

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

CYKLOTURISTIKA V TURISTICKÉ OBLASTI V OKRESE VSETÍN

Bakalářská práce

Autor: Magda Biršelová, Rekreologie

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

Olomouc 2017

Jméno a příjmení autora: Magda Biršelová

Název závěrečné písemné práce: Cykloturistika v turistické oblasti v okrese Vsetín

Pracoviště: Katedra Rekreologie

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

Rok obhajoby bakalářské práce: 2017

Abstrakt:

V mé bakalářské práci se zabývám cykloturistikou v turistické oblasti v okrese Vsetín. Hlavním cílem práce je analýza současného stavu cyklotras a cyklostezek na daném území.

Teoretická část popisuje základní pojmy ohledně cykloturistiky a dále popsáním zajímavostí v okrese Vsetín.

V praktické části práce je využita metoda dotazníkového šetření, která se zaměřuje právě na cykloturistiku v daném okrese. Dotazník vyplnilo 106 respondentů a z výsledků vyplývá, že většina lidí jezdí na kole se záměrem pobytu v přírodě, kde nejoblíbenější cyklostezka vede směrem na Rožnov pod Radhoštěm. Cykloturisti jsou spokojeni s cyklostezkami a cyklotrasami v okrese Vsetín, ale některým nevyhovuje spoj cyklostezky ve směru na Velké Karlovice.

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

Author's name: Magda Biršelová

Title of the master thesis: Cycling tourism in the tourist area Vsetín

Department: Department of Recreology

Supervisor: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

Year of the defence: 2017

Abstract:

The bachelor thesis deals with the cycling tourism in the tourist area of Vsetín. The main goal of the thesis is to analyse the current state of the cycling routes and cycle paths in the given area.

The theoretical part describes the basic terms concerning cycling and the places of interest in the district area of Vsetín.

In the practical part of the thesis a questionnaire survey focused on cycling in the given district was used. The questionnaire was completed by 106 respondents and the results show that most people go cycling in order to spend some time in the nature; the most popular cycle path leads to Rožnov pod Radhoštěm. Cyclists are satisfied with the cycle paths in the Vsetín district, but the route to Velké Karlovice does not suit everybody.

Keywords: the tourist area of Vsetín; tourist industry; cycling tourism; cycle track; cycle path.

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

V Olomouci dne

podpis

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

Obsah

1 ÚVOD	8
2 PŘEHLED POZNATKŮ	9
2.1 Cykloturistika	9
2.1.1 Desatero cyklistiky	9
2.2 Historie cykloturistiky v České republice	11
2.2.1 Český klub velocipedistů (ČKV), rok 1874– 1900	11
2.2.2 Období všeobecné stagnace cyklistiky, rok 1901 – 1918	11
2.2.3 Meziválečná léta, rok 1919 – 1938	12
2.2.4 Od protektorátu ke sjednocení tělovýchovy, rok 1939 – 1957.....	12
2.3 Cyklotrasy a cyklostezky	12
2.3.1 Značení cyklotras	13
2.3.2 Rekreační cyklistika	13
2.4 Oblečení a výbava	14
2.5 Cyklisté vítáni.....	15
2.6 Cyklostrategie.....	16
3 CÍL PRÁCE	18
4 METODIKA PRÁCE	19
5 CYKLOTURISTIKA V OKRESE VSETÍN	20
5.1 Popis území	20
5.2 Cyklostezka Bečva – Rožnovská větev	22
5.3 Vsetínská větev.....	23
5.4 Karlovická větev.....	24
6 VÝSLEDKY PRÁCE	26
7 ZÁVĚRY	34
8 SOUHRN	36
9 SUMMARY	37
10 REFERENČNÍ SEZNAM.....	38
11 SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A MAP	41
12 PŘÍLOHY	42

1 ÚVOD

Stále více lidí se při výběru dovolené a trávení času, nejen v České republice, přiklání k cykloturistice, což znamená přínos pro obce a podnikatele, které po cestě míjejí. Česká republika má ideální podmínky pro rozvoj aktivní turistiky a cykloturistiky především díky zajímavému a členitému terénu, dostatečné hustotě turistických cílů a služeb, kompaktní síti komunikací a návaznému napojení cyklotras na veřejnou dopravu. Cykloturistika v posledních letech získala na popularitě a cyklisté mohou využívat stále rozšířenější síť dálkových, regionální či terénních tras v řadě zemí (Mourek, 2011).

Podle Mourka (2011) přínosy cykloturistiky mohou být také významné zejména ve venkovských oblastech. Cykloturistika však nepřináší jen ekonomický prospěch. V době kdy se svět snaží vypořádat s globálním oteplováním, má smysl sledovat ekonomické přínosy cykloturistiky. To je důležité pro cestovní ruch, kde je u emisí plynů způsobujících skleníkový efekt očekáván stálý nárůst.

Téma bakalářské práce jsem si vybrala, protože mě cestovní ruch vždy zajímal a k cykloturistice mám nejbližší. V bakalářské práci se věnuji cykloturistice zejména v oblasti v okrese Vsetín. Často využívám cyklotrasy a cyklostezky v mém rodném městě Valašském Meziříčí a v blízkém okolí. Po trasách cyklostezek je spousta zajímavých zámků, kostelů, rozhleden a také koupališť a občerstvovacích míst pro cyklisty.

Práce je rozdělena na dvě části a to na teoretickou a praktickou. V teoretické části popisují základní pojmy ohledně cestovního ruchu, cyklostezek a cyklotras. V praktické části jsou prezentovány výsledky anketního šetření.

2 PŘEHLED POZNATKŮ

2.1 Cykloturistika

Cykloturistika je jízda na trekkingových, městských a horských, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěná území. Využívá jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost (Mourek, 2011). Podle Makeše a Krále (2002) má cykloturistika nesporné klady v tom, že značně rozšiřuje cestovatelské možnosti.

Životný styl - pravidelné cvičení i přirozená pohybová aktivita jsou spolu s přiměřeným příjmem energie nejlepším, nejbezpečnějším a ekonomicky nejméně náročným preventivním prostředkem proti většině civilizačním onemocněním. Sport, který je pro jednoho vhodný, druhému nemusí stačit a třetímu může dokonce i škodit (Stejskal, 2004). Za 85 % všech nemocí je přímo zodpovědný životní styl (Gerig & Frischknecht, 2004).

Na vitality.cz se můžeme dočíst, že je kolo mnohem rychlejší, než pěší turistika, ale mnohem mobilnější než cestování automobilem. Kdekoliv chcete, tam se podíváte, zajedete, zaparkujete. Cyklisté nemají většinou žádná omezení. Navíc přírodu a krásy kolem sebe vnímají mnohem intenzivněji. Přitom samozřejmě udělají něco i pro své zdraví. Během dne si každý užije focení, koupání, památky nebo čas na diskuzi s kamarády.

Jak uvádí autoři příspěvku na webové stránce Vitalia.cz: „V České republice jezdí aktivně na kole více lidí, než je hráčů všech míčových her a hokeje dohromady“. Tuto informaci můžeme doplnit o výsledky sociologického průzkumu, podle kterého usedá denně nebo minimálně občas na kolo více než 1,5 milionu obyvatel Česka (www.vitalia.cz).

2.1.1 Desatero cyklistiky

Tak jako v jiných sportech, například ve fotbalu či hokeji, nebo v silničním provozu, tak i v cykloturistice platí jakési pravidla, která by se měla dodržovat. Těmto pravidlům by se dalo říkat „Desatero každého cyklisty“, jak uvádí Mgr. Michal Jarolímek (www.trebonsko.cz):

- 1 Respektuji, že základním pravidlem chování všech uživatelů na značených i neznačených cestách, je vzájemná ohleduplnost, bez rozdílu způsobu přepravy - pěší, cyklisté, kolečkové brusle, jízda na koni a další.
- 2 Budu se řídit pravidlem pravé ruky vzhledem ke všem ostatním nemotorizovaným turistům a cyklistům. Jsem si vědom toho, že lidé posuzují cyklisty obecně i podle mého chování.
- 3 Zpomalím, pokud se přiblížím k jiným uživatelům. Dám o sobě včas vědět pozdravem nebo zvonkem a budu předjíždět velmi opatrně. Vždy předjížděnému dám čas zareagovat na můj signál.
- 4 Rychlost budu mít neustále pod kontrolou. Do zatáček, zvláště na účelových a místních komunikacích, budu vjíždět s vědomím, že by se tam mohla vyskytovat překážka jakéhokoliv druhu. Zvláště v lesních úsecích si uvědomuji možnost výskytu těžební techniky, případně dočasně zhoršeného povrchu komunikace.
- 5 Pokud cyklotrasa překračuje komunikaci I. nebo II. třídy, budu si počínat zvláště opatrně.
- 6 Při svém pohybu zůstanu na určených stezkách a nebudu vjíždět mimo vymezenou trasu a ničit tak vegetaci, nebo zvyšovat potenciál možné eroze. Jsem si vědom toho, že v lese se nesmím pohybovat mimo cesty.
- 7 Nebudu blokovat cestu opravami defektů. Budu dbát o perfektní technický stav bicyklu a budu mít ve výzbroji minimálně náhradní duši, montážní páky, soupravu lepení a hustilku.
- 8 Nebudu rušit zvěř nebo dobytek.
- 9 Nebudu odhazovat odpadky. Co si přivezu na místo odpočinku, to také odvezu. Budu dbát na čistotu životního prostředí.
- 10 Jsem si vědom, že po značených cyklotrasách se pohybuji na vlastní nebezpečí. Budu dbát na svou osobní bezpečnost používáním brýlí, přilby, rukavic. Vždy volím trasu, která odpovídá mým schopnostem, zdraví a kondici. Budu mít vždy bidon s vhodným nápojem.

Na paměti je dobré mít, že cyklista je také řidičem a to podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

2.2 Historie cykloturistiky v České republice

2.2.1 Český klub velocipedistů (ČKV), rok 1874– 1900

Vznik a rozvoj cykloturistiky je spjat s mnoha faktory, které tento rozvoj výrazně limitovaly zvláště v jejích počátcích. Vlastní počátky rozvoje cykloturistiky, od poloviny 19. století, jednoznačně kopírují vlastní rozvoj cyklistiky a tvoří i jeho logické pokračování po souběžné linii (Ondráček & Hrbáčková, 2007).

Klub velocipedistů byl založen, jako jeden z prvních v Československé republice, roku 1880. V dílně se vedle hlavního výrobního programu zhotovovala od roku 1879 také vysoká kola podle anglického vzoru. Těmto vysokým jízdním kolům se říkalo „Kohoutovky“. Název dostaly podle svého autora a zakladatele Jana Kohouta. Po vzoru ČKV vznikaly záhy další české kluby velocipedistů.

