Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

Cykloturistika v turistické oblasti Opavské Slezsko

Bakalářská práce

Autor: Ondřej Tesař

Aplikované pohybové aktivity

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

Olomouc 2016

Jméno a příjmení autora: Ondřej Tesař

Název práce: Cykloturistika v turistické oblasti Opavské Slezsko

Pracoviště: Katedra Rekreologie

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

Rok obhajoby diplomové práce: 2016

Abstrakt

Bakalářská práce je zaměřena na cykloturistiku v turistické oblasti Opavské Slezsko. Hlavním cílem této práce je provézt analýzu současného stavu cykloturistiky v turistické oblasti Opavské Slezsko a popsat vybrané cyklotrasy a cyklostezky.

Teoretická část popisuje základní pojmy týkající se obecně cestovního ruchu, blíže potom oblasti cykloturistiky. V praktické části byla využita metoda dotazníkového šetření a charakterizování turistické oblasti Opavské Slezsko, se zaměřením na cykloturistiku.

Výsledky ukazují zejména na chování cykloturistů, kteří preferují jednodenní cyklovýlety v místě bydliště, kdy jejich častým záměrem je pobyt v přírodě. Z hlediska služeb jsou některé produkty málo využívané, což dává spoustu možností k rozvoji. Cykloturisti jsou s uvedenými faktory cyklostezek a cyklotras v Opavském Slezsku spíše spokojeni, kromě oblasti bezpečnosti.

Klíčová slova: turistická oblast Opavské Slezsko, cykloturistika, cestovní ruch, cyklotrasa, cyklostezka.

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

Author´s first name and surname: Ondřej Tesař

Title of the master thesis: Cycling tourism in the tourist area Opavian Silesia

Department: Department of Recreology

Supervisor: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

They year of presentation: 2016

Abstract

Bachelor thesis is focused on cycling tourism in th etourist area of Opavian Silesia. The main objektive of this work is to perform a analysis of cycling tourismsin the tourist area of Opavian Silesia and desribed cycling tracks and cycling paths.

The theoretical part describes the basic concepts related to tourism in general, closer then the field of cycling tourism. In the practical part was used the methods of questionnaires and characterize the tourist area of Opavian Silesia, focusing cycling tourism.

The results show in particular the behavir of cyclists who prefer one-day cycling trip in the home hen thein common in tentionis to stay in thecountryside. In terms of products, some services are underused, which gives a lot of opportunities for development. Cyclists are with factors as cycling paths and routes in Opvavian Silesia ether satisfied, except for the area of security.

Keywords: tourist area Opavia Silesia, tourist industry, cycling tourism, cycling track, cycling paths.

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 veškerou použitou literaturu a zdroje v seznamu použité literatury.

V dne …….

podpis

Děkuji Ing. Halině Kotíkové, Ph.D., za pomoc při zpracování mé bakalářské práce.

Obsah

ÚVOD ... 8
1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA ... 9
1.1 Cestovní ruch ... 9
1.1.1 Typy a formy cestovního ruchu ... 9
1.2 Cykloturistika ... 10
1.2.1 Rozdělení cykloturistiky ... 11
1.2.2 Užívané typy kol ... 12
1.2.3 Složky cykloturistiky ... 13
1.2.4 Historie cykloturistiky ... 14
1.3 Cyklostezky a cyklotrasy ... 15
1.4 Aktuální stav a potenciál cyklistické dopravy v ČR ... 18
1.4 Projekt „Česko jede“ ... 20
1.5 Cykloturistika handicapovaných ... 21
2 CÍL PRÁCE ... 23
3 METODIKAPRÁCE ... 24
4 TURISTICKÁ OBLAST OPAVSKÉ SLEZKO ... 25
4.1 Charakteristika a vymezení území ... 25
4.2 Potenciál Cykloturistiky v regionu Severní Morava a Slezsko ... 26
4.3 Opavske Slezsko ... 27
4.4 Cykloturistika v turistické oblasti Opavské Slezsko ... 28
4.5 Vybrané cyklotrasy v oblasti ... 30
5 VÝSLEDKY VÝZKUMU ... 35
6 DISKUSE A ZÁVĚRY ... 44
8 SOUHRN ... 46
REFERENČNÍ SEZNAM ... 48
SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ, TABULEK A MAP ... 51
PŘÍLOHY ... 53

ÚVOD

Cykloturistika se stává čím dál populárnější aktivitou, zejména díky její rozmanitosti. Zvyšující se počet masových závodů pro všechny, cyklostezek a cyklotras tento trend ještě umocňuji. Existuje mnoho motivu a cílů proč lidé jezdí na kole. Od dopravy do práce, školy či na jiné místo, až po poznávací rekreační vyjížďky nebo výhradně výkonnostní cykloturistiku s cílem urazit, co nejdelší trasu. Tento fakt skrývá v cykloturistice velký potenciál. Ať už využijeme tohoto potenciálu jakkoliv, benefity z jízdy na kole jsou jasné a neměnné. Pozitivní vlivy na lidské zdraví a psychiku, umocněné volným pobytem v přírodě, na sobě mohou pozorovat osoby všech věkových kategorii včetně lidí s handicapem, pro které je tato aktivita dosažitelná.

Téma mojí práce „Cykloturistika v okrese Opava“ plyne z mého aktivního zájmu o cykloturistiku. Využívám jízdního kola jako dopravního prostředku, k vlastním vyjížďkám a aktivně se účastním masových závodů.

Turistická oblast Opavské Slezsko nabízí řadu zajímavých míst od zámků, rozhleden, či rekreačních míst. Pro úvod musím zmínit oblast okolo řeky Moravice nebo sportovně-rekreační areál v Hlučíně. Určitě však tato oblast skrývá nevyužitý potenciál, jenž nabízí další rozvoj. Na Opavsku žiju a místní krajinu dobře znám, přesto bývám často fascinován přírodou téměř “za plotem“. Rozhodně doporučuji tento region navštívit.

Práce obsahuje dvě části, teoretickou a praktickou. V teoretické zmiňuji základní pojmy a fakta týkající se cykloturistky. Hlavního cíle práce bylo dosaženo v praktické častí, ve které seznamuji s cykloturistikou v turistické oblasti Opavské Slezsko, dále v této části jsou uvedeny výsledky dotazníkového šetření.

1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

1.1 Cestovní ruch

Počínaje 13. stoletím docházelo k rozvoji cestovního ruchu, poutníci a obchodníci křižovali Evropu, přičemž vznikaly první cestopisy. V dnešním světě patří mezi nejvýznamnější hospodářská odvětví (Ryglová, Burian & Vajčnerová, 2011).

Cestovní ruch můžeme chápat jako souhrn činností uspokojující naše potřeby, často jsou spojené s trávením času mimo běžné místo pobytu. Je realizován ve volném čase, někdy i při příležitostech pracovních cest. Základním účelem je kulturní, či sportovní vyžití (Orieška, 1999).

Cestovní ruch obecně definujeme jako krátkodobý přesun lidí na místa, kde obvykle nepobývají, a to s jistým záměrem a účelem. Účel cesty bývá zpravidla nějaká příjemná aktivita, avšak setkáváme se i s oblastí služebních cest. Existuje silná propojenost mezi pojmy cestování a cestovní ruch (Horner & Swarbrooke, 2003).

Podle Kotíkové (2013) je pojem cestovní ruch daleko širší než cestování. Cestovní ruch chápeme, jako masivní cestování s využíváním určitých služeb (dopravních, ubytovacích, stravovacích…), které zajišťují specializované organizace. Oficiální definice byla přijata roku 1993 Světovou organizaci cestovního ruchu: „Cestovní ruch představuje činnost lidí, spočívající v cestování a pobytu v místech mimo místa jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely“ (Čech, 1998, 14).

Francová (2003) spatřuje základní rysy cestovního ruchu, ve využití a vyplnění volného času, poznávací činnosti a rekreační aktivity.

Český statistický úřad uvedl, že podíl cestovního ruchu na HDP ČR tvoří téměř 3 %. Podíl na celkové zaměstnanosti tvoří 4,6 %, což činní přes 231 tis. osob zaměstnaných v oblasti cestovního ruchu (Česky statistický úřad, 2013).

1.1.1 Typy a formy cestovního ruchu

Jako jedni z prvních popsali formy cestovního ruchu Ruppet a Maier v roce 1970. Podle nich existuje šest základních typů turistiky: Relaxing tourism (relaxační turistika); Relaxing and health care tourism (ozdravná turistika); Visiting tourism (návštěvní turistika); Transit tourism (turistika ve vzdálených místech); Reduced distance tourism (turistika v málo vzdálených místech); Professional tourism (komerční turistika) (Tureac & Anca, 2008).

Francová (2003) uvádí jako čtyři základní formy cestovního ruchu:

- Rekreační cestovní ruch
- Kulturně – poznávací cestovní ruch
- Sportovně – turistický cestovní ruch
- Lázeňsko – léčebný cestovní ruch

Cykloturistiku dle tohoto dělení řadíme do formy sportovně – turistického ruchu. Kotíková (2013) více tyto formy specifikuje a uvádí nové produkty cestovního ruchu jako: gastronomický, zdravotní (léčebný, temný, dobrovolnický, svatební, dobrodružný, filmový cestovní ruch a event turismus.

S hlediska cykloturistiky musíme zmínit dobrodružný cestovní ruch. Jedná se o formu cestovního ruchu, která je charakteristická neočekávaností, neexistencí pevně daného programu a určité míry kontrolovaného rizika (Pásková, Zelenka, 2002)

Pro fanoušky cyklistiky je zajímavý event turismus, tedy cestovaní za velkými událostmi jako např. Giro d' Italia, či Tour de France. Mnozí často spojí sledování závodu s vlastními vyjížďkami a poznáváním oblasti.

1.2 Cykloturistika

Podle World Health Organization (2008) se od roku 1970 do roku 1995 automobilová doprava téměř zdvojnásobila, zatímco podíl chůze a jízdy na kole se snižuje. Tento trend by se měl nadále negativně zvětšovat.

Na druhou stranu je aktuální tento výrok: „Od 90. let je cykloturistika jednou z nejvyhledávanějších aktivit“ (Halada, 2007, 7). Tento fakt sebou přináší řadu otázek: Co chápeme jako cykloturistiku? Jde vybavenost a infrastruktura ruku v ruce s popularitou této aktivity?

Dle kompetencí je cyklistika zařazována do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy, ministerstvo dopravy). Cykloturistika spadá do resortu místního rozvoje a ministerstva pro místní rozvoj (Ondraček & Hřebičkova, 2007).

Mourek (2011) rozlišuje tyto typy cyklistiky: Cyklodoprava je jízda na kole, formou dojíždění do práce, školy, za určitými činnostmi, lidmi apod. Její specifikum je výběr co nejkratší trasy pro dosažení místa dojezdu. Poznávání prostředí a samotný pohyb ustupuje do

pozadí. Cykloturistika je jízda na kole převážně mimo města. Není podmínkou, aby trasa na dané místo byla co nejkratší. Důležitým faktorem je atraktivita prostředí.

Cykloturistika je už mnoho let velmi často vyhledávanou pohybovou aktivitou. Je nesoutěžním druhem sportu. Její potenciál je v rychlosti přemisťování se pomocí vlastních sil. Tuto aktivitu můžeme vykonávat téměř kdekoliv a v jakoukoliv roční dobu. Cykloturistiku lze vykonávat individuálně nebo kolektivně. Záleží na cílech cesty. Jízda na kole si vyžaduje znalost dopravních předpisů, určitých odborně technických poznatků na údržbu a opravu kola. Žádoucí je znalosti první pomoci (Vyškovský, 1997).

Klubu Českých turistů definuje cykloturistiku takto: „jízda na bicyklu provozovaná na trekkingových kolech, horských kolech, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěná území“ (Klub českých turistů, 2007, 5).

Podle Makeše (2002) můžeme díky cykloturistice rozšiřovat naše cestovatelské možnosti, bez vázání na jízdní řády, či vrácení se včas k zaparkovanému autu.

1.2.1 Rozdělení cykloturistiky

Rozměr cykloturistiky je velmi velký a rozmanitý, proto je potřeba si uvést základní dělení. Není mnoho pohybových aktivit, které si člověk může přizpůsobit tak jako cykloturistiku.

Výkonnostní x rekreační

Cykloturistiku můžeme dělit na výkonnostní a rekreační. Kdy výkonnostní je náročnější na techniku a speciální fyzickou připravenost. Výkonnostně zaměření cykloturisté často překonávají velká převýšení a delší vzdálenosti. Rekreační cykloturista má v sobě více zakomponovanou složku kulturně poznávací činnosti. Nevyžaduje vysoký fyzický fond, ani speciální vybavení kola (Vyškovský, 1997).

Charakterizování typologie jednotlivých skupin cykloturistů

Mourek (2011) uvádí analýzu typologie cykloturistů podle NaKole.cz:

- Rodiny s dětmi: Vyhledávají kratší jednoduší trasy. Zaměřují se na určitý cíl trasy a možnosti zastavení během cesty.
- Méně zdatní rekreační cyklisté: Nejčastěji zdolávají kratší trasy do 30km. Vyhledávají různá zajímavá místa.
- Zdatnější rekreační cyklisté: Zvládají trasy od 40-80 km. Více se zaměřují na sportovní výkon.

- Dálkoví cyklisté: Jejich trasy mívají okolo 100km, často využívají ubytovacích zařízení.
- Sportovně rekreační cyklisté: Zúčastňují se masových cyklistických závody, které slouží jako velký motivační prvek. Uskutečňují pravidelné vyjížďky, za cílem zvýšení výkonnosti.

Hledisko plnění převažující funkce

Jízdní kolo můžeme využívat k různým účelům. Téměř vždy jízda na kole plní více funkcí, ale jistý druh cyklistické dopravy vždy bude převažovat. Ondráček a Hřebíčková (2007) rozdělili cyklistickou dopravu, z hlediska plnění převažují funkce takto:

- Dopravní funkce: jízda na kole = přeprava k cíli. Jedná se o přepravu do zaměstnání, školy apod. Prioritou je co nejkratší trasa do místa cíle, ostatní faktory (okolní příroda, počasí atd.) ustupují do pozadí. Cyklisté využívající dopravní funkce kola a jezdí většinou jednotlivě.
- Turisticko – rekreační funkce: jízda na kole = aktivní trávení voleného času. Prioritou je samotná jízda na kole. Tato doprava je prováděna zejména mimo zastavěná území. Typickými představiteli jsou víkendoví cykloturisté, často i s malými dětmi. Je velmi závislá na příznivém počasí. Cyklisté vyjíždějí jednotlivě, ale často i ve skupinách.
- Sportovní: jízda na kole = zvyšování sportovní výkonnosti. Prioritou je samotný trénink. Vyjížďky vedou terénem, kdy určující je typ tréninku, čí zaměřeni cyklisty (silniční nebo horské kola). Takto zaměření cyklisté často vyjíždějí ve skupinách v rámci týmu.

