

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

Cykloturistika v mikroregionu Moštěnka

Bakalářská práce

Autor: Roman Vašina

Rekreologie – Management rekreace a sportu

Vedoucí práce: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

Olomouc 2015

Jméno a příjmení autora: Roman Vašina

Název diplomové práce: Cykloturistika v mikroregionu Moštěnka

Pracoviště: Katedra Rekreologie

Vedoucí diplomové práce: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

Rok obhajoby diplomové práce: 2016

Abstrakt:

Bakalářská práce je zaměřena na cykloturistiku v mikroregionu Moštěnka. Teoretická část této práce popisuje základní pojmy týkající se cestovního ruchu, cykloturistiky, představení mikroregionu Moštěnka.

Výsledky získané na základě ankety mezi respondenty nám ukázaly pohled na cyklistiku, využití cyklostezek, hustotu a povrch sítě cyklotras, spokojenost s nabízenými službami cestovního ruchu v mikroregionu Moštěnka. Z výsledků vyplývá, že v této oblasti je ještě spousta možností k rozvoji cestovního ruchu prostřednictvím cykloturistiky.

Klíčová slova: Cestovní ruch, cykloturistika, cyklotrasa, studie cyklotras, mikroregion Moštěnka.

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

Author's firstname and surname: Roman Vašina

Title of thesis: Cyclingtourism in the mikro-region Moštěnka

Department: Department of the Rekreology

Supervisor: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

They ear of presentation: 2016

Abstract

This bachelorwork is focused on cycling in the micro-region of Moštěnka. The theoretical part describes the basic concepts related to tourism, biking, the performance of the micro-region Moštěnka.

The results, based on a survey among respondents, showed us look at cycling, the use bike paths, density and surface network of cycle paths, satisfaction with the services offered by tourism in the micro-area of Moštěnka. The results show that satisfaction interviewed cyclists is not particularly convincing.

Keywords: Tourism, Cyklotourism, cycle-route, the study ofcycling, micro-region Moštěnka.

I agree the thesis paper to be lent with in the library service.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně pod vedením Ing. Evy Schwartzhoffové, Ph.D. a že jsem uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a dodržel zásady vědecké etiky.

V Radkovicích dne 26.11.2015

.....

podpis

Děkuji Ing. Evě Schwartzhoffové, Ph.D. za pomoc, cenné rady a zkušenosti, které mi poskytla ke zpracování mé bakalářské práce.

Obsah

ÚVOD.....	7
1 TEORETICKÁ ČÁST.....	9
1.1 Cestovní ruch.....	9
1.1.1 Význam cestovního ruchu.....	10
1.1.2 Funkce cestovního ruchu ve společnosti.....	10
1.1.3 Formy cestovního ruchu.....	11
1.2. Turistika.....	11
1.2.1 Druhy turistiky.....	12
1.2.2 Cyklistika.....	12
1.2.3 Cyklistická infrastruktura.....	12
1.2.4 Dělení cykloturistů v ČR podle analýzy Nakole.cz.....	14
1.2.5 Značení cyklistických tras v ČR.....	14
1.2.6 Desatero cykloturisty.....	16
1.3. Nadace Partnerství – „Cyklisté vítání“.....	17
2 CÍLE PRÁCE.....	18
2.1 Hlavní cíl práce.....	18
2.2 Dílčí cíle práce.....	18
3 METODIKA PRÁCE.....	19
4 CHARAKTERISTIKA TURISTICKÉ OBLASTI MIKROREGIONU MOŠTĚNKA.....	20
4.1 Mikroregion.....	20
4.2 Mikroregion Moštěnka.....	20
4.3 Cyklostezky a cyklotrasy v mikroregionu Moštěnka a okolí.....	22
4.3.1 Cyklostezka Bečva - část střední Morava.....	22
4.3.2 Záhorskou cyklotrasou z Lipníka nad Bečvou a zpět.....	23
4.3.3 Cyklotrasa č. 5035 Týn nad Bečvou – Ratiboř.....	24

4.3.4	Cyklotrasa č. 6137 Lhota - Soběchleby - Blazice	25
4.3.5	Cyklotrasa č. 6062 Bezuchov - Šišma – Pavlovice	25
4.3.6	Doporučené cyklotrasy mikroregionu Moštěnka	25
4.4	Turisticky zajímavá místa regionu.	28
5	VÝSLEDKY VÝZKUMU	30
5.1	Pohlaví respondentů	30
5.2	Věk respondentů	30
5.3	Bydliště respondentů	31
5.4	Používaný typ kola	32
5.5	Účel jízdy respondentů	32
5.6	Počet ujetých kilometrů za rok	33
5.7	Používání povinné a doporučené výbavy	33
5.8	Cykloturistika je pohybovou aktivitou	34
5.9	Využívané služby při cykloturistice	34
5.10	Volba trasy.....	35
5.11	Hodnocení spokojenosti cyklotras.....	35
5.12	Návrhy respondentů na zlepšení cyklotras	36
6	DISKUSE	37
7	ZÁVĚR.....	38
8	SOUHRN.....	39
9	SUMMARY	40

ÚVOD

Prakticky denně slýchávám od svých kolegů, kamarádů či blízkých, jak v dnešní době žijeme ve velkém shonu a stresu. Jedním z nejučinnějších prostředků k regeneraci a načerpání nových fyzických a hlavně psychických sil je cykloturistika.

Cykloturistika se v České republice řadí mezi nejoblíbenější pohybové aktivity, a to především díky čím dál cenově dostupnější výbavě. Především proto, že každý zájemce si může vybrat ze široké škály jízdnic kol a doplňků dle svých finančních možností. Tyto aktivity mohou provozovat prakticky všechny generace, které si tímto udržují dobrou kondici a zdraví. Jízdu na kole lze provozovat od nejučtějšího věku, prakticky až do doby, kdy nám to náš zdravotní stav už nedovolí. Dále nám jízda na kole dává možnost poznávat krásy přírody, které nás obklopují kolem cyklotras.

Společně se svou rodinou mimo jiné aktivity provozujeme i cykloturistiku. Proto mé rozhodnutí pro zvolení tématu bakalářské práce „Cykloturistika v mikroregionu Moštěnka“ bylo rychlé a jednoznačné. V tomto regionu jsem se narodil a dodnes žiji a tvrdím si říci, že co se týče cyklotras a cyklostezek, ho mám z větší části zmapován i proježděn.

Oblast mikroregionu Moštěnka se nachází v jižní části Olomouckého kraje, poblíž města Přerova. Území regionu má z větší části typický hanácký ráz bez výrazných kopců a hor. Celé území mikroregionu je protknuto říčkou Moštěnka. V této oblasti a blízkém okolí se nachází spousta atraktivních míst ideálních pro cyklovýlety. Například zámek v Dřevohosticích, Horní Moštěnici a Přestavlkách. Dále se v každé vesnici nachází památky místního významu, jako jsou kostely, kapličky, sochy a lidové stavby.

Česká populace si rovněž začíná uvědomovat nutnost pravidelné pohybové činnosti jako protiváhy sedavému způsobu života. A v této souvislosti část obyvatelstva rychle přichází na chuť právě cykloturistice jako fyzicky nepřilíš náročné a přitom léčebné metodě různých civilizačních neduhů, od fyzických až po psychické. Ukazuje se, že cykloturistika je aktivitou vhodnou pro všechny sociální, věkové a s malými výhradami i zdravotní kategorie. Za předpokladu použití odpovídající výstroje ji lze provozovat téměř ve všech ročních obdobích a s přihlédnutím ke specifickým podmínkám jednotlivých oblastí, ve všech částech naší republiky (Ondráček & Hřebíčková 2007).

Cílem bakalářské práce, v jejíž teoretické části jsou popsány základní pojmy jako cestovní ruch, cykloturistika, cyklostezka, cyklotrasa, značení cyklistických tras, v její další části je kapitola věnována definování hlavního cíle, dílčích cílů a metodice práce. Dále jsou prezentovány výsledky kvantitativního výzkumu formou ankety zaměřeného na hodnocení stavu a využití cyklotras v mikroregionu Moštěnka. Anketa byla zaměřena na využívání nabízených služeb, volbu cyklotras, hodnocení a případné návrhy na zlepšení tras.

1 TEORETICKÁ ČÁST

1.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch se obecně definuje jako krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa jejich obvyklého pobytu, a to za účelem pro ně příjemných činností. Tato definice však není úplně výstižná, jelikož nezahrnuje například oblast služebních cest, kde smyslem cestování není zábava, ale práce. Je také těžké určit, jak daleko musí člověk cestovat nebo kolik nocí musí strávit mimo své bydliště, aby mohl být považován za turistu. Mezi cestováním a cestovním ruchem existuje silná spojitost (Horner, & Swarbrooke, 2003).

Cestovní ruch, často nazývaný také jako turismus, je v dnešní době masovou záležitostí širokého spektra lidí. Stal se významným společenským, kulturním a ekonomickým fenoménem především druhé poloviny 20. století. Lidé cestují ve stále větším měřítku, k čemuž přispívají změny v životním stylu, v rozvoji dopravy, v rozvoji komunikačních spojení a samozřejmě k tomu přispívají i změny v politickém a ekonomickém uspořádání světa (www.czechtourism.cz).

Cestovní ruch je podle Francové (2003) spojován s využitím volného času, poznáváním a rekreací. Zahrnuje aktivity osob, které cestují a pobývají v místech mimo jejich obvyklé prostředí (bydliště) po dobu nepřesahující jeden rok. V převážné většině případů za účelem vyplnění volného času. Všeobecnými rysy cestovního ruchu jsou změna místa, dočasnost pobytu, nevýdělečná činnost v navštívené zemi.

„Cestování a přebývání mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, a to za účelem rekreace, rozvoje poznání a spojení mezi lidmi.“ (Ryglová, 2007).

Definice United Nation World Tourism Organisation (Světová organizace cestovního ruchu při OSN), která byla přijata v roce 1991 na mezinárodní konferenci v Kanadě ve městě Ottawa, říká: ... „cestovním ruchem se rozumí činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovená, přičemž hlavní účel cesty je jiný než výkon výdělečné činnosti v navštíveném místě.“ (Hesková, et.al, 2006)

1.1.1 Význam cestovního ruchu

V dnešní době se stává cestovní ruch neodmyslitelnou součástí životního stylu a potřeb lidí. Jeho přínosy, jako významného ekonomického odvětví se projevují v makroekonomických peněžních a měnových vztazích, v ekonomice mnoha podnikatelských odvětví spjatých s cestovním ruchem i ve vytváření nových pracovních míst, a to i v problémových regionech z hlediska zaměstnanosti (Ryglova, 2003).

Důležitost a význam cestovního ruchu pro společnost, i pro každého z nás osobně, lze podle Francové (2003) shrnout do několika bodů:

- podílí se na rozvoji osobnosti
- slouží k účelnému využití volného času
- pomáhá utvářet životní styl lidí
- slouží k poznání, k získání jazykových dovedností
- je prostředkem vzdělávání a výchovy lidí
- má léčebné (relaxační) působení
- ekonomický přínos

1.1.2 Funkce cestovního ruchu ve společnosti

Cestovní ruch plní na základě důležitosti a významu i funkce, které jsou velmi důležité pro společnost.