V roce 1885 se objevil předchůdce dnešního nízkého kola, který v brzké době vytlačil z centra pozornosti tradiční vysoké kolo. Konstrukce velocipedu se již od té doby podstatně nezměnila, došlo pouze ke vzniku nebo ke změnám nových komponent (Ondráček & Hřebíčková, 2007, 10). Dalším mezníkem ve vývoji jízdního kola bylo použití pneumatiky plněné vzduchem. V roce 1874 se začala pořádat akce tzv. Pražská míle, pořádaný Českým klubem velocipedistů. Závod byl přehlídkou kol, jezdeckého umění a v neposlední řadě i oblečení. Tak jak se kolo neustále zdokonalovalo, tak se dostávalo do širších mas. Kolo se také stávalo vyhledávaným prostředkem pro výlety do přírody (Soulek & Martinek, 2000).

2.2.2 Období všeobecné stagnace cyklistiky, rok 1901 – 1918

Koncem století slavná éra cyklistické turistiky doznívala. Což mělo za následek, že některé kluby českých velocipedistů zanikaly. Na úsvitu 20. století se již dokonce mluvilo o krizi cyklistického hnutí, která se týkala jak závodní cyklistiky, tak i výletových cyklistických aktivit (www.muzeumkol.eu).

Jízdní kolo bylo používáno mimo dobrý silniční povrch už od doby svého vzniku. Již dříve se člověk rád pohyboval v terénu a už začátkem 20. století se pořádaly první terénní závody (Gerig & Frischknecht, 2004).

2.2.3 Meziválečná léta, rok 1919 – 1938

Meziválečná léta nebyla pro naši cyklistiku o mnoho příznivější než předcházející dvě neutěšená desetiletí. Velký úpadek zaznamenala však zejména závodní cyklistika, která trpěla velkým nedostatkem kvalitních závodních kol. Pro rekreační cyklistickou turistiku byly podmínky lepší. Hlavní náplní a činností v klubech sdružených v ČÚJV zůstávala nadále cykloturistika (www.muzeumkol.eu).

2.2.4 Od protektorátu ke sjednocení tělovýchovy, rok 1939 – 1957

Činnost **České ústřední jednoty velocipedistů** nebyla v protektorátních časech pozastavena, až na období atentátu na říšského protektora Reinharda Heydricha.

Členství v ČÚJV přinášelo nejrůznější výhody, jako byly slevy na dráze, levnější ubytování nebo snazší zajištění nového kola. Tento nárůst členské základny ovlivnil také zákaz činnosti jiných tělovýchovných organizací, například Sokola. V těchto letech se však dařilo lépe závodní cyklistice, než cykloturistice a to z toho důvodu, že rekreační cyklisté byli často kontrolováni silniční kontrolou.

Později po roce 1945 organizace československé cyklistiky směřovaly ke sjednocení tělesné výchovy a sportu (www.muzeumkol.eu).

Postupné vylepšování jízdního kola vedlo k dostupnosti cyklistiky pro nejrůznější vrstvy obyvatelstva. A tento závratný technický pokrok způsobil i rozdílná využití kola a dal tím vzniknout mnoha sportovním odvětvím cyklistiky (Makeš & Král, 2002).

2.3 Cyklotrasy a cyklostezky

Cyklotrasu popisují Ondráček a Hřebíčková (2007) jako trasu vedenou po pozemních komunikacích s kvalitním silničním povrchem. Cyklotrasa by měla účelně spojovala místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole. Cyklotrasa může být vedena místy po cyklostezce, po vozovce nebo vyhrazeném jízdním pruhu.

Cyklotrasy jsou v České republice značeny od roku 1997 pásovým značením. Existuje množství dálkových, regionálních a místních cyklotras (Mourek, 2011).

Cyklostezka je pozemní komunikace, nebo její jízdní pás. Na cyklostezkách jsou pro cyklisty přesně vymezené prostory pohybu vyznačeny vodorovným a svislým dopravním značením (Ondráček & Hřebíčková, 2007).

2.3.1 Značení cyklotras

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

Cyklotrasy jsou vyznačeny pásovými značkami, které mají krajní pásy žluté a prostřední pás je červený, modrý, zelený nebo bílý. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších nebo lyžařských, jen základní barva je žlutá a značky jsou přibližně jednou tak velké, aby byly pro cyklisty lépe viditelné (Kotíková & Kotůlek, 2012).

Pásovým značením jsou opatřeny cyklotrasy vedoucí převážně po účelových komunikacích. V terénu je možné se setkat i s cyklotrasami, jejichž značení je odlišné od výše popsaného (Mourek, 2011).

2.3.2 Rekreační cyklistika

Rekreační terénní cyklisté jsou skupinou, která se aktivně věnuje v nezávodním pojetí nejčastěji jednou až několikrát měsíčně. Tito cyklisté nemají nijak zvlášť dobrou kondici, ale poměrně dobře ovládají kolo a dokážou ocenit jednostopé lesní stezky. Vyjíždka rekreačních cyklistů obvykle trvá mezi 1 až 4 hodinami v rozsahu 10 až 30 km. Rekreační cyklisté nebývají příliš zruční v orientaci v terénu. Někteří z nich nemají schopnosti plánovat vlastní trasy v neznámých oblastech, a proto s velkou pravděpodobností budou užívat speciálně vybudované sítě lesních stezek (Mourek, 2011).

Rekreační cyklistiku popisuje Ondráček a Hřebíčková (2007) jako formu cyklistiky prvoplánově související se zdravotním aspektem této pohybové činnosti, která je velmi úzce propojena s cykloturistikou.

Podle Landy a Liškové (2004) je v současné době kolo nejenom vynikajícím dopravním prostředkem, sportovní disciplínou, ale také zdrojem zábavy a prostředkem rekreačního sportování. Každý rok se po celé republice pořádá řada cykloakcí a cyklomaratonů pro širokou veřejnost.

2.4 Oblečení a výbava

Oblečení je věc, podle které se začátečník od zkušeného cyklisty pozná na první pohled – nikoliv podle značky či reklam na dresu, ale podle toho, jak moc či málo je oblečen. Začátečníci se totiž na kolo oblékají v naprosté většině případů málo. Ale i ti, kteří vhodné oblečení mají, se často oblékají nedostatečně, a to proto, že volí takové oblečení, jako kdyby šli pěšky na procházku po městě (Sekera & Vojtěchovský, 2009).

Sedlo, které je na dotek velmi měkké, může být nepohodlné. Hledejte tvrdší, pevná sedla, které nejsou vpředu velmi široká. Důležité je při výběru kola najít takové, které vám přesně sedí. Nejvhodnější sedla jsou anatomicky tvarovaná a ideální sedlo je vyrobené přímo na míru (Makeš & Král, 2002).

Přilba je základním prvkem výbavy bez ohledu na to, jaký druh cyklistiky budete provozovat. Přilba je podle Skeřila a Čegana (2003) nejdůležitější částí cyklistické výstroje. Při jejím výběru je nejdůležitější správná velikost a tvar.

Zámek je pro každého cyklistu, který musí občas nechat kolo na veřejném místě, nevyhnutelný. Na trhu jich existuje spousta. Je důležité se přesvědčit o jejich kvalitě a vybrat vhodnou velikost podle typu kola (Sidwells, 2003).

Oblečení – cyklistické oblečení vás v zimě hřeje a v létě chladí. Dovolují to své materiály odvádějící vlhko a pot z povrchu těla a další, které brání proniknutí vlhkosti větru k tělu. Při výběru vhodného cyklistického oblečení je potřebné vzít v potaz faktor pohodlí a ochrany. Výstelka krátkých cyklistických nohavic chrání místa dotyku těla s kolem, rovněž tak rukavice a cyklistické boty. Cyklisté se musí obléct podle počasí. Vrchní vrstva by měla být z nepromokavého a teplého materiálu. V zimě by se měly nosit teplé rukavice a neoprénové chrániče na cyklistickou obuv pro lepší ochranu (Sidwells, 2003).

Rukavice – podle Haymann a Stanciu (2009) rukavice chrání ruce proti mozolům a zlepšují tak uchopení řídítek. Rukavice jsou často opomíjenou ochrannou

pomůckou. Odsávají pot, ruce nekloužou po řídítkách, zabraňují nadměrnému otláčení a snižují následky otřesů. Při pádu ochrání dlaně a prsty před zraněním (Landa & Lišková, 2004).

Cyklistické šortky jsou pohodlné a v chladnějším počasí se můžou používat legíny, ale na ně jsou potřebné nepromokavé kalhoty (Soulek & Martinek, 2000).

Chrániče loktů a kolen se uplatní převážně u začínajících cyklistů (Lišková, 2005). Chrániče by měli do své výbavy zahrnout zejména akční jezdci na horských kolech. Při soutěžích ve sjezdu se používají i motokrosové chrániče páteře (Soulek & Martinek, 2000).

Boty si cyklisté obouvají lehké s dobrou podrážkou. Podrážka bývá zpevněná karbonem, vrchním materiálem bývá kůže a pevná síťovina se systémem a odvětrávání. Boty by měly být nepromokavé (Soulek & Martinek 2000).

Brýle představují další důležitou součást výstroje. Chrání oči před kamínky, prachem, sluncem, hmyzem a šlehajícími větvičkami (Makeš & Král, 2002).

Čelenky a čepice jsou také možným doplňkem oblečení. I tyto jsou vyráběny z některých vynikajících materiálů a v letním období nám velmi dobře poslouží. Tenkou hřejivou si v zimě nasazujeme pod přilbu. Mnozí jezdci, zejména na horských kolech, si pod přilbu uvazují šátek (Soulek & Martinek, 2000).

Pokud je kolo špinavé, je nutné ho umýt, protože i tak jednoduchý a odolný mechanismus, jako je moderní kolo, bude fungovat lépe a déle, pokud jej budeme udržovat čisté a nebude pod nánosy bláta. Na kotoučové brzdy používáme pouze speciální odmašťovací spreje, určené k údržbě brzd motocyklů. Pokud na kole jezdíme v terénu, nebo jej používáme denně, je dobré kontrolovat rám, vidlici i další komponenty, včasným odhalením případných, vznikajících defektů materiálu předejdeme poruchám nebo i nepříjemným pádům (Landa, 2005).

2.5 Cyklisté vítáni

Pro rozvoj cykloturistiky jsou na území České Republiky velmi vhodné podmínky. V roce 2010 byla zpracována Územní studie rozvoje cyklodopravy v Olomouckém kraji. Snaha o přilákání turistů k této aktivní a pro životní prostředí velmi šetrné formě cestovního ruchu vede ke snaze o zvýšení kvality služeb pro cykloturisty. Výsledkem je realizace programu Cyklisté vítáni, která představuje projekt

evaluace kvality služeb pro cykloturisty v České republice. Je to projekt Nadace Partnerství (Kotíková & Kotůlek, 2012).

Cyklisté vítání je celonárodní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Zařízení, která projdou certifikací, jsou označena zelenobílou známkou s usmívajícím se kolem (www.hotel-duo.cz).

