

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

Analýza cyklotras ve Zlínském regionu

Bakalářská práce

Autor: Martin Holomek, Rekreologie – pedagogika volného času

Vedoucí práce: Mgr. Rudolf Rozsypal

Olomouc 2010

Jméno a příjmení autora: Martin Holomek

Název diplomové práce: Analýza cyklotras ve Zlínském regionu

Pracoviště: Katedra Rekreologie

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Rudolf Rozsypal.

Rok obhajoby diplomové práce: 2011

Abstrakt: V mé bakalářské práci se zabývám analýzou současného stavu cyklotras ve zlínském kraji. Hlavním cílem mé práce bylo analyzovat názory cyklistů na nejpoužívanější cyklotrasu č. 471, která vede přes města Otrokovice, Zlín a Vizovice. Ve své práci jsem použil metodu rozhovoru. Z výsledků vyplývá, že cyklisté jsou spokojeni s cyklotrasou. Na základě zjištěných údajů byla sestavena doporučení pro magistrát města Zlín.

Klíčová slova: Cestovní ruch, cykloturistika, cyklotrasa, cyklostezka, Zlínský region, životní styl, volný čas

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Martin Holomek

Title of thesis: Analyse of the cyclo-routes in Zlin region

Department: Department of Recreationology

Supervisor: Mgr. Rudolf Rozsypal

The year of presentation: 2011

Abstract: In my bachelor thesis I consider the current state of cycle tracks in the Zlín Region. The main aim of my work was to analyse the views of cyclists on the most used cycle route No. 471, which leads through the cities Otrokovice, Zlin and Vizovice. In my work I used the technique of interview. The results show that cyclists are satisfied with cycle tracks. Based on the observed data has been compiled recommendations for the town council of city Zlín.

Keywords: Tourism, Cycle tourism, Cycle-tracks, Cycle-ways, Zlins region, lifestyle, leisure time

I agree with circulation of my thesis in a library.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně pod vedením Mgr. Rudolfa Rozsypala a že jsem uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a dodržel zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne

Děkuji Mgr. Rudolfu Rozsypalovi za pomoc a cenné rady při zpracování mé bakalářské práce.

Obsah

1 Úvod	7
2 Teoretické poznatky	9
2.1 Terminologie-Cestovní ruch.....	9
2.2 Formy cestovního ruchu.....	9
2.3 Druhy turistiky.....	9
2.4 Cykloturistika	10
2.4.1 Cyklotrasa.....	11
2.4.2 Cyklostezka	11
2.4.3 Cyklistická doprava ve městech EU	12
3 Charakteristika turistické oblasti Zlínského regionu	14
3.1 Turistická nabídka regionu.....	16
3.1.1 Přírodní zajímavosti	16
3.1.2 Památky, hrady, zámky	17
3.1.3 Církevní památky, poutní místa.....	17
3.1.4 Muzea, divadla.....	17
3.1.5 Ostatní významné objekty	18
3.2 Současný stav cyklotras ve zlínském regionu	19
3.3 Cyklotrasa č. 471	21
4 Cíle.....	22
5 Metodika	23
6 Výsledky	25
7 Diskuse.....	33
8 Závěry	35
9 Souhrn.....	37
10 Summary	38
11 Referenční seznam.....	39
12 Seznam příloh.....	41

1 Úvod

Pohyb patří mezi velmi důležitou součást lidského života. Pomocí něj se udržuje tělo v dobré fyzické i duševní kondici, ale také přispívá k dobrému zdravotnímu stavu. Pravidelná pohybová aktivita je důležitou prevencí nejrozličnějších onemocnění, které mohou být spojeny s pasivním životním stylem (Stejskal, 2004).

Pohybová aktivita je komplexní chování, které zahrnuje 15-40% celkového energetického výdeje každého jedince. Cvičení je jednou z forem pohybové aktivity. Jedná se o pohybovou činnost, která je plánovitá, strukturovaná a opakovaně prováděná s cílem zlepšit nebo udržet jednu nebo více oblastí fyzické zdatnosti. Pravidelná pohybová aktivita je doporučována u dětí a adolescentů jako důležitá součást životního stylu, která významně přispívá k posílení zdravotního stavu (Novosad et al., 1996).

Životní styl lze charakterizovat jako historicky určenou formu života, ve které individuální společnost reprodukuje svoji existenci, vědomé hledání a utváření kvalitativně vyšších forem života a hodnot, které co nejúplněji odrážejí objektivní rysy interindividuálních společenských vztahů a jsou projevem ideových, etických a ostatních principů v činnostech lidí (Hodaň, 1997).

Podle Slepíckové 2000 je volný čas doba nebo časový úsek, v němž jedinec nemá žádné povinnosti a věnuje se pouze na základě svého vlastního rozhodnutí vybraným činnostem, které ho baví, které mu přinášejí radost a uspokojení, někdy obavy či pocity úzkosti.

Pohybová rekreace vyjadřuje realizaci rekreačního procesu jakoukoli pohybovou činností. Je známo, že lidská motorika se člení na jednotlivé oblasti. Pohybová rekreace je realizovatelná stejně tak vycházkou, rytím zahrádky (ve volném čase), stejně jako třeba odbíjenou (Hodaň, Dohnal, 2005).

Rekreační cyklistice se věnují rodiny a to i širší rodiny čítající více generací či neformální skupiny přátel a známých, kdy záměrem provozování této pohybové aktivity nebývá primární orientace na sportovní výkony, ale spíše psychorelaxace event. tvorba či posilování sociálních vazeb při společné cykloturistice v přírodě (Unwin, 1995).

Pravidelné provozování cyklistiky může snižovat rizika kardiovaskulárních a metabolických chorob a mohou přispívat k udržování psychického a biologického zdraví (Carnall, 2000).

Ve své bakalářské práci se budu zabývat cykloturistikou a zjištěním současného stavu cyklotras ve Zlínském regionu. V regionu se prolíná rozmanitá příroda a zajímavá historie, proto má oblast velký potenciál k rozvoji cyklodopravy. Hlavním cílem mé bakalářské práce je zjistit pohled cykloturistů na nejpoužívanější cyklotrasu č.471, která vede přes města Otrokovice, Zlín a Vizovice. Toto téma jsem si vybral, protože mám k cyklistice velmi blízký vztah. Mým sportem číslo jedna je sice fotbal, ale cyklistika mi pomáhala zlepšit svojí výkonnost i jiným druhem pohybu než běháním. Navíc jízda na kole s sebou přináší další výhody jako např: návrat do přírody, kde je opravdu lepší vzduch a pomůže člověku vyčistit si hlavu. Je to opravdu velký rozdíl, když si představím ten smog ve městech a ten čistý vzduch v lesích. K tomu, co se zde snažím popsat, jsem našel krásný citát, kterým bych tento úvod ukončil.

Významný francouzský herec Sami Frey kdysi řekl: „ Ke kolu jsem přišel, jako pětatřicetiletý z odporu k jízdě v automobilu. Půjčil jsem si kolo a vyjel za Paříž a rázem jsem se vrátil do svého dětství, znovu jsem cítil vůni polí, vnímal ticho i zvuky venkova a poznal to nádherné spojení tělesného pohybu s rychlým přemísťováním v prostoru, tak typické pro cyklistu. Vášeň, náhle probuzená, ve mně zůstává stále. Krátce – kolo změnilo můj život.“ (Štěpánek, 2001).

2 Teoretické poznatky

2.1 Terminologie-Cestovní ruch

Podle Francové (2003) cestovní ruch, pokud jde o jeho původní význam, lze považovat za jiný výraz pro cestování. Cestovní ruch je spojován s využitím volného času, poznáváním a rekreací. Zahrnují aktivity osob, které cestují a pobývají v místech mimo jejich obvyklé prostředí (bydliště) po dobu nepřesahující jeden rok. V převážné většině případů za účelem vyplnění volného času. Všeobecnými rysy cestovního ruchu jsou: změna místa, dočasnost pobytu, nevýdělečná činnost v navštívené zemi.

Existuje řada definic pro vymezení tohoto pojmu, ale za mezinárodně uznávanou a jednu z nejvýstižnějších, lze považovat definici Světové organizace cestovního ruchu (WTO), která popisuje cestovní ruch jako „činnost lidí, spočívající v cestování a pobytu v místech mimo místa jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely“ (Čertík, 2001).

2.2 Formy cestovního ruchu

Jak uvádí Francová (2003) základní formy CR jsou:

- a) Rekreční
- b) Kulturně poznávací
- c) Sportovně – turistický
- d) Lázeňsko – léčebný

2.3 Druhy turistiky

Ondráček a Hřebíčková (2007) dělí turistiku na:

- pěší turistiku
- cykloturistiku
- vysokohorskou turistiku
- lyžařskou turistiku
- vodní turistiku

2.4 Cykloturistika

Cykloturistika je moderní a dynamicky se rozvíjející oblast turistiky spjatá s používáním kola jako přepravního prostředku. Přeprava koly však není jenom prostředkem k dosažení nějakého cíle, ale zároveň je sama o sobě i jedním z motivů účasti na cestovním ruchu (Čertík, 2001).