- funkce rekreačně – zdravotnická
- funkce kulturně – poznávací
- funkce informačně - výchovná
- funkce ekonomická
- funkce kontaktní

1.1.3 Formy cestovního ruchu

Francová (2003) uvádí formy cestovního ruchu vycházející ze zaměření turismu na uspokojování určitých konkrétních potřeb účastníka.

Základní formy cestovního ruchu:

- **Rekreační** - nejrozšířenější forma v rámci celého cestovního ruchu, představuje obnovu duševních i fyzických sil člověka.
- **Kulturně, poznávací** - motivem cesty je poznávání historie, kultury, tradic a zvyků vlastního i cizích národů.
- **Sportovně, turistický**
- **Lázeňsko, léčebný** - tato forma může být opět spojena s rekreací, hlavním prvkem je relaxace a péče o zdraví.

1.2. Turistika

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.

Turistika – komplex činností spojených s aktivním pohybem a pobytem v přírodě, který vyžaduje řadu odborných znalostí a dovedností (Neuman, 2000). Cílem turistiky je celkový rozvoj osobnosti s využitím tělesných cvičení a kulturně-poznávací činnosti (Louka, 2010). Pobyty v přírodě je pokládán za součást turistiky.

1.2.1 Druhy turistiky

Z důvodu různých forem pohybu v přírodě jsme schopni rozlišit i různé druhy turistiky. Mezi základní druhy turistiky podle Vyškovského řadíme:

- pěší turistiku
- cykloturistiku
- vysokohorskou turistiku
- lyžařskou turistiku
- vodní turistiku
- a jiné.

1.2.2 Cyklistika

V České republice, či jinde ve světě má cyklistika mnoho tváří. Ať jsou to aspiranti na Tour de France, rodiny s dětmi na výletě nebo babičky na cestě do kostela – vždy se jedná o cyklisty.

V obecné rovině dle Mourka (2011) rozlišujeme následující druhy cyklistiky:

- **cyklodoprava** je jízda na jízdním kole za určitým cílem. Jde především o každodenní dojíždění do zaměstnání, do školy, za nákupy či kulturou. Vyznačuje se požadavkem co nejkratší trasy v co nejmenší časové náročnosti a bezproblémovými průjezdy křižovatek.
- **cykloturistika** je jízda na horkých, trekingových a silničních kolech převážně mimo zastavěná území. Využívá jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Této skupině cyklistů nevadí menší zajíždka. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. Skupina cykloturistů je velmi rozmanitá věkově i výkonnostně.

1.2.3 Cyklistická infrastruktura

Začátky oficiální cykloturistiky v České republice byly spíše spojovány s cyklotrasami, které byly ne vždy vhodně vedeny po silnicích se sílí automobilovou

dopravou, a to mnohdy po značně dopravně vytížených komunikacích. V současné době se situace zlepšuje a síť cyklostezek oslovuje větší spektrum cyklistů. Bezpečnost a zdraví jsou brány více v potaz, jsou voleny nejméně frekventované silnice a lesní cesty a novinkou jsou lesní terénní cesty (např. singletrack). K 1. 1. 2011 bylo v ČR na 1903 km cyklostezek (podle CDV) a jejich počet i díky podpoře SFDI a Evropské unie rychle vzrůstá (Mourek, et. al, 2011).

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

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

„Singletrack - můžeme obecně chápat jako cestu s přírodním povrchem vedoucí krajinou a širokou „maximálně“ tak, aby po ní pohodlně projel jednostopý dopravní prostředek (kolo), prošel člověk nebo projel jezdec na koni“ (<http://www.trail.cz/>).

Cyklotrasy podle významu

- Dálkové – nadregionální cyklotrasy (I. a II. třídy) – spojují vzdálené cíle a plní funkci především rekreačně-turistickou, jsou značeny jednocifernými a dvojcifernými čísly. Jejich hlavním úkolem je zajištění ubytování, servisu, map a občerstvení (Mourek, et. al, 2011).
- Regionální cyklotrasy (III. a IV. třídy) – plní funkci jak dopravní, tak rekreační, navazují na síť místních cyklotras, označují se trojcifernými a čtyřcifernými čísly. (Mourek, et al, 2011).
- Místní cyklotrasy (IV. třídy) – plní funkci dopravní i rekreační a značí se čtyřcifernými čísly. (Mourek, et al, 2011).

1.2.4 Dělení cykloturistů v ČR podle analýzy Nakole.cz

Využití cyklistického kola je podle typu činnosti různorodé, ovšem hlavní možností je buď využití dopravní, nebo sportovně-relaxační, proto také uživatele kol můžeme rozdělit mezi cykloturisty nebo dopravní cyklisty. Každoročně stoupá prodej jízdních kol, průměrně se pohybuje okolo 300 000 kusů. Cyklisty je možné rozdělit do skupin podle různých faktorů (typ terénu, délky trasy, typ kola, využívání různých služeb aj.), ovšem z turistického pohledu se vytvořila daná typologie (Mourek, et al, 2011):

- Rodiny s dětmi: kratší a bezpečné trasy, kvalitní zpevněný povrch, hlavním významem je cílová stanice orientovaná pro děti, zajímavá stanoviště během cesty např. hřiště, nekuřácké restaurace.
- Méně zdatní rekreační cyklisté: kratší trasy do 30 km s kvalitním zpevněným povrchem, cílové stanice turisticky zaměřené, možnost cykloturistického průvodce.
- Zdatnější rekreační cyklisté: délka trasy od 40 do 80 km po zpevněném povrchu a nenáročných přírodních cestách, ovšem kvalita není podmínkou, atraktivní jsou kulturní a poznávají lokality.
- Dálkoví cyklisté: délka trasy od 50 do 100 km se zaměřením na páteřní trasy a jedním přenocováním, důraz na kvalitu značení, orientují se především na evropské řeky a Euro Velo, výlety také v rámci cestovních kanceláří.
- Terénní cyklisté: délka trasy od 30 do 60 km po přírodních úzkých stezkách v náročnějším terénu, tzv. „singltreky“.
- Sportovně-rekreační cyklisté: extrémní terénní cyklisté orientovaní na masově sportovní akce, např. MTB maratony.

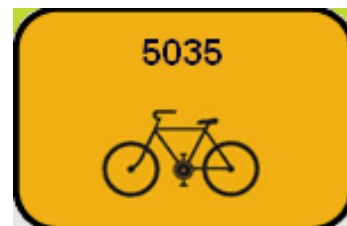
1.2.5 Značení cyklistických tras v ČR

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

Zásadami dopravního značení cyklistických značek na pozemních komunikacích se zabývá zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb. Tento zákon je platný pro všechny účastníky silničního provozu tudíž i pro cyklisty. Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje z roku 2006 uvádí odlišné značení cyklistických tras podle druhu komunikačních cest. Zvláště se značí trasy vedoucí převážně po silnicích, místních a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. cyklotrasy, uváděné také jako silniční cyklotrasy) a zvláště trasy vedoucí po horších účelových komunikacích, především po polních a lesních zpevněných cestách (tzv. cykloturistické trasy, také terénní cyklotrasy). Ovšem všechny druhy tras jsou uzpůsobeny tak, aby vyhovovaly použití nejen horských, ale také i krosových kol.

Podle číselného označení jsou cyklotrasy zařazeny do čtyř tříd (obdoba silniční sítě). Na území celé České republiky nejsou dvě cyklotrasy označené stejným číslem. Soupis všech vyznačených cyklotras všech tříd v celé České republice je k dispozici na webové stránce Klubu českých turistů, s uvedením data platnosti soupisu (dále uvedené údaje jsou k 1. 1. 2003):

- **třídy** - označené jednomístnými evidenčními čísly, cyklotrasy č. 1, 2, 3 a 5. Jedná se o dálkové cyklotrasy mezinárodního charakteru.
- **II. třídy** - označené dvoumístnými evidenčními čísly, v současnosti cyklotrasy č. 11 - 56. Jedná se o dálkové trasy národního charakteru.
- **III. třídy** - označené třímístným evidenčním číslem, jedná se o cyklotrasy č. 103 - 561. Jedná se regionální trasy.
- **IV. třídy** - označené čtyřmístným evidenčním číslem, dnes jsou označeny cyklotrasy č. 0001-6158. Pro jednotlivé části České republiky jsou přiděleny první číslice takto: 0 - Středočeský region, 1 - Jihočeský region, 2 - Západočeský region, 3 - Severočeský region, 4 - Východočeský region, 5 - Jihomoravský region a 6 - Severomoravský region. Jsou to místní cyklotrasy.



Obr. 1: Značení cyklistických tras

Zdroj: <http://www.kct.cz>

1.2.6 Desatero cykloturisty

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Pokud cyklotrasa překračuje komunikaci I. nebo II. třídy, budu si počínat zvláště opatrně.
- Při svém pohybu zůstanu na určených stezkách a nebudu vjíždět mimo vymezenou trasu a ničit tak vegetaci, nebo zvyšovat potenciál možné eroze. Jsem si vědom toho, že v lese se nesmím pohybovat mimo cesty.
- 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.
- Nebudu rušit zvěř nebo dobytek.
- Nebudu odhazovat odpadky. Co přivezu na místo odpočinku, to také odvezu. Budu dbát na čistotu životního prostředí.
- 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 (www.cyklotrasy.cz).

1.3. Nadace Partnerství – „Cyklisté vítáni“

Nadace Partnerství je nejvýznamnější česká nadace podporující ekologické projekty ve všech regionech České republiky. Nejznámějšími projekty jsou Zelené stezky – Greenways a Cyklisté vítáni.

Cyklisté vítáni je celonárodní certifikační systém, který z pohledů cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Turistická zařízení, která projdou certifikací budou označena zelenobílou známkou s usmívajícím se bicyklem. Tyto služby se pak budou objevovat v cykloturistických mapách, webových serverech a katalozích s nabídkou služeb. (<http://www.cyklistevitani.cz/>)



Obr. 2: Logo Cyklisté vítáni

Zdroj: <http://www.cyklistevitani.cz/>

2 CÍLE PRÁCE

2.1 Hlavní cíl práce

Cílem této bakalářské práce je zhodnocení současného stavu cykloturistiky v mikroregionu Moštěnka.

2.2 Dílčí cíle práce

- Analýza současného stavu cyklotras v mikroregionu Moštěnka
- Analýza plánovaných cyklotras a oprav stávajících
- Představení turistické nabídky mikroregionu
- Pomocí dotazníkového průzkumu zjistit u respondentů
 - Věk, pohlaví a bydliště
 - Druh používaného kola
 - Účel použití kola
 - Počet ujetých kilometrů
 - Využívání doplňkových služeb
 - Volba trasy
 - Spokojenost s cyklotrasami
 - Návrh na zlepšení

3 METODIKA PRÁCE

Ke zpracování této bakalářské práce bylo použito elektronických, literárních informačních zdrojů a vlastní dotazníkové šetření. Při zpracování bakalářské práce byly použity následující metody a techniky.