Projekt oslovuje všechny poskytovatele služeb v oblasti cykloturistiky. Umožňuje jim získat poradenství a projít certifikačním procesem. Cílem je dosáhnout zvýšení kvality služeb pro cyklisty srovnatelné s úrovní v sousedních státech Evropské unie (Kotíková & Kotůlek, 2012).

2.6 Cyklostrategie

Cíl cyklostrategie je pomoci zlepšit podmínky pro cyklisty v České republice. Vznikla jako společný projekt Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu, v. v. i. Je součástí naplňování vládního dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020 (www.cyklostrategie.cz).

Cyklistika je výrazně průřezové téma, které zasahuje do kompetence několika resortů, a to na úrovni státní správy i místní samosprávy. Z hlediska kompetencí se dělí do oblasti dopravní obsluhy území a oblasti cykloturistiky. Cyklistická doprava a cykloturistika mají pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně snižují dopady na životní prostředí, zlepšují zdraví a kvalitu života obyvatel ČR a zároveň přináší ekonomický rozvoj regionům (Ministerstvo dopravy, 2016).

Aby byla Cyklostrategie funkční, musí být realizována na třech úrovních (stát – kraj – města a obce), ve spolupráci se soukromým a neziskovým sektorem. Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (oblast cyklodopravy), dílčím garantem je Ministerstvo pro místní rozvoj (cykloturistika). Klíčem úspěchu celé Cyklostrategie je ovšem spolupráce s místní samosprávou, neboť odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají právě obce a města.

Základním globálním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech (www.cyklostrategie.cz).

Na webu www.ceskojede.cz (2011) jsou zveřejněny výsledky Prvního národního cyklo a in-line průzkumu, který proběhl v roce 2011. Průzkum byl realizován pod záštitou zadavatele agentury CzechTourism a s finanční podporou Ministerstva dopravy. Cílem průzkumu bylo poznat, co mají cykloturisté rádi, co potřebují a co by pro své cesty uvítali. Jednalo se o první průzkum takového rozsahu a zaměření v ČR. Výsledky budou sloužit, jako podklad pro vytvoření metodik budování národního produktu Česko jede a pro školení a komunikaci v regionech.

3 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem této práce je popsat cykloturistickou oblast a cykloturistické trasy v okrese Vsetín.

Teoretická část práce se snaží popsat současný stav cestovního ruchu, cykloturistiku a její historii, také popis cyklostezek a cyklotras ve zmíněném regionu a její značení. Druhá část práce se pak zabývá cykloturistikou v okrese Vsetín, vymezením daného území, ubytovací a stravovací zařízení, popis vybraných cyklostezek podél řeky Bečvy a zajímavých míst, které je možné při projížděce vidět a navštívit.

V závěrečné části se práce věnuje vyhotovením výsledků výzkumu, který nám ukázal spokojenost cyklistů s určitými službami na cyklostezkách, jejich priority a názory na danou cyklostezku, cyklotrasu v okolí okrese Vsetín.

4 METODIKA PRÁCE

V mé bakalářské práci byly nejčastěji použity literární zdroje, které sloužily k vymezení pojmů. Dále jsem čerpala i z elektronických zdrojů, které pomohly lépe svou aktuálností a přesností vymezit dané cyklotrasy a cyklostezky.

Pro zjištění názorů cykloturistů na možnosti cykloturistiky v okrese Vsetín bylo použito anketní šetření. Dotazník byl převzatý z cyklo a in-line průzkumu, jenž v roce 2011 realizovala agentura CzechTourism a pro potřeby práce byl doplněn o spokojenost cyklistů s využitím služeb s cyklostezkami a s cyklotrasami ve zkoumaném území. Dotazník obsahuje tři stěžejní části: obecně o cyklistice, využívání ubytovacích, stravovacích a dopravních služeb a poslední část se zaměřuje na cykloturistiku v turistické oblasti v okrese Vsetín. Dotazníkové šetření bylo vytvořeno v online aplikaci na www.survio.com.

Cílovou skupinou pro dotazníkové šetření byli zejména cykloturisti v okrese Vsetín ve věku 20 let a výše. Sběr odpovědí probíhal od 10. března do 10. června. Celkově dotazník vyplnilo 106 respondentů ve věku 15 až 60 let. Dotazování probíhalo formou dotazníkového šetření a dále následného rozšíření mezi vrstevníky a aktivní cykloturisty z okresu Vsetín přes sociální síť.

V závěru práce byla data vyhodnocena pomocí kvantitativní analýzy. Výsledky jsou pak uvedené na konci práce s pomocí grafů a s popisem krátkého komentářem. Výsledky ukazují a informují o různých názorech a spokojenosti cyklistů na danou cykloturistickou oblast v okrese Vsetín.

5 CYKLOTURISTIKA V OKRESE VSETÍN

5.1 Popis území



obrázek 1: okres Vsetín

zdroj: www.mesta.obce.cz

Okres Vsetín se nachází v severní části ve Zlínském kraji a svou jihozápadní hranicí sousedí se dvěma dalšími okresy Zlínského kraje – zlínským a kroměřížským. Rozlohou 1 143 km² je největším okresem kraje. Sousedy okresu Vsetín jsou na severu kraj Olomoucký a Moravskoslezský, na jihovýchodě hraničí se Slovenskou republikou.

Vsetínsko je atraktivní oblastí pro rekreaci s dynamicky se rozvíjející nabídkou služeb ve sféře cestovního ruchu. Krajina je nejcenějším bohatstvím regionu. Chráněná krajinná oblast Beskydy, rozkládající se v okrese Vsetín na rozloze větší jak 555 km², poskytuje kromě horské přírody s původními pralesovými porosty a výskytem vzácných živočichů i rostlin možnosti aktivního sportovního vyžití - turistiku, lyžování, cykloturistiku (Český statistický úřad, 2012).

Pro příznivce hor a pěší turistiky nebo cykloturistiky se v okrese Vsetín nachází poměrně velké množství dobře značených tras. Možnosti rekreace v kombinaci s cykloturistikou je v okrese Vsetín početně, příkladem jsou například hory, lesy a přehrady. Jednou ze známějších je právě turistická chata Brian, která se nachází v krásném prostředí nedaleko Rožnova pod Radhoštěm na pomezí Moravskoslezských Beskyd a Hostýnsko-vsetínských vrchů (www.cyklotrasy.cz).

Cyklostezka Bečva je poměrně mladým projektem, který je součástí tzv. „první cyklozápisky C1“. Začíná dvěma samostatnými cyklostezkami od pramenů Rožnovské a Vsetínské Bečvy a dále sleduje jejich toky do Valašského Meziříčí. Po této cyklostezce se můžete doslova vydat od horských pramenů do údolí na kole. Celkově od pramene Rožnovské nebo Vsetínské Bečvy až po její soutok s Moravou projedete více než 160 km po značené cyklotrase vinoucí se podél řeky Bečvy (www.cyklostezkabecva.com).

Cyklostezku Bečva lze rozdělit do tří částí:

1. úsek Velké Karlovice – Valašské Meziříčí

- Délka 56,8 km, start 650 m n. m., cíl 291 m n. m., převýšení -359 m, úhrnné stoupání 421 m, úhrnné klesání -780 m.

2. úsek Horní Bečva – Valašské Meziříčí

- Délka 30,8 km, start 545 m n. m., cíl 291 m n. m., převýšení -254 m, úhrnné stoupání 229 m, úhrnné klesání -483 m.

3. úsek Valašské Meziříčí – Tovačov

- Délka 65,0 km, start 291 m n. m., cíl 194 m n. m., převýšení -97 m, úhrnné stoupání 341 m, úhrnné klesání -438 m.

Celkově

Celková délka je 152,6 km, celkové převýšení cca -929 m, celkové stoupání cca 991 m a celkové klesání cca -1701 m. Tato cyklostezka vede přes dva kraje, Zlínský a Olomoucký. Cestou po cyklostezce projedete malými i většími obcemi, městy, malebnou krajinou, a poznáte památná i jinak zajímavá místa, turistické atraktivity.

Cyklostezka Bečva nabízí možnosti vyžití nejen pro cyklisty, ale také pro in-line bruslaře, kteří zde mohou vyrazit na asfaltěm upravenou stezku. Později v roce 2014 došlo k výstavbě posledního chybějícího úseku cyklostezky, který spojil město Hranice s Týnem nad Bečvou. Milovníci cyklistiky se tak nyní mohou dostat plynule z Hranic až do Přerova. V Lipníku nad Bečvou najdete na cyklostezce mobilní turistické infocentrum. Je vhodné zmínit, že trasy v údolích řek jsou bezpečné a mimo dopravní provoz, jen občas křižují silnici. Pro jejich asfaltový povrch a rovinný charakter jsou vhodné pro rodinný cyklistický výlet nebo jízdu s cyklovozíkem (www.cyklostezkabecva.com).

5.2 Cyklostezka Bečva – Rožnovská větev



obrázek 2: rožnovská větev

zdroj: www.mapy.cz

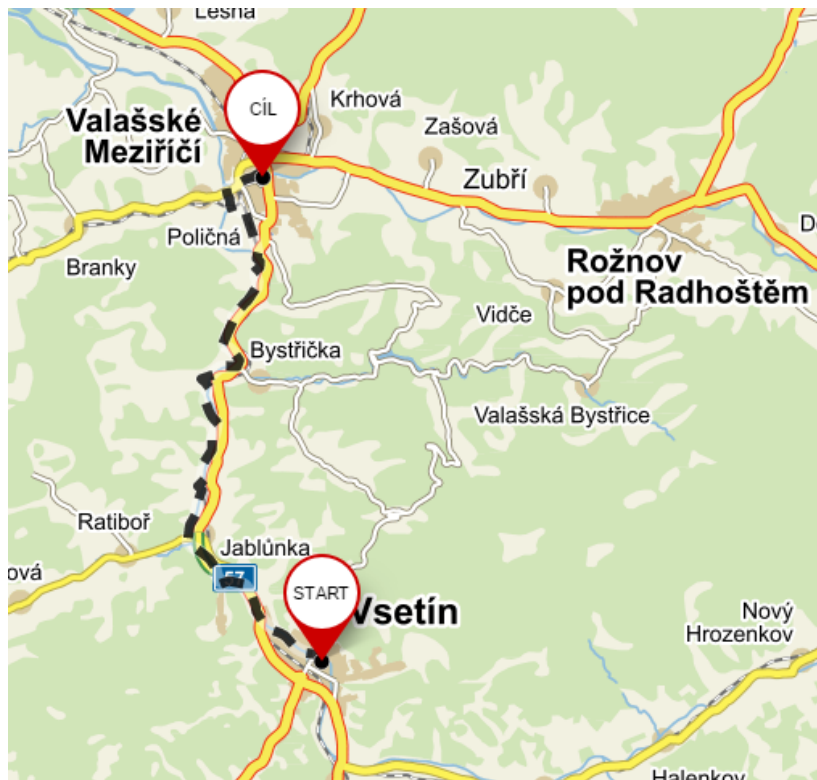
Rožnov pod Radhoštěm se rozkládá po obou březích řeky Bečvy. V posledních desetiletích se Rožnov pod Radhoštěm proměnil v moderní turistické, kulturní, obchodní a průmyslové centrum. Svou polohou je Rožnov přímo předurčen pro rekreaci a sport. Město a jeho okolí je vybaveno řadou sportovišť pro zimní i letní sporty. V jeho okolí se nacházejí stovky kilometrů značených turistických cest a cyklistických tras v nadmořských výškách od 350 do 1150 m (www.roznov.cz).