1.2.2Užívané typy kol

Cykloturistiku můžeme dále rozdělit, podle použitého typu jízdního kola, které vyhovuje jízdě v prostředí, kde se budeme pohybovat. Základní dělení se podle Ondráčka a Hřebíčkové (2007) a Geriga (2004) rozlišuje:

- Silniční kolo – pro jízdu na silnicích
- Horské kolo – speciálně upravené kolo pro jízdu v terénu
- Trekkingové kolo – stupeň mezi silničním a horským kolem, určené pro jízdu na zpevněných komunikacích
- City bike – pro jízdu ve městech

Silniční kolo

Specifikum silničního kola jsou řídítka-berany, na kterých jsou svisle umístěné brzdy. Kola mají úzké ráfky a jejich velikost je 28 palců. Díky nižšímu uchopení řídítek je jezdec v lepší aerodynamické pozici. Tenké pláště nám snižují valivý odpor (Halada, 2007).

Silniční kolo je využívané na hladkých asfaltových cestách bez větších nerovností. Kolo je lehké a určené k rychlejší jízdě. Na silničním kole jezdí většinou výkonnostně zaměření cykloturisté. Příslušenství jako brašny, stojany atd. na silniční kola je velmi redukované. Nevýhodou je omezení na asfaltový povrch, čímž se hodně redukují možnosti cyklovýletů (Landa a Lišková, 2004).

Horské kolo

Typické pro horká kola je robustní konstrukce rámu. Kola jsou o průměru od 26 – 29 palců, mají výrazný vzorek. Hmotnost bývá od 12 – 14 kg. Výhodou je velké rozpětí převodu (až 30 převodů), které nám umožňuje zdolávat členitý terén a velká převýšení. Přední vidlice je zpravidla odpružená, u celoodpružených horských kol se setkáváme s předním i zadním odpružením. Celoodpružené kolo nám umožňuje relativně pohodlné zdolávání těžšího terénu (Halada, 2007).

Trekingové kolo

Tento typ kola je pro rekreační cykloturistiku nejvhodnější. Na tomto kole můžeme pohodlně jezdit jak na kvalitním asfaltovém povrchu, tak na polních či lesních cestách. Možnosti zavěšení různých tašek pod rám, sedlo nebo na řídítka se hodí i na několikadenní túry. Trekkingové kolo spojuje vlastnosti silničního a horského kola. Jedná se o určitý kompromis. Je vhodné pro jízdu po asfaltovém povrchu, ale také na nezpevněném povrchu, díky odpružené přední vidlici. Jízda v náročném terénu je na tomto typu kola nevhodná. Posed na kole je pohodlný, tedy bez problému vydržíme dlouhou dobu "v sedle". Převodník je stejný jako u kola horského. Nechybí ani odpružená přední vidlice. Pláště jsou o něco širší než u kola silničního, s hrubším vzorkem (Landa & Lišková, 2004).

1.2.3Složky cykloturistiky

Pohybová složka

Pro každý druh turistiky je specifický lokomoční pohyb. Pohyb je charakterizován relativně nízkou intenzitou, ale vyžaduje určitou fyzickou zdatnost. Obecně turistika rozvíjí zejména kondiční pohybové schopnosti. U cykloturistiky, tedy jízdy na kole, má velký význam

rozvoj koordinačních schopnosti. Jedná se o schopnost dynamické rovnováhy, která nám umožňuje vykonávat pohybovou dovednost, jízdu na kole. Tato dovednost má několik složek od nástupu na kolo, jízdu po rovině apod. až po specifičtější dovednosti jako je jízda v terénu (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Kulturně-poznávací činnost

Jestliže aktivně usilujeme o poznání a získání zážitku, má kulturně-poznávací činnosti velký význam. Jedná se o poznávání nových míst, výtvorů lidské práce, života společnosti. Obecně tato činnost rozvíjí a obohacuje naši osobnost (Vyškovský, 1997).

Cykloturistika má výhodu v tom, že můžeme za kratší čas projet a objevit více míst, avšak nevýhodu je určitá vázanost na jízdní kolo, což částečně řeší úschovny kol.

Odborně technické činnosti

Pod tímto pojmenováním se skrývá soubor vědomosti, dovednosti a návyků k účelnému a bezpečnému pohybu a pobytu v přírodě (Ludvík, 1986).

Cykloturisti se obecně musí umět dobře orientovat v přírodě. Znalost turistického značení a umění se orientovat v mapě jsou základní předpoklady k zdárnému dosažení cíle. Dobrým pomocníkem jsou zařízení s GPS modulem, jenž nám umožní zobrazit naší momentální polohu, také nám pomohou zvolit správnou cestu k cíli. Často opomíjená, přesto důležitá je dovednost poskytnout první pomoc.

1.2.4 Historie cykloturistiky

Za první počin, který se přiblížil dnešním kolům, se považuje stroj, který dostal název „draisina“ po svém vynálezci německém baronovi von Draisnovi. Roku 1817 na „draisině“ ujel 15 km za jednu hodinu. Kolo bylo ze dřeva a pohyb vpřed byl umožněn pouze odrážením nohama. Tento nedostatek však napravil Ernest Michaux, jehož stroj „vélocipede“ neboli „kostitřas“ umožňoval jízdu bez dotyku země nohou. Pedály byly umístěné na větším předním kole. Jednalo se o velký pokrok ve vývoji kola (Landa & Lišková, 2004).

V roce 1868 byl první závod na světě. U nás roku 1874 se konal závod Pražská míle, pořádaný Českým klubem velocipedistů. (Soulek& Martínek, 2000)

Největší rozkvět však cykloturistika zažívá až v posledních desítkách let, zásadní zásluhu mají Gary Fischer a Joe Breeze, kteří začali s vývojem horských kol. v 70. letech 20. stol. (Ondráček, Hřebíčková, 2007).

Poválečné rozdělení mělo na cykloturistiku nepříznivý trend, vše se začalo měnit na přelomu 80. a 90. let. Tehdy byla doba volného ježdění po neupravených lesních cestách, která postupně přecházela až po dnešní systém regulované cyklistiky (Ondráček, Hřebíčková, 2007).

1.3 Cyklostezky a cyklotrasy

Cyklista je oprávněn se pohybovat po všech veřejných komunikacích, kde není vyloženě zakázán provoz cyklistu. To jsou dálnice, rychlostní silnice, stezky pro chodce a pěší zóna. Dále pak tam, kde značení zakazuje vjezd cyklistům nebo přikazuje použít jinou komunikaci (Boháč, 2006).

Podle Mourka (2011) se cyklodoprava týká minimálně 7 % cest. Infrastruktura určená pro cyklisty se dělí do dvou základních kategorií: cyklistická stezka (cyklostezka) a cyklistická trasa (cyklotrasa).

Velký rozvoj cykloturistiky za poslední dobu, přinesly tisíce kilometrů cyklotras a stovky cyklostezek. Avšak můžeme shledávat řadu nedostatků na této husté síti značených cyklistických tras. Jedná se o nejednotnost ve značení, či nesjízdnost určitých úseků. Více než 60% cyklotras vede na silnicích II. A III. třídy, jedná se koncepci dle KČT z 80-tých let, kdy zatížení těchto silnic bylo podstatně nižší než dnes. Zvýšení provozu na těchto silnicích vedlo k snížení bezpečnosti v běžném provozu (Ministerstvo dopravy, 2011).

Reakcí na tento stav byla potřeba, vybudovat samostatnou cyklistickou infrastrukturu, která povede mimo silniční síť. První cyklostezky byly krátké a bez vzájemné návaznosti, které řešili lokální problémy. Postupně se začaly vytvářet koncepce ucelených cyklistických tras. Jako zásadní linie se staly významné vodní toky, železniční trasy, polní a lesní cesty (Ministerstvo dopravy, 2011).

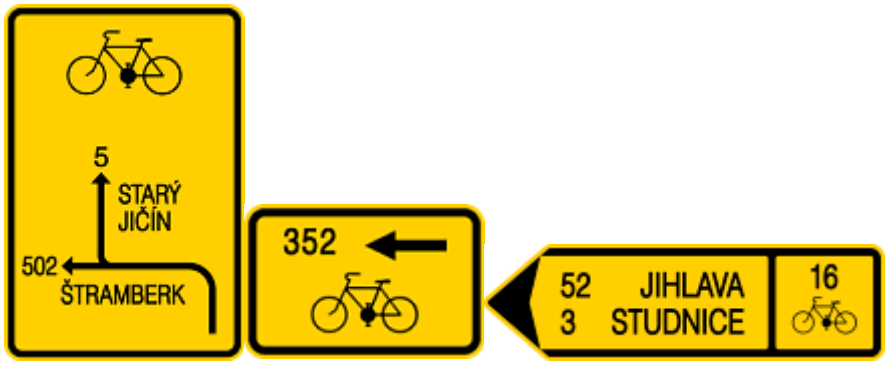
Cyklotrasy

Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních a účelových komunikacích. Tato cesta je vhodná pro cyklisty z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu. Je označena dopravními značkami pro cyklisty (Mourek, 2011).

Od roku 1997 existuje systém jednotného značení cyklistických tras, které zprostředkovává Klub českých turistů. Za účastí dalších organizací zajišťuje značení a celkovou údržbu těchto tras. Každá trasa má evidenční číslo, zapsané v celostním registru (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Používané jsou tři základní značky: Návěst před křižovatkou, směrové tabule a směrové tabulky. Na značkách najdeme symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i

kilometrovou vzdálenost k určitým cílům trasy. Jsou umístěné před každou křižovatkou, či odbočkou (Klub českých turistů, 2007).



návěst směrová tabulka směrová tabule

Obrázek 1: značení cyklotras

zdroj: www.kct.cz

Podobně jako silniční sít jsou cyklotrasy zařazeny do čtyř tříd:

- I. třídy - označené jednomístnými evidenčními čísly, cyklotrasy č. 1, 2, 3 a 5. Dálkové cyklotrasy mezinárodního charakteru.
- II. třídy - označené dvoumístnými evidenčními čísly, v současnosti cyklotrasy č. 11 - 56. Dálkové trasy národního charakteru.

Cyklotrasy I. a II. třídy plní zejména turisticko – rekreační funkci. Spojují vzdálené destinace. Zpravidla na těchto trasách najdeme ubytovací a stravovací zařízení, dále pak například cykloservis (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

- III.třídy- označené třímístným evidenčním číslem, cyklotrasy č. 103 až 561. Jedná se o regionální trasy.
- IV. třídy - označené čtyřmístným evidenčním číslem. Jednotlivé části České republiky mají přiděleny první číslice takto: 0 - Středočeský region, 1 - Jihočeský region, 2 - Západočeský region, 3 - Severočeský region, 4 - Východočeský region, 5 - Jihomoravský region a 6 - Severomoravský region. Jedná se o místní cyklotrasy. Plní dopravní a rekreační funkci. (Klub českých turistů, 2007).

Cykloturistická trasa

Cykloturistická trasa je druh cyklistické trasy. Je vedená většinou po horší polní nebo lesní cestě. Vyhledávají je vyznavači horských kol. Pro jiné kola nejsou tyto trasy vhodné.

Vyznačují se pásovými značkami o rozměru 14x14 cm, tvoří je krajní žluté pásy, uprostřed je buď červený, modrý, zelený, nebo bílý pás. Značení je podobné jako u pěších nebo

lyžařských tras. Pásové značení doplňují směrovky a text. V záhlaví je napsáno „Cyklotrasa KČT č. (Ondráček, Hřebíčková, 2007).

cykloturistická směrovka značka šipka

Obrázek 2: značení cykloturistických tras

Zdroj: www.kct.cz

Cyklostezky

Cyklostezky jsou vyhrazené pro jízdu na kole, dále ji mohou využívat in-line bruslaři nebo chodci. Cyklostezka má ohraničený začátek a konec. Povrch bývá zpevněn bez větších nerovnosti. Cyklostezky mají minimální šířku 3 m (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

Typy cyklostezek:

- Stezka pro cyklisty

Obrázek 3: stezka pro cyklisty, Zdroj: „Mobile 2020“

Stezka je určena pouze pro provoz jízdních kol a všech prostředků, které lze za jízdní kolo považovat.

- Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

Obrázek 4: stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem, Zdroj: „Mobile 2020“

Jedná se o náročnější řešení z hlediska prostoru. Tyto stezky jsou realizovány z důvodu vyšší intenzity pěšího a cyklistického provozu.

- Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem

Obrázek 5: stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem, Zdroj: „Mobile 2020“

Efektivnější řešení, avšak není tolik bezpečné zejména pro chodce. Počítá se s menším využíváním těchto stezek chodci. Stěžejním prvkem je střední dělicí čára.

- Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

Obrázek 6: stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, Zdroj: „Mobile 2020“

Oproti předchozí stezce je pěší provoz nadřazen. Pro cyklisty se jedná o doplňkový pohyb, jako možnost průjezdu.

- Komunikace s vyloučením motorové dopravy

Obrázek 7: komunikace s vyloučením motorové dopravy, Zdroj: „Mobile 2020“

Jednoduché provedení výjimek z provozu motorové dopravy. Výhoda je použití menšího počtu dopravního značení. („Mobile 2020“, 2011, 77—81).

1.4 Aktuální stav a potenciál cyklistické dopravy v ČR

Cyklostezky

Při sčítání, které proběhlo k 1.1 2011, bylo napočítáno celkem 1 903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty (intravilán: 1 005 km, extravilán: 898 km). Z hlediska cykloturistiky mají význam zejména cyklostezky v extravilánu. Cyklostezek označených dopravní značkou C8, C9 a C10 je 1 593 km a komunikací vhodných pro cyklisty je 310 km.

Největší hustotu cyklistické sítě má Praha s 224 km, ve Středočeském kraji je 215 km, následuje kraj Moravskoslezský se 181 km (Mourek, 2011).

Dle neoficiálních statistik bylo v roce 2015 v Česku zhruba 3 000 kilometrů cyklostezek. Měl by následovat trend, kdy by se měl počet cyklostezek rozšiřovat zhruba o 300 kilometrů ročně (Anonymous, 2015).

Cyklotrasy

Celková délka cyklotras dnes dosahuje téměř 40 000 kilometrů, avšak délka není tím zásadním faktorem. Důležitá je zejména kvalita povrchu cyklotras a vybavenost doprovodnou infrastrukturou. Tendence vedou k doplňování služeb na cyklotrasách, aby se trasy staly konkurence schopným produktem (Ministerstvo dopravy, 2013).

Vlaková doprava

Zájem o cestování s kolem vlakem neustále roste. Denně se v průměru přepraví 16 000 kol, což je nárůst o 6 procent, než před dvěma roky. Tento nárůst je patrný zejména o víkendech, protože roste zájem o víkendové jednodenní výlety. Největší počet přepravujících se cyklistů je v červenci a v srpnu, číselně okolo 150 000 cyklistů za měsíc. V zimě tento trend upadá, kdy se přepraví cca. 10 000 kol za měsíc (České dráhy, 2014).

Potenciál cyklistické dopravy v ČR

Z výzkumu agentury STEM/MARK, kteří prováděli národní cyklo a in-line průzkum pro CzechTourism vyplynulo, že 53 % respondentů jelo v uplynulých 6 měsících na jízdním kole. Tento fakt dokazuje masovou oblibu rekreační a sportovní cyklistiky v České Republice. (Stem/Mark, 2011)

Odhaduje se, že v Česku je okolo 4 milionu jízdních kol (srovnatelné s počtem registrovaných automobilu). Na trhu nalezneme kola všech možných provedení. Zavadí se a postupně rozšiřují půjčovny kol, zmiňme např. půjčovnu Českých drah pod názvem ČD Bike. Podíl jízdního kola na přepravě je na 7 %, cíl je v roce 2020 dosáhnout 10 %. Zejména cyklodoprava v městech má potenciál tento podíl zvýšit. V městech vystává zejména otázka bezpečnosti, jako faktoru, který může podíl na přepravě zvýšit. (Ministerstvo dopravy, 2013).

