsem rád jezdil s rodiči na kole a této aktivitě se věnuji do dnes. Proto jsem si jako téma bakalářské práce zvolil cykloturistiku v mikroregionu Litovelsko, kde celý život žiji a trůfám si říct, že mám na kole projety téměř každý kout. Často se při skupinových cyklovýletech setkávám s lidmi, kteří si stěžují na zdravotní problémy při jízdě na kole, a to byl také jeden z důvodů, proč se budu zdravotními aspekty cykloturistiky ve své práci zabývat.

Práce se skládá ze dvou částí. V části teoretické se věnuji problematice cykloturistiky, vlivu cykloturistiky na lidské zdraví a dále mikroregionu Litovelsko se službami, které je možno v rámci cykloturistiky využít. V praktické části představuji výsledky výzkumu zaměřeného na cykloturistiku, zdravotní rizika, která souvisejí s jízdou na kole, a také na spokojenost respondentů s cyklotrasami v tomto regionu.



# 1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

## 1.1 Turistika

Je formou aktivního přesunu a pobytu v přírodě. Člověk si toto aktivní pobývání v přírodě užije nejvíce tehdy, pokud je připravený, zná svoje fyzické limity, má odborné znalosti a vhodné vybavení odpovídající náročnosti trasy. Cílem turistiky je poznání přírodních, kulturních a společenských vztahů ve zvolené oblasti. Turistika je také přínosná v tom, že má relaxační a regenerační účinky na psychiku člověka (Louka, 2010).

Turistika se od sportu jako takového odlišuje tím, že zde nejde o dosažení nejvyšší výkonnosti ve zvoleném odvětví, ale o aktivní prožití volného času pohybovou aktivitou spojenou s poznáváním. V turistice nedochází k maximálnímu výkonu, a tak organismus není vystaven hraničním nárokům. Příroda také rozvíjí citové vazby a smysl pro krásu, a proto turistika poskytuje mnoho příležitostí k výchově kladných morálních vlastností přirozenou cestou (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Z důvodu různých forem pobytu a pohybu v přírodě rozlišujeme různé druhy turistiky. Podle Ondráčka a Hřebíčkové (2007, s. 8) základní druhy turistiky jsou:

- Pěší turistika
- Cykloturistika
- Vysokohorská turistika
- Lyžařská turistika
- Vodní turistika
- jiné

## 1.2 Složky turistiky

Turistikou rozvíjíme osobnost člověka po mnoho stránkách. Jako nejdůležitější stránky turistiky považují pohybovou a kulturně-poznávací složku.

### 1.2.1 Pohybová složka turistiky

Turistika v jakékoliv podobě, ať už se jedná o cykloturistiku, pěší turistiku, lyžařskou turistiku nebo vodní turistiku má významný pozitivní vliv na zdravotní stav jedince. Je jedním ze způsobů, jak rozvíjet a udržovat tělesnou zdatnost, především kardiovaskulární a dýchací

system (zvýšení vitální kapacity plic). Také posilujeme pohybový systém (svaly dolních končetin - pěší turistika a cykloturistika, svaly horních končetin a zad - vodní turistika). Dochází zde k většímu namáhání kloubů, proto je důležité brát ohled na trénovanost a vybírat vhodné trasy úměrné fyzickým schopnostem jedince nebo skupiny (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

### **1.2.2 Kulturně-poznávací složka**

Tato složka zahrnuje poznávání přírody, poznávání života společnosti a výsledky výtvarů lidské práce. Pod pojmem poznávání přírody si můžeme představit zajímavé přírodní útvary, rostlinstvo a živočišstvo v konkrétním místě. Pro některé je prioritou turistiky poznávání života v cizích zemích. Například jejich tradice, životní úroveň v dané oblasti, archeologické nálezy a v neposlední řadě historické památky, které mnohdy dávají turistickým akcím smysl a cíl (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Podle Vyškovského (1997, s. 9) složka poznávací činnosti představuje:

- Znalost místopisu - velikost informace o dané lokalitě musí odpovídat věku a vzdělání skupiny
- Příroda navštívené oblasti
- Lidská společnost

### **1.2.3 Odborně technické činnosti**

Soubor těchto činností zahrnuje praktické dovednosti, jako je orientování v přírodě, práci s mapou a kompasem, základy táboření, umění poradit si v krizových situacích, umění předpovídat nebezpečí. Důležité je mít znalosti související s ochranou přírody. Zahrnují se zde také umění předpovídat počasí, mít kvalitní vybavení na cesty i na sebe (Vyškovský, 1997).

## **1.3 Cykloturistika**

Je druh turistiky, při které se používá jízdní kolo. Cykloturistikou rozumíme v širším slova smyslu pohyb v přírodě (ale i v městských podmínkách), s daným cílem, bez soutěžních ambic, zprostředkovaným pomocí jízdního kola. Veškeré další aspekty cykloturistiky jsou

shodné, stejně jako u ostatních druhů turistiky. Spojuje jednoduchost pěší turistiky a mototuristiky, využívá jejich přednosti a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole má také pozitivní zdravotní účinky na člověka a je šetrná k životnímu prostředí (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Sidwells (2003) ve své knize píše, že „cyklistika je jedním z nejlepších způsobů, jak cestovat po světě“. Na kole cesta ubíhá rychleji než chůze a na rozdíl od motorových vozidel neznečišťuje životní prostředí. Cykloturistika má také určité výhody v tom, že rozšiřuje cestovatelské možnosti. Nejsme vázáni parkovacími místy, nemusíme dbát přesně na časový harmonogram z důvodu jízdního řádu vlaků nebo autobusů a mnoho dalších výhod (Král & Mareš, 2002).

V České republice je téma cykloturistika velmi přitažlivé a aktuální. Soulek a Martínek (2000) se domnívají, že počet lidí, kteří si oblíbí tento druh pohybové aktivity, bude stoupat. V současné době mají lidé touhu o poznání v nejkratším časovém úseku a v největší šířce za minimum nákladů. Jízdní kolo je pro splnění těchto cílů nejvhodnějším způsobem, protože je snadno dostupným zbožím na trhu (Martínek, 2007).

Výrazným motivujícím činitelem pro provozování cykloturistiky je společenský kontakt. Při společném provozování tohoto typu pohybové aktivity získáme nové známé a ještě uděláme něco pozitivního pro naše zdraví (Soulek & Martínek, 2000).

## **1.4 Cyklistická infrastruktura**

Začátky cykloturistiky v České republice byly dříve spojovány ne příliš vhodnými cyklotrasami po silnicích, kde byl provoz motorových vozidel čím dál větší. S rostoucím počtem cyklostezek se v dnešní době situace výrazně zlepšila a cykloturistika oslovuje čím dál více lidí (Mourek, 2011).

Je nezbytně nutné vědět, po jakém typu dopravní komunikace jedete, abyste mohli očekávat, jak se budou chovat ostatní a jak se máte chovat vy. Pokud nevíte, po jaké dopravní komunikaci jedete, sebelepší znalost dopravních předpisů vám bude zbytečná. Každý cyklista by měl znát pojmy „cyklostezka“ a „cyklotrasa“, aby nedocházelo zbytečně k nedorozuměním nebo v horším případě nehodám plynoucím z neznalosti odlišností dopravních režimů (Filler & Motýl, 2018).

Mourek (2011, s. 13) rozděluje cyklistickou infrastrukturu do dvou základních kategorií:

- Cyklostezka
- Cyklotrasa

### 1.4.1 Cyklostezka

Cyklostezka je pozemní komunikace, která je určená pro jízdu na jízdním kole. Je vyznačená modrými kruhovými značkami, a není povolena pro automobilovou a motocyklovou dopravu. Podle druhu stezky zde mají také povolený vstup chodci, in-line bruslaři a lyžaři. Může být také doplněna vodorovným dopravním značením. V této době, kdy je cílem omezit individuální automobilovou dopravu především ve městech kvůli zlepšení životního prostředí a zlepšení kvality dopravy cyklistické nebo pěší, se cyklostezky začaly postupně zřizovat ve všech městech ČR a jejich okolí (Mourek, 2011).

#### Typy cyklostezek:

- Stezka pro cyklisty (obr. 1) - tato stezka je především pro cyklisty, ale mohou zde i in-line bruslaři. Chodci by se po ní pohybovat neměli, avšak často se můžeme setkat s tím, že tohle značení chodci vůbec nerespektují, protože ho mnohdy ani neznají.
- Společná stezka pro cyklisty a chodce (obr. 2) – zde se mohou pohybovat jak chodci, tak cyklisté. Důležité je chovat se ohleduplně vůči ostatním chodcům a cyklistům, aby zbytečně nedocházelo k úrazům.
- Dělená stezka pro chodce a cyklisty (obr. 3) – tato stezka vyhrazuje zvlášť prostor pro cyklisty a zvlášť pro chodce, které jsou povinni tohle pravidlo respektovat. Druhý pruh se smí použít, je-li to nezbytně nutné, např. při nějaké překážce. Opět platí, že nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu (Filler & Motýl, 2018).



Obrázek 1. Stezka pro cyklisty



Obrázek 2. Stezka pro cyklisty a chodce



Obrázek 3. Dělená stezka pro pěší a cyklisty

Zdroj obrázku 1, 2 a 3: <http://www.dopravni-znacen.eu/znacky/prikazove-dopravni-znacky/>

## 1.4.2 Cyklotrasa

Cyklotrasa je dopravní cesta, která vede po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je tento typ komunikace vyhovující pro cyklistiku. Měla by spojovat místa, ve kterých se předpokládá cyklistická doprava, a to pouze komunikacemi, kde se neočekává příliš velký provoz motorových vozidel (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Je označena dopravními značkami pro cyklisty. Cyklotrasa tedy může vést po lesní nebo polní cestě, po silnici nebo také po cyklostezce. Od roku 1997 jsou cyklotrasy v ČR značeny Klubem českých turistů, který využívá tzv. pásové značení, a od roku 2001 se začali používat také speciální směrové dopravní značky žluté barvy, které jsou zavedeny vyhláškou č.30/2001 Sb. Značky tohoto druhu slouží pouze informačně a orientačně. Tyto dva způsoby značení vytváří síť číslovaných cyklotras. Zřizování a údržbu tras financují kraje, obce nebo soukromé subjekty (Mourek, 2011).

Vedle těchto druhů značení existují ještě jiné techniky značení pro dálkové, regionální a místní cyklotrasy. Například evropské cyklotrasy EuroVelo mají své vlastní specifické značení, o kterých se zmíním později.

Podle Mourka (2011, s. 14) se značí cyklotrasy podle jejich významu na 3 typy:

- a) **Nadregionální cyklotrasy** - dálkové (1. a 2. Třídy) – Vyznačují se tím, že jsou dlouhé více než 100 km. Do těchto typů cyklotras se řadí hlavní národní a mezinárodní cyklotrasy. Slouží především ke spojení vzdálených cílů a její hlavní funkce je rekreačně-turistické využití. Jsou značeny jednocifernými (obr. 4) a dvojcifernými čísly. Trasy tohoto charakteru by měly být zajištěny ubytováním, servisem, mapami a občerstvením.
- b) **Regionální cyklotrasy** (3. a 4. Třídy) - plní funkci dopravní i rekreační. Měla by být plynule navázaná na síť místních cyklotras. Jsou značeny trojcifernými (obr. 5) a čtyřcifernými čísly.
- c) **Místní cyklotrasy** (5. Třídy) – slouží pro rekreační a dopravní účely, zejména pro každodenní cyklistiku a značí se čtyřcifernými čísly (obr. 6). Napojují se na cyklotrasy regionální.