Turisté mohou vyrážet nejen na horské túry, ale také do skanzenu lidových staveb v Rožnově pod Radhoštěm, kde je možné obdivovat desítky dřevěných domů. V mnohých předvádějí řemeslníci své umění. Turisticky velmi atraktivní místo pro výlety jsou Pustevny v blízkosti hory Radhošť. Radhošť je symbolická pověstmi opředená hora s nejkrásnějším rozhledem v Beskydech. Při hřebenové cestě je mohutná socha Radegasta, slovanského boha úrody a pohostinnosti (Vampulová, 2007).

Zajímavým tipem na výlet, je například usek mezi obcí Veselá a Zubří. Ideální je vyjet od Letního koupaliště ve Valašském Meziříčí, kde se nachází větší parkoviště s lavičkami. Na trase Vás však čekají dvě nepříjemné překážky. Mezi první patří přejezd přes hlavní silnici a most v Hrachovci a ta druhá je ve stejném složení ve Veselé. Během cesty Vás můžou překvapovat lanové lávky přes řeku Bečvu. Úsek směrem z Veselé do Zubří nepatrně stoupá, což zase oceníte při zpáteční cestě, kdy to jede téměř samo (www.cyklostezkabecva.com).

Další zajímavosti na trase jsou: Horní Bečva – přehrada v krásném horském prostředí, Valašské Meziříčí – Žerotínská zámek, zámek Kinských, Moravská gobelínová manufaktura (www.ceskojede.cz).

5.3 Vsetínská větev



obrázek 3: vsetínská větev

zdroj: www.mapy.cz

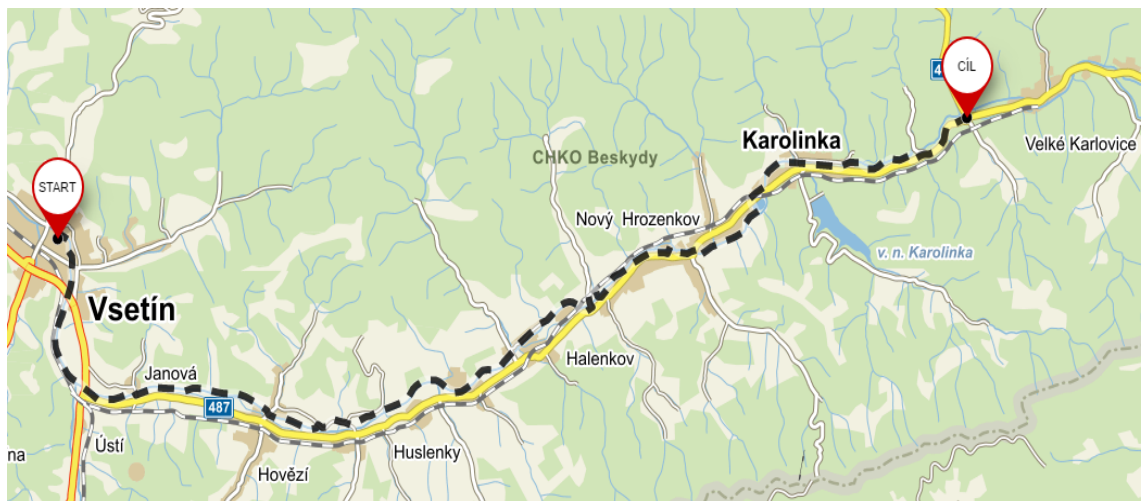
Vsetín patří k nejhornatějším a nejlesnatějším okresům České republiky. Území odvodňuje řeka Bečva, kterou na horním toku tvoří Vsetínská a Rožnovská Bečva, které se slévají ve Valašském Meziříčí (Český statistický úřad, 2012).

Větev vsetínské části cyklostezky začíná u zámeckých zahrad ve Vsetíně. Odtud vede po levém břehu Vsetínské Bečvy, kterou na okraji města překročí na druhý břeh. Vsetínská část cyklostezky Bečva vede z Velkých Karlovic přes Vsetín do Valašského Meziříčí (www.cyklostezkabecva.com).

V okolí Velkých Karlovic se dá vyrazit na nenáročné túry dlouhé 17 až 30 km, nebo si naplánovat i sedmdesátikilometrový celodenní výlet spojený s návštěvou skanzenu v Rožnově pod Radhoštěm (Vampulová, 2007).

Obtížný život Valachů v dřívějších dobách dokládají expozice muzea ve Vsetínském zámku, Valašském Meziříčí a Velkých Karlovicích (Český statistický úřad, 2012).

5.4 Karlovická větev



obrázek 4: karlovická větev

zdroj: www.mapy.cz

Velké Karlovice s rozlohou 82 km² patří k nejrozlehlejší obcím v České republice. Celá oblast se pyšní bohatou sklářskou minulostí i pozoruhodnými památkami a stavbami původní roubené architektury. K nejvýznamnějším patří kostel Panny Marie Sněžné, Karlovské muzeum nebo Karlovské fojtství (www.vychodni-morava.cz).

Velké Karlovice se nachází v podhůří Javorníků a v Chráněné krajinné oblasti Beskyd, které jsou přitažlivé svými přírodními krásami. Pod Trojačkou pramení Vsetínská Bečva. Hřebeny a svahy v srdci Beskydských hor vybízí v létě k turistice, jízdě na kole a v zimě pak na lyže na sjezdových tratích. Krajina Velkých Karlovic je díky své členitosti ideální pro cykloturistiku. Oblastí vede několik značených cykloturistických tras. Vyznačené cykloturistické trasy v okolí Velkých Karlovic vedou do typicky valašské krajiny s loukami, vzrostlými lesy a valašskými chalupami. Vyhledávaným turistickým cílem je nová rozhledna na vrcholu Čarták, přírodní jezero Balaton, které se nachází v Novém Hrozenkově nebo kopec Soláň, který nabízí unikátní výhled na krajinu (www.velkekarlovice.cz).

Cyklostezka Bečva podél řeky Vsetínské Bečvy začíná ve Velkých Karlovicích a protíná celé území Horního Vsacka. Vede tedy obcemi Velké Karlovice - Karolinka -

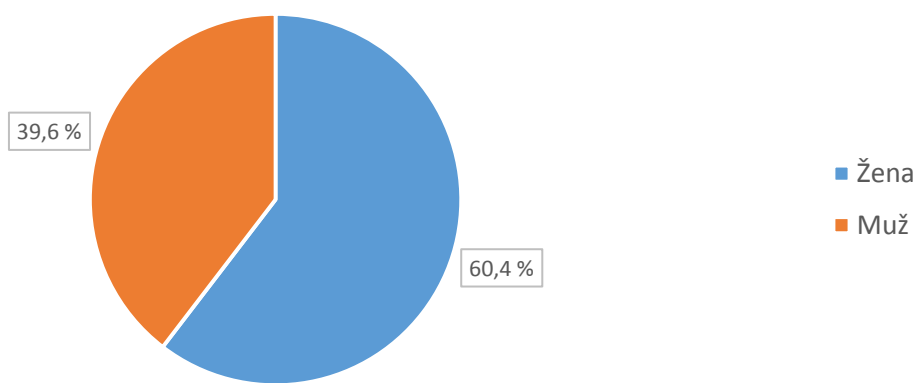
Nový Hrozenkov - Halenkov - Huslenky - Hovězí a Janovou a pokračuje až do Vsetína.
Pouze na tomto území je dlouhá 42 km (www.valasskomoje.cz).

6 VÝSLEDKY PRÁCE

Připravovaný dotazník celkem vyplnilo 106 lidí. Dotazník mohli respondenti vyplňovat od 10. března do 10. června. Převážná část dotazníků byla mířena právě na cyklisty v okrese Vsetín ve Zlínském kraji ve věku 20 let a více.

Pohlaví respondentů

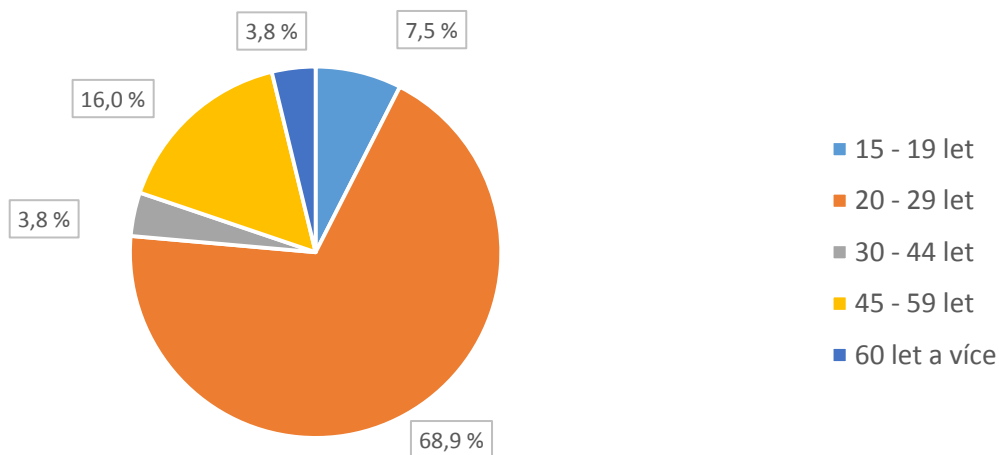
Větší podíl měly ženy s 60,4 %. Mužů vyplnilo dotazník 39,6 % z celkového počtu dotazovaných.