Podle oficiální příručky pro cyklistiku od Evropské komise lze za hodinu teoreticky přepravit na pruhu širokém 3,5 metru 22 000 osob kolejovým vozidlem, 19 000 lidí pěšky a 14 000 lidí na kole, 9 000 lidí autobusem a 2 000 lidí osobním automobilem. Přitom celková plocha jízdních pruhů pro automobily v České republice přesahuje plochu chodníků, kolejišť a cyklistických stezek dohromady. Tento fakt velmi navyšuje potenciál cyklistické dopravy a cykloturistiky (Franklin, 2009).

1.4 Projekt „Česko jede“

Jedná se o národní projekt, který má za cíl komplexní podporu cykloturistiky a dalších forem bezmotorové dopravy a podporu aktivní turistiky v ČR. Zabývá se zpracováváním zajímavé nabídky a poskytováváním informací českým a zahraničním cykloturistům. Projekt bude ve výhledu rozšířen o marketingovou podporu dalších forem aktivní turistiky. Jedná se o pěší, vodní, běžeckou turistiku a in-line bruslení. (Ministerstvo dopravy, 2013)

Příklady jednotlivých cílů projektu Česko jede:

- Cíl 4.2. - Výstavba a provoz portálu produktu Česko jede

Mezi ambice portálu produktu je vytvořit cykloturistickou nabídku v ČR na jednom místě. Tuto nabídku následně rozšířit o pěší, vodáckou, hipo a běžeckou turistiku. Zároveň spolupracovat s portály krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací.

Velmi atraktivně se jeví plány jako, zpřístupnit obsah pro mobilní zařízení a možnost stažení aplikace do chytrých telefonů. Nebo vytvoření rezervačního systému, který bude propojený na možnost rezervace ubytování, půjčení kol a další služby.

- Cíl 4.4. - Podpora přeznačení a údržby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo a navazující regionální sítě.

V této oblasti mají za cíl, zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras. Jedná se o provedení revize a pasportu značení. Opatření obsahuje dále návrh na značení nových cyklotras, či jejich přeznačení, až po rušení nevhodných cyklotras, zejména IV. tříd.

- Cíl 4.5. - Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

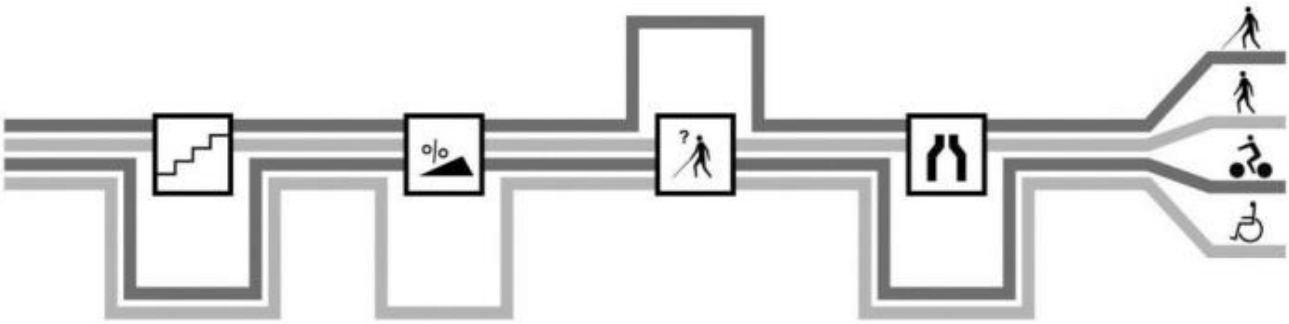
Realizovat školení v jednotlivých krajích na centrální národní úrovni, s cílem definovat cyklistické produkty dle cílových skupin cyklistů.

Vytvoření tří metodik: metodika kvantitativního a kvalitativního (marketingového) monitoringu na stezkách. Metodika značení cyklostezek a terénních stezek v terénu i v mapách. Metodika optimálních postupů pro budování infrastruktury, marketingu a služeb v těchto oblastech.

Zajímavě se jeví plán na zavedení vzdělávacího programu pro pracovníky ve službách cykloturistiky takzvaný „cykloprůvodce“. Bude se jednat o certifikovaný kurz. Uvedený kurz bude akreditovaný MŠMT a jeho absolventi získají certifikát „cykloprůvodce“, se kterým by mohli vykonávat živnost „cykloprůvodce“. (Ministerstvo dopravy, 2013).

1.5 Cykloturistika handicapovaných

Podle vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb. (o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání) je osobám s omezenou schopnosti pohybu nebo orientace, povinnost vytvořit takové podmínky, aby jejich pohyb v prostoru byl snadný a plynuly. Z hlediska bezbariérovosti se jedna o úpravy, zohledňující samostatný pohyb, včetně cyklistické infrastruktury (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2009).



Obrázek 8: bariéry pro jednotlivé uživatelské skupiny a způsob jejich překonání
zdroj: www.cyklodoprava.cz

Obecně turistika nám napomáhá ke zlepšení zdravotního, psychického, sociálního stavu a dává nám pocit seberealizace. Tato aktivita uspokojuje jak pohybové, tak i psychické potřeby člověka. Plní funkci tělesné a společenské rehabilitace (Dvouletý, 2001).

V oblasti turistiky a cykloturistiky osob s určitým handicapem jsou stěžejní aktivity sportovních klubů. Vytváří možnosti se realizovat v určité aplikované pohybové aktivitě. Poskytuji informace při výběru správných kompenzačních pomůcek, vhodně vytváří tréninkové jednotky, organizují různé sportovní akce, které mají pozitivní společenský dopad na danou komunitu.

Významnými kluby jsou: Sportovní klub vozíčkářů Praha, který se zaměřuje na spoustu sportů včetně jízdy na handbiku. Tento klub má vlastní outdoorový oddíl.

Nemůžeme opomenout několik projektů, které se zaměřují na rozvoj turismu osob se specifickými potřebami. Významný je projekt „ATHENA na cestách“ zaměřený na bezbariérové cestování v České republice. Bezbariérové cestování zahrnuje oblasti cestování, turistických destinací a produktů, které jsou přístupné pro jedince s handicapem. Dále pak pro seniory a rodiče s malými dětmi, jenž mají omezenou pohyblivost (Lanzová & Vencl, 2011).

Díky projektu „ATHENA na cestách“ vznikla akce „JDEME TAKY“, jedná se o informační portál „www.jdemetaky.cz“, kde najdeme informace o vhodných a dostupných místech pro cestování osob se zdravotním postižením. Pro tyto lokality bylo vytvořené speciální logo se symbolem a textem „BEZ BARIER“ („jdemetaky“, 2011).

Obrázek 9: logo „Bez Bariér!
Zdroj: www.jdemetaky.cz

Klub českých turistů v roce 2008 založil program „Turistika pro všechny “, kdy za pomocí veřejné sbírky proběhlo značení turistických tras pro vozíčkáře (Klub českých turistů, 2011).

Své přičinění o zpřístupnění turistiky a cykloturistiky handicapovaným mají i správy národních parku. Za zmínku stojí projekt „Krkonoše bez bariér“ správy Krkonošského národního praku. Vytvořili si vlastní značení vhodných bezbariérových cílů (Správa Krkonošského národního parku, 2010).

Obrázek 10: značení vhodných bezbariérových cílů v Krkonoších
Zdroj: www.turistika.cz

2 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem práce je zpracovat analýzu současného stavu cykloturistiky v turistické oblasti Opavské Slezsko. Hlavního cíle je dosaženo pomoci dílčích cílů:

Teoreticky vymezit některé pojmy týkající se cykloturistiky. Dále popsat současný stav a potenciál cykloturistky a cyklistické dopravy v České republice. Teoretická část bude podkladem pro praktickou část práce.

V praktické časti charakterizovat danou turistickou oblast z hlediska hlavních rysů krajiny, atraktivních míst a služeb, se zaměřením na cykloturistiku.

Popsat vybrané cyklotrasy. Zmínit služby, které mohou cykloturisti na těch trasách využívat a pro koho jsou trasy vhodné.

Provedení dotazníkového šetření týkající se sociografických údajů, přístupu lidí k cykloturistice, využívání určitých služeb a spokojenosti s cyklotrasami a cyklostezkami v turistické oblasti Opavské Slezsko.

3 METODIKAPRÁCE

Ke zpracování této bakalářské práce bylo použito literárních a elektronických zdrojů, dále pak vlastního dotazníkového šetření. Literární zdroje sloužily zejména k vymezení teoretických pojmů. Elektronické zdroje díky své aktuálnosti sloužily ke zjištění aktuálního stavu cykloturistky u nás, včetně jejího potencionálu.Z hlediska elektronických dokumentů byla pro mě stěžejní: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky 2013 – 2020.

Při tvorbě dotazníků jsem vycházel z dotazníku, který byl použitý při cyklo a in-line průzkumu, jenž v roce 2011 realizovala agentura CzechTourism. Dotazník byl upraven pro potřeby naplnění cíle práce.

Dotazník obsahoval tři části: obecná o cyklistice, využívání určitých služeb a poslední byla zaměřena na cykloturistiku v turistické oblasti Opavské Slezsko. Cílovou skupinou, na které jsem své dotazníky směřoval, byli aktivní cykloturisti. Sběr dat probíhal v měsících duben, květen a červen. Dotazování probíhalo osobně na pěti místech. Dvakrát jsem dotazníky rozdával na amatérských závodech v bikemaratonu, což tvořilo 46 % (62 ze 135) ze všech vyplněných dotazníků. Dále pak dotazování probíhalo na odpočívadlech 31 % (42 ze 135) a zbylých 22 % (31 ze 135) v místě domova.

Získaná data byla vyhodnocena pomocí kvantitativní analýzy, která informuje o rozložení názorů v celkovém počtu odpovědí pomocí statistického vyjádření. Ke zpracování dat jsem využil metody matematicko-statistické.

Celkově bylo vyplněno respondenty 135 dotazníků, ne vždy však bylo na všechny otázky zodpovězeno. Výsledky jsem v práci uvedené v grafické podobě s krátkým komentářem.

4 TURISTICKÁ OBLAST OPAVSKÉ SLEZKO

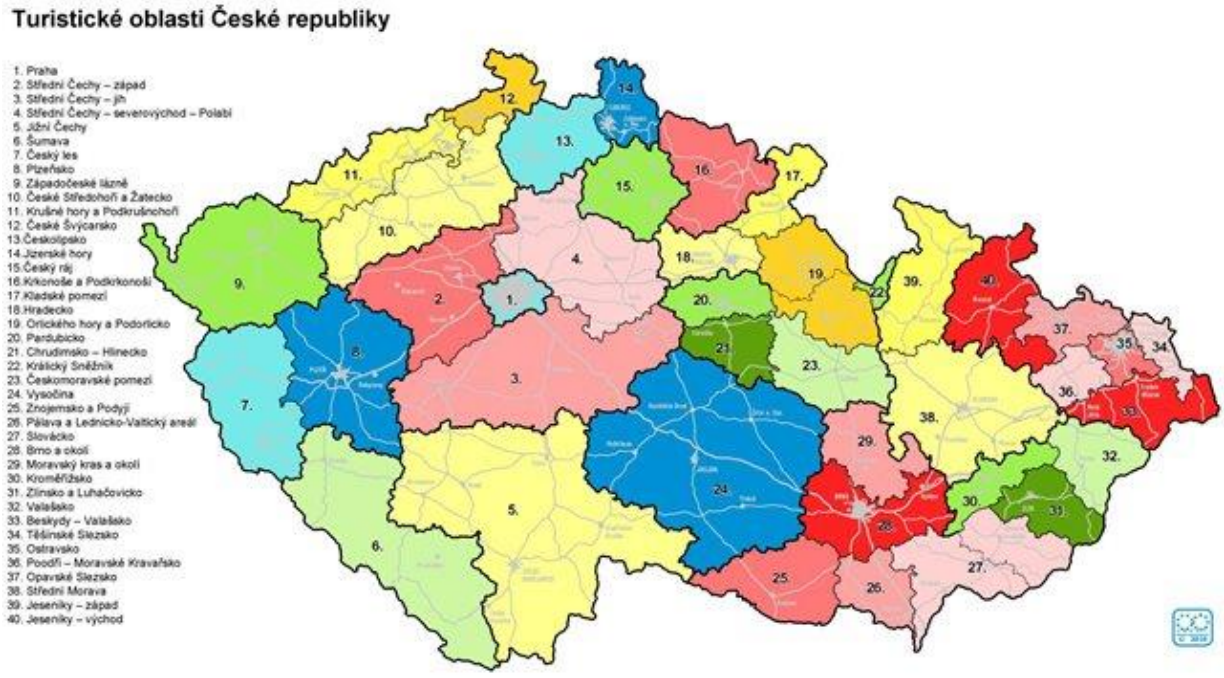
4.1 Charakteristika a vymezení území

Turistická oblast

Podle České centrály cestovního ruchu CzechTourism se na celém území ČR nachází 17 turistických regionů. Jedním z nich, a to ze všech největší, je turistický region Severní

Morava a Slezsko. Všechny turistické regiony se dále člení na 1-3 turistické oblasti s výjimkou moravských turistických regionů. Turistický region Severní Morava a Slezsko má 6 turistických oblastí (Jeseníky, Opavské Slezsko, Ostravsko, Těšínské Slezsko, Poodří – Moravské Kravařsko a Beskydy – Valašsko) (EVS Consulting, 2013, 7).