Cykloturistiku z širšího hlediska chápeme jako pohyb v přírodě (ale i v městských podmínkách), se stanoveným cílem a odůvodněním, bez soutěžních ambicí, vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole. Všechny její další aspekty jsou shodné, stejně jako u ostatních druhů turistiky. Cykloturistika je tedy druh turistiky, při níž se k cestování používá jízdní kolo. Spojuje v sobě jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich přednosti a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole má výrazný pozitivní vliv na zdraví člověka a nenarušuje příliš životní prostředí. Zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolí. Přesun na kole předpokládá zvládnutí techniky jízdy na kole, znalost dopravních předpisů, první pomoci a základních oprav a údržby kola (Ondráček, Hřebíčková, 2007,12).

Možnosti cykloturistiky přináší alternativu k pasivním formám rekreace i turistiky a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení životního tempa a ke zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků. Současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí, ani nevyvolává žádné další náklady zúčastněným obcím. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým městům v České republice, a to i v doposud málo rozvinutých a frekventovaných oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky.

Cílem současného dopravního plánování by měla být systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí. Mezi takové druhy dopravy jednoznačně patří i cyklistika. Její pozitiva jsou zřejmá – bezhlučnost a nulové emise, finanční i prostorová nenáročnost. Půlhodinová jízda na kole denně je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám, cyklisté nemají takové problémy s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami, kolo přispívá k humanitě a družnosti. Významný je i přínos pro rozvoj cestovního ruchu (Ondráček, Hřebíčková, 2007,13).

Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale perspektivní alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a

částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy nás mohou dovést bez dopravní zácpy a kolapsů na silnicích do historického jádra města, do příměstských rekreačních oblastí, na koupaliště apod. Rekreační cyklistika se projevuje jak ve formě mimoměstské turistiky, tak i ve formě turistiky městské. Tato možnost pružné časové a místní přizpůsobivosti podle zájmů turisty činí z cykloturistiky vyhledávanou aktivitu. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci. V mnoha zemích, zvláště na západ od nás, se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě.

Hlavním motivačním faktorem k rozvoji cyklistiky a cykloturistiky se už i u nás čím dál více stává tendence ke zdravému životnímu stylu (Ondráček, Hřebíčková, 2007,13).

2.4.1 Cyklotrasa

Je trasa vedená po pozemních komunikacích s kvalitním silničním povrchem. Cyklotrasy se označují dopravními značkami zavedenými v roce 2001 vyhláškou č. 30/2001 Sb., jejich funkce je hlavně dopravní. Při jízdě na cyklotrase je cyklista povinen dbát veškerých ustanovení a v žádném případě nepožívá žádných výhod. Značky tohoto druhu mají pouze orientační a informační charakter. Cyklotrasa by měla spojovat místa, mezi nimi lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním kole. Cyklotrasa může být vedena místy po cyklostezce, místy po vozovce nebo vyhrazeném jízdním pruhu (Ondráček, Hřebíčková, 2007,79).

2.4.2 Cyklostezka

Je pozemní komunikace, nebo její jízdní pás (nikoli jízdní pruh). Na cyklostezkách jsou pro cyklisty přesně vymezené prostory pohybu vyznačeny vodorovným a svislým dopravním značením. Pro uživatele to znamená, že – pro ně tyto speciálně umístěné – dopravní značky jsou povinni respektovat a dodržovat přesně stanovená pravidla. Cyklostezka je vždy ohraničena na svém začátku a konci a je výhradně určena pouze pro cyklistickou dopravu. Pokud je souběžně vedena se silnicí, má cyklista povinnost tuto stezku využívat. Povrch je zpravidla zpevněný (asfalt, dlažba) o minimální šířce 3m. Mohou ji využívat nejen uživatelé kolečkových bruslí a lyží, ale i chodci, především pokud se jedná o společnou trasu pro chodce i cyklisty, takže ohleduplnost všech je na místě (Ondráček, Hřebíčková, 2007,80).

2.4.3 Cyklistická doprava ve městech EU

Po pečlivém prostudování knihy od Ondráčka a Hřebíčkové (2007) o cykloturistice v jiných zemích EU, jsem zůstal v úžasu, jaké služby mohou určité státy obstarat pro své klienty. Rozhodl jsem se, že v mé práci vypíši pár případů, které mne určitě velmi zaujaly a které zároveň ukazují, že stále máme co zlepšovat v oblasti cykloturistiky.

- Vídeň

Ve Vídni mají cyklisté většinou svou vlastní komunikaci, která je oddělena od silnice pro automobily určitou optickou překážkou. Často také mají své vlastní křižovatky i se semaforey. Co se týče zajímavých služeb, které město nabízí, musím vyzdvihnout půjčovny kol, které jsou téměř na každém kroku. Je zde možnost i dovážky na předem domluvené místo společně s výpůjčkou přilby, výstražné vesty nebo rukavic. Další zajímavostí je automatická půjčovna tzv. CityBike, kde si každý může půjčit kolo zdarma na jednu hodinu a za každou další započatou hodinu zaplatí 1 €. Dále se mi líbí podpora cykloturistiky na oficiálních internetových městských stránkách.

- Freiburg

Město Freiburg mě zaujalo zejména tím, že preferuje cyklistiku před automobilovou dopravou. Auta mají zákaz parkování v centru města a ceny za parkování, které je od centra velmi vzdálené, jsou příliš drahé, proto se vyplatí zvolit lepší způsob dopravy, právě třeba kolo. Freiburg mě překvapil i svou čtvrtí Vauban, ve které žije kolem 5 000 obyvatel a která je naprosto bez automobilů. Je zde povoleno parkovat pouze s jízdním kolem. Dočetl jsem se, že život ve Vaubanu je jako z jiného světa. Ulice jsou prostorné, čisté a hlavně bezpečné, protože si zde děti rády hrají. Další perličkou ve Freiburgu je centrum pro cyklistiku, kde si cyklista zaparkuje a může si zajít do kavárny, cestovní kanceláře, které nabízejí zájezdy s kolem po celém světě, nebo opravy kol atd.

- Bern

V Bernu bych rád vyzdvihl cykloparkoviště, které je hlídané. A dále půjčovny, ve kterých se zadarmo půjčují kola. Po sezóně se všechna kola vydraží a do nové sezóny se kupují kola nová. Pro cykloturisty jsou zde postaveny hotely (Velotel), ve kterých člověk může přenocovat. V roce 2006 tyto švýcarské hotely zaznamenaly 600 000 cykloturistů, kteří zde utratili 4.3 mld

- Groningen

Holandskému městu Groningen se přezdívá cyklistické srdce Evropy. Krom toho, že zde jsou všechny již zmiňované služby, je zde i něco navíc a to v podobě hlídaných parkovišť, které dále nabízejí šatny, záchody, telefonní automaty a opravy kol. Však důležitým faktorem, který zde musím zdůraznit, je podpora a vysoká mediální propagace cykloturistiky.

3 Charakteristika turistické oblasti Zlínského regionu

Zlínsko se nachází v centrální části Zlínského kraje s rozlohou 1030km². Sousedí s Kroměřížskem na severozápadě, na severovýchodě se Vsetínskem a na jihozápadě s Uherskohradišťskem. Co se týče terénu, z větší části je pahorkovitý a kopcovitý a na některých místech i hornatý (Bílé Karpaty, Hostýnské vrchy). Zlínskem protéká jedna z nejznámějších českých řek Morava. Dalšími menšími toky, jsou například Bečva, Olšava nebo Dřevnice, která protéká městem Zlín. Nejnížší a nejvyšší místo je 183 a 835 m nad mořem, proto zlínský region nabízí spoustu možností, jak strávit svůj volný čas. Zde si přijdou na své horolezci, vodáci, ale i třeba, díky rozlehlým lesům, houbaři. A právě kvůli této všestranné krajině sem jezdí spousta českých i zahraničních turistů. Zlínsko je protkáno hustou sítí turistických tras. Je zde i spousta památek a velkým lákadlem je i spousta léčivých pramenů.



Na území Zlínského regionu se nacházejí tyto města a obce:

Bělov, Biskupice, Bohuslavice nad Vlárí, Bohuslavice u Zlína, Bratřejov, Brumov-Bylnice, Březnice, Březová, Březůvky, Dešná, Dobrkovice, Dolní Lhota, Doubravy, Drnovice, Držková, Fryšták, Halenkovice, Haluzice, Horní Lhota, Hostišová, Hrobice, Hřivínův Újezd, Hvozdná, Jasenná, Jestřabí, Kaňovice, Karlovice, Kašava, Kelníky, Komárov, Křekov, Lhota, Lhotsko, Lípa, Lipová, Loučka, Ludkovice, Luhačovice, Lukov, Lukoveček, Lutonina, Machová, Mysločovice, Napajedla, Návojná, Nedašov, Nedašova Lhota, Neubuz, Oldřichovice, Ostrata, Otrokovice, Petrůvka, Podhradí, Podkopná Lhota, Pohořelice, Poteč, Pozlovice, Provodov, Racková, Rokytnice, Rudimov, Šanov, Šarovy, Sazovice, Sehradice, Slavičín, Slopné, Slušovice, Spytihněv, Štítná nad Vlárí-Popov, Tečovice, Tichov, Tlumačov, Trnava, Ublo, Újezd, Valašské Klobouky, Velký Ořechov, Veselá, Vizovice, Vlachova Lhota, Vlachovice, Vlčková, Všemina, Vysoké Pole, Zádveřice-Raková, Zlín, Žlutava.

3.1 Turistická nabídka regionu

Zlínský region má před ostatními regiony jednu obrovskou výhodu. Jelikož se zde setkávají tři národopisné celky Valašsko, Slovácko a Haná, nabízí Zlínsko nespočetné množství turistických atraktivit a cílů. Ve své práci se pokusím pár těch důležitých vyjmenovat.

