



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI  
Fakulta přírodovědně-humanitní  
a pedagogická



# Cykloturistika a její potenciál v Krkonoších

## Bakalářská práce

*Studijní program:*

B1301 Geografie

*Studijní obor:*

Aplikovaná geografie

*Autor práce:*

**Jan Zamastil**

*Vedoucí práce:*

RNDr. Artur Boháč, Ph.D.

Katedra geografie





## Zadání bakalářské práce

# Cykloturistika a její potenciál v Krkonoších

*Jméno a příjmení:* **Jan Zamastil**  
*Osobní číslo:* P19000292  
*Studijní program:* B1301 Geografie  
*Studijní obor:* Aplikovaná geografie  
*Zadávající katedra:* Katedra geografie  
*Akademický rok:* 2020/2021

### Zásady pro vypracování:

1. Rešerše literatury
2. Terénní průzkum - metoda pozorování
3. Analýza získaných informací
4. Zpracování do požadované formy

Rozsah grafických prací:  
Rozsah pracovní zprávy:  
Forma zpracování práce:  
Jazyk práce:

tištěná/elektronická  
Čeština



### Seznam odborné literatury:

PAULÍK, Ivo. *Krkonoše a Podkrkonoší*. Aktualizované vydání. Praha: Ottovo nakladatelství, 2017. Ottův turistický průvodce. ISBN 978-80-7451-621-4.  
DAVID, Petr, Petr LUDVÍK a Vladimír SOUKUP. *Krkonoše*. Praha: Soukup & David, [2019]. Česko všemi smysly. ISBN 978-80-86899-79-4.  
KOLÁČEK, Luboš Y. *Krkonoše: rájem i peklem Obřích hor*. Praha: Regia, 2015. Tajemné stezky. ISBN 978-80-87866-11-5.  
DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP. *Krkonoše známé i neznámé*. Praha: Euromedia Group, 2019. Universum (Euromedia Group). ISBN 978-80-7617-731-4.

Vedoucí práce:

RNDr. Artur Boháč, Ph.D.  
Katedra geografie

Datum zadání práce:

9. června 2021

Předpokládaný termín odevzdání:

30. dubna 2022

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.  
děkan

L.S.

doc. RNDr. Kamil Zágoršek, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Liberci dne 17. června 2021

## Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

13. dubna 2022

Jan Zamastil

## **Poděkování**

Touto cestou bych velice rád poděkoval RNDr. Arturu Boháčovi, Ph.D. za odborné vedení, spolupráci a ochotu během zpracovávání mé bakalářské práce.

## **Anotace**

Tato bakalářská práce se nejprve zaměřuje na představení základních, ale klíčových pojmů týkající se cykloturistiky. Dále se věnuje geografickému představení Krkonoš z hlediska přírodních poměrů, tradic či návštěvnosti. Snahou práce je také seznámení s významnými lokalizačními a realizačními předpoklady cykloturistiky v nejvyšším českém pohoří. V praktické části je práce zaměřena na analýzu počtu cykloturistů ve vybraných lokalitách, vyhodnocení absolvovaných cyklotras z hlediska geografických aspektů a vyhotovení SWOT analýzy u potenciálně atraktivních složek cykloturistiky. V poslední části jsou v práci vyhodnoceny dopady overturismu ve vybraných lokalitách.

## **Klíčová slova**

Cykloturistika, cestovní ruch, Krkonoše, overturismus, jízdní kolo, elektrokolo

## **Annotation**

This bachelor's thesis first introduced itself to the introduction of basic but key concepts related to cycling. It also deals with the geographical presentation of the Giant Mountains in terms of natural conditions, traditions and attendance. The aim of the work is also to get acquainted with the identified and implementation assumptions of cycling in the highest Czech mountains. In the analysis of the practical part, the work focuses on the number of cyclists in selected localities, evaluation of completed cycle routes in terms of geographical aspects and preparation of a SWOT analysis of potentially attractive components of cycling. In the last part, the impacts of overtourism in selected localities are evaluated.

## **Key words**

Cycling, Tourism, Giant Mountains, Overtourism, Bicycle, Electric bike

## Obsah

Úvod.....	13
1 Představení základních pojmů .....	15
1.1 Cestovní ruch .....	15
1.1.1 Cestovní ruch České republiky z hlediska rajonizace .....	16
1.2 Overturismus .....	18
1.3 Cykloturistika.....	18
1.3.1 Cyklotrasa.....	19
2 Krkonoše .....	21
2.1 Přírodní poměry .....	21
2.1.1 Geologie a geomorfologie .....	21
2.1.2 Vodstvo.....	22
2.1.3 Podnebí .....	23
2.1.4 Flóra a vegetace .....	23
2.1.5 Fauna .....	24
2.2 Tradice.....	24
2.2.1 Sklářství .....	24
2.2.2 Těžařství .....	25
2.2.3 Dřevařství .....	26
2.2.4 Sport a rekreace .....	26
2.3 Trendy v návštěvnosti .....	27
3 Předpoklady cykloturistiky v Krkonoších .....	28
3.1 Lokalizační předpoklady .....	28
3.1.1 Přírodní podmínky .....	28
3.1.2 Společenské podmínky .....	28
3.2 Realizační předpoklady .....	29
3.2.1 Doprava .....	29
3.2.2 Ubytovací a stravovací zařízení.....	30
4 Výsledky průzkumu cykloturistiky na vybraných místech v Krkonoších .....	32
4.1 Rezek.....	33
4.2 Dvoračky .....	34
4.3 Studenov .....	35



4.4 Žalý .....	36
4.5 Rovinka .....	37
4.6 Pražská bouda.....	38
4.7 Hnědý vrch .....	39
4.8 Horní Mísečky.....	40
4.9 Zlaté návrší .....	41
4.10 Špindlerův Mlýn.....	42
5 Shrnutí výsledků z pozorování cykloturistiky ve vybraných lokalitách .....	43
6 Analýza absolvovaných tras .....	47
6.1 Trasa č. 1 .....	47
6.2 Trasa č. 2 .....	49
6.3 Trasa č. 3 .....	51
6.4 Trasa č. 4 .....	52
6.5 Trasa č. 5 .....	54
6.6 Trasa č. 6 .....	56
7 SWOT analýza krkonošských oblastí potenciálně atraktivních pro cykloturistiku .....	58
7.1 Rozhledny .....	58
7.2 Horské boudy .....	59
7.3 Střediska, centra, města .....	60
7.4 Přírodní krásy – vyhlídky, údolí, vodopády atd. ....	61
8 Výsledky z hodnocení overturismu ve vybraných lokalitách .....	62
Závěr .....	64
Seznam citovaných zdrojů .....	65

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Turistické regiony České republiky (Zdroj: ČSÚ, 2015).....	17
Obrázek 2: Místa terénního průzkumu (Zdroj: vlastní, 2022).....	32
Obrázek 3: Rezek (Zdroj: vlastní, 2021).....	33
Obrázek 4: Dvoračky (Zdroj: vlastní, 2021).....	34
Obrázek 5: Rozcestí Studenov (Zdroj: vlastní, 2021).....	35
Obrázek 6: Rozhledna Žalý (Zdroj: vlastní, 2021).....	36
Obrázek 7: Rovinka (Zdroj: vlastní, 2021).....	37
Obrázek 8: Pražská bouda (Zdroj: vlastní, 2021).....	38
Obrázek 9: Rozhledna Hnědý vrch (Zdroj: vlastní, 2021).....	39
Obrázek 10: Horní Mísečky – Jilemnická bouda (Zdroj: vlastní, 2021).....	40
Obrázek 11: Mohyla Hanče a Vrbaty na Zlatém návrší (Zdroj: vlastní, 2020).....	41
Obrázek 12: Špindlerův Mlýn – Aquapark (Zdroj: vlastní, 2021).....	42
Obrázek 13: Vyznačení první trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz).....	47
Obrázek 14: Detailní přiblížení na část trasy č.1 v Krkonoších (Zdroj: Mapy.cz).....	48
Obrázek 15: Vyznačení druhé trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz).....	49
Obrázek 16: Detailní přiblížení na část trasy č.2 v Krkonoších (Zdroj: Mapy.cz).....	50
Obrázek 17: Vyznačení třetí trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz).....	51
Obrázek 18: Detailní přiblížení na část trasy č. 3 v Krkonoších (Zdroj: Mapy.cz).....	52
Obrázek 19: Vyznačení čtvrté trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz).....	53
Obrázek 20: Detailní přiblížení na část trasy č. 4 v Krkonoších (Zdroj: Mapy.cz).....	54
Obrázek 21: Vyznačení páté trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz).....	55
Obrázek 22: Detailní přiblížení na část trasy č.5 v Krkonoších (Zdroj: Mapy.cz).....	55
Obrázek 23: Vyznačení šesté trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz).....	56
Obrázek 24: Detailní přiblížení na část trasy č. 6 v Krkonoších (Zdroj: Mapy.cz).....	57

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Shrnutí výsledků z měření cykloturistiky metodou pozorování (Zdroj: vlastní šetření) .....	43
Tabulka 2: SWOT analýza krkonošských rozhleden (Zdroj: vlastní šetření).....	58
Tabulka 3: SWOT analýza krkonošských horských bud (Zdroj: vlastní šetření).....	59
Tabulka 4: SWOT analýza krkonošských středisek, center, měst (Zdroj: vlastní šetření) .....	60
Tabulka 5: SWOT analýza krkonošských přírodních krás (Zdroj: vlastní šetření) .....	61

## Seznam grafů

Graf 1: Poměr zastoupení cykloturistů na klasických kolech k počtu cykloturistů na elektrokolech (Zdroj: vlastní šetření).....	44
Graf 2: Počet cykloturistů na normálních kolech v nadmořských výškách míst měření (Zdroj: vlastní šetření) .....	45
Graf 3: Počet cykloturistů na elektrokolech v nadmořských výškách míst měření (Zdroj: vlastní šetření).....	46

## Seznam použitých zkratk

<b>ČR</b>	Česká republika
<b>ČSR</b>	Československá republika
<b>ČSSR</b>	Československá socialistická republika
<b>ČSÚ</b>	Český statistický úřad
<b>km</b>	kilometr
<b>km<sup>2</sup></b>	kilometr čtvereční
<b>KRNAP</b>	Krkonošský národní park
<b>m</b>	metr
<b>mm</b>	milimetr
<b>m n. m.</b>	metrů nad mořem
<b>SWOT</b>	analýza silných a slabých stránek a příležitostí a hrozeb

## Úvod

Cykloturistika se v posledních několika letech stala důležitou součástí cestovního ruchu. Lidé hojně využívají ať už klasická kola nebo elektrokola, která se stala hitem. Tato práce se zabývá cykloturistikou v nejvyšším pohoří České republiky, a to v Krkonoších. Výběr oblasti a tématu není nijak náhodný, protože jak ke Krkonošům, tak k samotné cykloturistice má autor velmi pozitivní vztah.

V bakalářské práci je nejprve věnována pozornost představení základních pojmů či rajonizaci cestovního ruchu. Poté je snaha práce přiblížit základní geografickou charakteristiku Krkonoš spolu s lokalizačními a realizačními faktory cestovního ruchu v dané oblasti. Tyto faktory jsou pro cykloturistiku důležitým ukazatelem, a proto jsou zde představeny také jednotlivé linky cyklobusů, které zvyšují potenciál cykloturistiky v Krkonoších. V této teoretické části je využita odborná literatura a turistické průvodce.

V druhé části, a to v té praktické, vychází práce především z proběhlého terénního průzkumu, který poskytl velmi důležité informace. Nejprve jsou v práci představeny počty návštěvníků na jízdním kole ve vybraných lokalitách. Tito aktéři cykloturistiky jsou v práci označovány pod pojmy cyklista či cykloturista, kdy oba termíny mají stejný význam. Jednotlivá místa měření jsou situována spíše do západní části Krkonoš, protože nedaleko těmto místům autor bydlí a rád zde provozuje osobní cykloturistiku. Metodou pozorování byl zjištěn poměr mezi návštěvníky na normálních kolech a na elektrokolech, protože v posledních letech lze ve vyšších partiích Krkonoš pozorovat v hojném počtu obě kategorie. Celkové výsledky jsou poté shrnuty do tabulek a grafů. Kromě metody pozorování bylo využito také statistických dat.

Praktická část obsahuje také absolvování různě dlouhých cyklotras na horském jízdním kole. Trasy často začínají ve městě Semily, protože zde autor žije, a vedou především opět do západních Krkonoš. Všechny absolvované trasy jsou geograficky vyhodnoceny, kdy hlavním výstupem je vyhodnocení každé trasy dle jednotlivých kategorií. V rámci zmíněných terénních průzkumů území byl také pomocí SWOT analýzy vyhodnocen potenciál jednotlivých oblastí, které mohou být pro cykloturistiku atraktivní. Na konkrétních vybraných místech, která jsou z hlediska atraktivity považována za výjimečná, byly vyhodnoceny také vlivy overturismu.

Cílem bakalářské práce je seznámit čtenáře s problematikou cykloturistiky v Krkonoších, z hlediska geografického vymezení území či významných faktorů

zvyšujících potenciál tohoto odvětví cestovního ruchu. Dále se práce snaží představit výsledky, které vzešly z proběhlého terénního průzkumu, kde bylo hlavním cílem zjištění poměru cyklistů na normálním kole a na elektrokole. Snahou práce je také geograficky představit absolvované cyklotrasy, vyhodnotit cykloturisticky atraktivní oblasti a zjistit, zda v některé významné lokalitě jsou aktuální negativní vlivy overturismu.

Z celkového hlediska práce je především v praktické části vycházeno z vlastního šetření, které je doplněno o vlastní fotografie, grafy, tabulky a další ilustrační výstupy.

# 1 Představení základních pojmů

Mezi důležité pojmy této problematiky lze řadit: cestovní ruch, overturismus, cykloturistika a cyklotrasa. Především u cykloturistiky a cyklotrasy může snadno dojít k záměně s podobnými, ale odlišnými pojmy, které se mohou od daného pojetí mírně vymykat.

## 1.1 Cestovní ruch

Pojem cestovní ruch lze pochopit jako nepřetržitou migraci populace za různými účely. Základní rozdělení cestovního ruchu v rámci vymezení oblasti pohybu obyvatel je vnitrostátní (v rámci státu, ve kterém aktér cestovního ruchu dlouhodobě žije) a mezinárodní (v rámci jiného státu či států, než ve kterých obyvatelstvo dlouhodobě přetrvává) cestovní ruch (Hrala a Šafařík, 2013, s. 9). Hlavním aktérem cestovního ruchu je turista. Turistou může být chápána osoba, která navštěvuje dané místo pouze na jeden den, anebo využije možnosti přenocování v různých ubytovacích zařízeních (ČSÚ, 2021).

Důležitým pilířem pro rozvoj cestovního ruchu je využití volného času obyvatel, který roste a v tomto směru se pozitivně vyvíjí především ve vyspělých zemích světa. Vyspělé oblasti světa hrají zásadní roli také v již zmiňovaném mezinárodním cestovním ruchu, protože v rámci tohoto odvětví turismu se od roku 1950 několikanásobně zvyšuje počet turistů, kteří absolvují své výpravy mimo stát, kde žijí (Hrala a Šafařík 2013, s. 9).

Se zvyšující se poptávkou po cestovním ruchu, ať už vnitrostátního nebo mezinárodního, značně souvisí samozřejmě také neustálý nárůst populace planety Země. Lidé se v důsledku zkvalitňování lékařské péče dožívají vyššího věku, což vede k tomu, že spousta obyvatel dosáhne vyššího jazykového vzdělání. Tento fakt může vést k nárůstu touhy po poznání nových kultur, tradic či zvyků v odlehlých oblastech světa. Tyto destinace se mohou sice nacházet na druhé straně světa, ale v důsledku globalizace Země a všeobecného zrychlování dopravy se tento problém stává méně podstatným než v letech minulých (Indrová, 2008, s. 9). Spousta lidí v současnosti nemá větší problém rychle se rozhodnout a dopravit se do různých destinací světa za účelem sportovních, kulturních akcí nebo jiných odvětví turismu.