V České republice se tedy nachází čtyřicet turistických oblastí. Toto členění území je založeno na základě marketingového přístupu. Tento přístup nalézá uplatnění v oblasti cestovního ruchu.



obrázek 11: Turistické oblasti České republiky

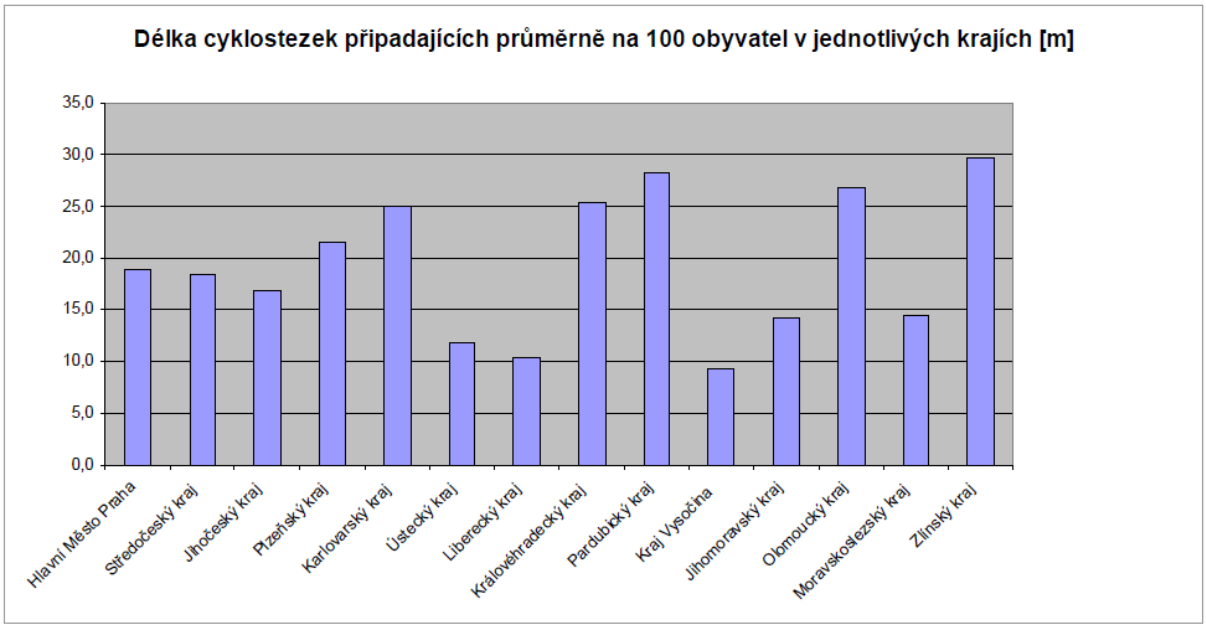
zdroj: www.czechtourism.cz

Turistická oblast Opavské Slezsko (na mapě pod č. 37) patří pod turistický region Severní Morava a Slezsko a leží v Moravskoslezském kraji. Oblast se rozprostírá v okolí města Opavy. Na severu je ohraničena hranicemi s Polskem, na západě s oblasti Jeseníky, jihovýchodně tvoří hranici tyto oblasti: Poodří, Ostravsko a Těšínské Slezsko.

4.2 Potenciál Cykloturistiky v regionu Severní Morava a Slezsko

Podle Regionální analýzy rozvoje cestovního ruchu zpracované Ústavem územního rozvoje Brno (2009-2010) má region Severní Morava a Slezsko, ve srovnání s jinými regiony České republiky vysoký potenciál v pěší turistice, cykloturistice, lyžařské turistice a rekreačních pobytech (v horských částech). Za střední je označován potenciál městské turistiky (v okrese Opava). Nižší potenciál má podle této studie vodní turistika a církevní turistika (EVS Consulting, 2013, 27).

V Moravskoslezském kraji bylo k 1.1. 2011 celkem 181 km cyklostezek a komunikací vhodných k cyklistice, jedná se o třetí pozici po Praze a Středočeském kraji. V přepočtu na počet obyvatel už jsou pozice nižší (viz. graf).



Graf 1: Délka cyklostezek připadajících průměrně na 100 obyvatel v jednotlivých krajích (km), k 1.1.2011.
Zdroj: www.cdv.cz

Přihlédneme dále k cyklostezkám a komunikacím vhodných pro cyklisty v extravilánu, který je pro cykloturistiku stěžejní, tak v Moravskoslezském kraji je 49 000 m těchto komunikací. Méně už je pouze v kraji Vysočina, Libereckém kraji a Ústeckém kraji (viz. tabulka).

KRAJ	Celkem [m]	Intravilán IN - [m]	Extravilán EX - [m]	IN-C [m]	IN-B [m]	EX-C [m]	EX-B [m]
Hlavní Město Praha	224300	224300	0	167500	56800	0	0
Středočeský kraj	215631	80334	135297	76683	3651	108002	27295
Jihočeský kraj	105878	46805	59073	40255	6550	55870	3203
Plzeňský kraj	119556	58289	61267	57939	350	56966	8501
Karlovarský kraj	75867	19486	56381	19486	420	46371	9590
Ústecký kraj	96651	56985	39666	48085	8900	34094	5113
Liberecký kraj	44277	17303	26974	14078	3225	26774	200
Královéhradecký kraj	139768	90802	48966	67595	23207	43966	5000
Pardubický kraj	143736	52871	90865	45146	7725	59665	31200
Kraj Vysočina	47883	16828	31055	16828	0	30075	980
Jihomoravský kraj	161638	85221	76417	77416	7805	43917	32500
Olomoucký kraj	171290	78784	92506	68611	10173	75694	16812
Moravskoslezský kraj	181164	131660	49504	121470	10190	34788	14716
Zlínský kraj	175438	45754	129684	39074	6680	117184	12500
	1903077	1005422	897655	860166	145676	733366	167610

Tabulka 1: Celková délka cyklostezek v jednotlivých krajích

Zdroj: www.cdv.cz

Tyto údaje dávají územním celkům v Moravskoslezském kraji včetně Opavského Slezska velký prostor k rozvoji a budování cyklostezek a cyklotras zejména v extravilánu. (Centrum dopravního výzkumu, 2011).

4.3 Opavske Slezsko

Území Opavské Slezsko má rozlohu 1 072 km2 a žije tam přibližně 182 tisíc obyvatel. Opavské Slezsko zaujímá cca 20 % území Moravskoslezského kraje a žije tam 14,7 % obyvatel kraje (Český statistický úřad, 2011).

V turistické oblasti Opavské Slezsko můžeme nalézt velké množství zámku např. v Hradci nad Moravicí, Raduni či Kravařích. Stálé častěji jsou stavěné rozhledny, z kterých jsou vidět nedaleké horské destinace Beskydy a Jeseníky. Typické jsou rovněž vojenské pevnosti, či větrné mlýny. Na Opavsku se nachází významná naleziště břidlice, která tvoří specifický rys krajiny. Přirozeným centrem oblasti je město Opava ležící v nadmořské výšce cca. 250 m.n.m. V Opavě se stékají dvě turisticky důležité řeky Opava a Moravice.

Charakteristika krajiny

Okolí Opavy je velmi přívětivé pro turistiku, na své si přijdou vyznavači pěší, vodní i cykloturistiky. Krajina je zde velmi rozmanitá. Rovinaté plochy vhodné pro nenáročnou cykloturistiku, tvoří Poopavská nížina (Opava a velmi blízké okolí) a Hlučínská pahorkatina.

Tyto oblasti jsou méně zalesněné s četnými zemědělskými plochami. Členitý terén nabízí Vítkovská pahorkatina, která již náleží Nízkému Jeseníku. Oblast tvoří rozsáhlé lesní plochy a velmi zajímavá příroda. Zejména v údolí řeky Moravice, kde můžeme zvolit snadnější jízdu údolím řeky, nebo se vydat směrem od řeky do poměrně náročných kopců.

4.4 Cykloturistika v turistické oblasti Opavské Slezsko

Turistickou oblast Opavské Slezsko tvoří několik územních celku. Pro účely práce jsem pracoval s celky: město Opava, mikroregion Hlučín, mikroregion Moravice a mikroregion Hvozdnice.

Město Opava

K 31. 12. 2015 byla celková délka cyklistických komunikací v Opavě 21 688 m. Z toho jízdních pruhů vyhrazených pro cyklisty 4 080 m, pruhů pro obousměrný provoz 1 740 m, stezek pro cyklisty 1 144 m, stezek pro chodce a cyklisty (se společným provozem) 11 747m, stezek pro chodce a cyklisty (s odděleným provozem) 1 417 m a zbytek tvoříkomunikace s vyloučením motorové dopravy využívané cyklisty („Cyklistické komunikace v Opavě“, 2016).

Délka cyklistických komunikací v Opavě se neustále zvětšuje. Oproti roku 2003 je nárůst v roce 2015 téměř desetinásobný (viz. tabulka).

Délky cyklistických komunikací v Opavě

Rok	IP20+V4	IP4b+B2 (V4)	IP4b+B2	C8	C9	C10	Celkem
2003*	0 m	0 m	1 380 m	0 m	520 m	460 m	**2 360 m**
2004*	0 m	0 m	1 380 m	0 m	1 200 m	710 m	**3 290 m**
2005*	0 m	0 m	1 380 m	0 m	1 200 m	710 m	**3 290 m**
2006*	0 m	0 m	1 380 m	0 m	3 050 m	710 m	**5 140 m**
2007*	810 m	1 200 m	1 250 m	17 m	3 057 m	833 m	**7 167 m**
2008*	1 800 m	1 200 m	1 250 m	4 m	5 170 m	820 m	**10 244 m**
2009*	3 060 m	1 450 m	1 250 m	79 m	5 650 m	820 m	**12 309 m**
2010*	3 060 m	1 740 m	1 220 m	79 m	7 070 m	820 m	**13 989 m**
2011*	3 060 m	1 740 m	1 560 m	79 m	7 150 m	820 m	**14 409 m**
2012*	3 930 m	1 740 m	1 560 m	1 144 m	10 813 m	1 417 m	**20 604 m**
2013*	3 930 m	1 740 m	1 560 m	1 144 m	10 813 m	1 417 m	**20 604 m**
2014*	4 080 m	1 740 m	1 560 m	1 144 m	10 813 m	1 417 m	**20 754 m**
2015*	4 080 m	1 740 m	1 560 m	1 144 m	11 727 m	1 417 m	**21 668 m**

Tabulka 2: délky cyklistických komunikací v Opavě

Zdroj: www.opavounakole.info

Legenda:

IP20+V4	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (vyznačený na vozovce)
IP4b+B2	Obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných ulicích-vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (vyznačený na vozovce)
IP4b+B2	Obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných ulicích
C8	Stezka pro cyklisty
C9	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem
C10	Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

Mikroregion Hlučín

Město Hlučín a jeho okolí, které spadá pod turistickou oblast Opavské Slezsko, je k cykloturistice velmi příznivé. Tuto oblast můžeme nazvat „regionem kol“. Cyklotrasy vedou nenáročným terénem Hlučínské pahorkatiny a jsou vedeny po málo frekventovaných silnicích, lesních a polních cestách.

Hlučínskem prochází několik významných cyklotras, jedna cyklotrasa I. třídy: cyklotrasa č.5 Jantarová stezka, jedná II. Třídy: cyklotrasa č.55 Slezská magistrála, a dvě cyklotrasy III. Třídy: cyklotrasa č. 552 Opava - Ratibórz a cyklotrasa č. 554 Prajzská cesta. Dále je v tomto mikroregionu mnoho cyklotras IV. třídy. Dále pak devět cyklotras, které jsou značené klasicky cyklotrasa 6XXX (např. cyklotrasa č. 6091) a cyklotrasy se specifickým abecedním značením od A do W (např. cyklotrasa N). (www.info.hlucin.cz).

Mikroregion Moravice

Osu mikroregionu Moravice tvoří řeka Moravice. Tuto oblast tvoří celkem 14 obcí a 2 města Budišov nad Budišovkou a Vítkov. Raz krajině dává břidlice a údolí řeky Moravice, kde se rozprostírá Přírodní park Moravice. Tento mikroregion je vstupní bránou do Oderských vrchů, které jsou součástí Nízkého Jeseníku. Místní krajina nabízí náročnější terény a zdolávání větších převýšení. V této oblasti se často konají amatérské bikemaratóny.

Mikroregionem Moravice prochází 2 cyklotrasy III. třídy : cyklotrasa č.551"Moravice" a cyklotrasa č.503 "Odersko". Dále pak několik cyklotras IV. třídy. Největší město a sídlo mikroregionu Vítkov na svých stránkách „www.vitkov.info“ nabízí tipy na cyklovyýlety v okolí města. Jedná se o 7 tras, které jsou vedeny po místních cyklotrasách. (www.mikroregion-moravice.cz).

Mikroregion Hvozdnice

Jedná se o oblast v krajině vlnité plošiny Nízkého Jeseníku. Mikroregion spojuje 11 obci, které jsou převážně v povodí řeky Hvozdnice. Pro tuto krajinu jsou typické rozsáhlé lesy, rybníky a toky říček. Můžeme zde nalézt Přírodní park Hvozdnice, kde je vytvořen mokřadní biotop, jenž je životním prostředím mnoha druhů rostlin a živočichů. V tomto mikroregionu jsou dále Slavkovské rybníky, které jsou vhodné pro pěší a cykloturistiku. Nalezneme tam stezky doplněné o informační a mapové tabule. Dalšími turistky oblíbenými cíli jsou přírodní památka Otická sopka a břidlicové lomy v Jakartovicích.

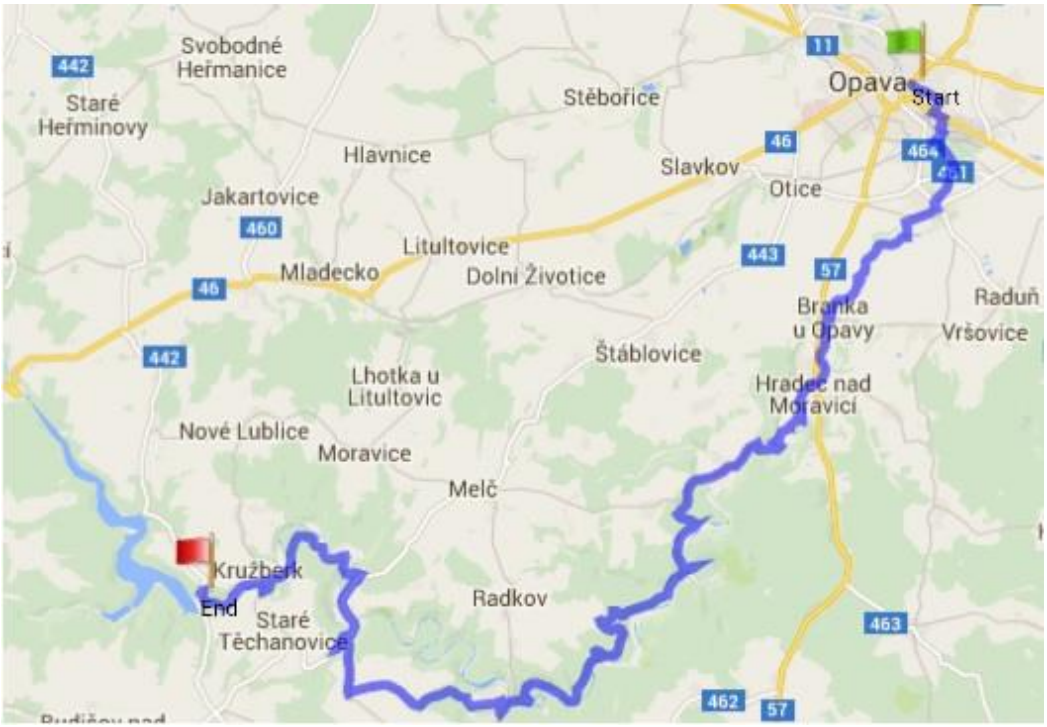
Cykloturistika v této části Opavského Slezská střída rovinatý terén v blízkosti Opavy s více náročným vlnitým terénem Nízkého Jeseníku. Výhodou jsou málo frekventované silnice, které vybízejí k silniční cyklistice. Regionem prochází několik cyklotras IV třídy. (www.mikroregionhvozdnice.cz).