Graf 1: pohlaví respondentů

Věk respondentů

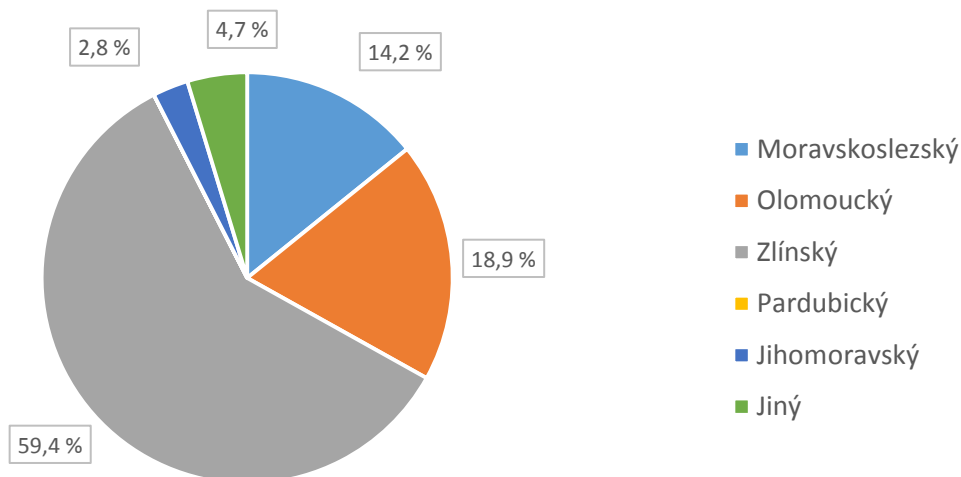
Nejpočetnější skupinu tvořili mladí lidé ve věku 20 – 29 let a to v 68,9 %. Poté následovali respondenti ve věku 45 – 59 let, kteří byli v podílu 16 %. O něco méně pak osoby ve věku 15 - 19 let se 7,5 %. Ještě menší procento pak tvořili respondenti ve věku 30 – 44 s 3,8 % a stejně tak osoby ve věku 60 a více let s 3,8 %.



Graf 2: věk respondentů

Bydliště respondentů (kraj)

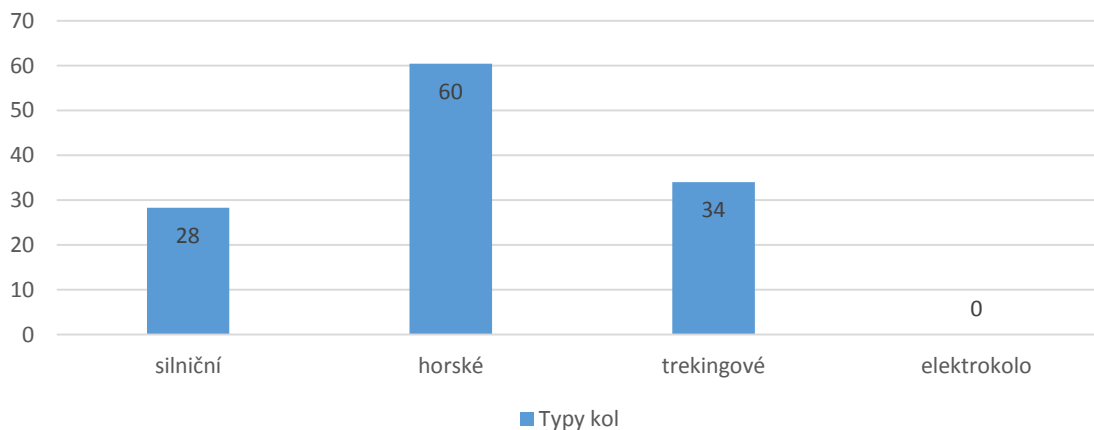
Většina dotazovaných (62,3 %) žije ve Zlínském kraji z důvodu zaměření na cyklostezky právě v tomto území. Druhou největší četnost měli respondenti z Olomouckého kraje (19,8 %). Podobný poměr jako v Olomouckém kraji měli dotazovaní z Moravskoslezského kraje (14,2 %). Z krajů, které nebyly uvedeny v dotazníku bylo 4,7 % respondentů. Poté následoval kraj Jihomoravský se zastoupením 2,8 %. Jediný Pardubický kraj neměl žádné zastoupení.



Graf 3: bydliště respondentů

Typy kol respondentů

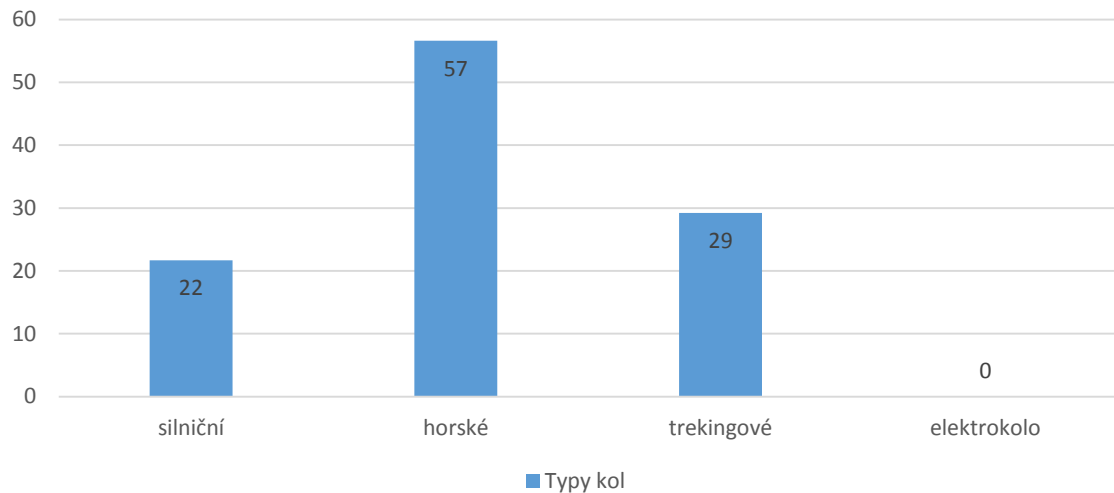
S počtem 60 kusů převládá u dotazovaných horské kolo z důvodu přilehlých Moravskoslezských Beskyd. Dalším typem jsou trekingová kola, kde je četnost 34 kusů. Silniční kola, která je v zastoupení 28 kusů, jsou třetí v pořadí a elektrokolo se v odpovědích neobjevilo.



Graf 4: typy kol respondentů

Nejvíce užívaný typy kol respondentů

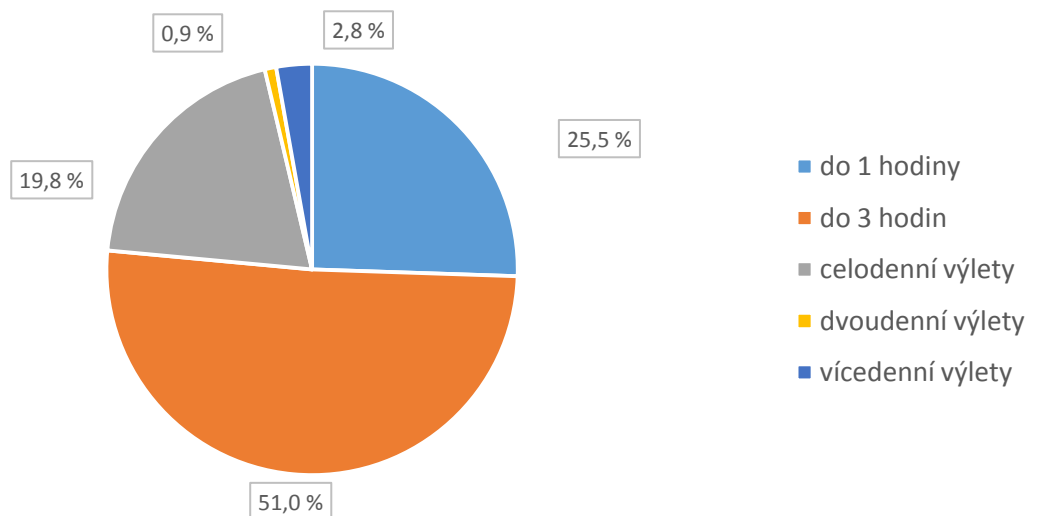
Data z otázky, nejvíce užívaný typ kola, se podobá s daty z otázky, typy kol respondentů. Horských kol se objevilo 57 kusů, trekingových kol 29 kusů a silničních kol 29 kusů. Elektrokolo pak nepoužívá žádný respondent, jelikož nikdo neuvedl, že elektrokolo vlastní.



Graf 5: nejvíce užívaný typy kola respondentů

Doba vyjížděky na kole

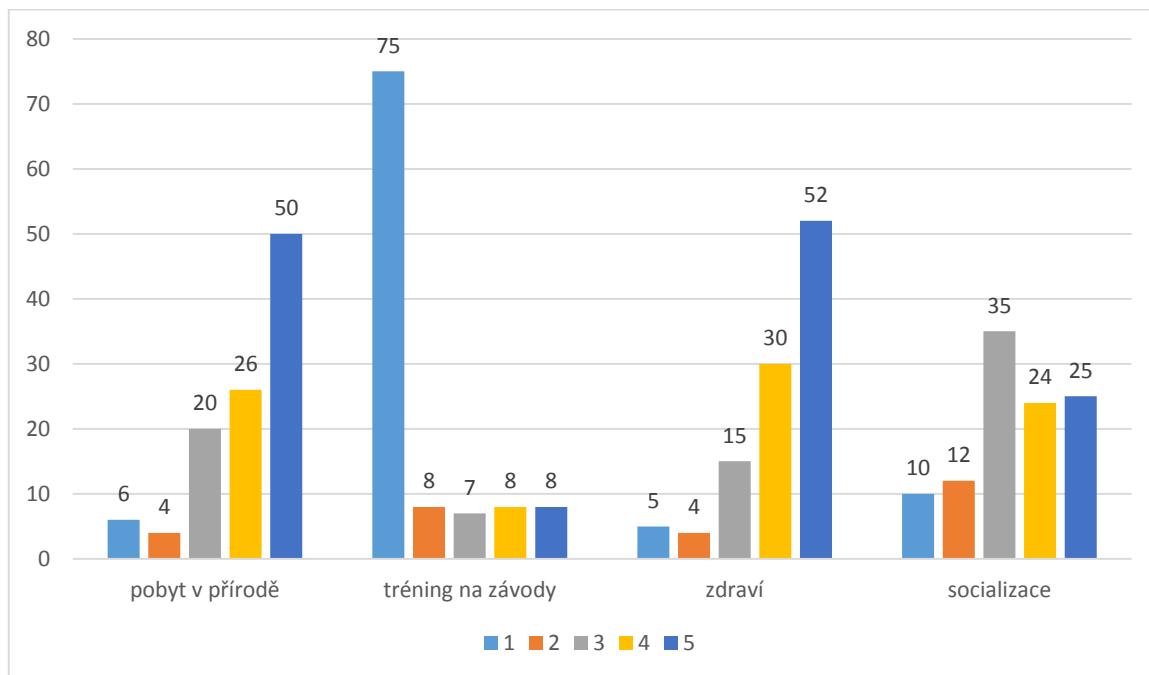
Na dvoudenní výlety jezdí z dotazovaných jen 0,9 %. Vícedenní výlety volí o něco více lidí (2,8 %). Celodenní výlety pořádá 19,8 % respondentů. Na projížďku na kole se do jedné hodiny vydává 25,5 % tázaných a nejvíce z nich se vydává na jízdy do třech hodin (51 %).