Podle Hraly a Šafaříka (2013, s. 13–32) jsou pro rozvoj cestovního ruchu klíčové takové činitele, které určují také potenciál rozmístění cestovního ruchu. Tyto činitele jsou celkem tři a vzájemně vytvářejí celkový pohled na jednotlivé turistické destinace. Jsou to selektivní faktory, mezi které může patřit např. politická situace v daném státu. Dalším

činitelem jsou lokalizační faktory, které zvyšují atraktivitu dané oblasti z hlediska přírodních poměrů (klíma, vodstvo, reliéf atd.) či společenských podmínek, významných památek nebo např. sportovních akcí. Posledním činitelem mohou být realizační faktory, kde je zahrnuta např. dopravní infrastruktura vybraného území, ale lze do této kategorie zařadit také výskyt ubytovacích zařízení.

Cestovní ruch se podle odborné literatury často dělí na formy a druhy cestovního ruchu. U forem cestovního ruchu jsou hlavním prvkem motivy pohybu obyvatelstva v rámci cestovního ruchu. Naopak druhy zohledňují, jakým směrem je realizace cestovního ruchu zaměřena, protože může mít různá odvětví ať už společenského, ekonomického nebo jiného rázu (Indrová, 2007, s.17).

Turismem neboli cestovním ruchem se zabývá konkrétní předmět, kterým je Geografie cestovního ruchu. Podle Hraly a Šafaříka (2013, s. 12, 13) má snahu o spojitost a následnou návaznost s již existujícími společensky či přírodně zaměřenými vědami. Samotnou geografii cestovního ruchu pak klasifikují jako společensky zaměřenou vědu, protože tato geografie studuje rozmístění turismu z hlediska selektivních faktorů nebo lokalizačních a realizačních podmínek.

### **1.1.1 Cestovní ruch České republiky z hlediska rajonizace**

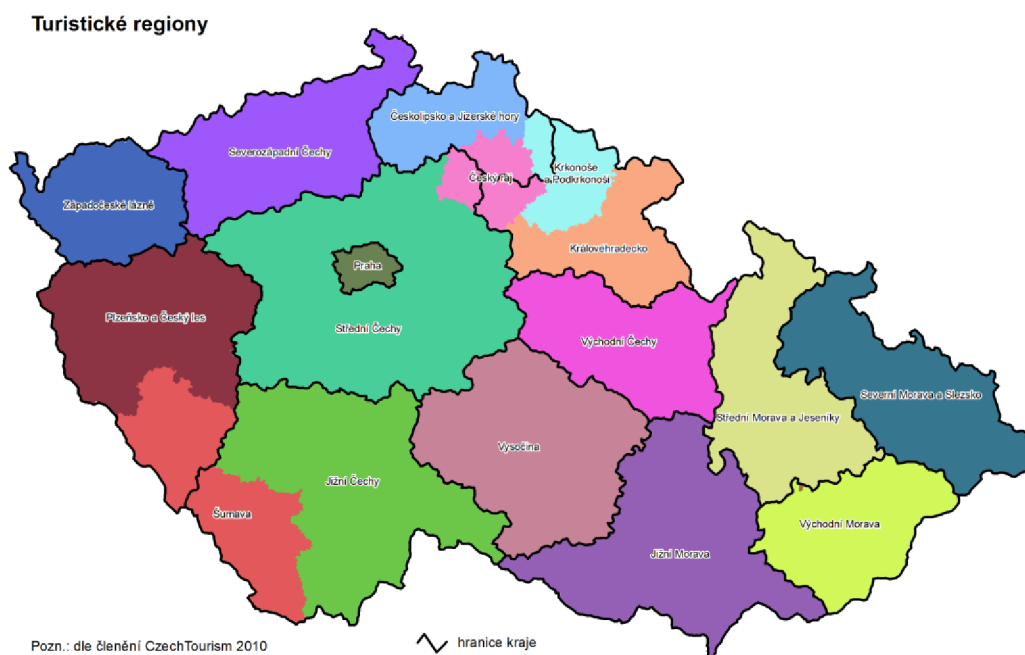
Snaha o rozdělení České republiky na malé funkční části z hlediska cestovního ruchu má v rámci tohoto státu poměrně dlouhou historii. Tato tradice zasahuje až do konce padesátých let 20. století, kdy se lidé především v důsledku naplnění potřeb využití volného času začali touto myšlenkou stále více zabývat (Vystoupil, et al, 2007, s. 7). Stěžejními projekty, které se snažily tuto myšlenku uskutečnit v druhé polovině 20. století, byly v roce 1962 „Rajonizace cestovního ruchu v ČSSR“ a v roce 1981 „Rajonizace cestovního ruchu v ČSR.“ Inicativy tohoto typu měly snahu vycházet z obecně přijatelných zásad pro rozvoj a uskutečnění cestovního ruchu. Tyto principy vycházely z analýzy přírodních podmínek daného území, podmínek vytvořených lidmi, dopravní infrastruktury, lokalizačních podmínek vedoucích k realizaci turismu a také z analýzy potenciálně negativních vlivů, které by se mohly v dané oblasti vyskytnout. (Hrala a Šafařík, 2013, s. 163, 164).

Snaha o vytvoření turistických oblastí pokračovala i na konci 20. století, kdy bylo vymezeno 15 turistických regionů. Od roku 2010 však bylo vytvořeno nové rozčlenění, a to dokonce na 17 turistických regionů. Mezi tyto regiony se řadí: Praha, Střední Čechy,



Jižní Čechy, Šumava, Plzeňsko a Český les, Západočeské lázně, Severozápadní Čechy, Českolipsko a Jizerské hory, Český ráj, Krkonoše a Podkrkonoší, Královéhradecko, Východní Čechy, Vysočina, Jižní Morava, Východní Morava, Střední Morava a Jeseníky a Severní Morava a Slezsko (Hrala a Šafařík, 2013, s. 165).

Přístupy k tvorbě rajonizace cestovního ruchu mohou být různorodé. Prvním přístupem je geografický princip opírající se o významné geografické celky (moře, hory apod.). Druhý princip je územně-plánovací snažící se o vyčlenění území z hlediska využití území. Příkladem územně-plánovacího principu je již zmiňovaná „Rajonizace cestovního ruchu v ČSR“ z roku 1981. Posledním přístupem je tzv. marketingový přístup, který je v poslední době hojně rozšířený. Jeho hlavním účelem je poskytnutí propagace turistického potenciálu daného území (Vystoupil, et al, 2007, s. 35).



Obrázek 1: Turistické regiony České republiky (Zdroj: ČSÚ, 2015)

K potřebám turistiky mohou sloužit turistické regiony České republiky, které často kopírují hranice jednotlivých krajů. Objevují se zde však i regiony zasahující do více krajů. Těmito oblastmi jsou např. Český ráj či Krkonoše a Podkrkonoší (ČSÚ, 2015).

## 1.2 Overturismus

Nedílnou, avšak vesměs negativní součástí cestovního ruchu se stává tzv. overturismus. K tomuto jevu dochází, když se na určitém místě, které je turisticky atraktivní, začne vyskytovat příliš návštěvníků (Francis, 2022). Tento jev se začíná na některých turisticky populárních místech rozšiřovat také v Krkonoších. V mnoha světových lokalitách je však pozorována snaha tento problém potlačit.

Jednou z příčin overturismu může být fakt, že lidé stále více využívají sociální sítě jako Facebook či Instagram, a proto často chtějí vlastní fotografie na turisticky atraktivních místech. Lze se domnívat, že další příčinou může být vznik nového turistického lákadla (rozhledna, horská bouda atd.) v různých destinacích. Důsledkem overturismu mohou být na vybraných místech např. přeplněné odpadkové koše, nedostatek parkovacích míst či přetížení místních silnic.

V rámci České republiky však není tento problém zdaleka aktuální pouze např. ve zmiňovaných Krkonoších. Mezi dlouhodobě atraktivní místa z hlediska cestovního ruchu lze zařadit historické centrum hlavního města Prahy, kde se nachází mnoho populárních historických památek. Mezi město spojené s overturismem lze však jistě zařadit také Český Krumlov, který je též turistickou atrakcí světového významu.

Problém zvaný overturismus však může každý člověk ovlivnit v pozitivním slova smyslu. Důležitá je disciplína a vhodné chování v takovýchto destinacích. Pomoci by mohlo také cestování v menším počtu lidí (Francis, 2022). Hlavním pravidlem by však mělo být opouštění navštíveného místa v takovém stavu, ve kterém by ho návštěvník rád našel až ho znovu vyhledá v budoucnosti (Paulík, 2017).

## 1.3 Cykloturistika

Pojem cykloturistika označuje odvětví turistiky, které je absolvováno za pomoci jízdního kola. Klíčovým milníkem v rozvoji cykloturistiky bylo hojné rozšíření tohoto dopravního prostředku ve společnosti. Podobným pojmem je cyklistika. Tyto dva pojmy se často překrývají či zaměňují. Obvykle je cykloturistika většinou pojata rekreačně a bez větších soutěžních ambicí, kdežto cyklistika může být častěji více spojována se závodním stylem (Hřebíčková a Ondráček, 2007, s. 10, 12).

Cykloturistiku lze provozovat na různých typech komunikací. Lze ji absolvovat na silnicích, místních či účelových komunikacích. Konkrétně pro aktéry cykloturistiky bývá často vybudována zvláštní stezka s různým povrchem.

Velmi důležitým prvkem je výběr správného jízdního kola, protože je velký rozdíl, kde a v jakých podmínkách se bude cykloturistika vykonávat. Proto jedním z dělení cykloturistiky může být na tyto druhy jízdních kol:

- **horská kola** – ta jsou vhodná nejvíce do těžšího terénu, kterým mohou být např. kamenité či lesní cesty,
- **silniční kola** – tento druh je vhodný převážně na silnice různé úrovně,
- **trekingová kola** – trekingová kola jsou kompromisním řešením mezi horskými a silničními koly, protože mohou být využívána na zpevněných komunikacích, ale i v lehčím terénu,
- **city bike** – tento druh kola je vhodný především pro dopravu osoby ve městech (Hřebíčková a Ondráček, 2007, s. 12).

Fenoménem posledních let se stává jízda na elektrokole. Tento jev lze často pozorovat také v různých partiích Krkonoš. Lze se domnívat, že elektrokola mohou být velmi nápomocná lidem, kteří by mohli mít problém s dopravou do zadaného cíle na normálním kole. I tato kola mohou být různého druhu. Zřejmě nejčastěji lze však pozorovat horská elektrokola ve vyšších nadmořských výškách. Naopak v nížinách či městech jsou častěji využívána elektrokola městského typu.

### 1.3.1 Cyklotrasa

Cyklotrasa je označením pro takové komunikace, kudy vede cesta pro jízdní kola. Cyklotrasa může být vedena po nejrůznějších typech pozemní komunikace, a to po silnicích nebo po méně kvalitních lesních či polních cestách. Cílem cyklotrasy je obvykle směřování k atraktivnímu či významnému bodu nebo oblasti (Třebíč na kole, 2022).

Pojem cyklotrasa bývá často uváděn jako základní trasa pro jízdní kola. Lze se však také setkat s rozdělením na cyklotrasy a cykloturistické trasy. V tomto případě jsou cyklotrasy ty, které vedou povětšinou po kvalitních komunikacích (silnice apod.). Naopak cykloturistické trasy vedou spíše po méně kvalitních cestách (Hřebíčková a Ondráček, 2007, s. 39).

Značení cyklotras v České republice je charakteristické žlutým podkladem na orientačních cedulích. Tímto se tedy odlišuje od klasických pěších turistických tras (Hřebíčková a Ondráček, 2007, s. 39).

Často se zaměňujícím pojmem je cyklostezka. Ta je sice také důležitou stezkou pro pohyb jízdních kol. Je však ale pouze součástí pojmu cyklotrasa. Cyklostezka je tedy spíše označením pro část trasy, kudy daná cyklotrasa vede (Třebíč na kole, 2022). Cyklostezka však bývá vystavěna primárně pro jízdu na kole.

## 2 Krkonoše

Krkonoše jsou nejvyšším pohořím České republiky. Rozprostírají se v její severní části v oblasti okolo státní hranice s Polskem. Na území ČR zasahují Krkonoše do dvou krajů, a to do Libereckého a Královéhradeckého. Přestože Krkonoše leží z části i v sousedním Polsku, tak podstatná část se nachází právě na území ČR, konkrétně více než 70 %. Velká část Krkonoš je zároveň součástí Krkonošského národního parku, který bývá často označován jako KRNAP (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 6–8).

Pohoří Krkonoše je značně rozlehlé. Plocha tohoto celku činí 631 km<sup>2</sup>. Délka území lze charakterizovat od tzv. Novosvětského průsmyku ležící poblíž polské části obce Jakuszyce po Žacléř ležící na druhé straně Krkonoš na Trutnovsku. Přibližná vzdálenost mezi těmito dvěma místy je 38 km. Naopak celková největší šířka území činí přibližně 25 km (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 6). Samotné Krkonoše lze vnímat také z hlediska zajímavých oblastí, kterými mohou být např. Harrachov a okolí či Rokytnicko v západní části nebo Žacléřsko a Trutnovsko ve východní části (David a Soukup, 2019).

### 2.1 Přírodní poměry

Oblast Krkonoš je charakteristická velkou rozmanitostí života. Vzhledem k jedinečnosti Krkonoš z hlediska jejich polohy vytvářejí Krkonoše kvalitní podmínky pro vznik života různých druhů rostlin, živočichů či dalších společenstev. To je dáno tím, že toto pohoří je dáno severskou a vysokohorskou přírodou ve středu Evropy (Správa KRNAP, 2022).

#### 2.1.1 Geologie a geomorfologie

Velmi staré pohoří Krkonoše je z geologického hlediska tvořeno převážně krystalickými břidlicemi a spolu se sousedními Jizerskými horami je součástí tzv. krkonoško-jizerského krystalinika (Správa KRNAP, 2022). V průběhu tzv. variského vrásnění v prvohorách dal základ dnešnímu hlavnímu krkonošskému hřebenu velký žulový pluton. Dalším významným vrásněním, které mělo vliv na vývoj Krkonoš bylo tzv. saxonské, které znovu vyzdvihlo pohoří. V dnešní době lze Krkonoše chápat jako tzv. kernou hornatinu. (Oficiální turistické stránky Krkonoš, 2022).

Zajímavým a typickým úkazem jsou v Krkonoších typická údolí modelovaná do tvaru písmene U. Tento fakt zapříčinily staročtvrtohorní pohyby ledovců. Zmiňovaná údolí mohou být známá jako jámy, kdy příkladem mohou být Kotelní jámy (Oficiální turistické stránky Krkonoš, 2022).

I v současné době lze ve vysokých partiích Krkonoš pozorovat zvláštní, ale velice zajímavé skalní útvary. Příkladem mohou být Dívčí kameny. Těmto útvarům se říká žulové tory a tvoří unikát, protože nejvyšší partie pohoří nikdy nebyly zaledněny, ale vlivem mrazu, ledu a sněhu mohly vzniknout (Správa KRNAP, 2022). K vzniku těchto útvarů přispělo střídající se tání a mrznutí skal (Oficiální turistické stránky Krkonoš, 2022).

### **2.1.2 Vodstvo**

Krkonoše jsou hlediska vodstva velmi unikátní. Vzhledem k jejich nadmořské výšce zde pramení významné řeky nebo se zde nachází zajímavé vodopády.

Hlavní hřbet Krkonoš, který je nazýván jako Slezský, je významný tím, že po něm vede klíčové evropské rozvodí. Voda zde totiž patří do úmoří Baltského (severní svahy) a Severního moře (jižní svahy). Výjimku tvoří část Žacléřského hřbetu, která je odvodňována polskou řekou zvanou Bobr (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 6).

Krkonoše lze zařadit do významných pramenných oblastí středoevropského významu. Stěžejní řekou je Labe pramenící na Labské louce. Krkonošské řeky jsou charakteristické tzv. stromovitou říční sítí a velmi prudkým spádem. Bohatší říční síť se nachází na české straně Krkonoš, protože je tvořena více než 140 vodními toky (Správa KRNAP, 2022).

