

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

CYKLOTURISTIKA V TURISTICKÉ OBLASTI JESENÍKY

Diplomová práce

Autor: Bc. Petr Stalmach
Studijní obor: Rekreologie
Vedoucí práce: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.
Olomouc 2017

Bibliografická identifikace

Jméno a příjmení autora: Bc. Petr Stalmach

Název závěrečné písemné práce: Cykloturistika v turistické oblasti Jeseníky

Pracoviště: Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Katedra Rekreatologie

Vedoucí: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

Rok obhajoby: 2018

Abstrakt:

Diplomová práce je zaměřena na analýzu současného stavu cykloturistiky v oblasti Jeseníky a návrhy na její zlepšení. Teoretická část popisuje základní pojmy z oblasti turistiky a cestovního ruchu, na které navazuje samotná cykloturistika. V dalších kapitolách se věnuje vzniku jízdního kola, vývoji cyklistiky v Evropě a České republice. Součástí práce jsou také aktuální projekty podporující cykloturistiku a detailní popis značení, cyklotras a cyklostezek. V teoretické části jsou dále popsány aktuální trendy v zahraničí v oblasti drážních stezek a elektro kol.

Praktická část diplomové práce detailně popisuje tematickou Čarodějnickou cyklotrasu s nabízenými službami a vyhodnocuje dotazníkové šetření. Dotazník vyplnilo 150 respondentů. Z výsledků vyplývá, že většina respondentů využívá jízdní kolo každý týden a využívají převážně horská a trekingová kola kvůli sportu a zdraví. Většina dotazovaných je spokojena s využíváním cyklostezek a cyklotras v oblasti Jeseníky a jejím značením. Většina dotazovaných zná Čarodějnickou cyklotrasu a část jich ji také sama projela.

Klíčová slova: Cykloturistika, Jeseníky, Čarodějnická cyklotrasa, jízdní kolo, cestovní ruch

Souhlasím s půjčováním závěrečné písemné práce v rámci knihovních služeb.

Bibliographical Identification

Author's first name and surname: Bc. Petr Stalmach

Title of the thesis: Cycling tourism in the tourist area Jeseníky

Department: Palacký University, Faculty of physical culture, Department of Recreationology

Supervisor: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

The year of the presentation: 2018

Abstract:

The diploma thesis is focused on the analysis of the current state of cycling in the area of Jeseníky and suggestions for its improvement. The theoretical part describes the basic concepts of tourism, which are followed by the cycle tourism itself. In the next chapters, he focuses on the creation of a bicycle, the development of cycling in Europe and the Czech Republic. Part of the work is also current projects supporting cycling and detailed description of signs, biking trails and cycle paths. In the theoretical part are described the current trends abroad in the field of railway tracks and e-bikes.

The practical part of the diploma thesis details the thematic Witch trail with the offered services and evaluates the questionnaire survey. The questionnaire was completed by 150 respondents. The results show that most respondents use the bicycle every week and use mostly mountain and trekking bikes for sports and health. Most of the respondents are satisfied with the use of bicycle routes and cycle paths in the Jeseníky area and its marking. Most of the respondents know the Witch trail, and some of them have also performed.

Keywords: Cycle tourism, Jeseníky Mountains, Witch trail, Bicycle, Tourism

I agree with lending the thesis within the librarian services.

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou 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 diplomové práce.

Obsah

1 ÚVOD	8
2 KAPITOLA OBSAHUJE HLAVNÍ POJMY VZTAHUJÍCÍ SE K CYKLISTICE, CESTOVNÍMU RUCHU A CYKLOTURISTICE.....	9
2.1 POJMY V CYKLOTURISTICE	9
2.1.1 Charakteristika turistiky.....	9
2.1.2 Charakteristika cykloturistiky	10
2.1.3 Cestovní ruch	11
2.2 VZNIK JÍZDNÍHO KOLA	13
2.3 HISTORIE CYKLOTURISTIKY	15
2.3.1 Vývoj v Evropě.....	15
2.3.2 Vývoj v České republice.....	16
2.4 PROJEKTY PODPORUJÍCÍ CYKLOTURISTIKU	17
2.4.1 EuroVelo	17
2.4.2 Stezky Greenways.....	19
2.4.3 Projekt Cyklisté vítání.....	20
2.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	20
2.5.1 Cyklistická doprava a výhody jízdy na kole	20
2.5.2 Přeprava kol.....	22
2.5.3 Povinná výbava.....	23
2.5.4 Pomůcky pro orientaci na kole.....	25
2.5.5 Cyklostezka	26
2.5.6 Cyklotrasa	27
2.5.7 Cyklopruh.....	27
2.5.8 Cykloturisté.....	28
2.5.9 Desatero cykloturisty.....	29
2.6 DRUHY CYKLOTRAS.....	30
2.7 ZNAČENÍ CYKLOTRAS	32
2.8 STÁTNÍ PODPORA CYKLISTIKY.....	36
2.9 CYKLOTURISTIKA V ZAHRANIČÍ.....	38
2.9.1 Využití bývalých železničních tratí.....	38
2.9.2 Elektro kola	40
3 CÍL PRÁCE	41
3.1 Dílčí cíle	41
3.2 Úkoly	41
4 METODIKA PRÁCE.....	42
VLASTNÍ TERÉNNÍ PRŮZKUM – CHARAKTERISTIKA ČARODĚJNICKÉ CYKLOTRASY	42
ČARODĚJNICKOU TRASU JSEM PROJEL VE DNECH 1. A 2. ŘÍJNA, A UVEDL SVÉ KOMENTÁŘE DO ITINERÁŘE TRASY. V SOULADU S CÍLEM PRÁCE JSEM HODNOTIL STRAVOVACÍ SLUŽBY, CYKLISTICKÉ ZNAČENÍ, PROFIL A POVRCH CYKLOTRASY.	42
5. CYKLOTURISTIKA V TURISTICKÉ OBLASTI JESENÍKY.....	43
5.1 VYMEZENÍ POLOHY JESENÍKŮ	43
5.2 CHKO JESENÍKY	43
5.3 SWOT ANALÝZA.....	45
5.4 CYKLOTRASY A CYKLOSTEZKY V OBLASTI JESENÍKY	46
5.5 ČARODĚJNICKÁ CYKLOTRASA	46
5.5.1 Itinerář trasy	49
5.5.2 Hodnocení cyklotrasy.....	60
5.5.3 Cykloservisy v oblasti Jeseníky	61

5.5.4 Ubytovací a stravovací zařízení zapojené v projektu Cyklisté vítání	61
6 VÝSLEDKY VÝZKUMU	62
7 DISKUSE.....	72
8 DOPORUČENÍ.....	73
9 SOUHRN	74
10 SUMMARY	75
11 REFERENČNÍ SEZNAM	76
12 PŘÍLOHY	81

1 ÚVOD

Cykloturistika je a bude velkou součástí cestovního ruchu. Počet značených cyklotras a kvalita cyklostezek je každoročně na vzestupu díky nejrůznějším projektům a dotacím z evropské unie. Může za to také zvyšující se povědomí o zdravém životním stylu, aktivní dovolená či stále více populární výlety po České republice.

Jeseníky a přilehlé regiony nabízí pro cyklisty výjimečné zážitky. Jak přírodní, tak i kulturně historické. O všech těchto krásách a zajímavostech bude tato práce pojednávat.

Oblast Jeseníky jsem si vybral záměrně, vzhledem k tomu, že zde celý život trávím hodně volného času v přírodě hlavně sportem. Již od malička se věnuji mnoha sportům a cyklistika je jedním z nich. Také mě zajímá turistika, cestování a poznávání, což vedlo z této diplomové práce o cykloturistice v oblasti Jeseníky.

V teoretické části se bude diplomová práce zabývat základními pojmy z oblasti turistiky a cestovního ruchu, na které bude navazovat samotná cykloturistika. V dalších kapitolách se bude věnovat vzniku jízdního kola, vývoji cyklistiky v Evropě a České republice. Součástí práce budou také aktuální projekty podporující cykloturistiku a detailní popis značení, cyklotras a cyklostezek. Práce pojedná také trendy v zahraničí v oblasti cykloturistiky. Konkrétně přebudování bývalých železničních koridorů na cyklotrasy a vzestup popularity elektro kol.

Praktická část diplomové práce detailně popíše tematickou Čarodějnickou cyklotrasu a nabízené služby v jejím okolí. Bude také zpracovaná SWOT analýza oblasti Jeseníky. Samotný výzkum pomocí dotazníkového šetření se bude soustředit na kvalitu služeb a značení, ze kterého vzejde hodnocení pro zkvalitnění cykloturistiky v oblasti Jeseníky.

2 KAPITOLA OBSAHUJE HLAVNÍ POJMY VZTAHUJÍCÍ SE K CYKLISTICE, CESTOVNÍMU RUCHU A CYKLOTURISTICE.

2.1 Pojmy v cykloturistice

2.1.1 Charakteristika turistiky

Důležitou složkou životního režimu člověka je rozvoj tělesné kultury, která využívá pohybovou aktivitu k optimálnímu psychickému a fyzickému stavu člověka. Její součástí je i turistika a sporty v přírodě. Rozvoj tělesné kultury je dán společenskými podmínkami.

Tělesnou kulturu dělíme podle většiny autorů na základní subsystemy:

- tělesnou výchovu,
- sport,
- pohybovou rekreaci,
- turistiku,
- rehabilitaci pohybem,
- pohybové umění. (Ondráček, Hřebíčková 2007)

Turistika - komplex činností spojených s aktivním pohybem a pobytem v přírodě; má za cíl poznání přírodních a společenských poměrů ve zvolené oblasti; k tomu využívá odborně technických znalostí a dovedností. (Ondráček, Hřebíčková 2007)

Turistika a sporty v přírodě se uplatňují ve volném čase. Často se stává, že se zaměňují slova turistika a cestovní ruch. Sport charakterizuje úsilí o dosažení nejvyšší výkonnosti ve zvoleném odvětví, v turistice nejde na prvním místě o výkon, organismus tedy není vystaven hraničním nárokům. (Ondráček 2006)

Podle Louky (et al., 2010, 14) můžeme turistiku definovat jako: „...souhrn činností využívajících aktivní pohyb a pobyt v přírodě k poznávání historických, společenských a přírodních památek, zajímavostí apod.“ Z jeho pojetí turistiky vyplývá, že cílem turistiky je komplexní rozvoj osobnosti s využitím tělesných cvičení ve spojení s kulturně-poznávací činností.

Příroda poskytuje i velké možnosti smyslového vnímání, turistika rozvíjí smysl pro krásu a citové vjemy, poskytuje mnoho příležitostí k výchově kladných morálních vlastností nenásilnou cestou. Tvoří základ při zotavování každé věkové kategorie i s oslabeným zdravím, je součástí i netělovýchovných organizací. (Ondráček 2006)

„Sport je specifická, přísně organizovaná činnost tělocvičného i jiného pohybového, technického či intelektuálního charakteru s dominující výkonovou motivací a z ní vyplývající prožitkovostí, realizující se v dosahování absolutně či relativně maximálního výkonu v přesně vymezených a kontrolovaných podmínkách soutěže“ (Hodaň, 1997, 79).

V publikaci Dictionary of Sport Studies je sport tourism definován jako „všechny formy aktivní i pasivní účasti na sportovních aktivitách organizovaných za komerčním i nekomerčním účelem, které si vyžadují pobyt mimo domov nebo pracoviště (Malcolm, 2008, 247)“.

2.1.2 Charakteristika cykloturistiky

Cykloturistiku lze chápat jako pohyb vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole v přírodě nebo v městských podmínkách, který má stanovený cíl či odůvodnění, ale nemá soutěžní ambice. Je to druh turistiky, při níž je klíčové využití jízdního kola. Podle prostředí, v kterém bude prováděna, je vhodné zvolit druh kola. Pro cykloturistiku prováděnou v terénu je ideální horské kolo, pro pohyb na silnici je vhodné kolo silniční. Trekingové kolo je mezistupněm mezi předchozími typy. (Ondráček, Hřebíčková 2007)

Jako jedna z mála lidských činností splňuje starořeckou myšlenku „kalokagathía“, protože cykloturistikou rozvíjíte nejen fyzickou zdatnost, ale i duši (příroda, pamětihodnosti, duševní relaxace). Tuto základní ideu musíte mít na paměti: Nesmíte být pouhým „hltačem kilometrů“, ale užívat si krásné zážitky a dávat pozor na případné zranění. (Skeřil, Čegan, 2003)

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.

Je prováděná na všech typech silničních, horských i trekkingových kol dosahuje v současnosti velkého rozmachu a lze se domnívat, že počet lidí, kteří si oblíbili tento druh aktivity na kole, bude nadále stoupat. Důležitým motivujícím prvkem jako ostatně i v dalších lidských činnostech je sociální nebo lépe společenský kontakt. Při společném provozování tohoto sportu máme dvojí užitek. Získáme nové známe a ještě uděláme něco prospěšného pro svoje zdraví. Zároveň si ověřujeme, jestli jsme dosáhli nějakého výraznějšího pokroku. Jaký má smysl sápat se na dvou kolech na kopec, když si o tom nemáme nikým popovídat. (Soulek, Martinek, 2000)

Je to také forma sportovního cestovního ruchu, která využívá kola jako prostředku přemístování. Je spojená s pohybem ve volné přírodě. Pokládá se za ekologickou formu cestovního ruchu, kolo je nehlučné, neprodukuje exhalace, je šestkrát rychlejší než chůze, je možné jím dosáhnout místa, kam se jiný dopravní prostředek nedostane a potřebuje desetkrát méně místa na parkování než automobil. (Gúčik, 2004)

Budoucnost cyklistiky v přírodě není až tak jednoduchá, jak se zdá. Zachování volnosti cyklistů na lesních cestách, jejich rozšiřování a zlepšování dalších podmínek pro cykloturistiku závisí především na shodě a kooperaci ochránců, politiků, lesníků a akčních místních skupin a komunit. (Johnson, Bonham, 2015)

Lamont (2009, 5) definuje cykloturistiku takto: „Výlety zahrnující minimální vzdálenost 40 km od bydliště osoby a přenocování (pro jednodenní výlety) nebo výlety zahrnující minimální cykloturistickou složku 50 km a minimálně čtyři hodiny od domova (pro celodenní výlety) z nichž je hlavním účelem této cesty cyklistika, zahrnující aktivní účast nebo pasivní pozorování, dovolenou, rekreaci nebo volný čas.“

2.1.3 Cestovní ruch

Cestovní ruch je činnost osoby, cestující ve volném čase na přechodnou dobu do místa mimo její trvalé bydliště, a to za jiným účelem, než je vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném městě. (Drobná, Morávková 2007)

Cestovní ruch je dle definice WTO (Světové organizace cestovního ruchu) charakterizován jako „činnost lidí, spočívající v cestování a pobytu v místech mimo místa jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho uceleného roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely.“ (Čertík a kol 2001, 15)

Cestovní ruch je komplexní, mnoha oblastmi a z mnoha hledisek se prolínající společenský jev bez jakýchkoli pevně stanovených hranic, který je synergickým souhrnem všech jevů, vztahů a dopadů v časoprostorovém kontextu, souvisejících s narůstající mobilitou lidí, motivovanou uspokojováním jejich potřeb v oblasti využití volného času, rekreace, cestování a poznání, dále v oblasti sociální, kulturní a dalších oblastech. Jevovou náplní cestovního ruchu jsou především souhrnné aktivity jeho účastníků, procesy související s budováním a provozováním zařízení poskytujících těmto účastníkům služby, aktivity spojené s rozvojem a ochranou zdrojů pro jeho funkci, souhrn politických a veřejnosprávních aktivit (politika, propagace a regulace cestovního ruchu, mezinárodní spolupráce apod.) a současně i reakce místních komunit a ekosystémů na uvedené aktivity (zpětná vazba). (Kolektiv autorů, 2006)

Goeldner a Ritchie (2011) uvádí, že primárně cestovní ruch tvoří lidé, kteří navštěvují specifická místa za účelem poznávání památek, navštěvují přátelé a příbuzné, cestují za účelem uvolnění, rekreace a pobavení.

Autoři M. Pásková a J. Zelenka (2002) uvádějí, že rozšířené pojetí cestovního ruchu vychází z vnímání cestovního ruchu jako komplexního procesu, který zasahuje nejen jeho účastníky, ale také poskytovatele služeb, destinace, v nichž je cestovní ruch realizován. Dále uvádějí, že atraktivita cestovního ruchu je zajímavá součást přírody a přírodní podmínky, sportovní, kulturní nebo společenský objekt, kulturní, sportovní, společenská nebo jiná událost, přitahující účastníky cestovního ruchu.

Sportovní cestovní ruch Pásková a Zelenka (2002) vymezují jako formu cestovního ruchu, jejíž účastníci jsou diváky nebo aktivními sportovci (příležitostnými, rekreačními, výkonnostními nebo vrcholovými) různých druhů outdoorových i indoorových, letních i zimních sportovních soutěží, závodů, sportovních masových akcí.

2.2 Vznik jízdního kola

Již Sumerové v době asi 4500 př.n.l. vynalezli kolo jako takové. Používalo se na povozy tažené zvířecí nebo lidskou silou. První zmínka o stroji připomínající jízdní kolo je z doby okolo roku 1300 př.n.l. a nalézá se v hrobce egyptského vládce Tutanchamona. Nákresy v hrobce ukazují zařízení poháněné odražením nohou od země, což se podobá stroji Karla Draise, o kterém bude zmínka později. Malíř, ale taktéž vynálezce strojů pro pobavení lidí z vyšší společnosti, Leonardo da Vinci (1492), se zamýšlel nad možností, jak se vlastní silou přepravovat. Jeho náčrty kol se podobaly těm dnešním kolům. Měly rám s řídky, dvě kola, sedlo a pedály pohánějící pomocí řetězu zadní kolo. (Eliáš, 2017)

První člověk, který v roce 1650 sestrojil vozidlo poháněné lidskou silou, byl hodinář Johan Hautzche. V roce 1791 sestrojil Francouz Mede de Sivrac dřevěný bicykl – celeriferu. Ale prakticky až rokem 1813 začal rozvoj moderní cyklistiky a dopravním prostředkem, který se podobal dnešnímu kola, se stala tzv. Draisina, počestněně drezína. Byla sestrojena Němcem Karlem Friedrichem Draisem, po kterém dostala i jméno. Drezína by se dala nazvat koloběžkou pro dospělé. Jezdec na ní seděl obkročmo a při jízdě se odrážel nohama od země, protože neměla žádné pedály, jen dřevěná kola, jednoduché sedlo a řídky. Snahy tento vynález patentovat byly úspěšné až v roce 1818. K přesvědčení úředníků na patentovém úřadě bylo zapotřebí prokázat použití kola v běžném životě. A proto se Drais vydal v roce 1817 na cestu z Mannheimu až k francouzským hranicím trvající normálně 16 hodin. On ji však zvládl o čtvrtinu času rychleji! Dosáhl rychlosti 15 km/hod. Stroj byl díky své nepohodlnosti často přezdívaný kostičas. Kromě toho, že se sedělo přímo na dřevěném rámu, brzdilo se patami. Je samozřejmé, že v průběhu času se mechanici snažili drezínu vylepšit. Hlavně tak, aby se jezdec nemusel odrážet nohama. S řešením přišel Francouz Pierre Michaux v 60. letech 19. století. Na osu předního kola přidělal tzv. kliky, dnešní šlapky a „vélocipede“, jak svůj stroj nazval, byl na světě! Svou rychlostí snadno předjel drezínu, o čemž vypovídá jeho vítězství v památném závodě v Saint-Cloudu u Paříže v roce 1868. Michaux měl po tomto úspěchu mnoho zakázek nejen z Evropy, ale i z Ameriky! Vznikla první továrna na jízdní kola na světě - Michaux & Lallement. Po té vznikaly i další. (Eliáš, 2017)

V Anglii začali používat místo ocelových ráfků gumových obručí. Zkušenost později ukázala, že čím je přední kolo větší, tím delší dráhu vykoná velocipéd na jedno šlápnutí. Postupně se tedy přední kolo zvětšovalo a naopak zadní zmenšovalo, až dostal velocipéd podle svého nového vzhledu i nový název, „vysoké kolo“. Nevýhodou bylo, že toto kolo bylo velmi vratké. Na vysokém kole nemohl jezdit každý, ani ženy, děti, natož starší lidé. Proto byl

vynalezen tricikl. Byla to tříkolka se dvěma koly vzadu a jedním malým vepředu, nebo měla dvě kola za sebou a třetí po straně jako u motocyklu se sajdkárou. Tato kola byla velmi oblíbená, hlavně pro svoji stabilitu a možnost jezdit ve dvou osobách. Konstrukce, která směřovala k bicyklu se nazývala “kangaroo“ neboli klokan. Prodloužila ramena vidlic vysokého kola a umístila v nich dva řetězové převody. Tento typ kola byl označován jako “bezpečnostní bicykl“. (Eliáš, 2017)

Roku 1885 se objevil tzv. “Rover Safety“ – první předchůdce skutečného nízkého kola. Byl vytvořený Williamem Suttonem a Johnem Starleyem. Úspěch roverů byl jednoznačný, hlavně díky použití pneumatik! Podobu dnešním pneumatikám dal v roce 1890 irský zvěrolékař John Dunlop. Na přelomu 19. a 20. století bylo technické uspořádání bicyklu podobné jako dnes až na jednu věc. Byly jí brzdy! Brzdilo se tzv. kontrolováním, což bylo zadržování otáčení pedálů. Jezdec si tedy neodpočinul ani při jízdě z kopce. Tento problém vyřešil pan Bowden, který vynalezl axiální brzdy působící z obou stran na ráfek obou kol. Později se rozšířila tzv. brzda zpáteční, která brzdila pouhým zpětným sešlápnutím (dle výrobce zvaná “torpedo“). Vypadalo to, že vývoj kol byl ukončen. Na přelomu 70. a 80. let 20. století se ale objevila další novinka, horská kola! (Eliáš, 2017)



Obr. č. 1: Drezína barona von Draise
(Zdroj: <http://www.pepcak.webzdarma.cz/kolo.htm>)
<http://www.pepcak.webzdarma.cz/kolo.htm>)



Obr. č. 2: Velociped s klikami
(Zdroj:

2.3 Historie cykloturistiky

Historie cykloturistiky sahá až na počátek 19.století, kdy bylo vynalezeno jízdní kolo. Ale o cykloturistice jako takové můžeme začít mluvit až od poloviny 19.století, kdy jezdci na kolech uskutečňovali první výlety po okolí.