Analýza sekundárních zdrojů byla provedena dotazníkovým šetřením formou ankety. Dotazník byl zpracován osobně, vycházel jsem z obdobného průzkumu CzechTourismu. Každý dotazník obsahoval údaje o respondentovi, jako je jeho pohlaví, věk a bydliště. Dalších devět otázek bylo zaměřených na problematiku cestovního ruchu a úroveň cyklotras v mikroregionu Moštěnka.

Sběr dat ve formě osobního dotazování byl prováděn v měsících červenec, srpen, září a první polovině října 2015, převážně o víkendech. V pracovních dnech jsem spojil sběr dat cestou na kole ze zaměstnání. Sběr dat byl prováděn záměrným výběrem. 62,1 % respondentů bylo osloveno na cyklotrasách regionu na vhodných místech v Dřevohosticích, Radkovách, Domaželicích, Horní Moštěnici a Týně nad Bečvou. 30,7 % dotazníků bylo vyplněno přímo na cyklovýletech a cykloakcích v regionu pořádaných cyklistickým oddílem DR.A.CY TEAM a ŠPICA TEAM Dřevohostice a zbylých 7,2 % vyplnili zákazníci prodejny a servisního střediska RJ cyklo v Přerově.

Z připravených dotazníků bylo mezi respondenty rozdáno 174 dotazníků a vráceno v odpovídajícím stavu 166 dotazníků, což představuje návratnost 95,4 %.

Účelem dotazníkového šetření bylo zjistit aktuální stav cykloturistických tras v mikroregionu Moštěnka dle vybraných ukazatelů. Výsledky byly zpracovány matematicko – statistickou metodou prostřednictvím programu MS Excel.

4 CHARAKTERISTIKA TURISTICKÉ OBLASTI MIKROREGIONU MOŠTĚNKA

4.1 Mikroregion

Mikroregion (též svazek obcí, sdružení obcí) je sdružení několika obcí za účelem dosažení společného cíle. Typickým rysem takového svazku je vznik z vlastní iniciativy, nikoliv příkazem nadřízeného orgánu nebo ze zákona. (<https://cs.wikipedia.org>)

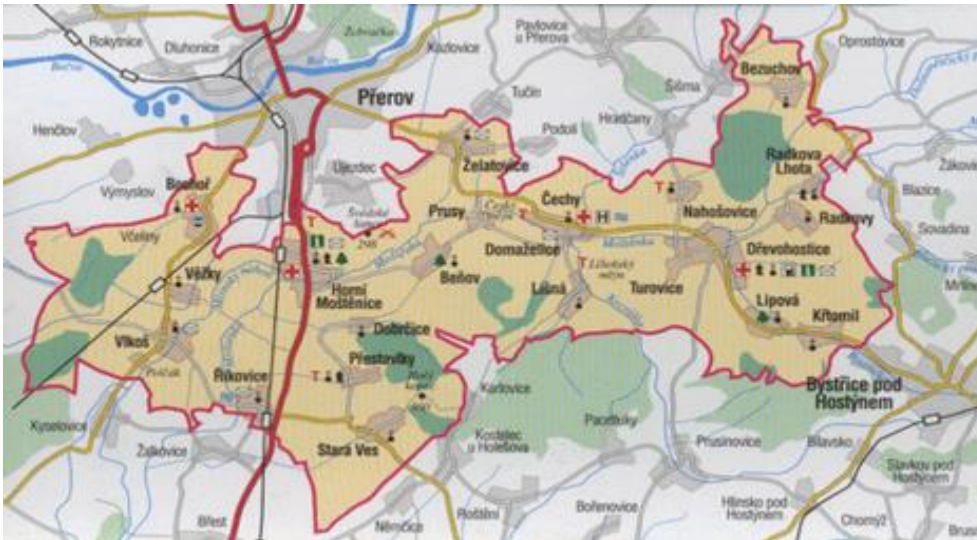
Spolupráce mezi obcemi se uskutečňuje:

- na základě smlouvy uzavřené ke splnění konkrétního úkolu,
- na základě smlouvy o vytvoření dobrovolného svazku obcí podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích,
- zakládáním právnických osob podle obchodního zákoníku dvěma nebo více obcemi.

Mezi mikroregiony se započítávají jak svazky obcí podle zákona č. 128/2000 Sb., tak sdružení, která byla založena podle občanského zákoníku (některé mikroregiony jsou stále ještě založeny podle staršího zákona č. 367/1990 Sb.).

4.2 Mikroregion Moštěnka

Mikroregion Moštěnka (viz obr. 3) se nachází v jižní části Olomouckého kraje, poblíž města Přerova. Žije v něm celkem 10 943 obyvatel ve 22 obcích. Území regionu má z větší části typický hanácký ráz bez výrazných kopců a hor. Rozprostírá se od nížiny severovýchodní části Hornomoravského úvalu, až k o něco vyššímu a členitějšímu jihozápadnímu území Moravské brány. Celé území mikroregionu je protknuto říčkou Moštěnkou, která protéká z jihozápadní části až po východní část okresu Přerov. Dobrovolné sdružení obcí mikroregionu Moštěnka bylo založeno 28. 12. 2001. Původně jej založilo 20 obcí z jižní a jihovýchodní části okresu Přerov. V roce 2003 přistoupila obec Bezuchov, v roce 2007 pak obec Podolí. Má dvě přirozená centra – Horní Moštěnice a Dřevohostice.



Obr. 3: Mapa turistické oblasti mikroregionu Moštěnka

Zdroj: <http://www.mostenka.cz>

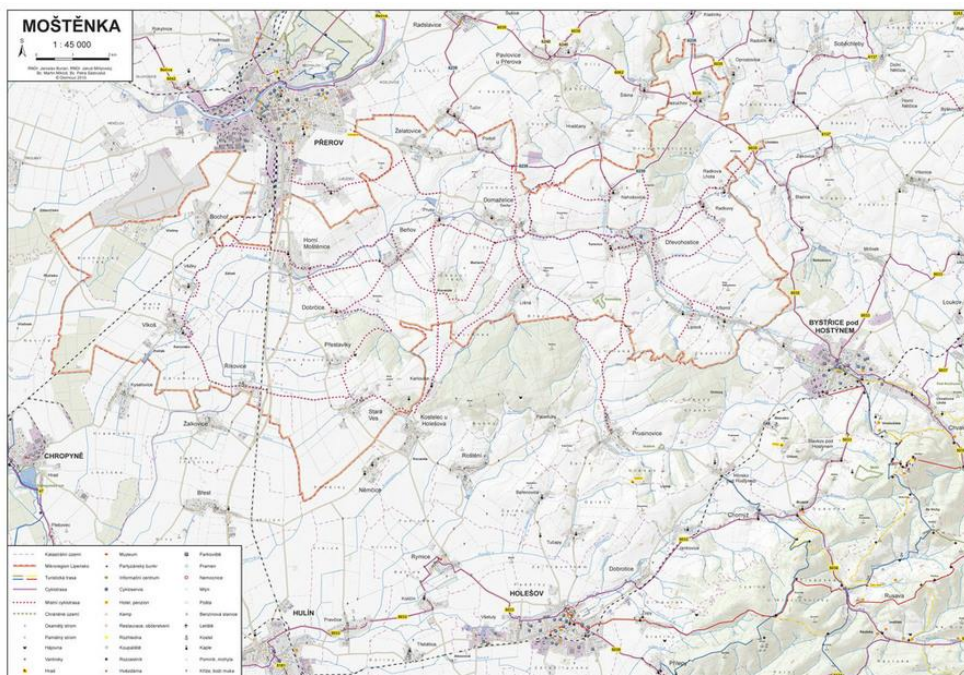
Představitelé mikroregionu Moštěnka společně s starosty obcí se již od vzniku sdružení v roce 2001 vždy snažili o zvýšení cestovního ruchu v této oblasti. Cyklotrasy a cyklostezky byly vždy jedním z hlavních témat jednání. Studií a projektů vzniklo několik a ne vždy se vše podařilo zrealizovat. Problémem bylo ve většině případů financování těchto projektů, poněvadž mikroregion z vlastních zdrojů není schopen financovat takovéto investiční akce. Přesto si myslím, že mikroregion na cykloturisty myslí a snaží se dále rozvíjet své aktivity v tomto směru. Příkladem jsou zbudovaná odpočívadla s cyklomapou mikroregionu v každé vesnici. Dalším příkladem je zaktualizování studie z roku 2005 na opravu a dobudování páteční cyklotrasy. Tato aktualizovaná studie je v dnešní době ve fázi zpracování projektové dokumentace pro územní a stavební řízení.

Obce Mikroregionu Moštěnka.

Beňov, Bezuchov, Bochoř, Čechy, Dobříčice, Domažetice, Dřevohostice, Horní Moštěnice, Křtomil, Lipová, Líšná, Nahošovice, Podolí, Přestavlky, Radkova Lhota, Radkovic, Říkovice, Stará Ves, Turovice, Věžky, Vlkoš, Želatovice.

4.3 Cyklostezky a cyklotrasy v mikroregionu Moštěnka a okolí

Mikroregion Moštěnka co se týče cyklistických tras, tak patří mezi ty chudší oblasti, poněvadž opravdu velmi kvalitních cyklotras a cyklostezek je v porovnání s ostatními regiony méně. Přesto tyto trasy dovedou cyklisty k mnoha památkám. (viz obrázky 4 až 9)



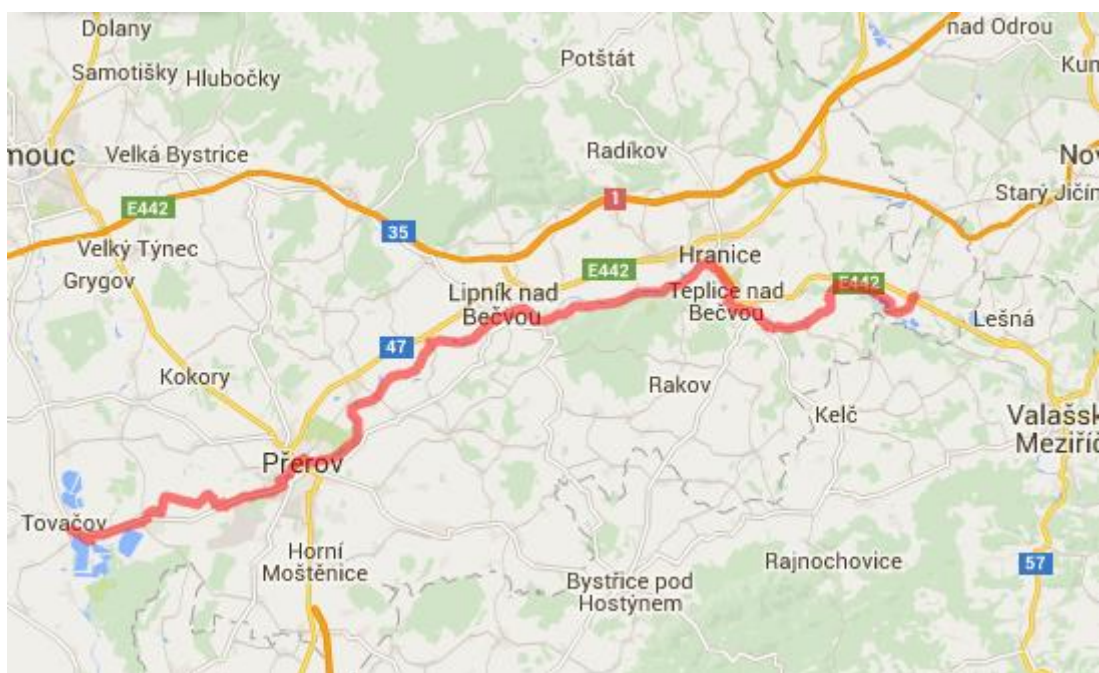
Obr. 4: Cykloturistická mapa mikroregionu Moštěnka

Zdroj: <http://www.mostenka.cz>

4.3.1 Cyklostezka Bečva - část střední Morava

Cyklostezka Bečva vede od pramenů Rožnovské a Vsetínské Bečvy až po soutok s řekou Moravou u Tovačova. Celková délka je 160 km, kde máme možnost poznávat pamětihodnosti, přírodní krásy, lidové tradice i místní speciality Valašska, Moravské brány a Hané.