4.5 Vybrané cyklotrasy v oblasti

Cyklotrasa č. 551: Kružberská přehrada – Opava

Trasa vede údolím řeky Moravice zejména po silnicích III. třídy, dále pak po lesních a asfaltových komunikacích. Doporučuji využít horské nebo trekkové kolo. Profil trasy je kopcovitý, kdy na 43 km nestoupáme cca. 900 m. Z hlediska služeb narazíme na řadu zařízení, využít můžeme například v Kružberku areál Davidům Mlýn, který nabízí kromě občerstvení a ubytování, řadu zajímavých aktivit (Lanové centrum, mini Zoo, cyklotraily- Mlýnské stezky). Cíl trasy je u vodní nádrže Kružberk. Z Kružberku se o víkendech můžeme dopravit zpátky do Opavy cyklobusem.

Zajímavá místa na trase: Weisshuf kanál, zřícenina hradu Vikštejn, vodní nádrž Kružberk a bývalé lázně Jánské koupele.



Mapa 1: Cyklotrasa č. 551

Zdroj:www.gpsies.com/

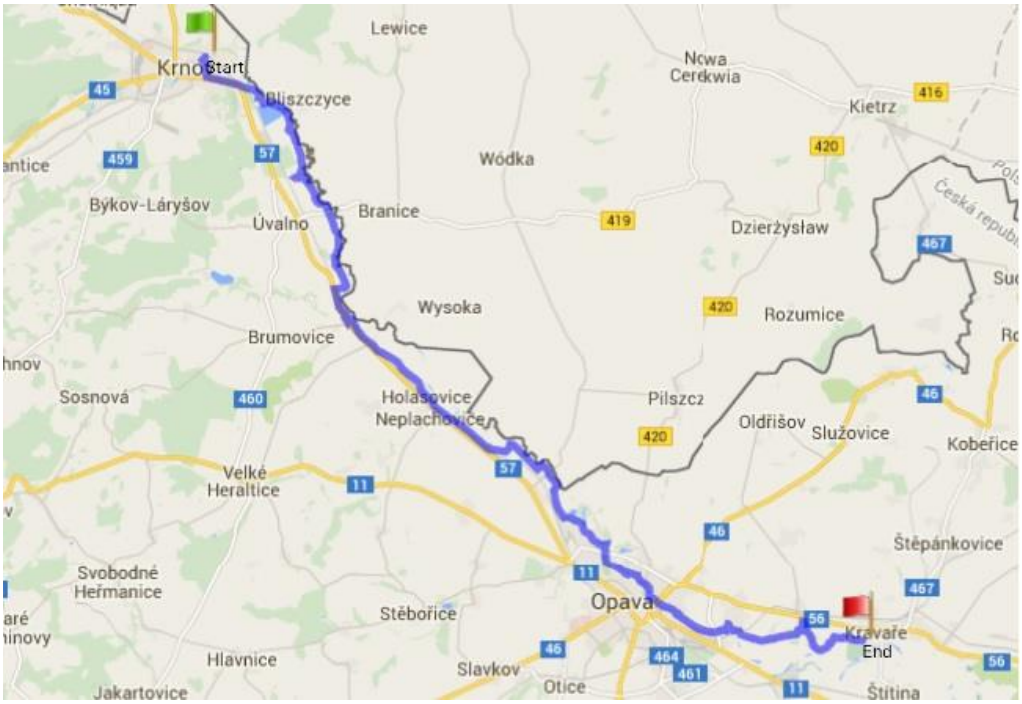
Cyklotrasa č.55: Slezská Magistrála

Jedná se o dálkovou trasu 2. třídy. Slezská magistrála začíná v městě Jeseník, pokračuje přes Krnov do Opavy, dále pak přes Kravaře až do Hlučína. Trasa je rozdělená na čtyři části, kdy Opavským Slezskem prochází poslední dvě. Tedy část úseku z Krnova do Kravař a z Kravař do Hlučína.

Krnov – Opava - Kravaře

Rovinatý úsek mezi Krnovem a Opavou je spojen novými cyklostezkami, které zaručují klidnou jízdu. V průběhu trasy narazíme na několik odpočívadel. Opavou vede cyklotrasa podél řeky Opavy. Poté trasa vede přes Velké Hoštice po šotolinovém povrchu, až k zámku v Kravařích. Tento úsek měří 33 km a nastoupne 100 m, tedy trasa je nenáročná a vhodná i pro rodiny s dětmi. Vhodné je trekkové nebo horské kolo, určité úseky se dají pohodlně projet i na silničním kole.

Cyklotrasa je vedená po nových cyklostezkách, přes obce po vedlejších silnicích a v blízkosti železniční tratě. Právě přítomnost železniční tratě, tím pádem vlakových nádraží nám dává možnost, využít vlak k přepravě s kolem.Nabídka ubytovacích a restauračních zařízení je bohatá. Za zmínku stojí certifikované zařízení se značkou "Cyklisté vítáni" v budově vzdělávacího centra Slezské univerzity.

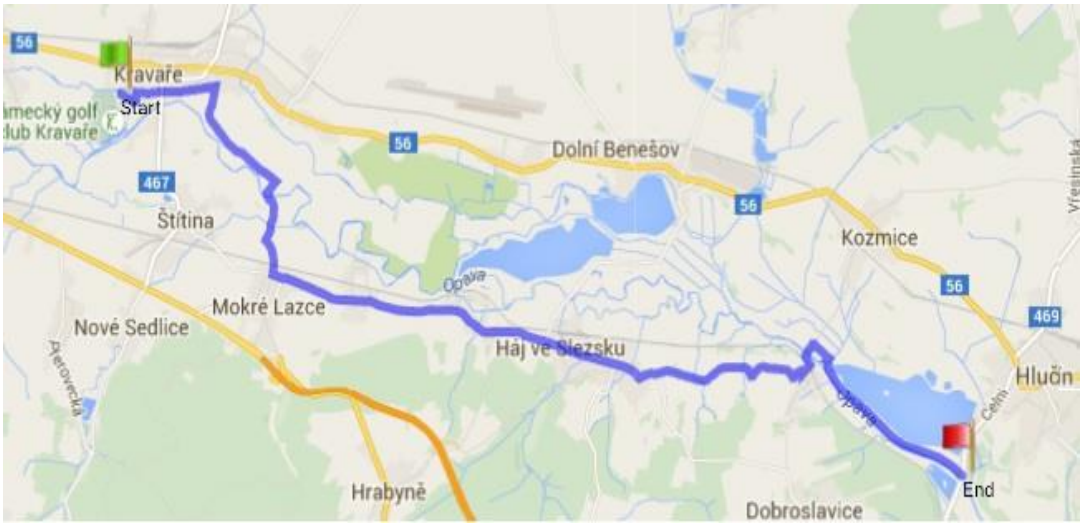


Mapa 2 : Cyklotrasa č.55 (Krnov – Opava - Kravaře)

Zdroj:www.gpsies.com/

Kravaře – Hlučín

Od zámku vede trasa vedlejší cestou až na cyklostezku, za řekou ji vystřídá asfaltovou cyklostezku šotolinový povrch, vedoucí až do Mokrých Lazců. Z Mokrých Lazců trasa vede po místních komunikacích k Hlučínskému jezeru. Tento úsek měří 17 km a nestoupáme 90 m, jedná se o rovinatou cyklotrasu. Opět je nejvhodnější trekkové nebo horské kolo. V průběhu cesty narazímena přírodní rezervaci Koutské a Zábřežské louky. Dále mezi zajímavá místa na trase patří zámek v Kravařích, či Hlučínské jezero, které nabízí sportovní vyžití a relaxaci v sportovně relaxačním areálu. Areál také nabízí možnost ubytovaní se v kempu.



Mapa 3: Cyklotrasa č.55 (Krnov – Opava - Kravaře)

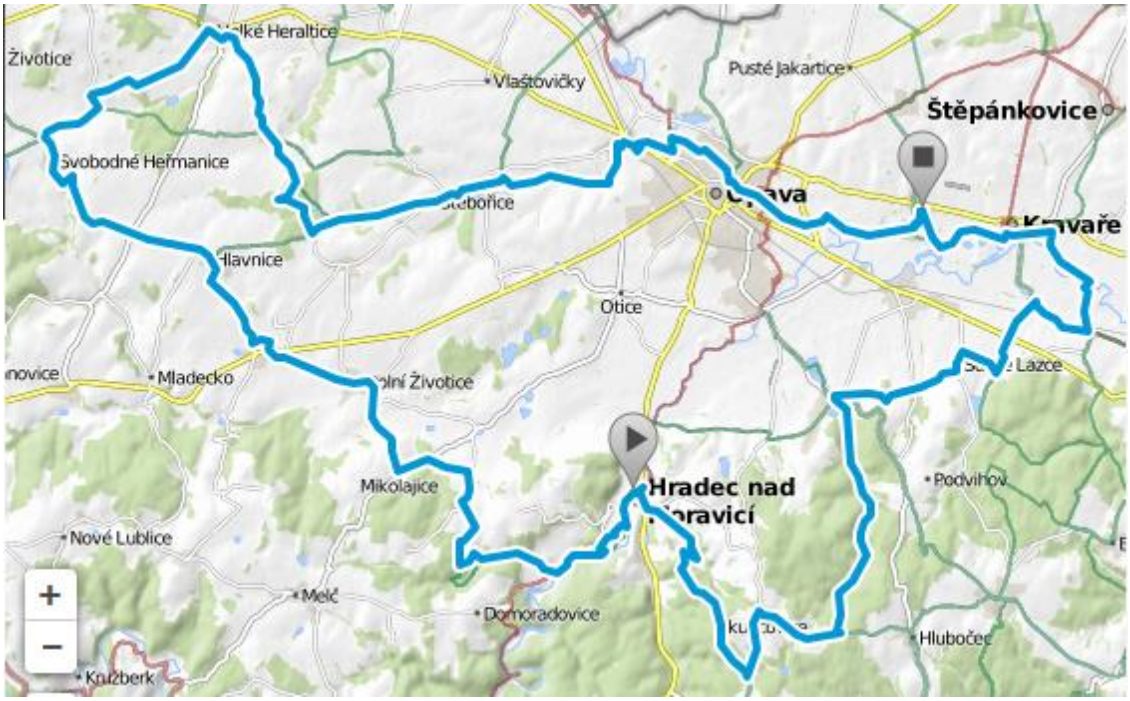
Zdroj:www.gpsies.com

Opava Radegast CykloTrack

Jestliže chceme poznat téměř celé Opavské Slezsko, vhodně se jeví okružní trasa s názvem "Opava Radegast CykloTrack". Jedná se o trasu, která vhodně propojuje několik cyklotras a cyklostezek. Má své vlastní značení a často narazíme na informační tabule s mapou přímo od tvůrce cyklotrasy. Značení umožňuje absolvovat výlet obousměrně. Trasa je koncipována jako okruh, tedy není problém se napojit v jakémkoliv místě na trase.

Start i cíl je v Opavě v Městských sadech. Délka je 90 km, absolvování celého okruhu je velmi náročné, ale můžeme si jízdu v řadě míst trasu zkrátit, či rozdělit na více dní. Nacelé trase nestoupáme 735 m. Cyklotrasa je vedená zejména po silnících III. třídy a lesních nebo polních cestách. Vhodné je použití horského nebo trekkového kola.

Po cestě narazíme na několik zámku, projedeme přírodním parkem Moravice i vojenskou linii s řadou opevnění. Za navštívení určitě stojí rozhledna v Jakubčovicích, kde je nejvyšší bod trasy v 510 m.n.m. Ubytovacích a stravovacích zařízení je na okruhu celá řada.



Mapa 4: Opava Radegast CykloTrack

Zdroj: www.bikemap.net

Tematické cyklotrasy

Na webových stránkách Moravskoslezského region (www.msregion.cz) jsou doporučovány tyto tematické cyklistické trasy:

Břidlicová stezka

Naučná stezka měří 33 km. Je určená pro pěší turistiku a cykloturistiku. Seznamuje turisty s místy těžby břidlice. Nachází se zejména mezi městy Budišov nad Budišovkou a Vítkovem.

Po trase narazíme na 13 tematických informačních tabulí se specificky bílou barvou. Okružní trasa začíná v u železniční stanice Budišov nad Budišovkou a prochází obcemi Svatoňovice a Čermná ve Slezsku. Je vhodné zvolit horské kolo.

Z Bezručovy Opavy do Beethovenova Hradce (zámky)

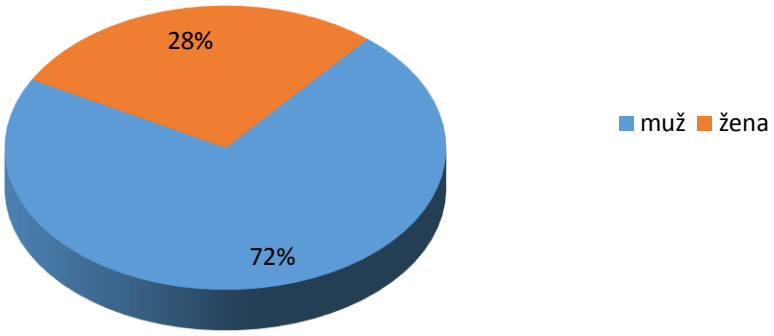
Z Opavy se vydáme po toku řeky Opavy cyklotrasou č. 55 k zámku v Kravařích, kde se napojíme na cyklostezku č. 6005 po níž pojedeme až k zámku v Raduni. Tam odbočíme na cyklotrasu č. 6140, která nás dovede do Pusté Polomi, pak pojedeme po cyklotrase č. 6141 přes Jakubčovice, kde se nachází turisticky oblíbená rozhledna, až do Hradce nad Moravicí. V Hradci se nachází malebný zámek, který je od roku 2001 národní kulturní památkou. Z Hradce nad Moravicí se po cyklotrase č. 551 dostaneme zpátky do Opavy.

5 VÝSLEDKY VÝZKUMU

Z připravených 150 dotazníku, bylo respondenty vyplněno 135, což představuje 90% návratnost.

Pohlaví respondentů

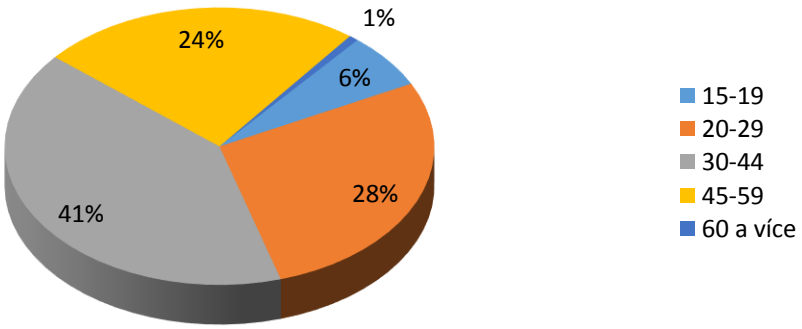
Dotazníkového šetření se zúčastnilo 72 % mužů a 28 % žen.