Obr. č. 3: První společné výlety na kolech
(Zdroj: <http://www.pepcak.webzdarma.cz/kolo.htm>)

2.3.1 Vývoj v Evropě

Postupem času se kolo popularizovalo a zlevňovalo a jezdila na něm stále větší část populace. Lidé do práce, na výlety, začalo se i závodit – vznikla jak silniční, tak dráhová cyklistika. První organizovaný závod na světě se konal 31.5.1868 v Paříži na okruhu v parku St.Cloude z popudu Micheauxových – výrobců kol s použitím prvních brzd. Závod můžeme přiřadit k pradráhové cyklistice, byl dlouhý 1200 m. O rok později se jel závod v Rakousku – Uhersku, v Brně – Lužánkách. V květnu 1869 se uskutečnil meziměstský závod na trase Londýn – Bristol. Byl to závod hlavně propagačního charakteru, jelikož jím chtěli docílit toho, aby bylo kolo uznáno jako dopravní prostředek. Téhož roku v listopadu se konal první silniční závod mezi Paříží a Rouenem na 126 km, účastnilo se ho 198 závodníků. Roku 1903 vypsali dva francouzští novináři etapový závod dlouhý 2400 km. Byl pojmenován Tour de France a jezdí se dodnes. Rozvoj cykloturistiky byl v Evropě zbrzděn politickoekonomickým vývojem a světovými válkami. Po válce se spíše rozvíjela motorová doprava, než-li cyklistická a kolo přestávalo být dopravním prostředkem. Dochází ke vzniku cykloturistiky jako formy aktivního odpočinku. (Vrba, 2006)

2.3.2 Vývoj v České republice

Historie cykloturistiky souvisí s vynálezem kola roku 1813. Z počátku bylo kolo určeno pro zábavu a radost. V polovině 19. století ale pominulo období módního trendu a došlo k selekci cykloturistů a jejich organizaci v klubech. Náplní klubů bylo rozšíření praktického využití kola a organizování různých výletů. Základy ke vzniku České ústřední jednoty velocipedistů sdružující čtyři kluby s téměř 150 členy byly položeny v listopadu roku 1883 v Praze – Smíchově. Český svaz cyklistiky je nejstarším sportovním svazem v České republice a řadí se mezi jeden z nejstarších svazů na světě. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Vývoj cykloturistiky v ČR během posledních dvou desetiletí je charakteristický především extensivním rozšiřováním sítě cyklotras až na současných cca 44 000 km, ale zároveň i zvyšující se poptávkou po bezpečných a dobře vybavených cyklotrasách. Regionální systémy tras dobře fungují v jednotlivých krajích (např. na Jižní Moravě a v Jižních Čechách, v Karlovarském či Královéhradeckém a Plzeňském kraji), dálkové cyklotrasy jsou naproti tomu dlouhodobě rozvíjené např. v Ústeckém kraji. Na úrovni všech krajů jsou vedeny pasporty kvality tras a značení dle jednotného modelu. Digitalizované pasporty sítě krajských cyklotras se stanou i základem pro národní úroveň a stanou se celorepublikovým standardem. Na krajské úrovni jsou jednotliví krajszí cyklokoordinátoři odpovědní za úseky dálkových cyklotras, kteří komunikují s koordinačním místem dálkových tras (tuto funkci zatím plní alespoň pro trasy EuroVelo CDV a Nadace Partnerství, v budoucnu by tuto funkci mělo plnit Česko jede). Koordinační místo pro dálkové cyklotrasy má být finančně podporováno MMR a je ve spolupráci s cyklokoordinátory krajů zodpovědné za odpovídající kvalitu tras, značení a jeho údržbu. (www.cyklodoprava.cz)

2.4 Projekty podporující cykloturistiku

2.4.1 EuroVelo

Celkem 15 mezinárodních dálkových cyklistických tras v celkové délce přesahující 70.000 kilometrů – to je mezinárodní síť s názvem EuroVelo propojující všechny země Evropy. Již v polovině 90. let připravila Evropská cyklistická federace návrh ambiciózního projektu, jehož cílem bylo vytvoření evropské sítě cyklotras, která bude základním stavebním kamenem pro rozvoj evropské cykloturistiky. Během patnácti let se za podpory Evropské unie a ve spolupráci s mnoha národními partnery, včetně českého zástupce, Nadace Partnerství, podařilo Evropské cyklistické federaci navrhnout vedení jednotlivých tras a zároveň vyznačit velkou část z nich. Zároveň projekt EuroVelo zahrnuje nejrůznější aspekty silniční dopravy – cestovní ruch, rekreaci, ochranu životního prostředí, plynulost provozu a jeho bezpečnost, ale i rozvoj regionální infrastruktury a v neposlední řadě i podporu kulturní výměny. Jednotlivé trasy se tak stávají velkou výzvou pro obce a podnikatele podél tras EuroVelo. Síť totiž přináší cykloturistům jízdu atraktivními místy a vede je podél historických i přírodních památek světového formátu. Českou republikou prochází hned 4 trasy EuroVelo – 4, 7, 9 a 13. Jako první u nás byl vyznačen úsek EuroVelo 9 (Jantarová trasa) v Jihomoravském kraji. (www.greenways.cz)



Obr. č. 4: Mezinárodní síť cyklotras EuroVelo
(zdroj: www.eurovelo.cz)



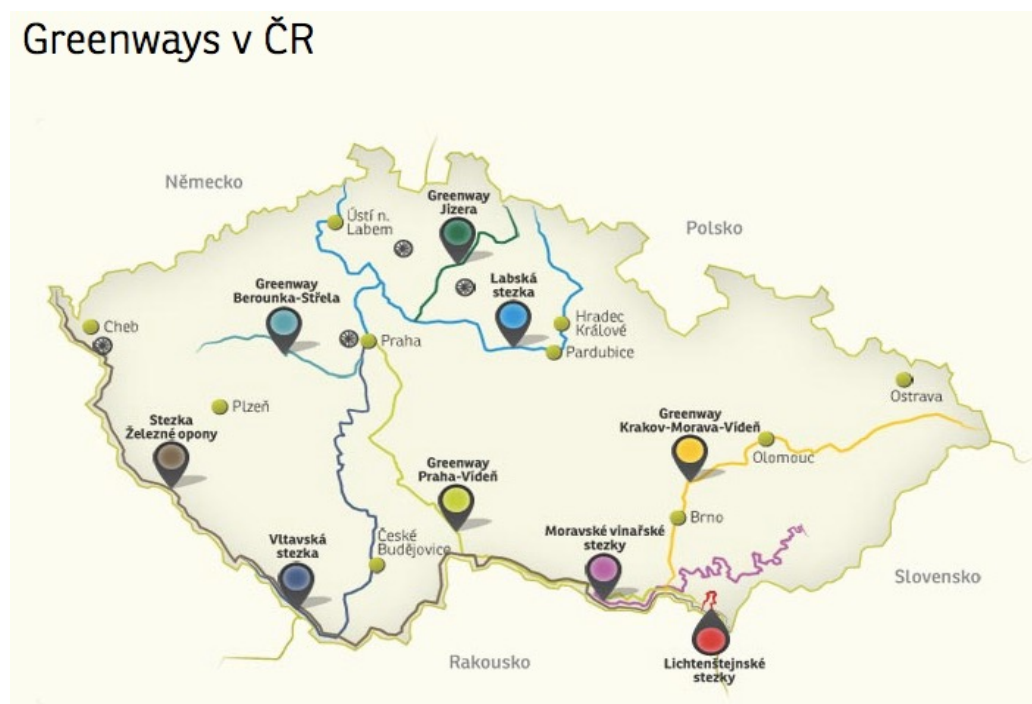
Obr. č. 5: Cyklotrasy EuroVelo vedoucí přes Českou republiku
(zdroj: www.eurovelo.cz)



Obr. č. 6: Trasy mohou být značeny ve čtyřech provedeních
(zdroj: www.eurovelo.cz)

2.4.2 Stezky Greenways

Jde o jeden z projektů Nadace Partnerství, nejvýznamnější české nadace podporující ekologické projekty v ČR. Cílem Greenways je vytvoření sítě cyklotras, na které jsou navázány služby pro turisty. Do projektu se zapojují nejenom obce a města, ale také podnikatelé a další subjekty. Greenways nejsou jen tak obyčejné cyklotrasy. Greenways jsou koridory, které slouží rekreaci, sportu a nemotorové dopravě. Přirozeně existují podél řek, ale využívány jsou i koridory bývalých železničních tratí. Nadace Partnerství rozvíjí také certifikaci Cyklisté vítáni. (www.greenways.cz)



Obr. č. 7: Greenways v ČR
(zdroj: www.greenways.cz)

2.4.3 Projekt Cyklisté vítání

Tento projekt vznikl za účelem zkvalitnění služeb pro cyklisty. Projekt Cyklisté vítání je celonárodní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích, ubytovacích kapacit, kempů a turistických cílů. Turistická zařízení, která když projdou náročnou certifikací jsou označena zelenobílou známkou. Certifikace obsahuje standardy srovnatelné s podobnými systémy jiných evropských zemích (např. např. Bett & Bike v Německu nebo RADfreundliche Betriebe v Rakousku). Každé zařízení, které chce získat značku Cyklisté vítání, musí splňovat specifická kritéria. Pro ilustraci některé z podmínek, které musí zařízení splnit – možnost ubytování na 1 noc, uzamykatelná místnost pro bezplatné uschování kol, možnost opravy kol, lékárnička, cizojazyčné informační letáky, možnost dobíjení elektokol a několik dalších. Tento projekt znamená pro držitele prestiž hlavně ve spojitosti přilákání k návštěvě z řad cyklistů nejen z České republiky. (www.cyklistevitani.cz)



Obr. č. 8: Logo cyklisté vítání
(zdroj: www.cyklistevitani.cz)

2.5 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je způsob dopravy s mnoha výhodami. Nespotřebovává žádná paliva, neznečišťuje životní prostředí, nezpůsobuje hluk a nezabírá tolik půdy jako motorová doprava. Má kladný vliv na zdraví, jelikož působí jako prevence proti nemocem způsobených nedostatkem pohybu.

2.5.1 Cyklistická doprava a výhody jízdy na kole

V šedesátých letech, když vzkvétal automobilový průmysl, si lidé nedělali starosti s životním prostředím, nebo zdravím. Cyklisté se těšili jen malé vážnosti a často byli terčem posměchu. Doba se však změnila, od té doby, co kvalitu našeho života ohrožuje znečištěné

ovzduší, nedostatek pohybu, nadváha a civilizační choroby, se kolo opět prosadilo jako ideální dopravní prostředek a sportovní nástroj. Nezpůsobuje hluk ani nevypouští výfukové plyny, nespotřebovává kyslík a co se týče energie potřebné k jeho výrobě a přepravě, tak je určitě nejúspornější ze všech dopravních prostředků. Jízda na jízdním kole nám krom těchto výhod, přináší zábavu, zlepšuje kondici a zdravotní stav. Zvláště vhodné je pro použití ve městě. Průzkum ukázal, že při cestě do 5 kilometrů, je kolo rychlejší než auto. To dokazuje také prosperita cyklistických kurýrů, kteří jsou v každém větším městě. Na kole je člověk daleko více pohyblivější. Využívá zkratk a vyhýbá se dopravním zácpám. V cíli pak potřebuje jen minimální místo ke stání. Některá evropská města zatím nejsou pro cyklisti příliš dobře uzpůsobena a cyklistické stezky v nich najdeme jen zřídkakdy. Zapojení cyklistů do dopravního provozu je v některých oblastech problém. S ohledem na veškeré výhody městské cyklistiky se tento trend bude stále více prosazovat. (Gerig, Frischknecht, 2001)

Cyklistika je vhodná pro každého a zejména pro ty, kdo mají nějaké to kilo navíc. Při běhu se totiž celá váha těla při došlapu přenáší na klouby dolních končetin, zatímco při jízdě na kole jsou klouby dolních končetin zatěžovány nepoměrně méně. Jízda na kole je ideálním způsobem snižování tělesné hmotnosti, zejména proto, že můžeme provádět tělesný pohyb mírné intenzity po relativně dlouhou dobu bez neúměrného zatěžování kloubů. Nezanedbatelnou výhodou cyklistiky je, že je to jediný sport, který nám umožňuje dělat pohyb vsedě a k pohybu využít síly největších svalových skupin na našem těle, a to dolních končetin. Cyklistika je ideálním sportem pro zpětné získání kvality a síly svalově-šlachového aparátu, proto se jízda na kole doporučuje jako rehabilitace. (Landa, Lišková, 2004)

Cyklistická doprava má kladný vliv na zdraví, jelikož působí jako prevence proti nemocem způsobených nedostatkem pohybu. Především jsou to kardiovaskulární onemocnění a nemoci pohybového a dýchacího ústrojí. Pro podporu cyklistiky jako dopravního prostředku neexistuje žádný univerzální nástroj a je to z toho důvodu, že každé město má svoji strukturu, politiku, historii apod. Nejrozšířenějším a nejefektivnějším ekonomickým nástrojem pro podporu cyklistiky jsou však dotace. Často jsou veřejné finanční příspěvky kombinovány se soukromými, hlavně se sponzoringem. Příkladem tohoto vztahu je bezplatné poskytování městských kol zájemcům o tyto služby. Město kola udržuje a výroba kol bývá zajištěna z finančních příspěvků firem. Tyto firmy si na oplátku na kola umístí svou reklamu.

V pozadí dotací však zůstávají příjmové nástroje, kterými jsou např. daně a poplatky. Jejich užití je pro podporu ekologických druhů dopravy stále oblíbenější. Tyto nástroje mohou fungovat tak, že se zpoplatní vjezd do centra města, či parkování a lidé, kteří budou dojíždět na kole do zaměstnání, budou mít daňové úlevy. V České republice se této strategii zatím moc nedaří, ale typickým příkladem země, která využívá těchto nástrojů, je Nizozemí. Zde může zaměstnavatel finančně podpořit zaměstnance při koupi kola, poskytne mu kompenzaci za pravidelné dojíždění na kole do práce a zajistí mu bezplatné zázemí pro údržbu či „ustájení“ kola. (www.enviwiki.cz)

Důležitý aspekt je také bezpečnost cyklistů. Tkví také v trénovanosti motoristů, aby zohledňovali cyklisty na pozemních komunikacích. Například v Nizozemí, Dánsku a Německu jsou vynakládány daleko větší prostředky pro trénink řidičů, než je tomu ve Spojených státech, Kanadě a Austrálii. V Holandsku a Německu jsou motoristé běžně zodpovědní za nehody s dětmi a cyklisty, přestože vjedou do protisměru nebo nedbají na semafor. Obecně tu jde předně o věc, aby motoristé byli obezřetnější vůči cyklistům. (Pucher, Buehler, 2012)

2.5.2 Přeprava kol

Ve velkých městech, kde je hustý provoz a naprostý nedostatek stezek pro cyklisty, může být problém dostat se bezpečně na počáteční místo.

Auto – Přeprava autem je nejpohodlnější, ale také nejvíce finančně dost náročná přeprava kol. K nákladům na provoz auta musíme také připočítat parkovné nebo také držáky na kola.

Městská hromadná doprava – Podmínky pro přepravu kol se ve městech navzájem liší, proto je dobré si tyto informace dopředu zjistit. Pražské metro převáží kola zdarma.

Vlak – Dnes jsou již ve vlacích speciální držáky na kola, popřípadě možnost uložení do zavazadlového prostoru.

Cyklobus – V souvislosti s cykloturistikou se můžeme setkat s novým způsobem dopravy do výchozího nebo z cílového místa – cestování cyklobusem. Cyklobusy se těší velké popularitě a stále roste. Někdy má cyklobus upravený prostor v zadní části pro zavěšení kol, nebo má připojený vlek. Cyklobus má hned několik výhod. Nemáme starosti s parkováním vlastního vozu a zároveň se o něj nemusíme bát. Také se vyhneme jízdě na kole po silnicích s hustým provozem nebo náročnému stoupání. Dnes existují cyklobusy v různých koutech republiky. (Lišková, 2005)

2.5.3 Povinná výbava

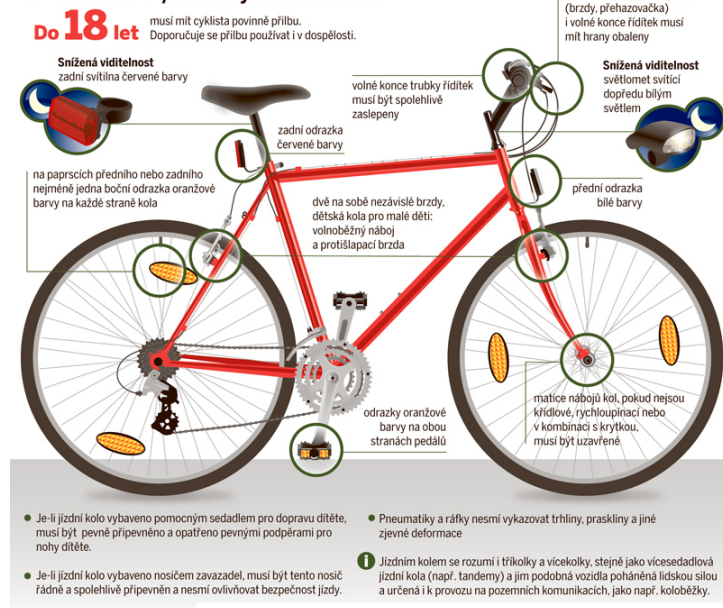
- dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou
- zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností
- přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola
- odrazkami oranžové barvy na obou stranách šlapátek (pedálů), tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály na obuvi nebo v jejich blízkosti
- na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy na každé straně kola

Za snížené viditelnosti musí být kolo vybaveno:

- světlometem svítícím dopředu bílým světlem, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem
- zadní svítilnou červené barvy, která může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy
- zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení (Vebr, 2006)

Další povinnosti obsažené ve vyhlášce pak účastníkům silničního provozu stanoví, že: výbava jízdního kola se nepovažuje za výbavu ve smyslu ustanovení § 32 Sb. zákona o provozu na pozemních komunikacích, který stanoví mít osvětlené ráfky. Ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace. Jízdním kolem se rozumí i tříkolka, vícekolka nebo koloběžka. (Vebr, 2006)

■ Povinná výbava jízdních kol



Obr. č. 9: Povinná výbava jízdního kola

(zdroj: <http://www.taborskemnakole.cz/povinna-vybava-jizdniho-kola/>)

Základním prvkem pasivní ochrany je cyklistická přilba, neboť hlava je nejčastějším místem vážných poranění při jízdě na kole, které jsou způsobená pádem z kola. Přilbu je nutno před nákupem dobře vyzkoušet, platí pro ni totéž co pro obuv. Musí pevně sedět na hlavě, tlak na hlavu musí být rovnoměrný a řemen se spodní sponou musí dobře, ne příliš pevně sedět. (Vebr, 2006,)

2.5.4 Pomůcky pro orientaci na kole

V posledních letech roste obliba odolných, outdoorových GPS navigací, které zobrazují podrobné turistické mapy, mají dlouhou výdrž a všestranné využití. Na trhu jich dnes najdeme nespočet. Mezi takové univerzály patří i Garmin Dakota 10 - malá, kapesní navigace s dostatečně velkým displejem a širokými možnostmi využití. Garmin Dakota 10 je odolný, outdoorový navigační přístroj.