Graf 6: doba vyjížděky na kole

Hlavní důvody vyjížděky na kole

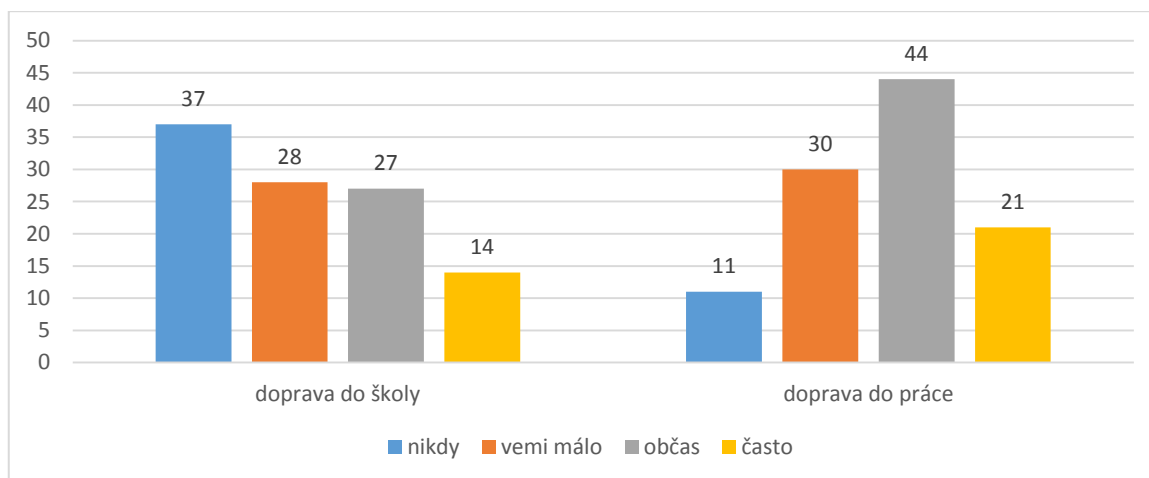
Zde respondenti přiřazovali prioritu k důvodu vyjížděky na kole (1 - nejnižší priorita, 5 - nejvyšší priorita). Z grafu můžeme vyčíst, že u tréninku na závody zvolilo 75 lidí nejnižší prioritu. Vyjížděku pro zdraví zvolilo jako hlavní důvod 52 dotazovaných a podobně na tom je i pobyt v přírodě, kdy nejvyšší prioritu zvolilo 50 lidí. U důvodu socializace se nejvíce lidí nemohlo rozhodnout a tak dali neutrální volbu (35 lidí).



Graf 7: hlavní důvody vyjížděky na kole

Doprava do práce/školy na kole

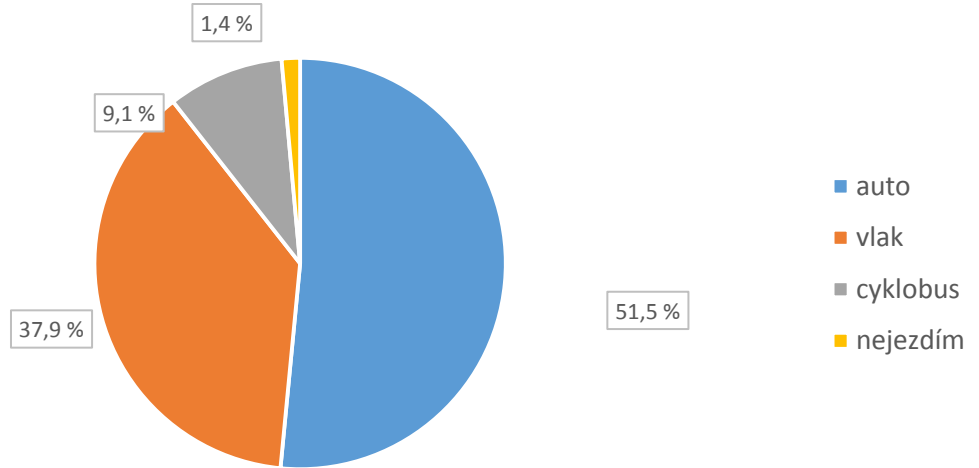
Respondenti málo kdy používají kolo na dopravu do školy. Ale 44 lidí odpovědělo, že se občas dopravují na kole do práce.



Graf 8: doprava do práce/školy na kole

Typ dopravy na cyklovýlet do jiného vzdáleného regionu

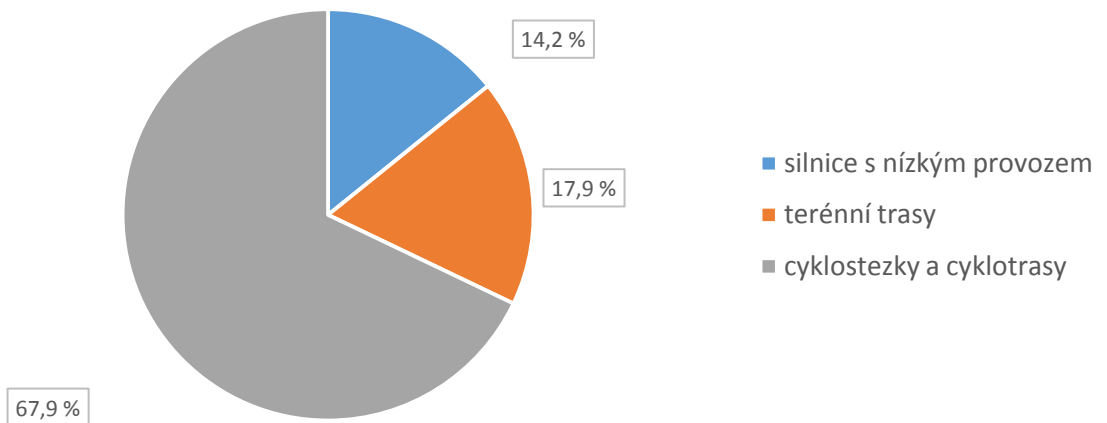
Až 51 % dotazovaných používá auto jako častý typ dopravy do jiného regionu. V závěsu se pak drží vlak, jako typ dopravy, se svými 37 % odpověďmi.



Graf 9: typ dopravy na cyklovýlet do jiného vzdáleného regionu

Výběr jízdni trasy

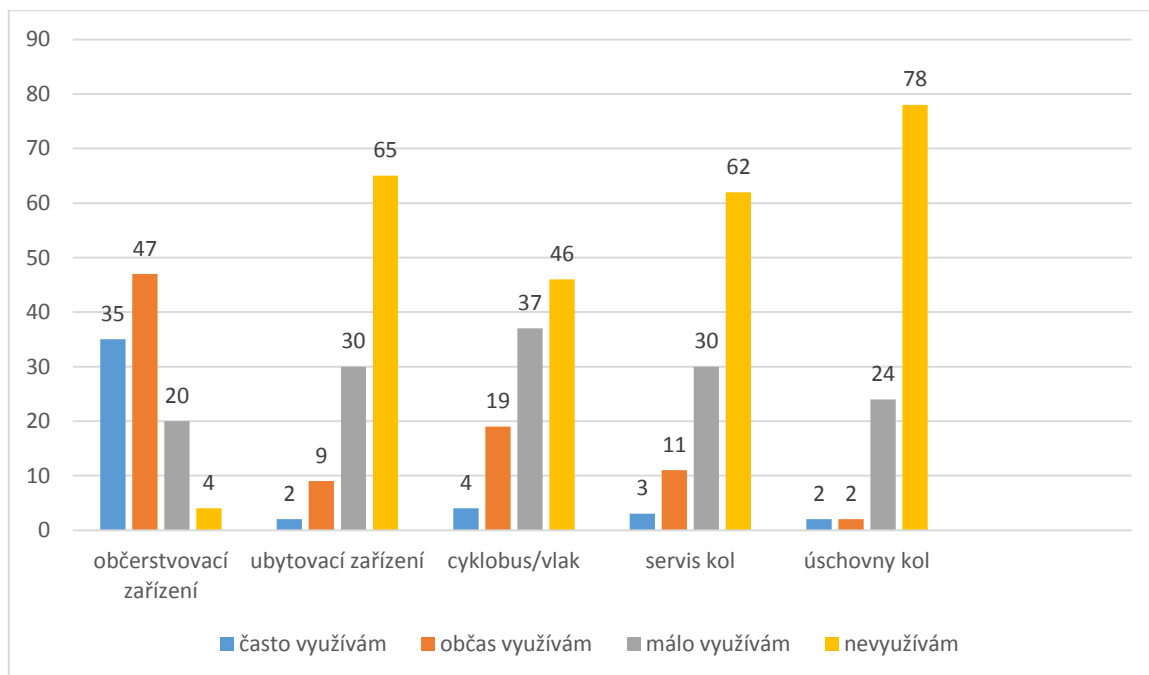
Dotazování nejčastěji používají cyklostezky a cyklotrasy (67 %). Dále pak 17 % respondentů využívá terénní trasy a 14 % silnice s nízkým povrchem.



Graf 10: výběr jízdni trasy

Využívané služby

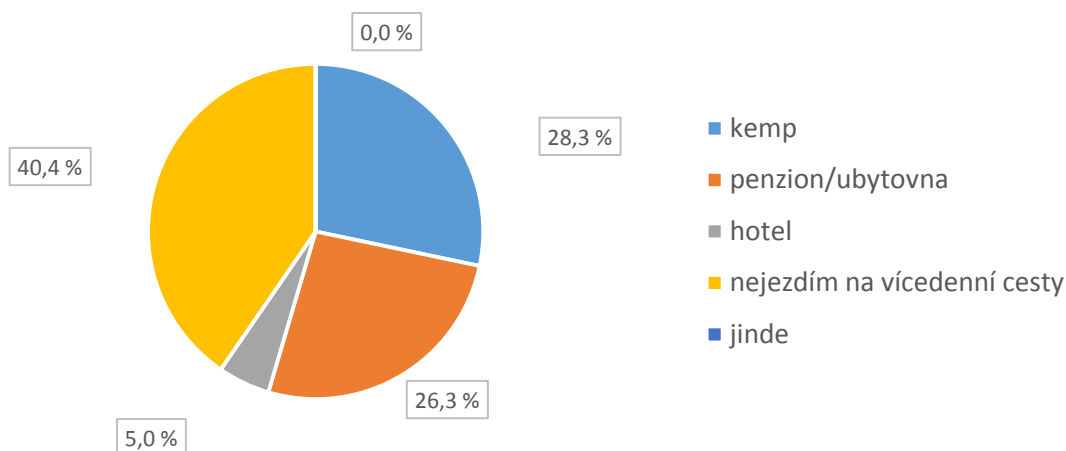
Z dotazníku vyplynulo, že 47 respondentů občas využívá občerstvovací zařízení. Kdežto 65 lidí uvedlo, že vůbec nevyužívají ubytovací zařízení při svých cestách. Taktéž respondenti uvedli, že nevyužívají cyklobus ani vlak. Z dotazovaných 62 respondentů nevyužívá servis kol a úschovnu kol.