Její část vedoucí po střední Moravě z Hustopečí nad Bečvou do Tovačova má délku 57 km a převýšení 127 m. Svým rázem je vhodná pro rekreační cyklisty, bruslaře i pěší. Velká část cyklostezky je vedena po nově vybudovaných úsecích s vyloučením motorové dopravy. Část trasy je vedena po málo frekventovaných místních komunikacích a zpevněných lesních a polních cestách a skutečné minimum trasy je nutno absolvovat po silnicích. Na této trati můžeme navštívit renesanční zámek v Hustopečích nad Bečvou, hrad Helfštýn, muzeum Komenského v Přerově či zámek v Tovačově.

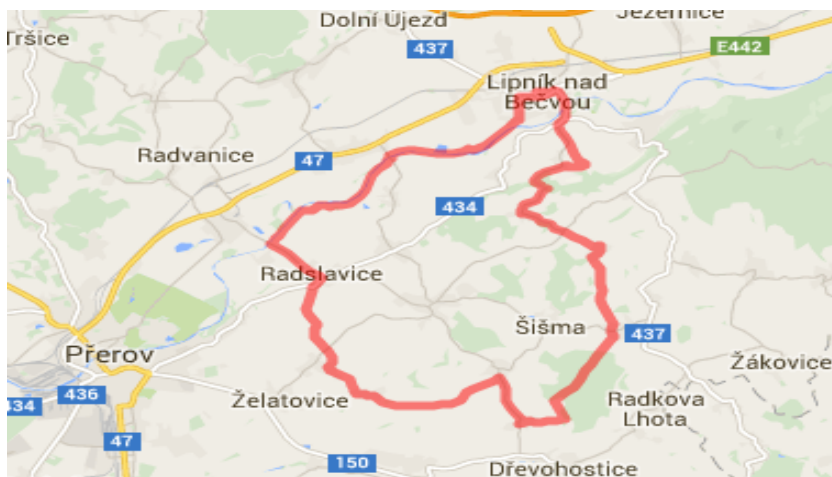


Obr. 5: Cyklostezka Bečva

Zdroj: <http://www.cyklostezkabecva.com/>

4.3.2 Záhorskou cyklotrasou z Lipníka nad Bečvou a zpět

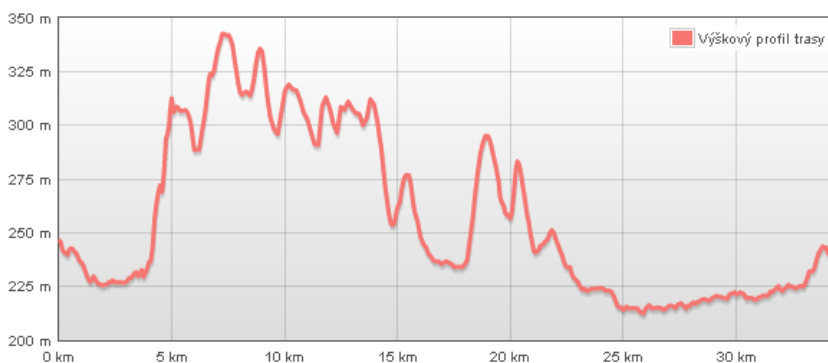
Začíná na zámku v Lipníku n. B. – Hlinsko – Kladníky – Bezuchov – Nahošovice – Hradčany – Podolí – Tučín – Radslavice – Grymov – Jadran – Lipník n. B. Záhoří je název pro kraj v předhůří Hostýnských vrchů nad Moravskou bránou. Záhoří je kraj se svěbytným folklórem, krásnou přírodou a malebnými vesnicemi. Záhorská cyklotrasa měří 39 kilometrů a má převýšení 124 m při celkovém stoupání 440 m, vede po zpevněných površích a kromě několika stoupání není náročná. Je vhodná spíše pro trekkingová kola.



Obr. 6: Záhorská cyklotrasa

Zdroj: <http://www.strednimorava-tourism.cz>

Výškový profil trasy



Obr. 7: Záhorská cyklotrasa – výškový profil

Zdroj: <http://www.strednimorava-tourism.cz>

4.3.3 Cyklotrasa č. 5035 Týn nad Bečvou – Ratiboř

Trasa č. 5035 Týn nad Bečvou – Ratiboř spojuje Moravskou bránu s Hostýnskými vrchy. Má délku trasy 47 km a je střední obtížnosti. Vede po asfaltu po komunikacích II. a III. třídy. Tato cyklotrasa je vhodná pro všechny typy bicyklů. Začíná v Týně nad Bečvou, (238.00 m.n.m.) přes Bezuchov, Lhotsko Zámek, Blazice, Bystřici pod Hostýnem, Tesák (690.00 m.n.m.) Horské sedlo, Troják Horské sedlo, Hošťálková, Ratiboř, (343.00 m.n.m.)

Kulturně zajímavá místa na trase jsou především město Bystřice pod Hostýnem, které leží na úpatí Hostýnských vrchů, přímo pod památnou horou Svatý Hostýn. Zde na zámku můžeme navštívit výstavu historického ohýbaného nábytku firmy TON. Dalšími zajímavými

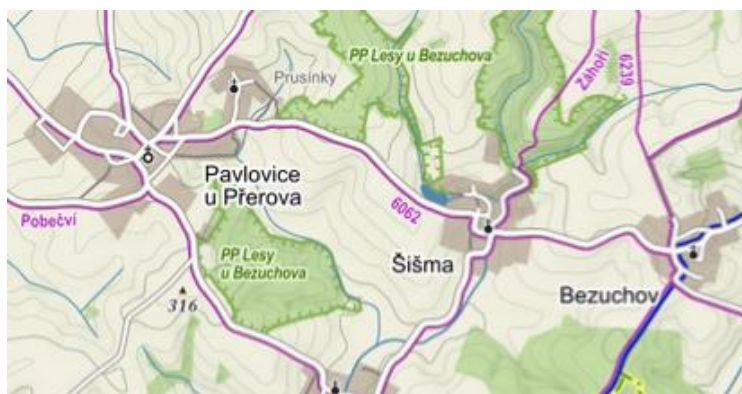
místy jsou rozhledna Kelčský Javorník, která byla otevřena veřejnosti 15. září 2015 a cyklisty vyhledávaná horská sedla Tesák a Troják.

4.3.4 Cyklotrasa č. 6137 Lhota - Soběchleby - Blazice

Tato spíše kratší cyklotrasa o délce 15 km je střední obtížnosti vede po komunikacích III. třídy a účelových komunikacích s minimálním provozem. Trasa je vhodná pro všechny typy bicyklů. Průběh cyklotrasy: Lhota, Dolní Nětčice, Soběchleby, Žákovice, Blazice,

4.3.5 Cyklotrasa č. 6062 Bezuchov - Šišma – Pavlovice

Další kratší cyklotrasa dlouhá 8 km je střední obtížnosti, která vede po komunikacích III. třídy s malým provozem. V úseku ze Šišmy do Pavlovic může někoho zaskočit 1,5 km dlouhé stoupání s převýšením 46 m. Průběh cyklotrasy: Bezuchov, Šišma, Pavlovice u Přerova.



Obr. 8: Cyklotrasa č. 6062 Bezuchov – Pavlovice

Zdroj: <http://www.mapy.cz>

4.3.6 Doporučené cyklotrasy mikroregionu Moštěnka

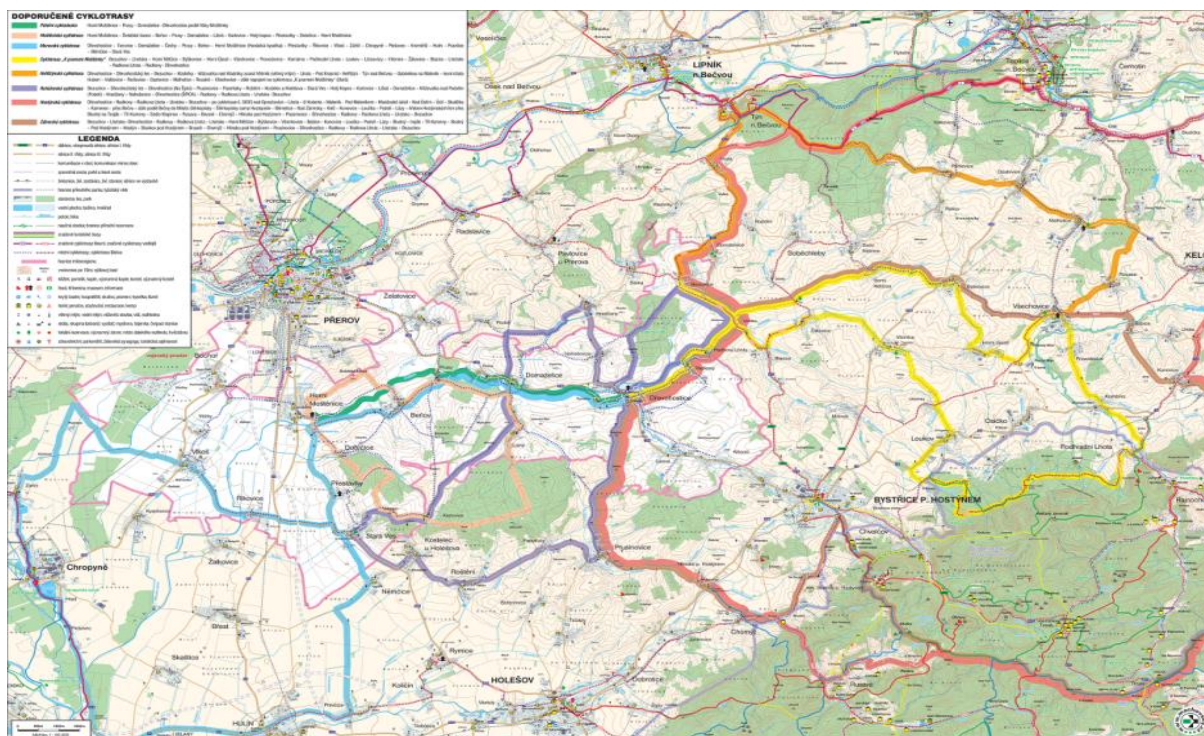
Na základě studie „vedení cyklostezek a cyklotras v mikroregionu Moštěnka“ z roku 2005 zpracované pro mikroregion Moštěnka, rozhodli zástupci mikroregionu v rámci přiblížení a zpopularizování oblasti mikroregionu široké vrstvě obyvatelstva o zpracování doporučených cyklotras a vytvoření propagačních materiálů.

