

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA
KATEDRA GEOGRAFIE

Adéla NOVÁKOVÁ

**Cykloturistika v turistické oblasti Beskydy-
Valašsko**
**Cyclotourism in the tourist district Beskids-Moravian
Wallachia**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Petr ŠIMÁČEK

Olomouc 2015

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Bc. Adéla Nováková (R120217)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Cykloturistika v turistické oblasti Beskydy-Valašsko

Title of thesis: Cyclotourism in the tourist district Beskids-Moravian Wallachia

Vedoucí práce: Mgr. Petr Šimáček

Rozsah práce: 112 stran, 1 volná příloha

Abstrakt: Diplomová práce se zabývá hodnocením stavu cykloturistiky v turistické oblasti Beskydy-Valašsko, vychází z dostupných informačních zdrojů a komunikací s organizacemi, převážně se společností Destinační management cestovního turistické oblasti Beskydy-Valašsko. Jejím hlavním cílem je zhodnocení vybavenosti cyklotras podle vlastní metody autorky vycházející z terénního průzkumu území a následně její praktická uplatnitelnost pro turistickou oblast.

Klíčová slova: turistická oblast, Beskydy-Valašsko, cykloturistika, cyklotrasy, Greenways, vybavenost

Abstract: The diploma thesis is focused on the evaluation of the cycling tourism situation in the touristy area called "Beskydy-Valašsko". The thesis proceeds from the accessible information sources and communications with the organizations, predominantly with the company called "Destinační management cestovního ruchu turistické oblasti Beskydy-Valašsko". Its prime aim is the facilities evaluation of the cycle route according to the author's own method patterned on the field research of the area and sequentially its practical exercise for the touristic area.

Keywords: tourist district, Beskids-Moravian Wallachia, cycling tourism, cycle routes, Greenways, facilities

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Adéla NOVÁKOVÁ**
Osobní číslo: **R120217**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Cykloturistika v turistické oblasti Beskydy-Valašsko**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem magisterské práce bude zhodnotit stav a možnosti rozvoje cykloturistiky ve sledovaném území turistické oblasti Beskydy-Valašsko. Stěžejní část práce se bude věnovat hodnocení vybavenosti cykloturistických tras, přičemž sama autorka vytvoří metodiku hodnocení. Ta bude stanovena na základě rešerše literatury, která bude nedílnou součástí textu. Postup a náplň magisterské práce budou průběžně konzultovány s Regionální agenturou cestovního ruchu Beskydy-Valašsko tak, aby výstupy byly prakticky uplatnitelné. Součástí práce bude přiložený nosič CD/DVD ROM, na kterém budou umístěna veškerá použitá data.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **20 000 - 24 000 slov**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:

Regionální agentura cestovního ruchu Beskydy-Valašsko. Marketingová strategie rozvoje cestovního ruchu turistické oblasti Beskydy-Valašsko. DHV CR, spol. s r. o., Ostrava, 2010
Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR. 1. Vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2007.
Vystoupil, J. a kol. Atlas cestovního ruchu ČR. Praha, Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006
Brinke, J. Úvod do geografie dopravy. Praha, Karolinum, 1999
Turistické a cykloturistické mapy regionu
<http://beskydy-valassko.cz>

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Petr Šimáček**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **5. prosince 2012**
Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2014**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 5. prosince 2012

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou prací *Cykloturistika v turistické oblasti Beskydy-Valašsko* vypracovala samostatně pod vedením Mgr. Petra Šimáčka a uvedla veškeré použité literární a odborné zdroje.

Olomouc, 5. 1. 2015

.....

Podpis

Na tomto místě s potěšením děkuji větší skupině osob, bez kterých by má diplomová práce nebyla ani z části tak hodnotná a věřím, že také užitečná. V první řadě děkuji vedoucímu diplomové práce *Mgr. Petru Šimáčkovi*, který mě směřoval a podával cenné rady, které mi byly velmi nápomocné, užitečné a uváděly mé představy a cíle ve skutečnost. Velké díky patří také *RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph. D.* ve spolupráci s programem *CEEPUS* (Central European Exchange Program for University Studies) a rakouskou *Agenturou pro mezinárodní mobility a spolupráci ve vzdělávání, vědě a výzkumu (ÖAD)*, bez jejichž kooperace by nevznikla část díla zaměřená na cykloturistiku *Štýrska*. Jsem vděčná za možnost poznat blíže oblast propojenosti služeb cestovního ruchu a dopravy v *Grazu*, dobrovolné činnosti v rámci spolku *ARGUS Steiermark* a jeho členů s otevřenou myslí a jasnou vizí, která se stává pravidelnou skutečností. Děkuji za to, že jsem mohla být po určitou dobu plně součástí jejich činnosti, která mě inspirovala k dalšímu studijnímu a pracovnímu směru. Také velmi děkuji za přátelský přístup zahraničního vedoucího *Univ. Prof. Dr. Friedricha M. Zimmermanna* a stejně tak celému profesionálnímu kolektivu *Institutu geografie Karl-Franzens-Universität v Grazu*. Dále bych ráda zmínila a poděkovala *Bc. Pavle Zetkové* a *Bc. Petře Běllůnkové* za to, že byly mými doprovodnými partnerkami téměř na všech cyklistických projížďkách ve Štýrsku.

Část diplomové práce věnované turistické oblasti je výsledkem konzultace s několika významnými osobnostmi, jímž velmi děkuji za jejich snahu a profesionální přístup. Jsou to především *Mgr. Petr Kazda z Nadace Partnerství*, ředitelka *Destinačního managementu turistické oblasti Beskydy-Valašsko o.p.s.* a členové projektu *Česko jede*.

Bez podpory mé rodiny, partnera a přátel by nemohla vzniknout ani jediná část kvalifikačního díla, proto další velké poděkování náleží *Mgr. Davidu Kazdovi, Mgr. Evě Passendorferové, Bc. Tomáši Šustkovi, Ing. Leoně Adamčíkové* a *Bc. Pavlu Kazdovi*. Děkuji, že jsou stále cennými pomocníky a nevyslovitelnou oporou na mé životní cestě.

Obsah

Seznam použitých zkratk	10
1. Úvod	11
2. Cíle práce a vymezení území	13
3. Metody zpracování a zhodnocení dostupných zdrojů	16
4. Rozvoj cykloturistiky a cyklistické dopravy	18
4.1. Cyklistická doprava versus cykloturistika	18
4.2. Význam cykloturistiky	18
4.3. Cyklistická infrastruktura	19
4.4. Dělení cyklistických tras	20
4.5. Značení cyklistických tras v ČR	21
4.6. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (Cyklostrategie)	21
4.6.1. Klíčové dokumenty Cyklostrategie pro období 2004-2011 s výhledem do roku 2020	23
4.6.2. Vliv zahraničních zkušeností na Cyklostrategii	23
5. Možnosti financování cyklistické dopravy	24
5.1. Financování cyklistické dopravy z národních zdrojů	24
5.2. Financování cyklistické infrastruktury z mezinárodních zdrojů	26
6. Projekty na podporu cykloturistiky v ČR	28
6.1. Projekt Česko jede a nabízené produkty	28
6.2. Dělení cykloturistů v ČR podle analýzy Nakole.cz	29
6.3. Nadace Partnerství: Greenways a Cyklisté vítáni	31
6.3.1. Funkce a význam Nadace Partnerství	31
6.3.2. Zelené stezky tzv. Greenways	31
6.3.3. Typy Greenways	32
6.4. Cyklisté Vítání	33

7. Cykloturistika v národní síti dálkových, regionálních a místních trasách.....	34
8. Turistická oblast Beskydy-Valašsko.....	36
8.1. Poloha a vymezení turistické oblasti Besedy-Valašsko	36
8.2. Charakteristika turistické oblasti Beskydy-Valašsko	39
8.2.1. Fyzicko-geografická charakteristika turistické oblasti Beskydy-Valašsko.....	39
8.2.2. Socioekonomická charakteristika turistické oblasti Beskydy-Valašsko.....	40
8.3. Cestovní ruch TO Beskydy-Valašsko z hlediska životního prostředí	43
8.4. Potenciál cestovního ruchu pro cykloturistiku TO Beskydy-Valašsko	44
8.4.1. Dopravní situace a dostupnost turistické oblasti.....	44
8.4.2. Obslužnost TO Beskydy-Valašsko pomocí cyklobusů	45
8.4.3. Hlavní možnosti cykloturistiky v TO Beskydy – Valašsko.....	45
8.5. Cykloturistické trasy a stezky TO Beskydy-Valašsko	47
8.6. Okruhy tras TO Beskydy-Valašsko podle souboru map „Kolem dokola“	49
8.7. Popis cykloturistických tras TO Beskydy-Valašsko	51
8.7.1. Okruh Malebným Novojičínskem.....	51
8.7.2. Okruh Magická Lysá hora	53
8.7.3. Okruh Pověstná Štramberská Trúba	55
8.7.4. Okruh Úchvatným Pobeskydím.....	57
8.7.5. Okruh Starobylým Laškem	59
8.7.6. Okruh Srdcem Valašska	61
8.7.7. Okruh Kouzelný Radhošť	64
8.7.8. Okruh Tajemným Česko-slovenským Pomezím	67
9. SWOT analýza turistické oblasti Beskydy-Valašsko	70
10. Příklad cykloturistiky Rakouska – Štýrsko.....	73
10.1. Cyklistický a cykloturistický potenciál Štýrska	73
10.2. Cyklistická doprava Štýrska.....	74
10.2.1. Základní body cyklistické strategie Štýrska.....	74
10.2.2. Hlavní témata a opatření cyklistické dopravy Štýrska.....	75

10.3. Značení cyklistických cest – informační tabule	76
10.4. Projekty cyklistické dopravy a cykloturistiky Štýrska	76
10.4.1. Klimatický test cyklistické dopravy Štýrska	76
10.4.2. ARGUS Steiermark.....	77
10.4.3. Trénink jízdy na kole – profesionálové na ulici	77
10.4.4. BYPAD – management kvality cyklistické dopravy.....	78
10.5. Financování cyklistické dopravy a cykloturistiky.....	78
10.5.1. Rozpočet cyklistické dopravy Rakouska	79
10.5.2. Úhrada nákladů a podporná směrnice	79
10.6. Štýrská síť cyklistických cest	80
10.7. Cykloturistika v regionu Štýrského Hradce (Graz).....	85
10.7.1. Cyklistická trasa R2 Murradweg	85
11. Závěr.....	89
Summary	91
12. Seznam použité literatury a informačních zdrojů	92

Seznam použitých zkratk

ARGUS – Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr
BYPAD – Bicycle Policy Audith (Management kvality cyklistické dopravy)
CDV – Centrum dopravního výzkumu
CEG – Central European Greenways
ČSÚ – Český statistický úřad
E-bike – Elektrické kolo
EAGGF - European Agricultural Guidance and Guarantee Fund
ECF – Evropská cyklistická federace
EFRR – Evropský fond regionálního rozvoje
EGWA – Evropská asociace Greenways
ERDF - European Regional Development Fund
ESF – Evropský sociální fond
EuroVelo – Transevropské dálkové cyklotrasy
GIS – Geografický informační systém
CHKO – Chráněná krajinná oblast
KČT – Klub českých turistů
MAS – Místní akční skupina
MD – Ministerstvo dopravy
MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj
MTB – Mountain bike
NPP – Národní přírodní památka
NPR – Národní přírodní rezervace
ÖAD – Österreichischer Austauschdienst
ORP – Obec s rozšířenou působností
PP – Přírodní památka
PR – Přírodní rezervace
ROP – Regionální operační program
SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury
SROP – Společný regionální operační program
TO – Turistická Oblast
TR – Turistický region

1. Úvod

Může v současné době existovat propojení udržitelné dopravy s cestovním ruchem, který vzdělává, a zároveň inspiruje lidskou společnost k aktivitě? Navíc příznivě ovlivňuje fyzický a psychický stav každého jedince, který se této aktivitu zúčastňuje? Existuje několik takových významných řešení, jedním z nich může být cykloturistika, která je hlavním tématem kvalifikační práce. Jedná se o sportovní odvětví, vzdělávání v prostoru a poměrně nenáročnou investici do dopravního prostředku, který je navíc např. v porovnání s chůzí nebo jízdou na bruslích časovou úsporou. Jízdní kolo je jednak vhodným dopravním prostředkem a sportovním náčiním, stejně tak je poslední dobou předmětem zájmu v rámci ekonomických aktivit v cestovním ruchu a dopravě.

Cykloturistika se stává nedílnou součástí cestovního ruchu každého regionu, výjimku netvoří ani turistická oblast *Beskydy-Valašsko*, která je součástí turistického regionu *Severní Morava a Slezsko*. *Destinační management cestovního ruchu* se sídlem ve *Frýdku-Místku* pořádá v letní sezóně významné akce právě ve spojitosti s poznáváním oblasti ze sedla cyklistického kola. V rámci nově vzniklých naučných stezek vedených např. *Beskydskou magistrálou* seznamuje cyklistu či turistu se zajímavými místy *Chráněné krajinné oblasti Beskydy* a organizací akcí pro rodiny s dětmi zapojuje také širokou skupinu uživatelů. Projekt *Česko jede* určuje směr v budování cykloturistického zázemí a klade si za cíl sjednotit nabídku v rámci jednotlivých cílových skupin. Certifikace *Cyklisté vítáni* provozována *Nadací Partnerství* vytváří komplexní základnu služeb pro cyklistu-turistu v každém takto označeném zařízení, konkrétně se jedná o ubytovací a stravovací zařízení, případně turistický cíl.

Významnou část diplomové práce tvoří vybavenost cyklotras, základní kámen cykloturistiky z pohledu cestovního ruchu. Kvalitně vybavená a doplňkovými službami zařízená trasa je jednou z nejdůležitějších atraktivit opětovné návštěvnosti. Popisu vybavenosti tras se podrobně věnuje příloha *Cykloatlas turistické oblasti Beskydy-Valašsko*, který detailně popisuje 40 cykloturistických okruhů vydaných *Regionem Beskydy*.

Pro každou turistickou oblast je velmi důležité na cestě k pokroku vzdělávání a čerpání inspirace od zkušenějších aktérů z jiných turistických regionů, zejména těch nacházejících se ve státech s dlouholetou a úspěšnou strategií rozvoje. Rakouská spolková země Štýrsko je dobrým příkladem zavádění inovací a určitým vzorem v oblasti cykloturistiky. Díky zahraniční studijní stáži měla autorka možnost poznat tuto skutečnost

právě z teoretického i praktického hlediska. Tato část diplomové práce mohla být do obsahu zařazena díky zahraničnímu studijnímu pobytu CEEPUS ve spolupráci s Domem zahraniční spolupráce a rakouskou organizací ÖAD (ve znění: *Austrian Agency for International Cooperation in Education and Research*).

Význam cykloturistiky v turistické oblasti *Beskydy-Valašsko* zaujímá důležitou pozici cestovního ruchu, na kterém je možné dále stavět a rozvíjet kvalitu služeb.

2. Cíle práce a vymezení území

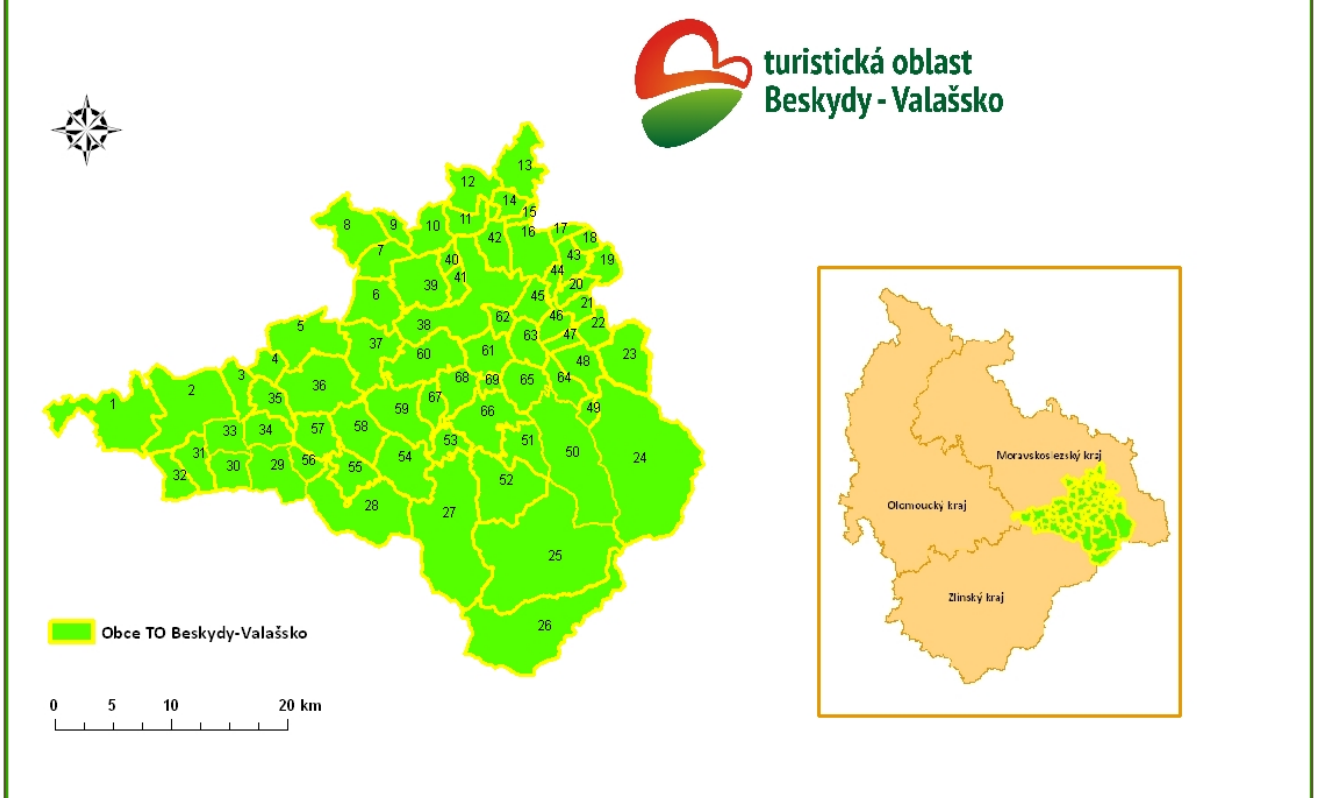
Důležitým cílem kvalifikační práce je dle *Zásad pro vypracování* její praktická uplatnitelnost, jež vychází ze spolupráce s *Regionální agenturou cestovního ruchu Beskydy-Valašsko*. Ovšem v průběhu vzniku diplomové práce místní agentura zanikla a její činnost převzal *Destinační management cestovního ruchu ve Frýdku-Místku o. p. s.* Stěžejní cíl je zaměřen na vybavenost tras, tvorbu vlastní metodiky a volbu vhodné literatury.

Hlavním záměrem díla je důkladnější popis vymezeného území turistické oblasti, vybavenost tras z hlediska ubytování, stravování a vybavenosti pro rekreační účely se zvýšeným důrazem na cílovou skupinu rodiny s dětmi. Důležitou součástí je inspirace od zkušenějšího a déletrvajícího cykloturistického prostředí rakouské spolkové země Štýrsko.

Praktické zaměření diplomové práce má dále sloužit pro použití v cestovním ruchu, zviditelnění rozmanité turistické oblasti a rozšíření pohledu na cykloturistiku také pro zvýšení zájmu místního obyvatelstva o cykloturistiku. V rámci vybavenosti tras a cyklistického zázemí byla důležitá konzultace s *Nadací Partnerství* především s ohledem na certifikované služby *Cyklisté vítáni*.

Turistická oblast Beskydy-Valašsko je vymezená v rámci diplomové práce z několika pohledů. Agentura *CzechTourism* klasifikuje území *České republiky* na 40 turistických oblastí. Pouze dvě z nich (*Beskydy-Valašsko* č. 33 a *Valašsko* č. 32) jsou středem zájmu diplomové práce. Přičemž turistická oblast *Valašsko* (č. 32) je do diplomové práce zařazena pouze s ohledem na soubor map *Kolem dokola po turistické oblasti Beskydy-Valašsko*.

Obce Turistické oblasti Beskydy-Valašsko



Obr. 1: Číselné znázornění obcí Turistické oblasti Beskydy-Valašsko

Zdroj: CzechTourism 2005 - 2013, vlastní úpravy v programu ArcMAP

Tab. 1: Obce Turistické oblasti Beskydy-Valašsko podle Obr. č. 1

Číslo přiřazené k obci	Název obce
1	Starý Jičín
2	Nový Jičín
3	Rybí
4	Závišice
5	Příbor
6	Fryčovice
7	Brušperk
8	Stará Ves nad Ondřejnicí
9	Krmelín
10	Paskov
11	Řepiště
12	Vratimov
13	Šenov
14	Václavovice
15	Kaňovice
16	Bruzovice
17	Žermanice
18	Soběšovice
19	Dolní Domaslavice
20	Horní Domaslavice
21	Vojkovice
22	Dobratice
23	Komorní Lhotka
24	Morávka
25	Staré Hamry
26	Bílá
27	Čeladná
28	Trojanovice
29	Veřovice
30	Mořkov
31	Hodslavice
32	Hostašovice
33	Životice u Nového Jičína
34	Ženkla
35	Štramberk
36	Kopřivnice
37	Hukvaldy
38	Frýdek-Místek
39	Staříč
40	Žabeň
41	Sviadnov
42	Sedliště
43	Lučina
44	Pazderna
45	Dobrá
46	Nošovice
47	Nižní Lhoty
48	Vyšní Lhoty
49	Pražmo
50	Krásná
51	Malenovice
52	Ostravice
53	Pstruží
54	Kunčice pod Ondřejníkem
55	Frenštát pod Radhoštěm
56	Bordovice
57	Lichnov
58	Tichá
59	Kozlovice
60	Palkovice
61	Baška
62	Staré Město
63	Frýdek-Místek
64	Raškovice
65	Janovice
66	Frýdlant nad Ostravicí
67	Lhotka
68	Metylovice
69	Pržno

Zdroj: CzechTourism, 2005 - 2013

3. Metody zpracování a zhodnocení dostupných zdrojů

Kvalifikační práce se zaměřuje převážnou svojí částí na vybavenost cyklotras, které se nacházejí v turistické oblasti Beskydy-Valašsko, dále jako inspiraci analyzuje stav cykloturismu ve vybrané spolkové zemi Štýrsko s příkladem nejnámější místní cyklistické trasy podél řeky Mur, tzv. *Murradweg* (R2).

Důležitým pojmem, který se v kvalifikační práci objevuje velmi často, je pojem cyklotrasa. Autorka používá pojetí cyklotrasy dle publikace odborníka na cyklistickou dopravu a cykloturistiku *Mourka* (2011), který pojem cyklotrasa vnímá také jako cyklistickou trasu, tedy úsek označený speciálním značením a vedený po určených komunikacích pro cyklistickou dopravu. Podrobněji je termín shrnut v kapitole *Rozvoj cykloturistiky a cyklistické dopravy*, podkapitoly *Cyklistická infrastruktura*.

Diplomová práce se dá obsahově chápat podle třech témat vycházejících z dostupných literárních a informačních zdrojů. První část rozebírá tematiku cykloturistiky a částečně také cyklistiky ve vzájemné propojenosti, popisuje způsob značení tras, čerpá z *Národní strategie cyklistické dopravy*, financování a dále se věnuje cykloturistickým projektům, jako je *Česko jede*, *Nadace Partnerství* nebo tzv. *Zelené stezky Greenways*. Důležitým projektem je certifikovaná služba *Cyklisté vítáni*. V poslední řadě uvádí důležitost typů tras podle vzdálenosti a blíže popisuje význam tras *EuroVelo*. Analýza turistické oblasti *Beskydy-Valašsko* tvoří teoretickou a převážně praktickou část diplomové práce. Přes fyzicko-geografickou, socioekonomickou část, potenciál cestovního ruchu oblasti, dopravní situaci, hlavní možnosti cykloturistiky, postupuje až k vybavenosti cyklotras a zhodnocení tzv. cykloturistických okruhů vydaných *Regionem Beskydy* (2012). Tyto okruhy jsou následně zakresleny do mapových podkladů v atlasové příloze práce. Třetí část je zaměřená na cyklistiku a dále jen cykloturistiku *Štýrska*.

Tématika byla rozdělena podle výše uvedených třech částí. Nejprve autorka vybrala z dostupné literatury vhodné zdroje k celkovému popisu cykloturistické situace ČR, přičemž nejpodrobněji byla situace popsána a zároveň aktualizována v díle *Cykloturistika – Současný stav a perspektivy v České republice* autorů *Mourek, Vrtalová, Žáková, Martinek* (2011). Ostatní cykloturistická díla se zaměřují na téma z jiných úhlů pohledů, např. vzdělávacího, rekreologického, tělovýchovného a dalších. Cyklistická infrastruktura a blízké související témata byla vybrána z dokumentu *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Ostatní zdroje byly uvedeny pouze z části a vycházelo se ze

zdrojů tématice nejbližší, např. z *Nadace Partnerství*, projektu *Česko jede* apod. Vesměs se dané tématice věnují autoři: *Martinek, Mourek, Kazda, Flamik* a další. Druhá část diplomové práce byla konzultována s ředitelkou *Destinačního managementu turistické oblasti Beskydy-Valašsko o. p. s. Monikou Konvičnou*. Na základě souboru map vydaných *Regionem Beskydy (2012)* s názvem *Kolem dokola po turistické oblasti Beskydy-Valašsko* a dále byl z terénního výzkumu vyhotoven tematický atlas popisující vybavenost jednotlivých tras. Trasy a okruhy, které vycházejí z těchto dvou děl, jsou popsány v praktické části diplomové práce. Třetí část věnována cykloturistice spolkové země *Štýrsko* popisuje stav cyklistiky a cykloturistiky a vychází z publikací vydaných převážně místními turistickými a dopravními organizacemi.

Za nejpřínosnější část, která by měla posloužit také turistické oblasti *Beskydy-Valašsko* je vnímána druhá část diplomové práce. Autorka použila metodiku terénního výzkumu, projela celkem 40 již vytvořených tras (*Region Beskydy, 2012*), které se vztahují k místním částem území a jsou součástí osmi tematických okruhů (*Malebným Novojičínskem, Magické Lysé hory, Pověstná Štramberská Trúba, Úchvatným Pobeskydím, Starobylym Laškem, Srdcem Valašska, Kouzelný Radhošť a Tajemným Česko-slovenským Pomezím*). Přičemž každý tematický okruh obsahuje 5 doporučených tras podle různé obtížnosti. Tento produkt je tak rozdělen na 8 tematických mapových děl, které popisují každou trasu z hlediska vhodnosti typu kola (horské, trekkingové, silniční), délky, časové náročností, dopravy do výchozího místa a krátkým popisem trasy se zajímavostmi. Autorkou vytvořený atlas hodnotí kromě výše uvedených údajů: konkrétně typ kola, časovou náročnost, vzdálenost, také vlastní itinerář, profil trasy s důrazem na typ komunikace a vybavenost trasy. Ta je popsána z hlediska ubytovacích, stravovacích, odpočinkových zařízení a dále lokalit pro cílovou skupinu rodiny s dětmi. Před mapovou částí je slovně charakterizován každý tematický typ okruhu. Diplomová práce poté každý okruh zhodnocuje z hlediska zajímavosti přírodních lokalit, vyjmenovává konkrétní obce, jimiž trasa okruhu prochází, zmiňuje kulturní centra a další zábavně-rekreační místa, povrch jednotlivých komunikací, konstatuje obtížnost trasy a uvádí vhodnost okruhu z hlediska cílové skupiny.

