

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury



Fakulta
tělesné kultury

NÁVRH TRASY PRO VÍCEDENNÍ PĚŠÍ TURISTIKU NA OSTROVĚ MADEIRA A JEJÍ EVALUACE

Diplomová práce

Autor: Bc. Jiří Hejč

Studijní program: Tělesná výchova a sport – Rekreologie

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

Olomouc 2024

Bibliografická identifikace**Jméno autora:** Bc. Jiří Hejč**Název práce:** Návrh trasy pro vícedenní pěší turistiku na ostrově Madeira a její evaluace**Vedoucí práce:** Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.**Pracoviště:** Katedra rekreologie**Rok obhajoby:** 2024**Abstrakt:**

Tato diplomová práce se zaměřuje na návrh dálkové turistické trasy na ostrově Madeira, která by splňovala kritéria evropské normy Leading Quality Trails – Best of Europe. Navržená šestidenní trasa vede turisty od pobřežního městečka Porto Moniz až k útesům Ponta de São Lourenço na východním cípu ostrova, přičemž využívá stávající turistickou infrastrukturu k minimalizaci nákladů a ekologického dopadu. Terénní hodnocení trasy odhalilo nejen její krásu a rozmanitost, ale také některé nedostatky. Zatímco většina úseků nabízí úchvatné výhledy a nedotčenou přírodu, problematické jsou pasáže vedené po asfaltových silnicích a nedostatečné turistické značení. Rozhovor s účastníkem přechodu poskytl cenné praktické poznatky, které vedly k dalším doporučením pro optimalizaci navržené trasy.

Klíčová slova:

Certifikace, dálková turistická trasa, Madeira, pěší turistika, turistické značení

Souhlasím s půjčováním práce v rámci knihovních služeb.

Bibliographical identification

Author: Bc. Jiří Hejč
Title: Proposal and evaluation of a multi-day hiking trail on the island of Madeira

Supervisor: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.
Department: Department of Recreation and Leisure Studies
Year: 2024

Abstract:

This thesis focuses on the design of a long-distance hiking trail on the island of Madeira that would meet the criteria of the European Leading Quality Trails – Best of Europe standard. The proposed six-day route takes hikers from the coastal town of Porto Moniz to the cliffs of Ponta de São Lourenço on the eastern tip of the island, utilizing existing tourist infrastructure to minimize costs and ecological impact. Field evaluation of the route revealed not only its beauty and diversity but also some shortcomings. While most sections offer breathtaking views and pristine nature, problematic areas include segments running along asphalt roads and insufficient trail marking. An interview with a participant who walked the route provided valuable practical insights, leading to further recommendations for optimizing the proposed trail.

Keywords:

Certification, hiking, long-distance hiking trail, Madeira, trail marking

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

Prohlašuji, že jsem tuto práci zpracoval samostatně pod vedením Ing. Evy Schwartzhoffové, Ph.D., uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a dodržoval zásady vědecké etiky.

V Jihlavě dne 30. června 2024

.....

Tímto bych rád poděkoval Ing. Evě Schwartzhoffové, Ph.D. za její ochotu, čas a přínosné rady poskytované v průběhu vedení této diplomové práce.

OBSAH

Obsah	7
1 Úvod	9
2 Přehled poznatků	10
2.1 Turistika	10
2.1.1 Pěší turistika.....	11
2.1.2 Pěší turistika v horách	14
2.2 Trasy pro pěší turistiku	15
2.2.1 Vývoj tras pro pěší turistiku v Evropě.....	17
2.2.2 Certifikace turistických tras	18
2.3 Charakteristika ostrova Madeira	20
2.3.1 Flora a fauna	21
2.3.2 Podnebí.....	21
2.3.3 Ochrana přírody	22
2.3.4 Pěší turistika.....	23
3 Cíle.....	28
3.1 Hlavní cíl	28
3.2 Dílčí cíle.....	28
4 Metodika.....	29
4.1. Leading Quality Trails – Best of Europe	29
4.1.1 Volitelná kritéria LQT-BE pro čtyřkilometrové úseky	29
4.1.2 Klíčová kritéria LQT-BE pro denní etapy	32
4.1.3 Klíčová kritéria LQT-BE pro celkovou trasu.....	34
4.1.4 Kritéria LQT-BE pro značení turistických tras.....	35
5 Praktická část	36
5.1 Návrh trasy	36
5.1.1 Den první, Porto Moniz – Fanal.....	37
5.1.2 Den druhý, Fanal – Caramuja.....	38
5.1.3 Den třetí, Caramujo – Pico Ruivo	39
5.1.4 Den čtvrtý, Pico Ruivo – Chão das Feiteiras.....	40

5.1.5	Den pátý, Chão das Feiteiras – Porto da Cruz.....	40
5.1.6	Den šestý, Porto da Cruz – Ponta de São Lourenço	41
5.2	Hodnocení trasy.....	42
5.2.1	Výsledky dat z terénního šetření – volitelná kritéria pro 4 km úseky	43
5.2.2	Výsledky dat z terénního šetření – klíčová kritéria pro denní etapy.....	47
5.2.3	Výsledky dat z terénního šetření – klíčová kritéria pro celkovou trasu	49
5.3	Výsledky z rozhovoru s turistou	50
6	Diskuse.....	52
6.1	Doporučení k optimalizaci trasy	53
7	Závěr	55
8	Souhrn	56
9	Summary.....	57
10	Referenční seznam	58
11	Přílohy.....	60

1 ÚVOD

V současné hektické době je nezbytné nejen pracovat, ale také se naučit efektivně relaxovat. Aktivní odpočinek, jako je chůze a pěší turistika, si stále více získává popularitu jako účinný prostředek regenerace a relaxace. Pro mnoho lidí se turistika stává nejen příjemnou aktivitou pro posilování těla a ducha, ale také efektivním únikem z každodenního shonu. Pěší turistika nabízí výhody nejen pro zdraví jednotlivce, ale také pro regiony, kde je provozována.

Klíčovým prvkem pro rozvoj pěší turistiky jsou kvalitní turistické trasy, které mohou návštěvníci využívat. Zajištění vysoké úrovně těchto stezek se dosahuje především jejich modernizací. Modernizace pěších tras vyžaduje identifikaci a odstranění případných nedostatků na stávajících trasách, aby byly pro návštěvníky pohodlné, bezpečné a atraktivní z hlediska přírodního i kulturního prostředí. Kvalitní turistickou trasu lze certifikovat, čímž se stává velkým lákadlem pro turisty.

Tato diplomová práce se zaměřuje na vícedenní turistiku na ostrově Madeira. Hlavním cílem práce je navrhnout novou trasu pro vícedenní pěší turistiku, která by mohla vyhovět evropské normě Leading Quality Trails – Best of Europe. Tato práce se pokusí zhodnotit trasu pozorováním v terénu dle daných kritérií a identifikovat její problematická místa.

Pro mnoho turistů je Madeira spojena převážně s jednodenní pěší turistikou, což vede k přetěžování nejpobláznějších míst a zvyšuje ekologickou stopu, zejména nadměrným využíváním osobních motorových vozidel. Tato práce chce poukázat na nevyužitý potenciál Madeiry jako destinace pro vícedenní pěší turistiku a přispět k rozvoji tohoto šetrného druhu turistiky.

Práce nejprve shrne poznatky týkající se pěší turistiky a přiblíží historii a současnost certifikace turistických tras v Evropě. Bude charakterizovat vybrané území a upozorní na jeho specifické znaky. Následně bude rozebrána metodika evropské certifikační normy a postupy využití ke zpracování této práce. Praktická část bude zahrnovat návrh a následné hodnocení trasy pro vícedenní pěší turistiku na ostrově Madeira s doporučeními pro další optimalizaci.

2 PŘEHLED POZNATKŮ

2.1 Turistika

Dnešní doba zaměřená na výkon nás uzavírá stále častěji do kanceláří, kde se setkáváme s jednotvárnou pracovní činností. Tento trend se projevuje nedostatkem sepětí s přírodou a vzrůstajícím psychickým stresem. Proto je důležité najít optimální protiváhu tomuto životnímu stylu. Jednou z možností může být aktivní trávení volného času v přírodě (Hejl, 1990).

Zelenka a Pásková (2012) ve Výkladovém slovníku cestovního ruchu popisují turistiku jako druh cestovního ruchu, kdy se účastník pohybuje vlastní silou, případně za pomoci zvířat, ale nikoli s využitím motorizovaných prostředků. Musí se jednat o aktivní zapojení samotného účastníka. Turistika je provozována za účelem objevování nových lokalit, přírodních krás a kulturních pamětihodností a obvykle je spojena s pobytem v přírodním prostředí. Často je při ní využíváno jednodušších způsobů ubytování, jako je ubytování ve stanu nebo v turistické ubytovně. Termín turistika je odvozen od slova túra, které má v mnoha jazycích význam krátkého výletu.

Turistiku můžeme rozdělit dle způsobu realizace a charakteristických znaků. Vyškovský (1997) uvádí jako základní druhy turistiky:

- Pěší turistiku
- Vysokohorskou turistiku
- Lyžařskou turistiku
- Vodní turistiku
- Cykloturistiku
- Mototuristiku

V typologii cestovního ruchu je turistika uváděna jako podskupina sportovně orientovaného cestovního ruchu (Schwartzhoffova, 2010). V zahraniční literatuře ji nejčastěji nalezneme pod označeními jako Sport Tourism (De Knop & Standeven, 1999), Active Tourism (Araújo et al., 1999), Nature-based Tourism, Adventure Tourism (Balli et al., 2016) nebo Nature Tourism (Bell et al., 2007).

Vyškovský (1997) zdůrazňuje, že turistika a pohyb v přírodě jsou důležité z hlediska zdravotní prevence, duševní hygieny a zlepšení fyzické kondice. Význam turistiky rozděluje do tří oblastí:

- **Vzdělávací:** Provozováním turistiky jedinec přirozeně rozvíjí své pohybové schopnosti a zvyšuje fyzickou kondici. Podporuje manuální zručnost a technické dovednosti. Cestováním rozšiřuje kulturní rozhled.
- **Výchovný:** Turistika a jiné aktivity v přírodě jsou vhodné jako terapie u psychicky narušených jedinců. Často je provozována ve skupině nebo v rámci rodiny, což má pozitivní sociální funkci. Podporuje rozvoj pozitivního vztahu účastníka k přírodě a jeho estetický vkus.
- **Zdravotní:** Pobyt v přírodě je prospěšný při regulaci hladiny stresu v těle, zlepšuje odolnost organismu vůči chladu, rozvíjí a upevňuje vytrvalost, a v přiměřené míře pomáhá oběhovému a dýchacímu systému. Je vhodnou aktivitou pro předcházení chronickým neinfekčním nemocem.

2.1.1 Pěší turistika

Moser (1986) definuje pěší turistiku jako:

Forma cestování za účelem uspokojování ozdravných, kulturních a emocionálních potřeb, prováděná pro radost a uspokojování z výkonu aktivním zapojením vlastní síly. Umožňuje využitím volného času realizovat samostatně připravenou, dobrovolnou a cílevědomě zvolenou návštěvu určité oblasti za pomoci získaných znalostí a dovedností (p. 8).

Pěší turistika je nejrozšířenějším druhem turistiky, který nevyžaduje speciální vybavení a je charakterizován nízkou technickou i finanční náročností. Tento druh turistiky využívá nejpřirozenějšího způsobu lidského pohybu – chůze. Z hlediska bezpečnosti se jedná o nejbezpečnější lidskou pohybovou aktivitu ve své základní přirozené podobě (Vyškovský, 1997). Rozmanitost pěší turistiky ji činí vhodnou pro všechny věkové skupiny a různé zájmy. Každý si může zvolit vhodnou náročnost dle své aktuální fyzické kondice a formu odpovídající jeho zájmům (Korvas, 2007). Celosvětově se pěší turistika dlouhodobě řadí mezi nejpopulárnější pohybové aktivity, společně s kondičním během a plaváním (De Knop & Standeven, 1999).

Pěší turistiku můžeme dělit do forem podle délky trvání, nároků na odborné znalosti a dovednosti účastníků a prostředí, v němž jsou aktivity realizovány. Základní formami jsou vycházky, výlety, túry, turistické pochody a putování. Za vycházku je označována nenáročná turistická aktivita s trváním do půl dne. Většinou v blízkosti místa bydliště, nevyžadující zvláštní přípravu s kondičním nebo tematickým charakterem. Výlety jsou jednodenní až vícedenní aktivity.

Výlety již vyžadují schopnost jednoduchého plánování. Túra představuje náročnější formu, často v členitém terénu. Má výkonnostní charakter a formu může mít jednodenní i vícedenní. Za turistické pochody považujeme organizované akce, většinou základní formy turistiky. Dvou a vícedenních formy túr a výletů označujeme jako putování. Nocování je u putování zpravidla realizováno vždy na jiném místě. K výkonnostním formám patří náročné túry, putovní táboření a přechody horských hřebenů (Vyškovský, 1997). Dálkové pochody a dálkové etapové pochody (Ďoubalík et al., 2000).

V zahraniční literatuře se pěší turistika označuje různými termíny, jako hiking, day-hiking, backpacking. V Austrálii a na Novém Zélandu se používají také výrazy jako walking, bushwalking, či tramping (Zelenka & Pásková, 2012). V němčině se aktivní formy putování označují výrazem Wandern a pěší turistika Fusswandern (Hejl, 1990).

Pěší turistika je součástí myšlenky Slow Tourism. Tento termín označuje realizaci cestovního ruchu, který je trvale udržitelný a kde návštěvník hlouběji poznává navštívenou destinaci, nepospíchá a jeho snahou není navštívit co největší množství atraktivit. Naopak, zdržuje se v jednotlivých navštívených místech po delší dobu a navazuje hlubší kontakty s místní komunitou. Pokud využívá k přesunu chůzi, může plněji vnímat jedinečnost navštíveného místa ve srovnání s využitím dopravního prostředku (Williams, 2003).

Korvas (2007) vymezuje tři základní složky pěší turistiky, složku pohybovou, kulturně poznávací činnost a odborně technickou:

- **Pohybová složka:** Zahrnuje chůzi v různě náročných terénech, od jednoduchých značených cest až po volný terén s neznačenými úseky. Pohyb při pěší turistice je spojen zejména s vytrvalostním výkonem nízké intenzity, i při náročnějších výstupech vyžadujících nesení batohu. Tento vytrvalostní výkon je ovlivňován klimatickými podmínkami jako chlad, teplo, vlhkost, UV záření a vítr. Pěší turistika může také nést zvýšené nároky na psychickou kondici jedince, která je testována v náročnějším terénu, se vzrůstající únavou, při ztrátě orientace a nutnosti rozhodování v zátěži.
- **Kulturně poznávací složka:** Obsahuje poznávání přírody, života společnosti a výtvorů lidské práce. Účastníci se seznamují s geologickým vývojem oblasti, místním rostlinstvem a živočištvem, archeologickými objevy, uměleckými a historickými památkami. Toto poznání formuje účastníkovy názory a povahové vlastnosti a podporuje odpovědnost k ochraně přírodního prostředí a kulturních hodnot.
- **Odborně technická složka:** Zahrnuje dovednosti potřebné k účelnému a bezpečnému pohybu v přírodě, jako příprava a plánování, orientace v terénu,

táboření, ekologie, a informovanost o vhodné výstroji a výzbroji. Patří sem také znalost možných rizik a vhodných postupů v krizových situacích.

UNWTO (2019) rozděluje účastníky pěší turistiky do tří kategorií dle motivace, preferencí a zkušeností:

- **Nároční turisté:** Pěší turistika je hlavním cílem jejich návštěvy destinace. Mají bohaté zkušenosti z jiných destinací a vyhledávají prestižní a náročné trasy, často několikadenní přechody.
- **Příležitostní turisté:** Pěší turistika je jednou z více plánovaných aktivit. Preferují lehké a středně náročné trasy, obvykle časově zvládnutelné za půl dne až po dvou denní, zahrnující přenocování. Mají v oblibě interakci s místními, poznávání kultury a přírodního bohatství.
- **Zdravotně orientovaní turisté:** Hlavním cílem je zlepšení fyzické kondice a upevnění zdraví. Vyhledávají lehké až středně těžké trasy, které odpovídají jejich aktuálnímu zdravotnímu stavu a fyzické kondici.

Podobné rozdělení pěší turistiky uvádí i Morávek (1989):

- **Turistika výkonnostní:** Vyžaduje systematickou přípravu v oblasti tělesné kondice, odborné znalosti a vlastnictví kvalitního vybavení.
- **Turistika základní:** Soustavně prováděná činnost s vhodně vybraným vybavením, zaměřena více na kulturně poznávací činnost než na výkon.
- **Turistika rekreační:** Příležitostné provozování turistiky ve volném čase, bez nutnosti odborných znalostí a materiální vybavenosti.

Pěší turistika, zejména její náročnější formy, je často řazena pod dobrodružný cestovní ruch. Jedná se o adrenalinovou formu dovolené, jejímž hlavním rysem je zažití něčeho nečekaného, získání nových zkušeností a určitou míru kontrolovaného rizika a nebezpečí (Zelenka & Pásková, 2012). Spojuje cestování, sport a pobyt v přírodě, přičemž účastník je aktivně zapojen (Hudson, 2002). Podle Kotíkové (2013) dělíme dobrodružný cestovní ruch na aktivní a pasivní. U aktivní formy je nutné přímé zapojení účastníka s odpovídající úrovní dovedností. U pasivní formy je hlavním faktorem překonání vlastního strachu, bez nutnosti pokročilých dovedností. Rubens (1999) rozděluje aktivity podle délky a intenzity zážitku na krátkodobé a dlouhodobé. Dlouhodobé zahrnují aktivity jako vícedenní přechody, které nárokují

velkou fyzickou kondici s nízkou dlouhodobou úrovní rizika. Krátkodobé aktivity, jako bungee jumping, přináší intenzivní krátkodobý zážitek.

Beedie a Hudson (2003) dělí dobrodružný cestovní ruch podle místa realizace na pouštní, mořský, polární, horský a pralesní, přičemž horský zahrnuje vysokohorskou turistiku, táboření, horskou cyklistiku, canyoning, horolezectví a skitouring.

Rozvoj pěší turistiky je prospěšný i pro region, kde je turistika realizována. Vhodné jsou i jarní a podzimní podmínky, čímž se prodlužuje turistická sezóna. Dochází k rozvoji turistické infrastruktury ve formě ubytovacích a stravovacích služeb a zvyšuje se zájem o ochranu místních přírodních a kulturních atraktivit (Indrová, 2009).

2.1.2 Pěší turistika v horách

Horské prostředí přitahuje člověka od pradávna. Stal se jeho součástí v roli pastevce, lovce, hledače pokladů, později přírodovědce a teprve od konce 20. století také jako turista či sportovec. V posledních desetiletích přichází do hor stále více návštěvníků hledajících spirituální prožitky, naplňujících své sportovní ambice či toužících se stát součástí divoké horské přírody (Hejl, 1990).

Vysokohorská turistika (VHT) představuje náročnější formu pěší turistiky, někdy označovanou jako horská turistika, turistika v horách nebo z angličtiny přejatým výrazem trekking (Ďoubalík et al., 2000). Vyškovský (1997) uvádí, že ve srovnání se základní pěší turistikou vyžaduje VHT široké spektrum specifických odborných dovedností a vysoké nároky na fyzickou kondici účastníka. Zahrnuje pohyb v horském terénu s velkou členitostí, ve skalních oblastech a na ledovcích. Svou náročností se řadí na rozhraní pěší turistiky a horolezectví. Někdy vyžaduje k pohybu i využití rukou. Za vysokohorskou turistiku se považuje pohyb v terénu, který nepřesahuje 1. stupeň obtížnosti volného lezení podle Mezinárodní horolezecké federace UIAA. Tato obtížnost, klasifikovaná jako lehká, označuje nejjednodušší skalní lezení, u kterého je nutné k zajištění rovnováhy dopomoc rukou. Před samotnou aktivitou je nutné věnovat dostatek času důkladnému plánování s využitím dostupné literatury a osobně předávaných zkušeností.

Boštíková (2004) zařazuje do oblasti VHT i pohyb po zajištěných cestách (označovaných italským výrazem Via Ferrata), u kterých je třeba využívat základní horolezecké pomůcky a techniky. Zelenka a Pásková (2012) charakterizují VHT jako náročný druh turistiky realizovaný ve vysokých horách převyšujících 2500 m n. m. a v některých případech vyžadující i doprovod horského vůdce. Nutné je nesení odpovídajícího horolezeckého vybavení, zásob potravin a některé náročné pasáže bývají zajištěny železy, lany a žebříky.