Je plně odolná proti povětrnostním vlivům a díky své kompaktní velikosti nepřekáží. Outdoorové navigace umí plnit také funkci běžného cyklopočítače při jízdě na kole. Dakota 10 na displeji zobrazuje nejen informace o projeté vzdálenosti, rychlosti, času západu/východu Slunce (pro plánování délky výletu), směru/vzdálenosti do cíle, ale dokáže zobrazit i mnoho dalších číselných hodnot. Pokud na displeji zobrazíte podrobnou mapu, můžete se kdykoliv přesvědčit, zda jedete správným směrem a zkontrolovat svoji aktuální polohu nad turistickou mapou. Pokud se rádi vydáváte do nových míst, máte s Dakotou 10 možnost na počítači předem naplánovat trasu výletu, zkontrolovat jeho délku, časovou náročnost a případně i výškový profil tak, aby plán vyhovoval vašim fyzickým a časovým možnostem. Pokud trasu přenesete z počítače do GPS, bude vás Dakota v terénu navigovat krok za krokem, včetně neustálého zobrazování vzdálenosti a času, které zbývají k dosažení cíle. Navigace přitom nepotřebuje na kole žádná čidla nebo složitou instalaci. Drží pomocí jednoduchého, ale funkčního stojánku, ze kterého se dá v případě odložení kola jednoduše sejmout.



Obr. č. 10: Garmin Dakota 10

(Zdroj: www.garmin.cz)

Další variantou je chytrý telefon s držákem na řídítka. Zabudovaný modul GPS mají i nejlacinější telefony, ale pro využití v terénu je lepší si připlatit. Některé telefony využívají i ruský polohovací satelitní systém – Glonass, pro lepší příjem. Dražší telefony také disponují výkonnější baterií, která je velice důležitá při celodenních výletech. Doplnkovým příslušenstvím mohou sloužit i chytré hodinky. Díky hodinkám si můžete nechat zobrazovat důležité informace (aktuální rychlost, ujetá vzdálenost atd.) o jízdě přímo na svém zápěstí a telefon nechat schovaný v kapse a nahrávat na něm jen ujetou trasu pro pozdější analýzu. Jeden z nejzajímavějších programů je BikeComputer Pro. V programu se připravují trasy nebo se mohou nahrát již připravené v nejrůznějších formátech například z internetových stránek www.cykloturistika.ce. Obdobnou aplikací je Runtastic Mountain Bike Pro, Ride with GPS nebo Move! Bike computer.

Klasickou variantou pro pohyb v neznámém terénu samozřejmě zůstávají tištěné mapy. Mají největší výhodu, že nepotřebují žádné baterie a jsou finančně dostupné.

2.5.5 Cyklostezka

Cyklostezka je pozemní komunikace vyhrazená pro jízdu na jízdním kole, ale mohou na nich jezdit také jezdci na kolečkových bruslích a koloběžkách, případně lyžaři. Cyklostezka může být doplněna vodorovným dopravním značením. Automobilová a motocyklová doprava je z ní úplně vyloučena. Pěší doprava je z cyklostezky také vyloučena, pokud se nejedná o stezku pro chodce a cyklisty. Stezka pro chodce a cyklisty může být rozdělena na samostatné pásy, nebo může být celá její šířka určena chodcům a cyklistům dohromady. Cyklostezka bývá od vozovky pro ostatní vozidla silniční dopravy oddělena fyzicky obrubníkem, dělicím pásem nebo pásem zeleně, jinak se zpravidla jedná o vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (cyklopruh). (Mach, 2014)



Obr. č. 11: Cyklostezka
(Zdroj: Mach, 2014)

2.5.6 Cyklotrasa

Cyklotrasa je trasa značená dopravním nebo turistickým značením, která by měla účelně spojit místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu. Funkce je turistická (rekreační) nebo dopravní. Cyklotrasy mohou být vedeny po cyklostezce, po vozovce nebo po vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty. Cyklotrasy jsou někdy vedeny nejen po pozemních komunikacích s povrchem silniční kvality, ale také po nezpevněných cestách v terénu. Cyklotrasy jsou rozděleny do tříd na dálkové-nadregionální, regionální a místní. Od roku 1997 jsou cyklotrasy značeny Klubem českých turistů. Navíc od roku 2001 jsou pro značení cyklotras používány také směrové dopravní značky zavedené vyhláškou č. 30/2001 Sb. Zřízení a údržbu financují kraje, obce nebo soukromé subjekty. Kromě toho jsou v některých regionech také další způsoby značení cyklotras, které mohou pocházet z dřívější doby, nebo byly zavedeny subjekty, které nepovažovaly za nutné je začleňovat do celostátního systému značení. (Mach, 2014)

2.5.7 Cyklopruh

Cyklopruh je typ vyhrazeného jízdního pruhu sloužící cyklistům, který je podélnou čarou a někdy také barevným odlišením povrchu a vodorovnou dopravní značkou vyznačen přímo na vozovce. Cyklistický vyhrazený jízdní pruh se obvykle zřizuje tam, kde není možné zřídit oddělenou stezku pro cyklisty, a zpravidla je značen při pravém okraji vozovky.

V některých městech je cyklistům povoleno využívat jízdní pruh vyhrazený pro hromadnou dopravu. Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, mohou ostatní vozidla na vyhrazený jízdní pruh vjíždět jen ve vyjmenovaných případech a jejich řidiči nesmí v jízdě ohrozit nebo omezit vozidlo jedoucí v tomto pruhu. Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty mohou, podobně jako cyklostezku, užívat kromě cyklistů také osoby na lyžích, kolečkových bruslích nebo koloběžce. (Mach, 2014)



Obr. č. 12: Cyklopruh
(Zdroj: Mach, 2014)

2.5.8 Cykloturisté

Mourek (2011) rozděluje do následujících skupin:

Rodiny s dětmi – kratší a bezpečnější trasy, preferování kvalitního, zpevněného povrchu, důležitý je cíl nebo zastávka s aktivitami pro děti

Méně zdatní rekreační cyklisté – volí nenáročné kratší trasy (asi do 30 km), důležité jsou pro ně turistické cíle

Zdatnější rekreační cyklisté – okružní trasy od 40 do 80 kilometrů, spojené s poznáváním místních zajímavostí či památek, nebývá pro ně překážkou ani velké převýšení či nekvalitní povrch trasy

Dálková cyklisté – volí trasy 50 až 100 kilometrů, často podél evropských řek nebo EuroVelo, většinou se drží páteřních tras a zdrží se na jednu noc, není výjimkou spolupráce s cestovními kanceláři

Terénní cyklisté – preferují cesty v přírodě a úzké cesty v terénu, denní trasy 30 až 60 kilometrů v náročném terénu

Sportovně rekreační cyklisté – vyhledávají masové akce sportovního typu, jakou jsou MTB nebo silniční maratony, trénují pro výkon, jedná se o amatéry, kteří mají informace o profesionální přípravě a v rámci svých možností také pravidelně trénují

2.5.9 Desatero cykloturisty

- 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 zvláště chodce jdoucí ve směru mé jízdy. 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 mino 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 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. (Neubauerová, Kouřilová, Polách, 2009)

2.5.10 Bezpečnost a právní odpovědnost

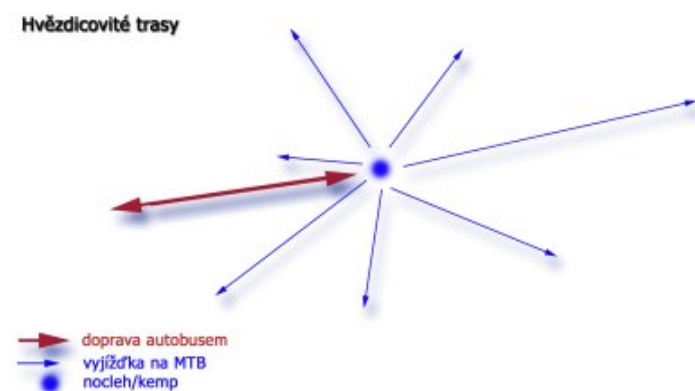
Při cykloturistice s dětmi a mládeží se jako účastníci silničního provozu, a současně jako organizovaná skupina, musíte řídit těmito předpisy. Zákon č. 56/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 301/2001 Sb., vybavení kola a pokud se jedná o školní akce věstník MŠMT č. 12, článek 16, sportovně turistické kurzy. Pokud se pohybujeme v prostorách lesa, tak i zákon 289/1995 Sb. – tzv. „Lesní zákon“.

(Skeřil, Čegan, 2003) Jako samozřejmost se dnes bere použití helmy. Cyklisté mladší 18 let jsou ze zákona povinni ji užívat.

2.6 Druhy cyklotras

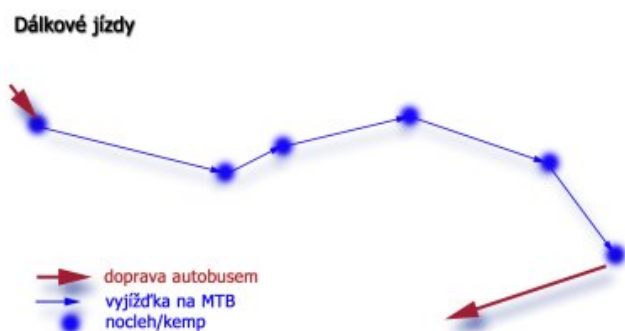
Cykloturistické akce dělíme dle přesunu a polohy výjezdního místa na:

Hvězdicovité cyklotrasy – jednotlivec či skupina přijede do jednoho místa, kde má zázemí, odkud provádí výjezdy a zase se vrací zpět.



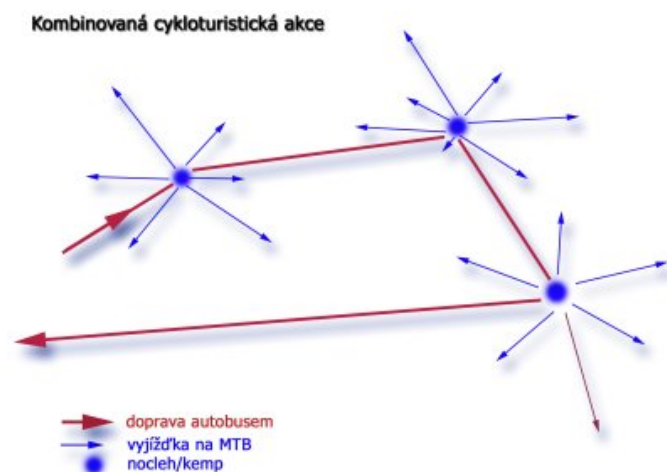
Obr. č. 13: Hvězdicovité trasy
(Zdroj: Ondráček, 2006)

Dálkové jízdy – skupina přijede jiným dopravním prostředkem do výjezdového místa a odtud pokračuje výhradně na kole. Lze využít varianty s nebo bez doprovodného programu.



Obr. č. 14: Dálkové trasy
(Zdroj: Ondráček, 2006)

Kombinované cykloturistické akce – skupina se přesouvá dopravním prostředkem na jednotlivá výjezdní místa se zázemím, odkud mají možnosti hvězdicovitých tras.



Obr. č. 15: Kombinované trasy

(Zdroj: Ondráček, 2006)

2.7 Značení cyklotras

KČT je garantem turistických značených tras u nás a dlouhodobě provádí také kontrolu a následnou údržbu cyklotras. K této činnosti je ovšem potřeba zajistit nezbytné podmínky – jednak legislativní a jednak finanční.

Od 1. 1. 2001 platí zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích včetně jeho prováděcí vyhlášky č. 30/2001 Sb. V uvedené vyhlášce jsou prvky značení cyklotras zobrazeny a zařazeny mezi tzv. informativní dopravní značky. Mají označení IS 19, IS 20 a IS 21. Novelizované TP č. 65: Zásady umístování dopravních značek a dopravních zařízení pak stanovují i základní způsob bočního, výškového a směrového umístění jednotlivých dopravních značek (tedy i značek pro cyklisty), jejich vzdálenosti, uspořádání a kombinace.

Žádný závazný předpis však dosud neřeší způsob používání jednotlivých druhů značek pro cyklisty, tedy kde přesně používat směrové tabule pro cyklisty IS 19, kde návěsti před křižovatkou pro cyklisty IS 20 a kde směrové tabulky pro cyklisty IS 21 a v jaké hustotě je osazovat. Důsledkem toho je velká rozdílnost způsobu značení cyklotras v jednotlivých regionech, kde jednotliví zřizovatelé cyklotras často volí velmi odlišnou hustotu značení a také jiný způsob používání jednotlivých druhů značek pro cyklisty.

Podstatným problémem značených cyklotras u nás je problém spojený s jejich údržbou, přesněji s financováním této údržby. Dle zkušeností KČT z posledních pěti let, je potřeba na údržbu značení vynaložit na 1 km vyznačené cyklotrasy 300,- Kč za rok.

Klub českých turistů již několik let dostává na údržbu značených tras z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj ČR částku 7,7 mil. Kč. Je to částka, která s určitými úspornými opatřeními a částečným dofinancováním ze zdrojů jednotlivých KÚ pokryje pouze údržbu pěších a lyžařských značených tras.

Jako možné východisko z této nedobré situace je možnost financování údržby značení cyklotras i z rozpočtu jednotlivých krajských správ silnic, příp. technických služeb velkých měst.

Představa KČT je tato:

1) U cyklotras značených dopravními značkami pro cyklisty:

- údržbu značení cyklotras na silnicích ve správě Krajských správ silnic by zajišťovaly samy tyto správy a také by hradily náklady s tím spojené,
- údržbu značení cyklotras na území velkých měst, kde jsou zřízeny technické služby (TS), by zajišťovala sama tato města prostřednictvím svých TS a také by hradila náklady s tím spojené,
- údržbu značení cyklotras mimo silnic ve správě Krajských správ silnic a mimo území velkých měst by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyškolených značkařů a náklady s tím spojené by dostával od příslušného KÚ.

2) U cyklotras značených pásovými značkami pro cyklisty:

- údržbu značení cyklotras by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyškolených značkařů a náklady s tím spojené by byly hrazeny z rozpočtu MMR ČR. (www.kct.cz)



Obr. č. 16: Značení cyklotras
(Zdroj: www.kct.cz)

Značky obsahují kromě čísla trasy také názvy cílů a vzdálenosti k nim. Horní řádek uvádí koncový cíl a na každém rozcestí se jeho název na každém rozcestí stále opakuje. U dálkových tras se v horní řádce uvádí významný cíl ve vzdálenosti kolem 25-35 kilometrů, takže se na trase po ujetí této vzdálenosti změní na následující významný cíl. Dolní řádek uvádí název následujícího rozcestí.



Obr. č. 17: Směrová tabule
(Zdroj: www.kct.cz)

Na návěsti se uvádí číslo trasy a cílové místo, vyznačuje se směr jízdy, případně i způsob značení, nebo změna značení a případně i překážky na trase.



Obr. č. 18: Návěst před křižovatkou
(Zdroj: www.kct.cz)

Tato návěst znamená: Trasa č. 7 spolu s EV7 a Vltavskou stezkou vedou do Mělníka ve dvou variantách – vlevo přívozem, nebo rovně, kde je potřeba překonat schody.

Jedno a dvoumístnými čísly jsou vyznačeny dálkové národní trasy. Třímístnými čísly jsou vyznačeny regionální trasy a čtyřmístnými čísly pak trasy místního významu.



Obr. č. 19: Konec dálkové národní trasy
(Zdroj: www.kct.cz)



Obr. č. 20: Trasa místního významu
(Zdroj: www.kct.cz)



Obr. č. 21: Varovná tabule
(Zdroj: www.kct.cz)

Piktogramy slouží pro informování cyklistů o kulturních a turistických cílech na trase.



Obr. č. 22: Piktogramy
(Zdroj: www.kct.cz)

V horských oblastech, nebo na těžko přístupných trasách se můžeme setkat s dalším druhem značení cyklistických tras – terénní značení. Jsou to značky vycházející z pěšího značení s tím rozdílem, že značky jsou na žlutém podkladu. Používají se stejně jako pěší značení. Na rozcestích jsou směrovky a trasa je vyznačena pásovým značením se žlutými vodíčovými pruhy. Další změnou je, že se pro cyklisty používá místo žluté značky bílá. (www.kct.cz)



Obr. č. 23: Terénní značení pro cyklisty
(Zdroj: www.kct.cz)



Obr. č. 24: Směrovka terénního značení
(Zdroj: www.kct.cz)

2.8 Státní podpora cyklistiky

Současná podpora cyklistické dopravy se odvíjí odaktualizované Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020 (zkráceně Cyklostrategie 2013), který schválila vláda ČR 22. května 2013.

Materiál mapuje stávající situaci v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky a navrhuje opatření pro její rozvoj nejen v oblasti dopravy, ale také cestovního ruchu, zdravotnictví a životního prostředí. Cyklostrategie 2013 chce například zvýšit podíl cyklistické dopravy zejména ve městech a zlepšit efektivitu při výstavbě cyklistické infrastruktury. Klade za cíl zlepšit koordinaci mezi orgány státní správy, městy a obcemi na státní i regionální úrovni. Na jeho projednávání se podílela všechna dotčená ministerstva, kraje, neziskové organizace i odborná veřejnost.

Strategický dokument, který připravilo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., pod vedením národního cyklokoordinátora, nahradí vládní dokument Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky z roku 2004 (schválený usnesením vlády ČR č. 678 ze 7. července 2004).

Podpora cyklistické dopravy vychází také z řady dalších koncepčních strategických dokumentů ČR:

- Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005–2013 z roku 2011. Cyklistická doprava je v tomto materiálu řešena v rámci specifického cíle: „Využití možností nemotorové dopravy“.

- Současně tento dokument byl tvořen v souladu s nově připravovanou Dopravní politikou ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.
- Dokument byl tvořen v souladu s nově schválenou Konceptí státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020 usnesením vlády č. 220/2013 ze 27. 3. 2013 a marketingovou strategií CzechTourism. Cykloturistika spolu s dalšími formami aktivní, šetrné turistiky jako pěší turistika, vodáctví, hipoturistika apod. přesně splňuje požadavky na moderní turistický produkt. (www.cyklodoprava.cz)

Lokalizační podmínky pro rozvoj cykloturistiky

Bína (2002) říká, aby se stalo nějaké území cílem cestovního ruchu, tak musí vykazovat předpoklady a faktory, které můžeme rozlišit na lokalizační a realizační. Realizační předpoklady umožňují uskutečňovat vlastní nároky účastníků cestovního ruchu, které rozlišujeme na předpoklady dopravní (dostupnost, resp. časová dosažitelnost) a materiálně technické (vybavenost území ubytovacím, stravovacími, sportovními, zábavními a jinými zařízeními). Lokalizační předpoklady jsou vyjádřeny buď atraktivitou místní přírody a krajiny nebo místními kulturními hodnotami a pozoruhodnostmi. Proto, že lokalizační předpoklady jsou v cestovním ruchu primární, tak jejich komplexnost tvoří potenciál v cestovním ruchu.

2.9 Cykloturistika v zahraničí

2.9.1 Využití bývalých železničních tratí

Po celém světě dnes existuje mnoho bývalých železničních tratí, které již neslouží svému původnímu účelu. Proto se tamní vlády a skupiny zabývající se venkovní rekreací rozhodly, že z těchto cest vytvoří cyklostezky pro místní obyvatelé a cykloturisty. Je to lacinější forma tvorby cyklostezek, protože stromy jsou již vykácené a stačí pouze vytrhat železniční pražce. Některé trasy pokrývá šotolina a jiné zase asfalt. Tyto stezky se těší velké popularitě po celém světě. Jsou nenáročné, klikatí se v údolích v krásné přírodě a často také vedou okolo řek a potoků. Využívají je cykloturisté z nejrůznějších koutů nebo místní obyvatelé pro fitness účely jako běhání nebo in-line bruslení a také jako dopravní cesty.