Typickým přírodním úkazem z hlediska vodstva jsou pro Krkonoše také vodopády. Zřejmě nejznámější se nazývá Mumlavský ležící poblíž města Harrachov. Nejvyšším nejen v Krkonoších, ale i v celé ČR, je Pančavský mající výšku 148 m (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 6).

V Krkonoších se nachází také jezera ledovcového původu. Ty lze nalézt především na polské straně pohoří a příkladem může být např. Wielki Staw, který je hluboký 24 m (Správa KRNAP, 2022). Naopak ledovcovým jezerem na české straně pohoří je Mechové jezírko na Kotelském potoce. Jezírko je velmi malých rozměrů, ale je památkou na horský ledovec z doby ledové (Kultura.cz, 2022).

V obci Špindlerův Mlýn se nachází Labská přehrada. Ta byla postavena v letech 1910 až 1914 a leží na horním toku řeky Labe. Zajímavostí je, že zde byla vybudována první elektrárna na Labi (Region Krkonoše, 2008).

### **2.1.3 Podnebí**

Klima neboli podnebí je v Krkonoších charakteristické chladným počasím a bohatými srážkami. Studený a vlhký vzduch, který proudí od Severního moře a Atlantského oceánu zapříčiňuje méně příznivé počasí v daném pohoří. Větrné proudění je však v Krkonoších proměnlivé. Často se zde však vyskytují severozápadní a jihozápadní větry (Oficiální turistické stránky Krkonoš, 2022).

Drsnost Krkonoš je dána také velmi nízkou teplotou. Nejchladnější průměrná roční teplota je na Sněžce a pouze lehce přesahuje 0 °C. V nižších polohách ale průměrná teplota roste. Nejteplejším měsícem je zde červenec, kdy se průměrné teploty pohybují v jednotlivých lokalitách v rozmezí mezi 8,3 °C až 14 °C. Naopak nejchladnějším měsícem je leden, kdy průměrné teploty dosahují hodnot -4,5 °C až -7,2 °C (Správa KRNAP, 2022).

Z hlediska srážkové činnosti jsou Krkonoše považovány za nejdeštivější české lokality. Výrazně nadprůměrná četnost srážek je např. v Peci pod Sněžkou, kdy dosahuje hodnoty přibližně 1405 mm srážek za rok. Velké množství srážek spadne často v Krkonoších v měsíci srpnu, a to v důsledku hojných bouřek a západního proudění (Správa KRNAP, 2022).

V důsledku dlouhé zimy se na závětrných místech často vyskytují laviny. Zajímavým přírodním úkazem jsou tzv. zemní laviny, které se vyskytují především v Obřím, Jelením či Dlouhém dole (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 6).

### **2.1.4 Flóra a vegetace**

Z hlediska flóry jsou Krkonoše velmi rozmanité. Vyskytuje se zde přibližně 1250 různých druhů rostlin a několik dalších druhů rostlin rozmnožujících se za pomoci tzv. výtrusů (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 7). Květena nacházející se v tomto pohoří nese název Krkonošská a spadá do oblasti tzv. středoevropské lesní květeny (Správa KRNAP, 2022).

Rozmanitost a bohatost krkonošského rostlinstva jsou dány geologickým podložím či vývojem v období po ledových dobách. Vzpomínkou na doby ledové zůstává např. ostružník moruška. Vyskytují se zde však také endemické druhy, kterými jsou např. zvonek český či jeřáb krkonošský (Krkonoše.eu, 2020).

V Krkonoších se vyskytují 4 vegetační stupně. Do nadmořské výšky 1200 m n. m. nese název Horský-montánní stupeň, který je charakteristický mechorosty, lišejníky, ale hlavně smrčínami. Do 800 m n. m. reprezentuje vegetační stupeň tzv. Podhorský-submontánní stupeň charakterizující především přirozené, často smrkové lesy. Nad 1200 m n. m. se zde vyskytuje Klečový-subalpínský stupeň, který je specifický tím, že lze do něho zařadit různé krkonošské zahrádky (např. Krakonošova). Posledním stupněm je Alpínský (nad 1500 m n. m.) s chudým rostlinstvem, který není v Krkonoších příliš rozšířen (Krkonoše.eu, 2020).

### **2.1.5 Fauna**

Krkonoše se mohou pyšnit tím, že jsou v tomto pohoří hojně zastoupeny také nejrůznější druhy živočichů. Žije zde přibližně 15000 druhů bezobratlých živočichů a více než 400 druhů obratlovců (Správa KRNAP, 2022).

Výjimečnými místy pro život živočichů jsou např. horské louky. Na těchto místech se vyskytují takoví živočichové, kteří se v nižších partiích Krkonoš vůbec nemusí objevovat. Příkladem může být kobylka horská (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 7).

Druhy motýlů v KRNAPU nejhojněji zastupují především babočky. Méně je však v Krkonoších druhů šelem. Lze však spatřit např. ryse ostrovida. Dále se v Krkonoších vyskytují lišky, jezevci, kuny či jeleni (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 7, 8).

Z ptáků je zajímavý svým výskytem tetřívka obecný. Ten se objevuje i v sousedních Jizerských horách a velmi často lze spatřit cedule, které upozorňují na výskyt tohoto ohroženého druhu. Lidé by se tedy v důsledku těchto informačních cedulí měli chovat více ohleduplně, protože tento druh může být přítomností lidí ohrožen.

## **2.2 Tradice**

Krkonoše jsou charakteristické velkým množstvím tradic různého odvětví. V minulosti zde bylo populární např. sklářství či hornictví. Za lokality, které jsou proslulé některou z tradic lze považovat Harrachov, Rokytnici nad Jizerou nebo Černý Důl.

### **2.2.1 Sklářství**

První významnou krkonošskou tradicí je sklářství. To je populární především v Harrachově a jeho blízkém okolí. O rozšíření této tradice se velmi zasloužili Harrachové, kteří svým příchodem a rozšířením panství přispěli k velkému rozmachu tohoto odvětví průmyslu (David a Soukup, 2019, s. 30).



Významnou osobností sklářství v Harrachově byl Eliáš Müller. Ten se velkou měrou zasloužil o vznik sklárny. Základním charakteristickým znakem harrachovského skla byla prvotřídní kvalita, což se později projevovalo také na mezinárodní úrovni. Sklo z města Harrachov bylo velmi úspěšné na významných výstavách v městech jako Paříž, Londýn či Barcelona. V současné době si lze připomenout historii sklářství v Harrachově v tamním muzeu, které ve spojení s minipivovarem poskytne příjemné prostředí pro návštěvníky (David a Soukup, 2019, s. 30, 31).

Sklářství bylo však populární i v okolních obcích. Hutí se v minulosti mohla pyšnit také sousední Rokytnice nad Jizerou. Sklářská osada byla v obci založena zřejmě v první polovině 16. století. Později se zde otevřela také nová sklárna, jejímž majitelem byl pan Shürer. Vznik nové sklárny je spojen také se založením nové rokytnické osady zvané Sachlenbach neboli Rokytno. V průběhu let však začal být v Rokytnici nad Jizerou velmi populární také textilní průmysl, který začal místní sklářství pomalu vytlačovat (Koláček, 2015, s. 20–22).

Popularita sklářství rostla i za hranicemi České republiky. V Polsku lze za sklářské krkonošské město považovat Sklarskou Porebu, která má toto odvětví průmyslu i ve svém názvu (Koláček, 2015, s. 217).

### **2.2.2 Těžařství**

Těžařskou minulostí se může opět vyznačovat již zmiňovaná obec Harrachov. Ta proslula těžbou fluoritu. Těžbu připomíná místní muzeum, ve kterém se nacházejí konkrétní ukázky minerálů ložisek fluoritu, ale také různé důležité těžební nástroje. Fluoritové doly v současné době již neexistují, ale vozíky či nakladače si lze v muzeu prohlédnout i dnes (David a Soukup, 2019, s. 32).

Těžební doly se vykytovaly také ve Špindlerově Mlýně, a to konkrétně ve Svatém Petru. Těžily se zde olovené, stříbrné nebo měděné rudy. Nejvíce se těžařství v dolech rozmohlo za Kryštofa z Gendorfu v 16. století. Rozrůstání těžby je datováno také v době, kdy se zde vyskytoval Hrabě Morzin. Ten totiž otevřel další důl. Těžilo se však také v průběhu 20. století. Dnes těžbu připomíná např. vozík, který je symbolem hornické minulosti ve Svatém Petru (David a Soukup, 2019, s. 84).

Ve východnější části Krkonoš může být s těžařstvím spojena např. obec Černý Důl, kde se podobně jako v předchozích lokalitách nachází významná vzpomínková místa na důlní činnost.

### 2.2.3 Dřevařství

Na rozdíl od předešlých průmyslových odvětví je dřevařství spojeno spíše s východní částí Krkonoš. Dřevařství mělo významný vliv na založení některých obcí jako např. Malá Úpa. Největšího rozmachu se dřevařství v Krkonoších dostalo v 16. století. Konkrétně okolí Malé Úpy s nástupem činnosti dřevařů procházelo různými vývojovými stádii (David a Soukup, 2019, s. 148).

Základem pro dřevařství byly vodní nádrže, které poskytovaly přijatelné podmínky pro plavení zpracovaných polen. Dřevařství přispělo také k výstavbě různých typů bud a chalup v okolních lokalitách. Jedním z center takových bud mohou být Pomezní boudy na hranicích s Polskem. Takovéto boudy jsou často z velké části vystavěny z dřeva a jsou tak pro Krkonoše typickou záležitostí (David a Soukup, 2019, s. 149, 152). Klasickými horskými boudami jsou ale také např. Špindlerova bouda nebo v minulosti vyhořelá Petrova bouda nacházející se v nadmořské výšce 1288 metrů (Koláček, 2015, s. 196, 197).

### 2.2.4 Sport a rekreace

Krkonoše nejsou pouze oblastí s průmyslovou historií a současností. V poslední době se stávají více rekreačním centrem a též centrem jak letních, tak zimních sportů.

KRNAP je celoročně velkým lákadlem pro turistiku, protože poskytuje celou řadu výjimečných míst. V průběhu celého roku jsou Krkonoše také významnou rekreační a odpočinkovou destinací, a to především z důvodu dostatečné nabídky ubytovacích zařízení a služeb (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 9).

Z hlediska sportovního vyžití jsou Krkonoše také velmi populární. V letním období lze zde sportovat např. na in-line bruslích nebo na kole, protože cyklotras je na území KRNAPU velké množství. V zimních měsících se naopak z Krkonoš stává středisko lyžování. Upravovány jsou zde běžecké tratě (více než 500 km tras) i sjezdovky. Významnými lokalitami zimních sportů jsou Herlíkovice, Medvědin, Rokytnice nad Jizerou, Černá hora nebo samotný Špindlerův Mlýn jako celek. Tradice lyžařství v Krkonoších má dlouhou historii. Zřejmě nejznámějším lyžařem byl Bohumil Hanč, který tragicky zahynul během závodu na lyžích v roce 1913. Dlouhodobě se v Krkonoších koná několik zajímavých sportovních akcí (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 9–14).

### **2.3 Trendy v návštěvnosti**

Návštěvnost Krkonoš a Podkrkonoší se každoročně pohybuje ve vysokých hodnotách. Před pandemií onemocnění COVID-19 probíhal mezi lety 2012 až 2019 zajímavý trend v návštěvnosti hromadných ubytovacích zařízeních. Ačkoliv se snižoval průměrný počet přenocování v tomto turistickém regionu, tak celkový počet hostů rostl. Lidé tedy zřejmě v průběhu let začínají preferovat spíše kratší návštěvy Krkonoš a Podkrkonoší (ČSÚ, 2019).

Pandemie COVID-19 i přes různá omezení návštěvnost KRNAPU nesnížila. Naopak výrazně přibylo uživatelů jízdních kol, elektrokol a koloběžek. V roce 2021 byla na významných místech, jako Sněžka nebo pramen Labe, návštěvnost velmi vysoká. Z hlediska sezónnosti stoupá obliba návštěvnosti Krkonoš v podzimních měsících. Lidé také v poslední době často navštěvují Krkonoše ve večerních nebo nočních hodinách. Motivací k nočním výletům může být pozorování východu Slunce (Správa KRNAP, 2022).

### **3 Předpoklady cykloturistiky v Krkonoších**

Předpoklady cykloturistiky značně souvisí s všeobecným potenciálem cestovního ruchu. „*Všude tam, kde je byt' i jen základní potenciál cestovního ruchu, existuje možnost rozvoje mimoměstských cyklostezek a cyklotras*“ (Hřebíčková a Ondráček, 2007, s. 115). O Krkonoších se tedy lze domnívat, že pro rozvoj cykloturistiky jsou ideální destinací.

Pro cykloturistiku se v Krkonoších nachází velké množství oblastí, které jsou atraktivní ať už z hlediska lokalizačních nebo realizačních předpokladů. Podstatná část těchto oblastí je situována do nejvyšších partií Krkonoš, jako např. různé cykloturistické okruhy západní či východní části Krkonoš. Potenciál cykloturistiky je však i v Podkrkonoších, kde lze využít atraktivní cyklotrasy v okolí hradu Pecka, mezi Jilemnicí a městem Semily nebo také v okolí města Vrchlabí (Paulík, 2017).

#### **3.1 Lokalizační předpoklady**

Vzhledem k faktu, že jsou lokalizačním faktorům z části věnovány také podkapitoly 2.1 Přírodní poměry a 2.2 Tradice, tak jsou zde pouze celkově shrnuty všeobecné podmínky vytvářející potenciál cykloturistiky v Krkonoších.

##### **3.1.1 Přírodní podmínky**

Lze soudit, že pohoří Krkonoše je z hlediska lokalizačních faktorů cykloturistiky velmi atraktivní lokalitou. Krkonoše jsou tvořeny bohatou faunou, flórou či říční sítí. Komplikací v dalším rozvoji cykloturistiky může být chladné a deštivé podnebí. Naopak atraktivní mohou být unikátní místa, jako jámy ve tvaru U či lokality, jako nejvyšší hora ČR – Sněžka, pramen řeky Labe, nejvyšší vodopád ČR – Pančavský a mnoho dalších jedinečných míst, které jsou v republikovém měřítku vyjimečné.

Pro cykloturistiku může být lehce negativním předpokladem těžký a prudký reliéf. V posledních letech však spousta aktérů cykloturistiky využívá elektrokola, která se těší rostoucí oblibě.

Z celkového hlediska přírodních předpokladů lze usuzovat, že kladné stránky znatelně převažují nad těmi zápornými, a proto lze jednoznačně považovat Krkonoše za vhodnou oblast pro rostoucí potenciál cykloturistiky.

##### **3.1.2 Společenské podmínky**

Krkonoše jsou považovány za oblast, která je z hlediska společenských podmínek cykloturistiky také velmi atraktivní a rozmanitá. Lze soudit, že tato oblast je velmi spjata

s historickými tradicemi, jako sklářství, dřevařství nebo s mnoha dalšími památkami a akcemi, které tvoří společenské podmínky cykloturistiky v Krkonoších.

Z hlediska tradic se lze domnívat, že Krkonoše je možno rozdělit na východní a západní část. Východní část může být spojována více s těžbou surovin, jako např. dřevo. V západní části bylo hlavně v minulosti velmi populární sklářství, které mělo úspěch hlavně v oblasti Harrachova a okolí. Naopak z celkového hlediska lze Krkonoše řadit mezi destinaci důlní činnosti. Ta byla rozšířena v různých částech Krkonoš. Celkově si lze tradice často připomenout v různých muzeích nebo výstavách.

Mezi památky, které lze zařadit mezi bodový lokalizační potenciál cykloturistiky, jsou rozhledny. Ty sice nejsou tak četné jako v sousedních Jizerských horách, ale často se jedná o rozhledny poskytující velmi kvalitní a daleký rozhled v okolní krajině. Mezi takové rozhledny patří např. kamenná rozhledna Žalý nebo moderněji pojatá rozhledna Hnědý vrch.

V Krkonoších se však koná také řada kulturních a sportovních akcí. Účastnit se lze řady koncertů nebo festivalů, jako Keltská noc v areálu skokanských můstků Harrachov. Ze sportovních akcí je proslulý např. závod v běhu na lyžích ve skiareálu Svatý Petr ve Špindlerově Mlýně nazvaný Krkonošská 70 (VisitKrkonoše.cz, 2022).