Winter (2003) považuje za VHT až hranici nad 3000 m n. m., turistiku v níže položených oblastech označuje jako horskou turistiku. Obtížnost VHT uvádí až do 2. stupně dle klasifikace UIAA, což je mírně těžká obtížnost charakteristická využitím tří pevných bodů. Uvádí však, že výšková hranice je těžko pevně definovatelná, protože silně závisí na prostředí, ve kterém je turistika vykonávána. V Evropě má terén nad 3000 m n. m. obvykle povahu náročného horského terénu, zatímco v Himálajích se jedná o běžně obydlenou oblast.

Vysokohorská turistika rozšiřuje kulturně poznávací činnost oproti základní pěší turistice o geomorfologii terénu, znalost vysokohorských rostlin a živočichů. Z odborně technických znalostí jsou užitečné dovednosti z oblasti orientace v terénu a schopnost odhadnout počasí. Účastník by měl ovládat základy první pomoci a měl by být obeznámen s vhodnými postupy v krizových situacích. Některé náročnější formy VHT v málo obydlených horách vyžadují nesení veškerého potřebného vybavení v batozích a nocování ve volné přírodě. V tomto případě vzrůstá důležitost dodržování zásad ochrany přírody, jelikož VHT je realizována zejména na územích se zvláštní ochranou přírody a krajiny (Ďoubalík et al., 2000). Účastníci jsou při VHT motivováni estetickým zážitkem, který prostředí hor nabízí, pobytem v čistém horském prostředí a ověřováním vlastních fyzických schopností a dovedností (Zelenka & Pásková, 2012)

2.2 Trasy pro pěší turistiku

Vytváření turistických značených tras je staré jako cestování samo. Již od starověku se pro jednodušší orientaci vyznačovaly cesty poutníkům, obchodníkům či pastýřům. Řada dnešních pěších tras je navržena právě na místech těchto starých stezek (Lukoseviciute et al., 2022).

Turistické trasy zpřístupňují území s bohatými přírodními předpoklady a území s větším výskytem kulturně-historických památek. Jejich délka může být od několika málo kilometrů, přes několik desítek až po tisíce kilometrů, jako například Apalačská stezka v USA o délce 3 460 km. Významnou roli mají turistické trasy v národních parcích, kde umožňují šetrným způsobem poznání nejcennějších lokalit chráněného přírodního prostředí (Matlovičová et al., 2015).

V místech se vzdělávacím potenciálem vznikají naučné stezky, které slouží školním skupinám i široké veřejnosti k pochopení funkce přírodních procesů a kulturně historických souvislostí. Často je nalezneme v okolí jeskyní, geologicky zajímavých oblastí, historických míst a geoparků. Jsou významným prvkem pro zvyšování atraktivity destinace a jedním z nástrojů udržitelného cestovního ruchu (Bizubová & Kollar).

K nejatraktivnějším regionům pěší turistiky patří horské oblasti. Toto prostředí nabízí poznávání různorodých typů krajiny a rostlinných společenstev, které se mění spolu s nadmořskou výškou. V pohořích nalezneme trasy různých obtížností. Vedou zejména na

samotné vrcholky hor anebo přecházejí jejich hřebeny, takové trasy nazýváme hřebenovkami (Matlovičová et al., 2015).

Z hlediska předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu řadíme turistické trasy do oblasti realizačních předpokladů, konkrétně se jedná o sportovně-rekreační infrastrukturu (Zelenka & Pásková, 2012).

Podle UNWTO (2019) by při tvorbě nových turistických tras měly být zohledněny následující čtyři atributy:

- **Atraktivita:** Je považována za nejdůležitější podmínku. Neznamena to, že trasa musí nutně zahrnovat velkolepé památky či přírodní úkazy. Pro dosažení atraktivity je dostatečné, pokud trasa vede přirozeným kulturním a přírodním prostředím. Trasa by se měla vyhýbat zpevněným komunikacím, aby byl zajištěn autentický zážitek. Splnění této podmínky činí trasu atraktivní pro širokou veřejnost.
- **Bezpečnost:** Na trase musí být minimalizována rizika zranění, dopravních nehod a kriminality. Již při návrhu je vhodné se vyhýbat potenciálně rizikovým oblastem. Bezpečnost je klíčová pro zajištění příjemného a bezstarostného zážitku pro všechny účastníky.
- **Náročnost:** Je třeba pečlivě zvážit obtížnost trasy podle cílového segmentu účastníků. Délka a technická náročnost trasy by měly odpovídat fyzickým schopnostem a očekáváním návštěvníků. Je vhodné zachovat stejnou úroveň náročnosti po celé délce trasy, aby byla zajištěna konzistence a předvídatelnost pro turisty.
- **Dostupnost:** Trasa by měla být snadno dostupná pro návštěvníky. Pokud trasa nezačíná přímo v obydlených oblastech, je nutné zajistit adekvátní dopravní spojení, například autobusovou dopravu, a dostatečné množství parkovacích míst. Dostupnost je klíčová pro pohodlný přístup a zvýšení návštěvnosti trasy.

Turistická trasa by měla být dobře označena pro jednoduchou orientaci účastníků. Značky a informační cedule by měly být umístěny na vhodných místech, kde nebudou narušovat přírodní prostředí. Povrch trasy by měl být dobře udržován a měla by se zvážit i možnost bezbariérovosti pro hendikepované návštěvníky. V závislosti na charakteru trasy bychom měli zvážit její vybavení toaletami, lavičkami k odpočinku, obchody s občerstvením, možnosti ubytování, parkovištěm a místy s dostupnou první pomocí. Je také důležité zajistit údržbu této infrastruktury a sledovat zveřejněné recenze účastníků na internetu a sociálních sítích (UNWTO, 2019).

V rámci budování tras je nezbytné se zaměřit na údržbu povrchu a přijmout vhodná opatření proti rychlému opotřebení stezek sešlapem a erozí. Je také nutné se snažit zabránit vytváření paralelních cest a zkratk, které mohou narušit přírodní prostředí (Zelenka & Pásková, 2012).

Tímto způsobem se zajišťuje, že nové turistické trasy budou nejen atraktivní a bezpečné, ale také přístupné a vhodně náročné pro své cílové uživatele, a zároveň budou udržitelné a šetrné k životnímu prostředí.

2.2.1 Vývoj tras pro pěší turistiku v Evropě

V Evropě vznikají první turistické trasy v 50. a 60. letech 19. století v Alpském pohoří. Nejstarší trasy byly otevírány ve Švýcarsku, později i v Rakouských Alpách. K prvním turistickým klubům, které měly jako jednu ze svých aktivit budování pěších tras, patřil rakouský alpský spolek Österreichischer Alpenverein a v Německu Schwarzwaldverein, působící v podhůří Schwarzwald. Systém značení turistických tras od těchto průkopníků byl postupně převzat do většiny evropských států. Ve skandinávských zemích se ve stejném období rozvíjela pěší turistika po neznačených stezkách. V jiných evropských zemích, jako Španělsko, Portugalsko, Francie, Itálie a Řecko, se začala rozvíjet síť turistických stezek až v průběhu 20. století (Havelka et al., 2016).

V Čechách vznikly dva nejstarší německé turistické kluby v první polovině 80. let 19. století. Tyto kluby navrhly a vyznačily první trasy v Českosaském Švýcarsku a v Jizerských horách. V roce 1884 byl v Jeseníkách založen německý klub Mährisch-Schlesische Sudeten-Gebirgsverein (MSSGV), který vyznačil trasy v Jeseníkách a v oblasti Králického Sněžníku. V roce 1888 vznikl v Praze Klub českých turistů (KČT), který patří k 25ti nejstarším turistickým klubům v Evropě. Do první světové války vyznačil KČT již přes 7 tisíc kilometrů pěších tras (Havelka et al., 2016).

V současné době je KČT nejvýznamnějším subjektem v oblasti organizované turistiky v České republice. Jde o zájmový spolek jehož hlavním úkolem je vytváření vhodných podmínek pro bezpečný pobyt v přírodě, údržba a značení turistických tras, ochrana přírody a kulturních památek. Cílem KČT je podpora a propagace všech druhů turistiky (Klub českých turistů, 2024).

Turistické trasy budované v první polovině minulého století netrpěly žádnými nedostatky plynoucími z jejich nevhodného povrchu. Byly vedeny zejména po polních a lesních cestách s hliněným povrchem. Kamenné zpevnění se vyskytovalo pouze v obtížných stoupáních a ani silnice pro motorová vozidla druhé a třetí třídy nebyly v té době zpevněny asfaltem. Vozidel a cyklistů se na cestách vyskytovalo daleko méně než nyní a neznamenaly tak pro chodce zvýšené riziko.

2.2.2 Certifikace turistických tras

Certifikace je proces ověření, který prokazuje, že příslušný produkt, služba či proces jsou ve shodě s předepsanou normou nebo naplňují jiné přesně specifikované požadavky. Certifikace má zpravidla dočasný charakter a je nutné ji po uplynutí stanoveného časového úseku revalidovat. Představuje významný marketingový nástroj a je součástí image zařízení či destinace (Zelenka & Pásková, 2012).

Výzkum zaměřený na oblíbenost pěší turistiky realizovaný v Německu v roce 2007 Německým institutem pro pěší turistiku mezi vysokoškolskými studenty poukázal na to, že největším problémem turistických tras v současné době jsou dlouhé zpevněné úseky a rostoucí počet cyklistů a motorových vozidel sdílejících stejné komunikace. Na výsledky výzkumu reagoval Dr. Rainer Brämer z Marburgské univerzity, který v té době stál v čele Německého institutu pro pěší turistiku. Jako první detailně navrhl systém certifikace turistických tras ve své studii nazvané Turistická pečeť. Ve studii poukazoval na silný potenciál Německa jako destinace pro pěší turistiku a pozitivní vliv pěší turistiky na zlepšení ekonomické situace jednotlivých regionů. Upozorňoval na to, že celkový dojem z pěší turistiky je z velké části tvořen samotnou cestou, po které se účastník pohybuje. Německé stezky byly často nevyhovující, zejména z nutnosti chůze po asfaltu zpevněných komunikacích.

Další nedostatky Brämer viděl v nevyhovujícím turistickém značení, okolním hluku z dopravních prostředků, příliš dlouhých etapách vedoucích neatraktivními obydlými oblastmi a příliš dlouhých úsecích jednotvárnou krajinou. K vytvoření kvalitnějších tras, které by odpovídaly současným požadavkům poptávky, zavedl systém certifikace. Jednalo se o soubor objektivních a měřitelných kritérií pro hodnocení. Podle těchto kritérií navrhl první certifikovanou trasu v německém pohoří Rothaar s názvem Rothaarsteig. Tato trasa měla značně pozitivní vliv na rozvoj pěší turistiky v této horské destinaci. Profesor Rainer Brämer je klíčovou postavou certifikace turistických tras v Německu a lze ho považovat za průkopníka vědeckého přístupu k této problematice. Vlastní certifikaci si v Německu následně vypracoval i Německý svaz turistických klubů (Deutscher Wanderverband), za účelem certifikace tras, které má pod svou správou. Trasy v ostatních podobně ekonomicky rozvinutých zemích se potýkají se stejnými výzvami jako trasy v Německu (Havelka et al., 2016).

Systém certifikace se snaží řešit problém zhoršení kvality turistických tras, které byly s rozvojem silniční dopravy dlážděny a asfaltovány. Tyto stezky tak ztratily svůj pozitivní přínos pro zdraví, který poskytuje chůze po přírodním povrchu. Mimo to, masový rozvoj cykloturistiky na konci 20. století způsobil, že cyklisté začali využívat trasy určené původně pro pěší turistiku, čímž se zvýšilo riziko střetu těchto účastníků. Dalšími faktory zhoršení kvality byly rozvoj

průmyslu a masová těžba dřeva v zalesněných oblastech. Turistické trasy, které se chtějí ucházet o certifikaci, musí splnit přísná kritéria z hlediska kvality povrchu trasy, bezpečnosti, turistické atraktivity, přírodních a kulturních zajímavostí a dopravní dostupnosti (Šrédlová, 2021).

Na evropské úrovni se zlepšením kvality pěších turistických tras zabývá od roku 2010 Evropská asociace turistických klubů (European Ramblers' Association, ERA). Tato asociace byla založena v roce 1969 v Německu a sdružuje desítky turistických klubů z 30 evropských zemí (*European Ramblers Association, 2024*).

Asociace převzala a upravila německou certifikační normu Qualitätsweg Wanderbares Deutschland, podle které vydala v roce 2012 normu Leading Quality Trails – Best of Europe (LQT-BE). Cílem této evropské certifikace je umožnit účastníkům pěší turistiky snadno nalézt kvalitní pěší trasy v každé evropské zemi. O certifikát žádá destinace, kde se trasa nachází, žádost může podat turistický klub či agentura destinačního managementu. Evropská asociace turistických klubů poskytuje dvoudenní školení pracovníků z příslušné destinace, kteří následně provádějí terénní sběr dat podle zadaných kritérií certifikační normy. Sesbíraná data jsou následně vyhodnocena. V případě splnění kritérií je výsledné hodnocení odesláno do centrály asociace. Ta následně provádí namátkové kontroly v terénu, kdy na náhodných 4 km úsecích trasy provádí znovu sběr dat. Pokud stav trasy odpovídá požadovaným standardům, vydá hodnocené trase certifikát s platností na následující tři roky. Po uplynutí této doby musí být trasa znovu kompletně přezkoumána. Značka kvality může být využita k propagaci v médiích, v tištěných materiálech a na tabulích podél trasy za účelem zatraktivnění turistického regionu (*Deutscher Wanderverband, 2012*).

Udělovaný certifikát LQT-BE představuje významný marketingový nástroj k propagaci destinace a k optimalizaci turistické infrastruktury. Destinacím s již existující sítí turistických tras poskytuje vodítko k jejich zkvalitnění a současně slouží jako návod destinacím, které své turistické trasy teprve budují. Od vzniku certifikátu v roce 2012 bylo v Evropě certifikováno 22 pěších tras certifikátem LQT-BE (Tabulka 1).

Tabulka 1

Seznam certifikovaných tras Leading Quality Trails – Best of Europe

Název trasy	Lokalita	Délka trasy (km)
Lechweg	Rakousko a Německo	125
National Park Trail Hoge Kempen	Belgie	110
Venntrilogie	Belgie	109
ViaBerna	Švýcarsko	300

Stezka údolím Lužnice	Česká republika	55
Albtraufgänger	Německo	113
Donauberglandweg	Německo	57
Moselsteig	Německo	365
Veldenzwanderweg	Německo	60
Zeugenbergrunde	Německo	48
Gendarmstien	Dánsko	84
Mols Bjerge Stien	Dánsko	60
Marskstien – the Marsh Trail	Dánsko	54
Traversée du Massif des Vosges	Francie	430
Andros Route	Řecko	100
Menalon Trail	Řecko	75
Escapardenne Eislek Trail	Lucembursko a Belgie	106
Escapardenne Lee Trail	Lucembursko	52
Mullerthal Trail	Lucembursko	112
Historical Villages of Portugal – GR22	Portugalsko	555
Rota Vicentina – Historical Way	Portugalsko	250
Kullaleden	Portugalsko	70

Poznámka. Zdroj: (*European Ramblers Association, 2024*)

2.3 Charakteristika ostrova Madeira

Ostrov Madeira je 57 km dlouhý a 22 km široký. Madeira je sopečné horské pásmo s několika krátery nebo kalderovými údolními sevřenými vysokými štíty (curral). Ostrov má průměrnou nadmořskou výšku 800 m a nejvyšší horu Pico Ruivo, která je vysoká 1 862 m n. m. Na západě se nachází vysoko položená vlhká planina Paúl da Serra, na východě o něco menší plató Santo Antonio de Serra. Od vrcholů hor ve středu ostrova k moři strmě sestupují svahy a erodované rokle; mimořádně příkré jsou především severní břehy. Pobřeží je skalnaté. Hlavní město je Funchal, které má 120 000 obyvatel.

V horských oblastech narazíme staré levády, což jsou tradiční zavlažovací kanály, které byly vybudovány k přepravě vody z horských oblastí do úrodných nížin. Tyto levády jsou dnes oblíbenými turistickými trasami, které nabízejí jedinečný pohled na přírodní a kulturní dědictví Madeiry.

Kromě svých přírodních krás je Madeira známá pro své kulturní a historické bohatství. Ostrov je domovem mnoha festivalů, z nichž nejznámější je Madeira Flower Festival, který se koná každé jaro a je oslavou květinové krásy Madeiry. Dále je zde každoroční ohňostrojový festival AtlantiCo, který láká návštěvníky z celého světa. Madeira je také proslulá svým vínem, které je jedním z nejznámějších obohacených vín na světě. Historie výroby vína na Madeiře sahá až do 15. století a dodnes je to významný exportní artikl. Velmi navštěvovaná je Botanická zahrada ve Funchalu, která je domovem tisíců exotických rostlin. Návštěvníci zde mohou obdivovat rozmanité druhy flóry z celého světa. Pro milovníky adrenalinu nabízí Madeira také mnoho aktivit, jako je potápění, paragliding, nebo horská cyklistika (Klíma, 2011).

2.3.1 Flora a fauna

Mírné klima, dostatečné srážky a zavlažování pomocí povrchových kanálů (levadas) i podzemních tunelů (furados) přispívají ke vzniku bohaté vegetace, která zahrnuje pásma mírného, subtropického a v některých místech i tropického klimatu. Původní lesní porosty byly většinou vykáceny a vypáleny. Dnes zde můžeme nalézt různé stromy jako borovice, palmy, araukárie, korkové duby, fíkovníky, mimózy a eukalypty. V méně přístupných oblastech se zachovaly původní vždyzelené lesy subtropů, zejména vavřínové porosty, které jsou zapsané na seznamu světového dědictví UNESCO. Z původních druhů se zachovalo jen velmi málo dračinců, zatímco místní obyvatelé zanesli mnoho nových rostlin, například bambus a agáve. Rostou zde také rozmanité květiny, jako jsou růže, kamélie, rododendrony, azalky, pelargonie, begonie, bugenvileje a mnoho dalších okrasných rostlin. Tyto rostliny, spolu s různými druhy sucho milné vegetace, kaktusů a sukulentů, zdobí četné botanické zahrady, městské ulice a okolí domů.

Na ostrově nenajdeme mnoho volně žijících zvířat. Převážně se zde vyskytují domácí mazlíčci. Ve volné přírodě můžeme nejčastěji spatřit různé druhy ještěrek a mořských ptáků. U ostrova Ilhas se nachází přírodní rezervace, kde se vyskytuje vzácný tuleň středomořský. Při vyjíždkách mezi ostrovy je možné narazit na delfíny a velryby, což přidává na jedinečném zážitku z návštěvy tohoto malebného místa (Klíma, 2011).

2.3.2 Podnebí

Mírné subtropické podnebí Madeiry je ovlivněno Atlantským oceánem. Její jižní pobřeží je příjemnějším a teplejším. Klima je zde mírné a vlhké s malými teplotními rozdíly mezi létem a zimou. V hlavním městě Funchalu je průměrná lednová teplota 16,2 °C, zatímco v červnu dosahuje 29,8 °C. S rostoucí nadmořskou výškou teplota rychle klesá, a v horách, zvláště během zamračených a deštivých dní, může být citelně chladněji. V zimě mohou teploty v horách

dokonce klesnout pod bod mrazu. Teplota okolních vod se pohybuje od 17,4 °C v únoru do 22,4 °C v září. Průměrné roční srážky činí 590 mm, avšak na severních svazích prší až pětkrát více. Nejvíce srážek spadne mezi říjnem a březnem, často ve formě mrholení z mraků, které se otírají o kopce. Sluneční svit dosahuje průměrně 2124 hodin ročně, nejméně v lednu (97 hodin) a nejvíce v srpnu (251 hodin). Klima na Madeiře je příznivé po celý rok, což činí ostrov atraktivní turistickou destinací. Kombinace subtropického oceánského klimatu, různorodého terénu a vlivu Golského proudu vytváří ideální podmínky pro bohatou flóru a faunu, stejně jako pro širokou škálu outdoorových aktivit (Klíma, 2011).

