

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury



Fakulta
tělesné kultury

CYKLOTURISTIKA V MIKROREGIONU JABLUNKOVSKO

Bakalářská práce

Autor: Tomáš Mankovecký

Studijní program: Tělovýchova a sport pro zaměření se specializacemi

Vedoucí práce: Ing. Halina Kotíková Ph. D

Olomouc 2023

Bibliografická identifikace

Jméno autora: Tomáš Mankovecký
Název práce: Cykloturistika v mikroregionu Jablunkovsko

Vedoucí práce: Ing. Halina Kotíková Ph. D
Pracoviště: Katedra rekreologie
Rok obhajoby: 2024

Abstrakt:

Bakalářská práce se zabývá možnostmi cykloturistiky v mikroregionu Jablunkovska, které je geograficky součástí Těšínského Slezska. Hlavním cílem práce je navržení pěti cykloturistických tras se zaměřením na kulturně poznávací činnost tak, aby bylo možné jejich využití uplatnit pro širokou veřejnost, školní aktivity, popřípadě volnočasové kroužky.

V teoretické části jsou popsány základní pojmy týkající se cyklistiky, její historie, materiálního vybavení a projektů, které ji podporují.

V praktické části se nachází popis samotné oblasti s následným navržením cyklotras v rámci předmětného území s uvedením náročnosti, časové dotace, převýšení, možnosti občerstvení a služeb, povrchu cyklotrasy a kulturně poznávací činnosti. Došel jsem k závěru, že z důvodu členitého povrchu jsou pro děti a méně zdatné jedince, vhodné pouze trasy číslo 1 a 2 v krajním případě číslo 3. Poslední dvě cyklotrasy číslo 4 a 5 se vyznačují značným převýšením a členitým terénem, což nasvědčuje skutečnosti, že tyto trasy budou vhodnější spíše pro trénované jedince.

Klíčová slova:

Mikroregion Jablunkovsko, jízdní kolo, cyklistika, volný čas

Souhlasím s půjčováním práce v rámci knihovních služeb.

Bibliographical identification

Author: Tomáš Mankovecký
Title: Cycling tourism in the micro-region Jablunkovsko

Supervisor: Ing. Halina Kotíková Ph. D
Department: Department of Recreationology
Year: 2024

Abstract:

The bachelor thesis focuses on the possibilities of cycling in the Jablunkov microregion, which is geographically part of the Těšín Silesia. The main objective of the thesis is to design five cycling routes with a focus on cultural and educational activities so that they can be used for the general public, school activities or leisure clubs.

The theoretical part describes the basic concepts of cycling, its history, material equipment and projects that support it.

The practical part contains a description of the area itself, followed by the design of cycling routes within the subject area, indicating the difficulty, time, elevation, refreshment and service possibilities, the surface of the cycling route and cultural and educational activities. I have concluded that due to the rugged terrain, only routes 1 and 2 are suitable for children and less able-bodied individuals, with 3 being the last resort. A considerable elevation and rugged terrain are typical for the last two routes 4 and 5, suggesting that these would be more suitable for trained individuals.

Keywords:

micro-region jablunkovsko, bicycle, cycling, free time

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

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Ing. Haliny Kotíkové, Ph.D., a uvedl jsem veškerou použitou literaturu a zdroje v seznamu použité literatury.

V Bystřici dne 24.11.2023

Tomáš Mankovecký

Poděkování

Dovolte, abych i touto cestou poděkoval Ing. Halině Kotíkové Ph. D, za odborné vedení mé bakalářské práce, užitečné rady, lidský přístup, a hlavně za čas věnovaný v rámci konzultací. Dále bych rád poděkoval mé rodině, zejména mé manželce a dětem, za oporu a dodávání sil nejen u bakalářské práce, ale i v průběhu celého studia.

1 OBSAH

1	Obsah.....	7
2	Úvod.....	9
3	Přehled poznatků.....	10
3.1	Mikroregiony.....	10
3.2	Cykloturistika	11
3.2.1	Rozdělení cykloturistiky.....	11
3.2.2	Historie cykloturistiky	12
3.2.3	Cyklostezka	13
3.2.4	Cyklotrasa	15
3.2.5	Materiální vybavení	18
3.2.6	Bezpečnost.....	19
3.3	Kulturně poznávací činnost.....	20
3.4	Projekty	20
3.4.1	Cyklisté vítání.....	20
3.4.2	Cyklistika v příhraničí.....	21
3.4.3	Těšínské Slezsko Region Card	21
4	Cíl a úkoly práce.....	23
4.1	Cíl práce	23
4.2	Úkoly práce	23
5	Metodika.....	24
5.1	Metody.....	24
5.2	Tvorba cyklotras.....	25
6	Výsledky.....	26
6.1	Charakteristika území	26
6.2	Cyklotrasa I „U studánky,“	28
6.3	Cyklotrasa II „Rozhledna Tetřev“	35

6.4	Cyklotrasa III „Trojmezí a nejvýchodnější bod České republiky“	43
6.5	Cyklotrasa IV „Po stopách Salašnictví“	52
6.6	Cyklotrasa V „Rozhledna Velká Čantoryje“	59
6.7	Datové podklady k navrženým trasám	68
7	Diskuze a závěry.....	69
8	Souhrn	71
9	Summary.....	72
10	Referenční seznam	73
10.1	Seznam obrázků	75

2 ÚVOD

Sport jako takový je velikým fenoménem dnešní doby, který v mnoha případech udává směr životního stylu lidské populace. Cykloturistika v tomto ohledu dle mého názoru v žádném případě nezaostává, ba naopak, se podílí na vzájemné rovnováze mezi člověkem a přírodou, která neodmyslitelně kladným způsobem působí na psychickou stránku člověka a pokud pobyt v přírodě spojíme i se sportovní aktivitou uspokojíme tím i fyzickou složku.

Ve své bakalářské práci jsem chtěl více přiblížit možnosti cykloturistiky v oblasti Jablunkovska, a to i přes to, že se jedná o území s velice členitým terénem, které tudíž není oblíbenou baštou cyklistů v rámci České republiky. S daným územím jsem celoživotně spjat a chtěl bych čtenářům poukázat na možnosti cykloturistiky v této velmi specifické oblasti, co se kulturní historie týče. I na základě daných skutečností jsem se rozhodl mikroregion Jablunkovska projet na kole a zaznamenat trasy, které by pak mohly posloužit pro sportovně turistické kurzy škol zaměřené na cykloturistiku nebo pro širokou veřejnost, která se o tuto lokalitu zajímá a chtěla by poznat historické, kulturní a přírodní zajímavosti tohoto území. Cykloturistika jako taková, náleží k mým nejoblíbenějším možnostem trávení volného času a objevování nových míst. Zároveň mi tento sport umožňuje poznávat nová místa a trávit volný čas i s mou rodinou.

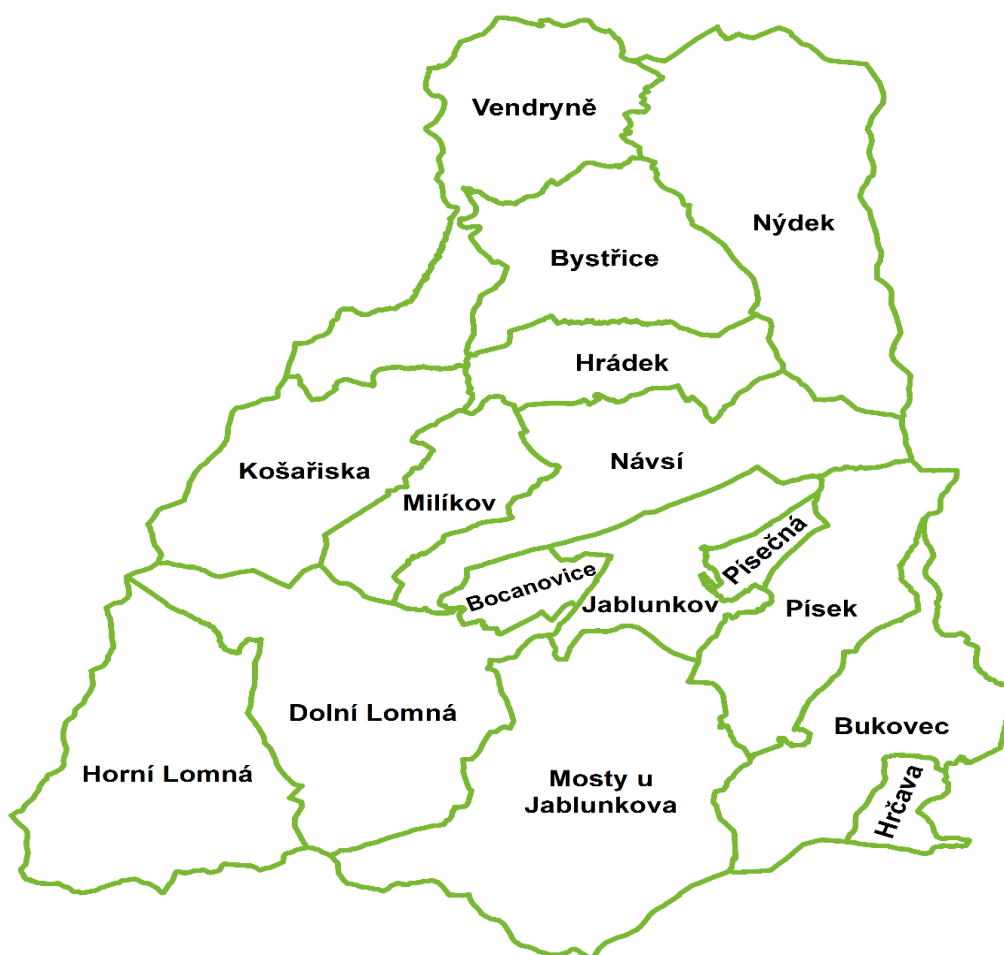
Předmětnou práci jsem rozdělil na část praktickou a teoretickou, přičemž teoretická část pojednává o základních pojmech cykloturistiky, její historie, vlivu na zdraví a bezpečnosti. Zmínil jsem se rovněž o projektech, které jsou v rámci cykloturistiky uskutečněny.

V praktické části se podrobněji zabývám charakteristikou daného území, navržením a následným fyzickým zadokumentováním jednotlivých cyklotras, řazených v různých obtížnostech, podle povrchu cyklotrasy, výškového profilu a v neposlední řadě vzdálenosti. Cyklotrasy obsahují souhrnné informace v přehledné tabulce, dále pak podrobný popis cesty a nechybí zde ani obrázky, mapy, výškový profil trasy s dobou, která byla potřebná k projetí cyklotrasy. Po celou dobu bylo využíváno horské kolo.

3 PŘEHLED POZNATKŮ

3.1 Mikroregiony

Mikroregionem můžeme chápat určitý územní celek, který vznikl za účelem společného prosazování zájmů obcí a místních komunit s cílem dosáhnout změn nejčastěji jako místní akční skupiny (MAS). Obce v daném uskupení spojuje zájem společného rozvoje území. Obce mají možnost se sebou vzájemně spolupracovat. Jedna z možností forem spolupráce je vytvoření mikroregionu. Mikroregion spolupracuje na bázi dobrovolného svazku obcí. Dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, § 49 odst. 1: mají obce právo být členy svazku obcí, a to za účelem ochrany a prosazování svých společných zájmů (Šafářová & Škrabal, 2008).



Obrázek 1. Mapa mikroregionu Jablunkovska (MAS Jablunkovsko, 2023)

3.2 Cykloturistika

Již od samotného slova lze jednoznačně vyvodit, že se pod tímto pojmem skrývají dvě sportovní aktivity skloubené v jednu. Zatímco samotná turistika se vyznačuje aktivitou spojenou s jednoduchým pohybem vyvolaným vlastní silou v horách, ve slově cykloturistika se k tomuto aspektu přidává jízdní kolo. V tomto ohledu není zcela evidentní, jaký druh jízdního kola je k této aktivitě potřebný. Nejvšestrannějším, a tedy i nejvyužívanějším je kolo horské a trekkingové, avšak nelze zde opomenout ani kola městská nebo silniční, které však svou konstrukcí odpovídají spíše jinému druhu cyklistiky (Mourek, 2011).

Cykloturistiku lze vnímat jako volnočasový pohyb v přírodě se stanoveným cílem uskutečněným za pomoci jízdního kola a vlastní síly. Lze jej chápat jako určitý druh turistiky, v souladu s použitím jízdního kola. Mimo samotnou turistiku, právě cykloturistika nese značné výhody, ale i nevýhody. Mezi základní plusové determinanty cykloturistiky patří zejména možnost překonání daleko větší vzdálenosti v závislosti na čase a vydaném výkonu. Například Sidwells (2003) ve své knize píše, že *„cyklistika je jedním z nejlepších způsobů, jak cestovat po světě“* (p. 16). Dále samotné namáhání určitých partií těla je v kontextu s pěší turistikou značně šetrnější, což umožňuje tento sport vykonávat i osobám s různým typem poranění. Abychom jenom nechválil, nelze rovněž zapomínat na skutečnost, že s jízdním kolem se nedostaneme na všechna místa a jsme značně limitováni pohybem po alespoň mírně zpevněných trasách. Nemalou měrou se však cykloturistika podílí na zdravotní stránce člověka. U mnoha jedinců zastupuje právě cykloturistika jediný druh sportovní aktivity, čímž napomáhá udržet tělo po psychické i fyzické stránce na dobré úrovni. Cykloturistiku můžeme dále spojit i s pozitivním přínosem k životnímu prostředí, a to především za předpokladu, že do práce dojíždíme právě na kole (Kolektiv, 2007).

3.2.1 Rozdělení cykloturistiky

Podle Ondráčka a Hřebíčkové (2007) lze cyklistiku (cykloturistiku) rozdělit do třech kategorií na:

- rekreační cyklistiku – vykonávána v mimoměstských nebo příměstských prostředích,
- hobby cyklistiku – zde spadají tzv. „bikeři“, jež nemají soutěžní ambice
- vlastní cykloturistiku – lze ji charakterizovat jako základní složku turistiky dále rozvětvenou na složku pohybovou, odborně technickou a poznávací. V dané kategorii je zastoupena největší část populace, vhodná pro všechny věkové i sociální skupiny. Možnosti cykloturistiky jsou spojeny s alternativní formou rekreace i turistiky. Cykloturistiku lze označit jako druh cestovního ruchu, s potenciálním obohacením

turistických zážitků. Pokročilé cyklotrasy, napomáhají zejména vyhlášeným destinacím v České republice k podpoře ekonomického růstu. (p. 13).