### **3.2 Realizační předpoklady**

Podle Hraly a Šafaříka (2013, s. 29–32) jsou předpoklady realizačního charakteru tvořeny různými druhy dopravy (železniční, vodní, letecká apod.) a ubytovacími a stravovacími zařízeními.

#### **3.2.1 Doprava**

V Krkonoších se lze pohybovat několika způsoby. Mezi hlavní možnosti však patří železniční, automobilová a autobusová doprava.

Příjezd do východnější části Krkonoš je možný např. poměrně rychlou vlakovou dopravou do železniční stanice Trutnov. Pravidelně jsou zde vypravovány spoje od Prahy či Hradce Králové. V Podkrkonoších vede také místní trať spojující Martinice v Krkonoších a Rokytnici nad Jizerou. Touto tratí se lze pomocí železnice dostat na české straně Krkonoše nejbližší k vysokým partiím Krkonoš. V západní části Krkonoš vede naopak přeshraniční trať přes Harrachov do Sklarske Poreby v Polsku, která je pro mnohé návštěvníky nezapomenutelným zážitkem sama o sobě. Klíčovým aspektem pro rozvoj

cykloturistiky je fakt, že všechny vlakové soupravy umožňují převoz jízdních kol (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 11).

Zřejmě nejpohodlnějším pohybem do Krkonoš či po Krkonoších je vlastní automobilová doprava. Přiblížit se do Krkonoš lze z jiných oblastí České republiky pomocí dálnic D10 vedoucí přes Mladou Boleslav a Turnov nebo D11, která vede směrem k Hradci Králové. Zřejmě nejkvalitnější silnice, která sice není dálnicí, je ta vedoucí přes Harrachov v západní části Krkonoš. Podobně jako poblíž vedoucí železniční trať vede také přes polské hranice. Automobilová doprava je však samozřejmě také možná do Špindlerova Mlýna nebo Pece pod Sněžkou. Do těchto lokalit sice vedou silnice nižší třídy, ale do významných středisek cestovního ruchu je automobilová doprava vždy možná (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 10, 11).

Krkonoše se vyznačují také dobrým autobusovým spojením s blízkými většími městy nebo s hlavním městem Prahou. Po Krkonoších vedou také četné spoje mezi menšími středisky a obcemi sloužící k dopravě do škol, za účelem turistiky, za zaměstnáním apod. Rozšířené jsou zde také turistické autobusy či skibusy. Klíčovým autobusovým prostředkem pro cykloturistiku se ale čím dál více stávají tzv. cyklobusy (David, Ludvík, Soukup, 2019, s. 12). Ty pomáhají s dopravou v tamním pohoří především aktérům cykloturistiky a cyklistiky. Nachází se zde celkem 5 cyklobusových linek, které pohodlně dopraví návštěvníky do různých destinací. Mezi tyto linky patří:

- Harrachov – Pomezí boudy,
- Jilemnice – Horní Mísečky,
- Úpice – Pomezí boudy,
- Špindlerova bouda – Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Hradec Králové,
- Žacléř – Trutnov

(Krkonoše.eu, 2020).

### **3.2.2 Ubytovací a stravovací zařízení**

Mezi lety 2012 až 2019 byl v Krkonoších a v Podkrkonoší pozorován pokles kapacitách hromadných ubytovacích zařízení. V tomto časovém intervalu mírně poklesly hodnoty ve všech odvětvích (počet zařízení, pokoje, lůžka a místa pro stany a pro karavany) (ČSÚ, 2019). Pro rozvoj cykloturistiky je však v poslední době důležitý rozvoj takových ubytovacích zařízení, které poskytují základní služby ať už pro normální jízdní kola, tak pro elektrokola. V turistické oblasti zvané Krkonoše a Podkrkonoší je

takovýchto zařízení poměrně velký počet. Častým charakteristickým znakem ubytovacích a stravovacích zařízení tohoto typu je zeleno-bílé logo s vyznačeným jízdním kolem, které značí fakt, že dané zařízení poskytuje služby pro jízdní kola (Cyklisté vítáni, 2022).

Příklady zařízení, která jsou pro jízdní kola z hlediska jejich komfortu ideální, jsou Aparthotel Svatý Vavřinec v Peci pod Sněžkou, Amenity Hotel & Resort Špindlerův Mlýn, ProFamily Hotel Top Benecko, Pomezní bouda v Horní Malé Úpě nebo Hotel Start ve Špindlerově Mlýně a mnoho dalších. Všechna ubytovací zařízení tohoto typu poskytují služby jako:

- bezplatné uschování jízdního kola,
- poskytnutí základního nářadí pro opravu jízdních kol,
- možnost umytí jízdního kola,
- zprostředkování výpůjčky jízdních kol,
- možnost dobíjení elektrokol

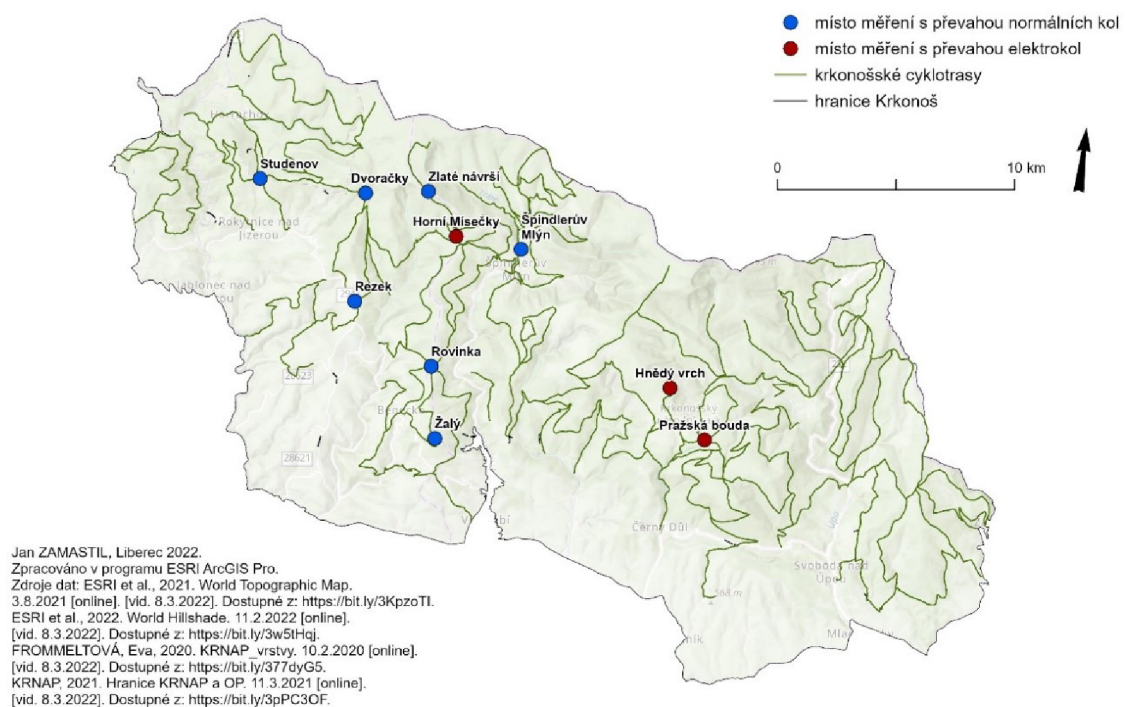
(Cyklisté vítáni, 2022).

## 4 Výsledky průzkumu cykloturistiky na vybraných místech v Krkonoších

Terénní průzkum metodou pozorování na vybraných místech v Krkonoších probíhal po dobu třiceti minut. Vybranými místy byly takové lokality, které jsou považovány za velmi atraktivní z hlediska cykloturistických cílů nebo jiných výjimečných vlastností daného místa. Výběr míst je častěji situován do západní části Krkonoš, a to z důvodu blízkosti autora domova, protože ten se nachází ve východní části podhůří Krkonoš. Výjezdy na jízdním kole byly proto častěji lokalizovány do západní části nejvyššího pohoří ČR.

Měření probíhalo o letních prázdninách roku 2021 v časovém rozmezí od 10:00 do 16:30 hodin středoevropského času.

### MÍSTA MĚŘENÍ POČTU CYKLOTURISTŮ V KRKONOŠÍCH v roce 2021



Obrázek 2: Místa terénního průzkumu (Zdroj: vlastní, 2022)

Místa měření nebyla vybrána náhodně. Je patrné, že se všechna místa nacházejí na krkonošských cyklotrasách. Často se také jedná o významné křižovatky více cyklotras, kde se cykloturisté pohybují velmi často.



Z mapy rozložení míst, která byla součástí terénního průzkumu v rámci cykloturistiky v Krkonoších, lze soudit, že podstatná část terénního průzkumu probíhala v západní části Krkonoš. Do této oblasti nejvyššího pohoří ČR lze zařadit 8 míst měření, a to: Studenov, Dvoračky, Rezek, Zlaté návrší, Horní Mísečky, Rovinka, Žalý a Špindlerův Mlýn. Východní část Krkonoš má zastoupení u dvou míst měření, kterými jsou Hnědý vrch a Pražská bouda.

Jednotlivá místa měření jsou rozdělena na dvě kategorie, a to místa, kde převažovali aktéři cykloturistiky na normálních kolech a místa s převahou cykloturistů na elektrokolech. Na sedmi místech měření bylo naměřeno, že častěji se tam pohybovali cykloturisté na normálních kolech, a to i na takových atraktivních místech, jako je např. Zlaté návrší. Z měření ve východní části ale vyplývá, že lokality nacházející se v síti cyklotras nad obcí Pec pod Sněžkou byly více populární naopak pro aktéry, kteří raději preferují pohyb na elektrokole.

#### 4.1 Rezek

- Datum měření: 18. července 2021 (neděle), v odpoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: **23** (z toho 21 na normálních kolech a 2 na elektrokolech)



Obrázek 3: Rezek (Zdroj: vlastní, 2021)

Prvním místem měření byl významný cykloturistický bod Rezek. Ten nalezneme v nadmořské výšce 870 metrů, což znamená, že se nenachází v nejvyšších partiích Krkonoš, a proto je poměrně dobře dostupný i méně zdatným cyklistům. V této lokalitě

se nachází horská bouda a vzhledem k tomu, že je zde také křižovatka více cyklistických tras, tak se zde často vyskytuje větší počet lidí s jízdním kolem.

Z Rezku vedou tři hlavní cykloturistické směry. Severovýchodním směrem vede trasa na Rokytnici nad Jizerou, na sever se nachází trasa na Dvoračky a na jih vede trasa na Vítkovice v Krkonoších.

Za 30 minut pozorování bylo naměřeno 21 cyklistů na normálním kole a 2 cyklisté na elektrokole, což potvrzuje, že se toto místo nachází v rámci Krkonoš v poměrně nízké nadmořské výšce. Hlavním směrem cyklistů byl směr na Rokytnici nad Jizerou, která disponuje velkou nabídkou různých služeb a je jedním z center západních Krkonoš.

Nejčastěji zde lidé používali v době měření horská kola, v menším množství však také silniční. Mimo jiné lze u horské boudy Rezek často zpozorovat též silniční motocykly, ale menší počet turistů, kdy z měření vyplývá, že zde bylo zpozorováno více cyklistů než pěších turistů.

#### 4.2 Dvoračky

- Datum měření: 18. července 2021 (neděle), v odpoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: **12** (z toho 8 na normálních kolech a 4 na elektrokolech)



Obrázek 4: Dvoračky (Zdroj: vlastní, 2021)

Dvoračky jsou další známou destinací cyklistů. Nachází se v nadmořské výšce 1140 metrů, z čehož vyplývá, že je o mnoho náročnější vyjet na Dvoračky než např. na

Rezek. Na Dvoračkách se lze opět občerstvit a vyrazit směrem na jih na Rezek nebo na západ na rozcestí Ručičky, které se nachází na hřebenu mezi Harrachovem a Rokytnicí nad Jizerou.

Za 30 minut zde bylo zpozorováno 8 cyklistů na normálním kole a 4 cyklisté na elektrokole. Z tohoto faktu vypovídá, že lidé na toto místo mají již větší problém vyjet na normálním kole, a proto častěji využívají elektrokolo, aby na toto místo dojeli.

Na rozdíl od Rezku se zde vyskytují spíše pěší turisté než cykloturisté, kteří využívají z většiny horská kola. Zajímavostí však byl i výskyt silničních kol, které zde mají horší přístup, protože na Dvoračky vedou převážně kamenité cesty.

### 4.3 Studenov

- Datum měření: 18. července 2021 (neděle), v odpoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: 9 (z toho 5 na normálních kolech a 4 na elektrokolech)



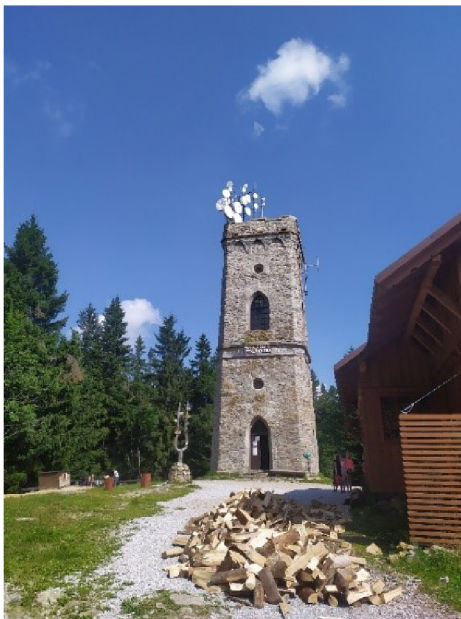
Obrázek 5: Rozcestí Studenov (Zdroj: vlastní, 2021)

Další křižovatkou cyklostezek je Studenov. Ten se nachází v nadmořské výšce 930 metrů. Opět se zde nachází chata s občerstvením. Severně od Studenova vede cyklostezka na Rýžoviště, jižně na Rokytnici nad Jizerou, západně na Čertovu horu a směrem na východ na Dvoračky.

Zpozorováno za 30 minut zde bylo 5 cyklistů na normálním kole a 4 cyklisté na elektrokole. Všichni cyklisté zde používali horská nebo treková kola a vydávali se přibližně rovnoměrně do všech čtyř směrů. Na tomto rozcestí mírně převažují pěší turisté nad cykloturisty.

#### 4.4 Žalý

- Datum měření: 26. července 2021 (pondělí), v odpoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: **6** (z toho 4 na normálních kolech a 2 na elektrokolech)



Obrázek 6: Rozhledna Žalý (Zdroj: vlastní, 2021)

Rozhledna Žalý se nachází na vrchu Přední Žalý v nadmořské výšce 1019 metrů a i přesto, že na místo vedou cyklotrasy, tak zde bylo naměřeno velmi malé množství cykloturistů, a to 6 za 30 minut. Všichni lidé na jízdních kolech zde používali horské kolo, které bylo ve čtyřech případech klasické a ve dvou se jednalo o elektrokola.

Na tomto místě drtivě převažují pěší turisté, a to zřejmě především kvůli krásné kamenné rozhledně, ze které se naskytne opravdu nádherný výhled jak na nejvyšší české hory, tak také směrem do kraje.

## 4.5 Rovinka

- Datum měření: 26. července 2021 (pondělí), v odpoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: **30** (z toho 25 na normálních kolech a 5 na elektrokolech)



Obrázek 7: Rovinka (Zdroj: vlastní, 2021)

Křižovatka pěti cyklotras Rovinka se nachází v nadmořské výšce 846 metrů, a to znamená, že je poměrně dobře dostupná i pro méně zdatné cyklisty.

Vzhledem k tomu, že se zde nachází opět občerstvení, tak je významným bodem a častou zastávkou lidí, kteří zde cestují jak na jízdním kole či pěšky.

Severozápadně vede cyklostezka přes Janovu horu směrem na Horní Mísečky, severovýchodně na Třídolí, kde se lze opět vydat směrem na Horní Mísečky nebo klesnout směrem na Špindlerův Mlýn. Cyklostezky ale vedou i jižními směry, kdy jižně se lze vydat přes Jánský vrch na Žalý. Jihozápadním směrem se nachází cyklostezka na Benecko a jihovýchodním směrem lze dojet až do Herlíkovic.