2.3.3 Ochrana přírody

Přírodní park Madeira (Parque Natural da Madeira - PNM) je rozsáhlé chráněné území, které bylo vytvořeno v roce 1982 s cílem ochrany unikátních přírodních krás, biodiverzity a geologického dědictví ostrova Madeira. Přírodní park pokrývá přibližně dvě třetiny území ostrova (67%) a nejvíce zasahuje do jeho střední a severní části. Park se skládá z různých ekosystémů, které zahrnují horské oblasti, lesy, útesy, pláže a mořské oblasti. Každý z těchto ekosystémů je domovem mnoha endemických druhů rostlin a živočichů, které jsou charakteristické pro tento region.

Jedním z nejvýznamnějších ekosystémů v parku je Laurisilva, což je hustý vavřínový les. Tento les je zapsán na seznamu světového dědictví UNESCO a je považován za jeden z nejlépe zachovaných příkladů tohoto typu lesa v Evropě. Laurisilva je domovem mnoha endemických druhů rostlin, jako například vavřín azorský a také vzácných druhů zvířat, jako je holub vavřínový. Tento les poskytuje jedinečné prostředí pro růst a rozvoj mnoha dalších rostlin a zvířat, které nenajdete nikde jinde na světě.

Přírodní park Madeira také zahrnuje několik horských oblastí, které nabízejí úchvatné výhledy a turistické stezky. Mezi nejznámější patří stezka vedoucí na vrchol Pico Ruivo, nejvyšší horu Madeiry s výškou 1862 m. Tato stezka poskytuje turistům možnost prozkoumat rozmanitou flóru a faunu parku a zároveň si vychutnat panoramatické výhledy na okolní krajinu.

Kromě horských oblastí a lesů park obsahuje také útesy a pláže, které jsou domovem mnoha mořských druhů. Mořské oblasti parku zahrnují chráněné mořské rezervace, které jsou klíčové pro ochranu mořské biodiverzity a udržitelné využívání mořských zdrojů.

Návštěvníkům parku je umožněno provozovat různé turistické aktivity, jako je turistika, pozorování ptáků, studium flóry a fauny a objevování geologických zajímavostí, jako jsou sopečné útvary a jeskyně. Pro zachování této cenné přírodní krásy pro budoucí generace je však důležité, aby návštěvníci dodržovali pravidla parku a chovali se šetrně k přírodě. Tím se přispívá

k ochraně životního prostředí a je zajištěno, že i budoucí generace si budou moci užívat krásy a divy tohoto přírodního park (IFCN, 2024b).

2.3.4 Pěší turistika

Madeira je oblíbenou destinací pro pěší turisty díky svému rozmanitému terénu a krásným přírodním scenériím. Ostrov nabízí trasy pro různé úrovně zdatnosti, od pohodových procházek po náročné horské výšlapy. V tabulce 2 jsou uvedeny udržované značené trasy pro pěší turistiku.

Tabulka 2

Značené pěší trasy na ostrově Madeira

Číslo a název trasy		Délka (km)	Počáteční a cílové místo
PR 1	Vereda del Areeiro	7,4	Pico do Areeiro – Pico Ruivo
PR 1.1	Camino de la isla	8,2	Achada do Teixeira – Ilha
PR 1.2	Camino del Pico Ruivo	2,8	Achada do Teixeira – Pico Ruivo
PR 1.3	Camino Encumeada	11,2	Pico Ruivo - Encumeada
PR 2	Camino de Urzal	10,3	Curral das Freiras – Boaventura
PR 3	El camino del burro	7,2	Pico do Areeiro – Ribeira das Cales
PR 3.1	Camino Real del Monte	4,2	Ribeira das Cales – Monte
PR 4	Levada del Barreiro	5,2	Poço da Neve – Casa do Barreiro
PR 5	Vereda das Funduras	8,7	Portela – Maroços
PR 6	Levada de las 25 Fuentes	4,6	Rabaçal – 25 Fontes
PR 6.1	Levada del Risco	3	Rabaçal – Risco
PR 6.2	Levada do Alecrim	3,5	Rabaçal – Nascente da Levada
PR 6.3	Sendero de la Lagoa do Vento	1,8	Rabaçal – Lagoa do Vento
PR 7	Levada del Moinho	10,5	Ribeira da Cruz – Lamaceiros
PR 8	Camino de Ponta de S. Lourenço	4	Baía D’Abra – Cais do Sardinha
PR 9	Levada del Caldeirão Verde	6,5	Queimadas – Caldeirão Verde
PR 10	Levada del Furado	11	Ribeiro Frio – Portela
PR 11	Vereda dos Balcões	1,5	Ribeiro Frio – Balcões
PR 12	Camino Real Encumeada	12,5	Boca da Corrida – Encumeada
PR 13	Camino Fanal	10,8	Paul da Serra – Fanal
PR 14	Levada dos Cedros	7,2	Fanal – Curral Falso

PR 15	Camino Ribeira da Janela	2,7	Curral Falso – Ribeira da Janela
PR 16	Levada Fajã do Rodrigues	3,9	Fajã da Ama – Ribeira do Inferno
PR 17	Camino Pináculo y Folhadal	15,5	Lombo do Mouro – Encumeada
PR 18	Levada del Rey	5,3	Quebradas – Ribeiro Bonito
PR 19	Camino Real do Paul do Mar	1,8	Prazeres – Paul do Mar
PR 20	Camino del Jardim do Mar	1,7	Prazeres – Jardim do Mar
PR 21	Camino del Norte	3,2	Encumeada - Ribeira Grande
PR 22	Vereda do Chão dos Louros	1,9	Chão dos Louros
PR 23	Levada de Azenha	1,3	Azenha - Caminho Velho do Castelo

Poznámka. Zdroj: (IFCN, 2024a)

V Portugalsku je využíván systém turistického značení (Obrázek 1), který je rozšířený i v dalších zemích západní Evropy, jako jsou Nizozemsko, Belgie, Francie, Španělsko a Itálie. Tento systém zahrnuje dvě horizontální pruhy různých barev (Donahue, 2021). Pěší trasy jsou rozděleny do dvou kategorií podle jejich délky: krátké trasy, známé jako PR (Pequena Rota), a dálkové trasy, označované jako GR (Grande Rota). PR trasy jsou určeny pro jednodenní výlety nebo mají délku do 30 km a jsou označeny žlutou a červenou barvou. Naopak GR trasy, které mohou být dlouhé i stovky kilometrů, jsou označeny bílou a červenou barvou. V Portugalsku se však můžete setkat i s jinými barevnými kombinacemi, jež využívají stejný systém značení. Například Rota Vincentina (Fisherman's Trail), pobřežní dálková trasa na pevninském Portugalsku, je označena kombinací zelené a modré barvy (Marques, 2019).

Obrázek 1

Vzhled systému turistického značení tras PR využívaného na ostrově Madeira



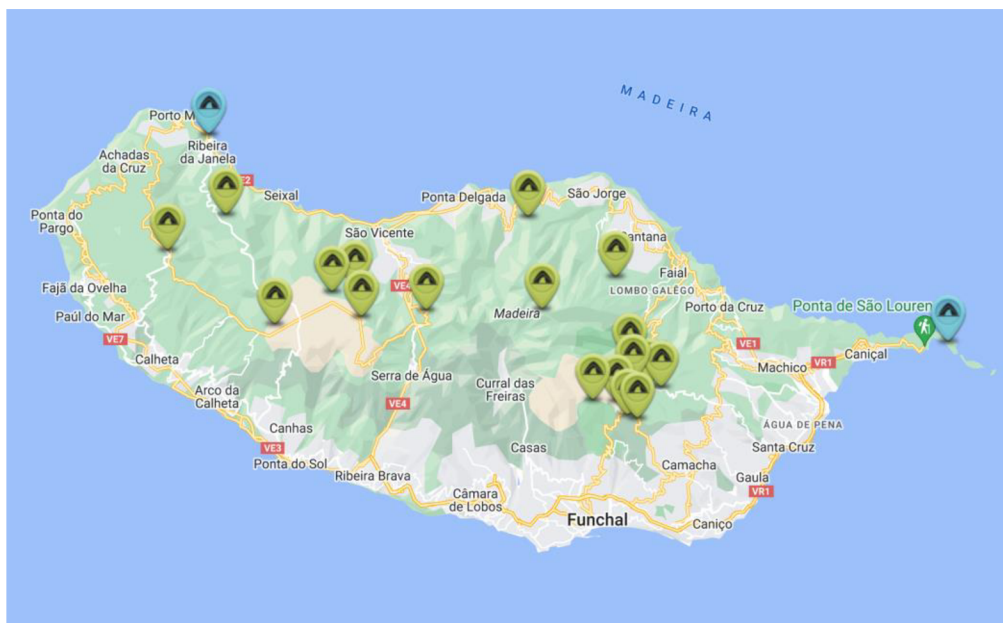
Poznámka. Zdroj: (IFCN, 2024c)

Základní podoba turistické značky má formu dvou vodorovných barevných pruhů, které signalizují pokračování rovně ve směru pohybu. Značka může také nabývat podoby, kdy je spodní pruh zalomený a naznačuje odbočení doleva nebo doprava. Poslední typ značky tvoří překřížení obou barevných pruhů, což se používá na rozcestích k označení odboček, které nevedou ve směru hlavní trasy. Značky bývají umístěny ve výšce očí na stromech a kamenech podél stezky. V obtížně označitelných oblastech jsou často využívány malé mohyly navrstvené z kamení, které lemují správnou cestu. Kromě jednoduchých barevných značek jsou k značení využívány směrové cedule s uvedeným cílem trasy, číselným označením trasy a vzdáleností do cíle (Donahue, 2021).

Divoké táboření na ostrově Madeira je dle místních zákonů zakázáno. Tábořit je povoleno pouze na vyhrazených místech s platným povolením od Instituto das Florestas e Conservação da Natureza (IFCN), což je portugalský Ústav ochrany lesů a přírody. K získání tohoto povolení (Credencial) je nutná registrace na portálu Simplifica (Simplifica.madeira.gov.pt). Registrace se vztahuje na konkrétní tábořiště a datum přenocování. Každé z tábořišť je omezeno z hlediska kapacity a počtu rezervací na určitý den, které se liší dle konkrétního kempu (Tabulka 3). Vytíženost může být vysoká zejména u tábořišť poblíž oblíbených atraktivit. Z tohoto důvodu je vhodné plánovat přenocování s dostatečným předstihem a místo si včas zarezervovat. Obdržené povolení, které je zasláno na e-mail, je nutné vytisknout nebo uložit do mobilního telefonu a prokázat se jím pracovníkům IFCN v případě namátkové kontroly. Za obdržení povolení se neplatí žádný poplatek a opravňuje držitele k přenocování v konkrétní datum na určené lokalitě. V tábořištích je přísný zákaz rozdělávání otevřeného ohně, kromě tomu vyhrazených míst. Dále je zakázáno sbírat místní rostlinstvo a využívat k rozdělávání ohňů dřevo, které je shromážděno z porostů v okolí tábořiště (Áreas Florestais, 2023). Rozmístění kempů pod správou IFCN je znázorněno na obrázku 2.

Obrázek 2

Umístění tábořišť Instituto das Florestas e Conservação da Natureza (IFCN)



Poznámka. Zdroj: (Madeira camping, 2023)

Tabulka 3

Tábořiště IFCN a jejich denní kapacita

Název tábořiště	Maximální počet stanů/1 den	Vydávaných povolení/1 den
Bica da Cana	50	10
Boca das Voltas	115	3
Caramujo – São Vicente	20	4
Carreiras – Santa Cruz	75	15
Casa do Sardinha – Ponta de São Lourenço	25	5
Chão das Feiteiras – Machico	150	30
Chão dos Louros – São Vicente	30	6
Estanquinhos – Fontes Ruivas	15	3
Fanal – Porto Moniz	25	5
Fonte do Bispo – Calheta	75	15
Montado do Pereiro	250	50
Pico das Pedras – Santana	40	8

Pico Ruivo	10	2
Poiso – Santa Cruz	100	20
Ribeira do Alecrim	15	3
Ribeiro Frio – Santana	15	3
Terreiros – Santa Cruz	150	30

Poznámka. Zdroj: (*Madeira camping, 2023*)

3 CÍLE

3.1 Hlavní cíl

Cílem práce je navrhnout trasu pro vícedenní pěší turistiku na ostrově Madeira a provést evaluaci této trasy na základě zvolené metodiky.

3.2 Dílčí cíle

- 1) Navrhnout trasu s využitím stávající turistické infrastruktury se zaměřením na poznávání přírodních atraktivit.
- 2) Provést rozhovor s respondentem, který tuto navrženou trasu vyzkoušel.
- 3) Na základě výsledků z evaluace trasy a rozhovoru s respondentem navrhnout doporučení k optimalizaci navržené trasy.

4 METODIKA

Výzkum byl realizován mnou osobně s využitím metody terénního šetření. Záznam zjištěných dat probíhal do předtištěných záznamových archů a mapových podkladů, které byly zpracovány s využitím mapových podkladů Mapy.cz. Měřítko použitých map dle normy LQT-BE nesmí být menší než 1:25 000, aby byl záznam dostatečně podrobný a umožňoval detailní zápis pozorovaných skutečností. K označení různého formátu trasy bylo využito barevné rozlišení. K měření vzdáleností byl využíván systém GPS v aplikaci Mapy.cz. Zjištěná data byla následně tříděna s využitím tabulkového procesoru Excel.

Navržená trasa byla společně semnou vyzkoušena i dalším turistou, se kterým byl následně proveden polostrukturovaný rozhovor. Pokládání otázky byly systematicky rozděleny do tematických částí, které odpovídaly členění kritérií LQT-BE. V průběhu rozhovoru byly otázky doplňovány dalšími podotázkami nebo přizpůsobovány aktuální situaci, což umožnilo hlubší porozumění zkoumanému tématu. Celý rozhovor byl nahráván pomocí záznamového zařízení. Následně byl proveden přepis nahrávky, který posloužil jako podklad pro detailní analýzu. Na základě provedené analýzy byly vyvozeny závěry vztahující se k jednotlivým zkoumaným kritériím navržené trasy.

4.1. Leading Quality Trails – Best of Europe

Pro hodnocení kvality navržené pěší trasy byla zvolena metodika Leading Quality Trails – Best of Europe (LQT-BE). Hodnocení trasy touto metodikou je realizováno na třech úrovních. Celková hodnocená trasa je rozdělena na 4 km dlouhé úseky, které jsou následně hodnoceny v terénu dle předepsaných kritérií. Poté se hodnotí denní etapy a na závěr je hodnocena kompletní trasa jako celek. Podmínkou je, že celá trasa musí dosahovat délky alespoň 50 km nebo zahrnovat minimálně tři denní etapy. Každá úroveň hodnocení má svá vlastní kritéria. Trasa je hodnocena 23 volitelnými kritérii vztahujícími se ke každému ze 4 km úseků. Denní etapy jsou hodnoceny sedmi klíčovými kritérii a jedenácti klíčovými kritérii je hodnocena celková trasa (Havelka et al., 2016).

4.1.1 Volitelná kritéria LQT-BE pro čtyřkilometrové úseky

Certifikovanou trasu je nutno rozdělit na jednotlivé 4 km úseky s tolerancí $\pm 5\%$ (3 800–4 200 m). První a poslední úsek každého dne může mít délku 3–5 km. Každý z těchto úseků je hodnocen z hlediska 23 volitelných kritérií (Tabulka 4). Tato kritéria se zaměřují na formát cesty (složení jejího povrchu a sdílení cesty s jinými dopravními prostředky), kvalitu turistického

značení, turistický potenciál (přírodní a kulturní) a nakonec na působení okolní civilizace na trasu (pozitivně i negativně). Dle výsledků jednotlivých kritérií je následně udělováno celkové bodové ohodnocení. Splnění každého z kritérií je hodnoceno 1 bodem (u některých je možno získat 2 body), celkově může každý 4 km úsek získat až 30 bodů. Pro úspěšnou certifikaci musí počet bodů dosáhnout u každého z těchto úseků alespoň 11 bodů. V případě úseků dlouhých 3–5 km, na začátku či konci dne, je vyhovující minimálně 9 bodů u 3 km úseku a 11 bodů u 5 km úseku. K úspěšné certifikaci je nutné současně obdržet i všechna kritéria stanovená pro denní etapu (Tabulka 5) a celkovou trasu (Tabulka 6) (Havelka et al., 2016).

Tabulka 4

Kritéria LQT-BE pro čtyřkilometrové úseky

Číslo a název kritéria		Požadovaná hodnota	
Formát cesty	1	Cesty s přírodním povrchem Přírodní, z materiálu typického pro danou oblast bez umělého zpevnění, dobře schůdná	Minimálně 1000 m = 1 bod Od 2000 m se počítá dvojnásob (2 body)
	2	Zpevněné cesty s jemným povrchovým materiálem Cesty s umělým jemným povrchem	Neutrální hodnocení
	3	Špatně schůdné cesty Povrch sypaný štěrkem nebo sutí, silně rozježděné cesty	Maximálně 300 m = 1 bod
	4	Tvrký povrch Asfalt, beton, dlažba na cestě	Maximálně 500 m = 1 bod
	5	Pěšina Pěší stopa užší než 1 m 5.1 přírodní a zpevněná pěšina 5.2 zpevněná pěšina pro zajištění bezpečnosti turistů	Celkem minimálně 500 m = 1 bod Od 1500 m se počítá dvojnásob (2 body)
	6	Na frekventovaných silnicích Včetně nejištěných křížení jízdní dráhy	Maximálně 50 m = 1 bod
	7	Podél frekventovaných silnic Až do vzdálenosti šířky silnice od okraje jízdní dráhy	Maximálně 300 m = 1 bod

Systém značení	8	Uznání daného národního značení - v případě, že splňuje obecné zásady ERA pro turistické značení	Úplné a jednoznačné = 1 bod
	9	Stanoviště s ukazateli S údaji o cíli, směru, vzdálenosti nebo časovým údajem, včetně čísla cesty a turistické značky	Minimálně 2 stanoviště = 1 bod
	10	Propojení S ostatními značenými turistickými cestami	Minimálně 2 místa = 1 bod
Příroda a krajina	11	Rozmanitost Změny v krajinném rázu (les, volná krajina, sídla, vodní plochy)	Minimálně 3 místa = 1 bod
	12	Přírodní zátiší Bez ruchu průmyslu nebo dopravy	Minimálně 1000 m vcelku = 1 bod
	13	Obzvláště atraktivní krajina Výjimečné bio- a geotopy, působivé lesy, pobřežní krajiny, skalní útvary, lesoparky	Minimálně 1 = 1 bod (více platí dvojnásob = 2 body)
	14	Přírodní vodní plochy např. prameny vodních toků, potoky, řeky, jezera	Minimálně 1 = 1 bod (více platí dvojnásob = 2 body)
	15	Bodové přírodní atraktivity např. vrcholky hor, rokle, skály, jeskyně, vodopády, památné stromy, přírodní památky	Minimálně 1 = 1 bod (více platí dvojnásob = 2 body)
	16	Působivé výhledy Trvale volný výhled, otevřený pod úhlem min 45 stupňů a dohled min 2 km	Minimálně 1 = 1 bod (více platí dvojnásob = 2 body)
Kultura	17	Atraktivity sídel např. staroměstské uličky, reprezentativní řady budov, tržiště, promenády, třídy, vesnická architektura	Minimálně 1 = 1 bod (více platí dvojnásob = 2 body)
	18	Regionální pamětihodnosti	Minimálně 2 = 1 bod

		Kulturní pamětihodnosti (typické pro daný region), např. Boží muka, kapličky, infocentra, národopisná muzea	
	19	Nadregionální pamětihodnosti Pamětihodnosti nadregionálního významu, např. hrady, kláštery, zámky, národní architektonické památky, stavby světového kulturního dědictví	Minimálně 1 = 1 bod (více platí dvojnásob = 2 body)
Civilizace	20	20. Intenzivně využívané prostředí např. uzavřené zastavěné plochy, permanentní hluk, bioplynové stanice, větrné a fotovoltaické elektrárny, průmyslové zóny, čističky, vedení vysokého napětí	Nejvíce 300 m = 1 bod
	21	Hostince a možnosti občerstvení Otevřené od 12:00 a minimálně 5 dní v týdnu, WC, místa k sezení	Minimálně 1 = 1 bod
	22	Zastávky veřejné dopravy a parkoviště pro osobní automobily Interval spojů minimálně každé dvě hodiny	Minimálně 2 = 1 bod
	23	Možnosti odpočinku např. lavičky, odpočívadla a přístřešky	Minimálně 2 = 1 bod

Poznámka. Zdroj: (Havelka et al., 2016)

4.1.2 Klíčová kritéria LQT-BE pro denní etapy

V průběhu certifikace se hodnotí jednotlivé dny vícedenní turistické trasy podle kritérií (Tabulka 5). Je důležité, zda je u trasy dostatek informací a možnost se na začátek trasy snadno dopravit. V blízkosti trasy musí být pro účastníka k dispozici ubytování. Trasa je zhodnocena z hlediska její bezpečnosti pro účastníka. Každá denní etapa je hodnocena z hlediska obtížnosti. Jiroudková (2016) uvádí, že trasa by měla být ohodnocena vždy stupněm dle jejího nejobtížnějšího úseku. Zohledňují se kritéria strmosti a případného nebezpečí pádu, zabezpečení lany, potřeba dopomoci rukou k pohybu a úseky vyžadující dobrou koordinaci. Nepřihlíží se k celkové délce trasy. Jednotlivé obtížnosti se dají charakterizovat následovně:

- Lehká trasa – Převážně rovinatá, bez nebezpečných srázů, vhodná i pro nezkušené turisty. Odpovídá žluté značce alpské klasifikace.
- Náročnější – Úzké a příkré cesty, nebezpečí pádu, vyžadující základní zručnost. Odpovídá modré značce alpské klasifikace.
- Středně náročná trasa – Převážně úzká a strmá cesta, nebezpečí pádu, krátké úseky s lany a řetězy, vyžadující přidržení rukama, vhodná pro zkušené turisty. Odpovídá červené značce alpské klasifikace.
- Náročná trasa – Úzká a strmá cesta s nebezpečím pádu, nutnost využití lezeckých technik, vhodná pouze pro zkušené turisty a horolezce. Odpovídá černé značce alpské klasifikace.

Tabulka 5

Kritéria LQT-BE pro denní etapy

Číslo a název kritéria		Požadovaná hodnota
1	Bezpečnost	Na každé z denních etap musí být dodržovaná všechna bezpečnostní opatření, odpovídající platným vládním regulacím
2	Stupeň náročnosti denní etapy	Lehká, náročnější, středně náročná, náročná
3	Snadný nástup na trasu, informační tabule, parkoviště	Na trase jsou účastníkovi snadno dostupné informace
4	Dopravní dostupnost Návaznost na hromadnou dopravu	Denně alespoň 2 spoje, dostupné ve vzdálenosti kratší než 2–3 hodiny chůze
5	Ubytování Hotel, pension, kemp	Na začátku a na konci každé z denních etap musí být možnost přenocování nebo transferu
6	Přeprava zavazadel	Možnost objednání přepravy zavazadel
7	Soukromé pozemky a průchodnost trasy	Trasa musí být legálně průchodná mezi 9:00–17:00

Poznámka. Zdroj: (Havelka et al., 2016)

4.1.3 Klíčová kritéria LQT-BE pro celkovou trasu

Celá trasa je hodnocena 11 kritérii (Tabulka 6). Kritéria 1–9 vyplývají z kritérií volitelných pro 4 km úseky. Další kritéria číslo 10 a 11 se vztahují ke službám poskytovaným účastníkům v průběhu překonávání trasy.

Tabulka 6

Kritéria LQT-BE pro celkovou trasu

Číslo a název kritéria	Požadovaná hodnota
1 Přírodní povrch cest	Minimálně 35 % celkové trasy
2 Špatně schůdné úseky	Maximálně 1500 m v kuse Maximálně 5 % celkové trasy
3 Tvrdý povrch cest	Maximálně 3000 m v kuse Maximálně 20 % celkové trasy
4 Cesty vedoucí po frekventovaných silnicích	Maximálně 300 m v kuse Maximálně 3 % celkové trasy
5 Cesty vedoucí podél frekventovaných silnic	Maximálně 3000 m v kuse Maximálně 10 % celkové trasy
6 Značení umocňující bezproblémovou orientaci	100 % trasy
7 Rozmanitost krajiny	Minimálně 2 změny krajinného rázu na každých 8 km trasy
8 Potenciál prožitku	Minimálně 4 body na každých 8 km trasy (kritéria 13–19)
9 Intenzivně využívané prostředí	Maximálně 3000 m v kuse Maximálně 7,5 % celkové trasy
10 Snadný nástup a sestup z trasy	Minimálně 1 informační tabule ve 2 jazycích
11 Dopravní dostupnost	Denně alespoň 2 spoje na začátek a konec trasy

Poznámka. Zdroj: (Havelka et al., 2016)

4.1.4 Kritéria LQT-BE pro značení turistických tras

Úspěšná certifikace vyžaduje přehledné turistické značení po celé délce trasy, které umožňuje snadnou orientaci. Úplnost tohoto značení je třeba každoročně kontrolovat a o provedení této kontroly vést písemnou dokumentaci. European Ramblers Association (2015) zveřejnila pro potřeby certifikace LQT-BE následující principy značení pěších turistických tras:

1. Značení by mělo být umístěno ve směru trasy a mělo by být jasně viditelné i z větší vzdálenosti.
2. Trasová značka by měla být umístěna na předmětu tak, aby byla z pohledu účastníka celá viditelná. Měla by svírat s linií trasy úhel větší než 45°.
3. Trasa by měla být vyznačena v obou směrech. Dvěma samostatnými oddělenými značkami, každou v jednom ze směrů.
4. Křižovatky jsou místa, kde se cesty kříží a je zde velká šance, že účastník sejde ze správné cesty. Značka by měla být umístěna dále než 10 m za křižovatkou a je nutné se ujistit, že značky jsou z bodu dělení jasně viditelné a jednoznačné. Tato značka se nazývá naváděcí. Další potvrzovací značka by měla být umístěna o něco dále na správné trase.
5. Na delších úsecích bez křižovatek by se měla nacházet ujišťující značka, která není ve větší vzdálenosti než 250 m. Tato vzdálenost by měla být zkrácena v obtížném a horském terénu.
6. Pokud trasa náhle mění směr nebo odbočuje na jinou cestu, mělo by se využít zobrazení šípky, která znázorňuje směr nový.
7. Zvýšeno pozornost je třeba věnovat značení tras v zastavěných oblastech a to zejména v místech kde trasa tuto zástavbu opouští.
8. Na křižovatkách a dalších nezbytných místech podél trasy by měly být umístěny směrové panely označující směr trasy a cílové místo.
9. Směrové panely by měly označovat jeden nebo více cílových míst podél značené trasy a jejich vzdálenosti od umístění panelu. Pokud je cíl zobrazen na panelu, musí být zobrazen i na všech dalších následujících směrových panelech, dokud ho nebude dosaženo.

5 PRAKTICKÁ ČÁST

5.1 Návrh trasy

Navržená trasa má celkovou délku 111 km a překonává celkem 7 868 výškových metrů. Tato délka je rozložena do šesti dnů. Mapa trasy a grafy zobrazující výškové profily jednotlivých dnů jsou uvedeny v příloze. Trasa je znázorněna na satelitním snímku ostrova Madeira na obrázku 3.

Při návrhu trasy bylo zohledněno několik klíčových aspektů. Byla snaha co nejvíce využít již existující turistickou infrastrukturu. Na ostrově se nachází řada udržovaných tras pro jednodenní pěší turistiku, které již umožňují přístup k nejnavštěvovanějším atraktivitám. Tyto stezky mají již vybudované dopravní spojení a dalšími návazné služby cestovního ruchu.

Celý ostrov je pokryt ucelenou sítí kempů s funkčním online rezervačním systémem. Při návrhu nové trasy je tedy logické využít tuto existující infrastrukturu, což sníží nutné finanční náklady, které by vznikly při budování nové infrastruktury, a zároveň minimalizuje zásah do přírodního prostředí, což je v souladu s myšlenkou ekoturismu.

Samotnému návrhu trasy předcházelo podrobné studium materiálů o přírodních atraktivitách ostrova a populárních pěších trasách. Byly prostudovány mapy, turistické průvodce a odborné články, které poskytly cenné informace o terénu, klimatu a flóře a fauně Madeiry. Na základě jejich umístění byly vytipovány vhodné kempy k legálnímu nocování.

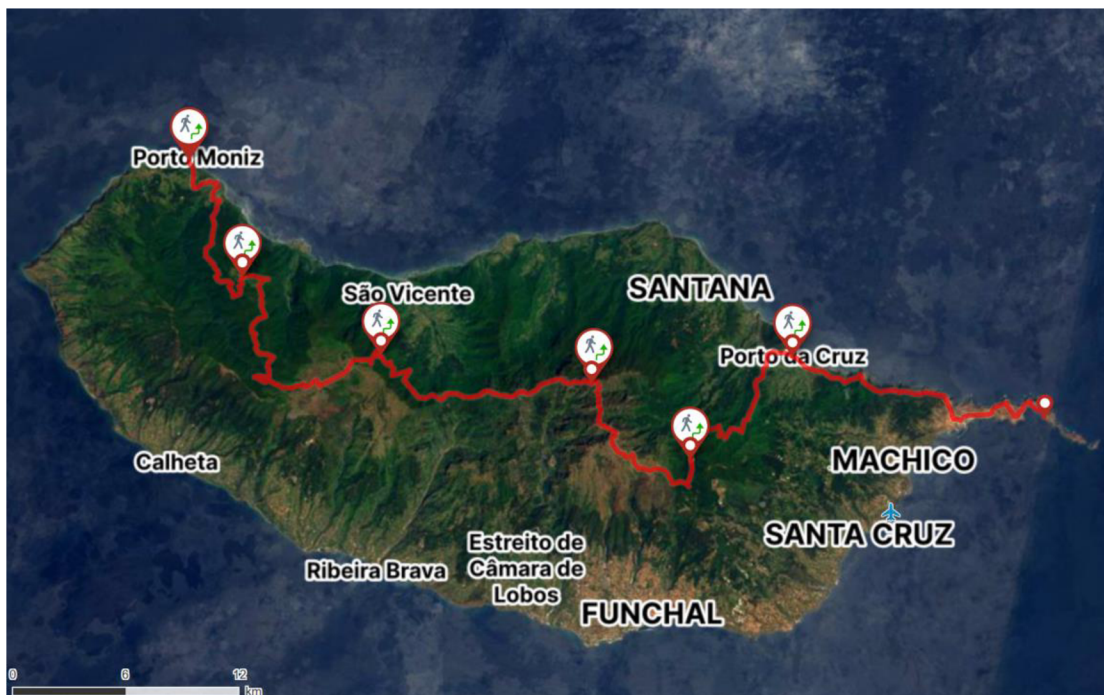
Ke konečnému návrhu také přispěly na internetu dostupné recenze turistů, kteří již v minulosti přechod ostrova Madeira realizovali. Tyto osobní zkušenosti poskytly užitečné praktické rady a doporučení. Zohledněny byly aspekty jako náročnost terénu, dostupnost vody, bezpečnost a možnosti občerstvení.

Trasa je popsána ze západního směru, s výchozím bodem ve městě Porto Moniz. Trasa pak pokračuje přes přírodní scenérie, včetně hustých lesů, horských hřebenů a pobřežních úseků, které nabízejí úchvatné výhledy na Atlantský oceán. Bez úprav ji však lze realizovat i opačným směrem, kde by byl výchozím bodem východní výběžek ostrova Ponta de São Lourenço. Tento region je charakteristický svou krajinou se strmými útesy a suchou vegetací.

Celkově tato trasa nabízí jedinečnou příležitost k prozkoumání rozmanitých ekosystémů Madeiry. Je navržena tak, aby byla zajímavá jak pro zkušené turisty, tak i pro turisty kteří s delším turistickými přechody teprve začínají.

Obrázek 3

Satelitní snímek ostrova Madeira s vyznačenou celkovou trasou



Poznámka. Zdroj: Mapy.cz

5.1.1 Den první, Porto Moniz – Fanal

Celková délka prvního dne trasy činí 18,5 km. Trasa začíná v pobřežním městečku Porto Moniz, na náměstí Lyra (Praça do Lyra) u autobusové zastávky, a končí v pralesu Fanal. Trasa postupně nastoupá 1734 výškových metrů, přičemž nejprudší úseky se nacházejí zejména v blízkosti pobřeží. Před vyjitím je vhodné využít možnosti doplnění zásob potravin a vody v centru Porto Moniz. Městečko je známé a vyhledávané pro své bazény se slanou vodou, které se nacházejí hned u pobřeží.

Trasa zpočátku nevede po žádné dosud značené turistické trase a strmě stoupá po zpevněné silnici. Na značenou trasu PR7 se napojuje až přibližně 500 metrů před vodní nádrží Lagoa dos Lameiros. Od ní se po dosažení samotné nádrže odklání a klesá podél vinice do vesnice Ribeira da Janela. Ve vesnici je možnost pronajmout apartmán nebo přenocovat v soukromém kempu. Na místní autobusové zastávce zastavují autobusy mířící z Porto Moniz do São Vicente, což nabízí dobrou možnost přestupu na spoje do ostatních částí ostrova. Ve vesnici je také možnost dlouhodobého parkování osobních vozidel. U parkoviště jsou veřejné toalety a kohoutky s tekoucí pitnou vodou.

Z vesnice cesta opět stoupá po zpevněné cestě s velmi strmým stoupáním. Po 2 km se trasa napojuje na značenou trasu PR15, která vede po nezpevněné cestě částečně zalesněnou krajinou. Po jednom kilometru je možné využít odpočívadlo s toaletami a tekoucí vodou. Je zde zbudován zděný přístřešek vhodný k úkrytu za nepříznivého počasí či k nouzovému přenocování. Na místě je dostatek rovinaté travnaté plochy pro postavení několika menších stanů. Na oficiálních stránkách IFCN ale toto místo není uvedeno jako kemp, a proto na něj nelze běžnou cestou získat povolení k nocování. Trasa PR15 je v tomto místě nedostatečně označena a existuje riziko špatného odbočení na jinou z nezpevněných cest, které se u odpočívadla setkávají. Trasa následně opět stoupá a kříží ve třech místech klikatící se silnici ER209 (Estrada Regional 209). U čtvrtého přecházení této komunikace trasa dále pokračuje souběžně s trasou PR14.

Na začátku každé z následujících PR tras se nacházejí kvalitně moderně zpracované informační cedule, které obsahují informace v portugalském a anglickém jazyce, mapu trasy, výškový profil a stručný popis trasy. Je zde uveden i QR kód pro stažení konkrétní informační cedule ve formátu PDF z webových stránek do mobilního zařízení. U každého přecházení silnice je použita směrová cedule s uvedeným číslem trasy. Průběžné značení ve formě potvrzujících turistických značek však následně chybí.

Trasa PR14 vede podél levády Levada dos Cedros a v průběhu následujících 5 km nabízí několik vyhlídkových míst do okolní nedotčené krajiny. Těsně před menším vodopádem, u zaústění levády, trasa odbočuje vlevo. Cesta je zde zpevněna dřevěným schodištěm, které vede až k silnici ER209, kde se nachází první z parkovišť určených pro návštěvníky pralesa Fanal. Trasa pokračuje 200 metrů po silnici, kde následně odbočuje na trasu PR13 a končí po dalších 200 m v kempu Fanal. K využití návštěvníků jsou na místě zbudované toalety, kohoutky s pitnou vodou, kempingové stoly a rovinná místa pro postavení stanů, vše obklopené majestátnými starodávnými vavřínovými stromy pralesa Fanal.

5.1.2 Den druhý, Fanal – Caramuja

Druhý den je svou délkou 22,6 km nejdelším dnem přechodu. Začíná v kempu uprostřed pralesa Fanal a cílem je kemp Caramujo. Trasa, až na úsek sestupující do údolí Rabaçal, kde jsou využita dřevěná schodiště, není technicky náročná. Její náročnost spíše spočívá v její délce. Během dne překonává 1187 výškových metrů. Začátek trasy následuje značenou trasu PR13, která stoupá na vyvýšeninu nad kempem a poskytuje krásné výhledy do okolí.

Dále pokračuje po nezpevněné stezce mezi křovinatým porostem a z pravé strany obchází vrchol Pedreira (1242 m). V této oblasti ji protíná řada jiných neznačených pěších stezek a značených cyklotras. Z tohoto důvodu je vhodné průběžně kontrolovat trasu pomocí mapových

podkladů. Místní turistické značení je zde použito pouze ve formě směrových značek umístěných na některých křižovatkách, což zvyšuje riziko sejít ze správné trasy.

Trasa kopíruje značenou stezku PR13 následujících 9 km, během nichž mívá několik vyhlídkových míst. Poté odbočuje a klesá strmě dolů po trase PR6 k vodopádu Cascata das 25 Fontes. Z bezpečnostních důvodů jsou zde na dlouhém úseku využívána dřevěná schodiště zpevňující stezku. Dále trasa sleduje PR6 podél levády Levada das 25 Fontes a po 2 km prochází kolem Rabaçal Nature Spot Cottage, což je odpočinkové místo s restaurací, splachovacími toaletami a kempingovými stoly. Z tohoto místa je možné se dostat i linkovou autobusovou dopravou.

Trasa pokračuje po PR6.3, mívá několik menších vodopádů a následně končí u vodopádu Lagoa do Lajeado. Poté je nutné pokračovat jeden kilometr po neznačené pěšině, která vede až k asfaltové silnici. Po této zpevněné silnici pokračuje trasa severozápadním směrem, kde se po jednom kilometru napojuje na trasu CR28. Tu dále následuje. Zpočátku vede podél hlavní silnice, ze které se po 1600 m odklání na vedlejší zpevněnou silnici. Tu opouští po dalších 900 m, kde odbočuje na nezpevněnou lesní cestu, která následně přechází v cestu šterkovou. Po třech kilometrech se napojuje na turistickou trasu PR17 a po 250 m zahýbá vlevo, kde vstupuje do kempu Caramujo. Kemp nabízí kulisu staré, nyní již opuštěné, venkovské usedlosti.

5.1.3 Den třetí, Caramujo – Pico Ruivo

Trasa třetího dne, o celkové délce 19,1 km, vede na nejvyšší horu ostrova Pico Ruivo (1862 m). V průběhu dne překonává stoupání 2218 výškových metrů. Začíná v kempu Caramujo a pokračuje dále po trasách CR28/PR17 jihozápadním směrem. Po jednom kilometru se CR28 odpojuje, zatímco trasa stále následuje PR17 po nezpevněné pěšině. Profil trasy má v první polovině sestupný charakter a vede až k vesnici Miradouro da Encumeada. Zde je možné využít restaurace, která současně slouží jako prodejna suvenýrů, využít splachovací toaletu a doplnit si zásoby vody. Ve vesnici se nachází autobusová zastávka a místa vyhrazená pro parkování. V blízkosti se také nachází kemp IFCN Chão dos Louros.

V následující stoupající pasáži se nenachází žádná tekoucí voda, ta je dostupná až na samotném vrcholu Pico Ruivo. Trasa z vesnice pokračuje po PR1.3 a na následujících 10 km k cílovému místu překonává převýšení více než 900 m. Cestou k nejvyšší hoře obchází nižší hřebeny Pico do Tapeiro (1331 m), Pico do Ferreiro (1582 m) a Pico do Jorge (1691 m). Trasa nabízí impozantní výhledy na místní členitou krajinu a nejvyšší vrcholky ostrova.

Těsně před vrcholem leží kemp Pico Ruivo, který je rozdělen do několika částí. Po 250 m chůze od kempu se nachází horská chata Casa de Abrigo do Pico Ruivo, která umožňuje

ubytování. Jsou zde toalety a tekoucí pitná voda. Pico Ruivo (1862 m) je nejvyšší hora ostrova, a proto je velmi navštěvované a rušné místo. Je nutné počítat se zástupy turistů a rezervovat kempingová místa na konkrétní den s velkým časovým předstihem. Vrchol hory nabízí při dobré

5.1.4 Den čtvrtý, Pico Ruivo – Chão das Feiteiras

Trasa čtvrtého dne je sice nejkratší ze všech etap s délkou 15 km, ale vzhledem k tomu, že vede přes nejvíce členitou oblast ostrova a překonává nejvyšší vrcholy, není rozhodně méně náročná než dny předešlé. Zejména přechod z vrcholu Pico Ruivo (1862 m) na sousední vrchol Pico do Arieiro (1818 m) je fyzicky náročná pasáž, která v místech využívá i kovová schodiště a zábradlí. Celkově trasa nastoupá 744 výškových metrů. Trasa kopíruje značenou trasu PR1. Přibližně v polovině vzdálenosti mezi oběma vrcholy, na úrovni vrcholu Pico das Torres (1853 m), je trasa zahlobena do skály a vede tunelem v délce 200 m. Trasa po celou dobu nabízí dechberoucí výhledy a řadu vyhlídkových míst.