Moore a Ross (1998) uvádí, že v kontextu parků a rekreace existuje nejméně pět typů cest, které se překrývají. Patří sem: (1) tradiční běžecké tratě, (2) rekreační zelené cesty (3) víceúčelové stezky (4) vodní stezky a (5) železniční stezky. Stezky tohoto článku nesou stopy z páté kategorie. Železniční stezky byly definovány Reitem a Jellumem (2012) jako „víceúčelové stezky používané pro dopravu a rekreaci, umístěné buď na bývalých železničních tratích, nebo které běží nepřetržitě vedle aktivní železnice po většinu své délky.“ Jiné, zejména delší trasy ve venkovských nebo regionálních lokalitách, se staly významným rekreačním zdrojem nejen pro místní obyvatele, ale i pro cykloturisty ze vzdálenějších míst.

Mnohé z nich jsou delší než čtyřicet kilometrů a procházejí regionálními krajinami a malými městy, vykazující přírodní, venkovské a kulturní dědictví, které poskytují návštěvníkům příležitost k fyzickému prožití, společenské interakci, kulinářské zážitky s vínem nebo kulturní dědictví. Interakce s místními obyvateli jsou také důležitými prvky cestovního ruchu pro návštěvníky (Blackwell, 2002).

Výhoda tras je v rekreačních příležitostech, které představují; zachovávají jedinečná kulturních dědictví spojených s historií železnice jako staré kamenné chatky, tunely, stanice, viadukty nebo jiné památky železnice a ochrana ekologicky citlivých koridorů pro volně žijící zvířata nebo jiné přírodní jevy. Úspěch stezek svědčí o velkém počtu návštěvníků, kteří využívají služby a ekonomických přínosech, které vytváří jednotlivé podniky. (Hardy, 2003)

Swarbrooke (2002) uvádí, že neúspěšnější atraktivity mají tendenci být ty, které mají hustě obydlenou oblast, což maximalizuje počet potenciálních výletníků. Potenciální návštěvníci se nacházejí v této oblasti. To se jistě týká tras určených pro traťové cesty, jako je železniční trasa Lilydale - Warburton (2009) mimo Melbourne (Austrálie) a železniční trať Great Allegheny Rail Passage near Pittsburgh (USA) (Tomes & Knoch, 2009) přitahují velké množství denních turistů. Koncepte generujícího regionu jako geografické oblasti v blízkosti atrakcí není tak důležitá pro trasy, jako je trasa Otago Central Rail Trail, která se nachází ve spodní části jižního ostrova Nového Zélandu a přitahuje velké množství návštěvníků přes noc. Zlepšené nízkonákladové letecké spojení do hlavních měst v blízkosti Otago Central Rail Trail (trvá méně než dvě hodiny od největšího města Nového Zélandu v Aucklandu na severním ostrově) činí geografickou vzdálenost méně relevantní.

Co je v cílovém regionu nejdůležitějším rámcem, je absolutní význam řídicích organizací, sdružení místních komunit (jako jsou skupiny přátel) nebo družstevních orgánů, které pocházejí z partnerství, spolupráce nebo aliance mezi různými skupinami. Jsou klíčem k základnímu úspěchu jakékoli cílové železniční trasy a přispívají k rozvoji, financování, interpretaci, údržbě a podpoře tras. Přehledy různých železničních tratí odhalují řadu vlastnických a řídicích struktur. V mnoha případech je zavedeno partnerství a spolupráce mezi místními samosprávami, neziskovými organizacemi a vládními orgány zodpovědnými za železniční tratě. Konečně jedním z klíčových faktorů, který má přímý vliv na zkušenost návštěvníků, je stav trasy a související zařízení, jako jsou značení, toalety, odpočinkové zastávky a dostupnost vody. Jedná se tedy o technické faktory (Downward & Lumsdon, 2001), které mají přímý vliv na zkušenost návštěvníka. Výzkumy ukazují, že cyklista hledá kombinaci speciálních technických a servisních charakteristik jako jsou klidné trasy, které jsou značeny. Navíc hledají řadu nehmotných atributů jako je krásná scenérie a služby, zejména občerstvení. Během uplynulého desetiletí došlo k zvýšenému rozšiřování cyklistických tras v celé Evropě, Severní Americe a Austrálii, které byly navrženy především pro rekreační využití (Ritchie, 1998). Hlavní důležitá schémata zahrnují síť Velo verte v Kanadě, Millenniumu Trails v USA a EuroVelo v Evropě.

Tento koncepční článek zaujal široký přístup k identifikaci některých klíčových faktorů, které potenciálně přispívají k úspěchu železničních tratí jako atrakcí pro cykloturistiku. V tomto ohledu se pokouší zjistit, co Bornhorst et al. (2010) naznačují, množství proměnných, které musí být nejprve zavedeny před příjezdem návštěvníka, pokud má být návštěvnost považována za uspokoivou.

Důležité je, že sportovní cestovní ruch je považován za výrazný a jedinečný jev což vyžaduje podrobnější výzkumy než dosud (Standeven & de Knop, 1999; Weed & Bull, 2004; Higham, 2005; Gibson, 2006). Tento přístup výrazně kontrastuje s tradičním důrazem na sport a turistiku, která má ekonomický a ekologický dopad (Preuss, 2004, Gratton a kol., 2005).

2.9.2 Elektro kola

Na mezinárodní úrovni se tvůrci dopravní politiky a městští plánovači zajímají o podporu cyklistiky vzhledem k možnosti dosáhnout současně řady cílů - včetně řešení přetížení dopravy; podporovat snížení znečištění ovzduší a emise skleníkových plynů; zvyšování fyzické aktivity, a tím řešení obezity a řady dalších zdravotních problémů. Elektrická kola jsou jedním z nástrojů, které mohou pomoci dosáhnout tohoto cíle.

Elektricky podporovaná jízdní kola – nebo také "pedelecs" - jsou ty, kde se užívá pedál, a jezdec si může zvolit zapnutí asistence, která je napájena bateriemi, aby se snížila potřebná síla šlapání. Asistence se vypíná, když jezdec přestane šlapat, nebo když jízda překročí stanovený limit rychlosti, jak stanoví legislativa (25 km / h v celé Evropě). Přestože jsou méně ekologické a vyžadují méně fyzické aktivity než běžné jízdní kola, jsou rozdíly malé ve srovnání s jinými formami motorizované dopravy, jako je automobil a potřebná aktivita je potřeba. (Simons et al., 2009; Gojanovic et al., 2011).

Údaje z Vorarlberska, Bruselu, Weizu, Eindhovenu, Talybont-on-Usku a Cairngormsu naznačují, že určitá část lidí, kteří zkoušeli elektricky asistované kolo, se potenciálně zajímá o jeho nákup (v řádu 30-70%). Práce ve Vorarlbersku zdůrazňují, že osoby zapojené do výzkumu budou potenciálně ovlivňovat ostatní (Kairos, 2010). Některé studie rovněž uvádějí podíl respondentů, kteří si skutečně koupili kola - ten je mnohem menší, i když to je částečně proto, že průzkumy "po" se obvykle provádějí na konci zkušebního období, a nikoliv po uplynutí určité doby. Při 8 týdenním pokusu v Brightonu, kde byly zaměstnancům zapůjčeny elektro kola nejen na dojíždění do práce, se u nich snížil počet kilometrů ujetých autem nebo autobusem o 20%. Tyto výsledky jsou podpořeny jinými výsledky zjištěnými ve studiích a projektech EU zaměřených na elektro kola. Důsledkem toho je, že tento přístup k elektronickým jízdním kolům, by proto mohlo přispět k dosažení řady výhod a ve srovnání s jinými politickými opatřeními, zejména opatřeními na podporu elektrických automobilů. Opatření podporující zavádění elektro cyklistiku potenciálně představuje poměrně nízký náklad / vysoký dopad na podporu udržitelnějšího cestování. (Cairns, S. et al., 2017)

3 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem diplomové práce je analýza současného stavu cykloturistiky v oblasti Jeseníky a popis Čarodějnické cyklotrasy. Hodnocení kvality cyklotras a doprovodných služeb bude provedeno na základě vlastního terénního průzkumu. Pro hodnocení byla zvolena tato hodnotící kritéria: stravování, cyklistické značení, profil a povrch. Vedle toho bude hodnocena spokojenost s úrovní cyklostezek a služeb pro cykloturisty pomocí dotazníkového šetření.

3.1 Dílčí cíle

- Studium odborné literatury
- Popis Čarodějnické cyklotrasy díky praktické zkušenosti
- Stručná historie čarodějnických procesů v oblasti Jeseníky
- Získání informací od respondentů ke vztahu k jízdě na kole
- Návrhy na zlepšení cykloturistiky v oblasti Jeseníky

3.2 Úkoly

- Výběr skupin na internetu, které mají blízko k cyklistice
- Provedení dotazníkového šetření
- Sběr dat k výzkumu
- Vyhodnocení a analýza poznatků
- Slovní a grafická interpretace

4 METODIKA PRÁCE

SWOT analýza

SWOT analýza se zaměřuje na charakteristiku klíčových faktorů ovlivňujících strategické postavení podniku. (Sedláčková, Buchta 2006). Můžeme říci, že se jedná o vyústění předchozích analýz. SWOT analýza srovnává dva rozměry dané podnikem samým, tedy jeho silné a slabé stránky, a dva rozměry dané podnikovým okolím, tedy příležitosti a hrozby.

Při zpracování SWOT analýzy jsem vycházel ze zpracovaných SWOT analýz měst a obcí v oblasti Jeseníky a vlastního hodnocení.

Vlastní terénní průzkum – charakteristika Čarodějnické cyklotrasy

Čarodějnickou trasu jsem projel ve dnech 1. a 2. října, a uvedl své komentáře do itineráře trasy. V souladu s cílem práce jsem hodnotil stravovací služby, cyklistické značení, profil a povrch cyklotrasy.

Anketní šetření

Pro zjištění názorů cykloturistů na možnosti cykloturistiky v oblasti Jeseníky bylo použito anketní šetření. Dotazník byl vytvořen pomocí nástroje www.surveymonkey.com. Odkaz na dotazník byl poté umístěn na Facebookové skupiny a fóra zabývající se cyklistikou a cykloturistikou a rozeslán mezi cyklisty v Olomouckém kraji. Výzkumný soubor činil 150 dotazníků. Typologicky bylo 12 otázek uzavřených a u jedné otázky byla možnost vlastní odpovědi. Data byla sbírána od 1. 9. 2017 do 31. 10. 2017. V závěru práce jsou data vyhodnocena pomocí kvantitativní analýzy. Výsledky jsou představené pomocí grafů a komentáře.

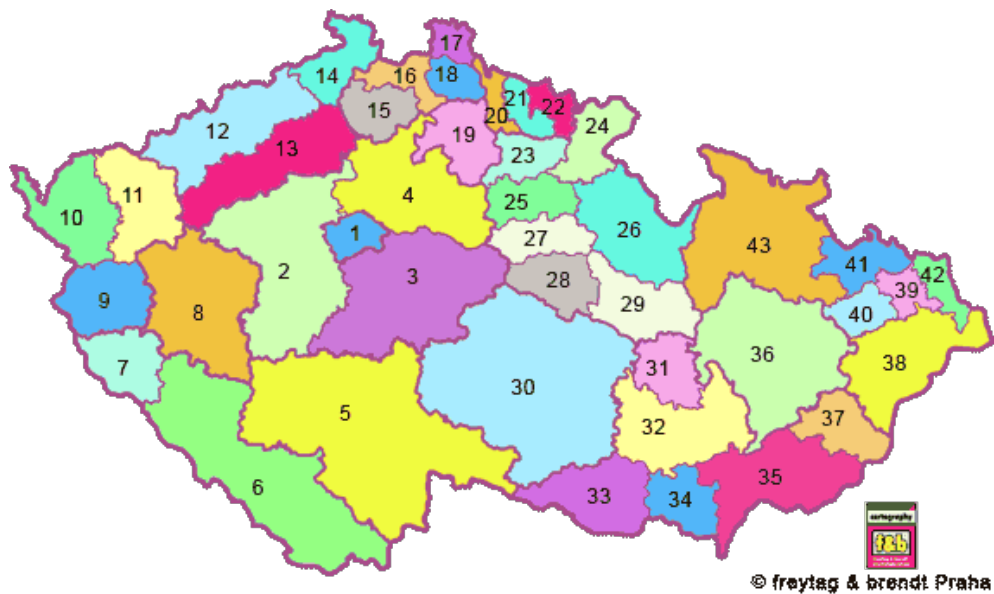
5. CYKLOTURISTIKA V TURISTICKÉ OBLASTI JESENÍKY

5.1 Vymezení polohy Jeseníků

Již samotný název celé oblasti – Jeseníky – dobře vystihuje zdejší přírodní a horopisné poměry. Jádrem oblasti je nejvyšší moravské pohoří Hrubý Jeseník, který spolu se svým podhůřím, Rychlebskými horami, Králickým Sněžníkem a Nízkým Jeseníkem tvoří takzvanou Jesenickou oblast. Jde převážně o horský a vrchovinný terén, i když zde nechybějí ani nížiny. Nejmohutnějším horstvem je Hrubý Jeseník, kterému vévodí Praděd (1492 m). Jeseníky zabírají značnou část dvou severomoravských okresů, šumperského a bruntálského. Popisovaná oblast měří přibližně 2900 čtverečných kilometrů. Uvnitř této oblasti leží Chráněná krajinná oblast Jeseníky, jenž měří 742 čtverečných kilometrů. Největšími městy Jeseníků jsou Šumperk, Bruntál, Krnov a Jeseník. Oblast Jeseníků je vymezena těmito body. Králíky, Červená Voda, Bílá Voda, Štítý, Zábřeh, Bradlo, Rešov, Děřichov nad Bystřicí, Valšov, Bruntál, Lichnov, Úvalno. Severní omezení tvoří státní hranice s Polskem. (www.jeseniky.net)

5.2 CHKO Jeseníky

Vznikla 1969 a má rozlohu 740 kilometrů čtverečných. Nejcennější území chráněné krajinné oblasti jsou chráněna ve 4 národních přírodních rezervacích (Praděd, Šerák - Kepník, Rejvíz, Rašeliniště Skřítek), 1 národní přírodní památce (Javorový vrch), 19 přírodních rezervacích a 7 přírodních památkách. Jejím posláním je předat krajinu a přírodní dědictví v co nejzachovalejším stavu dalším generacím. Lesnaté hory se zaoblenými hřbety, prameny živé vody stékající hlubokými údolím, staleté pralesy přecházející v horskou tundru, kamenná moře, ledovcové kary s padajícími lavinami, nespoutané horské bystřiny se stříbřitě bílými vodopády a průzračnými mechovými tůňemi, tajemná rašeliniště opředená pověstmi o skřítcích, květnaté podhorské louky a do údolí zasazené dlouhé horské vesnice se starými chalupami, harmonická krajina, ve které hledáme a stále nacházíme inspiraci, to jsou Jeseníky. (www.jeseniky.ochranaprirody.cz)



Obr. č. 25: Oblast Jeseníky pod číslem 43
 (zdroj: <http://oblast.cz/mapa/mapa.phtml?id=27>)



Obr. č. 26: Oblast Jeseníky a významná místa
 (zdroj: http://oblast.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=113868&id_t_oblasti=113868)

5.3 SWOT analýza

Ke zjištění stavu dané problematiky se používá tzv. SWOT analýza, která určuje silné stránky (Strengths), slabé stránky (Weaknesses), příležitosti (Opportunities – O) a hrozby (Threats). S pomocí SWOT analýzy je možné komplexně vyhodnotit určitý stav či projekt. Na základě výsledků bychom měli maximalizovat silné stránky a příležitosti a minimalizovat nedostatky a hrozby. SWOT analýza podmínek pro rozvoj cykloturistiky v oblasti Jeseníky.

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Dostatek cykloservisů</p> <p>Krásná příroda</p> <p>Kvalitně značené cyklotrasy</p> <p>Čarodějnická cyklotrasa</p> <p>Mnoho turistických cílů</p> <p>Vyžití pro náročnější cyklisty</p> <p>Vhodné přírodní a kulturní podmínky pro rozvoj cestovního ruchu, sportu, lázeňství a rekreace.</p>	<p>Nedostatek půjčoven kol</p> <p>Dopravní dostupnost zejména v zimním období a zejména z vnitrozemí</p> <p>Nedostatečná koordinace aktivit v regionálním inovačním systému</p> <p>Nedostatečná komunikace mezi různými institucemi, zainteresovanými v cestovním ruchu</p> <p>Chybějící národně (a mezinárodně) významná atraktivita (kromě přírody, která je však dnes již málo), která by přitáhla turisty</p> <p>Omezená nabídka hotových produktů a „produktových balíčků“ CR</p> <p>Mnoho cest vede po místních komunikacích</p>
Příležitosti	Hrozby
<p>Cykloturisté z Polska</p> <p>Rozšíření cyklotras a cyklostezek</p> <p>Spolupráce s polskými regiony</p> <p>Zvýšení povědomí o oblasti v zahraničí</p> <p>Možnost využití podpor pro malé a střední podnikání</p> <p>Zvýšit počet tematických či naučných cyklostezek</p>	<p>Existence navštěvovanějších regionů</p> <p>Snižování konkurenceschopnosti cestovního ruchu v kraji vzhledem k zahraničí i jiným krajům</p> <p>Nedostatečná podpora regionu ze strany státní a krajské administrativy</p>

Tabulka č. 1 SWOT analýza oblasti Jeseníky

(Zdroj: vlastní zpracování)

5.4 Cyklotrasy a cyklostezky v oblasti Jeseníky

V oblasti se nachází mnoho další cyklotras a cyklostezek. V okolí města Jeseník a Prissnitzových lázní vzniklo v roce 2016 pod názvem JESCyklo pět značených cyklistických okruhů o celkové délce 107 km. Jednotlivé okruhy jsou tematicky zaměřené vedou po tajemných místech či zatopených lomech. Trasy vedou po šotolinových a asfaltových cestách.

Přes Jeseníky prochází také dálková cyklotrasa Moravská stezka. Začíná přímo v Jeseníku, odkud pokračuje přes Ramzovou, Brannou a Hanušovice, okolo Šumperka a dál na jih přes Olomouc až do Břeclavi. Z dalších jsou to: Na Dlouhé stráně, Na Císařskou boudu, Ludvikovský okruh okolo Velkých Losin, Hřebenem Hrubého Jeseníku, cyklotrasy Bike park Kouty, Lipovské stezky nebo pro ostřílené horské trailové cyklisty Rychlebské stezky.

5.5 Čarodějnická cyklotrasa

Čarodějnická cyklotrasa vznikla díky projektu „PO STOPÁCH ČARODĚJNIC NA ČESKO POLSKÉM POMEZÍ,, v letech 2008 – 2010. Okres Nysa v rámci operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika - Polsko 2007 – 2013 zrealizoval dva projekty zabývající se historií čarodějnických procesů. Partnery okresu Nysa v obou případech byli Sdružení cestovního ruchu Jeseníky a Město Šumperk. (www.szlakczarownic.eu)

Projekt „Po stopách čarodějnic na česko-polském pomezí I. etapa“ (2008 – 2010)

Díky realizaci tohoto projektu vznikl roku 2009 na česko-polském pohraničí nový turistický produkt – cyklostezka „Po stopách čarodějnic“. Celá trasa vede přes místa, která spojuje historii čarodějnických procesů. Důležitými místy na trase jsou města Nysa a Šumperk kde byly v rámci projektu zřízeny stálé expozice zabývající se tematikou čarodějnických procesů.

Na polské straně se realizovala expozice v Nyse, která se zabývá historií čarodějnických procesů na nysko-jesenickém pohraničí. Najdeme zde pokoj bylinářky, soudní hala – tzv. soudní síň, vězení s mučírnu i poslední cesta odsouzených – nádvoří spojuje soudní síň spolu s vězením a mučírnu. V hale Muzea byly také zřízeny informace týkající se celé expozice. Dále bylo zřízeno vyznačení a označení čarodějnické cyklotrasy (barva značení – černá) na terénu okresu Nysa spolu s umístěním 10 informačních tabulí v průběhu celé trasy. Byl vydán

průvodce trasy spolu s mapkou. Česká strana vytvořila muzeální expozici v Šumperku a vydala informační publikaci. (www.szlakczarownic.eu)

Projekt „Po stopách čarodějnic na česko-polském pomezí – II. etapa“ (2012 – 2015)

Pokračování výše zmíněného projektu za účelem jeho zlepšení a úprav, pro rozvoj funkčního produktu cestovního ruchu.

Na polské straně byly vybudovány 3 turistická zastřešená odpočívadla spolu s informačními tabulemi týkajícími se nejen historie čarodějnických procesů, ale také dalších turistických atrakcí v regionu. Dále byli vytvořeny webové stránky, propagační video na podporu cyklotrasy, vydání průvodce spolu s mapou celé čarodějnické cyklotrasy a potvrzovací knížečky pro účastníky, kteří chtějí získat odznak.