Rovinka je významnou cykloturistickou destinací, a proto zde bylo za 30 minut zpozorováno velké množství cykloturistů, a to 30. Drtivě zde převažují lidé na normálních kolech, a to zřejmě kvůli nepříliš velké náročnosti terénu. Elektrokol zde bylo za stejný časový úsek zpozorováno 5.

Velké množství cyklistů lze zde zpozorovat zřejmě kvůli rozmanitosti cykloturistických tras a také kvůli jejich vysoké kvalitě.

Celkově zde však mírně převažují pěší turisté, kteří se odsud mohou vydat i směrem na vyhlídku Šeřín v nadmořské výšce 1027 metrů. Cyklostezka na toto místo však nevede.

#### 4.6 Pražská bouda

- Datum měření: 29. července 2021 (čtvrtek), v odpoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: **43** (z toho 20 na normálních kolech a 23 na elektrokolech)



Obrázek 8: Pražská bouda (Zdroj: vlastní, 2021)

Pražská bouda se nachází ve východní části Krkonoš mezi Kolínskou a Husovou boudou v nadmořské výšce 1123 metrů.

Vzhledem k její poloze, kdy se nachází v oblasti velkého množství dalších významných bud a v centru několika cyklotras, zde byl zaznamenán velmi vysoký počet cykloturistů, kterých zde bylo celkem 43.

Toto místo je však první destinací, kde v době měření převažovali lidé na elektrokolech (kterých bylo 23 za 30 minut) nad lidmi na klasických jízdních kolech, kterých zde jelo ve stejném časovém úseku o 3 méně.

Z měření také vyplývá, že se zde nacházelo přibližně stejně pěších turistů jako cykloturistů, kteří opět využili nejčastěji horská kola.

#### 4.7 Hnědý vrch

- Datum měření: 29. července 2021 (čtvrtek), v odpoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: **15** (z toho 7 na normálních kolech a 8 na elektrokolech)



*Obrázek 9: Rozhledna Hnědý vrch (Zdroj: vlastní, 2021)*

Rozhledna Hnědý vrch v nadmořské výšce 1207 metrů je dalším místem měření. Rozhledna se nachází nad Pecí pod Sněžkou.

Za 30 minut zde bylo zpozorováno celkem 15 cykloturistů, kdy 7 z nich přijelo na toto místo na normálním jízdním kole a 8 na elektrokole, z čehož vyplývá, že tato destinace je druhým místem měření, kde převažují za stejný časový úsek lidé na elektrokolech.

Na rozhlednu, která leží na vrcholu lanové dráhy Hnědý vrch vede pouze jedna cyklostezka, a to z Liščí louky jihozápadně od rozhledny. I tento fakt zřejmě vysvětluje, že zde drtivě převažují pěší turisté.

Rozhledna poskytne pěkný výhled na Pec pod Sněžkou, samotnou Sněžku nebo Růžovou či Studniční horu.

#### 4.8 Horní Mísečky

- Datum měření: 16. srpna 2021 (pondělí), v odpoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: **27** (z toho 12 na normálních kolech a 15 na elektrokolech)



Obrázek 10: Horní Mísečky – Jilemnická bouda (Zdroj: vlastní, 2021)

Na Horních Mísečkách, konkrétně u Jilemnické boudy v nadmořské výšce 1040 metrů, bylo za 30 minut naměřeno 27 cykloturistů. Mírně převažují lidé na elektrokolech, kterých zde bylo 15 naproti 12 lidem na normálních kolech.

Celkově se zde však vyskytuje více pěších turistů, a to také díky tomu, že se u Jilemnické boudy nachází zastávka autobusu. V letním období lze autobus využít k vyvezení do vysokých partií Krkonoš.

Narozdíl od jiných oblastí zde lidé využívají častěji silniční kolo, kdy jedním z důvodů může být vhodná asfaltová silnice, která se zde nachází. Ta poskytuje kvalitní předpoklady pro jízdu na silničním kole.



## 4.9 Zlaté návrší

- Datum měření: 16. srpna 2021 (pondělí), v odpoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: **28** (z toho 23 na normálních kolech a 5 na elektrokolech)



Obrázek 11: Mohyla Hanče a Vrbaty na Zlatém návrší (Zdroj: vlastní, 2020)

Zlaté návrší je jedním z nejvýznamnějších cykloturistických vrcholů v Krkonoších. Velice známým místem je též mohyla Hanče a Vrbaty, která připomíná historickou událost a nachází se v nadmořské výšce 1412 metrů.

I přesto, že je tento vrchol pro cyklisty velmi náročný, tak zde za 30 minut bylo zpozorováno větší množství lidí na normálních kolech než na elektrokolech. Je to zřejmě především kvůli tomu, že tento vrchol často zdolávají i profesionální cyklisté na silničních kolech.

Nejčastěji na místo lidé přijíždějí od Horních Míseček po Masarykově silnici. Cyklotrasa však vede i opačným směrem, kdy se lze vydat např. na Labskou boudu.

Zlaté návrší je sice častým cílem cykloturistů, ale značně více se zde vyskytuje pěších turistů, kteří se na místo mohou nechat vyvést autobusem z Horních Míseček.

#### 4.10 Špindlerův Mlýn

- Datum měření: 30. srpna 2021 (pondělí), v dopoledních hodinách
- Celkový počet cyklistů za 30 minut: **8** (z toho 6 na normálních kolech a 2 na elektrokolech)



Obrázek 12: Špindlerův Mlýn – Aquapark (Zdroj: vlastní, 2021)

Jedno z hlavních center Krkonoš je bezpochyby Špindlerův Mlýn. Toto město je především centrem zimních sportů, ale přes léto je též významnou destinací cykloturistů.

Měření probíhalo v severní části města, konkrétně naproti Aquaparku Špindlerův Mlýn. Místo měření se nachází v nadmořské výšce 740 metrů.

I přes atraktivitu tohoto města zde bylo za 30 minut zpozorováno pouze 8 cykloturistů, což je poměrně velkým překvapením. Lze však soudit, že jedním z důvodů menší návštěvnosti mohlo být méně příznivé počasí v době měření.

Cykloturistů na normálním kole bylo zpozorováno 6 a jezdců na elektrokole 2. Většinou se jednalo o silniční či horská kola. Nejčastějším směrem jízdy bylo centrum Špindlerova Mlýna.

Místo měření se nachází na cyklotrase, po které lze dojet např. na Špindlerovu či Petrovu boudu, které se nacházejí ve vyšších nadmořských výškách. Ze Špindlerova Mlýna je však nabídka tras pro jízdní kola velmi široká, kdy dalšími významnými místy pro cykloturisty jsou např. Medvědín, Boudy na Planině nebo cesta Labským dolem.

## 5 Shrnutí výsledků z pozorování cykloturistiky ve vybraných lokalitách

Celkové výsledky ze všech míst měření byly shrnuty do tabulky, která vykazuje jak celkový počet cykloturistů, tak rozlišení na zastoupení normálních jízdních kol, tak elektrokol.

*Tabulka 1: Shrnutí výsledků z měření cykloturistiky metodou pozorování (Zdroj: vlastní šetření)*

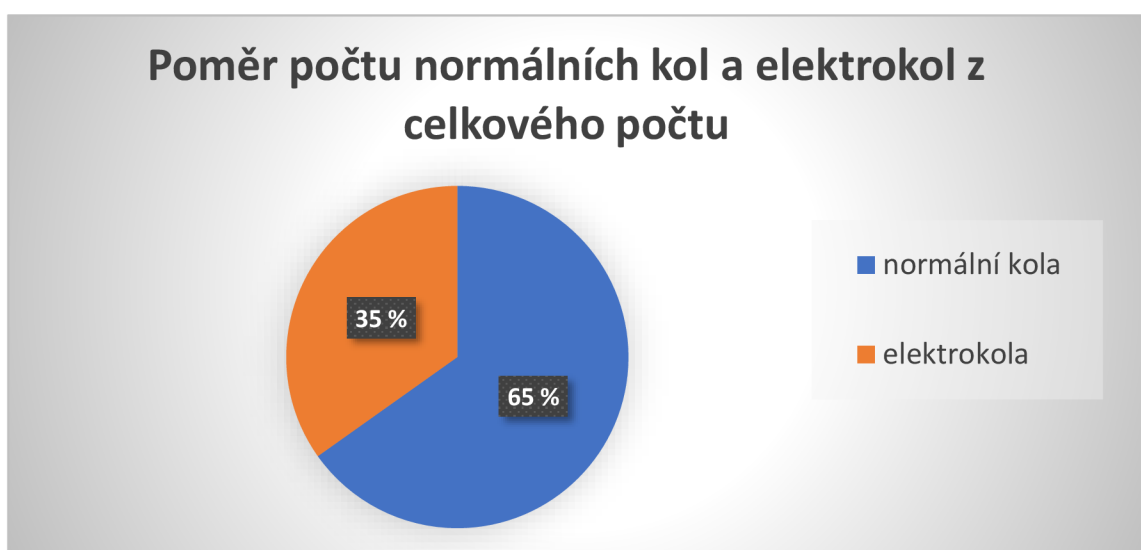
Místo měření	Celkový počet cykloturistů	Počet normálních kol	Počet elektrokol	Zastoupení normálních kol	Zastoupení elektrokol
Rezek	23	21	2	91,3 %	8,7 %
Dvoračky	12	8	4	66,7 %	33,3 %
Studenov	9	5	4	55,6 %	44,4 %
Žalý	6	4	2	66,7 %	33,3 %
Rovinka	30	25	5	83,3 %	16,7 %
Pražská bouda	43	20	23	46,5 %	53,5 %
Hnědý vrch	15	7	8	46,7 %	53,3 %
Horní Mísečky	27	12	15	44,4 %	55,6 %
Zlaté návrší	28	23	5	82,1 %	17,9 %
Špindlerův Mlýn	8	6	2	75 %	25 %

Celkové výsledky se na mnoha místech od jiných velmi odlišují. Výsledky ukazují jak těsné, tak jednoznačné rozdíly mezi počty aktérů cykloturistiky na klasických kolech a mezi cykloturisty na elektrokolech. Nejzřetelnější výsledek vyplývá z místa Rezek, kde je procentuální zastoupení normálních kol 91,3 % proti 8,7 % elektrokol. Naopak

nejtěsnější poměr je na místě u rozhledny na Hnědém vrchu, kde je procentuální zastoupení 53,3 % ku 46,7 % ve prospěch elektrokol.

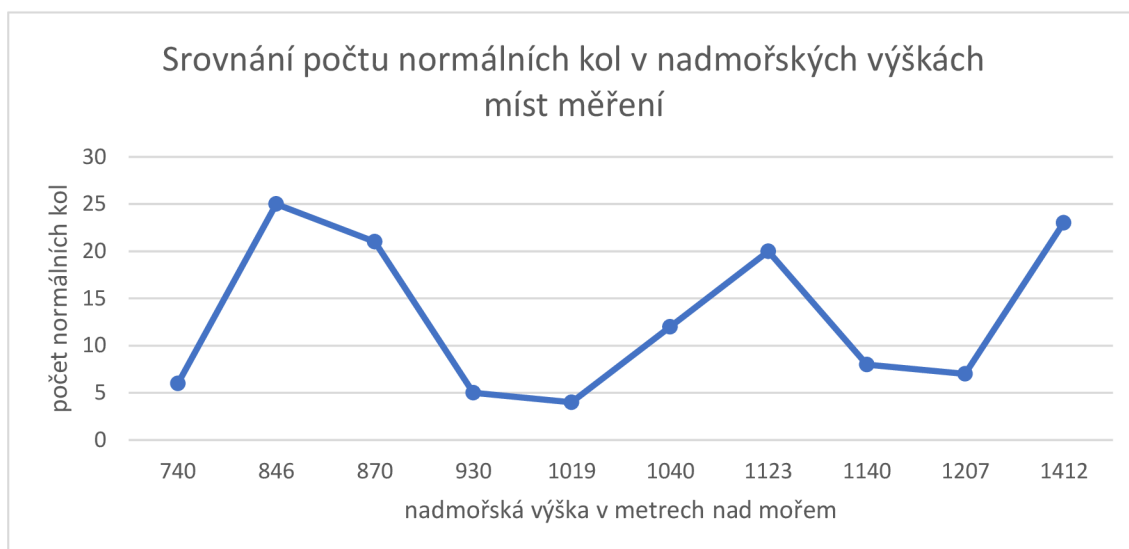
Významně se odlišuje také celkový počet cykloturistů na jednotlivých místech měření. Obecně lze soudit, že vyšší počty cykloturistů byly pozorovány na křižovatkách více cyklotras.

Z celkového hlediska bylo zpozorováno na deseti místech měření 201 cykloturistů, z toho 131 cykloturistů na normálních kolech a 70 cykloturistů na elektrokolech. Mírně tedy i v současné době, kdy je jízda na elektrokolech významným trendem cykloturistiky, převažují cykloturisté na klasických jízdnicích kolech.



*Graf 1: Poměr zastoupení cykloturistů na klasických kolech k počtu cykloturistů na elektrokolech (Zdroj: vlastní šetření)*

Zastoupení daného typu jízdnicích kol se v době měření různě vyvíjelo také v závislosti na nadmořské výšce dané lokality. Odlišné zastoupení v různých nadmořských výškách mají cykloturisté jak na klasických jízdnicích kolech, tak na elektrokolech.



*Graf 2: Počet cykloturistů na normálních kolech v nadmořských výškách míst měření (Zdroj: vlastní šetření)*

Z grafu, který předkládá srovnání počtu normálních kol v nadmořských výškách míst měření, je patrné, že velký nárůst počtu normálních kol je zaznamenán mezi nadmořskou výškou 740 a 846 metrů. Dalšími růsty mezi nadmořskými výškami míst měření lze pozorovat v hodnotách mezi 1019 až 1123 metry nad mořem. Posledním nárůstem počtu normálních kol jsou hodnoty mezi 1207 a 1412 metry nad mořem, kdy se jedná o nárůst z Hnědého vrchu na Zlaté návrší, které je pro cykloturisty velmi populárním vrcholem.

Poklesy počtu normálních kol jsou naopak zaznamenány od vzestupné nadmořské výšky 846 metrů do nadmořské výšky 1019 metrů, kdy hodnoty postupně klesají od cykloturistické křižovatky Rovinka přes Rezek, Studenov a nakonec k rozhledně Žalý. Poslední poklesy jsou zaznamenány s růstem nadmořské výšky od 1023 metrů do 1207 metrů.

Odlišná situace je naopak při srovnání nadmořských výšek míst měření a počtu cykloturistů na elektrokolech v daných lokalitách. Zde je klíčovou hranicí nadmořská výška 1019 m n. m. Ta označuje rozhlednu Žalý, od které se v rámci nadmořských výšek razantně zvyšuje počet elektrokol.



Graf 3: Počet cykloturistů na elektrokolech v nadmořských výškách míst měření (Zdroj: vlastní šetření)

V rozmezí nadmořských výšek mezi 740 až 1019 m n. m. je růst či pokles téměř neznatelný. Nejvyšší nárůst počtu elektrokol je zaznamenán mezi 1019 a 1040 metry, kdy se jedná o místa Žalý a Horní Mísečky. Z Horních Míseček je taktéž pozorován poměrně znatelný růst, a to na Pražskou boudu, kde byl v době měření zaznamenán nejvyšší počet elektrokol. Naopak nejvyšším poklesem hodnot je oblast od Pražské boudy na Dvoračky, kdy se jedná o pouhé převýšení 17 výškových metrů mezi těmito místy.