Po 5,5 km přechází trasa vrchol Pico do Arieiro (1818 m), který je již z dálky viditelný díky charakteristickému vojenskému radaru ve tvaru kopule. Zde je možné využít možnosti občerstvení v restauraci a nachází se zde toalety. Na místo vede asfaltová silnice, po které je možno dojet vozidlem, a je zde parkoviště.

Trasa pokračuje nebezpečnou pěšinou po trase PR3, má mírně klesající charakter a krajinu tvoří keře a traviny. Po 3 km trasa mívá odpočinkové místo s několika stoly a následně i astronomickou observatoř (Observatório de Astronomia), u které jsou dvě zchátralá stará stavení. Cesta dále vede po trase PR3 dalších 2,5 km, poté se odděluje a pokračuje přes asfaltovou silnici, kde se napojuje na úzkou pěšinu podél menší levády (Levada do Blandy). Podél levády pokračuje 1,5 km jihovýchodním směrem, následně se napojuje na asfaltovou silnici. Zde se nachází kemp Poiso, kde je možné nocovat a doplnit vodu. Jsou zde nedaleko autobusové zastávky a možnost občerstvení v restauraci. Po 800 m, kdy trasa vede po hlavní silnici, uhýbá vlevo na trasu CR24. Po 1,5 km trasa čtvrtého dne končí v kempu Chão das Feiteiras.

5.1.5 Den pátý, Chão das Feiteiras – Porto da Cruz

Předposlední denní etapa přechodu, o celkové délce 15,9 km, se dá považovat za odpočinkovou. Celkově má klesající charakter a za celý den vystoupá pouze 399 výškových metrů. Vede do přímořského městečka Porto da Cruz. Z kempu Chão das Feiteiras, kde se nocovalo, pokračuje trasa po CR24 až k přírodně vzdělávacímu centru u Ribeiro Frio, kde se nachází botanická zahrada. Jedná se o velmi frekventované místo s restauracemi, parkovištěm a možností navštívit nedalekou oblíbenou vyhlídku Balcões, ke které vede trasa PR11.

Trasa dále následuje značenou PR10, vedoucí podél levády (Levada do Furado), ze které se po 7 km odpojuje na trasu Vereda da Terra Baptista (VTB). Po této trase postupně klesá severním směrem až do městečka Porto da Cruz. Zde se nachází řada restaurací, menších obchůdků, odpočinkových míst a pláž, která je oblíbeným místem surfařů. V městečku je také bazén s přírodní mořskou vodou, který je však napuštěn a provozován jen sezónně. Denní etapa zde končí; k ubytování je vhodné využít hotelové zařízení nebo ubytování v soukromí (např. prostřednictvím služeb Airbnb).

5.1.6 Den šestý, Porto da Cruz – Ponta de São Lourenço

Poslední den přechodu, o délce 19,7 km, začíná v přímořském městě Porto da Cruz. Trasa postupně vystoupá 1586 výškových metrů. Začátek trasy vede po neznačené cestě podél pobřeží a pokračuje stoupáním podél malých zahrádek a domů. Po 3 km strmého stoupání mívá cesta průmyslovou lanovku, která klesá dolů ze srázu k oceánu. V tomto místě je vhodné doplnit veškeré zásoby vody, protože následujících 20 km se tekoucí voda na trase nevyskytuje.

Trasa nyní kopíruje turistickou trasu Vereda do Larano, která vede nad útesy a poskytuje dechberoucí vyhlídky na Atlantský oceán. Vede po úzkých pěších cestičkách, které jsou občas zajištěny zábradlím z ocelových drátů. Po necelých 5 km se trasa Vereda do Larano odpojuje od pobřeží a vede jižně do města Machico. Naše trasa však pokračuje rovně podél pobřeží po trase Vereda da Boca do Risco (VBRC).

V průběhu dalších 5 km bude trasa míjet několik odboček na jiné lesní cesty. Trasa není barevně značená, proto je vhodné průběžně kontrolovat postup pomocí mapy a GPS. Po 5 km trasa sestupuje do přístavního města Caniçal, které nabízí veškeré služby. Pokračování až na samotný východní cíp ostrova Madeira vyžaduje cestu 4,5 km po frekventované silnici. Nabízí se zde možnost využití dopravního spojení z centra města a dojet na zastávku Baia D'Abra, odkud začíná značená trasa PR8.

Tato trasa je silně turisticky frekventovaná, a proto je i vstup na ni od roku 2023 zpoplatněn částkou 1 euro, která se platí pomocí QR kódu uvedeného na informační tabuli. Tento nejvýchodnější výběžek ostrova je téměř bez vegetace a jedná se o nejsušší oblast ostrova s nejmenším množstvím srážek. Na konci trasy se nachází restaurace Casa do Sardinha, kde je možné se občerstvit a využít toalety. V blízkosti je kempovací místo Ponta de São Lourenço, jehož rezervace je vzhledem k popularitě místa nutná s dostatečným předstihem. Odtud vede pěšina k moři, na jejímž konci se nachází malá pláž vhodná ke koupání.

5.2 Hodnocení trasy

Hodnocení navržené trasy probíhalo formou osobního terénního šetření, které jsem provedl já osobně během svého pobytu na ostrově Madeira v termínu 28. 9. – 3. 10. 2023.

Navržená trasa byla rozdělena na jednotlivé 4 km úseky, dle metodiky (Tabulka 7).

Tabulka 7

Rozdělení celkové trasy do 4 km úseků

Den	Číslo úseku	Počáteční a koncový bod úseku	Délka úseku (m)
1.	1	Porto Moniz – Pico da Lagoa	3800
	2	Pico da Lagoa – Ribeira da Janela	3950
	3	Ribeira da Janela – Levada dos Cedros	3850
	4	Levada dos Cedros – Levada dos Cedros	3850
	5	Levada dos Cedros – Fanal	3050
2.	1	Fanal – silnice ER209	3700
	2	silnice ER209 – Pico Quemado	4000
	3	Pico Quemado – Levada das 25 Fontes	3950
	4	Levada das 25 Fontes – Ribeira Grande	4000
	5	Ribeira Grande – silnice ER105	3900
	6	silnice ER105 – Caramujo	3050
3.	1	Caramujo – Cascata do Folhadal	3500
	2	Cascata do Folhadal – silnice ER105	4000
	3	silnice ER105 – Pico de Ferreiro	4000
	4	Pico de Ferreiro – rozcestí PR1.3/CR27	4000
	5	rozcestník PR1.3/CR27 – Pico Ruivo	3600
4.	1	Pico Ruivo – Pico do Cidrão	4000
	2	Pico do Cidrão – rozcestí PR3/PR4	4000
	3	rozcestník PR3/PR4 – Poiso	4000
	4	Poiso – Chão das Feiteiras	3050
5.	1	Chão das Feiteiras – Levada do Furado	4000
	2	Levada do Furado – Vereda da Terra Baptista	4000
	3	Vereda da Terra Baptista – Levada do Castelejo	4000
	4	Levada do Castelejo – Porto da Cruz	3850
6.	1	Porto da Cruz – Verada do Larano	3950

2	Verada do Larano – Boca do Risco	4000
3	Boca do Risco – Cemitério do Caniçal	4000
4	Cemitério do Caniçal – Ponta do Rosto	4000
5	Ponta do Rosto – Ponta de São Lourenço	4400

Poznámka. Zdroj: Vlastní zpracování

Trasa byla dále rozdělena na šest etap (Tabulka 8). Tyto etapy odpovídají jednotlivým dnům přechodu a dále jsou hodnoceny dle kritérií LQT-BE pro denní etapy.

Tabulka 8

Rozdělení navržené trasy do jednotlivých denních etap

Číslo etapy	Počáteční a koncový bod etapy	Délka etapy (m)
1	Porto Moniz – Fanal	18500
2	Fanal – Caramujo	22600
3	Caramujo – Pico Ruivo	19100
4	Pico Ruivo – Chão das Feiteiras	15050
5	Chão das Feiteiras – Porto da Cruz	15850
6	Porto da Cruz – Ponta de São Lourenço	20350

Poznámka. Zdroj: Vlastní zpracování

5.2.1 Výsledky dat z terénního šetření – volitelná kritéria pro 4 km úseky

Trasa nedosáhla dostatečného počtu bodů v 5 z celkových 29 úseků. Všechny tyto úseky ztratily body kvůli nadměrnému využití zpevněného povrchu. Ukázka jednoho z vyplněných záznamových formulářů a přiložená mapa k jednomu ze zkoumaných 4 km úseků jsou uvedeny v příloze. Dále je v příloze k dispozici tabulka se získanými daty pro všechny úseky a tabulky s celkovým bodovým hodnocením.

První den, úsek 1–5: Trasa prvního dne byla rozdělena do pěti úseků. První úsek představuje strmé stoupání po asfaltem zpevněné silnici, která je po obou stranách lemována malými domy se zahradami plnými exotických rostlin. Trasa je v tento den silně ovlivněna výchozím bodem ležícím ve městě Porto Moniz, což vytváří zajímavé hodnoty v kategorii civilizace a kultura, ale způsobuje nedostatečné bodové ohodnocení z hlediska formátu cesty. Z tohoto důvodu první dva úseky nedosáhly minimálního počtu jedenácti bodů nutných k úspěšné

certifikaci. Trasa je u obou zmíněných úseků vedena po asfaltových a betonových površích, které často slouží současně jako vozovka pro motorová vozidla. Následující tři úseky toho dne jsou tvořeny převážně nezpevněnými pěšinami v lesním prostředí a splňují celkové bodové minimum pro certifikaci.

Druhý den, úsek 1–6: Druhý den byl rozdělen do šesti úseků. První úsek je charakteristický krajinou okolí pralesa Fanal. V místě nalezneme snadnou dostupnost autobusovými spoji a dostatečně velké parkoviště pro návštěvníky. Možnost přenocování je v kempu, kde jsou zbudována odpočinková místa ve formě piknikových stolů a přístřešků využitelných v případě nepříznivého počasí. Oblast se nachází ve vyšší nadmořské výšce a umožňuje tak zbudování řady vyhlídkových míst. Trasa vede souběžně s pěší trasou PR13, která je značená místním turistickým značením. Toto značení svými parametry nevyhovuje požadavkům normy LQT-BE. Značení není na řadě míst dostatečně přehledné, zejména s ohledem na výskyt velkého počtu alternativních pěších stezek křížících trasu.

Druhý a třetí úsek druhého dne se vyznačuje prudkým klesáním do oblasti zvané Rabaçal. Jedná se o jednu z turisticky nejnavštěvovanějších levádových lokalit ostrova. Cesta je z důvodu bezpečnosti na řadě míst dodatečně zpevněna pomocí dřevěných schodišť. Cesta má jinak podobu úzké pěšiny s přírodním povrchem. Od druhé poloviny druhého úseku až do poloviny pátého úseku se trasa táhne souběžně s tokem levády. Nachází se zde řada vyhlídkových míst, známých přírodních vodopádů (Risco a 25 Fontes) a trasa je obklopena klidným přírodním prostředím.

Čtvrtý úsek nabízí možnost využít turistického vybavení ve formě zbudovaného občerstvení ve venkovském stylu (Rabaçal Nature Spot Cafe), s možností využití toalet a míst určených k posezení. Místo je z hlediska dopravy dostupné ze 2 km vzdáleného parkoviště u silnice ER 105, spojující horské sedlo Encumeada s městem Porto Moniz. Od občerstvení zajíždí k parkovišti kyvadlový minibus (Rabaçal Van).

Oblast levád opouští trasa druhého dne v průběhu svého pátého úseku, kde se napojuje na silnici CR 28. Problémovým úsekem z hlediska hodnocení je úsek šestý. Trasa zde ve své první čtvrtině vede po frekventované asfaltové silnici CR 28, poté odbočuje na méně rušnou silnici, kde zprvu pokračuje po asfaltem zpevněné cestě, která se dále mění na cestu s jemným šotolinovým povrchem. Následně se rychle mění v cestu hrubou štěrkovou, nevhodnou k pohodlné chůzi a vyhodnocenou jako špatně schůdná cesta. Úsek je zakončen u kempu Caramujo, který se nachází na místě opuštěné chátrající farmy.

Dostatečné bodové hodnocení pro úspěšnou certifikaci splnil tento den přechodu u svých prvních pěti úseků. Úsek šestý nedosáhl minimálního počtu jedenácti bodů z důvodu, že je z více

než poloviny veden po frekventované silnici s asfaltovým povrchem. Úspěšně hodnocené úseky si své hodnocení získaly zejména díky vhodnému potenciálu v oblasti přírody a krajiny.

Den třetí, úsek 1–5: První úsek třetího dne má charakter pozvolně klesající lesní pěšiny s přírodním hliněným povrchem, následující značenou turistickou trasu PR17. Tento úsek je zajímavý atraktivní přírodní scénérií s výhledem na druhou stranu údolí. Ve druhém úseku se trasa po 800 metrech napojuje na levádu, která vede k známé vyhlídce a vodopádu Cascata do Folhadal. Úsek dále pokračuje a míjí dva vodopády a po 1 800 metrech se napojuje na jinou levádu (Levada do Norte), podél které vede až do sedla Boca Da Encumeada (1 009 m n.m.). Tento úsek nabízí krásné výhledy na okolní hory stoupající po obou stranách údolí. V poslední části druhého úseku má cesta podél levády zpevněný povrch betonem, jedná se o 1 200 m dlouhý úsek před příchodem do centra vesnice.

Pod tímto sedlem vede 3 km dlouhý podzemní tunel sloužící automobilové dopravě a představuje hlavní spojení mezi severní a jižní částí ostrova. V místě jsou v provozu dvě provozovny občerstvení. Nabízí se možnost využití toalet a doplnění zásob. V místě jsou zastávky veřejné autobusové dopravy a možnost dlouhodobého parkování osobních vozidel. Necelý kilometr vzdálený kemp Chão dos Louros nabízí možnost legálního přenocování. Místo je jedním z oblíbených výchozích bodů pro nejvyšší horu ostrova Pico Ruivo (1 862 m n.m.). V případě zájmu je možné 2,5 km od místa navštívit vesnici Serra d'Aguá, kde se nachází první zbudovaná madeirská vodní elektrárna. Jedná se o atraktivní izolovanou vesnici obklopenou vysokými horami, v okolí s typickými terasovými poli.

Třetí denní úsek začíná strmě stoupat směrem k Pico Ruivo po značené trase PR1.3. Povrch cesty není nijak zpevněný, pouze v některých místech je z důvodů bezpečnosti využito zpevnění ve formě dřevěných schodů nebo bezpečnostních ohradníků z ocelových drátů. Trasa v průběhu míjí několik vrcholů, okolní krajina a výhledy jsou za dobrých podmínek velmi atraktivní. V lokalitě okolo třetího a čtvrtého úseku se nenachází žádný zdroj vody ani možnost odpočinku ve formě přístřešku nebo lavičky. Voda, přístřeší a možnost přenocování v kempu se nachází až u samotného vrcholu nejvyšší hory. Je zde i horská chata Casa de Abrigo do Pico Ruivo nabízející ubytování a drobné občerstvení. Na vrcholu hory je několik vyhlídkových míst poskytujících výhled do všech světových stran. Jednotlivé úseky si nejvíce bodů získaly v kategorii příroda a krajina, zejména z důvodu ničím nerušené přírody a četných vyhlídkových míst.

Den čtvrtý, úsek 1–4: První dva úseky čtvrtého dne jsou charakteristické náročnějším horským terénem s poměrně vzdušnými úseky a řadou zpevnění ve formě dřevěných a plechových schodišť se zábradlím. Tato pasáž je mezi vrcholy Pico Ruivo a sousedním vrcholem Pico do Arieiro (1818 m). Trasa zde následuje značenou trasu PR1. Na trase je několik vyhlídkových míst. Zajímavostí je průchozí tunel zahloubený do boční stěny hory Pico do Gato. I

přes některé náročné úseky mezi těmito vrcholy se jedná o jednu z nejnavštěvovanějších horských tras na Madeiře a veškeré zajišťující prvky jsou z hlediska bezpečnosti v dobrém technickém stavu. Vrchol Pico do Arieiro je rozeznatelný z dálky díky vojenskému kopulovitému radaru. Nachází se zde restaurace, obchod se suvenýry a toalety. V místě je parkoviště a soukromá společnost Pico Transfers poskytuje dvakrát denně autobusový transfer v obou směrech do hlavního města Funchal. Z vrcholu trasa klesá pěšinou přecházející horskou louku po značené turistické trase PR3.

Třetí úsek začíná poblíž astronomické stanice (Observatório de Astronomia) a dále následuje trasu PR3. Trasa si drží charakter nezpevněné pěšiny a po 700 metrech křižuje asfaltovou, málo frekventovanou silnici. Po dalších 500 metrech se odpojuje od trasy PR3 a křižuje hlavní silnici ER202, za kterou následuje úzkou levádu až ke kempingovému místu Poiso. Zde začíná čtvrtý úsek. Jedná se o veřejné volnočasové místo s piknikovými stoly, povoleným rozděláváním ohně na vyhrazených místech a možností nocování. V blízkosti je několik parkovišť. Samotná volnočasová oblast je rozdělena do dvou oblastí. Druhá oblast je vzdálena asi 1 km a je u ní restaurace Casa de Abrigo do Poiso. Do místa zajíždí z Funchalu pětkrát denně veřejná autobusová doprava. Od restaurace trasa pokračuje severně po trase CR24, vedoucí po nefrekventované silnici s šotolinovým povrchem. Čtvrtý úsek končí v kempu Chão das Feiteiras. Místní atraktivní prostředí obklopené vzrostlými stromy poskytuje možnost přenocování ve vlastních stanech, doplnění zásob vody a využití piknikových stolů. Čtvrtý úsek je téměř celý veden po silnici, z tohoto důvodu nedosáhl dostatečného počtu bodů.

Den pátý, úsek 1–4: Trasa od kempu pokračuje po značené CR24, povrch je nadále šotolinový, ale po 700 metrech přechází na nezpevněnou pěšinu a stáčí se do oblasti Ribeiro Frio. Jedná se o malou chráněnou přírodní oblast pod sedlem Paso Poiso. Mezi hlavní atraktivity v okolí patří 2,5 km dlouhá naučná stezka vedoucí vavřínovým pralesem podél potoka Ribeiro Frio. K dalším vyhledávaným atraktivitám patří chovná stanice pstruhů a stezka na vyhlídku Balcões. V místě zastavuje veřejná hromadná doprava (linky 56, 103 a 138). Lze využít nabídku řady místních restaurací, ubytovat se v jednom z penzionů či jen přenocovat v kempu. Ze střediska trasa dále následuje trasu PR10 podél levády (Levada do Furado). Vede atraktivním, přírodním a nerušeným zátiším s řadou menších vodopádů a pramínek vlévajících se do levády.

Druhý a třetí úsek je plně veden na přírodním nezpevněném povrchu. V polovině třetího úseku trasa odbočuje z CR25 na lesní pěšinu označenou v mapě jako VTB a pozvolna klesá na sever směrem k pobřeží, směřujíc k městečku Porto da Cruz. Těsně po příchodu k prvním obydlím odbočuje již čtvrtý úsek vpravo podél levády a následuje ji po nezpevněné pěšině do vzdálenosti 700 metrů. Následně se napojuje na asfaltovou komunikaci a směřuje do centra

městečka. V místě je plná turistická vybavenost. Porto da Cruz je vyhlášené pro své rybí restaurace a je vyhledávané milovníky surfingu.

Den šestý, úsek 1–5: Trasa vychází z centra města a vede podél kamenité pláže, za kterou stoupá po nefrekventované asfaltové silnici prudce do kopce až k lodní lanovce (Teleférico do Larano). Od tohoto místa se trasa mění ve vyšlapanou pěšinu vedoucí podél pobřeží po vysokých skalních stěnách. Zde je poslední možnost nabrání vody před následujícími třemi úseky až do dalšího města. Jedná se o jednu z oblíbených peších tras (Vereda do Larano), jedinečnou pro své panoramatické výhledy na okolní hory, údolí a Atlantský oceán. V kratších úsecích prochází hlouběji lesem, ale z většiny se jedná o vzdušnou trasu těsně nad útesy, v některých místech zajištěnou z bezpečnostních důvodů ocelovými lany. Na vrcholu Boca do Risco (433 m) končí druhý úsek. Trasa Larano zde pokračuje jižně do vnitrozemí směrem do města Machico. Naše trasa však na vrcholu odbočuje a pokračuje podél pobřeží po pěšině v mapě označené VBCR.