Terénní výzkum byl proveden za použití turistické navigace *Garmin Dakota 10*, souboru map cykloturistických okruhů *Kolem dokola po turistické oblasti Beskydy-Valašsko*, vlastních poznámek k trasám a vzniklé údaje byly zaznamenány do programu *QGIS Desktop 2.4.0. Chugiak*, přičemž důležitou roli hrály použité mapové podklady společnosti *Open Street Map (Open Cycle Map)*. K vytvoření profilu tras posloužil software *Cyklotrasy Eagle software verze 2.35*. Poměrná část zařízení byla zaznamenána také fotograficky. Mapa vymezeného území byla vytvořena v aplikaci *ArcMap*, programu *ArcGIS 10*.

4. Rozvoj cykloturistiky a cyklistické dopravy

4.1. Cyklistická doprava versus cykloturistika

Zvyšující se životní úroveň obyvatelstva a nárůst fondu volného času vedou k rozvoji volnočasových pohybových aktivit. Mezi ně patří i cyklistika a cykloturistika, která v devadesátých letech 20. století zaznamenala na našem území výrazný nástup ve všech svých formách. Její rozvoj je podporován i vývojem technického vybavení a používaných materiálů na konstrukci jízdních kol včetně podpory tzv. e-mobility ve formě kol s přídatným elektromotorem – pedeleků.¹ (Mourek a kol., 2011).

Cyklopráva – jízda na jízdním kole do určitého cíle. Jde především o každodenní dojíždění do zaměstnání, do školy, za nákupy či kulturou. Vyznačuje se požadavkem co nejkratší trasy, co nejmenší časové náročnosti a bezproblémového průjezdu křižovatkou. (Mourek a kol., 2011).

Cykloturistika – jízda na trekkingových, městských a horských, méně již na silničních kolech především mimo zastavěná území. Využívají jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Této skupině cyklistů nevádí menší zajižďka. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. Skupina cykloturistů je velmi rozmanitá věkově i výkonnostně. (Mourek a kol., 2011).

4.2. Význam cykloturistiky

Cykloturistika prožívá jednoznačně své znovuzrození po letech útlumu a předchozího malého zájmu. To je dáno nejen propagací zdravého životního stylu, jehož důležitost a význam si konečně lidé začínají uvědomovat, ale i modernizací kola jako jízdního prostředku. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků v krátkém časovém úseku a k životnímu prostředí zůstává přátelská. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turisticky zajímavým místům v České

¹„elektrokolo, u kterého nelze motor používat samostatně, cyklista musí pomáhat šlapáním (tzv. asistované šlapání)“. (Ministerstvo dopravy a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. *Cyklopráva* [online], 2013).

republiky. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb cestovního ruchu a podporuje udržení životní úrovně obyvatel České republiky. (Martinek a kol., 2007)

Podle Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu (2005) je velký rozvoj cykloturistiky za posledních několik desetiletí zapříčiněn především podstatnou kladnou stránkou cyklistické dopravy. Umožňuje mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, je cenově dostupná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a na výstavbu silnic pro cyklisty ve srovnání s automobilovou komunikací jsou menší plošné nároky. Cyklisté se vyhnou snáze dopravnímu kolapsu a zácpě, což má nemalý vliv i na jejich psychickou stránku. Je prokázáno, že půlhodinka jízdy každý den v týdnu je výbornou prevencí proti civilizačním chorobám. Významný je i přínos cyklistiky pro rozvoj cestovního ruchu v přírodním i městském prostředí.

4.3. Cyklistická infrastruktura

Začátky oficiální cykloturistiky v České republice byly spíše spojovány s cyklotrasami, které byly ne vždy vhodně vedeny po silnicích se silící automobilovou dopravou, a to mnohdy po značně dopravně vytížených komunikacích. V současné době se situace zlepšuje a síť cyklostezek oslovuje větší spektrum cyklistů. Bezpečnost a zdraví jsou brány více v potaz, jsou voleny nejméně frekventované silnice a lesní cesty a novinkou jsou lesní terénní cesty (např. singletrack²). K 1. 1. 2011 bylo v ČR na 1903 km cyklostezek (podle CDV) a jejich počet i díky podpoře SFDI a *Evropské unie* rychle vzrůstá. (Mourek a kol., 2011).

Cyklistická stezka (cyklostezka) – pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Cyklostezku je možné využít také pro in-line bruslaře a lyžaře. Nejsou zde započítány lesní cesty např. v Krušných horách. (Mourek a kol., 2011).

Cyklistická trasa (cyklotrasa) – dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která jsou z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle zákona o provozu na pozemních komunikacích. Cyklotrasy jsou od roku 1997 značeny pásovým značením. Od roku 2001 jsou pro značení cyklotras používány i speciální směrové dopravní značky zavedené vyhláškou č. 30/2001 Sb. Jejich hlavním garantem je *Klub českých turistů*. Novinkou bude připravovaná reforma ve značení cyklistických tras v ČR. Celková délka dálkových cyklotras v ČR činí 5315 km, což je asi 14 % délky celé sítě. (Mourek a kol., 2011).

² „Singletrack můžeme obecně chápat jako cestu s přírodním povrchem vedoucí krajinou a širokou „maximálně“ tak, aby po ní pohodlně projel jednostopý dopravní prostředek (kolo), prošel člověk nebo projel jezdec na koni.“ (Grafické studio JZD, 2014).

Cyklotrasy podle významu

Dálkové – nadregionální cyklotrasy (I. a II. třídy) – spojují vzdálené cíle a plní funkci především rekreačně-turistickou, jsou značeny jednocifernými a dvojcifernými čísly. Jejich hlavním úkolem je zajištění ubytování, servisu, map a občerstvení. (Mourek a kol., 2011).

Regionální cyklotrasy (III. a IV. třídy) – plní funkci jak dopravní, tak rekreační, navazují na síť místních cyklotras, označují se trojčifernými a čtyřčifernými čísly. (Mourek a kol., 2011).

Místní cyklotrasy (IV. třídy) – plní funkci dopravní i rekreační a značí se čtyřčifernými čísly. (Mourek a kol., 2011).

4.4. Dělení cyklistických tras

Z hlediska *dopravního provozu* se podle Staněk, Batková (2004) cyklistické trasy dělí na:

- **cyklistické stezky**, které jsou zásadně odděleny od ostatní dopravy, včetně pěší (vyznačeny dopravní značkou C8 Stezka pro cyklisty)
- **společné stezky pro chodce a cyklisty**, označené dopravní značkou C9 Stezka pro chodce a cyklisty, přičemž chodci a cyklisté se nesmějí na této stezce vzájemně ohrozit; jiným účastníkům provozu je požívání této stezky zakázáno,
- **cyklistické trasy**, kde je cyklistická doprava vedena spolu s ostatní dopravou a trasa je opatřena nezbytným dopravním a orientačním značením pro cyklisty (při vedení a výběru tras se různými způsoby upřednostňují zklidněné komunikace, komunikace s nízkou intenzitou provozu a minimalizují se počty kolizních míst),
- **cyklistické pruhy**, kde je cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale ve vodorovně odděleném jízdním pruhu (v části šířky chodníku nebo vozovky).

Z hlediska *orientačního značení* se podle Staněk, Batková (2004) cyklistické trasy dělí na:

- **cyklotrasy**, tj. dopravní cesty vedené po pozemní komunikaci (silnici, místní, příp. účelové komunikaci, což je například i cyklistická stezka), která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena dopravním značením pro cyklisty;
- **cykloturistické trasy**, tj. dopravní cesty vedené zpravidla mimo pozemní komunikace (v terénu, po polních nebo lesních cestách apod.), které jsou z hlediska ochrany přírody a

sjízdnosti vhodné pro provoz cyklistů a jsou značeny pásovými cykloturistickými značkami.

4.5. Značení cyklistických tras v ČR

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (dále jen MMR) podporuje rozvoj cykloturistiky formou přímé dotace občanskému sdružení Klubu českých turistů (dále jen KČT), které na území České republiky koordinuje celou síť turistických a cyklistických tras a dbá o výrobu a instalování značek a směrovek podél mimo silničních úseků cyklotras a zabezpečuje údržbu cyklotras na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci KČT a sponzory. Další finance na údržbu cyklistického označení poskytují kraje. (Martinek a kol., 2007)

Zásady dopravního značení cyklistických značek na pozemních komunikacích se zabývá Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb. Tento zákon je platný pro všechny účastníky silničního provozu tudíž i pro cyklisty.

Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje z roku 2006 uvádí odlišné značení cyklistických tras podle druhu komunikačních cest. Zvláště se značí trasy vedoucí převážně po silnicích, místních a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. cyklotrasy, uváděné také jako silniční cyklotrasy) a zvláště trasy vedoucí po horších účelových komunikacích, především po polních a lesních zpevněných cestách (tzv. cykloturistické trasy, také terénní cyklotrasy). Ovšem všechny druhy tras jsou uzpůsobeny tak, aby vyhovovaly použití nejen horských, ale také i krosových kol.

4.6. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (Cyklostrategie)

Jedná se o společnou koncepci Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu, které jsou určeny pro všechny, kteří chtějí pomoci zlepšit podmínky pro cyklisty v ČR. Hlavní vizí je, aby kolo nebylo chápáno jen jako sportovní náčiní, ale jako dopravní prostředek, jako módní doplněk a součást životního stylu všech společenských vrstev. Další vizí je, aby Česká republika lépe využila potenciálu, který je ukryt v cykloturistice a to prostřednictvím nového národního projektu *Česko jede*. Aby byly vize naplněny, je zapotřebí politická vůle a tzv. „tvrdá data“ k cyklistice. (Cyklostrategie, 2011)

Česká republika ratifikovala vládním usnesením ČR č. 06 ze dne 12. 7. 2000 naplňování celoevropské *Charty o dopravě, zdraví a životním prostředí*. Naplňováním charty bylo pověřeno *Ministerstvo dopravy* (dále jen MD ČR). Bod 4. B této charty hovoří o tvorbě

strategie k podpoře rozvoje cyklistické dopravy. Ta byla v České republice, pod názvem *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky*, schválena usnesením Vlády ČR č. 678 ze dne 7. července 2004.

Národní strategie cyklistické dopravy zkráceně *Cyklostrategie* má zároveň koordinovat činnost všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formy dopravy. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Cyklostrategie demonstruje komplexnost a šíří dané problematiky. Cyklistiku lze vnímat jednak jako cyklodopravu (resort dopravy) a cykloturistiku (resort místního rozvoje), ale často se spojuje s podporou ochrany životního prostředí či s podporou fyzické aktivity obyvatelstva. (Martinek, 2006).

K obecným východiskům strategie se řadí Základní přehled přednosti cyklistiky, Kolo jako integrální a rovnocenný dopravní prostředek, Cykloturistika, Cyklistika a územní plánování, Cykloturistika a zdraví, Cyklistika a životní prostředí, Efektivní mezirezortní spolupráce různých úrovní veřejné správy a nezanedbatelnou roli hraje také cykloprůmysl. Ve strategii zaujímá přední místo také právě cykloturistika, která je vnímána z hlediska přínosu převážně pro venkovské oblasti. V dokumentu *Strategie pro období 2013-2020* se uvádí, že dochází k výraznému růstu zájmu o cyklistickou mobilitu také z rekreačního hlediska. Zařazení kvalitní sítě cyklistických komunikací a budování nových tras může výrazně přispět pro rozvoj cestovního ruchu. Rostoucí zájem zaznamenal také průmysl orientovaný na výrobu kol, komponentů a příslušenství. Jak uvádí Martinek v novější *Cyklostrategii*: „Cykloprůmysl v ČR představuje ročně 0,4 milionu prodaných jízdních kol (např. v 8x větším Německu jsou to srovnatelné 4 miliony kol).“ Celosvětově dominuje prodej elektrokol pro starší populaci a dopravu v hornatějších územích. (Centrum dopravního výzkumu a Ministerstvo dopravy, 2013).

Martinek a kol. (2005) definuje čtyři priority *Cyklostrategie*:

1. rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
2. rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
3. rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví
4. zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty

4.6.1. Klíčové dokumenty Cyklostrategie pro období 2004-2011 s výhledem do roku 2020

Mezi strategicky nadřazené dokumenty *Cyklostrategie* pro období 2004 a blízkou budoucnost patří (*Centrum dopravního výzkumu a Ministerstvo dopravy, 2013*):

- *Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005–2013 z roku 2011*, která se zaměřuje především na význam cyklistické dopravy z environmentálního a zdravotního hlediska a rozlišuje pojmy cyklistická doprava a rekreační doprava.
- *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020* s důrazem na podporu realizace programů zaměřených na bezpečnost cyklistů a chodců
- *Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014-2020* společně s *Marketingovou strategií CzechTourism*

4.6.2. Vliv zahraničních zkušeností na Cyklostrategii

Cyklostrategie České republiky čerpala náměty především z dvou mezinárodních projektů: *Central MeetBike* a *Mobile 2020*. Přičemž hlavní myšlenkou obou projektů byla inspirace a získávání vyspělejších možností pro rozvoj z cyklisticky rozvinutých západoevropských měst a to převážně z *Německa*. Od 90. let rostl podíl automobilizace v *Německu* rychleji a společnost si začala uvědomovat i negativní dopad dopravy na životní prostředí a rostla snaha také na alternativní způsoby dopravy převážně cyklistiku, pěší a městskou hromadnou dopravu. Mezi hlavní německá města cyklisticky prioritní patří *Drážďany, Hamburk* a *Frankfurt n. M.*

5. Možnosti financování cyklistické dopravy

Finanční zdroje pro rozvoj cyklistické dopravy je možné čerpat ze dvou hlavních zdrojů. Jsou jimi národní zdroje využívající možnosti státu a mezinárodní zdroje především z fondů *Evropské unie* a různých zájmových sdružení.

5.1. Financování cyklistické dopravy z národních zdrojů

V současné době existuje několik možností čerpání zdrojů při výstavbě cyklistické infrastruktury také z národních zdrojů České republiky. Mezi národní zdroje financování patří především **rozpočty obcí a krajů, Státní fond dopravní infrastruktury, Státní program podpory cestovního ruchu (MMR), Program obnovy venkova, Program Lesy 2000** nebo **nepřímé financování v rámci pozemkových úprav, protipovodňových opatření a rekonstrukcích železničních koridorů**. Ovšem daná oblast financování není řešena systémově a jen ojediněle mezi sebou daní investoři spolupracují jak při výstavbě, tak při údržbě, což může brzdit vývoj cyklistické infrastruktury. Také je obtížné určit, který zdroj při financování je primární. (Vohnická, 2005).

Při **rozpočtech obcí a krajů** se ukázalo, že i města, která nejsou přímo na cyklistiku zaměřená, využívají tuto možnost financování. Patří mezi ně např. *Ústí nad Labem, Liberec* nebo *Jihlava*. Také *Pardubice* a *Ostrava* mají rozsáhlejší síť cyklistické infrastruktury. Podílí se na tom především financování z obcí a krajů. (Vohnická, 2005).

Další možností financování cyklistické infrastruktury z národních zdrojů je **Státní fond** čerpající ze zdrojů: 100% silniční daně, 20% spotřební daně z minerálních olejů, 100 % příjmů z dálničních známek, dotace z Fondu národního majetku/státního rozpočtu, dotace z *Fondu národního majetku/státního rozpočtu*, úvěry, fondy EU. (Vohnická, 2005).

Státní program podpory cestovního ruchu finančně podporuje: rozvoje nabídky a kvality infrastruktury cestovního ruchu, základní a doplňkové služby cestovního ruchu, přípravy lidských zdrojů, rozšíření nabídky produktů cestovního ruchu.

Dále se přímo cyklistice věnuje v podprogramech:

Podprogram č. 1 – Podpora rozvoje lázeňství, Podprogram č. 2 – Podpora budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně-rekreační aktivity, Podprogram č. 3 – Podpora prezentace ČR jako destinace cestovního ruchu. (Vohnická, 2005).

Významným zdrojem financí může být i **Program obnovy venkova**, jehož jedním z hlavních účelů je stmelování obyvatel venkova, občanských spolků a sdružení při obnově své obce v souladu s místními tradicemi. Tento program probíhá na krajské úrovni z rozpočtu kraje. Obsahuje tzv. Dotační tituly s vyjmenovanými aktivitami, na které se vztahuje podpora Programu. Mezi dotační tituly zaměřené na cyklistiku patří: Dotační titul 4 – Výstavba, rekonstrukce a oprava cyklistických a pěších stezek, Dotační titul 7 – Integrované projekty venkovských mikroregionů. (Vohnická, 2005).

Pro mnohé cykloturisty je jedním z cílů rekreace také lesní turistika. Na tuto skutečnost se zaměřuje program **Lesy 2000**. Jedním z bodů tohoto programu je obnova a údržba speciálních cest sloužící cyklistické turistice. V rámci projektu Lesy 2000 investují Lesy České republiky ročně cca 20 milionů Kč, které se využijí na budování naučných stezek s informačními tabulemi o výskytu fauny a flóry, dále o délce, náročnosti a způsobu značení stezek včetně výstavbě doprovodné architektury jako jsou odpočinková stanoviště (Vohnická, 2005).

Velkou roli v budování tras a stezek zaujímají vlastnická práva na pozemky, které mají právě cyklistům sloužit jako bezpečné lokality. V mnohých případech se jedná o problematiku, která je způsobená nevyjasněnými vlastnickými vztahy především z doby totality, přičemž některé problémy se od roku 1989 nepodařilo vyřešit vůbec. Vyskytují se tak například tzv. duplicitní vlastnictví, tzn. evidence více než jednoho vlastníka bez významu spoluvlastnictví. Některé pozemky dokonce nemají žádného vlastníka. Vzniká zde problém ohledně péče o vlastnickou údržbu vzniklé komunikace, což se odráží nejen na stavu cesty, ale také na vzhledu krajiny a jejího hospodárného využití. Je proto obtížné prosadit financování těchto trasám. Jako jisté řešení mohou být cyklistické stezky zbudované v oblastech pozemkových úprav. Ve smyslu zákona 139/2002 Sb., O pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů se v rámci pozemkových úprav budují společná zařízení. Mohou jimi být např. technická opatření sloužící ke zpřístupnění pozemků nebo zlepšení vodohospodářských poměrů aj. Pro cyklistiku jsou z tohoto pohledu významné polní cesty. Jedním z příkladů využití polní cesty pro cyklisty je *Cyklostezka Bečva*. (Vohnická, 2005).

Další z možností, jak využít krajinu k cykloturistickému účelu, je budování trasy nebo využití již vzniklé cesty podél vodních toků. K tomuto kroku jsou nakloněni správci jednotlivých povodí, kteří za prioritní považují koncipovat stezku jako víceúčelovou komunikaci, aby cestu mohla používat také vozidla povodí např. při opravě břehových částí. Tato stezka je z právního územního hlediska uložena jako věčné břemeno v případě

budování protipovodňové hráze. Je nutné dále stanovit režim provozu, údržby a značení (Vohnická, 2005).

Pozoruhodným trendem v posledních letech se jeví revitalizace opuštěných drážních těles. Z již nepoužívaných železničních úseků je možné vybudovat cyklistickou stezku nebo trasu a vytvořit z odkazu dob minulých výhodnou a využívanou trasu pro současnost a inspirovat tak další investory. Jedním příkladem vyskytující se v území turistické oblasti *Beskydy-Valašsko* je cyklostezka *Koleje* č. 6271.

5.2 Financování cyklistické infrastruktury z mezinárodních zdrojů

Minulá období od roku 2001 byla zaměřená na financování cyklistické dopravy převážně z obecních rozpočtů, *Programu obnovy venkova MMR* a programu *EU PHARE*³. Jako významná možnost financování (od roku 2004) se ukázaly *Společný regionální operační program* (SROP), projekt Evropské unie INTERREG III a LEADER+. (Vohnická, 2005).

Pro řešení specifických problémů v rámci území EU vznikly tzv. iniciativy *Společenství* řízené *Evropskou komisí* a doplňující programy *Evropského Společenství*⁴ a *Jednotné programové dokumenty*. V rámci Iniciativ Společenství pro plánovací období 2000 – 2006 vznikly čtyři iniciativy: INTERREG III, LEADER+, EQUAL a URBAN II.

INTERREG III slouží jako nástroj pro překonání nevýhod plynoucích z příhraniční pozice dané oblasti a dělí se do tří částí: podpora přeshraniční (A), nadnárodní (B, územní plánování) a meziregionální (C) spolupráce s cílem stimulovat harmonické a vyvážené regionální plánování a rozvoj celého území EU. (Vohnická, 2005).

LEADER+ se zaměřuje na podporu programu pro rozvoj venkova prostřednictvím iniciativ tzv. Místních akčních skupin⁵, které jsou financovány z podpůrné sekce EAGGF.

³Cílem *Programu Phare* bylo pomocí finančních prostředků plnit podmínky pro vstup zemí do EU. Hlavním úkolem cíle byly projekty sociální a ekonomické soudržnosti zaměřené na zvýšení standardu v nejhudších regionech. Po přistoupení k *Evropské unii* byl *Program Phare* nahrazen **Evropským fondem regionálního rozvoje (EFRR)** a **Evropským sociálním fondem (ESF)**. (Euroskop.cz, 2005-14).

⁴ Programy *Evropského společenství* jsou národní operační programy.

⁵ „MAS (Místní akční skupina/γ) jsou společenství občanů, neziskových organizací, soukromé podnikatelské sféry a veřejné správy (obcí, svazků obcí a institucí veřejné moci), které spolupracují na rozvoji venkova, zemědělství a při získávání finanční podpory z EU a z národních programů, pro svůj region.“ (EAGRI, 2009-14)

EQUAL je hlavní nadnárodní iniciativou v boji proti všem typům diskriminace a nerovnosti na trhu práce především pro integraci žadatelů o azyl. Finanční prostředky vycházejí z ESF.

URBAN II byl vyvinut za účelem hospodářského rozvoje a sociální obnovy měst a městských částí v krizovém období, je financován z ERDF. (Vohnická, 2005).

6. Projekty na podporu cykloturistiky v ČR

6.1. Projekt Česko jede a nabízené produkty

Nově vznikajícím projektem zaměřeným nejen na cykloturistiku, ale také na nejoblíbenější sporty v ČR je projekt *Česko jede*. Tento projekt má kromě cykloturistiky podporovat terénní cyklistiku, pěší a vodní turistiku, in-line bruslení a běžeckou turistiku. Hlavní úkolem je seznámení českých a zahraničních cyklistů s možností cykloturistiky v každém z regionů v ČR. (Česko jede, 2011).

Inspirací pro vznik projektu byla spolupráce se švýcarským partnerem *SchweizMobil*, který podobný projekt sestavil a úspěšně zrealizoval. Hlavním partnerem projektu *Česko jede* se stala právě *Nadace SchweizMobil* ve spolupráci s českou *Nadací Partnerství*. S odborníky z oblastí cyklodopravy, cykloturistiky, aktivní turistiky a veřejné dopravy byla koncem dubna 2010 sjednaná šestidenní stáž u švýcarské organizace za účelem poznání švýcarského modelu jako inspirace pro cykloturistiku v ČR. Projekt *SchweizMobil* spolupracuje se všemi druhy bezmotorové dopravy v rámci jednoho informačního a organizačního systému a to na úrovni státu, kantonů, obcí, turistických regionů a privátního sektoru. Podle tohoto vzoru bude realizován i český projekt. *Nadace SchweizMobil* je unikátní v systému propojení sítí stezek pro pěší, cyklisty, in-line bruslaře, malou vodní turistiku s veřejnou dopravou s pohledu národní úrovně. Česká republika se vyznačuje podobnými kvalitními podmínkami ve vzájemném napojení síti různých druhů sportu. Švýcarský model je unikátní v propagaci stezek označených daným kantonem tak, aby přesně tyto stezky mohly cestovní kanceláře prezentovat v rámci zájezdů domácím i zahraničním turistům. Výsledkem je vzájemná spolupráce a přínos kvalitních služeb návštěvníkům a zisk místních podnikatelům. Úkolem *Nadace SchweizMobil* je koordinovat zainteresované partnery. Zajímavostí nadace je napojení na systém veřejné dopravy (vlak, loď, lanovky, autobusy) s možností kombinací druhů dopravy. Významnou roli hraje také jednotné národní značení stejné pro in-line bruslaře, vodáky i handicapované založené na skládání a doplnění, ovšem systém tras se odlišuje od národních tras po trasy místní. (Mourek a kol., 2011).

Mezi nejvýznamnější cíle projektu patří vypracování akčního plánu pro rozvoj cykloturistiky, vytvoření konkurenceschopných produktů cykloturistiky, pěší, vodácké a

hipoturistiky s napojením na služby dopravců jako produktu projektu *Česko jede*. Prioritní je prezentace nabídky na webu www.ceskojede.cz, který funguje v současnosti jako testovací verze, dále veškeré informace produkovat pro zahraniční turisty v tištěné i elektronické verzi formou např. cykloturistické mapy ČR nebo katalogu. V rámci projektu je důležité znát požadavky a pohyb uživatelů formou monitoringu cyklistů na všech typech tras a vytvořit zastřešující organizace zaměřené přímo na zájmy uživatelů. Velkou roli hraje pro správné fungování projektu systém správy a údržby značení tras, důležitý je soulad na úrovni jednotlivých krajů. V rámci cílů je definovat význam cyklistiky z pohledu ekonomického, ekologického a zdravotního. Neméně důležitým bodem projektu se stává komunikace s veřejností, převážně s cílovou skupinou. Aby se cílová skupina uživatelů o projektu dozvěděla, je nutné vytvořit společnou kampaň formou prezentace cykloturistiky (v ČR a v zahraničí) ve spolupráci s *CzechTourismem*. (Mourek a kol., 2011).

Projekt *Česko jede* plánuje významně ovlivnit cykloturistický trh kompletní nabídkou pro všechny skupiny cyklistů, přičemž klade důraz na kooperaci s portály krajů, turistických oblastí, místních turistických destinací a také s komerčními weby. V současné době existuje nabídka marketingových produktů určených pro skupiny cyklistů: Rodiny s dětmi, tematické produkty pro méně zdatné (nenáročné kratší trasy cca do 30 km) a zdatnější rekreační cyklisty (okružní trasy v rozmezí 40–80 km zaměřené na seznámení s místními zajímavostmi a památkami), pro dálkové cyklisty (trasy v rozmezí 50–100 km s páteřní sítí tras bez dlouhého zdržení v cílové stanici), bikery a terénní cyklisty (upřednostňují přírodní a užší cesty s různou náročností). (Česko jede, 2011).

6.2. Dělení cykloturistů v ČR podle analýzy *Nakole.cz*

Využití cyklistického kola je podle typu činnosti různorodé, ovšem hlavní možností je buď využití dopravní, nebo sportovně-relaxační, proto také uživatelé kol můžeme rozdělit mezi cykloturisty nebo dopravní cyklisty. Každoročně stoupá prodej jízdních kol, průměrně se pohybuje okolo 300 000 kusů. (Mourek a kol., 2011).

Cyklisty je možné rozdělit do skupin podle různých faktorů (typ terénu, délky trasy, typ kola, využívání různých služeb aj.), ovšem z turistického pohledu se vytvořila daná typologie (Mourek a kol., 2011):

Rodiny s dětmi: kratší a bezpečné trasy, kvalitní zpevněný povrch, hlavním významem je cílová stanice orientovaná pro děti, zajímavá stanoviště během cesty např. hřiště, nekuřácké restaurace.

Méně zdatní rekreační cyklisté: kratší trasy do 30 km s kvalitním zpevněným povrchem, cílové stanice turisticky zaměřené, možnost cykloturistického průvodce.