3.1.1 Přírodní zajímavosti

Chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty

Bílé Karpaty se rozléhají na východě české republiky u slovenských hranic. V roce 1996 byla CHKO Bílé Karpaty zařazena k rezervacím UNESCO. Je zde spousta krás, které přivábí turisti nejen z blízkého okolí. V letních měsících nabízí turistům možnost pěší turistiky, cykloturistiku dokonce i jízdu na koních ve, westernovém, stylu. A v zimních měsících třeba lyžování, jízda na skútru.

Přírodní parky

Přírodní park Chřiby

Chřiby nezabírají velké území a přesto zde najdeme velmi hodnotné přírodovědné i krajinářské lokality. Nepatří sice mezi chráněné krajinné oblasti, ale nachází se zde 2 přírodní parky a 12 zvláště chráněných území - jedná se o 4 přírodní rezervace a 8 přírodních památek. Slouží k ochraně místní flóry a fauny, která je zde druhově velmi pestrá a bohatá. Přírodní i historické zajímavosti přibližují návštěvníkům tři naučné stezky.

Přírodní park Vizovické vrchy, Přírodní park Želechovické paseky, Přírodní park Hostýnské vrchy

7 přírodních rezervací

Javorůvky

Přírodní rezervaci Javorůvky tvoří svažité louka z větší části obklopená lesními porosty, s bohatou rozptýlenou zelení. Terén je nerovný, členitý, s mnoha prameništi, značná část plochy je zamokřená. Nachází se na severozápadním úbočí vrcholu Královec (655 m n. m.) v nadmořské výšce 510 až 575 m,

Bílé potoky, Bukové hory, Jalovcová stráň, Lazy, Ploščiny a Sidonie.

3.1.2 Památky, hrady, zámky

Zlínský zámek

Zlínský zámek, který v současnosti slouží jako muzeum a galerie získal stávající podobu počátkem 20. století, kdy jej zmodernizoval jeho tehdejší majitel průmyslník Haupt.

Hrad Brumov

Hrad se nachází severně od města Bylnice, východně od Luhačovic, nedaleko hranic se Slovenskem. Byl pravděpodobně postaven v polovině 13. století v raně gotickém slohu.

Zámek Luhačovice, zřícenina hradu Lukov, zámek Pohořelice, zámek Slavičín, státní zámek Vizovice, zámek Zlín – Lešná, hrad Malenovice

3.1.3 Církevní památky, poutní místa

Poutní místo Svatý Hostýn - bazilika Panny Marie Nanebevzaté

Svatý Hostýn je nejvýše položeným mariánským poutním místem na Moravě viditelným už zdaleka díky rovinaté krajině úrodné Hané. Po tři století je cílem tisíců poutníků z blízkého okolí i vzdálenějších krajů, kteří zde nacházejí útočiště ve svých strastech a potřebách.

Poutní místo Provodov - kostel Panny Marie Sněžné, Tečovice - kostel sv. Jakuba Většího, Zlín - římsko-katolický kostel sv. Filipa a Jakuba, Zlín - evangelický kostel, Zlín - Štípa - Chrám Narození Panny Marie, Brumov-Bylnice, židovský hřbitov

3.1.4 Muzea, divadla

Městské divadlo Zlín

Městské divadlo Zlín je repertoárovou divadelní scénou středoevropského typu. Nepřetržitě od roku 1946 spoluvytváří historii českého divadla a patří k jeho nejprogresivnějším scénám. Umělecký kredit zlínského divadla oceňuje odborná kritika i divácká veřejnost, je institucí, na jejíž půdě se setkávají čeští, polští a slovenští umělci.

Brumov-Bylnice - Městské muzeum, Drnovice - Muzeum jihovýchodní Moravy – expozice Ploština, Luhačovice - Muzeum luhačovického Zálesí, muzeum Napajedla, Městské muzeum Slavičín, Městské muzeum Valašské klobouky, Zádveřice - Raková muzeum vystěhovalectví, Zlín – Muzeum jihovýchodní Moravy, Zlín – Obuvnické muzeum, Zlín – Muzeum historických vozidel, Luhačovice – lázeňské divadlo, Zlín – Městské divadlo, Malá scéna, divadlo Mandragora, Filharmonie Bohuslava Martinů

3.1.5 Ostatní významné objekty

Zlínský mrakodrap - správní budova č. 21

Zlínský mrakodrap byl jednou z prvních výškových staveb v Evropě. V současné době je mrakodrap kulturní památkou období funkcionalismu. Dnes se zde nachází stálá expozice o historii budovy s unikátní technickou památkou – pojízdnou pracovní J.A. Bati. V 16. etáži se nachází kavárna s terasou a krásnou vyhlídkou na Zlín.

areál Baťových závodů ve Zlíně, dům umění, vila Tomáše Bati, lázně Luhačovice, hvězdárna Zlín, Přírodovědná expozice ZOO Zlín - Lešná

3.2 Současný stav cyklotras ve zlínském regionu

Vzhledem k tomu, že jsem svoji bakalářskou práci zaměřil hlavně na analýzu cyklotras na Zlínsku, budu se v této části věnovat popisu jejího současného stavu.

Značené cyklotrasy v ČR: Jižní Morava - stav k 1.1. 2010

- *5012 | Koryčany - Roštín - Kroměříž | 30 km
- *5014 | Staré Město - Tabarky - Trávník | 24 km
- *5015 | Kvasice - Nová Dědina - Spytihněv | 15 km
- *5016 | Spytihněvský dvůr - Tabarky | 9 km
- *5017 | U Svatých - Tabarky | 8 km
- *5018 | Modrá u Velehradu - Bunč - Roštín | 19 km
- *5019 | Salaš - Vlčák - Cetechovice | 12 km
- *5020 | Kostelany - Jarohněvice | 11 km
- *5033 | Kroměříž - Bystřice p.H.- Kelč - Nemetice | 51 km
- *5034 | Fryšták - Lukov - Držková - Kelč | 35 km
- *5035 | Týn n.Bečvou - Oprostovice - Bystřice p.H.- Ratiboř | 49 km
- *5036 | Holešov - Fryšták - Březová - Dešná | 27 km
- *5037 | Chvalčov - Podhradní Lhota | 12 km
- *5038 | Brusné - Rusava - Držková | 13 km
- *5047 | Hrubá Vrbka - Kuželov - Kamenná Vrata - Megovka | 19 km
- *5048 | Uherský Ostroh - Hluk - Dolní Němčí | 16 km
- *5049 | Uh.Hradiště - Místřice - Uh.Brod - Bojkovice – Pitín | 40 km
- *5050 | Uh. Hradiště - Velehrad - Buchlovice - Boršice – Nedakonice | 18 km
- *5051 | Strání - Květná - Kamenná Bouda | 11 km
- *5052 | Hradčovice - Dolní Němčí - V. Javořina – Vápenky | 33 km
- *5053 | Březová CZ/SK - Nivnice – Nezdenice | 20 km
- *5054 | Zlín - Pindula - Provodov - Řetěchov - Luhačovice - Žilín- Rudimov – Slavičín | 37 km
- *5055 | Topolná - Březolupy - Svárov – Zlín | 28 km
- *5056 | Troják - Komňa - Bojkovice - Kladná - Luhačovice - Řetěchov- Spletený vrch – Vizovice | 42 km
- *5057 | Doubrava -Vysoké Pole- Drnovice- Smolina-Lačnov - Horní Lideč | 23 km
- *5058 | Slavičín - Vlacovice - Mirošov - Val. Klobouky - Horní Lideč | 21 km

- *5059 | Horní Lideč - Lačnov - Val. Klobouky - Nedašova Lhota CZ/SK | 20 km
- *5060 | Napajedla - Oldřichovice - Salaš – Zlín | 21 km
- 5067 | Zlín – Lešná | (stále ve fázi výstavby)
- *5068 | Pindula - Paseky - Želechovice | 8 km
- *5121 | Rusava – Hadovna S -5 km
- *5150 | Uh. Hradiště, žst – Velehrad – Buchlovice – Buchlov, rozc. – Skelná Huť – Osvětimany | 37 km
- *5151 | Uh. Hradiště, pam. – Zlechov – Smrad'avka – Na pile – Osvětimany | 25 km
- 5152 | Buchlovice – Nová Louka – Buchlov | (stále ve fázi výstavby)
- 5153 | Osvětimany – Dl. Řeka – Buchlov | (stále ve fázi výstavby)
- 5154 | U Křížku – Vlčák – Smrad'avka | (stále ve fázi výstavby)
- 5155 | Okruh Holý kopec | (stále ve fázi výstavby)
- 5156 | Velehrad – Obora – Nová Louka | (stále ve fázi výstavby)
- 5157 | Modrá, rozc. – Orlová – Pod Kujotkou | (stále ve fázi výstavby)
- *5176 | Svárov – Kecníky – Částkov – Pašovice – Prakšice – Drslavice | 15 km
- *5177 | Kněžpole – Včelary – Bílovice – Pašovice | 12 km
- *5181 | Hulín – Tlumačov – Otrokovice | 15 km
- 5238 | Slavičín – Nevšová – Luhačovice |(stále ve fázi výstavby)

Cyklotrasy II. Třídy

- 46 Sudoměřice n.Mor.(CZ/SK) – Strážnice – Velká n.Vel. – Žitková – Vizovice – Vsetín – Ostravice – Český Těšín (CZ/PL) 249 km
- 47 Hodonín – Veselí n.Mor. – Uherské Hradiště – Kroměříž – Olomouc 153 km
- 49 Pitín – Brumov – Nedašova Lhota (CZ/SK) 30 km

Cyklotrasy III. Třídy

- 471 Otrokovice – Zlín – Vizovice 29 km
- 472 Vsetín - Velké Karlovice – Martiňák 51 km
- 473 Rajhradice - Újezd u Brna – Lovčičky – Koryčany – Bunč – Otrokovice 92 km
- 501 Vsetín – Krásno – Valašské Meziříčí – Palačov 31 km

3.3 Cyklotrasa č. 471

Tato cyklotrasa měří 29km a je základní spojnicí dvou velkých tras č. 47 a č. 46, která vede přes město Zlín. Hlavně proto je tato trasa jedna z nejfrekventovanějších ve zlínském regionu. Trasa se skládá ze zpevněné i z nezpevněné komunikace. Mezi hlavní atraktivy patří Baťova vila, zlínský zámek, správní budova č. 21 – zlínský mrakodrap, vizovický zámek a hrad Malenovice.