Česká strana nechala zhotovit odpočinkové místo v šumperském příměstském lese, kde se nacházejí dřevěné sochy a dvě informační tabule. Dále zajistila profesionální propagaci celého projektu. (www.szlakczarownic.eu)

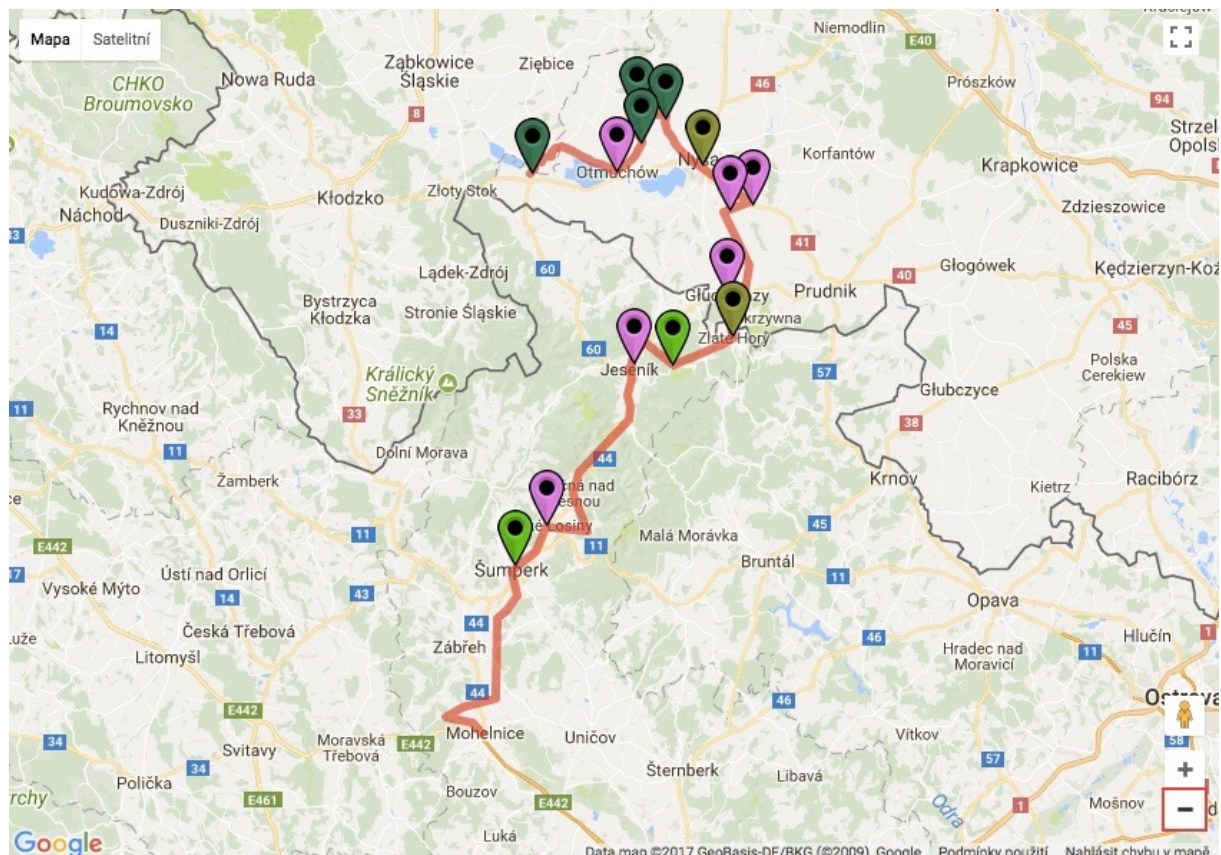
Cyklotrasa se netýká nadpřirozených bytostí nadaných zvláštními schopnostmi, ale nešťastníků z masa a kostí, kteří se stali obětmi zaslepenosti, chamtivosti, touhy po moci a sadistických choutek. Jde o tichou připomínku neblahých dějin jesenických měst a obcí druhé poloviny 17. století, které jsou spojeny s působením inkvizitora Bobliga z Edelstadtu. Tvrdým mučením byly v té době obviněné ženy, ale i muži přinuceni k uznání vlastní viny. Na hranici tak skončilo několik set nevinných nešťastníků. Jejich majetek byl zkonfiskován. Upálen byl dokonce kněz, šumperský děkan Kryštof Lautner.

Na této naučné cyklistické stezce je k vidění vedle historického poučení a zajímavostí nádhernou krajinu Jeseníků. Trasa měří 138 kilometrů a je rozdělena na dvě části. Šumperská část (91 kilometrů) začíná v Mohelnici a pokračuje na Mírov, Šumperk, Nové Domky, Rapotín, Velké Losiny, Sobotín, Vernířovice a Červenohorské sedlo. Jesenická část (47 kilometrů) má počátek na Červenohorském sedle, odkud vede do Domašova, Jeseníku, České Vsi, Zlatých Hor. Poslední část vede až do polského Paczkowie. S polskou částí měří celkem 233 kilometrů. Na trase je několik značených zastavení s informacemi týkajícími se čarodějnických procesů, obvykle se jedná o pamětní desky a pomníčky. (www.navstivtejeseniky.cz)

Čarodějnická cyklotrasa na česko-polském pomezí je 233 kilometrů plných dobrodružství a historie. Součástí trasy jsou různé zajímavosti jako například: Dům Kata, pomník katovy ženy, hrob čarodějnice, muzeální expozice představující čarodějnické procesy a mnoho dalších nezapomenutelných míst. (www.szlakczarownic.eu)

Máme možnost prožít aktivní odpočinek v nádherném prostředí Jeseníků. Máme možnost navštívit místa událostí, o kterých jsme zatím jen slyšeli, četli o nich, případně zčásti viděli ve slavném Kaplického a Vávrově filmu *Kladivo na čarodějnice*. Máme možnost postát u některého ze zastavení déle a zkusit si představit co všechno ti lidé museli vytrpět.

Na silničních značkách cyklotras čarodějnické cyklotrasy jsou umístěna loga v podobě čarodějnice na kole. (Neubauerová, Kouřilová, Polách, 2009)



Obr. č. 27: Vyznačená trasa Čarodějnické cyklotrasy
(Zdroj: Vlastní zpracování pomocí Google Maps)



Obr. č. 28: Výškový profil trasy z Mohelnice do Zlatých hor
(Zdroj: www.szlakczarownic.eu)



Obr. č. 29: Čarodějnice na kole umístěná na značení
(Zdroj: Neubauerová, Kouřilová, Polách, 2009)

5.5.1 Itinerář trasy

První zastávka začíná v Mohelnici u pamětní desky na domu čarodějnic, ve kterém se odehrávalo kruté mučení šumperského děkana Kryštofa Aloise Lautnera, po kterém se přiznal k činnostem, z nichž byl obviněn. V roce 1685 odsoudila biskupská komise v Olomouci Lautnera k trestu smrti upálením zaživa. Odtud byl děkan, ponížený a zbavený důstojnosti, odvezen katem na vozíku do města, kde pro něj již byla připravena hranice. Dále můžeme shlédnout pomník v parku na místě upálení Lautnera 18. září 1685. Na exekuci se přišlo podívat na 20 000 lidí. Děkan byl řetězem přivázan ke kůlu a na biskupův příkaz mu byl pod krk

přivázán váček se střelným prachem, který měl zmírnit utrpení. Prach ho však pouze popálil v obličejí. Pak byla hranice zapálena.

V Mohelnici se nachází profesionální servis Moolbike na ulici Zábřežská 21. Půjčovnou kol bohužel nedisponují. Možnost zapůjčení kol nabízí České Dráhy a to nejbliže v Olomouci nebo Zábřehu na Moravě. V Mohelnici je více stravovacích zařízení. Nejzajímavější z nich je Hradební restaurace na ulici Hradební 3, 100 metrů od náměstí. Nabízí tvarůžkové speciality a mají otevřeno každý den od 11 do večerních hodin.

Po značené trase se z města vyjede směrem na Mírov přes Kremačov po cyklotrase 6202 a která po odbočení vpravo pokračuje po 6227. Úsek měří 6,5 kilometru. Mírov byl původně hrad z 13. století. Dnes slouží jako věznice. Nachází se zde také barokní kostel sv. Máří Magdalény, soubor čtyř svatyň, sochy a pomníky věnované památce politických vězňů a obětem fašismu. V parku před hradem, na místě kde byl vězněn farář Lautner, se nachází památník obětem čarodějnických procesů.

Cesta pokračuje směrem na Řepovou a dále po silnici přes Květín, Slavoňov, Vlachov, Lukavici a na začátku Bohuslavic se odbočí vlevo na cyklotrasu č. 51. Cesta vede dále do Hrabové, kde se nachází českobratrský kostel s malou hvězdárnou v báni. Za Vitošovem, Leštinou a Lesnicí se nachází obec Sudkov, kde odbočíme vlevo na cyklotrasu 6114. V Sudkově číslo popisné 93 se nachází při cestě velice známá a kvalitní restaurace U Adély. Nabízí zde nejen typickou českou gastronomii, jako vepřová kolena a žebra, ale i jiné speciality. Mají zde otevřeno denně od 10 do 22 hodin. Cyklotrasa 6114 vede dále do Dolních Studének, která se překlene na cyklotrasu č. 6187. Po pravé straně je možno zahlédnout zámek Třemešek, odkud pocházela Marie Petrová, která se ve svých 45 letech stala jednou z obětí losinského inkvizičního čarodějnického tribunálu. Směrem do Šumperka již vede nová cyklostezka. Trasa Mírov – Šumperk měří 29,5 kilometru.

Po Žerotínově ulici se dostaneme k Husovu náměstí, odbočíme doprava na Slovanskou. Za 300m odbočíme vlevo a dostaneme se na Radniční ulici, kde se nachází Geschaderův dům s expozicí čarodějnických procesů a kostel Zvěstování P. Marie. s pamětní deskou děkana K. Lautnera, jelikož zde vykonával své děkanské povinnosti. Za radnicí na nároží Černohorské a Hanácké ulici je pamětní deska v místě, kde stávalo vězení a konaly se čarodějnické procesy. Bylo zde vězněno, mučeno a k smrti odsouzeno 22 nevinných obětí spolu s děkanem Kryštofem

Lautnerem. Prvním vězněm se stala Marie Sattlerová, která se po tříletém mučení přiznala k čarodějnictvím a byla popravena.

Šumperk v této děsivé době čarodějnických procesů procházel hospodářským úpadkem. Nejbohatší lidé končili na hranicích a ostatní města nechtěla s „čarodějnickým doupětem“ obchodovat ani mít nic společného. Ze zámku ve Velkých Losinách také pronikaly informace, že kat, jeho pacholci i členové losinského tribunálu holdují pití. V té době si začal Boblig pohrávat s myšlenkou přenést procesy do ještě bohatších míst. Byl by je rád zavedl do Olomouce, tehdy nejbohatšího moravského města. Olomoučtí měšťané však nečekali a podali na Bobligovo soudcovství stížnost k samému císaři Leopoldovi I., jehož podporu se jim naštěstí podařilo získat. Od 90. let 17. století už nebyla s průběhem čarodějnických procesů spokojena ani vrchnost. Procesy jim už nepřinášely slibovaný zisk, ba naopak. Také hrůzné zvěsti o praktikách tribunálu sehrály své a roku 1696 byla jeho činnost ve Velkých Losinách a v Šumperku navždy zastavena.

Založení města Šumperka se datuje do 13. století. Je centrem kultury a také přezdíván Živou bránou Jeseníků. Nalezneme zde také mnoho míst ke stravování, ubytování či kulturnímu vyžití. Ve městě se nachází celkem 5 cykloservisů. Jedna z nejlepších restaurací v Šumperku je Red Rat na ulici 8. května 18. Jedná se o jedinečnou mexickou kuchyni. Mají zde otevřeno každý den od 10 do 22 hodin.



Obr. č. 30: Pohled na Jeseníky a město Šumperk
(zdroj: <http://www.vistafilm.cz/novinky/SUMPERK-68>)



Obr. č. 31: Expozice čarodějnických procesů v Šumperském Geschaderově domě
(Zdroj: Vlastní zpracování)



Obr. č. 32: Pamětní deska P. Kryštofa Lautnera
(Zdroj: vlastní zpracování)

Cyklotrasa vede dále z centra z kopce dolů po Lužickosrbské ulici doprava na ulici Jiřího z Poděbrad, která se po přejetí hlavní silnice změní na Reissovu. Po 1,5 kilometru se nachází pomník se jmény u bývalého sanatoria. Zde bylo místo poprav, kde zahynulo 23 nevinných obětí čarodějnických procesů ze Šumperka. Při cestě přes osadu Nové Domky uvidíme kamenná tzv. Boží muka a pak ještě jednou v Rapotíně. Byla určena na památku čarodějnických procesů. V Rapotíně odbočíme vlevo na novou cyklostezku a budeme se držet trasy 6114. Za 3 kilometry dojedeme ke kostelu Nanebevzetí Panny Marie z 2. Poloviny 19.

století. Je zde pomníček sedmi nevinných obětí čarodějnických procesů pocházejících z Rapotína.



Obr. č. 33: Pomníček v Rapotíně

(Zdroj: vlastní zpracování)

Cyklotrasa 6114 dále vede kolem železniční stanice Petrov nad Desnou a po 4 kilometrech ústí do Velkých Losin. Hned na začátku obce je vidět po pravé straně obrovský spadlý dub, který ještě před pár lety stál. Říká se mu popravčí dub, jelikož zde prý probíhaly čarodějnické exekuce. V turistické sezóně zde jsou prohlídky Velko-Losinského zámku, kde v letech 1678 – 1686 bylo vězněno, mučeno a k smrti odsouzeno 38 obětí a nyní je zde malá expozice čarodějnických procesů.



Obr. č. 34: Zámek Velké Losiny

(Zdroj: Vlastní zpracování)



Obr. č. 35: Popravčí dub

(Zdroj: Vlastní zpracování)

Napojíme se na cyklotrasu 6187 a za 1 kilometr dále dojedeme do lázeňského parku. Když odbočíme vlevo a projedeme ho celý, tak narazíme na křižovatku silnice na Žárovou. Je zde dřevěný kříž. Prý se v těchto místech loučili odsouzení se svými příbuznými. Pověst říká, že zde měl zabít mladý kovář kladivem inkvizitora Bobliga, protože při procesech přišel o svoji

vyvolenou. V parku před pavilonem Šárka stávalo místo poprav, je zde pomníček 38 odsouzených.



Obr. č. 36: Pomníček 38 odsouzených v lázeňském parku.

(Zdroj: Vlastní zpracování)

Ve Velkých Losinách je mnoho možností ke stravování a ubytování. Nejlepší z nich je nový hotel a restaurace Istria na ulici Rudé armády 20. Specializují se na pizzu a těstoviny. Ve Velkých Losinách můžeme ještě navštívit ruční papírnu z 16. století nebo nově vybudovaný Therme park a dopřát si léčivé vodní zdroje.

Cesta pokračuje směrem do Sobotína na 8,5 kilometru dlouhý úsek. Za farou ve Velkých Losinách vpravo po přejetí silnice číslo 44 a železnice se nachází osada Maršíkov, kde stojí pozdě renesanční roubený kostel archanděla Michaela z roku 1609 s barokními úpravami. Dále za náročnými strmými serpentinami se sjede do Sobotína. Stojí zde pomníček obětí procesů na hřbitově u kostela sv. Vavřince. Ze Sobotína padlo za oběť několik desítek lidí. Například rychtář Hans Axmann a jeho manželka Dorota. Zámecký hejtman o něm tvrdil, že jezdil na shromáždění moravských a slezských čarodějnic na červeném kohoutu.

Na začátku Sobotína cesta pokračuje po cyklotrase 6187 do malinké obce - Vernířovice. V parčíku před Obecním úřadem se nachází pomníček. Počátek procesů byl zde, jelikož první obviněnou byla zdejší žebračka Marina Schuchová. Byla zaživa upálena 7. srpna 1679 a stala se symbolem nevinu všech obětí této tragédie. Stalo se tak, když ukradla v kostele svatou hostii.

Trasa vede dále na 26 km vzdálené Červenohorské sedlo. Po mírném stoupání na Vlčí sedlo vede trasa po zelené cyklotrase a na křižovatce se napojí na červenou 6155. Po asfaltové cestě trasa dovede na rozcestník Třiramenný potok. Po mírném klesání protne silnici č. 44

a pokračuje po modré cyklotrase 6156, která vede do Přemyslova. Zde odbočuje doprava na zelenou cyklotrasu 6155 směřující do obce Annín, kde mine boží muka, která postavil Kryštof Zeidler, který byl členem čarodějnického inkvizičního tribunálu. Tradice říká, že se mu podařilo vymanit z podezření z čarodějnictví. Dále pak sjede do Koutů nad Desnou. Zde je novější sportovní bike/lyžařský areál a nabízí mimo jiné exkurze na přečerpávací vodní elektrárnu Dlouhé stráně. Po zelené cyklotrase vede dlouhým stoupáním na rozcestí Petrovka. Zde končí Šumperská část Čarodějnické cyklotrasy. Červenohorské sedlo je významné rekreační středisko a jsou zde k dispozici celoročně ubytovací i stravovací služby. V horském hotelu nabízí skvělé borůvkové knedlíky nebo pečenou kachnu. V zimní sezóně je zde v provozu lyžařský areál.



Obr. č. 37: Červenohorské sedlo
(Zdroj: Vlastní zpracování)

Z Červenohorského sedla začíná Jesenická část trasy, 47 kilometrů dlouhá trasa do Zlatých Hor. První procesy s čarodějnicemi ve Slezsku se datují na přelom 15. a 16. století a jejich počátky se zrodily ve Vratislavi (Wroclaw) a okolí. První exekuce jsou spojeny s bídou a válečným utrpením 30-leté války a první se konaly v polské Nyse, tehdy vyšší správní město. Podlé údajů z archivu bylo do roku 1651 popraveno upálením zaživa v celém knížectvím kolem 200 osob. Podle výpovědí údajných čarodějnic, které byly doraženy mučením, se čarodějnice scházely v sabatech, kde skládaly d'áblu účty. Takové místo bylo například na Petrových kamenech nedaleko Pradědu, kde se měly při sabatech prohánět na košťatech potřených

čarodějnou mastí. Dábel měl vystupovat jako černý kozel nebo kocour. Procesy pak probíhaly na Jesenicku v obcích Jeseník a Zlaté Hory. Zde zahynulo 250 lidí v letech 1622 – 1684. Věznění a popravy byly výnosným podnikem, proto byli mezi obviněnými především zámožní lidé. V Jeseníku procesy postihly všechny manželky radních. Čarodějnice měly údajně ničit lidem zdraví, rozbít manželství, přitahovat špatné počasí, neúrodu, zbavovat krávy mléka a také škodit skotu.



Obr. č. 38: Petrovy Kameny
(Zdroj: Vlastní zpracování)

První kratší úsek do Domašova měří 14 kilometrů. Vede po lesních cestách po modré cyklotrase 6154, která začíná hned za silnicí č. 44 vpravo. Na rozcestí Velký Klín odbočuje vlevo na bílou trasu 6212. Po sjezdu dojde k Mariinu pramenu, kudy vede zelená cyklotrasa 6210. Vede do Bělé pod Pradědem, kde pokračuje po silnici do Domašova. Za křižovatkou silnic č. 44 a 450 odbočuje na místní komunikaci která směřuje k pomníčku u Obecního úřadu. V Domašově a sousedních Adolfovicích a Bukovicích bylo popraveno 34 žen a jeden muž.



Obr. č. 39: Pamětní deska v Domašově
(Zdroj: Vlastní zpracování)

Cesta vede dále po cyklotrase 6210 přes Adolfovice a Bukovice do Jeseníku ke klasicistnímu domu kata – tzv. Katovna. Podél řeky Bělá se klikatí do Bezručových sadů, kde zahýbá vlevo přes most. Je zde také směrovací tabule k místu. Na konci Palackého ulice je již zmíněný dům kata, který zde žil v 17. století. Trasa směřuje dále po Tovární, která vede do Školní ulice. Na konci odbočuje vlevo a pak opět vlevo do ulice Lipovská, která vede na křižovatku s ulicí Puškinovou. Poté následuje menší stoupání k Priessnitzovým lázním Jeseník, které stojí určitě za zhlédnutí. Před lázněmi v parčíku je památník na místě poprav. Kamenný pomník ve tvaru plamene byl vystaven již roku 1966, jako připomínka těchto zruďných procesů. V Jeseníku se nachází také stálá expozice čarodějnických procesů v zrekonstruovaných sklepení Vodní tvrze. Návštěvník dopodrobna odhalí hysterii této doby díky modernímu vybavení včetně audio průvodce ve čtyřech jazycích, dotykových displejů nebo také filmu o první jesenícké oběti inkvizice, promítaného na stěnu vytvořenou z takzvané suché mlhy. K vidění jsou také ruční kopie důležitých listin a repliky mučících nástrojů. Ze stravovacích podniků je zde nejlepší restaurace Tosca na ulici Dukelské 203. Mají zde otevřeno denně od 10 do 22 hodin a specializují se na řeckou kuchyni.