Graf 11: využívané služby

Ubytování při vícedenní cestě na kole

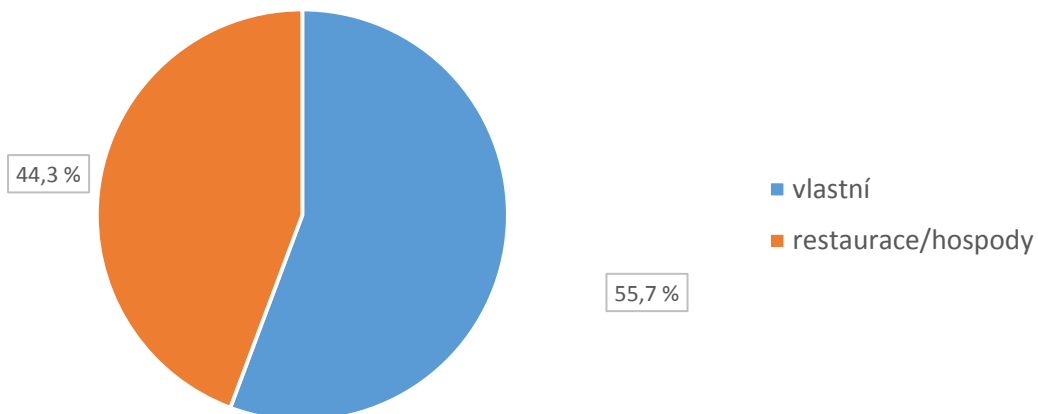
Větší skupina dotazovaných 40,4 % nejedí na vícedenní cestu na kole. Kemp si vybere 28,3 % dotazovaných, poté 26,3 % dotazovaných by si vybralo penzion/ubytovnu a posledních 5 % hotel.



Graf 12: ubytování při vícedenní cestě na kole

Občerstvení na cyklovýletě

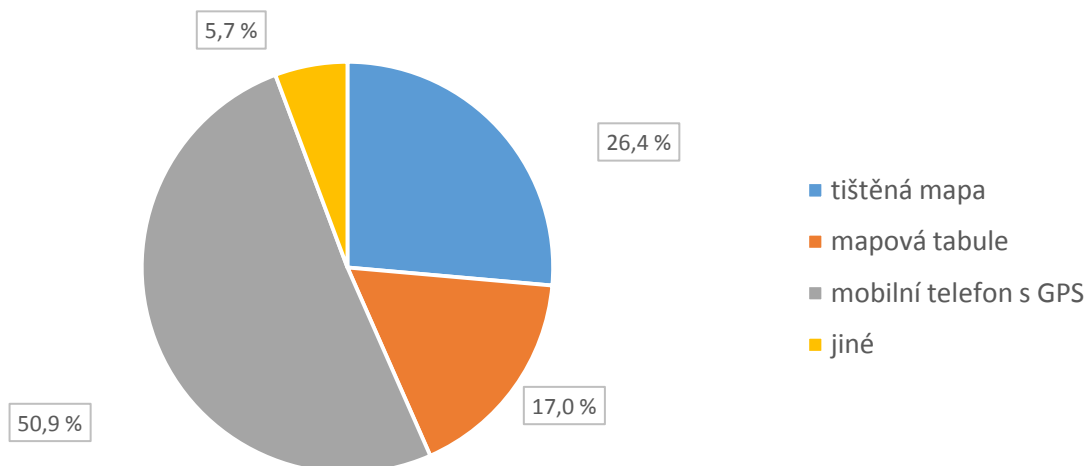
Vlastní zdroje využívá 55,7 % respondentů a 44,3 % využívá po cestě restaurace či hospody.



Graf 13: občerstvení na cyklovýletě

Orientace na cyklovýletě

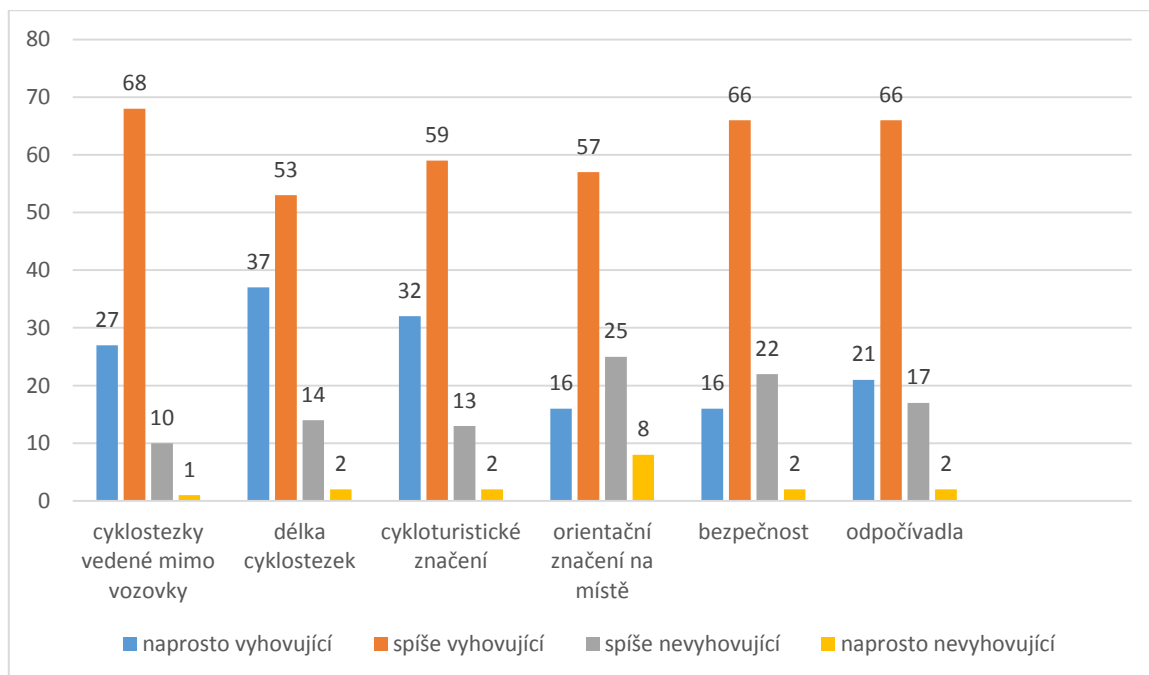
K orientaci na výletě si mobilní telefon s GPS vybere 50 % dotazovaných. Tištěnou mapu používá 26,4 %, mapovou tabuli pak 17 % dotazovaných.



Graf 14: orientace na cyklovýletě

Stav cyklostezek/cyklotras v okrese Vsetín

Respondenti určovali služby v okrese Vsetín převážně jako spíše vyhovující. Nejvíce kladných odpovědí získali cyklostezky vedené mimo vozovku a to od 68 respondentů. Délka cyklostezek naprosto vyhovuje 37 lidem. Naopak 25 respondentů bere orientační značení na místech jako spíše nevyhovující. Nespokojenost se objevila i u bezpečnosti.



Graf 15: stav cyklostezek/cyklotras v okrese Vsetín

Nejoblíbenější trasy

Na tuhle otevřenou otázku mohli respondenti odpovídat na své oblíbené trasy v okrese Vsetín. Nejčastěji zmiňovaná odpověď je trasa směr Rožnov pod Radhoštěm až do Horní Bečvy, okolí cyklostezky Bečva a cyklostezka směr Vsetín a dál do Velkých Karlovic. Mezi odpověďmi se objevily i trasy Soláň a hřeben Jeseníků, okolí Ratiboře či Bystřičky.

Co vadí/chybí v oblasti cykloturistiky v okrese Vsetín

Respondentům vadí přeplněné a neupravené cyklostezky, chybějící popsání turistických zajímavostí na trase, více cyklostezek a také nezpevněný povrch trasy pro in-line brusle směr Vsetín.

7 ZÁVĚRY

Pro svou bakalářskou práci jsem si vybrala Cyklostezku Bečva, protože je v okrese Vsetín jediná svého druhu a nadále stoupá v žebříčku oblíbenosti. V okrese Vsetín bydlím a také mám blízko k daným cyklostezkám a k jejím zajímavostem na cestě. Nejlepší možnost, jak zjistit spokojenost cykloturistů v okrese Vsetín bylo rozšíření a poslání dotazníkového šetření dané cílové skupině lidí. Sběr dat probíhal od začátku března do začátku června. Předpokládám, že respondenti pečlivě přečetli otázky a poté pravdivě odpověděli. Dotazník za danou dobu vyplnilo celkově 106 respondentů. Výsledky jsem poté vyhodnotila a využila ke své bakalářské práci. Obdobné jsou výsledky dotazníkového šetření v Moravskoslezském kraji v turistické oblasti Opavské Slezsko, které se uskutečnilo v roce 2016 (Tesař, 2016).

Nejvíce cyklisté podnikají vyjížďky na kole do 3 hodin, vícedenní výlety preferuje pouze 2 % dotazovaných, v průzkumu CzechTourismu se jednalo o 10 %. V dnešní době máme na výběr ze spousty jízdnic, silničních i horských kol na jakýkoliv povrch cesty. Horské kolo vlastní a používá 60 respondentů a z dotazovaných nikdo nepoužívá ani nevlastní elektrokolo. Trekingové kolo je hned v závěsu se svými 30 kusy.

Faktem je, že projížďka na kole slouží nejčastěji jako rekreace pro tělo a také je využívána pro rychlý přesun z místa na místo. 50 % dotazovaných označilo pohybovou stránku za nejdůležitější prioritu při vyjížďce na kole. Stejně procento lidí vyjíždí na kolo za účelem pobýt v přírodě. Ale pro 75 % dotazovaných nemá žádnou prioritu trénování na závody. To dokazuje, že nenáročná Bečevská cyklostezka se svou krásnou přírodou a klidnou trasou podél vody vyhovuje většině respondentů.

Do práce, či školy na kole vůbec nejezdí 37 % dotazovaných, 27 % jezdí jen občas a pro navštívení určitého místa (restaurace, kulturní událost) jezdí 44 % respondentů. Myslím, že v malém městě lidé do práce chodí nejčastěji pěšky nebo jedou autem či hromadnou dopravou. Pokud nevede cyklostezka k určitému místu, nemají dotazování důvod sednout na kolo. Z výsledku velkého průzkumu CzechTourismu vyplynulo, že 13 % dotazovaných jezdí do práce na kole (Tesař, 2016).