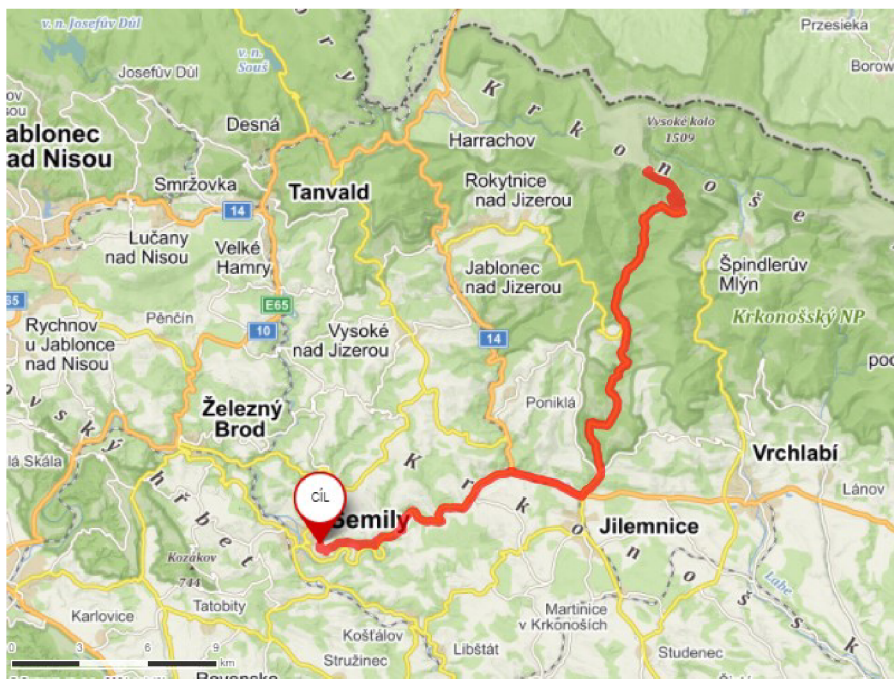
## 6 Analýza absolvovaných tras

Celkově bylo absolvováno a zhodnoceno 6 různě dlouhých tras. Všechny byly absolvovány pomocí klasického horského kola. Není pravidlem, že dané cyklotrasy vedou pouze po značených cyklostezkách nebo cyklotrasách. Často bylo využíváno jízdy po silnicích nebo po lesních cestách.

Všechny trasy jsou vyhodnoceny z hlediska kvality silnic, cest, cyklostezek, z hlediska možností občerstvení na trase, z hlediska přírodních krás, z hlediska náročnosti a celkového shrnutí trasy. Vyhodnocení jednotlivých odvětví je zaznamenáno pomocí stupnice 1 až 10 (1 – otřesné, 2 – velmi slabé, 3 – slabé, 4 – podprůměrné, 5 – průměrné, 6 – nadprůměrné, 7 – dobré, 8 – velmi dobré, 9 – výborné, 10 – fantastické).

### 6.1 Trasa č. 1

- Směr trasy: Semily – Zlaté návrší – Semily
- Celková délka trasy: 75,5 km



Obrázek 13: Vyznačení první trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz)

První absolvovanou trasou v Krkonoších je trasa směrem ze Semil k Vrbatově boudě na Zlatém návrší a zpět. Trasa Semily – Zlaté návrší – Semily lze rozdělit na část poměrně rovinatou ale také na část horskou s velkým převýšením.

Celá trasa začíná ve východní části města Semily v nadmořské výšce 380 metrů a vede po cyklostezce Greenway Jizera přes Benešov u Semil. Po stejné cyklostezce

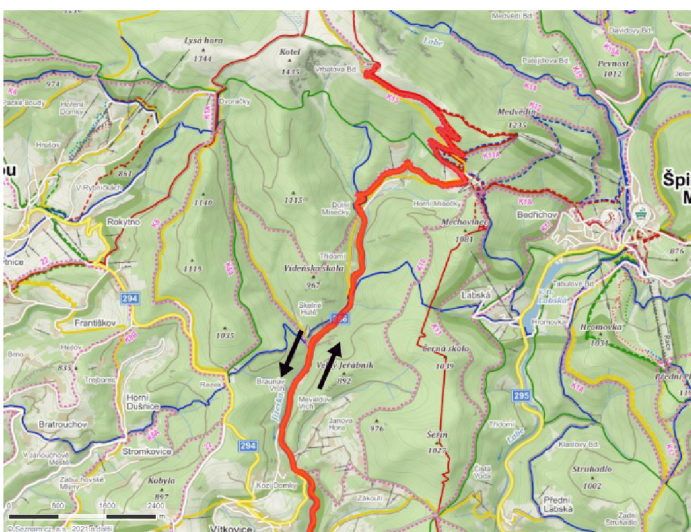
pokračuje proti proudu řeky Jizery do Loukova. Poté vede po silnici přes Háje nad Jizerou, Víchovou nad Jizerou ke kruhovému objezdu v obci Hrabačov, kde je ujeté 15 km trasy.

Z Hrabačova trasa pokračuje severním směrem po hlavní silnici přes Dolní Štěpanice a Vítkovice v Krkonoších k hotelu Skála, který se nachází v severní části obce Vítkovice. Ze Semil k tomuto hotelu se jedná o poměrně rovinatou trasu, protože u tohoto místa se trasa nachází v nadmořské výšce přibližně 670 metrů, což znamená, že přibližně na 28. kilometru celé trasy není převýšení od startu trasy příliš znatelné.

Od hotelu Skála se však cyklotrasa velice mění. Pokračuje po hlavní silnici přes turistické rozcestí U Třídolí přes Dolní Mísečky k Jilemnické boudě na Horních Mísečkách. Pouze od hotelu Skála, který je od Jilemnické boudy vzdálen cca 5,5 km, činí převýšení 370 výškových metrů.

Od Jilemnické boudy na Horních Mísečkách největší stoupání teprve začíná. Trasa pokračuje po Masarykově silnici, která je zároveň cyklostezkou na nejvyšší vrchol trasy, kterým je Zlaté návrší. Převýšení od Jilemnické boudy k Vrbatově boudě, která se nachází v přibližné nadmořské výšce 1400 metrů, činí 360 výškových metrů, což je na úseku dlouhém 4,5 km velice prudké stoupání. Po vystoupení k Vrbatově boudě na Zlatém návrší je však každý cykloturista odměněn nádherným výhledem do krajiny, kdy lze dohlédnout např. na Sněžku, Vysoké kolo či Špindlerovu boudu.

Druhou polovinu trasy tvoří cesta zpět do města Semily po stejných silnicích a cyklostezkách, pouze opačným směrem.



Obrázek 14: Detailní přiblížení na část trasy č.1 v Krkonoších (Zdroj: Mapy.cz)

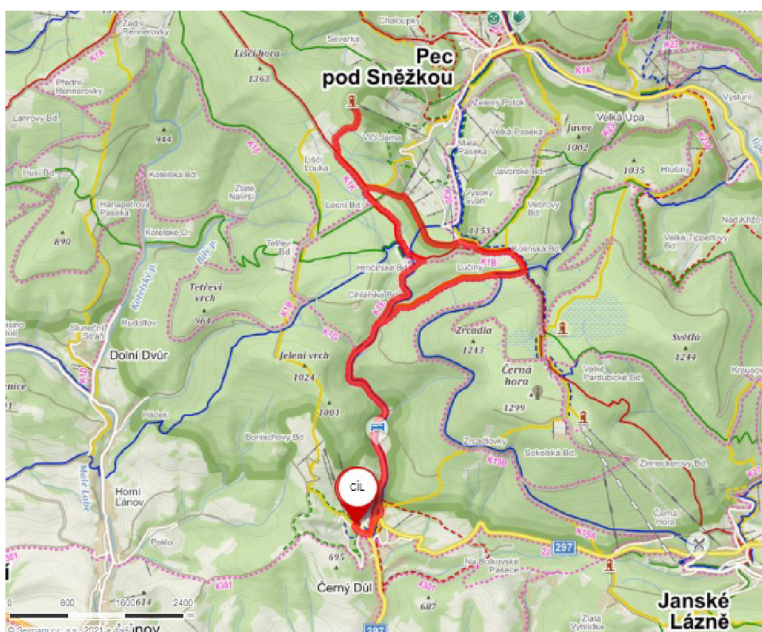


### *Vlastní zhodnocení trasy:*

- Kvalita silnic, cest, cyklostezek – 8/10
- Možnosti občerstvení – 9/10
- Přírodní krásy – 9/10
- Náročnost – 9/10 (extra náročné)
- Celkové zhodnocení trasy – **9/10**

### **6.2 Trasa č. 2**

- Směr trasy: Černý Důl – Luční svážnice – Lučiny – Hnědý vrch – Hrnčířské boudy – Černý Důl
- Celková délka trasy: 18,5 km



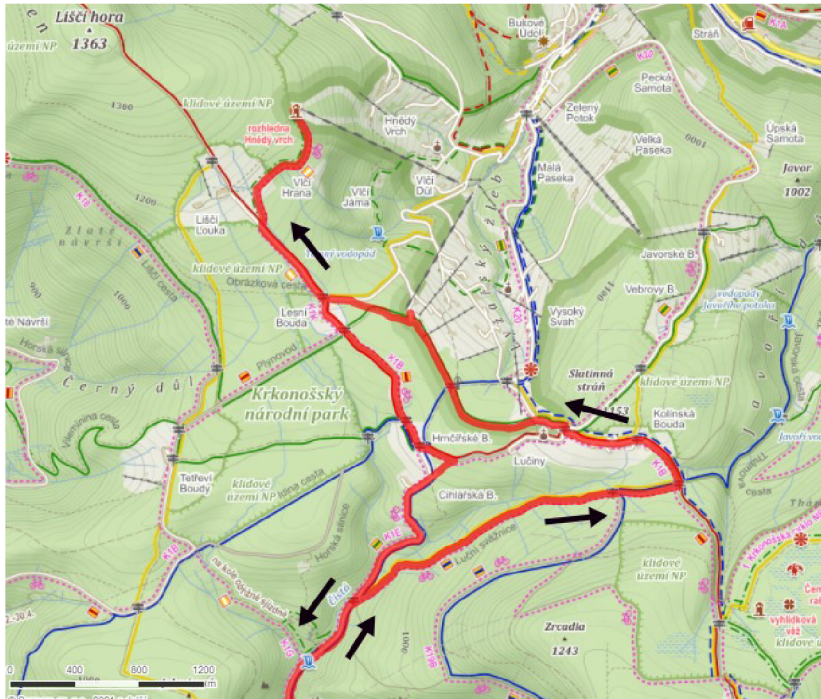
Obrázek 15: Vyznačení druhé trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz)

Druhá absolvovaná trasa začíná v Černém Dole. Místo startu trasy se nachází v nadmořské výšce 610 metrů. Z této obce vede trasa severním směrem po cyklotrase proti směru proudu říčky Čistá přes turistická rozcestí Údolí Čisté – Berghaus a Údolí Čisté – rozcestí, kde uhýbá severovýchodním směrem po Luční svážnici až ke Kolínské a Pražské boudě. U Pražské boudy činí převýšení od začátku trasy přes 500 výškových metrů, což značí, že se opět jedná o horskou a také o velmi kopcovitou cyklotrasu.

Od Pražské boudy pokračuje tato trasa přes rozcestí Lesní bouda po cyklostezce k rozhledně Hnědý vrch. Rozhledna se nachází v nadmořské výšce 1207 metrů a je nejvyšším bodem celé cyklotrasy. Z této rozhledny se naskytne pěkný výhled jak na Pec

pod Sněžkou či Sněžku samotnou. Dále je z rozhledny k vidění také Luční a Studniční hora.

Z Hnědého vrchu trasa klesá opět k Lesní boudě, odkud vede k Hrnčířským boudám až znovu k rozcestí Údolí Čisté. Z tohoto místa již trasa pokračuje po stejné cestě jako opačným směrem přes Údolí Čisté Berghaus až do Černého Dolu, kde celá trasa končí.



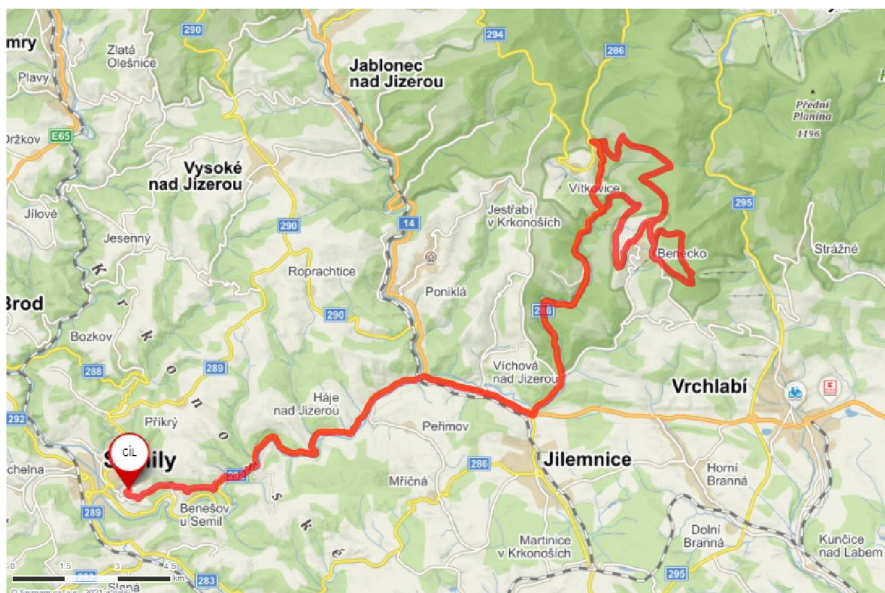
Obrázek 16: Detailní přiblížení na část trasy č.2 v Krkonoších  
(Zdroj: Mapy.cz)

#### *Vlastní zhodnocení trasy:*

- Kvalita silnic, cest, cyklostezek – 7/10
- Možnosti občerstvení – 8/10
- Přírodní krásy – 7/10
- Náročnost – 7/10 (náročné)
- Celkové zhodnocení trasy – 7/10

### 6.3 Trasa č. 3

- Směr trasy: Semily – Dolní Vítkovice – Benecko – Žalý – Rovinka – Vítkovice – Semily
- Celková délka trasy: 66,7 km



Obrázek 17: Vyznačení třetí trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz)

Třetí absolvovaná krkonošská trasa je téměř 67 km dlouhá. Začíná v Semilech v nadmořské výšce 380 metrů a vede podobným způsobem jako trasa první. Totožná je část z města Semily do obce Vítkovice v Krkonoších.

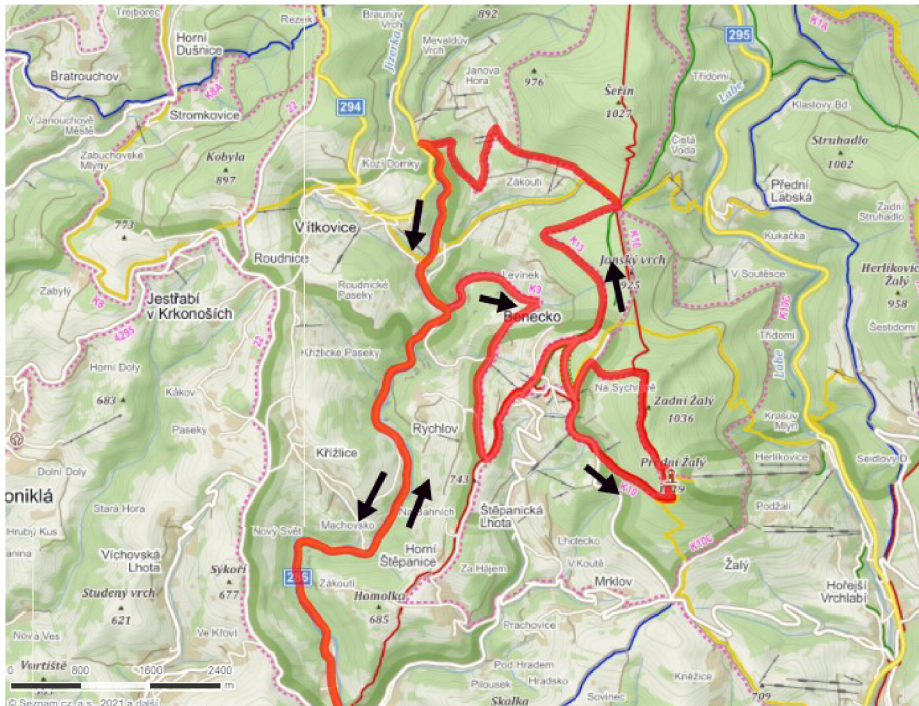
Z Dolních Vítkovic, přibližně 50 metrů od obecního úřadu, vede trasa po cyklostezce proti proudu Pustého potoka, dále po Luffákově stezce okolo Jindrový skály do centra obce Benecko.