Zdatnější rekreační cyklisté: délka trasy od 40 do 80 km po zpevněném povrchu a nenáročných přírodních cestách, ovšem kvalita není podmínkou, atraktivní jsou kulturní a poznávají lokality.

Dálkoví cyklisté: délka trasy od 50 do 100 km se zaměřením na páteřní trasy a jedním přenocováním, důraz na kvalitu značení, orientují se především na evropské řeky a *EuroVelo*, výlety také v rámci cestovních kanceláří.

Terénní cyklisté: délka trasy od 30 do 60 km po přírodních úzkých stezkách v náročnějším terénu, tzv. „singltreky“.

Sportovně-rekreační cyklisté: extrémní terénní cyklisté orientovaní na masově-sportovní akce např. MTB maratony.

6.3. Nadace Partnerství: Greenways a Cyklisté vítáni

6.3.1. Funkce a význam Nadace Partnerství

„*Nadace Partnerství* je celospolečensky respektovanou a uznávanou institucí, která přispívá k budování společnosti, ve které občané ctí hodnotu přírody jako základní předpoklad existence společnosti, považují životní prostředí za neoddělitelnou součást kvality svého života, mají a aktivně využívají informace, znalosti a dovednosti potřebné ke každodennímu i strategickému rozhodování týkající se životního prostředí doma, na nákupech, v zaměstnání, podnikání, při plánování své obce i státu, včetně globálních souvislostí.“ (Strategický plán, 2012).

Instituce věnuje velkou část své činnosti šetrnému přístupu turistiky a cykloturistiky k životnímu prostředí, přičemž hlavní roli hraje udržitelný rozvoj cestovního ruchu. V rámci této oblasti se zaměřuje na podporu interpretace místního dědictví prostřednictvím průvodcovských a jiných kurzů, sčítá uživatele tras použitím moderních technologií, koordinuje rozvoj českých stezek *Greenways* formou výletu nebo konferencí, uděluje granty na projekty podporující rozvoj stezek *Greenways* a organizuje další významné akce na propagaci vinařské turistiky (Nadace Partnerství, 2012).

6.3.2. Zelené stezky tzv. Greenways

Greenways jsou definovány jako přírodní koridory z ekologického zaměření sloužící ke sportovnímu, turistickému a rekreačnímu vyžití. Jejich základním významem je ochrana přírody a kulturního dědictví, rozšíření možností z hlediska dopravy, rekreace a turistiky a mají vést ke zdravému přístupu a využitelnosti zdrojů. *Nadace Partnerství* v rámci programu *Greenways* poskytuje od roku 1997 granty organizacím zaměřeným na udržitelný rozvoj stezek a přírodních koridorů. Hlavní význam programu spočívá v tvorbě sítě spolupracujících organizací a projektů, tyto skupiny si mohou vzájemně předávat poznatky ze zkušeností a inspirovat se, přičemž důležitou roli hraje spolupráce na mezinárodní úrovni. Česká republika může takto spolupracovat v rámci programu *Greenways* s partnerskými organizacemi v *Polsku, Slovensku, Maďarsku, Bulharsku, Rumunsku* v rámci *Asociace CEG*. Sdružení CEG v rámci *Evropské asociace Greenways* (EGWA) podporuje rozvoj a propagaci projektů zelených stezek určených pro bezmotorovou dopravu. EGWA je

v České republice zastoupena *Nadací Partnerství právě Greenways*. Významnou rolí je uskutečňování cen pro nejlepší *Evropské zelené stezky*, přičemž významné místo zaujímají např. projekty *Moravské vinařské stezky* nebo *Greenways Praha – Vídeň* aj. (Mourek a kol., 2011).

6.3.3. Typy Greenways

Zelené stezky se dle Mourka a kol. (2011) v České republice z hlediska kategorie délky dělí na tři typy:

- **Dálkové greenways** – účelem stezek je turistika, která se zaměřuje na propojenost měst s krajinou, tak aby se zvýšila bezpečnost a význam dopravní infrastruktury s důrazem na udržitelný rozvoj a ochranu dědictví, jejich délka se pohybuje okolo 50 km.
- **Místní a regionální greenways** – navazují na dálkové greenways v mimoměstské oblasti, především propojením parků, oddechových zón s rekreační a sportovní atraktivitou, důraz se klade na bezpečnost účastníků nemotorizované dopravy a využívají je především jednodenní a víkendoví turisté, jejich délka se pohybuje od 10 do 50 km.
- **Městské greenways** – slouží jako víceúčelové stezky pro účastníky nemotorizované dopravy ke zvýšení bezpečnosti účastníků v atraktivním prostředí přírodních částí městského prostředí, jsou součástí systému městské a příměstské dopravy tak, aby je mohli užívat jak obyvatelé, tak návštěvníci ke každodenním vyjížděním, plynule navazují na místní a regionální greenways.

6.4. Cyklisté Vítání

Cyklisté Vítání je certifikovaný systém ubytovacích a stravovacích zařízení, který vznikl v roce 2006 jako projekt *Nadace Partnerství*, hlavní finanční podpora plynula ze strukturálních fondů EU. Tento systém byl vytvořený za účelem kvalitní nabídky produktů služeb cestovního ruchu cykloturistickým účastníkům, přičemž se vychází hlavně z pozitivních zkušeností zahraničních partnerů. Česká republika v cykloturistické nabídce zaostává za zahraničními konkurenty především z důvodu nedostatečné infrastruktury cestovního ruchu, důkazem může být například nevyhovující stav stezek z bezpečnostního hlediska, ovšem také kvalita hlavních a doplňkových služeb je na nízké úrovni. Pozitivním příkladem ve struktuře nabídky a kvality služeb v cykloturistickém prostředí je *Nizozemsko, Dánsko*, kupředu se posunují také *Rakousko, Německo, Francie* či *Belgie, Španělsko* nebo *Itálie*. Známým se stává certifikační systém *Bett&Bike* (*Radfreundliche Betriebe*) používaný v *Německu* a *Rakousku*. Aplikace jsou úspěšné v propojenosti státních a místních organizací se zájmovými sdruženími podnikatelů a cyklistů. Aby se zlepšila úroveň nabídky kvalitních služeb cykloturistiky pro účastníky nemotorové dopravy, je nutné, jít vstříc novým možnostem, jedním z nich je zavedení certifikace *Cyklisté vítání*. Jednou z činností certifikace je propojení marketingu s vydavateli tištěných i online map a cykloprůvodců, důkazem je od září roku 2011 vydávání časopisu *Cyklisté vítání*. (Mourek a kol., 2011).

7. Cykloturistika v národní síti dálkových, regionálních a místních trasách

Prioritním realizátorem cykloturistiky jsou kraje, které na základě strategických dokumentů tzv. generelů cyklo dopravy vydávají většinu produktů. Cykloturistika je v rámci cyklistiky chápána jako způsob rekreační a poznávací jízdy, zatímco terénní cyklistika je zaměřená převážně na jízdu na horských kolech. Ovšem, aby došlo k uskutečnění navrhovaných cílů a opatření, je nutné pohlížet na cykloturistiku jako na celistvou nabídku kraje, podporovat významné projekty a aktivity mikroregionů, ale také terénní cyklistiky. Velmi důležité je také zajistit kvalitní instalaci a údržbu informativního značení cyklotras a cyklostezek a jejich aktualizace v prostředí GIS. Jedním z dalších významných úkolů cykloturistiky je podporovat projekty integrující kolo v rámci jednotlivých druhů veřejné dopravy. Veškeré známé informace poté prezentovat a propagovat tak, aby zájem o cykloturistiku dále rostl. (Mourek a kol., 2011).

Jedním z hlavních témat cykloturistiky je značení tras a stezek. Převážně díky snaze obcí, krajů a podporám SFDI došlo k rozšíření komunikací pro cyklisty o stovky kilometrů. Také je nutné systém značení aktualizovat, současný systém navržený před čtrnácti lety nenavazuje na nově zbudované trasy a hlavní cyklistické koridory, jež vedou územím původně navržených hlavních cyklotras. Neméně důležitou pozorností jsou tzv. *EuroVelo trasy* – transevropské dálkové cyklotrasy, ty by měly být také ve změněné podobě začleněny v rámci cyklistického značení na celém území České republiky jako důležitá součást propagace komunikací sloužících pro cyklistickou dopravu a cykloturistiku. (Mourek a kol., 2011).

Systém evropské sítě cyklotras je hlavním projektem *Evropské cyklistické federace* (ECF). Je veden v rámci 14 trans-evropských cyklotras, jehož celková délka má dosahovat 70 000 km, v současnosti existuje již 45 000 km vybudovaných cyklotras a ostatní mají být vybudovány do roku 2020. Navazuje na současnou síť státních a regionálních cyklotras a propojuje všechny evropské země. Navržené trasy mají splňovat ustanovená jednotná kritéria ECF. Pro jednotu tras byl vypracován *Manuál značení tras EuroVelo*. Hlavní koordinací tras se zabývají národní, regionální, místní vlády a samosprávy dané země ve spolupráci s poskytovateli služeb a neziskových organizací. Přičemž propojenost mezinárodních sítí a spolupráce sousedních zemí umožňuje snadněji získat finanční prostředky pro značení tras a navíc získat politickou podporu zúčastněných zemí. Veškeré projekty řídí přímo ECF a pouze trasy, které cyklistická federace schválí, nesou označení

EuroVelo. Řídící výbor federace sídlí v *Bruselu* s poradním orgánem *Rada pro EuroVelo*, který slouží implementaci a provozu tras. (Eurovelo, evropská síť cyklotras 2011). V jednotlivých zemích je *EuroVelo* řízeno koordinačními místy, v ČR je jím *Centrum dopravního výzkumu a Nadace Partnerství*. (Mourek a kol., 2011).

Evropská komise cestovního ruchu označila *EuroVelo* za „první význačný zdroj rozvoje nového evropského cestovního ruchu pro další desetiletí, schopný vytvořit zcela nové tržní odvětví, ale i zvýšit počet pracovních míst ve venkovských oblastech.“ (Eurovelo, evropská síť cyklotras, 2011).

Projekt *EuroVelo* má za cíl realizovat kvalitním způsobem evropské cyklotrasy ve všech zemích, kterými trasy procházejí, přičemž důraz klade komunikaci evropských států. Neméně důležitá je prezentace a propagace tras pro běžné uživatele, stejně tak pro instituce v rámci Evropy. Také zaměření dopravy udržitelným směrem je výsadním posláním projektu. (Eurovelo, evropská síť cyklotras, 2011).

Dálkové cyklotrasy mají také pozitivní význam pro cestovní ruch. V době dobudování celkové sítě tras se předpokládá počet přenocujících návštěvníků ročně na 14,5 milionů a 46 milionů jednodenních výletníků, což by mělo přinést celkem 7 mld. eur ročně. (Eurovelo a Česko, 2011).

Mezinárodní trasy EuroVelo v ČR v celkové délce 2100 km dle serveru *Českojede.cz*, 2001:

EuroVelo 4: Trasa střední Evropou: Roscoff – Kyjev (4 000 km)

EuroVelo 7: Sluneční trasa: Nordkapp – Malta (7 409 km)

EuroVelo 9: Balt - Jadran: Gdaňsk – Pula (1 930 km)

EuroVelo 13: Stezka železné opony: Barentsovo – Černé moře (9 000 km)

Turistickou oblastí *Beskydy-Valašsko* prochází dvě mezinárodní cyklotrasy: Jantarová stezka (Greenway Krakow-Vídeň) – cyklotrasa č. 5 a Bečva – cyklotrasa č. 50.

8. Turistická oblast Beskydy-Valašsko

8.1. Poloha a vymezení turistické oblasti Besedy-Valašsko

V rámci území České republiky se turistická oblast nachází v *Moravskoslezském kraji*, při pohledu nadregionálního má turistická oblast významnou středoevropskou polohu na hranicích s *Polskem* a *Slovenskem*. Turistická oblast (dále jen TO) je vnímaná také jako důležitá tranzitní poloha mezi *Hornoslezskou aglomerací*, *Vídni* a *Bratislavou*, kterou tvoří přibližně 5 milionů obyvatel. (DHV CR, 2010).

Na TO *Beskydy-Valašsko* je možné se dívat z dvou odlišných pohledů. Tato odlišnost je způsobená přiřazením území části turistické oblasti *Valašsko*. Česká centrála cestovního ruchu *CzechTourism* člení Českou republiku na 17 turistických regionů (dále jen TR), které se následně člení na turistické oblasti. TO *Beskydy-Valašsko* je součástí TR *Severní Morava a Slezsko*. Ovšem zde hraje významnou roli kraje (NUTS III) a regiony soudržnosti NUTS II, TO *Beskydy-Valašsko* spadá pouze do území *Moravskoslezského kraje*. Část obcí náleží do *Zlínského kraje* (regionu soudržnosti *Východní Morava*) a vznikají tudíž dvě „Valaška“. *Destinační management TO Beskydy-Valašsko* respektuje vymezení kraje a zabývá se „Valašským“ územím pouze na území *Moravskoslezského kraje*. (DHV CR, 2010).

Diplomová práce zahrnuje „oblast Valaška“ převážně v *Moravskoslezském kraji*. Ovšem díky významnosti cykloturistických tras je zahrnuto do území taktéž část „Valaška“ ve *Zlínském kraji*.

TO *Beskydy-Valašsko* v rámci *Moravskoslezského kraje* zaujímají okresy *Frýdek-Místek*, *Nový Jičín* a *Ostrava*. V následující tabulce (Tab. 1) jsou znázorněny obce daných okresů. Celkem do oblasti náleží 67 obcí, které spadají pod ORP (obec s rozšířenou působností) *Frýdek-Místek*, *Frýdlant nad Ostravicí*, *Nový Jičín*, *Frenštát pod Radhoštěm*, *Kopřivnice* a *Ostrava-město*. Přičemž celková rozloha území činí 1 072 km² s přibližně 240 tisíci obyvateli, v rámci *Moravskoslezského kraje* jeho rozloha zabírá 19,3 % území. (DHV CR, 2010).

V zájmovém území vzniká řada kooperačních seskupení obcí především z důvodu snadnějšího řešení územních problémů, účinnějšího čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu i z fondů *Evropské unie*. Mezi důležité seskupení obcí se řadí (DHV CR, 2010):

- Zájmové sdružení Frýdlantsko – Beskydy
- Mikroregion Žermanické a Těrlické přehrady (částečně)
- Mikroregion Frenštátsko
- Sdružení měst a obcí Slezská brána (částečně)
- Sdružení obcí Frýdecko-Místecka
- Sdružení měst a obcí povodí Ondřejnice
- Sdružení obcí povodí Morávky
- Lašská brána

Tab. 2: Obce okresů TO Beskydy - Valašsko

Okresy TO Beskydy-Valašsko	Obce TO Beskydy-Valašsko
Frýdek–Místek	Baška, Bílá, Brušperk, Bruzovice, Čeladná, Dobrá, Dobratice, Dolní Domaslavice, Fryčovice, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Horní Domaslavice, Hukvaldy, Janovice, Kaňovice, Kozlovice, Krásná, Krmelín, Kunčice pod Ondřejníkem, Lhotka, Lučina, Malenovice, Metylovice, Morávka, Nižní Lhoty, Nošovice, Ostravice, Palkovice, Paskov, Pazderna, Pražmo, Pržno, Pstruží, Raškovice, Řepiště, Sedliště, Soběšovice, Staré Hamry, Staré Město, Staříč, Sviadnov, Vojkovice, Vyšní Lhoty, Žabeň, Žermanice
Nový Jičín	Bordovice, Frenštát pod Radhoštěm, Hodslavice, Hostašovice, Kopřivnice, Lichnov, Mořkov, Nový Jičín, Příbor, Rybí, Starý Jičín, Štramberk, Tichá, Trojanovice, Veřovice, Závěšice, Ženkla, Životice u Nového Jičína
Ostrava	Stará Ves nad Ondřejnicí, Šenov, Václavovice, Vratimov

Zdroj: Marketingová strategie rozvoje TO Beskydy – Valašsko 2010

8.2. Charakteristika turistické oblasti Beskydy-Valašsko

8.2.1. Fyzicko-geografická charakteristika turistické oblasti Beskydy-Valašsko

Zájmové území turistické oblasti Beskydy Valašsko se podle Mackovčina, Cibulkové, Demka, Havlíčka, Kirchnera a Slavíka (2006) řadí k *Alpsko-himalájskému systému, subsystému Karpaty, provincii Západní Karpaty, soustavě Vnější západní Karpaty a podsoustavy Západobeskydské podhůří a Západní Karpaty*. Podsoustavy se dále člení na celky, z nichž na východě ohraničují území *Moravskoslezské Beskydy*, na jihozápadě se rozprostírá *Hostýnsko-vsetínská hornatina* a v jižní části přes *Makovský průsmyk* navazují z části *Javorníky*.

Moravskoslezské Beskydy jsou součástí *Západních Karpat* a zaujímají nejrozsáhlejší hornatou část území. Jejich hlavní hřeben postupuje od *Velkého Polomu* (1 069 m n. m.) po *Radhošť* (1 129 m n. m.). Celek *Moravskoslezských Beskyd* tvoří celkem 22 vrcholů vyšších než 1 000 m n. m. Nejvyšším vrcholem je *Lysá hora* (1 323 m n. m.) následují vrcholy *Smrk* (1 276 m n. m.), *Kněhyně* (1 257 m n. m.) a *Travný* (1 203 m n. m.). Od roku 1973 jsou *Beskydy* součástí chráněných krajinných oblastí, přičemž zaujímají největší část CHKO ze všech oblastí České republiky. Nejcennější území jsou chráněny dále v přírodních rezervacích, např. prales *Mionší*, kultovní místo starých Slovanů *Radhošť*, *Travný potok* a dále např. jedna z nejstarší přírodních rezervací v ČR *Salajka*, *Kněhyně – Čertův mlýn* atd. Přírodními rezervacemi jsou často vedeny turisticky atraktivní naučné stezky. Z tří pětina území tvoří les s převahou jehličnatých porostů uměle vysázených. Původně v území převažovalo zastoupení listnatých porostů jako např. jilmy, buky, jasany, javory či lípy. V území *Moravskoslezských Beskyd* pramení a protéká řada významných toků jako *Ostravice*, *Ondřejnice*, *Bečva*, *Morávka*, *Lomná* a *Čeladenka*. Z klimatické charakteristiky se oblast řadí do mírně teplé. V zimním období průměrná teplota dosahuje -3°C až -5°C, letní období je v rozsahu teplot 16°-18°C. (DHV CR, 2010).

8.2.2. Socioekonomická charakteristika turistické oblasti Beskydy-Valašsko

Český statistický úřad z roku 2012 uvádí, že na území TO *Beskydy-Valašsko* žije 239 328 obyvatel, podle věkové kategorie více než polovina obyvatel (165 309) je v reprodukčním věku 15-64 let s převahou postproduktivního obyvatelstva nad dětskou složkou, což se odráží převážně v populačním trendu stárnutí populace.

Tab. 2: Počet obyvatel obcí TO *Beskydy-Valašsko* dle věkové kategorie k 31. 12. 2012

Obec	Okres Frýdek-Místek	Celkem obyv.	0-14	15-64	65+
Baška		3 714	556	2 547	611
Bílá		307	30	220	57
Brušperk		3 925	596	2 639	690
Bruzovice		789	113	557	119
Čeladná		2 481	364	1 658	459
Dobrá		3 074	415	2 101	558
Dobratice		1 168	198	796	174
Dolní Domaslavice		1 241	196	875	170
Fryčovice		2 349	331	1 629	389
Frýdek-Místek		57 523	8 260	40 324	8 939
Frýdlant nad Ostravicí		9 808	1 412	6 623	1 773
Horní Domaslavice		745	124	528	93
Hukvaldy		1 984	290	1 321	373
Janovice		1 863	296	1 274	293
Kaňovice		290	54	208	28
Kozlovice		2 938	464	1 981	493
Krásná		640	86	428	126
Krmelín		2 198	329	1 524	345
Kunčice pod Ondřejníkem		2 237	351	1 513	373
Lhotka		527	83	364	80
Lučina		1 271	175	903	193
Malenovice		633	134	424	75
Metýlovice		1 740	264	1 198	278
Morávka		1 089	162	743	184
Nižní Lhoty		257	36	167	54
Nošovice		992	156	695	141
Ostravice		2 396	342	1 609	445
Palkovice		3 192	481	2 246	465
Paskov		3 920	622	2 740	558
Pazderna		281	38	206	37
Pražmo		943	133	655	155

Pržno		1 028	149	773	106
Pstruží		903	140	641	122
Raškovice		1 789	254	1 229	306
Řepiště		1 765	287	1 167	311
Sedliště		1 477	268	1 023	186
Soběšovice		865	109	598	158
Staré Hamry		545	64	375	106
Staré Město		1 453	248	964	241
Starý Jičín		2 089	338	1 474	277
Sviadnov		1 665	261	1 104	300
Vojkovice		609	98	430	81
Vyšní Lhoty		842	126	597	119
Žabeň		745	121	507	117
Žermanice		304	60	205	39
Obec	Okres Nový Jičín	Celkem obyv.	0-14	15-64	65+
Bordovice		577	83	399	95
Frenštát pod Radhoštěm		10 958	1 550	7 510	1 898
Hodslavice		1 715	246	1 186	283
Hostašovice		765	131	514	120
Kopřivnice		22 649	3 337	16 115	3 197
Lichnov		1 497	225	1 037	235
Mořkov		2 495	368	1 694	433
Nový Jičín		23 731	3 600	16 331	3 800
Příbor		8 541	1 266	5 823	1 452
Rybí		1 222	196	853	173
Starý Jičín		2 730	462	1 843	425
Štramberk		3 432	521	2 271	640
Tichá		1 727	277	1 173	277
Trojanovice		2 374	406	1 574	394
Veřovice		1 987	284	1 373	330
Závišice		961	173	646	142
Ženkla		1 034	180	710	144
Životice u Nového Jičína		620	106	417	97
Obec	Okres Ostrava-město	Celkem obyv.	0-14	15-64	65+
Stará Ves nad Ondřejnicí		2 707	394	1 875	438
Šenov		6 139	940	4 125	1 074
Václavovice		1 907	316	1 302	289
Vratimov		6 966	1 018	4 755	1 193
Celkový počet obyvatel		239 328	35 693	165 309	38 326

Zdroj: ČSÚ, 2014

Trend stárnutí populace je významným jevem i v cestovním ruchu, služby je potřeba zaměřit tímto směrem. V TO *Beskydy-Valašsko* je zahraniční trh orientovaný především na polskou a slovenskou populaci. Z výhledového hlediska se do roku 2035 předpokládá snížení počtu obyvatel v *Slezském vojvodství* o cca 10 % ze 4,5 mil. Obyvatel na 4 mil. Na *Slovensku* je očekávaný počet obyvatel do roku 2035 z 5,4 mil na 5,3 mil. Do roku 2035 se očekává nárůst počtu obyvatel a zvýšení průměrného věku o 4 roky. Tento trend je nepříznivým v rámci cestovního ruchu z hlediska nižší koupěschopné poptávky. Ovšem i na tento trend se lze dívat z pozitivního pohledu a zaměřit služby touto cestou, jako příklad lze uvést orientaci na regeneraci sil a zvýšit tak konkurenci především mezi poskytovateli těchto služeb. (DHV CR, 2010).

Největší obec okresu *Frýdek-Místek* (57 523 obyv.) je zároveň statutárním městem. Mezi obce nad 10 tisíc obyvatel se v TO řadí pouze *Nový Jičín* (23 731 obyv.), *Kopřivnice* (22 649 obyv.) a *Frenštát pod Radhoštěm* (10 958 obyv.). Obcemi s rozšířenou působností jsou *Frýdek-Místek*, *Frýdlant nad Ostravicí*, *Frenštát pod Radhoštěm*, *Kopřivnice* a *Nový Jičín*. (DHV CR, 2010).

Na TO *Beskydy-Valašsko* s rozlohou přibližně 1 072 km² připadá hustota zalidnění 226 obyvatel na km². V poměrně hornaté oblasti se obyvatelstvo koncentruje v nižší nadmořské výšce podél větších měst. (DHV CR, 2010).

Marginální roli obyvatelstva na cestovní ruch hraje zaměstnanost. V TO *Beskydy-Valašsko* je nízký podíl ekonomicky aktivních obyvatel způsoben vysokou mírou nezaměstnanosti a to především v okresech *Frýdek-Místek* a *Nový Jičín*. Přičemž v rámci České republiky se průměrná míra nezaměstnanosti pohybuje nad průměrem, ovšem z pohledu *Moravskoslezského kraje* je pod průměrem. Znatelnější nárůst nezaměstnanosti je všeobecně zaznamenán od roku 2009 a je zapříčiněn převážně vlivem hospodářské krize. Názorným příkladem bylo propouštění zaměstnanců *Tatra, a. s.* v Kopřivnici. Podle ČSÚ ke konci roku 2012 byla míra registrované nezaměstnanosti v okrese *Frýdek-Místek* 9,34 %, v *Novém Jičíně* 9,67 % a v okrese *Ostrava-město* 12,77 %. V rámci *Moravskoslezského kraje* tato hodnota činila 12,34 %. (DHV CR, 2010).

8.3. Cestovní ruch TO Beskydy-Valašsko z hlediska životního prostředí

Celkový pohled na kvalitu životního prostředí TO *Beskydy-Valašsko* je pozvolně narůstající, ovšem stále se region jako součást *Moravskoslezského kraje* řadí k nejméně zachovalým vzhledem k životnímu prostředí České republiky. (DHV CR, 2010).

Jedním z rizikových faktorů také pro cestovní ruch může být možnost opětovného zprovoznění dolu *Frenštát-Trojanovice*, jež tvoří s blízkým územím *Čeladná-Krásná* součást ložiska uhlí s dovyatelnými uhelnými slojemi v blízkém okolí *Karvinska*. Na druhou stranu TO *Beskydy-Valašsko* zaujímá významnou roli v ochraně krajiny. Příkladem může být řada maloplošných chráněných území, ptačích oblastí pod záštitou Natura 2000 či evropsky významné lokality. TO vytváří jako cennou lokalitu turisticky atraktivní převážně *CHKO Beskydy*, která přispívá ke stabilitě krajiny. (DHV CR, 2010).

Důležitým tématem zůstává kvalita ovzduší vycházející z okolních zdrojů znečištění prostředí především z hutí, koksoven a energetiky. Nárůst ekologizace v průmyslu od devadesátých let 20. století také ve vztahu k ovzduší výrazně snížil podíl škodlivých látek, ovšem díky růstu nákladů na topení elektřinou a plynem a vytápění opět tuhými palivy se kvalita ovzduší opět o něco snížila. Pozoruhodnou roli zde hraje také směr převládajícího západního proudění vzduchu, který v TO nekoncentruje škodlivé látky, jejich negativní dopad lze zaznamenat pouze v městském prostředí a údolích v zimním období. (DHV CR, 2010).

Dalším významným tématem životního prostředí TO je bezesporu kvalita povrchových a podzemních vod. Jejich znečištění je zapříčiněno nedostatečnou hustotou čističek odpadních vod v obcích, tyto čističky nejsou rovnoměrně vedeny. Občasným rizikovým faktorem v jarních a letních měsících bývají povodně případně eroze půdy. (DHV CR, 2010).

Z celkového pohledu kvality prostředí je především díky zájmu o ochranu a zachování krajiny a jejích přírodních pestrostí TO vnímaná jako turisticky lákavá a atraktivní. V současnosti nejvýznamnější roli kvality životního prostředí hraje *Ostravská průmyslová aglomerace* s množstvím polévatého prachu PM_{10} , který ovšem není markantní díky převládajícímu směru proudění. V určitých ročních obdobích je možné pozorovat znečištění lokálního zdroje (REZZO 3) případně mobilní zdroje (REZZO 4). (DHV CR, 2010).