3.2.2 Historie cykloturistiky

Samotnému pojmu cykloturistiky musel zcela jistě předcházet vynález kola. Podle Krále a Makeše (2002) se tento milník datuje do doby 3500 let před naším letopočtem. Mělo se jednat o jakýsi hrnčířský kruh, přičemž kola se na vícero typech dopravních prostředků začaly používat až o 300 let později a byly zkonstruovány z desek zařezaných do kruhového tvaru. K dalšímu vývoji v podobě vyztužených loukotí, došlo kolem roku 2000 před naším letopočtem a sloužila především pro zjednodušenou manipulaci válečných vozů. Samotná kola s drátěným výpletem se začala používat až okolo roku 1800. Prvním výrobcem jízdního kola měl být Francouz Médé de Sivrac, přičemž jeho kolo bylo vyrobeno ze dřeva a osazeno dvěma loukoťovými koly. V roce 1818 si nechal Karl Drais patentovat tzv. „draisinu“. Jednalo se o jízdní kolo, které se pohánělo obdobným způsobem jako dnešní odrážedlo, tedy odrážením od země a zatáčením pomocí oje na předním kole. Dalšími předchůdci se staly tzv. Velocipédy (viz. Obr. 2), které se skládaly z prvního vysokého a druhého nízkého kola. Vynálezcem tohoto typu kola se stal v roce 1861 Ernest Michaux, který samotná šlapadla k tomuto kolu doplnil až o šest let později. Tento vynález se ihned stal velkým lákadlem tehdejší Francouzské šlechty a tímto došlo k ještě masivnějšímu rozvoji.



Obrázek 2. Fotografie Velocipédu (Sportovní listy, 2023)

Dosti nestabilní a špatně ovladatelné kolo v podobě velkého rozdílu mezi zadním a předním kolem vyřešil v roce 1888 John Kemp, který přední kolo zásadně zmenšil a přidal řetěz společně s ozubením kola. S dalším zlepšením jízdního kola přišel v roce 1904 Ernst Sachs, jenž vyřešil problém u jízdních kol s absencí volnoběžky, zařazením volnoběžného náboje, který již umožňoval jízdu i bez

stálého otáčení pedály. Samotnými převody bylo kolo doplněno ze strany Joanny Panel, a to v roce 1911. Brzdu, jak ji známe dnes, zkonstruoval Ernest Monnington Bowden. Netrvalo dlouho a po celém světě začaly vznikat kluby tzv. velocipedistů. Vůbec první klub, jež vznikl na území České republiky, byl Český klub velocipedistů Smíchov, a to v roce 1880. Na tento následně navazovaly další kluby což, mělo za následek založení sdružení pod názvem Česká ústřední jednota velocipedistů (Král & Makeš, 2002).

Jak uvádí Hrubíšek (2016), tak v daném sdružení působilo kolem 50 cyklistických klubů s primárním zaměřením na turistiku. Jejich hlavním zaměřením bylo zpočátku poměrně náročné zdolávání trasy terénu o dlouhých vzdálenostech, jež byly podnikány jak v zahraničí, tak v tuzemsku. Největší úpadek cyklistika pocítila na počátku 1. světové války, a to především v důsledku materiálního strádání, jakožto i účasti mladých mužů v samotné válce. Zvrat nastal dosti paradoxně s počátkem 2. světové války, což autor vysvětluje motivačním programem pro členy klubu, kteří tak mohli uplatnit své členství v ubytovacích zařízeních, popřípadě na nové materiální produkty. V 70. a 80. letech 20. století v návaznosti na spolupráci s nadšenci působícími ve Výboru svazu turistiky Českého ústředního výboru Československého svazu tělesné výchovy, zažila cyklistika opětovný rozkvět. V severní Americe se následně kolem roku 1973 zrodil v hlavách dvou občanů slunné Kalifornie, že budou na kolech sjíždět vrchol hory Tamapalis. Z důvodu, že po každé jízdě byly bicykly téměř zcela zničené a oni je museli pracně opravovat, začaly se postupně vyrábět modely kol označeny jako „Mountain bike“ – horské kolo. Této výrobní akceleraci dopomohla rovněž popularita pořádaných závodů, tzv „Repack“, což přineslo i turistům nové možnosti jízdy na kole ve volném terénu.

3.2.3 Cyklostezka

Cyklostezkou se rozumí pozemní komunikace vyhrazená pro jízdu na jízdním kole, popřípadě jezdcům na kolečkových bruslích, koloběžkách, nebo kolečkových lyžích. Cyklostezka je zpravidla označena vodorovným dopravním značením bílé barvy, jež odděluje směr jízdy a samotné okraje. Pakliže je cyklostezka součástí stezky pro chodce slouží mimo cyklistů také chodcům, avšak jak můžeme na začátku každé cyklostezky dle svislého dopravního značení vidět je na tuto zákaz vjezdu všem motorovým vozidlům, vyjímá vozidel s právem přednosti v jízdě (Pytlík, 2015).

Ve většině případů bývá cyklostezka od hlavní silniční komunikace pro motorová vozidla oddělena betonovým obrubníkem, dělicím pásem, popřípadě pásem zeleně. Součástí hlavní silnice je zejména ve městech na silnici znázorněn tzv. „cyklopruh“, kdy se jedná o vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty přímo na hlavní silnici. Tento způsob označení je v dnešní době velice rozšířen a velmi tak přispívá k rozvoji cyklistiky, jako dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Soulek & Martinek, 2000).

Dle shora uvedeného textu jsou níže vyobrazeny možnosti značení cyklostezek. Rád bych k vyobrazeným obrázkům č. 2-4 podotkl, že tyto jsou osazeny i v místech, kde je samotná cyklostezka ukončena, přičemž jsou doplněny o červený pruh, značící konec dané stezky.



Obrázek 3. Stezka pro cyklisty (Výdoz s.r.o., 2019)



Obrázek 4. Stezka pro chodce a cyklisty (Výdoz s.r.o., 2019)



Obrázek 5. Stezka pro chodce a cyklisty dělená (Výdoz s.r.o., 2019)



Obrázek 6. Stezka pro chodce a cyklisty dělená, bez ohraničení (Tomáš Mankovecký, 2023)

Z obrázku č. 6 je patrné, že stezka vyhrazená pro cyklisty není od prostoru pro chodce oddělená žádným pevným předmětem. Pohyb po takovéto stezce upravuje zákon 361/2000 Sb., o silničním provozu, kde je konkrétně v § 53 odstavci 5 uvedeno, že je-li zřízená stezka pro chodce a cyklisty označena dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty je chodec povinen užít pouze pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty: přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu označeném pro cyklisty (Systém Aspi, 2023).

3.2.4 Cyklotrasa

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

O správné značení cyklotras se na území České republiky stará Klub českých turistů, a to z pověření Ministerstva vnitra a Ministerstva dopravy. Tento klub obdobně známý pod svou zkratkou KČT je volnočasové stále aktivní sdružení, vzniklé v roce 1888.

Cyklostezky jsou značeny za pomoci kovových svislých dopravních značení, které se ve velké míře podobají těm dopravním. Jejich umístění je tedy situováno na každém křížení cyklostezky, nebo v nepřehledných úsecích. Mají žlutou podkladovou barvu s černými nápisy (Klub českých turistů, 2023).

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

Používají se čtyři základní cykloznačky:

- návěst před křižovatkou
- směrová tabule
- směrová tabulka
- konec cyklotrasy



Obrázek 7. Návěst před křižovatkou (Výdoz s.r.o., 2019)



Obrázek 8. Směrová tabule (Výdoz s.r.o., 2019)



Obrázek 9. Směrová tabulka (Výdoz s.r.o., 2019)



Obrázek 10. Konec cyklistické trasy (Výdoz s.r.o., 2019)

Jak uvádí Klub českých turistů (2023), v horském, tedy na hůře dostupných místech se můžeme setkat, se značením cyklotras, jež vycházejí ze značení pro pěší turisty. Od těchto se však odlišují svou žlutou podkladovou barvou a značení je zajištěno pásovým označením uvnitř žlutého ohraničení. Směrová šipka je pak vždy tvořena bílou barvou.



Obrázek 11. Terénní značení cyklotras (Mikroregion Radnicko, 2023)

3.2.5 Materiální vybavení

V současné době, kdy se cyklistika jednoznačně nachází v popředí volnočasových aktivit, si každý z nás může pořídit vybavení a doplňky od různých výrobců, a to buďto v nižší cenové výši, popřípadě v kvalitnějším provedení určenému ke každodennímu použití z možnosti delšího využití. Pokud bychom se zprvu podívali na samotná jízdní kola, tak zejména v nedávné minulosti se kola řadila pouze do tří základních skupin na kola silniční, horská, trekkingová a městská (Geriga & Frischknecht, 2004). Ondráčková a Hřebíček (2007), však kola rozlišuje podle samotného použití ze strany uživatele do pěti základních skupin, kterými jsou,

- Silniční kolo – již z názvu lze dovodit, že se jedná o jízdní kolo určené pro použití na zpevněné komunikaci, a to především asfaltu. Kolo se vyznačuje velkým průměrem ráfku s úzkými plášti, což zajišťuje co možná nejmenší tření na silnici. Jedná se rovněž o nejlehčí z nabízených typů kol. Jeho nevýhodou mohou být poměrně časté defekty a nemožnost využití na hůře upravených silnicích.

- Horské kolo – jedná se o jednoznačně o nejrozšířenější typ kola, které se vyznačuje robustním rámem doplněným v dnešní době o kvalitní odpruženou vidlici, která zaručuje tlumení nárazů od nerovnosti nezpevněných povrchů. Oproti silničce má horské kolo dosti širší pláště, které zaručují lepší stabilitu kola na nezpevněném povrchu. Horské kolo můžeme použít prakticky kdekoliv, avšak jízda na asfaltovém povrchu je daleko náročnější oproti použití jiného typu kola.

- Trekkingové kolo – pakliže hledáte zlatou střední cestu mezi horským nebo silničním kolem je pro Vás trekkingové kolo tou správnou volbou. Trek, jak tento typ kola také možno nazývat umožňuje lehký pohyb na silnicích a zároveň si hravě poradí s mírným nezpevněným terénem. Trek připomíná silniční kolo nejvíce v průměru pláštěů, kdy naopak od kola horského převzal řídítka, způsob řazení i posloupnost a uspořádání převodu. Pláště se na treku vyznačují drobným dropem, kterou lze označit

za zlatou střední cestu mezi oběma předchůdci.

V dnešní době je velice populární rovněž typ kola s označením Gravel, kdy se jedná o jízdní kolo na platformě silničního, kde lze bez větší námahy měnit samotná kola, což zaručuje nepřeberné možnosti v rámci použitelnosti.

- City bike – kolo jenž je na první pohled velice specifické, a to zejména svým tvarem řídítek a rámu, jež zaručuje vzpřímený posed jezdce. Jak už z názvu vyplývá, jedná se o jízdní kolo určené pro městskou dopravu.

- Elektrokola – mezi elektrokola patří všechna jízdní kola, jež jsou poháněná externím zdrojem energie, což zaručuje značnou pomoc při samotné jízdě, a to jak už v terénu, popřípadě na silnici. V dnešní době se jedná o velice populární způsob vyžití zejména u starší populace, což zajisté vede u mnoha z nich ke zvýšení kondice. Elektrokola jsou podle typu i značky osazena různým typem baterií. Rovněž lze nelze nezmínit, že samotný výkon pomoci si jezdec určuje podle svého uvážení a fyzických propozic.

Velmi důležitým aspektem je rovněž mimo samotného jízdního kola rovněž oblečení a doplňky, které cyklista využívá v době samotné jízdy. Není sporu, že mezi naprosto nejdůležitější cyklo výbavu patří zcela jistě přilba. Tyto v dnešní době bývají nejenom velmi bezpečně, ale taktéž vzhledově velmi pěkně zpracovány. Neméně důležitý aspekt pro cyklistu je zcela jistě také vhodná obuv. Zaručeně lze cyklistiku provozovat s běžnou sportovní obuví v podobě tenisek, avšak každý cyklista, který okusí tzv. Systém SP, který umožňuje cyklistovi rovnoměrně přenášet sílu při šlapání v obou směrech záběru, již při jízdě na kole po jiné obuvi nesáhne.

Důležitými komponenty jízdního kola jsou zajisté osvětlení, brašna s cyklo nářadím, hustilka, malá lékárnička a sada na lepení. Bez těchto základních komponentů se žádný zkušený jezdec neobejde (Skeřil & Čegan, 2003).

3.2.6 Bezpečnost

Jako každý sport, který člověk provozuje a je u tohoto součástí ostatních životních pochodů, musíme brát u cyklistiky všeobecně v patrnost, že se každý cyklista, popřípadě skupina cyklistů musí řídit pravidly silničního provozu, který upravuje zákon č. 361/2000 Sb.

Pakliže cyklistiku provozujeme mimo zpevněné komunikace, a to kupříkladu v lesním prostoru, řídíme se podle zákona č. 289/1995 Sb., kdy se jedná o tzv. „Lesní zákon“.

Jízdní kolo je ekologický, ekonomický a zdravý způsob dopravy, který je v Evropě a USA stále populárnější (Pucher, Buehler, & Seinen, 2011).

V současnosti můžeme zcela jistě konstatovat, že cyklistů bez helmy ve skutku ubývá, a to i přesto, že cyklistická helma je povinná pouze do 18. let věku. V mnoha případech však helma dokázala zachránit lidský život, kdy se postupem času, díky své technické vyspělosti posunula v oblastech bezpečnosti i designového zpracování kupředu. V dnešní době, tak helma neplní pouze stránku bezpečí, ale v mnoha případech se stala vhodným módním doplňkem.

Nutnost užití cyklistické přilby je v České republice stanovena v § 58 odstavci 1 zákona číslo 361/2000 Sb., kde je stanoveno, že cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu, schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě (Systém Aspi, 2023).

3.3 Kulturně poznávací činnost

Poznávací činnost dává turistice cíl a smysl. Obsahem cykloturistiky je podle Vyškovského (1997) kromě samotné pohybové složky rovněž kulturně poznávací činnost. Tato se odvíjí od odborně technických znalostí a dovedností potřebných k utváření účelného pobytu v přírodě. Pro plánování vhodných cílů je velmi důležitá znalost místopisu. Plánování vhodných zastávek by mělo odpovídat věkové kategorii pro niž je samotný cyklovýlet utvářen. Nespornou výhodou kulturně poznávací činnosti je zapojení dětí do průběhu cyklovýletu, což samo o sobě vzbuzuje jejich zájem o aktivitu a zároveň je naplněna i stránka edukační. Pozorováním okolních zajímavostí sebou nese nové zážitky, vědomosti a v neposlední řadě i samotné zapojení účastníku do daného cyklovýletu. S výlety do přírody souvisí nejen poznávání flory a fauny, ale i fungování lidské společnosti a přírody jako takové.