Graf 2: pohlaví respondentů

Věk respondentů

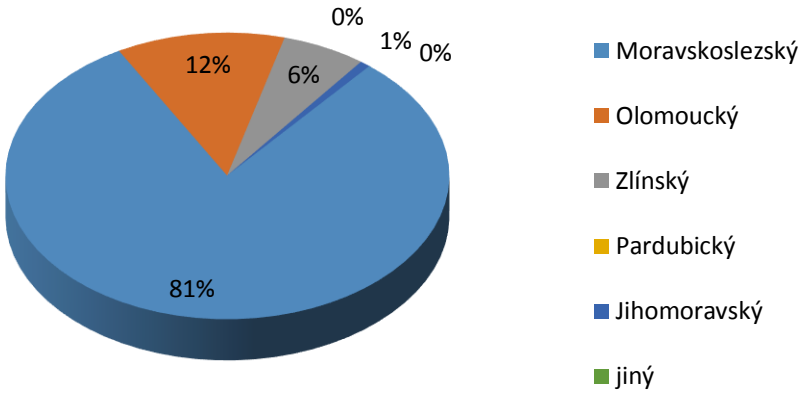
Z hlediska věku nejpočetnější skupinu tvořili osoby ve věku 30 – 44 let 42 %. Následovali mladí lidé ve věku 20 – 29 let 28%. O něco méně pak osoby ve věku 45 – 59 let 24 %. Poměrně malou skupiny tvořili adolescenti 15 – 19 let 6 %. Z 1 % tvořili cykloturisti ve věku 60 let a více.



Graf 3: věk respondentů

Bydliště respondentů (kraj)

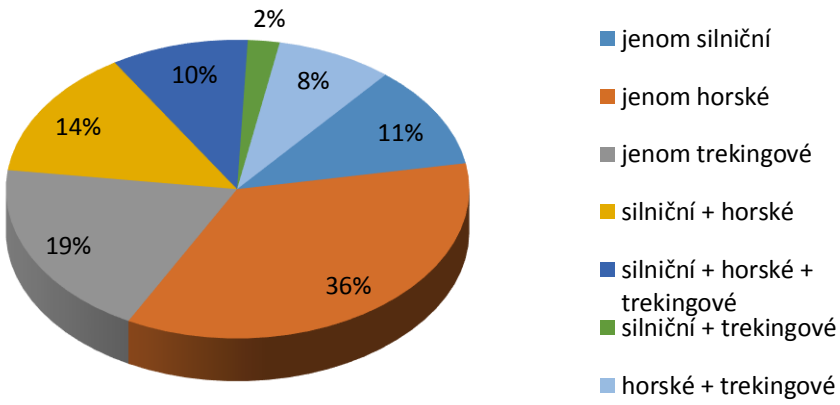
Nejpočetnější skupinu tvořili respondenti z Moravskoslezského kraje 81 %. Dále pak z Olomouckého kraje 12 %. Své zastoupení měl i Zlínský kraj 6 % a Jihomoravský kraj 1 %.



Graf 4: bydliště respondentů

Typ kola respondentů

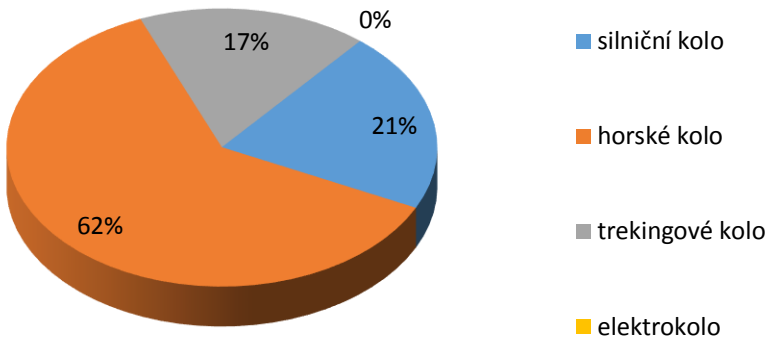
Z procentuálního hlediska tvoří nejpočetnější skupinu cyklisti vlastnicí jenom horské kolo 36 %. Dále jenom trekkingové kolo 19 % a jenom silniční 11 %. Řada cykloturistů vlastní více kol. Nejčastější kombinaci tvoří horské kolo a silniční kolo 14 %. Horské, silniční a trekkingové vlastní 10 % dotázaných. Horské a trekkingové vlastní 8 % respondentů. Nejmenší zastoupení mají osoby vlastnící horské a trekkingové kolo 2 %.



Graf 5: typ kola respondentů

Nejvíce užívaný typ kola respondentů

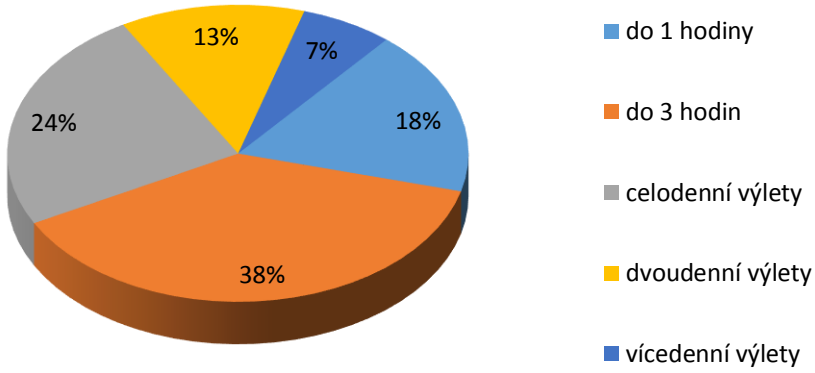
Dotázaní respondenti nejčastěji jezdí na horském kole 62 %. Na silničním kole nejvíce vyjíždí 21 % a na trekkingovém 21 % dotázaných cykloturistů.



Graf 6: nejvíce užívaný typ kola respondentů

Doba vyjížďky na kole

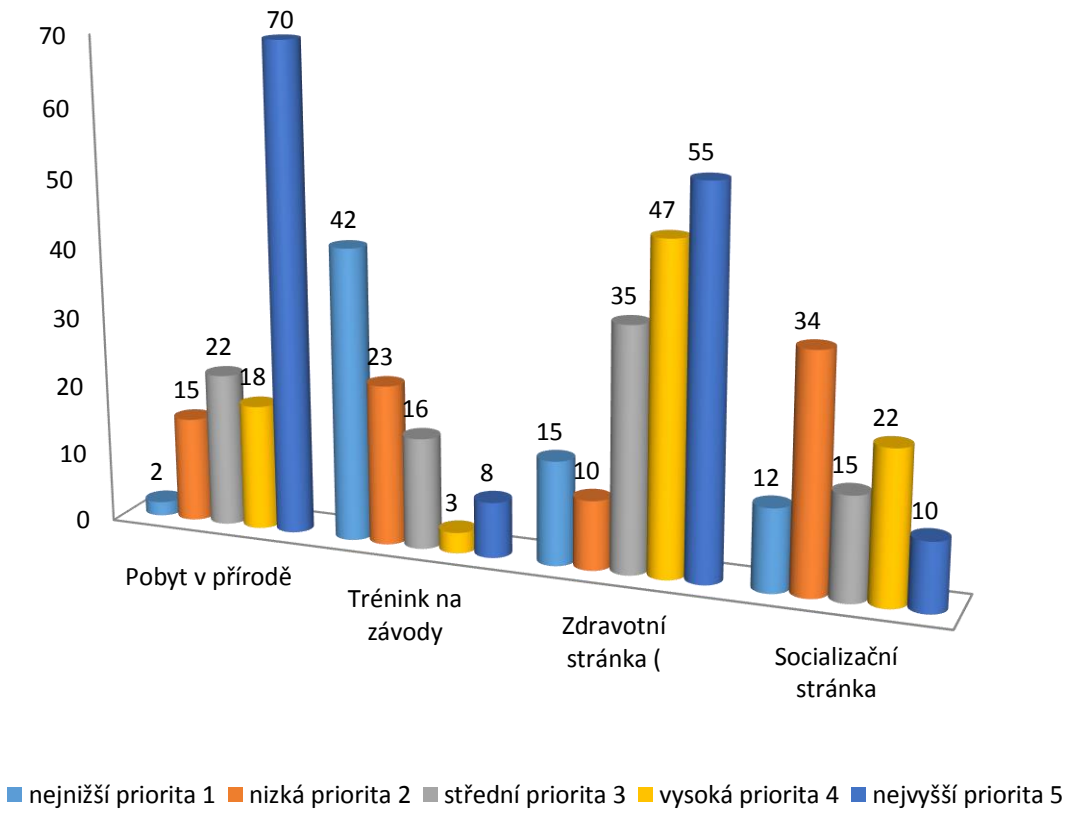
Vyjížďky na kole do 3 hodin preferuje 38 % dotázaných. Na celodenní výlety vyjíždí 24 % cykloturistů. Na cyklovýlety do 1 hodiny se vyjíždí 18 %. Dvoudenní výlety preferuje 13 % a vícedenní 7 % respondentů.



Graf 7: doba vyjížďky na kole

Hlavní důvody vyjížďky na kole

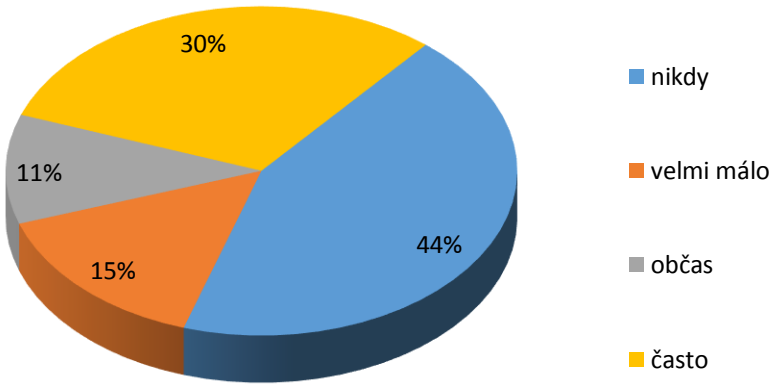
Pobyt v přírodě jako motiv, či důvod vyjížďky na kole má nejvyšší prioritu pro 70 lidí ze všech dotázaných, pouze pro 2 respondenty nejnižší. Pro 8 respondentů je hlavním důvodem vyjížďky na kole trénink na závody, avšak pro 42 respondentů, není trénink na závody prioritní vůbec. Pro 55 dotázaných jsou nejvýše prioritní zdravotní benefity jízdy na kole. Socializační stránka, neboli společná vyjížďka s přáteli má, pro 22 osob vysokou prioritu, ale pro 34 nízkou.



Graf 8: hlavní důvody vyjížďky na kole

Doprava do práce/školy na kole

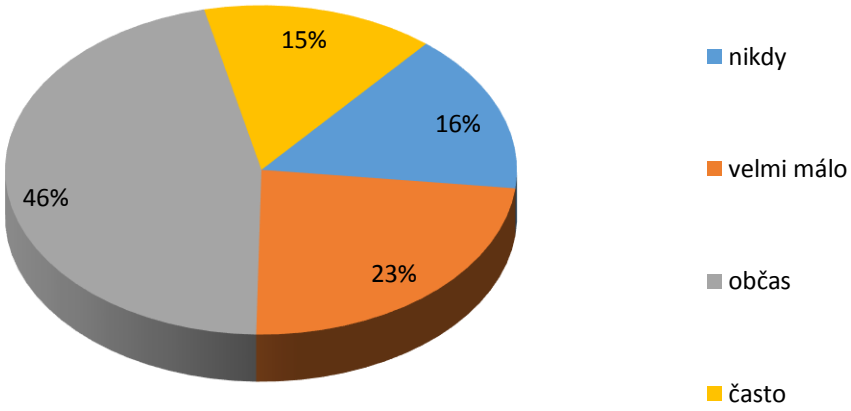
Nejvíce 44 % respondentů se nejezdí do práce nebo školy na kole. Často se dopravuje na kole 30 %, velmi málo 15 % a pouze občas 11 %.



Graf 9: doprava do práce/školy na kole

Návštěva určitého místa

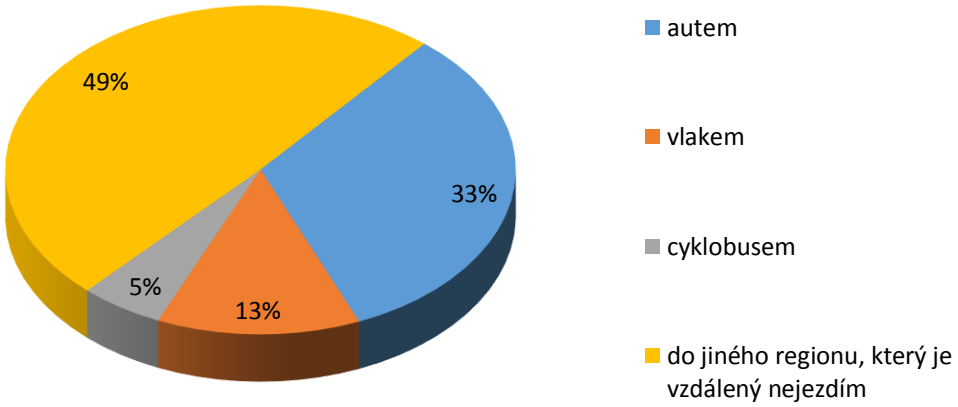
Pomocí kola se na určité místo dopravuje občas 46 % dotázaných cykloturistů, často pouze 15 %. Velmi málo využívá kola 23 % a nikdy 16 %.



Graf 10: návštěva určitého místa

Typ dopravy na cyklovýlet do jiného vzdáleného regionu

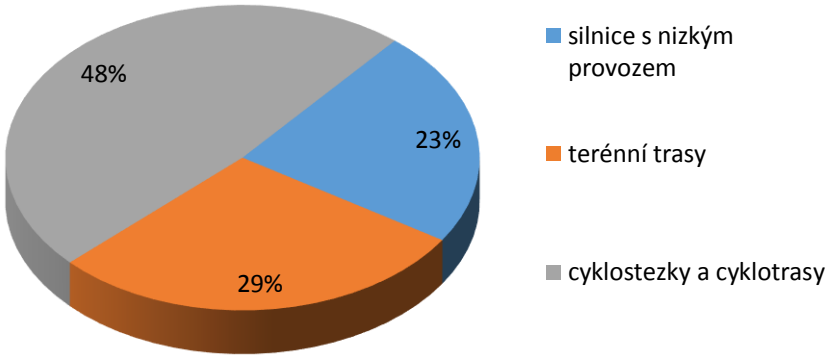
Polovina dotázaných přesně 49 % uvedla, že do vzdáleného regionu na cyklovýlety nejezdí vůbec. Autem ses kolem dopravuje 33 % respondentů, vlakem 13 % a nejméně dotázaní využívají cyklobusy 5 %.