Území, kterým tyto cyklotrasy vedou, přitahují především svou přírodní krásou a kulturním dědictvím, v neposlední řadě pak nenáročným profilem cyklotras.

- **„Páteřní cyklostezka“** spojuje dvě centra mikroregionu, a to Horní Moštěnici, pokračuje přes obce Prusy, Domaželice až do Městyse Dřevohostice. Délka trasy je 12 km, nenáročného profilu, což je dáno trasováním co nejbližší vodního toku Moštěnka s mírným převýšením 38 m.
- **„Moštěnská cyklotrasa“** opět startuje v Horní Moštěnici přes Švédské šance, Beňov Prusy, Domaželice, Líšná, Karlovice, Holý Kopec, Přestavky, Dobřčice a zpět do Moštěnice. Část trasy vede po silnicích, ale z větší části je vedena po lesních a polních cestách, proto se řadí mezi středně obtížné. Délka je 25 km při celkovém stoupání 526 m.
- **„Moravská cyklotrasa“** začíná v Dřevohosticích dále do Turovic, Domaželic, Čech, přes Prusy, Beňov, Horní Moštěnice, Přestavky, Říkovice, Vlkoš, Záříčí, Chropyně, Plešovec, Kroměříž, Hulín, Pravčice, Němčice a Stará Ves.
- **„K prameni Moštěnky“** – start je v Bezuchově, Lhotsko – Horní Nětčice, Býškovice, Horní Újezd, Všechnovice, Provodovice, Komárno, Podhradní Lhota, Loukov, Libosváry, Vitonice, Žákovice, Blazice, Lhotsko, Radkovy Lhota, Radkovy a Dřevohostice. Trasa o délce 49 km se řadí mezi náročnější, vede převážně po silnicích III. třídy, v úseku od Podhradní Lhoty po Loukov vede po cyklotrase 5037 Bystřice pod Hostýnem - Podhradní Lhota.
- **„Helfštýnská cyklotrasa“** – Dřevohostice, Dřevohostický les, Bezuchov, Kladníky, Lhota, hrad Helfštýn, Týn nad Bečvou, Valšovice, Paršovice, Opatovice, Malhotice, Rouské, Všechnovice, dále napojení na cyklotrasu „K prameni Moštěnky“.
- **„Rohálovská cyklotrasa“** – Bezuchov, Dřevohostice, Prusinovice, Pacetluky, Roštění, Kostelec u Holešova, Stará Ves, Karlovice, Líšná, Domaželice, Hradčany, Nahošovice, Dřevohostice, Radkovy, Lhotsko a zpět do Bezuchova.
- **„Hostýnská cyklotrasa“** – Dřevohostice, Radkovy, Radkova Lhota, Lhotsko, Bezuchov, po cyklotrase 5035 nad Oprostovice, Lhota, U Huberta, Maleník, Ústí, Skalička, Kelč, Kunovice, Loučka, Podolí, Lázy, hřeben Hostýnských hor přes Bludný na Troják, Tři Kameny, Rusava, Brusné, Chomýž, Hlinsko, Prusinovice, Dřevohostice, Radkovy, Radkova Lhota, Lhotsko a Bezuchov.

- „Záhorská cyklotrasa“ Bezuchov, Lhotsko, Horní Nětčice, Býškovice, Všechnovice, Babice, Kunovice, Loučka, Podolí, Lázy, Bludný, Tři Kameny, Skalný, Hostýn, Slavkov, Brusné, Chomýž, Hlinsko, Prusinovice, Dřevohostice, Radkovy, Radkova Lhota, Lhotsko a Bezuchov.

Jednotlivé cyklotrasy zobrazeny na obrázku 9.



Obr. 9: Doporučené cyklotrasy mikroregionu Moštěnka

Zdroj: <http://www.machovsky.cz/>

4.4 Turisticky zajímavá místa regionu

Dřevohostický zámek - Renesanční čtyřkřídlý vodní zámek z 16. století byl postaven na místě původního zemanského sídla - vodní tvrze, která zde stála již před rokem 1368. Nejvýznamnějším stavebním zásahem byla renesanční přestavba v letech 1595 - 1617 za vlády vzdělaného politika a diplomata, moravského zemského hejtmána vůdce moravských nekatolických stavů, Karla Staršího ze Žerotína, který žil v letech 1564 - 1636 .

Zámek Lhotsko se nachází 1,5 km severovýchodně od Radkovy Lhoty, ke které patří jako místní část a 9 km severozápadně od Bystřice pod Hostýnem. V Bystřici pod Hostýnem měli své rodové sídlo potomci slavného generála Gideona Laudona. Zámek Lhotsko si postavili jako své letní sídlo v 1. pol. 19. stol. V roce 1911 byly na zámku provedeny pseudoklasicistické úpravy a upraven byl i krajinářský park.

Zámek Přestavlky - zámek vystavěn A. Magnisem po roce 1760. Dle pásky zdobící portál lze usuzovat na potvrzení úvah o dřívějším založení objektu, tj. po roce 1730. Úpravami v polovině 18. století vznikla ve východním křídle elipsovité kaple Nanebevzetí Panny Marie zaklenutá kupolí. Koncem 19. století byla k objektu připojena na severní straně objektu přístavba, která se svým architektonickým ztvárněním přizpůsobila hlavní stavbě.

Svatý Hostýn nebo jen Hostýn (734,6 m) je kopec v Hostýnských vrších, na kterém se nachází významné mariánské poutní místo. Komplex zahrnuje baziliku Nanebevzetí Panny Marie, ubytovny pro poutníky, křížovou cestu Dušana Jurkoviče, větrnou elektrárnu a vyhlídkovou věž. Podle archeologických nálezů se zde nacházelo rozlehlé pravěké hradiště.

Město Bystřice pod Hostýnem leží na úpatí Hostýnských vrchů v nadmořské výšce 308 metrů. Nejstarší zpráva pochází z roku 1368. Titul "město" však dostala Bystřice až o necelých 500 let později, roku 1864. V jeho historii se vystřídalo několik pohrom v podobě povodní a požárů, které často zničily téměř celou obec. Největšího rozkvětu dosáhlo město po roce 1861, kdy zde Michael Thonet založil, tehdy ve světě ojedinělou, továrnu na ohýbaný nábytek.

Hrad Helfštýn vznikl se vši pravděpodobností v poslední čtvrtině 13. století a jeho zakladatelem a prvním majitelem byl slezský šlechtic Friduš (Fridrich) z Linavy. Hrad vznikl na ploše dlouhé přibližně 50 m a široké 30 m a byl už tehdy opevněn silnou hradební zdí, doplněnou na jihu mohutnou okrouhlou věží. Na severní straně byl umístěn prostý hradní palác, který měl mimo sklepy ještě dvě podlaží. Celý areál hradu byl obehnán širokým parkánem, za nímž byl vyhlouben ochranný příkop.

Zámek Přerov - majitelem původně gotického hradu se na konci 15. století stal rod Pernštejnů. Na přelomu 16. a 17. století se Přerov dostal do držby Karla Staršího ze Žerotína, za něhož vyvrcholila přestavba hradu na renesanční zámek. Po vzniku Československa převzalo zámek město Přerov, které se rozhodlo přizpůsobit interiéry zámku pro muzejní expozice a depozitáře. Muzeum Komenského bylo do prostor zámku přestěhováno na počátku třicátých let 20. století, kterých dodnes využívá pro muzejní účely.

Město Kroměříž vzhledem ke svému historickému vývoji a unikátním památkám, k nimž patří zejména významné zahrady se Kroměříž řadí k městům, která jsou celosvětově ceněna jako doklad historického vývoje a unikátní dobové architektury. Význam tohoto faktu je podpořen tím, že od roku 1995 je komplex zahrad a zámku zapsán jako Národní kulturní památka v České republice, ale zejména byl v prosinci 1998 zapsán na Listinu světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Památkové objekty Kroměříže - Arcibiskupský zámek, podzámecká zahrada, Květná zahrada, Muzeum Kroměřížska, Biskupská mincovna, Kostel sv. Jana Křtitele, Kostel Panny Marie, Kostel sv. Mořice, Kostel sv. Cyrila a Metoděje.

Zámek Tovačov s charakteristickou tzv. Spanilou věží byl dle pověsti založen v 2. polovině 11. století jako útočiště lovců, později sloužil jako dobře chráněná vodní tvrz. Za posledních Cimburků bylo započato s přestavbou hradu na renesanční zámek.

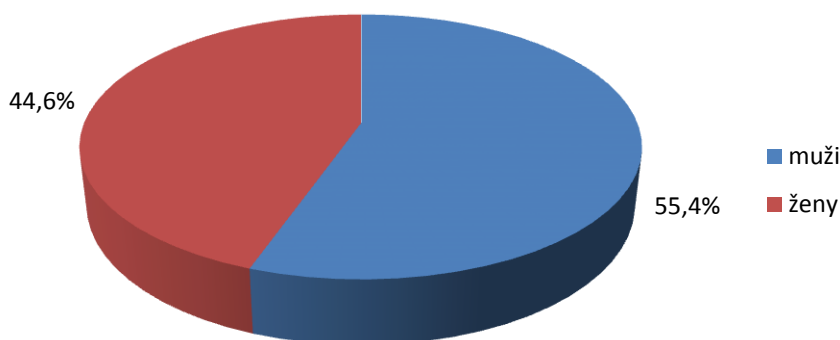
Muzeum Komenského v Přerově působí v oblasti muzejnictví, památkové péče a ochrany přírody. Stálé expozice muzea jsou umístěny na přerovském zámku, kde se rovněž konají výstavy i kulturní akce.

5 VÝSLEDKY VÝZKUMU

Z připravených dotazníků jich bylo mezi respondenty rozdáno 174 a vráceno v odpovídajícím stavu **166 dotazníků**, což představuje 95,4 %.

5.1 Pohlaví respondentů

Z výsledků průzkumu je zřejmé, že muži se věnují cykloturistice o něco více než ženy. Z počtu 166 respondentů bylo **55,4 % mužů a 44,6 % žen**.