Z Benecka pokračuje po hlavní silnici, která je zároveň cyklostezkou, k rozcestí Benecko – Zlatá Vyhlídka, kde cyklotrasa uhýbá po Bucharově cestě až k rozhledně na vrcholu Přední Žalý. Dále trasa vede okolo sousedního vrchu Zadní Žalý, který je méně známý, ale paradoxně se nachází ve vyšší nadmořské výšce.

Následujícím pokračováním trasy je klesání okolo běžeckého areálu Benecko až k Apartmentu Bellevue. Odsud trasa vede po kvalitní cyklostezce ke křižovatce cyklo i pěších tras, kterou je Rovinka.

Z Rovinky trasa uhýbá severozápadním směrem a klesá okolo restaurace Tereza až do Vítkovic v Krkonoších, poblíž Ski areálu Janova Hora. Z tohoto místa již vede trasa

po hlavní silnici směrem na Hrabačov a po stejné trase do města Semily na totožné místo, kde trasa začala. Ukončení celé cyklotrasy je tedy na místě jejího začátku.



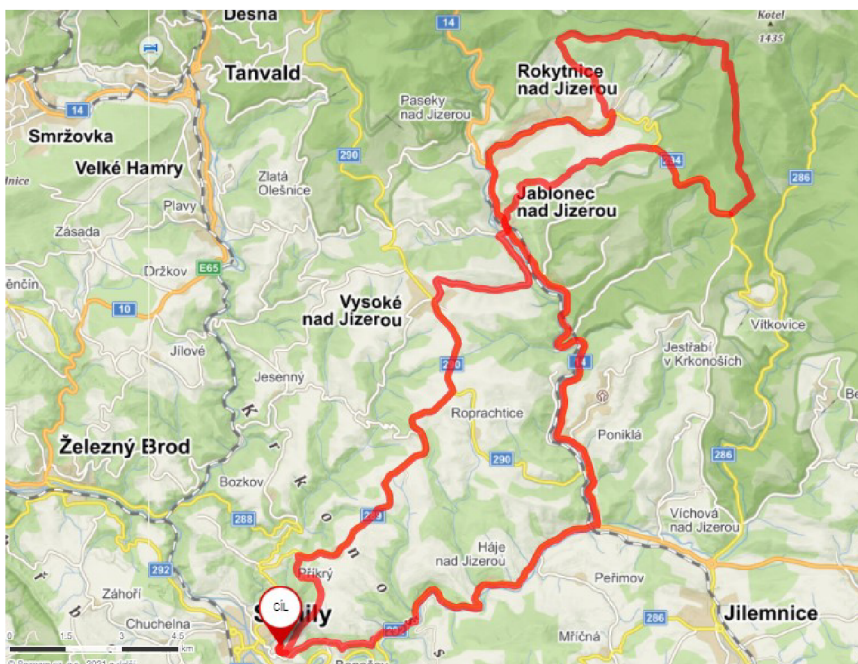
Obrázek 18: Detailní přiblížení na část trasy č. 3 v Krkonoších  
(Zdroj: Mapy.cz)

*Vlastní zhodnocení trasy:*

- Kvalita silnic, cest, cyklostezek – 6/10
- Možnosti občerstvení – 7/10
- Přírodní krásy – 6/10
- Náročnost – 7/10 (náročné)
- Celkové zhodnocení trasy – 7/10

#### 6.4 Trasa č. 4

- Směr trasy: Semily – Vysoké nad Jizerou – Jablonec nad Jizerou – Rezek – Dvoračky – Studenov – Rokytnice nad Jizerou – Poniklá – Semily
- Celková délka trasy: 70,6 km



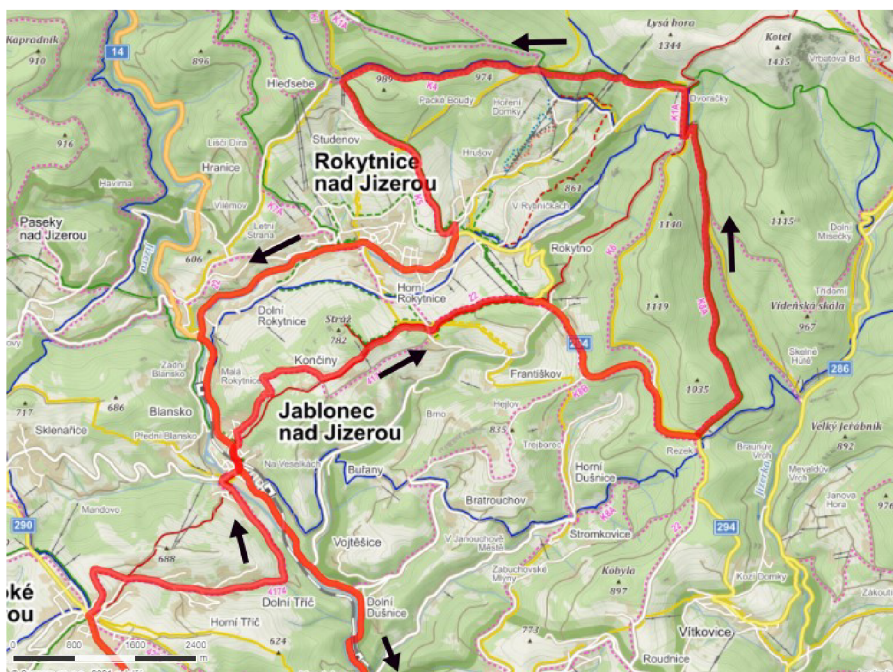
Obrázek 19: Vyznačení čtvrté trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz)

Cyklotrasa č. 4 začíná opět v Semilech. Ze Semil vede přes Nouzov a Příkrý po hlavní silnici na Vysoké nad Jizerou. Z podhorského městečka trasa klesá do Jablonce nad Jizerou, odkud zdatelně stoupá přes Končiny a odbočku k vyhlídce Stráž, která se nachází nad Rokytnicí nad Jizerou a je velmi navštěvovaným místem.

Od vyhlídky vede trasa přes rozcestí Sachrův hřeben po cyklostezce do Františkova, který je částí města Rokytnice nad Jizerou. Odsud trasa pokračuje po silnici, která je zároveň cyklotrasou směrem na Rezek.

Pokračováním trasy z Rezku je po cyklotrase na Dvoračky, které se nachází severně a 270 výškových metrů od Rezku. Dvoračky jsou s 1140 metry nad mořem nejvyšším položeným místem na této cyklotrase.

Následujícím úsekem trasy jsou Ručičky, které se nachází západním směrem od Dvoraček. Dále vede trasa přes Studenov a po cyklostezce do Horní Rokytnice nad Jizerou. Z tohoto městečka trasa pokračuje po hlavní silnici přes Jablonec nad Jizerou, Poniklou a Horní Sytovou směrem do Semil, kde trasa končí na stejném místě, kde začala.



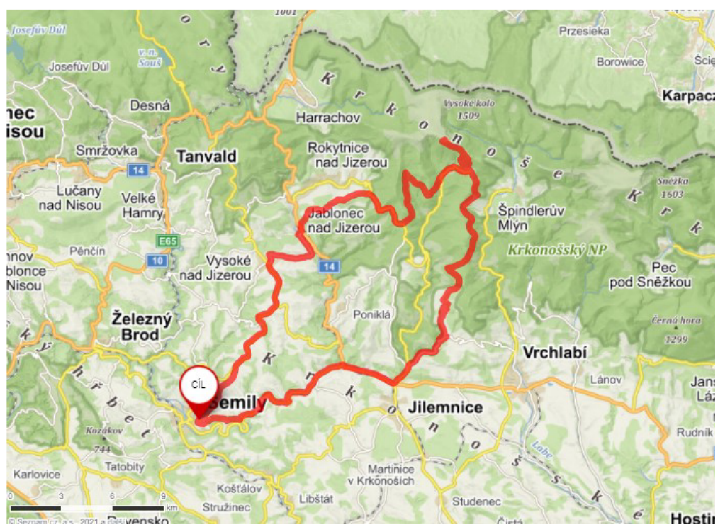
Obrázek 20: Detailní přiblížení na část trasy č. 4 v Krkonoších  
(Zdroj: Mapy.cz)

#### *Vlastní zhodnocení trasy:*

- Kvalita silnic, cest, cyklostezek – 6/10
- Možnosti občerstvení – 7/10
- Přírodní krásy – 7/10
- Náročnost – 8/10 (velmi náročné)
- Celkové zhodnocení trasy – 7/10

#### **6.5 Trasa č. 5**

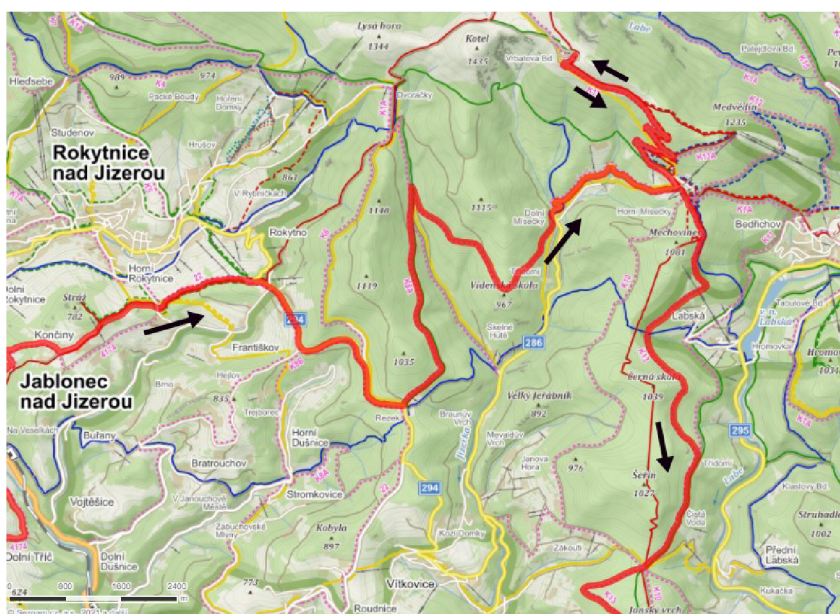
- Směr trasy: Semily – Vysoké nad Jizerou – Jablonec nad Jizerou – Rezek – Vidlice – Horní Mísečky – Zlaté návrší – Horní Mísečky – Benecko – Semily
- Celková délka trasy: 80,9 km



Obrázek 21: Vyznačení páté trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz)

Pátá cyklotrasa je kombinací tras předešlých. Téměř s 81 kilometry se však jedná o nejdelší absolvovanou cyklotrasu. Se začátkem v Semilech a stejným směrem jako trasa předešlá vede i tato přes Vysoké nad Jizerou, Jablonec nad Jizerou a Rezek. Rozdílným směrem se však vydává od rozcestí Vidlice, odkud vede po cyklotrase jihovýchodním směrem okolo Vídeňské skály na Dolní a Horní Mísečky.

Jedná se o druhou trasu, která vede přes významný cykloturistický vrchol Zlaté návrší. Z tohoto místa však vede zpět přes Horní Mísečky po jedné z cyklostezek na Rovinku. Odsud pokračuje přes Benecko, Štěpanickou Lhotu do Hrabačova, odkud se vrací do města Semily.



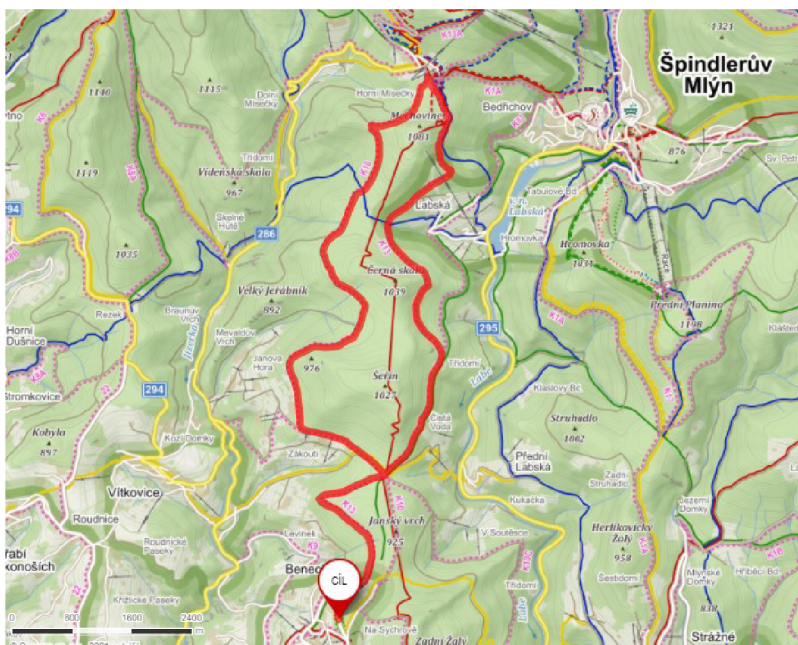
Obrázek 22: Detailní přiblížení na část trasy č.5 v Krkonoších (Zdroj: Mapy.cz)

*Vlastní zhodnocení trasy:*

- Kvalita silnic, cest, cyklostezek – 7/10
- Možnosti občerstvení – 8/10
- Přírodní krásy – 8/10
- Náročnost – 9/10 (extra náročné)
- Celkové zhodnocení trasy – **8/10**

## 6.6 Trasa č. 6

- Směr trasy: Benecko – Janova Hora – Horní Mísečky – Třídolí – Benecko
- Celková délka trasy: 20,6 km



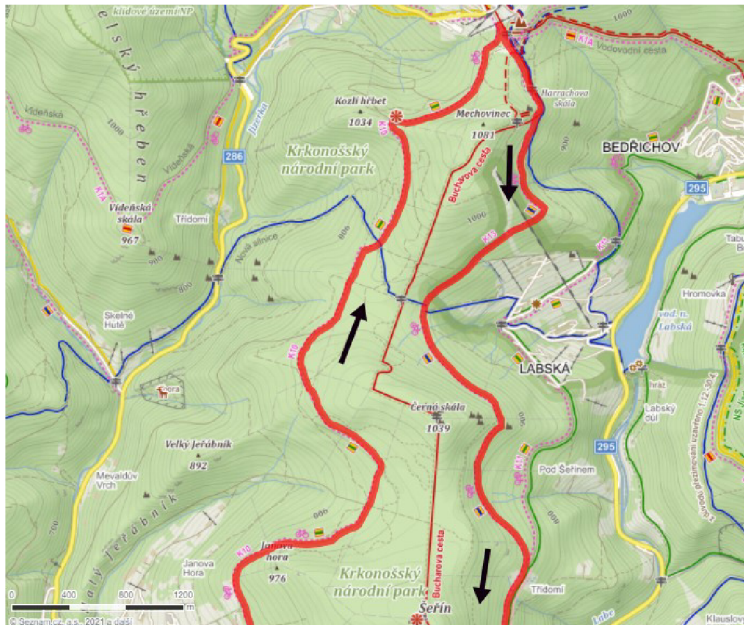
Obrázek 23: Vyznačení šesté trasy v mapě (Zdroj: Mapy.cz)

Šestá absolvovaná trasa opět lehce vychází z předešlých cyklotras. Začátek trasy je však tentokrát u parkoviště v obci Benecko v nadmořské výšce 860 metrů.

Trasa vede přes Rovinku, Janovu Horu až na Horní Mísečky odkud se vrací druhou stranou přes Třídolí zpět na Benecko.

Nejvyšším bodem je zde část Horních Míseček, které se v místě trasy nachází v nadmořské výšce 1030 metrů, z čehož vyplývá, že na této trase se nevyskytuje takové převýšení jako u tras předchozích.