Obrázek 4. Značení národní cyklotrasy



Obrázek 5. Značení regionální cyklotrasy



Obrázek 6. Značení místní cyklotrasy

Zdroj obrázku 4, 5 a 6: [https://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/Znaceni\\_tras.aspx](https://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/Znaceni_tras.aspx)

### 1.4.3 Evropská síť cyklotras EuroVelo

Jedná se o mezinárodní síť 15 dálkových cyklistických tras propojující všechny země Evropy. V celkovém součtu kilometrů přesahuje přes 70 000 km. Velkou část tvoří již vybudované národní, regionální a místní cyklotrasy. Je to projekt Evropské cyklistické federace, která má za cíl:

- Podpora cyklopravy a cykloturistiky v Evropě
- Propagace cykloturistiky jako „typ na dovolenou“
- Motivace co nejvíce Evropanů k jízdě na kole a zlepšení životního stylu
- Propagace existence těchto tras, aby se o nich dozvíдали potenciální uživatelé (Mourek, 2011).

V České republice vedou hned 4 trasy EuroVelo (obr. 7), které mají celkovou délku přes 2 100 km. Konkrétně se jedná o trasy č.: 4, 7, 9 a 13. Jejich provoz a značení garantuje Nadace Partnerství a Centrum dopravního výzkumu. Pro značení těchto tras se používá modré logo, které je jednotné, značené mezinárodním symbolem charakterizující evropský kontext (obr. 8) číslem a názvy trasy. Pokud dálkové národní trasy jsou v souběhu s trasami Eurovelo, může se logo národní trasy integrovat do loga evropské trasy (obr. 8 - cyklostezka Ohře a EV 4).



Obrázek 7. Cyklistická síť Eurovelo v ČR

Zdroj: <https://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct-cykloznaceni>



Obrázek 8. Značení evropské cyklotrasy

Zdroj: <https://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct-cykloznaceni>

#### 1.4.4 Typy nejčastěji využívaných kol

Cyklistika lze provádět v jakémkoliv terénu a podle toho na jakém povrchu se budeme pohybovat, vybíráme typ jízdního kola. Nejčastěji užívané typy kol dle Ondráčka a Hřebíčkové (2007, s. 12) jsou:



- a) Silniční kola – jsou určeny pro cykloturistiku prováděnou po silnicích. Tyto kola mají výhodu v tom, že jsou mnohem rychlejší než ostatní kola. Velká nevýhoda je však v tom, že se s nimi nedá jet jinde než po asfaltové cestě.
- b) Trekingová kola – tento typ kola je typický pro cykloturistiku. Je spíše určený pro zpevněné komunikace, ale zvládne i lehčí terén. Můžete se také setkat s pojmem krosové kolo. V podstatě se shoduje s kolem trekkingovým, jen mu chybí vybavení na cesty.
- c) Horská kola – jsou určena pro těžší terén na nezpevněnou trasu. Jsou využívána zejména na horskou cykloturistiku a na závody v MTB.
- d) Městská kola – pro městskou cykloturistiku
- e) Elektrokola – kolo s přídatným elektrickým motorem, který nám pomáhá při samotném šlapání. Jezdec musí vždy šlapat, jinak by kolo nemělo být schopné se samo pohybovat. Tento typ kola je vhodný zejména pro starší lidi, kteří už nezvládnou šlapat na klasickém kole.

Například Landa a Lišková (2004, s. 15) doporučují začínajícím cyklistům a cykloturistům trekkingové kolo. Později, až zjistí, jaký terén jim vyhovuje, můžou si pořídit horské či silniční kolo.

#### 1.4.5 Rozdělení cyklistiky a cykloturistiky

Tyto dva pojmy jsou spolu úzce spjaté. Podle Hřebčíkové a Ondráčka (2007, s. 12) lze hovořit o souhrnném názvu tzv. „cyklismu“, který začal používat přední propagátor cyklistiky v českých zemích PhDr. J. Cihlář. Z hlediska provozování cyklistiky a cykloturistiky, se dá rozdělit na základní kategorie:

- **Rekreační cyklistika** – forma cyklistiky, která v první řadě souvisí se zdravotními aspekty této pohybové aktivity. Je velmi úzce propojena s cykloturistikou. Převážně je provozována v mimoměstském prostředí.
- **Hobby cyklistika** – se skládá především z výkonnostních jezdců, kteří mají výkonnostní ambice. Jejich kolo je přizpůsobeno přesně podle jejich požadavků. Snaží se o dosažení co nejlepší výkonnosti v rámci jejich možností. Ti kvalitnější „hobíci“ přecházejí do registrované výkonnostní cyklistiky, kde se účastní amatérských závodů.
- **Cykloturistika** – jediná z těchto kategorií splňuje všechny tři základní složky turistiky- pohybovou, odborně technickou a kulturně poznávací. V této kategorii je

největší část populace. Může ji provozovat téměř každý, je vhodná pro všechny věkové i sociální skupiny.

#### 1.4.6 Výhody jízdy na kole

Každý vyráží na kolo z jiného důvodu. Filler a Motýl (2018, s. 19) ve své knize vystihl několik důvodů, proč by lidé měli nasednout na jízdní kolo, místo automobilu.

a) Úspora času

Jízda na kole je rychlejší než chůze, ve městech mnohdy i rychlejší než automobil. Hodně času ušetříte také tím, že nebudete muset hledat místo k parkování. Nemusíte čekat na zastávce, než přijede přeplněná tramvaj nebo autobus.

b) Jiný pohled na okolí

Cyklostezky se budují tam, kde je pro ně místo. Často tedy vznikají tam, kde jsme ještě nikdy nebyli. Právě proto poznáte nová místa, uličky, zákoutí a pěšiny známé pouze pejskařům.

c) Úspora peněz

Kolo vám může ušetřit dost peněz. Nemusíte utrácet peníze za benzín, parkovací místa pro auto, lístky na tramvaj nebo autobus. V současné době se budují i kvalitní parkovací místa, kde nehrozí odcizení jízdního kola.

d) Úspora času ostatním

Pokud využijete kolo místo auta, zkrátíte tak ostatním kolonu před semaforem o deset metrů. Lidé budou mít o jedno parkovací místo více a nebudou muset jej tak dlouho hledat. Jednou se to bude hodit i vám, až budete muset jet zase autem vy.

e) Vaše zdraví i zdraví ostatních

Jestliže budete využívat kolo jako dopravní prostředek do práce nebo do školy, získáte si určitý návyk na pohyb a vaše tělo vám bude vděčné. Hned po ránu rozproudíte krev v těle, okysličíte mozek a svaly, vykompenzujete sedavý způsob života dnešní doby, zkrátka budete zdravější.

f) Zlepšení podmínek pro cyklistiku

Pokud vyrazíte do ulic na kole, ukážete tak, že máte zájem o cyklodopravu. Čím více lidí bude jezdit na kole, tím se bude brát větší ohled právě na tento racionální způsob dopravy.

g) Bikesharing

Nemusíte mít vlastní kolo. V současnosti existuje především ve větších městech systém veřejného půjčování jízdních kol, kdy pomocí aplikace zjistíte, kde se nachází nejbližší kolo, a můžete vyrazit. Po využití můžete kolo uzamknout na jakémkoliv místě.

#### **1.4.7 Desatero cykloturisty**

Landa a Lišková (2004, s. 89) zpracovali desatero „normálního“ chování, které by cyklisté měli znát a dodržovat:

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.

#### **1.5 Vliv cykloturistiky na zdraví**

Provozování cykloturistiky má plusové i minusové stránky. Musíme dbát na to, abychom naše zdraví a tělesnou kondici prostřednictvím cykloturistiky udržovali a posilovali.

### 1.5.1 Zdravotní přínos provozování cykloturistiky

V současné době jsou nejčastější příčiny úmrtí civilizační nemoci, jako je vysoký krevní tlak, arteroskleróza, kardiovaskulární onemocnění, obezita a mnoho dalších. Tohle riziko můžeme jednoduše snížit pravidelnou aerobní aktivitou, čímž se vyznačuje právě jízda na kole. Pro jedince, kteří trpí nadváhou je kolo ideálním prostředkem ke snižování tělesné hmotnosti. Oproti chůzi, či běhu snižuje cyklistika při pohybu zatížení kyčelních kloubů a kloubů nohou (Martínek, 2007).

Ondráček a Hřebčíková (2007, s. 60) shrnuje kladné vlivy cykloturistiky do těchto bodů:

- a) Přispívá k rozvoji kardiovaskulárního a respiračního systému
- b) Snižuje bazální hodnoty srdeční frekvence
- c) Rozvíjí a udržuje pohybový aparát a je šetrná ke kloubům
- d) Je dobrým prostředkem ke snižování tělesné hmotnosti
- e) Při správném provozování zvyšuje odolnost imunitního systému
- f) Pozitivně ovlivňuje psychiku člověka (forma aktivního odpočinku)

### 1.5.2 Zdravotní rizika provozování cykloturistiky

Pokud dodržujeme určité zásady při provozování cykloturistiky, zlepšujeme tím tak svůj zdravotní stav, avšak pokud neznáme nebo nerespektujeme některé základní pravidla, můžeme si v některých případech zadělat na nepříjemná zdravotní rizika.

- a) **Bolest sedacích partií** - nejčastějším problémem když začneme pravidelně jezdit na kole je bolest sedacích partií. Většinou tyto problémy přichází na jaře, když vytáhneme kolo na první vyjížděky a cykloturistická sezóna teprve začíná. Není to nic neobvyklého. Tímto úskalím trpí na začátku sezóny všichni, včetně profesionálních cyklistů. Během měsíce se v místě sedací kosti kůže otlačí a obtíže vymizí nebo se ohlásí pouze na prvních několik minut jízdy. Jedna z věcí, na které se vyplatí nešetřit, jsou kvalitní cyklistické kalhoty s výstelkou. Pod těmito kalhoty se nenosí spodní prádlo. Z hygienického a funkčního hlediska se používají na holé tělo (Soulek & Martinek, 2000).

Důležitou roli také hraje správný výběr sedla. Vhodnější sedla jsou spíše tuhá, vyrobená z kvalitních materiálů. Naopak nekvalitní, levná sedla vytváří tlak na oblast

pánevního dna. Každý člověk má jinou rozteč sedacích kostí a podle tohoto faktu by měl vybírat šířku sedla. Tyto výrobky respektují i anatomické rozdíly ve stavbě pánve mužů a žen. Šířka sedacích kostí se dá změřit v cyklistické prodejně speciálním měřítkem. Pokud má cyklista užší sedlo než jeho sedací kosti, může to vést v krajních případech až k rozvoji hemoroidů (Ondráček & Hřebčíková, 2007).

**b) Bolest zad** - jeden z častých problémů cyklistů je bolest zad a krční a bederní páteře. To způsobuje zejména nevhodný výběr a nastavení materiálu. Problém bývá často ve špatně zvolené velikosti rámu kola, délce představce a posedu. Pokud si nejsme jisti optimální velikosti rámu, necháme si poradit od specialistů (Sekera & Vojtěchovský, 2008).

