

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Zemědělská fakulta

Studijní program: B4131 Zemědělství

Studijní obor: Agroekologie

Bakalářská práce

Cyklistika jako forma integrovaného turismu v oblasti České Kanady



vedoucí bakalářské práce:
Ing. Milan Hasman, Ph.D.

autor:
Gabriela Havlíková

2009

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDEJOVICÍCH
Zemědělská fakulta
Katedra biologických disciplin
Akademický rok: 2007/2008

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

Jméno a příjmení: **Gabriela HAVLÍKOVÁ**

Studijní program: **B4131 Zemědělství**

Studijní obor: **Agroekologie**

Název tématu: **Cyklistika jako forma integrovaného turismu v oblasti České Kanady**

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

Cílem této práce je determinace cyklistiky jako součásti integrovaného turismu. Rekapitulace aspektů šetrnosti k životnímu prostředí. Zhodnocení rozvoje cyklotrás v místech, kde je cyklistika provozována. Zjištění názorů cykloturistů na vztahy k místnímu obyvatelstvu a naopak a následky, které z toho vyplývají. Cyklistika bude sledována na území Jindřichohradecka v České Kanadě, kde budou podrobně charakterizovány i některé cyklotrasy. Dané téma bude řešeno metodou shromažďování informací obou zdrojových skupin - od turistů nebo místních obyvatel. Získané údaje budou tabulkově a graficky vyhodnoceny.

Rozsah grafických prací: tabulky, grafy, mapy a fotografická příloha
Rozsah pracovní zprávy: 30 stran textu
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

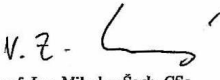
Seznam odborné literatury:

-Dekoster J. a kol.: Cyklistika pro města, Ministerstvo životního prostředí, Praha 2006 - Jihočeský kraj: Cyklotrans, ČSAD Jihotrans a.s. / CK Jihotrans a.s., České Budějovice 2006 -Kraj Vysočina: Kraj Vysočina se představuje, GaREP, spol. s.r.o., Brno 2004 -Landa, P. a spol.: Rekreační cyklistika, Grada Publishing, a.s., 1943. publikace, Praha 2004 -Nunvář, B. a spol.: Kudy-kam na Jindřichohradecku, agentura eF, s.r.o., 1. vydání, České Budějovice 2006 -SHOCart, spol. s.r.o.: Cykloatlas Česko, SHOCart, spol. s.r.o., Zádveřice 2005 -SHOCart, spol. s.r.o.: Česko-autoatlas, SHOCart, spol. s.r.o., Zlín 2005 -Vitek, M. a spol.: Obrazový atlas turistických cílů a cyklotras v ČR, Klub českých turistů, Praha 2004 -Vojenský kartografický ústav: Soubor turistických map 1: 50 000, Klub českých turistů, Praha 1998-2002

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Milan Hasman, Ph.D.
Studijní oddělení a ústav praxe
Konzultant bakalářské práce: Ing. Karel Suchý, Ph.D.
Katedra biologických disciplin

Datum zadání bakalářské práce: 15. února 2008
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2009

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
ZEMĚDĚLSKÁ FAKULTA
studijní oddělení
Studentská 13
370 05 České Budějovice


prof. Ing. Miloslav Šoch, CSc.
děkan

L.S.


doc. RNDr./Ing. Josef Rajchard, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 5. března 2008

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: „CYKLISTIKA JAKO INTEGROVANÝ TURISMUS V ČESKÉ KANADĚ“ vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a s použitím zdrojů, které uvádím v seznamu použité literatury.

České Budějovice, 13. 4. 2009

Gabriela Havlíková

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji svému vedoucímu práce Ing. Milanu Hasmanovi, Ph.D. za věcné cenné připomínky a rady. Zvláštní poděkování patří Mgr. Michaelovi Bartošovi (zaměstnanci Akademie věd České republiky, Oddělení funkční ekologie) za poskytnutí materiálů. Dále děkuji Bc. Vojtěchovi Srbovi (pracovníkovi Krajského úřadu Jihočeského kraje v Českých Budějovicích, Odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu - oddělení kultury a cestovního ruchu), za poskytnutí konzultace k mé práci.

OBSAH:

1. Úvod	str. 3
2. Literární rešerše	str. 4
2.1. Turismus	str. 4
2.1.1. Cestovní ruch	str. 4
2.1.2. Ubytovací zařízení	str. 5
2.1.3. Pobyty v přírodě	str. 6
2.1.4. Turistika	str. 6
2.1.5. Venkovská turistika	str. 9
2.1.6. Integrovaný turismus	str. 10
2.2. Cyklistika	str. 10
2.2.1. Druhy cyklistiky	str. 11
2.2.1.1. Rozdělení podle druhu kola	str. 11
2.2.1.2. Rozdělení podle výkonu	str. 12
2.2.2. Tour de France	str. 12
2.2.3. Cykloturistika	str. 13
2.2.4. Jízda na kole	str. 14
2.2.5. Cyklistické trasy	str. 14
2.2.6. Jízdní kolo	str. 15
2.2.7. Cyklistika pro města	str. 15
2.2.7.1. Přerozdělení prostředků a prostoru	str. 15
2.2.7.2. Znalost prvních kroků	str. 16
2.2.7.3. Nabídka vyšších řešení problematiky	str. 17
2.2.7.4. Samotný začátek	str. 18
2.3. Česká Kanada	str. 19
2.3.1. Životní prostředí	str. 19
2.3.2. Ekologické vlivy	str. 20
2.3.3. Vymezení České Kanady	str. 20
2.3.4. Přírodní park	str. 21
2.3.5. Hlavní střediska	str. 22
3. Metodika	str. 24

4. Vlastní práce	str. 26
4.1. Rozvoj cyklistiky v České republice	str. 26
4.1.1. Cyklistické trasy v jednotlivých krajích	str. 27
4.1.2. Přeprava jízdních kol	str. 29
4.1.3. Dopravní nehody cyklistů	str. 30
4.2. Dotazníky	str. 33
4.2.1. Návštěvnost území	str. 34
4.2.2. Informace	str. 37
4.2.3. Ubytování	str. 38
4.2.4. Cyklistické trasy	str. 39
4.2.5. Cyklotrasy a cykloturistické trasy	str. 40
4.2.6. Jízdní kolo	str. 43
4.2.7. Životní prostředí	str. 44
4.2.8. Mikroregion – přínos, zlepšení, finance	str. 46
4.2.9. Evropská unie	str. 47
4.2.10. Den bez aut	str. 48
4.3. Informační centra v České Kanadě	str. 49
4.4. Ubytování v České Kanadě	str. 49
4.5. Cykloobchody v České Kanadě	str. 50
4.6. Turistické známky v České Kanadě	str. 52
4.7. Cyklistické trasy v České Kanadě	str. 54
4.7.1. Přehled místních cyklotras	str. 54
4.7.2. Greenways Praha - Wien	str. 54
4.7.3. Naučné stezky	str. 55
5. Diskuze	str. 57
5.1. Diskuze s autory	str. 57
5.2. Diskuze k výsledkům dotazníků	str. 57
5.3. Doporučení pro praxi	str. 58
6. Závěr	str. 60
7. Summary	str. 61
8. Seznam použité literatury	str. 62
9. Přílohy	str. 66

1. ÚVOD

Téma této bakalářské práce jsem si vybrala proto, že považuji cyklistiku za úžasný způsob trávení volného času a Česká Kanada má pro tento sport dokonalý terén. Také bych sama byla ráda, kdyby se cyklistika více začlenila do cestovního ruchu.

Cílem této práce je determinace cyklistiky jako součástí integrovaného turismu a zhodnocení jejího rozvoje v České Kanadě. Dále zmapování cyklistických prodejen a možností ubytování. Nakonec přiblížení některých zajímavých cyklistických tras v území.

Zájem o cyklistiku s celosvětovým trendem roste a stává se módní záležitostí. Plánování cyklistické infrastruktury není jednoduché, musí totiž splňovat mnoho norem a vyhlášek. Jihočeský kraj má hustou síť cyklistických stezek. Cyklistiku v tomto kraji podporuje Nadace Jihočeských cyklostezek, která je neziskovou organizací. Zde se o cyklisty stará také dopravní systém CYKLOTRANS, který přepravuje tisíce lidí i s jejich jízdními koly. Velkým přínosem pro Českou republiku jsou Greenways. Dálková cyklotrasa Praha – Vídeň prochází právě i Českou Kanadou.

V dnešní době má člověk tendenci vracet se do přírody, s níž máme spojeny ty nejkrásnější zážitky. Cyklistika nemá negativní vliv na kvalitu životního prostředí. Česká Kanada je přírodním parkem a krajina zde stojí za pohled. Tento park byl vyhlášen v roce 1994 a jeho přírodní úkazy společně s kulturními památkami zvyšují atraktivnost tohoto území.

Překonávání obtížného terénu přináší ohromné uspokojení. Cyklistika má kladný vliv na naše zdraví a každý bychom měli mít denně trochu toho pohybu. Jízda na kole pomáhá našemu fyzickému stavu, ale i psychickému, který je pro nás velmi důležitý.

Kolo je krásný jednoduchý stroj, který funguje pouze za pomoci vlastních sil. Této technické mašince ještě rozumět lze. Přesto doufám, že každý cítí, že jízda na kole je něčím víc než pouhým pohybem dopravního prostředku. Měla by přinášet radost a můžeme při ní zažít i spoustu nezapomenutelných zážitků.

Moje práce by mohla inspirovat lidi, kteří nevědí kam na kole vyrazit. Také by si z ní mohli odnést potřebné poznatky.

„Dvě kola, dva pedály, sedlo a řídítka – i takhle jednoduchý může být technický vynález. My pak přidáme své dvě nohy na šlapání, ruce k řízení a oči k pozorování světa kolem a o zábavu a trochu zdravého pohybu je postaráno.“ PEHLE et al., 2008

2. LITERÁRNÍ REŠERŠE

2.1. Turismus

2.1.1. Cestovní ruch

▪ *Cestovní ruch* je výrazným fenoménem rozvoje lidského poznání a lidských schopností prostřednictvím osobní zkušenosti turistů. Cestovní ruch přímo nebo nepřímo zasahuje, dotýká se a ovlivňuje většinu obyvatel zeměkoule. Rozvíjí jejich poznání, jazykové schopnosti a formu dorozumění, omezuje interpersonální a mezirasové bariéry a protivenství. Je jedním z prostředků poznávání a realizace uvědomělého pozitivního a atraktivního postoje k lidem, ke kulturním hodnotám a památkám, k přírodnímu prostředí a jeho všestranné ochraně. Zaslouží se i o různé formy spolupráce a kooperace prostřednictvím osobního poznání a osobních zkušeností turistů. Při moderní masové turistice je prožitek v rámci domácího a zahraničního cestovního ruchu přímý i zprostředkovaný jev známý většině obyvatel světa, obyvatelstvu rozvojových i průmyslových zemí, světového severu i jihu, východu i západu. (JANOTKA, 1999)

▪ *Cestovní ruch* je nejrozšířenějším pojmem. Zahrnuje cestování pro zotavení, osvěžení a poučení (nikoliv pro výkon povolání). Podle poměru mezi cestou a pobytem se rozlišuje na turistický a rekreační. Podle vztahu účastníka k navštívenému místu na turistický, rekreační a lázeňský. Podle státní příslušnosti místa na domácí a zahraniční. Tyto formy se často prolínají a doplňují. (HURYCHOVÁ et al., 1975)

▪ *Cestovním ruchem* rozumíme způsob uspokojování potřeb lidí v oblasti rekreace, turistiky, lázeňské léčby a kultury, pokud k němu dochází mimo běžné prostředí ve volném čase obyvatelstva. Je to přemístění osob z místa trvalého bydliště do místa cestovního ruchu a čerpání služeb spojených s pobytem v tomto místě za jiným účelem než výdělečným. (KUNEŠOVÁ, NEDVĚDOVÁ, 1992)

▪ **Cestování** je lidový název pro turistickou formu cestovního ruchu, vyjadřuje přibližně totéž co putování. (HURYCHOVÁ et al., 1975)

▪ *Cestování a pobyt* jsou znakem cestovního ruchu ovšem jen v případě, že se jedná o jev hromadný. Místem cestovního ruchu se stává oblast teprve tehdy, když je navštěvována pravidelně velkým počtem lidí. (KUNEŠOVÁ, NEDVĚDOVÁ, 1992)

▪ *Účastník cestovního ruchu* = každá osoba, která pobývá přechodně mimo místo svého

běžného pobytu, přičemž motivací pro cestu není výdělečná činnost v tomto místě, a účastní se tedy některého druhu nebo formy cestovního ruchu. (PÁSKOVÁ, ZELENKA, 2002)

- **Turistický a sportovní cestovní ruch**

Motivem k cestě je aktivní provozování sportu nebo turistiky. Místo tohoto druhu musí být vybaveno vhodnými sportovišti zaměřenými na určitý druh sportu. Struktura osobní spotřeby je u každého sportu jiná a vybavení a charakter místa ji musí odpovídat. Turistický cestovní ruch vyžaduje např. vhodný terén pro provozování turistiky, značné a schůdné cesty. Značně se liší i požadavky na ubytování a stravování podle jednotlivých provozovaných sportů. (KUNEŠOVÁ, NEDVĚDOVÁ, 1992)

2.1.2. Ubytovací zařízení

- *Pobytová část* cestovního ruchu je plně závislá na možnostech přenocování a ubytování v místech cestovního ruchu. Je třeba rozlišovat mezi potřebou přenocování a ubytování, protože na tom závisí volby ubytovacího zařízení, které nabízíme zákazníkovi (KUNEŠOVÁ, NEDVĚDOVÁ, 1992)

- *Ubytovací zařízení* se dělí podle druhu do kategorií a podle vybavení a rozsahu poskytovaných služeb do tříd. Třídy se označují hvězdičkami od nejnižší (*) do nejvyšší úrovně (*****). Každé ubytovací zařízení je na viditelném místě u vchodu označeno kategorií a třídou, do níž je zařazeno, názvem a adresou provozovatele, jménem a příjmením vedoucího, obdobím provozu (u sezónních ubytovacích zařízení) a je hostům přístupné po celých 24 hodin. (VANĚČEK, 1997)

- Názvem **hotel** může být označen ubytovací závod, který svým vybavením, rozsahem a úrovní služeb splňuje podmínky pro zařazení do jedné z pěti tříd hotelů a který má nejméně deset pokojů pro přechodné ubytování hostů. V hotelech mohou být v pokojích nejvýše dvě stálá lůžka. (KUNEŠOVÁ, NEDVĚDOVÁ, 1992)

- **Penzion** je většinou menší ubytovací zařízení hostů s požadavky na klidnější a útulné prostředí, zpravidla s omezenějším rozsahem a nižší úrovní společenských a doplňkových služeb, avšak s ubytovacími službami srovnatelnými s odpovídající třídou hotelu. Penzion může být i součástí objektu, který slouží k jinému účelu. (VANĚČEK, 1997)

- **Kemp** je ubytovací zařízení pro přechodné ubytování ve vlastním zařízení hostů, popřípadě i v ubytovacích objektech provozovatele nebo jejich samostatně pronajímatelných částech. (JANOTKA, 1999)

2.1.3. Pobyt v přírodě

- *Pobyt v přírodě* představuje širší pojem než turistika, rozumíme jím pohybovou a poznávací činnost v přírodě, která podle podmínek může být zaměřena různým směrem. (HURYCHOVÁ et al., 1975)

- *Pobyt v přírodě- outdoor life*: vždy v něm převažovaly snahy přiblížit se přírodě nebo změnit chod všedního života a obohatit ho o poznávání přírody a společné chvíle strávené s přáteli a kamarády. V českých zemích zde sehrál svou velkou roli tramping, později skauting, woodcraft a YMCA. (NEUMAN et al., 2000)

- **Rekreace v přírodě** (*outdoor recreation*)- jakákoli aktivita v přírodě, od práce na zahrádce, procházek, táboření, pikniků, až po jízdy terénním autem po poušti. Vztahuje se k volnému času, odpočinku a zábavě. Občas se obtížně hledá rozdíl mezi rekreačním a výchovným přístupem. (NEUMAN et al., 2000)

- **Aktivity v přírodě**

K nim řadíme především činnosti, které konáme vlastní silou a které jsou spjaty se šetrným využíváním přírodního prostředí nebo s překonáváním přírodních překážek. Tyto aktivity nejsou samoúčelné, jsou využívány jako prostředek a výzva pro jednotlivce a malé skupiny. Při aplikaci odpovídajících metod a přístupů skrývají výchovný potenciál využitelný k rozvoji osobnosti. (NEUMAN et al., 2000)

- **Sporty v přírodě** se liší od pobytu v přírodě, termínem rozumíme pohybovou činnost v přírodě, jejíž důležitou součástí je výkon a jeho porovnání (tedy nejen rekreační, ale i závodní forma, pokud smyslem činnosti je uspokojení z ní samé). (HURYCHOVÁ et al., 1975)

- **Výchova v přírodě** (*outdoor education*)- využívá především aktivity v přírodním prostředí zaměřené na přípravu pro život v přírodě. Dále hledá způsoby, jak přenést učební a výchovné postupy do přírody, jak získat více znalostí o přírodě a vztahu lidí k přírodě. Zároveň využívá aktivit v přírodě k rozvoji osobnosti. (NEUMAN et al., 2000)

- **Ekologická výchova** (*environmental education*)- zabývá vztahy mezi člověkem a životním prostředím na Zemi. V užším pojetí je zaměřena na vytváření zájmu o poznávání přírody a její ochranu a využívání her s ekologickou tematikou. (NEUMAN et al., 2000)

2.1.4. Turistika

- Slovo *turistika* je *původu* anglického a turistou značili v Anglii ode dávna člověka, cestujícího pro zábavu a zotavení: „tourist, one who makes a tour, any one traveling for recreation“ a z angličtiny pak přešlo slovo do všech vzdělaných jazyků a také do češtiny; jen že

mívá v rozmanitých řečech rozmanitě barevný význam.

U nás se slovem „turista“ míní člověk, cestující za zábavou a zotavením především pěšky, pak také dráhou a sem tam i parníkem, automobilem nebo povozem, méně na kole.

S turistikou v úzké souvislosti je camping, táboření pod širým nebem, jaké provozují za léta s oblibou junáci či skauti. (GUTH-JARCOVSKÝ, 2003)

- Převažujícím *motivem turistické činnosti* je poznávání přírody, lidských výtvorů i života lidí (složka kulturně poznávací). Vedle techniky tzv. přesunových prostředků (pohybová složka) je potřebné zvládnout široký okruh odborných znalostí a dovedností (odborně technická složka). (NEUMAN et al., 2000)

- *Turistika* je určitou formou cestování. Předpokládá určitou zálibu v takovém způsobu cestování, radost a uspokojení z vlastního výkonu, samostatného poznávání a pozorování i z uplatnění vlastních dovedností. Smyslem takového cestování je návštěva, poznání určité oblasti, jejich přírodních a společenských poměrů a osvěžení hlubokými prožitky a změněným způsobem života v tomto novém prostředí. Je to tedy dobrovolně a záměrně podstoupená cesta, jejíž podstatou je uspokojení určitých ozdravných, kulturních a emocionálních potřeb člověka. (HLAVÁČEK et al., a), 1967)

- *Turistika* je cestování aktivním způsobem s úmyslem poznat společenské a přírodní poměry určité oblasti. Její obsah je tvořen třemi základními složkami, které vždy musí být v činnosti zastoupeny i když v různém poměru. (HURYCHOVÁ et al., 1975)

- *Turistika* je v českém pojetí komplexem činností spojených s aktivním pohybem a pobytem v přírodě a vyžadujících řadu odborných znalostí a dovedností. (NEUMAN et al., 2000)

- Na turistice je *nejdůležitější*, aby si člověk výlet hezky užil. Ať vyrazíte někam poblíž domova, nebo na druhý konec světa, najdete spoustu cest, které vás dovedou do krásných koutů přírody.

Útěk před tlakem a zmatkem moderního života spolu s lidmi, na nichž vám nejvíc záleží, může být jedním z nejlákavějších aspektů turistiky.

Turistika není sportem jen pro ty, kdo jsou ve vrcholové formě, existuje mnoho méně členitých stezek, které i začátečníka dovedou k nečekaným přírodním krásám. (BERGEROVÁ, 2008)

- *Formy turistiky* jsou organizační útvary, ve kterých se turistická činnost uskutečňuje. Správně je nazýváme pracovní formy turistiky (vycházky, tábory, zápočtové cesty, dálkové pochody, dálkové plavby, dálkové etapové pochody apod.) (HURYCHOVÁ et al., 1975)

- *Složky turistiky* jsou tři: pohybová, kulturně poznávací a odborně technická, tvoří obsah

turistiky a jsou diferencujícím činitelem turistiky ve srovnání s ostatními základními formami tělesné výchovy. (HURYCHOVÁ et al., 1975)

- *Dělení turistiky*

Podle přesunových prostředků rozlišujeme druhy turistiky: pěší, vysokohorskou, lyžařskou, vodní, cykloturistiku, mototuristiku a další.

Rozlišujeme turistiku organizovanou a neorganizovanou. Organizovaná turistika je proces, vedený cvičiteli Klubu českých turistů, učiteli ve škole a ve společenských organizacích. Neorganizovaná turistika se děje v malých skupinách, složených podle zájmů, v rodinách nebo zcela individuálně.

Rekreační turistika je příležitostná, výkonnostní turistika je soustavná činnost, vyžadující určitou tělesnou zdatnost, zvládnutí řady odborných dovedností a soustavné prohlubování kulturního rozhledu.

Podle ročního období dělíme turistiku na letní a zimní. (VYŠKOVSKÝ et al., 1997)

- *Druhy turistiky* vznikají dělením turistiky podle různých kritérií (krátkodobá – dlouhodobá, pěší – vodácká – zimní atd., rekreační – sportovní apod.). (HURYCHOVÁ et al., 1975)

- *Národohospodářský význam turistiky* vyplývá z národohospodářského významu návštěvy cizinců vůbec. Nesnadno lze rozlišit kdo je turistou a kdo pouhým „cizincem“.

Za svůj vysoký význam děkuje turistika v poslední řadě nejen turistickým spolkům a jednotám, které vznikly proto, aby turistiku pěstovaly a podporovaly, ale i spolkům, v jejichž programu je turistika alespoň nepřímo nebo jako dodatek či doplněk. (GUTH-JARKOVSKÝ, 2003)

- *Turistika rekreační* - taková, která je provozována příležitostně povětšinou v období dovolených a o prázdninách a která nebere zvláštní ohled na rovnoměrné uplatnění tělovýchovné, kulturně poznávací a odborně technické složky. Je většinou po fyzické stránce méně náročná, k jejímu provádění není třeba odborně technických znalostí. Je prováděna především individuálně nebo v proměnlivých neformálních skupinách, je však také doplňkem činností některých společenských organizací. Mimoto je také komerčně provozovanou činností cestovních kanceláří – v tomto případě označována jako *turismus*.

Turistika základní – taková, která je organizována především organizovaně, plánovitě, soustavně a která pamatuje na rovnoměrné uplatňování složky pohybové a kulturně poznávací a vyžaduje vyšší fyzický výkon. K jejímu provádění je zapotřebí základních odborně technických znalostí a základní turistické vybavení a výcvik. Základní turistika využívá v přiměřené míře všech druhů přesunových prostředků.

Výkonnostní turistika – ta oblast organizované turistiky, která záměrně sleduje trvalé zvyšování fyzické zdatnosti účastníků jako základního předpokladu pro účast na náročných až nejnáročnějších turistických akcích. Vysoká náročnost akcí ve výkonnostní turistice vyžaduje i trvalé zvyšování rozsahu a kvality odborně technických znalostí a dovedností. V oblasti kulturně poznávací činnosti se výkonnostní turistika vyznačuje stanovením stále náročnějších cílů. Provádění výkonnostní turistiky se vyznačuje systematickou, dlouhodobou a cílevědomou přípravou. (HURYCHOVÁ et al., 1975)

2.1.5. Venkovská turistika

- *Venkovská turistika* je cestovní ruch, který se odehrává na venkově. Jde o celý komplex faktorů, vazeb a vývojových tendencí, jež ovlivňují ve svých důsledcích výslednou podobu produktu.

Vzhledem k tomu, že venkovská turistika je mnohostranná činnost a venkovské oblasti jsou rovněž velmi různorodé a jen zřídka to jsou statistické nebo uzavřené celky nezasažené městským vlivem, není snadné nalézt její přiměřeně univerzální definici. Ovšem téměř v každém případě ústředním a dominujícím prodejním tématem v „balíčku“ nabídky venkovské turistiky je pojem venkov a pohodlná venkovská atmosféra.