Obr. č. 40: Pomník ve tvaru plamene v Jeseníku

(Zdroj: Vlastní zpracování)

Cesta pokračuje dále po moravské cyklotrase č. 53 do České Vsi. Cesta je dlouhá 1 kilometr. Na budově Obecního úřadu visí pamětní deska, protože nejpostiženějšími místy Jesenicka byly obce v údolí řeky Bělé, tedy: Česká Ves, Studený Zejf, Písečná, Mikulovice a Široký Brod. Celkem 36 obětí.



Obr. č. 41: Pamětní deska v České Vsi

(Zdroj: Vlastní zpracování)

Trasa vede dále směrem do 23 kilometrů vzdálených Zlatých Hor po cyklotrase č. 53, přes Písečnou. V Písečné zahýbá vlevo přes řeku na cyklotrasu 6071. Po odklonění od řeky přijde prudší stoupání. Vede okolo Rejvízu s Národní přírodní rezervací a Velkým mechovým jezírkiem. Dále po silnici do Dolního Údolí, kde na křižovatce odbočí dolů na Zlaté Hory. Nádražní ulice vyústí do ulice Hornické, na jejím konci se stáčí doprava do ulice Sokolské, která nás dovede do parku. Z uvedených zdrojů zde měl být památník na místě poprav, kde bylo upáleno 54 obětí včetně Barbory Schubertové, zvané „královna čarodějnic“. Popravy se ve skutečnosti udávaly v lese za městem. Ze Zlatých Hor, dříve Edelstadt pocházela hlavní postava procesů, inkvizitor Jindřich Boblig. Příjemné místo k občerstvení je v restauraci U Radnice na nám. Svobody 40. Nabízí českou i zahraniční kuchyni a otevírací době je zde od 10:30 do 21:30. K dispozici je zde i ubytování.

Trasa pokračuje dolů po Sokolské ulici stále po 6071. Na jejím konci odbočí vpravo na Nádražní ulici, na jejímž konci odbočí vlevo na náměstí Svobody. Délka trasy je jen 1 kilometr. Zde měla být pamětní deska na budově muzea, ale žádná zde nebyla. Procesy zde skončili na konci 50. Let 17. století po intervencích vrchnosti a odchodu Jindřicha Františka Bobliga. Ten se však objeví 1678 ve Velkých Losinách. Ve Zlatých Horách přišlo o život celkem 85 lidí. Ve městě stojí za shlédnutí městské muzeum, kde je výstava dokumentující čarodějnické procesy ve Zlatých Horách a mimo to i výstava hornické minulosti regionu.



Obr. č. 42: Tabule odkazující na státní hranice
(Zdroj: Vlastní zpracování)

Ze Zlatých Hor vede polský úsek po cyklotrase 6072 do města Glucholazy. Cesta měří 6 kilometrů. V centru města nad řekou Bílá Glucholaská je místo, kde stála šibenice určená pro čarodějnice. Proto se jí říká „Šibeniční hora“. Za Glucholazy trasa vede po cyklotrase EuroVelo 9, která po 21 kilometrech ústí do města Nysa. Zde je muzejní expozice o čarodějnických procesech na nysko-jesenickém pohraničí. Expozice je rozdělena na soudní síň, komnata bylinářky a vězení. K vidění jsou zde repliky mučících nástrojů, např. španělské boty, čarodějnické křeslo, vidlice na kacíře atd. K Nyse přiléhá jezero, kde je bohatá nabídka stravování, ubytování a rekreačního vyžití (půjčovna kol, kajaků, lodí..). Na okraji Nysy je Hora čarodějnic (Hexenberg), kde se konaly podle pověsti sabaty zdejších čarodějnic. (Kicak, Serafin, 2014)

Trasa pokračuje dále po EuroVelo 9 do 11 kilometrů vzdáleného města Otmuchów. Zde se nachází velké jezero s rekreačními zařízeními a biskupský zámek s památkem katovy manželky. Cyklotrasa EuroVelo 9 vede až do 15 kilometrů vzdáleného města Paczków. Zde stojí legendární Katův dům nebo nejslavnější opevněný kostel ve střední Evropě – kostel sv. Jana Evangelisty – s unikátní tzv. „tatarskou studní“. V Paczkowě Čarodějnická cyklotrasa končí.

5.5.2 Hodnocení cyklotrasy

Trasa je středně náročná. Má jeden obtížný, prudký výjezd na Petrovku a druhý na Rejvíz. Trochu zdatnější děti by měli trasu zvládnout. Popřípadě je možnost vyrazit na šumperskou část trasy z Červenohorského sedla. Trasa pak vede více méně pořád z kopce. Vhodné je trekkingové, nebo horské kolo. Většina trasy vede po asfaltovém povrchu a pouze v horských oblastech se projíždí po nezpevněné lesní cestě. Úsek, který se mi líbil nejméně, byl z Mohelnice do Šumperka. Jede se totiž více méně po hlavních silnicích, i když ne po tolik frekventovaných, ale vždy zde samozřejmě hrozí nemalé riziko zranění od motorových vozidel. Vyzdvihnout bych chtěl úseky z Maršíkova na Červenohorské sedlo a z Rejvízu do Zlatých Hor. Je zde nádherná příroda a minimum motorových vozidel, což je z bezpečnostního hlediska nejdůležitější. Z časových důvodů jsem nestihl absolvovat polskou část Čarodějnické cyklotrasy, která je určitě také zajímavá a poučná. Trasa je vhodná pro každého, kdo má alespoň trochu kladný přístup k cyklistice. Tyto dva úseky jsem zvládnul za 2 dny jízdy středním tempem. Po celé trase je dostatek cykloservisů, hlavně ve větších městech. Hostince, restaurace a obchody najdeme v každé vsi. Taktéž ubytovacích kapacit je zde dostatek. Od Velkých Losin do Zlatých Hor je v okolí mnoho menších penzionů, které jsou využívány především lyžaři

v zimní sezóně. Značení cyklotrasy je bezproblémové. Značky jsou opravdu všude. Před i za každou křižovatkou, za mostem, v nepřehledných místech apod. Na trase jsem nebyl nucen použít GPS.

5.5.3 Cykloservisy v oblasti Jeseníky

Moolbike - Zábřežská 107/21, 789 85 Mohelnice

Polách a syn - Žerotínova 561/1, 787 01 Šumperk

Piranha Bike Sport - Milana Rastislava Štefánika 22, 787 01 Šumperk

Bady Bike cyklo prodej - Žižkova 1, 787 01 Šumperk

HAS Bike - Lidická 51, 787 01 Šumperk

Dama sport - Gen. Svobody 41/12, 787 01 Šumperk

Velo Chuděj - Školní 52/12, 790 01 Jeseník

Sportservis Tomšů - Lipovská 101/9, 790 01 Jeseník

SportMax - nám. Svobody 877/18, 790 01 Jeseník

Jízdní kola, prodej, servis - Nerudova 483, 793 76 Zlaté Hory

5.5.4 Ubytovací a stravovací zařízení zapojené v projektu Cyklisté vítáni

Mezi stravovací a ubytovací zařízení, která jsou nejvíce vhodná pro cyklisty, jsou ta, která splňují kritéria projektu Cyklisté vítáni. Podrobnosti o projektu jsou uvedeny výše v práci. Následující zařízení jsou podél Čarodějnické cyklotrasy.

RELAX centrum Gól - Rejhotice 166, Loučná nad Desnou

Hotel Stará pošta - Filipovice 27, Bělá pod Pradědem

Penzion U Julka - Domašov 54, Bělá pod Pradědem

Hotel Zlatý Chlum - Jánského 7, Česká Ves

Hotel Praděd Thamm - Krnovská 197, Zlaté Hory

6 VÝSLEDKY VÝZKUMU

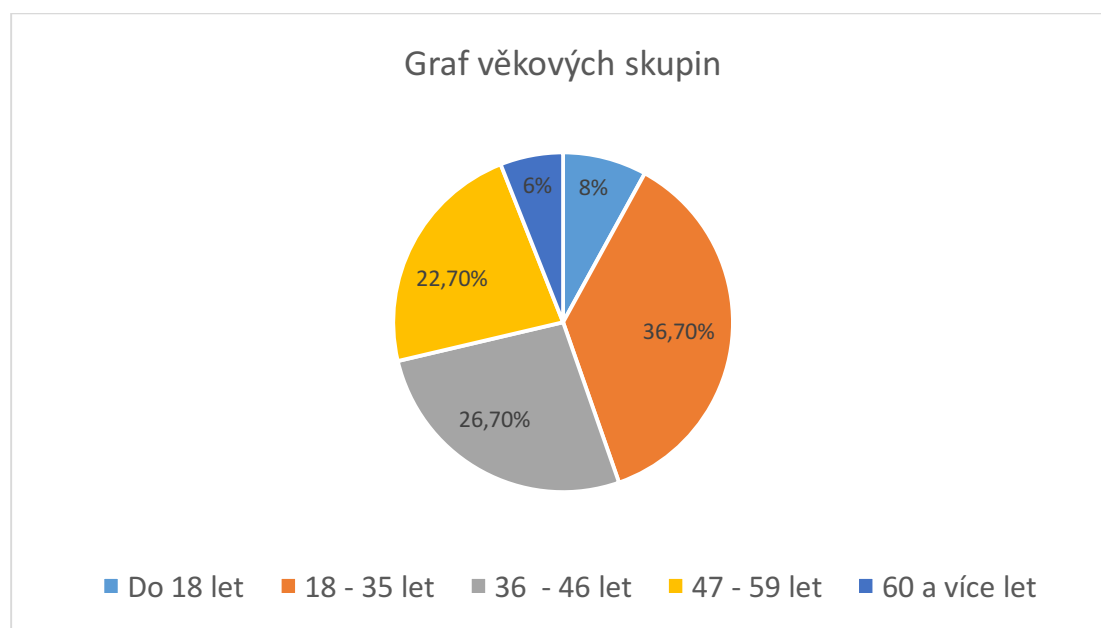
Hlavním cílem výzkumu je využívání cyklotras a cyklostezek v oblasti Jeseníky, spokojenost z nabízenými službami, návrhy na zlepšení cykloturistiky a zjištění, zda mají cyklisté povědomí o Čarodějnické cyklotrase. Výzkumný soubor činí 150 dotazníků.

1. Pohlaví respondentů

Z celkového počtu 150 respondentů bylo 59,3 % mužů a 40,7 % žen. Výsledek ukazuje, že cykloturistice se věnují více muži.

2. Věk respondentů

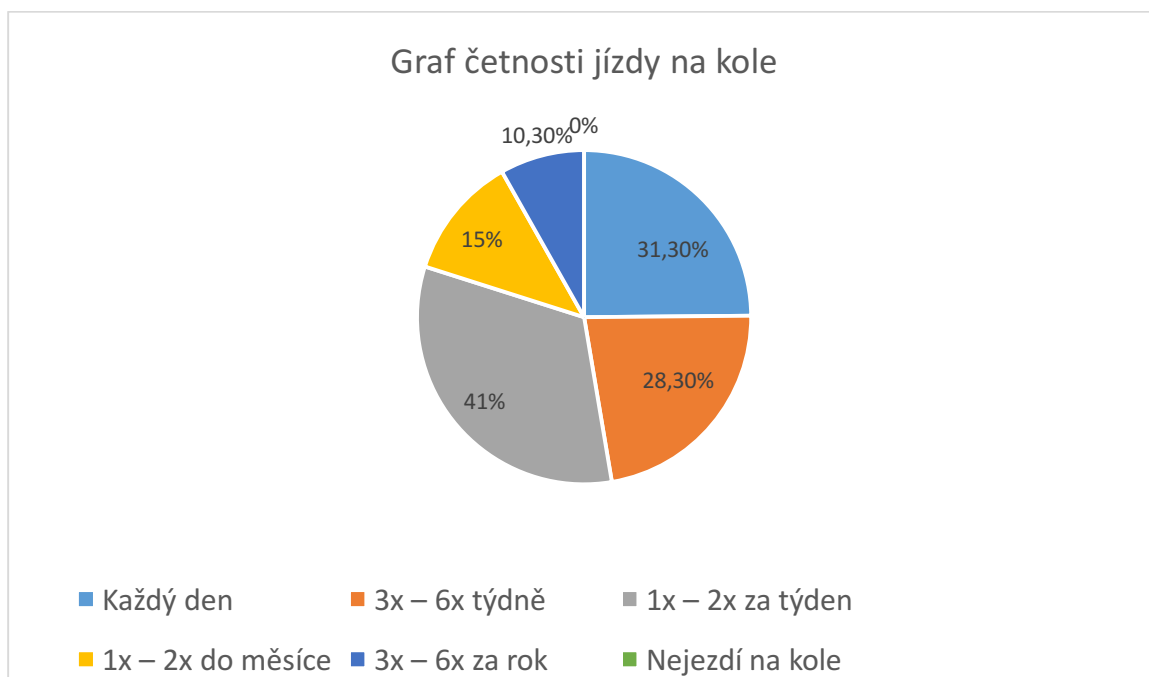
Z grafu lze vyčíst, že v nejmladší skupině do 18 ti let bylo pouze 8 % dotazovaných. Ve věkové skupině 19 – 35 let bylo 36,7 % dotazovaných. Tedy nejpočetnější skupina. Početná skupina byla také u cykloturistů ve věku 36 – 46 let a to 26,7 %. Skupina cykloturistů ve věku 47 – 59 let činila 22,7 % a poslední skupina 60 a více let už jen 6 %. Zde je vidět nejpočetnější skupina 19 – 35 let, zřejmě kvůli tomu, že jsem požádal o vyplnění dotazníku vrstevníky z okolí Šumperska věnující se cyklistice.



Graf č. 1: Graf věkových skupin
(Zdroj: vlastní zpracování)

3. Četnost jízdy na kole

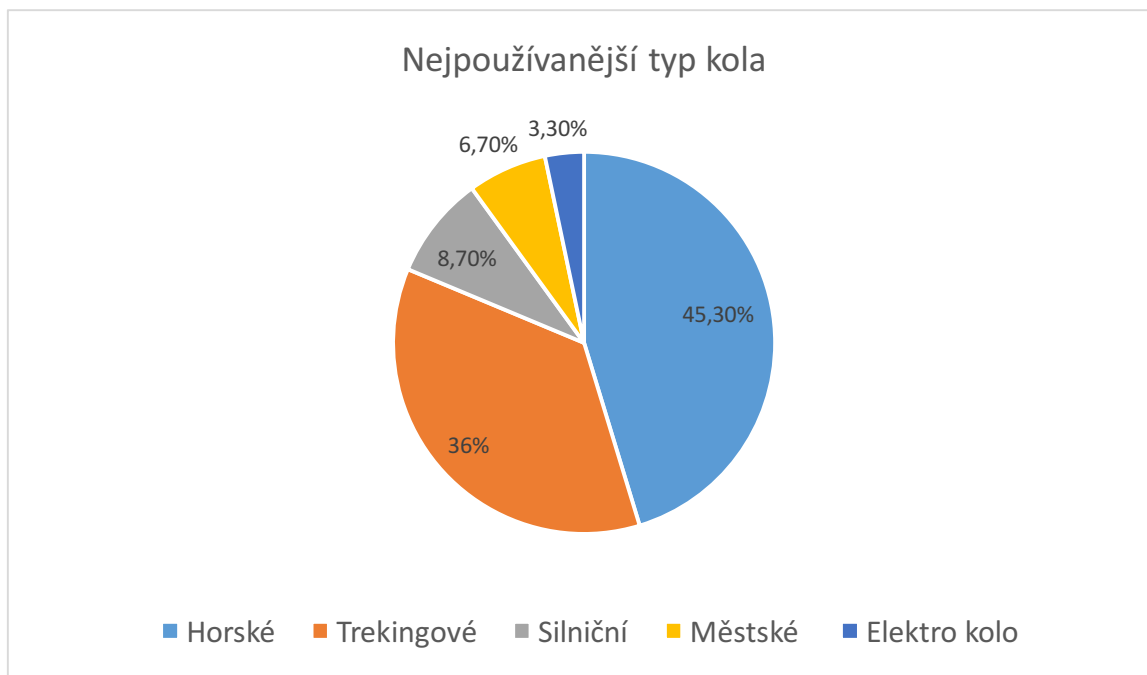
Z výzkumu vyplývá, že skoro třetina jezdí na kole každý den. Přesněji 31,3 %. 25,3 % respondentů jezdí na kole 3x – 6x týdně. Na kolo nasedne 1x – 2x za týden 26 % respondentů. 1x – 2x do měsíce jezdí na kole 30 % dotazovaných. Cyklistů, kteří jezdí na kole jen 3x – 6x za rok je 13,3 %. Z dotazovaných nikdo neodpověděl, že na kole vůbec nejezdí. Graf tedy ukazuje, že každý z dotazovaných alespoň někdy jezdí na jízdním kole.



Graf č. 2: Graf četnosti jízdy na kole
(Zdroj: vlastní zpracování)

4. Nejpoužívanější typ kola

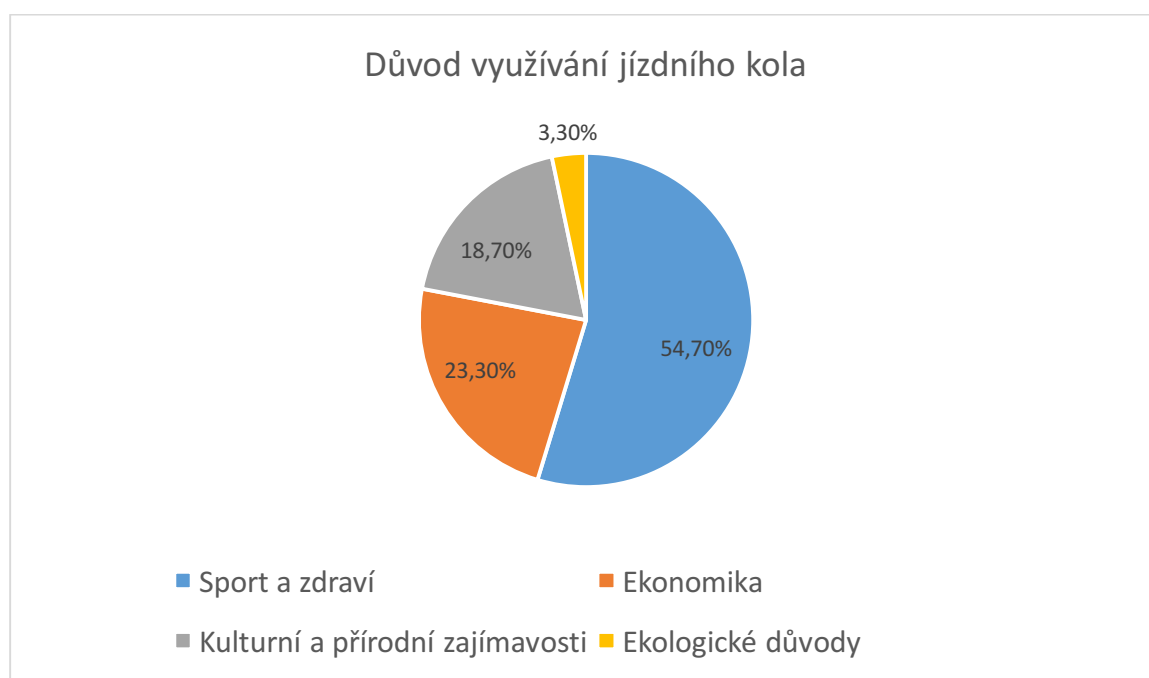
Nejčastější typ kola respondenti uvedli typ horského kola – 45,3 %. Jako druhé nejpoužívanější uvedli kolo trekingové – 36 %. Silniční kolo používá 8,7 %. Městské kolo preferuje jen 6,7 % respondentů a elektro kolo pak 3,3 %. Je vidět, že lidé volí především kola praktická s kterými mohou do terénu i na silnici a zároveň urazit bez problému delší vzdálenosti.