**c) Svaly, šlachy a klouby** - další problematickou skupinu často postiženou zatěžováním tvoří svaly, šlachy a klouby. Nevhodnou jízdou a přetížením se mohou objevit bolesti. I tyto problémy může způsobovat špatně zvolený nebo nastavený materiál. Další příčina bolesti může být prochladnutí z důvodu špatně zvoleného oblečení nebo špatná technika šlapání, kdy jsou kolena nebo špičky chodidel vytáčeny vně do stran. Bohužel při jízdě na kole dochází ke zkracování svalových vláken, a to také vede ke zvýšenému napětí v oblasti úponů šlach. Přetrvává-li svalové zkrácení delší časový úsek, může se stát, že jednoho dne náhle ucítíme bolest v některé oblasti úponů a svalů. Nejčastěji bývá postižena oblast kolenního kloubu. Zde je právě největší počet úponů svalů dolních končetin. Také v oblasti Achillovy šlachy bývají časté obtíže. Důležité je zamyslet se, proč k bolesti vůbec dochází, jaké jsou příčiny a hledat racionální řešení. Tyto zranění lze eliminovat pravidelným strečinkem, který by se měl provádět před i po pohybové aktivitě (Soulek & Martinek, 2000).

#### **d) Ostatní**

- **Dehydratace** – cyklistika je fyzicky náročná činnost, při níž se spotřebovává velké množství energie. Je tedy důležité během jízdy doplňovat tekutiny, a při delší vyjížďce i jíst. Ideální jsou sportovní iontové nápoje, které tělu dodají potřebné minerály a vitamíny. Z jídla jsou pak vhodné lehce stravitelné potraviny jako je banán, müsli tyčinka, čokoláda, energetická tyčinka, apod. Mnozí lidé doplňování tekutin a živin v průběhu výletu podceňují a pak dochází k nepříjemným stavům (malátnost, třesení se, ztráta výkonu) z důvodu dehydratace nebo nedostatkem jednoduchých cukrů (Halada, Jakeš, Krejčí, Křemeček, & Macka, 2007).

- **Únava**- projevuje se zhoršenou koncentrací a delší reakční dobou, která může vést ke špatnému odhadu situace a následnému pádu, ke kterému by za normálního stavu

nedošlo. Důležité je nepřeceňovat své schopnosti, brát ohled na okolní podmínky, materiální vybavení a volit optimální vzdálenost a náročnost trasy tak, aby vyhovovala i ostatním členům skupiny (Skeřil & Čegan, 2003).

- **Neznalost vlastního zdravotního stavu** - existuje řada onemocnění, při kterých musíme dodržovat určité zásady při sportování, např. cukrovka, astma, onemocnění srdce, vysoký krevní tlak a mnoho dalších. Problém je však v tom, že mnohokrát někteří lidé vůbec netuší, že mají nějaké zdravotní omezení a hrozí jim velké riziko. Pokud člověk provozuje druh takovéto pohybové činnosti, v rámci prevence by mělo být samozřejmostí nechat si provést zátěžové vyšetření na oddělení zátěžové a funkční diagnostiky. Zde se dozvíme stav našeho srdečně-cévního systému a všechny potřebné parametry pro naše pohybové aktivity (Soulek & Martinek, 2000).

- **Nepoužívání ochranných prvků** - nepoužíváním helmy na kole se riziko zranění mnohonásobně zvyšuje. Další důležitou součástí výstroje jsou brýle. Nejen že chrání oči před sluncem, hmyzem a prachem, ale také před kamínky, které můžou vyletět například od předjíždějícího auta (Král & Makeš, 2002).

## 1.6 Cykloturistika v mikroregionu Litovelsko

Jedná se o velký region s mnoha cyklotrasami.

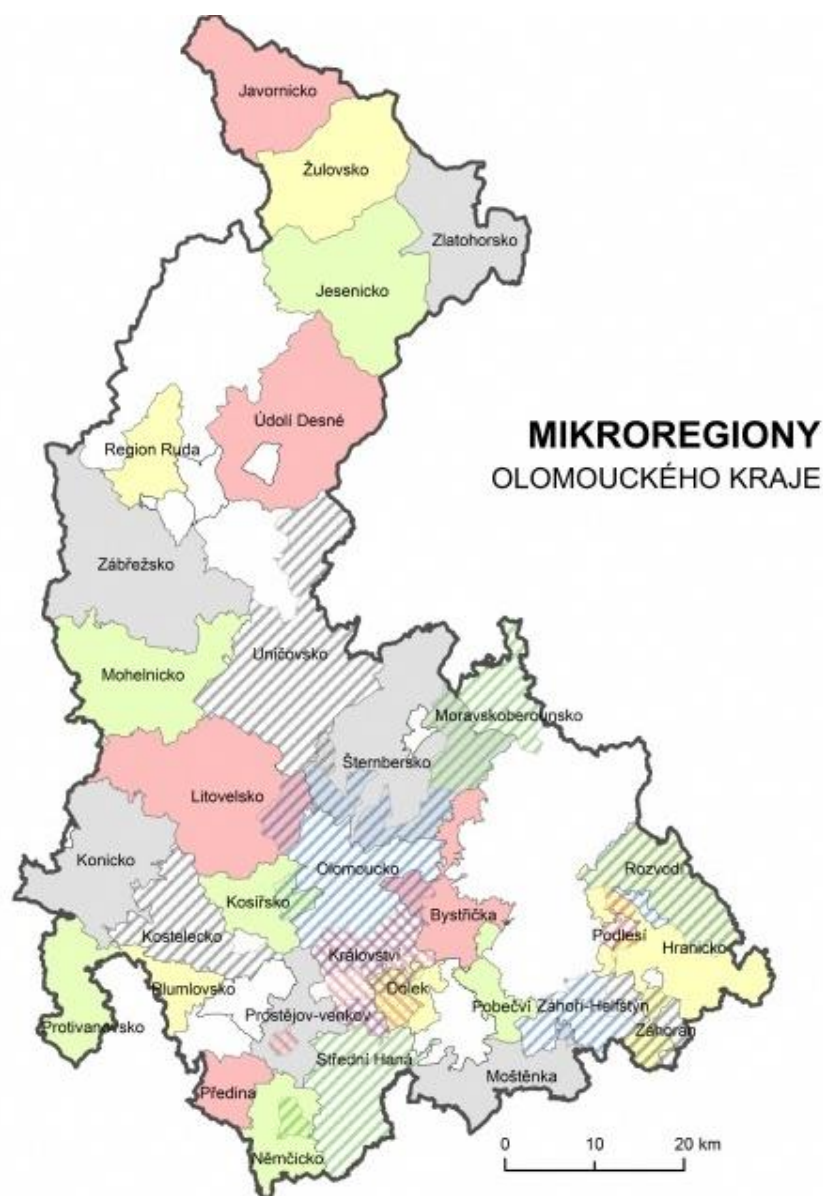
### 1.6.1 Mikroregion Litovelsko

Mikroregiony (svazek obcí, sdružení obcí) jsou obce sdruženy v tzv. dobrovolných svazcích, které se snaží o rozvoj určitého území a podporu regionálních záměrů, přičemž se snaží čerpat prostředky ze státních fondů a z fondů EU. Typicky mikroregion vzniká z vlastní iniciativy, nikoliv příkazem nadřízeného orgánu nebo ze zákona (Škrabal, Nunvářová, Novák, & Třebíčský, 2006). V současnosti existuje v ČR více než 550 mikroregionů (Regionální informační servis, 2016).

Tento mikroregion spadá pod Olomoucký kraj (obr. 9), kde se nachází v současnosti 59 mikroregionů. Je součástí turistické oblasti Střední Morava a Haná. Území mikroregionu Litovelsko má rozlohu 280 km<sup>2</sup> a je rozděleno na tři části: Bouzovskou vrchovinu, Hanou a Litovelské Pomoraví. Žije v něm téměř 27 tisíc obyvatel. Hlavním centrem celé oblasti je město Litovel, kde žije přibližně 10 tisíc obyvatel.

Mikroregion Litovelsko je pro turisty velmi lákavá a atraktivní lokalita, která návštěvníkům nabízí k pozorování historické stavby, přírodní památky a krásnou krajinu. Je zde mnoho turistických a cyklistických tras vedoucí nádhernou přírodou, kolem řeky Moravy a lužními lesy.

Okolní příroda a kulturní zajímavosti na Litovelsku slibují zajímavě strávený čas dovolené. Množství tras krásnou a místy i chráněnou oblastí láká k pěším i cyklistickým túrám. Také je zde k vidění řadu kulturního dědictví, architektury a historie. Tento mikroregion dále nabízí mnoho kulturních a společenských akcí. Rozhodně stojí za to tento region navštívit.



Obrázek 9. Mikroregiony Olomouckého kraje

Zdroj: <https://www.kr-olomoucky.cz/mikroregiony-ok-cl-700.html>

### **Obce Mikroregionu Litovel**

Mikroregion Litovelsko vznikl jako první subjekt v roce 2004 a je vymezen správním územím dvaceti dvou obcí: Bílá Lhota, Bílsko, Bouzov, Červenka, Dubčany, Haňovice, Cholína, Litovel, Loučany, Loučka, Luká, Měrotín, Mladeč, Náklo, Náměšť na Hané, Olbramice, Senice na Hané, Senička, Slavětín, Střeň, Vilémov a Příkazy.





Obrázek 10. Vymezení obcí Mikroregionu Litovelsko

Zdroj: <https://www.litovelsko.eu/>

Území mikroregionu je rozděleno na 3 části: Bouzovská vrchovina, Haná a Litovelské Pomoraví.



Obrázek 11. Mikroregion Litovelsko

Zdroj: <https://www.litovelsko.eu/>

### **a) Bouzovská vrchovina**

Bouzovská vrchovina se vyznačuje zvlněným terénem, a je hojně navštěvována zejména díky jednomu z nejkrásnějších hradů v České republice. Tato oblast je převážně zalesněná a nabízí dostatečné množství turistických tras (Litovelsko, 2018).

### **b) Haná**

Je nejnižše položenou a nejvíce úrodnou částí tohoto mikroregionu. Litovelsko je považováno za nejtypičtější oblast Hané. Haná se prostírá od Olomouckého (okresy Olomouc, Přerov a Prostějov) až do Zlínského (okres Kroměříž) a Jihomoravského kraje (okres Vyškov). Samotné centrum Hané se nachází v Olomouci. V této oblasti byli typické různé zvyky a nářečí, které se postupem času a vlivem globalizace vytrácejí.

### **c) Litovelské Pomoraví**

Od roku 1990 je tohle území zařazeno do chráněné krajinné oblasti s celkovou rozlohou 96 km<sup>2</sup>. Nachází se v severní části Hornomoravského úvalu, který dále přechází v Mohelnickou brázdou. V samotném středu CHKO Litovelského Pomoraví se nachází město Litovel. Zkladním činitelem je řeka Morava, která vyváří několik ramen, meandrů a kanálů a vzájemně s přítoky tvoří jedinečné území lužních lesů, luk a mokřadů. Oblast je hojně protkaná sítí značených turistických cest a naučných cyklostezek s informačními tabulemi (Machar, 1993; Podhorský, 2008).

## **1.6.2 Vybrané cyklostezky a cyklotrasy v mikroregionu Litovelsko**

Litovelsko je ideální místo pro cyklovýjížděky a je protkáno širokou sítí cyklotras. Je vhodné jak pro netrénované jedince, či rodinné cyklovýlety, tak pro trénované cyklisty. Je zde možnost volby od nenáročného terénu Litovelským Pomoravím, které je zajímavé tím, že se nachází téměř v naprosté rovině, až po kopcovité Bouzovsko, kde je potřeba určité fyzické kondice (Halada et al., 2007).

### **a) Naučná stezka Litovelské luhy**

Tato trasa vede z Litovle přes Horku nad Moravou až do Olomouce a měří 16 km. Je vhodná jak pro pěší, tak pro cyklisty. Z velké části vede lužními lesy a jen opravu malé části vedou po pozemních komunikacích. Je značena turistickými značkami červené barvy číslem 51. Svým charakterem je vhodná pro rodiny s dětmi vzhledem k nízké náročnosti s téměř

nulovým převýšením. Po celé trase je rozmístěno 21 nových informačních tabulí s přírodními, historickými a kulturními zajímavostmi. (Turistické informační centrum Litovel, 2015).

#### **b) Lesánkova cyklotrasa**

Tato cyklotrasa je „ušitá“ na míru pro děti. Okruh měří 8,5 km, je rovinný a vede lužními lesy CHKO Litovelským Pomoravím. Začíná i končí ve městě Litovli, ale je možné se na něj napojit i z okolních vesnic. Trasa má asfaltový podklad a je tedy vhodná i pro rodiny s cyklovozíkem. Podél cesty je několik interaktivních zastavení, které procvičí dětskou kreativitu a myšlení. Jsou zde i lanové dráhy, balanční prvky a pro dospělé posezení (Turistické informační centrum Litovel, 2015).

#### **c) Cyklostezka Litovel - Víška - Sobáčov**

Byla vybudována v roce 2006 za účelem snížení cyklo dopravy ze silně frekventovaných silnic. Propojuje místní obce Nasobůrky, Sobáčov, Víšku a Mladeč s Litovlí a je tak zajištěna větší bezpečnost a dostupnost na kole. Délka této cyklostezky je 2,5 km a svým charakterem je vhodná i pro provozování in-line bruslení. Má významný přínos pro rozvoj cykloturistiky na Litovelsku, neboť spojuje severní, turisticky velmi atraktivní části mikroregionu Mladeč, Nové zámky, Bílá Lhota, Bouzov a Javoříčko.

#### **d) Cyklostezka Chořelice-Rozvadovice**

Byla vybudována v roce 2004, aby zabezpečila odklonění cyklistů z velmi frekventované silnice II. třídy č. 635 Litovel – Olomouc. Měří přibližně 2,5 km, vede kolem zříceniny mlýna Šargoun a je vybavena odpočívadly s lavičkami. Dále je možné pokračovat přes obec Rozvadovice, kde se dá napojit na novou cyklostezku až do obce Unčovice.

#### **e) Cyklostezka Rozvadovice – Unčovice**

Cyklostezka o délce 1,5 km slouží k bezpečnému napojení se z obce Unčovice do Litovle. Je vhodná i pro in-line bruslaře, ale musí se počítat s drobným převýšením (Litovelsko, 2018).

#### **f) Cyklotrasa č. 51 - Moravská stezka**

Moravská stezka vede z Jeseníků až na Jižní Moravu a v celkové délce měří přes 300 km. Téměř celý její úsek vede souběžně s dálkovou cyklotrasou EuroVelo č. 9. Hanácký úsek měří 82 km a svým charakterem je vhodný i pro méně zdatné cyklisty. Spojuje města Hané,

jako jsou Mohelnice, kde hanácký úsek začíná, Litovel, Olomouc, Tovačov a Kroměříž, kde končí. Velká část vede krásnou přírodou a lužními lesy CHKO Litovelského Pomoraví. Po celé trase je několik zajímavostí, které stojí za zhlédnutí (Moravská stezka, 2018).

#### **g) Cyklostezka Litovel – Červenka (Hrázka)**

V roce 2017 byla tato cyklostezka renovována novým asfaltovým kobercem a po celé délce opatřena osvětlením pro pohodlnější cyklodopravu.

### **1.6.3 Služby nabízené cykloturistům na uvedených cyklostezkách a cyklotrasách**

- Úschovna kol – cyklisté mají možnost využít úschovny kol, která se nachází v Litovli na náměstí Přemysla Otakara v turistickém informačním centru. Úschovna kol je zdarma a platí od začátku do konce pracovní doby.
- Půjčovna a servis kol – mikroregion Litovelsko nabízí možnost využití půjčovny kol pro turisty, kteří nemají vlastní kolo. Tuto službu zprostředkovává prodejna a servis kol Rakola sídlící poblíž náměstí v ulici Husova 783, Litovel.
- Projekt cyklisté vítání - od srpna 2014 je turistické informační centrum, které se nachází na náměstí Přemysla Otakara zapojeno do projektu „Cyklisté vítání“, který je pod záštitou Nadace Partnerství. Poskytuje základní náradí pro jednoduché opravy kol, nabízí aktuality a informace o službách pro cyklisty, včetně cyklotras, tipů na výlety a také možnost využít úschovny zavazadel. Dále nabízí přehled ubytovacích a stravovacích zařízení, přehled o místních památkách apod. (Litovel, 2013).
- Vybrané restaurace a ubytování
  - Penzion a restaurace Sobáčovský rybník – nové otevřená restaurace nabízí možnost ubytování a občerstvení na příjemném místě u sobáčovského rybníka, kudy vede velmi frekventovaná cyklostezka, která je součástí cyklotrasy po CHKO Litovelské Pomoraví. V letních dnech je otevřen i venkovní bar, který nabízí doplnění tekutin během nebo po vyjížďce na kole. Navíc tohle ubytování poskytuje možnost půjčení kol a koloběžek a také úschovnu kol pro hosty. Je zde možnost bohatého sportovního vyžití, jako je plážový volejbal, tenis, stolní tenis a jiné (Sobáčovský rybník, 2018).
  - Pohostinství u vody v Březovém – často využívané občerstvení cykloturistů, kteří jedou po naučné stezce Litovelskými luhy.

- Penzion Stodola – nachází se v malé osadě Nové Mlýny mezi městy Mohelnice a Litovel, v nádherné krajině CHKO Litovelské Pomoraví, kudy vede dálková cyklotrasa Moravská stezka. Letní restaurace s prostornou terasou a kapacitou až pro 80 osob nabízí turistům odpočinek ve stínu pod korunami vzrostlých stromů a výhledem na řeku Moravu.
- Na pohodě – Bar a rychlé občerstvení, které nabízí možnost osvěžení v horkých dnech na písčovní Náklo v blízkosti cyklotrasy z Litovle do Olomouce.
- Hotel a restaurace Bouzov – Hotel se nachází na náměstí obce Bouzov přímo pod hradem Bouzov, k němuž se váže bohatá historie.

## **2 CÍLE PRÁCE**

### **2.1 Hlavní cíl**

Zjistit základní aspekty cykloturistiky, zejména zdravotní aspekty cykloturistů v Litovelském regionu.

### **2.2 Dílčí cíle**

V rámci zdravotních aspektů cykloturistiky zjistit:

- Hlavní zdravotní rizika spojená s cykloturistikou
- Nejčastější bolesti při jízdě na kole
- Používání cyklistické helmy
- Používání měřiče tepové frekvence
- Dodržování pitného režimu
- Dodržování pravidelného příjmu energie při vyjíždkách
- Hlavní důvody provozování cykloturistiky

### **2.3 Úkoly**

- Rešerše literatury
- Sestavení ankety
- Ověření ankety
- Realizace anketního šetření
- Zpracování výsledků výzkumu v programu MS Excel

### 3 METODIKA PRÁCE

Ke zpracování této bakalářské práce jsem využil následující metody:

- Kvantitativní výzkum formou osobního dotazování na základě ankety
- Analýza sekundárních zdrojů dat (literární, elektronické)

Anketa byla vlastní konstrukce (viz. příloha č. 1) ve spolupráci s vedoucí bakalářské práce. Skládala se ze 13 uzavřených otázek, kde měli respondenti na výběr z několika možností. První dvě otázky se týkaly socio - demografických charakteristik respondentů (pohlaví, věk). Další skupina otázek byla zaměřená na základní faktory související s jízdou na kole (četnost, délka, účel vyjížděk a spokojenost s cyklotrasami). Ostatní otázky se týkaly zdravotních aspektů cykloturistiky (používání helmy, frekvence vyjížděk, používání měřiče tepové frekvence, bolesti při jízdě na kole). Výzkum byl anonymní. Ze 160 oslovených respondentů bylo anketu ochotno vyplnit 145 osob, což představuje 91 % návratnost. 15 osob odmítlo většinou z důvodu, že neměli brýle, pospíchali nebo neměli náladu vyplňovat.

Ke sběru dat došlo o víkendových dnech v období od začátku června do konce září roku 2018 na následujících cyklotrasách:

- Lesánkova cyklotrasa
- Naučná stezka Litovelské luhy
- Cyklotrasa č. 51 – Moravská stezka
- U hradu Bouzov

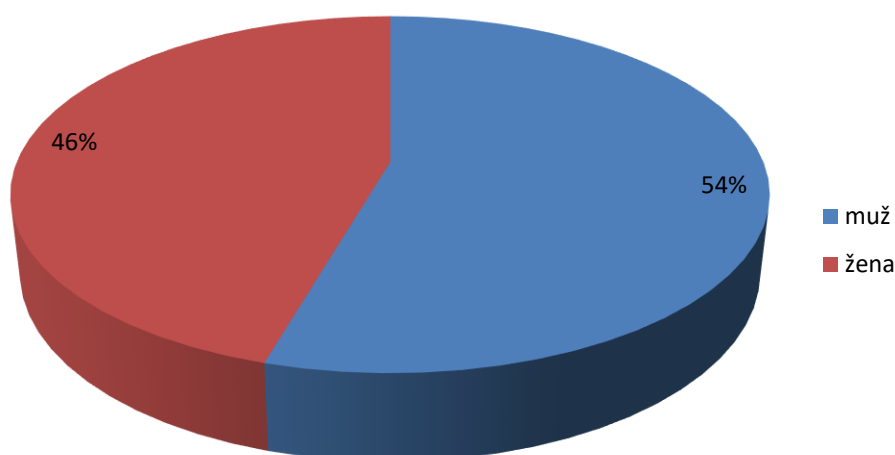
Výsledky výzkumu byly zpracovány v programu MS Excel.

Literární zdroje jsem využil především v teoretické části k objasnění základních pojmů cykloturistiky. Z elektronických zdrojů jsem nejvíce čerpal z webových stránek mikroregionu Litovelska, kde se nacházelo nejvíce aktualit o tomto regionu.

## 4 VÝSLEDKY VÝZKUMU

### 4.1 Pohlaví respondentů

Z počtu 145 respondentů **54 % představovali muži** a **46 % ženy**. Z toho vyplývá, že v mikroregionu Litovelsko muži využívají jízdní kolo nepatrně více než ženy.

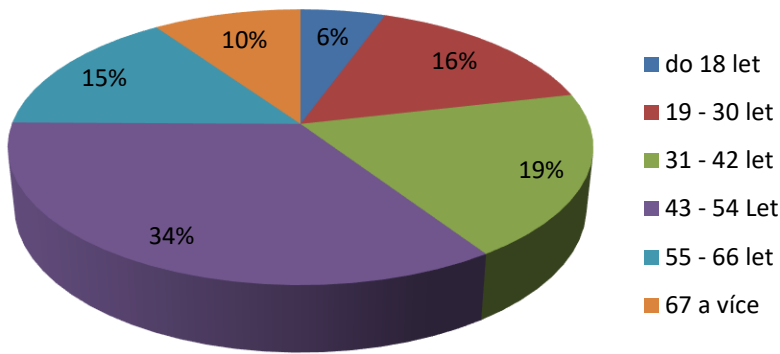


Obrázek 12. Pohlaví respondentů

### 4.2 Věk respondentů

Graf ukazuje, že nejvíce zastoupenou skupinou byli lidé ve věkové kategorii **43 – 54 let**, a to z **34 %**. Jako druhou nejpočetnější skupinou byli z 19 % lidé ve věku 31- 42 let. Následuje skupina cykloturistů ve věku 19 - 30 let z 16 % a hned za nimi byla skupina cyklistů ve zralejším věku 55 – 66 let v podílu 15 %. Jako předposlední byla nejstarší věková skupina osob nad 67 let z 10 %. Podle očekávání bylo nejméně oslovených respondentů z 6 % v kategorii do 18 let. Patrně je to z důvodu, že v tomto věkovém období není o cykloturistiku zájem.

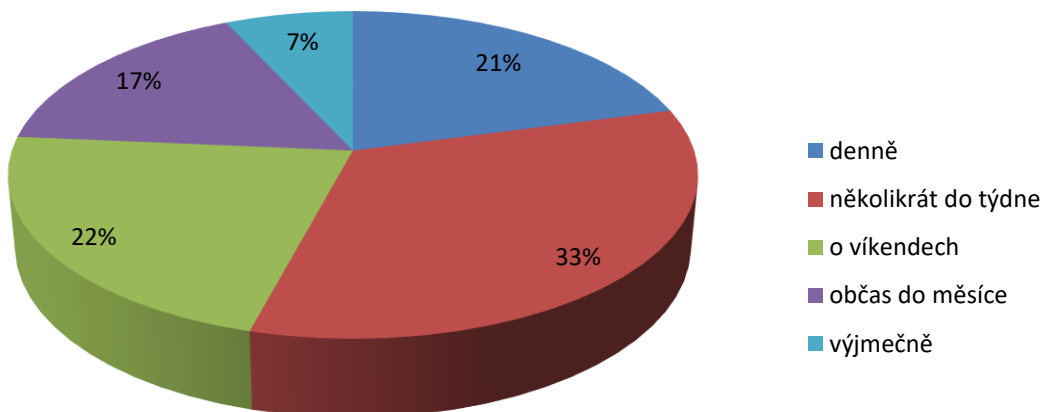




Obrázek 13. Věk respondentů

### 4.3 Frekvence jízdy na kole

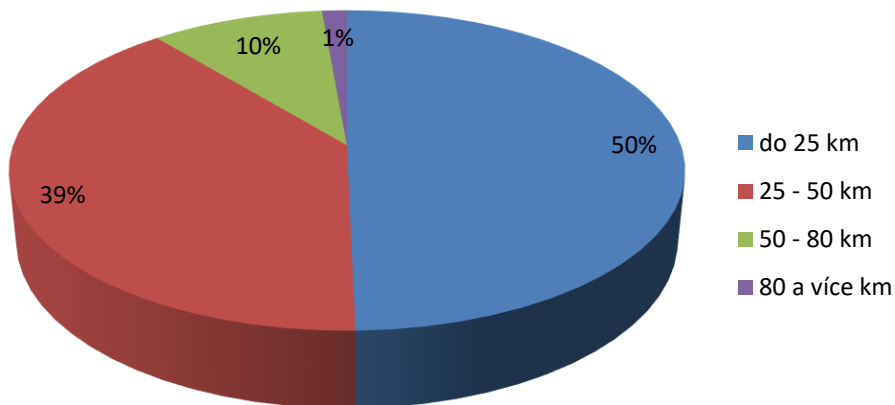
V rámci této anketní otázky měli respondenti započítat veškerou jízdu na kole (tj. do zaměstnání, do školy, cyklistické výlety, atd..). Z výsledku je zřejmé, že **33 % respondentů** využívají kolo **několikrát do týdne**. Velká většina cyklistů, a to 22 %, používá kolo na víkendové výlety, o něco méně lidí využívají kolo denně. 17 % lidí používá kolo občas do měsíce a 7 % dotázaných jezdí na kole výjimečně.



Obrázek 14. Frekvence jízdy na kole

#### 4.4 Délka vyjížd'ky

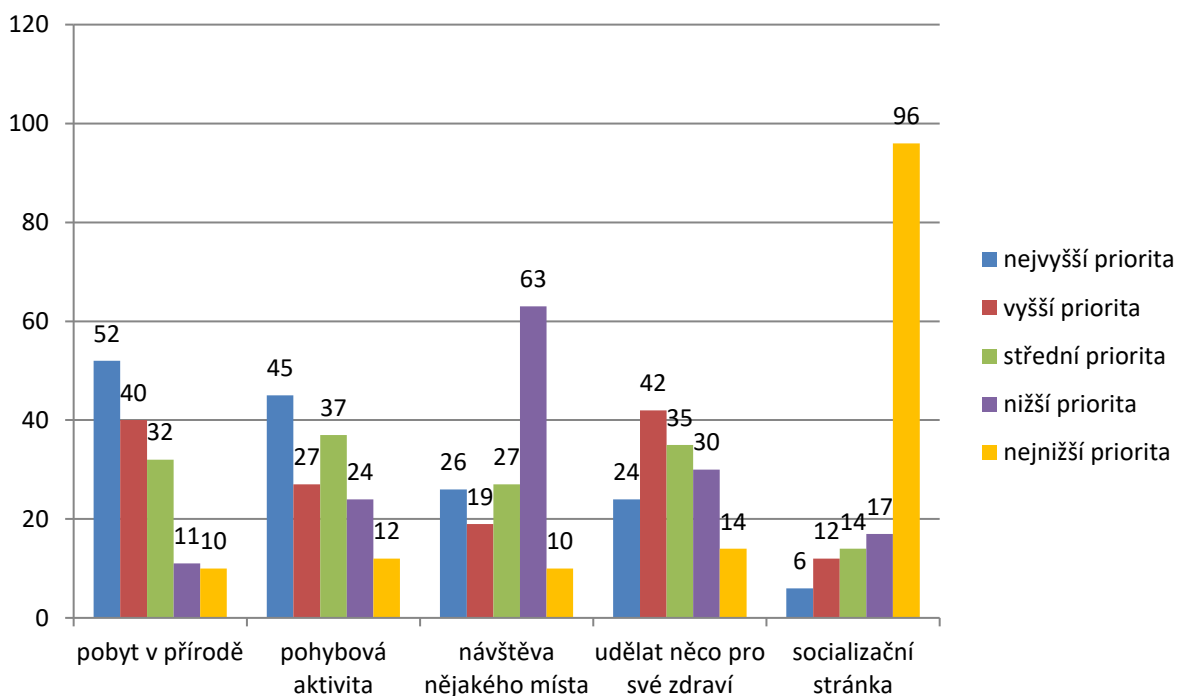
Celá **polovina dotazovaných** volí nejkratší variantu **vyjížd'ky do 25 km**. Jako druhá nejčastější je varianta 25-50 km, pro 10 % respondentů je nejčastější trasa 50-80 km a jen 1 % oslovených volili variantu nad 80 km.



Obrázek 15. Délka vyjížd'ky

#### 4.5 Hlavní účel cyklovyjížd'ky

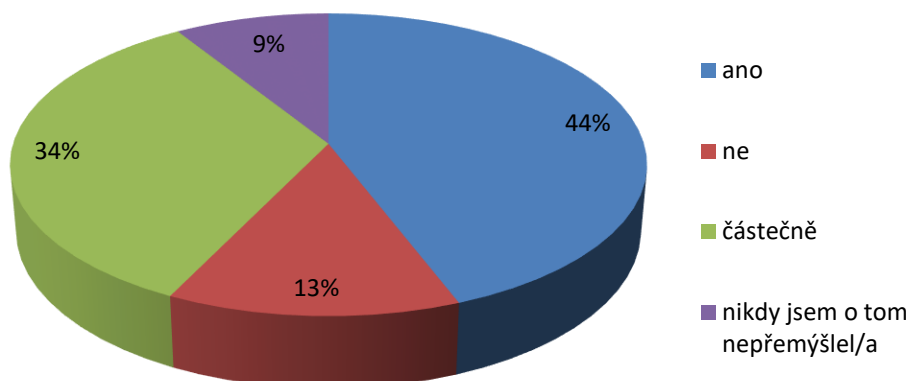
Ze 145 dotázaných volilo největší počet lidí (52) za nejvyšší prioritu pobyt v přírodě. Dále pak následovala pohybová aktivita, kterou bralo jako nejvyšší prioritu 45 lidí. Naopak nejmenší počet lidí, celkem 6 ze 145 oslovených volilo za nejvyšší prioritu socializační stránku. Jako nejnižší prioritu volilo 96 respondentů socializační stránku.



Obrázek 16. Hlavní účel cyklovyjížd'ky

#### 4.6 Využívání kola jako prostředku ke zlepšení zdravotního stavu

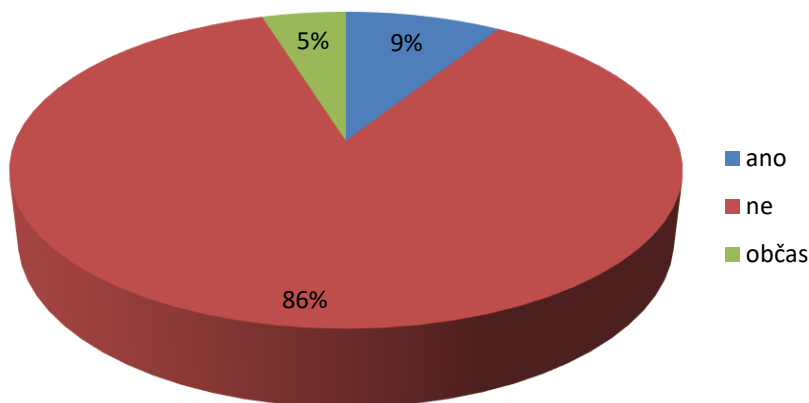
Poměrně velké procento lidí (**44 %**) používá kolo jako **prostředek ke zlepšení zdravotního stavu**. Pro 34 % je to jen jeden z mnoha důvodů proč na kolo nasednout. Pouze 13 % nebere jízdu na kole jako účel ke zlepšení zdravotního stavu a 9 % lidí o tom nikdy ani nepřemýšlelo.



Obrázek 17. Využití kola jako prostředku ke zlepšení zdravotního stavu

#### 4.7 Používání měřiče tepové frekvence

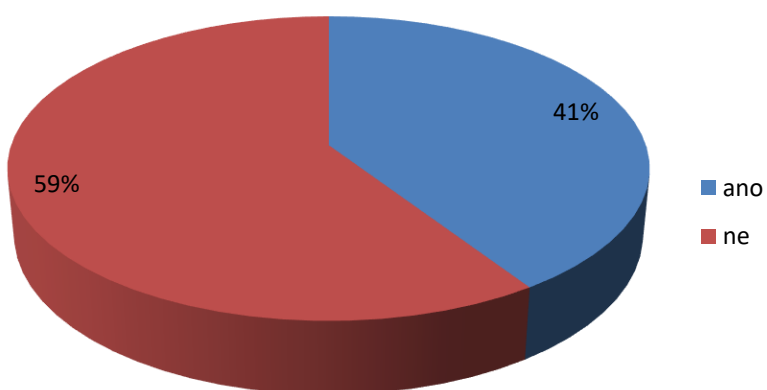
Téměř většina **86 %** respondentů odpovědělo, že měřič tepové frekvence **nepoužívá vůbec**, tím pádem řídí svoje síly spíše pocitem. Pouze 9 % respondentů využívá měřič tepové frekvence ke kontrole svého výkonu a 5 % ho používá občasně.



Obrázek 18. Používání měřiče tepové frekvence

#### 4.8 Používání helmy

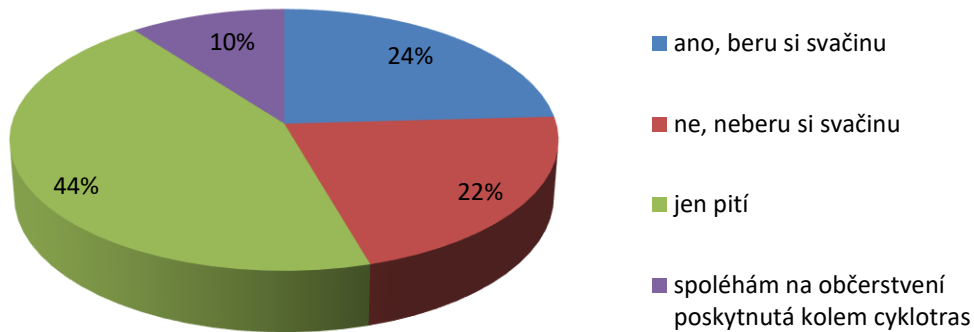
Alarmujícím zjištěním bylo, jak málo cyklistů na místních cyklotrasách používá helmu při jízdě na kole. Helmu nosí pouze 41 % respondentů a **59 % helmu nepoužívá**.



Obrázek 19. Používání helmy

#### 4.9 Způsob občerstvení na cykloturistických výletech

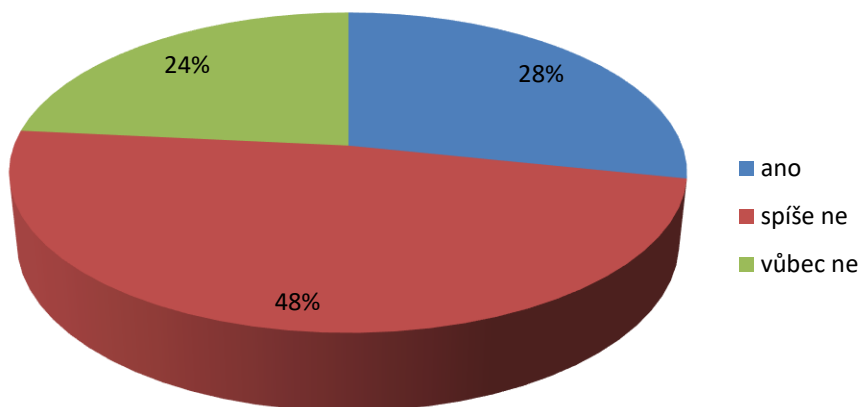
Z dotazníkového šetření vyplynulo, že **44 % lidí** si bere na cyklovýlety **pouze pítí** a 24 % si s sebou bere i něco na svačinu. Docela velká část přesně 22 % si nebere žádné občerstvení a 10 % respondentů spoléhá na občerstvení poskytnutá poblíž cyklotras.



Obrázek 20. Způsob občerstvení na cykloturistických výletech

#### 4.10 Dodržování pravidelného příjmu energie

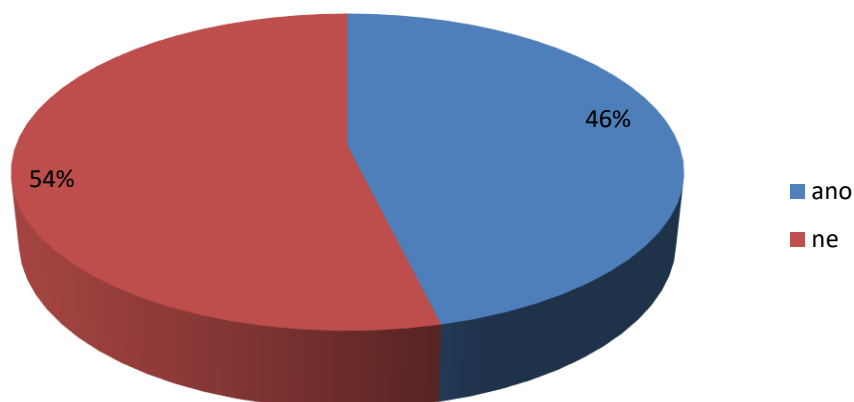
Téměř **polovina respondentů** po čas vyjížďky **spíše nedbá** na pravidelný **příjem energie** a 24 % během vyjížďky vůbec nedoplňuje energii. Pouze 28 % lidí si dodržování pravidelného energetického příjmu hlídá.



Obrázek 21. Dodržování pravidelného příjmu energie

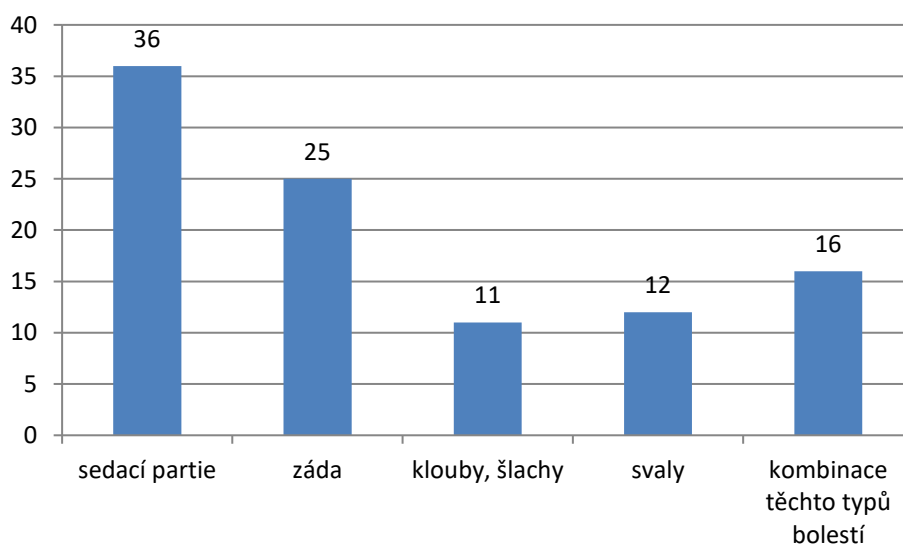
## 4.11 Bolest při jízdě na kole

Celkem **54 %** odpovědělo, že při jízdě na kole **netrpí žádnými bolestmi**, avšak zbylých 46% uvedlo určité typy bolestí, s kterými se setkávají při jízdě na kole.



Obrázek 22. Bolest při jízdě na kole

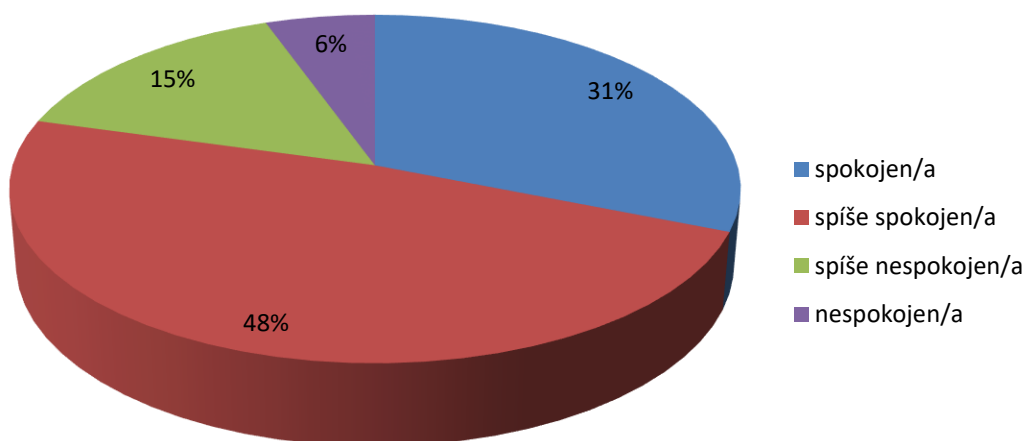
Z 67 lidí, kteří vyplnili, že se setkávají při jízdě na kole s nějakým typem bolesti, nejvíce z nich, a to **36** osob uvedlo **bolest sedacích partií**. Druhým nejčastějším problémem byli bolesti zad, které uvedlo 25 lidí. Dalších 12 respondentů označilo bolest svalů a 11 bolest šlach a kloubů. Z celkového počtu 67 lidí 16 jedinců uvedlo kombinaci těchto typů bolestí, které jsou v jednotlivých bolestech už zahrnuty.



Obrázek 23. Uvedené konkrétní typy bolestí

## 4.12 Spokojenost s místními cyklotrasami a cyklostezkami

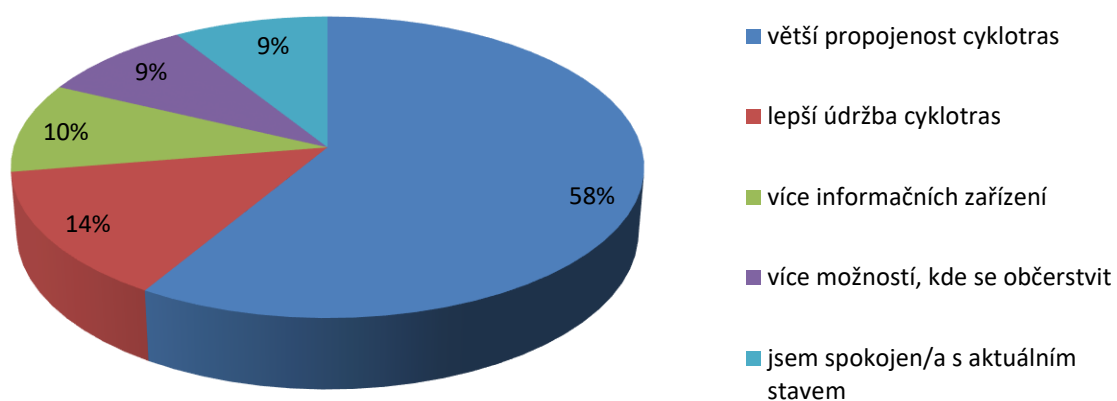
U necelé poloviny **48 % respondentů** převažuje **spíše spokojenost** se stavem místních cyklotras. 31 % z nich je úplně spokojená s aktuálním stavem cyklotras a cyklostezek. Pouze 15 % nejsou příliš spokojení a 6 % projevili úplnou nespokojenost.



Obrázek 24. Spokojenost s místními cyklotrasami a cyklostezkami

#### 4.13 Navrhovaný způsob zlepšení kvality cyklotras a cyklostezek

Nadpoloviční většina **58 %** by zlepšila **propojenost cyklotras**, 14 % osob by uvítali lepší údržbu cyklotras, především cyklostezek. Ostatních 10 % by zlepšilo informační zařízení na cyklotrasách a 9 % cykloturistů by uvítalo více možností, kde se občerstvit. Pouhých 9 % bylo úplně spokojeno s aktuálním stavem cyklotras.



Obrázek 25. Jak by lidé zlepšili kvalitu cyklotras a cyklostezek



## 5 DISKUSE

Na začátek diskuse bych chtěl ocenit pozitivní přístup respondentů při vyplňování ankety. Většina z nich měla důležité komentáře a užitečné informace, které nebyly součástí ankety, ale velmi mi pomohly při zpracování bakalářské práce.

V mém vzorku respondentů bylo zastoupeno více mužů než žen. Z uvedeného lze usuzovat, že na kole jezdí častěji muži, což také potvrdily výsledky v bakalářských pracích Daniela Pytlíka a Romana Vašiny, kteří se věnovali cykloturistice v jiných oblastech ČR, ale v otázce na pohlaví respondentů oběma autorům vyšli podobné výsledky (Pytlík, 2015; Vašina, 2015).