3.4 Projekty

Projektem rozumíme jednorázový proces, jež směřuje k dosažení stanovených cílů, které během procesu prochází řadou etap a fází. Jak uvádí Fiala (2004) *„projekt je prostorově a časově ohraničený soubor technologicky a organizačně souvisejících činností, jehož účelem je dosažení stanoveného cíle při zadaném čase, zdrojích, nákladech a kvalitě“* (p. 9).

3.4.1 Cyklisté vítání

Projekt „Cyklisté vítání“ je celonárodní certifikační projekt v cestovním ruchu, jež si klade za cíl prověřovat kvalitu a dostupnost služeb pro cyklisty, a to zejména ve formě stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů.

V tuzemsku prověřuje tyto standardy „Nadace Partnerství“, a to tím způsobem, že vybírá vhodná místa a pravidelně je kontroluje. Certifikace má v první řadě usnadnit cyklistům výběr míst a zařízení dle poskytovaných služeb (Mourek et al., 2011).



Obrázek 13. Logo projektu Cyklisté vítání, (Cyklisté vítání, 2023)

3.4.2 Cyklistika v příhraničí

Jak již z názvu vyplývá, hlavním motem projektu byl rozvoj příhraniční oblasti na česko-polském příhraničí uskutečňován v letech 2014 až 2020. Nejednalo se pouze o zvýšení návštěvnosti daného území ze strany občanů obou zemí, ale také turistů z ostatních států. Na polské straně se do projektu zapojily Dolnoslezské vojvodství, Opolské vojvodství a Slezské vojvodství. Na české straně se jednalo o všechny kraje, jež sousedí s Polskem tedy Liberecký kraj, Královehradecký kraj, Pardubický kraj, Olomoucký kraj a v neposlední řadě i kraj Moravskoslezský. Projekt usiloval o zvýšení kvality poskytovaných služeb, propagaci samotné historie předmětného území jakožto i zpřístupnění turistických krás na česko-polském příhraničí (Společné dědictví, 2023).



Obrázek 12. Logo projektu cyklistika CZ-PL příhraničí (Společné dědictví, 2023).

3.4.3 Těšínské Slezsko Region Card

Jak lze ze samotného názvu vyvodit je tento projekt zaměřen právě na oblast Těšínského Slezska, tedy i na námi popisovaný mikroregion Jablunkovska. Jedná se o jakousi kartu hosta, která uživatelům slibuje snížení ceny na služby a atraktivitu v oblasti ubytování, kultury, historie, wellness a sportu nejen v letním období (Těšínské Slezsko, 2023).



Obrázek 14. Těšínské Slezsko Region Card (Těšínské Slezsko, 2023)

4 CÍL A ÚKOLY PRÁCE

4.1 Cíl práce

Cílem bakalářské práce je navrhnout pět cyklotras s ohledem na náročnost a kulturně poznávací činnost v oblasti Jablunkovska. Cílová skupina není přímo specifikována, trasy jsou voleny pro školní výlety, soustředění sportovních oddílů a sportovně založenou veřejnost. K zajištění přepravy ke startu cyklotras a zpět do místa bydliště, budou trasy navrženy tak, aby vždy začínaly a končily v blízkosti vlakového nádraží, což umožní širší manévrovací prostor možného dopravního spojení, bez nutnosti využití vlastního dopravního prostředku. Trasy jsou navrženy tak, aby po jejich projetí, dostal turista ucelený pohled na krajinu, památky i současnou podobu Jablunkovska.

4.2 Úkoly práce

- prostudovat mapy, literaturu, informační materiály, webové stránky a historické prameny vztahující se k dané oblasti
- předběžně navrhnout cyklotrasy s ohledem na terén a kulturně poznávací činnost, tak aby chronologicky zvyšovaly svou náročnost.
- projet navržené cyklotrasy s GPS, nafotit významná místa, upozornit na možné chyby ve značení a zmapovat možnosti občerstvení na daných cyklotrasách
- zjistit možnosti nabíjení elektro kol
- trasy zpracovat, popsat, zaznačit do map, zaznamenat výškový profil a vymežit celkovou dobu jízdy

5 METODIKA

5.1 Metody

Velmi specifickým aspektem mikroregionu je dobrá dostupnost ze strany železniční dopravy, kdy se přes celý Jablunkovský průsmyk line hlavní železniční koridor Bohumín – Čadca (SK). Trasy budou tedy navrženy tak, aby každá trasa začínala a zároveň i končila v jednom z nástupních míst železničního koridoru. Tento způsob plánování má ulehčit a zároveň zpříjemnit dostupnost daných cyklotras, pro širokou veřejnost. Z místní znalosti je mi rovněž dobře známo, že u každého vlakového nádraží, jež bude začátkem nebo koncem naší cyklotrasy je možnost bezplatného parkování, což zajisté ocení cyklisté, kteří by chtěli na místo dorazit osobním automobilem, a následně po konci cyklovýletu by se k vozidlu opětovně pohodlně vrátili vlakem. Mezi zásadní kritéria, jež budou na navržených trasách zaznamenávána, jsou celková ujetá vzdálenost, povrch, doba jízdy, převýšení, nadmořská výška a poskytované služby.

Po elektronickém návrhu cyklotras, bude zapotřebí všechny trasy fyzicky projet za účelem zjištění možných nesjízdných úseků, kde by tak muselo dojít k určitým korelacím trasy. Následně budou trasy projety opětovně, již za účelem konkrétních měření, kde bude k těmto účelům využito zařízení pro přesné měření údajů o trase, pomocí přístroje Garmin Forerunner 255. Po projetí všech tras, dojde ke stažení naměřených dat z GPS do počítače pomocí programu Garmin Connect, ze kterého tak získáme veškeré údaje o projetých trasách, grafy s výškovým převýšením a ujetou vzdáleností. Pořízené obrázky budou dále zpracovány a upraveny v příslušných programech. Dle zpracovaných map, příslušnými výškovými profily, materiály z informačních center, odkazy na internetových stránkách a odborných literatur, vytvoříme teoretickou a praktickou část práce, která bude doplněna i o fotodokumentaci a přehledné tabulky.

5.2 Tvorba cyklotras

Trasy budou s maximálním úsilím vedeny mimo frekventované silnice, avšak není zde vyloučeno, že občasně povedou po silnici vyšší třídy, jakožto nelze zamezit ani občasnému vedení trasy na území Polska či Slovenska, které blízce sousedí s mikroregionem. Hlavním aspektem, který budeme hodnotit je dostupnost, náročnost, povrch terénu, překonanou vzdálenost, převýšení, služby pro cyklisty, zajímavosti na daných trasách a v neposlední řadě i možnosti občerstvení vhodná pro cyklisty. Podle Klementové (2021), lze ke zhodnocení náročnosti každé cyklotrasy vycházet z obecné charakteristiky uvedené v tabulce č. 1.

Stupně obtížnosti cyklotras		
Stupeň	Určení	Popis
1	Lehká, rodinná	sjízdné po zpevněných cestách, cyklostezkách, nízký výškový profil, vzdálenost do 30 km, vhodná pro začátečníky i rodiny s dětmi
2	Střední	kombinace zpevněných cest a cyklostezek, místy technické průjezdy členitou krajinou, výzva pro začátečníky a mírně pokročile cyklisty
3	Těžká	techničtější sjezdy i výjezdy po nezpevněných stezkách, náročný výškový profil i délka tratě, vhodné zejména pro zkušené cyklisty
4	Extrémní	technicky náročné sjezdy i prudké výjezdy, vysoký výškový profil, délka trasy i časová náročnost, pro zdatné cyklisty

Tabulka č. 1 - Stupeň obtížnosti cyklotras. (p. 37)

6 VÝSLEDKY

6.1 Charakteristika území

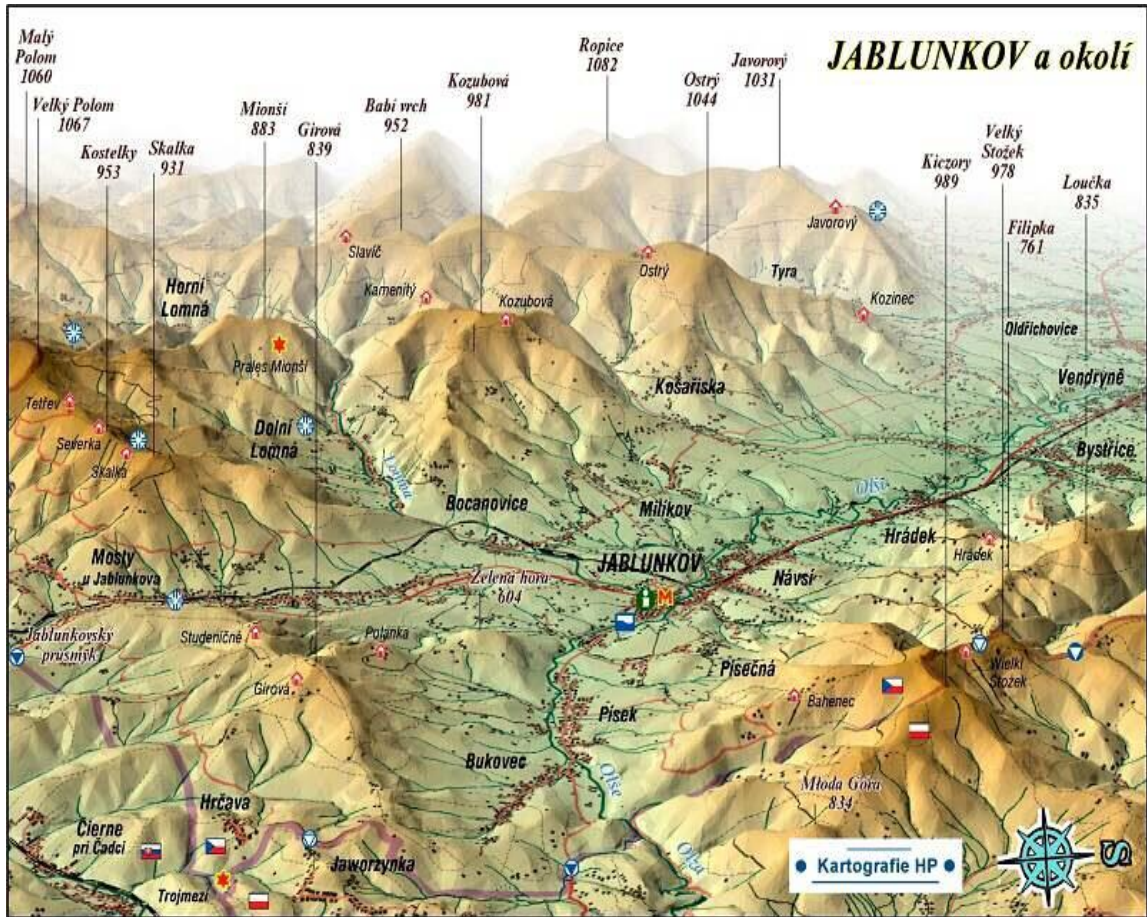
Beskydy tvoří západní větev Karpat, ale jejich osobitý charakter je výrazně odlišný. Část Moravskoslezských Beskyd, jež obklopuje Těšínskou a Jablunkovskou kotlinu patřila od prvopočátku k Těšínskému knížectví, přičemž k němu byla vždy nepochybně spjata. Hornatý pás vystupuje z frýdecké roviny a dále se vine jihovýchodním směrem až k hranicím se Slovenskem. Velkou dominantou tohoto regionu je mimo dvou horských masívů rovněž koryto řeky Olše. Tato pramení v Polsku a do České republiky vstupuje v katastrálním území nejvýchodnější obce Bukovec, přičemž následně teče dále přes Písek do města Jablunkov. Zde se k Olši připojuje z jihozápadu menší Lomňanka. Olše dále teče mikroregionem přes obce Návsí, Hrádek a Bystřice, kde se pojí s další menší řekou Hluchovou. Poslední obci mikroregionu, přes kterou řeka teče je obec Vendryně, ze které už dále Olše pokračuje průsmekem do hutnického města Třince. Samotné pohoří Těšínských Beskyd je oblíbeným a hojně navštěvovaným turistickým cílem, kde lze mimo krás místní přírody pozorovat rovněž tradiční architekturu a folklór. Zachované dřevěné starousedlosti, tradiční řemesla, lidové zvyky a tradice dávají návštěvníkům zapomenout na hranice mezi minulostí a současností. Důvod proč se o regionu hovoří v souvislosti s rozmanitostí je však skutečnost, že nabídka pro turisty je mnohem širší. Jedním ze specifických aspektů tohoto rázovitého regionu jsou samotní obyvatelé, u kterých lze zejména na Jablunkovsku ve velké míře zaslechnout nářečí „Po naszymu“, jenž je směsicí, češtiny, němčiny a z velké míry i polštiny (Cichá, 2003).

Co se počasí týče, patří samotné Jablunkovsko ke spíše chladnějším oblastem České republiky. Jak uvádí Cichá (2003), Slezské Beskydy se svou charakteristickou stavbou, tj. s hlubokými údolními, strmými severními svahy a oblými hřebeny patří ke klimaticky chladným oblastem Střední Evropy. Významnou formou srážek je sníh. V horských polohách se objevuje již v časném podzimu a padá mnohdy ještě dlouho do jara. Souvislá sněhová pokrývka se drží na hřebenech 150 až 180 dní, zatímco v nejnižších polohách a v podhůří pouze 50 až 60 dní. Průměrná výška sněhové pokrývky se pohybuje mezi 120-190 cm. Beskydy a okolní pohoří se řadí k oblastem s nejbohatší sněhovou pokrývkou u nás, ale díky konfiguraci terénu a zalesnění svahu, nedochází v Beskydech k lavinám.

Oblačnost se vyjadřuje v podílu pokrytí oblohy mraky. Počet dnů zamračených, kdy oblačnost překrývá více než 4/5 oblohy, se pohybuje mezi 120 v pahorkatinách a 160 na hřebenech, počet dní jasných, v nichž oblačnost kryje méně než 1/3 oblohy, pak mezi 30 a 50.