4 Cíle

Hlavní cíl práce

- Cílem mé bakalářské práce je analyzovat názory cykloturistů na nejpoužívanější cyklotrasu č.471, která vede přes města Otrokovice, Zlín a Vizovice s definováním návrhů na zlepšení

Dílčí cíle

- Analyzovat současný stav cyklotras ve zlínském regionu
- Definování kritických oblastí s návrhem na možná zlepšení
- Zjištění spokojenosti cykloturistů s cyklotrasou č. 471
- Zjistit věkové kategorie, které se na cyklotrase nejvíce pohybují
- Vypátrat, jak se občané města Zlín informovali o cyklotrasách ve Zlínském regionu

5 Metodika

Termín metodologie je řeckého původu. Znamená učení o metodě nebo teorii metody. Metodologie se zabývá obecnými teoretickými problémy cest prostředků vědeckého poznání a zákonitostmi vědeckého bádání jako tvořivého procesu. Vzniká na základě analýzy postupů vědců v průběhu vývoje jednotlivých věd. Odhaluje obecné stránky používaných metod a prostředků, srovnává je, uvádí v systém, odhaluje podstatu vědeckého poznání (Skalková a kol., 1983, 20).

Metodologie je empirická věda, jejímž předmětem je tvoření vědy (Filkron, 1960,72).

Ke splnění cíle mé bakalářské práce jsem použil tyto metody a techniky:

Metody

Termín metoda pochází z řeckého slova ,methodos, a doslovně znamená „cesta za něčím“, „postup“. Pojem *vědecká metoda* lze obecně charakterizovat jako záměrný postup (cestu), jehož pomocí se dosáhne určitého cíle, něco se pozná nebo vyřeší (Skalková a kol., 1983, 21).

Vědecká metoda je složitý jev. Je obtížné ji definovat. Vytváří ji mnoho operací duševních i manuálních (Bernal, 1960, 29).

Pro získání dat a podkladů pro zpracování mé bakalářské práce jsem použil následující metody:

- **Introspektivní metoda**

Metoda introspektivní se opírá o osobní znalosti a zkušenosti výzkumníka na základě účasti v prostředí či společenském procesu“ (Čihovský, 2006, 10)

- **Metoda terénního šetření**

Jedná se o výzkum v přirozených podmínkách, hlavním cílem je získání dat přímo v terénu, tato data nejsou zkreslena umělým prostředím.

- **Monografická metoda**

Touto metodou provádíme obsahovou analýzu primárních a sekundárních zdrojů. Primárními zdroji rozumíme druh dokumentu, který obsahuje úplný autorský text.“ (Komešník, Fetjak, 1997, 56). Dělíme je na:

- Knihy a brožury

- . Speciální dokumenty
- . Periodický tisk

Sekundárním zdrojem je dokument, jehož hlavní funkcí je informovat o existenci primárních dokumentů a zprostředkovat přístup k informacím v nich obsažených. Nepřinášejí tedy originální informace, ale jsou zkráceným přehledem či výtahem z primárních zdrojů (Komešník, Fetjak, 1997, 60).

Dělí se na:

- . Bibliografický záznam (anotace, abstrakt);
- . Rešerše (tematický soupis bibliografických záznamů).“

- **Matematicko-statistická metoda**

Vychází z předpokladu hromadného výskytu určitých jevů, které lze kvantifikovat pomocí matematické statistiky. Tuto metodu jsem využila především při zpracování dat získaných prostřednictvím dotazníkového šetření.

- **Komparativní metoda**

Srovnávací (komparativní metoda) je založena na zkoumání rozdílů a podobností mezi objekty (Jandourek, 2001, 158).

Techniky

➤ Rozhovor (interview)

Slovo interview je anglického původu a skládá se ze dvou částí. *Inter* znamená „mezi“ a *view* znamená „pohled“. Název naznačuje, že někdy se používá i telefonické interview (Gavora, 2000, 110).

Metoda rozhovoru (interview) rovněž patří k těm metodám společenských věd, kdy shromažďování dat je založeno na přímém dotazování, tj. verbální komunikaci výzkumného pracovníka a respondenta (Skalková a kol., 1983, 92).

➤ Neřízený rozhovor (pracovníci zlínské radnice z oboru cykloturistika)

-

6 Výsledky

Nejprve jsem si určil místo podle mapy, kde budu šetření vykonávat. Strategicky jsem si vybral místo na cyklotrase téměř přesně v půli Zlína, kde se napojuje jiná trasa k nedaleké zlínské zoologické zahradě. Z vlastních zkušeností vím, že právě na tomto místě se nachází mnoho cykloturistů.

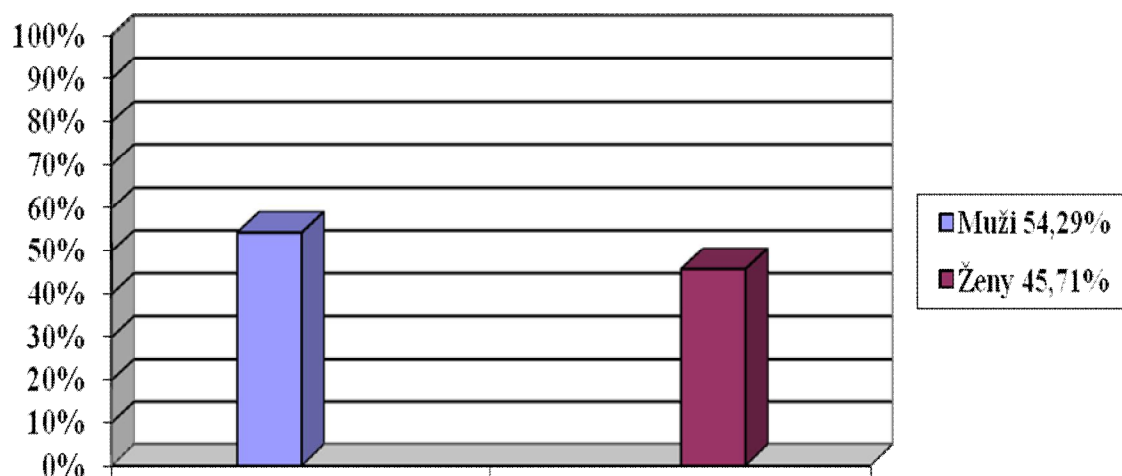
Po dohodě se zlínským magistrátem, jsem vypracoval dotazník (Příloha 1). Jako nejlepší možnost získat od cyklistů informace jsem si vybral techniku rozhovoru, o které předpokládám, že je nejvíce spolehlivá. Moc neuznávám dotazníky, jelikož nemohu vědět, zda-li respondent vše pečlivě přečte nebo dotazník vyplní jen tak, jak ho napadne. Rozhovor se konal v neděli 22. srpna na cyklotrase č. 471 ve Zlíně v místě, kde se do řeky Dřevnice vlévá řeka Januštice.

Tento den jsem vybral, kvůli pěknému slunečnému počasí, které mi zaručovalo velké množství cykloturistů na trase. Mé šetření spočívalo v tom, že jsem zastavil vždy jednoho cyklistu, popřípadě celou rodinu, a provedl jsem s nimi krátké interview.

Po ukončení rozhovoru, jsem vždy poděkoval a popřál šťastnou cestu. Stejně jsem postupoval i dále.

Projektu se zúčastnilo 70 cykloturistů a celková doba šetření byla téměř 5 hodin. Poté jsem výsledky vyhodnotil a využil ke své práci.

Z celkového počtu 70 respondentů bylo 38 (54,29%) mužů a 32 (45,71%) žen (Obrázek 1.).