Venkovská turistika má mnoho podob a nejedná se pouze o agroturistiku, zahrnuje dovolenou s ubytováním na farmách, obsahuje i dovolenou v přírodě, ekoturistiku a jiné. (MORAVEC et al., 2006)

- *Venkovská turistika* je forma cestovního ruchu, jehož aktivity jsou bezprostředně spjaté s přírodou, krajinnou a venkovským prostředím. Dává příležitost individuálním aktivitám jak při nabídce produktu cestovního ruchu, tak při jeho realizaci. (VANĚČEK, 1997)

- *Venkovskou turistiku* lze definovat jako turistiku, která je provozována na venkově, mimo oblast rekreačních center. Jejími subprodukty jsou zejména vesnická turistika, agroturistika a ekoagroturistika. Jde o takový produkt cestovního ruchu, který zdůrazňuje především ekologický a sociální přístup. (Kolektiv autorů, 2006)

- *Venkovská turistika*, zvaná často také zelená turistika podle prostředí převážné aktivity turistů, není nějaký supermoderní jev. Venkovské prostředí představuje v evropském poměru zhruba 60 – 70 % obydleného území a tato území jsou přirozeným prostředím oddechu, odpočinku a rekreace zejména pro obyvatele měst a městských konglomerací. (JANOTKA, 1999)

- **Agroturistika** je forma venkovské turistiky. Je nabízena a provozována farmáři a dalšími podnikateli v zemědělské výrobě a slouží jim jako dodatečný zdroj nabídky výkonů a

služeb v tržní produkci. (JANOTKA, 1999)

- **Ekoagroturistika** je specifickou formou agroturistiky a představuje pobyty na ekologicky hospodařících farmách, umístěných ve zdravotně příznivém životním prostředí. Podstatným znakem této formy agroturistiky je nejen sepetí s farmářskou rodinou, ale i účast na zemědělských pracích a konzumace produktů ekologického zemědělství. (STRÍBRNÁ, 2005)

- **Ekoturismus** = forma cestovního ruchu, jejíž účastníci jsou motivováni využitím chráněných výtvorů přírody, přírodních rezervací, kulturních památek a akcí, národních parků, dalších přírodních atraktivit, souhrnně biosféry a antroposféry (člověkem modelované životní prostředí) tak, aby nebyly cestovním ruchem nadměrně narušovány. (PÁSKOVÁ, ZELENKA, 2002)

2.1.6. Integrovaný turismus

- **Udržitelný cestovní ruch (udržitelná turistika)** = cestovní ruch, který dlouhodobě nenarušuje přírodní, kulturní a sociální prostředí. (PÁSKOVÁ, ZELENKA, 2002)

- Sport a jeho infrastruktura může přímo nebo nepřímo ovlivňovat ekosystémy a přírodní zdroje, které s *biodiverzitou* přímo souvisí. Týká se to především sportovních událostí konaných v přírodě, ale i rekreačních pohybových aktivit. Proto se v posledních letech projevuje snaha, aby pohybové aktivity v přírodě probíhaly v souladu s prostředím. Hovoří se o takzvané měkké (nebo soft) turistice nebo o ekologicky udržitelné turistice. Tyto názvy vyjadřují úsilí sportovců i organizátorů sportovních a turistických akcí, aby pohybové aktivity nepoškozovaly prostředí. Jejich společnou snahou je, aby nedocházelo k omezování pohybové činnosti v přírodě, ale aby sport neměl na prostředí negativní dopad. (DOLEŽAL, MÁLEK, 2000)

- **Měkký cestovní ruch (soft tourism)** = druh cestovního ruchu, který minimalizuje vliv nežádoucích aktivit spojených s cestovním ruchem na místní komunitu a životní prostředí. Základní principy jsou maximální zapojení místních zdrojů a malokapacitní cestovní ruch. (PÁSKOVÁ, ZELENKA, 2002)

- **Integrovaný turismus** je chápán jako cestovní ruch, který se přímo váže na ekonomický, sociální, kulturní a přírodní potenciál území, v němž se odehrává. (BARTOŠ [prezentace], 2009)

2.2. Cyklistika

- Pod pojmem „cyklistika“ můžeme i u nás chápat nejen sportovní, ale i turistickou,

rekreační, dětskou, užitkovou i dopravní funkci jízdního kola. (NEUMAN et al., 2000)

- V souladu s celosvětovým trendem v současnosti i u nás roste zájem o *cyklistiku*. Tento sport se stává i módní záležitostí a začíná patřit neodmyslitelně k životnímu stylu. Dá se v jistém slova smyslu hovořit o renesanci cyklistiky ve světě i u nás. Tento zájem je vyvolán jednak tím, že se vzrůstajícím množstvím informací vzrůstá i psychický tlak na každého jednotlivce a vyvíjí se stresové situace. Jak se ukazuje, je kolo jednou z nejlepších forem aktivního odpočinku a relaxace. (SOULEK, MARTINEK, 2000)

- *Cyklistika* je ideálním sportem pro opětovné získání kvality a síly svalově-šlachového aparátu, proto se jízda na kole doporučuje i v rámci rehabilitace. (LANDA, LIŠKOVÁ, 2004)

- Nezanedbatelnou *výhodou* cyklistiky je fakt, že je to snad jediný sport, který nám umožňuje konat pohyb vsedě a k pohybu využít síly největších svalových skupin na našem těle – síly dolních končetin, nohou. Moderní vybavení kola umožňuje využívat sílu nohou od minimálního zatížení bez velké intenzity až po maximální zatížení. (LANDA, LIŠKOVÁ, 2004)

2.2.1. Druhy cyklistiky

2.2.1.1. Rozdělení podle druhu kola (SHOCart, spol. s.r.o., 2003)

- *Silniční cyklistika*

Je cyklistikou klasickou. Před patnácti lety jsme jinou cyklistiku ani neznali. Jízda po silnici dovoluje překonávat velké vzdálenosti. Ovládání silničního nebo crossového kola na asfaltovém povrchu nevyžaduje zvláštní zručnost a technicky je mnohem méně náročnější než jízda v terénu.

Nevýhodou silniční cyklistiky je, že na silnicích nejsme sami. Musíme si uvědomit, že silnici ovládají především motorová vozidla. Výjimku tvoří speciálně vybudované cyklistické stezky s asfaltovým povrchem, ale těch je zatím u nás zatím velmi málo.

- *Horská cyklistika- MTB (mountain bike)*

Horské kolo zatlačilo silniční cyklistiku do pozadí. Je velmi vhodné pro ty, kteří milují jízdu v terénu. Dá se říci, že s horským kolem, odpovídající fyzičkou a technickou zdatností se dostaneme téměř všude. Stavba horského kola je přizpůsobena hrubšímu zacházení. Vyšší nosnost všech komponentů jej předurčuje k delším výpravám.

MTB znamená jízdu terénu. V jakém, to už závisí na schopnostech jezdce. V terénu čeká spousta záludností a pády nejsou výjimkou. Je potřeba nepřeceňovat své síly a dodržovat určitá bezpečnostní opatření.

Zvláštní skupinou je tzv. Downhill neboli sjezd. Není však vhodné jezdit za hranice svých

schopností a ani možností svých kol.

- *Dirt*

Velmi moderní záležitost. Je přitažlivý, hlavně pro mladé nevybouřené jezdce, svou rozmanitostí, možnostmi „volného pohybu“ a šumícím adrenalinem.

Anglické slovo „dirt“ má původní význam špína. Vyjadřuje to, jak se jezdci chovají ke svým strojům a mnohdy i ke svému zdraví. Když se to ale umí, je to paráda.

Jezdí se na speciálních „malých kolech“, které se navíc liší podle přesného účelu.

- *Ostatní*

Jde o krasojízdu a kolovou. S klasickou cyklistikou však nemají kromě kola příliš společného.

Podobnou záležitostí je i dráhová cyklistika.

Cyklokros, jakýsi předchůdce MTB, je velmi náročný.

2.2.1.2. Rozdělení podle výkonu (SHOCart, spol. s.r.o., 2003)

- *Rekreační*

Drtivá většina cyklistů jezdí na kole pro radost. Každý občas zatouží porovnat se s ostatními a být na kopci první. Pokud však nejde o body do poháru, o polykání desítky tisíc kilometrů ročně a jezdí se hlavně pro odpočinek je to rekreační cyklistika. Výsostné postavení zde má cykloturistika.

Do rekreační cyklistiky můžeme zahrnout i případ, kdy je nám kolo dopravním prostředkem. Ať už do zaměstnání nebo na koupaliště.

- *Závodní*

Vyznačuje se organizovaností v klubech, pravidly, licencemi atd. Kdo chce jezdit závody a být klasifikován, musí být registrován.

2.2.2. Tour de France

- Nejznámější a nerozšířenější je *silniční cyklistika*. Předpokladem dobrého výsledku je především dobrá úroveň vytrvalostních schopností, dokonalá technika, volní vlastnosti umožňující absolvovat několikahodinovou vyčerpávající jízdu. Zvláště při etapových závodech působí na výsledek řada faktorů jako např. klimatické podmínky, členitost terénu, stav silnice a taktika soupeřů. Nejznámější etapový závod je *Tour de France*. Vznikl v roce 1903, tenkrát byl dlouhý 2 400 km a trval od 1. do 19. července. Jeho popularita je obrovská a hodnotu výkonů nesnižuje ani skutečnost, že na olympijských hrách a na mistrovství světa není etapová cyklistika zastoupena. (VYŠKOVSKÝ et al., 1997)

▪ *Tour de France* je v cyklistice událostí číslo jedna, která nenechává nikoho chladným, rozhodně ne závodníky samotné. „K Tour pocítíš nenávisť i lásku,“ řekl jednou Angličan Yates. „Ale teprve když jsi tam příští rok zase, vzpomeneš si na to, jak moc ji nemáš rád.“ Jezdci musí zvládnout 21 etap, což je 3 500 kilometrů, za 21 dní. Trasa vede rozžhaveným vedrem Provence, podél větrného pobřeží i řídkým vzduchem Alp a Pyrenejí. Vítěz si na konci odnáší domů „maillot jaune“, slavný žlutý trikot. Svým způsobem je ovšem vítězem každý ze zúčastněných, kdo závod dojede do konce. (PEHLE et al., 2008)

2.2.3. Cykloturistika

▪ *Cykloturistika*- Turistika prováděná na kole je velmi hodnotným druhem turistické činnosti. Spojuje v sobě jednoduchost a operativnost pěších forem a dynamikou mototuristiky. Je proto také v oblasti metodiky, organizace a technologie oběma nejbližší. Její předností je, že z obou uvedených druhů turistiky využívá jejich přednosti a nahrazuje jejich slabiny. Dá se provádět prakticky všude mimo hornaté oblasti, zachovává si potřebnou intenzitu aktivního pohybu a přitom je dostatečně rychlá a poutavá, udržuje si stálý kontakt s přírodním prostředím a tak je neobyčejně vhodná hlavně pro mládež. Není vázána pouze na frekventované komunikace, ale zpřístupňuje i území pro motorová vozidla uzavřená. V kombinaci s pěší turistikou umožňuje důkladnou kulturně poznávací činnost od jara do podzimu. (HLAVÁČEK et al., b), 1967)

▪ *Vývoj cykloturistiky*

1. 1865 – 1900 – bouřlivý rozvoj používání kola, převládá sportovní a turistické pojetí v klubech a svazech

2. 1900 – 1950 – převažuje používání kola jako dopravního prostředku, cykloturistika prochází vrcholem /a stagnací/ organizovaného sportovního a turistického pojetí, je prováděna formou výletních soutěží v cyklistických klubech

3. od r. 1950 začíná pokles používání kol jako dopravního prostředku /následek rozvoje individuální motorové dopravy/, vytváří se vrcholové pojetí cyklistického sportu. Cykloturistika je tedy převedena pod turistiku. (HURYCHOVÁ et al., 1976)

▪ *Význam turistiky na kole*

Turistika na kole je činností, kterou může člověk uskutečňovat individuálně i kolektivně, soutěžně i rekreačně, organizovaně i neorganizovaně, je tedy přístupná všem věkovým kategoriím a tím se stává jednou z nejvhodnějších forem využívání volného času.

Turistika na kole plní všechny *hlavní úkoly* tělesné výchovy:

- zdravotní: zdravý pohyb a rekreace na čerstvém vzduchu

- výchovný: při jízdě na kole vynakládáme poměrně značnou fyzickou námahu a udržení potřebné duševní aktivity vyžaduje vytrvalost, sebekázeň, odvahu, jízda ve skupině vede ke kolektivnímu citění, obětavosti, nezištné pomoci apod.

- vzdělávací: získávají se při ní všechny kulturní znalosti a odborně technické dovednosti jako při pěší turistice, jsou rozšířené o technické vzdělávání /mechanika kola, údržba a oprava/ a o dopravní vědomosti /znalost dopravních značek a předpisů/. (HURYCHOVÁ, et al., 1976)

2.2.4. Jízda na kole

▪ *Jízda na kole* má výrazný pozitivní vliv na zdraví člověka a nenarušuje životní prostředí. Zatím u nás není dostatek stezek, které by byly přednostně určeny pro jízdu na kole. Proto stále zůstává problémem bezpečnost jízdy na frekventovaných cestách. (NEUMAN et al., 2000)

▪ *Jízda na kole* je ideálním způsobem snižování tělesné hmotnosti, zejména proto, že můžeme konat tělesný pohyb mírné intenzity po relativně dlouhou dobu bez neúměrného zatěžování kloubů. (LANDA, LIŠKOVÁ, 2004)

▪ **Cyklisté** se obecně řadí ke sportovcům, provozující závodní cyklistiku. Ale dnes jich větší část užívá kola jen jako dopravního prostředku na větší túry, podnikané do přírody za účelem zábavy a pak jsou z nich turisté. Účel mají stejný, jako pěší turisté, ale využívají jiné prostředky. Pohybují se sice rychleji, zvláště z kopce, za to do kopce únavněji. Jsou vázáni na určité cesty. Krajinou méně vábnou nemusí se tak dlouho zabývat, ale za to horách, kde by se rádi kochali, se musí zabývat spíše svým kolem (do kopce je táhnout, z kopce musí dávat pozor na šterk, ...), tak že požitek krajinné krásy jim ujde.

Za to občas, na bezpečných cestách, může být kolo nad míru výhodným prostředkem turistické dopravy. (GUTH-JARKOVSKÝ, 2003)

▪ **Bezpečnost** je pro cyklisty reálným problémem stejně jako pro pěší. Cyklisté kličkují mezi auty, která většinou jedou mnohem rychleji. Pak jsou cyklisté vydáni na milost řidičům. (DEKOSTER, 2006)

2.2.5. Cyklistické trasy

▪ **Cyklostezka** = společná stezka pro cykloturistiku a pěší turistiku, účelová komunikace s vyznačením pruhu na vozovce. Má zpevněný povrch a většinou je oddělena od frekventované silniční dopravy. Cykloznačky se umísťují stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy. (PÁSKOVÁ, ZELENKA, 2002)

▪ **Cyklotrasa** = komunikace pro cykloturistiku využívající stávajících místních a

účelových komunikací včetně polních a lesních cest, silnic III. třídy a silnic II. třídy s malou frekvencí provozu. Používají se základní cykloznačky – návěst před křižovatkou, směrová tabule, směrová tabulka. (PÁSKOVÁ, ZELENKA, 2002)

- **Cykloturistická trasa** = komunikace pro cykloturistiku, která vede většinou po horších polních a lesních cestách nebo terénem. V ČR je vyznačena pásovými značkami KČT (cykloturistická značka a šipka, cykloturistická směrovka). (PÁSKOVÁ, ZELENKA, 2002)

2.2.6. Jízdní kolo

- Pojem „*kolo*“ se vyskytuje ve všech indoevropských, hamitských a semitských jazycích. O kole, základním konstrukčním prvku jakéhokoli dopravního stroje, se dochovaly písemné doklady a kresby z období egyptských faraonů – 2 000 let př. n. l., u Sumerů (6 000 let př. n. l.) a Skythů – Ural (Herodotos IV. Kniha historií). O dopravním kolovém prostředku píše Marco Polo ve svém díle Milion. Ve Florencii je uložen v muzeu dvoukolový egyptský vozík. Nejstarším kolem je označován exemplář z egyptského hrobu v Dachour. Kolo se šesti loukotěmi je uloženo v muzeu v New Yorku.

Pravděpodobně nejstarší jízdní kolo je vytesáno v hieroglyfickém nápise na sloupu Ramsese II z roku 638, který stál v Luxoru a r. 1831 byl Francouzi převezen do Paříže. Zdobí dnes náměstí Svornosti na začátku Elysejských polí. (CIHLÁŘ, 1977)

Kolo se často považuje především za nástroj pro činnost ve volném čase. To spolu s dalšími faktory přispívá ke spojování představy o jízdě na kole s představou celkového uvolnění, dobré nálady a dobrého zdraví. (DEKOSTER et al., 2006)

2.2.7. Cyklistika pro města (DEKOSTER et al., 2006)

V každém městě by mohl vzniknout cyklistický výbor složený z volených zástupců a zástupců samosprávy, veřejné dopravy a spolku reprezentujících cyklisty.

2.2.7.1. Přerozdělení prostředků a prostoru

Tam, kde se rozhoduje o volných místech, je prosazení cyklistických zájmů často velice obtížné a zdouhavé. Musíme uvažovat jaká omezení si můžeme dovolit vůči jednomu způsobu dopravy, abychom dali šanci i jinému.

Většina lidí je pro budování cyklistických zařízení

K přijetí politického rozhodnutí, s cílem omezit prostor využívaný auty a využít ho pro zařízení cyklistů, je zapotřebí rozumět věci, umět komunikovat s občany a vše jim důkladně vysvětlit.

Investice zajišťující informovanost veřejnosti

Důležitým faktorem úspěchu a přijatelnosti je použitá komunikační strategie. Když se motoristům jasně vyloží argumenty ve prospěch přerozdělení prostoru, sami rádi podpoří omezení provozu nebo rychlosti.

Přijetí přístupu s uplatněním postupných kroků a alternativních řešení

Bezpečnost se dá zvýšit:

- dobrým stavem vozovky
- jasným osvětlením křižovatek
- hojnějším využitím drobných objížděk
- vytvářením pruhů pro cyklisty

Při stanovení cyklistických tras je třeba respektovat určitá pravidla. Pokud cyklistické trasy povedou po místních komunikacích, budou hlavní opatření spočívat v tom, že se omezí maximální povolená rychlost.

Počítat se musí i s motoristy

Je třeba brát v úvahu, že motoristé nejsou zvyklí dělit se o cestu s tak malými vozidly, u kterých nelze předvídat, zda náhle nevybočí z trasy. Dobrá zařízení mohou efektivně přispět k vyloučení momentu překvapení. Buď by měli mít cyklisté vyhraněný vlastní prostor a nebo by neměli být před křižovatkou žádné překážky. Musí se brát v úvahu potřeby cyklistů i motoristů současně.

Vztah mezi bezpečností a vybavením pro cyklisty

Cyklistické stezky vyžadují prostor. Proto se musí stezky pečlivě plánovat a uvažovat jaká místa se mají propojit. Je zapotřebí postupovat dle pravidel:

- Správné řešení cyklistické stezky může navozovat pocit bezpečí.
- Vybudování cyklistických stezek je reálné pouze tam, kde jsou k dispozici prostředky pro přesné řešení a podrobné plánování.

2.2.7.2. Znalost prvních kroků

Politika podporující cyklistiku

Cyklistika vytváří příznivé podmínky pro činnost obchodů, pro pohyb chodců, pro veřejnou dopravu a pro uvolněnou atmosféru. Proto by měla mít cyklistika podporu správy měst. Průzkumy ukazují, že veřejnost není o cyklistice nijak důkladně informována. Je pravda, že si mnozí dosud myslí, že kolo je těžkopádné, špatně ovladatelné a neefektivní. Je také ale pravda, že málo motoristů si uvědomuje, kolik stojí provoz auta a kolik by ušetřili na kole.

Pragmatický přístup

Politika ve prospěch cyklistiky vyžaduje spolupráci několika úseků městské správy (škol,

police, veřejných prací, územního plánování, veřejné dopravy) a popřípadě i zapojení soukromého sektoru (majitelé obchodů, místních firem). Bylo by ideální, kdyby se vyčlenily peníze z rozpočtu a zorganizoval se tým pracovníků, kteří by prováděli praktická opatření.

Každé město si musí zvolit priority podle svých konkrétních podmínek a zdrojů. Zapojit se musí představivost a uplatnění přitom musí nalézt i místní zdroje a obezřetné experimentování.

Finanční záležitost

Náklady na práci zvláštního týmu jsou hlavně náklady na pracovní místa (cyklistický koordinátor). Náklady na investice mohou být však značně proměnlivé. Avšak práce ve prospěch cyklistiky budou vždy levnější než pro jiné formy dopravy.

Význam cyklistického koordinátora

Jedním z úkolů koordinátora cyklistiky musí být samozřejmě zjišťování zdrojů financí. Programy rozvoje cyklistiky mohou být dotovány například jako součást celostátní a regionální politiky pro bezpečnost, vzdělávání, práci s mládeží, sport, zdravotnictví, využívání volného času, obnovu měst, ochranu životního prostředí nebo ochranu památek.

2.2.7.3. Nabídka vyšších řešení problematiky

V několika zemích existuje síť cyklistických měst. Téměř každoročně se konají kongresy nebo konference, na nichž se scházejí lidé se zkušenostmi a znalostmi, které my mohly být užitečné.

- Internetové stránky vytvořené Evropskou unií pro dopravu a životní prostředí
- Časopisy a publikace
- Evropská města bez aut- pravidelně organizuje semináře
- akce Evropský den bez aut (22. září)
- Města pro cyklistiku- mezinárodní klub
- Národní cyklistické organizace a kluby- např. Německo, Slovensko
- Evropské federace- 45 organizací z 33 zemí, přes 400 000 členů
- Konference- každé dva roky celoevropské konference Velo City
 - mezinárodní- v ostatních letech
- Konference v České republice- každé dva roky mezinárodní konference s důrazem na prezentaci národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR
 - poslední 14.- 17. 9. 2005 v Hluboké nad Vltavou
 - další 15.- 20. 5. 2007 ve Velkých Karlovicích

Různé akce

- Evropský cyklistický den
- Evropský den bez aut a Evropský týden mobility

- Týden cyklistiky
- Soutěžní rallye škol „Vel'Usep“ (ve francouzských Ardenách)

Přihlížení ke zkušenostem jednotlivých cyklistů

- Poradenské spolky městských cyklistů
- Zájmové skupiny cyklistů

Pomoc ze strany soukromého sektoru

Pořádání informačních kampaní mezi zaměstnanci. Výrobci jízdních kol a jejich prodejny mohou financovat vydávání cyklistických map nebo informačních letáků. Dá se sponzorovat i dopravní značení.

Využívání popularity cyklistiky

- jako aktivity pro volný čas

Představa celkového uvolnění, dobré nálady a dobrého zdraví. Při projektování cyklistických stezek je vždy třeba dbát na to, aby alespoň trochu vedly turisticky atraktivními úseky. Propojením, sítě cyklistických tras pro denní ježdění se sítí tras pro turistické vyjížděky, lze dosáhnout zvýšení hospodářských přínosů z turistiky.

- mezi dětmi předškolního věku

Celých 20 % jízd v dopravní špičce ve městech tvoří jízdy autem s dětmi do školy. Přitom 50% dotázaných školáků říká, že by nejraději jezdili do školy na kole. U dětí je zájem o jízdu na kole také touhou po nezávislosti. Důležité je zajistit bezpečnost dětí a přesvědčit o tom rodiče.

2.2.7.4. Samotný začátek

Jedním z prvních kroků by mělo být zaplnění funkce cyklistického koordinátora. Ten by měl být nejlépe sám cyklistou. Zapřemýšlet jaké by měl plnit úkoly a co bude potřebovat ke své práci.

Základní roli hraje pracovník nebo pracoviště

Požadavkem z tohoto hlediska je jmenování koordinátora, který bude působit v rámci městské správy. Mělo by být vytvořeno pracoviště, určené na podporu cyklistiky, v závislosti na konkrétních možnostech daného města. Všechny projekty by měly být předkládány koordinátorovi. K rozvoji cyklistiky je nezbytné, aby spolu s administrativním pracovištěm odpovídajícím za politiku a podporu cyklistiky, působil ve městě také cyklistický výbor (volení zástupci, zástupci samosprávy, veřejné dopravy a spolků reprezentujících cyklisty).