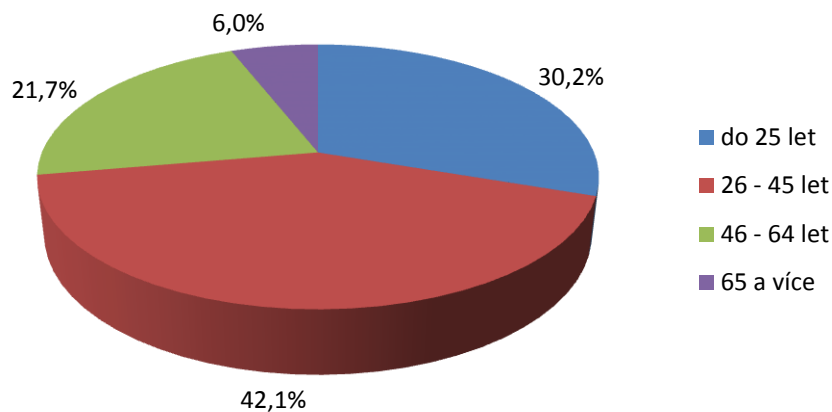


Obr. 10: Pohlaví respondentů

5.2 Věk respondentů

Do nejmladší věkové kategorie do 25 let bylo zapojeno 30,2 % respondentů. **Nejpočetnější skupina s 42,1 % byla ve věku 26 – 45 let.** Ve věkové kategorii 46 – 64 je 21,7 %. Z výsledků vyplývá, že nejméně respondentů 6 % bylo v nejstarší věkové skupině 65 a více let.

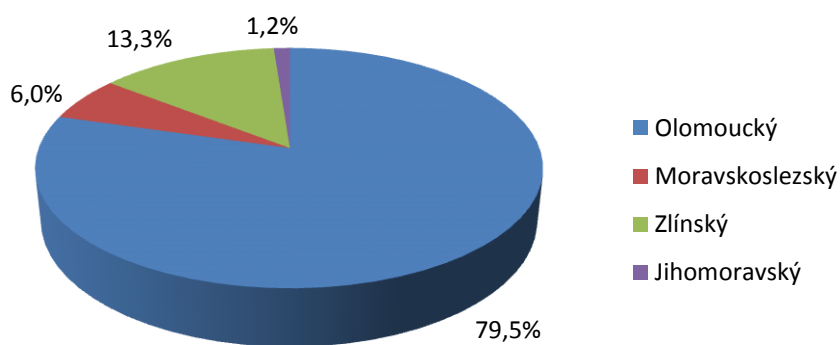
Při porovnání věkových kategorií mezi muži a ženami, to bylo hodně podobné jako při celkovém rozdělení. Jen v kategorii 46 – 64 let bylo podstatně více mužů. Ve věku do 25 let bylo žen 52 % a mužů 48 %, v nejpočetnější skupině **26 – 45 let bylo 51,4 % žen a 48,6 % mužů**, kategorie 46 – 64 let měla 27,8 % žen a 72,2 % mužů, nad 65 let bylo 20 % žen a 80% mužů.



Obr. 11: Věk respondentů

5.3 Bydliště respondentů

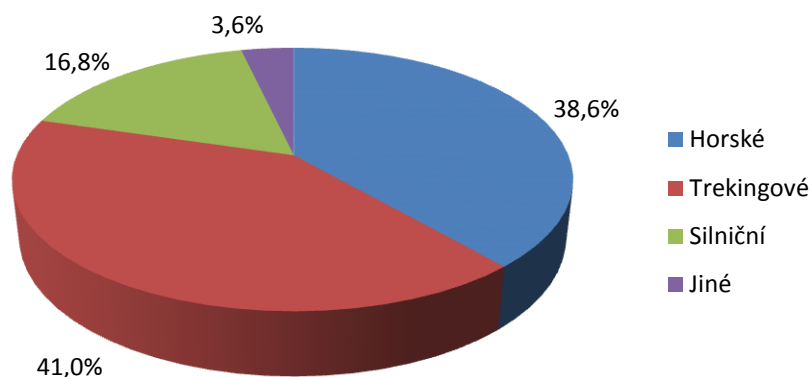
Do otázky na bydliště respondenta jsem zařadil čtyři nejbližší kraje kolem mikroregionu Moštěnka, plus pátou možnou odpověď jiný kraj, kde tuto možnost nevyužil žádný cyklista. **Z celkového počtu 166 respondentů odpovědělo 79,5 % dotázaných, že bydlí v Olomouckém kraji**, ve Zlínském kraji 13,3 %, v Moravskoslezském 6 % a pouze 1,2 % byli z Jihomoravského kraje.



Obr. 12: Bydliště respondentů

5.4 Používaný typ kola

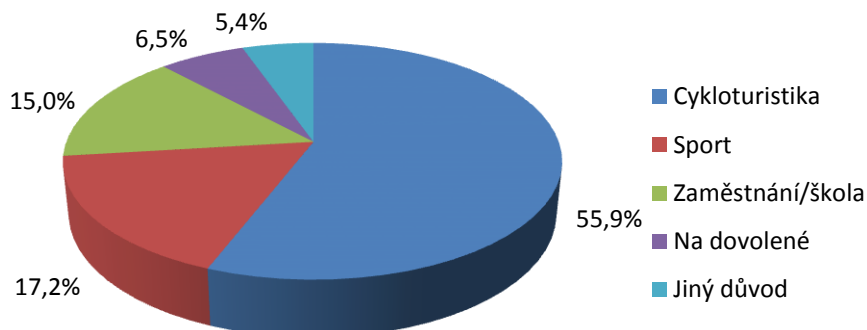
Na otázku na typ používaného kola jsem získal tyto odpovědi. **Nejpoužívanější na cyklotrasách v mikroregionu Moštěnka je trekingové kolo, které používá 41,0 % respondentů. Na druhém místě je kolo horské 38,6 %.** Dále 17 % respondentů používá silniční kolo a jiný typ kola užívá 3,6 % respondentů.



Obr. 13: Používané kolo

5.5 Účel jízdy respondentů

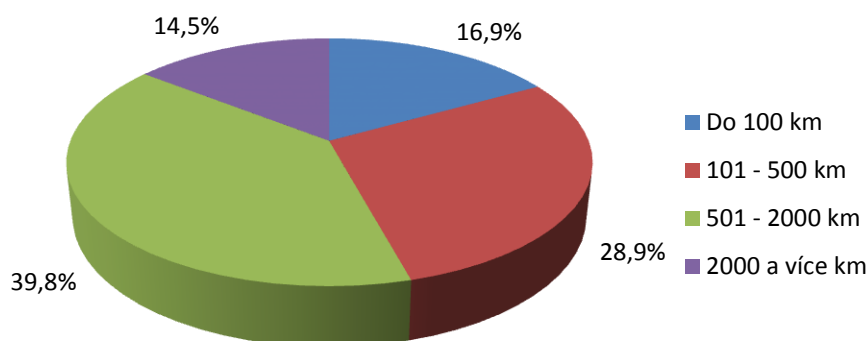
Většina dotazovaných 55,9 % odpověděla, že jízdni kolo využívá k cykloturistice. Jako sport odpovědělo 17,2 %. O dvě procenta méně 15 % dotazovaných používá kolo k cestě do zaměstnání, či do školy. 6,5 % užívá kolo na dovolené a zbylých 5,4 % pro jiné účely.



Obr. 14: Účel jízdy

5.6 Počet ujetých kilometrů za rok

V počtu ujetých kilometrů jsem zaznamenal tyto výsledky. Do 100 km za rok ujede 16,9 % cyklistů, 101-500 km 28,9 % cyklistů, **501-2000 km 39,8 %**, 2000 a více kilometrů ujede 14,5 % cyklistů.

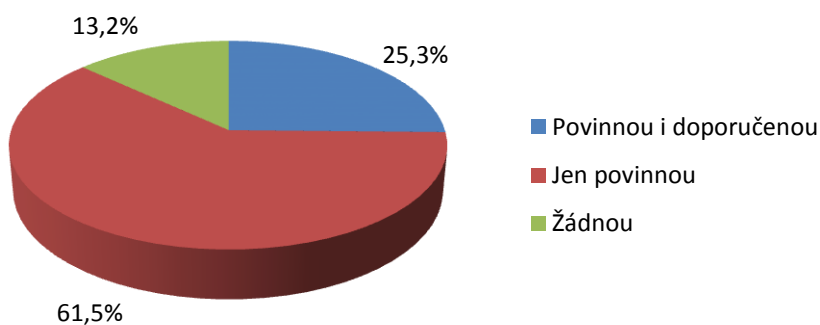


Obr. 15: Počet ujetých kilometrů za rok

5.7 Používání povinné a doporučené výbavy

Při zjišťování, jak respondenti používají povinné a doporučené prvky výbavy na kolo jsem zaznamenal, že se stále najde ještě docela hodně riskujících cyklistů.

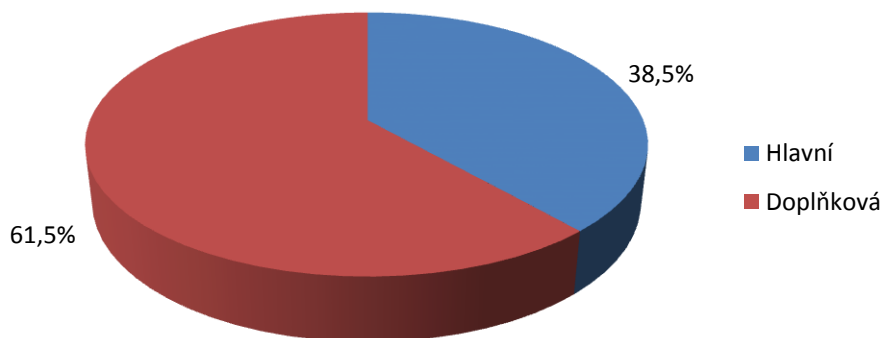
Povinnou i doporučenou výbavu používá 25,3 % respondentů, **jen povinnou 61,5 %** a těch co nepoužívají povinnou výbavu je 13,2 %. Při srovnání mezi ženami a muži jsou rozdíly jen v případě neuzívání povinné výbavy, kde se mezi ženami našlo jen 9,1 %. Na rozdíl od mužů, kteří jak je známo více riskují, bylo 90,9 %.



Obr. 16: Používání výbavy

5.8 Cykloturistika je pohybovou aktivitou

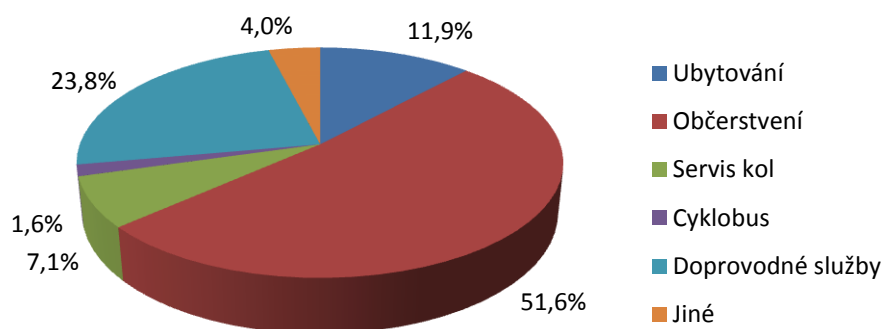
Ze 166 oslovených respondentů odpovědělo, že cykloturistika je jejich hlavní pohybovou aktivitou 38,5 % a doplňkovou 61,5 %.