Třetí úsek vede po nezpevněné pěšině až k hřbitovu u města Caniçal. Následující čtvrtý úsek se ukázal z hlediska certifikace jako problémový a nesplnil minimální počet bodů. Přes město je nezbytné přejít po asfaltové silnici, na některých místech s hustým provozem motorových vozidel, zejména na silnici ER214. Chodníky pro chodce jsou zde pouze v bezprostřední blízkosti centra. Těsně před koncem čtvrtého úseku trasa uhýbá z hlavní silnice ER214 a vede po méně frekventované silnici. Pátý úsek pokračuje po této silnici a po 500 m končí vyhlídkou s lavičkami. Dále vede trasa po nezpevněné pěšině až k hlavní silnici, kde končí silnice ER214. Do tohoto místa zajíždí veřejná autobusová doprava, nachází se zde parkoviště pro návštěvníky a je zde v provozu menší občerstvení. Dále pokračuje po atraktivní trase pod označením PR8. Trasa má charakter pěšiny a cestou míjí několik vyhlídkových míst. Po 600 m od parkoviště je možné odbočit k pláži vhodné ke koupání. Úsek končí v kempu Ponta de São Lourenço, v jehož bezprostřední blízkosti se nachází restaurace Casa do Sardinha a kamenitá pláž Cais do Sardinha.

5.2.2 Výsledky dat z terénního šetření – klíčová kritéria pro denní etapy

Vzhledem k tomu, že se jedná o návrh trasy, není na jednotlivých dnech trasy naplněno kritérium č. 3 Snadný nástup na trasu. Fyzicky se zde nenacházejí tabule s informacemi spojenými s trasou na začátku každé z denních etap. Rovněž zde doposud nefunguje služba přepravy zavazadel, což se týká kritéria č. 6 (Tabulka 9).

Den první: Trasa je v počáteční fázi vedena po méně frekventovaných zpevněných komunikacích, kde nehrozí vysoké riziko střetu s motorovými vozidly. Obtížnost trasy je ohodnocena jako náročnější, a to z důvodu příkrého stoupání v jejím počátečním úseku od

pobřeží. Technicky je však trasa nenáročná a vhodná i pro začínající turisty. Na trase se nachází moderně zpracované informační cedule k trasám (PR15, PR14 a PR13), které navržená trasa následuje, avšak informační materiály v počátečním úseku chybí. Dopravní dostupnost je v této etapě splněna s využitím běžných autobusových linek do Porto Moniz a s využitím zvláštních turistických linek do okolí pralesa Fanal a taxislužby. Ubytovací kapacity všech úrovní poskytuje městečko Porto Moniz a na koncovém bodě se nachází kemp v pralesi Fanal.

Den druhý: Z hlediska udržení bezpečnosti se v této etapě jeví klíčový úsek v levádové oblasti Rabaçal. Vzhledem k prudkému klesání je zde využita řada dřevěných zpevnění ve formě schodů a zábradlí. Proto je nutné zajistit kontinuální dozor nad technickým stavem těchto prvků, které jsou neustále zatěžovány častými dešťovými srážkami způsobujícími sesuvy půdy. Na úseku se nachází 1600 m dlouhý úsek využívající hlavní silnici ER105, která není silně vytížená, ale může být z hlediska bezpečnosti pro chodce riziková. Trasa je hodnocena jako náročnější, z důvodu prudkého klesání v levádové oblasti s využitím zpevňujících prvků, které mohou být za zhoršeného počasí kluzké. Dopravní dostupnost je možná, ale v koncovém místě je nutné využití pouze taxislužby. Ubytovat se je možné v počátečním i koncovém bodě v kempu.

Den třetí: Úvodní pasáž dne až do sedla Boca Da Encumeada je lehce schůdná s klesajícím charakterem, druhá polovina dne příkře stoupá směrem k hoře Pico Ruivo. Cesta je ale jednoduše schůdná s minimem zajišťujících prvků. Celkově je obtížnost ohodnocena na škále jako náročnější. Dopravní dostupnost je z koncového bodu, který se nachází pod vrcholem Pico Ruivo, umožněna s využitím speciálních turistických autobusů, které zajíždějí do hodinu chůze vzdáleného kempu Achada do Teixeira nebo do necelých třech hodin chůze vzdáleného Pico do Arieiro. Tyto poměrně velké vzdálenosti, vzhledem k tomu, že se jedná o horský terén, vyhovují normě. Ubytování je možné realizovat v kempu nebo je možné využít omezené ubytovací kapacity v turistické chatě Casa de Abrigo.

Den čtvrtý: Pasáž od kempu až po vrchol Pico do Arieiro je technicky nejnáročnějším úsekem celé trasy. Je zde řada kovových schodišť a zábradlí. V některých místech je nutná pomoc rukou. Jedná se ale o populární oblast a vzhledem k této časté návštěvnosti je udržována v dobrém technickém stavu. Čtvrtý den je vzhledem k této poměrně vzdušné pasáži ohodnocen na škále jako středně náročný. Dopravní dostupnost je snadná z koncového bodu s využitím zastávky u křižovatky spojující silnice ER103, ER202 a ER203. V rozsáhlém kempu Poiso je vždy dostatek volných míst k přenocování.

Den pátý: Jedná se o méně náročný den z celkového přechodu, ohodnocený lehkou obtížností. Trasa má celkově klesající charakter. Je nutné dbát zvýšené opatrnosti po vstupu do města Porto da Cruz, kde trasa vede po okraji silnice. Dopravní dostupnost i ubytování jsou, vzhledem k tomu, že se koncové místo nalézá přímo ve městě, zajištěny.

Den šestý: Na trase se v první polovině dne nacházejí vzdušné pasáže v oblasti podél pobřeží, které jsou občas zajištěny drátěnými zábradlími. Cesta je v celkově dobrém stavu. Po sejití do města Caniçal trasa vede po dlouhý úsek po frekventovaných silnicích často s absencí chodníků pro chodce, což představuje riziko střetu chodce s motorovým vozidlem. Náročnost denní etapy je hodnocena jako náročnější vzhledem k strmým a vzdušným pasážím v úvodu dne. Dopravní dostupnost je možná autobusy ze zastávky Baia D'Abra, vzdálené 1,5 hodiny chůze směrem k městu Caniçal od koncového bodu. Ubytování je umožněno v kempu Ponta de São Lourenço.

Vzhledem k tomu že se jedná pouze o návrh trasy, tak není na jednotlivých dnech trasy naplněno kritérium č. 3 Snadný nástup na trasu. Fyzicky se zde nenacházejí tabule s informacemi spojených s trasou na začátku každé z denních etap. Také zde doposud nefunguje služba přepravy zavazadel, kritérium č. 6 (Tabulka 9).

Tabulka 9

Vyhodnocení klíčových kritérií LQT-BE pro denní etapy

Kritérium		Naplnění kritérií u jednotlivých dnů					
		1	2	3	4	5	6
1	Bezpečnost	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
2	Stupeň náročnosti denní etapy	Náročnější	Náročnější	Náročnější	Středně náročná	Lehká	Náročnější
3	Snadný nástup na trasu	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
4	Dopravní dostupnost	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
5	Ubytování	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
6	Přeprava zavazadel	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
7	Průchodnost soukromými pozemky	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano

Poznámka. Zdroj: Vlastní zpracování

5.2.3 Výsledky dat z terénního šetření – klíčová kritéria pro celkovou trasu

Celková trasa téměř vyhověla všem stanoveným kritériím s výjimkou kritérií, na která je nutné se zaměřit v případě reálné certifikace. Taková trasa musí již disponovat sítí informačních cedulí ke konkrétní trase a být jednoznačně a přehledně turisticky značena. Navržená trasa jako

taková má vhodný potenciál pro úspěšnou certifikaci z hlediska správného formátu cesty a turistické infrastruktury. Zároveň je dostatečně kulturně i přírodně atraktivní (viz. Tabulka 10).

Tabulka 10

Výsledky klíčových kritérií LQT-BE pro celkovou trasu

Kritérium	Požadováno	Zjištěné hodnoty	Splněno	
1	Přírodní cesty	Min. 35%	77%	Ano
2	Špatně schůdné úseky	Max. 5%	1%	Ano
3	Tvrdý povrch	Max. 20%	20%	Ano
4	Na frekventovaných silnicích	Max. 3%	12%	Ano
5	Podél frekventovaných silnic	Max. 10%	4%	Ano
6	Úplné a jednoznačné značení	100%	nevyhovuje	Ne
7	Rozmanitost krajiny	2 změny/8 km	vyhovuje	Ano
8	Potenciál prožitku	4 bod/8km	vyhovuje	Ano
9	Intenzivně využívané prostředí	Max. 7,5%	1%	Ano
10	Snadný nástup a sestup z trasy	Min. 1 tabule	nevyhovuje	Ne
11	Dopravní dostupnost	2 spoje/den	vyhovuje	Ano

Poznámka. Zdroj: Vlastní zpracování

5.3 Výsledky z rozhovoru s turistou

Uvedené hodnocení vzniklo na základě rozhovoru s Ing. Romanem Králem, který se uskutečnil 25. února 2024 v Jihlavě. Záznamový list rozhovoru s jeho editovaným přepisem je uveden v příloze.

Hodnocení povrchu trasy:

- Trasa měla i asfaltové a betonové povrchy, ty byly zejména během prvního dne. Ostatní úseky jsou tvořeny udržovanými turistickými nezpevněnými cestami.
- Náročnost viděl spíše v převýšení než v terénu samotném.
- Respondent trasu ušel v běžeckých nízkých botách, které hodnotí jako dostačující.

Bezpečnost na trase:

- Navzdory chůzi po silnicích bez chodníků se respondent necítil ohrožen, díky přehlednosti silnic a minimálnímu provozu.

Obtížnost trasy:

- Největší náročnost byla první den kvůli převýšení a nekomfortnímu batohu.
- Trasy nebyly fyzicky náročné a i vzdušné pasáže byly zvládnutelné všemi turisty.

Navigace a turistické značení:

- Respondent se spoléhal na aplikaci Mapy.cz, protože místní turistické značení bylo občas matoucí a méně detailní v porovnání s Českou republikou.

Přírodní a kulturní atraktivita:

- Příroda na Madeiře byla velmi rozmanitá a krásná, překonávající očekávání.
- Kultura byla příjemná a místní lidé přátelští.

Ubytování a sociální zázemí:

- Ubytování v kempu bylo základní a byla nutná včasná rezervace. Toalety byly často podprůměrné nebo chyběly.
- Nutnost zodpovědného chování turistů ohledně hygieny.

Stravovací služby a voda:

- Plánování zásob potravin bylo klíčové, místní restaurace byly využívány jen zřídka.
- Voda k pití byla jednoduše dostupná z levád a vodopádů.

Dopravní služby:

- Autobusová doprava byla zážitková, ale získat informace bylo složité.
- Půjčení auta by nebylo výhodné pro delší přechody.

Celkový dojem z Madeiry:

- Madeira je malý, ale krásný ostrov vhodný pro různé typy turistů.
- Ostrov nabízí širokou škálu přírodních i kulturních zážitků a je ideální pro poznávací turistiku.

6 DISKUSE

Hodnocení jednotlivých úseků trasy, ukázalo, že pět úseků, nedosáhlo minima třinácti bodů nutných k certifikaci. Bližší zkoumání výsledků poukazuje zejména na nutnost vyvarovat se použití zpevněných silnic. Například první den zahrnoval úseky vedené po asfaltových a betonových površích, které byly často používány jako vozovky pro motorová vozidla, což mělo negativní dopad na bodové hodnocení.

Žádná z denních etap navržené trasy nesplnila podmínky snadného nástupu na trasu a přepravy zavazadel. Absence informačních tabulí na začátku a konci každé denní etapy a nedostupnost služby přepravy zavazadel jsou nutné splnit k úspěšné certifikaci.

Celková trasa vyhověla většině kritérií LQT-BE, zejména v kategorii přírodních cest a rozmanitosti krajiny. Avšak kritérium snadného nástupu na trasu bylo identifikováno jako nenaplněné. Chybějící nebo nedostatečné značení trasy představovalo další problém. V dnešní době, kdy je možné využít moderní technologie pro navigaci, se to může zdát jako zbytečná starost, ale pro mnoho, zejména starších lidí, je kvalitní značení stále nepostradatelné. Špatné značení může znamenat i bezpečnostní riziko, zejména v oblastech, kde se počasí mění rychle, což je případ Madeiry.

Výsledky rozhovoru poskytly cenný vhled do praktických zkušeností s navrženou trasou. Respondent ocenil potenciál přírodních a kulturních atraktivit Madeiry, avšak zmínil zároveň nedostatky v turistickém značení a v dostupnosti sociálního zázemí. Navzdory chůzi po silnicích bez chodníků se respondent necítil ohrožen díky přehlednosti silnic a minimálnímu provozu.

Celkově byly pro něj trasy fyzicky zvládnutelné. Při orientaci se spoléhal na aplikaci Mapy.cz, protože místní značení bylo občas matoucí a méně detailní, což potvrzuje nutnost zlepšit turistické značení. Ubytování v kempu bylo vyhovující, ale poukázal na chybějící kapacitu některých kempů. Toalety často chyběly, anebo byly podprůměrné. Plánování zásob potravin bylo klíčové, místní restaurace využíval jen zřídka a nebylo jich mnoho. Autobusová doprava byla v pořádku, ale získat informace ke spojům bylo složité.

Jedním z hlavních limitů mého výzkumu je nemožnost porovnání získaných výsledků s jinými podobnými studii v daném regionu. Dalším významným omezením je velikost zkoumaného vzorku respondentů. Pro dosažení přesnějších výsledků by bylo vhodné provést rozhovory s větším počtem turistů, kteří trasu osobně absolvovali. Současný vzorek totiž nemusí plně reprezentovat všechny potenciální uživatele trasy.

Mé předchozí zkušenosti s prováděním obdobného výzkumu byly rovněž omezené. Metodiku testování tras jsem převzal ze sborníku Klubu českých turistů, který mi poskytla Ing. Zdeňka Šrédlová. Tento postup mohl ovlivnit kvalitu získaných dat. V případě certifikace

LQT-BE je hodnocení prováděno školeným personálem, který prochází specializovaným přípravným kurzem. Pro dosažení přesnějších a validnějších výsledků by bylo ideální, kdyby byla trasa hodnocena odborníky s odpovídající kvalifikací. Tyto limity je třeba brát v úvahu při interpretaci výsledků tohoto výzkumu.

6.1 Doporučení k optimalizaci trasy

První den trasy: První dva úseky prvního dne trasy jsou problematické kvůli velkému zastoupení zpevněného povrchu. Vzhledem k prudkému stoupání je zpevnění cesty žádoucí, avšak trasa ztrácí body i kvůli sdílení cesty se silnicemi pro motorová vozidla. Prvních 600 metrů trasy vede po frekventované komunikaci, a proto by bylo vhodné zvážit vybudování chodníku pro chodce podél silnice. Stejná situace je i na 500metrovém úseku po vstupu do městečka Ribeira da Janela. Poté už trasa vede po vedlejších silničních komunikacích, kde ohrožení dopravou není velké. Pokud by trasa byla správně turisticky značena, obsahovala informační materiály a upozorňovala na regionální pamětihodnosti v okolí, mohla by i přes tyto nedostatky obdržet alespoň minimální počet bodů.

Šestý úsek druhého dne: Tento úsek neobdržel dostatečný počet bodů, protože vede z části po hlavní silnici ER 105. Doporučení jsou tedy podobná jako u předchozích úseků. Doporučuji zbudovat alternativní pěšinu ve stejném směru, aby trasa nevedla po zmíněné silnici. V tomto úseku by bylo také vhodné umístit informační materiály o ostrově a odpočinková místa, aby byl úsek pro turisty zajímavější.

Čtvrtý úsek čtvrtého dne: Tento úsek získal málo bodů z důvodu menší atraktivnosti. Doporučuji jeho zvelebení podobným způsobem jako u předchozích úseků, například umístěním informačních tabulí a odpočinkových míst.

Čtvrtý úsek šestého dne: Tento úsek by vyžadoval finančně nejnáročnější úpravy, jelikož by bylo potřeba vybudovat 2,5 km chodníků podél silnice ER 214, kterou trasa využívá. V této oblasti úplně chybí chodníky pro chodce, které by jistě ocenili i ostatní turisté a místní obyvatelé. Alternativou by mohlo být vytvoření nové pěšiny podél severního pobřeží ostrova, což by umožnilo se městu Caniçal úplně vyhnout.

Další obecná doporučení: Informace dostupné pro nástup na trasu nejsou vždy dostatečné. Řešení tohoto problému vyžaduje zbudování kvalitně zpracovaných informačních

tabulí o trase na začátku a na konci každé denní etapy. Tyto tabule by měly obsahovat podrobné informace o trase, mapy, důležité body a bezpečnostní pokyny.

Pro získání certifikace je nezbytná služba přepravy zavazadel mezi etapami. Tuto službu by mohli v budoucnu zajišťovat poskytovatelé taxislužeb, jejichž nabídka je na ostrově poměrně široká. Tím by se zvýšil komfort turistů a usnadnilo jejich cestování bez nutnosti nést těžká zavazadla.

K certifikaci celé trasy je klíčové kvalitní a přehledné turistické značení. Využití místního typu značení, který obsahuje všechny potřebné prvky, je vhodné, avšak je nutné zajistit, aby značení bylo v dostatečné kvalitě a pravidelně udržováno.

Z rozhovoru s turistou vyplynuly nedostatky v podobě nedostatečných kapacit kempů, zejména na nejvyšší hoře Pico Ruivo. Jako řešení se nabízí zvětšit kapacitu tohoto kempu nebo upravit trasu s přespaním dříve, například v sedle ve městečku Miradouro da Encumeada, kde se nachází kemp IFCN Chão dos Louros. Vytvoření úplně nového kempu by bylo vhodné u města Porto da Cruz, jelikož v této oblasti není žádný IFCN kemp v dosahu a turisté jsou nuceni na konci pátého dne využívat alternativní ubytovací služby.

Dalším významným nedostatkem je nedostatečné pokrytí toaletami v okolí trasy, což vede k znečištění přírodního prostředí a nepůsobí esteticky dobrým dojmem. Vybudování širší sítě veřejných toalet, by mohlo situaci výrazně zlepšit. Je však nutné počítat s nemalými náklady na jejich provoz, zejména v odlehlých a obtížně přístupných oblastech.

7 ZÁVĚR

Tato diplomová práce se zaměřila na návrh a následné testování trasy pro vícedenní pěší turistiku na ostrově Madeira s cílem získat certifikaci Leading Quality Trails – Best of Europe (LQT-BE). Certifikované trasy, jejichž vznik začal v Německu, postupně expandují do dalších evropských zemí a slouží jako efektivní marketingový nástroj pro destinační management, přispívající k zvýšení atraktivity destinace pro turisty.

Cílem této práce bylo navrhnout dálkovou trasu a provést její evaluaci podle kritérií normy LQT-BE. Navržená trasa byla testována v terénu v období mezi zářím a říjnem 2023, přičemž data byla pečlivě dokumentována a vyhodnocena s pomocí tabulkového procesoru Excel. Součástí evaluace byl i polostrukturovaný rozhovor s dalším turistou, který trasu vyzkoušel.

Výsledky výzkumu ukázaly, že navržená trasa nespĺňuje všechna kritéria pro úspěšnou certifikaci. Hlavními nedostatky jsou formát cesty v některých úsecích vedoucích po zpevněných komunikacích a nedostatečné turistické značení. Přestože bylo identifikováno několik problematických úseků, trasa má potenciál, který by mohl být v budoucnu naplněn s minimálními finančními investicemi na odstranění zjištěných nedostatků. Silnou stránkou trasy jsou zejména její přírodní předpoklady.

Madeira je často spojována převážně s jednodenními pěšími výlety, což má za následek přetížení nejpopulárnějších lokalit a nadměrné využívání motorových vozidel. Tato práce ukazuje na nevyužitý potenciál Madeiry jako destinace pro vícedenní pěší turistiku a má za cíl podpořit rozvoj tohoto ekologicky šetrného druhu turistiky. Navržená trasa a shromážděná data mohou být využita organizacemi zabývajícími se destinačním managementem nebo turisty při plánování jejich cestování po ostrově Madeira.