Graf 11: typ dopravy na cyklovýlet do jiného vzdáleného regionu

Výběr jízdní trasy

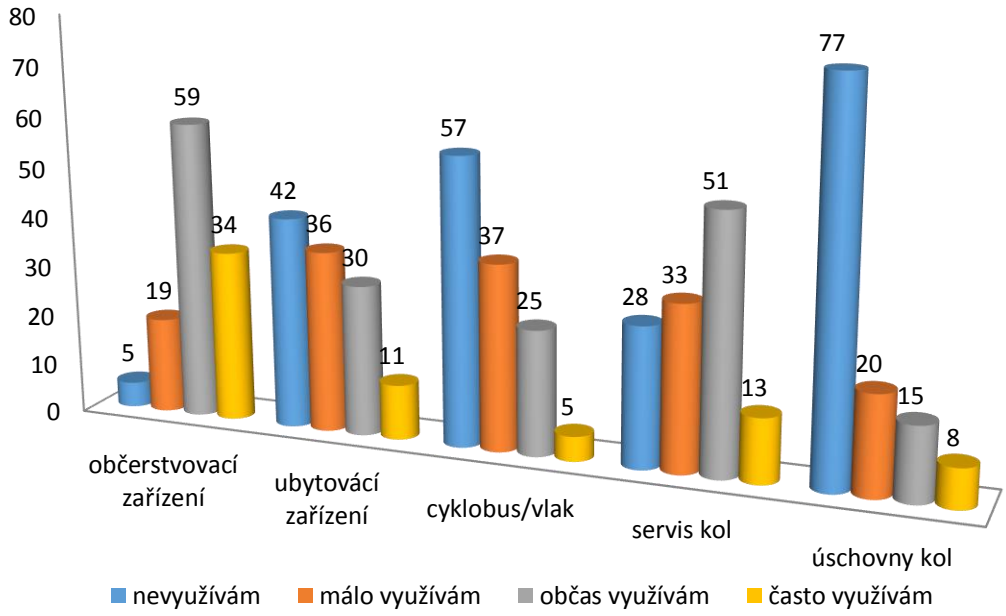
Nejvíce dotázaných 48 % preferuje cyklostezky a cyklotrasy. Následují terénní trasy 29 % a silnice s nízkým provozem 23 %.



Graf 12: výběr jízdní trasy

Využívané služby

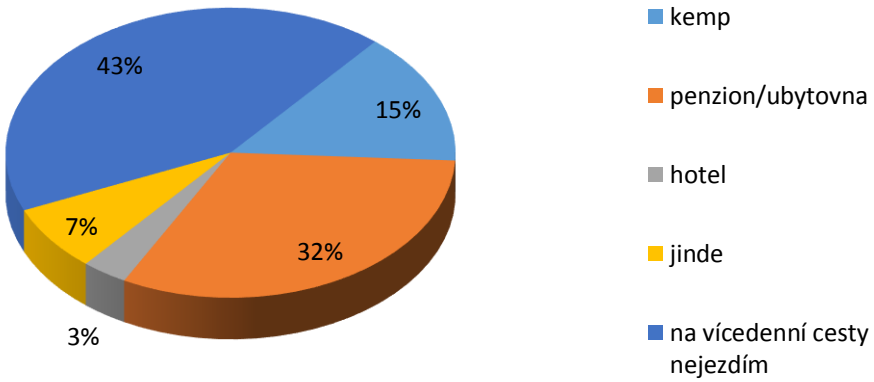
Z dotazníkového šetření vyplynulo, že občerstvovací zařízení občas využívá 59 lidi ze všech dotazovaných, kteří na danou otázku odpověděli (celkově 117), jen 5 osob odpovědělo, že občerstvovací zařízení nevyužívá vůbec. Ubytovací zařízení vůbec nevyužívá 42 dotazovaných, často využívá ubytování pouze 10 ze všech odpovídajících respondentů (119). Cyklobus nebo vlak vůbec nevyužívá 57 respondentů, často pouze 5. Na tuto otázku odpovědělo 124 dotazovaných. Servis kol občas využije 38 cykloturistů ze všech odpovídajících, servis kol vůbec nevyužívá 23 respondentů (odpovědělo 125). Úschoven kol vůbec nevyužívá 77 lidí ze všech respondentů, málo využívá úschoven kol 20 osob, často pouze 8 respondentů (odpovědělo 120).



Graf 13: využívané služby

Ubytování při vícedenní cestě na kole

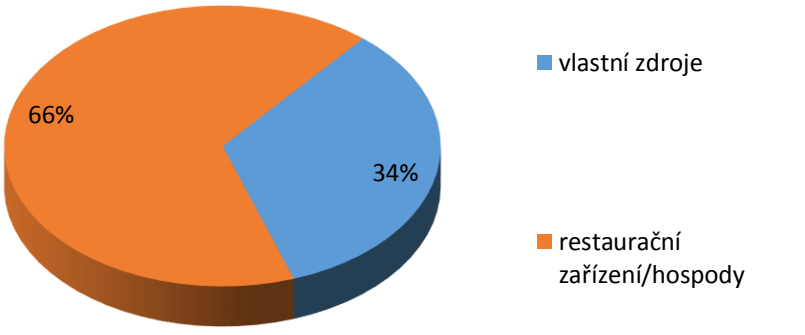
Nejpočetnější skupina dotázaných 43 % na vícedenní cesty s kolem nejezdí. V penzionu nebo v ubytovně se ubytovává 32 %. V kempu 15 %, v hotelu 3 % a jinde 7 % z dotázaných cykloturistů.



Graf 14: ubytování při vícedenní cestě na kole

Občerstvení na cyklovýletě

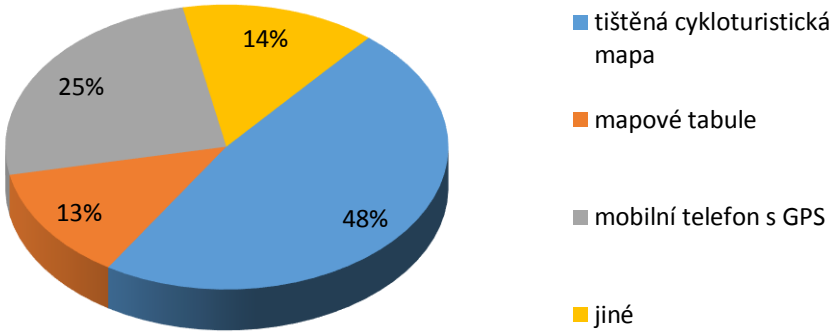
Restauračního zařízení, či hospod k občerstvení při cyklovýletech využívá 66 % dotázaných. Vlastní zdroje 34 %.



Graf 15: občerstvení na cyklovýletě

Orientace na cyklovýletě

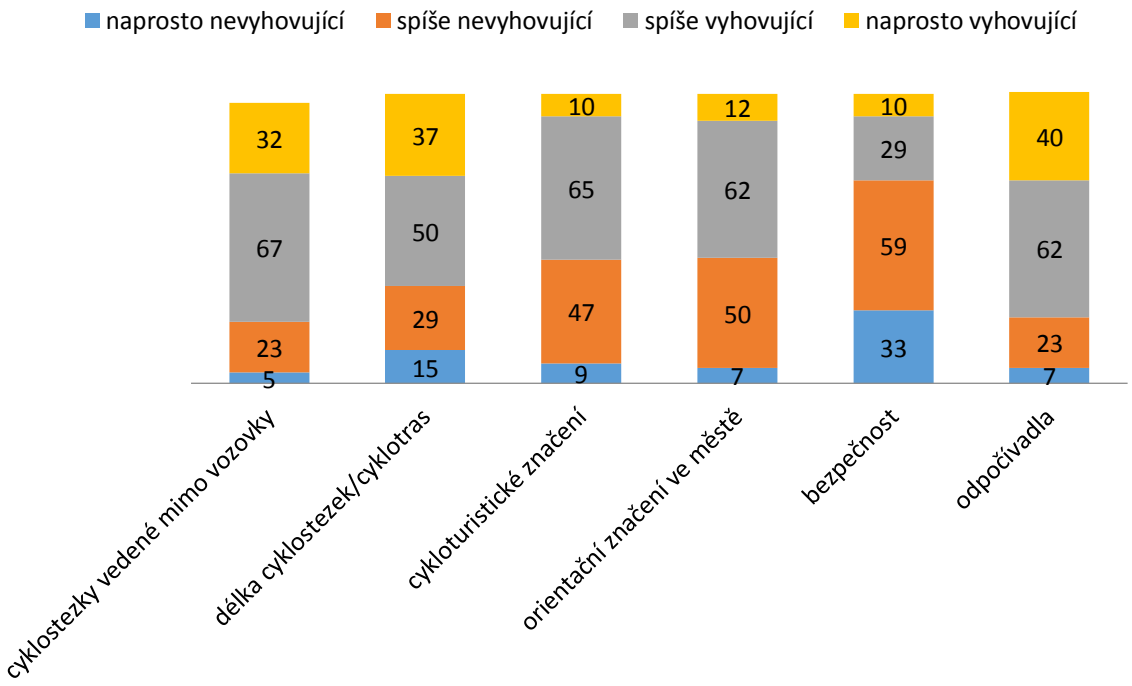
Tištěnou cykloturistickou mapu používá k orientaci 48 % respondentů. Mobilní telefon s GPS 25 % dotázaných. Mapové tabule využívá 13 %. Jiným způsobem se orientuje na cyklovýletě 14 % cykloturistů.



Graf 16: orientace na cyklovýletě

Stav cyklotras/cyklostezek v Opavské Slezsku

Respondenti považují stav cyklotras a cyklostezek v turistické oblasti Opavské Slezsko převážně jako spíše vyhovující. Nejvíce kladných odpovědí se objevilo u cyklostezek vedených mimo silnice (spíše vyhovující= 67 a naprosto vyhovující= 32) a u odpočívadel (spíše vyhovující= 62 a naprosto vyhovující= 40). Respondenti také kladně hodnotili cykloturistické značení (spíše vyhovující= 65 a naprosto vyhovující= 10 a orientační značení ve městech (spíše vyhovující= 62 a naprosto vyhovující= 12. Záporné hodnocená má otázka bezpečnosti (spíše nevyhovující= 59 a naprosto nevyhovující= 33).



Graf 17: stav cyklotras/cyklostezek v Opavské Slezsku

Nejoblíbenější trasy

Na tuto otevřenou otázku bylo dohromady zodpovězeno v 98 dotaznících. Nejčastěji odpověď byla: „okolo řeky Moravice“, případně „okolí Hradce nad Moravicí“ (52 odpovědí), v této oblasti je cyklotrasa č. 551 z Kružberku do Opavy. Pro 15 respondentu je neoblíbenější trasa vedoucí z Opavy do Kravař, tato trasa je součástí cyklotrasy č.55 Slezská Magistrála. Méně často se pak objevují odpovědí: „Opava Radegast Cyklotrack“, „Opava – Žimrovice“, „Vítkov“, „Opava – Oldřišov“.

Co vadí/ chybí v oblasti cykloturistiky v Opavském Slezsku

K této otázce se vyjádřilo pouze 34 dotázaných cykloturistů. Objevují se odpovědi typu: „množství lidí na cyklostezkách“, „více cyklostezek“, „malá propagace“, „málo odpočívadel“,“ málo občerstvovacích zařízení“, málo cyklostezek vedených mimo silnice“.

6 DISKUSE A ZÁVĚRY

Dotazování se zúčastnili zejména muži, což ukazuje na větší oblíbenost cykloturistiky u mužů než u žen, zejména při sběru dat na amatérském cyklistickém závodě, byl tento rozdíl markantní. Věkové rozpoložení bylo různorodé, avšak ukazuje na velký zájem o cykloturistiku mužů ve věku 30 – 44 let. Stejný výsledek z hlediska pohlaví a věku vzešel z cyklo a inline průzkumu od CzechTourismu. Drtivá většina respondentů bydlí v Moravskoslezském kraji, spolu s faktem, že téměř polovina do jiného vzdáleného regionu na cyklovýlety nejezdí, se ukazuje, že většina provozuje cykloturistiku v místě bydliště.

S tímto souvisí poměrně menší využívání služeb jako ubytovacích zařízení, cyklobusů vlaku a úschoven kol. Většina jezdí nejčastěji na cyklovyjížďky do 3 hodin, vícedenní výlety preferuje pouze 7 % dotazovaných, v průzkumu CzechTourimu se jedná o 10 %. Každý čtvrtý dotazovaný preferuje celodenní vyjížďky.

Častým jevem je vlastnění více typu jízdních kol, souvisí to s čím dál větší dostupností. Podle Českého statistického úřadu je v ČR 6 387 678 jízdních kol. U respondentů se nejčastější objevuje kombinace: horské kolo + trekkingové kolo z 19 % a horské + silniční kolo ze 14 %. Vlastnění více typu kol nám dává více možnosti pro provozování cykloturistiky, kdy se můžeme přizpůsobit terénu, vzdálenosti vyjížďky, motivu vyjížďky, případně počasí. I přes velké množství kol na trhu, nejpopulárnější je horské kolo, dle výsledku výzkumu 62 % dotazovaných právě na tomto kole tráví nejvíce času.

Vyjížďky na kole spojené s pobytem času v přírodě a zdravotním benefity u dotazovaných, převládají v preferencích nad trénováním na závody i přes to, že část dotazování probíhala přímo v dějišti masového závodu. Tento fakt souvisí s charakterem cykloturistiky, která je většinou provozována jako rekreační a kompenzační aktivita. Společná vyjížďka s přáteli není prioritním jevem u dotazovaných, je to dané tím že se jedná o nekolektivní pohybovou aktivitu.

Jestliže by si dotazování mohli vybrat, tak 48 % většina by upřednostnila cyklostezku či cyklotrasu. Do práce, či školy na kole vůbec nejezdí 44 % respondentů, 30 % jezdí často, tento fakt hodně souvisí, zda po trase do práce nebo školy vede cyklostezka, či nějaká cyklotrasa. Z výsledku velkého průzkumu CzechTourismu vyplynulo, že 13 % dotazovaných jezdí do práce na kole. Kolo jako dopravní prostředek k návštěvě určitého místa občas využívá téměř polovina dotazovaných. Cykloturisti, kteří jezdí s kolem do jiného vzdáleného regionu, což představuje 51 % respondentů, pro přepravu nejvíce používají automobil 67 % méně pak vlak 28 %, nebo cyklobus 10 %.

Z hlediska služeb jsou respondenty málo využívané úschovny kol, což je často zapříčiněné jejich malým počtem. Dále pak jsou málo využívané již zmíněné cyklobusy a vlaky.

Naopak velmi často dotazovaní cykloturisti využívají občerstvovací zařízení jako restaurace, či hospody, pouze 34 % se občerstvuje z vlastních zdrojů. Ubytovací zařízení nejsou cykloturisty příliš využívané, pouze 34 % je občas nebo často využívá. Tento fakt souhlasí s předešlými výsledky, s kterých se dá usoudit, že většina provozuje cykloturistiku pouze v místě bydliště. Servis kol občas využije větší polovina respondentů.

K orientaci na cykovýletě je dotazovanými cykloturisty nejvíce využívaná tištěná mapa, tento fakt také vyplynul z cyklo a inline průzkumu CzechTourismu. Jako moderní trend se jeví orientace v terénu pomocí mobilního telefonu se zabudovaným GPS modulem.

Při posuzování cyklostezek a cyklotras v Opavském Slezsku se téměř u všech faktoru respondenti nejčastěji přiklonili k odpovědi spíše vyhovující, pouze v otázce bezpečnosti převládala odpověď spíše nevyhovující. V případě cyklostezek vedených mimo silnice jen málo cykloturistů odpovědělo záporně, tento fakt souvisí nejspíše s neustálým budováním nových cyklostezek, zejména v posledních letech. Pozitivně hodnotí taky jejích délku, která se hlavně v městech skokově zvětšuje. Cykloturistické značení většině vyhovuje, zapříčinil se za to zejména Český klub turistů. Kladné hodnocení dále obdržely odpočívadla, jejich počet se zdá být přímo úměrný poptávce.