Síla větru bývá obvykle větší v zimě než v létě a také je podstatně větší na horských hřebenech

ve srovnání se svahy a nízkými polohami. Poměrně silné větry vanou na severozápadní návětrné straně hor v Jablunkovské brázdě. (p. 155)



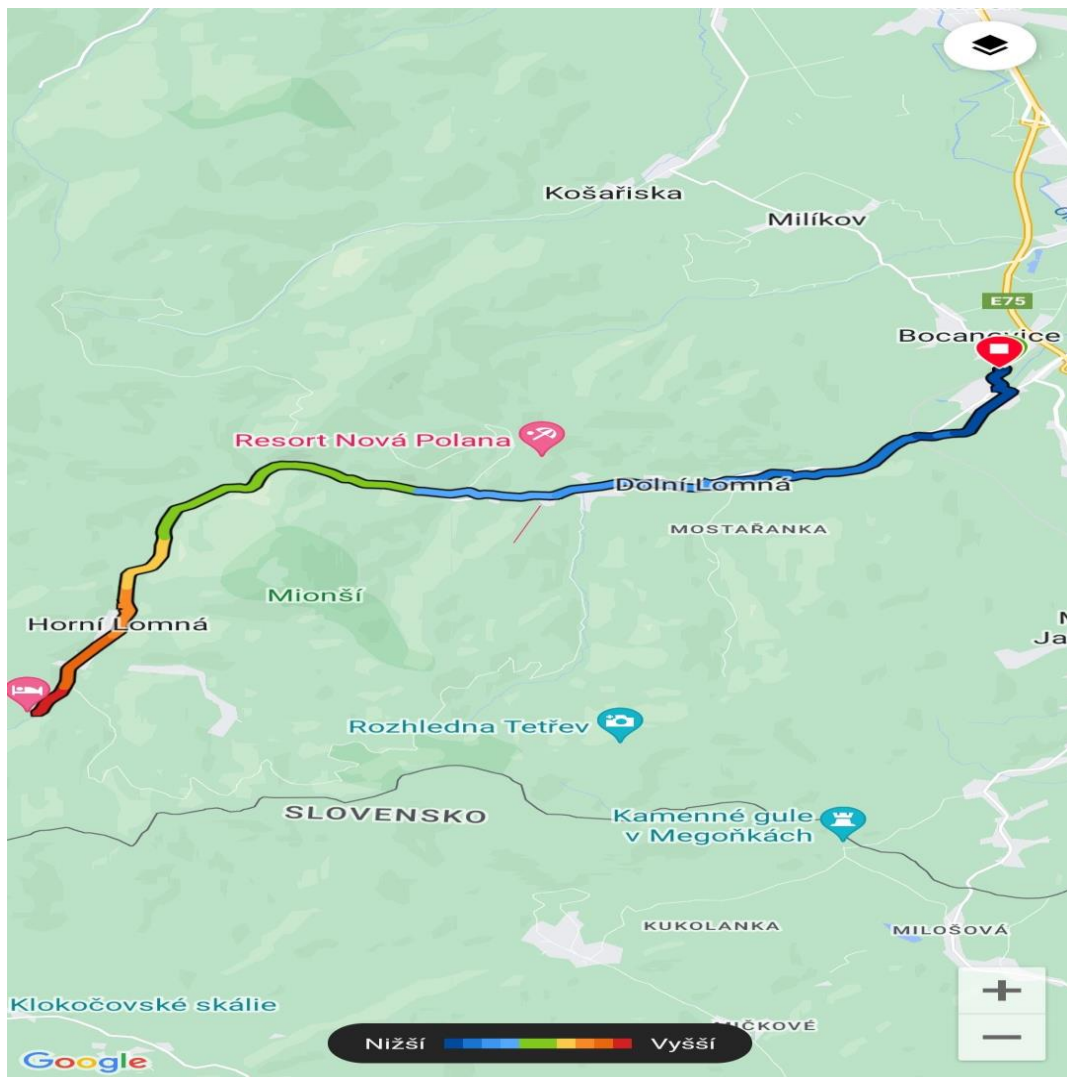
Obrázek 15. Mapa Mikroregionu Jablunkovska (Bajkoř, 2023)

6.2 Cyklotrasa I „U studánky,“

Údaje o trase:

Trasa č. I „U Studánky“	
Obtížnost	1
Délka trasy	27 km
Povrch	85% asfaltový, 15% betonový
Doba jízdy autora	1:18 h
Předpokládaná doba dle mapy.cz	1:50 h
Převýšení	247 m
Max. nadmořská výška	622 m.n.m
Trasa	Bocanovice – Dolní Lomná – Horní Lomná a zpět
Venkovní občerstvení vhodná pro cyklisty	Restaurace pod Akáty, Pohostinství Beskyd, iCafé, Restaurace Salajka, U Studánky
Zajímavosti	Centrum Ursus, Muzeum Dolní Lomná, Studánka Salajka a kostel Povýšení sv. Kříže, Prales Mionší
Typ kola	Horské, Trekové, Silniční, Gravel
Dobíjecí stanice	Ano
Značení	Bez závad
Odpočívky	3 km, 17 km

Tabulka č. 2 Trasa 1: „U Studánky“



Obrázek 16. Mapa Cyklotrasy I, (Garmin Forerunner 255, 2023)



Obrázek 17. Výškový profil cyklotrasy I, (Garmin Forerunner 255, 2023)

Popis

První cyklotrasa, kterou jsem nazval „U Studánky“ je velmi oblíbenou a téměř nově vybudovanou cyklostezkou, vedoucí od železniční stanice v obci Bocanovice. Jedná se o nejlehčí z pěti navržených cyklotras, což především dokládá její malé převýšení. Jako jediná rovněž vede v obou směrech po cyklostezce, kdy je její první část zakončena v malebném údolí u horského hotelu „Pod Kyčmolem“ a následně se vrací nazpět do výchozího bodu po stejné stezce. Start našeho cyklovýletu začíná již ve zmíněné obci Bocanovice, kde se od železniční stanice vydáváme po silnici III. třídy číslo 01144, směrem na jihovýchod. Na konci mírného klesání pravotočivé zatáčky nejde přehlédnout ukazatel a rozcestník s označením cyklotrasy č. 6081 (obr. 18). Od tohoto značení vede železobetonové přemostění přes řeku Lomnou. Po překonání mostu se napojíme na shora uvedenou silnici, na níž odbočíme doprava a po ujetí 150 m odbočíme z této silnice směrem doleva, čímž se opětovně dostaneme na cyklostezku č. 6081. Po průjezdu 500 m mezi zastavěnou oblastí rodinných domů, vjíždíme do lesního porostu, kde je nezbytné odbočit na cyklostezku pod názvem „Cyklodoprava Horní Lomná“ (obr. 19). Odtud pokračuje krásná cyklostezka s asfaltovým povrchem, popřípadě částečně betonovým povrchem. Ihned na 2 km je možnost posezení ve vybudovaném přístřešku. Cyklostezka dále kopíruje vodní tok řeky Lomné, kde se lze v případě hezkého počasí rovněž osvěžit koupeli v některém z vybudovaných splavů. Po překonání tří přemostění a průjezdu mírně zastavěnou oblastí přijíždíme do centra obce Dolní Lomná. Zde se lze osvěžit v některém z pohostinských zařízení (obr. 20) a rovněž navštívit místní muzeum (obr. 21), kde se dozvíte různorodé informace o životě a kultuře dané oblasti. Muzeum i gastronomické služby se nacházejí v blízkém sousedství cyklostezky, která dále pokračuje stále v mírném stoupání kolem malebných chatků, pod úpatím Beskyd, až téměř k samotnému konci obce Dolní Lomná, kde se ihned u cyklostezky nachází infocentrum, ve kterém se lze občerstvit. U infocentra je rovněž možnost nabití elektro kol (obr. 22). Od infocentra dále pokračujeme po stejné cyklostezce, kdy po ujetí dalších 2 km přijíždíme do obce Horní Lomná, kde předemětná cyklostezka po 1,5 km v této obci končí a přímo navazuje na silnici III. třídy č. 01151, s řídkým provozem, kterou pokračujeme dále, až ke kostelu Povýšení sv. Kříže, pod kterým se nachází studánka Salajka (obr. 23). V blízkém okolí můžeme navštívit tři pohostinská zařízení, ve kterých se lze občerstvit. Po návratu na uvedenou silnici, po níž mimochodem za dobu mé jízdy projely pouze dva vozidla, pokračujeme do samotného cíle a nejvyššího bodu našeho cyklo výletu. Ten se nachází v horském hotelu „Pod Kyčmolem“ (obr. 24), kde silnice končí, tedy v délce 13 km od startu naší cesty. Stejnou trasou se poté dostaneme zpět ke vlakovému nádraží do obce Bocanovice.



Obrázek 18. Označení cyklotrasy, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 19. Jedno z přemostění na cyklostezky, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 20. Pohostinství Beskyd, Dolní Lomná, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 21. Muzeum – Dolní Lomná, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 22. Infocentrum s nabíjecí stanicí, eCafé – Dolní Lomná, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 23. Kostel Povýšení sv. Kříže a Studánka Salajka, (Tomáš Mankovecký, 2023)



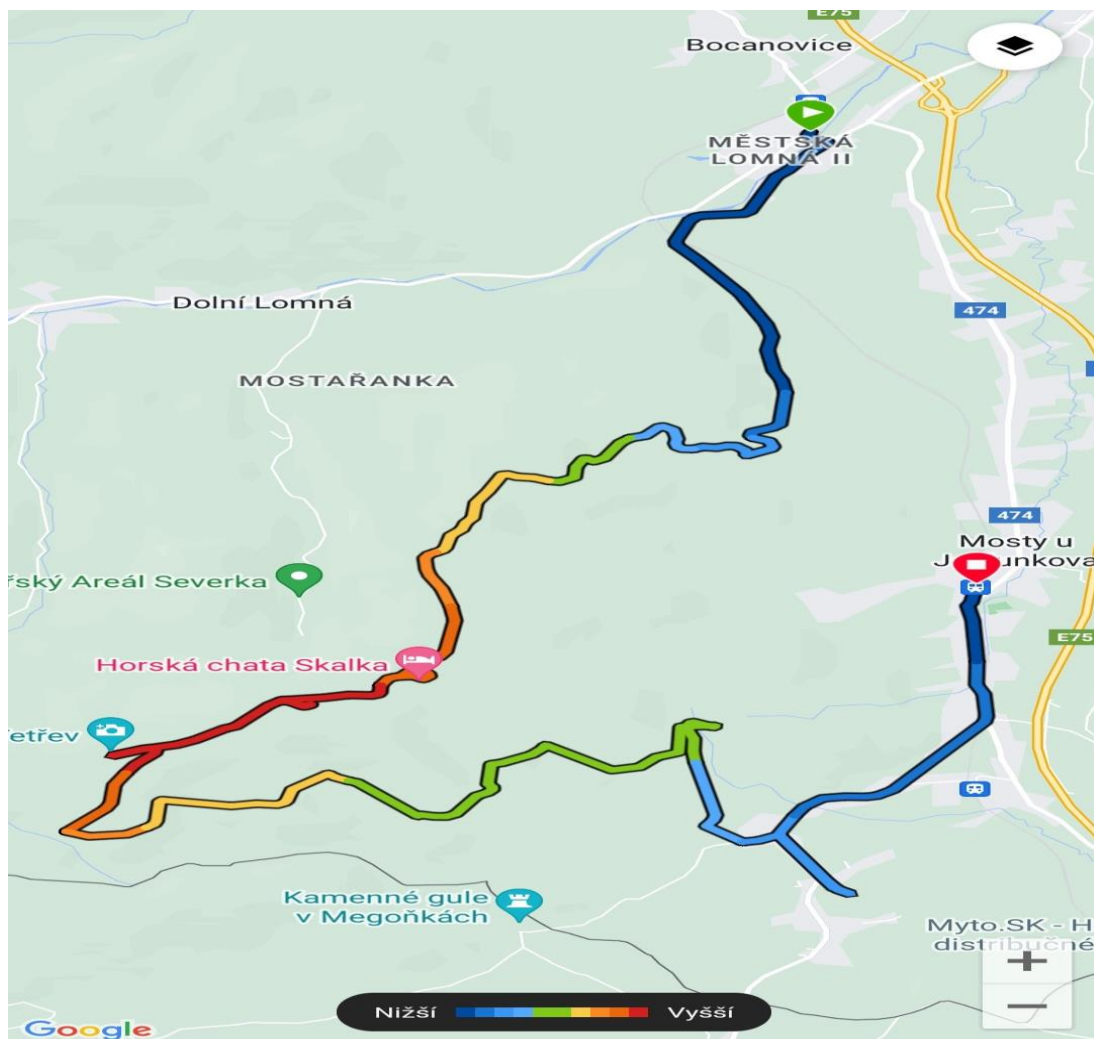
Obrázek 24. Horský hotel Pod Kyčmolem, (Tomáš Mankovecký, 2023)

6.3 Cyklotrasa II „Rozhledna Tetřev“

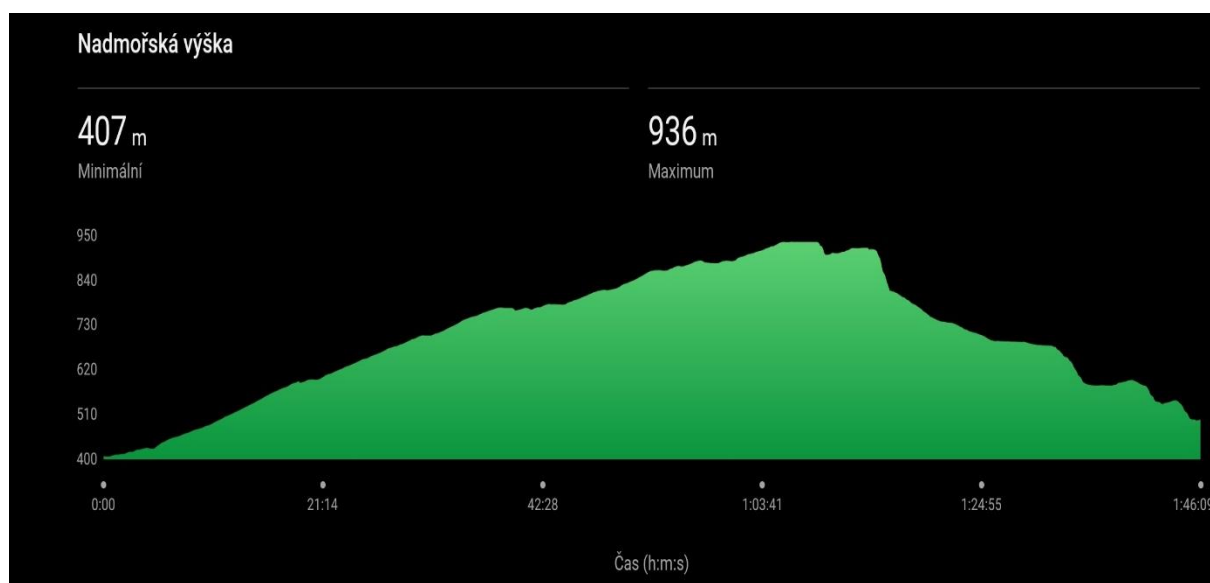
Údaje o trase:

Trasa č. II „Rozhledna Tetřev“	
Obtížnost	1-2
Délka trasy	21 km
Povrch	50% asfaltový, 35% lesní cesta, 15% štěrk
Doba jízdy autora	1:23 h
Předpokládaná doba dle mapy.cz	1:45 h
Převýšení	590 m
Max. nadmořská výška	936 m.n.m
Trasa	Bocanovice – Horská chata Skalka – Kamenná chata – Mosty u Jablunkova
Venkovní občerstvení vhodná pro cyklisty	Horská chata Skalka, Turistická chata Severka, Kamenná chata,
Zajímavosti	Vyhlídkové místo Severka Rozhledna Tetřev, Opevnění Šance
Typ kola	Horské, Gravel, Trek
Dobíjecí stanice	NE
Značení	V některých případech překryto dřevinami
Odpočívky	3 km, 5 km

Tabulka č. 3., Trasa 2: „Rozhledna Tetřev“



Obrázek 25. Mapa Cyklotrasy II, (Garmin Forerunner 255, 2023)



Obrázek 26. Výškový profil cyklotrasy II, (Garmin Forerunner 255, 2023)

Popis

V pořadí druhá z navržených cyklotras je specifická svou délkou, kdy se vyznačuje nejkratší porcí kilometrů ze všech navržených cyklotras. Zdání však ve své obtížnosti může mást především skutečností, že k jejímu překonání musíme zdolat převýšení 590 m, což ji zcela oprávněně staví na druhé místo v námi navrhované stupnici náročnosti. Samotná cyklotrasa opětovně startuje v obci Bocanovice na místním vlakovém nádraží, ze kterého se obdobně jako u cyklotrasy s pořadovým číslem 1 vydáváme směrem na Dolní Lomnou. Po 1,5 km však nepokračujeme přes přemostění řeky Lomné, ale jak správně ukazuje cykloturistické značení (obr. 27), pokračujeme dále po cyklotrase č. 6081, směrem k Horské chatě Skalka. Zdoláním mírného stoupání, po asfaltové cestě vedoucí v lesním porostu, přijíždíme na 3 km k rozcestníku, kde si lze odpočinout u lesní odpočívky (obr. 28). V daném místě můžeme provést korelaci samotné trasy. Pakliže se vydáme dále po asfaltové silnici, bude náš dojezd k Horské chatě Skalka sice o 4,5 km delší, avšak zcela jistě méně náročný. V rámci dané práce jsem fyzicky projel obě možnosti, přičemž nabízená první varianta je zcela jistě přijatelnější pro děti, popřípadě méně zdatné jedince. Co se týče samotného zaznamenávání trasy, je ve výše uvedeném mapovém podkladu, uvedena druhá varianta trasy. U samotného odpočívadla jsem tedy nepokračoval dále po asfaltové silnici, ba naopak na samotném 3 km této trasy jsem odbočil na lesní cestu (obr. 29 a 30). Musíme zde ještě podotknout, že tato varianta je vhodná pouze pro horská kola, přičemž při zvolení druhé možnosti lze trasu zvládnout i na gravelu nebo treku. Po dané lesní cestě, která je dobře značena turistickým značením, přijedeme až pod samotný vrchol Skalky, kde se napojíme na šterkovou zpevněnou cestu, po které na 15 km přijíždíme až k Horské chatě Skalka (obr. 31). Po možnosti malého občerstvení se opětovně napojíme na již zmíněnou lesní cestu, abychom po 1,5 km dorazili k Turistické chatě Severka, která je mimo jiné koncovým bodem lanové dráhy (obr. 32), stejnojmenné sjezdové trati. Po vrstevnici se následně dostáváme až k poslední horské chatě, kterou je na 18,5 km Kamenná chata (obr. 33). U této chaty je v bezprostřední blízkosti i rozhledna Tetřev. Stojí zde za zmínku, že v případě dobrého počasí lze z tohoto místa sledovat i krásné a majestátní vrcholky Západních Tater, nebo Národního parku Malá Fatra. Od tohoto bodu nás již čeká vydatné klesání směrem k obci Mosty u Jablunkova, konkrétně po 3,5 km sjezdu, jež vede v 90 % po krásné asfaltové silnici, přijíždíme do místní části Šance shora uvedené obce, kde u víceúčelového hřiště odbočíme vpravo, a po uražení vzdálenosti 500 m dorážíme až k Návštěvnickému centru „opevnění Šance“ (obr. 34). Od opevnění se pak vracíme nazpět, po cyklotrase s označením 561, která vede po silnici III. třídy č. 01179 s dosti

malým provozem, až k vlakovému nádraží v obci Mosty u Jablunkova, kde naše putování končí. V bezprostřední blízkosti vlakového nádraží si pak čekání na vlak můžeme zkrátit občerstvením v jedné z restaurací, popřípadě lze z centra obce vyjet 300 m k lanové dráze u hotelu Gruň, kde je v letních měsících provozována i bobová dráha.



Obrázek 27. Cykloturistické značení, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 28. Odpočívka na 3 km, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 29. Lesní cesta, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 30. Lesní cesta, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 31. Horská chata Skalka, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 32. Údolí Dolní Lomné s lanovou dráhou, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 33. Kamenná chata a rozhledna Tetřev, (Tomáš Mankovecký, 2023)

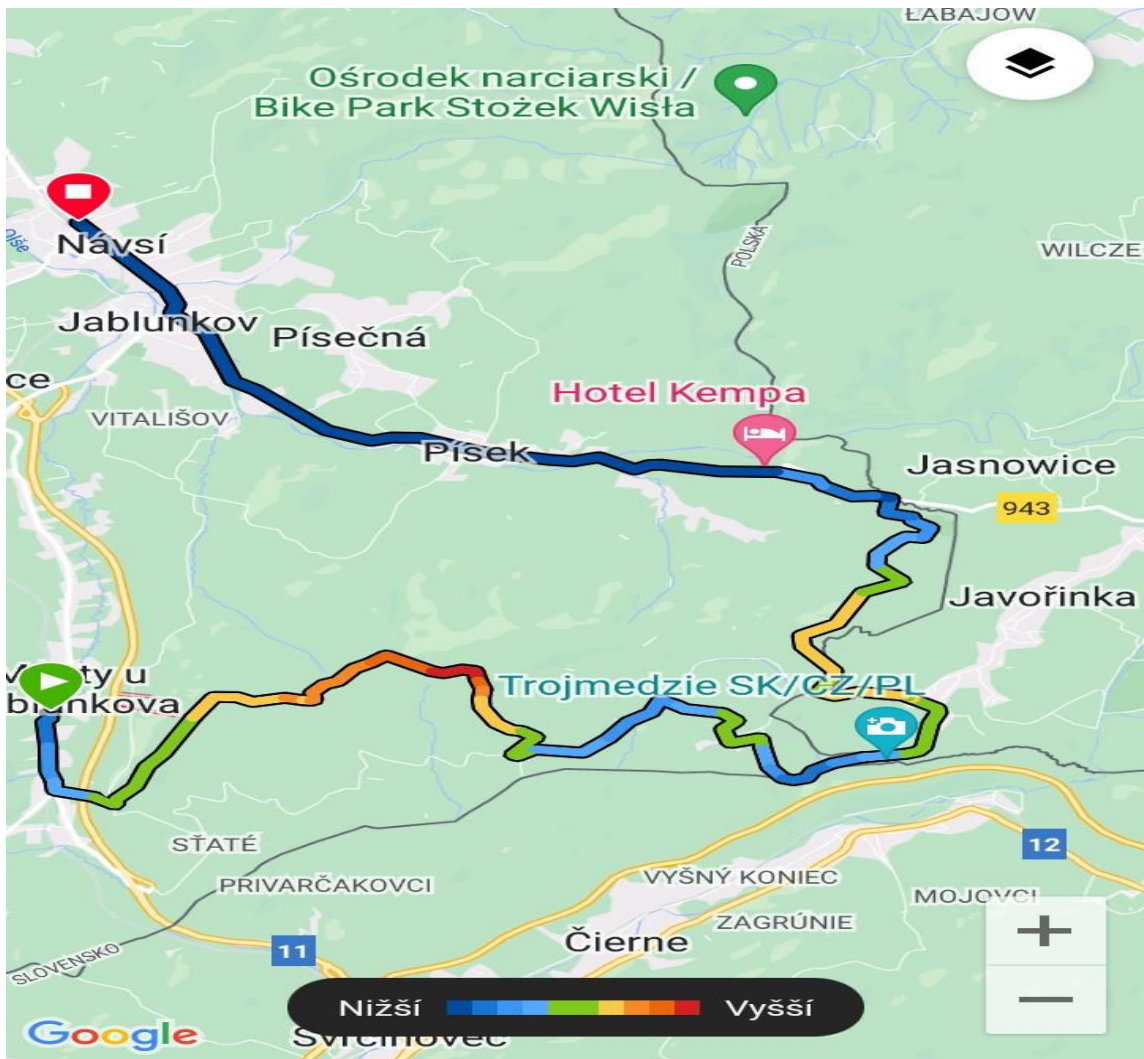


Obrázek 34. Opevnění Šance, (Návštěvníké centrum opevnění Šance, 2023)

6.4 Cyklotrasa III „Trojmezí a nejvýchodnější bod České republiky“

Trasa č. III „Trojmezí a nejvýchodnější bod ČR“	
Obtížnost	2
Délka trasy	28,5 km
Povrch	40% lesní cesta, 60% asfaltový
Doba jízdy autora	2:10 h
Předpokládaná doba dle mapy.cz	2:29 h
Převýšení	625 m
Max. nadmořská výška	775 m.n.m
Trasa	Mosty u Jablunkova žel. st. - Horská chata Studeničné – Horská chata Girová – Hrčava – Bukovec – Návsí žel. st.
Venkovní občerstvení vhodná pro cyklisty	Horská chata Studeničné, Horská chata Girová – Trojmezí CZ-PL-SK – Hotel Kempa
Zajímavosti	Sesuv půdy pod Girovou, Vyhlídkové místo Girová, Trojmezí CZ-PL-SK, Nejvýchodnější bod ČR
Typ kola	Horské (po úpravě možné i trek, gravel, nebo silniční)
Dobíjecí stanice	Ano
Značení	Dobře značeno
Odpočívky	2,1 km, 4 km, 8,8 km, 12 km, 17 km

Tabulka č. 4, Trasa 3 - „Trojmezí a Nejvýchodnější bod ČR“



Obrázek 35. Mapa Cyklotrasy III, (Garmin Forerunner 255, 2023)



Obrázek 36. Výškový profil cyklotrasy III, (Garmin Forerunner 255, 2023)

Popis

Budeme-li hledat trasu s větší porcí kilometrů a zároveň ucházejícím převýšením, kterou lze absolvovat třeba i na silničním kole, pak padne jednoznačně volba na trasu s pořadovým číslem 3. Ihned však musíme konstatovat, že pro použití silničního kola bychom danou trasu museli nepatrně změnit, a to zejména vynecháním dvou horských turistických chat Studničné a Girová. V praxi by se tedy změnila pouze část cesty z obce Mosty u Jablunkova směrem k obci Hrčava. Samotná trasa samozřejmě započíná a končí u železničního koridoru, tedy u jeho zastávek. Po vystoupení na železniční stanici Mosty u Jablunkova, se po silnici II. třídy číslo 474 vydáváme směrem ke hranicím Slovenské republiky tedy na jihovýchod. Ujetím 1,5 km přijíždíme na křižovatku, kde se stáčíme do levé strany, čímž se i napojujeme na cyklotrasu č. 561, která je zároveň i počátečním bodem turistické trasy s označením modré barvy. Zanedlouho překonáme přemostění hlavního tahu silnice I. třídy číslo 68, vedoucí ke Slovenským hranicím. Po ujetí následujících 2 km přijíždíme na první rozcestí „Jablunkovský průsmyk“, kde se lze rozhodnout, zdali budeme pokračovat po zpevněné asfaltové silnici směrem k obci Hrčava, nebo za využití horského kola budeme kopírovat modře značenou turistickou trasu (obr. 37). Jelikož jsem chtěl vyzkoušet průjezdnost samotné turistické trasy, odbočil jsem ostře vlevo a pokračoval po označené modré trase, která je tvořena lesní nezpevněnou cestou. Po ujetí následných 2 km opustíme turistickou trasu a najíždíme na cyklotrasu s označením „Radegast Trojmezí s číslem 6080“. V bezprostřední blízkosti této trasy se nachází první možnost občerstvení, a to na horské chatě Studničné (obr. 38). Od této chaty dále pokračujeme po červené turistické značce směrem k horské chatě Girová, která je od té předešlé vzdálena pouze 1,6 km. Cesta je zcela bez problému sjízdná, kdy zhruba v půli cesty mezi chatami, můžeme zhlédnout sesuv půdy, ke kterému zde došlo v roce 2010, čímž zmizela i původní cesta, jež směřovala na Girovou. (obr. 39). Chata Girová je velice dobře situována a doporučuji se zde zastavit k malému občerstvení. (obr. 40). Z chaty pokračujeme dále směrem ke „Komorovskému Gruni“, kde je nutno ve vzdálenosti 400 m od chaty, odbočit prudce doprava na lesní cestu. Nachází se zde i vyhlídka, kde nás za krásného počasí čekají nádherné výhledy (obr. 41). Sjezdem po lesní cestě se dostaneme na hlavní tah vedoucí k obci Hrčava, po kterém do 15 minut přijíždíme až do samotné obce. Na okraji je velmi dobře značeno kudy se máme vydat na samotné trojmezí, ke kterému následně přijíždíme zdoláním prudkého klesání po hraniční cestě, mezi Slovenskou republikou a Českou republikou. Na trojmezí se lze pohodlně občerstvit nebo ochutnat výrobky domácích farmářů (obr. 42 a 43). Z tohoto místa dále pokračujeme přes území Polské republiky po zeleně značené cyklotrase k bývalému malému hraničnímu styku „Jaworzynka“, přičemž se po cestě kocháme krásnými výhledy a typickou architekturou Těšínského Slezska (Ślasku Cieszyńskiego), (obr. 44,45). Po překročení státní hranice zpět do České republiky (obr. 46), pokračujeme po cyklotrase č. 561, směrem k nejvýchodnějšímu bodu České republiky, ke kterému se dostaneme po odbočení na

rozcestí „Za Kempou“ vpravo, po zeleně značené turistické značce. K samotnému „Nejvýchodnějšímu bodu České republiky“ (obr. 47), vede polní cesta, která je sjízdná pouze na horském kole. Po zhlédnutí charakteristického kamene, se vracíme po stejné cestě zpátky na silnici, odkud dále pokračujeme až k silnici III. třídy č. 01149, kde se současně napojíme i na cyklotrasu č. 56 s označením „GW Krakov-Morava-Vídeň“. Zde nás po zdolání mírného stoupání čeká již pouze pozvolný sjezd až k vlakovému nádraží v obci Návsí, kde je naše putování u konce. Za zmínku ještě stojí možnost občerstvení v Hotelu Kempa v obci Bukovec, popřípadě v protilehlém baru u stejnojmenné sjezdovky.