Z hlediska služeb při cykloturistice respondenti málo či vůbec nevyužívají cyklobus/vlak, úschovny a servis kol. Většina 55 % dotazovaných používá k občerstvení na cyklovýletech vlastní zdroje a 44 % restaurační zařízení a hospody. Výsledky můžou souviset s tím, kolik a v jakém rozmezí jsou umístěny občerstvovací

místa na cyklostezkách. Kdežto ubytování nevyužívá 40 % dotazovaných a jen pár lidí přespí u známých, v kempu nebo pod širým nebem venku. To dokazuje, že většina dotazovaných nejezdí na cyklovýlety do jiného regionu a využívají kolo jen na projížďku na nejbližší cyklostezce.

K orientaci na cyklovýletě v neznámém prostředí dotazovaní nejčastěji zadali mobilní telefon s GPS, což by souhlasilo s faktem, kolik mladých lidí ve věku 20 až 29 let vyplnilo dotazník. Každý teď vlastní mobilní telefon s neomezenými daty, kde se rychle můžou podívat na cestu. Kdežto z průzkumu z cyklo a inline na CzechTourismu vyšlo, že dotazovaní cykloturisti používají nejčastěji tištěnou mapu.

Při zjišťování výsledků na jaké úrovni by respondenti hodnotili úroveň cyklostezek a cyklotras v turistické oblasti v okrese Vsetín se odpovědi více přikláněli k spíše vyhovujícím. A to jak cyklostezky vedené mimo vozovky tak i bezpečnost a odpočívadla po cestě. Odpovědi naznačují, že by cykloturisti ocenili delší cyklostezky. Nespokojení jsou cyklisti s orientačním značením ve městě.

V otevřených otázkách na nejoblíbenější trasy v okrese Vsetín vede trasa z Valašského Meziříčí na Rožnov pod Radhoštěm a dále. Za ní se v závěsu drží trasa na Velké Karlovice a dále se objevili odpovědi na trasy směr Soláň, Horní Lideč, Nový Jičín, Hustopeče nad Bečvou, Hranice a Přerov. Cyklostezka na Rožnov pod Radhoštěm je velmi snadno dostupná, vyhovuje cykloturistům svým asfaltovým povrchem a častými odpočívadly po cestě. Na druhou otevřenou otázku respondenti odpovídali, co jim vadí či chybí na daných cyklostezkách. Odpovědi byly různé. Většinou se týkaly toho, že je málo odpočívadel na cestě, málo cyklostezek nebo plno lidí s kočárky či se psy na cyklostezkách. Nevyhovující je cesta směr Vsetín, která se nedá projet na in-linech. Většina respondentů by ocenila, kdyby se zkvalitnil povrch cesty tímto směrem.

8 SOUHRN

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zpracovat analýzu současného stavu cykloturistiky v okrese Vsetín. Tento okres jsem si zvolila, protože zde bydlím a na okolní cyklostezky často a ráda jezdím.

V teoretické části je stručně zmíněná historie cykloturistiky, oblečení a výbava cykloturistů, popis cyklotras a cyklostezek na daném území apod.

V závěrečné části práce jsou výsledky z dotazníku, kde cykloturisti popsali svůj pohled a spokojenost se stavem cyklostezek v turistické oblasti v okrese Vsetín. Dotazník vyplnilo 106 respondentů a z výsledků vyplývá, že většina lidí jezdí na kole se záměrem pobýt v přírodě. Dále pak práce obsahuje jednotlivé přílohy, jako například seznam grafů, obrázků a dotazník.

9 SUMMARY

The main objective of the bachelor thesis was to analyse the current state of cycling in the Vsetín district. I chose this district since I live there and I enjoy going cycling on these cycle tracks.

The theoretical part briefly describes topics such as the history of cycling, clothing and equipment of cyclists and the description of cycle paths and cycle tracks in the given area.

In the final part of the thesis the results of the questionnaire are showed, in which the cyclists described their views and satisfaction with the state of the cycle tracks in the tourist area in the Vsetín district. The questionnaire was completed by 106 respondents and the results show that most people go cycling in order to spend some time in the nature. Moreover, appendices such as a list of charts, pictures and questionnaires can be found there.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Cyklostezka Bečva. (2017). Retrieved 2. 6. 2017 from the World Wide Web:
<http://cyklostezkabecva.com>
- Cyklostrategie. (2013). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020*. Retrieved 2. 7. 2017 from the World Wide Web:
<http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>
- Cyklotrasy. (2006). Retrieved 5. 6. 2017 from the World Wide Web:
www.cyklotrasy.cz
- Czechtourism. (2011). Retrieved 28. 4. 2017 from the World Wide Web:
www.czechtrourism.cz
- Česko jede. (2017). *Rožnovská Bečva*. Retrieved 30. 5. 2017 from the World Wide Web: <http://www.ceskojede.cz/routes/96-roznovska-becva>
- Česko jede. (2011). *Výsledky cyklo a in-line průzkumu*. Retrieved 2. 7. 2017 from the World Wide Web:
https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=487415&n=cyklo-a-in-line-pruzkum-zaverecna-zprava
- Český statistický úřad. (2012). *Charakteristika okresu Vsetín*. Retrieved 30. 5. 2017 from the World Wide Web:
https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_okresu_vsetin
- Gerig, U., Frischknecht, T. (2004). *Jezdíme na horském kole*. Praha: Grada publishing
- Haymann, F., Stanciu, U. (2009). *Jak dokonale zvládnout horské kolo*. Praha: Grada publishing
- Hotel duo. (2017). *Cyklistévítáni*. Retrieved 10. 6. from the World Wide Web:
<http://www.hotel-duo.cz/cykliste-vitani/>
- Hrubíšek, I. (2016). *Historie Cykloturistiky v Čechách*. Retrieved 29. 5. 2017 from the World Wide Web: <http://www.muzeumkol.eu/historie-/historie-cykloturistiky-v-cechach/>
- Kotíková, H., Kotůlek, J. (2012). *Kvalita služeb v segmentu venkovského cestovního ruchu*. Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu: Olomouc.
- Košínová, M. (2011). *Desatero cykloturisty*. Retrieved 30. 5. 2017 from the World Wide Web: <http://www.trebonsko.cz/desatero-cykloturisty>
- Král, L., Makeš, P. (2002). *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press.
- Landa, P. (2005). *Cyklistika trénink a jeho plánování*. Praha: Grada publishing.

- Landa, P., Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada publishing.
- Lišková, J. (2005). *Kolo a děti*. Praha: Grada publishing.
- Ministerstvo dopravy. (2016). *Průběžná zpráva o naplňování Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020*. Retrieved 2. 7. 2017 from the World Wide Web: http://www.dobramesta.cz/cms_soubory/aktuality/46.pdf
- Mourek, D. (2011). *Cykloturistika Současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism.
- Ondráček, J., Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Masarykova univerzita Fakulta sportovních studií.
- Rožnov pod Radhoštěm. (2017). Retrieved 30. 5. 2017 from the World Wide Web: www.roznov.cz
- Sekera, J., Vojtěchovský, O. (2009). *Cyklistika: průvodcem tréninkem*. Praha: Grada publishing.
- Sidwells, Ch. (2003). *Bicykle a cyklistika*. Slovart, spol. s. r. o.
- Skeřil, M., Čegan, P. (2003). *Cykloturistika pro všechny*. Montanex a. s.
- Soulek, I., Martinek, K. (2000). *Cyklistika horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. Praha: Grada publishing.
- Stejskal, P. (2004). *Proč a jak se zdravě hýbat*. Presstempus, spol. s. r. o.
- Survio. (2017). *Cykloturistika v okrese Vsetín*. Retrieved 10. 3. 2017 from the World Wide Web: <https://www.survio.com/survey/d/A6C2O5P7E9Z1T0J5Q>
- Tesař, O. (2016). *Cykloturistika v turistické oblasti Opavské Slezsko*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Valašsko moje. (2017). *Cyklostezka Bečva*. Retrieved 30. 5. 2017 from the World Wide Web: <http://www.valasskomoje.cz/cyklostezka-becva>
- Vampulová, M. (2007). *Outdoorový průvodce Beskydy a Javorníky*. Praha: Grada publishing.
- Velké Karlovice. (2012). *Letní sporty: Cyklotrasy v okolí obce*. Retrieved 2. 6. 2017 from the World Wide Web: <http://www.velkekarlovice.cz/sport-a-turistika-cyklotrasy>
- Velké Karlovice. (2012). *Letní sporty: Turistika a cykloturistika*. Retrieved 3. 6. 2017 from the World Wide Web: <http://www.velkekarlovice.cz/sport-a-turistika-cykloturistika>
- Vitalia. (2017). *Desatero cyklistiky*. Retrieved 30. 5. 2017 from the World Wide Web: <http://www.vitalia.cz/specially/desatero-cyklistiky/>

Východní Morava. (2017). Retrieved 30. 5. 2017 from the World Wide Web:
www.vychodni-morava.cz

11 SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A MAP

Obrázek 1: okres Vsetín

Obrázek 2: rožnovská větev

Obrázek 3: vsetínská větev

Obrázek 4: karlovická větev

Graf 1: pohlaví respondentů

Graf 2: věk respondentů

Graf 3: bydliště respondentů

Graf 4: typ kola respondentů

Graf 5: nejvíce užívaný typ kola respondentů

Graf 6: doba vyjížděky na kole

Graf 7: hlavní důvody vyjížděky na kole

Graf 8: doprava do práce/školy na kole

Graf 9: typ dopravy na cyklovýlet do jiného vzdáleného regionu

Graf 10: výběr jízdní trasy

Graf 11: využívané služby

Graf 12: ubytování při vícedenní cestě na kole

Graf 13: občerstvení na cyklovýletě

Graf 14: orientace na cyklovýletě

Graf 15: stav cyklotras/cyklostezek v okrese Vsetín

12 PŘÍLOHY

Dotazník pro cyklisty v okrese Vsetín

1. Pohlaví

- a) **žena** b) **muž**

2. Věk

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

3. Bydlím v kraji?

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

4. Vlastním kolo?(může být více odpovědí)

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

5. Nejčastěji používám? (může být více odpovědí)

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

6. Na kole většinou vyjždím na dobu:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Při cykloturistice využívám tyto služby:

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

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

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

13. Na cyklovýletě k občerstvení využívám hlavně?

a, vlastní zdroje b, restaurační zařízení/hospody

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

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

15. Na jaké úrovni nyní hodnotíte cyklotrasy/cyklostezky v turistické oblasti v okrese Vsetín?

	Naprosto vyhovující	Spíše vyhovující	Spíše nevyhovující	Naprosto nevyhovující
a, cyklostezky vedené mimo vozovky	4	3	2	1
b, délka cyklostezek	4	3	2	1
c, cykloturistické značení	4	3	2	1
d, orientační značení ve městě	4	3	2	1
e, bezpečnost	4	3	2	1
f, odpočívadla	4	3	2	1

16. Vaše nejoblíbenější trasy v okrese Vsetín vedou v okolí?

Vaše odpověď:.....

17. Co Vám vadí, či chybí v oblasti cykloturistiky v okrese Vsetín?

Vaše odpověď:.....