Obr. 17: cykloturistika jako pohybová aktivita

5.9 Využívané služby při cykloturistice

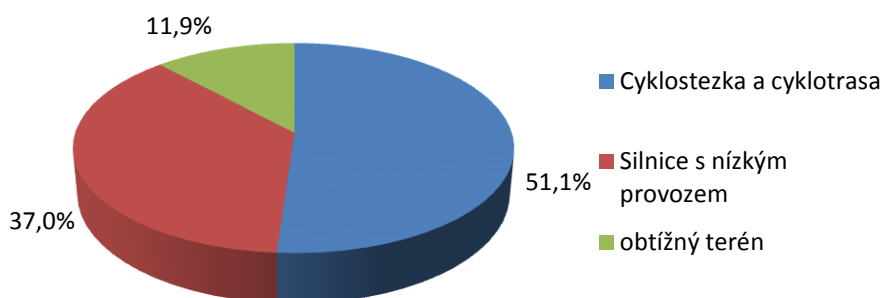
Z provedeného průzkumu se potvrdilo, že cyklisté na svých trasách nejraději využívají občerstvení, a to 51,6 % odpovědí. Doprovodné služby využívá 23,8 % respondentů. Ubytování 11,9 %, servis kol 7,1 %, jiné služby 4,0 % a 1,6 % respondentů využívá cyklobus.



Obr. 18: Využívané služby

5.10 Volba trasy

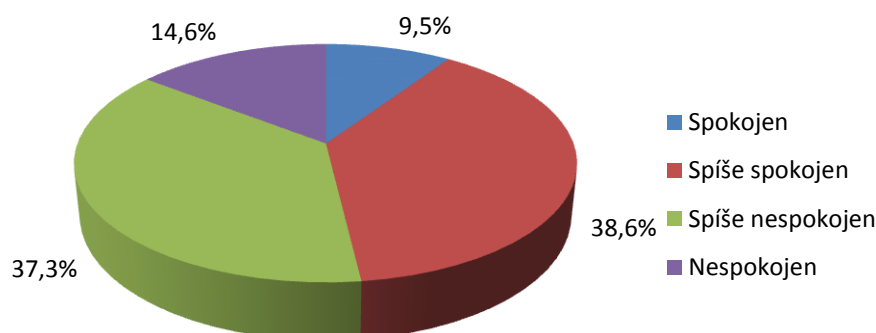
Z výsledků oslovených 166 respondentů jsem se dozvěděl, že **cyklostezky a cyklotrasy preferuje 51,1 % a větší procento jsou ženy**. Silnice s nízkým provozem využívají více muži a celkem tak odpovědělo 37 % cyklistů. 12 procent dotazovaných zvolilo obtížný terén, přičemž drtivá většina jsou muži.



Obr. 19: Volba trasy

5.11 Hodnocení spokojenosti cyklotras

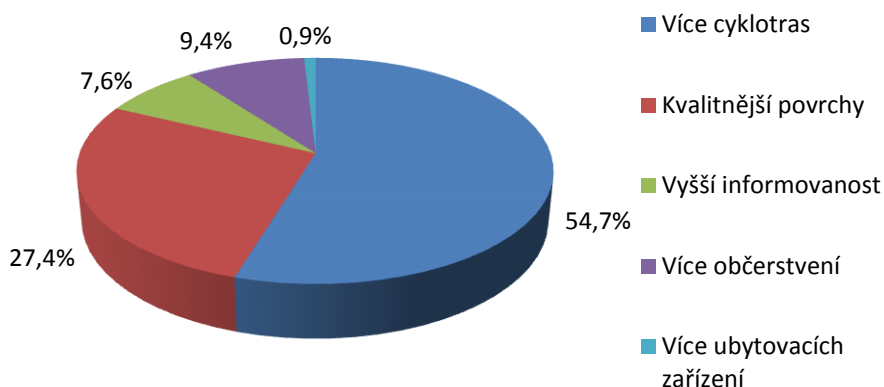
V hodnocení spokojenosti s cyklotrasami regionu jsem do dotazníku nabídl čtyři varianty od spokojen až po variantu nespokojen. Z výsledků je zřejmé, že spokojených respondentů bylo jen 9,5 %, **spíše spokojených bylo nejvíce z dotazovaných, a to 38,6 %, spíše nespokojených jen o necelé 2 procenta méně, a to 37,3 %**. Poměrně vysoké procento je 14,6 % nespokojených cyklistů, z kterých bylo 14 žen a 10 mužů.



Obr. 20: Spokojenost s cyklotrasami v mikroregionu Moštěnka

5.12 Návrhy respondentů na zlepšení cyklotras

- Zbudování více cyklotras - 54,7 %
- Zkvalitnění stávajících povrchů - 27,4 %
- Rozšíření míst s občerstvením - 9,4 %
- Vyšší informovanost – 7,6 %
- Více ubytovacích zařízení – 0,9 %



Obr. 21: Návrh na zlepšení cyklotras v mikroregionu Moštěnka

Při porovnání návrhů respondentů na zlepšení cyklotras v mikroregionu Moštěnka mezi muži a ženami jsem zaznamenal tyto skutečnosti. Více cyklotras si přeje 58,6 % mužů a 41,4 % žen. Kvalitnější povrch požaduje 44,8 % mužů a 55,2 % žen. Největší rozdíl je v požadavku na občerstvení, kde ženy jsou zastoupeny jen v 12,5 % a muži v 87,5 %.

6 DISKUSE

Téma cykloturistiky je u široké veřejnosti hojně oblíbené. Přesto při sběru dat a potřebných informací mě mile překvapil přístup respondentů při vyplňování dotazníků a hlavně vstřícné jednání od zástupců mikroregionu Moštěnka, starostů dotčených obcí a v neposlední řadě organizátorů cykloakcí.

Z odpovědí v dotazníku na bydliště bylo zjištěno, že se jednalo převážně o cyklisty z Olomouckého kraje. Tato skutečnost mě hodně překvapila. Přepokládal jsem procentuální zastoupení respondentů ze sousedního Zlínského kraje podstatně vyšší. Tato skutečnost se samozřejmě projevila i u návrhu na rozšíření sítě ubytovacích zařízení. Tam byl požadavek necelé jedno procento. Důvod je zřejmý, jelikož místní cyklisté se nepotřebují ubytovávat.

Z výsledků výzkumu vzešel fakt, že muži se věnují cykloturistice více než ženy, a to s desetiprocentním rozdílem. Tato skutečnost se potvrdila i ve výsledcích bakalářské práce kolegy Babiánka Davida, kde rozdíl byl necelých třináct procent. Jeho výzkum byl prováděn v sousedním regionu. Proto si troufám říci, že tyto výsledky mají svou váhu a mohou být použity jako podklad pro další podobné studie.

Z výsledků věkového rozdělení jsem byl velmi překvapen, kde mladých cyklistů do 25-ti let bylo mnohem méně než cyklistů produktivního věku od 26-ti let do 45-ti let.

U volby terénu cyklisté uvedli, že různé terény střídají, ale přesto nejvíce využívají cyklostezky a cyklotrasy. Tuto volbu, jak se dalo přepokládat, více preferují ženy. Naproti tomu obtížný terén preferují ze 70-ti procent muži.

Znalost množství a úrovně cyklotras v mikroregionu v porovnání s okolními lokalitami mně dávala šanci na docela přesný odhad výsledků otázek na hodnocení a návrhů na zlepšení cyklotras. Přesto výsledek byl ještě o trochu kritičtější. Hodnocení nespokojen a spíše nespokojen bylo více jak polovina respondentů. U požadavku na zlepšení tras jsem čekal přesně opačný výsledek. Byl 55-ti procentní požadavek na nové trasy a zkvalitnění povrchů preferovalo „jen“ 27 % cyklistů.

Výsledky a mé závěry v této práci se nemusí stoprocentně shodovat se skutečným stavem cykloturistiky v mikroregionu Moštěnka. Bylo by vhodné tuto problematiku podrobit delšímu a detailnějšímu pozorování. Jsem přesvědčen, že má práce může být tím správným „odrazovým můstkem“.

7 ZÁVĚR

Mikroregion Moštěnka má typický hanácký ráz a pro cestování na kole je dostupný pro všechny věkové i výkonnostní kategorie cykloturistů. V této oblasti a jeho těsném okolí je mnoho turisticky zajímavých míst, které je možno vzájemně propojit cyklotrasami. Ať již se bude jednat o zbudování nových či opravení stávajících.

Cílem bakalářské práce bylo zhodnocení současného stavu cykloturistiky v mikroregionu Moštěnka.

Z výsledků výzkumu vzešel fakt, že **muži se věnují cykloturistice více než ženy**. Cyklisté v produktivním věku **26 až 45 let jsou nejpočetnější skupinou** v mikroregionu. U této otázky jsem došel k zjištění, že **s přibývajícím věkem se zvyšuje procentuální zastoupení mužů**, a to zejména po 40 - tém roce, kdy v lidském těle dochází k mnoha fyziologickým změnám.

Jak uvedli respondenti ankety, **nejčastějším bydlištěm je Olomoucký kraj**. Tady jsem předpokládal vyšší zastoupení ostatních krajů.

Cyklisté uvedli, že **při cykloturistice nejvíce využívají občerstvení**. Doprovodné služby, jako dětská hřiště, ZOO, parky a různé sportovní události využívá dvacet čtyři procent respondentů, což mně příjemně překvapilo.

Z výsledků o množství ujetých kilometrů, kde téměř **40 % respondentů naježdí za rok 501 – 2000 km** je zřejmé, že toto je ovlivněno účastníky cykloakcí u kterých je předpoklad vyššího počtu najetých kilometrů.

Dle mého očekávání je **nejpoužívanějším typem kolo trekingové**, a to převážně u žen. Tyto informace společně s otázkou volby trasy, kde ženy volí spíše jednodušší terén a muži právě naopak, nám dávají jasný výsledek. Kde žena na trekingovém kole cestuje po snazší cyklotrase a muž s lepší tělesnou konstitucí a větší potřebou riskování se vydává na obtížnější trasy.

Při hodnocení cyklotras se ukázalo, že nejvíce je **spíše spokojených cyklistů s požadavkem na zbudování více nových cyklotras**.

8 SOUHRN

Hlavním cílem této bakalářské práce s názvem cykloturistika v mikroregionu Moštěnka je zhodnocení současného stavu cykloturistiky v této oblasti. Toto bylo provedeno na základě výsledků dotazníkového šetření.

Rozvoj cykloturistiky má velký podíl na cestovním ruchu v dané lokalitě a přináší nemalé finanční prostředky pro danou oblast. Proto je dobré sledovat zkoumat a analyzovat zájmy a potřeby cykloturistů a snažit se jim vycházet v co největší míře vstříc.

V první teoretické části jsou popsány pojmy z oblasti cykloturistiky a cestovního ruchu, např. cestovní ruch, jeho význam, funkce a formy, dále turistika, cykloturistika, cyklistická infrastruktura, dělení cyklistů, značení cyklotras a certifikační systém „Cyklisté vítání“.

V následující kapitole jsem stanovil hlavní a dílčí cíle bakalářské práce. Další kapitola popisuje metody práce.

Praktická část obsahuje výsledky dotazníkového šetření a jejich grafické znázornění.

Výsledky dotazníkového šetření jsou popsány v kapitole diskuse, kde jsou dále specifikovány jednotlivé rozdíly mezi muži a ženami.

9 SUMMARY

The main objective of this bachelorwork entitled cycling in the micro-area Moštěnka is to evaluate the current state of cycling in this area. This was based on survey results.