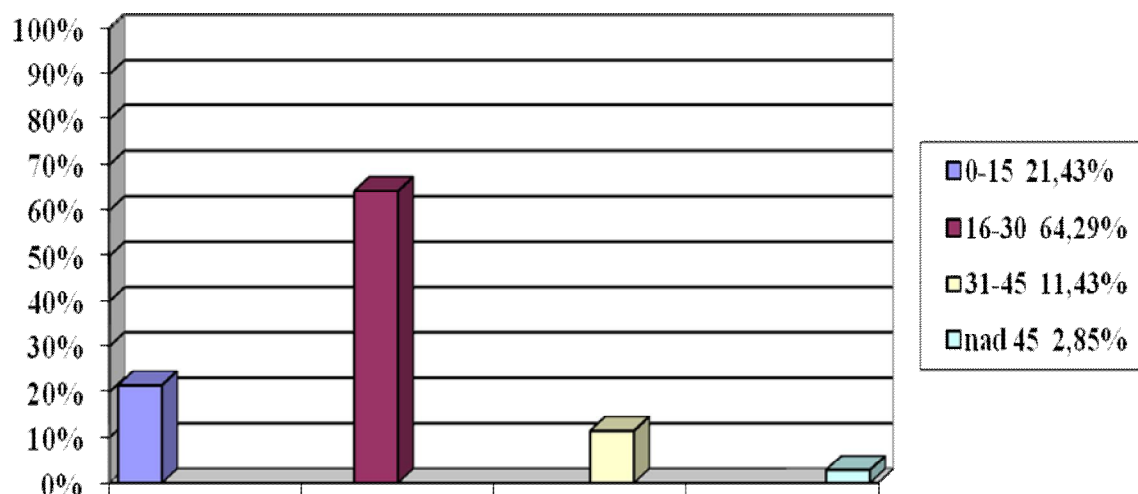


Obrázek 1. Využití cyklotrasy podle pohlaví

Zde jsem všechny tazající rozdělil do čtyř skupin podle stáří (Obrázek 2.). V první skupině ,0-15, bylo 15 (21,43%) lidí, z toho 12 mužů (dále jen M) a 3 ženy (dále jen Ž).

Ve druhé skupině ,16-30, bylo 45 (64,29%) lidí, z toho 21 M a 24 Ž.

Ve třetí skupině,31-45, bylo 8 (11,43%) lidí, z toho 5 M a 3 Ž. V poslední skupině, nad 45, byli 2 (2,85%) lidé, z toho 0 M a 2 Ž.



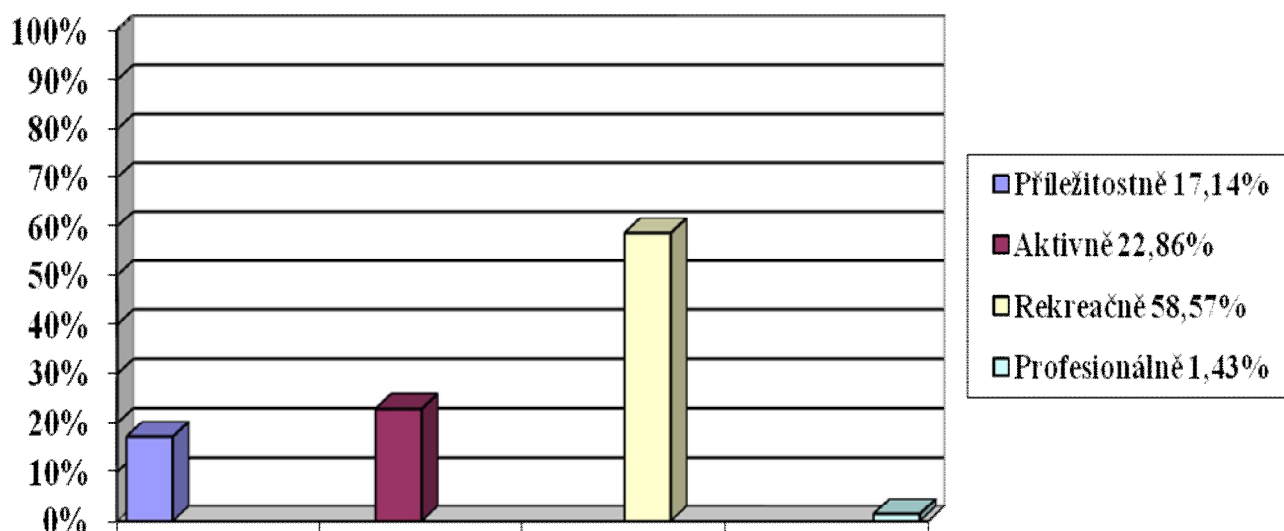
Obrázek 2. Využití cyklotrasy podle věku

Ze 70 respondentů 12 (17,14%) uvedlo, že jezdí jen příležitostně, z toho 1 M a 11 Ž.

16 (22,86%) odpovědělo, že jezdí aktivně, z toho 13 M a 3 Ž.

41 (58,57%) uvedlo, že na kole jezdí pouze rekreačně, z toho 23 M a 18 Ž.

Pouze 1 (1,43%) odpověděl, že jezdí profesionálně (Obrázek 3.).



Obrázek 3. Využití cyklotrasy podle stupně výkonnosti

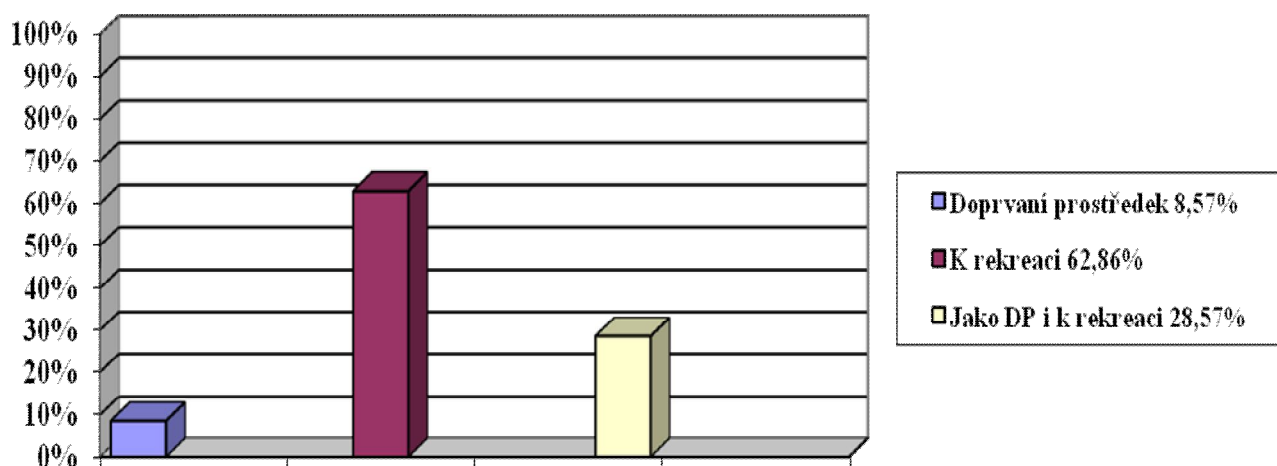
Z dotazovaných 6 (8,57%) používá kolo jako dopravní prostředek, z toho 4 M a 2 Ž.

44 (62,86%) využívá kolo k rekreaci a sportu, z toho 24 M a 20 Ž.

A 20 (28,57%) respondentů užívá kolo jako obojí, tedy jako dopravní prostředek i k rekreaci a k sportu (Obrázek 4.).

Zde mě velmi zaujala postarší paní, která jezdí každý den do práce na svém, ne zrovna moderním, kole ze Zlína do jedenácti kilometrů vzdálené vesnice Zádveřice. Svěřila se, že není zastáncem aut a že celou svou rodinu doslova, tlačí, k pohybové aktivitě a právě na kole. Později na sebe prozradila, že tímto způsobem jezdí téměř 30 let a po celou tu dobu neměla závažnější onemocnění než teplotu.

Později pronesla krásnou větu: „Ať je teplo nebo zima, nic mně nezabrání v tom, abych se na kole nevyjela podívat na krásy naší Moravy.“



Obrázek 4. Využití kola

Z výsledků jsem se dozvěděl, že lidé ve velké většině dávají přednost svému pohodlí a volí tu nejbližší trasu (Obrázek 5.).

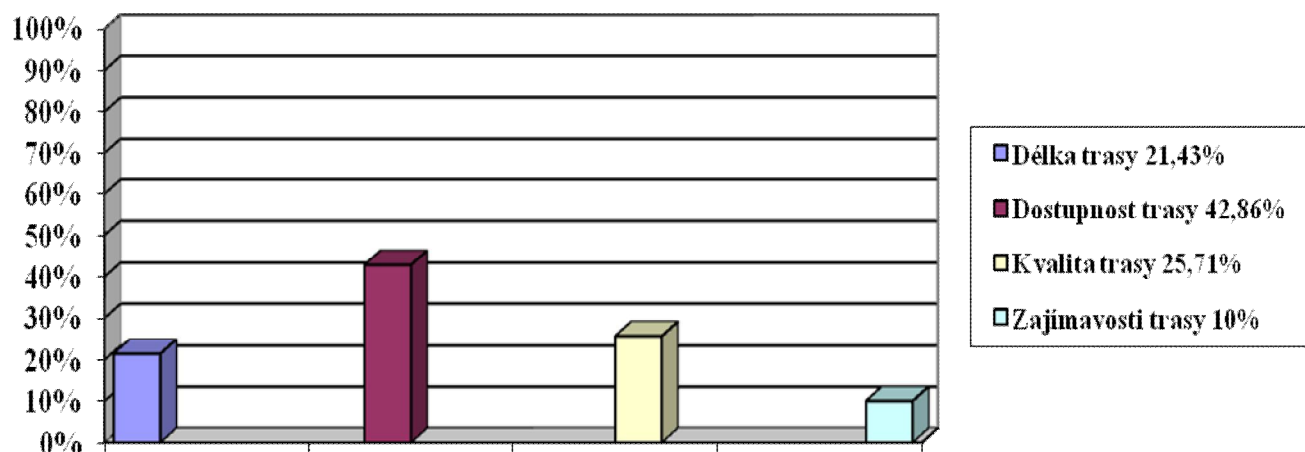
30 ze 70 (42,86%) dotázaných odpovědělo, že při výběru je důležitá vzdálenost k trase. Z toho 17 M a 13 Ž.