8.4. Potenciál cestovního ruchu pro cykloturistiku TO Beskydy-Valašsko

8.4.1. Dopravní situace a dostupnost turistické oblasti

Prostředí TO *Beskydy-Valašsko* je přitažlivé nejen díky pestrosti krajinného rázu. TO se vyznačuje výhodnou dopravní polohou, napojením na dálniční silniční síť České republiky, a to konkrétně na trasu *Katovice – Ostrava – Brno – Vídeň*, která je součástí koridoru *Transevropské sítě* (TEN). Jako další významná komunikace s napojením na TO je vnímaná rychlostní silnice R48, tato komunikace pokračující přes *Český Těšín* do *Polska* se jeví výhodnou zejména pro polskou klientelu. Důležitý je právě otevřený úsek komunikace z *Cieszyna* do *Bielska Biala* a další napojení na komunikace 1. třídy v polském území. Významné napojení dále směrem *Brno* a *Praha* zajišťuje komunikace 1. třídy I 47 (*Ostrava – Běloutín – Hranice – Vyškov*) a I 48 (*Český Těšín – Frýdek-Místek – Běloutín*). Spojení se *Slovenskou republikou* zajišťují komunikace 1. třídy přes hraniční přechod v *Mostech u Jablunkova* a v *Bílé-Bumbálce*. Ovšem nejdůležitější vliv zejména pro cykloturistiku mají silniční komunikace 2. a 3. třídy procházející jednotlivými obcemi TO. Celkově by se dalo shrnout, že kvalita komunikací je také díky jejich prašnosti pod celostátním průměrem a jejich síť není dostatečně hustá. Nevyhovující stav komunikací je odrazem nedostatku finančních prostředků pro výstavbu a údržbu kvalitní sítě. (DHV CR, 2010).

Další podstatné napojení se zahraničím zajišťuje železniční síť s dálkovými trasami *Vídeň /Bratislava – Břeclav – Přerov – Ostrava – Svinov – Opava, Praha/Brno – Přerov – Vsetín – Žilina*. Pro lokální železniční dopravu má význam 2. železniční koridor směřující z *Břeclavi* do *Bohumína* a 3. železniční koridor vedoucí z *Mostů u Jablunkova* do *Chebu*. Důležité jsou také renovace místních úseků, například elektrifikace trati *Ostrava hl. nádraží – Frýdek-Místek – Český Těšín*. Pro běžného turistu či cykloturistu má nejpodstatnější vliv hustota kvalitní železniční sítě místního charakteru. TO *Besedy-Valašsko* v této kategorii nabízí dopravu ve dvou železničních úsecích. První z nich je trať č. 300 procházející obcemi *Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí a Kojetín*. Další trasa kratší vzdálenosti směřuje z *Frýdlantu nad Ostravicí* do *Ostravice*, která je hojně využívána také turisty. (DHV CR, 2010).

Důležitým faktem pro běžného cyklistu může být poměrně dobrá dostupnost po značených cyklistických trasách z *Ostravy* do *Beskyd*, přičemž je vhodné použít pouze 2 až 3 cyklistické trasy. (DHV CR, 2010).

8.4.2. Obslužnost TO Beskydy-Valašsko pomocí cyklobusů

TO *Beskydy-Valašsko* nabízí letním návštěvníkům možnosti využití speciálních linkových autobusů s možností uskladnění bicyklu v přívěsu, tzv. cyklobusů. Na internetové stránce *Beskydyportal.cz* je k dispozici nabídka přepravy jízdních kol. Od května do září má cyklista možnost si v daných místech zakoupit také místenku. Kapacita cyklobusů činí 24 jízdních kol. Cyklobusy jsou obstarávány společností *Veolia Transport Morava a. s.* a jsou v TO *Beskydy-Valašsko* vedeny ve dvou linkách jízdního řádu:

- linka č. 910128: *Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Staré Hamry – Bílá – Bumbálka – Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm*
- linka č. 000089: *Nový Jičín – Příbor – Kopřivnice – Frenštát pod Radhoštěm – Trojanovice – Rožnov pod Radhoštěm – Velké Karlovice – Bumbálka – Bílá*

8.4.3. Hlavní možnosti cykloturistiky v TO Beskydy – Valašsko

Turistická oblast *Beskydy-Valašsko* láká nejen díky dobré dopravní poloze, je zajímavá také jako cenná přírodní oblast České republiky svou rozmanitou krajinou *Beskyd* přímo v srdci chráněné krajinné oblasti. Přírodní prostředí následují historické lokality doplněny pamětihodnostmi. Středem historického dění jsou především městské a vesnické památkové rezervace *Nový Jičín, Příbor* a *Štramberk*. (DHV CR, 2010).

Celou oblast procházejí významné i menší cyklotrasy a stezky, kterým je věnována pozornost v dalších částech diplomové práce. Tyto cesty jsou vedeny například kolem vodních nádrží s možností vodních sportů, jsou jimi *Žermanice, Baška* a *Olešná*, ovšem cykloturisté mohou navštívit také koupaliště v *Novém Jičíně, Kopřivnici, Příboře, Frýdlantu nad Ostravicí* atd. (DHV CR, 2010).

K dispozici jsou cykloturistům také možnosti ubytování a stravování v pestré nabídce, dle požadavků zákazníka. Mohou využít tradiční ubytování v kempech, penzionech či luxusnějších hotelových zařízeních a to nejen v městském prostředí, příkladem může být čtyřhvězdičkový hotel *Miura* nedaleko obce *Čeladná* s další nabídkou atraktivních služeb jako např. golfové hřiště. (DHV CR, 2010).

Dle *Marketingové strategie rozvoje cestovního TO Besedy-Valašsko* z roku 2013 ovšem není potenciál TO plně využit, nabídka a kvalita služeb také pro cykloturisty není plně dostačující. Jako alternativa se jeví rozšíření současných i nových marketingových produktů a především jejich sjednocení. Přitom turistická oblast díky přírodnímu bohatství, kulturních i technickým zajímavostem poskytuje vysoký potenciál také pro cykloturisty. Kromě

důležitých doplňkových služeb je nutné služby zaměřit dle cílové skupiny návštěvníků, např. rodin s dětmi. Potenciál TO vyplývá taktéž z procentuálního vyjádření; 19% podíl území a obyvatel v rámci *Moravskoslezského kraje* s nabídkou 36 % turistických atraktivit a 31 % ubytovacích kapacit *Moravskoslezského kraje*. (DHV CR, 2010).

8.5. Cykloturistické trasy a stezky TO Beskydy-Valašsko

Trasy a stezky pro cyklisty jsou územím vedeny poměrně hustou sítí, ovšem popsat každou trasu v celé oblasti je poměrně komplikované. Některé územím procházejí jen z části, jiné mají z celkového pohledu na turistu zanedbatelný vliv. Pro cykloturistu nejsou důležité hranice vzniklých turistických oblastí, ovšem je pro něj důležitá kvalita komunikace, na které se právě nachází, zda se kvalita s délkou mění a jestli bude vyhovující až do cíle trasy. Dle portálu *cyklotrasy.cz* územím celé TO (v rámci *Moravskoslezského* i *Zlínského kraje*) prochází až 56 očíslovaných cyklotras a dalších 35 pojmenovaných tras a okruhů, přičemž územím procházejí cyklotrasy místní, regionální a dálková cyklotrasa *Greenways (Krakov – Morava – Vídeň)*.

Cílem diplomové práce není hodnotit všechny cyklotrasy a cyklostezky, které se v TO *Besedy-Valašsko* nachází. Důraz je kladen na nejvýznamnější komunikace z pohledu cykloturisty. Cyklotrasy jsou v další části rozebrány podle okruhů *Destinačního managementu TO Beskydy-Valašsko* konkrétně podle souboru map „*Kolem dokola*“. Záměr je přitom určen pro cílovou skupinu cykloturistů – rodiny s dětmi.

Destinační management TO Besedy-Valašsko (ve zpracování společnosti *DHV CR*) za rok 2010 vydal seznam těchto nejvýznamnějších 28 cyklotras. V TO je vybudováno několik cyklostezek, které mají význam také pro dálkového cyklistiku s pokračováním mimo turistickou oblast. Jsou jimi *Cyklostezka Bečva* v rámci *Zlínského kraje*⁶, která ovšem místy přechází v cyklotrasu, a cyklostezka *Beskydy Radegast CycloTrack* vybudována společností *Plzeňský prazdroj, a. s.* Dále jsou především městským prostředím vedeny krátké úseky cyklostezek, které se napojují na významnější cyklotrasy či nikoli. Jedna z těchto cyklostezek je vedena Novým Jičínem do Libhoště, její význam uvítají především zdejší obyvatelé.

K významným cyklotrasám bez číselného označení patří *Cyklotrasa na Morávku*, *Cyklotrasa do Příbora*, *Cyklotrasa Kopřivnice* a také *Lysohorská magistrála*, kterou je v zimním období možné použít jako běžeckou trasu. (*DHV CR, 2010*).

⁶ *Cyklostezka Bečva* se nachází po vzniku krajů a regionů soudržnosti NUT2 v samostatné turistické oblasti *Valašsko* (TR *Severní Morava a Slezsko*) spadající do regionu soudržnosti *Střední Morava* (TR *Východní Morava*). Ovšem z hlediska významnosti trasy a souboru map „*Kolem dokola*“ (Region *Besedy*, 2012) je v diplomové práci okrajově zahrnutá. Starší dělení turistických oblastí a také server *beskydy-valassko.cz* přiřazuje *Valašsko* i ve *Zlínském kraji* k TO *Beskydy-Valašsko* s číselným označením 38. Přičemž současná mapa TO (dle *CzechTourismu*) dělí oblast *Valašska* do 2 rozdílných částí – v rámci *Moravskoslezského* a *Zlínského kraje*. TO *Beskydy-Valašsko* nese číselné označení 33 a TO *Valašsko* 32.

Tab. 3: Seznam nejvýznamnějších cyklotras kategoricky seřazených od nadregionální trasy po lokální.

Označení cyklotrasy	Název cyklotrasy
Cyklotrasa č. 4	Trávný - Morávka
Cyklotrasa č. 461	Ostravice – Staré Hamry - Bílá
Cyklotrasa č. 502	Starý Jičín - Hukvaldy
Cyklotrasa č. 503	Starý Jičín - Krnov
Cyklotrasa č. 6003	Okolím Frýdku – Místku
Cyklotrasa č. 6004	Přehrada - Olešná
Cyklotrasa č. 6005	Za koupáním k Žermanické přehradě
Cyklotrasa č. 6006	Historie hukvaldského panství
Cyklotrasa č. 6007	Beskydský okruh
Cyklotrasa č. 6008	Okolo Ondřejníka
Cyklotrasa č. 6065	Brušperk - Horní Bludovice
Cyklotrasa č. 6066	Řepišťe - Horní Datyně
Cyklotrasa č. 6099	Žermanice - Horní Bludovice
Cyklotrasa č. 6112	Hotel Tetřev - Visalaje
Cyklotrasa č. 6113	Raškovice - Ostravice
Cyklotrasa č. 6135	Brušperk - Košatka
Cyklotrasa č. 6163	Žermanice - Dolní Domaslavice-rozc.
Cyklotrasy č. 6176, 6177, 6180, 6181, 6182, 6183	Přes Bílou
Cyklotrasa č. 6178	Čeladná, Podolánky - Staré Hamry
Cyklotrasa č. 7	Nejkrásnějšími údolími Beskyd
Cyklotrasa č. 6016	Rožnov p. Radhoštěm - Pustevny
Cyklotrasa č. 6040	Starý Jičín - Potštát
Cyklotrasa č. 6175	Palackého stezka

Zdroj: DHV CR, 2010

8.6. Okruhy tras TO Beskydy-Valašsko podle souboru map „Kolem dokola“

Turistickou oblastí *Beskydy-Valašsko* prochází řada značených tras a stezek určených pro cyklistické turisty a také doporučené okruhy podle náročnosti. Příkladem může být kartografický dokument souboru map vydaný v roce 2012 *Regionem Beskydy* pod názvem *Kolem dokola po turistické oblasti Beskydy-Valašsko*. Soubor obsahuje 8 cykloturistických map zaměřených tematicky, přičemž každou z osmi oblastí je možné absolvovat v rozdílné úrovni obtížnosti. Soubor je volně dostupný převážně v informačních centrech oblasti a je tak významným průvodcem cykloturistiky po turistické oblasti *Beskydy-Valašsko* a z části také po turistické oblasti *Valašsko*.

Tento soubor map detailněji popisuje cykloturistické podmínky oblasti, a proto je na něj dále kladena pozornost. Následně je zjištěna vybavenost všech cyklotras a stezek, které danou oblastí procházejí. Z tohoto souboru map autorka sestavila tematický cykloatlas, který znázorňuje právě vybavenost tras se zaměřením na cílovou skupinu rodiny s dětmi. Cykloatlas je součástí diplomové práce, popisuje všech 8 okruhů po 5 trasách, tudíž obsahuje 40 tras, které jsou popsány graficky i slovně s doporučením pro cílovou skupinu.

Do TO *Beskydy-Valašsko* se řadí všechny výše uvedené cyklotrasy s výjimkou 8. tematického okruhu, který je vedený částí *Zlínského kraje*, ovšem v rámci předešlého vymezení TO a svou významností z pohledu cykloturisty je v diplomové práci také zahrnut.

Tab.4: Okruhy podle souboru map Kolem dokola po turistické oblasti Beskydy - Valašsko

Číslo okruhu	Název mapového souboru	Významné obce cyklotras
1	Malebným Novojičínskem	Kunín – Nový Jičín – Hodslavice – Mořkov – Starý Jičín – Štramberk
2	Magické Lysé hory	Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice – Staré Hamry – Čeladná – Kunčice pod Ondřejníkem – Malenovice – Krásná
3	Pověstné štramberské Trúby	Štramberk – Příbor – Kopřivnice – Lubina – Lichnov – Veřovice
4	Úchvatným Pobeskydím	Frýdek-Místek – Sedliště – Řepiště – Žermanice – Soběšovice – Vyšní Lhoty – Lučina – Morávka – Komorní Lhotka
5	Starobylým Laškem	Kozlovice – Hukvaldy – Metylovice – Frýdek-Místek – Lhotka
6	Srdcem Valaška	Valašské Meziříčí – Bystřička – Rožnov pod Radhoštěm – Velká Lhota – Jarcová – Zubří – Zašová
7	Kouzelného Radhoště	Frenštát pod Radhoštěm – Trojanovice – Rožnov pod Radhoštěm – Bečva – Hutisko-Solanec – Veřovice
8	Tajemným Česko – slovenským pomezím	Morávka – Krásná – Staré Hamry – Bílá

Zdroj: Region Beskydy, 2012

8.7. Popis cykloturistických tras TO Beskydy-Valašsko⁷

V následující kapitole je popsáno a zhodnoceno všech osm cykloturistických okruhů, fyzicko-geografické podmínky, kulturní zajímavosti, obce, jimiž dané okruhy procházejí, typ komunikace podle druhu povrchu a celková náročnost ve srovnání s ostatními okruhy.

8.7.1. Okruh Malebným Novojičínskem

První okruh prochází krajinou *Moravské Brány*, přírodního parku *Podbeskydí* a z části také *CHKO Poodří* a *CHKO Beskydy*. Významnou přírodní lokalitou jsou např. *Pikritové mandlovice* u *Kojetína*, *Polštářové lávy* ve *Straníku* nebo *Prameny Zrzávky* a *Domorazské louky* v *CHKO Beskydy*. Jednou z významných lokalit *CHKO Poodří* jsou *Meandry Staré Odry*, podél nichž vede doporučená trasa č. 2, ovšem v hůře dostupném terénu polních a lesních cest.⁸

Všechny trasy okruhu mají výchozí bod ve městě *Nový Jičín*, který je zároveň největší obcí a kulturním centrem oblasti. Trasy dále procházejí obcemi abecedně seřazenými: *Bernartice nad Odrou*, *Jeseník nad Odrou*, *Hodslavice*, *Hostašovice*, *Mořkov*, *Rybí*, *Starý Jičín*, *Suchdol nad Odrou*, *Šenov u Nového Jičína*, *Štramberk*, *Ženkla* a *Životice u Nového Jičína*.

Kulturní zajímavostí okruhu je městská památková rezervace *Nový Jičín* s renesančním čtvercovým náměstím, *Žerotínským zámekem* s možností návštěvy muzea klobouků nebo uměleckých výstav. Mezi důležitou kulturní pamětihodnost patří také zámek v *Kuníně* nebo v *Jeseníku nad Odrou*, který je možné navštívit v rámci trasy č. 1 a č. 2.

Náročnější je výjezd k zřícenině hradu *Starý Jičín*, který je možné navštívit s menší zajišťkou v rámci trasy č. 2. Trasa č. 3 prochází přímo obcí *Hodslavice*, v níž se nachází budova *Staré školy* spjatá s životem *Františka Palackého* a dále stálá expozice jeho děl. Trasa č. 4 vede dalším výrazným kulturním centrem oblasti s označením „*Moravský Betlém*“ městečkem *Štramberk*. Městská památková rezervace *Štramberk* má zachovalé a upravované náměstí, odkud je možné pokračovat na vyhlídkovou věž s označením *Trúba* nebo navštívit jeskyni *Šípka*, případně rozhlednu *Bílá hora* nacházející se mezi *Štramberkem* a *Kopřivnicí*.

⁷ Zdroj: Region Beskydy, Kolem dokola po turistické oblasti Beskydy-Valašsko, 2012

⁸ V cykloatlase je tato trasa nahrazená zajišťkou do obce *Suchdol nad Odrou* po zpevněné silnici s návazností na cyklotrasu č. 6078.

Do *Nového Jičína* je možné se dopravit autem, autobusem, případně také vlakem s přestupem v *Suchdole nad Odrou*. *Nový Jičín* leží na hlavním dopravním tahu mezi *Olomoucí* a *Ostravou* na komunikaci R48 a E462. Rychlostní komunikace 57 spojuje *Nový Jičín* s *Valašským Meziříčím*, tedy *Moravskoslezský kraj* s *krajem Zlínským*. Přes letní sezónu jezdí do *Nového Jičína* cyklobus ve směru *Frenštát pod Radhoštěm – Velké Karlovice – Bílá*.

Všechny trasy okruhů jsou vedeny dobře dostupným terénem převážně po zpevněné silnici místy s frekventovanějšími úseky, např. trasa č. 3 a č. 5 po R57. Tyto trasy je možné absolvovat po nově vybudované cyklostezce *Koleje* č. 6271. Významná je cyklotrasa č. 6175 *Palackého stezka*, která vede místy společně s *Naučnou stezkou Františka Palackého*. Trasy jsou vedeny také po regionálních trasách jako č. 502, 503 a mezinárodní cyklotrase *Greenways Jantarová stezka* č. 5. Ostatní cyklotrasy jsou s místním označením.

Značení tras je v terénu přehledně umístěno, sjednoceno a odpovídá českému značení cyklotras. Cyklotrasy jsou vybaveny také odpočívadly, ovšem převážně na regionálních a národních trasách. Cyklostezka *Koleje* a cyklostezka z *Nového Jičína* na *Rybí* jsou vybaveny několika odpočívadly. Zajímavostí je umístění křížové cesty kolem obce *Rybí* s odpočívadly prostornými také pro cykloturisty.

Dále jsou trasy vybaveny stravovacími zařízeními v každé obci, která prochází danou trasou. Ubytování s pestřejší nabídkou služeb je dostupné v *Novém Jičíně*, *Štramberku*, ve *Starém Jičíně*, dále je možné využít např. ubytovny v *Jeseníku nad Odrou* nebo v penzionu v *Bernarticích nad Odrou* apod.

Trasy okruhu *Malebným Novojičínskem* se řadí vzhledem k turistické oblasti do méně náročných, náročnější je trasa č. 4 procházející přírodním parkem *Podbeskydí* a trasa č. 5 lemující vrchol *Svinec* (546 m n. m.) a *Petřkovickou hůrku* (608 m n. m.).

8.7.2. Okruh Magická Lysá hora

Chráněná krajinná oblast Beskydy od Frenštátu pod Radhoštěm přes Frýdlant nad Ostravicí po obec *Krásná* je územím okruhu s tematikou náročnějších cykloturistických tras.

Okruh *Magická Lysá hora* se nachází v hornatém území s významnými vrcholy *Tanečnice* (1084 m n. m.), *Kněhyně* (1257 m n. m.), *Smrk* (1276 m n. m.), *Malchor* (1219 m n. m.) a také s nejvýznamnějším vrcholem *Lysá hora* (1323 m n. m.). Součástí okruhu je také přírodní rezervace *Skalka* (964 m n. m.), kolem níž vede lehčí trasa č. 2. V území kolem *Lysé hory* se nachází několik pozoruhodných přírodních památek a rezervací. Patří k nim např. PP *Vodopády Satiny*, PP *Pod Lukšincem*, PR *Malenovický kotel* nebo PR *Zimný potok* a další. Součástí území je důležitá vodní nádrž *Šance* na řece *Ostravici*, podél níž vedou cyklotrasy místní i dálkové. Západním směrem od vodní nádrže *Šance* je možné navštívit další přírodní zajímavosti jako např. PR *V Podolánkách*, PP *Kněhyňská jeskyně* nebo NPR *Kněhyně-Čertův mlýn* atd.

Výchozím místem tras je pokaždé jiná obec. Přičemž nejbližší významnou obcí je město *Frýdlant nad Ostravicí*, v němž má svůj počátek trasa č. 1. Blízko dostupným městem je dále *Frenštát pod Radhoštěm*, jímž přímo procházejí trasy z okruhu *Kouzelného Radhoště*. Následujícími obcemi průchozích tras jsou pak: *Trojanovice*, *Kunčice pod Ondřejníkem*, *Tichá*, *Kozlovice*, *Lhotka*, *Metylovice*, *Krásná*, *Staré Hamry*, *Ostravice* a *Čeladná*.

Turistickými centry oblasti jsou kromě *Frýdlantu nad Ostravicí* s širší nabídkou služeb dále *Čeladná* s luxusním areálem golfového hřiště a ubytováním *Mountain Golf hotel*, hotel *Miura* nebo ve známém hotelu *Prosper* atd. *Čeladná* jako významná obec wellness a lázeňských procedur např. v *Beskydském rehabilitačním centru*. Mezi historicky a památkově významnou obec se řadí *Kozlovice* s možností návštěvy *Obecné školy*, místního pivovaru nebo odpočinkového areálu s ubytováním *Na Mlýně*. Další možnosti sportovního vyžití nabízí obec *Trojanovice*, např. lanové centrum *Tarzánie*. K ostatním dostupným lokalitám převážně pro cílovou skupinu rodiny s dětmi patří obec *Krásná*, *Ostravice* nebo *Malenovice*, odkud je možné zvolit variantu výjezdu na *Lysou horu*. Trasa č. 5 doporučuje jako výchozí místo právě obec *Krásnou*. Z *Ostravice* je možné dosáhnout vrcholu *Lysé hory* po červené značce *Naučné stezky Lysá hora*.

Trasa č. 1 má svůj počátek ve *Frýdlantu nad Ostravicí*, do něhož je možné se dopravit autem např. po komunikaci (č.) R56 z *Ostravy* nebo po komunikaci (č.) 483 z *Frenštátu pod Radhoštěm*, vlakovým spojením z *Valašského Meziříčí* nebo *Frýdku-Místku*,

přes letní sezónu jezdí přes *Frýdlant nad Ostravicí* 1x denně cyklobus ve směru *Ostrava - Frenštát pod Radhoštěm*.

Trasy jsou vedeny proměnlivým terénem silnic a zpevněných i nezpevněných lesních cest, případně pouze po turistickém značení v blízkosti *Lysé hory*. Trasa č. 1 je jako jedna z mála vedená po cyklostezce s označením č. 59, která je významná jako dálková cyklotrasa *Ostrava-Beskydy*, propojující prostředí města s přírodními lokalitami *Beskyd*. Lesním terénem je trasa č. 1 vedena ze *Starých Hamrů* na *Podolánky*, odkud se dále napojuje na cyklotrasy vedoucí po zpevněných silnicích. Trasa č. 2 je svou obtížností ve srovnání s ostatními trasami okruhu nejlehčí a je vedena pouze po zpevněných silnicích místních cyklotras. Trasa č. 3 je svou délkou lehčí, ovšem svou náročností kolem vrcholu hory *Ostrá* (782 m n. m.) se řadí ke středně obtížným trasám. Je vedena zpevněných silničním povrchem, kolem vrcholu po lesní zpevněné cestě. Trasa č. 4 začíná v *Čeladné*, odkud výrazně stoupá až na *Pustevny*, odkud pozvolna klesá přes *Trojanovice* zpět. Z části je vedena po nezpevněné lesní cestě, z větší části po zpevněné lesní cestě, která navazuje na silnici. Nejnáročnější trasa okruhu a také všech 40 tras je trasa č. 5 s výjezdem na *Lysou horu*. Je obtížná nejen délkou okolo 45 km, ovšem převážně převýšením a různorodým terénem lesních cest v *CHKO Beskydy*. Trasy jsou většinou vedeny po vedlejších komunikacích, nejfrekventovanější úsek je pouze na první trase z *Frýdlantu nad Ostravicí* do *Starých Hamrů* po rychlostní komunikaci R 56. Z *Frýdlantu nad Ostravicí* do *Ostravice* je možné zvolit klidnou variantu po cyklostezce č. 59, ovšem z *Ostravice* je možné pokračovat pouze náročnějším stoupaním a klesáním po cyklotrasách podél vodní nádrže *Šance*.

Značení cyklotras je v terénu různorodé, v prostředí *CHKO Beskydy* převážně v úseku trasy č. 3, č. 5 kolem *Ostré hory* a *Lysé hory*, je méně přehledné a náročné pro orientaci, největší obtíže může působit trasa č. 5 z *Papežova* na *Lysou horu*, kde je potřeba řídit se turistickým značením. Ostatní trasy jsou v terénu znatelně řešeny, převážně ty, které vedou po silnicích.

Okruh *Magická Lysá hora* je nejnáročnější ze všech osmi okruhů, lehčí trasa je pouze trasa č. 2, ostatní jsou alespoň ze své části vedeny lesním prostředím po nezpevněných kamenitých cestách. Ovšem nabídka služeb je pro cílovou skupinu rodiny s dětmi pestrá, na trasách je dostatek ubytovacích a stravovacích zařízení, která se nacházejí téměř v každé obci případně v její těsné blízkosti. Trasy jsou i v hornatém terénu vybaveny odpočívadly, případně lavičkami.

8.7.3. Okruh Pověstná Štramberská Trúba

Lehčí okruh prochází pahorkatinou krajinou přírodního parku *Podbeskydí* a lemuje nejvyšší bod tras *Červený kámen* (690 m n. m.) mezi *Kopřivnicí* a *Štramberkem*. Dalším významným vrcholem je *Bílá hora* (557 m n. m.) nacházející se mezi *Kopřivnicí* a *Štramberkem* nebo vrchol *Hlásnice* (558 m n. m.). Území kolem městečka *Štramberk* je celkově nejbohatší na přírodní zajímavosti. Za zmínku stojí např. NPP jeskyně *Šipka*,⁹ PP *Kamenárka* s pro veřejnost dostupnou botanickou zahradou nebo PP *Váňův Kámen*.