Obrázek 24: Detailní přiblížení na část trasy č. 6 v Krkonoších  
(Zdroj: Mapy.cz)

*Vlastní zhodnocení trasy:*

- Kvalita silnic, cest, cyklostezek – 7/10
- Možnosti občerstvení – 9/10
- Přírodní krásy – 7/10
- Náročnost – 5/10 (průměrně náročné)
- Celkové zhodnocení trasy – **7/10**

## 7 SWOT analýza krkonošských oblastí potenciálně atraktivních pro cykloturistiku

Pomocí SWOT analýzy byl vyhodnocen potenciál jednotlivých oblastí či objektů, které mohou být pro cykloturistiku v Krkonoších atraktivní.

### 7.1 Rozhledny

- Příklady rozhleden v Krkonoších: Žalý, Hnědý vrch, Panorama (Černá hora)

Tabulka 2: SWOT analýza krkonošských rozhleden (Zdroj: vlastní šetření)

<p><b>SILNÉ STRÁNKY</b> <b>(strengths)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• vhodně určená místa stavby rozhledny (Hnědý vrch, Žalý)</li><li>• nádherné výhledy do krajiny z rozhleden</li><li>• poblíž rozhleden se často nachází občerstvení, které cykloturisté mohou přivítat</li></ul>	<p><b>SLABÉ STRÁNKY</b> <b>(weaknesses)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• poměrně nízký počet rozhleden v Krkonoších</li><li>• často méně kvalitní cesty pro cykloturistiku u rozhleden</li><li>• pro méně zdatné turisty může být problém velké převýšení, které je často k rozhlednám třeba urazit</li></ul>
<p><b>PŘÍLEŽITOSTI</b> <b>(opportunities)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• stavba nových rozhleden</li><li>• výstavba většího množství kvalitních cyklotras v okolí rozhleden a přilákaní většího množství cykloturistů</li><li>• možnost zorganizování jízdy více cyklobusů</li></ul>	<p><b>HROZBY</b> <b>(threats)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• poničení okolní přírody v důsledku většího počtu cykloturistů</li><li>• růst čekací doby na občerstvení či na samotný výšlap na rozhlednu v důsledku většího množství cykloturistů</li></ul>

## 7.2 Horské boudy

- Příklady horských bud v Krkonoších: Špindlerova bouda, Luční bouda, Labská bouda

Tabulka 3: SWOT analýza krkonošských horských bud (Zdroj: vlastní šetření)

<p><b>SILNÉ STRÁNKY</b> <b>(strengths)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• v Krkonoších je velké množství horských bud a chat</li><li>• horské boudy často poskytují ubytování a občerstvení</li><li>• obvykle se nachází na velice atraktivním místě z hlediska přírody</li></ul>	<p><b>SLABÉ STRÁNKY</b> <b>(weaknesses)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• občas předražené služby na horských boudách</li><li>• z důvodu velkého množství horských bud se vyskytují také boudy zastaralé a méně vyhovující</li></ul>
<p><b>PŘÍLEŽITOSTI</b> <b>(opportunities)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• možnost poskytnutí normálních kol či elektrokol k zapůjčení na horských boudách</li><li>• přilákání většího počtu cykloturistů v důsledku stavby nových bud</li><li>• možnost propagace horských bud vhodných pro cykloturistiku v Čechách i v zahraničí</li></ul>	<p><b>HROZBY</b> <b>(threats)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• narušení přírodních krás z důvodu přetrvávajícího růstu nových bud</li><li>• zvyšování cen na horských boudách kvůli výskytu většího množství cykloturistů</li></ul>

### 7.3 Střediska, centra, města

- Příklady středisek, center, měst v Krkonoších: Špindlerův Mlýn, Pec pod Sněžkou, Harrachov

Tabulka 4: SWOT analýza krkonošských středisek, center, měst (Zdroj: vlastní šetření)

<p><b>SILNÉ STRÁNKY</b> <b>(strengths)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• zaměření těchto středisek na různé druhy sportů</li><li>• velké množství kvalitních cyklotras v okolí</li><li>• dostatek služeb</li><li>• spousta možností zapůjčení normálních kol a elektrokol</li></ul>	<p><b>SLABÉ STRÁNKY</b> <b>(weaknesses)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• menší přírodní atraktivita přímo v centrech</li><li>• vysoké ceny za občerstvení, ubytování a další jiné služby</li></ul>
<p><b>PŘÍLEŽITOSTI</b> <b>(opportunities)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• možnost výstavby nové dopravní infrastruktury (např. železniční) v důsledku snadnější dopravy cykloturistů</li><li>• poskytnutí většího množství informačních materiálů cykloturistům, kteří nemají v dané oblasti přílišný přehled</li></ul>	<p><b>HROZBY</b> <b>(threats)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• overturismus (např. přeplněná parkoviště)</li><li>• neustálé navyšování cen za služby různého typu</li><li>• mohou se vyskytnout problémy se sehnáním např. ubytování vzhledem k jeho vyčerpání</li></ul>

## 7.4 Přírodní krásy – vyhlídky, údolí, vodopády atd.

- Příklady přírodních krás v Krkonoších: Mumlavský vodopád, pramen Labe, vyhlídka Krakonoš

Tabulka 5: SWOT analýza krkonošských přírodních krás (Zdroj: vlastní šetření)

<p><b>SILNÉ STRÁNKY</b> <b>(strengths)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• cykloturisticky se jedná o velmi atraktivní destinace, protože přírodními krásami v Krkonoších jsou unikátní a jedinečná místa (Sněžka – nejvyšší hora ČR, pramen Labe – místo, kde pramení jedna z největších řek Evropy, Pančavský vodopád – nejvyšší vodopád v ČR atd.)</li></ul>	<p><b>SLABÉ STRÁNKY</b> <b>(weaknesses)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• menší množství míst pro občerstvení v nejbližším okolí přírodních krás Krkonoš</li><li>• občas dostupné pouze pro turisty, nikoliv pro cykloturisty (např. některé vyhlídky)</li></ul>
<p><b>PŘÍLEŽITOSTI</b> <b>(opportunities)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• výstavba nových cyklotras v blízkosti těchto míst</li><li>• zkvalitnění stávajících cyklotras</li></ul>	<p><b>HROZBY</b> <b>(threats)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• narušení fauny a flóry v důsledku přilákání většího množství cykloturistů</li><li>• negativní vlivy overturismu (přeplněné odpadkové koše, vytvoření nových vyšlapaných či vyježděných cest mimo vyznačená místa pohybu) kvůli většímu množství návštěvníků</li></ul>

## **8 Výsledky z hodnocení overturismu ve vybraných lokalitách**

Overturismus a jeho potenciální hrozby byly vyhodnoceny celkem na čtrnácti místech, u kterých se lze domnívat, že tento problém může být aktuální. Jedná se o místa populární jak pro cykloturistiku, tak pro pěší turistiku. Měření probíhalo o letních prázdninách roku 2021.

### **Rezek:**

- Na Rezku ani v jeho nejbližším okolí nebyl zpozorován jakýkoliv negativní vliv overturismu.

### **Vyhlídky Stráž:**

- Vyhlička Stráž nedaleko Rokytnice nad Jizerou disponuje od léta 2021 velkým přívalem turistů, a to především kvůli výstavbě nových vyhlídek. Kromě většího množství návštěvníků však nebyly v době pozorování zaznamenány negativní vlivy overturismu.

### **Dvoračky:**

- Na tomto místě se v době měření nenacházel velký počet návštěvníků a nebyly zde ani zpozorovány negativní vlivy overturismu.

### **Studenov:**

- Na Studenově nebyly v době pozorování naměřeny žádné negativní vlivy overturismu.

### **Rozhledna Žalý:**

- I přes atraktivitu rozhledny Žalý se zde v době měření nacházelo pouze malé množství turistů či cykloturistů. Negativní vlivy overturismu zde nebyly zpozorovány.

### **Rozcestí Rovinka:**

- Rovinka je významnou křižovatkou především cyklotras. V danou dobu se zde nacházelo velké množství návštěvníků. Vzhledem k tomu, že spousta lidí zde měla zastávku, tak zde bylo zpozorováno přeplnění zdejších laviček a odpočinkových míst návštěvníky.

**Benecko:**

- Obec Benecko je významnou destinací turistů či cykloturistů, a proto se zde často vyskytuje velké množství návštěvníků, což vede k přeplněným parkovištím.

**Pražská bouda:**

- V okolí Pražské boudy se v danou dobu nacházelo velké množství cykloturistů a turistů, což vedlo k horší plynulosti projíždění cykloturistů na zdejších trasách.

**Rozhledna Hnědý vrch:**

- U rozhledny Hnědý vrch nebyly zpozorovány negativní vlivy overturismu.

**Horní Mísečky:**

- Horní Mísečky jsou posledním a nejvyšším místem směrem k vysokým partiím Krkonoš, kam lze po tamní silnici dojet pomocí osobního automobilu bez povolení, a proto toto místo spousta návštěvníků Krkonoš využije, což vede k plným parkovištím.

**Dolní Mísečky:**

- Narozdíl od Horních Míseček jsou Dolní Mísečky méně atraktivní, a proto zde např. problém s plnými parkovišti příliš nehrozí.

**Zlaté návrší:**

- Atraktivní místo především pro cykloturisty je Zlaté návrší. Na toto místo se lze však také nechat vyvést autobusem, což vede k velké koncentraci návštěvníků.

**Špindlerův Mlýn:**

- Významná Krkonošská destinace je velmi navštěvovaná, a proto zde dochází v důsledku velkého množství návštěvníků ke spoustě automobilů na parkovištích nebo jiným vlivům overturismu, kterými jsou např. přeplněné odpadkové koše.

**Černý Důl:**

- V obci se nachází dostatek parkovacích ploch, a proto zde problém s parkováním, ale ani žádný jiný nebyl zpozorován.

## Závěr

Hlavním cílem práce bylo představení cykloturistiky a jejího potenciálu v Krkonoších. Součástí naplnění tohoto cíle byla také analýza získaných informací z proběhlého terénního průzkumu. Z výsledků šetření je patrné, že cykloturistika v Krkonoších je velmi populárním odvětvím turistiky. Na mnoha místech bylo upozorováno velké množství cykloturistů, kdy vysoké hodnoty byly naměřeny především v místech setkání více cyklotras.

Cykloturistika v Krkonoších má také poměrně vysoký potenciál, a to jak z hlediska lokalizačních či realizačních faktorů. V poslední době jsou důležité z těchto faktorů především pravidelné linky tzv. cyklobusů nebo poskytování základních služeb cykloturistům v ubytovacích zařízeních. Předpoklady cykloturistiky zvyšuje zastoupení atraktivních oblastí, kterými jsou např. rozhledny či přírodní krásy Krkonoš. Klíčovým faktorem rozvoje cykloturistiky je také rozsáhlá síť cyklotras, které jsou často náročné z hlediska výškového profilu, ale na druhou stranu jsou obvykle kvalitní a poskytují zejména nádherné a jedinečné výhledy.

Současným fenoménem tohoto odvětví turistiky v Krkonoších je bezesporu jízda na elektrokole. Na mnoha místech se v dobu měření nacházelo na atraktivních místech zvýšené množství tohoto druhu jízdního kola. Větší četnost elektrokol byla často registrována se zvýšením nadmořské výšky lokality. Celkově však v časovém rozmezí na místech měření mírně převažovali cyklisté na klasických jízdních kolech.

I přestože je cykloturistika v Krkonoších poměrně kladným odvětvím turistiky, tak se v poslední době vyskytují v nejvyšším českém pohoří také negativní faktory činnosti člověka. Jedním z těchto faktorů je bezesporu overturismus, který se v poslední době negativně projevuje především v turisticky proslulých lokalitách nebo v místech, kde vznikne nové lákadlo pro návštěvníky typu nové rozhledny či vyhlídky. Klíčovým aspektem pro zvyšující se overturismus je také neustálý rozvoj sociálních sítí, které poskytují pro mnohé turisty zásadní smysl navštívení daného místa. Návštěvnost Krkonoš nesnížila ani pandemie onemocnění COVID-19.

Závěrem lze soudit, že samotná cykloturistika je v Krkonoších velmi populární. V důsledku neustálého rozvoje nových možností se může cykloturistika v Krkonoších ubírat nejrůznějšími směry, což v současné době charakterizují především elektrokola.

Celkové cíle práce, které byly vytyčeny na začátku, se podařilo naplnit.



## Seznam citovaných zdrojů

### Literatura

DAVID, P., LUDVÍK, P. SOUKUP, V., 2019. *Krkonoše*. Praha: Soukup & David. ISBN 978-80-86899-79-4.

DAVID, P., SOUKUP, V., 2019. *Krkonoše známé i neznámé*. Praha: Euromedia Group. ISBN 978-80-7617-731-4.

HRALA, V., ŠAFAŘÍK, V., ed, 2013. *Geografie cestovního ruchu*. 6., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Idea servis. ISBN 978-80-85970-79-1.

HŘEBÍČKOVÁ, S., ONDRÁČEK J., 2007. *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-4443-2.

INDROVÁ, J. 2007. *Cestovní ruch: (základy)*. Praha: Oeconomica. ISBN 978-80-245-1252-5.

INDROVÁ, J., 2008. *Cestovní ruch pro všechny: [odborná školení a vzdělávání pracovníků územní veřejné správy pro oblast cestovního ruchu]*. Praha: Tribun EU. ISBN 978-80-7399-407-5.

KOLÁČEK, Y., L., 2015. *Krkonoše: rájem i peklem Obřích hor*. Praha: Regia. ISBN 978-80-87866-11-5.

PAULÍK, I., 2017. *Krkonoše a Podkrkonoší*. Aktualizované vydání. Praha: Ottovo nakladatelství. ISBN 978-80-86899-79-4.

VYSTOUPIL, J., et al, 2007. *Návrh nové rajonizace cestovního ruchu ČR*. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-4263-6.

### Webové zdroje

Cyklisté vítani 2022. *O nás* [online]. [vid. 19. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3rZitRC>

Cyklisté vítani, 2022. *Poznávejte krásy naší země ze sedla kola* [online]. [vid. 11. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3uXDqyn>

ČSÚ, 2015. *Cestovní ruch v Libereckém kraji – Turistické regiony* [online]. 29. 12. 2015 [vid. 11. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3DA82bm>

ČSÚ, 2019. *Hosté a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních* [online]. [vid. 18. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3GTSEXi>

ČSÚ, 2019. *Kapacity hromadných ubytovacích zařízení za vybrané území* [online]. [vid. 19. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3GYNcSZ>

ČSÚ, 2021. *Základní pojmy v oblasti statistiky cestovního ruchu* [online] 17. 5. 2021. [vid. 10. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3HKNtKw>

FRANCIS, J., 2022. *OVERTOURISM - WHAT IS IT, AND HOW CAN WE AVOID IT?* In: Responsible travel [online] 2022 [vid. 11. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3GJJf4D>

Krkonoše.eu, 2020. *Krkonošské cyklobusy* [online]. [vid. 18. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3JGPjMS>

Krkonoše.eu, 2020. *Flóra Krkonoš* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3uW6WUY>

Kultura.cz, 2022. *Mechové jezírko* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3gQ7ZxB>

*Mapy.cz* [online]. [vid. 10. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3GNIPep>

Oficiální turistické stránky Krkonoš, 2022. *Geologie* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3uX4rSy>

Region Krkonoše, 2008. *Labská přehrada - Špindlerův Mlýn, Krkonoše* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3gSsJF2>

Správa KRNAP, 2022. *Fauna* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3I1HiC0>

Správa KRNAP, 2022. *Flóra a vegetace* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3gXKxi2>

Správa KRNAP, 2022. *Geologie* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3GXt4Az>

Správa KRNAP, 2022. *Geomorfologie* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3JsPpb4>

Správa KRNAP, 2022. *Srážky* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3JBqmm3>

Správa KRNAP, 2022. *Teplota* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/36cTwtk>

Správa KRNAP, 2022. *TZ: Jaká byla návštěvnost KRNAP v roce 2021* [online]. 7. 2. 2022 [vid. 18. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3Bu9aMu>

Správa KRNAP, 2022. *Vodopis* [online]. [vid. 17. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/33w1bC5>

Třebíč na kole, 2022. *Cyklodoprava – opatření a pojmy* [online]. [vid. 12. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3Jn2ylX>

VisitKrkonoše.cz, 2022. *Kalendář akcí Krkonoše* [online]. [vid. 19. 2. 2022]. Dostupné z: <https://bit.ly/3Ij52BT>