Těch, co zajímá spíše kvalita trasy, bylo 18 (25,71%) z toho 7 M a 11 Ž a jako největší důvod, proč si vybírají určitou trasu, uvedli, že vyhledávají zpevněnou komunikaci.

15 (21,43%) z toho 9 M a 6 Ž si vybírá trasu kvůli její délce. Posledních 7 (10%) z toho 5 M a 2 Ž volí trasu pro její zajímavosti (památky, přírodu atd.)

Je velká škoda, že tak malé procento lidí si nevybírá cyklotrasy kvůli atraktivitám, které jsou poblíž trasy. A přitom Zlínský region nabízí tolik příležitostí na výlety pro rodiny. A to ze své vlastní zkušenosti vím, že ať se jedná o jednotlivé hrady, zámky nebo různá muzea, všude jsou velmi dobře na cykloturisty připraveni.

Bohužel jak z výsledků vyplynulo, lidé raději nasednou na kola, jedou se projet „za barák“ a vůbec si neuvědomují, jaké možnosti cyklotrasy ve Zlínském regionu mají.

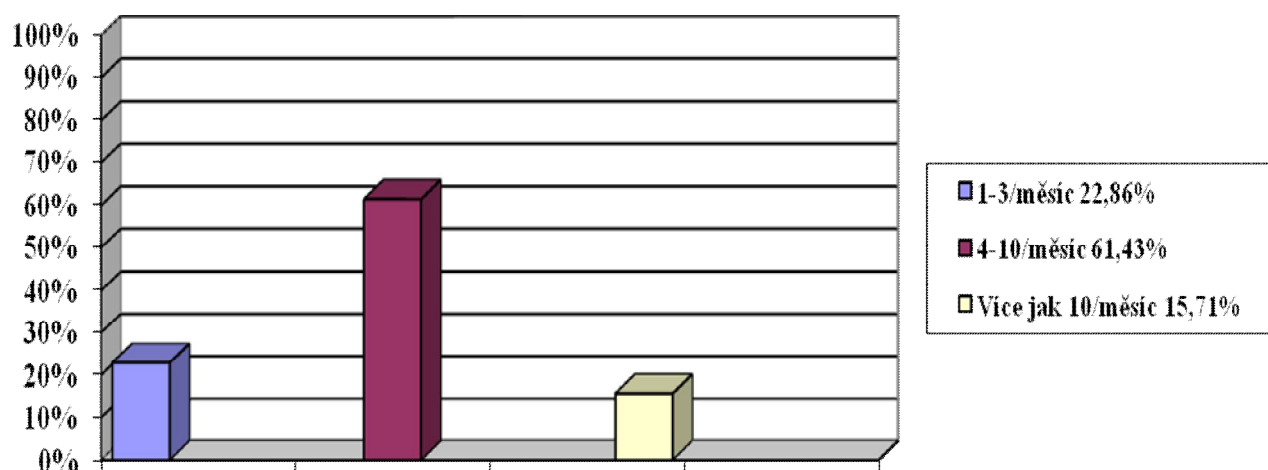


Obrázek 5. Podle jakých kritérií lidé vybírají cyklotrasu

Ze 70 lidí 43 (61,43%) z toho 25 M a 18 Ž tráví na cyklotrasách čas 4 až 10krát za měsíc.

16 (22,86%) z toho 6 M a 10 Ž tráví svůj čas na cyklotrasách 1 až 3krát za měsíc.

A 11 (15,71%) z toho 7 M a 4 Ž více jak 10krát (Obrázek 6.). Tuto otázku jsem vypracoval speciálně pro radnici města Zlína. Otázka se týkala pouze letních měsíců.



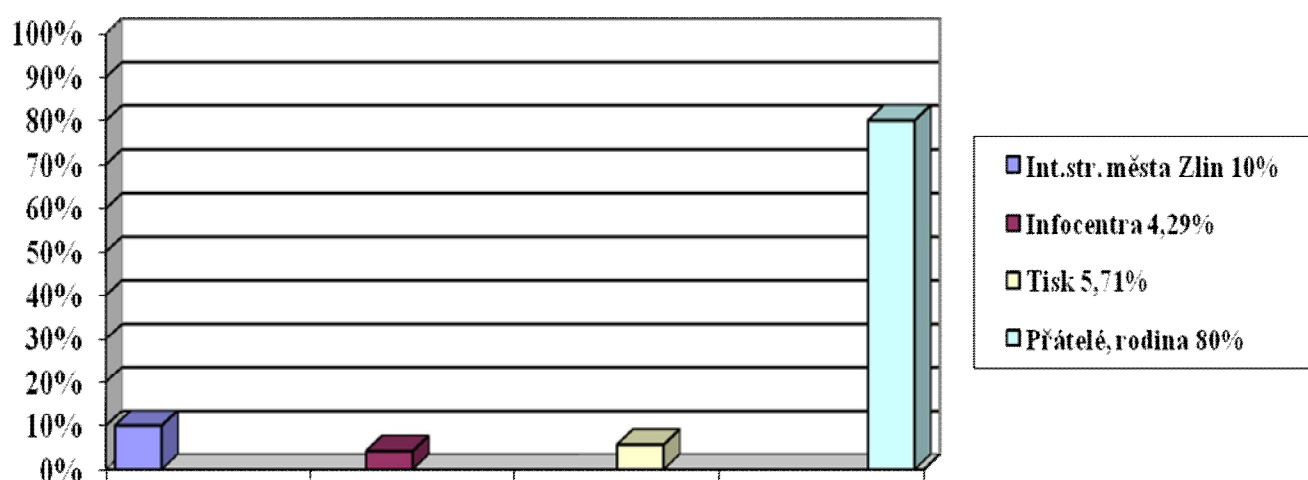
Obrázek 6. Jak často lidé využívají cyklotrasy v letních měsících

56 ze 70 (80%) dotazovaných z toho 28 M a 28 Ž uvedlo, že nejvíce informací o cyklotrase získalo od svých přátel, rodiny a spolupracovníků.

7 (10%) 5 M a 2 Ž odpovědělo, že si vyhledali informace o cyklotrasách na internetu a 5 z nich hledalo přímo na zlínském informačním portále.

4 (5,71%) 3 M a 1 Ž si přečetli o cyklotrasách ve Zlínských novinách. Z výsledků vyplynulo, že nejméně lidé používají, jako zdroj informací o cyklotrasách, infocentra.

Pouze 3 (4,29%) lidé si zde přišli požádat o radu, z toho 2M a 1 Ž (Obrázek 7.).

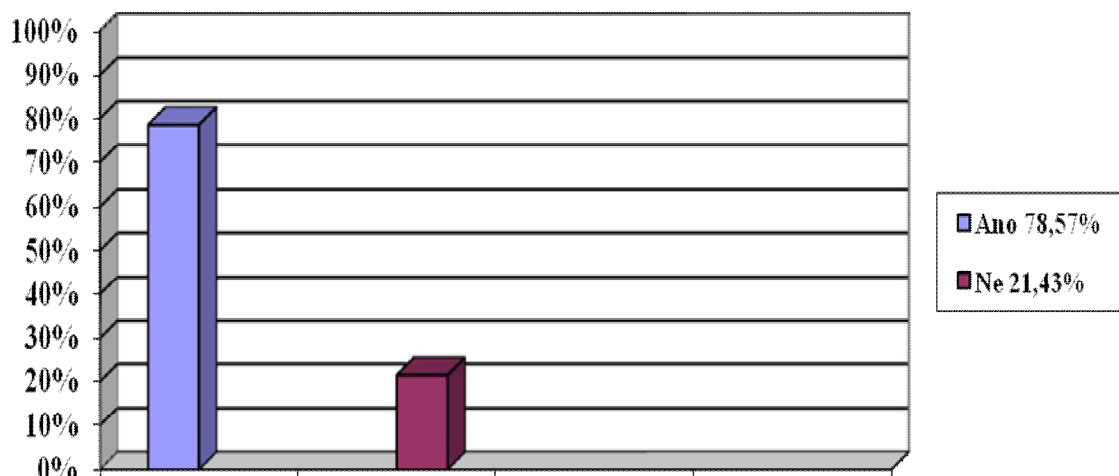


Obrázek 7. Kde se cykloturisté dozvěděli informace o cyklotrase

Zahrnutí této otázky do mé práce bylo také jedním z požadavků zlínské radnice. Zde jsem se měl dozvědět, jestli by návštěvníci něco na této trase změnili.

Nejčastější odpovědí bylo ano, které uvedlo 55 (78,57%) dotázaných a z toho 31 M 24 Ž. Ve většině případů by cykloturisté změnili tyto problémy: Více odpadkových košů na trase, více odpočívadel, špatné značení cesty (Zádveřice).

Zbýlých 15 (21,43%) z toho 7 M a 8 Ž by neměnilo nic (Obrázek 8.).

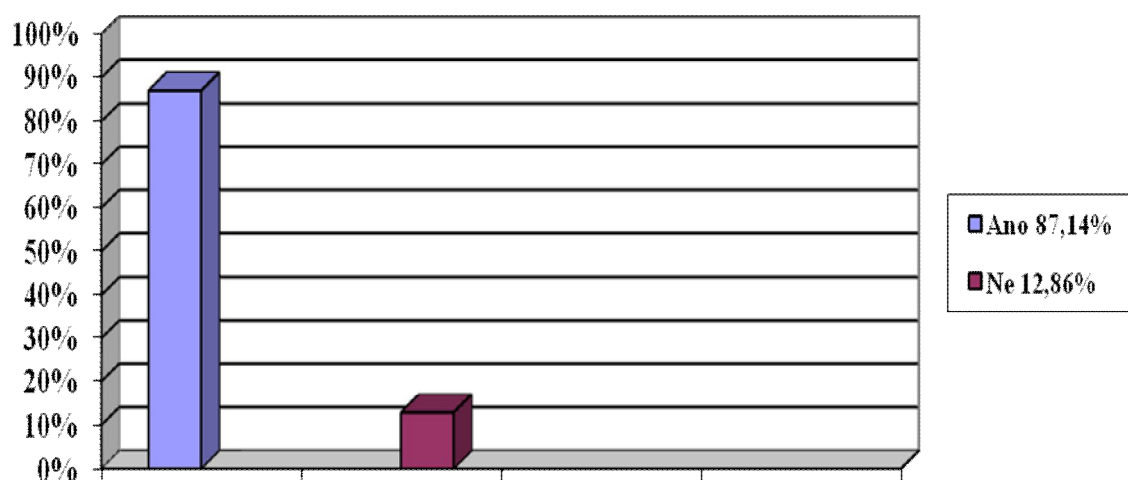


Obrázek 8. Měnili by dotazovaní něco na stávající cyklotrase

Další požadovaná otázka se týkala spokojenosti cykloturistů s údržbou cyklotrasy č. 471 (Obrázek 9.).

Zde jsem vypátral, že převážná většina 61 (87,14%) dotazovaných, z toho 34 M a 27 Ž, je spokojena s pořádkem na této trase.

Pouze 19 (12,86%) cykloturistů mělo k údržbě výhrady. Nejčastěji tyto: Neodklizené listí a větve z komunikace, zlepšení kvality komunikace v úseku Malenovice, pošpiněné informační tabule v centru Zlína



Obrázek 9. Spokojenost cykloturistů s údržbou cyklotrasy

64 (91,43%) z dotazovaných, z toho 37 M a 27 Ž, je velmi spokojeno se současnou cyklotrasou.

Jen 6 (8,57%) cykloturistů, z toho 1 M a 5 Ž, je spokojeno s nynější trasou. Myslím, že je vhodné napsat, že ze 70 dotázaných nikdo nebyl, vyloženě, nespokojen s cyklotrasou č. 471 (Obrázek 10.).



Obrázek 10. Hodnocení cyklotrasy

7 Diskuse

Ve své bakalářské práci jsem si určil cíl, analyzovat názory cykloturistů na nejpoužívanější trasu č. 471 vedoucí přes město Otrokovice, Zlín a Vizovice i s definováním návrhu na zlepšení. Pokusím se rozebrat jednotlivé výsledky. Již dříve jsem napsal, že šetření se zúčastnilo 70 cyklistů. V první grafu se dozvíme, že z tohoto počtu bylo 38 mužů a 32 žen. V době provádění rozhovorů se po cyklotrase prohánělo spousta mužů a velmi málo žen. Snažil jsem se pro svou práci mít stejný počet obou pohlaví, ale bylo to velmi obtížné. Nakonec jsem zvolil tento počet, protože jsem si uvědomil, že i to, že žen je méně je určitý výsledek. Navíc tato fakta mohou pomoci magistrátu města Zlín k zamyšlení, co by se dalo na trase změnit, aby to přilákalo i více žen. V dalším grafu jsme se dozvěděli, jaké věkové kategorie se na trasách nejvíce pohybují. Z rozhovoru vyplynulo, že nejvíce cyklistů bylo mezi 16- 30 rokem. Nutno doplnit, že nejvíce lidí v této skupině bylo až na samotné hranici kolem 30 let. Co bych rád vyzdvihl je spousta mladých rodin s dětmi. Myslím, že je velmi důležité, že rodiče se snaží přivést děti k pohybové aktivitě. Když rodiče naučí dítě mít kladný vztah k pohybu, dávají mu zároveň prevenci před, v těch letech velmi moderní a zákeřnou nemocí, obezitou.

Požívání nevhodných jídel z rychlých občerstvení, nepravidelná strava a velká konzumace vysokoenergetických nápojů vede k problémům s nadváhou. Na jídelníček dětí by měli dohlížet hlavně rodiče, protože ti jsou vzorem pro své děti. Proto základy pro správné stravovací návyky by měly pocházet z prostředí rodiny. Stejně tak by to mělo být u pohybové aktivity, kdy pravidelná pohybová aktivita by se měla zařazovat již od útlého věku, tudíž by na ní měli dohlížet opět rodiče. Tato první fáze se odehrává ve věku 1-3 let dítěte. Již zde se formuje kladný vztah dítěte k pohybovým aktivitám (Bunc, 2008).

Co se týče grafu o využití kola, můžeme na něm vidět, že velká většina dotázaných využívá kolo pouze k rekreaci. A jen velmi málo cyklistů používá kolo i jako dopravní prostředek. Při tom kolo nabízí spousty výhod, jako např. ušetření spousty peněz, lepší ovzduší a další. Kolo zabírá 1/12 prostoru, který potřebuje auto, neznečišťuje ovzduší skleníkovými plyny. Navíc asi 50% všech jízd autem je kratší než 7,5km a 30% je kratší než 3km. Přitom ve větším městě je do 5km kolo rychlejší a do 8km srovnatelně rychlé jak auto a kolejová doprava (Štěpánek, Bendl, 2000).

Je velká škoda, že jsme si nevzali více příkladů z výše jmenovaných měst EU, kde jsou na tom podstatně lépe. A proto se dostávám k dalšímu grafu, který se týká informovanosti cyklistů o cyklotrasách. Zde absolutní většina 80% odpověděla, že se o cyklotrase informovali od svých přátel, rodiny a spolupracovníků. Z výsledků vyplývá, že město Zlín dělá velmi málo proto, aby se informace dostaly k občanům. Z vlastní zkušenosti vím, že pokud si vyhledám oficiální internetové stránky města Zlín, najdu zde jen velmi nedostačující informace. A největším paradoxem je to, že město utratilo mnoho peněz za stavbu této komunikace a na druhou stranu pro něj není důležité, aby lidé o této trase věděli.

Díky této práci jsem vypracoval některé návrhy, které jsem předal na magistrát města Zlín lidem, kteří se věnují oboru cykloturistiky.

8 Závěry

Hlavním cílem mé bakalářské práce bylo analyzovat názory cykloturistů na nejpoužívanější trasu č. 471 vedoucí přes město Otrokovice, Zlín a Vizovice i s definováním návrhu na zlepšení.

Mé dílčí cíle byly: analýza současného stavu cyklotras ve zlínském regionu, definování kritických oblastí s návrhem na možná zlepšení, zjištění spokojenosti cykloturistů s cyklotrasou č. 471, zjistit věkové kategorie, které se na cyklotrase nejvíce pohybují a vypátrat, jak se občané města Zlín informovali o cyklotrasách ve Zlínském regionu.

Na základě těchto cílů a spolupráce se zlínským magistrátem jsem si vytvořil dotazník, pomocí kterého jsem metodou rozhovoru získal určité informace přímo na cyklotrase č. 471.

V závěru jsem vypsál důležité poznatky, které jsem shrnul v bodech, protože si myslím, že tento způsob nám přesně ukáže, co jsem ve své práci vypátral.

- ❖ Nejčastěji je cyklotrasa č.471 využívána cykloturisty ve věku 16-30 let (64,29%)
- ❖ Cyklotrasa č. 471 bývá využívána nejvíce k rekreačním účelům a to až v 58,57%
- ❖ Z výsledku jsem se dozvěděl, že cyklisté používají kolo převážně k rekreaci a velmi málo jako dopravní prostředek.
- ❖ Z vyhodnocených výsledků jsem zjistil, že ve velké většině cykloturisté dávají přednost nejbližší trase. Z odpovědí vyšlo najevo, že pro ně není důležitá ani kvalita a ani zajímavosti na trase. Dávají přednost svému pohodlí.
- ❖ Téměř 61,43% dotázaných využívá cyklotrasu 4 až 10 krát za měsíc. Tato otázka se týkala pouze letních měsíců.
- ❖ Až 80% cykloturistů odpovědělo, že nejvíce informací získali od svých přátel a známých. A jen 10% dotázaných si našlo informace na internetových stránkách města Zlín.

- ❖ Z výsledků také vyplynulo, že téměř 79% cyklistů by na cyklotrase pár věcí změnilo. Nejčastěji to bylo málo odpadkových košů, málo odpočívadel a v některých místech špatné značení.
- ❖ Až 87,14% dotázaných hodnotilo pozitivně údržbu na cyklotrase. Zbytek 12,86% mělo jen malé výhrady např.: Nesklizené větve a listí na komunikaci, návrh na zlepšení úseku trasy v Malenovicích a špinavé informační tabule.
- ❖ Co se týče hodnocení trasy, tak naprostá většina 91,43% cykloturistů byla velmi spokojena se současnou trasou a jen 8,57% bylo spokojeno s malými výhradami. Důležité však je, že nikdo nebyl nespokojen

9 Souhrn

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřil na analýzu cyklotras ve Zlínském kraji. Hlavním cílem mé práce bylo zjistit pohled cyklistů na nejpoužívanější cyklotrasu č. 471, která vede přes města Otrokovice, Zlín a Vizovice.