Příprava plánu

Dalším krokem je vypracování studie o možnostech, jak vytvořit ve městech cyklistickou síť. Je vhodné začít zkoumáním takové sítě pro cyklisty, která je vhodná pro začátečníky a vyhovuje i zkušenějším cyklistům. Výsledky takového zkoumání nám mohou dát poznatky, na jejichž

základě můžeme vytvořit plán. Plán nám je později schopný pomoci při zvýšení efektivity každého zásahu ve prospěch cyklistiky.

Informace

Není vždy možné naplánovat rozsáhlou informační kampaň. V každém případě je nutné informovat veřejnost o opatřeních.

Základním informačním nástrojem je mapa pro cyklisty. Mapa pro cyklisty nabízí řadu výhod:

- přináší bezprostřední praktický užitek
- mapu si lidé většinou ponechávají až do vydání nové verze
- zadní stranu mapy lze použít pro informační texty a upozornění
- jestliže jsou v ní i informace o veřejné dopravě, poslouží k dvojímu účelu
- může se využívat ve školách jako učební pomůcka

2.3. Česká Kanada

2.3.1. Životní prostředí

▪ *Životní prostředí* představuje určitý prostor s vazbami mezi přírodními složkami a organismy, které v něm žijí. Je to jev dynamický s působením vnitřních i vnějších činitelů, přičemž nutno uvažovat i o existenci vzájemných vztahů mezi organismy. Při vymezování pojmu životního prostředí máme zpravidla na mysli člověka a jeho prostředí. (HAVRLANT, BUZEK, 1985)

▪ Pro současný život, zejména ve městech, je charakteristický nedostatek přímého *kontaktu s přírodou*. Určitý návrat k přírodě je vhodný nejen z důvodů zdravotních, výchovných, vzdělávacích, ale i estetických. (VYŠKOVSKÝ et al., 1997)

▪ **Příroda**, to jest obloha, země, voda, flora, fauna i člověk v přírodě žijící, to vše jest jako poprsí boha Jana: má dvojí tvář. Jednu vážnou, pravidelnou, zákonnou, vábíci učence nebo ty, kdo hledají vědu a vědění – druhou výraznější, usměvavou, líbeznou, která se obrací k umělcům a k umění, i k těm, kdož přírodu milují a chápou. (GUTH-JARKOVSKÝ, 2003)

▪ Při *poznávání a pozorování přírody* se stále promítá dávná touha člověka poznávat sebe i své okolí. Tyto činnosti jsou prostředkem, pomocí něhož vstupujeme do kontaktu s přírodou a podporujeme uvědomělé pochopení role přírodního prostředí v našem životě. (NEUMAN et al., 2000)

2.3.2. Ekologické vlivy

Dopady cestovního ruchu do krajiny a na obyvatelstvo

Ekologické vlivy *pozitivní*

Klient požaduje pěkné životní prostředí, dobrou pitnou vodu, čistý vzduch, klid bez vibrací, hluku a škodlivého záření. Ekologické požadavky turistů přispívají ke kvalitě životního prostředí, což má značný přínos i pro místní obyvatele.

Ekologické vlivy *negativní*

Poškozování přírodního prostředí imisemi výfukových plynů z dopravních prostředků.

Poškozování vodních zdrojů a vodních ploch emisemi a odpadky souvisejícími s pobytem turistů v krajině.

Hromadění odpadů v neregulovaných skládkách bez třídění a úprav odpadů. Odpady jsou zdrojem zamoření a je zde i nebezpečí vzniku biologických nákaz zvířat a lidí.

Negativní vliv vysoké koncentrace nepoučených nebo neukázněných turistů v přírodě na živočišné i rostlinné organizmy.

Zamoření hlukem, které obtěžuje obyvatele a někdy svou intenzitou poškozují i zdraví obyvatel a turistů. (JANOTKA, 1999)

2.3.3. Vymezení České Kanady

- V Javornické pahorkatině, která je výběžkem Českomoravské vrchoviny zasahující na území jižních Čech, se rozkládá lesnatá krajina nazývaná *Česká Kanada*. Vyšší části tohoto území nepřesahují nadmořskou výšku 700 m, nejvyšším bodem je vrchol Vysoký Kámen (738 m). Kanadská jezera připomínají četné rybníky, z nichž největší jsou Kačležský, Krvavý a Rudolský. Smrkové a borové lesy se zde střídají s opuštěnými pastvinami porostlými suchomilnou vegetací a balvanovitými stráněmi. Pro své významné přírodní a kulturní hodnoty byl roku 1994 vyhlášen přírodní park Česká Kanada o rozloze 29 000 ha. Jeho území je přibližně vymezeno státní hranicí s Rakouskem a městy a obcemi Slavonice, Dolní Bolíkov, Český Rudolec, Markvarec, Leština, Kunžak, Střížkovice, Horní Pěna, Číměř, Nová Bystřice a Artoleč. (PODHORSKÝ, 2007)

- *Česká Kanada* je turisty nazývána krajina nacházející se jihovýchodně od Jindřichova Hradce. Jádrem České Kanady leží mezi Kunžakem, Novou Bystřicí a Slavonicemi. Jde o přitažlivou krajinu s pěknými přírodními scenériemi, pro kterou jsou charakteristické rozsáhlé lesy, místy se vyskytující žulové balvany a četné rybníky. (Klub českých turistů Praha, 2000)

2.3.4. Přírodní park

▪ Tento *přírodní park* leží na jihu České republiky, při historické hranici Čech a Moravy podél státní hranice s Rakouskem. Severozápadní část tvoří Jindřichohradecká pahorkatina, která na jihozápadě navazuje na Třeboňskou pánev. Větší část oblasti však pokrývá kopcovitá a silně zalesněná žulová Novobystřická vrchovina, která na severu navazuje na masív Českomoravské vrchoviny. Nejvyšším vrcholem České Kanady je Vysoký kámen u Kunžaku (738m). Českou Kanadu roztíná středem evropské rozvodí mezi Severním a Černým mořem, přičemž je obepínána řekami Nežárka a Moravská Dyje. Nejvýznamnějšími vodními toky jsou Koštěnický potok, řeka Dračice a Hamerský potok. V dnešní době se v této oblasti nacházejí dva přírodní parky, Homolka-Vojířov a Česká Kanada. Zdejší region nabízí turistům návštěvu řady historických památek, lesy bohaté na houby a lesní plody, tajuplná skaliska, rozlehlé proslulé rybníky pro letní rekreaci, nádhernou přírodu vhodnou pro cyklistiku či pěší toulky. (*Výletní cíle* [propagační brožura], 2004)

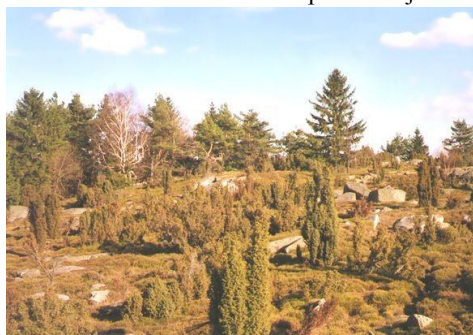
▪ *Přírodní park Česká Kanada* sleduje zachování maxima přírodních hodnot a vysoké kvality životního prostředí, je považován za jednu z perspektivních lesních genových základů České republiky. Má mimořádný význam v územním systému ekologické stability a v neposlední řadě jsou důležité i její vodohospodářské funkce. (Klub českých turistů Praha, 2000)

▪ Po vztyčení tzv. železné opony po r. 1948 byla v okolí *zbořena řada vesnic* (Rajchětov, Romava, Košťálkov, Kuní, Pernárec a jiné), zanikla řada cenných památek, např. barokní kostel sv. Michala v Rajchětově. Až do r. 1989 byla oblast nepřístupná. Na existenci bývalého osídlení upozorňují četné rozvaliny budov, staré sady a několik rybníků (Kačer, Rajchětovský a dva Romavské rybníky). Východně od rybníka Kačer se nachází přírodní rezervace Hadí vrch, bývalá svažité pastvina s žulovými výchozy a výskytem jalovce obecného. (Kartografie Praha, a.s., 2004)

▪ **Přírodní rezervace**

Menší území soustředěných přírodních hodnot se zastoupením ekosystémů typických a významných pro příslušnou geografickou oblast může orgán ochrany přírody vyhlásit za přírodní rezervace; stanoví přitom také jejich bližší ochranné podmínky. (VALERIÁNOVÁ et al., 2006)

Obrázek č. 1: Hadí vrch- část rezervace s porostem jalovců



Zdroj: turistik.cz [online], 2009

2.3.5. Hlavní střediska

▪ Slavonice

(okr. Jindřichův Hradec) jižní Čechy

2 700 obyvatel, 560 m. n. m.

Městská památková rezervace Slavonice, která patří mezi renesanční města jihozápadní Moravy, leží v jižní části Českomoravské vysočiny u rakouských hranic.

Vznik města se datuje kolem 12 století. Nejstarší písemná zpráva pochází z roku 1260. Původně se jednalo o osadu, později o trhovou ves, která patřila pánům z Hradce.

Město výrazně ovlivnilo 14. století. Tehdy pravděpodobně došlo k rozšíření starší opevněné kruhovitě osady o náměstí Míru a Horní náměstí.

Mezi těmito náměstími stojí kostel Nanebevzetí Panny Marie s dominující městskou věží. Věž byla postavena v letech 1503 – 1549 pod vedením mistra Michala.

Dodnes se dochovaly části městského opevnění a dvě ze tří městských bran.

V 16. století prožívalo město hospodářský rozkvět, došlo také k přestavbě všech domů na obou náměstích.

Obrázek č. 5: Dům čp. 518



Zdroj: vlastní dokumentace

Obrázek č. 4: Dům čp. 453



Zdroj: vlastní dokumentace

Podoby domů se dochovaly až do dnes. Je možno zde shlédnout sklípkové klenby, průčelí domů s typickými štíty odvozené s italské renesance, cechovní místnosti s nástěnnými malbami. Nelze také zapomenout na bohatou sgrafitovou výzdobu.

Pro svou ojedinělost bylo město 31. 8. 1961 prohlášeno městskou památkovou rezervací. (GARP HK, s.r.o., [propagační brožura], 2002)

Obrázek č. 2: Slavonická věž



Zdroj: vlastní dokumentace

Obrázek č. 3: Dům čp. 517



Zdroj: vlastní dokumentace

- **Nová Bystřice**

(okr. Jindřichův Hradec) jižní Čechy

Město (588 m. n. m.), 15 km od Jindřichova Hradce při rakouských hranicích na staré silnici z Prahy do Vídně. Rozloha – 82 km², počet obyvatel – 3 400.

Občanská vybavenost – pošta, škola, zdravotnické středisko, policie, voda, plyn, autobus.

Gotický hrad, později přestavován, gotický kostel. Dochovaly se zbytky městského opevnění. Židovský hřbitov. Silniční hraniční přechod do Rakouska. (DVOŘÁČEK, 2005)

- **Kunžak**

(okr. Jindřichův Hradec) jižní Čechy

Městečko (575 m. n. m.) a letovisko 14 km východně od Jindřichova Hradce. Nynější předměstí Velké Podolí, připomínané již ve 13. stol. Dříve rozšířeno pletařství, spolek textilních dělníků již r. 1892. Kostel původně gotický ze 14. stol., přestavěný zač. 19. stol. Barokní kamenné kašny vytesané z jediného žulového balvanu.

koupání v rybníku Komorník, Zvůle a Struhy; v okolí četné osamělé skály a viklany, východisko značených turistických cest; Vysoký (Marteův) kámen (738 m) – nejvyšší vrchol Novobystřické vrchoviny s výhledy; Kačležský rybník (196 ha); Krvavý rybník obklopený lesy; Landštejn (HOSNEDL et al., 1983)

3. METODIKA

Svoji bakalářskou práci jsem začala seznámením s územím. Vyzkoušela jsem si sama projet některé místní cyklotrasy a také jsem navštívila významné přírodní a kulturní památky v České Kanadě, abych si je připomněla.

Pro svůj terénní výzkum jsem použila statistickou metodu šetření technikou dotazování respondentů pomocí dotazníků. Zhotovila jsem tři verze dotazníků. Dotazník A byl zaměřen na cyklisty, kteří se v České Kanadě vyskytovali za nějakým účelem, ale jejich bydliště je jinde. Dotazník B byl určen cyklistům, kteří mají bydliště v České Kanadě. Dotazník C byl zaměřen pro starosty, zaměstnance infocenter, cykloportů a stravovacích i ubytovacích zařízení. Dotazníkové šetření bylo prováděno ve třech městech, mezi nimiž leží jádro České Kanady (Slavonice, Nová Bystřice, Kunžak). Cyklistů jsem se dotazovala v časovém rozmezí od června do září roku 2008. Celkem bylo položeno 211 dotazníků. Respondenty, kteří vyplňovali dotazník A a B, jsem vybírala náhodně. Jediným kritériem bylo, že lidé vyplňující dotazník A nebo B museli být cyklisté. Vyplněné dotazníky C pochází ze setkání se starosty obcí, zaměstnanců či provozovatelů informačních center, cykloportů a stravovacích i ubytovacích zařízení. V souvislosti s návštěvou informačních center jsem získala různé tištěné turistické propagační materiály, které jsem použila při zpracování své práce. Snažila jsem se, aby byl vyrovnaný poměr pohlaví. Takže bylo dotázáno 108 žen a 103 mužů. Většina dotazovaných byla velmi vstřícná a ochotná. Zajisté jsem se ale setkala i s nezájmem spolupracovat, a nebo s úplným odmítnutím.

Takto získané informace mají primární charakter. Na základě těchto primárních informací jsem vytvořila grafy s popisem, které charakterizují jednotlivé odpovědi dotazníků. Vytvořila jsem vždy graf pro celou oblast České Kanady. Dále i s rozdělením třech lokalit, aby bylo vidět jejich srovnání. A také, pokud to bylo možné, jsem zhotovila grafy ke každé lokalitě zvlášť, pro Slavonicko, Novobyčicko i Kunžacko.

Následovalo zmapování turistických známek, informačních center a ubytování na základě vlastních zkušeností, materiálů z infocenter a informací z internetových stránek. Tyto získané výsledky jsem okomentovala vlastním názorem.

Dále jsem navštívila Krajský úřad Jihočeského kraje v Českých Budějovicích, Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu - oddělení kultury a cestovního ruchu. Zde jsem se dozvěděla o celkovém zhodnocení cyklistiky v Jihočeském kraji a o plánování do budoucnosti.

V neposlední řadě jsem se snažila navrhnout doporučení pro města, vedoucí ke zlepšení

situace v oblasti cyklistiky.

Na závěr jsem provedla zdokumentování některých míst a práci obohatila o své vlastní fotografie.

4. VLASTNÍ PRÁCE

4.1. Rozvoj cyklistiky v České republice

Cyklistika patří k jedné z *nejrychleji rozvíjejících se forem* cestovního ruchu. V naší krajině jsou ideální podmínky pro rozvoj tohoto sportu. Česká republika s cyklisty jako účastníky silničního provozu počítá a nejsou ji úplně lhostejní. Vidíme to například na velkém rozvoji cyklistických tras a na stavu jejich značení. Máme kvalitně vybudovanou síť tras a z tohoto pohledu se dá říci, že je Česká republika jednou z velmocí tohoto aktivního cestovního ruchu.

V současné době je na území ČR vyznačeno celkem asi *dvacet tisíc km značených cyklistických stezek a tras*. Každým rokem se tato síť rozšiřuje o jeden až dva tisíce km. Zásahu na tom mají kromě státu i města a obce, regionální a občanská sdružení i podpora ze strany Evropské unie. O zkvalitnění této sítě usiluje Ministerstvo pro místní rozvoj, jak o její údržbu, tak i o její nové rozšíření.

S již zmíněným ministerstvem spolupracuje *Klub českých turistů*, člen mezinárodních turistických organizací. Tento klub měl dominantní postavení při vzniku české turistické činnosti. Nyní se snaží přispět k rozvoji turistiky, u cykloturistiky se zaměřuje především na její značení. Tento klub byl založen roku 1888. V dnešní době sčítá okolo čtyřiceti tisíc členů a to všech věkových kategorií. Svou činnost vyvíjí v mnoha druzích turistiky, ať už pěší, cyklo, vodní či lyžařské. Jedna z činností Klubu českých turistů je i ochrana přírody, také péče o některá památná místa a historické objekty.

Abychom přilákali na naši síť stezek a tras zahraniční cyklisty, měli bychom mít vybudované kvalitní ubytovací a stravovací zařízení. Teprve cyklistická síť s kvalitními službami je může přilákat. Velkou výhodou v tomhle směru, by bylo napojení na evropský systém cyklotras EuroVelo.

4.1.1. Cyklistické trasy v jednotlivých krajích

Tabulka č. 1: Přehled připravovaných cyklotras v ČR

Název kraje	číslo	Projekty kraje	Náklady	Délka trasy
Jihočeský kraj	08	Vltavská stezka	350 mil. Kč	---
	10	Otava	300 mil. Kč	166 km
Liberecký kraj	11	Cyklostezka Nisa	40 mil. Kč (1. etapa)	591 km (v ČR 55 km)
	12	Nová Hřebenovka	280 mil. Kč	317,5 km (v ČR 283 km)
	16	Česká Lípa - Kamenický Šenov	60 - 80 mil. Kč	19 km
Královehradecký kraj	04	Labská stezka	20,2 mil. Kč	99,7 km
	13	Horní Branná – Náchod – Zemská Brána	160 mil. Kč	178 km
	17	Orlická trasa	32,7 mil. Kč	11,7 km
Kraj Vysočina	28	Jihlava – Třebíč - Raabs	167 mil. Kč	120,4 km
Ústecký kraj	01	Labská stezka	190 mil. Kč	69 km
	06	Cyklostezka Ohře (Boč – Libochovice)	155 mil. Kč	122 km
	15	Cyklostezka Ploučnice	100 mil. Kč	---
Zlínský kraj	21	Cyklostezka Vsetínská Bečva	50 mil. Kč (pouze úsek)	49 km
	24	Bařův kanál: Kroměříž - Nedakonice	173 mil. Kč	31,4 km
Olomoucký kraj	22	Cyklostezka Bečva	225,5 mil. Kč	73 km
	23	Moravská stezka	30,4 mil. Kč	30 km
Pardubický kraj	03	Labská cyklotrasa	120 mil. Kč	23 km
	18	Tichá Orlice a Třebovka	133,7 mil. Kč	40 km
	19	Pardubice - Chrudim	44 mil. Kč	11 km
Karlovarský kraj	05	Ohře	300 mil. Kč	102,6 km
Jihomoravský kraj	20	Brno - Hevlín	138 mil. Kč	77,7 km
	25	Bařův kanál	140 mil. Kč	28 km
Moravskoslezský kraj	26	Krnov – Opava - Velké Hoštice	64 mil. Kč	33 km
	27	Koridory Greenways: Ostravou a podél Odry	---	---
	30	Hranice na Moravě – Odry – Budišov nad Budišovkou	150 mil. Kč	50 km
Plzeňský kraj	9	Folmava - Plzeň- Rokycany	300 mil. Kč	110 km
	29	Železná Ruda – Klatovy - Dobřany	76,3 mil. Kč	19 km
Středočeský kraj	2	Labská stezka	300 mil. Kč	126 km
	7	Vltavská stezka (Mělník – Horní Počaply)	45,4 mil. Kč	20 km
	14	Jizera	100 mil. Kč	91 km
Praha	chystají se trasy celoměstského významu, které by měly pokrýt celou Prahu - vyznačeno 162 km			

Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online], a), 2009

Většina krajů připravuje dva nebo tři projekty, pouze kraj Vysočina a Karlovarský kraj po jednom.

Největší předpokládané náklady na projekty má Jihočeský kraj. A to 650 miliónů korun českých na dva cykloprojekty. Nejmenší nároky na finance má kraj Vysočina – 167 miliónů korun českých, ale má v plánu pouze trasu Jihlava – Třebíč - Raabs

Nejdelší plánovanou cyklostezkou je cyklostezka Nisa v Libereckém kraji. Má mít až 591 kilometrů, ale na našem území pouze 55 kilometrů. Nejdelší trasu pak bude mít tedy projekt Otava, který je v Jihočeském kraji. Trasa číslo šestnáct je nejkratší předpokládanou trasou. Prochází Libereckým krajem z České Lípy do Kamenického Šenova.

Obrázek č. 6: Schématický náčrt připravenosti vybraných cyklotras ČR



Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online], b), 2009

▪ Jihočeský kraj

V roce 2004 založil Jihočeský kraj, 23 jihočeských měst a další partneři Nadaci Jihočeské cyklostezky. Tato nadace je nevládní nezisková organizace, jejímž cílem je podpora a koordinace cyklistiky v Jihočeském kraji. Zmíněná organizace zahájila projekt na rozvoj marketingu služeb pro turisty, obnovu poničeného cykloturistického značení, organizování cyklistických jízd pro veřejnost, ale i postupnou přípravu velkých infrastrukturních projektů .

Více než padesát jihočeských měst se připojilo ke snahám nadace a uzavřelo s ní smlouvu o partnerství.

V Jihočeském kraji je vyznačeno přes pět tisíc kilometrů cyklistických tras. Cyklistickým krajským koordinátorem je Vojtěch Srb, který tvrdí, že cyklistická síť je zde na dobré úrovni. Největším problémem je sehnat dostatek financí. Když si vezmeme, že jen jeden kilometr asfaltu nás může přijít až na jeden milion korun českých. Kolik může stát nová cyklostezka? Finance jsou hlavním důvodem toho, že stezky využívají stávajícího značení.

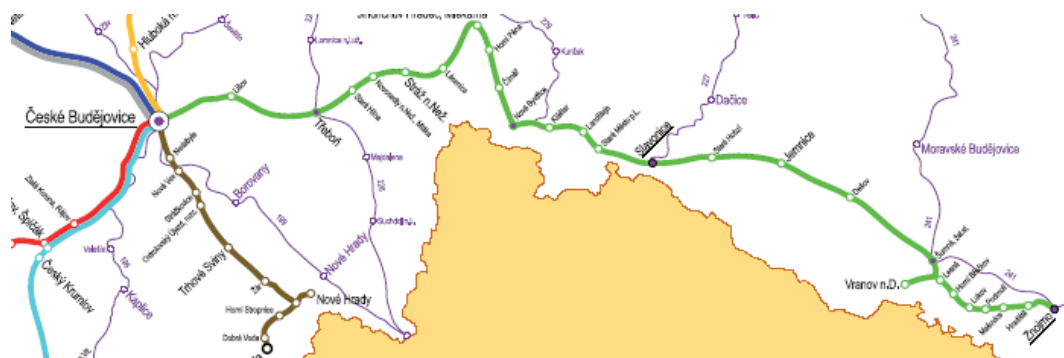
Dva velké projekty, týkající se Jihočeského kraje, jsou Vltavská a Otavská cyklostezka. Otavská cesta využívá stávajících značek a vede z Modravy do Zvíkovského podhradí, to je asi 151 km. Nově se bude vyznačovat Vltavská cesta, která bude navazovat na Labskou. Také bude využívat stávajících značek a povede z Modravy do Mělníka.

4.1.2. Přeprava jízdních kol

Přepravu kola musíme začít řešit v případě, že se chceme dostat s kolem do našeho oblíbeného terénu, který je velmi vzdálený od místa bydliště. Abychom se tedy dostali k začátku naší cesty na kole, využíváme některých dopravních prostředků k přesunu. Kdysi se kola přepravovaly převážně vlastním automobilem, dnes už nejsme na něm závislí. Jak se postupně cyklistika rozvíjí, tak myslěla i na přepravu. České dráhy nabízejí přepravu kol jako spoluzavazadla, cestovního zavazadla i v pojezdné úschovně. Vznikly speciální autobusové linky, převážející cyklisty i jejich kola do míst přímo stvořených pro cyklistiku. V Jihočeském kraji jde především o cyklobusy, které přepravují kola na speciálním vleku za autobusem. Kolo lze také přepravovat lodí a letadlem.

Po krásách jižních Čech přepravu zajišťuje dopravní systém „CYKLOTRANS“.

Obrázek č. 7: Zelená linka CYKLOTRANSU z Českých Budějovic do Znojma



Zdroj: CYKLOTRANS [online], 2009

CYKLOTRANS, sloužící potřebám turistů a cykloturistů, je pravidelný a určený pro přepravu cestujících a jízdních kol. O rozvoz od července do září je postaráno pomocí třiceti cyklobusů. Dopravní systém se nezalekne žádného počasí a je ideální pro jedno i vícedenní cykloturistiku. CYKLOTRANS má sedm dopravních linek, které vyjíždějí ráno z Českých Budějovic a večer se vrací nazpět. Každá linka má svoji barvu a ta zastavuje na zastávkách uvedených v jízdním řádu. Tento systém přispívá udržitelnému cestovnímu ruchu a šetrné turistice.