Závěrem lze konstatovat, že navržená trasa na ostrově Madeira má potenciál stát se certifikovanou trasou LQT-BE, což by nejen přispělo k rozvoji udržitelného turismu na ostrově, ale také k propagaci této nádherné destinace mezi nadšenci vícedenní pěší turistiky.

8 SOUHRN

Diplomová práce se zaměřuje na návrh a certifikaci tras pro pěší turistiku. Certifikace představuje významný marketingový nástroj, který zlepšuje kvalitu pěších tras a tím výrazně zvyšuje zájem o pěší turistiku, což může přilákat nové turisty do regionů. Certifikovaná trasa je potvrzením, že daný region nabízí skutečně nejlepší podmínky pro turisty. Zároveň certifikace podporuje rozvoj šetrného cestovního ruchu a přispívá ke zdravému životnímu stylu obyvatelstva, protože turistika má pozitivní vliv na fyzické i psychické zdraví.

Hlavním cílem práce bylo navrhnout turistickou trasu na ostrově Madeira s potenciálem dosáhnout certifikace Leading Quality Trails – Best of Europe. Data byla shromážděna pomocí metody pozorování v terénu a následně vyhodnocena dle kritérií certifikační normy. Dílčími cíli bylo využít co největšího množství již existující turistické infrastruktury, provést rozhovor s respondentem, který trasu vyzkoušel, a na základě zjištěných výsledků z terénního šetření a rozhovoru navrhnout doporučení k navržené trase.

Výzkum ukázal, že navržená trasa ve většině případů splňuje kritéria evropské certifikační normy. Největšími nedostatky jsou povrchy některých nástupových cest a chybějící turistické značení. Dalšími drobnými překážkami byly nedostatečné kapacity a rozmístění kempů a chybějící sociální zařízení. Na základě hodnocení výsledků byl vytvořen návrh konečné trasy. Navržená trasa a nasbíraná data mohou být dále využity organizacemi destinačního managementu nebo jednotlivci při plánování přechodu ostrova Madeira.

9 SUMMARY

This thesis focuses on the design and certification of hiking trails. Certification serves as a significant marketing tool that improves the quality of hiking trails, thereby significantly increasing interest in hiking tourism, which can attract new tourists to regions. A certified trail is a confirmation that the region offers truly optimal conditions for tourists. Furthermore, certification supports the development of sustainable tourism and contributes to a healthy lifestyle for the population, as hiking has a positive impact on both physical and mental health.

The primary objective of the thesis was to design a hiking trail on Madeira Island with the potential to achieve the Leading Quality Trails – Best of Europe certification. Data were collected through field observation and subsequently evaluated according to the certification standard criteria. Secondary objectives included utilizing as much existing tourist infrastructure as possible, conducting an interview with a respondent who tested the trail, and based on the findings from the field survey and interview, providing recommendations for the proposed trail.

The research indicated that the proposed trail generally meets the criteria of the European certification standard. The most significant shortcomings are the surfaces of some access paths and the lack of tourist signage. Other minor obstacles included insufficient capacities and distribution of campsites and missing social facilities. Based on the evaluation of the results, a final trail proposal was developed. The proposed trail and collected data can further be utilized by destination management organizations or individuals when planning the crossing of Madeira Island.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Araújo Vila, N., Fraiz Brea, J. A., & de Araújo, A. F. (2019). Health and Sport. Economic and Social Impact of Active Tourism. *European Journal of Investigation in Health, Psychology and Education*, 10(1), 70–81. <https://doi.org/10.3390/ejihpe10010007>
- Balatka, B. & Ludvík, M. (1986). *Malá encyklopedie turistiky*. Olympia.
- Balli, E. & Canoglu, M. (2016). The Motivations to Participating Trekking Activities Adana Case. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/321748877_THE_MOTIVATIONS_TO_PARTICIPATING_TREKKING_ACTIVITIES_ADANA_CASE
- Beedie, P & Hudson, S. (2003). Emergence of mountain-based adventure tourism. *Annals of Tourism Research*. 30. 625-643. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(03\)00043-4](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(03)00043-4)
- Bell, S., Tyrväinen, L., Sievänen, T., Pröbstl-Haider, U., & Simpson, M. (2007). Outdoor Recreation and Nature Tourism: A European Perspective. *Living Reviews in Landscape Research*. <https://dx.doi.org/10.12942/lrlr-2007-2>
- Bošτίková, S. (2004). *Vysokohorská turistika: vybavení, znalosti a dovednosti, bezpečnost, tipy na túry*. Grada
- De Knop, P., & Standeven, J. (1999). *Sport tourism. Human Kinetics*. Human Kinetics.
- Donahue, K. (2021). *How to follow trail markers and trail blazes in europe*. One step then another. Retrieved from <http://www.onestepthenanother.com/caminodesantiago/how-to-follow-trail-markers-and-trail-blazes-in-europe>
- Ďoubalík, P., Šafránek, J., Neuman, J., Vomáčko, L., Bošτίková, S., & Brtník, J. (2000). *Turistika a sporty v přírodě*. Portál.
- European Ramblers Association. (2015). *General principles for signing and waymarking footpaths*. Retrieved from https://usercontent.one/wp/www.era-ewv-ferp.org/wp-content/uploads/2021/11/General_principles_for_signing__and_waymarking_footpaths_2015-1.pdf?media=1706518765
- European Ramblers Association. (2024). Retrieved from <https://www.era-ewv-ferp.org/internal/era/>
- Havelka, J., Šrédlová, Z., Přečková, B., Jiroudková, P., & Nováček, M. (2016). *Sborník pro konferenci Moderní pěší trasa jako nástroj environmentálně šetrného cestovního ruchu*. Klub českých turistů.
- Hejl, I. (1990). *Turistika v horách*. Olympia.
- Hudson, S. (2002). *Sport and Adventure Tourism* Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203048375>

- IFCN (2024a). *Classified Walking Routes*. Retrieved from <https://ifcn.madeira.gov.pt/atividades-de-natureza/percursos-pedestres-recomendados/percursos-pedestres-recomendados.html>
- IFCN (2024b) *Madeira Natural Park*. (2024b). Retrieved from <https://ifcn.madeira.gov.pt/areas-protegidas/parque-natural-da-madeira.html>
- IFCN (2024c). *Route signs*. Retrieved from <https://ifcn.madeira.gov.pt/atividades-de-natureza/percursos-pedestres-recomendados/sinalizacao-dos-percursos.html>
- Indrová, J. (2009). *Cestovní ruch (základy)*. Oeconomica.
- Jiroudková, P. (2016). *Zhodnocení použitelnosti kritérií Leading Quality Trails – Best of Europe na dálkové pěší trase v ČR* [Diplomová práce]. Vysoká škola ekonomická v Praze.
- Klíma, J. (2011). *Madeira*. Libri.
- Klub českých turistů (2024). *Historie Klubu českých turistů*. Retrieved from <https://kct.cz/historie>
- Korvas, P. (2007). *Aktivní formy cestovního ruchu*. Masarykova univerzita.
- Kotíková, H. (2013). *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Grada Publishing.
- Lukoseviciute, G., Pereira, L, & Panagopoulos, T. (2022). The economic impact of recreational trails: a systematic literature review. *Journal of Ecotourism*. 21. 1-28. <https://doi.org/10.1080/14724049.2022.2030745>
- Madeira camping. (2023). Retrieved, from <https://www.madeiracamping.com>
- Marques, L. (2019). *Portuguese Hike Markings*. Luís Marques Blog. Retrieved from <https://luismarqu3s.blogspot.com/2019/04/portuguese-hiking-markings.html>
- Matlovičová, K., Klamár, R., & Mika, M. (2015). *Turistika a jej formy*. Prešovská univerzita. Grafotlač.
- Morávek, K. (1989). *Pěší turistika: učební text pro učitele III. a II. třídy*. Olympia.
- Moser, F. (1986). *Pěší turistika*. Olympia.
- Rubens, D. (1999). Effort or Performance: Keys to Motivated Learners in the Outdoors. *Horizons* 4, 26–28.
- Schwartzhoffová, E. (2010). Sportovní turismus. *Tělesná kultura*, 33(2), 97-106. doi: 10.5507/tk.2010.013
- Šrédlová, Z. (2021). Moderní pěší trasy v Evropě a u nás. *Časopis Turista*, 2021(1-2), 39-41.
- UNWTO (2019). *Walking Tourism – Promoting Regional Development*, <https://doi.org/10.18111/9789284420520>
- Vyškovský, J. (1997). *Turistika a sporty v přírodě*. Masarykova univerzita.
- Williams, S. (2003). *Tourism and recreation*. Pearson Education
- Winter, S. (2003). *Vysokohorská turistika*. Kopp.
- Zelenka, J., & Pásková, M. (2012). *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Linde

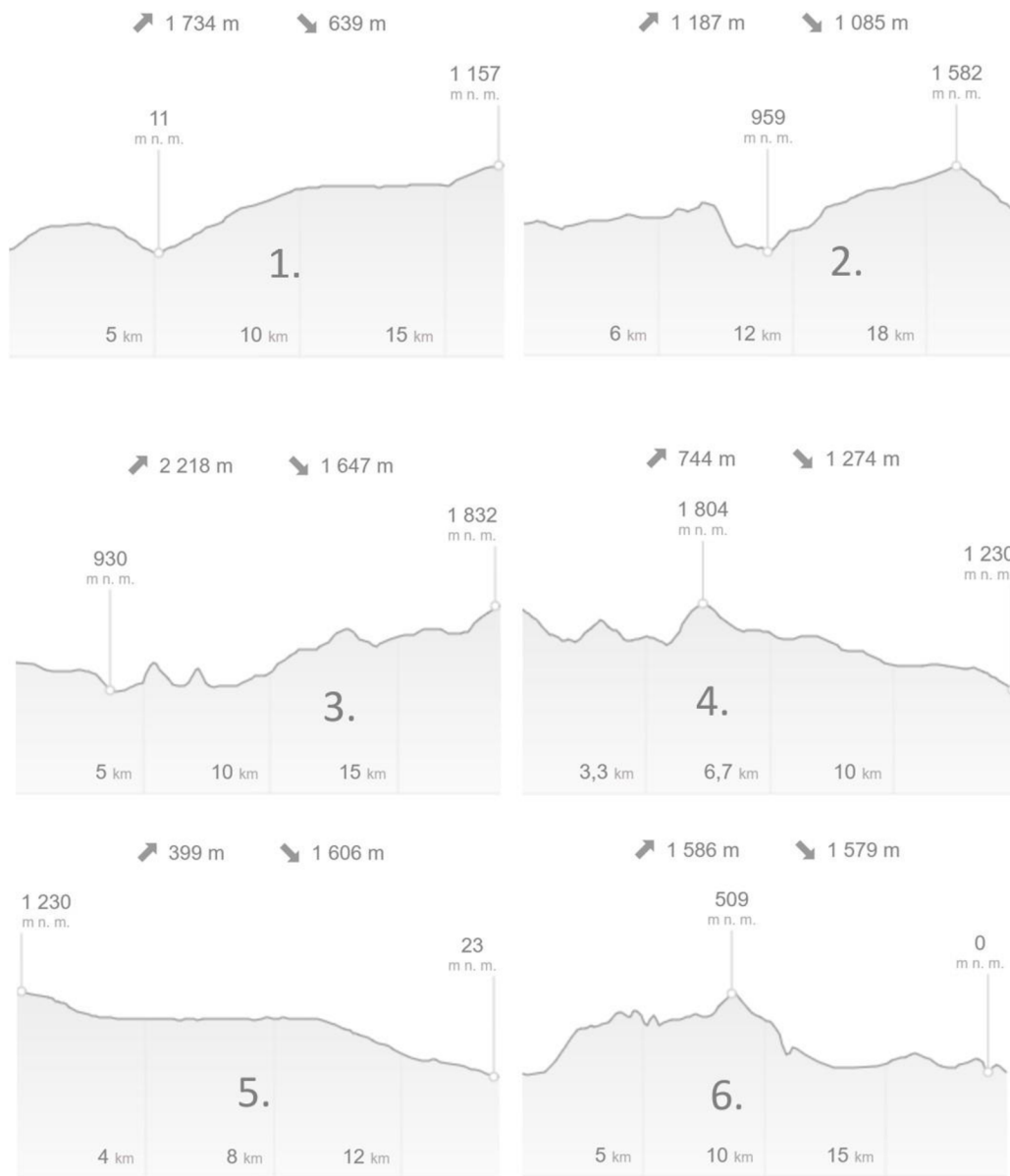
11 PŘÍLOHY

11.1 Mapa ostrova Madeira se značenou navrženou trasou



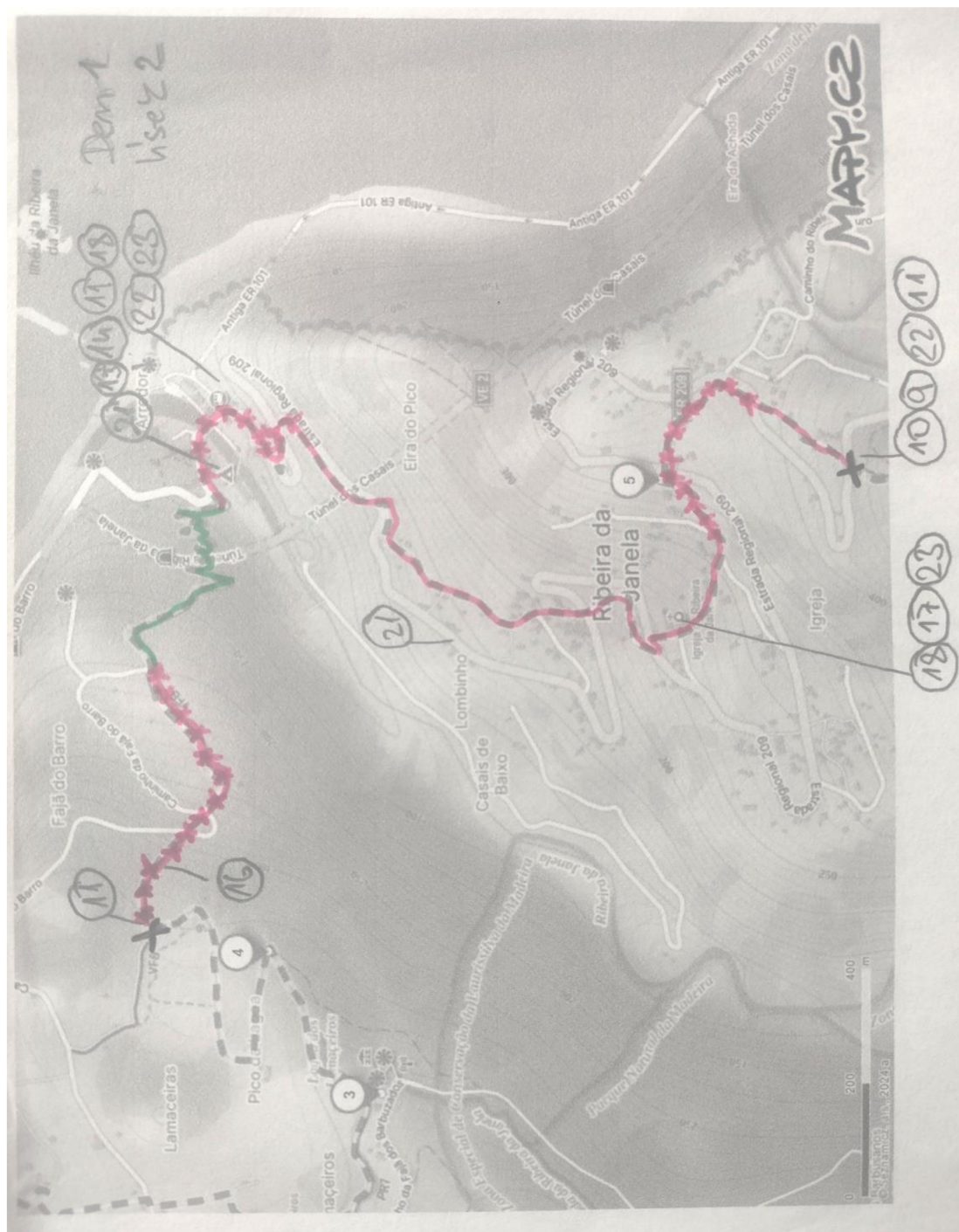
Poznámka. Zdroj: Upraveno z Mapy.cz

11.2 Výškový profil jednotlivých dnů navržené trasy



Poznámka. Zdroj: Upraveno z Mapy.cz

11.3 Ukázka mapového podkladu se zjištěnými daty – Den první, úsek 2



Poznámka. Zdroj: Upraveno z Mapy.cz

11.4 Ukázka vyplněného záznamového formuláře – Den první, úsek 2

Záznamový formulář

Volitelná kritéria – vztažena k jednomu 4 km úseku

Úsek č.

Den 1, úsek 2

Datum: 28.9.2023

	Povrch cesty		Celkem	Body
1.	Přírodní cesty	400	400 m	0
2.	Zpevněné cesty		m	bez b.
3.	Špatně schůdné cesty		m	1
4.	Zpevněné cesty s tvrdým povrchem	500, 2600	3100 m	0
	Délka úseku	Součet všech délek z kritérií 1 – 4	3950 m	
5.1	Přírodní a zpevněná pěšina	400	400 m	0
5.2	Bezpečnostně zpevněná pěšina		m	0
6.	Na frekventovaných silnicích	500, 350, 300	1150 m	0
7.	Podél frekventovaných silnic	300	300 m	0
	Dílčí součet bodů			1
Systém značení / vedení návěstníků				
8.	Úplné a jednoznačné značení		ANO / NE	Ne
9.	Ukazatele – rozcestníky	1	1 ks	0
10.	Propojení s jinými tur. cestami	1	1 ks	0
	Dílčí součet bodů			0
Příroda / krajina				
11.	Změny krajinného rázu	11	2 ks	0
12.	Přírodní zátíší		m	0
13.	Atraktivní krajina		ks	0
14.	Přírodní vodní plochy	1	1 ks	1
15.	Bodové přírodní zajímavosti	1	1 ks	1
16.	Působivé výhledy	1	1 ks	1
	Dílčí součet bodů			3
Kultura				
17.	Atraktivity sídel	1	1 ks	1
18.	Regionální pamětihodnosti	11	2 ks	1
19.	Nadregionální pamětihodnosti		ks	0
	Dílčí součet bodů			2
Civilizace				
20.	Intenzivně využívané prostředí		m	1
21.	Hostince a možnosti občerstvení	11	2 ks	1
22.	Zastávky veř. dopravy a parkoviště	BUS: 1 P: 1	2 ks	1
23.	Možnosti odpočinku	L: 1 O: P: 1	2 ks	1
	Dílčí součet bodů			4
	Celkový součet			10

K 22.: BUS (autobus, MHD), P (parkoviště). K 23.: L (lavička), O (odpočívadlo), P (přístřešek)