Tento region jsem si zvolil, protože zde bydlím a tuto cyklotrasu jsem zvolil, protože jsem na ni strávil spoustu času.

Podstatnou částí mé bakalářské práce je výzkum, kde jsem se snažil zjistit pohled cyklistů na cyklotrasu 471. Např: Spokojenost cyklistů s cyklotrasou, jak se cyklisté informovali o trase, co by na trase změnili nebo jaké věkové kategorie nejvíce trasu využívají.

Šetření se zúčastnilo 70 lidí. Jednalo se o 38 mužů a 32 žen. Při šetření jsem použil metodu rozhovoru.

Výsledky, které byly zjištěny pomocí rozhovoru, ukázaly, že 64 ze 70 cyklistů byli velmi spokojeni se současnou cyklotrasou. Nejčastěji by cyklisté na trase přidali více odpadkových košů, více odpočívadel.

V závěrečné části bakalářské práce jsou jednotlivé přílohy jako např.: dotazník a fotografie.

Tyto informace byly předány zlínskému magistrátu pro vnitřní potřeby.

10 Summary

In my bachelor thesis, i focused on the analysis of cycling tracks in the Zlins region. The main aim of my work was to determine the view of cyclists on the most used cycle route No. 471, which leads through the cities Otrokovice, Zlin and Vizovice.

The region I chose because I live here and this cycle track i chose, because I spent a lot of time on it.

A substantial part of my thesis is a research, where I tried to find a view of cyclists on cycle track No.471. For example: Satisfaction of cyclists with a cycle track, how did they find some information about the track, what did they change in the track, if they could or what age groups are using the track mostly.

70 cyclists was involved in the investigation. These were 38 men and 32 women. In the investigation I used the method of interview.

The results, which were observed by interview, showed that 64 from 70 cyclists were very satisfied with the current cycle track. Mostly the cyclists would like to add on the track more bins, more rests.

In the final part of the bachelor thesis are some individual attachments such: the questionnaire and photos.

This information was handed over to town council of city Zlin for internal needs.

11 Referenční seznam

- Bernal, J. D. (1960). *Věda v dějinách, Díl 1*. Praha.
- Bunc, V. (2008). Nadváha a obezita dětí- životní styl jako příčina a důsledek. *Česká kinantropologie*, 12(3), 61-69.
- Carnall, D. (2000). *Cycling and health promotion*. British Medical Journal, 320, s. 888.
- Čihovský, J. (2006). *Sociologický výzkum*. Rukopis.
- Čertík, M. (2001). *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF.
- Filkorn, V. (1960). *Úvod do metodologie vied*. Bratislava.
- Francová, E. (2003). *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Gavora, P. (2000). *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido.
- Hodaň, B. (1997). *Úvod do teorie tělesné kultury*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Hodaň, B. Dohnal, T. (2005). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex.
- Jandourek, J. (2001). *Sociologický výzkum*. Praha: Portál.
- Komešník, B. & Fejtek, M. (1997). *Metodologie kinantropologického výzkumu: vybrané přednášky*. Hradec Králové: Gaudeamus.
- Novosad, J. et al. (1996). *Determinanty pohybové aktivity u vybraných souborů českých adolescentů*. Tělesná kultura. 26, 118- 140.
- Ondráček, Hřebíčková. (2007). *Cykloturistika*. Blansko: Masarykova Univerzita.
- Skalková, J. a kol, (1983). *Úvod do metodologie a metod pedagogického výzkumu*. Praha: SPN.
- Slepičková, I. (2000). *Sport a volný čas*. Praha: Karolinum.
- Stejskal, P. (2004). *Proč a jak se zdravě hýbat*. Břeclav: Presstempus.

Štěpánek, J. (2001). In P.Tilinger, A.Rychtecký, & T. Perič, *Cyklistika, cykloturistika a cyklistická doprava v ČR na přelomu tisíciletí. Sport v České republice na začátku nového tisíciletí: sborník příspěvků národní konference* (pp. 105-107). Praha: Univerzita Karlova, Fakulta tělesné výchovy a sportu.

Štěpánek, P., Bendl, J. (2000) *Jízdní kolo- především jako ekologický dopravní prostředek*. In Martínek, J. (editor). *Cyklistická doprava a cykloturistika v ČR její vazba na regionální politiku: Sborník příspěvků semináře- Pardubice 20.-22. září 2000*. 1.vyd. Olomouc: Centrum dopravního výzkumu.

Unwin, NC. (1995). *Promoting the public health benefits of cycling*. Public health, 109. 41-46.

Internetové zdroje

www.kr-zlinsky.cz

www.cykloturistika.cz

www.bilekarpaty.cz

www.cykloserver.cz

www.zlin.eu

www.bikemap.net

www.chriby.cz

www.nature.hyperlink.cz

www.slovacko.cz

www.turistik.cz

www.vychodni-morava.cz

12 Seznam příloh

Příloha č.1 Dotazník

Příloha č. 2 Fotografie

Příloha č.1 Dotazník

1. Pohlaví

1. Muž

2 Žena

☐

2. Věk

1. 0 - 15

2. 16 – 30

3. 31 – 45

4. nad 45

☐

3. Bydliště (město, obec)

.....

☐

4. Jak často jezdíte na kole?

1. Příležitostně

2. Aktivně

3. Rekreačně

4. Profesionálně

☐

5. Kolo používáte jako

1. Dopravní prostředek

2. Rekreace, volný čas, sport

3. Jako dopravní prostředek i k rekreaci

☐

6. Podle jakých kritérií volíte cyklotrasu?

1. Délka trasy
2. Vzdálenost trasy od vašeho bydliště
3. Kvalita trasy
4. Zajímavosti trasy

7. Jak často využíváte této cyklotrasy?

1. 1 – 3 / měsíc
2. 4 – 10 / měsíc
3. Více jak 10 / měsíc

8. Kde jste získali informace o této cyklotrase?

1. Internetové stránky města Zlín
2. Infocentra
3. Tisk
4. Od svých přátel, známých

9. Jste spokojeni s údržbou cyklotrasy?

1. Ano
2. Ne – Proč?

.....

10. Vylepšili byste něco na cyklotrase?

1. Ne

2. Ano – Co?

.....

☐

11. Hodnocení trasy

1. Jsem velmi spokojený/á a nic bych neměnil/a

2. Jsem spokojen/a, ale některé věci by se daly zlepšit

3. Nejsem spokojený/a – Proč?

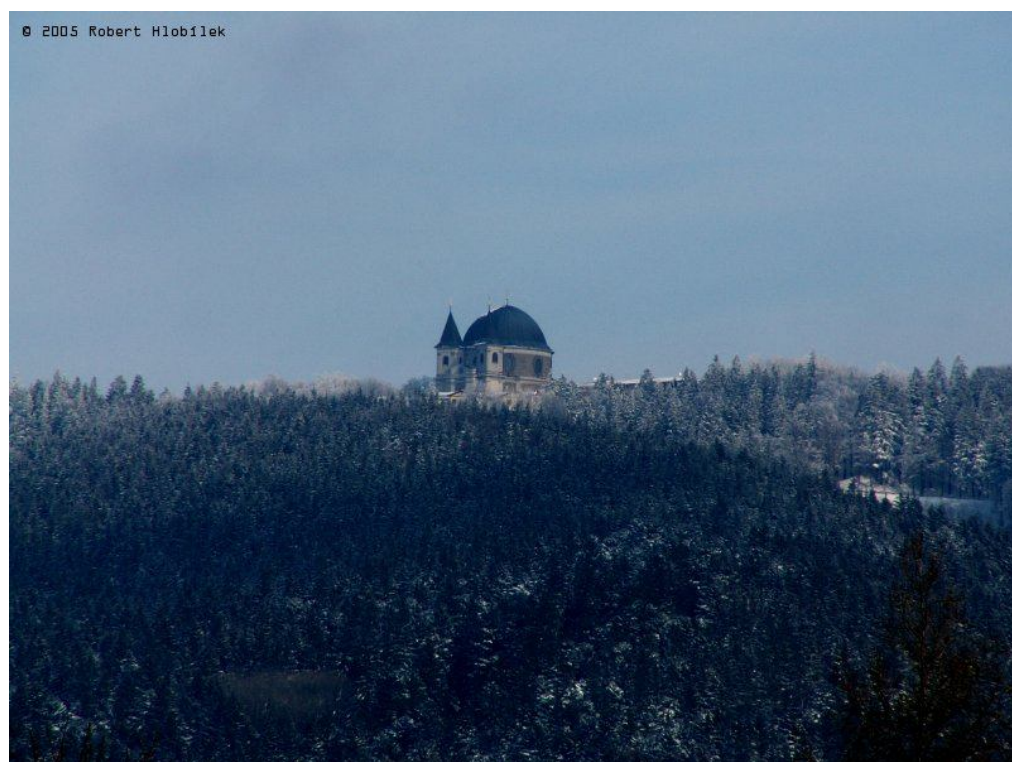
.....

☐

Příloha č. 2 Fotografie



CHKO Bílé Karpaty



Bazilika Sv.Hostýn, Hostýnské vrchy



Baťova vila



Přírodní park CHřiby



Hrad Malenovice



Zámek Zlín



Zámek Lešná



Římsko-katolický kostel Zlín



Zlínský mrakodrap



Zámek Zlín