4.1.3. Dopravní nehody cyklistů

I dopravní nehody cyklistů jsou monitorovány a to za využití centrální evidence. V souladu se stoupaním počtu jízdních kol v provozu, stoupá i počet nehod. Ve statistikách mají cyklisté smutné sloupečky. Jsou oproti autům vystaveni zvýšenému riziku nehodovosti. Jejich nevýhodou je velikost a nejsou uzavřeni v žádné deformační zóně. Ve skutečnosti je riziko více než desetkrát vyšší. V roce 2002 a 2003 byl zaznamenán největší počet dopravních nehod s účastí cyklistů.

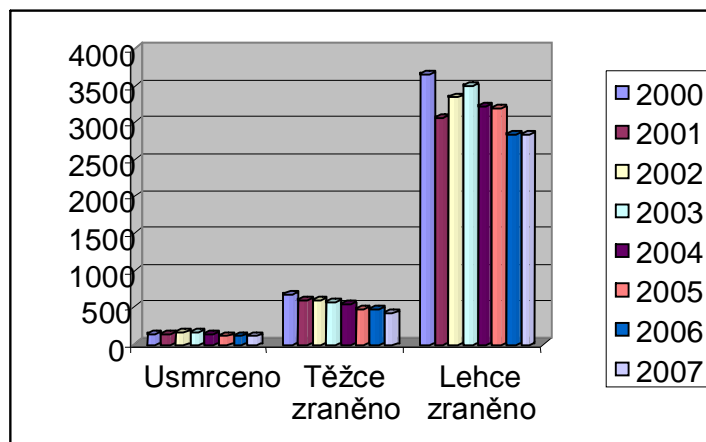
V rámci „Výzkumu zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích pomocí dopravně - inženýrských opatření a dopravně - organizačních opatření“ bylo zjištěno, že většinu nehod (68 %) zaviní muži, jejichž průměrný věk je 44 let. Na nehodovost má velký vliv alkohol, ten byl prokázán v 16,7 % případů. Velmi častým zraněním bylo poranění hlavy. V průzkumu byly zjištěny některé příčiny nehod. Ve 42 % se jednalo o srážku s automobilem a ve 27 % o pád z kola. Na základě průzkumu bylo možné konstatovat, že není běžné používání cyklistické přílby a že každý šestý těžce poraněný cyklista ve sledované skupině byl pod vlivem alkoholu.

Tabulka č. 2: Celkový počet dopravních nehod s účastí cyklistů a jejich následků v ČR

Rok	Celkový počet DN s účastí cyklistů v ČR	Následky cyklistů		
		Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2000	5 679	151	667	3 645
2001	4 707	141	599	3 082
2002	5 084	159	589	3 341
2003	5 163	159	576	3 497
2004	4 850	131	558	3 229
2005	4 617	115	476	3 208
2006	4 185	110	480	2 848
2007	4 217	115	418	2 829

Zdroj: OPAVOUNAKOLE.INFO [online], 2009

Graf č. 1: Celkový počet dopravních nehod s účastí cyklistů a jejich následků v ČR



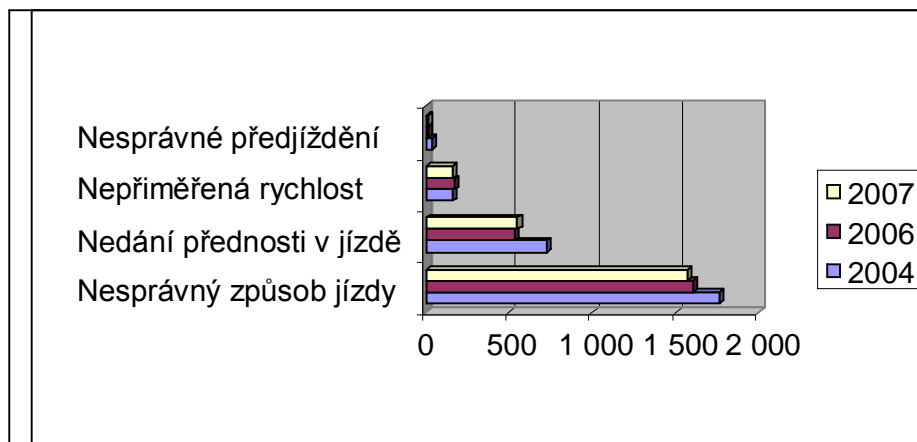
Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 3: Hlavní příčiny nehod cyklistů

Příčina nehody	Počet nehod		
	2004	2006	2007
Nesprávný způsob jízdy	1 766	1 610	1 581
Nedání přednosti v jízdě	732	533	553
Nepřiměřená rychlost	166	179	160
Nesprávné předjíždění	34	20	20

Zdroj: Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online], 2009; BESIP [online], 2009; Ústřední automotoklub České republiky [online], 2009

Graf č. 2: Hlavní příčiny nehod cyklistů



Zdroj: vlastní zpracování

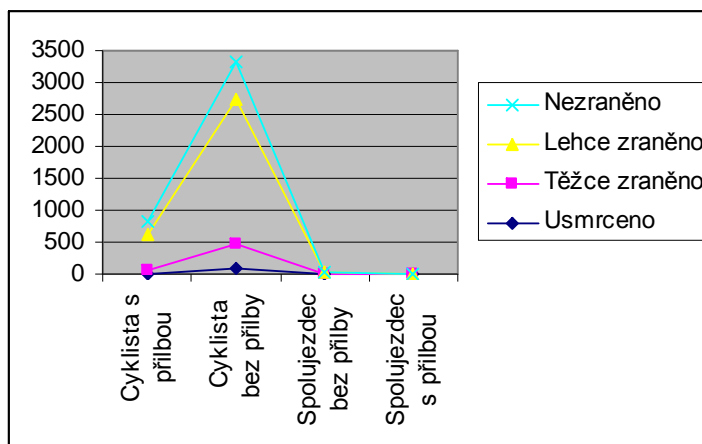
Nejčastější příčina nehod u cyklistů je stejná jako u řidičů motorových vozidel. Jedná se o nedostatečné věnování pozornosti řízení vozidla a o neovladnutí jeho řízení, které jsou také příčinami nejtragičtějšími.

Tabulka č. 4: Dopravní nehody cyklistů v roce 2007

	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno
Cyklista s přilbou	12	55	549	221
Cyklista bez přilby	90	373	2 283	568
Spolujezdec bez přilby	0	3	17	9
Spolujezdec s přilbou	1	0	6	4
Celkem	103	431	2 855	802

Zdroj: Autoklub České republiky [online], 2009

Graf č. 3: Dopravní nehody cyklistů v roce 2007



Zdroj: vlastní zpracování

▪ Bezpečnost

Bezpečnosti jízdy cyklistů se přikládá velký význam.

Konají se různé preventivní akce, týkající se zejména vybavení cyklisty a jeho jízdního kola. Zdůrazňují, že cyklista by za jízdy měl mít na hlavě správně připevněnou přilbu, nohy na šlapkách a ruce na řídítkách. Přibližují také zásady chování na silnicích, které by měl znát každý, než se vydá do silničního provozu. Na těchto akcích se to učí už malé děti, u kterých je důležité, aby jim rodiče byli příkladem.

Cyklista by vedle pravidel silničního provozu měl znát i povinné vybavení předepsané zákonem. *Technické požadavky* na jízdní kolo nalezneme v příloze č. 10.

Zvláštní pozornost věnujeme nošení *ochranné přilby*. Nikdy bychom ji neměli zanedbávat. Od roku 2006, v souvislosti s novelou zákona č. 361/2000 Sb., má občan povinnost jezdit v přilbě do 18 let. Její používání se doporučuje všem, protože tím předcházíme těžkým zraněním. Statistiky dokazují, že lidé, kteří mají přilbu schváleného typu za jízdy a mají ji řádně připevněnou, nepodléhají tolika zraněním. Helma má být z tvrzeného polystyrenu potaženého pevnou skořepinou a s větracími otvory. Její tvar by měl být protáhlý, aby při pádu do zadu chránil týl.

▪ První pomoc

K úrazu na kole můžeme přijít velmi snadno, ať už na veřejné komunikaci nebo v terénu. Proto je velmi dobré s sebou vozit cyklolékárničku. Ta by měla obsahovat: náplast, obvaz, resuscitační roušku, trojčípý šátek a desinfekci. Poskytnutí první pomoci včas je velmi důležité. Čím dříve ji poskytneme, tím menší budou následky.

Neměli bychom přeceňovat své fyzické síly. Trénovaný organismus vydrží více. Pro cyklistu je důležitý odpočinek, protože po namáhavém vysílení nastává únava. Pokud je únava velká může dojít k úplnému vyčerpání.

4.2. Dotazníky

V tomto průzkumu byli osloveni lidé na území České Kanady, konkrétně ve třech největších střediscích- Kunžak, Slavonice, Nová Bystřice. Více lidí bylo tázáno ve Slavonicích a Nové Bystřici než v Kunžaku. Řekla bych, že to bylo způsobeno návštěvností měst. Tuto návštěvnost si zasloužily svojí velikostí a významností a to ať už historickou, přírodní či jinou. Lidem byli položeny dotazníky, podle kategorie, do které byli zahrnuti.

Dotazníky se vyskytovaly ve třech verzích:

- A- pro cyklisty, kteří se v České Kanadě vyskytovali za nějakým účelem, ale jejich bydliště je jinde
- B- pro cyklisty, kteří mají bydliště v České Kanadě
- C- pro starosty, zaměstnance infocenter, cyklosportů a stravovacích i ubytovacích zařízení

Vzory dotazníků nalezneme v přílohách 5, 6 a 7.

Dotazník A byl položen 94 cyklistům, dotazník B 106 cyklistům a dotazník C 11 lidem. Takže celkem bylo položeno 211 dotazníků.

Dotázáno bylo 108 žen a 103 mužů. Snažila jsem se, aby poměr byl vyrovnaný.

U dotazníků A a B byl dotazovaný věk. Průměrný věk byl 32,5 let.

U cyklistů s dotazníkem A jsem se ptala na dobu jejich předpokládaného pobytu a ta byla v průměru jeden týden.

Ve výsledcích se mluví pouze o dotazovaných třech skupinách. Většina oslovených osob odpověděla na všechny otázky.

Tento průzkum může být ovlivněn spoustou vlivů. Mohla jsem vytvořit větší věkový rozsah. Místní lidé byli většinou z okruhu mých známých. Určitě nebyly osloveny všechny různé skupiny. Ale myslím, že každý průzkum má své úskalí. A všem vlivům bychom se určitě nevyhnuli, i kdybychom je potlačovali.

▪ **shrnutí - vyhodnocení**

Každý dotazník byl vyhodnocen zvlášť. Výsledky byly sestaveny do tabulek a na jejich základě vypracovány grafy.

Celkový komplet tabulkového a grafického vyhodnocení obsahuje příloha 12.

4.2.1. Návštěvnost území

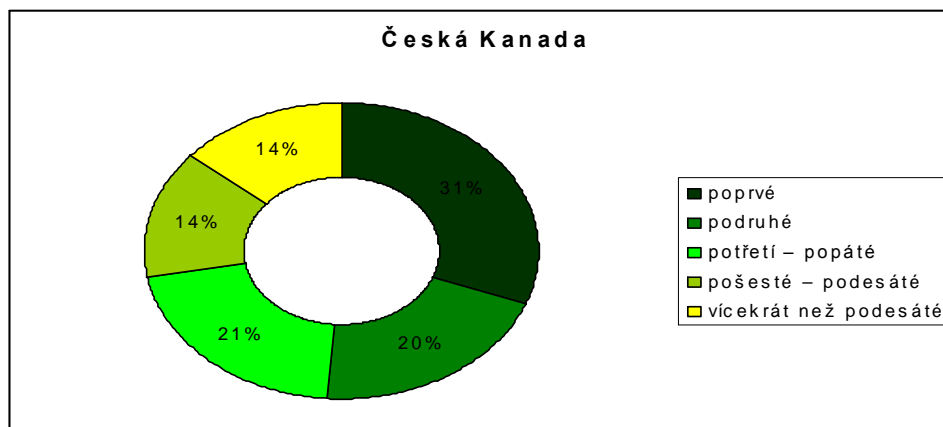
Většina cyklistů, kteří nejsou místní, byli na území poprvé. Tato skupina cyklistů tvoří 30,9 %.

Tabulka č. 5: Srovnání opakované návštěvnosti cyklistů České Kanady

Česká Kanada		
poprvé	29	30,9 %
podruhé	19	20,2 %
potřetí – popáté	20	21,3 %
pošesté – podesáté	13	13,8 %
vícekrát než podesáté	13	13,8 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 4: Srovnání opakované návštěvnosti cyklistů České Kanady



Zdroj: vlastní šetření

Ale celých 91,5 % je přesvědčeno o tom, že se chce na území někdy vrátit. Také místní se domnívají, že se sem lidé rádi vracejí (70,9 %).

V České Kanadě byla téměř polovina cyklistů (45,9 %) s rodinou. Zbytek s přáteli, partnerem či partnerkou.

Většina cyklistů (73,4 %) Českou Kanadou pouze neprojížděla, ale byla v ní ubytována a v jejím prostředí podnikala cyklovýlety.

Pokud by místní cyklisté měli cykloturisty nalákat na Českou Kanadu, tak především na slavnické podzemí, sgrafita, věž a zbytek památek, také na dílny či jarmark.

Do Nové Bystřice by je poslali na golf nebo úzkokolejku. Za zhlédnutí určitě stojí i hrad Landštejn a bývalá osada Pffafenschlag. Také by zajisté zmínili přírodní krásy nebo cyklistický terén. A na závěr třeba koupání ve Zvůli.

Příroda je také hlavním důvodem jejich návštěvy, alespoň to tvrdí 41,3 % dotázaných. Líbí se jim v ní ten klid a samozřejmě cyklistické trasy. Hrad Landštejn vynechal také jen málo kdo. Stejně jako slavnické podzemí.

Ovšem zklamal je zámek v Nové Bystřici i zámek v Českém Rudolci.

Slavnické podzemí je jednou z nejstarších částí města. V rulovém skalním masívu vznikl unikátní systém podzemních chodeb v 16 století. Nejprve byly pod domy vyhloubeny sklepy. Později došlo k jejich propojení chodbami, které odváděly vodu. Slavnický podzemní komplex je unikátní technickou památkou. Od roku 1998 je asi 130 metrů chodeb zpřístupněno veřejnosti.

Maříž je vesnice, ve které se ručně maluje keramika. Každý kus je jedinečným originálem. Každý si zde může namalovat svůj vlastní hrníček.

Obrázek č. 8: Originál keramika



Zdroj: vlastní dokumentace

Obrázek č. 9: Keramika Maříž



Zdroj: vlastní dokumentace

Golfový komplex se nachází v nádherné nedotčené přírodě v blízkosti rakouských hranic. Nalezneme zde 2 hřiště, jedno 9-ti jamkové a druhé mistrovské 18-ti jamkové.

Obrázek č. 10: Golfový areál



Zdroj: vlastní dokumentace

Úzkokolejka je unikátní technická památka. Trať z Nové Bystřice do Jindřichova Hradce je dlouhá 33 kilometrů, jezdí na ní motorový vláček a v létě dokonce parní.



Zdroj: vlastní dokumentace

Landštejn je jedna z nejlépe dochovaných hradních zřícenin. Hrad byl ve třináctém století postaven v románském slohu. V roce 1771 vyhořel po úderu blesku. Částečné rekonstrukce se dočkal až v sedmdesátých letech dvacátého století.

Obrázek č. 12: Hrad Landštejn



Zdroj: vlastní dokumentace

Pffafenschlag byla ves vystavená ve třináctém století a zanikla v době husitských válek. Ve dvacátém století došlo k odkrytí zbytků zaniklé středověké vsi. Některé z nalezených předmětů můžeme vidět ve slavnickém muzeu.

Rekreační oblast s rybníkem, který má na svém dně roztroušené balvany se nazývá *Zvůle*.

Zámek v Českém Rudolci byl přestavěn do stylu anglické novogotiky. Pro jeho pozoruhodný vzhled se mu říká „*Malá Hluboká*“. V dnešní době je zámek ve velmi špatném stavu.

Obrázek č. 13: „Malá Hluboká“



4.2.2. Informace

Názor na prezentaci území České Kanady je o trochu lepší než průměr. Ale domnívám se, že většina občanů České republiky ví, kde se toto území rozkládá.

Místní cyklisté se z 65,0 % domnívají, že mají v hlavním středisku dostatečně vybavené infocentrum. Je to i tím, že v Kunžaku infocentrum nemají. Takže z obyvatel, kteří mají ve své lokalitě infocentrum, schvaluje jeho vybavenost 88,4 %.

Poprvé získávali cyklisté informace o území z 35,1 % od známých, přátel či příbuzných, dále z 20,2 % z map a průvodců. A v dnešní době techniky 26,6 % cyklistů se dozvědělo o České Kanadě z internetu.

Na území návštěvníci už shromažďují informace povětšinou z místních map a průvodců (31,1 %), informačních center (20,8 %) a nebo se řídí vlastními zkušenostmi (21,7 %). Je také hodně lidí, kteří uvádějí, že informace nezískávají. Že jezdí tak zvaně „na slepo“.

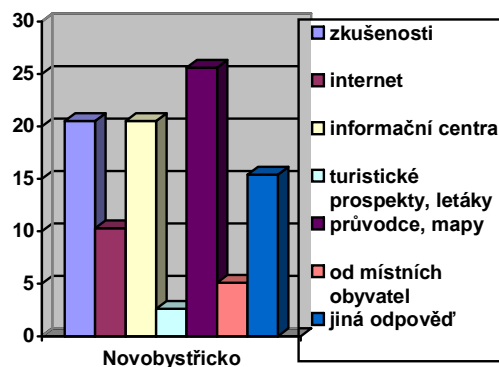
Zdroj: vlastní dokumentace

Tabulka č. 6: Srovnání nejčastějších zdrojů informací po dobu pobytu v lokalitě Novobystřicko

	Novobystřicko	
zkušenosti (moje nebo lidí, s kterými tu jsem)	8	20,5 %
internet	4	10,3 %
informační centra	8	20,5 %
turistické prospekty, letáky	1	2,6 %
průvodce, mapy	10	25,6 %
od místních obyvatel	2	5,1 %
jiná odpověď	6	15,4 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 5: Srovnání nejčastějších zdrojů informací po dobu pobytu v lokalitě Novobystřicko



Zdroj: vlastní šetření

Každé území by se mělo nějakým způsobem prezentovat. Jde jen o to jak. Dobrou možností je využití informačních letáků, které slouží široké veřejnosti. Mnoho z nich nalezneme v informačních centrech. Při různých prohlídkách můžeme obdržet tištěné průvodce.

Webové stránky jsou účinnou a efektivní formou reklamy. Výhodou propagace na www stránkách je možnost pravidelných aktualizací, na které by se nemělo v žádném případě zapomínat.

4.2.3. Ubytování

Pokud se cyklisté v dané lokalitě mají ubytovat, volí různé formy. Vyhrál by asi kemp, ale ani pronajatá chata či chalupa nezaostává. Spíše je to na povaze lidí.

Obrázek č. 14: Hostinec – Penzion U Točíka v Kunžaku



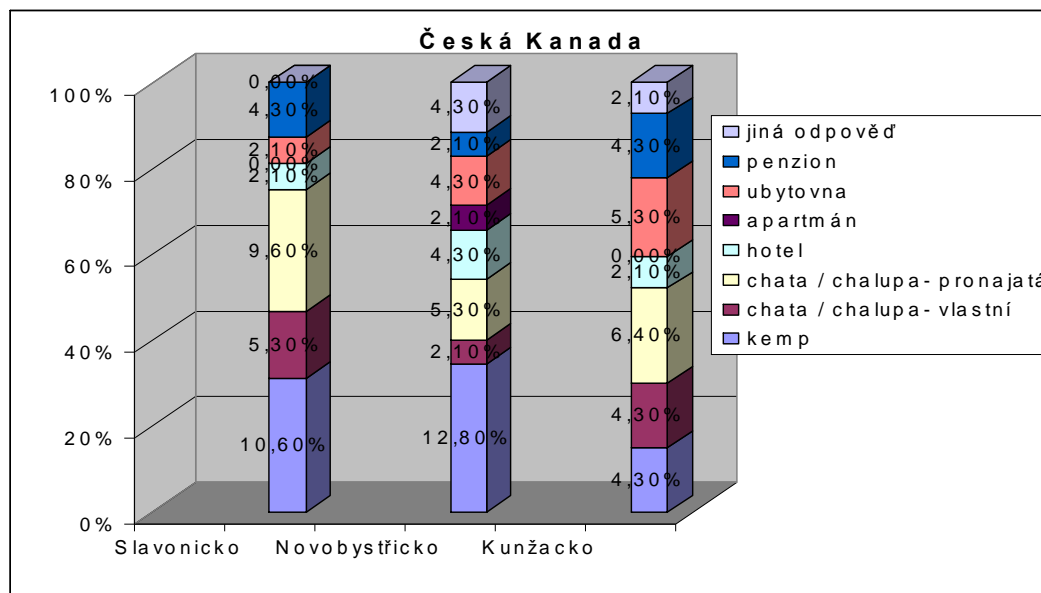
Zdroj: vlastní dokumentace

Tabulka č. 7: Srovnání nejčastějších ubytování cyklistů při návštěvě České Kanady v jednotlivých lokalitách

	Slavonicko		Novobystřicko		Kunžacko	
kemp	10	10,6 %	12	12,8 %	4	4,3 %
chata / chalupa- vlastní	5	5,3 %	2	2,1 %	4	4,3 %
chata / chalupa- pronajatá	9	9,6 %	5	5,3 %	6	6,4 %
hotel	2	2,1 %	4	4,3 %	2	2,1 %
apartmán	0	0,0 %	2	2,1 %	0	0,0 %
ubytovna	2	2,1 %	4	4,3 %	5	5,3 %
penzion	4	4,3 %	2	2,1 %	4	4,3 %
jiná odpověď	0	0,0 %	4	4,3 %	2	2,1 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 6: Srovnání nejčastějších ubytování cyklistů při návštěvě České Kanady v jednotlivých lokalitách



Zdroj: vlastní šetření

Když zde tázání bodovali ubytování, tak mu z pěti bodů dali 3,3. Srovnám-li však místní s cizinci v tomto území, tak místní udělovali vyšší hodnocení.

4.2.4. Cyklistické trasy

Trasám byly udělovány body od jednoho do pěti. Pět bodů bylo nejvíce. Tak například terénu udělilo nejvíce

Obrázek č. 15: Směrové tabule

V průměru mu Údržba a také 3,1 bodů. ale od ostatních body. 3,2 body pro cyklisty, cykloporty, kola, veřejné tom byla



Zdroj: vlastní dokumentace

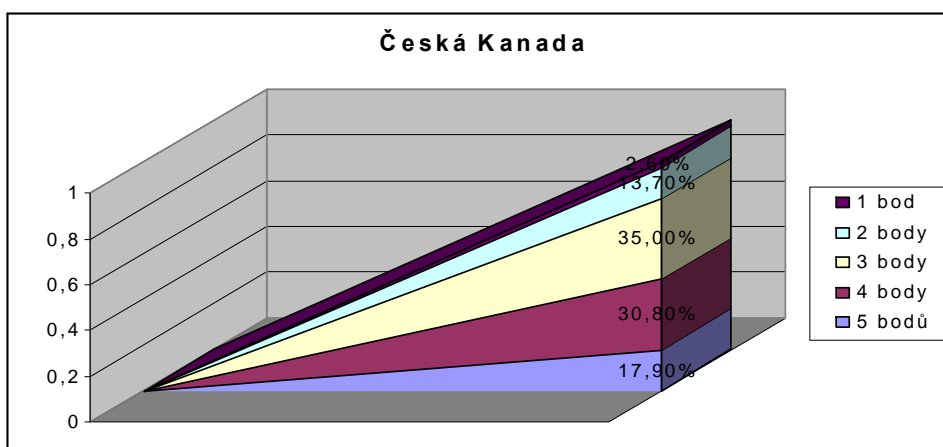
možných bodů 30 lidí. pak připadlo 3,1 bodů. bezpečnost tras získala Od místních sice 3,2 bodů, neobdržela ani celé tři obdržely zařízení a služby jakými jsou například bankomaty, stojany na WC a další. Nejlépe na četnost s 3,4 body.

Tabulka č. 8: Porovnání názoru místních tázaných obyvatel na četnost cyklistických tras v České Kanadě

Česká Kanada		
5 bodů	21	17,9 %
4 body	36	30,8 %
3 body	41	35,0 %
2 body	16	13,7 %
1 bod	3	2,6 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 7: Porovnání názoru místních tázaných obyvatel na četnost cyklistických tras v České Kanadě



Zdroj: vlastní šetření

Česká republika má dobře rozvinutou síť cyklistických tras. Jednou z nejhustších oblastí sítě jsou jižní Čechy. Každá cyklistická trasa by měla být udržovaná. Obtížnost tras se zvyšuje směrem k pohraničí s členitostí terénu. Jízda v terénu jistě zatěžuje celé tělo. V oblasti České Kanady musíme mnohdy překonat značná převýšení, proto se pro tento terén spíše doporučuje horské kolo. Toto kolo klade poněkud odlišné nároky na techniku jízdy.

4.2.5. Cyklotrasy a cykloturistické trasy

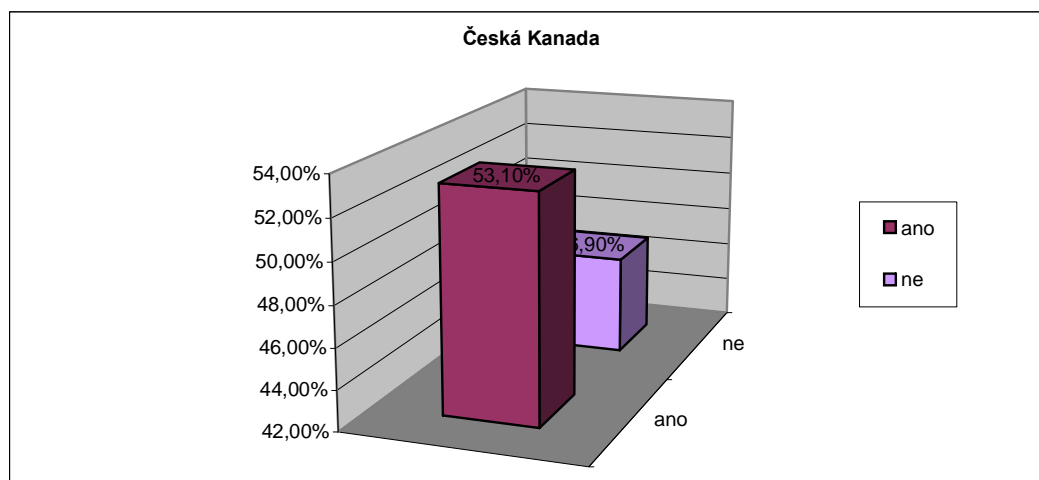
Dotazovaní odpovídali o trochu více, že znají rozdíl mezi cyklotrasami a cykloturistickými trasami - z 53,1 %. Když ovšem měli rozdíl vysvětlit, tak už to věděl málokdo. Takže lidé i když si myslí, že to ví, tak ne vždy je to pravda.

Tabulka č. 9: Porovnání znalosti dotazovaných lidí o rozdílu mezi cyklotrasami a cykloturistickými trasami v České Kanadě

Česká Kanada		
ano	112	53,1 %
ne	99	46,9 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 8: Porovnání znalosti dotazovaných lidí o rozdílu mezi cyklotrasami a cykloturistickými trasami v České Kanadě



Zdroj: vlastní šetření

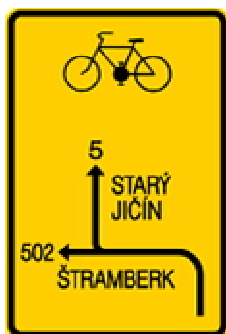
Rozdíl v cyklotrasách a cykloturistických trasách je v tom, kudy vedou. Samozřejmě následkem toho mají odlišné značení tras.

- Cykloznačení

Veškeré cyklistické značení má žlutou podkladovou barvu. Značení zajišťuje snadnější orientaci pohybu v přírodě. V České republice se o pásové značení stará Klub českých turistů.

Cyklotrasy vedou po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Pro jejich značení se využívají tři základní cykloznačky. Nalezneme je na trase před každou křižovatkou či odbočkou. Na každé cykloznačce musí být číslo dané trasy a symbol kola. Na směrových tabulkách najdeme i kilometrovou vzdálenost k napsanému cíli.

Obrázek č. 16: Základní cykloznačky



IS 20

Návěst před křižovatkou



IS 19d

Směrová tabule (s dvěma cíli)



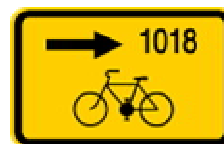
IS 21a

Směrová tabulka (přímo)



IS 21b

Směrová tabulka (vlevo)



IS 21c

Směrová tabulka (vpravo)

Zdroj: Klub českých turistů [online], 2009

Cykloturistické trasy jsou určeny spíše pro horská kola a vedou po horších lesních nebo polních cestách, prostě terénem. Značky mají rozměry 14 x 14 cm s krajními žlutými pásy. Prostřední pás je červený, modrý, zelený nebo bílý. Pásové značení zahrnuje také cykloturistickou šipku a směrovku.

Obrázek č. 17: Pásové značky cykloturistických tras



Cykloturistická značka a šipka



Cykloturistická směrovka

Zdroj: Klub českých turistů [online], 2009

4.2.6. Jízdní kolo

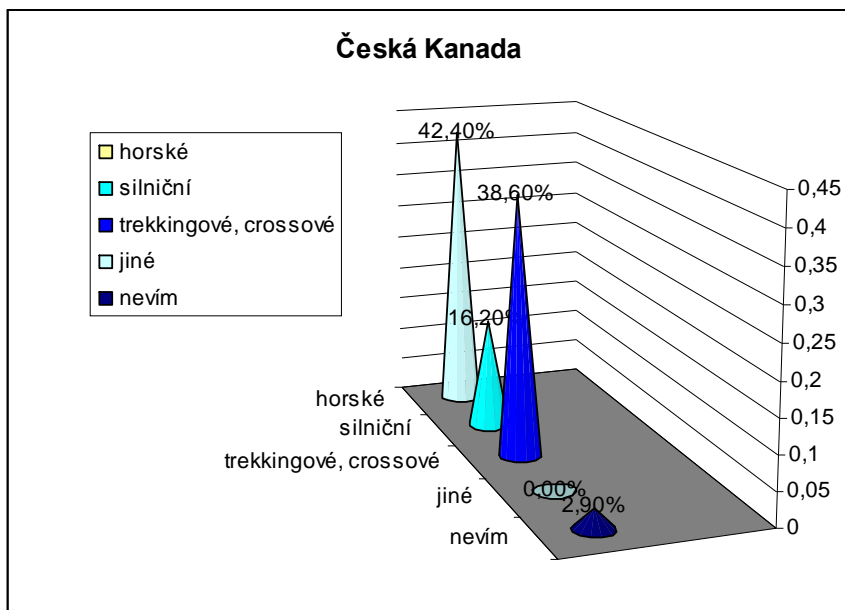
Jízdní kolo je základní součástí cyklisty. Nejtýpčtější používané druhy kol v České Kanadě jsou horská (42,4 %) a trekkingová či crossová (38,6 %). Nejpoužívanější druh kola určitě odpovídá místnímu terénu.

Tabulka č. 10: Porovnání používaných typů kol cyklistů v České Kanadě

Česká Kanada		
horské	89	42,4 %
silniční	34	16,2 %
trekkingové, crossové	81	38,6 %
jiné	0	0,0 %
nevím	6	2,9 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 9: Porovnání používaných typů kol cyklistů v České Kanadě



Zdroj: vlastní šetření

Z lidí vyplňující dotazník C vlastní jízdní kolo až na jednu osobu všichni. Z toho vyplývá i to, že ho má většina obyvatel a proto možnost vykonávat tento sport má mnoho lidí. 62,0 % dotazovaných lidí jezdících na kole ho používá převážně k tomu typu cyklistiky, ke kterému je určené.

- Druhy kol

- Silniční kola*

Kolo je uzpůsobené pro neefektivnější jízdu po silnicích. Tato kola jsou lehká s velkými průměry kol a úzkými plášti, které mají minimální vzorek. Posed jezdce je v předklonu.

- Trekkingová a crossová kola*

Tyto kola jsou něco mezi silničními a horskými koly, se středně silnými pneumatikami a hrubším vzorkem. Posed by měl být vzpřímenější.

Trekkingové kolo se nebrání pohybu na silnici a zároveň se přizpůsobí terénu. Průměr kola odpovídá kolům silničním a rám není tak robustní jako u kola horského.

Crossové kolo je obdobou trekkingového, více určeného pro jízdu v terénu. U crossových kol se objevuje i přední odpružená vidlice a odpružené sedlovky.

- Horská kola - MTB (mountain bike)*

Tento druh je typický pro jízdu v terénu k překonávání překážek. Horské kolo je charakteristické robustní konstrukcí rámu, menším průměrem kol a širokým pláštěm s výrazným vzorkem. Většinou se u něj nesetkáme s blatníky a širší řídítka umožňují snadnější ovládání. Posed na kole je vzpřímený.

- Speciální*

Kola, která se používají pro okrajové nebo závodní cyklistické disciplíny. Jsou na ně kladeny specifické nároky a jejich rozmanitost.

4.2.7. Životní prostředí

Podle většiny lidí je environmentální dění na stejné nebo na lepší úrovni než dříve.

Obrázek č. 18: Přírodní úkaz



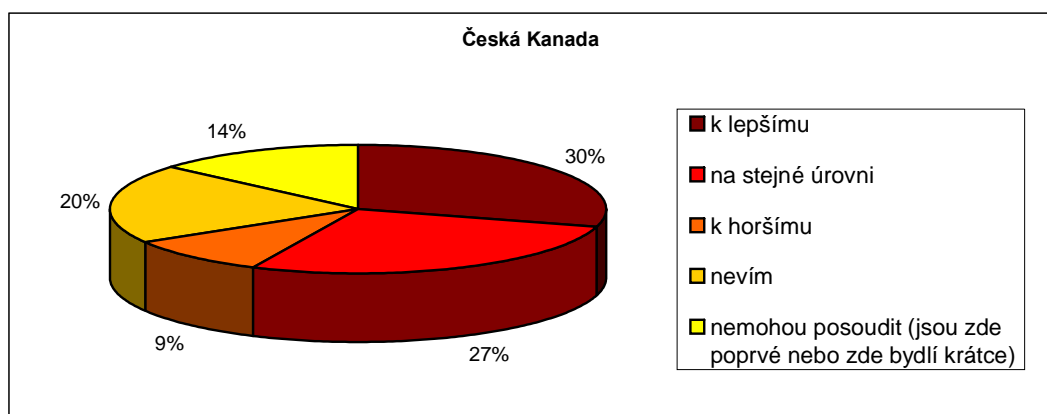
Zdroj: vlastní dokumentace

Tabulka č. 11: Porovnání názoru na změny životního prostředí v posledních letech v České Kanadě

Česká Kanada		
k lepšímu	62	29,4 %
na stejné úrovni	58	27,5 %
k horšímu	20	9,5 %
nevím	42	19,9 %
nemohou posoudit (jsou zde poprvé nebo zde bydlí krátce)	29	13,7 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 10: Porovnání názoru na změny životního prostředí v posledních letech v České Kanadě



Zdroj: vlastní šetření

▪ Přírodní zajímavosti

- Šibeník - 732 m. n. m., vrch tvořený dvojslídou žulou se skalními tvary se vyznačuje izolovanými skalkami, žulovými balvany a skalními bloky.

- Vysoký Kámen – 738 m.n. m., nejvyšší bod Vysokokamenské vrchoviny. Na vrcholu se nachází skalisko s balvany.

- Trojmezí (Dreiländerstein) - hraniční kámen na styku Čech, Moravy a Dolního Rakouska.

Obecně platí, že čím větší je obec a hustota osídlení, tím horší je i životní prostředí. Abychom mohli v přírodě nacházet krásné přírodní útvary, musíme ji chránit. Různé krajiny na nás působí odlišným způsobem. Vidíme-li poprvé nějakou neznámou krajinu, může být pro nás zajímavá novými pohledy. Různorodost, barevnost a členitost krajiny vytváří její estetickou hodnotu.

Podle zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. je přírodní park krajinný ráz

s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není chráněn podle zvláště chráněných území a je zřízen orgánem ochrany přírody, obecně právním předpisem. V České republice bylo k 1. 1. 1999 114 přírodních parků. Jejich posláním je sladit zájmy ochrany přírody s možností využívat rekreační potenciál oblasti.

4.2.8. Mikroregion – přínos, zlepšení, finance

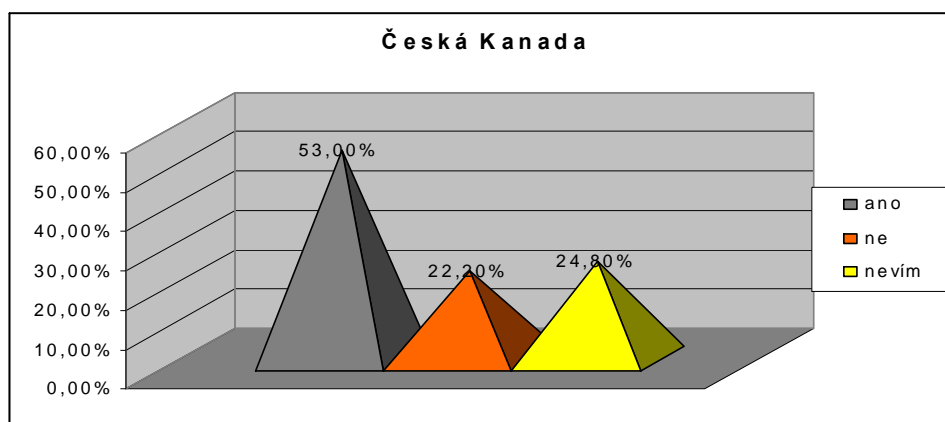
Že jsou cyklisté pro jejich mikroregion přínosem si myslí celých 53,0 % tázaných cyklistických obyvatel České Kanady.

Tabulka č. 12: Porovnání názorů místních obyvatel, zda jsou cyklisté pro Českou Kanadu přínosem

Česká Kanada		
ano	62	53,0 %
ne	26	22,2 %
nevím	29	24,8 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 11: Porovnání názorů místních obyvatel, zda jsou cyklisté pro Českou Kanadu přínosem



Zdroj: vlastní šetření

Na zlepšení pro cyklisty se pracuje díky prováděným revizím. Technické služby se snaží udržovat pořádek na stezkách.

Město se snaží o začlenění do cestovního ruchu jak prezentací území, tak získáváním grantů, starostí o kempy a provozováním půjčoven kol. Nová Bystřice se chlubí i tím, že je členem Nadace pro Jihočeské cyklostezky.

Peníze na cyklistiku město vydává hlavně na údržbu cest a opravy značení. Město Slavonice má podané žádosti o granty na dva projekty za čtrnáct milionů korun českých. Slavonice se řadí mezi Sdružení pohraničních obcí a měst.

Turistický průmysl může tedy přispět, na ochranu přírodně hodnotných území a míst světového kulturního a přírodního bohatství, prostřednictvím přímých finančních dotací, příspěvků na zlepšení infrastruktury i managementu.

4.2.9. Evropská unie

Že se pro Českou Kanadu něco změnilo vstupem do Evropské unie, si myslí 52,6 %, ale celých 42,2 % si myslí, že ne.

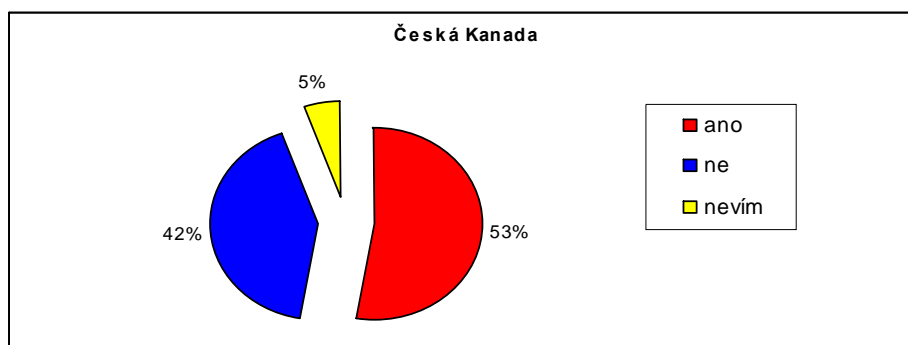
Změnu lidé především vidí v tom, že mají volný průjezd přes hranice a mohou se bez problému podívat do Rakouska. Potom také ve značení, rozšíření a úpravě tras a to díky dotacím z EU.

Tabulka č. 13: Porovnání názorů dotazovaných lidí na změny v České Kanadě po vstupu do EU

Česká Kanada		
ano	111	52,6 %
ne	89	42,2 %
nevím	11	5,2 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 12: Porovnání názorů dotazovaných lidí na změny v České Kanadě po vstupu do EU



Zdroj: vlastní šetření

Schengen je nejčastěji používán jako zkrácené označení tzv. schengenského prostoru – území států, na jejichž společných hranicích nejsou vykonávány hraniční kontroly. Dne 21. prosince 2007 se Česká republika stala součástí tzv. schengenského prostoru a zrušily se

kontroly osob na hranicích, které ji dělily od sousedních států. Stále se však musí dodržovat pravidla týkající se povinnosti prokázat v případě potřeby svou totožnost platným občanským průkazem nebo cestovním pasem během pobytu v jiném státě Evropské unii.

4.2.10. Den bez aut

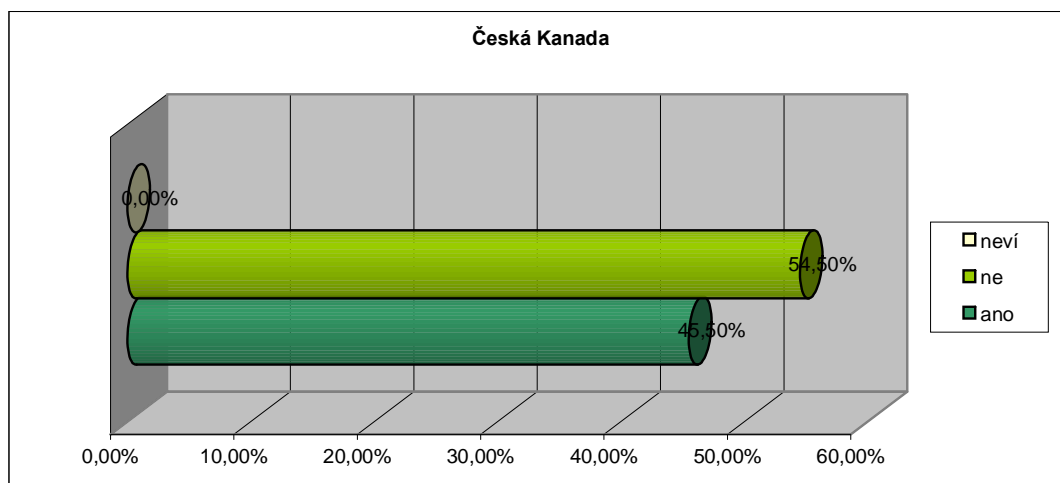
Otázka byla pokládána pouze starostům, v infocentrech, v ubytovacích i stravovacích zařízeních a v cykloportech. Odpovědi ano a ne byly téměř vyrovnané.

Tabulka č. 14: Porovnání účasti – neúčasti na Dnu bez aut

Česká Kanada		
ano	5	45,5 %
ne	6	54,5 %
neví	0	0,0 %

Zdroj: vlastní šetření

Graf č. 13: Porovnání účasti – neúčasti na Dnu bez aut



Zdroj: vlastní šetření

Den bez aut se slaví každoročně 22. září (někde ale v neděli kolem tohoto data). Akce má poukázat na přijatelnější způsoby dopravy a podpořit omezování městského automobilismu. V roce 2008 v ČR proběhl 16. ročník českého Dne bez aut. Začali jsme o sedm let dříve než v Evropě.

Jednou z nejvýznamnějších akcí, kterou v této oblasti pořádá Evropská komise, je Evropský den bez aut (22. září) a Evropský týden mobility (od 16. do 22. září).

4.3. Informační centra v České Kanadě

Tabulka č. 15: Informační centra v České Kanadě

Město	Název	Kontakt	Poznámka
Nová Bystřice	Informační středisko	Mírové náměstí 53, 378 33 Nová Bystřice info@novabystrice.cz +420384386909	---
Slavonice	Regionální informační centrum- informační středisko	náměstí Míru 480, 378 81 Slavonice i@slavonice-mesto.cz +420384493320 +420720280183	provoz celoroční, květen-září provoz denně

Zdroj: vlastní zpracování

Na území České Kanady se nacházejí pouze dvě infocentra a to ve Slavonicích a v Nové Bystřici. Myslím si, že ve Slavonicích ho navštíví více turistů, ale osobně bych preferovala novobystřické infocentrum. Kromě vybavenosti, zde nalezneme i příjemnou a velmi ochotnou obsluhu.

Obrázek č. 19: Označení infocenter



Zdroj: vlastní dokumentace

4.4. Ubytování v České Kanadě

Obrázek č. 20: Hotel Arkáda



Zdroj: vlastní dokumentace

V České Kanadě si turista může vybrat z různých možností přenocování – od stanů až po luxusní hotely. V území je dostatek hotelů, s různým počtem hvězdiček. Možná by stálo za to, kdyby bylo o něco více velkokapacitních ubytování. Ale myslím, že turisté jsou spokojeni a možnosti jsou dostatečné. Musíme si uvědomit, že cyklistika je bohužel jenom sezónní záležitostí a po zbytek roku provozovatele nenaplní kapacitu hotelů.

Každoroční nárůst cyklistů sledují na Slavonicku. Poznávají to v restauracích i hotelích či penzionech. Ve Slavonicích se to v létě koly jenom hemží. Proto zde má většina hotelů úschovnu kol. Téměř ve všech hotelech nám rovnou poskytnou informace o místních cyklotrasách. Z vlastních zkušeností nám poradí a doporučí podle

našich požadavků.

V lokalitě Slavonicka bych doporučila zavítat do slavonického tříhvězdičkového hotelu Arkáda, který je situován přímo na náměstí tohoto historického města. Dvoulůžkový pokoj pro dvě osoby nás vyjde na 980 Kč na noc. V hotelu se dají uschovat i kola.

V Nové Bystřici Vás zajisté upoutají propagace velmi známého hotelu Peršlák. Tento hotel sice už leží mimo vymezení Česká Kanady, ale jen o pár kilometrů. Nachází se u Nového Vojířova a pokud si opravdu přejeme komfort, tak je tento hotel tím pravým. Pokoj zde ale vyjde na 1680 Kč za noc. Tento hotel je bývalou budovou pohraniční stráže a před budovou stojí Kámen republiky s nakresleným obrysem Československé republiky a nápisem „Naše je a naše zůstane 21. 5. 1938“.

Katalog ubytování v České Kanadě nalezneme v příloze č. 11.

Obrázek č. 21: Lesní hotel Peršlák



Zdroj: vlastní dokumentace

▪ Stravování

S ubytovacími službami si spojujeme i stravování. Stravovat se můžeme v různých zařízeních, ať už je to restaurace, hostinec, bufet, bistro, občerstvení nebo kiosek, jídelní restaurační vozy i snack bar. V dnešní době jsou populární pizzerie. Večer se spíše vyráží do vináren, kaváren, pivnic a barů.

Hotely mají většinou vlastní hostinské zařízení se širokým sortimentem pokrmů základního stravování. Na cestách využíváme spíše bufetů, které nám zajišťují občerstvení.

4.5. Cykloobchody v České Kanadě

Obrázek č. 22: Cykloport U Čápů ve Slavonicích



Zdroj: vlastní dokumentace

Tabulka č. 16: Cykloobchody v České Kanadě

Město	Název	Kontakt	O víkendu	Poznámka
Kunžak	Půjčovna kol	Hradecká 160, 378 62 Kunžak +420602175516	So: 9:00-11:00 Ne: ---	---
Nová Bystřice	KG sport	Mírové náměstí 27, 378 33 Nová Bystřice +420602471634 +420608357177	zatím není v provozu	provoz až od května, servis a půjčovna kol
	Cyklo-ski- sport-servis Budošovi	Hradecká, 378 33 Nová Bystřice +420775350992 +420724350996	So: 8:30-11:30 Ne: ---	servis a půjčovna kol
Slavonice	Zámečnictví, železářství, cyklosport	Horní náměstí 538, 378 81 Slavonice +420603479245	So: 8:00-11:00 Ne: ---	opravy, náhradní díly, půjčovna kol
	Sport U Čápů	Jana Žižky 51, 378 81 Slavonice +420728828837 +420606133522	So: 9:00-18:00 Ne: 9:00-18:00	sportovní potřeby, cykloservis, půjčovna kol
Stálkov	Zámečnictví Kněžíček	Stálkov 16, 378 81 Slavonice +420384498692 +420723160259	---	cykloservis

Zdroj: vlastní zpracování

Cyklisté příliš nepotřebují technické zázemí. Většinu závad zvládnou opravit sami. Lepení na duši, náhradní duši nebo klíč je vhodné si vzít na delší cestu s sebou. Občas ovšem musíme cyklosport navštívit, ať už je to kvůli jarní kontrole a nebo nákupu náhradních dílů.