Mezi obce, kterými procházejí trasy okruhu, patří *Štramberk*, *Lichnov*, *Bordovice*, *Veřovice*, *Mořkov*, *Rybí*, *Závišice*, *Sedlnice*, *Skotnice*, *Kateřinice* a významná města *Nový Jičín*, *Příbor* a *Kopřivnice*. Právě *Štramberk* společně se sousedící *Kopřivnicí* jsou kulturními centry a výchozími body čtyř tras okruhu.

Ve *Štramberku* je možné navštívit kromě již zmiňované jeskyně *Šipka*, rozhledny na *Bílé hoře* a kamenné věže *Trúba* dále hrad *Štramberk* nebo vápencový lom. V centru *Kopřivnice* je k vidění známé *Technické muzeum Tatra*, *Muzeum města Kopřivnice* a dále *Expozice Emila a Dany Zátokových* apod. V území přírodního parku *Podbeskydí* v blízkosti *Kopřivnice* se nachází zřícenina hradu *Šostýn*, ke které vede část trasy č. 5, nebo *Bezručova vyhlídka*. Důležitým městem je také *Příbor*, ze kterého vychází trasa č. 1. V *Příboře* se nachází veřejnosti přístupný rodný dům *Sigmunda Freuda* a muzeum s pamětní síní. Všechna města nabízejí širší možnosti ubytování a stravování. Ve *Štramberku* je to např. *Hotel Štramberk* nebo *Hotel Šipka*, v *Kopřivnici* *Hotel Tatra* nebo penzion *Pod Bílou horou* a v *Příboře* např. penzion *St. Florian* nebo hotel *U Freuda*.

Výchozími místy tras jsou *Příbor* (trasa č. 1), *Štramberk* (trasa č. 2 a č. 4) a *Kopřivnice* (trasa č. 3 a č. 5). *Příbor* leží na hlavním tahu komunikace E462 spojující *Brno* s *Krakovem* (v souvislosti s okruhem *Pověstná Štramberská Trúba* spojuje *Nový Jičín* s *Frýdkem-Místkem*). *Kopřivnici* a *Štramberk* propojuje komunikace č. 480, navazující na komunikaci č. 58 směr *Příbor – Frenštát pod Radhoštěm*. Je tedy možné dostat se také automobilovou dopravu k výchozím místům tras. Z *Nového Jičina* přes *Příbor* a *Kopřivnici* jezdí v letní sezóně 1x denně cyklobus přímo do rekreačního střediska *Bílá*. Přes *Příbor*, *Kopřivnici* a *Štramberk* jezdí také osobní vlak ze *Studénky*.

⁹ „Národní přírodní památka *Šipka* byla vyhlášena 9. 1. 1960 na ploše 29 ha v k.ú. *Štramberk* k ochraně významného archeologického naleziště a lokality reliktní květeny.“ (AOPK ČR, Ministerstvo životního prostředí České republiky, 2014).

Trasa č. 1 - trasa č. 4 jsou vedeny po zpevněných silnicích a cyklostezkách, pouze trasa č. 5 je v úseku *Kopřivnice – Lichnov* vedena nezpevněnou lesní cestou v blízkosti vrcholu *Červený kámen*. Většina úseků tras je sestavená tak, aby směřovaly po cyklotrasách a to především místního významu a dopravně méně zatížených komunikací. Významnou cyklostezkou a současně vedenou regionální trasou č. 502 je úsek z *Nového Jičína* na rozcestí před obcí *Rybí*, konkrétně na komunikaci č. 482. Cyklostezky se dále nachází v centru města *Kopřivnice*, pozoruhodná a nově vybudovaná cyklostezka nese název *Z Poodří do Beskyd* a v rámci okruhu *Pověstná Štramberská Trúba* směřuje z *Vlčovic* do *Příbora*.

Trasy okruhu jsou nejvíce vybaveny odpočívadly na cyklostezkách a regionální trase č. 502. Na ostatních trasách se nacházejí především lavičky např. u kostelů, památníků nebo v obcích. Možnosti stravování jsou dostupné v každé obci, v těch menší se nachází zařízení nižší kvality. Ubytovací možnosti jsou kromě širších nabídek v městských částech také např. ve *Veřovicích* penzion *Dolní Dvůr* nebo v turistické ubytovně *Orlovna* v *Lichnově*.

Úroveň obtížnosti tras okruhů *Pověstná Štramberská Trúba* je lehčí až středně obtížná a to pouze trasa č. 5 s výjezdem k zřícenině hradu *Šostýn* a kolem *Červeného kamene* do *Lichnova*. Je srovnatelná např. s okruhem *Malebným Novojičínskem* a nachází se také v jeho těsné blízkosti.

8.7.4. Okruh Úchvatným Pobeskydím

Území okruhu *Úchvatným Pobeskydím* je soustředěno v *Podbeskydské pahorkatině* s menším zásahem do *Moravskoslezských Beskyd*, v rámci zachovalosti krajinného rázu část území spadá do *Chráněné krajinné oblasti Beskydy*. Významná řeka, jež protéká celou oblastí okruhu, je řeka *Morávka*, podél níž vzniklo několik zajímavých památných míst a naučných cest. Mezi *Frýdkem-Místek* a obcí *Dobrá* se nachází přírodní památka *Profil Morávky*, dále např. mezi obcemi *Nižní Lhoty* a *Vyšní Lhoty* je k vidění NPP *Skalická Morávka*. Část tras okruhů je vedena podél tří významných vodních nádrží *Žermanická přehrada*, *Baška* a *Morávka*, které mají funkci také rekreační. U přehrady se nachází přírodní památka *Žermanický lom*, vzniklý po výstavbě nádrže s výskytem vzácné flóry a fauny (České hory, 2014). Neméně pozoruhodnou lokalitou, kolem níž prochází např. trasa č. 1 je přírodní rezervace *Novodvorský močál*.

Největším městem a zároveň centrem oblasti je *Frýdek-Místek*, z nějž vycházejí tři trasy (konkrétně trasa č. 1, č. 2 a č. 4). Trasy dále procházejí obcemi: *Baška*, *Bruzovice*, *Dobrá*, *Dolní Domaslavice*, *Horní Domaslavice*, *Janovice*, *Komorní Lhotka*, *Lučina*, *Morávka*, *Nižní Lhoty*, *Nošovice*, *Pražmo*, *Pržno*, *Raškovice*, *Sedliště*, *Soběšovice*, *Staré Město*, *Třánovice*, *Vojkovice* a *Vyšní Lhoty*. *Soběšovice* jsou výchozím bodem trasy č. 3 a *Morávka* je začátečním bodem trasy č. 5.

Historické a kulturní zajímavosti jsou nejvíce soustředěny právě ve statutárním městě *Frýdek-Místek*, např. městské památkové zóny *Zámecké náměstí ve Frýdku*, *Náměstí Svobody v Místku*, dále *Muzeum Beskyd* se sídlem ve frýdeckém zámku atd. (Beskydské informační centrum, 2014). V oblasti se nachází také řada dřevěných kostelů, např. *Kostel Všech svatých v Sedlišti*, *Kostel sv. Michaela Archanděla v Řepišti* nebo *Kostel sv. Antonína Paduánského na Prašivé*. V *Sedlišti* se nachází muzeum *Lašská jizba*, obec *Komorní Lhotka* nabízí možnost návštěvy *Bylinných lázní* nebo dále např. *Nošovice* návštěvu pivovaru. Řadu tras doprovází také naučné stezky, např. *Naučná stezka Frýdecký les*, *Naučná stezka Prameny Morávky* nebo *Naučná stezka Prašivá*.

Frýdek-Místek je také dopravním uzlem, jímž procházejí důležité komunikace jako např. R56, která spojuje *Ostravu* s *Frýdlantem nad Ostravicí* a R46 s E462 směřující z *Nového Jičína* do *Českého Těšína*. Přes *Frýdek-Místek* v letní sezóně jezdí také 1x denně cyklobus z *Ostravy* do *Frenštátu pod Radhoštěm*. Do *Frýdku-Místku* je možné se dopravit také přímým vlakovým spojením z hlavní nádraží v *Ostravě* nebo z *Frýdlantu nad Ostravicí*.

Osobní přímý vlakový spoj je dostupný dále z *Českého Těšína*, *Soběšovice* a *Morávka*, výchozí místa tras č. 3 a č. 5, jsou nejlépe dostupná automobilovou dopravou, případně autobusovým spojením z *Frýdku-Místku*.

Většina tras okruhu je vedena cyklotrasami po zpevněném asfaltovém povrchu v mírném terénu, pouze místy náročném na výjezd. Pouze trasa č. 4 vede lesním terénem ovšem po zpevněné vozovce asfaltového povrchu stoupáním k vrcholu *Malá Prašivá* (707 m n. m.), odkud je možné pokračovat lesní cestou na vrchol *Prašivá* (843 m n. m.). Protikladem nenáročných tras je středně až obtížně náročná trasa č. 5. Svůj počátek má v obci *Morávka*, odkud po zpevněné vozovce silničního typu pokračuje kolem vodní nádrže *Morávka* až k rozcestí *Úspolka* a dále zpevněná vozovka navazuje na lesní a vozovou cestu. Trasa je vedena územím *CHKO Beskydy* kolem vrcholů *Smrčina* (1014 m n. m.), *Ropice* (1082 m n. m.), *Příslop* (945 m n. m.), *Ropička* (918 m n. m.) a *Godula* (737 m n. m.). Až z místa *Ropička* – turistická chata se povrch mění na zpevněnou cestu asfaltového typu, po které vede přes *Komorní Lhotku* zpět do *Morávky*. Trasy jsou v terénu přehledně označeny, pouze v lesním prostředí na trase č. 5 je místy nutné řídit se turistickými značkami. Dále jsou téměř výhradně směřovány po místních cyklotrasách, ve *Frýdku-Místku* po cyklostezkách s plynulou návazností na cyklotrasy (např. *Frýdecký* nebo *Místecký okruh*), výjimku tvoří pouze dálková cyklotrasa č. 46 a mezinárodní trasa *Greenway Krakov – Morava – Vídeň* v území *Raškovic* a *Janovic*.

Každá trasa je vybavena odpočívadly, která jsou místy nahrazeny lavičkami. Dokonce i v náročném terénu lesních cest na trase č. 5 jsou odpočívadla po určité vzdálenosti umístěna. Každá obec poskytuje stravovací, případně občerstvovací lokalitu, pestřejší možnosti nabízí kromě *Frýdku-Místku* např. *Morávka*, *Lhotka*, okolí *Žermanické přehrady*, *Baška* nebo *Nošovice*. Ubytovací možnosti s výběrem jsou k dispozici např. v *Morávce*, pro cílovou skupinu rodiny s dětmi je vhodným areálem hotel *Mountain Resort* s prostorem hřišť. Turistické ubytovny a kempy se častěji vyskytují kolem *Žermanické přehrady* (*Soběšovice*, *Lučina* atd.) nebo přehrady *Baška*. Zařízení typu wellness je možné navštívit v hotelu *Richter* ve *Frýdku-Místku*.

Náročnost tras je méně až středně náročná, vzhledem k vedení po zpevněných vozovkách silničního typu doporučená také pro silniční až trekkingová kola. Pouze trasy č. 4 a č. 5 jsou vhodnější pro trénované cyklisty využívající horská kola a řadí se k náročným trasám okruhu *Úchvatným Pobeskydím*.

8.7.5. Okruh Starobylým Laškem

Podobně jako předchozí okruh *Úchvatným Pobeskydím*, tak i okruh *Starobylým Laškem* se rozprostírá v oblasti *Podbeskydské pahorkatiny*. Dominantu krajiny vytváří *Palkovické hůrky* společně s *oborou Hukvaldy* a *Tichavskou hůrkou*, jež je součástí přírodního parku *Podbeskydí*. Na *Tichavské hůrce* se nachází přírodní památka *Travertinova kaskáda*. Mezi další významné přírodní památky území patří *Hukvaldy* a *Pod Hukvaldskou oborou*. Menší část území *Palkovické hůrky* je zahrnutá do přírodní rezervace. Ojedinelým krajinným prvkem, který má hodnotný význam z cykloturistického hlediska je vodní nádrž *Olešná*, nacházející se v těsné blízkosti města *Frýdek-Místek*.

Frýdek-Místek do oblasti okruhu zasahuje jen okrajově a to částmi *Chlebovice*, *Lysůvky* a *Zelinkovice*. Obce, kterými trasy okruhu přímo prochází, jsou podle abecedního řazení tyto: *Fryčovice*, *Hukvaldy*, *Kateřinice*, *Kozlovice*, *Lhotka*, *Metylovice*, *Palkovice*, *Příbor*, *Staříč*, *Tichá* a *Trnávka*.

Trasy okruhu nemají nijak významné kulturní centrum, obcí městského typu je pouze *Příbor*, kterým prochází jen trasa č. 5. Ovšem všechny trasy se potkávají v historické obci *Hukvaldy*, rodišti hudebního skladatele *Leoše Janáčka* s možností návštěvy památníku *Leoše Janáčka* rodného domu s expozicí jeho vztahu k obci. K dalším významným kulturním a poznávacím místům *Hukvald* patří zámek, který ovšem není veřejnosti přístupný. V těsné blízkosti se nachází obora s volně pasoucími se daňky a muflony. Na vrcholu *Hukvaldské obory* je přístupná zřícenina hradu, k níž vede také *Naučná stezka Hradní vrch*. *Hukvaldy* prochází ještě dvě další naučné stezky, jmenovitě se jedná o naučnou stezku *Janáčkův Chodníček* a *Naučnou stezku Hůrky*. Dále v *Horním Sklenově* (části *Hukvald*) se nachází prostorné golfové hřiště s občerstvením a s nově zprovozněným penzionem. Kromě *Hukvald* je turisticky zajímavá obec *Kozlovice* s návštěvou místního pivovaru a *Obecné školy*. Pro rodiny s dětmi je k dispozici již výše zmiňovaný areál *Na mlýně*. Další sportovní možnost nabízí vodní nádrž *Olešná*, sloužící také pro rekreaci a vodní sporty. Blízko přehrady se nachází také aquapark s venkovním i vnitřním prostorem. Pozoruhodnou lokalitou návštěvy je dále obec *Staříč* s např. vybudovanou naučnou stezkou *Staříč – Okrouhlá*, která popisuje hornickou historii a současnost obce.

Hukvaldy jsou kromě propojení tras také výchozím místem trasy č. 1 a č. 4. Počátkem trasy č. 2 je místo přehrady *Olešná* u *Frýdku-Místku*. Trasy č. 3 a č. 5 začínají

v *Kozlovicích*. Z cestovního hlediska je nevhodnější druhem dopravy do výchozích míst automobil. Na *Hukvaldy* je možné se dopravit přímým autobusovým spojem z *Ostravy* nebo *Frýdku-Místku*, podobně také do *Kozlovic*. K přehradě *Olešná* jezdí linky městské hromadné dopravy z *Frýdku-Místku*. Cyklobus ani vlaky výchozími místy tras neprojíždějí, pouze do *Frýdku-Místku* je možné se dopravit cyklobusem a dále pokračovat k přehradě *Olešná* na kole.

Všechny trasy okruhu prochází územím po zpevněných vozovkách asfaltového typu, také kolem *Hukvaldské obory*. Pouze v úseku *Tichavské hůrky* může vozovka přecházet v nezpevněné úseky vozové cesty. Většina úseků tras je vedena po cyklotrasách místního významu, pouze úsekem mezi *Hukvaldami* a *Kateřinicemi* je společně vedena mezinárodní cyklotrasa *Greenway č. 502 Krakov – Morava – Vídeň*. Kolem přehrady *Olešná* je možné pokračovat v rámci cyklotrasy *Chlebovický okruh*. Z obce *Lubiny* směřuje také cyklostezka podél řeky *Lubiny* do města *Příbor*, která se dále napojuje na cyklotrasu.

Vzhledem k předešlým okruhům má současný okruh *Starobylým Laškem* menší četnost odpočívadel, která se nacházejí převážně u větších obcí, např. *Staříč* nebo *Hukvaldy*, a také na cyklostezkách např. v *Příboře*. Častěji se vyskytují lavičky hlavně u významného místa, jako je kaple nebo studánka. Možnost stravování nabízí téměř každá obec, širší nabídka je dostupná na hukvaldském náměstí, současně s ubytováním, např. hotel *Hukvaldy* a *Hukvaldský Dvůr*, *Green pension* nebo restaurace *Pod hradem*. Pestřejší výběr nabízí dále město *Příbor*, do kterého směřuje nově vybudovaná cyklostezka *Poodří – Beskydy*. Ta může být zajímavá pro cílovou skupinu rodinu s dětmi. V její blízkosti se nachází dětské hřiště nebo bazén s občerstvením. Další možnost sportovního vyžití také pro tuto cílovou skupinu poskytuje přehrada *Olešná* s aquaparkem. *Fryčovice* nabízejí rodinám s dětmi zrekonstruovaný prostor dětského hřiště a *Palkovice* jsou pro cílovou skupinu zajímavé např. návštěvou *Myšákova westernového ranče* s vyjíždkou na koních a restaurací.

Okruh *Starobylým Laškem* je lehce zvládnutelný, vhodný pro rodiny s dětmi a s typem kola silničního nebo trekkingového. Mírně náročné jsou pouze trasy v oblasti *Hukvaldské obory*, náměstí a podél *Tichavské hůrky*.

8.7.6. Okruh Srdcem Valaška

Okruh *Srdcem Valaška* lemuje a částečně zasahuje do pohoří *Moravskoslezské Beskydy* a *Rožnovská brázda*. Území *Moravskoslezských Beskyd* náleží do *Chráněné krajinné oblasti Beskydy* s regionálním památkovým významem. Několika příklady mohou být přírodní památka *Jasenice*, *Prameny Zrzávky*, *Velký kámen* nebo přírodní památka *Zubří*. Dostupné trasám jsou také přírodní rezervace *Trojačka* a *Huštýn*. *Rožnovskou brázdou* protéká *Rožnovská Bečva*, kolem níž je vedena významná cyklostezka *Bečva*, která místy přechází v cyklotrasu. Podstatný vliv pro cykloturistiku má také vodní nádrž *Bystřička* nacházející se v zalesněném prostředí brázdy a sloužící převážně k rekreačnímu účelu. Cyklotrasy okruhu *Srdcem Valaška* lemují známé vrcholy *Moravskoslezských Beskyd* jako je *Huštýn* (748 m n. m.), *Velký Javorník* (918 m n. m.) a dále např. *Kyčera* (875 m n. m.).

V území okruhu *Srdcem Valaška* se nachází tři větší města: *Valašské Meziříčí*, *Rožnov pod Radhoštěm* a částečně také *Frenštát pod Radhoštěm*. Ostatní obce jsou převážně vesnického rázu. Patří k nim: *Bordovice*, *Bystřička*, *Lešná*, *Hodslavice*, *Hostašovice*, *Malá Lhota*, *Mořkov*, *Střítež nad Bečvou*, *Valašská Bystřice*, *Velká Lhota*, *Veřovice*, *Vidče*, *Zašová* a *Zubří*.

Valašské Meziříčí a *Rožnov pod Radhoštěm* a okrajově také *Frenštát pod Radhoštěm* vytvářejí kulturní a rekreační střed kompletního současného okruhu. Ve *Valašském Meziříčí* je možné navštívit dva zámky – *Zámek Kinských* a *Zámek Žerotínů*, několik muzeí jako *Muzeum regionu Valaško*, *Muzeum Gobelínů* nebo *Muzeum valašských strašidel* vhodné zejména pro cílovou skupinu rodiče s dětmi. Mezi nejnavštěvovanější atrakce patří *Valašské muzeum v přírodě s Dřevěným městečkem* a *Valašskou dědinou* v *Rožnově pod Radhoštěm*. Dále *Rožnov pod Radhoštěm* doporučuje návštěvu *Jurkovičovy rozhledny* nebo zábavný *Gibon Park* zejména pro rodiny s dětmi. Ve všech třech městech je možné navštívit další sportoviště, konkrétně bazén v *Rožnově pod Radhoštěm* nebo aquapark ve *Valašském Meziříčí* a *Frenštátu pod Radhoštěm*. V okolních obcích stojí za zmínku např. dřevěný *Toleranční kostel* ve *Velké Lhotě* nebo rozhledna *Jarcova* ve stejnojmenné části obce *Valašské Meziříčí*. Z *Valašského Meziříčí* vedou dvě významné naučné stezky, které jsou místy vedeny paralelně s cyklotrasami. Jedná se o *Naučnou stezku Jana Karafiáta* pokračující až k přehradě *Bystřička* a *Naučnou stezku Veřovické vrchy* až k rozcestí *Trojačka*. Z *Nového Jičina* vede taktéž k rozcestí *Trojačka* *Naučná stezka Novojičínská Kopretina*.

Trasa č. 1 a č. 2 mají svůj počátek v *Rožnově pod Radhoštěm*, který je dostupný automobilem např. po silnici č. 58 z *Frenštátu pod Radhoštěm* nebo E442, R35 z *Valašského Meziříčí*. *Valašské Meziříčí* je spojeno s *Rožnovem pod Radhoštěm* také přímou vlakovou dopravou. Trasy č. 3, č. 4 a č. 5 začínají ve *Valašském Meziříčí*, kterým přímo prochází silnice č. 57 směr *Nový Jičín – Vsetín*. Z *Rožnova pod Radhoštěm* jezdí v letní sezóně cyklobus směr *Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm*. Obě města propojuje také tzv. Valašský cyklobus trasou *Rožnov pod Radhoštěm – Jeseník*.

Téměř všechny trasy jsou územím okruhu vedeny po zpevněné asfaltové komunikaci. Také v lesnatém území *CHKO Beskydy* je povrch cyklotras zpevněný, jen místy přechází ve vozovou nebo lesní cestu, konkrétně na cyklotrase č. 6195 v úseku z *Frydku-Místku – Padolí* v rámci trasy č. 5. Trasa č. 3 je z *Byniny nad Krhovou* směřována také po nezpevněné vozovce. Dalším nezpevněným úsekem může být část trasy č. 3 z *Velké Lhoty* do *Stříteže nad Bečvou*. Velkou roli v území okruhu zaujímá *Cyklostezka Bečva*, která se ve *Valašském Meziříčí* dělí na dva různé směry, které pokračují podél řek *Rožnovská Bečva* a *Vsetínská Bečva*. V rámci tzv. *Rožnovské větve* ze své velké části vede trasa č. 1 a č. 2, konkrétně po cyklotrase č. 6260. Trasa č. 4 vede právě po vsetínské části č. 501 až k obci *Bystřička*. Označení cyklotras a stezek je v terénu přehledně umístěno, menší nedostatky, které mohou cykloturistu nepřehledně směřovat, se nacházejí pouze v přejezdu do *CHKO Beskydy* na trase č. 3 a č. 5. Náročnější značení s napojením více tras a společným vedením cyklotras se vyskytuje v úseku *Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice*, konkrétně cyklotrasa č. 46. Územím opět procházejí ze své velké části místní cyklotrasy a stezky. Dálkový význam má výše zmiňovaná cyklotrasa č. 46 a cyklotrasa č. 501 směřovaná společně s *Cyklostezkou Bečva*.

Nejvíce možností k zastavení a odpočinku nabízí právě *Cyklostezka Bečva*, na níž jsou pravidelně vystaveny moderní odpočívadla a lavičky se stojany. Ostatní úseky tras jsou vybaveny spíše lavičkami, častější odpočívadla je možné nalézt na cyklotrase č. 6016 v *CHKO Beskydy*. Možnosti stravování a ubytování v různých typech zařízení nabízí převážně města *Rožnov pod Radhoštěm*, např. *Kemping Rožnov*, Luxusní hotel *Eroplán* ohodnocen certifikací *Cyklisté vítáni* nebo hotel *Horál*, dále pak *Valašské Meziříčí* popřípadě hotel *Abácie* nacházející se přímo na trase. Ovšem kvalitní ubytování je dostupné také v obcích vesnického typu jako např. hotel *Květoň* ve *Stříteži nad Bečvou* nebo *Kemp a penzion Bystřička* u stejnojmenné přehradě.

Díky různorodosti vedení tras územím *Moravskoslezských Beskyd* podél *Rožnovské Bečvy* a *Vsetínské Bečvy* se náročnost tras okruhů řadí k střední obtížnosti. Přičemž větší stoupání následuje z *Byniny* do *Krhové* na trase č. 3, dále trasa č. 4 příkře stoupá v území od

přehradu *Bystřička* až k *Cyklostezce Bečva* a trasa č. 5 je náročná v úseku od *PP Prameny Zrzávky* k *Frenštátu pod Radhoštěm*. Také vzhledem k délce 55 km se řadí k náročnějším trasám okruhu *Srdcem Valaška*.

8.7.7. Okruh Kouzelný Radhošť

Území okruhu *Kouzelného Radhoště* vyplňuje *Hostýnsko-vsetínská hornatina* a *Moravskoslezské Beskydy*, které od sebe dělí *Rožnovská brázda* s řekou *Rožnovská Bečva*. Krajinářsky a rekreačně hodnotná je vodní nádrž *Horní Bečva*, umístěná právě na řeku *Rožnovská Bečva*. Zdejší oblast je ojedinělá a vzácná, a proto ze své větší části náleží pod správu *CHKO Beskydy*. V rámci *CHKO* se vyskytují i maloplošná chráněná území, příkladem mohou být např. *NPR Radhošť*, *NPR Kněhyně – Čertův mlýn*, *PR Klíny*, *PR V Podolánkách* nebo *PP Poskla*. Hornatá oblast je známá také názvy svých vrcholů, které se nacházejí v blízké vzdálenosti tras. Mezi nejvyšší vrcholy na území okruhu v části *Moravskoslezských Beskyd* patří *Kněhyně* (1257 m n. m.), *Radhošť* (1129 m n. m.), *Tanečnice* (1084 m n. m.), *Magurka* (1067 m n. m.) a v části *Hostýnsko-vsetínské hornatiny Soláň* s 860 m n. m.

Centrem kulturního a rekreačního dění a výchozím místem dvou tras okruhu (trasa č. 1 a č. 3) je právě *Rožnov pod Radhoštěm*, druhým střediskem je *Frenštát pod Radhoštěm*, ze kterého vychází trasa č. 2. Podstatná část obcí se rozprostírá podél řeky *Vsetínská Bečva*, konkrétně to jsou obce: *Dolní Bečva*, *Prostřední Bečva* a *Horní Bečva*, dále *Vigantice*, *Hutisko-Solance* a před *Frenštátem pod Radhoštěm* se nachází turisticky atraktivní obec *Trojanovice*, výchozí místo trasy č. 5.

Rožnov pod Radhoštěm je proslulý skanzenem *Valašského muzea* v přírodě s pestrým programem nebo možností návštěvy pivních lázní. Více o *Rožnově pod Radhoštěm* v předchozí kapitole. *Frenštát pod Radhoštěm* je oproti *Rožnovu pod Radhoštěm* centrem sportu, např. díky místnímu aquaparku nebo díky skokanským můstkům v lyžařském areálu *Jiřího Rašky*. V centru města se také nachází muzeum, znázorňující historický vývoj i současný stav území. *Frenštát* navazuje na sousední obec *Trojanovice*, která je výchozím bodem výstupu/výjezdu na *Pustevny* a *Radhošť*. *Trojanovice* jsou atraktivní lokalitou nejen pro turisty, ale také pro cílovou skupinu rodiny s dětmi, jež zde mohou navštívit lanové centrum *Tarzánie* nebo si vypůjčit kola či koloběžky. *Pustevny* propojují kulturní a přírodní prostředí *Beskyd* především stavbami architekta *Dušana Jurkoviče* z roku 1899, které jsou doplněny malbami *Mikoláše Alše* (Turistika.cz, 2007-2014). Významná je také pověstná socha *Radegast* u vrcholu *Radhoště* s kaplí *Sv. Cyrila a Metoděje*. (Turistika.cz, 2007-2014).