Graf č. 3: Nejpoužívanější typ kola
(Zdroj: vlastní zpracování)

5. Důvod využívání jízdního kola

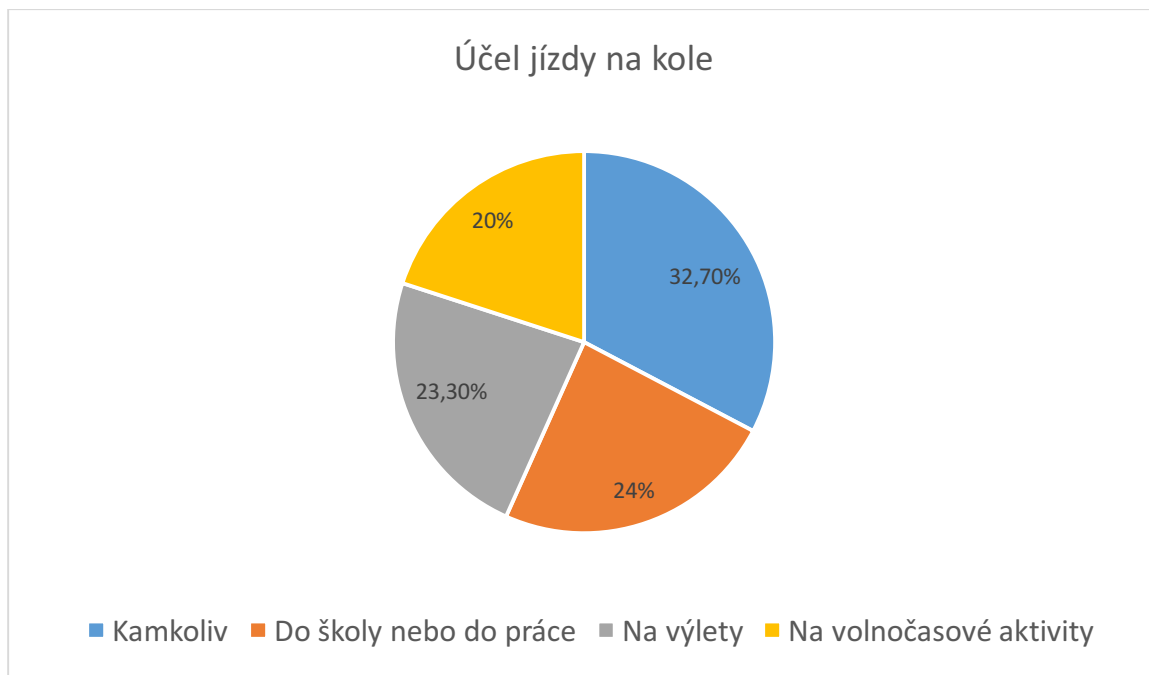
Nejčastěji využívají respondenti kolo kvůli sportu a zdraví. Celých 54,7 %. Dále upřednostňuje 23,3 % ekonomiku jízdního kola. 18,7 % dotazovaných využívá především ke kulturním a přírodním zajímavostem a nejméně 3,3 % zohledňuje hlavně ekologický důvod.



Graf č. 4: Důvod využívání kola
(Zdroj: vlastní zpracování)

6. Účel jízdy na kole

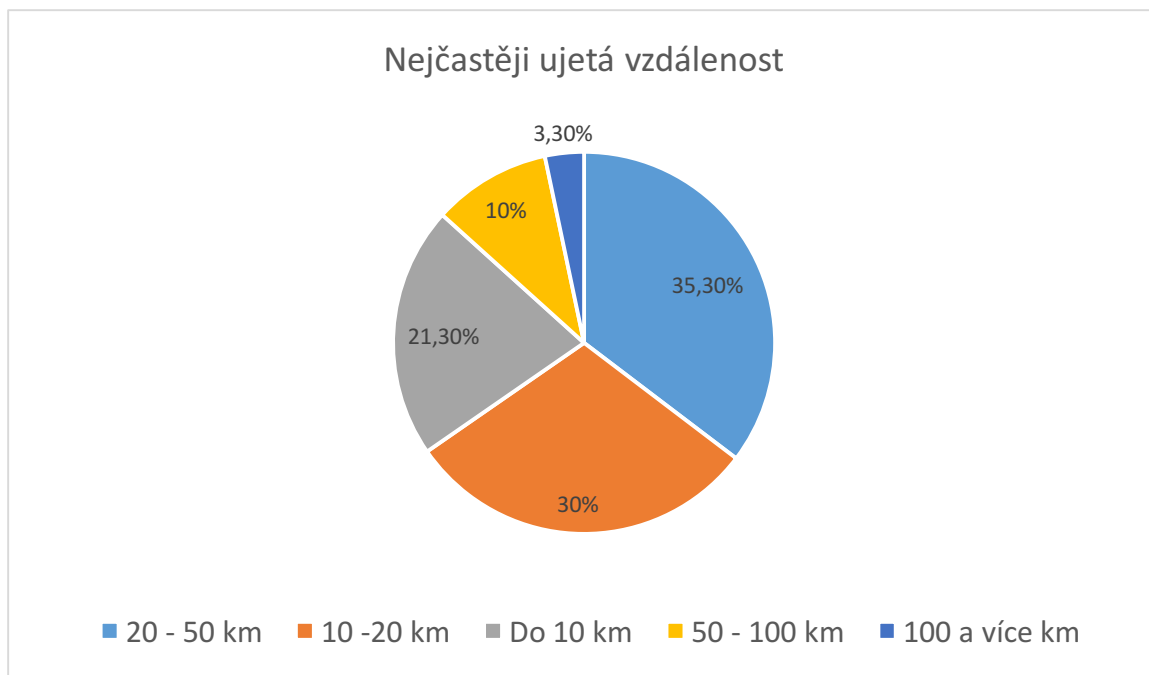
32,7 % respondentů uvedlo, že jezdí na kole kamkoliv. 24 % respondentů využívá jízdní kolo při jízdě do práce či do školy. 23,3 % jezdí na kole na výlety a 20 % jezdí za volnočasovými aktivitami.



Graf č. 5: Účel jízdy na kole
(Zdroj: vlastní zpracování)

7. Nejčastěji ujetá vzdálenost

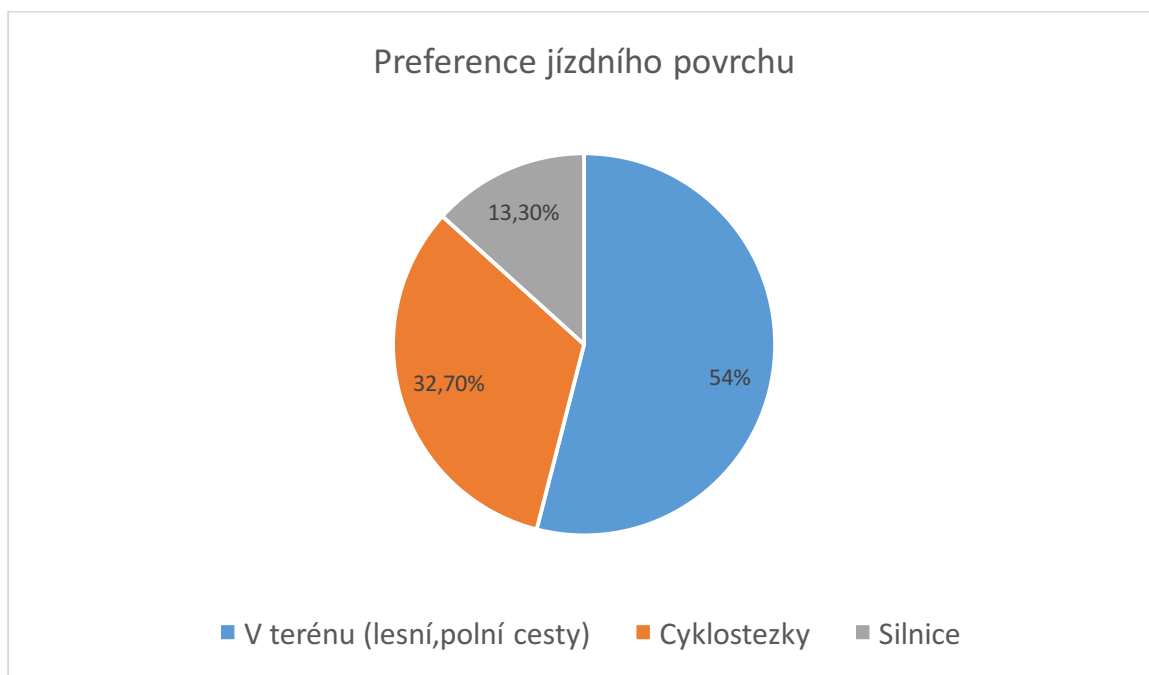
Nejčastěji uvedli dotazovaní, že volí trasu mezi 20 – 50 kilometry – 35,3 %. Délku trasy mezi 10 – 20 kilometry volí 30 % respondentů. Délku do 10 kilometrů nejčastěji volí 21,3 % respondentů. Delší vzdálenosti od 50 do 100 kilometrů zvolí 10 % a nad 100 kilometrů pouze 3,3 % respondentů.



Graf č. 6: Nejčastěji ujetá vzdálenost
(Zdroj: vlastní zpracování)

8. Preference jízdního povrchu

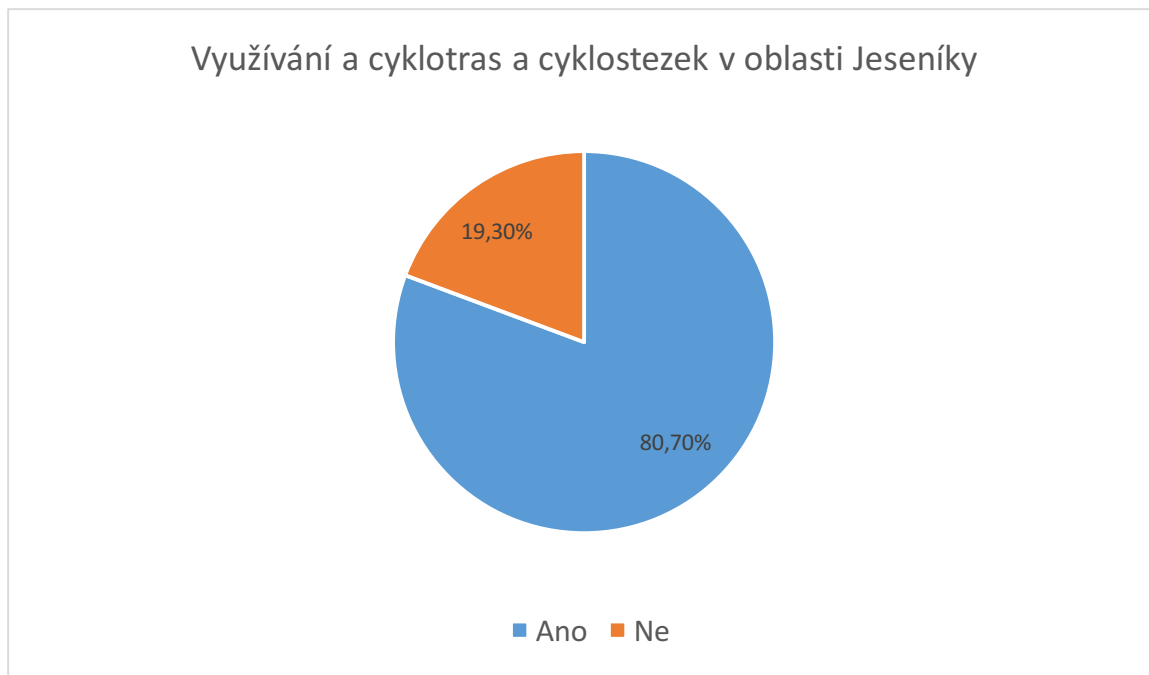
Nejoblíbenější povrch pro jízdu na kole preferují respondenti v terénu (lesní/polní cesty) – 54 %. 32,7 % dotazovaných raději jezdí po cyklostezkách a zbylých 13,3 % volí spíše jízdu po silnici.



Graf č. 7: Preference jízdního povrchu
(Zdroj: vlastní zpracování)

9. Využívání cyklotras a cyklostezek v oblasti Jeseníky

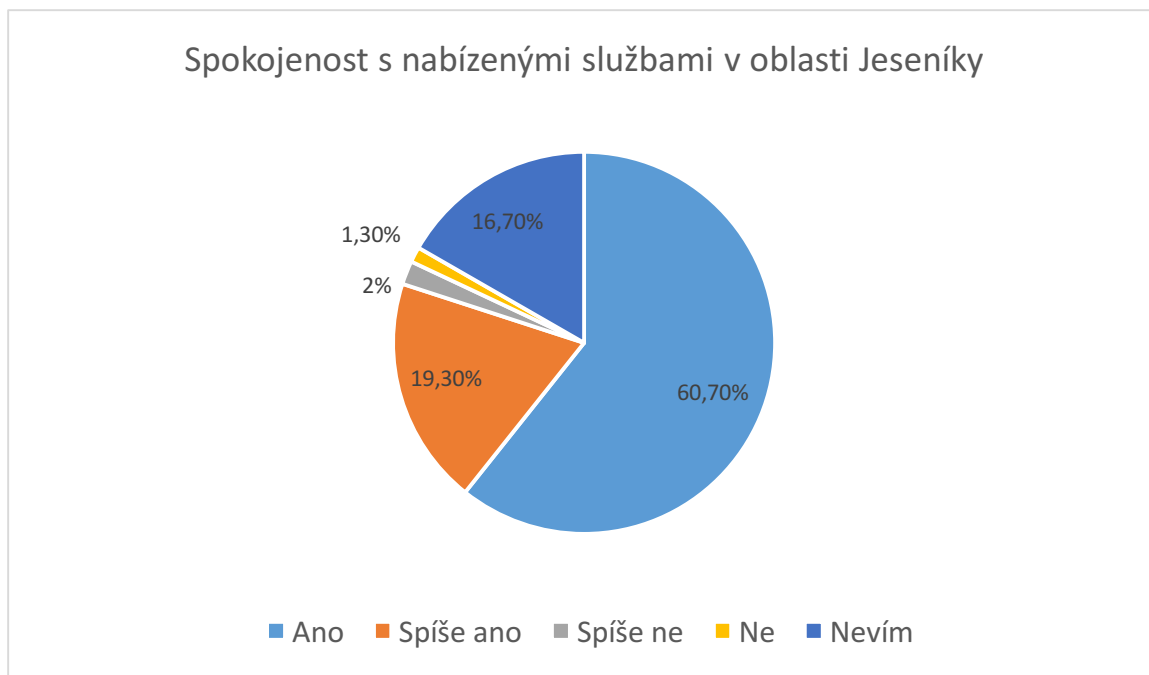
Většina dotazovaných odpověděla *ano*, že využívá cyklotrasy a cyklostezky v oblasti Jeseníky – 80,7 %. Menšina respondentů uvedla, že je nevyužívá 19,3 %.



Graf č. 8: Využívání cyklotras a cyklostezek v oblasti Jeseníky
(Zdroj: vlastní zpracování)

10. Spokojenost s nabízenými službami v oblasti Jeseníky (servisy, půjčovny, občerstvení, ubytování, doprava)

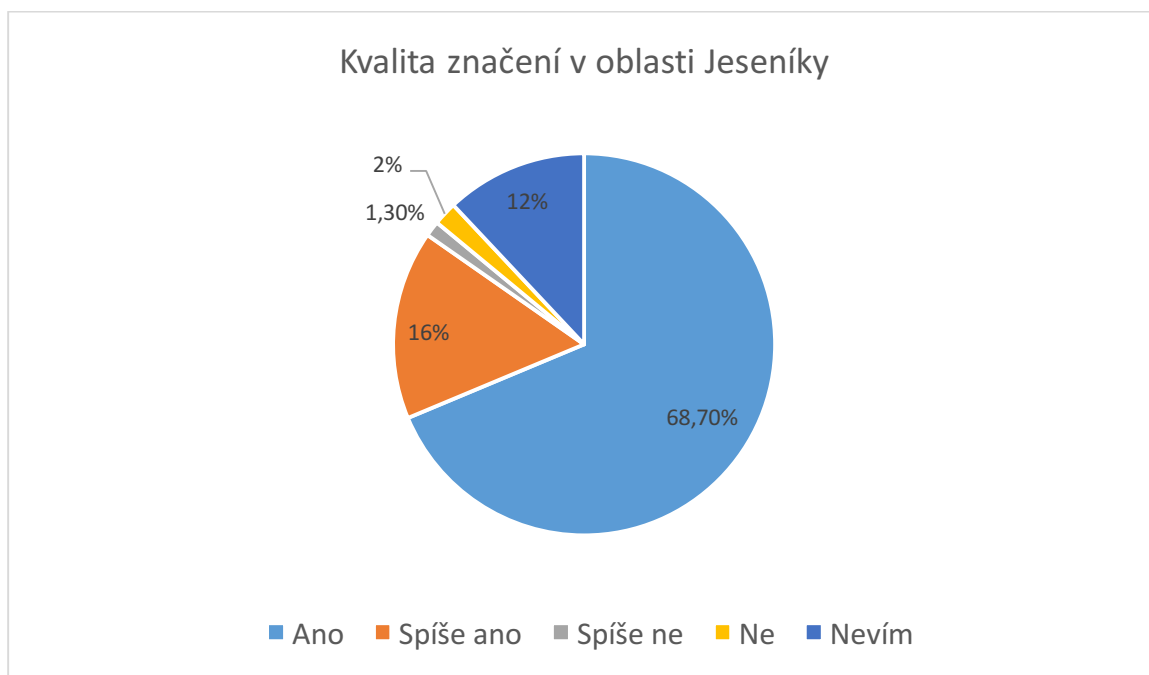
V dotazníku označilo 60,7 % dotazovaných *ano*, že jsou spokojeni s nabízenými službami v oblasti Jeseníky. 19,3 % označilo *spíše ano*. 2 % dotazovaných označilo *spíše ne*. 1,3 % označili *ne* a 16,7 % *nevědí*. Zde vidíme jednoznačně, že dotazovaní jsou spokojeni s místními nabízenými službami.



Graf č. 9: Spokojenost s nabízenými službami v oblasti Jeseníky
(Zdroj: vlastní zpracování)

11. Kvalita značení v oblasti Jeseníky

Většina dotazovaných vnímá značení kvalitně, proto zaznačilo 68,7 % *ano* a 16 % *spíše ano*. 1,3 % označila *spíše ne* a 2 % *ne*. Celých 12% odpovědělo, že *neví*. Značení je tedy evidentně kvalitně zpracováno.



Graf č. 10: Kvalita značení v oblasti Jeseníky
(Zdroj: vlastní zpracování)

12. Návrhy na zlepšení cykloturistiky v oblasti Jeseníky.

Odpovědi respondentů z dotazníku:

Vybudování single trailu na Červenohorském sedle.

Kvalitnější povrch cesty mezi Pradědem a Červenohorském sedle.

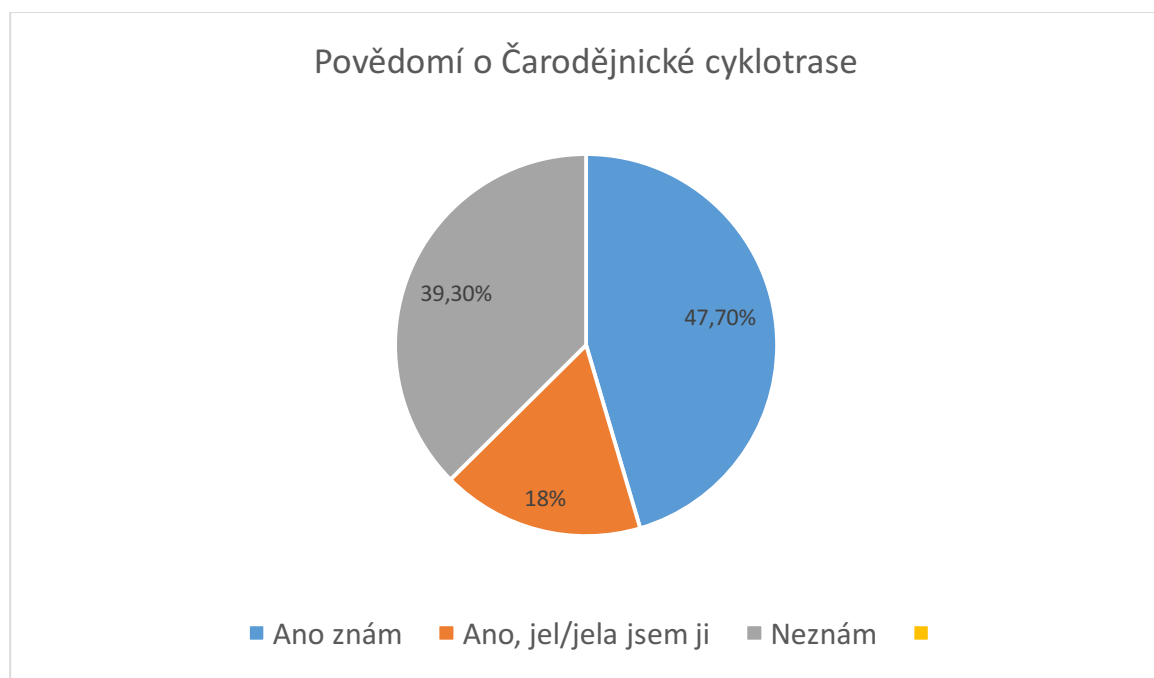
Možnost zapůjčení elektro kol s možností vrácení na jiném místě.