Krásný cyklosport se nachází ve Slavonicích. Ve sportu U Čápů nalezneme dokonce i cyklolékárníčku, která se vyskytuje málo. Otevřeno mají i v neděli a uvítá nás zde široký výběr cyklistických pomůcek. Podle mne je tento cyklosport perlou mezi obchody pro cyklisty v České Kanadě.

Obrázek č. 23: Poutací tabule na KG cyklosport v Nové Bystřici



Zdroj: vlastní dokumentace

4.6. Turistické známky v České Kanadě

Obrázek č. 24: Turistická známka České Kanady

Turistické známky jsou dřevěnými, kulatými vzpomínkami. Dnes jich je už více než 1 500. Svoji turistickou známku dostávají nejznámější přírodní, kulturní či historické památky, ale i místa, na které se neprávem zapomíná. Turistům slouží jako potvrzení o návštěvě a zároveň jsou jim suvenýrem. Můžeme je získat pouze na místech, ke kterým se vztahují. Každá známka je označena samostatným číslem.



Zdroj: vlastní dokumentace

Tabulka č. 17: Turistické známky v České Kanadě

Město	Číslo, název, kategorie	Místo sehnání
Landštejn	238 Landštejn hrad	hrad Landštejn (pokladna)
Maříž	1289 Maříž zámek	OÁZA Maříž, Maříž 21, 378 81 Slavonice
Nová Bystřice	351 Úzkokolejka Nová Bystřice technická památka	nádraží, Nová Bystřice, ulice Nádražní; infocentrum, Nová Bystřice, náměstí Míru
	617 Nová Bystřice historické město	infocentrum, Nová Bystřice, náměstí Míru
	1509 Česká Kanada ostatní	lesní hotel Peršlák, Nový Vojířov 90, Nová Bystřice; informační středisko Nová Bystřice
Slavonice	401 Slavonice historické město	infocentrum, Slavonice, náměstí Míru; městská věž, Slavonice, ulice Bož. Němcové; Keramo - suvenýry, Slavonice, náměstí Míru
	1127 Slavonice, pevnostní areál válečná památka	infocentrum, Slavonice, náměstí Míru; pevnostní areál, Slavonice

Zdroj: Turistické známky [online], 2009

Zajisté stojí za to všechny tyto památky navštívit. Znamka Česká Kanada je poměrně nová. Na trh přišla až v roce 2008.

Pevnostní areál Slavonice

Muzeum československého opevnění je dnes objekt vybudovaný v roce 1938 na obranu Československé republiky. Po celé jižní části České Kanady se táhne první linie tohoto opevnění.

Obrázek č. 25: Informační leták



Obrázek č. 26: Objekt opevnění



Zdroj: vlastní dokumentace

Zdroj: vlastní dokumentace

Obrázek č. 27: Turistické známky v České Kanadě



Zdroj: vlastní dokumentace

4.7. Cyklistické trasy v České Kanadě

Značené cyklotrasy vás provedou téměř panenskou krajinou v čistém prostředí.

4.7.1. Přehled místních cyklotras

Tabulka č. 18: Místní cyklotrasy České Kanady

32	Tučapy - Červená Lhota - J. Hradec - Horní Žďár - Dolní Žďár - Malíkov n. Než. - Nová Ves - Peršlák - Nová Bystřice - Albeř - Klášter - Landštejn - St. Město p. Landštejnem - Slavonice
1003	St. Město pod Landštejnem - Trojmezí - Maříž - Slavonice
1004	Slavonice - Stálkov - Matějovec - Český Rudolec - Peníkov - Vlastkovec - Slavonice
1006	Klášter - Filipov - Stříbrný vrch - Dobrotín - St. Město pod Landštejnem - Stálkov - rozcestí pod Vichrovým kopcem
1007	Peršlák - Nová Bytřice - Artoleč - Větrov - Návary - Veclov - Dobrohoř - St. Město pod Landštejnem
1008	Nová Bystřice - Mnišský rybník - ke hranicím (CLO) - Artoleč
1009	Rozcestí U Nové Vsi - Sedlo - Nový Vojíšov
1113	J. Hradec - Jindřiš - Malý Ratmírov - Strmilov - Zahrádky - Mrákotín - Telč
1115	Kunžak - rozcestí Pod Skalkou - rozcestí Pod Šibeníkem - Rožnov - Landštejn
1116	Kunžak - Klenová - Albeř
1117	Lásenice - Bílá - Číměř - Dobrá Voda - Senotín - Klenová - Rožnov - Matějovec
1118	Kunžak - Jalovčí - Olšany - Heřmaněč
1119	Dobrá Voda - Člunek - Lomy u Kunžaku - Zvůle - Mosty - Suchdol - Jalovčí
1241	J. Hradec - Otín - Hrutkov - Kačlehy - Kačležský rybník - Kunějov - Kaproun - Matějovec - Český Rudolec
1242	Kačlehy rozcestí - Hospříz - Krvavý rybník - Střížovice - Budkov - Strmilov - Olšany - Heřmaněč - Markvarec - Český Rudolec
1244	Na Jitrách - Lány u Kunžaku - Zvůle

Zdroj: Novadomus [online], 2009

4.7.2. Greenways Praha – Wien

První a nejznámější cyklotrasa v České republice. Tato dálková cyklotrasa spojuje dvě evropské metropole, Prahu a Vídeň. Vznikla za pomoci českoamerického sdružení Greenways-Zelené stezky. Na českém území je trasa dlouhá 350 km. Snaží se vyhnout silnicím s hustým provozem a přitom nevynechat turisticky atraktivní místa. Cyklotrasa prochází středními a

jižními Čechami, jižní Moravou a Dolním Rakouskem.

Úsek z Jindřichova Hradce přes Telč do Slavonic se nazývá Greenway řemesel a vyznání.

- o Základní údaje

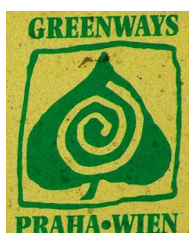
Délka cyklotrasy: 456 km

Obtížnost cyklotrasy: středně náročná

Doporučený typ kola: crossové kolo (trekking),

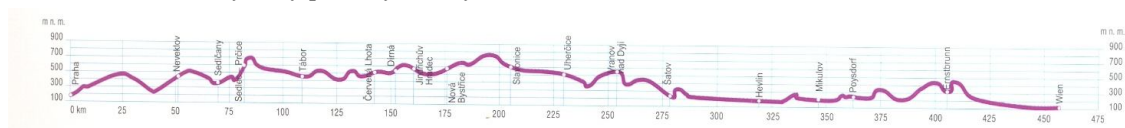
horské kolo (MTB)

Obrázek č. 29: Znak Greenways



Zdroj: vlastní dokumentace

Obrázek č. 30: Výškový profil cyklotrasy



Zdroj: SHOCart, spol. s.r.o., 2003

4.7.3. Naučné stezky

▪ *Graselova stezka* je romantická stezka, po které se pohyboval v devatenáctém století loupežník Johann Georg Grasel. Graselovy stezky vedou po obou stranách česko – rakouské hranice, území mezi jihočeskou Novou Bystřicí a jihomoravskými Novými Syrovicemi. Tvoří pět výletních letních okruhů: Slavonice – Dolní Balíkov (23 km), Vratěšín (7 km), Nové Syrovice (10 km) a Nová Bystřice (29 km). Hranici překračuje stezka vedoucí ze Slavonic do Dobersbergu (18 km). Stezka je značená žlutým kolečkem na hnědém podkladě, orámovaná bílým písmenem G.

Obrázek č. 31: Značení na stezce



Zdroj: vlastní dokumentace

Obrázek č. 28: Orientační mapka



Zdroj: SHOCart, spol. s.r.o., 2003

Graselova sluj- zajímavé seskupení balvanů, údajné místo úkrytu lupiče Grasele.

Graslstein- velký žulový balvan s koridorem, ke kterému se váže pověst o známém lupiči Graslovi.

- *Stezka 20. století* představuje historický vývoj místního regionu ve 20. století.

Stezka začíná v Nové Bystřici a má dva okruhy. Krátký

okruh měří 19 km a vede přes Reingers a Hirschenschlag zpět do Nové Bystřice. Dlouhý okruh měří 30 km, vede z Reingers přes turistický hraniční přechod Romava – Kalkberg do Starého Města pod Landštejnem a končí v Artolči, vesnici vzdálené 2 km od Nové Bystřice.

- *Textilní stezka* seznamuje cyklisty s vývojem textilnictví na Novobystřicku. Je dlouhá 25 kilometrů a začíná v Nové Bystřici. Stezka pak opisuje oblouk severovýchodním směrem a skrz krásnou krajinu se vrací zpět.

- *Stezka vyznání* ukazuje místa, kde víra zanechala svoje stopy. Pět naučných tabulí popisuje zásadní momenty dějin novobystřického regionu, které úzce souvisely s proměnami nejen křesťanského náboženství. Její start je u novobystřického kostela a končí u kostela v obci Klášter. Celková délka stezky činí necelých 50 km.

Obrázek č. 32: Johann Georg Grasel



Zdroj: vlastní dokumentace

5. DISKUZE

5.1. Diskuze s autory

Souhlasím s tím, že cestovní ruch ovlivňuje většinu obyvatel, jak uvádí i Janotka, 1999. Velký podíl na tom má určitě provozovaná turistika, pak můžeme mluvit o turistickém cestovním ruchu. Neuman et al., 2000 hovoří o tom, že hlavním motivem turistiky je kulturně poznávací složka. Do této složky patří především poznávání přírody, kulturních výtvorů i samotný život obyvatelstva. Každý rád poznáváme nějaké území, a když si můžeme sami určit jaké, je radost znásobená. V dnešní době vystupuje do popředí soft turismus, tedy takový, který minimalizuje dopady na životní prostředí. Pásková, Zelenka, 2002 za jeho základní principy považují maximální zapojení místních zdrojů a malokapacitní cestovní ruch.

Zájem o cyklistiku s celosvětovým trendem určitě roste, to si myslí i Soulek, Martinek, 2000. O tom, že cyklistika je ideálním sportem, a že je doporučována ve spojitosti s rehabilitací není pochyb, jak píše i Landa, Lišková, 2004. Pohyb, v dnešní době technologií, potřebujeme určitě všichni. A jízda na kole má určitě pozitivní vliv na naše zdraví a nepoškozuje životní prostředí, to se dočteme i od Neuman et al., 2000. Vyškovský, 1997 tvrdí, že nejrozšířenější a nejnámější je silniční cyklistika. To asi bude zatím pravda, ale podle mne je v dnešní době populárnější horská cyklistika, která nabývá velkého rozmachu.

Vyškovský, 1997 říká, že pro současný život je charakteristický nedostatek přímého kontaktu s přírodou. Bohužel, asi je pravda to že čím větší je město v němž žijeme, tím méně se do přírody dostaneme. Klub českých turistů Praha, 2000 charakterizuje Českou Kanadu jako přitažlivou krajinu s pěknými přírodními scenériemi, pro kterou jsou charakteristické rozsáhlé lesy, místy se vyskytující žulové balvany a četné rybníky. Ten, kdo zde někdy byl, toto může určitě jen potvrdit. Většina lidí si tuto oblast České republiky zamilovala. Česká Kanada byla v roce 1994 vyhlášena přírodním parkem zajisté z podnětného důvodu. Její přírodní krásu zvyšuje i přírodní rezervace Hadí vrch.

5.2. Diskuze k výsledkům dotazníků

Většina lidí, co na území zavítala, se chce někdy vrátit. Ani se nedivím tomu, že krajinu s takovými přírodními a kulturními hodnotami chtějí znovu navštívit.

88,4 % lidí, kteří mají ve své lokalitě infocentrum, schvalují jeho vybavenost. Ano, také si myslím, že v dnešní době, je většina infocenter na dobré úrovni. Že se informace o území dozvídají cyklisté od známých, přátel či příbuzných je pochopitelné. A stejně tak, že s rozvojem

techniky, předběhly mapy a průvodce www stránky. Pro informovanost v území stále vítězí mapa. Ovšem, vždyť nemůžeme být stále on-line.

Jak možnosti ubytování, tak náročnost lidí je rozmanitá. Osobně bych volila stan v kempu jako většina lidí, ale každý ať si dopřeje, to co má rád, když to možnosti dovolují.

Cyklistický terén byl hodnocen jako průměrný. Podle mne je velmi různorodý a každý si zde může najít to, co mu vyhovuje. Takže osobně bych se mu nebála udělit 5 bodů, nejvyšší možný počet.

Cyklotrasy a cykloturistické trasy lidé moc nerozdělují. Prostě nasednou na kolo a jedou. Nepotřebují vědět jaký je v trasách rozdíl, pokud zvládnou jakýkoliv terén a mají k tomu upravené kolo.

V druhu kola vyhrálo u dotazovaných cyklistů horské kolo. Musím uznat, že zde si ho člověk může opravdu užít, takže jen hodně sil.

Většina lidí se domnívá, že životní prostředí zůstává na stejné úrovni nebo se lepší. Určitě se o něj staráme více než kdysi, ale také jej více poškozujeme. Snažíme se dopady poškození zmírňovat. Pozitivní je, že životní prostředí neklesá na horší úroveň.

Cyklisté jsou pro města České Kanady zajisté přínosem, myslí si to 53 % dotazovaných lidí. Možná přispívají k ničení krajiny kolem nás, ale bez nich by nešel do území určitý tok financí, který je výrazně znát. Místní obce se snaží o začlenění do cestovního ruchu, i když některým občanům to nepřipadá dostačující.

Evropská unie určitě přispěla k tomu, že v území se setkáváme více s cizinci a i k tomu, že my více vyjíždíme za hranice.

Den bez aut má svůj význam. Zrovna v tento den můžeme využít toho, že vyndáme kolo místo auta. Spousta lidí ovšem neví, kdy tento den je a nebo se domnívají, že bez auta fungovat nemohou. Velké procento lidí by zajisté mohlo vyměnit kolo za auto alespoň tento jeden den v roce, jen kdyby jich tak bylo více.

5.3. Doporučení pro praxi

Města by se měla starat o cyklistiku ve svém městě a okolí. Ať už lidé, kteří v tomto oboru pracují nebo místní obyvatelé. Ve městě je vhodné mít cyklistický tým pracovníků v čele s koordinátorem. Tím může být příslušný odbor na úřadě nebo nějaká organizace či sdružení. Tento tým by se měl důkladně věnovat studiu a přípravě budované sítě cyklistických tras. Vždy má mít situaci pod kontrolou. Určitě není na škodu konzultovat postupný vývoj tras s lidmi, kteří cyklistiku sami provozují. Místní obyvatelé pak mohou přispět tím, že trasy nepoškozují,

nedělají nepořádek v jejich okolí a třeba i nějakým soukromým podnikáním.

Většinou nelze cyklistické trasy zavést kdekoli. Pokud už vytváříme novou cyklistickou trasu, musíme zajisté respektovat daná pravidla. Plánování by mělo být důležitou a nepodcenitelnou součástí. Důležité je si uvědomit, které úseky bychom měli propojit. Lidé si vybírají trasu podle její atraktivnosti. Návrh musí splňovat bezpečnost a příjemné prostředí.

Špatné řešení zvyšuje riziko dopravních nehod.

Na škodu by určitě nebylo, zamyslet se nad tím, kde by se ve městě daly zrušit základy vjezdu pro cyklisty. Stezky pro cyklisty by se měly rozšiřovat i z toho důvodu, že je využívají kromě cyklistů i maminky s kočárky a hlavně in-linisté, jejichž množství se v poslední době rapidně zvyšuje. Pro bezpečnost by se tedy měly vytvářet pruhy pro cyklisty, které by měly být dobře osvětlené a jejich povrch by měl být v dobrém stavu.

Pro správné fungování cyklistiky ve městě by měla fungovat spolupráce mezi veškerými potřebnými faktory, městskou správou i soukromým sektorem. Ve městě nemá chybět cykloprodejna s opravnou kol. Na škodu určitě není místní infocentrum, kde bychom mohli získat mapu s vyznačením používaných cyklistických tras i jiné potřebné materiály, u nichž je důležité, aby byly aktuální.

Pokud bychom si nevěděli rady, vždy lze vyhledat pomoc. Ať už u různých organizací, které se tímto zabývají a mají více praxe nebo ze zkušenosti jednotlivých cyklistů. Kvůli finanční pomoci by stálo za to, zažádat o grant na zadaný projekt.

6. ZÁVĚR

V dnešní době se cyklistika rozvíjí více a více, takže i počet potenciálních cyklistů je vysoký.

Ve své bakalářské práci jsem se snažila splnit vytyčený cíl, a to přiblížit cyklistiku jako součást integrovaného turismu. Snažila jsem se zjistit, zda je Česká Kanada oblíbenou oblastí cyklistiky. Mým záměrem bylo přiblížení rozvoje cyklistiky v České republice, konkrétně v Jihočeském kraji, v České Kanadě.

Tato práce prokázala, že Česká Kanada je turisticky vyhledávanou oblastí, má dobře protkanou síť cyklistických tras a nabízí skvělé podmínky pro cyklistiku, hlavně horskou. Mnoho cyklistů se sem rádo vrací, tráví zde alespoň týden a trasy pro jejich kola hodnotí celkem příznivě. Sepsala jsem i cyklistické trasy zajímavé pro dané území. Hlavně veřejné subjekty mají z cyklistů v území radost, protože si uvědomují, že jsou pro ně přínosem. Doporučila jsem městům, co by mohla ještě pro cyklisty zdokonalit. Ubytování v území není problémem a uspokojí téměř každého. Zpracovala jsem možnosti ubytování a zmapovala cykloobchody i informační centra, která jsou v území sice pouze dvě, ale informovanost zajišťují poměrně dobře.

Těší mne, že cyklistika je šetrná k životnímu prostředí a tudíž nepoškozuje dané území, které se tedy může chlubit titulem přírodního parku. Nalezneme zde spoustu krásných přírodních útvarů.

Toto území se pyšní sedmi turistickými známkami, i když Česká Kanada, jako taková, získala svoji známku až v roce 2008. Většina známek tohoto území je udělena za kulturní památky.

Při jízdě na kole bychom také měli dodržovat pravidla silničního provozu a naše kolo by mělo splňovat určité technické požadavky. Myslím si, že s dopravní výchovou bychom se měli potkat už v mateřské školce, aby i děti uměly správně jezdit na kole po silnici.

Domnívám se, že poznatky z mé práce by mohli využít lidé, kteří se na nějaký ten cyklovýlet do tohoto území chystají.

Na samotný závěr bych chtěla říct, že Česká Kanada je oblastí drsnější a přitom romantického rázu. Myslím si, že v takovéto oblasti, jsou-li zajištěny alespoň minimální příznivé podmínky pro cyklistiku, tak si každý z nás někdy rád na kole vyjede. Ať už je to z důvodů přírodních, kulturních nebo jiným hodnot.

7. SUMMARY

The topic of my bachelor work is *Cycling as a form of integrated tourism in the area of „Česká Kanada“*.

As cycling is developing more and more nowadays, the number of potential cyclists is higher.

The aim of this work is to introduce cycling as a part of integrated tourism. I tried to find out whether the area of „Česká Kanada“ is a favourite cycling region. I intended to put near the development of cycling in the Czech Republic in that area in South Bohemia.

This work approved that the area of „Česká Kanada“ is an attractive area for tourists. It has a well structured system of cycling routes and offers great conditions for cycling, especially for mountain cycling. Many cyclists like that area spending at least one week there and the routes for their bicycles evaluate positively. I have made a list of cycling routes that are interesting in this area. Mainly public subjects welcome the cyclists because they know they are great contribution for them. I recommended the towns what they should improve. Accommodation in the region isn't a problem and can satisfy almost everybody. I have processed possibilities of accomodation and mapped shops for bikers as well as the information centres. Such centres are only two in the region but with perfect ensuring of awareness.

I am pleased that cycling is friendly to environment and does not harm that area which can pride itself on the title of a national park. We can find a lot of beautiful natural formations there.

The territory is proud of seven tourist marks. The area of „Česká Kanada“ itself got its mark in 2008. Most of the marks were bestowed for cultural monuments.

Cyclists should follow the rules of the road traffic and their bike should fulfil some technical requirements. I think children should learn a kind of traffic education at nursery school to be able to ride a bicycle well and safely.

I assume this work can be useful for people who are planning a trip on their bicycle into this area.

In conclusion I would like to say, that the area of „Česká Kanada“ is a rough region with romantic nature. I think that in such an area, if the favourable conditions for cycling are provided, everyone sometimes likes going for a ride. No matter whether it is because of nature or culture.

8. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- 1) BERGEROVÁ, Karen. *Turistika : velký ilustrovaný průvodce*. 1. vyd. [s.l.] : Slovart, s. r. o., 2008. 256 s. ISBN 978-80-7391-068-6
- 2) CIHLÁŘ, Jaroslav. *Cyklistika : učební texty pro posluchače tělesné výchovy*. 2. vyd. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, n. p., 1977. 96 s.
- 3) DEKOSTER, J., et al. *Cyklistika pro města : Informace pro zástupce měst a obcí*. 1. vyd. Praha : Ministerstvo životního prostředí, 2006. 80 s. ISBN 80-7212-387-4
- 4) DOLEŽAL, Tomáš, MÁLEK, Pavel. *Ekologické aspekty : tělesné výchovy, sportu a turistiky*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2000. 96 s. ISBN 80-246-0136-2
- 5) DVOŘÁČEK, Petr. *Lexikon měst : do kapsy*. Praha : Levné knihy KMa, 2005. 272 s. ISBN 80-7309-259-7
- 6) GUTH-JARKOVSKÝ, Jiří. *Turistika : Turistický katechismus*. 1. vyd. Praha : Baset, 2003. 192 s. ISBN 80-86223-99-X
- 7) HAVRLANT, Miroslav, BUZEK, Ladislav. *Nauka o krajině a péče o životní prostředí*. 1. vyd. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, n. p., 1985. 132 s.
- 8) HLAVÁČEK, Miroslav, et al. *Turistika I.* 1. vyd. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, 1967. 184 s.
- 9) HLAVÁČEK, Miroslav, et al. *Turistika : II. díl*. 1. vyd. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, 1967. 226 s. ISBN 17-171-67
- 10) HOSNEDL, Jiří, et al. *Československo A-Z : průvodce na cesty*. 2. vyd. Praha : Olympia, 1983. 806 s.
- 11) HURYCHOVÁ, Alena, et al. *Turistika I. díl: Učební texty pro posluchače odborné tělesné výchovy a vychovatelství*. 1. vyd. Brno : UJEP Brno, 1975. 169 s.
- 12) HURYCHOVÁ, Alena, et al. *Turistika II.* 1. vyd. Brno : UJEP Brno, 1976. 186 s.
- 13) JANOTKA, Karel. *Venkovská turistika a agroturistika : Specifické segmenty cestovního ruchu*. [s.l.] : [s.n.], 1999. 108 s.
- 14) Kolektiv autorů. *Agroregion 2006 : Zvyšování konkurenceschopnosti v zemědělství, Sekce 3 Regiony - podniky - zdroje*. 1. vyd. České Budějovice : Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích Zemědělská fakulta, 2006. 260 s. ISBN 80-7040-871-5
- 15) KUNEŠOVÁ, Eva, NEDVĚDOVÁ, Alena. *Technika cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha : Grada a.s., 1992. 208 s. ISBN 80-85623-32-3

- 16) LANDA, Pavel, LIŠKOVÁ, Jitka. *Rekreační cyklistika : výběr kola, technika jízdy, děti a kolo*. 1. vyd. Praha : Grada publishing, a.s., 2004. 96 s. ISBN 80-247-0726-8
- 17) MORAVEC, Ivo, et al. *Venkovská turistika : Teoretická východiska a možnosti*. 1. vyd. [s.l.] : Centrum pro komunitní práci, 2006. 92 s. ISBN 80-86902-31-5
- 18) NEUMAN, Jan, et al. *Turistika a sporty v přírodě : Přehled základních znalostí a dovedností pro výchovu v přírodě*. 1. vyd. Praha : Portál, s.r.o., 2000. 200 s. ISBN 80-7178-391-9
- 19) PÁSKOVÁ, Marie, ZELENKA, Josef. *Cestovní ruch : výkladový slovník*. [s.l.] : Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2002. 448 s.
- 20) PEHLE, Tobias, et al. *Cyklistika - lexikon : typy kol, výbava a technologie, výlety*. 1. vyd. Dobřejovice : Rebo Productions CZ, spol. s. r. o., 2008. 296 s. ISBN 978-80-7234-858-9
- 21) PODHORSKÝ, Marek. *Jihočeský kraj : Jindřichohradecko*. [s.l.] : Freytag&berndt, 2007. 20 s. ISBN 80-7316-180-X
- 22) SHOCart, spol. s.r.o.. *Cykloatlas Česko : 99 tipů na cykloturistické výlety*. Zádveřice : SHOCart, spol. s.r.o., 2003. 388 s. ISBN 80-7224-414-0
- 23) SOULEK, Ivan, MARTINEK, Karel. *Cyklistika: horský, silniční, rekreační, výkonnostní*. 1. vyd. Praha : Grada publishing, spol. s.r.o., 2000. 112 s. ISBN 80-7169-951-9
- 24) STRÍBRNÁ, Marie. *Venkovská turistika a agroturistika*. 1. vyd. Praha : Profi Press, s. r. o., 2005. 68 s. ISBN 80-86726-14-2
- 25) VANĚČEK, Drahoš. *Agroturistika*. 1. vyd. České Budějovice : Jihočeská univerzita Zemědělská fakulta České Budějovice, 1997. 168 s. ISBN 80-7040-222-9
- 26) VYŠKOVSKÝ, Jan, et al. *Turistika a sporty v přírodě*. 1. vyd. Brno : Masarykova univerzita, 1997. 100 s. ISBN 80-210-1552-7

MAPOVÉ PODKLADY

- 27) Kartografie Praha, a.s.. *Jindřichohradecko, Česká Kanada : cykloturistická mapa 1 : 70 000*. 1. vyd. Praha : Kartografie Praha, a.s., 2004. ISBN 80-7011-808-3
- 28) Klub českých turistů Praha. *Česká Kanada a Slavonicko : soubor turistických map 1 : 50 000*. 2. vyd. Mělník : ROSY, Rohlík a syn, 2000. ISBN 80-85999-27-7
- 29) Geodezie Brno, a.s.. *Atlas turistických map České republiky 1 : 75 000 : list 90 - Česká Kanada*. 1. vyd. Brno : Geodezie Brno, a.s., 1998

- 30) GARP HK, s.r.o.. *Dačice: brána Podyjí, Slavonice: renesanční perla : plán města*. Hradec Králové : GARP HK, s.r.o., [200-?]
- 31) GARP HK, s.r.o.. *Jindřichohradecko : plán města*. Hradec Králové : GARP HK, s.r.o., 2007

WWW STRÁNKY

- 32) *Autoklub České republiky* [online]. [2009-04-04]. Dostupný z WWW: <http://www.autoklub.cz/acr/autoskoly/dopr_nehodovost/pdf2008/nehodovost_chodcu_cyklistu.pdf>
- 33) *BESIP* [online]. [2009-04-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>>
- 34) *CYKLOTRANS* [online]. [2009-04-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklotrans.cz/cz/o-systemu/>>
- 35) *Klub českých turistů* [online]. [2009-04-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.kct.cz/?oid=10193&PHPSESSID=c1f0ab461402f98c35e8cc43246a69ee>>
- 36) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [2009-03-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/kraje-mesta.php>>
- 37) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [2009-03-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/mapa-5.php>>
- 38) *Novadomus: turistický informační server* [online]. [2009-03-13]. Dostupný z WWW: <http://www.novadomus.cz/ck_turistikact.html>
- 39) *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. [2009-04-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=403>>
- 40) *OPAVOUNAKOLE.INFO* [online]. [2009-04-04]. Dostupný z WWW: <http://www.opavounakole.info/opava/statistiky_dn_cyklistu_CR1.htm>
- 41) *Portál veřejné správy České republiky* [online]. [2009-04-04]. Dostupný z WWW: <http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=341&PC_8411_p=P%C5%99%C3%AD.13&PC_8411_l=341/2002&PC_8411_ps=50#10821>
- 42) *turistik.cz* [online]. [2009-04-08]. Dostupný z WWW: <<http://pruvodce.turistik.cz/hadivrch.htm>>
- 43) *Turistické známky* [online]. [2009-03-31]. Dostupný z WWW: <<http://www.turisticke-znamky.cz/seznam.php>>

- 44) *Ústřední automotoklub České republiky* [online]. [2009-04-04]. Dostupný z WWW:
<<http://www.uamk-cr.cz/asprs/users/infoservis.asp?id=1518&rok=2007>>

OSTATNÍ PODKLADY

- 45) BARTOŠ, Michael. *Turismus (cestovní ruch) jako jedna z možností využívání území (land use): přednáška 13* [prezentace]. 2009. 87 s.
- 46) GARP HK, s.r.o.. *Dačice : Nová Bystřice, Slavonice, Studená, Český Rudolec* [propagační brožura]. Hradec Králové : GARP HK, s.r.o., 2002
- 47) *Nová Bystřice* [propagační brožura]. Informační středisko Nová Bystřice. MCU s.r.o., 2007. 20 s.
- 48) VALERIÁNOVÁ, Tereza (odpovědná redaktorka), et al. *ZÁKONY VI/2006 : sborník úplných znění zákonů z oblasti ochrany životního prostředí a hospodaření energií k 1. 1. 2006*. Český Těšín : PORADCE, s.r.o., 2006. 496 s. ISBN 80-7365-129-7
- 49) *Výletní cíle* [propagační brožura]. Freytag a berndt, 2004

9. PŘÍLOHY

- Příloha č. 1: Mapa České Kanady
- Příloha č. 2: Plán města Slavonice
- Příloha č. 3: Plán města Nová Bystřice
- Příloha č. 4: Plán města Kunžak
- Příloha č. 5: Dotazník A - pro cyklisty, kteří se v České Kanadě vyskytovali za nějakým účelem, ale jejich bydliště je jinde
- Příloha č. 6: Dotazník B - pro cyklisty, kteří mají bydliště v České Kanadě
- Příloha č. 7: Dotazník C - pro starosty, zaměstnance infocenter, cyklosportů a stravovacích i ubytovacích zařízení
- Příloha č. 8: Rozdělení cyklistiky
- Příloha č. 9: Desatero cykloturisty
- Příloha č. 10: Technické požadavky na jízdní kolo
- Příloha č. 11: Katalog ubytování v České Kanadě
 - Tabulka č. 1: Ubytovaní: město, název, kontakt, poznámka
 - Tabulka č. 2: Ubytovaní: cena, kapacita, spolupráce s restaurací
- Příloha č. 12: Vyhodnocení dotazníků – grafy a tabulky
- Příloha č. 13: Fotografie Slavonic a okolí
- Příloha č. 14: Fotografie Nové Bystřice a okolí
- Příloha č. 15: Fotografie Kunžaku a okolí

▪ Příloha č. 1: Mapa České Kanady



Zdroj: Geodezie Brno, a.s., 1998

▪ Příloha č. 2: Plán města Slavonice



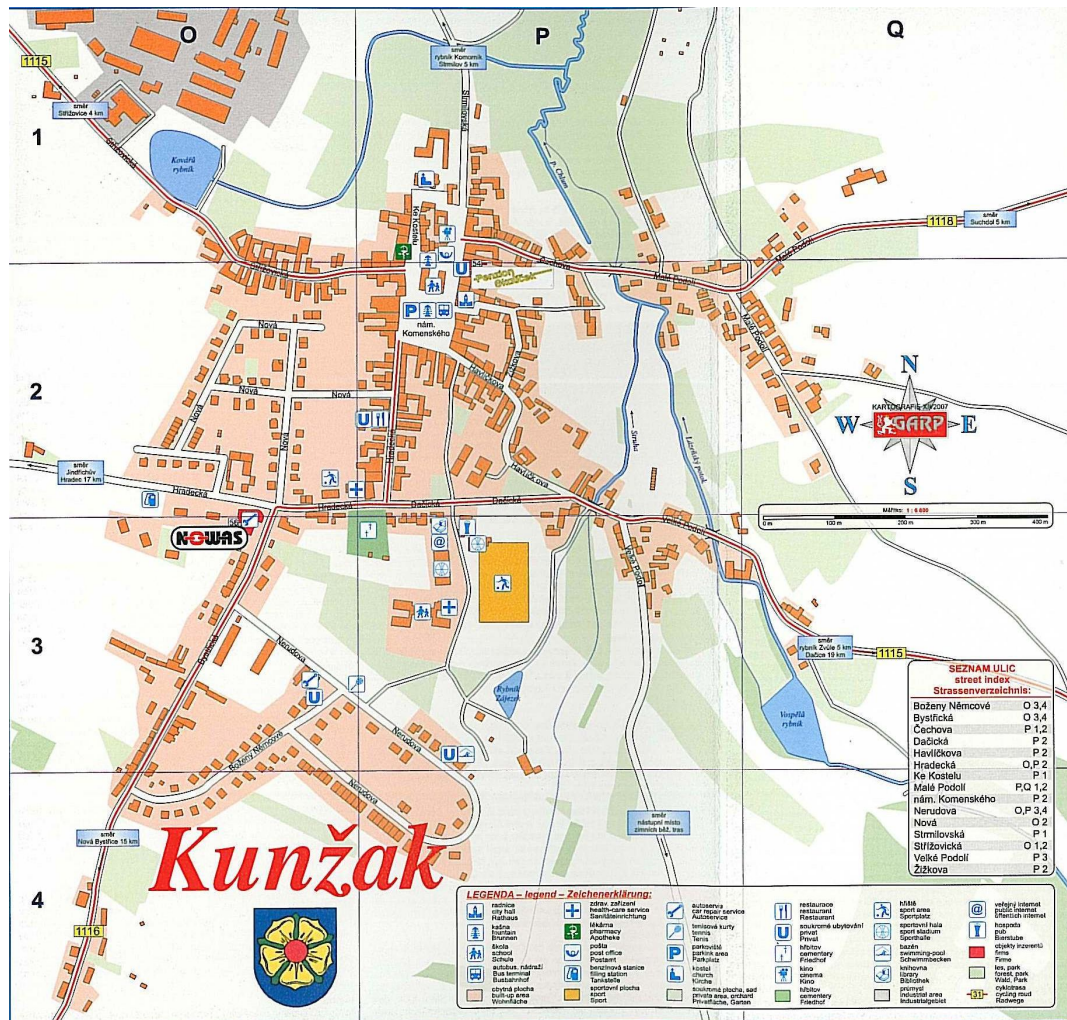
Zdroj: GARP HK, s.r.o., [200-?]

▪ Příloha č. 3: Plán města Nová Bystřice



Zdroj: Nová Bystřice [propagační brožura], 2007

▪ Příloha č. 4: Plán města Kunžak



Zdroj: GARP HK, s.r.o., 2007

DOTAZNÍK A

vyberte odpověď z daných možností a označte ji (jedna možná odpověď)

1) Lokality, pro kterou je vyplňován tento dotazník

- Slavonicko
- Novobystřicko
- Kunzacko

2) Pohlaví

- žena
- muž

doplňte

3) Věk:

4) Předpokládaná doba Vašeho pobytu (ve dnech):

vyberte odpověď z daných možností a označte ji (jedna možná odpověď)

5) Pokud jste na území?

- poprvé
- podruhé
- potřetí - popáté
- pošesté – podesáté
- vícekrát než podesáté

6) Hodláte se někdy vrátit na území?

- ano
- ne
- nevím

vyberte odpověď z daných možností a označte ji (více možných odpovědí)

7) S kým jste na dovolené (prázdninách)?

- sám
- s partnerem / partnerkou
- s rodinou
- s přáteli
- s kolegy
- jiná odpověď:

8) Jaký je důvod Vaší návštěvy v České Kanadě?

- příroda
- historická stránka
- kulturní vyzítí (festivály, ...)
- mám zde chatu / chalupu
- návštěva přátel
- osobní vazba (vzpomínky, ...)
- cyklistický terén
- jiná odpověď:

vyberte odpověď z daných možností a označte ji (jedna možná odpověď)

9) Kde jste nyní ubytován(á)?

- kemp
- chata / chalupa- vlastní
- chata / chalupa- pronájem
- hotel
- apartmán
- ubytovna
- penzion
- jiná odpověď:

- Příloha č. 5: Dotazník A - pro cyklisty, kteří se v České Kanadě vyskytovali za nějakým účelem, ale jejich bydliště je jinde

DOTAZNÍK

10) Je návštěva tohoto území součástí Vašeho rozsáhlého výletu? Znamená to že tudý pouze projíždíte?

- ano
- ne
- zatím nejsem rozhodnut(a)

11) Jaký máte druh kola?

- horské
- silniční
- trekkingové, crossové
- jiné:
- nevím

12) Jezdíte s kolem převážně ten druh cyklistiky, ke kterému je určené?

- ano
- ne
- nevím

13) Kde jste získali poprvé informace o území?

- internet
- cestovní kancelář
- média- reklama (TV, tisk, rádio, ...)
- průvodce, mapy
- turistické prospekty, letáky od známých, přátel, příbuzných
- vyrostl(a) jsem zde
- jiná odpověď:

Vyberte odpověď z daných možností a označte ji (více možných odpovědí)

14) Jaký zdroj informací využíváte během pobytu?

- zkušenosti (moje nebo lidí, s kterými tu jsem)
- internet

- informační centra
- turistické prospekty, letáky
- průvodce, mapy
- od místních obyvatel
- jiná odpověď:

Vyberte odpověď z daných možností a označte ji (jedna možná odpověď)

15) Jak si myslíte, že se v průběhu posledních let mění v dané lokalitě životní prostředí?

- k lepšímu na stejné úrovni
- k horšímu
- nevím
- jsem zde poprvé, nemohu posoudit

Vyberte odpověď a pokud odpovíte kladně vysvětlíte

16) Víte jaký je rozdíl mezi cyklotrasami a cykloturistickými trasami?

- ano
 - ne
- pokud ano- vysvětlíte:

17) Myslíte, že vstupem do EU se pro cyklistiku zde něco změnilo?

- ano
 - ne
 - nevím
- pokud ano- co?:

DOTAZNÍK A

uděluji se body od 1...5 bodů (1-nejméně, nejhorší; 5-nejvíce, nejlepší)

a zároveň můžete uvést Váš názor k tématu dané otázky

18) Myslíte si, že prezentace tohoto území je dostatečná?

19) Na jaké úrovni si myslíte, že je v dané lokalitě ubytování?

20) Jaká je Vaše spokojenost s terénem pro cyklisty v tomto území?

21) Váš názor na četnost cyklistických tras?

22) Váš názor na údržbu a bezpečnost cyklistických tras?

23) Na jaké úrovni si myslíte, že jsou zařízení a služby pro cyklisty (mimo ubytování), jedná se hlavně o cyklosparty, bankomaty, možnosti nákupu, ...?

odpovězte vlastními slovy

24) Co se Vám zde nejvíce líbí?

25) Co Vás zde nejvíce zklamalo?

DOTAZNÍK B

Vyberte odpověď z daných možností a označte ji (jedna možná odpověď)

1) Lokalita, pro kterou je vyplňován tento dotazník

- Slavonicko
- Novobystricko
- Kunžacko

2) Pohlaví

- žena
- muž

doplňte

3) Věk:

uděluji se body od 1...5 bodů (1-nejméně, nejhorší; 5-nejvíce, nejlepší)

- a zároveň můžete uvést Váš názor k tématu dané otázky

4) Myslíte si, že prezentace tohoto území je dostatečná?

5) Na jaké úrovni si myslíte, že je ve Vaší lokalitě ubytování?

6) Jaká je Vaše spokojenost s terénem pro cyklisty v tomto území?

7) Váš názor na četnost cyklistických tras?

8) Váš názor na údržbu a bezpečnost cyklistických tras?

9) Na jaké úrovni si myslíte, že jsou zařízení a služby pro cyklisty (mimo ubytování), jedná se hlavně o cyklospory, bankomaty, možnosti nákupu, ...?

Vyberte odpověď z daných možností a označte ji (jedna možná odpověď)

10) Jaký máte druh kola?

- horské
- silniční
- trekkingové, crossové
- jiné:
- nevím

11) Jezdíte s kolem převážně ten druh cyklistiky, ke kterému je určené?

- ano
- ne
- nevím

12) Myslíte si, že jsou cyklisté pro Váš mikroregion přínosem?

- ano
- ne
- nevím

13) Domníváte se, že se sem cyklisté rádi vracejí?

- ano
- ne
- nevím

- Příloha č. 6: Dotazník B - pro cyklisty, kteří mají bydliště v České Kanadě

DOTAZNÍK B

14) Obsahuje infocentrum Vašeho mikroregionu dostatek informačního materiálu o České Kanadě?

- ano
- ne
- nemáme infocentrum

15) Jak si myslíte, že se v průběhu posledních let mění v dané lokalitě životní prostředí?

- k lepšímu
- na stejné úrovni
- k horšímu
- nevím
- bydlím zde krátce, nemohu posoudit

vyberte odpověď a pokud odpovíte kladně vysvětlete

16) Víte, jaký je rozdíl mezi cyklotrasami a cykloturistickými trasami?

- ano
 - ne
- pokud ano- vysvětlete:

17) Myslíte, že vstupem do EU se pro cyklistiku zde něco změnilo?

- ano
 - ne
 - nevím
- pokud ano- co?:

odpovězte vlastními slovy

18) Na co byste do Vaší lokality nalákali cyklisty?

DOTAZNÍK C

vyberte odpověď z daných možností a označte ji (jedna možná odpověď)

1) Lokalita, pro kterou je vyplňován tento dotazník

- Slavonicko
- Novobystřicko
- Kunžacko

2) Pohlaví

- žena
- muž

3) Máte kolo?

- ano
- ne

4) Jaký máte druh kola?

- horské
- silniční
- trekkingové, crossové
- jiné:
- nevím
- nemám

5) Jezdíte s kolem převážně ten druh cyklistiky, ke kterému je určeno?

- ano
- ne
- nevím
- nejždím

6) Myslíte si, že jsou cyklisté pro Váš mikroregion přínosem?

- ano
- ne
- nevím

7) Domníváte se, že se sem cyklisté rádi vracejí?

- ano
- ne
- nevím

8) Obsahuje infocentrum Vašeho mikroregionu dostatek informačního materiálu o České Kamenitzě?

- ano
- ne
- nemáme infocentrum

9) Jak si myslíte, že se v průběhu posledních let mění v dané lokalitě životní prostředí?

- k lepšímu na stejné úrovni
- k horšímu
- nevím
- bydlím zde krátce, nemohu posoudit

10) Zúčastníte / zúčastnil(a) jste se 22. září 2008 Dnu bez aut?

- ano
- ne
- nevím

vyberte odpověď a pokud odpovíte kladně vysvětlíte

11) Pracujete na nějakém zlepšení pro cyklisty?

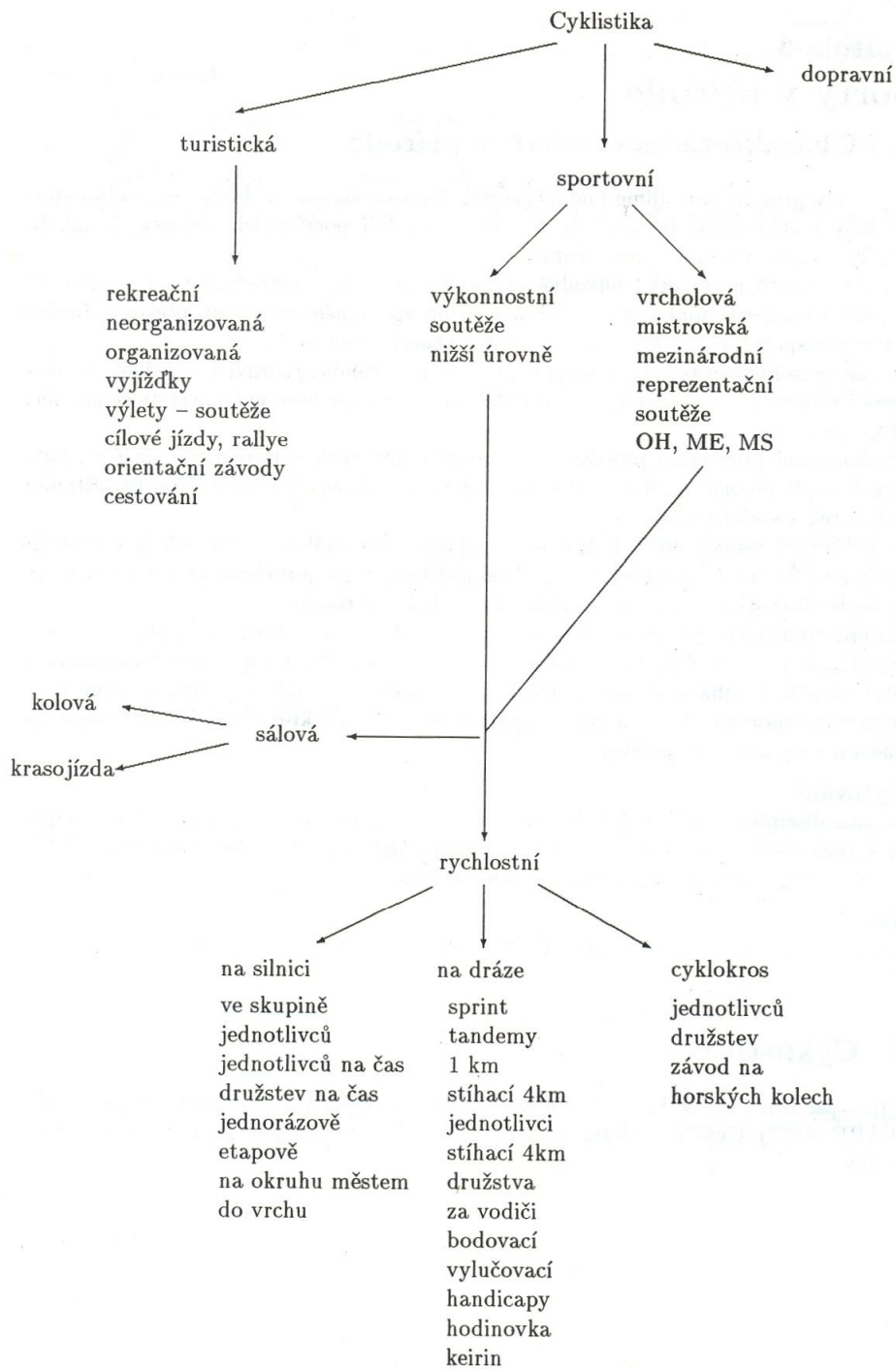
- ano
- ne
- pokud ano- na jakém?:

- Příloha č. 7: Dotazník C - pro starosty, zaměstnance infocenter, cyklosportů a stravovacích i ubytovacích zařízení

DOTAZNÍK

- 12) Snaží se Vaše město o začlenění cyklistiky do cestovního ruchu?
 ano
 ne
pokud ano- jak?:
- 13) Vynakládáte peníze na cyklistiku? (pouze pro starosty)
 ano
 ne
pokud ano- na co a kde získáváte finance?:
- 14) Víte, jaký je rozdíl mezi cyklotrasami a cyklotouristickými trasami?
 ano
 ne
pokud ano- vysvětlíte:
- 15) Myslíte, že vstupem do EU se pro cyklistiku zde něco změnilo?
 ano
 ne
 nevím
pokud ano- co?:
- 16) Myslíte si, že prezentace tohoto území je dostatečná?
- 17) Na jaké úrovni si myslíte, že je ve Vaší lokalitě ubytování?
- 18) Jaká je Vaše spokojenost s terénem pro cyklisty v tomto území?
- 19) Váš názor na četnost cyklistických tras?
- 20) Váš názor na údržbu a bezpečnost cyklistických tras?
- 21) Na jaké úrovni si myslíte, že jsou zařízení a služby pro cyklisty (mimo ubytování), jedná se hlavně o cyklospory, bankomaty, možnosti nákupu, ...?
- odpovězte vlastními slovy
- 22) Na co byste do Vaší lokality rádi přidali cyklisty?
- 23) Co si myslíte, že by se mělo u Vás pro cyklisty zlepšit?
- uděluji se body od 1...5 bodů (1- nejméně, nehorší, 5-nejvíce, nejlepší)
 a zároveň můžete uvést Váš názor k tématu dané otázky
- 16) Myslíte si, že prezentace tohoto území je dostatečná?
- 17) Na jaké úrovni si myslíte, že je ve Vaší lokalitě ubytování?

▪ Příloha č. 8: Rozdělení cyklistiky



Zdroj: VYŠKOVSKÝ et al., 1997

- Příloha č. 9: Desatero cykloturisty

Desatero cykloturisty



1. Budu se řídit pravidlem pravé ruky vzhledem ke všem ostatním nemotorizovaným turistům a cyklistům. Jsem si vědom toho, že lidé soudí cyklisty podle mého chování.
2. Zpomalím, pokud se blížím k jiným cyklistům, a budu předjíždět velmi opatrně.
3. Rychlost budu mít neustále pod kontrolou. Do zatáček budu vjíždět s vědomím, že by tam mohl někdo být.
4. Zůstanu na určených stezkách a nebudu vjíždět mimo vymezenou trasu, a ničit tak vegetaci nebo zvyšovat potenciál možné eroze.
5. Nebudu rušit zvěř nebo dobytek.
6. Nebudu vyhazovat odpadky.
7. Budu respektovat značení stezek a dále budu respektovat veřejná a soukromá prostranství.
8. Přizpůsobím cíl vyjíždky svým schopnostem, vybavení, terénu a počasí včetně předpovědi.
9. Nebudu jezdit sám do odlehlých oblastí. Vždy někomu zanechám zprávu o cíli mé cesty a o předpokládaném času návratu.
10. Vždy budu nosit cyklistickou přilbu.

Zpracováno podle NORBA – National Off-road Bicycling Assotiation. My bychom řekli, že je to desatero „normálního“ chování, které by nemělo cyklistům dělat žádné problémy.

- Příloha č. 10: Technické požadavky na jízdní kolo

Příloha č. 13 k vyhlášce č. 341/2002 Sb.

Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky

1. Jízdní kola musí být vybavena

- a) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdového účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,
- b) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojetěmi apod.),
- c) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm,
- d) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,
- e) zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250-900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci $\pm 15^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 5^\circ$; odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,
- f) přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí $\pm 15^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 5^\circ$; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,
- g) odrazkami oranžové barvy (autožlut[®]) na obou stranách šlapátek (pedálů), tyto odrazky

mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti, h) na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožlutí) na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty.

2. Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

- a) světlometem svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem,
- b) zadní svítilnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odst. 1 písm. e); zadní červená svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy,
- c) zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 h bez přerušování.

3. Světelná výbava jízdního kola se nepovažuje za výbavu ve smyslu ustanovení §32 zákona č. 361/2000 Sb.

4. Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Je-li jízdní kolo vybaveno nosičem zavazadel, musí být tento nosič řádně a spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy.

5. Pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.

6. Jízdní kola uváděná na trh po 1.1.2003 musí mít na snadno dostupném místě rámu trvanlivě vyznačeno dobře čitelné výrobní číslo nebo být vybavena zařízením jej spolehlivě nahrazujícím. Za spolehlivě výrobní číslo nahrazující zařízení se v tomto případě považuje například i

elektronický nosič takové informace, který bude pevně spojen s rámem jízdního kola.

7. Jízdní kola uváděná na trh po 1.1.2003, pokud nejsou vybavena podle čl. 2 této přílohy, tj. pro jízdu za snížené viditelnosti, musí být opatřena jednoznačným a zřetelným upozorněním v návodu k obsluze, že tato kola nejsou za daného stavu vybavení způsobilá k silničnímu provozu za snížené viditelnosti.

8. Jízdní kolo může být vybaveno dodatečně pomocným motorkem, jestliže

- a) bude nadále zachován původní charakter jízdního kola (podle čl. 1, 2),
- b) pomocný motorek bude přiměřeně plnit podmínky ustanovení §19 zákona,
- c) jeho výkon nepřesáhne 1 kW,
- d) v případě použití spalovacího motoru, nebude mít takový motor objem válce (válců) větší než 50 cm³,
- e) maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km.h⁻¹,
- f) montáž pohonného systému (motor, nádrž paliva nebo akumulátor) na jízdní kolo si nevyžádá zásah na jeho nosných částech.

Pokud vozidlo splňuje všechny výše uvedené požadavky, považuje se pro potřeby této vyhlášky nadále za jízdní kolo.

9. Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky stejně jako vícesedadlová jízdní kola (např. tandemy) a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou a určená i k provozu na pozemních komunikacích, jako např. koloběžky.

10. Potahová vozidla musí být vybavena

- a) alespoň jednou brzdou snadno, rychle a bezpečně ovladatelnou,
- b) vpředu dvěma bílými a vzadu dvěma červenými odrazkami shodnými a shodně umístěnými jako odrazky předepsané pro přívěsy,
- c) za snížené viditelnosti vpředu svítilnou s bílým světlem na straně přivrácené ke středu vozovky nebo dvěma svítilnami s bílým světlem na každé straně vozidla vyznačujícími jeho největší obrysovou šířku; vzadu dvěma svítilnami s červeným světlem na každé straně vozidla vyznačujícími jeho největší obrysovou šířku.

11. Ruční vozík, jehož šířka přesahuje 0,6 m, musí být vybaven červenými odrazkami netrojúhelníhového tvaru umístěnými symetricky co nejbližší k bočním obrysům vozíku ve stejné výši nad vozovkou.

▪ Příloha č. 11: Katalog ubytování v České Kanadě

Tabulka č. 1: Ubytování: město, název, kontakt, poznámka

Město	Název	Kontakt	Poznámka
Allbeř	Penzion U Dračice	Albeř 129, 378 33 Nová Bystřice dracice129@volny.cz +420384386569 +420723552986	sociální zařízení na pokoji, úschovna kol, tenisový kurt, krb, sklípek, parkování
	Penzion Bobas	Albeř 18, 378 33 Nová Bystřice cada.dalibor@mybox.cz +420384386614 +420602931171	vlastní sociální zařízení, sauna, grilování, úschovna kol, půjčovna sportovních potřeb
	Ubytování Kutnohorský	Albeř 131, 378 33 Nová Bystřice +420384386900 +420723645780	---
	Chalupa U Potoka	Albeř 73, 378 33 Nová Bystřice vaclav.koukal@quick.cz +420384386538	---
	Chalupa Okál	Albeř 127, 378 33 Nová Bystřice +420606955768	---
	Ubytování JHMD Albeř	Hrušková office@jhmd.cz +420384361165 +420737204543	---
Blato	Penzion Lada	Blato 31, 378 33 Nová Bystřice info@penzion-lada.cz +420384398113 +420777017615	sociální zařízení, společná místnost s TV, hřiště, udírna, tenis, pískoviště
	Chata Blato-Bobr I	Ilona Hanusová +420607769958 +420731956570	---
	Chata Blato-Bobr II	Jarmila Marešová +420384386171 +420607769958	---
	Penzion Hřebíček	Blato 28, 378 33 Nová Bystřice penzion@blato.cz +420384398122	---
Český Rudolec	Privát Havlíkovi Český Rudolec	Český Rudolec 122, 378 83 Český Rudolec +420384496319 +420728698868	úschovna kol

	Rudolec	Český Rudolec 68, 378 83 Český Rudolec penzion@rudolec.cz +420384496220	sociální zařízení, TV
Číměř	Motorest Diana	Číměř 5, 378 32 Číměř +420384388801 +420606450273	---
	Ubytování Toman	Číměř 73, 378 32 Číměř ubytovani.tomanovi@centrum.cz +420724223249	---
Horní Pěna	Ubytování Toman	Horní pěna 133, 378 31 ubytovani.tomanovi@centrum.cz +420724223249	vlastní sociální zařízení, TV, úschovna kol, parkování, koupání, tenisové kurty
Kunžak	Penzion U Točička	Hradecká 184, 378 62 Kunžak	---
Landštejn	Hotel Landštejnský dvůr	Landštejn 3, 378 82 Staré Město hotel@landstejn.cz +420384498726 +420728860673	---
Lipnice	Penzion Sluneční hodiny Lipnice	Lipnice 29, 380 01 Dačice penzion@slunecni-hodiny.cz +420384496444 +420606185057	vlastní sociální zařízení
Matějovec	Penzion v kraji Česká Kanada	Matějovec 23, 378 83 Český Rudolec penzion@mateja.cz +420568843429	WC, koupelna na patře, garáž na kola
Nová Bystřice	Penzion Na bojišti	Hradecká 385, 378 33 Nová Bystřice bojiste@novabystrice.cz +420384386480 +420605149215	---
	Hotel Fogl	Mírové náměstí 24, 378 33 Nová Bystřice info@hotel-fogl.cz +420384386338	---
	Golf hotel Nobys	Švermova 274, 378 33 Nová Bystřice info@golfhotel-nobys.cz +420384386595	---
	Hotel v České Kanadě	Mírové náměstí 26, 378 33 Nová Bystřice hotelvceskekanade@seznam.cz +420384386438 +420603426003	---

	Penzion U Zvěřinů	Tovární 160, 378 33 Nová Bystřice penzionuzverinu@seznam.cz +420384386160 +420606333947	---
	Ubytovna města	Švermova 623, 378 33 Nová Bystřice +420384386413 +420607763266	---
	Ubytování Bednářová	Zahradní 700, 378 33 Nová Bystřice +420384386655 +420606313076	společné sociální zařízení
	Ubytování Dudek	Žižkova 225, 378 33 Nová Bystřice +420721620527	WC, sprcha
	Ubytování Korejšová	Rybní 735, 378 33 Nová Bystřice B.Korejs@seznam.cz +420606167710	---
	Ubytování Valová	Hradecká 352, 378 33 Nová Bystřice ubytovanivalova@seznam.cz +420384386550 +420605986167	---
	Ubytování U Volků	Videňská 125, 378 33 Nová Bystřice volcice@centrum.cz +420385386245 +42066457882	---
	Ubytování Mičunek	Švermova 326, 378 33 Nová Bystřice +420605155294	---
	Autokempink Osika	Mírové náměstí 59, 378 33 Nová Bystřice kemp@kemposika +420384386213 +602189100	---
	Dům U Rybníka	Žižkova 721, 378 33 Nová Bystřice H.Kot@seznam.cz +420384363463	---
	Ubytování Lucerna	Husovo náměstí 233, 378 33 Nová Bystřice +420606117881	---
Rožnov	Lovecká chata Rožnov	Lesy Český Rudolec a.s. +420384496156	vlastní sociální zařízení, společenská místnost s krbem
Senotín	Ubytování Hubingerová	Senotín 40 +420606533371	---

Skalka	Dům- Ďurinák	Skalka 5, 378 33 Nová Bystřice +420384498579 +420604992090	WC, koupelna
Slavonice	Giordanovi	Horní náměstí 517, 378 81 Slavonice +420720456021 +420732264114	úschovna kol, v 1. patře fresky
	Hotel U Růže	náměstí Míru 452, 378 81 Slavonice hotel@dumuruze.cz +420384493004	tříhvězdičkový hotel, WC, kuchyňka, TV, koupelna, bazén, sauna, solárium, parkování...
	Hotel Arkáda	náměstí Míru 466, 378 81 Slavonice info@hotelarkada.cz +420384408408 +420602349677	tříhvězdičkový hotel, WC, TV, koupelna, telefon na pokoji garáž pro kola, parkování v uzamykatelným prostoru
	Hotel Alfa	náměstí Míru 482, 378 81 Slavonice +420384493261	sociální zařízení pro dva pokoje, úschovna kol
	Hotel Besídka	Horní náměstí 522, 378 81 Slavonice besidky@besidka.cz +420384493293	tříhvězdičkový hotel, vlastní sociální zařízení, TV, internet
	Bejčkův mlýn	Stárkovská 25, 378 81 Slavonice rezervace@bejckuvmlyn.cz +420384493181 +420605572916	bezbariérový přístup, pokoje vlastní sociální zařízení, tenisový kurt, petanque, ...
	Sogdiana	Dačická 576, 378 81 Slavonice euroasia@tiscali.cz +420776144785	WC, koupelna, TV, jízdní kola, čajovna
	Na Staré poště	Dačická 58, 378 81 Slavonice novacek@dac.cz +420602743255 +384487155	sklípková klenba a fresky, kryté parkoviště, úschovna kol
	Apartmány Pod Věží	Horní náměstí 526, 378 81 Slavonice apodvezi@centrum.cz +420384493417	vlastní koupelna
	Galerie	náměstí Míru 465, 378 81 Slavonice slavonice@seznam.cz +420384493512	koupelna, WC, úschovna kol

Maříkovi	Horní náměstí 520, 378 81 Slavonice +420607518297	provoz květen-září, společné WC, úschovna kol, gril, ...
Cejpková	Horní náměstí 534, 378 81 Slavonice cejpkova@cejpkova-ubytovani.cz +420384493048 +420728212059	bezbariérový přístup, vlastní sociální zařízení, parkování, úschovna kol
Delta Součková	náměstí Míru 468, 378 81 Slavonice souc@centrum.cz +420605986138	sociální zařízení společné pro dva pokoje, úschovna kol, parkování
Apartmán Chalupská	Nádražní 562, 378 81 Slavonice +4207772369	koupelna, WC, pračka, gril, úschovna kol
Rozporka	Horní náměstí 530, 378 81 Slavonice +420384493327 +420737172934	WC, koupelna, úschovna kol
Marek	Dačická 75, 378 81 Slavonice +420775175894	WC, koupelna, úschova kol
U Svatého ducha	J. Fučíka 244, 378 81 Slavonice slavonice@dac.cz +420737173597	koupelna, parkování, úschovna kol
Svoboda	Lebeděvova 402, 378 81 Slavonice svoboda.ubytovani@seznam.cz +420608039325	koupelna, WC, úschovna kol, parkování
Geistová	Petra Bezruč 326, 378 81 Slavonice +420384493321 +420606388018	koupelna, úschovna kol, parkování
Ondrák	B. Němcové 544, 378 81 Slavonice +420606914183	koupelna, úschovna kol
Perfekt	Mánesova 297, 378 81 Slavonice ubytovani.fiala@tiscali.cz +420384493334 +420728622379	TV, koupelna, parkování před domem
Janášová A.	Mánesova 11, 378 81 Slavonice +420384493588 +420728014945	TV, úschovna kol, gril

	Apartmán Špringer	Jana Žižky 225, 378 81 Slavonice springer-r@tiscali.cz +723531614	sociální zařízení
	Pekoro	Jana Žižky 55, 378 81 Slavonice +420384493138 +420723773583	společné sociální zařízení, stolní tenis, úschovna kol, gril, hřiště, parkování
	Secesní dům	Nádražní 174, 378 81 Slavonice +420384493138 +420723773583	společné sociální zařízení, parkování, úschovna kol
	TJ Sokol	Na Potoku 7, 378 81 Slavonice milanblaha@centrum.cz +420607828366	provoz květen-září, společné sociální zařízení, hřiště, parkování
	V základní škole	Jana Žižky 395, 378 81 Slavonice zsstav@dac.cz +420384493230 +420605571965	provoz červenec-srpen, jen pro plné obsazení, společné sociální zařízení, tělocvična, kurty
	P. Rezek	Boženy Němcové 558, 378 81 Slavonice +420384493798	---
Stádkov	Na Konci světa	Stádkov 3, 378 81 Slavonice +420384498690 +420602454414	2 sociální zařízení, společenská místnost s TV, zahrada s grilem
	H. Dobešová	Stádkov 34, 378 81 Slavonice +420384498572 +420776638376	vlastní sociální zařízení, TV
	Cyklopenzion Stádkov	Stádkov 24, 378 81 Slavonice danielamagdova@seznam.cz +420724580592	provoz duben-říjen, sociální zařízení na pokoji, úschovna kol
Staré Město pod Landštejnem	Penzion Modrý dům	Staré Město pod Landštejnem 20, 378 82 Staré Město p. Landštejnem indracek@landstejn.eu indrackova@landstejn.eu +420603830765 +420721310361	sociální zařízení a TV na pokoji, úschovna kol
	Ubytování Markovicová	Staré Město pod Landštejnem 102, 378 82 Staré Město p. Landštejnem +420728761124	---
	RZ Ministerstva vnitra	Novák 378 82 Staré Město p. Landštejnem +420384498573	---

	Ubytování Pelikánová	Staré Město pod Landštejnem 92, 378 82 Staré Město p. Landštejnem +420384498608 +420728780692	WC, sprcha
	Adria	Staré Město pod Landštejnem 147, 378 82 Staré Město p. Landštejnem +420723707042	společné sociální zařízení, společenská místnost s TV, parkování, úschovna kol
Suchdol	Chalupa v jižních Čechách	Suchdol 9, 378 62 Kunžak suchdoljh@atlas.cz +420384399221 +420607830109	koupelna, TV, chladnička, úschovna kol

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 2: Ubytování: cena, kapacita, spolupráce s restaurací

Město	Název	Cena/den/osoba x pokoj	Celková kapacita	Spolupráce s restaurací
Albeř	Penzion U Dračice	375 Kč	24 lůžek	ano, snídaně v ceně
	Penzion Bobas	200-350 Kč	20 lůžek	ano, snídaně v ceně
	Ubytování Kutnohorský	800 Kč- domek pro 6 lidí	6 lůžek	kuchyňka
	Chalupa U Potoka	250-290 Kč	10 lůžek	kuchyňka
	Chalupa Okál	150 Kč	6 lůžek	kuchyňka
	Ubytování JHMD Albeř	1000-1500 Kč za objekt	4 lůžka	kuchyňka
Blato	Penzion Lada	320-360 Kč	60 lůžek	ano
	Chata Blato- Bohr I	950 Kč- chata	5 lůžek	kuchyňka
	Chata Blato- Bohr II	850 Kč- chata	5 lůžek	kuchyňka
	Penzion Hřebíček	260-350 Kč	40 lůžek	ano
Český Rudolec	Privát Havlíkovi Český Rudolec	200 Kč	6 lůžek 3 pokoje	---
	Rudolec	350 Kč	20 lůžek, 6 pokojů	ano
Číměř	Motorest Diana	350 Kč	17 lůžek	ano
	Ubytování Toman	170-250 Kč	14 lůžek	kuchyňka
Horní Pěna	Ubytování Toman	170-250 Kč	14 lůžek	stravování 300 metrů, kuchyňka

Kunžak	Penzion U Točíka	330 Kč	---	ano
Landštejn	Hotel Landštejnský dvůr	750 Kč za pokoj	---	ano
Lipnice	Penzion Sluneční hodiny Lipnice	350-420 Kč	11 lůžek 4 pokoje	možnost večeří
Matějovec	Penzion v kraji Česká Kanada	250-280 Kč	15 lůžek 6 pokojů	samostatné vaření
Nová Bystřice	Penzion Na Bojišti	250-350 Kč	15 lůžek	ano
	Hotel Fogl	dvoulůžkový 770 Kč přistýlka 250 Kč	27 lůžek	ano
	Golf hotel Nobys	dvoulůžkový 1050 Kč	44 lůžek	ano, snídaně v ceně
	Hotel v České Kanadě	430-580 Kč	35 lůžek	ne
	Penzion U Zvěřinů	200-320 Kč	53 lůžek	ano
	Ubytovna města	130-150 Kč	28 lůžek	kuchyňka
	Ubytování Bednářová	250 Kč	6 lůžek	kuchyňka
	Ubytování Dudek	200-250 Kč	---	kuchyňka
	Ubytování Korejšová	200 Kč	8 lůžek	kuchyňka
	Ubytování Valová	apartmán 680-750 Kč	8 lůžek	kuchyňka
	Ubytování U Volků	300 Kč	11 lůžek	kuchyňka
	Ubytování Mičunek	300 Kč	3 lůžka	kuchyňka
	Autokempink Osika	1200Kč za chatu	20 chat	občerstvení
	Dům U Rybníka	8500 Kč za dům na týden	8 lůžek	kuchyňka
	Ubytování Lucerna	300 Kč	7 lůžek	ano
Rožnov	Lovecká chata Rožnov	600 Kč- chata	5 lůžek 3 pokoje	---
Senotín	Ubytování Hubingerová	250 Kč	5 lůžek	kuchyňka
Skalka	Dům- Durinák	150-180 Kč	6 lůžek 4 pokoje	kuchyňka
Slavonice	Giordanovi	300-350 Kč	13 lůžek 4 pokoje	společná kuchyňka

Hotel U Růže	jednolůžkový 1900 Kč dvoulůžkový 2300 Kč třilůžkový 2700 Kč čtyřlůžkový 3100 Kč pětilůžkový 3500 Kč	31 lůžek	snídaně- 100 Kč
Hotel Arkáda	jednolůžkový 620 Kč dvoulůžkový 490 Kč třilůžkový 420 Kč čtyřlůžkový 380 Kč přistýlka 250 Kč	50 lůžek 19 pokojů	ano
Hotel Alfa	130-300 Kč	43 lůžek 15 pokojů	ano
Hotel Besídka	dvoulůžkový 1090 Kč dvoulůžkový (1 osoba) 990 Kč přistýlka 390 Kč	16 lůžek + 24 přistýlek 8 pokojů	ano
Bejčkův mlýn	jednolůžkový 935 Kč dvoulůžkový 715 Kč třilůžkový 940 Kč čtyřlůžkový 1140 Kč přistýlka 220 Kč	62 lůžek	polopenze, plná penze
Sogdiana	550 Kč	9 lůžek + 5 přistýlek 5 pokojů	ano, snídaně v ceně
Na Staré poště	950-1500 Kč za apartmán	3 lůžka + 1 přistýlka	vybavená kuchyň
Apartmány Pod Věží	apartmán 850-1000 Kč přistýlka 150 Kč	8 lůžek + 4 přistýlky 4 apartmány	kuchyňka
Galerie	apartmán 600-800 Kč přistýlka 150 Kč	2 lůžka + 2 přistýlky	vybavená kuchyň
Maříkovi	apartmán 750 Kč	10 lůžek	kuchyňka
Cejpková	300-350 Kč	5 lůžek 2 pokoje	kuchyňka
Delta Součková	250-300 Kč	14 lůžek 4 pokoje	kuchyňka
Apartmán Chalupská	apartmán 900 Kč	4 lůžka	kuchyně
Rozporka	180-270 Kč	5 lůžek apartmán 2+1	kuchyňka
Marek	200 Kč	2 lůžka + 2 přistýlky	vybavená kuchyňka
U Svatého ducha	200 Kč	4 lůžka + 1 přistýlka	vybavená kuchyňka
Svoboda	180 Kč	7 lůžek + 2 přistýlky	vybavená kuchyň
Geistová	200-220 Kč	6 lůžek + 1 přistýlka	vybavená kuchyň
Ondrák	200-250 Kč	2 lůžka + 3 přistýlky	kuchyňka

	Perfekt	200 Kč	6 lůžek 2 pokoje	kuchyňský kout
	Janášová A.	180-190 Kč	12 lůžek 4 pokoje	kuchyňka
	Apartmán Špringer	200 Kč	4 lůžka + 1 přistýlka	kuchyňka
	Pekoro	160 Kč	130 lůžek	vybavená kuchyňka, jídelna
	Secesní dům	200 Kč	40 lůžek	vybavená kuchyňka
	TJ Sokol	100-125 Kč	40 lůžek 8 pokojů	kuchyňka
	V základní škole	100 Kč	40 lůžek 2 pokoje	kuchyňka
	P. Rezek	---	6 lůžek	---
Stálkov	Na Konci světa	265-295 Kč	11 lůžek, 4 pokoje	kuchyňka
	H. Dobešová	220 Kč	10 lůžek	kuchyňka
	Cyklopenzion Stálkov	200-250 Kč	8 lůžek, 2 pokoje	kuchyňka, v objektu hospůdky
Staré Město pod Landštejnem	Penzion Modrý dům	320-350 Kč	11 lůžek	samostatné vaření
	Ubytování Markovicová	250 Kč	3 lůžka	plynový vaříč
	RZ Ministerstva vnitra	100 Kč	10-15 lůžek	kuchyňka
	Ubytování Pelikánová	200 Kč	4 lůžka	kuchyňka
	Adria	200-300 Kč	22 lůžek, 5 pokojů	kuchyňka
Suchdol	Chalupa v jižních Čechách	1000 Kč celý objekt	6 lůžek 3 pokoje	---

Zdroj: vlastní zpracování

- Příloha č. 12: Vyhodnocení dotazníků – grafy a tabulky

Dotazníky mají tři verze:

- A- pro cyklisty, kteří se v České Kanadě vyskytovali za nějakým účelem, ale jejich bydliště je jinde
- B- pro cyklisty, kteří mají bydliště v České Kanadě
- C- pro starosty, zaměstnance infocenter, cykloportů a stravovacích i ubytovacích zařízení

- Příloha č. 13: Fotografie Slavonic a okolí



Zdroj: vlastní dokumentace

▪ Příloha č. 14: Fotografie Nové Bystřice a okolí



Zdroj: vlastní dokumentace

- Příloha č. 15: Fotografie Kunžaku a okolí



Zdroj: vlastní dokumentace