Obrázek 37. Rozcestí „Jablunkovský průsmyk“, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 38. Horská chata Studeničné, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 39. Sesuv půdy pod Girovou, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 40. Horská chata Girová, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 41. Vyhlídkové místo Horská chata Girová, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 42. Sýrárna s domácími produkty, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 43. Hranice České, Polské a Slovenské republiky, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 44. Roubenka v Polsku, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 45. Vyhlídkové místo v Polsku, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 46. Malý pohraniční styk „Jaworzynka“, (Tomáš Mankovecký, 2023)

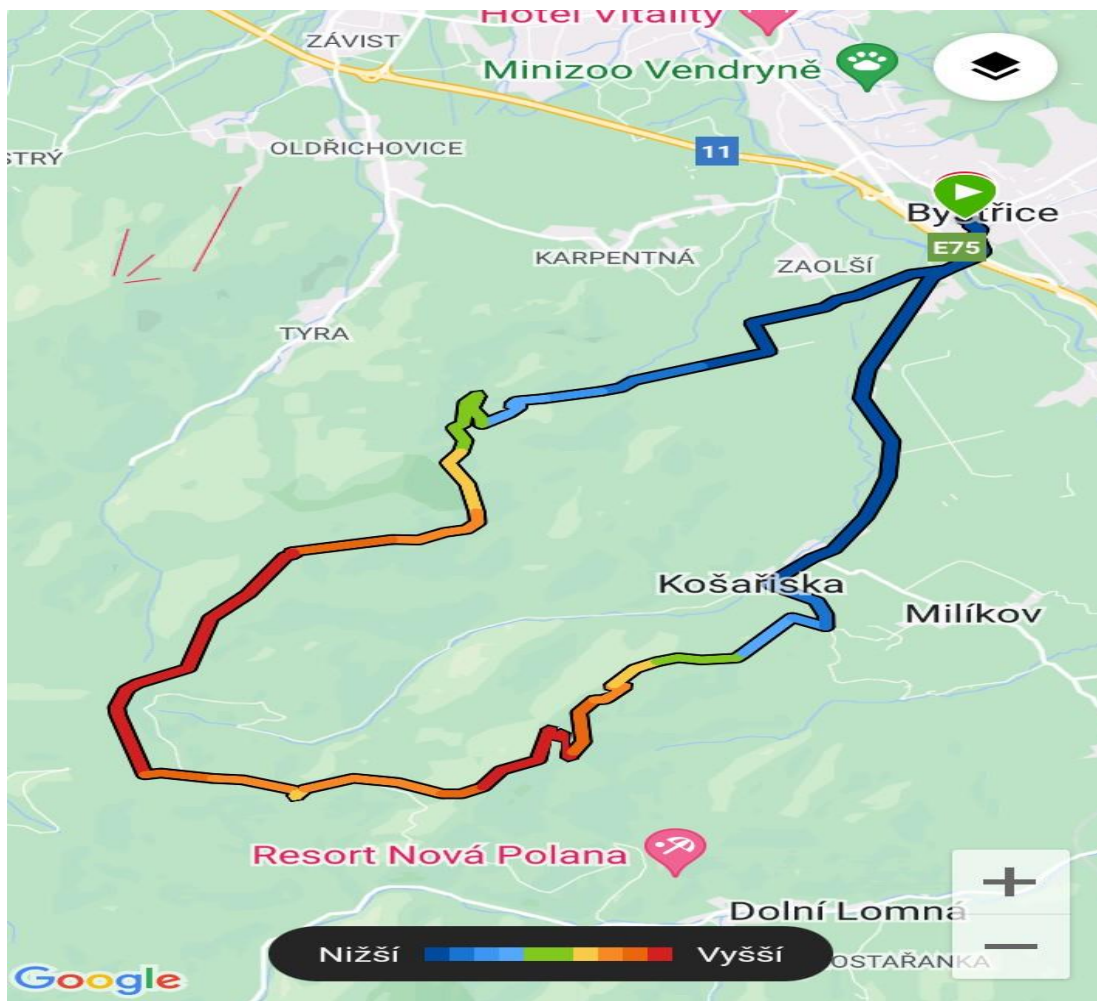


Obrázek 47. Nejevýchodnější bod České republiky, (Turistika, 2023)

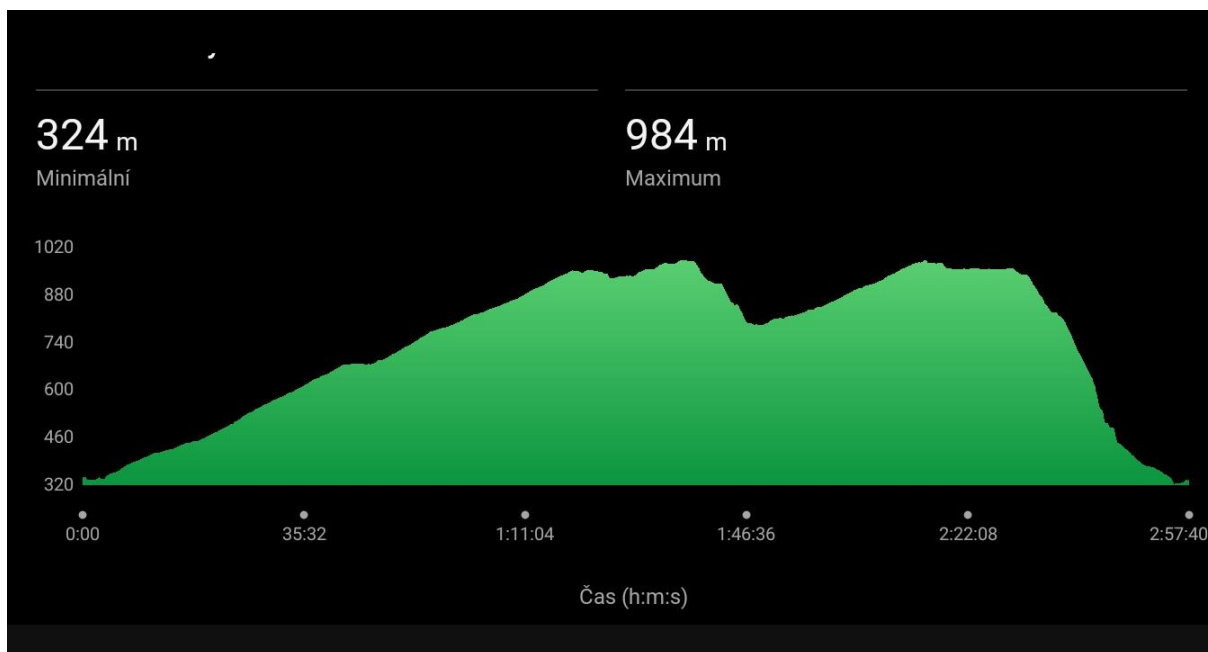
6.5 Cyklotrasa IV „Po stopách Salašnictví“

Trasa č. IV „Po stopách salašnictví“	
Obtížnost	3
Délka trasy	28,7 km
Povrch	70% lesní cesta, 30% asfaltový
Doba jízdy autora	1:41 h
Předpokládaná doba dle mapy.cz	2:31 h
Převýšení	910 m
Max. nadmořská výška	984 m.n.m
Trasa	Bystřice žel. st.– Ostrý tur. chata – Kamenitý tur. chata – Kozubová tur. chata – Bystřice, žel. st.
Venkovní občerstvení vhodná pro cyklisty	Horská chata Ostrý, Horská chata Kamenitý, Horská chata Kozubová
Zajímavosti	Vyhlídkové místo Košařiska, Vyhlídkové místo „Kamenitý“, Kaple sv. Anny, Vyhlídkové místo Kozubová
Typ kola	Horské
Dobíjecí stanice	Ano – Tur. chata Kozubová
Značení	Velmi dobře značeno
Odpočívky	7,2 km, 12,1 km, 13,3 km, 19,8 km, 22,2 km, 23,9 km

Tabulka č. 5, Trasa IV - „Po stopách salašnictví“



Obrázek 48. Mapa Cyklotrasy IV, (Garmin Forerunner 255, 2023)



Obrázek 49. Výškový profil cyklotrasy IV, (Garmin Forerunner 255, 2023)

Popis

Předposlední navrhovaná trasa s obtížností na škále 3 se může při pohledu na zdolané kilometry prvotně jevit jako pohodový cyklistický zážitek. Opak je však pravdou, přičemž zejména překonané převýšení už prověří i zdatnější cyklisty. Trasa jako jediná začíná a končí ve stejném bodě, avšak prakticky stále pojedeme mimo již projetou trasu až na posledních 300 metrů. Rovněž lze i u této trasy mírně poupravit samotný dojezd a namísto sjezdu do obce Bystřice, lze využít vlakové nádraží v některé z jiných sousedních obcí. Na dané trase je start a cíl umístěn na vlakovém nádraží nejlidnatější obce České republiky, Bystřice. Ihned u nádraží nalézáme turistické značení v podobě modré barvy, která nás bude doprovázet po prvotních 6,5 km. I přesto, že se jedná o turistickou značku, vede toto značení po celé své délce, velice dobře sjíždnou lesní cestou určenou pro horská kola. Poté, co se dostaneme z centra obce, směřujeme po silnici III. třídy číslo 01144, směrem k obci Vendryně, konkrétně její části Zaolší. Zde po ujetí 2 km sjíždíme z asfaltového povrchu a najíždíme na lesní cestu, po které přijíždíme až pod horu Ostrý. Zde nás čeká 6 km stoupaní až k horské chatě Ostrý. Prvním záchytným bodem v daném stoupaní je rozcestník „Pod Malým Kozincem“, kde si lze odpočinout (obr. 50). Z tohoto místa dále pokračujeme po cyklotrase č. 6083 v neustálém mírném stoupaní a po poměrně kvalitní lesní cestě dále k vrcholu Ostrého, kde se přesně v tři čtvrtině tohoto stoupaní můžeme těšit na krásné vyhlídkové místo, z něž lze při dobrém počasí pozorovat obce Vendryně, Bystřice, Nýdek a Hrádek společně s vrcholky hory Čantoryje (obr. 51). Z vyhlídky je to coby kamenem dohodil k turistické chatě Ostrý, což je i nejvyšší bod dané trasy s nadmořskou výškou 954 m.n.m. (obr. 52). Zde se můžou cyklisté občerstvit, přičemž po krátké zastávce pokračujeme dále po shora uvedené cyklotrase hřebenem až k rozcestí „Kalužného“ (obr. 53). Následně, stále po stejné lesní cestě přijíždíme k rozcestí „Babí vrch“, kde musí každý cyklista zpozornět, jelikož se jedná dle mého názoru a nejhůře značený úsek předmětné cyklotrasy. Stojí zde za připomenutí, že krátce pod rozcestím vede nenápadná lesní cesta, na kterou odbočíme ostře vlevo a po této značené cestě klesáme až k turistické chatě Kamenitý. (obr. 54). Zde nás čekají opětovně krásné vyhlídky (obr. 55), přímo na malebnou vesničku Horní Lomná, kudy vede mnou popisovaná trasa s číslem 1. Od chaty Kamenitý, dále pokračujeme značenou cyklotrasou na Horský hotel Kozubová (obr. 56), což je druhý nejvyšší bod naší trasy. Přímo u daného hotelu, můžeme navštívit Kapli sv. Anny, (obr. 57), přičemž každého určitě povzbudí všudy přítomné výhledy téměř na celý Jablunkovský průsmyk. Po zdolání tohoto vrcholu, už budeme na dané trase pouze klesat, tudíž je dobré obléct další vrstvu oblečení a užít si téměř 5 km klesání do horské obce Milíkov, kde se opětovně napojíme na silnici III. třídy číslo 01144, po níž pozvolným klesáním dojedeme zpět do obce Bystřice k vlakovému nádraží. Nutno dodat, že silnice je kvalitní a dostatečně široká, tudíž žádného cyklistu nebude rušit provoz motorových vozidel.