Poznámka. Zdroj: Vlastní zpracování

11.5 Tabulka získaných dat z terénního šetření

	Úsek	Den 1					Den 2					Den 3					Den 4				Den 5				Den 6							
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	5			
Formát cesty	1 Přírodní cesty	1100	850	3800	3850	2500	3700	3850	3950	3100	2700	250	3500	2800	3800	4000	3600	4000	3950	3780	950	2250	4000	4000	2000	2150	4000	3800	0	200	4000	800
	2 Zpevněné cesty	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	500	0	0	0	0	0	0	0	0	1400	900	0	0	0	0	0	0	0	0	250	
	3 Špatně schůdné cesty	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4 Zpevněné cesty s tvrdým povrchem	2700	3100	50	0	550	0	150	0	900	1200	1100	0	1200	200	0	0	0	0	50	220	700	850	0	0	1850	1800	0	200	4000	800	
	Délka úseku	3800	3950	3850	3850	3050	3700	4000	3950	4000	3900	3050	3500	4000	4000	4000	3600	4000	4000	3950	4000	3050	4000	4000	4000	3850	3950	4000	4000	4000	4400	
	5 Pěšina	350	400	3100	3850	2150	250	2350	3300	3100	2800	250	3500	2800	3450	4000	3600	4000	3950	2250	950	1550	4000	4000	900	250	4000	3450	0	1350		
	5.1 Přírodní a zpevněná pěšina	350	400	3100	3850	2150	250	1450	2250	2800	2600	250	3500	2800	2650	3550	2900	1400	3150	2250	950	1550	4000	4000	900	250	4000	3450	0	900		
5.2 Bezpečnostně zpevněná pěšina	0	0	0	0	0	0	900	1050	300	200	0	0	0	800	450	700	2600	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450		
6 Na frekventovaných silnicích	600	1950	50	0	550	0	0	0	1000	1600	0	0	200	0	0	0	0	50	20	550	450	0	0	1150	550	0	0	3550	500			
7 Podél frekventovaných silnic	2100	1150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	600	0	0	0	0	450	0		
Systém značení	8 Úplně a jednoznačné značení	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není	Není		
	9 Počet ukazatelů	1	1	5	1	2	2	1	2	1	1	1	3	1	2	1	2	2	2	1	0	2	0	0	0	1	1	0	0	3		
	10 Propojení	1	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	1	0	2	1	2	1	2	1	2	2	0	1	2	1	1	0	0	2		
Příroda a krajina	11 Změna krajinného rázu	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	0	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2		
	12 Přírodní zátiší	1100	0	3800	3850	2500	3950	3900	3950	3100	2800	2500	3500	4000	2900	4000	4000	3600	3800	2700	800	500	4000	4000	800	1100	4000	3600	0	1400		
	13 Atraktivní krajina	0	0	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	0	0	0	2	2	1	1	3	3	0	2		
	14 Přírodní vodní plochy	0	1	0	1	0	0	0	2	1	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3	1	1	2	1	0	0	0	1		
	15 Bodové přírodní zajímavosti	0	1	1	1	0	1	0	2	1	1	0	0	2	0	1	3	1	2	2	0	1	2	1	1	2	2	1	1	3		
16 Působivé výhledy	0	1	0	1	1	3	3	4	5	4	3	1	1	3	2	4	3	3	0	0	1	1	1	1	2	2	3	2	1	3		
Kultura	17 Atraktivita sídel	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1
	18 Regionální pamětihodnosti	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	1	0	2	3	0		
	19 Nadregionální pamětihodnosti	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3	1	0	0	2	1	
Civilizace	20 Intenzivně využívané prostředí	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1500	0	
	21 Hostince a možnosti občerstvení	4	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	1	1	0	1	3	0	0	3	1	0	0	3	2		
	22 Zastávky veřejné dopravy a parkoviště	3	2	0	0	2	1	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	1	2	3	0	0	3	3	0	1	4	3	
	23 Možnosti odpočinku	3	2	1	0	2	3	1	0	3	0	3	0	0	3	0	4	1	3	4	2	5	0	0	5	3	1	2	4	3		

Poznámka. Zdroj: Vlastní zpracování

		Den 1					Den 2						Den 3					
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	
Formát cesty	1	Přírodní cesty	1	0	2	2	2	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	
	2	Zpevněné cesty	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3	Špatně schůdné cesty	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	
	4	Zpevněn cesty s tvrdým povrchem	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1
	5	Pěšina	0	0	2	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2
	6	Na frekventovaných silnicích	0	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1
	7	Podél frekventovaných silnic	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		Celkem formát cesty	2	1	8	8	6	6	8	8	7	6	1	8	7	7	8	8
Systém značení	8	Úplné a jednoznačné značení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	9	Počet ukazatelů	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1
	10	Propojení	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	1
		Celkem systém značení	0	0	2	0	1	2	1	2	0	1	1	0	2	0	2	0
Příroda a krajina	11	Změna krajinného rázu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	12	Přírodní zátiší	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	13	Atraktivní krajina	0	0	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	
	14	Přírodní vodní plochy	0	1	0	1	0	0	0	2	1	2	0	0	1	1	0	0
	15	Bodové přírodní zajímavosti	0	1	1	1	0	1	0	2	1	1	0	0	2	0	1	2
	16	Působivé výhledy	0	1	0	1	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	
		Celkem příroda a krajina	1	3	3	5	4	5	4	8	6	7	4	3	6	6	6	7
Kultura	17	Atraktivita sídel	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	18	Regionální pamětihodnosti	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	19	Nadregionální pamětihodnosti	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
		Celkem kultura	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Civilizace	20	Intenzivně využívané prostředí	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	21	Hostince a možnosti občerstvení	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
	22	Zastávky veřejné dopravy a parkoviště	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0
	23	Možnosti odpočinku	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1
	Celkem civilizace	4	4	1	1	3	3	1	1	4	1	3	1	1	4	1	3	
Celkový počet bodů		10	10	14	14	14	16	14	19	17	15	9	13	14	21	15	20	

10.6 Tabulka s bodovým hodnocením 4 km úseků u 1. – 3. dne

Poznámka. Zdroj: Vlastní zpracování

		Den 4				Den 5				Den 6					
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	5	
Formát cesty	1	Přírodní cesty	2	2	2	0	2	2	2	1	2	2	2	0	2
	2	Zpevněné cesty	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	Špatně schůdné cesty	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	4	Zpevněn cesty s tvrdým povrchem	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0
	5	Pěšina	2	2	2	1	2	2	2	1	0	2	2	0	1
	6	Na frekventovaných silnicích	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0
	7	Podél frekventovaných silnic	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1
		Celkem formát cesty	8	8	8	3	6	8	8	3	4	8	8	1	5
Systém značení	8	Úplné a jednoznačné značení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	9	Počet ukazatelů	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	10	Propojení	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1
		Celkem systém značení	1	2	0	1	2	0	0	1	0	0	0	0	2
Příroda a krajina	11	Změna krajinného rázu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	12	Přírodní zátiší	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1
	13	Atraktivní krajina	2	2	0	0	0	2	2	1	1	2	2	0	2
	14	Přírodní vodní plochy	0	0	0	0	2	1	1	2	1	0	0	0	1
	15	Bodové přírodní zajímavosti	1	2	2	0	1	2	1	1	2	2	1	1	2
	16	Působivé výhledy	2	2	0	0	1	1	1	2	2	2	2	1	2
		Celkem příroda a krajina	6	7	3	0	4	7	6	6	7	7	6	2	8
Kultura	17	Atraktivita sídel	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1
	18	Regionální pamětihodnosti	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0
	19	Nadregionální pamětihodnosti	0	0	1	0	1	0	0	2	1	0	0	2	1
		Celkem kultura	0	0	1	0	3	0	0	4	2	0	2	3	2
Civilizace	20	Intenzivně využívané prostředí	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	
	21	Hostince a možnosti občerstvení	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1
	22	Zastávky veřejné dopravy a parkoviště	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1
	23	Možnosti odpočinku	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1
		Celkem civilizace	2	4	3	4	4	1	1	4	4	1	3	3	4
Celkový počet bodů		17	21	15	8	19	16	15	18	17	16	19	9	21	

11.7 Tabulka s bodovým hodnocením 4 km úseků u 4. – 6. dne

10.8 Záznamový list rozhovoru s turistou

Datum a místo rozhovoru: 25. února 2024, Jihlava

Osoba: Ing. Roman Král

Věk: 36 let

Vzdělání: Vysokoškolské

Pozice: Jednatel logistické firmy z kraje Vysočina

Termín testování trasy: 28. září – 3. října 2023, ostrov Madeira

Popis rozhovoru:

Polostrukturovaný rozhovor s Ing. Romanem Králem se uskutečnil za účelem získání osobních zkušeností s navrženou turistickou trasou na ostrově Madeira. Roman Král trasu osobně vyzkoušel během svého pobytu na ostrově. Rozhovor vedl autor diplomové práce a systematicky se dotazoval na otázky týkající se jednotlivých kritérií certifikační normy Leading Quality Trails – Best of Europe (LQT-BE). Během rozhovoru byly otázky doplňovány dalšími podotázkami, což umožnilo hlubší porozumění zkoumaného tématu a poskytlo cenné praktické poznatky. Celý rozhovor byl zaznamenán pomocí záznamového zařízení. Jako podklad pro detailní analýzu byl následně proveden editovaný přepis nahrávky.

Přepis rozhovoru:

Jaké jsou tvé zkušenosti s vícedenní pěší turistikou a přechody dálkových tras? Jaké země si navštívil?

Nebylo to poprvé. Mám už za sebou přechody s krosnou na zádech o trvání několika dnů a měl jsem vše sbaleno. Počítal jsem při tom, že několik dní nepotkám obchod a budu spát někde na divoko nebo v kempech. Podobné přechody jsme dělali na Novém Zélandu, Irsku a tady u nás v České republice.

Jak hodnotíš povrch trasy, po které si šel? Jaký si během přechodu zvolil typ bot, a byla to dobrá volba?

Část trasy byla asfaltová, ta by tam být nemusela, ale chápu, abychom se dostali na tu nejlepší část trasy, na ten prostředek, kam jsme potřebovali, že asi musela být taková. Jednalo se o první den. Tam jsme šli hodně po betonu a po asfaltu. Ostatní byly upravené poměrně úzké turistické trasy. Čekal jsem to více divoké, ale trasy byly hodně upravené pro turisty a jednoduše schůdné. Náročné bylo občas jen jejich převýšení. Šel jsem to v trailových běžeckých botech od Salomonu a vše v pořádku. Byl jsem se zvolenou kategorií bot spokojen. Jen mají na mou nohu úzkou špičku.

Cítil si se během chůze někdy ohrožen silničním provozem? Byla trasa z velké části vedena po frekventovaných silnicích?

Silnice byly celkem přehledné a aut tam bylo strašné málo. Když nějaké jelo, tak jsme ho slyšeli už hodně z dálky.

Byly tam chodníky?

Ne chodníky tam nebyly. Šli jsme přímo po silnici, po její krajnici. Šli jsme tak hodně poslední den a na některých místech v průběhu. Ale nemyslím si, že by bylo nutné udělat kolem těch silnic chodníky, necítil jsem se tam ohrožen provozem. Bylo to přehledné.

Jak by si trasu ohodnotil z hlediska obtížnosti? Co bylo pro tebe náročné v průběhu jednotlivých dnů?

Pro mě byl nejtěžší ten první den. Než se mi ty nohy vůbec rozchodily. Dávali jsme obrovský převýšení. Nohy to celkem dávaly, ale měl jsem největší problém se zády. Ten batoh mi prostě neseďl. Postupně jsem si zvykl. Terén byl všechny dny pořád dost podobný. Co jsme vyšli nahoru, to jsme sešli i dolů.

Co říkáš na ten terén poblíž nejvyšší hory, nebylo to moc náročné ty vzdušné pasáže?

Tak bylo potřeba se občas přidržovat jednou rukou a to stačilo. Když půjdou turisté pomalu tak si myslím, že je to vhodné úplně pro každého.

Cítil si se někdy na trase z nějakého důvodu v nebezpečí?

Já myslím, že to bylo vše dostatečně bezpečné a ty trasy tam nejsou tak nastavené, aby byly nebezpečné. Nikdy sem neměl strach, že bych třeba přepadl. Jedině, že bych se chtěl fotit někde na útesu, ale to bych si ten pád zavinil sám. Vše bylo dle mého zajištěno na odpovídající úrovni a zároveň aby si lidé mohli udělat dobré fotky a nepřipadali si při tom jak v zoologické.

Vystoupil si ze své komfortní zóny?

Jediné co mě občas vyvádělo z komfortní zóny tak byla tvoje přítomnost. Když jsme si naložili pořádně, tak to bylo na hranici komfortní zóny.

Jakým způsobem si se navigoval během přechodu?

Využívali jsme Mapy.cz, přišlo mi to nejlepší, vše tam bylo zaznamenáno a můžu je doporučit.

Co říkáš na místní turistické značení, bylo pro tebe využitelné? Jak ho hodnotíš a mohl by si ho porovnat se značení, které je využíváno v České republice?

Nebylo využitelné, řídil jsem se aplikací Mapy.cz. Ale na nějakých křižovatkách to značení bylo celkem nápomocné, ale naopak na jiných to bylo dost matoucí. Kdybych neměl ten telefon s mapami tak bych určitě šel špatně. Na těch značkách byl uveden vždy nějaký třeba vrchol, ale všechny ty zajímavosti po trase tam vůbec nebyly zaznačené. U nás je to určitě lepší, tady nás to vede úplně na každou blbost, nebo je to alespoň zaznačené, že se na to můžeš jít nějakou odbočkou podívat.

Byly tam nějaké informační cedule na trase? Kdyby si tam třeba přišel a nevěděl nic.

Jo někde po trase něco málo bylo. Třeba na začátku úsekových treků. Tak jsme se tam dozvěděli na začátku a konci nějaké informace. Byly to cedule s nějakými základními informacemi o tom treku.

Jak se ti líbila příroda na Madeiře? Nebylo to moc jednotvárné?

Vůbec. Ta byla nádherná. Naopak byla rozmanitá. Opravdu se mi tam líbilo. Měl jsem velké očekávání, ale ještě ho možná překonala.

V průběhu těch šesti dnů přechodu, ti tedy nepřišlo, že by ta příroda byla tak nějak monotónní, pořád stejná?

Vůbec nebyla. Asi jsem už v životě něco viděl a procestoval. A každý den tady bylo úplně něco jiného. Jeden den jsme viděli města, pobřeží vypadalo krásně a najednou sis zase jinde připadal jako že si na jiném ostrově. A takhle se to měnilo. Viděli jsme toho opravdu hodně.

Kdyby si měl vyjmenovat pět přírodních zajímavostí, když se řekne Madeira, které by to byly?

Dovezl jsem si hromadu fotek s kytkami. My jsme tam byli na podzim a pořád to tam kvetlo. Potom levády. Krásné vodopády a ty tunely, kterými vedou levády společně s cestami. A pak ten výstup na tu nejvyšší horu a koupaní v těch koupalištích se slanou vodou na pobřeží.

Zaujala tě kultura na Madeiře? Přišli ti místní lidé a architektura blízcí?

Moc z architektury jsme neviděli. Ale kde jsme byli tak se mi líbilo, že to není taková ta moderní aglomerace, ale že je to takový ten jejich španělsko portugalský styl. Líbí se mi ty jejich kombinace barev, modrá s bílou. Turisticky si myslím, že je to hrozně příjemné ty města. Není to přeplněné turisty a dá se tam v klidu projít. Místní jsou příjemní, nikdo tě netahá za ruku do restaurace a nikam nenutí.

Jak si byl spokojen s možnostmi ubytování během přechodu? Byla kapacita a vybavenost dostatečná? Co říkáš na sociální zázemí?

Jo tak mělo to základ, co má být. Pěkné rovné místo kde postaviš stan a často tekoucí voda. Občas tam byly i místa na oheň, ale nevím, jak to tam bylo se dřevem. Toalety spíše podprůměrné. Na některých místech nebyly vůbec, ale myslím si, že to tam mají vymyšlené, že po sezoně přijde období dešťů a všechny ty papíry to spláchne. Myslím, že by ale neměli stavět nové záchody, ale že by se měli lidé nad sebou více zamyslet a když už potřebují jít tak udělat díru a zakopat to. Nebo alespoň to neudělat půl metru vedle cesty. Kempy se musely rezervovat s předstihem, ty oblíbené byly často úplně plné.

Využil by si rád možnost přepravy zavazadel, kdyby na místě byla k dispozici?

Nevím, jestli tam něco takového bylo, to jsem vůbec nezkoumal. Když jdu sám tak nechtěl. Možná kdybych šel s rodinou tak bych to možná poptával ale teď ne.

Setkal si se na trase s problematickým průchodem soukromých pozemků?

Neprocházeli jsme žádné ploty. Nikde to nebylo ohraničené a nemuseli jsme nic přelézat.

Našel si na trase dostatek míst vyhrazených k odpočinku? Byly zde zřízeny lavičky a přístřešky, které by bylo možno využít i v nouzi za špatného počasí?

Tyhle ty přístřešky nejmíc byly, kde jsou ty nejmíc turistická místa. Ale určitě ne všude. Když jdeš dálkovou trasu tak to nemůžeš čekat všude. Občas tam na těch turistických místech byly i přístřešky. Myslím, že by jich tam nemělo být více, občas by na těch srážech ani nešly vybudovat a lidi co chodí ty delší přechody tak jsou vybavení na změnu počasí a nechtějí nikde čekat, až za dva dny přestane pršet.

Říká se, že Madeira je dost nevyočitatelná s počasím, jakou máš vlastní zkušenost?

No to je jak loterie. My jsme si vylosovali jackpot na náš přechod. Protože co jsme potkali lidi tak nám říkali, že tam byli jejich známí a těm celá dovolená propršela. My jsme měli nádherné počasí. A co jsme odjeli tak si vzpomínám, že tam zase pršelo.

Narušoval místní průmysl nějakým způsobem přírodní atraktivitu?

Něco jsem si přečetl o historii. Že se tam dřív pěstovalo mnohem víc banánů a vinné révy a dalších plodin, což teď už je toho mnohem méně. Občas když jsme vylezli někam nahoru tak bylo vidět, že se dostáváme do moderní doby. Tam byly vidět větrníky a přečerpávající elektrárnu.

Bylo tam toho až moc?

Viděli jsme to asi jenom jeden den. Bylo to na planině, kam to asi patří. Nebylo to v tom cestovatelském jádru ostrova, jak je třeba ta nejvyšší hora. Nemůžu říct, že mě nějak rušilo, myslí mže to k tomu patří. Ostrov potřebuje někde získat elektřinu na fungování.

Jak si byl spokojen se stravovacími službami? Měl si dostatek příležitostí se občerstvit a doplnit si zásoby potravin?

Na jednu stranu, nebylo moc možností kde se najíst. Ale pár restaurací bylo, vařili moc dobře. Nemyslím si, že by jich tam mělo být víc. Je to několikadenní přechod a s tím se počítá. Cestu a zásoby jsme si podle toho naplánovali. Nemyslím si, že musím každý den potkávat restauraci. Pak to dělá takovou tu kouzelnou atmosféru, že už jedu třetí den toho tuňáka a těším se, že si v restauraci dám nějakou tu pořádnou pecku jejich.

Jak to bylo s vodou?

Bylo tam dostatek vody. Tečou tam ty levády a vodopády. Pili jsme normálně z nich. Jen je potřeba počítat, že když se jde třeba na tu nejvyšší horu, že tam pramen nebude a vzít si dostatečnou zásobu.

Jaký druh dopravního prostředku si využíval? Bylo spojení a vyhledání informací bezproblémové?

Autobus. Byl to úplně úžasný turistický zážitek. Spojů jezdilo poměrně dost. Horší bylo se v tom vyznat a vykomunikovat si to. Jezdí tam několik společností a nikde to nemají dobře zveřejněné. Místní byli ale příjemní a pomohli. Řekli nám vždy přesně odkud, a kdy to pojede.

Myslíš, že by si byl schopný se každý večer dostat z trasy autobusem do civilizace?

No to by bylo asi nad moje schopnosti. Jsem rád, že jsme se dostali, kam jsme se dostali. Na tuhle dopravu by sis určitě měl zvolit zapůjčení auta.

Vzhledem k tomu konkrétnímu přechodu, myslíš, že by si byl raději, kdyby si to půjčené auto měl?

Ne. Já myslím, že by mě to uvazovalo a zdržovalo. Musel bych volit krátké okruhy a musel bych se k autu vracet. Několik hodin bych vždy strávil v autě, abych si vždy udělal malý okruh.

Zkus nám popsat svůj pocit z Madeiry v několika málo větách.

Je to menší ostrov. Krásný. Doporučil bych ho pro turisty. Je to opravdu ostrov jara, jak se mu říká a s pořád tam něco kvete celoročně. Někdo tam přijede za kulturou do toho města, pro ten nádech té portugalsko madeirské kultury. Někdo tam jde na trvdáka a dá si přechod hor. Určitě to není klasická destinace, kam se člověk pojede vyvalit na pláž. I když i ta možnost tam taky je. Madeira je spíše na poznávací turistiku.

Je něco co by si rád zmínil, něco co ti na trase chybělo nebo naopak zaujalo na a nebylo předmětem předešlých otázek?

Zaujala mě ta vojenská radarová základna, na vrcholu ostrova. Nečekal jsem to a přišlo mi to zajímavé. Zajímavé také bylo, že na to že to je tak malý ostrov, který má asi jen 100km. Tak na jedné jeho straně je to takové lávové a sopečné, na druhé straně kamenité. Uprostřed jsou obrovské hory. Někde zase vodopády a prales. Najde se tam na malém prostoru strašně moc zajímavých věcí.