Oslovených ve věku do 18 let bylo nejméně ze všech věkových kategorií, a to jen 6 %. Tohle zjištění není nijak překvapující, protože děti přibližně do 12 let většinou neměly zájem dotazník vyplňovat, a tak vyplňovaly pouze jejich rodiče. Navíc tuto skutečnost pravděpodobně ovlivnilo, že pubescenti a adolescenti nemají očividně o cykloturistiku velký zájem.

Neočekávané výsledky mě překvapily v otázce hlavní účely cyklovyjížděky, kde jsem narazil i na určité nedostatky práce.

Předpokládal jsem, že velký počet respondentů bude volit jako jednu z vyšších priorit návštěvu nějakého místa. Naopak téměř polovina osob označila tuto možnost jako nízkou prioritu.

Jednoznačně za nejnižší prioritu volila většina lidí, konkrétně 96, socializační stránku. Podle mého názoru mnozí respondenti přesně nevěděli co si pod pojmem socializační stránka představit. Domnívám se, že kdybych zaměnil pojem socializační stránka za pojem „vyjížděka/cyklovýlet s přáteli“, tak by výsledek vyšel odlišně.

Podle komentářů respondentů jsou možnosti „pohybová aktivita“ a „udělat něco pro zdraví“ podobné, skoro stejného významu, tudíž při vyplňování ankety jednoznačně nevěděli čemu dát přednost. Pokud by se tyto dvě možnosti stejného významu spojily dohromady, převažovala by vyšší a nejvyšší priorita právě u „pohybu a udělat něco pro zdraví“ místo pobytu v přírodě. U této otázky jsou určité nedostatky v uvedených možnostech, které bych dnes již formuloval jinak.

Alarmujícím zjištěním bylo, jak málo cyklistů na místních cyklotrasách používá při jízdě na kole helmu. V dnešní době, kdy je tohle vybavení dostupné pro všechny, helmu nosí pouze 41 % a 59 % helmu nepoužívá vůbec. Z vyhodnocování výzkumu jsem zjistil, že tento negativní výsledek ovlivnili především starší jedinci nad 50 let.

V otázce na uvedené konkrétní typy bolestí při jízdě na kole nejvíce osob, a to 36 z 67 osob uvedlo bolest sedacích partií. Zajímavé na tomto faktu je, že v 29 případech šlo o ženy, a to nepovažuji za náhodu. Podle všeho ženy nad výběrem vhodného sedla příliš neuvažují a jezdí na kole s nevhodným sedlem, které již bylo na kole při zakoupení. Všem cyklistům, kteří trpí těmito problémy, doporučuji změření vzájemné vzdálenosti sedacích kostí, které se provádí v cyklistických prodejnách zdarma a podle toho odborníci poradí s výběrem vhodného sedla.

V otázkách 4.12 a 4.13 na spokojenost místních cyklotras a navrhovaný způsob zlepšení kvality cyklotras a cyklostezek se objevily rozdílné výsledky, kde u otázky spokojenosti s místními cyklotrasami a cyklostezkami bylo úplně spokojeno 31 % respondentů a v otázce na navrhovaný způsob zlepšení kvality cyklotras a cyklostezek uvedlo, že je spokojeno pouze 9 % respondentů.

Tento rozdíl ve výsledcích je způsoben tím, že mnozí respondenti jsou spokojeni s místními cyklotrasami, ale když už by se jim naskytla možnost něco zlepšit na kvalitě cyklotras, tak by to byla právě větší propojenost. Důležité je zmínit, že u této otázky byla možnost pouze jedné odpovědi a tak lidé volili spíše větší propojenost cyklotras místo úplné spokojenosti. Tímto nedostatkem vznikla odlišnost u dvou téměř stejných odpovědí.

Výsledky by mohli být odlišné, kdybych zařadil nějaké otevřené otázky, které by donutili respondenty více popřemýšlet. U otázky 4.11 na uvedené typy bolesti nebyla zkoumána míra bolesti nebo okolnosti spojené s určitým typem bolesti apod.

Jsou vidět rezervy tohoto výzkumu ve formulaci variant odpovědí, které se bohužel projeví až při vyhodnocování výsledků této práce. Přesto však věřím, že práce měla smysl a dále se na ní může navázat například v magisterské práci s podrobnějšími a detailnějšími výzkumy v této problematice.

## 6 ZÁVĚR

Mikroregion Litovelsko je vzhledem k možnostem výběru terénu a převýšení vhodný jak pro začínající, tak i pro pokročilé cykloturisty. Je zde mnoho zajímavých míst k vidění jak z oblasti historie, kultury nebo přírodních jevů.

Cílem bakalářské práce bylo poukázat na současný stav cykloturistiky na Litovelsku a analyzovat základní aspekty, zejména zdravotní aspekty cykloturistiky v Litovelském regionu.

Výzkumu se zúčastnilo o něco více mužů, z toho plyne, že cykloturistice se věnují více muži než ženy. Může to být důsledek toho, že je cyklistika obecně v Česku ukazována spíše jako mužský sport a pro ženy není tolik atraktivní jako například běh nebo jóga.

Nejvíce oslovených cyklistů a to 33 % z nich jezdí na kole několikrát do týdne. Cyklisté ve věku 43 – 54 jsou v mikroregionu Litovelsko, co se týče počtu nejvíce zastoupenou skupinou.

Celá polovina respondentů odpověděla, že nejčastěji volí nejkratší délku vyjížděky do 25 km. Tato skutečnost mě nijak nepřekvapuje. Na základě rozhovorů s respondenty se domnívám, že většina z nich žije ve zdejší regionu nebo okolních regionech a po zaměstnání volí spíše kratší zdravotní vyjížděku. O tohle mínění se také opírá fakt, že 48 % z dotázaných spíše nedodrhuje pravidelný příjem energie po čas vyjížděky a 44 % si bere s sebou na cyklovýlet pouze pití, což by mělo na kratší vyjížděku do 25 km postačit. Další necelá polovina osob, celkem 39 % vyplnila jako nejčastější délku vyjížděky 25-50 km. Předpokládám, že tuto možnost volili zdatnější cyklisté, protože při této vzdálenosti už je potřeba určité trénovanosti a také je důležité dbát i na energetický příjem (banán, energetická tyčinka, aj.).

Za hlavní účely vyjížděky cykloturistů z výsledků ankety považují pobyt v přírodě a pohybovou aktivitu jako prostředek ke zlepšení a udržení zdraví. Lidé tak mají alespoň dobrý pocit z toho, že mají pohyb na čerstvém vzduchu.

V naprosté většině cyklisté nepoužívají měřič tepové frekvence, tím pádem jezdí na kole podle pocitu. Ke kontrole svého výkonu používá tento přístroj pouze 9 % z oslovených, a z toho většina představují muži. Ženy používají měřič tepové frekvence jen v ojedinělých výjimkách.

Negativní považují výsledek v otázce na používání helmy. 59 % respondentů helmu vůbec nepoužívá.

54 % se neseťkává s Źádnou bolestí při jízdě na kole, avšak zbylých 46% nějaké bolesti pociťují, a to především bolesti v oblasti sedacích partií a zad. Zásadní vliv na tyto problémy mají nevhodné sedlo, špatná velikost rámu nebo představce, špatně nastavená výška posedu a v neposlední řadě špatná technika šlapání.

Při hodnocení spokojenosti s místními cyklotrasami a cyklostezkami se ukázalo, že většina cyklistů je více méně spokojených, ale mnozí z nich by uvítali ještě větší propojenost cyklostezek v rámci tohoto regionu.

## 7 SOUHRN

Hlavním cílem bakalářské práce bylo analyzovat základní aspekty cykloturistiky, především zdravotní aspekty cykloturistů v mikroregionu Litovelsko.

Teoretická část se věnuje základním pojmům vztahujícím se k cykloturistice, vlivu cykloturistiky na lidské zdraví a také je zde představen mikroregion Litovelsko s jeho cyklotrasami a službami, které cykloturisté mohou využít.

V následující kapitole byly stanoveny hlavní cíle, dílčí cíle a úkoly práce.

Třetí kapitola popisuje využití metody k dosažení vytyčených cílů práce.

V praktické části jsou popsány výsledky dotazníkového šetření, které jsou navíc znázorněny v jednotlivých grafech.

Kapitola diskuse hodnotí dosažené výsledky z dotazníkového šetření a zmiňuje rezervy této bakalářské práce.

V závěru jsou uvedeny hlavní výsledky, ke kterým jsem došel.

## 8 SUMMARY

The main aim of the thesis was analysis of basic cyclotourism aspects, most importantly the health aspects in the Litovel micro-region.

Theoretical part deals with basic terminology related to cyclotourism, and its effect on human health. There is also an introduction of the Litovel microregion, its cycling routes and the services, which cyclotourists can use.

The following chapter establishes the major and minor aims of the thesis and its tasks.

Third chapter describes the methods used to achieve established aims of the thesis.

The results of the survey are described in the practical part, which are complemented with individual graphs.

The discussion chapter assesses the results from the survey and highlights the thesis's weak points.

Kapitola diskuse hodnotí dosažené výsledky z dotazníkového šetření a zmiňuje rezervy této bakalářské práce.

V závěru jsou uvedeny hlavní výsledky, ke kterým jsem došel.

## REFERENČNÍ SEZNAM

- Cykloportál. (2015). *Značení cyklotras*. Retrieved 1. 10. 2018 from [https://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/Znaceni\\_tras.aspx](https://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/Znaceni_tras.aspx)
- Dopravní značení. (2018). *Příkazové dopravní značky*. Retrieved 28. 9. 2018 from <http://www.dopravni-znaceni.eu/>
- Filler, V., & Motýl, J. (2018). *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing.
- Halada, A., Jakeš, A., Krejčí, J., Křemeček, I., & Macka, J. (2007). *Na kole křížem krázem po Moravě a Slezsku*. Praha: Fragment.
- Klub českých turistů. (2015). *Turistické značení- cykloznačení*. Retrieved 10. 10. 2018 from <https://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct-cykloznaceni>
- Král, L., & Makeš, P. (2002). *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press.
- Landa, P., & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Litovel. (2013). *Cykloturistika*. Retrieved 10. 10. 2018 from <https://www.litovel.eu/cs/turistika/dovolena-v-pohybu/cykloturistika/>
- Litovelsko. (2018). *Bouzovská vrchovina*. Retrieved 7. 10. 2018 from <https://www.litovelsko.eu/cs/mikroregion-litovelsko/bouzovska-vrchovina.html>
- Louka, O. (2010). *Základy turistiky a sportů v přírodě*. Vyd. 1. Ústí nad Labem: Univerzita J.E. Purkyně v Ústí nad Labem.
- Machar, I. (1993). *Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví*. Přerov: Moravský ornitologický spolek.
- Martínek, J. (2007). *21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu*. Vyd. 1. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
- Moravska stezka. (2018). *Popis trasy Moravské stezky*. Retrieved 18. 9. 2018 from <http://moravskastezka.cz/popis-trasy/>
- Mourek, D. (2011). *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism.
- Olívková, J. (2017). *Mikroregiony v Olomouckém kraji*. Retrieved 24. 9. 2018 from <https://www.kr-olomoucky.cz/mikroregiony-ok-cl-700.html>
- Olomoucký kraj. (2017). Mikroregiony v olomouckém kraji. Retrieved 3. 10. 2018 from <https://www.kr-olomoucky.cz/mikroregiony-ok-cl-700.html>
- Ondráček, J., & Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Brno: Masarykova Univerzita.
- Podhorský, M. (2008). *Olomoucký kraj*. Praha: Freytag & Berndt.