Obrázek 50. Rozcestník „U Malého Kozince, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 51. Vyhlídkové místo Košařiska „U Malého Kozince“, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 52. Turistická chata Ostrý, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 53. Křižení lesních cest „Kalužný“, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 54. Turistická chata Kamenitý, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 55. Vyhlídka „Kamenitý“, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 56. Turistická chata Kozubová, (Tomáš Mankovecký, 2023)

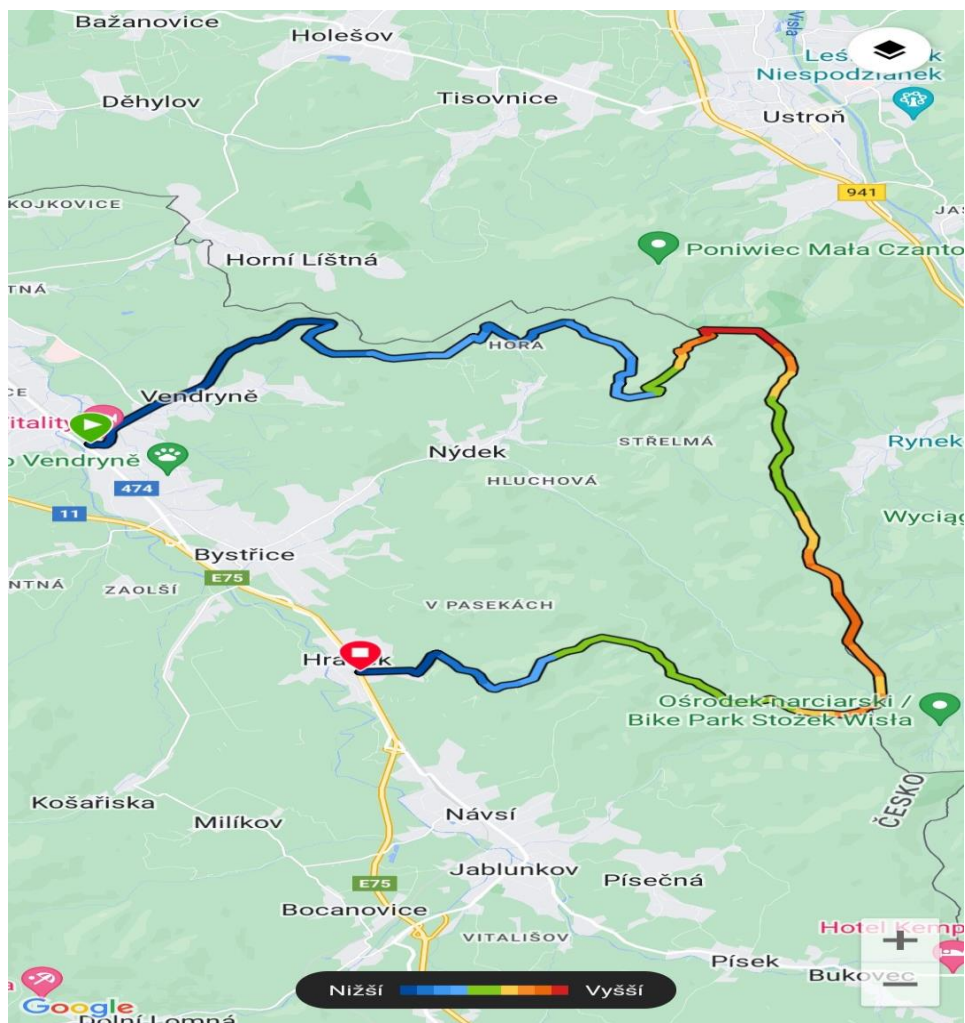


Obrázek 57. Kaple sv. Anny, (Tomáš Mankovecký, 2023)

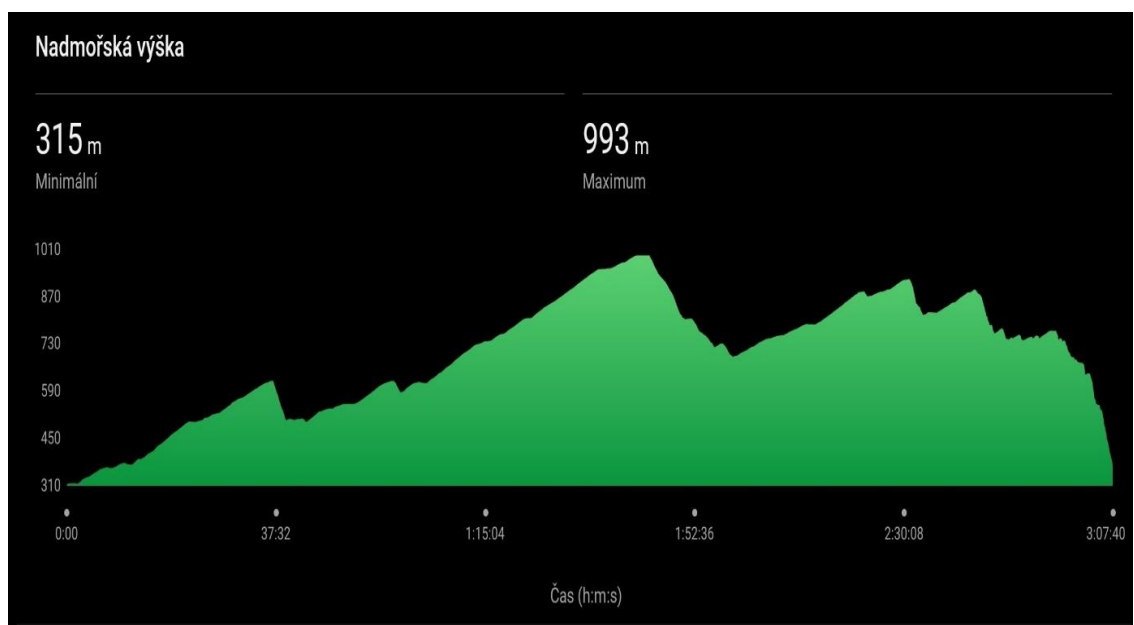
6.6 Cyklotrasa V „Rozhledna Velká Čantoryje“

Trasa č. V „Rozhledna Velká Čantoryje“	
Obtížnost	4
Délka trasy	31 km
Povrch	80% lesní cesta, 20% asfaltový
Doba jízdy autora	2:45 h
Předpokládaná doba dle mapy.cz	3:28 h
Převýšení	1249 m
Max. nadmořská výška	993 m.n.m
Trasa	Vendryně žel. st.– Rozhledna Velká Čantoryje – Sošov – Horská chata Filipka – Hrádek, žel. st.
Venkovní občerstvení vhodná pro cyklisty	Horská chata Čantoryja, Karczma na Polanie – Soszów, Občerstvení Filipka, Chata Hrádek
Zajímavosti	Vendryňské Vápenky, Rozhledna Velká Čantoryje, Vyhlídkové místo Ciešlar, Zvonička sv. Izidora
Typ kola	Horské
Dobíjecí stanice	Ano
Značení	V mnoha případech překryto přerostlými dřevinami
Odpočívky	4 km, 10 km, 12,4 km, 22 km, 26 km, 27 km, 29 km

Tabulka č. 6 Trasa 5: „Rozhledna Velká Čantoryje“



Obrázek 58. Mapa Cyklotrasy V, (Garmin Forerunner 255, 2023)



Obrázek 59. Výškový profil cyklotrasy V, (Garmin Forerunner 255, 2023)

Popis

Poslední trasa je dle mého názoru z pohledu náročnosti zcela nejtěžší, a to zejména z důvodu překonaného převýšení a terénu, ve kterém vede. Na oplátku trasa poskytuje výhledy na Jablunkovskou kotlinu z jejího východního cípu, což zaručuje skvělé výhledy i na západní pohoří Tater. Nic se nemění na skutečnosti, že naše jízda začíná u železničního koridoru tentokrát v obci Vendryně, kde je u nádraží rovněž možnost parkování zdarma. Od nádraží se vydáváme východně po silnici II třídy č. 4682, kde rovněž započíná značená naučná stezka „Za krásami Vendryňské přírody“. Již od samotného startu na nás čeká první stoupání, po jehož překonání, a to konkrétně na 3 km přijíždíme k první zajímavosti dané cyklotrasy, a to Vápenným pecím (obr. 60). U této památky se napojíme na cyklotrasu s názvem „Po stopách hutnictví“ č. 6086, po které dále pokračujeme do strmého stoupání v délce 1,3 km na konci kterého, přijíždíme k prvnímu odpočívadlu (obr. 61). Zde opouštíme asfaltovou silnici, na kterou opětovně, najedeme až v jejím závěru. Od výše uvedeného odpočívadla dále pokračujeme po šterkové cestě, kdy po krátkém sjezdu přijíždíme až do obce Nýdek, konkrétně zvaném Údolí Gory (obr. 62). Jak správně poukazuje cyklo značení i nadále setrváváme na cyklotrase č. 6086, po které pokračujeme pod vrcholem Ostrého vrchu k lesní cestě vedoucí k chatě Čantoryje. Na této travertové cestě si rovněž můžeme odpočinout a doplnit zásoby vody u odpočívadla a studánky (obr. 63). Do této doby je trasa velice dobře značená a prakticky se na ní nelze nikde ztratit. Velký pozor si však dejte, přesně po ujetí 12 km, kde na rozcestí „Dziol“ sjíždíme ze shora uvedené cyklotrasy a odbočujeme vlevo do posledního prudkého stoupání, které po lesní místy značně kamenité cestě vede až k chatě Čantoryje (obr. 64). V prostorech chaty se lze posilnit, nebo popojet dále o 500 m k samotnému vrcholu Velké Čantoryje, kde na nás mimo rozhledny (obr. 65) a stánků s občerstvením čekají v dobrém počasí skvělé výhledy (obr. 66). Zároveň, se zde nacházíme v nejvyšším bodě naší trasy. Od tohoto bodu se následně vydáváme přímo po červené turistické značce, jež vede po hranici obou států směrem dolů k Sošowu. Zde nás čeká zcela nejtěžší sjezd, který je dle mého názoru v Těšínských Beskydech k mání, přičemž lze jednoznačně méně zdatným cyklistům doporučit vedení kola. Tento náročný, technický úsek čítá 1,8 km a na jeho konci pokračujeme dále v mírně zvlňeném terénu až k chatě Soszów (obr. 67), jež je umístěna na polské straně. Trasa pak dále pokračuje přímo po hranici až k vyhlídce „Cieslar“ (obr. 68). Musím, zde zdůraznit, že značení cyklotrasy směrem od Velké Čantoryje až po rozcestí „Pod Velkým Stožkem“ vede po státní hranici, přičemž jsem v některých místech dlouho nezahlédl značení, avšak po důkladnějším pozorování byly povětšinou značky překryty přerostlými dřevinami. Z vyhlídky „Cieslar“, pokračujeme prudším klesáním až na Malý Stožek, ze kterého jedeme dále na křížení „Pod Velkým Stožkem“, kde odbočíme vpravo na žlutou turistickou značku, která je však velice dobře sjízdná i pro cyklisty a po této dorážíme k cyklotrase č. 6086, po níž dojedeme až na vrchol Filipky (obr. 69), na němž se nachází i odpočívadlo. Z vrcholu Filipky nás pak

čeká už jen klesání, a to nejprve k horské chatě Filipka, odkud následně sjíždíme do katastru obce Hrádek, konkrétně ke Zvoničce sv. Isidora (obr. 70). Následně kolem Chaty Hrádek, s možností občerstvení po kvalitní asfaltové silnici sjíždíme až k samotnému konci naší cyklo túry, a to železniční stanici v obci Hrádek. Jak je mimo jiné uvedeno výše v tabulce, trasa se řadí mezi velmi náročné, a to nejen z pohledu svého převýšení, ale rovněž z pohledu kvality povrchu, který v jistých úsecích vyžaduje techničtější pojetí jízdy.



Obrázek 60. Vápenné pece, Vendryně, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 61. Odpočívadlo na 4 km, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 62: Rozcestník, údolí Gory, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 63. Studánka Čantoryje, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 64. Horská chata Čantoryje, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 65. Rozhledna Velká Čantoryje, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 66. Výhledy, Velká Čantoryje, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 67. Občerstvení Soszów PL, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 68. Vyhlídkové místo „Cieslar“, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 69. Filipka, vrchol, (Tomáš Mankovecký, 2023)



Obrázek 70. Zvonička sv. Izidora, (Tomáš Mankovecký, 2023)

6.7 Datové podklady k navrženým trasám

Náhled cyklotras pomocí webového odkazu:

<https://mapy.cz/s/gupahelera>

Náhled cyklotras pomocí QR Codu:



Obrázek 71. QR Code navržených cyklotras, (Seznam.cz a.s., 2023)

7 DISKUZE A ZÁVĚRY

Cykloturistika je jedním z fenoménů v oblasti trávení volného času dnešní doby. Hlavním cílem bakalářské práce bylo navrhnout pět cyklotras s ohledem na náročnost a kulturně poznávací činnost v oblasti Jablunkovska s využitím dostupnosti v rámci železničního koridoru. Jedná se o trasy, jež vedou po již značených cyklostezkách, turistických chodnicích i neznačených cestách odstupňovaných dle své náročnosti, čímž mají za cíl, oslovit jak zdatnější, tak i méně trénované jedince, popřípadě děti. Jedním z cílů byla možnost oslovení školních zařízení, která by mohla do své výuky nebo kroužku zařadit samotnou cykloturistiku, bez nutnosti zařizování složité dopravy na místo startu jednotlivých cyklotras. Předmětná bakalářská práce předestírá ucelený soubor teoretických i praktických informací zaměřených na možnosti cyklistiky a zároveň i kulturního poznání mikroregionu.

Hlavním cílem dané práce bylo dle mapových podkladů vytvořit pět cyklotras v oblasti Jablunkovska, které byly posléze fyzicky projety.

Dalším z praktických cílů bylo v terénu prověřit značení, možnosti občerstvení, odpočinku a v neposlední řadě určit samotnou náročnost jednotlivých tras. Součástí každé trasy je tabulka uvádějící obtížnost, délku trasy, povrch, po jakém vedou, doba samotné jízdy, doba uváděná mapy.cz, převýšení, maximální nadmožská výška, průjezdné body, možnost občerstvení, přehled přírodních a historických památek, typ kola, možnost dobíjení elektro kol, úroveň značení a v neposlední řadě umístění odpočívek. Nedílnou součástí všech tras je i samotná mapa, výškový profil a popis trasy. Po zjištění nesjízdnosti některých úseků byly následně trasy opětovně na základě mapového podkladu upraveny a posléze projety a zadokumentovány za pomoci Garmin Forerunner 255.

Výsledkem práce je pětice cyklotras vytvořených a projetých v prostředí mikroregionu Jablunkovska. Trasy byly pojmenovány v kontextu výjimečných míst nebo historie, jež se k nim vztahuje. Jedná se tedy o cyklotrasy „**U studánky**“, „**Rozhledna Tetřev**“, „**Trojmezí a nejvýchodnější bod České republiky**“, „**Po stopách Salašnictví**“ a „**Rozhledna Velká Čantoryje**“. Velký přínos u daných cyklotras vnímám v možnosti přesunu na začátek trasy, prostřednictvím vlakové dopravy s obdobným využitím i po zpáteční cestě. Skutečnost, že start i cíl cyklotras je u železničního koridoru, se v praxi osvědčila jako velice silná stránka. Sám jsem se na místo startu každé trasy dopravoval vlakovou dopravou, bez zjištění sebemenších problémů, přičemž i větší počet kol by bylo možno bez problémů do vlaku naložit.