Odpočinkové podhorské prostředí *Hostýnsko-vsetínské hornatiny* nabízí obec *Hutisko-Solanec* s turistickým a lyžařským areálem *Soláň*. V blízkosti *Soláně* se nachází oblast rašelinišť a vzácných pastvin *PP Poskla* (Nature, 2003). Na *Pustevny* směřují dvě

naučné stezky. Jsou jimi *Naučná stezka Čertův mlýn* vycházející z místa rozcestníku *Martiňák* a pokračující také po cyklotrase č. 46 a *Naučná stezka Radegast* k vrcholu *Radhoště*.

Z hlediska dopravy k výchozím místům tras existují rozdílné možnosti a varianty, jak se k těmto bodům dopravit. Trasa č. 1 a č. 3 začínají v *Rožnově pod Radhoštěm*, který je zastoupen autobusovou, vlakovou, automobilovou dopravou a také cyklobusem, viz předchozí kapitola. *Frenštát pod Radhoštěm* propojuje s *Rožnovem pod Radhoštěm* a *Ostravou* komunikace č. 58. Po komunikaci č. 483 je možné se dopravit do *Frýdlantu nad Ostravicí* nebo do *Hodslavic* a dále se napojit na komunikaci č. 57 směr *Nový Jičín – Valašské Meziříčí*. Také existuje varianta vlakového spojení s *Frenštátem pod Radhoštěm*, např. přímým vlakovým spojením z *Ostravy* přes *Frýdek-Místek* nebo z *Valašského Meziříčí* přes *Hodslavice*. Během letní sezóny jezdí do *Frenštátu* až 2x denně cyklobus. První linka cyklobusu vyjíždí z *Ostravy*, pokračuje přes *Bílou* a ve *Frenštátě* má cílovou stanici. Další možností je cyklobus do *Bílé*. Trasa č. 4 vychází z obce *Horní Bečva*, přes kterou vede frekventovaná komunikace č. E442/35. Vlakové spojení do obce neexistuje, cyklobus jezdí přes letní sezónu pouze do obce *Dolní Bečva*. Je tedy možné se do výchozí stanice dopravit nejlépe automobilem nebo autobusem, např. dálkovým spojem z *Ostravy* přes *Frenštát* a *Rožnov pod Radhoštěm*. Poslední trasa č. 5 má svůj počátek v *Trojanovicích*, přes které jezdí v letní sezóně cyklobus z *Nového Jičína* nebo přímý dálkový autobus z *Ostravy*.

Vzhledem k hornatému území jsou trasy alespoň částí své délky vedeny lesním terénem po nezpevněném povrchu. Trasa č. 1 má nezpevněný úsek ze *Soláně* do *Horní Bečvy* po cyklotrase č. 6013 a č. 6015. Trasa č. 2 prochází téměř svou polovinou délky zalesněným územím podél vrcholu *Velký Javorník* (918 m n. m.) a *Huštýn* (748 m n. m.) ovšem po zpevněné vozovce cyklotrasy č. 6016. Trasa č. 3 je náročná nejen střídavým terénem silnic, cyklostezky *Bečva* a lesních cyklotras vedených po nezpevněných cestách, ale také svou délkou s necelými 60 km. Velmi obtížná je v úseku z *Hlavaté* na *Pustevny*, kde se střídá terén cyklotras č. 472, č. 46 s turistickým značením. Trasa č. 4 vede po nezpevněné komunikaci z místa *Horní Bečva* – turistická chata *Martiňák* po cyklotrase č. 6015. Pouze trasa č. 5 je vedena po celou svou délku zpevněnou vozovkou také v lesním prostředí. Značení cyklotras je místy nepřehledné, konkrétně jednou z velmi obtížně rozpoznatelných úseků v terénu je úsek na trase č. 3 z *Hlavaté* k turistické chatě *Martiňák* nebo v rámci trasy č. 4 z *Horní Bečvy* opět k chatě *Martiňák*.

Vybavenost okruhu je v rámci jednotlivých tras rozdílná. Odpočívadla se vyskytují pravidelně rozmístěná pouze na cyklostezce *Bečva* a dálkových cyklotrasách např. č. 46. Místa jsou rozmístěná i na místních trasách, př. cyklotrasa č. 6013. Vzhledem k turisticky

vyhledávanému prostředí nabízí každá obec poměrně pestrou nabídku ubytovacích a stravovacích zařízení. Příkladem může být obec *Trojanovice*, která v oblasti lanového centra *Tarzánie* poskytuje možnost ubytování v penzionu *Babička* nebo hotelu *U Lip*. Také ubytování v *Horní Bečvě* je možné v několika variantách, např. hotel *Valaška* nebo *Chata Barborka*.

Jelikož každá trasa je alespoň z části vedena hornatým územím *Beskyd* nebo *Hostýnsko-vsetínské hornatiny*, jedná se o náročné trasy, jak stoupáním a prudším klesáním, tak svou délkou. Jsou doporučeny pro zdatné a trénované cyklisty na trekkingových, ovšem častěji také horských kolech.

8.7.8. Okruh Tajemným Česko-slovenským Pomezím

Území *Moravskoslezských Beskyd* a *CHKO Beskydy* na hranicích se *Slovenskou republikou* jsou oblastí výskytu tras okruhu *Tajemným Česko-slovenským Pomezím*. Všechny trasy procházejí výhradně *Moravskoslezskými Beskydy*. Poměrně protáhlé území je obohaceno pestrými přírodními lokalitami poblíž *Lysé hory* – např. NPR *Mazák*, PR *Lysá hora*, PR *Zimný potok*, PR *Malenovický kotel*, PP *Pod Lukšincem*, PP *Vodopády Satiny*, v okolí vodní nádrže *Morávka* – PR *Ropice*, PR *Travný potok* nebo v blízkosti Československých hranic – PP *Podgruň*, NPR *Salajka* případně také u vodní nádrže *Šance* – PR *V Podolánkách*. Geomorfologický celek i v této části je zastoupen řadou významných vrcholů, jako reprezentující vrchol a zároveň nejvyšší vrchol *Moravskoslezských Beskyd* je *Lysá hora* (1323 m n. m.), na kterou je možné po zpevněné vozovce dojet také na kole. Mezi další důležité vrcholy, které se nacházejí v blízkosti tras, patří např. *Zimný* (1080 m n. m.), *Trojačka* (987 m n. m.), *Kykulka* (996 m n. m.) a dále např. *Sulov* (943 m n. m.). Podstatný vliv nejen na krajinu, ale i na turistický ruch má vodní nádrž *Šance* zásobovaná řekou *Ostravicí* a vodní nádrž *Morávka* na stejnojmenné řece.

Nejbližší obcí městského charakteru je *Frydlant nad Ostravicí*, z něj ovšem žádná trasa nevychází. Trasy okruhu jsou v území rozmístěny nepravidelně bez výrazného centra a zázemí. Obce, kterými přímo trasy procházejí, jsou vesměs vesnického rázu s menší hustotou osídlení, ovšem turisticky přitažlivé kvůli přírodnímu prostředí a nabídce služeb. Mezi tyto obce patří: *Bílá*, *Morávka*, *Krásná*, *Malenovice*, *Ostravice*, *Pražmo* a *Staré Hamry*.

Obec *Bílá* je známá jako turistická destinace, jež nabízí řadu míst k zastavení, příkladem může být *Dřevěný kostel sv. Bedřicha*, *Lovecký zámek* nebo *Kapli sv. Cyrila a Metoděje* na blízko dostupné *Hlavaté* (Kutáč, 2014). Obec *Morávka* ležící v těsné blízkosti stejnojmenné vodní nádrže a má význam především turistický a rekreační, je počátečním místem *Naučné stezky Prameny Morávky*. *Malenovice*, *Ostravice* a *Pražmo* patří k výchozím místům výstupu na *Lysou horu* a mají proto širší nabídku zařízení různých typů. V blízkosti obce se nacházejí *Satinský vodopád*. V *Ostravici* a v *Malenovicích* má svůj počátek právě *Naučná stezka Lysá hora*. Turisticky a převážně také historicky zajímavá je obec *Staré Hamry*, která je spjatá s básníkem *Petrem Bezručem* a jeho díly. K významným památným místům patří *Pomník Maryčky Magdonové*, *Kostel Sv. Jindřicha* a *Dřevěný kostelík Panny Marie*. Touto obcí prochází také pozoruhodná *Naučná stezka Gruň-Bílý Kříž*.

Dostupnost do všech třech výchozích míst tras je možná pouze automobilovou dopravou. Těmito místy jsou obce *Morávka* (trasa č. 1), *Staré Hamry* (trasa č. 2 a č. 3) a *Bílá* (trasa č. 4 a č. 5). Do *Morávky* a *Starých Hamrů* je možné se dopravit přímým autobusovým spojením z *Ostravy*, cyklobus jezdí v letní sezóně pouze do *Starých Hamrů* taktéž z *Ostravy*. *Starými Hamry* prochází navíc důležitá komunikace č. R56, která obec přímo propojuje s *Ostravou*. Do obce *Bílá* existuje podobná možnost dopravní obslužnosti jako u obce *Staré Hamry*. Přímé autobusové spojení je možné z *Ostravy*. Také do *Bílé* jezdí až 2x denně cyklobus z *Ostravy* do *Frenštátu pod Radhoštěm* a z *Nového Jičína*.

Většina tras je vedena územím po značených cyklotrasách rozmístěných pravidelně a přehledně. Pouze v úseku tras č. 3 a č. 4 v *Mezivodí* a *Vašůtkách* není přehledné značení a cykloturista může zvolit i jiný směr jízdy. Trasy jsou i v hornatém území *Beskyd* vedeny svou větší částí po zpevněných komunikacích lesních cest. Trasa č. 1 je kompletně vedena po zpevněné silnici, jen místy kolem *Visalají* trasa přechází na lesní cestu nezpevněnou. Trasa č. 2 je směřována pouze od rozcestníku *Bílý kříž* kousek za rozcestník *Smrkovina* po nezpevněné lesní a následně i luční cestě, dále kopíruje *Naučnou stezku Gruň – Bílý kříž*. Z větší části po zpevněných lesních cestách je vedena trasa č. 3., konkrétně z *Mezivodí* do *Kociánky* a místy také z *Kociánky* k *Jankule*. Trasa č. 4 je směřována z *Bílé* přes *Salajku*, *Bumbálku* a *Vašůtky* po lesních cestách místy nezpevněných a náročných na terén. Trasa č. 5 od rozcestníku *Bílý kříž* přes *Ježanky* a *Těšínoky* je vedena převážně po nezpevněné lesní cestě. Převážná část tras je vedena po cyklotrasách místních, výjimku tvoří pouze cyklotrasa č. 461 postupující územím okruhu kolem přehrady *Šance* a cyklotrasa č. 472 z místa *Hlavatá* na *Třeštík*.

Vybavenost tras ve vztahu ke kvalitě i kvantitě služeb je ve srovnání s předchozími okruhy poměrně nízká. Veškeré obce, které se přímo na trase nacházejí, jsou převážně vesnického typu, ovšem poskytují turistům poměrně kvalitní a pestré služby. Turisticky vyhledávanou obcí je *Bílá*, která je zaměřená také na cílovou skupinu rodiny s dětmi. Přimo u hotelu *Bauer* se nachází prostorný dětský areál a nedaleko od něj také areál Singel Trails pro náročnější cyklisty na horských kolech. Známa je také *Horská chata Bílá* nebo hotel *Ondrášův Dvůr* v blízké dostupnosti obce. Před obcí *Bílá* ze směru od *Mezivodí* jsou u břehu řeky *Bílá Ostravice* dostupná dvě menší dětská hřiště. Širší nabídku ubytovacích a stravovacích možností nabízí také obce *Morávka* a *Krásná*. V *Morávce* se jedná např. o hotel *Morávku*, na cílovou skupinu rodiny s dětmi je zaměřen *Morávka Mountain Resort* s dětským areálem nebo zařízení turistického typu *Kemp pod Kaštany*. *Krásná* poskytuje ubytovací služby v *Chalupě Zlatník*, *Horské chatě Sihly* nebo v penzionu *Pod Žorem*.

Odpočívadla jsou rozmístěna převážně na trase č. 2 a č. 5 kolem přehrady *Šance* a na *Sulov* a *Visalaje*, také před turistickými středisky *Bílá* a *Staré Hamry*.

Všechny trasy okruhu *Kolem dokola Tajemným Česko-slovenským pomezím* se řadí ke středně náročným až náročným, jejich podstatnou část tvoří příkré stoupání nebo pozvolné stoupání podél hřebenů (případně na hřebeny) *Moravskoslezských Beskyd* (např. *Sulov*, *Čarták*, *Visalaje*) a následné klesání. Trasy jsou místy obtížně průjezdné po nezpevněných lesních nebo vozových cestách. Okruh je doporučený pouze pro trénované cyklisty.

9. SWOT analýza turistické oblasti Beskydy-Valašsko

Analýza silných a slabých stránek stejně jako příležitostí a hrozeb je sestavena pro turistickou oblast *Beskydy-Valašsko*. Vychází převážně z terénního výzkumu, na základě informačního zdroje souboru map *Kolem dokola po turistické oblasti Beskydy-Valašsko*. V úvahu jsou brány také ostatní dostupné zdroje informací, z nichž nejvýznamnější je *Marketingová strategie rozvoje cestovního ruchu turistické oblasti Beskydy-Valašsko* (DHV CR, 2010).

SWOT analýza vyzdvihuje nejvýznamnější hlediska území z pohledu výjimečnosti kulturního, dopravního, rekreačního a přírodního charakteru.

Silné stránky

- Proměnlivé přírodní prostředí *Moravské Brány, Moravskoslezských Beskyd a Rožnovské brázdy*
- Dostatečné množství rekreačních objektů na všech popsaných trasách a okruzích
- Kulturně-společenský význam oblasti, např. *Mezinárodní hudební festival Janáčkovy Hukvaldy, Národní kulturní památka Valašské muzeum v přírodě*
- Zachovalé historické pamětihodnosti a lokality např. *Městská památková rezervace Nový Jičín, Štramberk a Příbor*
- Příznivý vztah k životnímu prostředí, důraz na vzdělávání např. rozmístění informačních tabulí podél významných přírodních lokalit jako je naučná stezka *Prameny Morávky nebo naučná stezka Prašivá*
- Kvalitní dopravní obslužnost výchozích turistických bodů
- Výhodná poloha pro příhraniční i přeshraniční spolupráci, např. v rámci *Euroregionu Těšínské Slezsko* a programu *Regiontour* vzniklo několik nových cyklotras
- Nově zbudovaná a umístěná odpočívadla převážně na cyklotrasách regionálního a mezinárodního významu, např. *Cyklotrasa č. 59 Ostrava-Beskydy nebo Cyklostezka Bečva č. 6260*

Slabé stránky

- Nedostatečné množství kvalitních zařízení ubytovacích i stravovacích převážně na místních trasách v periférii, př. okruh *Malebným Novojičínskem*
- Rekreační objekty v neudržovaném stavu, např. dříve významný hotel *Srdce Beskyd*, zařízení bufetového stylu na *Lysé hoře*
- Umístění na periférii
- Slabá propagace turistické oblasti a nejednotnost informačních zdrojů
- Vedení cyklotras převážně po silnicích a místy frekventovanějších úsecích komunikací I. a II. třídy, např. I/58 spojnice *Ostravy a Rožnova pod Radhoštěm* nebo II/480 spojnice *Kopřivnice a Veřovic*
- Slabá síť cyklistických stezek mimo městské prostředí
- Obtížnější terén pro cílovou skupinu rodiny s dětmi vzhledem k výraznému převýšení převážně v *CHKO Beskydy*

Příležitosti

- Snaha *Destinačního managementu* zaujmout pozornost návštěvníků, např. sezónní kulturní akce
- Snaha o zkvalitnění nabízených služeb také v rámci regionálního operačního programu *Moravskoslezsko* (např. nově vybudované naučné stezky, odpočívadla)
- Investice místních podniků do turistických objektů, tras a stezek
- Snaha obcí vyzdvihnout výjimečnost lokality např. rekonstrukcí objektů nebo vybudováním nového, např. dětské hřiště ve *Skalici*
- Stoupající zájem o tuzemské destinace během hospodářské krize
- Kvalitní přírodní i kulturní zázemí oblasti pro vznik firem malého a středního podnikání v cestovním ruchu
- Narůstající konkurenceschopnost zařízení v turistických střediscích
- Důraz na kladný přístup turistů k životnímu prostředí, např. umístění informační tabule, odpadkové koše atd.

- Kladný vztah oblasti k ochraně přírody, řada maloplošných chráněných území nebo evropsky významných lokalit atd.

Hrozby

- Závislost turistické oblasti na financování zařízení z vnějších zdrojů, např. ROP *Moravskoslezsko*
- Stále poměrně výrazná míra nezaměstnanosti v okresních městech *Frydek-Místek* a *Nový Jičín*
- Pracovní orientace obyvatel mimo oblast cestovního ruchu, respektive cykloturistiky
- Stěhování a dojíždka za prací do větších obcí a měst mimo turistickou oblast
- Zaměření služeb podle věkové kategorie obyvatel a trendu stárnutí populace
- Obtížnější dostupnost do odlehlých lokalit
- Sezónní (ne)využitelnost některých zařízení převážně v méně obydlených lokalitách
- Opětovné zprovoznění těžby v dolu *Frenštát-Trojanovice*
- Blízká dostupnost průmyslových podniků větších měst a *Ostravské průmyslové aglomerace*

10. Příklad cykloturistiky Rakouska – Štýrsko

Je mnoho příkladů a vzorových zemí, odkud je možné čerpat inspiraci a již existující strategie pro rozvoj cykloturistiky. Autorka se rozhodla na základě studijního pobytu rozšířit pohled na cykloturistiku také ze zahraničí. *Rakousko* je jednou z vyspělejších zemí, která klade velký důraz na ochranu životního prostředí, zachování krajinného rázu a vzájemnou kooperaci mezi člověkem a přírodou. Prioritou ve všech složkách je přitom udržitelnost, rozvoj a dlouhodobá efektivita. Cykloturistika je ideální možností, jak dlouhodobě zapojit každou osobu do spolupráce s přírodním prostředím, tak aby to bylo výhodné pro obě strany. Spolková země *Štýrsko* se ve svých strategických plánech výrazně zaměřuje právě na rozvoj a udržování cyklistiky a turistiky. Propagace cykloturistiky je při návštěvě země zřejmá již od prvního pohledu, turista stejně jako obyvatel je přímo „vlákán“ do cyklistického sedla. Při podrobnějším pohledu zjistí, že se nachází v zemi, pro kterou je součinnost s krajinou zásadní a jedním z hlavních témat je právě cyklistika jako možnost poznání.

10.1. Cyklistický a cykloturistický potenciál Štýrska

Při tvorbě prostředí vhodného pro jízdu na kole je především nutné si povšimnout toho, aby prostory, v nichž se účastníci dopravního provozu pohybují, byly dobře zabezpečeny. K tomuto účelu vzniklo pravidlo tzv. Shared-Space-Konzepts, do nějž se zapojila města a obce, především v oblastech sídlišť a dalších, kde platí pravidlo tzv. pásmo rychlosti 30 km/h, jsou vystavěny semaforey, ostrůvky pro chodce a další bariery. Tento princip převzalo *Štýrsko* z *Nizozemí*, z důvodu zpomalení a zklidnění provozu na veřejném prostranství s ohledem na bezpečnost a zdraví účastníků provozu. (Radland Steiermark 2014, 2014).

Štýrsko se ubírá doposud úspěšnou cestou v oblasti cyklistické infrastruktury a plánuje se dobudování současných cest. Dobře vybudované cyklistické cesty vyzdvihují nejen dopravní bezpečnost a navádějí k ekologicky šetrné mobilitě, cyklisté a cykloturisté se stávají také stálou a nevyhnutelnou součástí domácího cestovního ruchu. (Radland Steiermark 2014, 2014).

S vyhotovením štýrských hlavních cest, pro které je ještě nutná investice v celkové výši 41 milionů eur, se vyznačuje hlavní nadregionální cyklistická síť v délce okolo 2 440

kilometrů. Od roku 1989 se investovalo až 75 milionů eur do výstavby a úprav cyklistických cest. Proto je stávající cyklistická síť významnou součástí dopravní infrastruktury *Štýrska*. (Radland Steiermark 2014, 2014).

Páteř hlavní štýrské cyklistické sítě je vytvořena podél velkých řek jako *Mur, Mürz, Enns, Feistritz a Raab*. Aby také zatím 66 cyklistických cest bylo přijato, záleží především na správné konstrukci a volbě trati. Vedení tras se orientuje na tyto oblasti: obecní komunikace s nižší dopravní zátěží, opuštěné drážní trasy, vedlejší cesty, polní a pobřežní a další původní cesty. Zabrání se tak dalšímu zásahu do přírody a také náklady na výstavbu se udrží nižší. Velká pozornost je kladena také na vyšší bezpečnost, budoucí možnosti využití a udržitelnost cyklistické dopravy. (Radland Steiermark 2014, 2014).

10.2. Cyklistická doprava Štýrska

10.2.1. Základní body cyklistické strategie Štýrska

Štýrská spolková země ve své strategii (Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Verkehr und Landeshochbau, 2008) dělí politiku cyklo dopravy do 3 kategorií (hlavních sloupců): Infrastruktura, Komunikace, Organizační rámcové podmínky. Oblast infrastruktury se orientuje na stavební opatření pro cyklistickou dopravu, od prostředků k dopravnímu značení, od míst pro odložení kol k servisním zařízením jako jsou zařízení sloužící pro napumpování vzduchu do pneumatik bicyklů. Oblast komunikace zahrnuje akce, projekty, tréninky, výzkumy a modely pro veřejnost a vydává publikace zaměřené na tato témata. Třetí oblast organizačních rámcových podmínek sdružuje témata, která cyklistická doprava kompletně zahrnuje a podporuje. Patří zde snižování rychlosti (Tempo 30), správa parkovacího prostoru, vzájemné podmínky, politika prostorového uspořádání, plánovací a zákonné rámcové podmínky, které cyklistická doprava přímo nebo nepřímo podporuje. Přičemž hlavní pozornost je věnována tomu, co činí cyklistiku atraktivní: otevřenost, propojenost, zábava, bezpečnost a komfort.

Strategie cyklistické dopravy *Štýrska* se řídí heslem - dobře a výhodně. S tím jsou spojeny projekty a programy jako *Tempo 30*, prostorové uspořádání s důrazem na cyklistickou dopravu také v nadměrně osídlených oblastech, jízda na kole v jednosměrném provozu, informační a motivační kampaně, účast občanů při tvorbě cyklistické dopravy v rámci workshopů (dobrým příkladem může být projekt *BYPAD*) nebo vzory jízdy na kole.

10.2.2. Hlavní témata a opatření cyklistické dopravy Štýrska

Důkladně vypracovaná cyklistická strategie se zaměřuje na 56 nejdůležitějších opatření, které shrnuje do 12 rovin. Každé opatření je označeno symbolem tak, aby oslovilo společnosti a bylo uskutečnitelné. Hlavní záměry nebo přechodně ustanovená opatření mají nejčastěji status „dokončený“. (Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Verkehr und Landeshochbau, 2008).

Mezi tato opatření patří (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2008):

1. Infrastruktura a plynulá cyklistická doprava
2. Infrastruktura a klidná cyklistická doprava
3. Šetrná jízda na kole a bezpečná infrastruktura
4. Vzdělání a informace
5. Mobilita a pohybová výchova
6. Šetrné rámcové podmínky
7. Management mobility a cyklistické dopravy
8. Celostátní cyklistické řízení
9. Propojení a záměna
10. Propojení s veřejnou dopravou
11. Výzkum a modelové projekty
12. Kvalitní bezpečnost a kontrola úspěšnosti

10.3. Značení cyklistických cest – informační tabule

V zájmu všeobecné veřejnosti nejen v oblasti odbornosti je snahou jednoduché označení jak cyklistických komunikací, tak kompletní sítě. Důležitým zájmem je vést cyklisty i po změně směru jízdy přesně k místu odbočení. Zároveň jsou směrovací tabule doplněny o cílové a vzdálenost udávající informace. Informační tabule jsou sestaveny z hliníku kvůli odolnosti počasí ve velikosti 230 x 230 mm se zeleným pozadím a bílým popisem. Označení má být regionálně jednotné, každá změna směru má být zřetelně označená, při změně směru je důležité jedním znakem uvést rekapitulaci, na delší trati bez odbočení je zapotřebí nejpozději každých 1000 m značení opakovat, při každém vstupu do obce má být instalovaná zvláštní informační tabule s příštím větším cílovým místem s údajem vzdálenosti, značení cyklistických tras se musí shodovat také s cyklistickou mapou. (Steiermarkische Landesregierung, 2000).

10.4. Projekty cyklistické dopravy a cykloturistiky Štýrska

Příklady úspěšných projektů

(Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Verkehr und Landeshochbau, 2008):

- **Klimatický test cyklistické dopravy Štýrska**
- **ARGUS (ARbeitsGemeinschaft Umweltfreundlicher Stadtverkehr) – Die Radlobby**
- **Kdo jezdí na kole – získává**
- **Trénink jízdy na kole – profesionálové na ulici**
- **BYPAD – management kvality cyklistické dopravy**

10.4.1. Klimatický test cyklistické dopravy Štýrska

Na podzim roku 2007 proběhla anketa vztahující se k cyklistům za účelem zjištění spokojenosti s cyklistickou sítí cest v obcích *Štýrska*, byly pokládány taky informace k bezpečnosti, dobrému zdravotnímu stavu, nebezpečí a obav. Ankety se zúčastnilo 1634 cyklistů. Odpovědi přispěly k sestavení nástroje, který hodnotí systém cyklistické dopravy. Požadavky směřovaly k rozšíření a zkvalitnění prostorů pro odklad kol, značení a odklizení sněhu, ale také k přátelštějšímu přístupu veřejné dopravy vůči cyklistům, především

ohleduplnost automobilistů. (Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Verkehr und Landeshochbau, 2008).

10.4.2. ARGUS Steiermark

Významnou roli v cyklistické dopravě a turismu sehraává od roku 2004 cyklistický dobročinný ekologický spolek *ARGUS* jako část společnosti *Radlobby*. Hlavním cílem je, ve smyslu „klidné mobility“, používat jako každodenní dopravní prostředek cyklistické kolo. Spolek *ARGUS* je celorepublikové sdružení, se střediskem ve *Vídni* a spolupráci mezi regionálními středisky ve *Štýrsku, Horním a Dolním Rakousku, Tyrolsku a Vorarlbersku*. (ARGUS Steiermark, 2014).

Cyklistický spolek *ARGUS Steiermark* pořádá několik významných akcí nejen během cyklistické sezóny. Ke zlepšení bezpečnosti a pohledu na cyklistiku je každoročně společně s policií v *Grazu* pořádána akce „Licht + Technik“ (Světlo a technika). (ARGUS Steiermark, 2014).

Spolek kriticky hodnotí kombinaci pěších a cyklistických cest v *Grazu*. Od roku 2007 se v rámci cyklistické dopravy zaměřuje na stěžejní oblast zájmu – každodenní jízdu na kole, převážně dojížděku do zaměstnání, za tímto účelem vznikla akce „*Radelt zur Arbeit*“ (Dojížděka do zaměstnání na kole); dříve známá pod termínem „*Wer radelt gewinnt*“. (ARGUS Steiermark, 2014)

Spolek *ARGUS Steiermark* pořádá dále akce nejen pro místní obyvatelé, ale také pro turisty. Každý měsíc se koná organizovaná okružní projížďka centrem *Grazu* za účasti policie, záchranné služby a médií. Dále se každoročně pořádá několik organizovaných cykloturistických projížďek s doprovodným programem do okolních obcí. Nejznámějšími jsou menší trasy na jaře „*Bärlauchtour*“ (z obce *Radkersburg* do obce *Spielfeld*) a na podzim „*SturmundKästn-Tour* do *Dolního Rakouska* (ARGUS Steiermark, 2014).