- Pytlík, D. (2015). *Cykloturistika v mikroregionu Hlučínsko*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta Tělesné Kultury, Olomouc.
- Regionální Informační Servis. (2016). *Mikroregiony*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Retrieved 6. 10. 2018 from <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/mikroregiony>
- Sekera, J., & Vojtěchovský, O. (2009). *Cyklistika: průvodce tréninkem*. Praha: Grada Publishing.
- Sidwells, Ch. (2003). *Velká kniha o cyklistice*. Praha: Slovart.
- Skeřil, M., & Čegan, P. (2003). *Cykloturistika pro všechny*. Ostrava: Montanex.
- Sobáčovský rybník. (2018). Restaurace – penzion. Retrieved 28. 10. 2018 from <https://www.sobacov.cz/redakce/index.php?clanek=198222&xuser=&lanG=cs&slozka=53713&xsekce=198219>
- Soulek, I., & Martínek, K. (2000). *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Škrabal, I., Nunvářová, S., Novák, J., & Třebický, I. (2006). *Metodika zavádění managementu rozvoje mikroregionů*. Přerov: Euro-Print Přerov.
- Turistické informační centrum Litovel. (2015). Naučná stezka Lesánkova cyklotrasa – cyklomapa. Litovel: Infocentrum
- Turistické informační centrum Litovel. (2015). Naučná stezka Litovelské luhy – cyklomapa. Litovel: Infocentrum
- Vašina, R. (2015). *Cykloturistika v mikroregionu Moštěnka*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta Tělesné Kultury, Olomouc.
- Vyškovský, J. (1997). *Turistika a sporty v přírodě*. Brno: Masarykova Univerzita.



# SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Anketa k bakalářské práci

## Anketa: Zdravotní aspekty cykloturistiky

Dobrý den, prosím Vás o vyplnění krátkého dotazníku, který bude sloužit k vypracování moji Bc. práce. Dotazník je anonymní a bude zpracováván na FTK UP Olomouc. Děkuji za Váš čas strávený vyplňováním.

### 1. Pohlaví

- Žena
- Muž

### 2. Věk

- do 18 let
- od 19-30 let
- od 31-42 let
- od 43-54 let
- od 55-66 let
- 67 a více

### 3. Jak často jezdíte na kole? (na cyklovýlety, do práce/školy, atd.)

- denně
- několikrát do týdne
- o víkendech
- občas do měsíce
- výjimečně

### 4. Jak dlouhé vyjížděky volíte nejčastěji?

- do 25km
- od 25-50 km
- od 50-80km
- 80 a více km

### 5. Jaké jsou hlavní cíle vaší cyklovyjížděky? Nejvyšší priorita (1), vyšší priorita (2), střední priorita (3), nižší priorita (4), nejnižší priorita (5) (Přiřadte čísla od 1 do 5 k jednotlivým slovům podle vašich priorit)

- pobyt v přírodě
- pohybová aktivita
- návštěva nějakého místa
- udělat něco pro zdraví
- socializační stránka (společnost)

### 6. Využíváte jízdu na kole jako prostředek ke zlepšení zdravotního stavu? (snížení váhy, zlepšení kondice, atd.)

- ano
- ne
- částečně
- nikdy jsem o tom nepřemýšlel/a

### 7. Používáte při jízdě na kole měřič tepové frekvence pro kontrolu vašeho výkonu?

- ano
- ne
- občas

### 8. Používáte při jízdě na kole helmu?

- ano
- ne

### 9. Berete si s sebou na cyklovyjížděky občerstvení?

- ano
- ne
- jen pití
- spoléhám se na občerstvení po cestě

### 10. Dbáte po čas vyjížděky na pravidelný příjem energie? (musli tyčinky, ovoce, iontové nápoje, atd.)

- ano
- spíše ne
- vůbec ne

### 11. Setkáváte se při jízdě na kole s nějakým typem bolesti?

- ano
- ne

**Uved' typ bolesti:**

- sedací partie
- klouby, šlachy
- bolest zad a páteře
- svaly

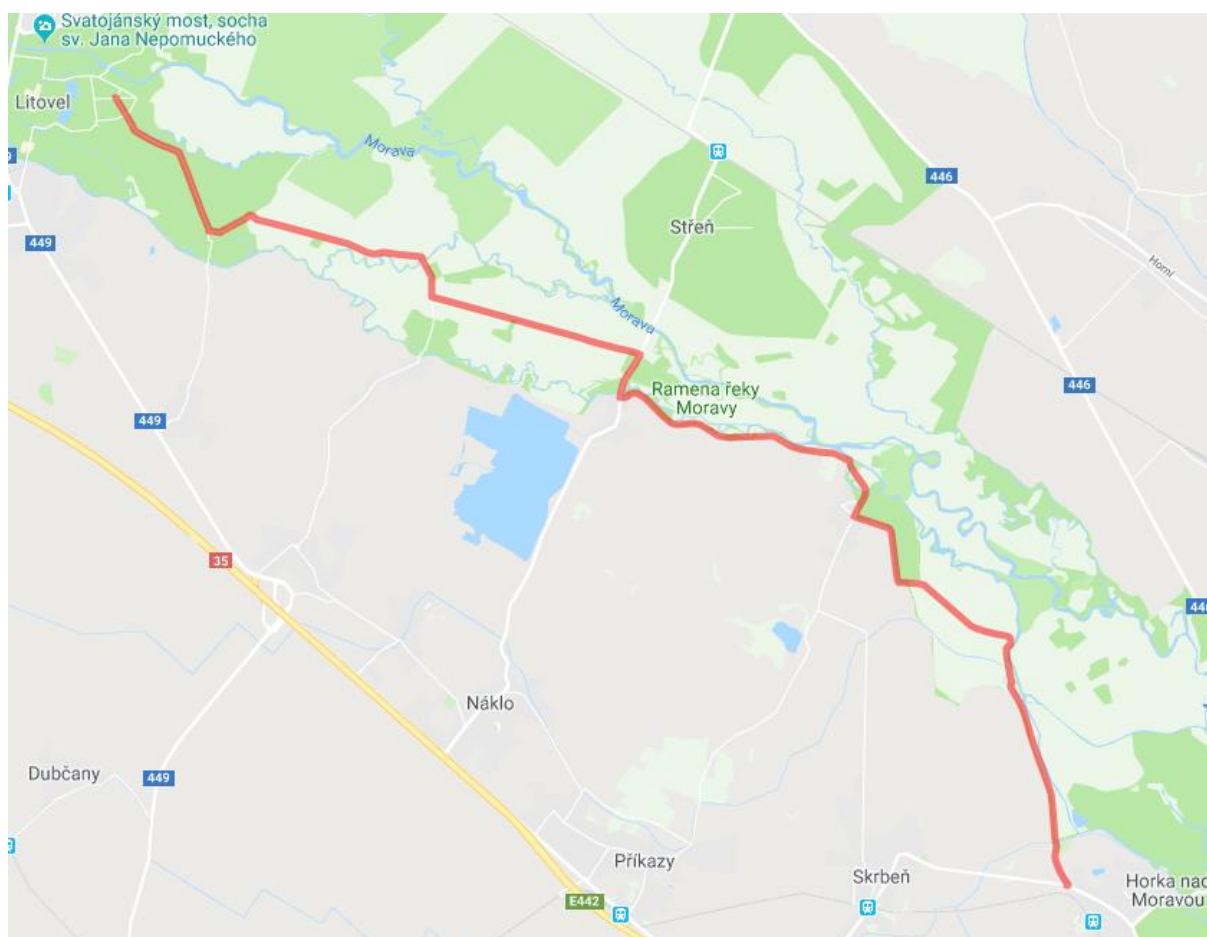
**12. Jak jste spokojen/a s místními cyklostezkami a cyklotrasami?**

- spokojen/a
- spíše spokojen/a
- spíše nespokojen/a
- nespokojen/a

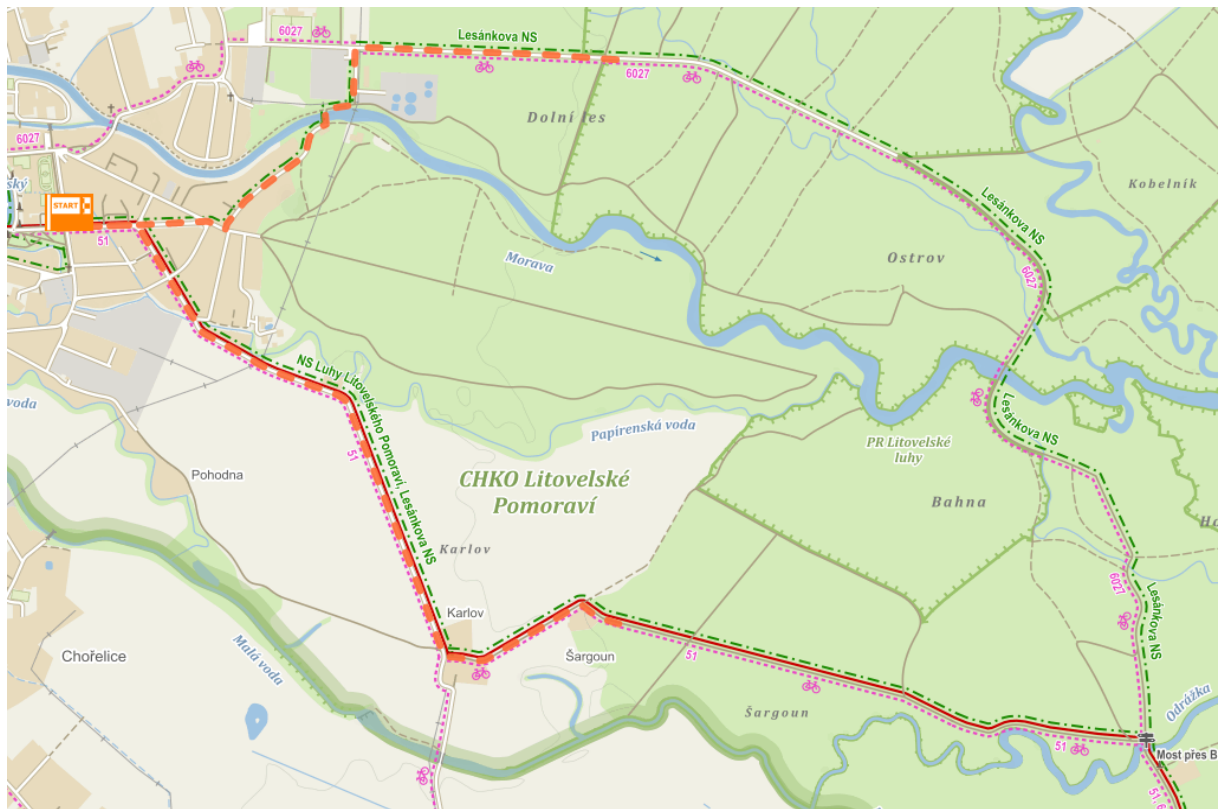
**13. Jakým způsobem byste zlepšil/a kvalitu cyklotras a cyklostezek?**

- větší propojenost cyklotras
- větší údržba cyklotras
- větší informační zařízení (značení, atd.)
- rozšíření míst s občerstvením
- jsem spokojen/a s aktuálním stavem

**Příloha č. 2: Mapa naučné stezky Litovelské luhy**



Příloha č. 3: Mapa Lesánkovy cyklotrasy



Příloha č. 4: Mapa cyklostezek spojující Litovel s okolními vesnicemi



Příloha č. 5: Cykloturisté studující informační tabule v Litovelském Pomoraví