Rozšíření cyklotras a cyklostezek.

Více amatérských závodů.

13. Povědomí o Čarodějnické cyklotrase

47,7 % dotazovaných zná Čarodějnickou cyklotrasu. 18 % odpovědělo, že ji *sami projeli* a 39,3 % ji *nezná*. Více jak polovina dotazovaných *trasu zná nebo ji už absolvovala*.



Graf č. 11: Povědomí o Čarodějnické cyklotrase
(Zdroj: vlastní zpracování)

Z výsledků vyplývá, že mnoho dotazovaných jezdí opravdu často na jízdním kole. Téměř třetina využívá jízdní kolo každý den a drtivá většina respondentů jezdí na kole alespoň 1x týdně. Je to velice dobré zjištění, že je jízdní kolo tolik populární. Je vidět, že stávající a budoucí cyklostezky a cyklotrasy si jistě najdou své uživatele a je potřeba je stále rozvíjet a zdokonalovat.

U čtvrté otázky respondenti odpovídali na jejich oblíbený typ kola. Nejčastější typ jízdního kola je horské. Zde se to dalo přinejmenším očekávat. Horský typ kola je univerzální, zvládne kdejaký terén a kterýkoliv typ silnice. Proto si mezi lidmi získal takovou oblibu. Hned v závěsu je typ trekingového kola, který snáze polyká kilometry po asfaltových cestách, ale zvládne i jednoduší přírodní terény. Výrazně menší podíl u oblíbenosti dotazovaných mají silniční, městské a nejméně elektro kola. Elektro kola dnes zažívají obrovský boom, ale především u starších lidí, kterých se tohoto dotazníku moc neúčastnilo.

Nejvíce respondentů ve výzkumu odpovědělo k otázce využívání jízdního kola, že kolo využívají nejčastěji pro sportovní vyžití a zlepšení jejich zdraví. Početná skupina také zohledňuje výhody kola, jako levného a dostupného dopravního prostředku. Neméně respondentů využívá jízdní kolo jako prostředek k objevování a poznávání přírodních a kulturních zajímavostí. Minimum respondentů pak přihlíží ke kolu, jako prostředku, který chrání životní prostředí.

Necelá třetina dotazovaných odpověděla na otázku nejčastějšího cíle jejich cesty, že jezdí kamkoliv. Čtvrtina jezdí na kole především do školy a do práce. Proto je důležité stále více rozšiřovat cyklostezky a cyklopruhy v obcích, především z důvodu jejich ochrany a bezpečnosti. Čtvrtina respondentů jezdí na cyklistické výlety a další čtvrtina za svými volnočasovými aktivitami.

V sedmé otázce odpovídali respondenti na otázku, jakou vzdálenost nejčastěji ujedou. Nejčastěji odpověděli, že jezdí střední vzdálenosti mezi 20 a 50 kilometry. Dále skoro třetina jezdí od 10 do 20 kilometry, což asi odpovídá cestě do práce, do školy nebo kratší výlet. Neméně významnou skupinu tvoří respondenti, kteří jezdí nejčastěji do 10 kilometrů. Menší procento dotazovaných pak jezdí mezi 50 až 100 kilometry a více jak 100 kilometrů jezdí minimum respondentů.

Na otázku preferovaného jízdního povrchu respondenti ve většině odpověděli, že jezdí spíše po lesních a polních cestách. Třetina pak preferuje cyklostezky a nejmenší oblibu mají silnice.

Drtivá většina respondentů odpověděla, že využívá cyklotrasy a cyklostezky v oblasti Jeseníky. Je to především dáno, že jsem se snažil cílit dotazník hlavně na lidi z této oblasti. Necelá pětina dotazovaných odpověděla, že je nevyužívá.

U desáté otázky respondenti odpovídali, zda jsou spokojeni s nabízenými službami v oblasti Jeseníky (servisy, půjčovny, občerstvení, ubytování, doprava). Opět drtivá většina odpověděla, že jsou spokojeni. Půjčovna kol bohužel nikde není, ale dá se předpokládat, že z dotazovaných každý vlastní jízdní kolo a dalšími službami jsou spokojeni.

Jedenáctá otázka zkoumala názory na kvalitu značení v oblasti Jeseníky. Skoro všichni odpověděli, že je kvalitní. Jen několik málo jedinců odpovědělo, že není kvalitní. 12 % dotazovaných odpovědělo – nevím.

Dvanáctá otázka byla otevřená a každý mohl napsat návrhy na zlepšení cykloturistiky v oblasti Jeseníky. Zde jsou vypsány návrhy respondentů: Vybudování single trailu na Červenohorském sedle. Kvalitnější povrch cesty mezi Pradědem a Červenohorském sedle. Možnost zapůjčení elektro kol s možností vrácení na jiném místě. Rozšíření cyklotras a cyklostezek. Vybudování bikrosové trati v Zábřehu na Moravě. Více amatérských závodů.

Většina těchto návrhů je jistým způsobem realizovatelná. Rozhodují zde nejen peníze, ale také plány a patřičná povolení na určitých místech.

Poslední otázka odkazovala na povědomí o Čarodějnické cyklotrase. Necelá polovina ji zná a 18 % ji už sami vyzkoušeli. Necelých 40 % ji nezná.

7 DISKUSE

Podle informací uvedených v práci, cyklistika nabývá stále více na popularitě. Stále více lidí využívá jízdní kolo dennodenně. Největší boom v posledních letech zažily v západních státech s používáním elektro kol a počet prodaných kusů stále roste. V České republice probíhá tento boom elektro kol nyní. Je to dáno tím, že například v Německu je průměrný důchodce daleko bohatší než český. Starší lidé totiž nejvíce kupují tato kola. Dále pak dámy a nyní přicházejí na trh i dětská elektro kola.

V práci se pojednává o přebudovávání bývalých železničních koridorů na cyklotrasy. Tyto cyklotrasy existují a vznikají především v zahraničí, kde sklízí velké úspěchy. Tyto drážní stezky (rail-trails) jsou trendem v USA, Kanadě, Austrálii, Španělsku, Francii a dalších evropských zemích a měří desítky tisíc kilometrů. Výhodou je, že na nich nejsou žádná náročná stoupání. Výhodou je i oddělení od silniční dopravy. Bývalé nádražní budovy mohou být využity jako turistické ubytování a poskytování doprovodných služeb: půjčoven, odpočívadel a občerstvení, parkovišť atd. Stezky obvykle slouží i pro inline bruslaře, jsou ideálně přístupné pro vozíčkáře, mohou být využity i pro pěší turistiku, vycházky, běh a v zimě pro běžkaře. V České republice už takové trasy jsou, ale vyskytují se ojediněle a v plánu zřídit nové jich také moc není. Vláda České republiky nevynakládá dostatečné finance na jejich zřízení, i když úvahy o jejich zřizování spadají do doby kolem roku 2000. Za zlepšení této situace se staví Nadace Partnerství a Centrum dopravního výzkumu.

Do budoucna má oblast Jeseníky potenciál v dalším rozšiřování značených cyklotras, v budování dalších cyklostezek a přidruženého zázemí pro cykloturisty. Je důležité zajistit kvalitní údržbu cyklostezek. V některých částech obcí je vhodné vybudovat cyklopruhy pro cyklisty pro zlepšení bezpečnosti.

K zamyšlení je také finanční podpora zdravotních pojišťoven na cyklistiku. Finanční dotace pro zakoupení jízdního kola, nebo elektro kola, by jistě usnadnila rozhodnutí nad jeho pořízením nejen pro starší občany. Tuto strategii zavedli v roce 2010 ve Vídni a slaví úspěch. Dotace na pořízení elektro kola činí až 300 Euro. (Křivohlávek, 2010)

8 DOPORUČENÍ

Single trailly jsou čím dál více populární. Dříve se na ně odvážili jen zkušení bikeři, ale dnes už je sjede téměř každý. Na Červenohorském sedle by mohl být vybudován sigle trail, podobný síti stezek v Rychlebech. Areál má k tomuto velký potenciál. Nádherná příroda, kopcovitý terén, zázemí a také mnoho potencionálních cykloturistů z Polska.

Zlepšit by se mohl také povrch horských cest nejen mezi Pradědem a Červenohorském sedle. Tamní kamenitý terén je pro cyklisty dost nebezpečný hlavně za mokra. Tyto trasy jsou momentálně primárně určeny pro pěší turistiku.

Jako další návrh na zlepšení cykloturistiky v Jeseníkách se nabízí možnost zapůjčení elektro kol s možností vrácení na jiném místě, než byl počáteční bod. Tento druh cykloturistiky je nyní velice populární v alpských zemích a přitahuje do hor daleko více cykloturistů, kteří nejsou tolik fyzicky zdatní.

Dalším návrhem je rozšíření cyklotras a cyklostezek, jejich zkvalitnění, budování odpočívadel a tvorba tematických cyklotras, které pak mohou být dále propagovány.

Posledním návrhem je organizace amatérských závodů, které by obsahovaly také kategorie pro rodiny s dětmi.

9 SOUHRN

Hlavním cílem diplomové práce bylo zpracovat analýzu současného stavu cykloturistiky v oblasti Jeseníky. Teoretická část popisuje základní pojmy z oblasti turistiky a cestovního ruchu, na které navazuje samotná cykloturistika. V dalších kapitolách se věnuje vzniku jízdního kola, vývoji cyklistiky v Evropě a České republice. Součástí práce jsou také aktuální projekty podporující cykloturistiku a detailní popis značení, cyklotras a cyklostezek. Na konci teoretické části jsou popsány aktuální trendy v zahraničí v oblasti drážních stezek a elektro kol.

Praktická část diplomové práce detailně popisuje tematickou Čarodějnickou cyklotrasu. Samotný výzkum pomocí dotazníkového šetření se soustřeďuje na kvalitu služeb a značení, ze kterého vychází doporučení pro zkvalitnění cykloturistiky v oblasti Jeseníky. Výzkumu se účastnilo 150 respondentů.

10 SUMMARY

The main aim of the diploma thesis was to analyze the current state of cycling in the Jeseníky area. The theoretical part describes the basic concepts of tourism, which are followed by the cycle tourism itself. In the next chapters, he focuses on the creation of a bicycle, the development of cycling in Europe and the Czech Republic. Part of the work is also current projects supporting cycling and detailed description of signs, biking trails and cycle paths. At the end of e-bikes.

The practical part of the diploma thesis details the thematic Witch trail. Research itself by means of a questionnaire survey focuses on the quality of services and marking, which is based on recommendations for improving the quality of cycling in the Jeseníky area. The survey was attended by 150 respondents.

11 REFERENČNÍ SEZNAM

Bína, J. (2002) Hodnocení potenciálu v ČR. Retrieved 16. 10. 2017 from the: https://is.muni.cz/el/1456/jaro2007/KRGCR/um/Hodnocen__potenci_lu_CR_v_obc_ch__R_b__na.pdf

Blackwell, D. (2002) *Community and Visitor Benefits Associated with the Otago Central Rail Trail (masters thesis)*. New Zealand: Lincoln University

Cairns, S. et al., (2017) *Electrically-assisted bikes: Potential impacts on travel behaviour*

Čarodějnická cyklotrasa. Retrieved 7. 10. 2017 from the: <http://www.navstivtejeseniky.cz/trasa-program/carodejnicka-cyklotrasa?profil=Bornhorst,T.>

Čertík, M. a kol. (2001). *Cestovní ruch. Vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF.

Ritchie, B., Sheehan, J. (2010) *Determinants of tourism success for DMOs & destinations: an empirical examination of stakeholders' perspectives*. Tourism Management

Downward, P., Lumsdon, L. (2001) *The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs*. Managing Leisure

Drobná, D., Morávková, E. (2007) *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna

Eliáš, P. (2017) *Jízdní kolo, vynález, který sblížil svět*. Pavel Eliáš

EuroVelo (2017) Retrieved 10. 10. 2017 from the: <http://www.greenways.cz/EuroVelo.aspx>

Frömel, K. (2002) *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. 1. vyd. Olomouc: UP FTK

Gerig, U., Frischknecht, T. (2001) *Richtig Mountainbiken*. München: BLV

Gibson, H. (Ed.). (2006). *Sport Tourism: Concepts and Theories*. London: Routledge.

- Ginzburg, C. (2003) *Noční příběh: sabat čarodějnic*, Praha: Argo
- Goeldner, C. R., Ritchie, J. R. B. (2011) *Tourism. Principles. Practises. Philosophics. 11th edition*. Hoboken: John Willey a Sons
- Gojanovic et al., (2011) *Electric bicycles as a new active transportation modality to promote health*. Med. Sci. Sports Exerc.
- Gúčik, M. a kol. (2004) *Krátký slovník cestovného ruchu*. Banská Bystrica: Slovensko – Švajčiarske združenie pre rozvoj cestovného ruchu
- Hardy, A. (2003) *An investigation into the key factors necessary for the development of iconic touring routes*. Journal of Vacation Marketing
- Higham, J. (Ed.). (2005). *Sport tourism destinations: issues, opportunities and analysis*. Oxford: Elsevier (Butterworth and Heinemann)
- Hodaň, B. (2000). *Úvod do teorie tělesné kultury*. Olomouc: FTK UP.
- Jeseníky (1991) Turistický průvodce. Retrieved 5. 10. 2017 from the: <http://www.jeseniky.net/index.php?obl=1&kat=11&sluz=92&pol=2769>
- Johnson, M., Bonham, J. (2015) *Cycling future. Adelaine*: University of Adelaide Press
- Kairos (2010) *Landrad – Neue Mobilität Für Den Alltagsverkehr in Vorarlberg*. Endbericht, Bregenz
- Kicak, I., Serafin, E. (2014) *Szlakiem czarownic po polsko-czeskim pograniczu – etap II*. Nysa: Wydział Promocji, Sportu i Turystyki
- Kolektiv autorů. (2006) *Školení a vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu*. Praha: Mag Consulting
- Kouřilová, M. (2013) Čarodějnickou cyklotrasou Retrieved 7. 10. 2017 from the: <http://www.szlakczarownic.eu/cs/>

Křivohlávek, M. (2010) Město Viden podporuje elektrokola. Retrieved 11. 11. 2017 from the: <https://www.auto-mat.cz/2010/08/mesto-viden-podporuje-elektrokola/>

Lamont, M. (2009) *Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism*
Journal of Sport Tourism

Mach, V. (2014) Step. Retrieved 3. 10. 2017 from the:
http://wiki.ekoporadna.cz/index.php?title=Jak%C3%BD_je_rozd%C3%ADl_mezi_cyklostezkou_a_cyklotrasou%3F

Malcolm, D. (2008). *The Sage Dictionary of Sport Studies*. London: Sage.

Martinek, J. (2003) Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Retrieved 2. 10. 2017 from the: https://www.enviwiki.cz/wiki/Dopravn%C3%AD_cyklistika

Moor, R. L., Ross, D. T. (1998) *Trails and recreational greenways: corridors of benefits*. Parks & Recreation

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

Národní cyklostrategie (2013) Retrieved 3. 10. 2017 from the:
<https://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

Neubauerová, M., Kouřilová, M., Polách, M. (2009) *Turistický průvodce čarodějnickou cyklotrasou*. Šumperk: Sdružení cestovního ruchu Jeseníky

Neubauerová, M., Polách, D. (2010) *Zpráva o nevěře*. Jeseníky: Sdružení cestovního ruchu

Oblast Jeseníky (2005) Retrieved 15. 10. 2017 from the:
http://oblast.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=113868&id_t_oblasti=113868

Ondráček, J., a kol. (2006) Turistika I. Retrieved 1. 10. 2017 from the: <https://is.mu.ni.cz/elportal/estud/fsps/js07/turistika/ch08s01.html#d0e2283>

Ondráček, J., Hřebíčková, S. (2007) *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita.

Pásková, M., Zelenka, J. (2002) *Cestovní ruch-výkladový slovník*. Česká republika: Ministerstvo pro místní rozvoj

Povinná výbava jízdního kola. Retrieved 13. 10. 2017 from the:
www.taborskemnakole.cz/povinna-vybava-jizdniho-kola/

Preuss, H. (2004). *The economics of staging the Olympics, a comparison of the games 1972–2008*. Cheltenham: Edward Elgar.

Pucher, J., Buehler, R. (2012) *City Cycling*. Massachusetts: Institut of Technology, Verlagsgesellschaft mbH

Reis, A. C., Jellum, C. (2012) *Rail trail development: a conceptual model for sustainable tourism*. Tourism Planning Development

Ritchie, B.W. (1998) *Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues*. Tourism Management

Landa, P., Lišková, J. (2004) *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada Publishing, a.s.

Lišková, J. (2004) *Kolo a děti*. Praha: Grada Publishing, a.s.

Louka, O. a kol. (2010). *Základy turistiky a sportů v přírodě*. Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem.

Sedláčková, H., Buchta, K. (2006) *Strategická analýza. 2. přepracované a rozšířené vydání*. Praha: C. H. Beck

Simons et al., (2009) *Electrically assisted cycling: a new mode for meeting physical activity guidelines?* Med. Sci. Sports Exerc

Skeřil, M., Čegan, P. (2003) *Cykloturistika pro všechny*. Ostrava: Motanex, a.s.

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

Správa CHKO Jeseníky. Retrieved 10. 10. 2017 from the:
<http://jeseniky.ochranaprirody.cz/>

Standeven, J., & de Knop, P. (1999). *Sport tourism*. Champaign: Human Kinetics.

Tomes, P., Knoch, C. (2009) *Trail user surveys and economic impact: a comparison of trail user expenditures*. Rails-to-Trails Conservancy, Washington, DC

Vebr, A. (2006)- *Odrážejte světlo i nebezpečí*. Časopis Velo - 11/2006

Vrba, I. (2006) Historie cyklistiky. Retrieved 1. 10. 2017 from the:
http://bikros.cz/Bikros_cj/view.php?cisloclanku=2006042101

Weed, M.E., & Bull, C.J. (2004). *Sports tourism: participants, policy and providers*. Oxford: Elsevier (Butterworth Heinemann)

12 PŘÍLOHY

Dotazník – Cykloturistika v turistické oblasti Jeseníky

Zaškrtněte jednu odpověď, která Vám nejvíce vyhovuje.

1. Pohlaví? a) Muž b) Žena
2. Váš věk? a) do 18 ti let b) 19 – 35 c) 36- 46 d) 47 – 59 e) 60 a více
3. Jak často jezdíte na kole? a) každý den b) 3x – 6x týdně c) 1x – 2x týdně d) 1x – 2x do měsíce e) 3x – 6x za rok f) nejždím na kole
4. Jaký typ kola nejčastěji využíváte? a) silniční b) trekingové c) horské d) elektro kolo c) městské
5. Proč jezdíte na kole? a) ekonomické důvody b) ekologické důvody c) sport a zdraví d) kulturní a přírodní zajímavosti
6. Kam jezdíte na kole? a) do školy/práce b) na výlety c) kamkoliv e) na volnočasové aktivity
7. Jakou vzdálenost volíte nejčastěji? a) do 10 km b) 10-20 km c) 20-50 km d) 50-100 km e) 100 a více km
8. Preference jízdního povrchu? a) silnice b) cyklostezka c) terén (lesní/polní cesta)
9. Využíváte cyklotrasy a cyklostezky v oblasti Jeseníky? a) ano b) ne
10. Jste spokojeni s nabízenými službami v oblasti Jeseníky? (servisy, půjčovny, občerstvení, ubytování, doprava) a) ano b) spíše ano c) spíše ne d) ne e) nevím
11. Je podle Vás značení tras na kvalitní úrovni v oblasti Jeseníky? a) ano b) spíše ano c) spíše ne d) ne e) nevím
12. Máte nějaké návrhy na zlepšení cykloturistiky v oblasti Jeseníky?
13. Máte povědomí o Čarodějnické cyklotrase? a) ano b) ano, jel/jela jsem ji c) ne