ARGUS je jedním z pořadatelů významné cykloturistické 3 denní akce – *Tour de Mur*, tj. organizovaná cyklistická vyjížděka po cyklotrase č. R2 podél řeky *Mur*, která se koná každoročně především nejčastěji ke konci měsíce května. Do konce sezóny se pořádají různé cyklistické maratóny, např. *Lannacher Marathon*. (ARGUS Steiermark, 2014).

10.4.3. Trénink jízdy na kole – profesionálové na ulici

Cílem projektu je zapojit děti jako účastníky dopravního provozu do cyklistického sedla. Již od roku 2004 se projekt uskutečnil na všech základních školách v *Grazu* a zúčastní se ho mohly děti ve věku od 10 let, celkově od roku 1995 každoročně 2000 dětí trénuje

dopravní bezpečnost a jízdu na kole. (Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Verkehr und Landeshochbau, 2008).

10.4.4. BYPAD – management kvality cyklistické dopravy

Štýrsko je první spolková země *Rakouska*, jež se zařadila do certifikované sítě *BYPAD* – zemí, ve které je již přes 100 měst a regionů *Evropy*. Výsledkem je *Štýrská cyklistická platforma*, provoz internetové platformy *www.radland.steiermark.at*, definice hlavních cyklistických cest v cyklistické dopravě, cyklistická mapa *Grazu* a okolí, inovační navádějící systém a mnoho dalšího. (Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Verkehr und Landeshochbau, 2008).

10.5. Financování cyklistické dopravy a cykloturistiky

Náklady na zařízení cyklistických cest jsou získávány podle odpovídající potřeby, podle stavu a vybavení zařízení pro cyklistickou dopravu převážně z *Rakouské republiky* a spolkové země *Štýrska* (Steiermarkische Landesregierung, 2000):

- Při realizaci doprovodných silničních zařízení cyklistické dopravy, které platí podle silničního zákona spolkové republiky z roku 1971 jako součást silničního zákona, přejímá silniční správa republiky stavební náklady na vozovku v maximální částce 1,5 mil./km. Přičemž za silniční zařízení cyklistické dopravy jsou považovány jízdní pruhy pro cyklisty, cyklistické cesty případně kombinace cyklistických a pěších cest, které jsou oddělené od vozovky ochrannými a zelenými pásy.
- Při realizaci samostatných cyklistických zařízení, která náležejí podle silničního zákona spolkové republiky mimo spolkovou silnici, přejímá republika (max. však 0,5 mil./km), země, stejně tak jako dotčené obce 1/3 nákladů na výstavbu. V tomto případě musí být zajištěna údržba dalšími udržovateli (obcemi).
- Při realizaci doprovodných silničních cyklistických zařízení chod vozovky po celistvost, která jsou uznána jako součást místních cest, přejímá správa místní silnice náklady na výstavbu.
- Při realizaci samostatně vedených zařízení cyklistické dopravy, která náležejí mimo místní silnice, přijímá polovinu nákladů na výstavbu správa místních cest. Mimo vedené místní silnice je formou dohody rovněž zajištěna údržba speciálními udržovateli (obcemi).

10.5.1. Rozpočet cyklistické dopravy Rakouska

V ideálním případě je k dispozici každé obci vlastní, ročně dotovaný rozpočet také pro cyklistickou dopravu. Zvláště vykázaný rozpočet vytváří jistotu plánování a má pro realizaci středních a dlouhodobých projektů vyšší význam, dokonce, i když nemá vyjednanou větší finanční část. Toto se ovšem plošně *Rakouska* netýká. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2011).

Přesto navíc je rozpočet na cyklistickou dopravu ve srovnání s celkovým rozpočtem na dopravu často nepatrný. V průměru činí investice na cyklistickou dopravu v zemských hlavních městech Rakouska jen 4,50 eur na obyvatele za rok. Ve srovnání s obcí *Groningen* v *Nizozemí*, zde hodnota rozpočtu na cyklistickou dopravu dosahuje počtu 13,00 eur na obyvatele.

Zemské hlavní město spolkové země *Graz* za období 2006–2008 obdrželo hodnotu 2 000 000 eur, přičemž na obyvatele připadala částka 7,7 eur. Je druhým nejlépe finančně dotovaným městem hned po *Vídni*. Ta obdržela částku až ve výši 6 000 000 eur, ovšem na obyvatele činila hodnota pouze 3,6 eur. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2011).

10.5.2. Úhrada nákladů a podporná směrnice

Při výstavbě sítě cyklistických cest, respektive zařízení pro cyklistickou dopravu mimo místní komunikace, nese správa místních silnic dotyčné obce 50 % všech nákladů. Při stavbě vedené cyklistické cesty mimo místní silnici se podporuje pevná šířka vozovky od max. 0,3 m oboustranně max. 0,5 m široké krajnice živičné síly s pokrytím max. 8 cm. Přesto vycházející šířka vozovky a živičná síla jsou v kompetenci dané obce. Také mimo vedených cyklistických cest platí kvalitní standard a směrnice spolkové země *Štýrska*. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2011).

Od začátku je uzavřená odpovídající smlouva mezi spolkovou zemí *Štýrska* a dotčenými obcemi, ta řídí vedle udržovací povinnosti stavby také financování cyklistických cest. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2011).

10.6. Štýrská síť cyklistický cest

V následující tabulce je popsána celková síť regionálních i nadregionálních cyklistických tras Štýrska také s dalšími trasami, které jsou v plánu vybudovat. Regionální trasy se označují velkým písmenem R a daným číslem trasy. Podle Cyklistické strategie Štýrska v období let 2008 – 2012 je plánováno vystavět 66 regionálních tras. Současná mapová verze cyklistické sítě *Grenzenloser Radgenuss* z roku 2012 uvádí menší počet těchto tras, konkrétně to jsou trasy: R1-R15, R19, R20, R25, R26, R32, R41, R45, R46, R49, R57, R61 a navíc trasa RA2 (s názvem Ausseer Radweg: *Äußere Kainisch – Altaussee – Blaa Alm* směr *Bad Ischl*). Dále je zde uvedena nadregionální trasa *Drauradweg* (začátek v obci *Toblach* v severní Itálii, vedení přes obce *Lavamünd – Maribor* se zakončením v chorvatském *Legrad*), tato trasa Štýrskou spolkovou zemí neprochází, ale je možnost se na ni napojit z trasy R2 nebo R3. (*EuroVelo9: Baltic-Adriatic*, 2014).

Nadregionálně významná trasa, jež se řadí do mezinárodní sítě cyklistických tras je Eurovelo 9. Tato trasa má celkovou délku 1930 km a je významná i z pohledu území České republiky, je známá jako *Baltsko - Jadranská stezka* (spojující *Baltské moře* s *Jaderským*) a prochází také územím České republiky: *Břeclav – Mikulov – Brno – Olomouc – Mikulovice* (Mourek a kol., 2011). Její začátek je v chorvatském městě *Pula*, dále pokračuje přes významná centra ve *Slovinsku Trieste, Lublaň, Maribor* a přes Rakouské území oblastí *Radkersburg – Vídeň* až do polského centra *Gdaňsk*. (*EuroVelo9: Baltic-Adriatic*, 2014).

Tab. 5: Hlavní síť cyklistických tras spolkové země Štýrsko

Hlavní cyklistické trasy Štýrska		Vedení trasy ¹⁰
R1	Sulmtalradweg	Untergralla - Kaindorf/S. - Gleinstätten - St. Martin Leibinfeld/Deutschlandsberg
R2	Murradweg	Predlitz - Bruck a.d. Mur - Graz - Spielfeld - Bad Radkersburg - Sicheldorf
R3	Weißer Sulmradweg	Eibiswald - Gasselsdorf
R4	Schilcherradweg	Stainz - Deutschlandsberg - Eibiswald - Soboth
R5	Mürztalradweg	Bruck a.d. Mur - Kindberg - Mürzzuschlag - Frein
R6	Römerradweg	Lebring - Leibnitz - Landscha
R7	Ennstalradweg	Mandling - Liezen - Weng - Hieflau - Altenmarkt
R8	Feistritzalradweg	Krieglach - St. Kathrein/H. - Birkfeld - Hirnsdorf - Fürstenfeld
R9	Erzherzog Johann Radweg	Feldkirchen - Dobl - Stainz
R10	Ilztalradweg	Unterfladnitz - Sinabelkirchen - Pernau - Großwilfersdorf
R11	Raabtalradweg	Raabersprung - Weiz - Gleisdorf - Feldbach - Fehring
R12	Thermenradweg	Mönichkirchen - Bad Waltersdorf - Fürstenfeld - Bad Radkersburg
R13	Seebergadweg	Kapfenberg - Thörl - Turnau/Au - Seewiesen - Mariazell
R14	Kainachtalradweg	Wildon - Lieboch - Gaisfeld - Voitsberg - Bärnbach - Kainach
R15	Rastlandradweg	St. Michael i.O. - Kalwang - Trieben - Selzthal

¹⁰ [modře](#) jsou zvýrazněné trasy, kterou zatím nejsou v terénu označeny

R16	Salzatalradweg	Mooslandl - Wildalpen - Mariazell - Terz
R17	Wölzer Radweg	Scheifling - Winklern
R18	Naturpark Greibenzenradweg	Teufenbach - Neumarkt - Dürnstein
R19	Salzkammergutradweg	Trautenfels - Bad Aussee - Blaa/Alm
R20	Saggautalradweg	Großklein - Saggau - Pitschgau
R21	Rittscheintalradweg	Sulz - Walkersdorf - Loipersdorf
R22	St. Peter Radweg	Bergla - Schwanberg
R23	Mariatroster Radweg	Graz - Stenggstraße - Mariatrost - Fölling
R24	Seckauer Alpenradweg	Gaal - Seckau - Kraubath
R25	Weinlandradweg	Saggau - Leutschach - Ehrenhausen
R26	Zirbenlandradweg	Weißkirchen - Obdachersattel - Landesgrenze
R27	Piber Radweg	FZZ Piberstein - Köflach - Bärnbach
R28	Stattegger Radweg	Graz/Andritz - Fuß der Leber
R29	Packer Radweg	Pack - Packer Stausee
R30	Kürbisradweg	Graz/Straßgang - Dobl - Preding - Kalsdorf
R31	Kaiserwaldradweg	Großsulz - Zwaring - Lieboch
R32	Gnastalradweg	Paltau - Gnas - Diepersdorf
R33	Harter Teichradweg	Waltersdorf - Großhart - Waltersdorf

R34	Leitersdorfer Radweg	Waltersdorf - Kleinsteinbach - Waltersdorf
R35	Hartberger Radweg	Waltersdorf - Hartberg - Waltersdorf
R36	St. Magdalena Radweg	Waltersdorf - St. Magdalena - Waltersdorf
R37	Norischer Radweg	Neumarkt - Mühlen - Landesgrenze
R38	Eisenstraßenradweg	Leoben - Trofaiach - Vordernberg - Eisenerz - Hieflau
R39	Thaler Radweg	Graz/Gösting - Thalersee
R40	Schlösser Radweg	Feldbach - Riegersburg - Walkersdorf
R41	Lamingtalradweg	Bruck a.d. Mur - Tragöß - Grüner See
R42	Lassing Radweg	Döllach - Lassing - Selzthal
R43	Sterzradweg	Ehrenhausen - St. Veit/Vogau - Weinburg - Gosdorf
R44	Pibersteinradweg	Gaisfeld - FZZ Piberstein
R45	Gleichenberger Radweg	Feldbach - Bad Gleichenberg - Halbenrain
R46	Semmeringradweg	Mürzzuschlag - Spital/Semmering
R47	Laßnitztalradweg	Frauental - Preding - Lebring
R48	Veitschtalradweg	Mitterdorf im Mürztal - Veitsch
R49	Mostwärtsradweg	Graz/Murfeld - Laßnitzhöhe - Gleisdorf
R50	Stiefingtalradweg	Laßnitzhöhe - Heiligenkreuz - Lebring
R51	Feistritzsattelradweg	Ratten - Rettenegg - Feistritzsattel
R52	Hönigtalradweg	Graz/St. Leonhard - Hönigtal - Wilfersdorf
R53	Pölstalradweg	Pöls - Möderbrugg
R54	Südsteir. Panoramaradweg	Schloßberg - Langegg - Spielfeld

R55	Katschtalradweg	Frojach - St. Peter am Kammersberg - Schöder - Ranten
R56	Liebochtalradweg	Lieboch - Hitzendorf - Rohrbach - Stiwoll - Judendorf
R57	Pöllauer Radweg	Birkfeld- Pöllau - Hartberg - St. Johann in der Haide
R58	Hirschegger Radweg	Stampf - Hirscheegg - Salzstiegel
R59	Mariazellerland Radweg	Landesgrenze Walster - Mariazell
R60	Paldauer Radweg	Saaz - Paldau - Kirchbach - Kleinfeting
R61	Ausseer Radweg	Kainisch - Bad Aussee - Altaussee
R62	Sausaler Radweg	Wildon - St.Nikolaii.Sausal - Heimschuh
R63	Rantenradweg	Murau - Seebach
R64	Kölldorfer Radweg	Bad Gleichenberg - Neustift
R65	Jogllandradweg	Ratten - Mönichwald - Rohrbach
R66	Ferbersbachradweg	Vasoldsberg - Hausmannstätten - Fernitz

Zdroj: Strategie Radverkehr Steiermark, 2008-2012

10.7. Cykloturistika v regionu Štýrského Hradce (Graz)

Společně s největším městem cyklistické komunity – *Grazem* se pracuje na dalším rozvoji regionu v oblasti cykloturistiky a kultury. Projekt bikeCULTure.at nabízí vyjížděky na horu *Schöckl*, kulturní body cyklistické scény *Grazu* nebo futuristických staveb hlavního města kultury či restauračních zařízení. Mezi 25 měst cyklistické kultury regionu *Graz* (tzv. bikeCULTure.at) patří: *Attendorf, Breitenau am Hochlantsch, Eisbach, Fladnitz an der Teichalm, Frohleiten, Geistthal, Gratkorn, Gratwein, Graz, Kumberg, Laßnitzhöhe, Pernegg, Seiesberg, St. Bartholomä, Rohrbach-Steinberg, St. Oswald bei Plankenwarth, St. Radegund, Stattegg, Stiwoll, Thal, Tyrnau, Übelbach*. (Bikeculture.at, 2006).

10.7.1. Cyklistická trasa R2 Murradweg

Jedna z neznámějších a nepoužívanějších cyklistických tras vede podél řeky *Mur* s označením R2 *Murradweg*, kterou dále detailněji popisuje Steirische Tourismus GmbH (2014):

Trasa: od pramene řeky *Mur* v regionu *Lungau* do lázní *Radkersburg* a dále přes *Slovinsko* do *Chorvatska*. K dispozici jsou různé mapové materiály, např. cyklistický průvodce „*Mur – Radweg*“ od vydavatelství *Esterbauer*. Je možné také cestovat s osvědčenou organizací průvodců. Ubytovací možnosti jsou rovněž rozmanité, také existují napojení na další cyklistické trasy jako je např. přes cyklistickou cestu *Zirbenlandradweg* R26 po *Drauradweg*, dále přes *Rastlandradweg* R15 k *Ennsradweg* nebo je možné se napojit na cyklistickou cestu z *Mürztalradweg* R5 směrem do *Vídně*. Cyklistická cesta podél řeky *Mur* je podle publikace *Murradweg von Steirerkaas zu Wein und Kernöl* dělena do 7 úseků s podrobnou nabídkou ubytovacích, stravovacích a dalších zážitkových nabídek. Jsou jimi: 1. obec *Sticklerhütte* nebo *Muhr* v *Lungau/rekreační region Lungau/rekreační region Murtal*, 2. *Murau/rekreační region Murtal* s cílovou stanicí *Judenburg*, na ten navazuje 3. úsek s cílovou stanicí v obci *Leoben* v *Horním Štýrsku*, 4. z *Leobenu* pokračuje trasa přes *Region Graz*, 5. z *regionu Graz* vede trasa do obce *Leibnitz* v *Jižním Štýrsku*, 6. odkud je možné pokračovat přes lázeňské město *Radkersburg* (oblast lázní tzv. *Thermenland Steiermark*). 7. cesta dále pokračuje přes hranice do města *Legrad* v *Chorvatsku*.

- **Délka:** 457,3 km
- **Nejvyšší/nejnižší bod:** 1765 m n. m./ 128 m n. m.
- **Stupeň obtížnosti:** lehký, vhodný pro cykloturistiku, vesměs klesání, na sever se stoupáním, od Grazu klesání, viz profil trasy.
- **Povrch cesty:** asfaltovaný a dobře zpevněný povrch.
- **Vhodné cyklistické kolo:** silniční či trekkingové, je možné také zapůjčit ve vybraných půjčovnách tzv. elektrické kolo (E-bike).
- **Označení:** průběžné značení cedulí se zeleným popisem a bílým nápisem R2 *Murradweg* a směrovkou, v městských oblastech od *Grazu* jsou vystavené bílé cedule se zeleným nápisem a poznámkou R2. Ve *Slovinsku* je označení jiné – modré pozadí se značkou bílého cyklistického kola a směrovkou, název trasy je uveden v dodatkové tabuli.
- **Příjezd a odjezd (Bahn und Rad) podle Steirische Tourismus GmbH, 2014:**

~**Mezistátní cestování s kolem:** především v mezistátních vlacích typu IC nebo EC je možné cestovat s cyklistickým kolem vlakem, zejména v Německu, *Švýcarsku, Itálii, Slovinsku, Maďarsku* a v *České republice*, tyto vlaky jsou označeny speciálním černým nebo barevným znakem cyklistického kola.

~**Cestování s kolem ze Salzburgu do Lungau:** 1. tzv. poštovním autobusem ve stanovenou dobu, 2. přesun cestovní společností *Bacher Reisen*, 3. autobusem z *Bischofshofenu* nebo *Leobenu* do *Unzmarkt* a dále speciálním vlakem „*Murtalbahn*“ do *Tamsweg*, 4. kombinací s průběžným napojením na autobusy.

~**Cestování s kolem ve speciálním autobusu, dle jízdního řádu:** 1. z lázní *Radkersburg* – *St. Michael a Muhr* do *Lungau*, 2. z lázní *Radkersburg* do *Salzburgu* (*Radkersburg, St. Michael, Salzburg*), 3. z lázní *Radkersburg* – *St. Michael* do *Salzburgu*, 4. z *Legrad* (Chorvatsko) do lázní *Radkersburg*.

~ **Cestování v autě:** doporučená je trasa po dálnici A10 tzv. *Tauernautobahn* nebo po B96 tzv. *MurtalBundesstraße*

▪ **Doporučená místa k návštěvě a tipy na výlet (Steiermark Tourismus/ikarus.cc, 2013):**

- **Regionu Lungau:** *Národní park Vysoké Taury*, obec *Muhr* s údolími řeky v oblasti národního parku, obec *St. Michael* jako výchozí bod k dalším výletům po bočních údolích; nordic-walking park, obec *St. Margarethen* s tipem *Römerstraße* (cestou spojující *Korutany se Salzburgem*), obec *Mauterndorf* – hrad *Mauterndorf*, *Unternberg* – místo čarodějnických procesů a mučírny se zámkem *Moosham*, obec *Tamsweg* – poutní kostel *St. Leonhard*, obec *Ramingstein* – hrad *Finstergrün*, doly na těžbu stříbra a rud, obec *Samsonumzüge*
- **Region Murau – Kreischberg:** Štýrské muzeum v obci *St. Ruprecht*, obec *Kreischberg* s tzv. Zlatou cestou, pivovarnické, městské a evangelické diecézní muzeum v obci *Murau*, dále parní vyjížďkový vláček, zámek *Murau*
- **Obec Schleifling:** Muzeum dýmek a tabáku, přírodní jezero – možnost koupání
- **Obec Judenburg:** Městské muzeum, hvězdářské hodiny, lázně *Erlebnisbad*, termální lázně *Aqualux*
- **Region Weisskirchen v Zirbenlandu:** Zřícenina hradu *Eppenstein*, možnost napojení se na cyklistickou cestu R26 *Zirbenlandradweg* směrem na cyklistickou cestu *Drauradweg* do *Korutan*
- **Obec Knittelfeld:** Muzeum železnic, masopustní a tradiční muzeum.
- **Region horského pásma Gleinalm (Gleinalpe):** Možnost koupání se v jezeře *GrüneLagune*, *Kraubath*
- **St. Michael v oblasti Herzbergländu:** Museum sedlářství, možnost napojení na cyklistickou cestu R15 *Rastlandradweg* směrem na trasu *Ennsradweg* v *Horním Rakousku*
- **Obec Leoben:** Museum a umělecká hala *Leoben*, pivovar *Göss*, městská brána *Schwammerlturm*, volnočasové a zážitkové lázně *AsiaSpa*, nákupní centrum v *Dominikánském klášteře*
- **Obec Oberaich:** Dřevěná vesnička *Raddörfel*, *Římský most (Römerbrücke)*
- **Obec Bruckan der Mur:** Organizovaná prohlídka města (tzv. *Malý Schlossberg*, městský farní kostel a minoritní kostel), *Centrum ochrany přírody Weidental*, *Literární stezka Huga von Montfort*, možnost napojení na cyklistickou cestu R5 *Mürztalradweg* směrem na *Vídeň*
- **Obec Perneggan der Mur:** Poutní kostel *Pernegg*, přírodní památka *Bärenschutzklamm*
- **Obec Frohnleiten:** Historická okružní prohlídka města, *Georgiánský kostel Adriach*, *Lidový domovní park*
- **Region obcí Stübing/Deutschfeistritz/Peggau/Übelbach:** Rakouský skanzen v obci *Stübing*, jeskyně *Lurgrotte Peggau*

- **Hlavní město Štýrska; Štýrský Hradec (Graz):** Stavební a historické zajímavosti jako: Cisterciácký klášter *Stift Rein*, *Schlossberg* a *Uhrturm* (hodinová věž), *Vila Landhaushof*, sbírka zbraní v *Landeszeughaus*, *Dóm a Mausoleum*, *Kunsthau*s; ostrov na řece *Mur*: *Murinsel*, *Museum Joanneumsviertel*, *Kindermuseum*, zámek *Eggenberg*, *Museum zámků a klíčů*, selské trhy na náměstí *Keaiser-Josef-Platz* nebo na *Lendplatz*, pivovar *Puntigam*. Dále je možné se napojit na cyklistické trasy R49 *Mostwärtsradweg* směrem do východního Štýrska a *Thermenland* nebo na trasu R9 *Erzherzog Johann Radweg* směrem na *Schilcherland*

-**Jižní Štýrsko:** obec *Leibnitz* – malé zdravotnické museum, římské museum *Flavia Slova*, římská jeskyně *Aflenz*, templářské museum *Frauenberg*, zámek *Seggau*. Možnost dále pokračovat na trasu R1 *Sulmtalradweg* směrem na jihovýchod Štýrska, R6 *Römerradweg* směrem na *Lebring* a *Vogau* nebo na cyklistické cesty *Sausaler Tour* a *Weinstraße Tour* (vinařská cesta)

- **Obec Mureck:** Vodní mlýn *Murecker* s restaurací *Mühlenhof*

- **Obec Gosdorf am Rösssee:** Jezero *Rösssee*, věž *Murtturm*, tropická zahrada. Další varianty cyklistických cest – R32 *Gnastalradweg* a R45 *Gleichenberger Radweg* směrem do východní části Štýrska *Thermenland*

- **Lázně Radkersburg:** Prohlídka města s průvodcem, museum ve staré požární zbrojnici (*Altes Zeughaus*), palác *Herberstorff* a městský farní kostel, městská vinotéka, termální park. Napojení na cyklistickou trasu R12 *Thermenradweg* směrem do východní části Štýrska.

▪ **Ubytování:** celkem 161 různých zařízení od soukromých apartmánů, rekreačních ubytování, kempinků, penzionů, ubytovacích hostinců přes hotely.

▪ **Stravování:** doporučená jsou stravování s označením „*Kulinarium Steiermark*“, na trase se nachází až 123 adresovaných stravovacích míst.

11. Závěr

Hodnocení stavu a možností rozvoje cykloturistiky turistické oblasti *Beskydy – Valašsko*, zaměření pozornosti na vybavenost cykloturistických tras podle vlastní metodiky autorky je podstatným cílem magisterské práce. Konzultace s *Regionální agenturou cestovního ruchu Beskydy-Valašsko* a následná praktická uplatnitelnost byly rovněž důležitou součástí cílů diplomové práce.

V průběhu činnosti, jak je již uvedeno v kapitole Cíle práce a vymezení území, došlo ke změnám ve funkcích společnosti a jejímu následnému zániku. Její hlavní činnost převzala obecně prospěšná společnost - *Destinační management cestovního ruchu se sídlem ve Frýdku-Místku*. Spolupráce byla zaměřena tímto směrem. Konkrétní konzultace byly pravidelně uskutečňovány s ředitelkou turistické oblasti *Monikou Konvičnou*. Situace cykloturistiky v České republice z pohledu nejviditelnějších projektů byla vybrána z dostupných informačních a literárních zdrojů.

Autorka měla možnost zúčastnit se také Semináře *Česko jede* (listopad 2013) a vytvořit si tak konkrétnější představu o současné situaci. Vybavenost cyklotras podle činnosti *Nadace Partnerství* a certifikované službě *Cyklisté vítáni* byla konzultována s jejím hlavním koordinátorem *Petrem Kazdou*. Tato zjištění byla užitečná převážně z pohledu vztahu ubytovacích, stravovacích, cílových a zábavných zařízení k zákazníkovi a také jejich funkci. Některá významná certifikovaná zařízení autorka použila také při tvorbě cyklistického atlasu a upozornila tak na jejich funkci.

Jako velmi užitečný a přínosný je hodnocen terénní průzkum, který nastínil současnou situaci cyklotras, vybavenost z pohledu běžného cykloturisty a také cílové skupiny rodiny s dětmi. Z daného průzkumu vyplývá, že síť cyklotras je územím vedena pravidelně, je dostatečně viditelná pro zájemce o poznávací jízdu na kole a logicky na sebe navazuje. Turistická oblast se jeví jako prostor s širokými možnostmi uplatnění z cykloturistického pohledu, krajina ploché pahorkatiny v *Moravské bráně* nabízí lehčí variantu delších výletů pro cílovou skupinu rodiny s dětmi, ovšem s méně pestrými službami, zatímco oblast *Moravskoslezských Beskyd* je určena převážně pro zdatné cykloturisty s širší nabídkou služeb. Vzhledem k proměnlivosti krajinné sféry jsou možnosti cykloturistiky široké, ovšem z hlediska dostupnosti služeb a jejich nabídkou zatím poměrně nevýrazné a nesjednocené. Příjemným zjištěním je stále se zlepšující situace ohledně vybavenosti tras odpočívadly a jinými odpočinkovými lokalitami. Každá doporučená trasa na svém okruhu nabízí alespoň jednu takovou možnost, vyskytují se čím dál častěji varianty

zastřešených odpočívadel se stojany pro kola, informačními tabulemi a dokonce odpadkovými koši. Takto jsou zatím převážně vybaveny dálkové a mezinárodní trasy, místní trasy jsou vedeny poměrně často kolem kaplí, studánek, které nabízejí další možnost relaxace.