Mým cílem bylo dospět k závěru, zdali může být mikroregion Jablunkovska, vhodný pro cykloturistiku v rámci trávení volného času, nebo školních, popřípadě rodinných výletů. Predikce tvrzení, že mikroregion Jablunkovska je i přes svůj členitý terén, velmi dobrým místem k cykloturistice, a to jak pro zdatnější, tak i méně zdatné jedince, nebyla prací zcela jistě vyvrácena. Rovněž bylo zjištěno, že samotné trasy jsou velice dobře značeny a průjezdem po silnicích III. tříd se i díky velmi

řídkému provozu nelze obávat o bezpečnost cyklistů potažmo i dětí. Z mého pohledu lze jednoznačně avizovat, že z důvodu členitého povrchu jsou pro děti a méně zdatné jedince, vhodné pouze trasy číslo 1 a 2 v krajním případě číslo 3. Poslední dvě cyklotrasy číslo 4 a 5 se vyznačují značným převýšením a členitým terénem, což nasvědčuje skutečnosti, že tyto trasy budou vhodnější spíše pro trénované jedince. Abych si ověřil, jakým způsobem budou stanovenou zátěž na jednotlivých trasách vnímat i ti nejmenší, absolvoval jsem trasy 1 až 3 rovněž se svými dcerami (7 a 11 let). S těmito jsem trasy projel až po mém měření, tudíž nelze v tomto ohledu vycházet z naměřených časových údajů uvedených v tabulkách u samostatných tras. Dcery velice kladně hodnotily samotnou trasu č. 1, přičemž by si údajně dokázaly představit, absolvování dané trasy i se svými spolužáky, třeba i v rámci výletu v přírodě. Jako bonus samotné trasy děti vnímají nižší dávku převýšení a skvělou infrastrukturu. Z vlastních pocitů při projíždění tras bych však nedoporučoval pro méně zdatné jedince absolvovat trasy č. 4 a 5. Tyto jsou zejména svým převýšením a samotným terénem v jakém vedou velice náročné. Proto bych je spíše doporučil pro zdatné, fyzicky a materiálně dobře vybavené jedince. Samozřejmě zde nemůžu opomenout současný trend cyklistiky v podobě elektro kol. Zde lze konstatovat, že až na trasu č. 2 je možnost dobití elektro kol na různých místech navržených tras, což bude mít jistě přínos pro cyklisty zejména v horské oblasti. Velmi dobře lze taky jednoznačně vnímat i samotné značení cyklotras, které byly až na malé nedostatky zejména u trasy č. 2, kde došlo v mnoha případech k překrytí značení vzrostlými keři. Slabší stránkou cyklotras může být v některých částech trasy samotná omezená doba k občerstvení. Jelikož jsou trasy zasazeny do horského terénu, většina občerstvovacích možností se nachází pouze na horských chatách, kde je dobré mít na paměti, že tyto nejsou zdaleka celoročně otevřeny. Z vlastní zkušenosti vím, že pokud jsem po navržené cyklotrase projížděl dopoledne, a ještě přes pracovní týden, bylo pravidlem, že alespoň jedna z chat byla uzamčena. Na druhou stranu se ani v jednom případě nestalo, že by v době projíždění byly všechny chaty uzamčeny.

Práce, si kladla za cíl prověřit mikroregion ve vztahu k cykloturistice a zodpovědět tak otázku, zdali je možné plnohodnotně předmětnou horskou oblast objevovat i ze sedla jízdního kola. Tímto lze na základě výsledku konstatovat, že hlavní cíl práce byl splněn, přičemž samotné využití lze spatřovat při plánování školních i mimoškolních výletů. Práce bude zároveň sloužit jako propagační materiál napříč infocenter Sdružení obcí Jablunkovska, kde bude rovněž zavěšena i v elektronické podobě.

8 SOUHRN

Tato bakalářská práce měla za cíl sestavit a fyzicky projet pět cyklistických tras na území mikroregionu Jablunkovska tak, aby došlo k ucelenému pohledu na samotné možnosti cykloturistiky ve zdejším horském terénu. Z mé strany bylo území zvoleno na podkladě trvalého bydliště, jakožto i mého neutuchajícího zájmu o samotnou cykloturistiku.

Teoretická část práce obsahuje informace k cyklistice samotné. Její rozdělení, historie, rozlišení cyklostezky a cyklotrasy, vybavení, bezpečnost, kulturně poznávací činnost a v neposlední řadě i projekty, které tuto populární volnočasovou činnost, usilovně propagují.

Hlavním cílem práce, bylo navrhnout pět cyklotras vedoucích v námi vymezeném území a zajistit jejich lepší dostupnost za pomoci železničního koridoru. Po navržení došlo k praktickému projetí tras, což umožnilo jejich samotné hodnocení a odstupňování podle pocíťované náročnosti doložené naměřenými hodnotami.

Praktický oddíl započíná představením samotné zájmové oblasti Jablunkovska, kde se lze seznámit s geografickou polohou, kulturními zvyky a historií mikroregionu. Ve výsledné části je popsáno pět vytvořených cyklotras, vhodných k cykloturistice. Tyto trasy jsou seřazeny podle úrovně fyzického zatížení cyklisty tak, aby poskytovaly ucelený celek informací o konkrétní trase, k čemuž dále přispívají údaje o náročnosti, celkové délce, převýšení, době jízdy, povrchu, zajímavých místech, možnostech občerstvení a dobití elektrokol. Nedílnou součástí jednotlivě zpracovaných cyklotras je i náhledová mapa, graf převýšení, popis a fotogalerie.

V praxi lze práci využít jako podklad pro plánování cyklistických výletů, jak v rodinném, tak i školním prostředí.

9 SUMMARY

The aim of this bachelor thesis was to compile and physically ride five cycling routes in the Jablunkov microregion in order to provide a comprehensive view of the possibilities of cycling in the local mountain terrain. The area was chosen on the basis of my permanent residence as well as my undying interest in cycling itself. The theoretical part of the thesis contains information about cycling itself. Its division, history, the distinction between cycling paths and cycling equipment, safety, cultural educational activities and also the projects that try to promote this popular leisure activity. The main objective of the work, was to propose five cycle paths leading in our defined area and to ensure their better accessibility with the help of the railway corridor. Once designed, the routes were practically tested, which allowed their actual evaluation and grading according to perceived difficulty as evidenced by measured values.

The practical section begins with an introduction of the Jablunkov region itself, where you can find information about the geographical location, cultural customs and history of the micro-region. In the final section, five established suitable cycling routes are described. These routes are sorted according the level of physical load on the cyclist in order to provide a comprehensive set of information about a particular route, which is further enhanced with data on difficulty, total length, elevation, riding time, surface, places of interest, refreshment and electric bike charging options. An integral part of the individually processed cycling routes is also a preview map, elevation graph, description and photo gallery. In practice, the work can be used as a basis for planning cycling trips, both in family and school environments.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Bajkoř (2023). *Mapy Jablunkov a okolí*. Retrieved 26.09.2023 from the World Wide Web: <http://www.bajkor.com/MapaJablunkov.htm>
- Cichá, I. (2003). *Okolím beskydského průsmyku: Okolice beskidzkiej przełęczy*. Český Těšín: Regio.
- Cyklisté vítáni (2023). *O nás*. Retrieved 19.05.2023 from the World Wide Web: <https://www.cyklistevitani.cz/O-nas>
- Fiala, P. (2004). *Projektové řízení: modely, metody, analýzy*. Praha: Professional Publishing.
- Gerig, U., & Frischknecht, T. (2004). *Jezdíme na horském kole*. Vyd. 1. České Budějovice: KOPP nakladatelství
- Hrubíšek, I. (2002). *Horské kolo od A do Z*. Praha: Sobotáles.
- Hrubíšek, I. (2016). *Historie Cykloturistiky v Čechách*. Retrieved 29. 5. 2023 from the World Wide Web: <http://www.muzeumkol.eu/historie-/historie-cykloturistiky-vcechach>
- Chmelík, F. (2014). *Manuál pro publikování v kinantropologii podle normy APA*. Olomouc: UP FTK
- Klementová, E. (2021). *Tvorba cyklotras s přírodními a historickými památkami v oblasti Chřiby*. [Diplomová práce]. Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Klub českých turistů (2023). *Turistické značení*. Retrieved 13.04.2023 from the World Wide Web: [KČT – Systém turistického značení – značky \(kct.cz\)](http://www.kct.cz)
- Kolektiv. (2007). *Aktivní formy cestovního ruchu (1. vyd.)*. Brno, Česká republika: Masarykova univerzita.
- Král, L., & Makeš, P. (2002). *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press.
- MAS Jablunkovsko (2023). *Mas-jablunkovsko*. Retrieved 18.04.2023 from the World Wide Web: <https://www.masjablunkovsko.cz/mas-jablunkovsko>
- Mourek, D. (2011). *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism.

Ondráček, J., & Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika (1. vyd.)*. Brno, Česká republika: Masarykova univerzita.

Opevnění Šance (2023). *Historické Opevnění Šance*. Retrieved 21.06.2023 from the World Wide Web: [Historické opevnění Šance – Opevnění Šance \(opevneni-sance.cz\)](http://opevneni-sance.cz)

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

Pytlík, D. (2015). *Cykloturistika v mikroregionu Hlučínsko*. [Diplomová práce]. Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.

Radnicko (2023). *Značení cyklistických tras*. Retrieved 29. 07. 2023 from the World Wide Web: [Značení cyklistických tras – Mikroregion Radnicko](http://značení-cyklistických-tras-mikroregion-radnicko.cz)

Seznam.cz (2023). *Moje mapy*. Retrieved 11.04.2023 from the World Wide Web: <https://mapy.cz/turisticka?moje-mapy&cat=mista&mid=635f3c4da823de3c1e0529ca&x=18.7415446&y=49.5734329&z=11>

Sidwells, CH. (2003). *The Cycling bible*. Vertebrate Publishing.

Skeřil, M., Čegan, P. (2003). *Cykloturistika pro všechny*. Montanex a.s.

Soulek, I., Martinek, K. (2000). *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing, a.s.

Sportovní listy (2023). *Vynález velocipédu*. Retrieved 11. 07. 2023 from the World Wide Web: <https://www.sportovnilisty.cz/vynalez-velocipedu/>

Systém Aspi (2023). *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. Retrieved 26. 10. 2023 from the World Wide Web: www.aspi.cz.

Šafářová, B., Škrabal, I. (2008). *Mikroregiony a místní akční skupiny*. Retrieved 21. 5. 2023 from the World Wide Web: <https://www.mvcr.cz/clanek/mikroregiony-a-mistni-akcni-skupiny.aspx>

Těšínské Slezsko (2023). *Karta hosta*. Retrieved 24. 5. 2023 from the World Wide Web: [Těšínské Slezsko Region Card – Těšínské Slezsko \(tscard.cz\)](http://tscard.cz)

Tourism PL-CZ (2023). *Společné dědictví*. Retrieved 19.05.2023 from the World Wide Web: <https://www.tourism-pl-cz.eu/pl/page/information/5FmYY5.html>

Turistika (2023). *K nejnáchodnějšimu bodu České republiky*. Retrieved 24. 5. 2023 from the World Wide Web: K nejnáchodnějšimi bodu České..., Tipy na výlet | Turistika.cz

Vyškovský, J. (1997). *Turistika a sporty v přírodě*. Brno: Masarykova univerzita, ISBN 80-210-1552-7.

System Aspi (2023). *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. In [System ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-10-26]. Dostupné z: www.aspi.cz.

10.1 Seznam obrázků

Obrázek 1. Mapa mikroregionu Jablunkovska

Obrázek 2. Fotografie Velocipédu

Obrázek 3. Stezka pro cyklisty

Obrázek 4. Stezka pro chodce a cyklisty

Obrázek 5. Stezka pro chodce a cyklisty dělená

Obrázek 6. Stezka pro chodce a cyklisty dělená, bez ohraničení

Obrázek 7. Návěst před křižovatkou

Obrázek 8. Směrová tabule

Obrázek 9. Směrová tabulka

Obrázek 10. Konec cyklistické trasy

Obrázek 11. Terénní značení cyklotras

Obrázek 12. Logo projektu cyklistika CZ-PL příhraničí

Obrázek 13. Logo projektu Cyklisté vítání

Obrázek 14. Těšínské Slezsko Region Card

Obrázek 15. Mapa Mikroregionu Jablunkovska

Obrázek 16. Mapa Cyklotrasy I

Obrázek 17. Výškový profil cyklotrasy I

Obrázek 18. Označení cyklotrasy

Obrázek 19. Jedno z přemostění na cyklostezce

Obrázek 20. Pohostinství Beskyd, Dolní Lomná

- Obrázek 21. Muzeum – Dolní Lomná
- Obrázek 22. Infocentrum s nabíjecí stanicí, eCafé – Dolní Lomná
- Obrázek 23. Kostel Povýšení sv. Kříže a Studánka Salajka
- Obrázek 24. Horský hotel Pod Kyčmolem
- Obrázek 25. Mapa Cyklotrasy II
- Obrázek 26. Výškový profil cyklotrasy II
- Obrázek 27. Cykloturistické značení
- Obrázek 28. Odpočívka na 3 km
- Obrázek 29. Lesní cesta
- Obrázek 30. Lesní cesta
- Obrázek 31. Horská chata Skalka
- Obrázek 32. Údolí Dolní Lomné s lanovou dráhou
- Obrázek 33. Kamenná chata a rozhledna Tetřev
- Obrázek 34. Opevnění Šance
- Obrázek 35. Mapa Cyklotrasy III
- Obrázek 36. Výškový profil cyklotrasy III
- Obrázek 37. Rozcestí „Jablunkovský průsmyk“
- Obrázek 38. Horská chata Studeničné
- Obrázek 39. Sesuv půdy pod Girovou
- Obrázek 40. Horská chata Girová
- Obrázek 41. Vyhlídkové místo Horská chata Girová
- Obrázek 42. Sýrárna s domácími produkty
- Obrázek 43. Hranice České, Polské a Slovenské republiky
- Obrázek 44. Roubenka v Polsku
- Obrázek 45. Vyhlídkové místo v Polsku
- Obrázek 46. Malý pohraniční styk „Jaworzynka“
- Obrázek 47. Nejvýchodnější bod České republiky
- Obrázek 48. Mapa Cyklotrasy IV

- Obrázek 49. Výškový profil cyklotrasy IV
- Obrázek 50. Rozcestník „U Malého Kozince
- Obrázek 51. Vyhlídkové místo Košařiska „U Malého Kozince“
- Obrázek 52. Turistická chata Ostrý
- Obrázek 53. Křížení lesních cest „Kalužný“
- Obrázek 54. Turistická chata Kamenitý
- Obrázek 55. Vyhlídka „Kamenitý“
- Obrázek 56. Turistická chata Kozubová
- Obrázek 57. Kaple sv. Anny
- Obrázek 58. Mapa Cyklotrasy V
- Obrázek 59. Výškový profil cyklotrasy V
- Obrázek 60. Vápenné pece, Vendryně
- Obrázek 61. Odpočívadlo na 4 km
- Obrázek 62: Rozcestník, údolí Gory
- Obrázek 63. Studánka Čantoryje
- Obrázek 64. Horská chata Čantoryje
- Obrázek 65. Rozhledna Velká Čantoryje
- Obrázek 66. Výhledy, Velká Čantoryje
- Obrázek 67. Občerstvení Soszów PL
- Obrázek 68. Vyhlídkové místo „Cieslar“
- Obrázek 69. Filipka, vrchol
- Obrázek 70. Zvonička sv. Izidora
- Obrázek 71. QR Code navržených cyklotras