Velmi záporně však dotázaní hodnosti bezpečnost. Přesně 45 % respondentů ji hodnotí jako spíše nevyhovující a 25 % jako naprosto nevyhovující. Tento trend je už obecně spjat s cyklistikou. Dle ředitelství služby dopravní policie byl v roce 2012 podíl na celkovém počtu dopravních nehod s účastí cyklistů v okrese Opava 10,47 % (Ředitelství služby dopravní policie, 2012). Zapříčinění může mít jak nebezpečná jízda samotných cyklistů a řidičů, nepřítomnost nebo špatná návaznost cyklostezek na cyklotrasy.

K otevřeným otázkám se ne všichni respondenti vyjádřili. Nejčastější odpovědi na první otázku: „Vaše nejoblíbenější trasy vedou v okolí?“ respondenti nejčastěji odpovídali v okolí řeky Moravice, kde vede cyklotrasa č. 551. Jedná se o velmi populární cyklotrasu díky krajině, kterou prochází. Na této trase můžeme dále narazit na řadu doprovodných služeb. Na druhou otevřenou otázku odpovědělo pouze 34 cykloturistů. Jejích odpovědí zahrnovaly povětšinou deficity z hlediska množství: cyklostezek, odpočívadel, občerstvovacích zařízení či propagace. Jelikož se vyjádřila pouze mála část ze všech respondentů, lze usuzovat, že většina dotazovaných je se stavem cykloturistiky v Opavském Slezsku spokojena.

8 SOUHRN

Hlavní cílem práce bylo zpracovat analýzu současného stavu cykloturistiky v turistické oblasti Opavské Slezsko.

V teoretické části práce je stručně zmíněná historie cykloturistiky až po detailnější popis současného stavu cykloturistiky, který sebou přináší další aspekty jako: cyklostezky, cyklotrasy, cykloturistické značení apod.

Praktická část se zabývá cykloturistikou v turistické oblasti Opavské Slezsko, včetně zmínění atraktivních míst a popis vybraných cyklotras. Výsledky výzkumu nám ukázaly chování cykloturistů ve využívání služeb, jejích priority a pohled na stav cyklostezek a cyklotras v turistické oblasti Opavské Slezsko.

9 SUMMARY

The main objective was to prepare an analysis of the current state of cycling in the tourist area of Opavian Silesia.

The theoretical part briefly mentioned the history of cycling to the detailed description of the current state of cycling tourism, which brings other aspects such as: cycling tracks, cycling paths, cycling tourism marking etc.

The practical part deals with cycling tourism in the tourist area of Opavian Silesia, including mentioning attractions and description cycling tracks and paths. The research results have shown us the behavior of cyclists in the use of services, their priorities and views on the state of cycling paths and tracks in the tourist area of Opavian Silesia.

REFERENČNÍ SEZNAM

Anonymous. (2015). Retrieved 20. 5. 2016 from the World Wide Web: http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1518552-v-cesku-rostou-stovky-kilometru-cyklostezek-diky-novele-zlevni

Boháč, Š. (2006). Cyklostezky a cyklotrasy - terminologie. Retrieved15. 5. 2016 from the World Wide Web:http://www.praha.eu/public/b4/38/11/1104048_140344_Cykloterminologie.pdf

Centrum dopravního výzkumu. (2011) Cyklistické desatero pro města. Retrieved 13.5.2016 from World Wide Web: http://www.opavounakole.info/opava/dokumenty/cyklisticka-mesta-cyklisticke-desatero.pdf

„Cyklistické komunikace v Opavě“. (2016). Retrieved 10. 6. 2016 from the World Wide Web http://www.opavounakole.info/opava/cyklisticke_komunikace_opava_2016.htm

Čech, J. (1998). Malá encyklopedie cestovního ruchu: vybrané pojmy v češtině a angličtině, definice, zkratky. Praha: Idea servis.

České dráhy. (2014). Retrieved 10. 6. 2016 from the World Wide Web: http://www.ceskojede.cz/rubriky/aktuality/preprava-kol-vlaky-ceskych-drah-vzrostla-o-6/

Český statistický úřad. (2011). Retrieved 16. 6. 2016from World Wide Web: https://www.czso.cz/csu/sldb

Český statistický úřad. (2013). Retrieved 12. 5. 2016 from World Wide Web: https://www.czso.cz/csu/czso/modul_zamestnanosti_cestovniho_ruchu

Dvouletý, F. (2001). Turistika zdravotně postižených. In P. Tilinger, A. Rychecký, & T. Perič (Eds.), Národní konference Sport v ČR na začátku nového tisíciletí 1. díl (383–384). Praha: FTVS UK.

EVS Consulting. (2013). Marketingová strategie rozvoje cestovního ruchu turistické oblasti Opavské Slezsko. Retrieved 14. 4. 2016 from World Wide Web: www.opavske-slezsko.cz/e_download.php?file=data/editor/33cs_1.pdf&original=01+Marketingova+Strategie+TO+Opavske+Slezsko.pdf

Francová, E. (2003). Cestovní ruch. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Franklin, R. (2009), Futurecities are cycling cities. Brussels: European Cyclist Federation.

Gerig, U., Frischknecht, T. (2004). Jezdíme na horském kole. České Budějovice: Kopp.

Halada, A., Jakeš, A,, Krejčí, J., Křemeček I., Macka J. (2007). Na kole křížem krážem po Moravě a Slezsku. 1. Vydání. Havlíčkův Brod:Tiskárny Havlíčkův Brod.

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

Jdemetaky. (2011). Značka Bez Bariér. Retrieved 17. 5. 2016 from the World Wide Web: http://www.jedemetaky.cz/cz/bezbarier/index.php

Klub českých turistů. (2011). Turistika pro všechny. Retrieved 12. 3. 2016 from the World Wide Web: http://www.kct.cz/program/turistika-pro-vsechny

Klub českých turistů. (2007). Rada značení: Učební text pro značkaře díl N – Značení cyklotras. Retrieved 12. 3. 2016 from the World Wide Web: http://www.ceskojede.cz/rubriky/znaceni-cyklotras/ke-stazeni/

Korvas, P. (2007). Aktivní formy cestovního ruchu. Brno: Masarykova univerzita.

Kotíková, H. (2013). Nové trendy v nabídce cestovního ruchu. Praha: Grada Publishing.

Landa, P., Liškova, J. (2004). Rekreační cyklistika. Praha: Grada Publishing.

Ludvik, M. (1986) Malá encyklopedie turistiky. Praha: Olympia.

Makeš, P., Král, L. (2002) Velká kniha cyklistiky. Praha: Computer Press.

Ministerstvo dopravy. (2013) Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Retrieved 13.5.2016 from World Wide Web: http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. (2009). Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Mobile 2020. (2011). Cyklodopravní encyklopedie. Retrieved 13.5.2016 from World Wide Web: http://mobile2020.eu/country-pages/ceska-republika/handbook.html

Mourek, D. (2011). Cykloturistika: Současný stav a perspektivy v ČR. Praha: CzechTourism.

Ondráček, J. & Hřebíčková, S. (2007). Cykloturistika. Brno: Masarykova Univerzita Brno.

Orieška, J. (1999). Technika služeb cestovního ruchu. Praha: Idea Servis.

Pásková, M., Zelenka, J. (2002). Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

Ryglová, K., Burian, M. & Vajčnerová, I. (2011). Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi. Praha: Grada.

Ředitelství služby dopravní policie. (2012). Přehled o nehodovosti. Retrieved 1.5.2016 from World Wide Web: www.policie.cz/soubor/1-web-strany-1-25-export-adobe-pdf.aspx

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

Správa Krkonošského národního parku. (2010) Krkonoše bez bariér. Retrieved 23.5.2016 from World Wide Web: http://www.krnap.cz/data/Files/pages/krnap-krkonose-bez-barier-cz-lowres_1296200438365.pdf

Stem/Mark. (2011). Národní cyklo a in-line průzkum: reprezentativní výběr populace – září 2011.

Tureac, C.E., Anca, T. (2008). Types and Forms of Tourism. Danubis: Acta Universitatis.

Vyškovský, J. et al., (1997) Turistika a sporty v přírodě. Brno: Masarykova univerzita. Retrieved 20.5.2016 from World Wide Web: http://www.mmr.cz/getmedia/f015224c-ff91-4cad-a37b-dc0dc1072946/Vyhlaska-MMR-398_2009

World Health Organization. (2008). Transport, environment and health, WHO Regional Publications, European Series, No. 89, p.

SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ, TABULEK A MAP

Obrázek 1: značení cyklotras

Obrázek 2: značení cykloturistických tras

Obrázek 3: stezka pro cyklisty

Obrázek 4: stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

Obrázek 5: stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem

Obrázek 6: stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

Obrázek 7: komunikace s vyloučením motorové dopravy

Obrázek 8: bariéry pro jednotlivé uživatelské skupiny a způsob jejich překonání

Obrázek 9: logo „Bez Bariér!

Obrázek 10: značení vhodných bezbariérových cílů v Krkonoších

Obrázek 11: turistické oblasti České republiky

Tabulka 1: celková délka cyklostezek v jednotlivých krajích

Tabulka 2: délky cyklistických komunikací v Opavě

Mapa 1: Cyklotrasa č. 551

Mapa 2: Cyklotrasa č.55 (Krnov – Opava - Kravaře)

Mapa 3: Cyklotrasa č.55 (Krnov – Opava - Kravaře)

Mapa 4: Opava Radegast CykloTrack

Graf 1. : délka cyklostezek připadajících průměrně na 100 obyvatel v jednotlivých krajích

Graf 2: pohlaví respondentů

Graf 3: věk respondentů

Graf 4: bydliště respondentů

Graf 5: typ kola respondentů

Graf 6: nejvíce užívaný typ kola respondentů

Graf 7: doba vyjížďky na kole

Graf 8: hlavní důvody vyjížďky na kole

Graf 9: doprava do práce/školy na kole

Graf 10: návštěva určitého místa

Graf 11: typ dopravy na cyklovýlet do jiného vzdáleného regionu

Graf 12: výběr jízdní trasy

Graf 13: využívané služby

Graf 14: ubytování při vícedenní cestě na kole

Graf 15: občerstvení na cyklovýletě

Graf 16: orientace na cyklovýletě

Graf 17: stav cyklotras/cyklostezek v Opavské Slezsku

PŘÍLOHY

Dotazník pro cykloturisty v oblasti Opavské Slezsko

poznámka: Zakroužkujte Vaší odpověď, případně více odpovědí. Děkuji za Váš čas.

1. Pohlaví

a, **muž** b,**žena**

2. Věk

a, **15-19 let** b, **20-29 let** c, **30-44 let** d, **45-59 let** e, **60 a více let**

3. Bydlím v kraji?

a, **Moravskoslezském** b, **Olomouckém** c, **Zlínském** d, **Pardubickém**
e, **Jihomoravském** f, **jiném**

4. Vlastním? *(může být více odpovědí)*

a, **silniční kolo** b, **horské kolo** c, **trekingové kolo** d, **eletrokolo**

5. Nejčastěji používám? *(může být více odpovědí)*

a, **silniční kolo** b, **horské kolo** c, **trekingové kolo** d, **eletrokolo**

6. Na kole většinou vyjíždím na dobu:

a, **do 1 hodiny** b, **do 3 hodin** c, **na celodenní výlety** d, **na dvoudenní (např. víkendové) výlety**
e, **na vícedenní výlety**

7. Jakou má pro mě prioritu při vyjížďce na kole…? (zvolte od *1-nejnižší priorita až po 5-nejvyšší priorita)*

a, **pobyt v přírodě - 1 2 3 4 5 +**
b, **trénink na závody - 1 2 3 4 5 +**
c, **zdravotní stránka (pohyb) - 1 2 3 4 5 +**
d, **socializační stránka (společná vyjížďka s přáteli) - 1 2 3 4 5 +**

8. Jak často využívám jízdní kolo k…? (zvolte od 1- nikdy, 2 – velmi málo, 3 – občas, 4 - často)

a, **doprava do práce/školy - 1 2 3 4 +**
d, **navštívení určitého místa (restaurace, kulturní události apod.) - 1 2 3 4 +**

9. Na cyklovýlet do jiného regionu, který je vzdálený od mého bydliště, jezdím většinou:

a, **autem** b, **vlakem** c, **cyklobusem** d, **na cyklovýlety do jiného regionu, který je vzdálený, nejezdím**

10. Pokud mám na výběr, volím k jízdě nejraději:

a, **silnici s nízkým provozem** b, **terénní trasy** c, **cyklostezky a cyklotrasy**

pokračování na druhé straně papíru….

11. Při cykloturistice využívám tyto služby:

	Často využívám	**občas využívám**	**málo využívám**	**nevyužívám**

a) občerstvovací zařízení	**4 (téměř vždy, když jsem na kole)**	**3 (příležitostně)**	**2 (spíše vzácně)**	**1 (nikdy)**
b) ubytovácí zařízení	**4 (několikrát měsíčně se ubytovávám)**	**3 (max.3x ročně)**	**2 (max 1x za rok)**	**1 (nevyužívám ubytovací zařízení)**
c) cyklobus/vlak	**4 (při většině cyklovýletů)**	**3 (občas této služby využiji)**	**2 (málo, ale už jsem této služby využil)**	**1 (nevyužívám)**
d) servis kol	**4 (5x a vícekrát ročně)**	**3 (max. 4x ročně)**	**2 (max. 1x ročně)**	**1 (nevyužívám)**
e) úschovny kol	**4 (téměř vždy)**	**3 (příležitostně)**	**2 (spíše vzácně)**	**1 (nikdy)**

12. Při vícedenní cestě na kole upřednostňuji ubytování v…?

a, **kempu** b, **penzion/ubytovně** c, **hotel** d, **jinde** e, **na vícedenní cesty na kolo nejezdím**

13. Na cyklovýletě k občerstvení využívám hlavně?

a, **vlastní zdroje** b, **restaurační zařízení/hospody**

14. K orientaci na cyklovýletě v neznámém prostředí hlavně využívám?

a, **tištěnou cykloturistickou mapu** b, **mapové tabule** c, **mobilní telefon s GPS**
d, **jiné**

15. Na jaké úrovni nyní hodnotíte cyklotrasy/cyklostezky v **turistické oblasti Opavské Slezsko**?

	Naprosto vyhovující	**spíše vyhovující**	**spíše nevyhovující**	**naprosto nevyhovující**
a) cyklostezky vedené mimo vozovky	**4**	**3**	**2**	**1**
b) délka cyklostezek/cyklotras	**4**	**3**	**2**	**1**
c) cykloturistické značení	**4**	**3**	**2**	**1**
d) orientační značení ve městě	**4**	**3**	**2**	**1**
e) bezpečnost	**4**	**3**	**2**	**1**
f) odpočívadla	**4**	**3**	**2**	**1**

16. Vaše nejoblíbenější trasy na Opavsku vedou v okolí?

Vaše odpověd:……

17. Co Vám vadí, či chybí v oblasti cykloturistiky v turistické oblasti Opavské Slezsko?

Vaše odpověd:……..