Data získána z terénního průzkumu byla použita převážně v příloze diplomové práce – v cyklistickém atlase a upravena podle Souboru 8 cykloturistických map. Slovně popsané a zhodnocené okruhy jsou dostupné v kapitole č. 9.6. *Okruhy tras TO Beskydy-Valašsko podle souboru map „Kolem dokola“*.

Doplňující část kvalifikační práce charakterizuje cykloturistika v *Rakousku*, konkrétně v jeho spolkové zemi *Štýrsko*. V této části je popsána situace cyklistické dopravy, programů a kladných příkladů, jak je možné úspěšným způsobem cykloturistiku organizovat a v této oblasti vynikat. Vzorovým příkladem je nejznámější místní a regionální cyklistická trasa *Murradweg (R2)*. Z této kapitoly je možné také čerpat inspiraci pro turistickou oblast *Beskydy-Valašsko*. Z geografického pohledu nelze tyto dvě oblasti srovnávat, ovšem lze konstatovat, že kvalita služeb ve spolkové zemi *Štýrsko* je stále na vyšší úrovni. Rozmanitost nabízených služeb, jejich bližší dostupnost a převážně také kvalita povrchu komunikace je stále popředu. Avšak za poslední léta výrazně narůstá hodnota cykloturistiky také v turistické oblasti.

Závěrem je vhodné konstatovat, že cykloturistika turistické oblasti *Beskydy-Valašsko* má dostatečné nabídky služeb vzhledem k rozlehlosti a rozmanitosti území. Snahou místních sdružení, turistické destinace a také soukromých subjektů je z dostatečné nabídky vybudovat kvalitní lokality, hledat alternativy a spolupracovat. Spolupráce je zde klíčovým pojmem nejen na lokální úrovni, ale převážně v rámci krajů a mezinárodně. Nabídka je rozmanitá, pouze najít způsob jak ji dále prezentovat pro danou skupinu klientely.

Summary

The cyclotourism belong to the most popular activity with combination pleasure sport, culture and education. This type of entertainment is the important part of the tourist travel and it makes up the noted quality of financial income each of advanced countries. The Czech Republic belongs still to the countries with strong basis, great opportunities of nature and culture, but it hasn't the function marketing system and it isn't like the cyclotourism destination. There exist organisations and projects, which want to change this point of view. Like great example is it the project *Česko jede* or organisation *Nadace Partnerství* with it's certification *Cyklisté vítáni*. They have the main role with communication with others organisation on level of local, regional and international in this time.

For their achievement is very important great draw on the experience of advanced countries. There is showed some of positive example from cyclotourist country. *The Federal Republic of Austria – the Styria* brings illustration of successful coordination with the most famous regional bicycle path *Murradweg* (R2) and regular cycling organized trips. Like great example their cooperation is the annually arranged trip *Tour de Mur*, this trip along the whole bicycle path is the result of cooperation Tourism of *Styria* and local business companies.

The main part of the diploma thesis deals with the cyclotourism of touristic district *Beskids* and *Moravian Wallachia*. The diploma thesis describes the situation cyclotourism according to the equipment of cycle routes, there are accommodation facilities, catering establishment and rest stations. Also this part is focused on families with children like the target group. The touristic district is the relatively large territory to describe all of the cycle routes, also the authoress describes this area according to the collection 8 cyclotourist maps with the title *Kolem dokola po turistické oblasti Beskydy-Valašsko*.

The authoress performed the field research in 8 thematic part of the touristic district, she created the new publication in form like a cycling atlas and illustrated equipment of cycle routes like symbols. She summed up personal methodology and also she described in diploma thesis that cycle routes according the methodology.

12. Seznam použité literatury a informačních zdrojů

[1] MOUREK, Daniel. A KOL. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

[2] MARTINEK, Jaroslav a kol. *21 pilířů pro cyklistickou dopravu*. První.: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2007. 71 s. ISBN 978-80-86502-60-1.

[3] MARTINEK, Jaroslav a kol. *Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy.*, 2005. 39 s. ISBN 80-86502-24-4.

[4] MARTINEK, Jaroslav. *Cyklistická doprava: Podpora cyklistické dopravy na úrovni vlády* [online]. 2006 [cit. 2011-04-23]. Observatoř bezpečnosti silničního provozu. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=52>>.

[5] STANĚK, Lukáš a Marta BATKOVÁ. UDIMO. *Variantní studie Priorit cyklistické dopravy ve městě Nový Jičín (Koncept)*. Ostrava - Moravská Ostrava, 2004.

[6] AGENTURA PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ, a.s. *Marketingová strategie rozvoje cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji pro léta 2009–2013: aktualizace s výhledem do roku 2015*. 2008 - 2009. Dostupné z: http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/cr/msrcr_strategie.pdf

[7] *Cyklostrategie* [online]. 2011, 21. 7. 2011 [cit. 2011-10-22]. *Cykloturistika: Česko jede*. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/cesko-jede/>>.

[8] HŘEBÍČKOVÁ, Sylva; ONDRÁČEK, Jan. *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 123 s. ISBN 978-80-210-4443-2

[9] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, Ministerstvo dopravy v rámci projektu Central MeetBike. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky: pro léta 2013–2020*. 2013, 43 s.

[10] Cyklistická doprava: Výkladový slovník pedelek. MINISTERSTVO DOPRAVY A CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v. v. i. *Cyklodoprava* [online]. 2013, 8. 3. 2013 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/slovník/pedelek/>

[11] Singletrack.cz: Co je to singeltrack (česky singltrek)?. GRAFICKÉ STUDIO JZD. *Trail.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: <http://www.trail.cz/>

[12] STANĚK, Lukáš a Marta BATKOVÁ. UDIMO. *Variantní studie Priorit cyklistické dopravy ve městě Nový Jičín (Koncept)*. Ostrava - Moravská Ostrava, 2004.

[13] *Financování cyklistické infrastruktury pomocí zdrojů z fondů Evropské Unie: (Cycling Infrastructure Financing by Means of Resources from European Union Funds)*. Praha, 2005. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní Katedra řízení dopravních procesů a logistiky. Vedoucí práce Prof. Ing. Václav Skurovec, CSc.

[14] Euroskop.cz: Předvstupní pomoc. VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. *Euroskop.cz* [online]. 2005-14 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/168/sekce/predvstupni-pomoc/>

[15] Venkov: Místní akční skupiny. MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ. *EAGRI* [online]. 2009-14 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: <http://eagri.cz/public/web/mze/venkov/mistni-akcni-skupiny/>

[16] *Česko jede* [online]. 2011 [cit. 2013-11-05]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/>

[17] *Strategický plán Nadace Partnerství pro období 2012 - 2020* [online]. 2012 [cit. 2013-11-05]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/O-nas,-Pro-media/O-nas>

[18] Nadace Partnerství. *Nadace Partnerství: Šetrná turistika a cykloturistika* [online]. - [cit. 2013-11-05]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/Setrna-turistika-a-cykloturistika.aspx>

[19] *Českojede.cz: EuroVelo, evropská síť cyklotras* [online]. 2011 [cit. 2013-11-02]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/eurovelo/o-eurovelo/>

[20] Českojede.cz: EuroVelo a Česko [online]. 2011 [cit. 2013-11-02]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/eurovelo-a-cesko/>

[21] DHV CR, spol. s r.o., regionální pobočka Ostrava. *Marketingová strategie rozvoje cestovního ruchu turistické oblasti Beskydy-Valašsko*. Ostrava, 2010. [cit. 2014-02-07] Dostupné z: <http://www.beskydy-info.cz/marketingova-strategie>

[22] Mackovčín, P. ; Cibulková, P. ; Demek, J. ; Havlíček, M. ; Kirchner, Karel ; Slavík, P. Geomorfologické jednotky ČR 2005 – nové geomorfologické členění státního území. In: Létal, Aleš; Smolová, Irena (ed.). *Stav geomorfologických výzkumů v roce 2006 . Sborník abstraktů z mezinárodního semináře (Olomouc 10. - 12.4. 2006)*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2006, s. 11-12. ISBN 80-244-1320-5. [Stav geomorfologických výzkumů v roce 2006, Olomouc, 10.04.2006-12.04.2006, CZ].

[22] Města a obce. KRAJSKÁ SPRÁVA ČSÚ V OSTRAVĚ. *Český statistický úřad* [online]. 2013 [cit. 2014-02-07]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/mesta_a_obce

[23] REGION BESKYDY. Kolem dokola po turistické oblasti Beskydy-Valašsko. Frýdek-Místek: Region Beskydy, 2012.

[24] Turistická oblast Beskydy - Valašsko: Cyklobusy. DESTINAČNÍ MANAGMENT TURISTICKÉ OBLASTI BESKYDY-VALAŠSKO O.P.S. *Beskydyportal* [online]. - [cit. 2014-02-07]. Dostupné z: <http://www.beskydyportal.cz/cz/letni-aktivity/cyklobusy>

[25] CHKO Poodří: Národní přírodní památka Šipka. AOPK ČR,. *Ministerstvo životního prostředí České republiky*[online]. - [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: http://www.cittadella.cz/europarc/index.php?p=index&site=NPP_sipka_cz

[26] Vodní nádrž Žermanice. *České hory* [online]. - [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: <http://zermanice.ceskehory.cz/>

[27] Současnost - Beskydy. BESKYDSKÉ INFORMAČNÍ CENTRUM. *Beskydy-info* [online]. - [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: <http://www.beskydy-info.cz/frydek-mistek#t>

[28] Pustevny - Zimní pohádka a letní pohlázení. TURISTIKA.CZ, s.r.o. *Turistika.cz* [online]. 2007-2014 [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/mista/pustevny-zimni-pohadka-a-letni-pohlazeni>

[29] PP Poskla. CHKO BESKYDY. *Nature* [online]. 2003, 16. 2. 2010 [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: <http://nature.hyperlink.cz/vsetinsko/Poskla.htm>

[30] Pamětihodnosti - Obec Bílá. KUTÁČ, Pavel a Dominik REZEK. OBEC BÍLÁ. *Obec Bílá* [online]. 2014 [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: <http://www.obecbila.cz/pametihodnosti/>

[31] LAND STEIERMARK - AMT DER STEIERMARKISCHEN LANDESREGIERUNG. *Radland Steiermark 2014: Radverkehr in der Steiermark* [online]. 2014 [cit. 2014-3-30]. Dostupné z: <http://www.radland.steiermark.at/cms/beitrag/11003417/24320815/>

[32] Rakousko. S T R A T E G I E RADVERKEHR S T E I E R M A R K. In: *Das Land Steiermark*. 2008.

[33] *Handbuch: Radln in der Steiermark*. Steiermarkische Landesdruckerei, Graz: Impressum, die Steiermarkische Landesregierung, 2000. [cit. 2014-11-17].

[34] Über uns/Mitglied werden. RADLOBBY ARGUS STMK. *Radlobby ARGUS Steiermark* [online]. - [cit. 2014-11-17]. Dostupné z: <http://graz.radln.net/cms/ziel/25359383/DE/>

[35] BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE. *Kosteneffiziente Massnahme: zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden*. Wien: Ueberreuter Print GmbH, 2011. [cit. 2014-11-17].

[36] ETZ PROJEKT "HIKING AND BIKING". *Grenzenloser Radgenuss*. Graz: Klampfer Universitätsdruckerei, 2012.

[37] EUROVELO. *EuroVelo9: Baltic-Adriatic* [online]. - [cit. 2014-04-08]. Dostupné z: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-9>

[38] BikeCULTure.at. BIKECULTURE.AT. *Pfad: bikeCULTure.at > Region* [online]. 2006 [cit. 2014-11-17]. Dostupné z: http://nyx.at/bikeculture/show_page.php?pid=9

[39] Der Murradweg auf einen Blick. STEIRISCHE TOURISMUS GMBH. *Murradweg* [online]. 2014 [cit. 2014-11-17]. Dostupné z: <http://www.murradweg.com/de/auf-einen-blick>

[40] Murradweg: An und Abreise/Öffis. STEIRISCHE TOURISMUS GMBH. *Murradweg* [online]. 2014 [cit. 2014-11-17]. Dostupné z: <http://www.murradweg.com/de/auf-einen-blick/an-und-abreise>

[41] *Murradweg: vom Steirerkas zu Wein und Kernöl*. St. Ruprecht an der Raad: Universitätsdruckerei Klampfer, 2013. [cit. 2014-11-17].

Citace Zákonů

O provozu na pozemních komunikacích: VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy a spojů. In: *30/2001 Sb.* 10. 1. 2001.

O pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona 229/1991 Sb. In: *139/2002 Sb.* 21. 3. 2002.

Citace z Příloh Diplomové práce

[1] Mapa turistických regionů a oblastí. RYTÍŘOVÁ, Jitka. CZECHTOURISM. *CzechTourism: 20 let s vámi* [online]. 2005-2014 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: <http://old.czechtourism.cz/regiony/mapa-turistickych-regionu-a-oblasti/>

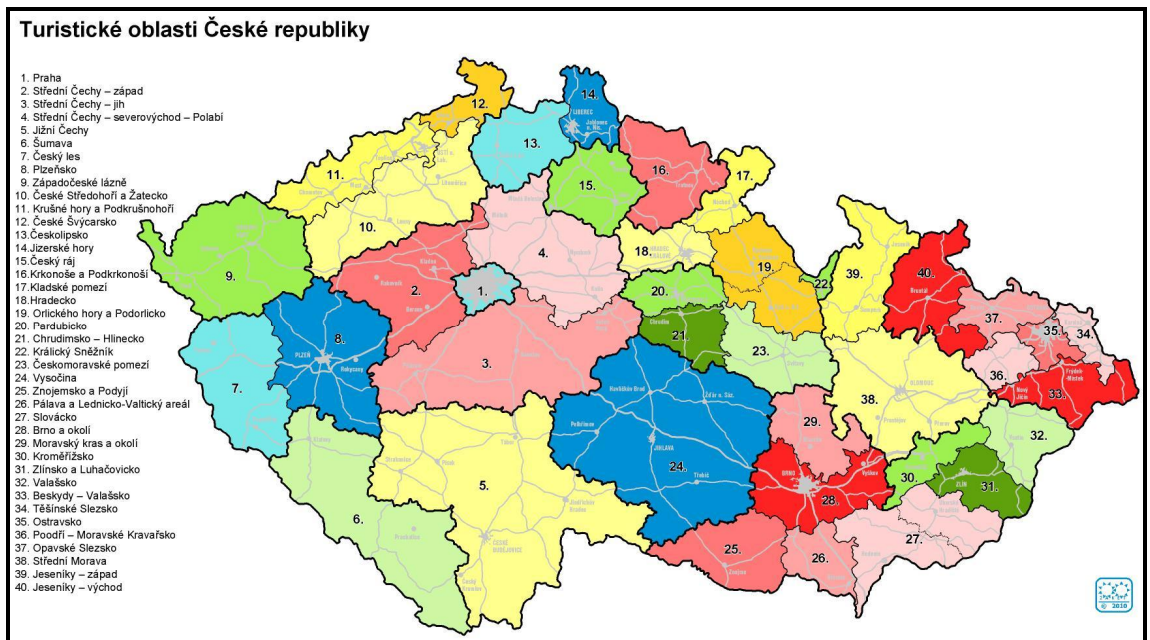
[2] Dálkové cyklotrasy EuroVelo: v České republice. MINISTERSTVO DOPRAVY A CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v. v. i. *Cyklodoprava* [online]. 2013 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/tiskova-zprava-cesko-jede-predstavuje-hlavni-dalkove-cyklotrasy-i-nove-useky-priloha-3/>

[3] NEON: cestovní kancelář. ŠKVÁROVÁ, Bohuslava. *Cyklistické mapy* [online]. 2012 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: http://www.ckneon.cz/files/pages/45-cyklisticke-mapy/murradweg_karte-jpg.jpg

[4] Der interaktive Urlaubsplaner der Steiermark. Google Streets. 2014 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: <http://alpregio.outdooractive.com/ar-murradweg/de/alpregio.jsp#i=1479989&tab=TourTab>

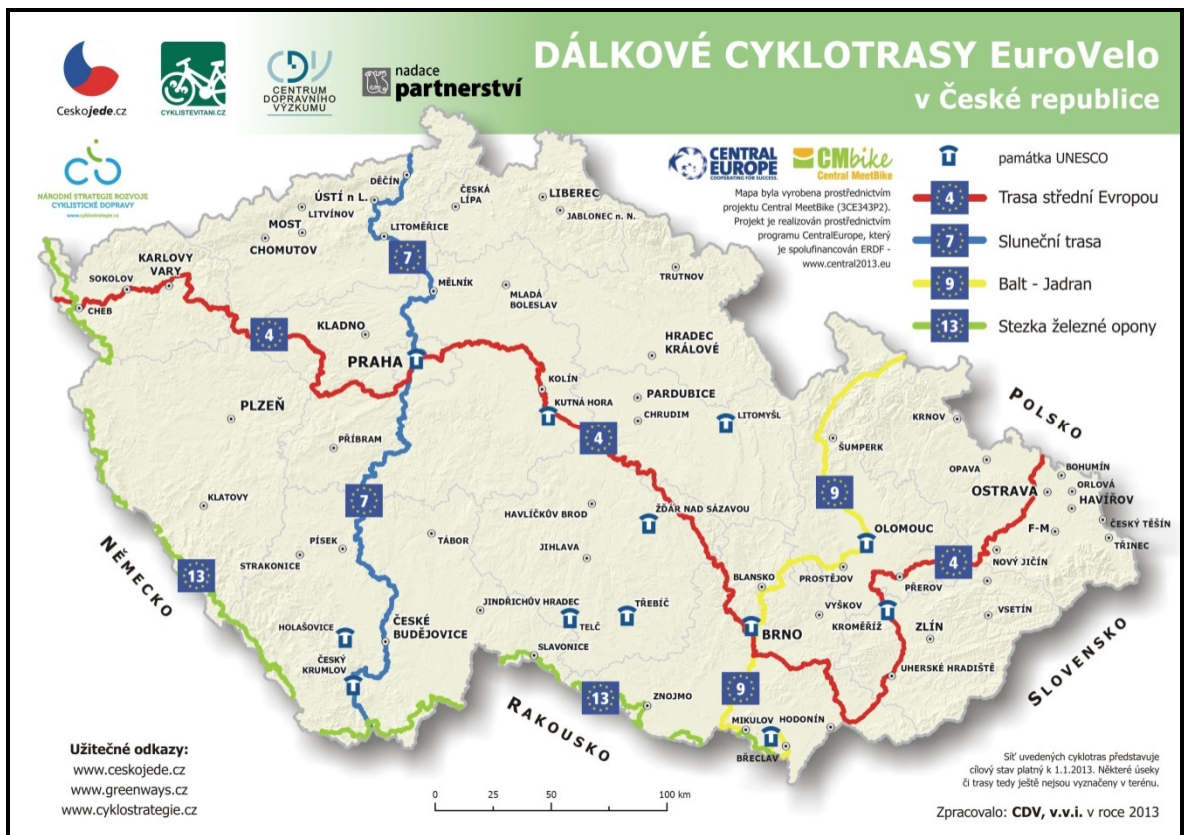
Přílohy a volné přílohy

Příloha č. 1: Vybrané mapové ukázky



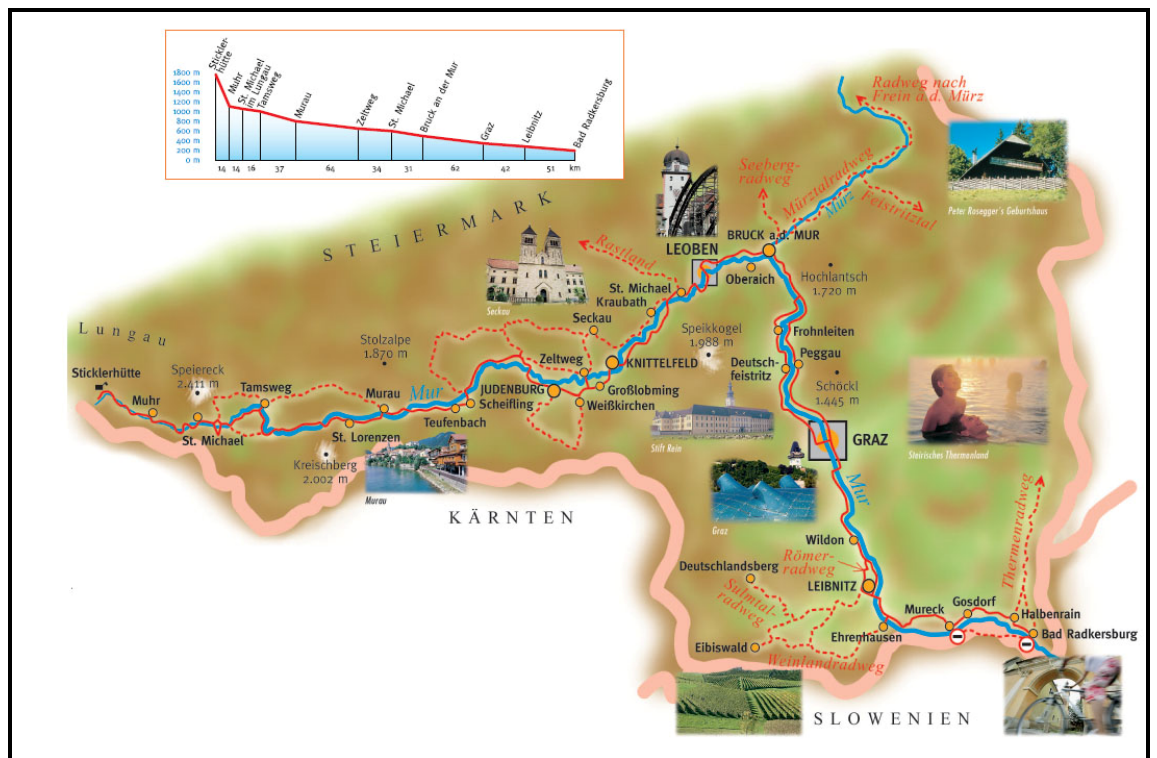
Obr. 1: Turistické oblasti České republiky

Zdroj: CzechTourism, 2005-2013



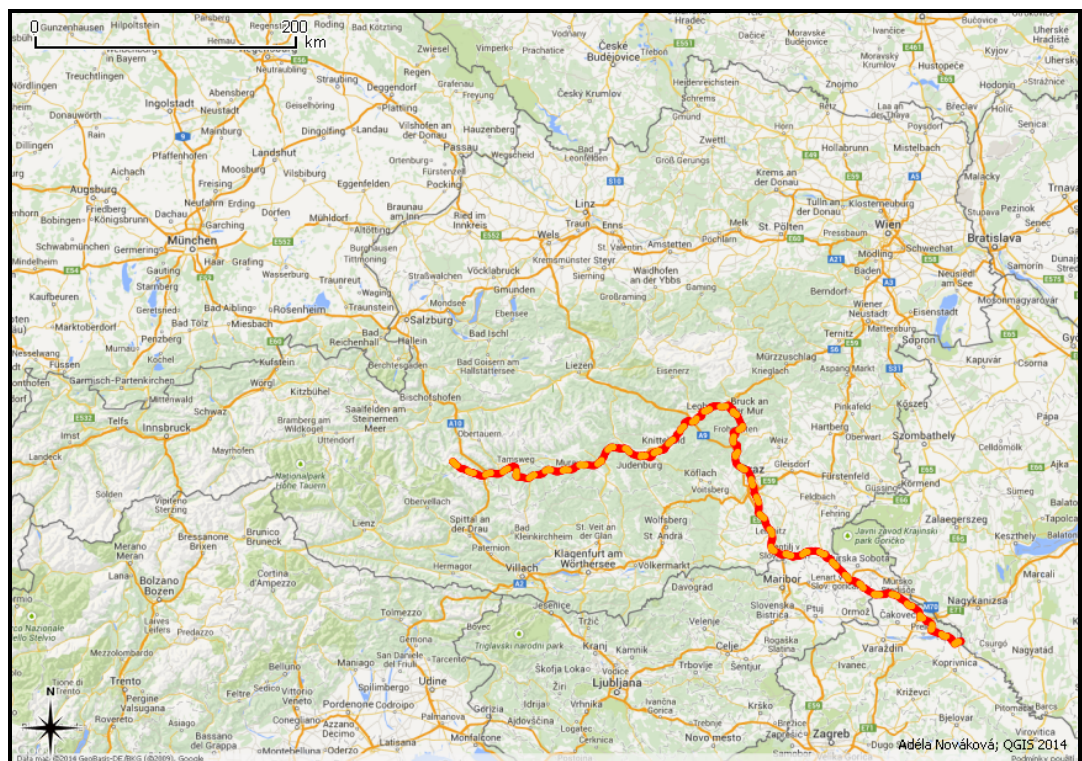
Obr. 2: Dálkové cyklotrasy EuroVelo v České republice

Zdroj: Cyklodoprava, 2013



Obr. 3: Cyklistická stezka Murradweg (R2) procházející Štýrskem

Zdroj: NEON – cestovní kancelář, 2012



Obr. 4: Murradweg v rámci Rakouského území

Zdroj: Google Streets, 2014, vlastní tvorba v programu QGIS verze Chugiak 2.4.0

Příloha 2: Fotografická dokumentace TO Beskydy-Valašsko

Řazení podle Atlasu cykloturistických okruhů Kolem dokola

po turistické oblasti Beskydy-Valašsko

(Fotografie: A. Nováková, 2014)



Obr. 5: Odpočívadlo na cyklotrase č. 5 Greenway K-M-W v Bernarticích nad Odrou



Obr. 6: Odpočívadlo na cyklotrase č. 6175 Palackého stezka před Straníkem



Obr. 7: Přírodní památka Prameny Zrzávky na cyklotrase č. 6175



Obr. 8: Cyklostezka v rámci cyklotrasy č. 502 a Greenway K-M-W mezi Novým Jičínem a Rybím



Obr. 9: Dětské hřiště na cyklotrase č. 6007 v Pstruží



Obr. 10: Informační tabule „Frýdkem-Místkem na kole“ před Frýdeckým hřbitovem, na cyklotrasách č. 6003 a č. 6005



Obr. 11: Odpočívadlo s informační tabulí na cyklistické trase č. 59 Ostrava-Beskydy v Ostravici



Obr. 12: Ukazatel na cyklistické stezce s napojením na cyklotrasy v Ostravici



Obr. 13: Multifunkční dětské hřiště v Malenovicích na cyklotrase č. 6004



Obr. 14: Informační tabule s doporučenými trasami v Lichnově



Obr. 15: Ukazatelé na cyklotrase č. 46 Beskydy Radegast Cyklotrack směr Prašivá



Obr. 16: Areál Na Mlýně v Kozlovicích na cyklotrase č. 6006 a Greenway K-M-W



Obr. 17: Informační tabule Cykloturistické trasy „Brána Beskyd“ před Restaurací Sokolka ve Fryčovicích



Obr. 18: Odpočívadlo na Jehličné, cyklotrasa č. 6016



Obr. 19: Návěsní tabule na cyklotrase č. 6219 v Zašové



Obr. 20: Hotel Soláň, certifikace Cyklisté vítáni na cyklotrase č. 6020/2



Obr. 21: Odpočívadlo u Naučné stezky O Partyzánech v místě Bařiny, cyklotrasa č. 46



Obr. 22: Odpočívadlo na cyklostezce Bečva a cyklotrase č. 6260



Obr. 23: Informační tabule s lavičkami k Naučné stezce Gruň – Bílý kříž na cyklotrase č. 6181



Obr. 24: Parkoviště pro kola před Horskou chatou Sulov na cyklotrase č. 6181