Development of cycling has a large share of tourism in the area and provides considerable funds for the area. It is good to watch investigate and analyze the interests and needs of cyclists and try to build them in as much as possible to meet.

In the first part describes the concepts from the field of cycling and tourism, for example tourism, its meaning, function and form. Further hiking, biking, cycling infrastructure, division of cyclists, bike marking and certification system "Cyclists welcome".

In the next chapter I set the main and sub-purpose of this bachelorwork. The next chapter describes the methods of work.

The practical part contains the results of the survey and their graphical representation.

Results of the survey are described in the chapter of debate, which describes the differences between men and women.

REFERENČNÍ SEZNAM

- Daněk, A., Glet, J. (2001). *Putování po Moravě a Slezsku: tipy na výlety a dovolené : autoturistika, pěší turistika, cykloturistika*. 2. rozšířené vyd. Ostrava: Montanex.
- David, P., SOUKUP, V. (2008). *Velká cestovní kniha*. Praha: Soukup & David.
- Francová, Eva. (2003). *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, Filozofická fakulta.
- Frömel, K., Mitáš, J., & Kerr, J. (2009). *The associations between active lifestyle, the size of a community and SES of the adult population in the Czech Republic*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Hesková, M. (2006). *Cestovní ruch pro VOŠ a VŠ*. Praha: Fortuna.
- Horner, S., Swarbrooke, J. & Petrů, Z. (2003). *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: aplikovaný marketing služeb*. Praha: Grada.
- Louka, O. (2010). *Základy turistiky a sportů v přírodě*. Vyd. 1. Ústí nad Labem: Univerzita J.E. Purkyně v Ústí nad Labem.
- Macdermid, P., Fink, P., Stannard, S. (2014). *Transference of 3D accelerations during cross country mountain biking*. Journal of Biomechanics.
- Martinek, J. (2007). 21 pilířů pro cyklistickou dopravu. První.: Centrum dopravního výzkumu.
- Mourek, D. (2011). *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism.
- Neuman, J. (2000). *Turistika a sporty v přírodě*. Vyd. 1. Praha: Portál.
- Ondráček, J., Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Brno: Masarykova Univerzita.

Pásková, M. & Zelenka, J. (2002). *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Linde.

Ryglová, K. (2007). *Cestovní ruch: (soubor studijních materiálů)*. Vyd. 2., (1. v nakl. Key Publishing). Ostrava: Key Publishing, Ekonomie (Key Publishing).

Sallis, J. F., Conway, T. L., Prochaska, J. J., McKenzie, T. L., Marshall, S. J., & Brown, M. (2001). *The association of school environments with youth physical activity*. American Journal of Public Health.

Soulek, I., Martinek, K. (2000). *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. 1. vyd. Praha: Grada.

Sovndal, S. (2009). *Cycling anatomy*. Champaign, Human Kinetics.

Skeřil, M., Čegan, P. (2003). *Cykloturistika pro všechny: příručka pro učitele, vedoucí mládeže, rodiče a přátele na kole*. Ostrava: Montanex.

Turistický atlas Česko: 1:50 000 : mapová část. Vizovice: SHOCart, 2012, 1 atlas (664 s. na volných listech).

Walker, J., Shafer, C. (2011). *Mode of Experience on a Recreational Trail: An Examination of How Hikers and Mountain Bikers Focus Their Attention*. Journal of Park & Recreation Administration.

Sallis, J. F., Conway, T. L., Prochaska, J. J., McKenzie, T. L., Marshall, S. J., & Brown, M. (2001). *The association of school environments with youth physical activity*. American Journal of Public Health.

INTERNETOVÉ ZDROJE

<http://www.mostenka.cz/>

<http://www.machovsky.cz/>

<http://www.prerov.eu/cs/turista/>

<http://www.printes.cz/>

<http://www.trail.cz/>

<https://cs.wikipedia.org>

<http://www.ton.eu>

<http://www.printes.cz/>

<http://www.kct.cz>

<http://www.cyklistevitani.cz/>

<http://www.drevohostice.cz>

CITACE ZÁKONŮ

- Vyhláška o provozu na pozemních komunikacích: VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy a spojů. In: *30/2001 Sb.* 10. 1. 2001.
- Zákon č. 229/1991 o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona Sb. In: *139/2002 Sb.* 21. 3. 2002.
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích. Vyhláška Ministerstva vnitra ČR. 12.4.2000.
- Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník. 1.1.2014.

PŘÍLOHY

Příloha 1: Dotazník k bakalářské práci

Dotazník pro cykloturisty v mikroregionu Moštěnka a okolí

1. Pohlaví

- a, Muž
- b, Žena

2. Věk

- a, do 25 let
- b, 26-45 let
- c, 46-64 let
- d, 65 a více

3. Bydliště (kraj)

- a, Olomoucký
- b, Moravskoslezský
- c, Zlínský
- d, Jihomoravský
- e, jiný

4. Nejčastěji používám kolo

- a, horské
- b, trekingové
- c, silniční
- d, jiné

5. Kolo používám převážně pro

- a, cykloturistiku

- b, sport
- c, cestu do zaměstnání/školy
- d, na dovolené
- e, jiný důvod

6. Za rok ujedu

- a, do 100 km
- b, 101-500 km
- c, 501-2000 km
- d, 2000 a více km

7. Používám povinnou a doporučenou výbavu

- a, ANO – vše
- b, ANO – jen povinnou
- c, NE

8. Cykloturistika je moje pohybová aktivita

- a, hlavní
- b, doplňková

9. Při cykloturistice využívám tyto služby

- a, ubytování
- b, občerstvení
- c, servis kol
- d, cyklobus
- e, doprovodné služby
- f, jiné

10. Při výběru trasy, volím nejraději

- a, cyklostezku a cyklotrasu
- b, silnici s nízkým provozem
- c, obtížný terén

11. Hodnocení cyklotras v mikroregionu Moštěnka

- a, spokojen

- b, spíše spokojen
- c, spíše nespokojen
- d, nespokojen

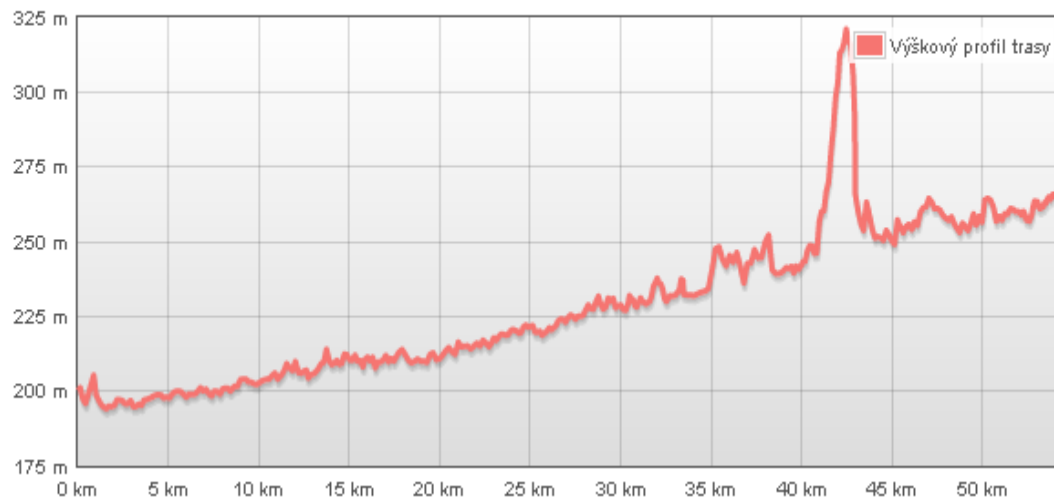
12. Návrh na zlepšení cyklotras v mikroregionu Moštěnka

- a, více cyklotras
- b, kvalitnější povrch
- c, vyšší informovanost
- d, více občerstvení
- e, více ubytovacích zařízení

Děkuji za Váš čas. Roman Vašina.

Příloha 2: Cyklostezka Bečva – výškový profil

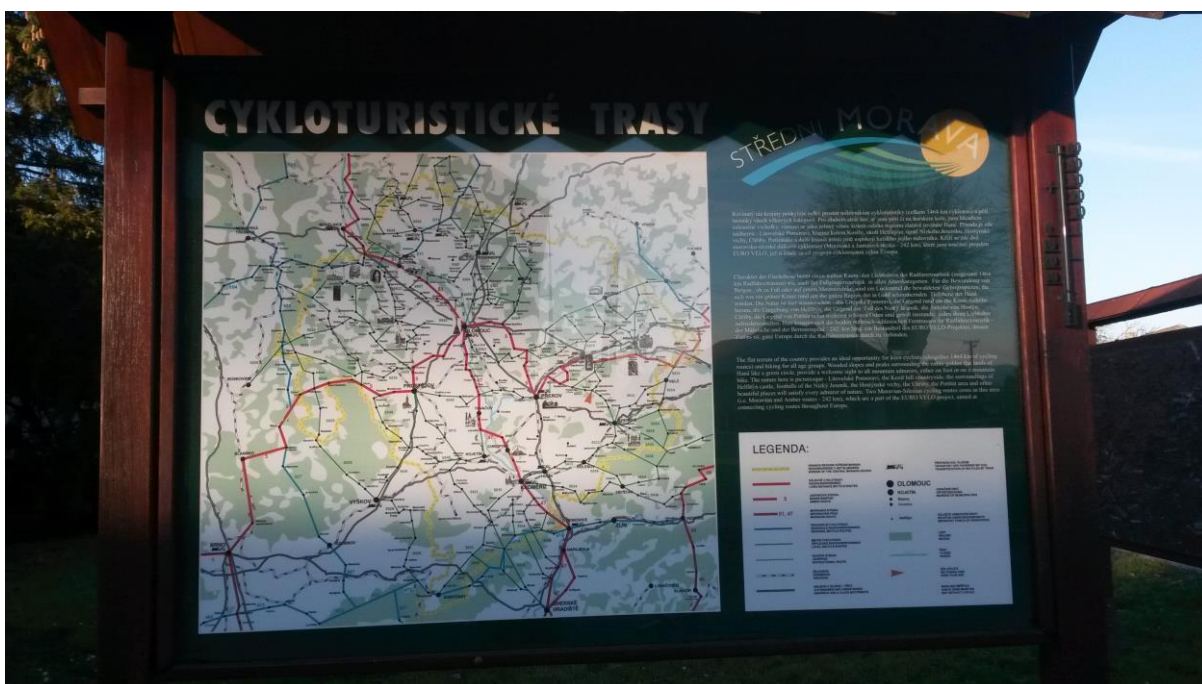
Výškový profil trasy



Příloha 3: Informační cedule, odpočívadlo – cyklomapa mikroregionu Moštěnka, Radkovy



Příloha 4: Informační cedule – cykloturistické mapy střední Morava, Bezuchov náves



Příloha 5: označení certifikovaného místa „CYKLISTÉ VÍTÁNÍ“



Příloha 6: cyklovýlet 2014



Použité zkratky:

CDV - Centrum dopravního výzkumu

SFDI - Státní fond dopravní infrastruktury

KČT – Klub českých turistů

MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj