UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
Fakulta tělesné výchovy a sportu

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2008 Bc. Čestmír Glogar

UNIVERZITA KARLOVA
V PRAZE
Fakulta tělesné výchovy a sportu

Diplomová práce

Problematika cyklotras v Beskydech

Vedoucí diplomové práce:
PaedDr. Jiří Šafránek

Zpracoval:
Bc. Čestmír Glogar

duben 2008

Název

Problematika cyklotras v Beskydech.

Title

The issue of cycle routs at the Beskydy mountains.

Cíl práce

Cílem práce je prakticky ověřit značení, stav, kvalitu a průjezdnost tras vzhledem k povrchu a profilu cesty a vytvořit přehledný souhrn cyklotras ve vymezené oblasti Beskyd.

Metoda

Diplomová práce je zpracována výzkumnou metodou srovnání dostupných materiálů o cyklotrasách v Beskydech s terénním průzkumem daného území.

Výsledky

Výsledkem této práce je zjištění, že značení cyklotras v dané oblasti Beskyd je na velmi slušné úrovni. Dále se povedlo vytvořit přehledný souhrn cyklotras, ze kterého si cyklista si může vybrat trasu s ohledem na jeho kondici, typ kola, cíl cesty i oblíbený povrch cesty.

Klíčová slova

Beskydy, cyklostezka, cykloturistika, cyklotrasa,.

Bc. Čestmír Glogar, 15. února 2008

Touto cestou bych chtěl poděkovat PaedDr. Jiřímu Šafránkovi za odborné vedení práce, za praktické rady a za možnost využít jeho zkušenosti v této problematice.

Chtěl bych také poděkovat Mgr. Karlu Markvartovi, předsedovi Rady značení Klubu českých turistů, za poskytnutí informací o značení cyklotras, jejich údržbě a zřizování.

Dalšími, kteří mi pomohli a poskytli mi praktické i teoretické zkušenosti z oblasti cykloturistiky jsou Dr. Ing. Jan Břuska, předseda KČT odbor Frenštát pod Radhoštěm, Jan Petřvalský ze Správy CHKO Beskydy a RNDr. Tomáš Ehler, referent pro cestovní ruch a projekty Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Dále bych chtěl poděkovat svým kamarádům Tomášovi Bartoňovi a Romanovi Boháčovi za spoluúčast při projíždění vybraných cyklotras.

A na závěr nesmím zapomenout na poděkování mé přítelkyni Lence Hulové za nekonečnou trpělivost a nadhled.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a použil jsem pouze literaturu uvedenou v seznamu bibliografické citace.

Bc. Čestmír Glogar

Svoluji k zapůjčení své diplomové práce ke studijním účelům. Prosím, aby byla vedena přesná evidence vypůjčovatelů, kteří musí pramen převzaté literatury řádně citovat.

Jméno a příjmení	Číslo OP	Datum vypůjčení	Poznámka

OBSAH

1 ÚVOD **8**

2 TEORETICKO – METODOLOGICKÁ ČÁST PRÁCE **9**

2.1 PROBLÉM 9

2.1.1 Zdůvodnění, význam a potřeba práce *9*

2.1.2 Teoretický rámec navrhované studie *9*

2.1.2.1 Odborně technický rámec navrhované studie 9

2.1.2.2 Metodologický rámec navrhované studie 10

2.1.3 Formulace problému *10*

2.1.4 Omezení a vymezení studie *12*

2.1.4.1 Omezení studie 12

2.1.4.2 Vymezení studie 12

2.1.5 Definice pojmů *12*

2.1.6 Cíle a úkoly práce *14*

2.1.6.1 Cíl práce 14

2.1.6.2 Úkoly práce 14

2.2 SBĚR A TŘÍDĚNÍ DAT O BESKYDECH 14

2.2.1 Základní údaje o lokalitě *14*

2.2.2 Moravskoslezské Beskydy *16*

2.2.3 Geologie *17*

2.2.4 Vodstvo *19*

2.2.4.1 Evropské rozvodí 19

2.2.4.2 Využití vody 19

2.2.4.3 Úmoří Baltského moře 20

2.2.4.4 Úmoří Černého moře 21

2.2.5 Lesy a vegetace *22*

2.2.6 Uměleckohistorické památky *23*

2.2.7 Podnebí *23*

3 PRAKTICKÁ ČÁST **23**

3.1 BESKYDY NA KOLE 23

3.1.1 Příprava na „Beskydtour“ *23*

3.1.2 Samotná Beskydtour 2007 ..... *25*

3.1.2.1 Den 1 25

3.1.2.2 Den 2 30

3.1.2.3 Den 3 33

3.1.2.4 Den 4 33

3.1.2.5 Den 5 37

3.1.2.6 Den 6 39

3.1.2.7 Den 7 0
3.2 VYHODNOCENÍ BESKYD TOUR 2007 59
3.3 ZANESENÍ CYKLOTRAS DO MAP 61
3.3.1 Vymezení problému *61*
3.3.2 Program Cyklotrasy 2.10 ..... *61*
3.3.2.1 Výhody Cyklotras oproti jiným mapám na internetu 62
3.3.2.2 Registrace programu 63
3.4 PŘEHLED CYKLOTRAS 63
3.4.1 Vymezení oblasti *63*
3.4.2 Samotné zanášení tras do programu Cyklotrasy 2.10 ..... *64*
3.4.3 Cyklotrasa 4 Travný - Morávka *64*
3.4.4 Cyklotrasa 461 Ostravice – Konečná *66*
3.4.5 Cyklotrasa 6007 Beskydský okruh *68*
3.4.6 Cyklotrasa 6016 Frenštát pod Radhoštěm – Pustevny *70*
3.4.7 Cyklotrasa 6080 Jablunkov – Pod Studeničným *72*
3.4.8 Cyklotrasa 6081 Bocanovice – Mosty u Jablunkova, Šance *74*
3.4.9 Cyklotrasa 6082 Bocanovice – Košařiska *76*
3.4.10 Cyklotrasa 6083 Komorní Lhotka – Podgrúň *78*
3.4.11 Cyklotrasa 6084 Mosty u Jablunkova – Skalka a zpět *80*
3.4.12 Cyklotrasa 6087 Nýdek – Bystřice *82*
3.4.13 Cyklotrasa 6101 Tatínky – Salajka *84*
3.4.14 Cyklotrasa 6112 Chata Tetřev – Ježanky *86*
3.4.15 Cyklotrasa 6113 Ostravice – Raškovice ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.4.16 Cyklotrasa 6176 Staré Hamry – Bumbálka ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.4.17 Cyklotrasa 6177 Podolánky – Salajka ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.4.18 Cyklotrasa 6178 Podolánky – Staré Hamry ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.4.19 Cyklotrasa 6180 Staré Hamry, Říky – Bílá ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.4.20 Cyklotrasa 6181 Staré Hamry, Jamník – Staré Hamry, rozcestí Černá ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.4.21 Cyklotrasa 6182 Bílá – Bobek – Staré Hamry, rozcestí Černá ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.4.22 Cyklotrasa 6201 Rovné – Javorový – Podgrúň ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.4.23 Beskydsko-karpatská magistrála ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.4.24 Cyklotrasa Radegast Trojmezí ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.5 STATISTICKÝ SOUHRN CYKLOTRAS ..... **CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.**
3.5.1 Délka tras a typy cest ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.5.2 Výšková statistika ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
3.5.3 Statistika výškových metrů ..... ***Chyba! Záložka není definována.***
SOUPIS LITERATURY ..... CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.

1 Úvod

Cyklistika je v České republice celonárodně oblíbena, je zábavou a častou fyzickou aktivní náplní volného času.

Cykloturistika je alternativou cestovního ruchu, která umožňuje člověku nové poznávání a zvyšuje kvalitu jeho života. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžovat životní prostředí a přináší užitek zúčastněným obcím. (http://www.cyklostrategie.cz/cil-2-1.php).

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému, avšak je bezemisní, nehlučná, nespotřebovává neobnovitelné zdroje energie, neovlivňuje klima Země, nezpůsobuje kyselé deště, neemituje toxické látky, není náročná na prostor a prakticky téměř nevytváří externí náklady za škody na přírodě, majetku a zdraví tak, jako jiné druhy zejména motorové dopravy. Každý, kdo uspokojuje své dopravní potřeby jízdou na kole zároveň neřídí automobil a tím výrazně šetří životní prostředí. Negativní vlivy dopravy obvykle představují velmi závažné environmentální a zdravotní problémy. Navíc patří fyzická pasivita mezi hlavní příčiny předčasných úmrtí a jízda na kole může zásadně snížit riziko výskytu celé řady civilizačních chorob (kardiovaskulárních onemocnění, diabetu, vysokého krevního tlaku, nadváhy atd.).

Posilování fyzického a psychického zdraví občanů a nacházení dobrého vztahu k přírodě a krajině jsou dalšími cíli rozvoje cyklodopravy. Ta by se měla stát prestiží a součástí zdravého životního stylu šetrného k životnímu prostředí. (http://www.cyklostrategie.cz/priorita-3.php).

Je zřejmé, že Beskydy jsou velmi atraktivní pro jakoukoliv formu turistiky. Přijíždějí tam lidé z různých koutů republiky i zahraničí, aby zde strávili svůj volný čas aktivním pohybem. Beskydy nabízí skvělé podmínky pro cyklisty všech věkových kategorií a úrovní zdatnosti a je pravděpodobné, že se v budoucnu zvýší řady nadšenců na kolech v této oblasti.

Existuje mnoho map, internetových stránek a průvodců popisujících cyklotrasy severovýchodní části naší republiky, přesto bych se rád pokusil o jejich přetřídění s ohledem na náročnost a také bych se pokusil přehledně je rozdělit na cesty pro rodiny s dětmi, kde projede i vozík tažený kolem, trasy pro turisty s důrazem na poznání a možnosti občerstvení a trasy sportovně laděné spíše pro MTB a zdatnější cyklisty. Budu se snažit udělat pro tento účel i konkrétní návrhy.

2 Teoreticko – metodologická část práce

2.1 PROBLÉM

2.1.1 Zdůvodnění, význam a potřeba práce

K tématu diplomové práce mě přivedl fakt, že jsem vášnivý cyklista a při mých mnoha toulkách po Beskydech jsem jen kroutil hlavou a marně srovnával mapu se značením v terénu, popřípadě toto značení marně hledal. Mnohokrát mě překvapil terén, kudy trasa vedla, profil trasy v reálu ne zrovna moc přesně odpovídal vyčteným informacím z mapy.

Chtěl si bych touto prací zodpovědět několik otázek. Kdo zodpovídá za značení a údržbu cyklotras v této oblasti a jakým stylem k tomu dochází? Existuje metodologie tvorby cyklotras? Existuje dokumentace o přehledu použitých značení na dané trase? Kdo má na starost spolupráci s výrobci map? Probíhá výzkum o využitelnosti tras? Pokud ano, existuje metodologie pro tento výzkum? Počítá se do budoucna s tvorbou dalších tras v Beskydech?

Zodpovězením těchto otázek, ale i těch, co v průběhu práce vyvstanou, očekávám vyjasnění všech problémů, se kterými se při jízdě na kole v této oblasti nesetkávám jistě pouze já.

2.1.2 Teoretický rámec navrhované studie

2.1.2.1 Odborně technický rámec navrhované studie

Pro odborně technickou část své diplomové práce jsem čerpal informace od pana Mgr. Karla Markvarta, předsedy Rady značení KČT, který mi poskytl příručku Metodika značení cyklotras v České republice, což jsou učební texty určené členům KČT pracujícím ve značkařských složkách. Měly by také sloužit ostatním zřizovatelům značených cyklotras i zpracovatelům projektů jejich značení jako přehledný materiál mapující v současné době platné zákony, vyhlášky a technické podmínky týkající se způsobu značení cyklotras u nás. Dále mi objasnil problematiku zřizování cyklotras a jejich následné udržování. Ve své přednášce na Konferenci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR ve Velkých Karlovicích v květnu 2007 (http://www.cyklostrategie.cz/download/tema12-8.pdf) ukazuje na plýtvání penězi při rozvoji cykloturistiky a předkládá náplň práce KČT v oblasti cykloturistiky.

Mnoho zajímavých informací jsem nalezl v aktualizovaném vydání českých překladů publikací Evropské komise „Děti na cestách. Bezpečně po městě“ a „Cyklistika pro města“

(http://www.cdv.cz/text/oblasti/cyklisti/cyklistika-2006.pdf, http://www.cdv.cz/text/oblasti/cyklisti/deti-2006.pdf). Obě publikace, které vycházejí z původních materiálů Evropské komise, jsou v češtině již tradičně doplněny o řadu konkrétních příkladů z praxe českých měst. V obou příručkách, určených především pracovníkům samosprávy, učitelům, aktivním rodičům i zástupcům občanských sdružení, najdou čtenáři novinky z České republiky i dalších zemí EU. Přibyly také nové příklady měst, která v České republice budují nové cyklostezky, rozšiřují obytné a pěší zóny, omezují vjezd automobilové dopravy do center měst a instalují nové bezpečnostní prvky na ochranu dětí, docházejících či dojíždějících na kole do škol.

Při mé práci při návrhu nových možností cyklotras jsem využil článku Slávky Chrpové s Radkou Žáčkovou (http://www.cyklostrategie.cz/download/tema10-1.pdf), pomohla mi spousta internetových stránek s cyklistickou tématikou (viz. Soupis literatury), mapy společnosti Shocart a také zkušenosti mé a mých přátel získané při nesčetných plánovaných i nahodilých cyklotoulkách po Beskydech.

Důležitá pro mou práci byla i elektronická komunikace s odborníky v dané oblasti, a to s Dr. Ing. Janem Břuskou, předsedou KČT odboru Frenštát pod Radhoštěm, Janem Petřvalským ze Správy CHKO Beskydy a RNDr. Tomášem Ehlerem, referentem pro cestovní ruch a projekty Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

2.1.2.2 Metodologický rámec navrhované studie

Ve své diplomové práci využil literaturu *Diplomová a závěrečná práce studujících tělesnou výchovu a sport* (Brklová, Hercig, 1998) a *Bibliografické citace dokumentů…* (http://www.boldis.cz/citace/citace1.pdf), protože přesně vymezují základní požadavky na obsahovou a formální stránku prací.

2.1.3 Formulace problému

Jedním ze základních cílů dopravní politiky ČR je systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí. Mezi takové druhy dopravy jednoznačně patří i cyklistika. Všem jsou nepochybně zřejmá její pozitiva jako bezhlučnost a nulové emise, finanční nenáročnost, velký přínos pro naše zdraví, flexibilita v dopravním provozu, kolo jako prostředek pro rozvoj společenských vztahů - vychovává k humanitě a družnosti a pomáhá i k rozvoji aktivního cestovního ruchu.

Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí, ani nevyvolává žádné další náklady zúčastněným obcím. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České republice, a to i v zaostalých oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky, a tím podporuje vytváření střední třídy.

Na druhé straně cyklistika v terénu mohou způsobovat problémy, spočívající v narušování klidového režimu chráněných území přírody, ničení stanovišť chráněných druhů rostlin, výskytišť a hnízdišť chráněných druhů živočichů, narušování vegetačního krytu a způsobování půdní erose, problémy mohou být při souběhu pěších a cyklistických tras s bezpečností a komfortem chodců. Je tedy při konkrétních záměrech na podporu cyklistiky třeba brát v úvahu podle lokalizace i její možné negativní vlivy.

K tomu, aby lidé začali v plné míře využívat potenciálu cyklistické dopravy, pak je nezbytné vytvoření nabídky bezpečných, oddělených cyklostezek a odpovídajícího zázemí, které by přispělo k většímu využívání jízdní kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy či v rámci trávení volného času.

Také Beskydy se připojují k trendu a svými službami podporují oblíbenou cykloturistiku, pro kterou skýtá ideální podmínky. Nabízí hustou síť značených cyklotras od lehkých, ideálních i pro rodiny s dětmi, po náročné po lesních cestách a na vrcholky hor. Značené stezky vedou za mnoha historickými cíly nebo za zábavou.

Beskydy se rozkládají na území tří států a skládají se z několika podřazených celků. Vzhledem k rozsáhlosti pohoří bych se chtěl v této diplomové práci věnovat pouze celku Moravskoslezské Beskydy, který je ohraničen Rožnovskou a Frenštátskou brázdou a hranicemi s Polskem a Slovenskem. Je to oblast nejčastějšího zájmu mých cyklovýletů, oblast plná krásné přírody, nádherných výhledů, uměleckohistorických památek, sportovních a zábavních areálů.

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, tato práce se věnuje problematice cyklotras v Beskydech. Je zaměřena na zjištění stavu cyklotras, na jejich údržbu, značení a na možné návrhy změn uplatnitelných v praxi.

Impulsem k tvorbě této práce byla skutečnost, že já i spousta mých kamarádů přijížděla z toulek po Beskydech rozmrzelí, že cesta naplánovaná podle mapy neodpovídala skutečnosti, že mnohokrát bloudili a museli vytahovat mapu, mnohokrát je překvapil nečekaný sjezd či výjezd, který podle vrstevnicového značení v mapách nebyl apod.

Předmětem této diplomové práce je zjistit, zda se jedná o chybu nás cyklistů, že se nedokážou vyznat v mapě nebo je chyba ve značení cyklotras. Chtěl bych také vytvořit

přehledný souhrn cyklotras doplněných mapkou, profilem, itinerářem či statistickými údaji, rozdělit je podle obtížnosti, případně navrhnout jiné.

2.1.4 Omezení a vymezení studie

2.1.4.1 Omezení studie

K omezení této diplomové práce by mohlo dojít v důsledku:

- nedostatku získaných informací o cykloturistice v Beskydech
- neochoty spolupráce ze strany odpovědných pracovníků Klubu českých turistů, Správy Chráněné krajinné oblasti Beskydy či jiných oslovených odborníků
- nedostatečných zkušeností získaných při samotném objíždění cyklotras na kole
- nenalezení optimální formy zápisu veškerých dat o trasách (profil, povrch apod.).

2.1.4.2 Vymezení studie

Vymezení studie vidím v těchto oblastech:

- Diplomová práce vzniká ve spolupráci s odborníky, kteří se zabývají údržbou a značením cyklotras v Beskydech, popřípadě napomáhají jejich tvorbě.
- Diplomová práce pomůže zhodnotit trasy podle toho, zda je uživatel schopen dobře najít směr své cesty podle značení, bude také hodnotit jejich povrch, návštěvnost a vhodnost vedení, co se týče náročnosti.
- Hotová diplomová práce bude poskytnuta organizacím, které se podílely na jejím vypracování, a které přislíbily zpětnovazební informace, ale i možné využití v praxi.

2.1.5 Definice pojmů

Turistika

Turistika je komplex činností spojených s aktivním pohybem a pobytem v přírodě. Obsahem turistiky je kromě pohybové složky i kulturně poznávací činnost založena na odborných lesnických znalostech a dovednostech, potřebná k zajištění účelného a bezpečného pobytu v přírodě. Turistika se dělí podle náročnosti a podle přesunových prostředků. V prvním případě se rozlišuje turistika rekreační (nenáročná, většinou v menších skupinách a rodinných komunitách), základní (organizovaná na školách, ve společenských organizacích)

a výkonnostní (plnění výkonnostních tříd po linii zápočtových cest). V druhém případě se turistika diferencuje na turistiku pěší (včetně vysokohorské a krasové), cykloturistiku, lyžařskou turistiku, vodní turistiku a mototuristiku.
(http://www.cojeco.cz/index.php?detail=1&id_desc=99998&s_lang=2&title=turistika).

Cykloturistika

Cykloturistika je odnož turistiky provozovaná na kole.
(http://encyklopedie.seznam.cz/heslo/197033-cykloturistika).

Cyklotrasa

Cyklistická trasa (cyklotrasa) je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním nebo turistickým značením. Cyklotrasa by měla účelně spojovat místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole.

Cyklistická trasa může být vedena místy po stezce pro cyklisty, místy po vozovce nebo vyhrazeném vyhrazeném jízdním pruhu. Běžné cyklotrasy by měly být vedeny jen po pozemních komunikacích s povrchem silniční kvality, zatímco cyklotrasy vedené i po nezpevněných cestách v terénu se označují jako cykloturistické trasy.
(http://encyklopedie.seznam.cz/heslo/519284-cykloturisticka-trasa).

Cyklostezka

Stezka pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její jízdní pás, vyhrazený dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pouze pro cyklistickou dopravu a automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu povolují užití cyklostezky též například jezdcům na kolečkových bruslích, lyžařům a pod.
(http://encyklopedie.seznam.cz/heslo/126443-cyklostezka).

Turistická značka

Turistická značka je symbol nebo tabulka umístěné přímo v terénu, jejíchž účelem je poskytnout turistům informaci o směru cesty, případně též o vzdálenostech, a další doplňující informace. Soustava turistických značek tvoří turistické značení.
(http://encyklopedie.seznam.cz/heslo/179745-turisticke-znaceni).

2.1.6 Cíle a úkoly práce

2.1.6.1 Cíl práce

Cílem práce je prakticky ověřit podmínky a stav cyklotras a vliv cykloturistické činnosti na přírodu v Chráněné krajinné oblasti Beskydy a vytvořit přehledný souhrn cyklotras v oblasti, případně navrhnout optimálnější řešení některých z nich.

2.1.6.2 Úkoly práce

- Studium výchozích podmínek
- Vymezit oblast Beskyd, na kterou se bude práce vztahovat
- Konzultovat práci se správou CHKO Beskydy, KČT a dalšími organizacemi zajišťujícími značení a údržbu cyklotras v Beskydech
- Osobně ověřit podmínky vybraných cyklotras, jejich stav značení a vliv na přírodu
- Stanovit metody sledování a posuzování výsledků
- Vyhodnotit získané informace
- Vyhodnotit veškeré získané poznatky a sestavit závěry

2.2 SBĚR A TŘÍDĚNÍ DAT O BESKYDECH

2.2.1 Základní údaje o lokalitě

Beskydy jsou pohoří nacházející se na severovýchodní Moravě v oblasti Valašsko, v jižním Polsku, na severním Slovensku v části Oravy. Beskydy jsou většinou zalesněné pohoří s oblými vrcholy, jen občas vystupují skály na povrch. Nejvyšším vrcholem je Babia hora (1725 m) ležící na hranici mezi Polskem a Slovenskem v oblasti Oravských a Żywieckých Beskyd. (http://cs.wikipedia.org/wiki/Beskydy).

Beskydy na území České republiky leží ve východním cípu Moravy při hranicích s Polskem a Slovenskem. Jsou součástí pásma Vnějších Karpat, které představují složitou

horskou soustavu. Střídající se pahorkatiny, vrchoviny a hornatiny tvoří k jihovýchodu otevřený vějíř.

Největším článkem Beskyd je hornatina Moravskoslezské Beskydy, dále Vsetínské vrchy, Veřovické vrchy, Slezské Beskydy oddělené od Moravskoslezských Beskyd Jablunkovskou brázdou a na jihu moravská část Javorníků. Frenštátská Brázda odděluje Štramberskou vrchovinu a Třinecká brázda Těšínskou pahorkatinu.

Nejnižší polohy regionu jsou na Novojičínsku a postupují k nejvyšším na Frýdecko-Místecku. Sever a západ Novojičínska leží ve Vítkovské vrchovině Nízkého Jeseníku.

Zalesněné i bezlesé kopce vrchoviny dosahují výšky 300 - 600 m. K jihovýchodu klesá Vítkovská vrchovina do Moravského úvalu, jímž protéká řeka Odra a odvodňuje Oderské vrchy. V nejjižnější části Novojičínska s Podbeskydskou pahorkatinou počínají Moravskoslezské Beskydy, jejichž pásmo přechází až do Polska a prudkými svahy klesá ke Kysucku na Slovensku. Mohutný horský masív pozvolna stoupá od Štramberské vrchoviny a Příborské pahorkatiny k Veřovickým vrchům, Radhošťské pahorkatině a přes Rožnovskou brázdu k Vsackým Beskydám s nejznámějším turistickým střediskem Rožnovem pod Radhoštěm.

V plné kráse se představí horský masív Beskyd v okolí Frýdlantu n. O., Jablunkova a polské Wisly. Nejvyšší vrcholy pohoří Lysá hora, Smrk, Velký Polom, a další, které jsou poměrně dobře přístupné. Na Radhošť a Javorový můžeme využít lanovky.

Největšími turistickými a rekreačními oblastmi jsou například Visalaje, Bílý Kříž, Bumbálka, Bílá, Gruň, Pustevny, Radhošť, Rožnov pod Radhoštěm, Bečvy, Kasárna, Kohútka, Ondřejník, Soláň, Portáš.

Nejvíce navštěvované lyžařské centra jsou na Pustevnách, na Bílé (Mezivodí, Třeštík, Bumbálka), na Bečvě (obec Horní Bečva), v Malenovicích, na Morávce, na Krásné a na Čeladné. Populární je také lyžování na Soláni (obec Velké Karlovice, hotel Biocel, hotel Čarták) i jinde ve Velkých Karlovicích. Dále se lyžuje i v Karolínce, na Vsáckém Cábu, ve Valašské Bystřici, Palkovicích a na Starých Hamrech – Gruň. V části Javorníky se lyžuje nejvíce na Kohútce a u Nového Hrozenkova. U Třince to pak je na Javorovém, v Dolní Lomné (Kozubová , Velký Polom, Severka), Horní Lomné (Přelač), v Mostech u Jablunkova (Gírová, Tetřev, Skalka).

Významnými městy jsou Frýdek-Místek, Český Těšín, Jablunkov, Třinec, Frýdlant nad Ostravicí, Frenštát pod Radhoštěm, Rožnov p. R., Valašské Meziříčí, Vsetín, Karolinka, Kopřivnice, Štramberk a Nový Jičín.

(http://informace.beskydy.cz/Content/clanek.aspx?clanekid=18289).

2.2.2 Moravskoslezské Beskydy

Jako nejvyšší pohoří Beskyd působí Moravskoslezské Beskydy jako mohutné hradby nad podbeskydskou pahorkatinou. Na severní části se zvedají do největších výšek Beskyd, na jižní straně pozvolna z vrcholů klesají na území Slovenska do údolí Kysuce, která je odděluje od Javorníků. Na východě jsou ukončeny prudkým svahem do Jablunkovské brázdy a na jihozápadě klesají do Rožnovské brázdy. Na severovýchodě je lemuje Třinecká brázda a severozápadě Frenštátská brázda. Řeka Ostravice je svým údolím rozděluje na dva základní celky - Lysohorskou hornatinu na východě a Radhošťskou hornatinu na západě. Na území se rozkládá CHKO Beskydy.

Nejvyšším vrcholem Lysohorské hornatiny je Lysá hora (1323 m), která je zároveň nejvyšším vrcholem Beskyd a spolu s dalšími vrcholy Travný (1203 m) a Ropice (1082 m) vytváří pásmo pohoří lidově zvané Přední hory. To je proraženo hlubokými průlomovými údolími toků Ostravice, Mohelnice a Morávky, které pásmo rozčlenily na izolované masívy horských vrcholů. Při prameni Ostravice se prostírají lidově tzv. Zadní hory, oblast nižšího reliéfu Klokočovské hornatiny, kde jednotlivá výška vrcholů nepřesahuje 900 m (Beskyd, Polianky, Bobek). Osou východní části je hřbet severojižního směru s vrcholy Ropice, Kalužný, Smrčina a Prašivá. Jeho rozsochy - Slavič, Javorový, Ostrý a Kozubová, dosahují větších výšek. Směr východ-západ je pásmo pohoří, hřbet s vrcholy Skalka, Velký Polom, Muřínkový vrch, Burkov, Malý Polom, Polomka, Sulov. Po celé délce horského hřbetu probíhá hranice se Slovenskem.

Radhošťská hornatina se rozprostírá západně od toku Ostravice, nejvyšším vrchem hornatiny je Smrk (1276 m). Průlomové údolí Čeladénky tento masív odděluje od zvlněného hřbetu s vystupujícími vrchy Kněhyně, Čertův mlýn, Pustevny a Radhošť. Severní rozsochy Noříčí a Velká Stolová dosahují rovněž přes tisíc metrů. Hluboké Rožnovské sedlo - tzv. Pindula, oddělují Radhošť od hřbetu Veřovických vrchů s vrcholem Velký Javorník. Tady končí i Moravskoslezské Beskydy. Na jihu Radhošťská hornatina klesá pozvolna ve vrchovinu nad Rožnovskou brázdou.

Moravskoslezské Beskydy se mohou pyšnit četnými mrazovými sruby (různě vysoké a rozsáhlé skalnaté srázy v podhřebenových partiích, vzniklé mrazovým zvětráváním čel odolných vrstev) např. na Velkém polomu, Súlově, Bílé, Kamenárce apod. Mrazovým zvětráváním vznikly i balvanové proudy na úbočích Lysé hory, Travného, Smrku a dalších. Významným geografickým prvkem je pseudokras. Jde o jevy obdobné krasovým, vzniklé v

nekrasových horninách, v tomto případě v pískovcích. Od nepaměti jsou známy Radhošťské či Kněhyňské ďúry, jeskyně Cyrilka na Pustevnách či hluboké zářezy a pukliny se vstupy do podzemí na hřebeni Radhoště a Pusteven nebo na úbočí Lysé hory na Lukšinci - Ondrášovy díry. Vzhledem k ochraně i výskytu netopýrů jsou nepřístupné.

Moravskoslezské Beskydy jsou většinou zalesněny až po vrcholy a jen některé hřebeny jsou holé, převládá uměle vysazený smrk, na jižních a západních svazích se mezi něj mísí buk, dub, modřín, javor a jedle, v údolích olše, jasan, jeřáb, vrba, lípa, v nejvyšších polohách roste kosodřevina. Květena je bohatá, subalpínská, s několika chráněnými druhy. V lesích žije vysoká zvěř, a vyskytuje se občas medvěd, vlci a rys.

Do 15. století neměly Beskydy ani své jméno a člověk tehdy žil pouze na jejich předhůří. Lesy narůstaly podle vlastních zákonů - někde husté a těžko prostupné pralesy, ve vyšších polohách javořiny, jak se od 16. stol. nazývaly rozsáhlé horské plochy, řídce porostlé stromy a keři. (http://informace.beskydy.cz/Content/clanek.aspx?clanekid=18314&lid=1).

2.2.3 Geologie

Geologicky jsou Karpaty součástí rozsáhlé soustavy mladých pásemných pohoří, vznikajících koncem druhohor, a ve třetihorách působením několika fází alpinského vrásnění. Jelikož od těchto pohybů neuplynula z geologického hlediska dlouhá doba, jeví se jako soustava mohutných hřbetů, oddělených hlubokými údolími či kotlinami.

Karpatská soustava se člení na několik pásem, z nichž na popisované území zasahuje pouze pásmo flyšové, též vnější. Pod pojmem flyš se v geologii rozumí mnohonásobně rytmické střídání vrstev, v tomto případě jílovců a pískovců. Pro karpatský flyš je rovněž charakteristická příkrovová stavba.

V popisované oblasti vystupují souvrství příkrovů slezského, magurského a podslezského. Souvrství příkrovu slezského budují severní polovinu popisované oblasti. V jeho dílčím bašském vývoji, s jehož horninami se setkáváme mezi Štramberkem a Frýdkem-Místkem, se v terénu nejvýrazněji projevují pískovcové vrstvy palkovické, budující vrchovinu Palkovických hůrek a na zkameněliny bohaté druhohorní štramberské vápence, které vystupují výrazně nad terén jako bradla Kotouč a Bílá hora v okolí Štramberka.

Na mnohem rozsáhlejším území vystupují souvrství dílčího vývoje godulského. Z celé řady vrstev se výrazněji uplatňují nejstarší uloženiny křídového stáří, známé dnes jako těšínsko-hradišťské souvrství, obsahující vložky pelosideritu. Tyto chudé podbeskydské železné rudy byly dříve těženy a daly základ zdejšímu železářství. Navíc bylo toto souvrství

proraženo těšinitovými vyvřelinami, které vystupují jako drobné izolované žíly a výlevy v pásu mezi Valašským Meziříčím a Českým Těšínem.

Nejvýraznějším reprezentantem slezského příkrovu jsou vrstvy godulské, pocházející ze střední křídy. Místy až 2 000 m mocné souvrství odolných pískovců buduje centrální část Moravskoslezských Beskyd, Beskydy Slezské a skupinu Ondřejníka. Charakteristické nazelenalé pískovce se dosud těží v lomech v Ráztoce, v Trojanovicích, v Komorní Lhotce a zvláště pak v Řece na úbočí vrchu Godula, který jim dal jméno.

Vrstevní sled křídových usazenin ukončují vrstvy istebňanské, v nichž se střídají polohy pískovců a méně odolných jílovců. Lemují z jihu oblast godulských pískovců a budují celé zadní pásmo hornatiny Moravskoslezských Beskyd. Souvrství příkrovu podslezského, který je jinak převážně vyvinut na pravém břehu řeky Moravy, jsou většinou méně odolné usazeniny, takže dnes jsou na ně vázány sníženiny a mělké tvary.

Jižní polovina oblasti, to jsou všechny hornatiny jižně od Moravskoslezských Beskyd, je budována souvrstvími příkrovu magurského. S odolnými pískovci a slepenci soláňských vrstev se setkáme ve Slovenských Beskydech, na hlavním hřebeni Vsetínských vrchů a v pásmu Makyty v Javorníkách. Jižní svahy Vsetínských vrchů a masív Javorníků je složen z vrstev zlínských, charakteristických střídáním jílovců a pískovců.

Vývoj tvarů reliéfu byl zahájen opakovanými horotvornými pohyby, při nichž došlo k vyzdvižení uvedených flyšových usazenin. Vytvořila se charakteristická příkrovová stavba a současně došlo i k přesunutí starších souvrství na mladší. Magurský příkrov byl přesunut k severu o 30 - 50 km přes příkrov godulský, ten stejným směrem o 20 - 30 km přes rozlámaný příkrov podslezský, který překryl v šířce 15 - 20 km usazeniny Karpatské předhlubně.

Potom došlo ke střídání období pohybů, tj. zdvihů či poklesů s obdobími klidu, při nichž docházelo k zarovnávání povrchu. Tím byl dán základ dnešních orografických jednotek. V závislosti na velikosti zdvihu a na odolnosti hornin tvoří jednotky budované odolnými souvrstvími hornatiny a vrchoviny, odnosu podléhající oblasti pak brázdy a pahorkatiny.

Jelikož pevninský ledovec zasáhl popisovanou oblast pouze jižním okrajem, větší význam pro modelaci terénu měly procesy vázané na chladné příledovcové čili periglaciální klima. Čela výchozů odolných vrstev se zvětráváním dostala na povrch a vytvořila mrazové sruby. S pěknými příklady se mohou turisté setkat na Súlově, Baraní, Kamenárce, Bílé a jinde. Stejně tak mrazovým zvětráváním vznikly i balvanové proudy na úbočích Lysé hory, Travného, Smrku a dalších.

Významným geomorfologickým prvkem je pseudokras Moravskoslezských Beskyd. Jde o jevy obdobné krasovým, vzniklé v nekrasových horninách, v tomto případě v

pískovcích. Od nepaměti jsou známy Radhošťské či Kněhyňské ďúry, jeskyně Cyrilka na Pustevnách či hluboké zářezy a pukliny se vstupy do podzemí na hřebeni Radhoště a Pusteven nebo na úbočí Lysé hory na Lukšinci - Ondrášovy díry. Tyto trhliny, dutiny a v některých případech rozměrné podzemní prostory vznikly roztrháním bloků godulských pískovců, popřípadě jejich rozjížděním na jílovcových vrstvách. Až na některé výjimky jsou vchody do podzemí poměrně málo známy a většinou pro běžného, nevybaveného turistu prakticky nepřístupné. (http://informace.beskydy.cz/Content/clanek.aspx?clanekid=18312&lid=1).

2.2.4 Vodstvo

2.2.4.1 Evropské rozvodí

Region leží na hlavním evropském rozvodí. Rozvodnice jde od západu po hřebeni Veřovických vrchů, sedlem Pindula přechází na hřeben Radhoště, po němž přes Pustevny jde na Čertův mlýn. Zde se stáčí směrem k jihu a přes Martiňák, Kladnatou a Třeštík směřuje na Bumbálku. Odtud pokračuje východním směrem po hraničním hřebenu přes Bobek, Bílý Kříž, Malý a Velký Polom na Jablunkovský průsmyk a po hřbetu Slovenských Beskyd přechází na území Slovenska.

Zajímavostí je, že tato linie neprochází největšími beskydskými vrcholy. Území severně od ní náleží do úmoří Baltského moře, jižně od ní do úmoří moře Černého. Řeky oblasti patří středoevropskému (oderskému) typu řek.

Pravidelné povodně se dostavují na jaře a jejich zdrojem je hlavně tání. Podporujícími faktory jsou dále jarní srážky, rychlý povrchový odtok po zmrzlém terénu a též malý výpar a spotřeba vody rostlinami. Poslední dva jsou naopak významné v létě, neboť eliminují letní srážkové maximum, i když na některých tocích, například obou zdrojnicích Bečvy a na Olši se objevují i velké letní vody. Jejich příčinou jsou hlavně vydatné srážky v horních částech povodí.

2.2.4.2 Využití vody

Jedním z nejstarších způsobů využití toků oblasti bylo plavení dřeva. Tuto dobu připomínají tzv. klauzy, malé nádržky, při jejichž vypouštění se splavovala po horských tocích polena. Dodnes se nacházejí v Zadních horách, příkladem jsou nádržky Maxova, Lučovecká či Panská.

Další skupinou jsou menší vodní nádrže, vybudované hlavně pro zadržování velkých vod, v současnosti sloužící jako rekreační vodní plochy. Na Valašsku jsou to nevelké přehradní nádrže s kamennými hrázemi, a to Horní Bečva (z r. 1944, 15ha) nad stejnojmennou obcí a Bystřička na říčce Bystřici. Tato je jednou z nejstarších přehradních nádrží v republice, neboť byla vybudována v letech 1907-1912 ve spojitosti s již tehdy plánovaným kanálem Odra - Dunaj.

Rekreačním zázemím Frýdku-Místku jsou blízké nádrže Olešná (z r.1964 má plochu 87 ha) a Baška. Výhradně rekreační funkci mají malé nádržky v Hodslavicích a Kunčicích.

Rybníky a jezera nemají v popisované oblasti praktický význam, jedinou výjimkou je menší soustava rybníků u Střítеže nad Bečvou.

Nejvýznamnější skupinou umělých vodních děl jsou dnes vodárenské nádrže. Vzhledem k poměrně velké čistotě toků i množství vody v nich představují významný zdroj pitné i užitkové vody pro průmyslové aglomerace Severomoravského kraje. Moravskoslezské Beskydy, Slezské Beskydy a Valašsko byly vyhláškou určeny za chráněnou oblast akumulace vod.

Nad obcí Morávka byla na řece téhož jména vybudována sypaná hráz. Voda z nádrže je upravována níže po toku ve Vyšních Lhotách. Největší přehradní nádrží jsou Šance (1970) na řece Ostravici. Nádrž má plochu 336 ha, jezero je dlouhé 6,5 km. Úpravna vody pro nádrž je ve Frýdlantu-Nové Vsi. Na obou nádržích je zákaz koupání i jakékoliv jiné sportovní či rekreační činnosti, celá povodí nad profilem hrází jsou ochranná hygienická pásma. Romantika tichých, lesnatých údolí, doplněná vodní hladinou, láká nyní k turistickým toulkám ty, kteří dávají přednost klidu. Tutéž funkci plní už i nádrž na potoku Stanovnici, levém přítoku Vsetínské Bečvy u obce Karolinka, která změnila tvářnost tohoto údolí.

2.2.4.3 Úmoří Baltského moře

Severní část hlavního evropského rozvodí je přes přítoky Odry odvodňována do moře Baltského.

Nejvýznamnějším pravostranným přítokem Odry na našem území je Ostravice. Její tok má celkovou délku 64 km a plochu povodí 827 km čtvereční, do Odry vtéká v Ostravě. Teče převážně severním směrem a její hluboké údolí tvoří důležitou dopravní trasu přes Moravskoslezské Beskydy i horopisnou hranici, neboť rozčleňuje pohoří na Lysohorskou a Radhošťskou hornatinu. V lokalitě Šance bylo údolí Ostravice přehrazeno sypanou hrází.

U Frýdlantu přibírá Ostravice zleva Čeladenku - délka toku 16 km, plocha povodí 43 km čtvereční, která hlubokým průlomovým údolím izolovala spolu s Ostravicí rozložitý masív Smrku. Údolím jejího peřejnatého toku je možné přejít přes sedlo Martiňák do údolí Rožnovské Bečvy.

Ve Frýdku-Místku Ostravici posiluje její největší přítok - pravostranná Morávka, dlouhá 29 km, o ploše povodí 149 km čtvereční. Ta spolu se svými pobočkami odvodňuje oblast mezi hraničním hřebenem, masívem Lysé hory a hřebenem Ropice.

Rovněž Morávka byla přehrazena přehradní zdí a její čisté vody je využíváno jako cenného zdroje. Peřejnatý tok pod přehradou bývá využíván pro pořádání vodáckých závodů.

Východní část oblasti je odvodňována dalším významným pravostranným přítokem Odry Olší. Vlévá se do ní v Bohumíně - Kopytově, územím Beskyd protéká zhruba polovinou svého 83 km dlouhého toku a má zde zhruba polovinu svého 1 115 km čtvereční měřícího povodí. Pramení v Polsku, teče západním směrem k Jablunkovu, kde se stáčí k severu a tvoří osu Jablunkovské brázdy až k Českému Těšínu, kde opouští oblast.

2.2.4.4 Úmoří Černého moře

Jižní svahy Radhošťské hornatiny a jižněji položené hřbety Vsetínských vrchů a Javorníků patří do úmoří moře Černého.

Jsou odvodňována Bečvou, která vzniká na okraji oblasti u Valašského Meziříčí soutokem svých dvou zdrojnic, Bečvy Vsetínské, též někdy zvané Horní a Bečvy Rožnovské, zvané Dolní.

Údolí větší Vsetínské Bečvy - délka toku 59 km a plocha povodí 734 km čtvereční tvoří v celé délce významnou horopisnou hranici. Komunikačně dobře průchodné údolí horního toku sleduje flyšová souvrství a tvoří rozhraní mezi Vsetínskými vrchy a Javorníky. Nad Vsetínem se tok ze západního směru stáčí prudce k severu, proráží napříč flyšová souvrství a odděluje tak Vsetínské vrchy od navazujících vrchů Hostýnských.

Největším levým přítokem Vsetínské Bečvy je Senice. Průlomovým údolím dolního toku odděluje Javorníky od Vizovických vrchů a spolu s údolím Vsetínské Bečvy tvoří jeden z hlavních komunikačních tahů přes Vnější Karpaty. Má délku 30 km a plochu povodí 135 km čtvereční. Z pravých přítoků Bečvy mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím je významnější Bystřice.

Druhá zdrojnice - Bečva Rožnovská - je dlouhá 36 km, s plochou povodí 254 km čtvereční. Její široké údolí, nazývané Rožnovská brázda, odděluje Vsetínské vrchy od severněji položené Radhošťské hornatiny Moravskoslezských Beskyd. Rovněž toto údolí je důležitou dopravní tepnou, spojující přes sedlo Bumbálka ČR se SR. (http://informace.beskydy.cz/Content/clanek.aspx?clanekid=18309&lid=1).

2.2.5 Lesy a vegetace

Současné beskydské rostlinstvo je výsledkem dlouhodobého vývoje. Působení člověka se negativně projevilo zejména na typech a druhovém složení lesů. Přirozené porosty se dochovaly pouze na několika málo místech, jedná se o bučiny, dubiny a původní smrkové lesy.

Většina lesních porostů jsou vysázené smrkové monokultury. Původních smíšených lesů ubylo a jejich zbytky se zachovaly pouze v některých rezervacích. V předhůří Beskyd se rozkládaly dubohabrové háje, které na většině ploch musely ustoupit polním kulturám. Pokud zůstaly v malých plochách zachovány, je dub doplněn bukem, jedlí a jilmem.

Nejrozšířenějším lesním typem v oblasti jsou květnaté bučiny, které se rozkládají od pahorkatin až do vyšších poloh. Vedle buku lesního, který je hlavní a převažující dřevinou, se zde objevují jedle bělokorá, klen a ve vyšších polohách je doplňuje smrk ztepilý. Keře jsou zastoupeny zejména brzy z jara kvetoucím lýkovcem jedovatým, který na mnoha místech tvoří rozsáhlejší porosty. Byliny jsou zastoupeny poměrně značným počtem druhů. Jedná se o stínomilné druhy, žádající dostatek humusu a půdní vlhkosti.

Samotné lesy, ale zejména jejich okraje jsou rájem houbařů, kteří zde nacházeji bohatou úrodu. Vykácené porosty jsou místem sběru malin, lesních jahod a k podzimu se objevujících ostružin.

Louky jsou většinou druhotného původu a svým složením odpovídají požadavkům dnešní zemědělské výroby. Na místech, kde se zachovaly původní porosty, nebo místech, která jsou pro značné podmáčení nevhodná pro zemědělskou výrobu, se zachovala celá řada vzácných rostlin, které jsou zákonem chráněny. Nesmí se tedy ani trhat, ani přesazovat. Jejich výskyt a množství je závislé na prostředí, které ke svému životu potřebují.

(http://informace.beskydy.cz/Content/clanek.aspx?clanekid=18307&lid=1).

2.2.6 Uměleckohistorické památky

Nejstarší z hradů - Hukvaldy, se poprvé uvádí v r. 1234. Snad jen o pár let mladší je Starý Jičín, dnes v ruinách, připomínaný r. 1240. Zkáze neunikl ani Šostýn u Kopřivnice z r. 1293. Na příkaz císaře Ferdinanda byl v r. 1539 zbořen rožnovský hrad, jehož zbytky lze spatřit na Hradisku u Rožnova p. R. Jedna z pěkných hradních památek se dochovala ve Štramberku, je to donjon - věž zvaná Trúba jako součást někdejšího gotického hradu, pocházejícího snad ze druhé poloviny 13. stol., prvně zmiňovaná v r. 1359.

V beskydské oblasti dochází k zakládání měst poměrně pozdě, až koncem 13. a ve 14. stol. Sídla dostala podobu měst slezského typu se čtvercovým a obdélníkovým náměstím a šachovnicovým rozložením ulic, jak to můžeme vidět v Novém Jičíně, v Příboře i Místku a také ve Valašském Meziříčí.

V oblasti jsou dvě městské památkové rezervace. Ve Štramberku je to aglomerace lidové architektury, která zvláštním urbanistickým uspořádáním vytváří jedinečný architektonický celek. Novojičínskou památkovou rezervaci tvoří historické jádro města s půvabným náměstím a sítí přilehlých uliček.

(http://informace.beskydy.cz/Content/clanek.aspx?clanekid=18310&lid=1).

2.2.7 Podnebí

Celá oblast leží na přechodu mezi podnebím oceánským a vnitrozemským. Oceánské vzdušné masy k nám přinášejí počasí s mírnou zimou, chladnějším létem, velkou oblačností a množstvím srážek. Naopak vzduch kontinentálního typu charakterizují značné denní i roční rozdíly teploty, menší množství srážek i oblačnosti. Místní klimatické podmínky jsou ovlivňovány směrem terénních tvarů, stoupající nadmořská výška má vliv na úbytek teploty i atmosférického tlaku, na rychlost i směr proudění vzduchu a další klimatické faktory.

(http://informace.beskydy.cz/Content/clanek.aspx?clanekid=18311&lid=1).

3 Praktická část

3.1 BESKYDY NA KOLE

3.1.1 Příprava na „Beskydtour“

V rámci této diplomové práce jsem si zadal úkol projet co největší objem kilometrů po značených beskydských cyklotrasách a zaznamenávat veškeré poznatky a informace při těchto cestách.

Vzhledem k tomu, že mé místo trvalého bydliště je Štramberk, který se nachází na okraji oblasti Moravskoslezských Beskyd, bylo mi hned při začátku plánování jasné, že se nebude jednat o jednotlivé vyjížďky z domova, ale bude nutné vyjet na několik dní v kuse.

S kamarády, kteří mi přislíbili spoluúčast, jsme tento výlet nazvali Beskydtour 2007.

Prvním úkolem bylo jasně určit termín. Problém byl hlavně v tom, že mí dva společníci mají na rozdíl ode mě učitele, povinnost předem nahlásit přesný termín své dovolené a ten již nelze vzít zpět. Co když nám ale nebude přát počasí a bude pršet? Dohodli jsme se na první týden v červenci s tím, že v případě deště máme ještě celé 2 měsíce na další pokus. Výjezd jsme stanovili na úterý a předpokládaný návrat na neděli.

Spoustu času jsme strávili sezením nad mapou a na internetu tvořením tras na jednotlivé dny. Start a cíl byl jasný, Štramberk. Zbytek záležel na nás. Jediným omezením pro nás byla možnost noclehu. Museli jsme tedy najít na jednotlivé dny ubytování. Pro první noc jsme se rozhodli pro obec Morávku, na jejichž internetových stránkách bylo hned několik možností noclehů. Jako další místo pro přespání jsme zvolili autokemp U viaduktu v Dolní Lomné a kemp Sport v Rožnově pod Radhoštěm.

Po mnoha změnách vypadal itinerář následovně:

1. den – Štramberk – Frenštát pod Radhoštěm – Trojanovice – Pustevny – Martiňák – Ostravice– Frýdlant nad Moravicí – Pražmo – Morávka
2. den – Morávka – Ostravice – Lysá hora – Krásná – Pražmo – Morávka
3. den – Morávka – Pražmo – Raškovice – Komorní Lhotka – Smilovice – Oldřichovice – Třinec – Nýdek - Písek – Mosty u Jablunkova – Dolní Lomná
4. den – Dolní Lomná – Mosty u Jablunkova – Velký Polom – Malý Polom – Bílý Kříž – Bílá – Salajka – Mezivodí – Martiňák – Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm
5. den – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – Martiňák – Podolánky – Staré Hamry – Ostravice – Cyrilka – Martiňák – Horní Bečva – Rožnov pod Radhoštěm
6. den – Rožnov pod Radhoštěm – Pustevny – Cyrilka – Čeladná – Frýdlant nad Ostravicí – Lhotka – Kozlovice – Hukvaldy – Lubina – Kopřivnice – Štramberk.

Dalším nezbytným úkolem bylo najít někoho, kdo nám poskytne podporu autem, kdo nám poveze bagáž, bude na příjmu v případě nenadálé situace a předběžně bude zajišťovat nocleh. Takového člověka jsme nalezli v mé přítelkyni Lence.

Na závěr bylo nutné seřídit kola, nakoupit nezbytné propriety jako lepení, náhradní duše či nějaké sladké pro získání rychlé energie.

3.1.2 Samotná Beskydtour 2007

3.1.2.1 Den 1

Plánovaná akce začala 3. července 2007 v 10.00 hodin ve Štramberku za oblačného počasí při teplotě 20 stupňů Celsia. Spolu s Romanem „Tyčkou" Boháčem jsme v Kopřivnici přibrali Tomáše „Bárta" Bartoně a přes Lubinu, Vlčovice, Frenštát pod Radhoštěm a Trojanovice jsme se dostali na Ráztoku, kde se nachází lanová dráha Ráztoka – Pustevny provozovaná po celý rok. My se vydali po tzv. Knížecí cestě, která je součástí cyklotrasy 6016 Hostašovice – Pustevny. Zde jsme narazili na první problém při cestě, a to byly neznačené díry na asfaltové cestě. Nám to moc nevadilo, my jsme jeli do kopce, ale cyklisté a jezdci na půjčených koloběžkách jedoucí z kopce s nimi měli očividně problémy, zejména v zatáčkách. Například na asfaltce vedoucí na Javorník je vždy dostatečně předem před dírou na vozovce reflexní barvou nakreslen vykřičník a tou samou barvou je prohlubeň obkreslena. Cyklista jedoucí dolů rychlostí kolem 40 km/hod má možnost dostatečně předem reagovat.

Po půlhodinovém stoupání jsme dojeli na Pustevny. Horské sídlo Pustevny (1018 m), pojmenované po poustevnících, kteří zde žili a z nichž poslední zemřel roku 1874, jsou význačným turistickým střediskem. Pustevnám dominují dřevěné stavby postavené v lidovém slohu. Východním směrem kolem jediného plesa v Beskydech lze dosáhnout Čertův mlýn (1207 m) s ojedinělými skalními útvary. Hřebenovkou směrem k západu, kolem sochy pohanského boha Radegasta z roku 1931, lze pohodlně dosáhnout vrcholu Radhoště (1129 m), odkud jsou neopakovatelné výhledy do dalekého okolí.

Po občerstvení jsme pokračovali po asfaltce směrem na Prostřední Bečvu, kde jsme podle mapy měli najet na dálkovou cyklotrasu 46 z Hodonína do Českého Těšína. Měla navazovat na Skalíkově louce a po zhruba 1,5 kilometru odbočit vlevo směrem na Martiňák. Odbočka bohužel nebyla značena, takže jsme ji nejdřív přejeli. Na druhý pokus jsme najeli na šotolinu a stoupání. Během cesty na Martiňák jsme sice viděli pouze turistické značení pro běžkaře, ale potkali jsme několik dřevěných odpočívadel s výhledem na Rožnov p. R. Jinak

závěrečný příjemný sjezd na Martiňák kazily nánosy bahna a šotolina v zatáčkách. Na Bařinách jsme se dali doleva souběžně se žlutým turistickým značením, kde prvních cca 400 metrů bylo naprosto nevhodných pro kola bez odpružené přední vidlice, přesně takových, jako mám já. Zkusil jsem to tedy kousek po oné žluté, přičemž kolegové pokračovali po kamenité cestě dále dolů s tím, že se potkáme v místě, kde se obě stezky setkávají. A tady jsme narazili na další problém. Já po kousku příjemné cesty mezi chatkami jsem musel chvílemi i kolo nést, protože nic jiného mi kameny na ni neumožnily. Na místo srazu jsem dorazil jako první a kluci nikde. Po 10 minutách čekání jsem vytáhl mobil a snažil se jim zavolat. Bohužel signál žádný. Došel jsem k závěru, že si nevšimli žluté značky a čekají mě někde níž. Jel jsem asi 2 kilometry níž a potkal jsem dvojici turistů, kteří mé kamarády neviděli. Jel jsem tedy zpět, protože stále jsem byl v oblasti bez signálu. Potkali jsme se zhruba po dalších deseti minutách. Bárt totiž hned po našem rozloučení píchnul a měnil duši, přičemž se mi samozřejmě nemohli dovolat. Po této patálii jsme se rozhodli již nerozdělovat naše cesty.

Příjemným zjištěním bylo, že značení se již objevovalo na každé křižovatce. V Podolánkách jsme se napojili na asfaltku podél řeky Čeladenky, u Cyrilky jsme se dali doprava po cyklotrase 46 na Ostravici. Zde jsme museli najít cyklistickou prodejnu, protože Bártovi začala unikat i nová duše. A přestože Ostravice je místo, kudy projede spousta cyklistů, nenašli jsme žádnou informační tabuli o prodejně, ani prodejnu samotnou. Pokračovali jsme tedy až do Frýdlantu nad Ostravicí odbočením z frekventované hlavní silnice doprava přes Novou Ves. Hned při příjezdu do města nás ukazatelé informovali o dvou prodejnách, z nichž jednu jsme navštívili.

Město Frýdlant nad Ostravicí, zvané Brána Beskyd, obstálo ve všech směrech svému jménu. Město je skvěle připraveno na nápor turistů, na informačních cedulích najdete snad všechno.

Poté jsme se po cyklotrase 6004 vydali do Malenovic zpět na cyklotrasu 46. Odtud trasa vede souběžně s Beskydsko – karpatskou magistrálou a trasou Jihlava – Český Těšín až před Pražmo. Zde všechny 3 trasy odbočují na Raškovice, kdežto my jsme pokračovali až na Morávku, cíl dnešní cesty. Tento poslední díl cesty byl veden po asfaltce bez vážnějšího stoupání.

Do obce Morávka jsme dorazili kolem 19 hodiny s představou, že najdeme ubytování snadno a rychle. Bohužel představa se rozcházela s realitou. Rekreační areál Morávka byl plný, stejně jako Caravan Club či AB Bungalov club. Jinde požadovali za své velmi skromné služby neadekvátní honorář (hotel Morávka nebo hotel U přehrady), až jsme našli chatu

České srdce s příjemným hostinským, který nám prozradil důvod našeho neúspěšného hledání: Hyundai. Jakmile se tu začala stavět továrna, všude v okolí je velmi těžké najít solidní ubytování, vše je obsazeno inženýry a dělníky. My se všichni čtyři ubytovali v posledním volném pokoji pro tři, bylo nám nabídnuto i rozdělat stany zadarmo vzadu na dvoře, ale vypadalo to na déšť, tak jsme šli pod střechu za 300 korun za pokoj. Kola nás nechali schovat do chlívku mezi prasata, kozy, kačeny a jednu fretku.

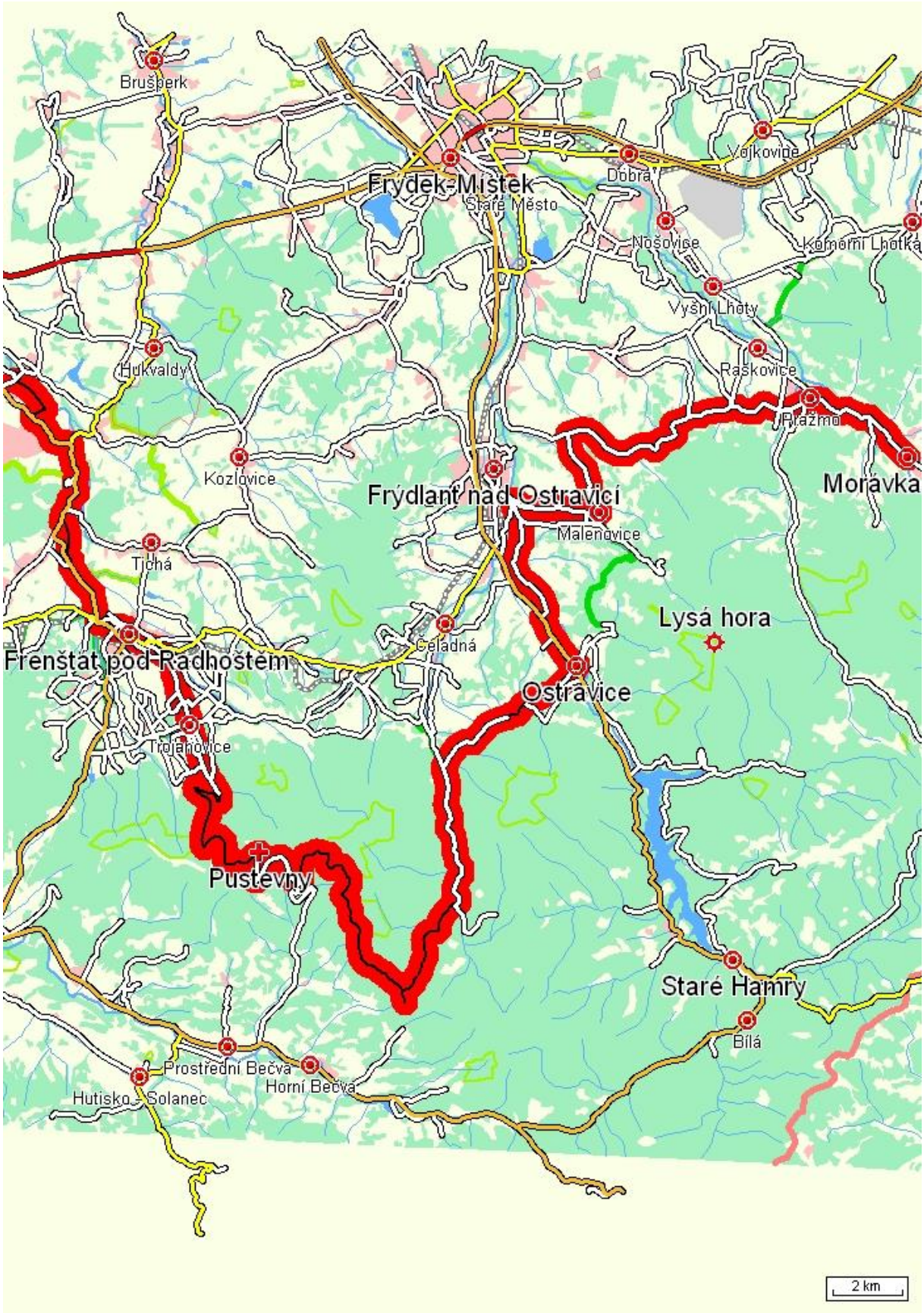
Tím pro nás den neskončil, čekalo nás naplánovat zítřek, vymyslet i jinou možnou variantu v případě velké změny počasí.

Profil tratě, statistika a mapa:

Lubina | Vlčovice | Frenštát pod Radhoštěm | Trojanovice | Malá Ráztoka - můstek | Ráztoka | Pustevny | Skalíkova louka | Maňáky | Bařiny | Martiňák | Skurečena | Podolánky - škola | Horní Čeladná - kaple | Ostravice | Nová Dědina | Nová Ves | Malenovice | Lubno | Bystré - bus. | Pražmo | Morávka

	Délka trasy	70,25 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	2 km (3 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	20,5 km (29 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	38,75 km (55 %)
	Úseky cesty typu „Silnice II.třídy“	0,5 km (1 %)
	Úseky cesty typu „Silnice I. třídy“	8,5 km (12 %)
	Stoupání v úsecích	41,25 km (59 %)
	Klesání v úsecích	29 km (41 %)

	Maximální výška	1010 m.n.m. (Pustevny)
	Minimální výška	302 m.n.m. (Lubina)
	Převýšení	708 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	1431 m (sklon 3,5 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	1275 m (sklon 4,4 %)
	Maximální sklon do kopce	9,2 % (1,2 km na 25. km)
	Maximální sklon z kopce	17,5 % (0,6 km na 33. km)


Brušperk
Frýdek-Místek
Staré Město
Dobrá
Vojkovice
Nošovice
Komorní Lhotka
Vyšní Lhoty
Raškovice
Hukvaldy
Pražmo
Kozlovice
Frýdlant nad Ostravicí
Morávka
Malenovice
Tichá
Lysá hora
Celadná
Frenštát pod Radhoštěm
Ostravice
Trojanovice
Pustevny
Staré Hamry
Bílá
Prostřední Bečva
Horní Bečva
Hutisko - Solanec
2 km

3.1.2.2 Den 2

Na tento den byl plánován objezd Lysé hory zleva až do Ostravice po cyklotrase 6113 a poté její zdolání. Jenže počasí nám nepřálo, lehce mrholilo, bylo temně zataženo, vybrali jsme tedy trasu jinou, protože vyjet Královnu Beskyd a nemít krásný výhled, to se nám nechtělo.

Provedli jsme tedy pouze záměnu dní a rozhodli se dnes projet trasu dne třetího, tedy podívat se do Slezských Beskyd.

Oproti včerejšku, oblečeni do čapaků, v mikině a se šusťákovkou jsme vyrazili po cyklotrase 46 přes Pražmo, Raškovice, Komorní Lhotku, Smilovice do Oldřichovic. Jediný zádrhel byl za Raškovicemi. Naši cestu měla křížit již zmíněná 46, ale nemohli jsme ji najít. Asi na třetí pokus se nám to povedlo a byli jsme odměněni krásným vrstevnicovým objezdem Lysohorské hornatiny, konkrétně jsme zprava objížděli Ropičku, Prašivou, Godulu a Javorový. Také jsme měli možnost spatřit rozestavěnou továrnu Hyundai. To už tak hezké nebylo a společně s kouřícími komíny, zřejmě třineckých železáren, zcela kazilo celkový dojem při cestě. Raději jsme se jen dívali na pravou stranu na již zmíněné pohoří, kde se nám místy ukázala lanovka na Javorový.

V Oldřichovicích jsme najeli na cyklotrasu 6151 vedoucí do obce Sosna. My po ní jeli novou vilovou zástavbou do Třince, kde jsme se rozhodli dát si oběd. Během oběda nám Lenka, se kterou jsme si zde dali sraz, oznámila, že našla hezký penzion v Komorní Lhotce za přijatelnou cenu 250,- za noc na osobu. Projela v obci 6 penzionů a tento se jí zdál nejlepší. Zde bylo aspoň z čeho vybírat.

Po zhruba hodinové přestávce jsme vyrazili dále. S Lenkou jsme si domluvili další sraz v Nýdku za 2 hodiny. Třincem jsme projížděli stále po 6151, příjemným překvapením pro nás byl místy 1,3 metru široká stezka pro cyklisty. Propletli jsme se kruhovými objezdy a napojili se na cyklotrasu 6086 zvanou Po stopách hutnictví. Dalším příjemným překvapením pro nás bylo, že nás konečně nějaká cyklotrasa zavedla k uměleckohistorické památce. Muzeum Vápenné pece jsme si prošli a udělali pár fotek. Tímto odpočinkem a historickým obohacením jako by příroda řekla: A dost! A začalo pršet. My se rozhodli pokračovat dále řízeni hesly: Život je boj a akce se nemusí zdařit, hlavně, že je drsná. Přestože hned za Pecemi nebyla značená odbočka a taktéž Pod Malým Ostrým, cestu jsme našli. Byla to šotolina s hlínou a ještě k tomu narušená těžbou dřeva, takže samé bahno. Ale zato vedla hustými lesy, kde jsme potkali pouze myslivce v autě.

Po pár minutách jsme byli celí obalení bahnem a začali jsme stoupat. Kola podkluzovala, ale my byli i přes vytrvalý déšť stále optimisti. Humor nás přešel, když jsme zprudka začali klesat a opět strmě stoupat. Takhle to šlo čtyřikrát, co jsme si ztěžka vyjeli, to jsme během chvilky sjeli. Tyčka ještě k tomu dvakrát spadl, nutno podotknout, že se 14 dní novým kolem. To už veselo nebylo. Lépe bylo při úžasném závěrečném tříkilometrovém sjezdu po rozbité asfaltce.

Vzhledem k nepřízni počasí a časovému skluzu se rozhodujeme změnit plány a jet po 6087 do Bystřice a poté chvíli po zelené turistické trase. Po pár kilometrech najíždíme na mezinárodní cyklotrasu 56 – Cyklistický okruh Euroregionem Těšínské Slezsko, která se zčásti kryje s další mezinárodní trasou Greenways Krakow – Morava – Wien a cyklotrasou Radegast – Trojmezí.

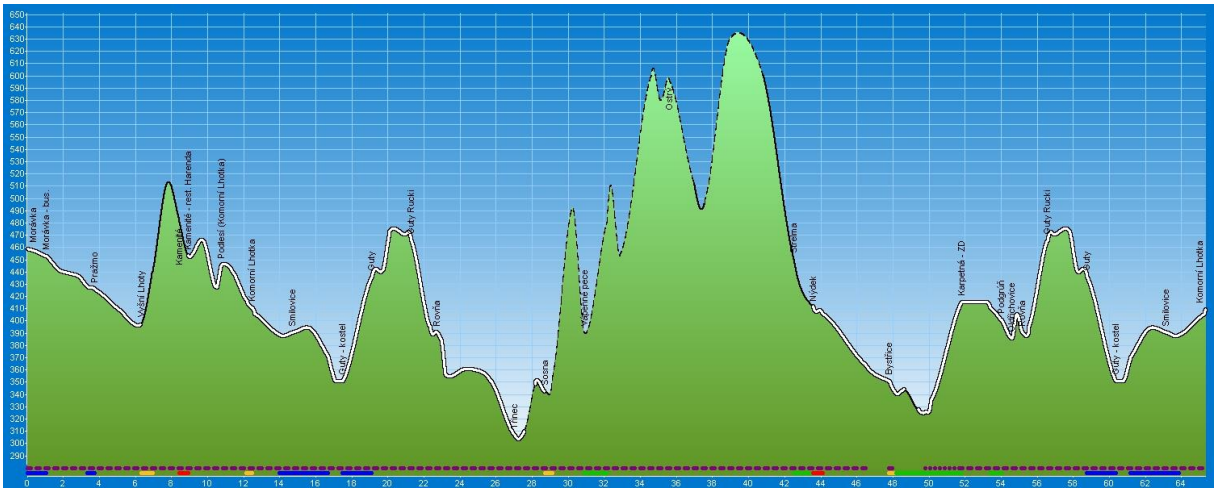
Jediným problémem až do Komorní Lhotky byla obec Guty. Přestože jsme touto vsí projížděli po cestě tam, nikdo si cestu nepamatoval a U křížku jsme se museli ptát domorodců na cestu. Ti nám poradili zkratku do Smilovic, prudký sjezd a lehký výjezd po polní cestě hned za kapličkou.

V Komorní Lhotce jsme se ubytovali U Čápa. Po nečekaném konfliktu s domácími lehce alkoholem podroušenými důchodci, kterým se nelíbilo, že si myjeme kola pod veřejnou studnou u pohostinství, nám byla naším ubytovatelem nabídnuta možnost uschovat kola do kotelny.

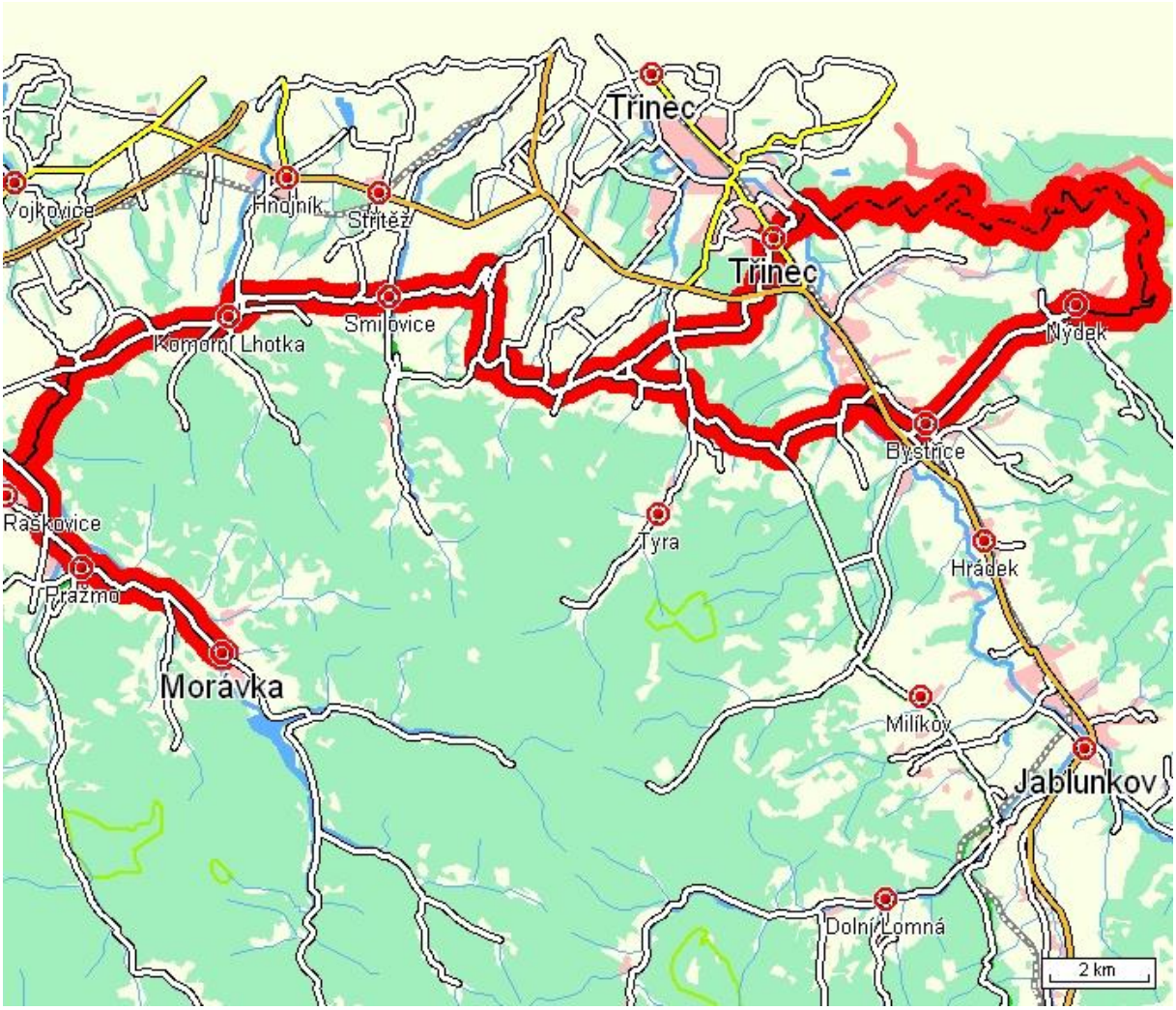
Po hygieně jsme si zajeli do nedaleké sauny zregenerovat síly. Zde jsme probrali dnešní den a naplánovali zítřek. Rozhodli jsme zdolat Královnu Beskyd a vrátit se zpět do Komorní Lhotky.

Profil tratě, statistika a mapa:

Morávka | Pražmo | Vyšní Lhoty | Kamenité | Podlesí (Komorní Lhotka) | Komorní Lhotka | Smilovice | Guty | Guty Rucki | Rovňa | Třinec | Sosna | Vápenné pece | Ostrý | Střelma | Nýdek | Bystřice | Karpetná - ZD | Podgrúň | Oldřichovice | Rovňa | Guty Rucki | Guty | Smilovice | Komorní Lhotka



	Délka trasy	70,7 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	12,1 km (17 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	6,7 km (9,5 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	51,9 km (73,5 %)
	Stoupání v úsecích	26,45 km (37 %)
	Klesání v úsecích	41,35 km (58 %)
	Maximální výška	628 m.n.m. (na 43. km)
	Minimální výška	306 m.n.m. (Třinec)
	Převýšení	322 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	1189 m (sklon 4,5 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	1237 m (sklon 3 %)
	Maximální sklon do kopce	12,5 % (1,1 km na 32. km)
	Maximální sklon z kopce	14,6 % (0,7 km na 33. km)



3.1.2.3 Den 3

Tento den platilo, že plány jsou od toho, aby se měnily.

Před desátou hodinou ranní jsme byli i přes tmavé mračno v dáli nachystaní vyrazit na Lysou Horu, už jsme vytahovali kola a začalo hustě pršet. Tak jsme je opět schovali a šli do zpět do sucha rozebrat situaci. Bohužel se počasí měnilo z hodiny na hodinu, slunečno střídal déšť a pořád dokola. Byli jsme tedy nuceni udělat si nečekaný den volna. Zakončili jsme jej na kuželkách v nedaleké restauraci a optimisticky hleděli do dalšího dne.

3.1.2.4 Den 4

Přestože celou noc pršelo, ráno jsme vyrazili po cyklotrase 46 směrem na Raškovice. U hostince Harenda za Komorní Lhotkou jsme neupozorněni značením minuli odbočku a

zajeli si až do Vyšní Lhoty. Aspoň jsme se z informační tabule dozvěděli, že 1. října 1998 zde byl zprovozněn záchytný uprchlický tábor, kterým procházejí všichni cizinci, kteří žádají o přiznání postavení uprchlíka.

Foukal silný protivítr a bylo pod mrakem, takže po projetí obce Krásná jsme zastavili u Papežova, což je místo, kde začíná asfaltka na Lysou Horu, která dnes byla v plánu. Zde jsme hojnou dobu diskutovali, zda to má cenu jet nahoru, jestli nebude lepší to vzít dál přes Visalaje, Ostravici a den ukončit v Rožnově pod Radhoštěm. Po hlasování 2 ku 1 jsme začali stoupat k nejvyššímu vrcholu Beskyd na našem území. Osmi a půl kilometrové stoupání bylo hodně těžké, silný protivítr a stále větší zima nás opravdu potrápila. Po hodinovém trápení jsme stanuli na 1323 m vysoké Královně. I když v sedmi stupňovém chladnu jsme ji nazývali jinak. Při zelňačce na zahřátí, kterou jsme jedli venku před bufetem, jsme vysílač vzdálený nejvýš 50 metrů přes mlhu a mraky viděli pouze jednou. Teplomilný Bárt nám málem umrznul, protože si pro jistotu nechal mikinu v autě. Takže jsme se moc nezdržovali a jeli dolů.

U Zimného jsme se dali doprava. Dnes si své jméno opravdu zasloužil. Krásným sjezdem kolem Kobylanky jsme se dostali na rozcestí, kde jsme odbočili doleva a pokračujícím sjezdem jsme se dostali do Masarykova údolí u vodní nádrže Šance. Zde jsme najeli na cyklotrasu 461 z Ostravice přes Staré Hamry na Bílou a po asfaltce objížděli již zmíněnou nádrž. Ve Starých Hamrech jsme se setkali se „safety carem“ a v hotelu Čertův Hrádek se občerstvili. Nečekaně se roztrhly mraky a začalo pálit sluníčko, dnes poprvé. Aspoň jsme posundávali mokré věci a lehce je usušili.

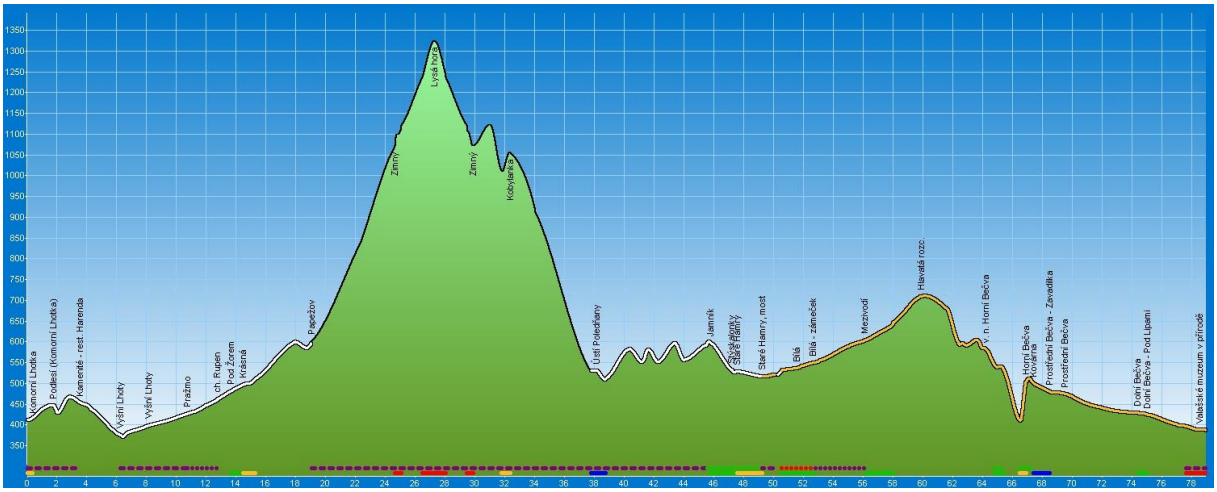
Dále bylo v plánu objet Šanci a dát se po cyklotrase 6178 přes Hotel Srdce Beskyd, Kociánku a Podolánky na Martiňák. Jenže se opět zatáhlo a začalo nepříjemně foukat. Rozhodli jsme se tedy pro nejjednodušší variantu přesunu do Rožnova pod Radhoštěm, a to po silnici na Bílou, projet Horní, Prostřední a Dolní Bečvu a den ukončit v rožnovském kempu Sport. I přes volbu nejlehčí varianty jsme se potrápili, tento den platil cyklistický zákon, že když fouká vítr, tak vždy proti tobě.

Dalším zjištěním bylo, že i přes nový silniční zákon, jen málo řidičů dává znamení o změně směru při předjíždění cyklisty.

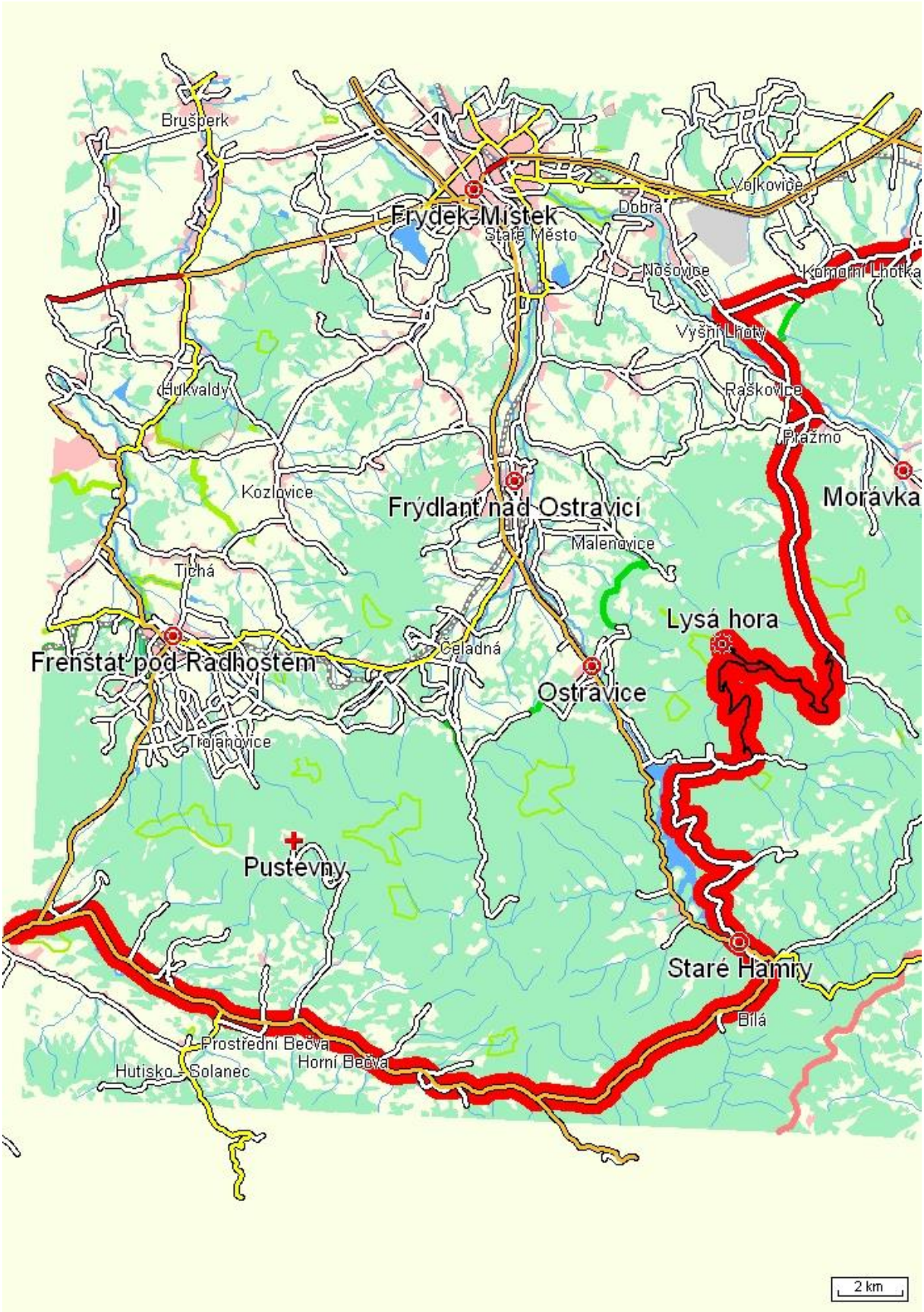
Večer jsme se rozhodli, že pokud se ráno počasí neumoudří, Beskydtour zakončíme a pojedeme domů.

Profil tratě, statistika a mapa:

Komorní Lhotka | Podlesí (Komorní Lhotka) | Kamenité - rest. Harenda | Vyšní Lhoty | Pražmo | Krásná | Papežov | Zimný | Lysá hora | Zimný | Kobylanka | Jamník | Staré Hamry | Bílá | Mezivodí | Hlavatá rozc. | Horní Bečva | Prostřední Bečva | Dolní Bečva | Rožnov pod Radhoštěm



	Délka trasy	78,85 km
	Úseky cesty typu „Vozová“	18,7 km (24 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	30,8 km (39 %)
	Úseky cesty typu „Silnice I. třídy“	29,35 km (37 %)
	Stoupání v úsecích	41,65 km (53 %)
	Klesání v úsecích	36,8 km (47 %)
	Maximální výška	1323 m.n.m. (Lysá hora)
	Minimální výška	373 m.n.m. (Vyšní Lhoty)
	Převýšení	950 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	1603 m (sklon 3,8 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	1627 m (sklon 4,4 %)
	Maximální sklon do kopce	24 % (0,4 km na 67. km)
	Maximální sklon z kopce	15,7 % (0,7 km na 31. km)


Brušperk
Frýdek-Místek
Staré Město
Dobrá
Nošovice
Vojkovice
Komorní Lhotka
Vyšní Lhoty
Raškovice
Hukvaldy
Kozlovice
Frýdlant nad Ostravicí
Malenovice
Tichá
Frenštát pod Radhoštěm
Čeladná
Ostravice
Lysá hora
Trojanovice
Pustevny
Staré Hamry
Bílá
Prostřední Bečva
Horní Bečva
Hutisko - Solanec
Moravka
2 km

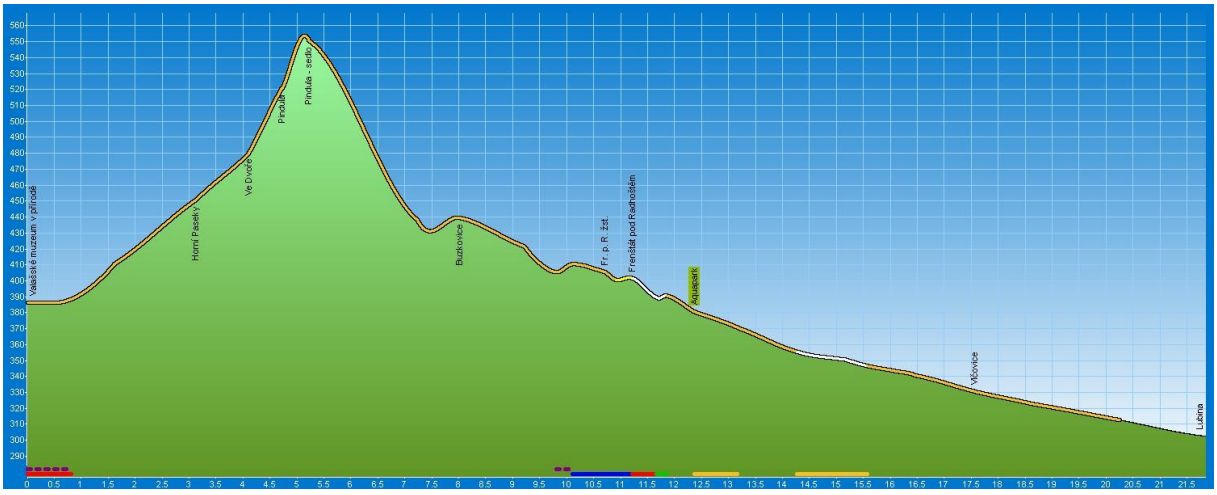
3.1.2.5 Den 5

Hned po snídani jsme se rozhodli naše cestování ukončit, neboť počasí bylo vyloženě proti nám. Už jsme ani nevymýšleli žádnou trasu a jeli nekratší cestou domů. Protivítr byl opravdu silný, vzali jsme to tedy přes Pindulu do Kopřivnice a Štramberku.

Celkově jsme nakonec zhodnotili Beskydtour jako povedenou jen z části. Hodlali jsme ujet více kilometrů, ale vzhledem k počasí se nám těch 250 jevilo jako úspěch. A do konce prázdnin zbývalo ještě hodně času, v hlavě už byly jiné plány na cesty, takže jsme to brali sportovně.

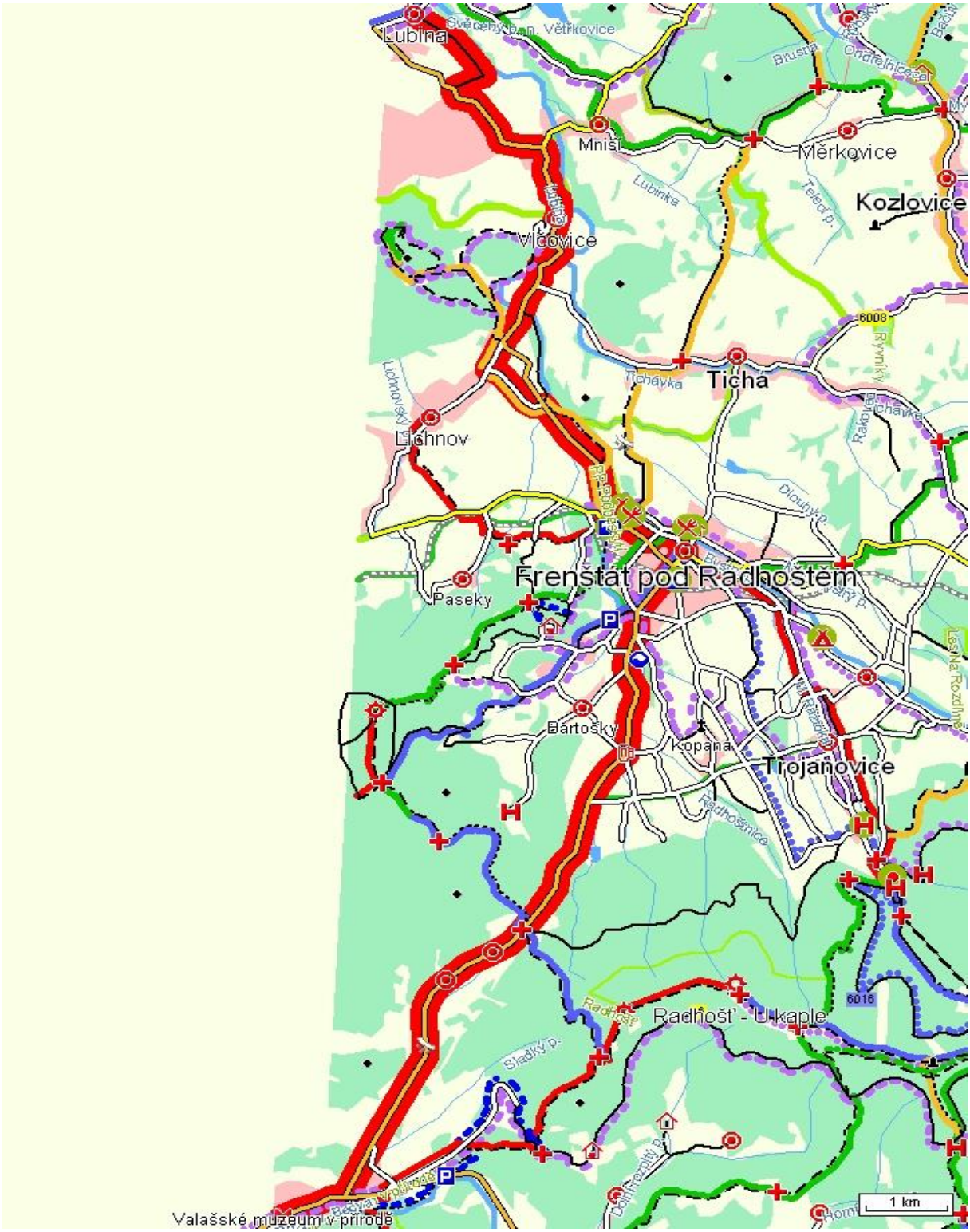
Profil tratě, statistika a mapa:

Rožnov pod Radhoštěm | Pindula - sedlo | Frenštát pod Radhoštěm | Vlčovice | Lubina



	Délka trasy	21,85 km
	Úseky cesty typu „Vozová“	1,6 km (7 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	1,95 km (9 %)
	Úseky cesty typu „Silnice II.třídy“	0,3 km (1 %)
	Úseky cesty typu „Silnice I. třídy“	18 km (82 %)
	Stoupání v úsecích	6,8 km (31 %)
	Klesání v úsecích	15,05 km (69 %)
	Maximální výška	550 m.n.m. (Pindula - sedlo)
	Minimální výška	302 m.n.m. (Lubina)
	Převýšení	248 m

	Celkem nastoupáno výškových metrů	172 m (sklon 2,5 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	256 m (sklon 1,7 %)
	Maximální sklon do kopce	6,7 % (0,6 km na 4. km)
	Maximální sklon z kopce	5,6 % (2 km na 5. km)



3.1.2.6 Den 6

Další den na kole, který jsme zařadili do naší Beskydtour, jsme naplánovali za čtrnáct dní v pátek. Rozhodli jsme se využít služeb autobusového přepravce Connex, který přes léto vypravuje tzv. cyklobusy Beskydy. Ty vyjíždí z Nového Jičína a přes Kopřivnici, Frenštát pod Radhoštěm, Rožnov pod Radhoštěm, Soláň, Velké Karlovice, Bumbálku, Bílou a Klokočov dojíždí na Turzovku. Ujede celkem 115 kilometrů za 3 hodiny.

My jsme nastoupili v 7.50 hodin na kopřivnickém autobusovém nádraží. Kola nám šoféři pověsili do přívěsného vozíku do speciálních držáků, zaplatili jsme dle kilometrického ceníku firmy a za kolo připlatili 15 korun. Vystoupili jsme před desátou na Bumbálce v době, kdy již sluníčko svítilo vcelku intenzivně.

Po svačince a doplnění pitného režimu jsme vyrazili směrem na Bílý Kříž. V plánu bylo z něj sjet po cyklotrase 6181 na Bílou, pak přes Staré Hamry, Ostravici, Frýdlant nad Ostravicí, Čeladnou, Trojanovice a Rožnov pod Radhoštěm na kamarádovu chatu do Valašské Bystřice.

Zdálo se nám to vcelku pozdě vyrážet až po desáté hodině, shodli jsme se, že by cyklobus mohl vyjíždět i dřív. Pro dnešní jízdu se rozhodlo celkem 5 cyklistů a 2 cyklistky. Trasu vybíral Bárt a tvrdil, že podle mapy by to mohlo jít. Sice prý nahoru dolů, ale ne zase tak moc. A my mu uvěřili. Vydali jsme se po červené turistické značce směrem na Bílý Kříž, což mělo být 20 kilometrů. Cesta začala po hodně rozbité asfaltce, po chvíli pokračovala nepříjemným sjezdem po kamenech. Již zde se skupina začala trhat. Zůstával jsem pozadu s holkami, neboť jedna byla má přítelkyně a druhá má sestra. Holky se nechaly ukecat, ale již po pár kilometrech toho litovaly. Trasa byla velmi obtížná jak po fyzické stránce, tak technické. A už vůbec nevhodné pro trekové kolo sestry. Dohodli jsme se tedy se skupinkou dravých kamarádů, že pojedou napřed a pak se po telefonu najdeme.

Cesta lemovaná značkami Pozor státná hranica vedla opravdu nahoru dolů, holky vzhledem k obtížnosti trasy její větší část kolo vedly vedle sebe. Zhruba po hodině jsme ujeli teprve něco kolem 5 kilometrů, po zralé úvaze jsme se tedy rozhodli z této trasy sjet a dát se na Bílou. Odbočili jsme u Hluchanky doleva, kde jsme po chvíli najeli na asfaltku a krásným sjezdem údolím říčky Smradlavé jsme se dostali na Bílou. Zde jsme si sedli do bufetu u hotelu Pokrok a zavolali naší skupině, kde se nachází. Bylo nám řečeno, že jsou asi tři čtyři kilometry před Bílým Křížem a že jsou unaveni a jistě se tam aspoň hodinu zdrží. Domluvili jsme se, že se podívám do mapy a navrhnu plán, který jim pošlu zprávou.

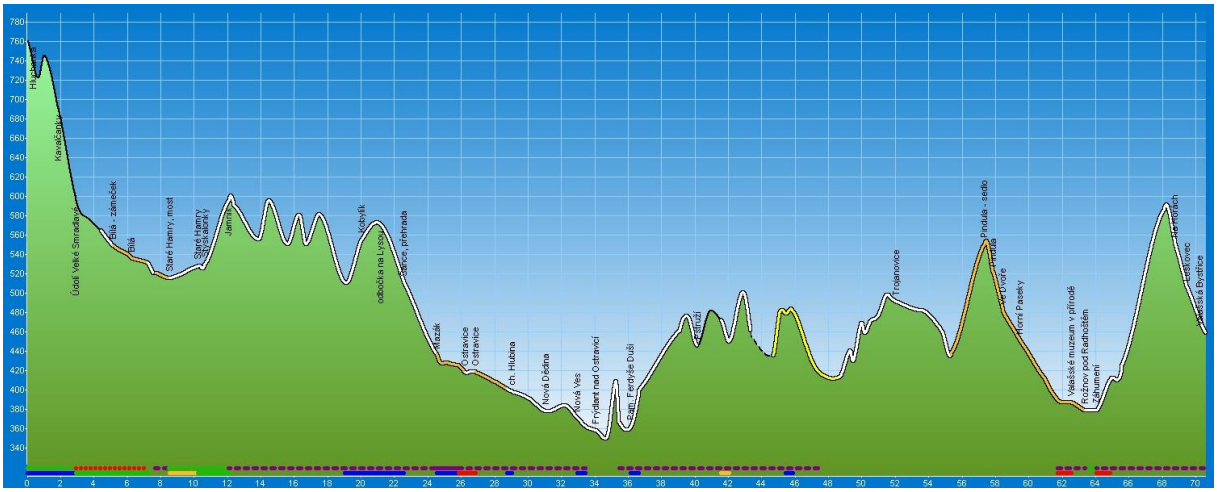
Po prostudování mapy a s ohledem na časové možnosti jsme se rozhodli potkat ve Frýdlantu nad Ostravicí v nám všem již známé pizzerii Imrvére. My se tedy vydali po cyklotrase 6176 směrem na Staré Hamry, kde jsme se dali doleva po 461 okolo vodní nádrže Šance. Touto cestou jsme již jeli v Beskydtour, ale v opačném směru. V Masarykově údolí jsme se dali na Ostravici a po 46 do Frýdlantu.

Zde jsme si v pizzerii objednali oběd a než nám ho donesli, přijela naše zbylá část výpravy. Adrenalinový Bárt s úsměvem, dva kamarádi sportovci, jeden fotbalista, druhý hokejista v pohodě a Tyčka mírně rozladěn špatným výběrem trasy. Byla to prý dřina, na tom se shodli všichni. Nepříjemný terén, stoupání střídalo klesání a žádná hospoda. Bárt mi dva dny poté volal, že v nějaké mapě našel, že tento úsek trasy je označen jako velmi těžká MTB trasa.

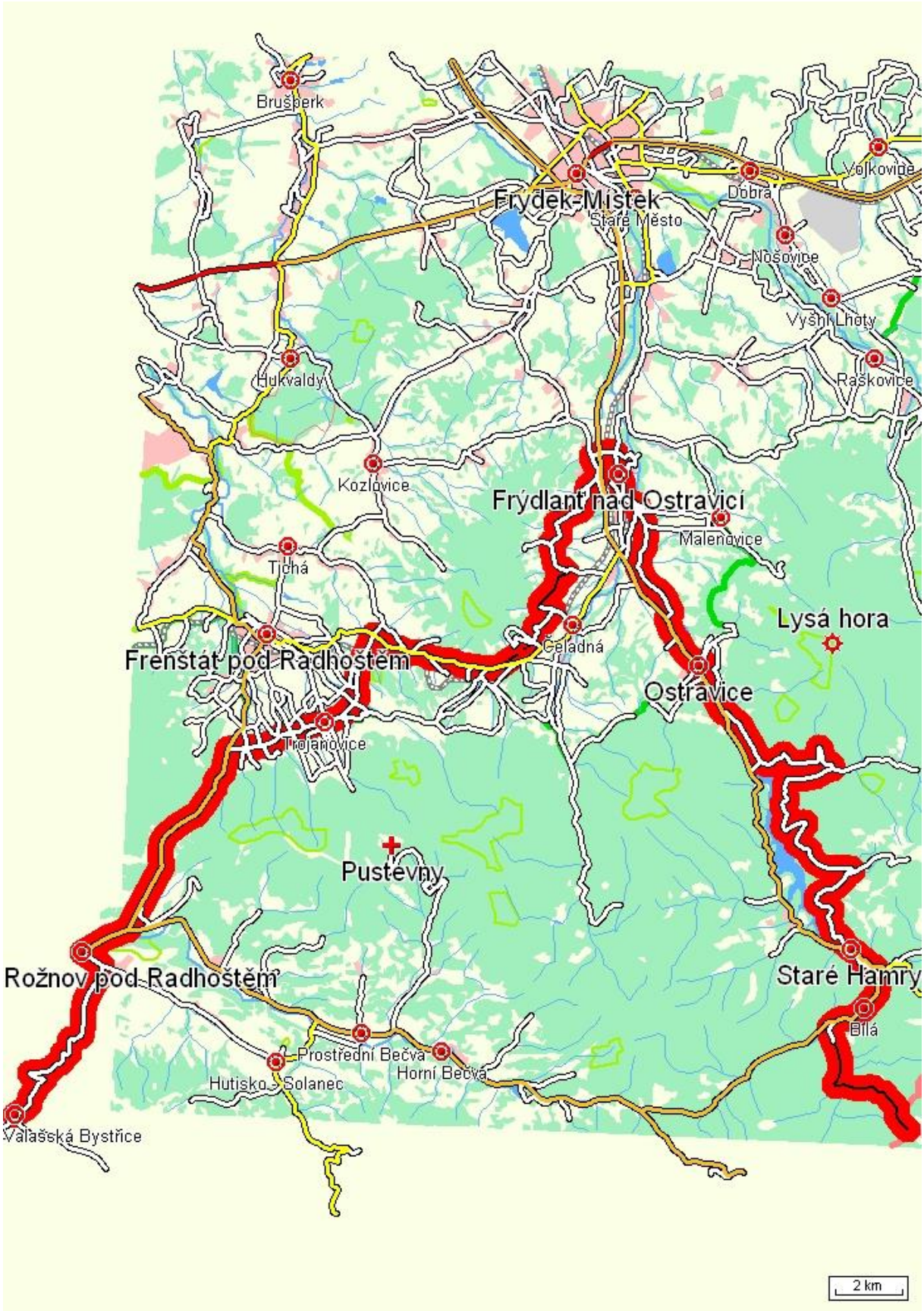
Po obědě se skupina opět roztrhla, neboť Tyčka, já a má přítelkyně jsme nejeli domů, ale do Valašské Bystřice vedle Rožnova pod Radhoštěm na chatu našeho souseda. Vzali jsme to po cyklotrase 6008 na Čeladnou a Kunčice pod Ondřejníkem. Krásná asfaltka, ale plná aut. Poté jsme odbočili doleva na Trojanovice a přes Pindulu do Rožnova. Byla to pohodová cesta, dá se říct odpočinková. V tomto úseku cesty jsme věděli, co nás čeká. Překvapení přišlo až za Rožnovem. Bez větších problémů jsme díky skvělému značení projeli Rožnovem. Podle slov souseda mělo přijít asi tří kilometrové stoupání a dlouhý sjezd do Bystřice. Ale asi jsme ho špatně slyšeli. Jeli jsme do kopce už asi kilometr čtvrtý, říkali jsme si: konečně konec, mezi stromy prosvítal horizont, ale asi třikrát se v této situaci objevila zatáčka a další stoupání. A pro jistotu začalo mrholit. Naštěstí kopec skončil a my se po krásném sjezdu potkali s našimi sousedy v hospodě Na Bařinách.

Profil tratě, statistika a mapa:

Hluchanka | Kavalčanky | Údolí Velké Smradlavé | Bílá | Staré Hamry | Stýskalonky | Jamník | Kobylík | Šance, přehrada | Mazák | Ostravice | Nová Dědina | Nová Ves | Frýdlant nad Ostravicí | Pstruží | Trojanovice | Pindula - sedlo | Valašské muzeum v přírodě | Rožnov pod Radhoštěm | Záhumení | Na Horách | Leskovec | Valašská Bystřice



	Délka trasy	70,6 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	1,4 km (2 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	5,8 km (8 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	44,8 km (63 %)
	Úseky cesty typu „Silnice II.třídy“	4 km (6 %)
	Úseky cesty typu „Silnice I. třídy“	14,6 km (21 %)
	Stoupání v úsecích	24,3 km (34 %)
	Klesání v úsecích	45,5 km (64 %)
	Maximální výška	760 m.n.m. (Hluchanka)
	Minimální výška	302 m.n.m. (Frýdlant n. O.)
	Převýšení	408 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	995 m (sklon 4,1 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	1299 m (sklon 2,9 %)
	Maximální sklon do kopce	11,2 % (0,5 km na 35. km)
	Maximální sklon z kopce	21,5 % (0,2 km na 36. km)


Brušperk
Frýdek-Místek
Staré Město
Dobrá
Nošovice
Vyšní Lhoty
Raškovice
Hukvaldy
Kozlovice
Frýdlant nad Ostravicí
Malenovice
Tichá
Lysá hora
Celadná
Frenštát pod Radhoštěm
Ostravice
Trojanovice
Pustevny
Rožnov pod Radhoštěm
Staré Hamry
Bílá
Prostřední Bečva
Horní Bečva
Hutisko - Solanec
Valašská Bystřice
2 km

3.1.2.7 Den 7

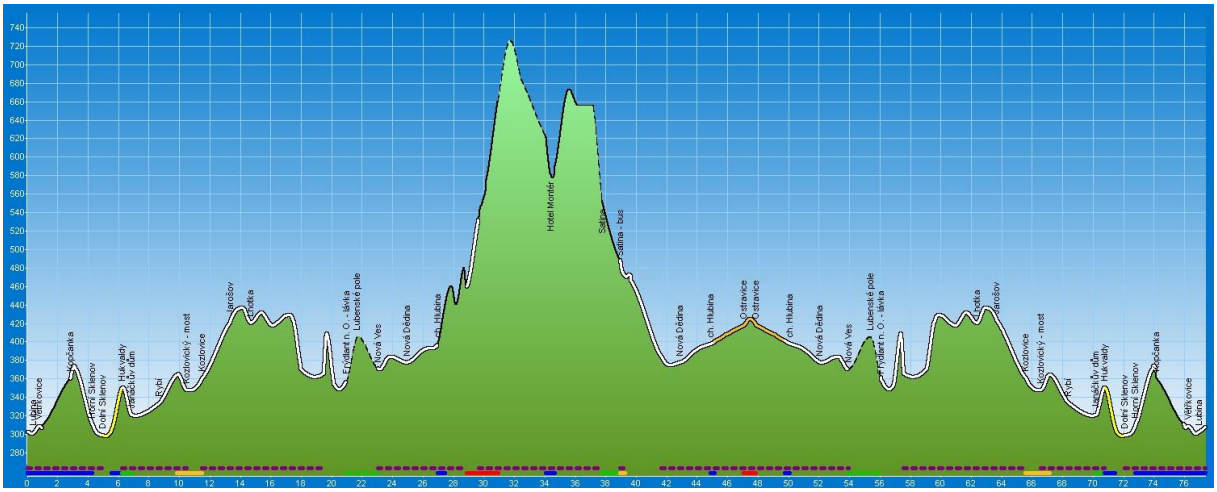
Poslední den zařazený do Beskydtour byl v polovině srpna. Naplánoval jsem jej pro mě a mou přítelkyni. Rozhodli jsme se vyjet Lysou Horu ze strany od Ostravice. Vždy ji jezdíme z druhé strany z Papežova po asfaltce, tak jsme chtěli zkusit změnu. Jeli jsme tedy přes Lubinu, Hukvaldy, v Kozlovicích se napojili na cyklotrasu 6008 až do Frýdlantu a po 6007 do Ostravice. Zde jsme se museli orientovat pouze podle mapy, protože odtud nevede značená trasa na Lysou Horu, pouze doporučené trasy.

Vzali jsme to za Srubem Petra Bezruče doleva velmi ostrým stoupáním po asfaltové cestě. Po něm následoval příjemný traverz mezi chatkami po již rozbité cestě. Poté opět stoupání kolem chat Svoboda a Sluníčko. Zde jsme se rozhodovali, zda to vzít na chatu Montér nebo na rozcestí u Butořanky. Podle mapy asfaltová cesta u Montéra končila a nenavazovala na cyklotrasu těsně nad ní, tak jsme se rozhodli pro variantu druhou. Nekončícím stoupáním jsme se dostali rozcestí u Butořanky zvaném Nekorančula v nadmořské výšce 679 m.n.m. Zde jsme se dali ostře vlevo po kamenité cestě na Tribulku. Vpravo za námi se pyšně vyjímal vysílač z vrcholu Lysé, jakoby již na dosah. Jenže nás cesta vedla dále od něj. Co jsme si pracně vyjeli, to jsme si sjeli a objevili se u chaty Montér. Mapa holt selhala a my si najeli pár kilometrů úplně zbytečně. Ale my oslněni krásným počasím a tím, že máme dost času jsme nelenili a pokračovali dále zleva okolo Ostré hory. Po vcelku slušné asfaltce jsme se dostali až na rozcestí za Staškovem, bohužel to byla cesta opět mírně klesající. To už nám moc veselo nebylo, protože Lysá se nám stále víc vzdalovala a my sjížděli níže a níže. Naše roztrpčení vyvrcholilo nečekanou změnou povrchu v ostré a velké kamení při opětovném klesání na Satinu. Zde bylo v původním plánu jet okolo chaty Petra Bezruče a Ivančeny na Zimný. Jenže po zhruba dvouhodinové okružní jízdě jsme se dostali do nadmořské výšky okolo 500 m.n.m., což odpovídalo nadmořské výšce asi kilometr po výjezdu z Ostravice. Rozhodli jsme se tedy Lysé Hoře zamávat a rozloučit se s ní. Není každý den posvícení. Dnes prostě Královna Beskyd odolala.

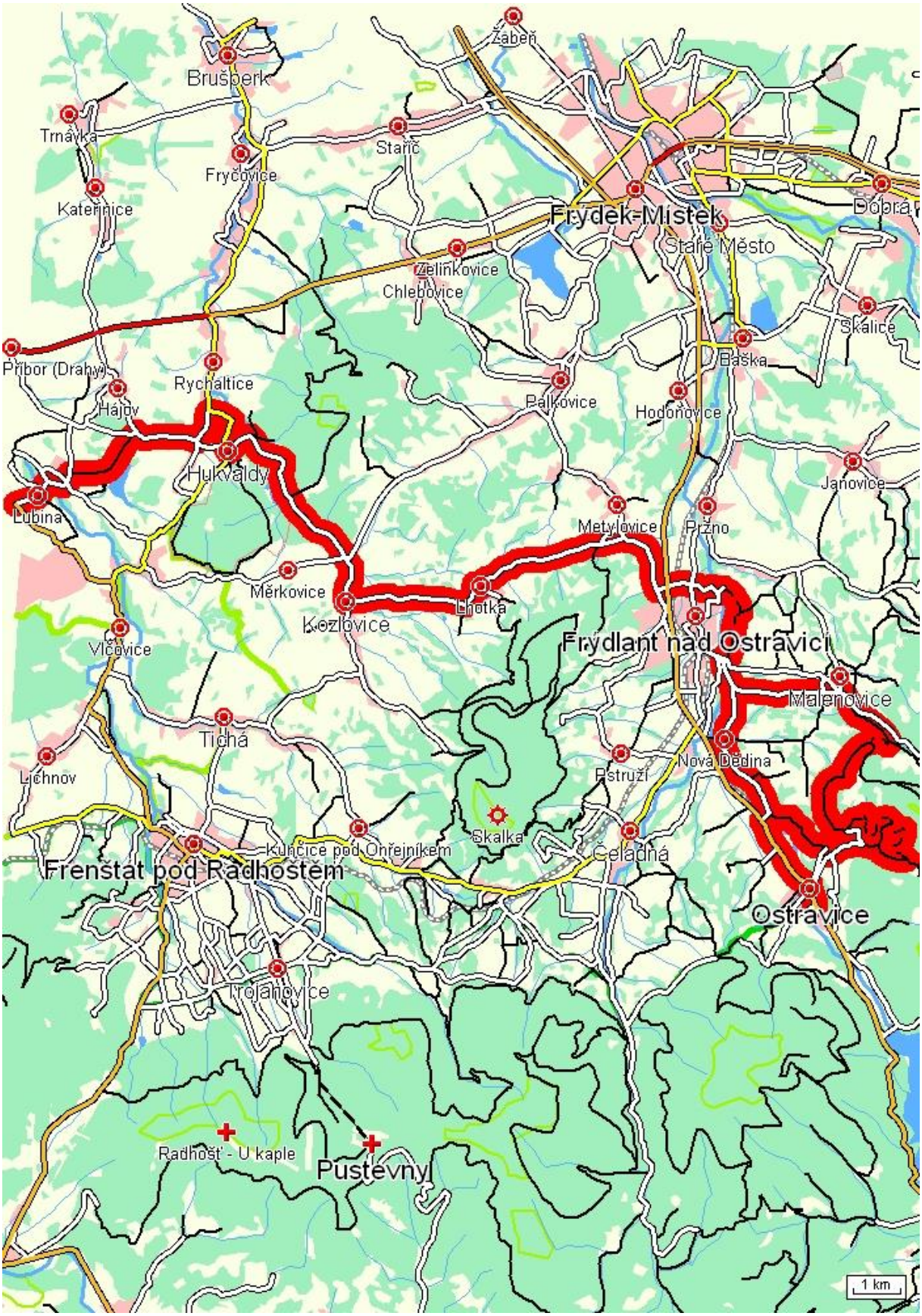
Zajeli jsme ještě do Ostravice za známými a poté jsme jeli domů stejnou trasou jako ráno.

Profil tratě, statistika a mapa:

Lubina | Horní Sklenov | Dolní Sklenov | Hukvaldy | Kozlovice | Lhotka | Frýdlant n. O. | Nová Ves | Nová Dědina | ch. Hlubina | Hotel Montér | Satina | Nová Dědina | Ostravice | ch. Hlubina | Nová Dědina | Nová Ves | Frýdlant n. O. - lávka | Lhotka | Kozlovice | Hukvaldy | Dolní Sklenov | Horní Sklenov | Lubina



	Délka trasy	77,4 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	7,9 km (10 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	11,1 km (14 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	51,2 km (66 %)
	Úseky cesty typu „Silnice II.třídy“	2,6 km (3 %)
	Úseky cesty typu „Silnice I. třídy“	4,6 km (6 %)
	Stoupání v úsecích	37,3 km (48 %)
	Klesání v úsecích	39,1 km (51 %)
	Maximální výška	725 m.n.m. (na 31. km)
	Minimální výška	298 m.n.m. (Dolní Sklenov)
	Převýšení	427 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	1228 m (sklon 3,3 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	1222 m (sklon 3,1 %)
	Maximální sklon do kopce	21,5 % (0,2 km na 19. km)
	Maximální sklon z kopce	21,5 % (0,2 km na 20. km)


Žabeň
Brušperk
Trnávka
Staříč
Frýdlant
Kateřinice
Frýdek-Místek
Dobrá
Staré Město
Zelinkovice
Chlebovice
Skalice
Baška
Příbor (Drahy)
Rychaltice
Hájov
Palkovice
Hodoňovice
Hukvaldy
Janovice
Lubina
Metylovice
Pržno
Měrkovice
Lhotka
Kozlovice
Frýdlant nad Ostravicí
Vlčovice
Malenovice
Tichá
Nová Dědina
Lichnov
Pstruží
Skalka
Kunčice pod Ondřejníkem
Celadná
Frenštát pod Radhoštěm
Ostravice
Trojanovice
Radhošť - U kaple
Pustevny
1 km

3.2 VYHODNOCENÍ BESKYD TOUR 2007

3.2.1 Délka tras a typy cest

		Úseky cesty typu					
Cyklotrasa	Délka	Pěší	Lesní, polní	Vozová	3. třídy	2. třídy	1. třídy
1. den	70,25	0	2	20,5	38,75	0,5	8,5
2. den	70,7	0	12,1	6,7	51,9	0	0
3. den	0	0	0	0	0	0	0
4. den	78,85	0	0	18,7	30,8	0	29,35
5. den	21,85	0	0	1,6	1,95	0,3	18
6. den	70,6	0	1,4	5,8	44,8	4	14,6
7. den	77,4	0	7,9	11,1	51,2	2,6	4,6
Celkem	389,65	0	23,4	64,4	219,4	7,4	75,05

Z tabulky lze vyčíst celková délka trasy a z jakého typu cest je složena. V posledním řádku je součet jednotlivých typů cest. Jak jde vidět, největší část našich cest vedlo po silnicích 3. třídy (56,3 %), druhým nejvíce používaným typem byla silnice 1. třídy (19,3%) a třetím typem byla cesta vozová (16,5%).

Je nutné podotknout, že výsledky jsou ovlivněny 4. a 5. dnem našeho putování. Čtvrtý den jsme neplánovaně vzhledem k počasí byli nuceni jet z Bílé až do Rožnova pod Radhoštěm po silnici 1. třídy, i když po ní nevede cyklotrasa a pátý den jsme ze stejných důvodů použili cestu stejného typu z Rožnova pod Radhoštěm až do Lubiny.

3.2.2 Výšková statistika

Cyklotrasa	Stoupání v úsecích v %	Klesání v úsecích v %	Převýšení v m	Max výška	Min výška
1. den	59	41	708	1010	302
2. den	37	58	322	628	306
3. den	0	0	0	0	0
4. den	53	47	950	1323	373
5. den	31	69	248	550	302
6. den	34	64	408	760	302
7. den	48	51	427	725	298

Z tabulky lze vyčíst procentuální zastoupení úseků, ve kterých během trasy stoupáme a klesáme. Samozřejmě musíme jet ve směru, ve kterém je trasa uvedena.

Dále se můžeme dozvědět, do jaké maximální výšky se dostaneme a které místo na trase je v nejnižší nadmořské výšce. Údaje v tabulce jsou uvedeny v metrech nad mořem.

Posledním údajem v tabulce je převýšení.

3.2.3 Statistika výškových metrů

Cyklotrasa	Nastoupáno výškových metrů	Sjeto výškových metrů
1. den	1431	1275
2. den	1189	1237
3. den	0	0
4. den	1603	1627
5. den	172	256
6. den	995	1299
7. den	1228	1222

Z poslední tabulky lze vyčíst, kolik výškových metrů v součtu vyjedeme a kolik jich v součtu sjedeme.

3.2.4 Závěrečné zhodnocení Beskyd tour 2007

Během šesti dnů na kole jsme celkově najeli 390 kilometrů, navštívili jsme všechna důležitá místa Moravskoslezských Beskyd (Pustevny, Lysá hora, Ostravice, Frýdlant nad Ostravicí, Frenštát pod Radhoštěm, Rožnov pod Radhoštěm, vodní nádrž Šance apod.).

Do našeho putování jsme jeden den zajeli i do Slezských Beskyd, jiný den jsme využili služeb Cyklobusu Beskydy. Pokusili jsme se projet co nejvíce koutů oblasti a využít co nejvíce značených cyklotras. Jediným místem, které se nám nepodařilo prozkoumat, bylo okolí Jablunkova. Naplánovali jsme jej na třetí a čtvrtý den Beskyd tour, ale vzhledem k počasí se nám to nepodařilo. Hodlali jsme to napravit v průběhu prázdnin, ale bohužel jsme to nestihli.

Během našich cest jsme si dali za úkol zhodnotit stav cyklotras, jejich údržbu a značení. Poslednímu bodu jsme se chtěli věnovat nejvíce.

A byli jsme mile překvapeni. Na začátku práce jsem byl panem Markvartem, předsedou značení klubu českých turistů, přesvědčován, že značené cyklotrasy jsou pravidelně kontrolovány a značení opravováno. A měl pravdu. Až na pár nedostatků, které jsem uvedl výše v popisu jednotlivých dní (např. odbočka Skalíkova louka – Martiňák,

v Raškovicích najít odbočku na cyklotrasu 46, odbočka Guty – Smilovice), byly veškeré značené cyklotrasy značeny výborně.

Během našich cest jsme si teprve uvědomili, jak velký je rozdíl mezi „značenou“ a „doporučenou“ cyklotrasou. Na druhé zmíněné trase je třeba mít mapu neustále po ruce, neboť doporučená cyklotrasa není značená.

A také jsme si opět dokázali, že čím lepší plánování je, tím jednodušší cestování je.

3.3 ZANESENÍ CYKLOTRAS DO MAP

3.3.1 Vymezení problému

Jak jsem se již zmínil v úvodu práce, někdy je problém z mapy odhadnout, jak to je s trasou z hlediska převýšení a vzdálenosti, ale i náročností vzhledem k povrch trasy.

Potřeboval jsem program, který by byl schopen nabídnout mapu, profil cesty, určité statistické údaje, do kterého bych mohl zaznamenat své trasy a poznámky k nim. Program, jenž by mi pomáhal s plánováním cest, s jehož pomocí bych věděl, co mě na kole potká.

3.3.2 Program Cyklotrasy 2.10

Na jedné z map firmy Shocart jsem našel reklamu na program Cyklotrasy 2.10. Byl k nalezení na www.cyklotrasy.info.

Na úvodní stránce jej představovali jako program, kterému když zadáte z mapy či seznamu startovní místo, několik průchozích míst, místo cílové a zvolíte kritéria vyhledávání, tak je schopen Vám vygenerovat vlastní trasu. Její průběh můžete navíc sledovat na mapě, itineráři nebo na grafickém výškovém profilu.

Cyklotrasy 2.10 Vám také poskytnou řadu informací jako je nadmořská výška, zeměpisná poloha, u významnějších míst i podrobný text a fotografie, délky úseků, čísla silnic, čísla cyklotras, typy povrchů, turistické i cyklistické značení. U tras je možno sledovat jejich celkovou délku, převýšení, sklon, u připravených tras i obtížnost a typ vhodného kola. Výškový profil, mapu, itinerář i statistiku lze vytisknout na tiskárně. Vzhled výškového profilu i mapy je možno různě upravovat prostřednictvím nastavení. Profil i mapu trasy můžeme exportovat do grafického formátu nebo jako webovou stránku např. pro využití na internetu. Uživatel si může vést deník svých tras a zobrazit si statistiky ujetých kilometrů a průměrných rychlostí. V současné době program obsahuje 83 oblastí nacházejících se na

území České a Slovenské republiky. Tvorba oblastí je rozdělena mezi tzv. správce, kteří minimálně jednou ročně vydávají aktualizace svých oblastí. (http://www.cyklotrasy.info/).

3.3.2.1 Výhody Cyklotras oproti jiným mapám na internetu

- Snadné zadání trasy

Trasu zadáte jednoduše tak, že poklepete v mapě na jakoukoli křižovatku a ta se přidá do trasy. Místo do trasy můžete přidat také tak, že v kolonce "Hledat" napíšete několik jeho počátečních písmen a plný název se již sám doplní.

- Libovolný počet průchozích míst

Nejste nijak omezeni počtem míst, přes která si přejete trasu vést. Průchozím místem může být nejen obec, ale i křižovatka, hrad, vrchol kopce, atd.

- Libovolné cesty

Můžete plánovat trasu nejen po silnicích, ale také po vozových cestách, lesních, polních a pěších stezkách, lanovkách nebo přívozem.

- Výškový profil

Ke každé Vaší trase se zobrazuje grafický výškový profil, ve kterém přehledně vidíte povrch cesty, značení, délku trasy nebo převýšení kopců.

- Statistika trasy

O Vámi navržené cestě se dozvíte nejen její délku, ale i převýšení, souhrnnou délku stoupání a klesání, počet vyšlápnutých a sjetých metrů, průměrný a maximální sklon do kopce a z kopce, délku a procentní podíl toho kterého povrchu cesty atd.

- Ukládání tras

Vámi vytvořenou trasu si můžete uložit na disk a kdykoli se k ní následně vrátit nebo ji třeba poslat kamarádovi e-mailem.

- Export tras

Mapu nebo výškový profil můžete exportovat do obrázkových souborů BMP nebo JPG. Pro použití na Vašich webových stránkách můžete mapu, profil, itinerář a statistiku trasy exportovat do formátu HTML. A konečně, pro nahrání trasy do přístroje GPS můžete použít formáty GPX, PLT a WPT.

- Kritéria vyhledávání tras

Můžete nastavit, po jakých typech cest (silnice I. - III. třídy, vozové cesty, lesní/polní, pěší,...) se má trasa vyhledávat. Můžete též nastavit značení cest, která mají být při

vyhledávání trasy použita. Můžete hledat trasu nejkratší, s nejmenším stoupáním, trasu s převahou terénu nebo trasu s převahou silnice.

- Editace mapy

Jakoukoli mapu můžete upravovat, přidávat nebo odstraňovat místa, cesty, objekty, fotografie a texty k místům.

- Deník výletů

Můžete si vést deník Vašich výletů, který Vám umožní zaznamenat délku Vaší trasy, průměrnou rychlost, datum, počasí a další Vaše postřehy z jízdy. Následně můžete zobrazit grafickou statistiku průměrné rychlosti a najetých kilometrů za měsíc, rok nebo celé období.

(http://www.cyklotrasy.info/index.php?stranka=vyhody).

3.3.2.2 Registrace programu

Tento program mě zaujal. Zdarma jsem jej vyzkoušel, ale byl jsem omezován neustálým opisováním desetimístného čísla během práce s programem. Toto omezení se mělo vytratit registrací.

S majitelem programu Ing. Stanislavem Ubíkem jsem si elektronickou cestou vyjasnil několik nejasností ohledně jeho produktu a rozhodl se zaregistrovat.

Za program jsem zaplatil Kč 169,-, za oblast Moravskoslezských Beskyd Kč 69,-.

3.4 PŘEHLED CYKLOTRAS

3.4.1 Vymezení oblasti

Beskydy se rozkládají na území tří států a skládají se z několika podřazených celků. Vzhledem k rozsáhlosti pohoří bych se chtěl v této diplomové práci věnovat pouze celku Moravskoslezské Beskydy, které jako nejvyšší pohoří Beskyd působí jako mohutné hradby nad podbeskydskou pahorkatinou. Na severní části se zvedají do největších výšek Beskyd, na jižní straně pozvolna z vrcholů klesají na území Slovenska do údolí Kysuce, která je odděluje od Javorníků. Na východě jsou ukončeny prudkým svahem do Jablunkovské brázdy a na jihozápadě klesají do Rožnovské brázdy. Na severovýchodě je lemuje Třinecká brázda a severozápadě Frenštátská brázda. Řeka Ostravice je svým údolím rozděluje na dva základní celky - Lysohorskou hornatinu na východě a Radhošťskou hornatinu na západě.

3.4.2 Samotné zanášení tras do programu Cyklotrasy 2.10

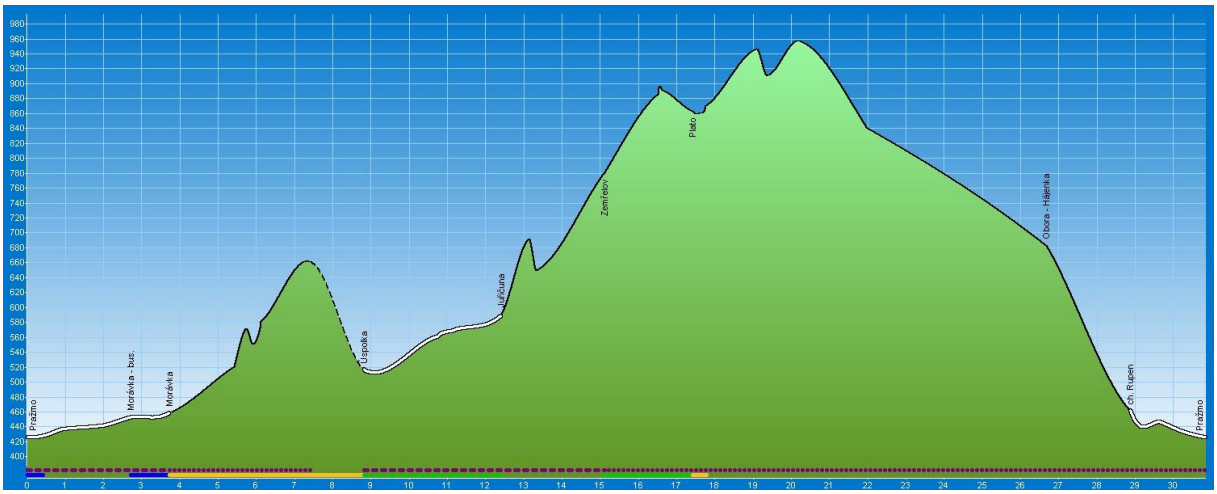
Na internetu a v mapách jsem si vyhledal všechny značené cyklotrasy v daném území a zanesl je jednu po druhé do programu Cyklotrasy 2.10.

Celkem jsem našel 22 značených cyklotras o celkové délce 480,8 kilometrů.

Díky výše zmíněnému programu lze hned z vybrané cyklotrasy vyčíst, kterými místy prochází, jak je dlouhá, jakého typu je cesta, procentuální podíl stoupání a klesání, maximální a minimální výšku, převýšení, počet nastoupaných a sjetých výškových metrů a maximální sklon do kopce a z kopce. Také vám ukáže podrobný itinerář a mapu trasy.

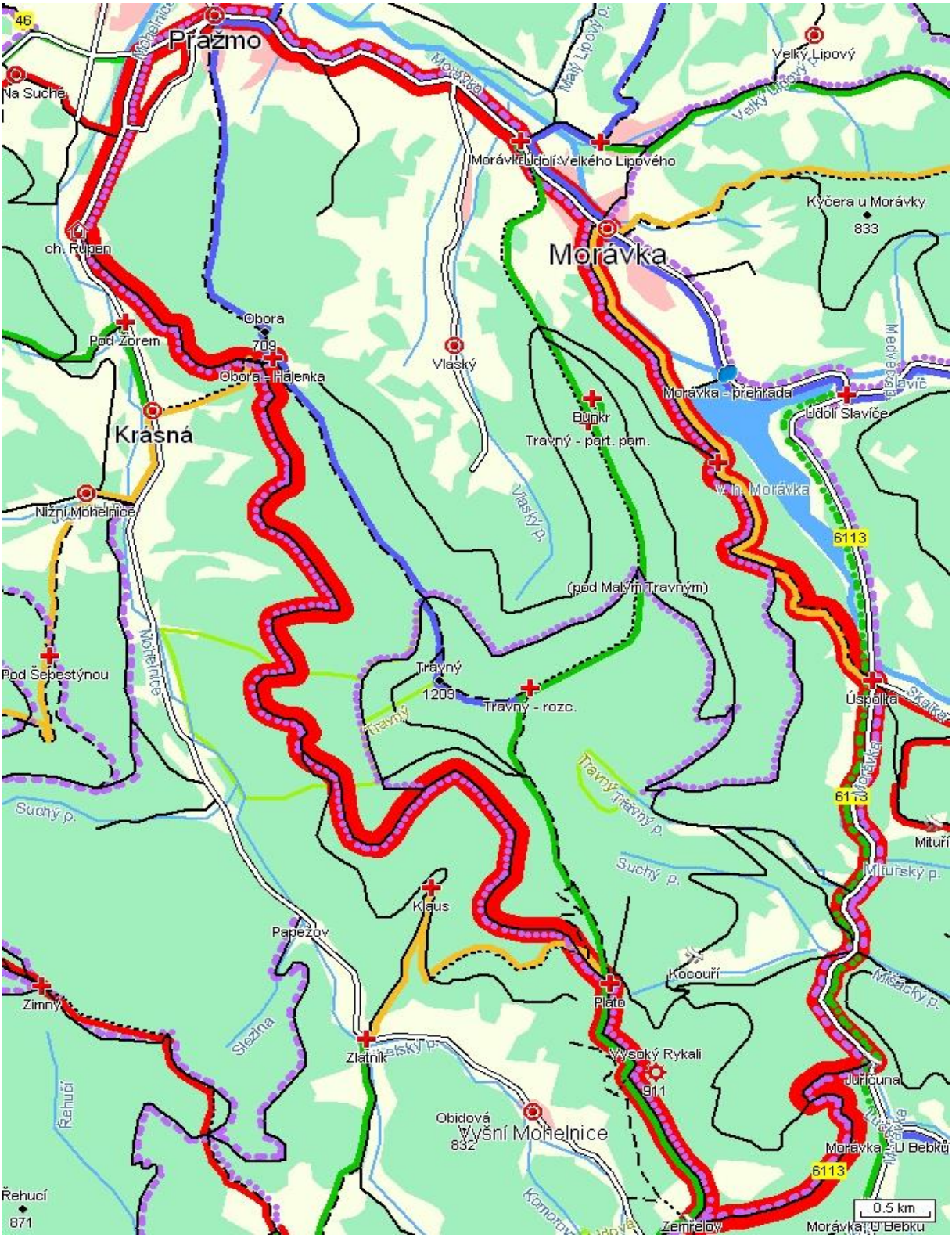
3.4.3 Cyklotrasa 4 Travný - Morávka

Pražmo | Morávka | Úspolka | Juřičuna | Zemřelov | Plato | Obora - Hájenka | ch. Rupen | Pražmo



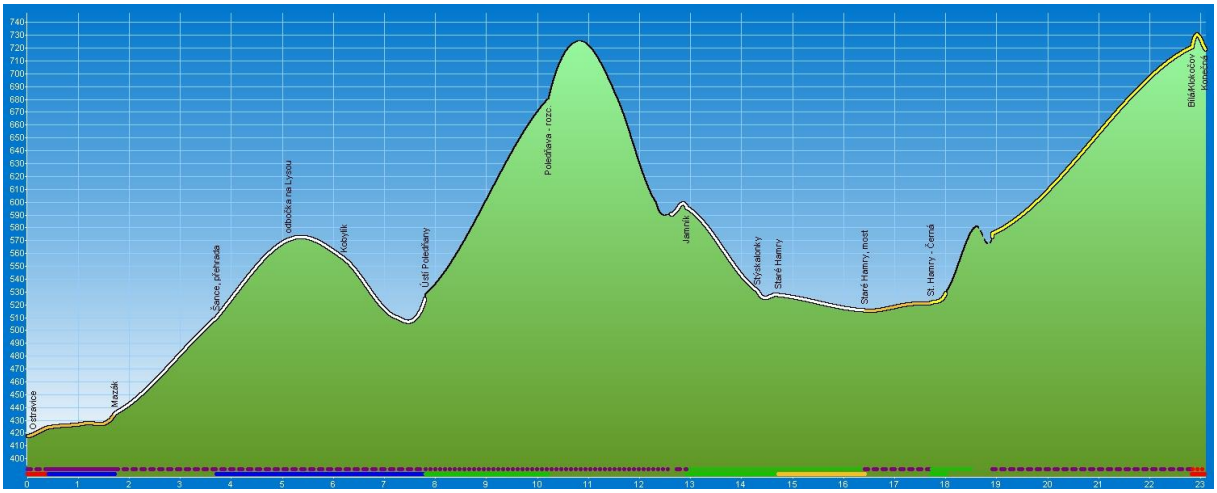
	Délka trasy	30,85 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	1,4 km (5 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	20,15 km (65 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	9,3 km (30 %)
	Stoupání v úsecích	17,1 km (55 %)
	Klesání v úsecích	13,75 km (45 %)
	Maximální výška	955 m.n.m. (na 21. km)
	Minimální výška	425 m.n.m. (Pražmo)
	Převýšení	530 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	800 m (sklon 4,7 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	800 m (sklon 5,8 %)

	Maximální sklon do kopce	16,7 % (0,3 km na 6. km)
	Maximální sklon z kopce	16 % (0,2 km na 14. km)

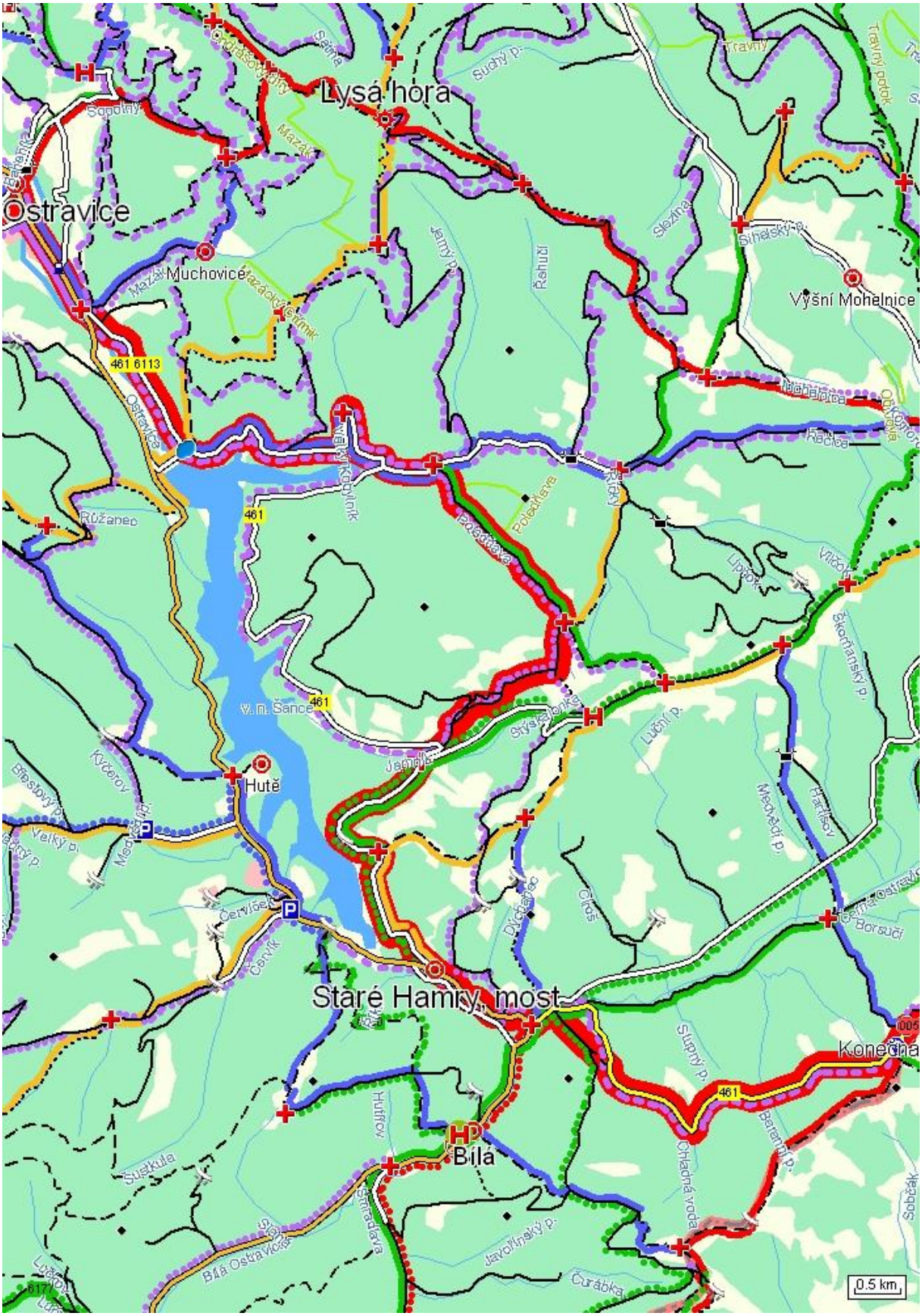


3.4.4 Cyklotrasa 461 Ostravice – Konečná

Ostravice | Mazák | Šance, přehrada Kobylík | Ústí Poledňany | Poledňava - rozc. | Jamník | Stýskalonky | Staré Hamry | St. Hamry - Černá | Bílá/Klokočov | Konečná



	Délka trasy	23,1 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	0,35 km (2 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	5,35 km (23 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	9,9 km (43 %)
	Úseky cesty typu „Silnice II.třídy“	4,5 km (19 %)
	Úseky cesty typu „Silnice I. třídy“	3 km (13 %)
	Stoupání v úsecích	15,05 km (65 %)
	Klesání v úsecích	8,05 km (35 %)
	Maximální výška	725 m.n.m. (na 11. km)
	Minimální výška	417 m.n.m. (Ostravice)
	Převýšení	308 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	583 m (sklon 3,9 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	283 m (sklon 3,5 %)
	Maximální sklon do kopce	9,1 % (0,6 km na 19. km)
	Maximální sklon z kopce	10,6 % (0,8 km na 12. km)


Lysá hora
Ostravice
Muchovice
Výšní Mohelnice
461 6113
461
Hutě
Staré Hamry, most
Bílá
Konečná
0.5 km

3.4.4.1 Den 7

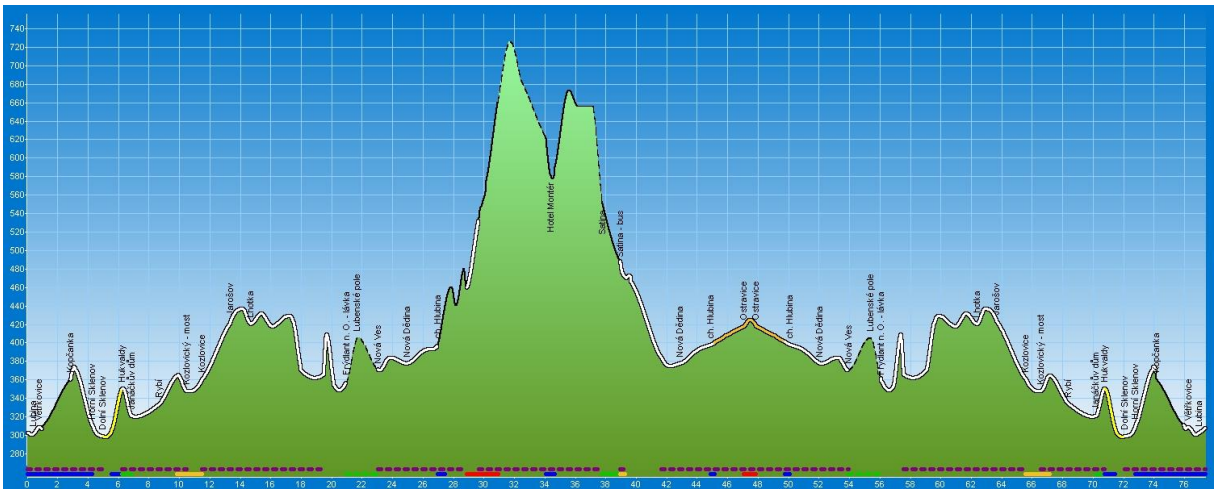
Poslední den zařazený do Beskydtour byl v polovině srpna. Naplánoval jsem jej pro mě a mou přítelkyni. Rozhodli jsme se vyjet Lysou Horu ze strany od Ostravice. Vždy ji jezdíme z druhé strany z Papežova po asfaltce, tak jsme chtěli zkusit změnu. Jeli jsme tedy přes Lubinu, Hukvaldy, v Kozlovicích se napojili na cyklotrasu 6008 až do Frýdlantu a po 6007 do Ostravice. Zde jsme se museli orientovat pouze podle mapy, protože odtud nevede značená trasa na Lysou Horu, pouze doporučené trasy.

Vzali jsme to za Srubem Petra Bezruče doleva velmi ostrým stoupáním po asfaltové cestě. Po něm následoval příjemný traverz mezi chatkami po již rozbité cestě. Poté opět stoupání kolem chat Svoboda a Sluníčko. Zde jsme se rozhodovali, zda to vzít na chatu Montér nebo na rozcestí u Butořanky. Podle mapy asfaltová cesta u Montéra končila a nenavazovala na cyklotrasu těsně nad ní, tak jsme se rozhodli pro variantu druhou. Nekončícím stoupáním jsme se dostali rozcestí u Butořanky zvaném Nekorančula v nadmořské výšce 679 m.n.m. Zde jsme se dali ostře vlevo po kamenité cestě na Tribulku. Vpravo za námi se pyšně vyjímal vysílač z vrcholu Lysé, jakoby již na dosah. Jenže nás cesta vedla dále od něj. Co jsme si pracně vyjeli, to jsme si sjeli a objevili se u chaty Montér. Mapa holt selhala a my si najeli pár kilometrů úplně zbytečně. Ale my oslněni krásným počasím a tím, že máme dost času jsme nelenili a pokračovali dále zleva okolo Ostré hory. Po vcelku slušné asfaltce jsme se dostali až na rozcestí za Staškovem, bohužel to byla cesta opět mírně klesající. To už nám moc veselo nebylo, protože Lysá se nám stále víc vzdalovala a my sjížděli níže a níže. Naše roztrpčení vyvrcholilo nečekanou změnou povrchu v ostré a velké kamení při opětovném klesání na Satinu. Zde bylo v původním plánu jet okolo chaty Petra Bezruče a Ivančeny na Zimný. Jenže po zhruba dvouhodinové okružní jízdě jsme se dostali do nadmořské výšky okolo 500 m.n.m., což odpovídalo nadmořské výšce asi kilometr po výjezdu z Ostravice. Rozhodli jsme se tedy Lysé Hoře zamávat a rozloučit se s ní. Není každý den posvícení. Dnes prostě Královna Beskyd odolala.

Zajeli jsme ještě do Ostravice za známými a poté jsme jeli domů stejnou trasou jako ráno.

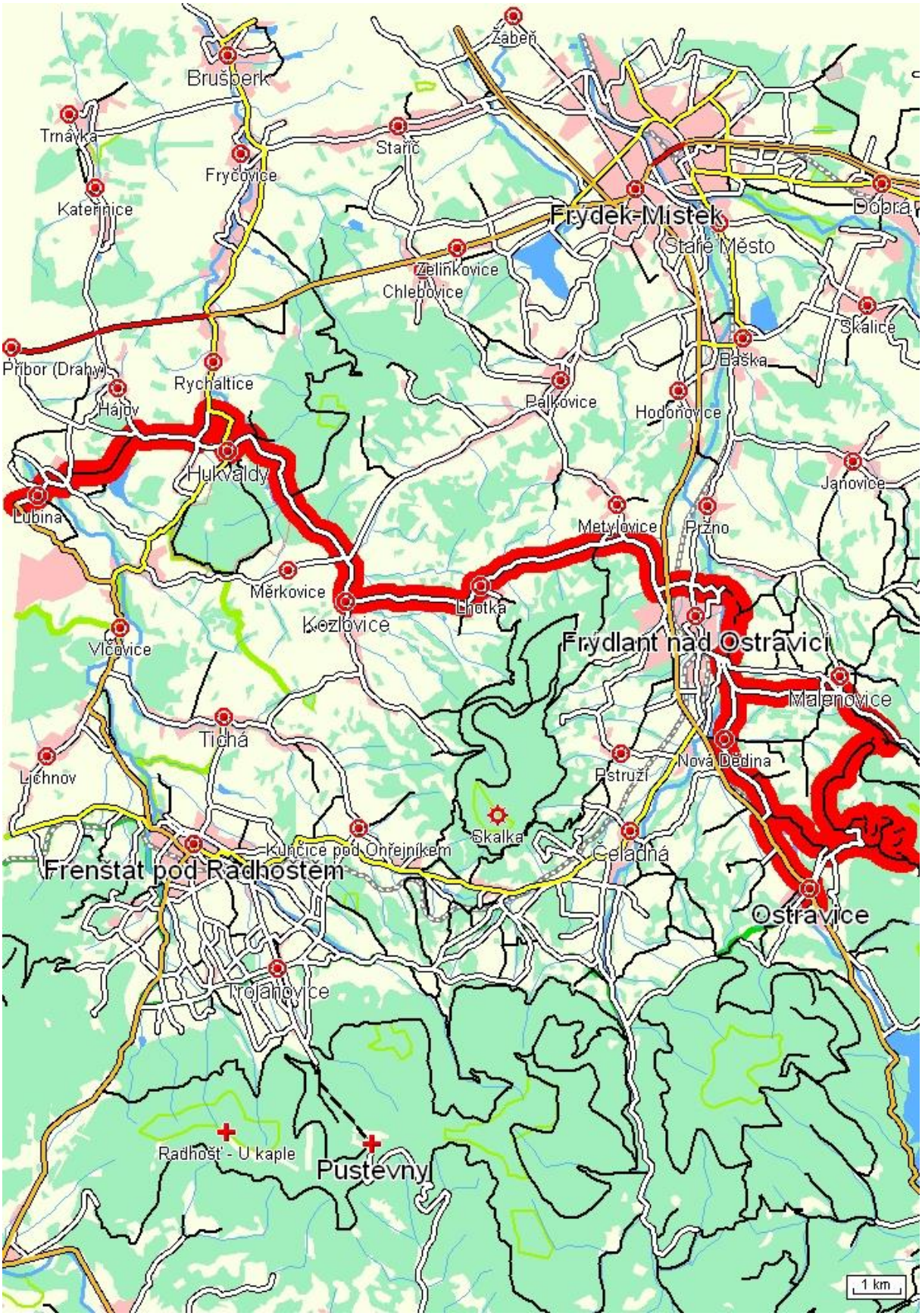
Profil tratě, statistika a mapa:

Lubina | Horní Sklenov | Dolní Sklenov | Hukvaldy | Kozlovice | Lhotka | Frýdlant n. O. | Nová Ves | Nová Dědina | ch. Hlubina | Hotel Montér | Satina | Nová Dědina | Ostravice | ch. Hlubina | Nová Dědina | Nová Ves | Frýdlant n. O. - lávka | Lhotka | Kozlovice | Hukvaldy | Dolní Sklenov | Horní Sklenov | Lubina



	Délka trasy	77,4 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	7,9 km (10 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	11,1 km (14 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	51,2 km (66 %)
	Úseky cesty typu „Silnice II.třídy“	2,6 km (3 %)
	Úseky cesty typu „Silnice I. třídy“	4,6 km (6 %)
	Stoupání v úsecích	37,3 km (48 %)
	Klesání v úsecích	39,1 km (51 %)
	Maximální výška	725 m.n.m. (na 31. km)
	Minimální výška	298 m.n.m. (Dolní Sklenov)
	Převýšení	427 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	1228 m (sklon 3,3 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	1222 m (sklon 3,1 %)

	Maximální sklon do kopce	21,5 % (0,2 km na 19. km)
	Maximální sklon z kopce	21,5 % (0,2 km na 20. km)


Žabeň
Brušperk
Trnávka
Stařič
Fryčovice
Kateřinice
Frýdek-Místek
Dobrá
Staré Město
Zelinkovice
Chlebovice
Skalice
Baška
Příbor (Drahy)
Rychaltice
Hájov
Palkovice
Hodoňovice
Hukvaldy
Janovice
Lubina
Metylovice
Pržno
Měrkovice
Lhotka
Kozlovice
Frýdlant nad Ostravicí
Vlčovice
Malenovice
Tichá
Nová Dědina
Pstruží
Lichnov
Skalka
Kunčice pod Ohřejníkem
Čeladná
Frenštát pod Radhoštěm
Ostravice
Trojanovice
Radhošť - U kaple
Pustevny
1 km

3.5 VYHODNOCENÍ BESKYD TOUR 2007

3.5.1 Délka tras a typy cest

		Úseky cesty typu					
Cyklotrasa	Délka	Pěší	Lesní, polní	Vozová	3. třídy	2. třídy	1. třídy
1. den	70,25	0	2	20,5	38,75	0,5	8,5
2. den	70,7	0	12,1	6,7	51,9	0	0
3. den	0	0	0	0	0	0	0
4. den	78,85	0	0	18,7	30,8	0	29,35
5. den	21,85	0	0	1,6	1,95	0,3	18
6. den	70,6	0	1,4	5,8	44,8	4	14,6
7. den	77,4	0	7,9	11,1	51,2	2,6	4,6
Celkem	389,65	0	23,4	64,4	219,4	7,4	75,05

Z tabulky lze vyčíst celková délka trasy a z jakého typu cest je složena. V posledním řádku je součet jednotlivých typů cest. Jak jde vidět, největší část našich cest vedlo po silnicích 3. třídy (56,3 %), druhým nejvíce používaným typem byla silnice 1. třídy (19,3%) a třetím typem byla cesta vozová (16,5%).

Je nutné podotknout, že výsledky jsou ovlivněny 4. a 5. dnem našeho putování. Čtvrtý den jsme neplánovaně vzhledem k počasí byli nuceni jet z Bílé až do Rožnova pod Radhoštěm po silnici 1. třídy, i když po ní nevede cyklotrasa a pátý den jsme ze stejných důvodů použili cestu stejného typu z Rožnova pod Radhoštěm až do Lubiny.

3.5.2 Výšková statistika

Cyklotrasa	Stoupání v úsecích v %	Klesání v úsecích v %	Převýšení v m	Max výška	Min výška
1. den	59	41	708	1010	302
2. den	37	58	322	628	306
3. den	0	0	0	0	0
4. den	53	47	950	1323	373
5. den	31	69	248	550	302
6. den	34	64	408	760	302
7. den	48	51	427	725	298

Z tabulky lze vyčíst procentuální zastoupení úseků, ve kterých během trasy stoupáme a klesáme. Samozřejmě musíme jet ve směru, ve kterém je trasa uvedena.

Dále se můžeme dozvědět, do jaké maximální výšky se dostaneme a které místo na trase je v nejnižší nadmořské výšce. Údaje v tabulce jsou uvedeny v metrech nad mořem.

Posledním údajem v tabulce je převýšení.

3.5.3 Statistika výškových metrů

Cyklotrasa	Nastoupáno výškových metrů	Sjeto výškových metrů
1. den	1431	1275
2. den	1189	1237
3. den	0	0
4. den	1603	1627
5. den	172	256
6. den	995	1299
7. den	1228	1222

Z poslední tabulky lze vyčíst, kolik výškových metrů v součtu vyjedeme a kolik jich v součtu sjedeme.

3.5.4 Závěrečné zhodnocení Beskyd tour 2007

Během šesti dnů na kole jsme celkově najeli 390 kilometrů, navštívili jsme všechna důležitá místa Moravskoslezských Beskyd (Pustevny, Lysá hora, Ostravice, Frýdlant nad Ostravicí, Frenštát pod Radhoštěm, Rožnov pod Radhoštěm, vodní nádrž Šance apod.).

Do našeho putování jsme jeden den zajeli i do Slezských Beskyd, jiný den jsme využili služeb Cyklobusu Beskydy. Pokusili jsme se projet co nejvíce koutů oblasti a využít co nejvíce značených cyklotras. Jediným místem, které se nám nepodařilo prozkoumat, bylo okolí Jablunkova. Naplánovali jsme jej na třetí a čtvrtý den Beskyd tour, ale vzhledem k počasí se nám to nepodařilo. Hodlali jsme to napravit v průběhu prázdnin, ale bohužel jsme to nestihli.

Během našich cest jsme si dali za úkol zhodnotit stav cyklotras, jejich údržbu a značení. Poslednímu bodu jsme se chtěli věnovat nejvíce.

A byli jsme mile překvapeni. Na začátku práce jsem byl panem Markvartem, předsedou značení klubu českých turistů, přesvědčován, že značené cyklotrasy jsou pravidelně kontrolovány a značení opravováno. A měl pravdu. Až na pár nedostatků, které jsem uvedl výše v popisu jednotlivých dní (např. odbočka Skalíkova louka – Martiňák,

v Raškovicích najít odbočku na cyklotrasu 46, odbočka Guty – Smilovice), byly veškeré značené cyklotrasy značeny výborně.

Během našich cest jsme si teprve uvědomili, jak velký je rozdíl mezi „značenou“ a „doporučenou“ cyklotrasou. Na druhé zmíněné trase je třeba mít mapu neustále po ruce, neboť doporučená cyklotrasa není značená.

A také jsme si opět dokázali, že čím lepší plánování je, tím jednodušší cestování je.

3.6 ZANESENÍ CYKLOTRAS DO MAP

3.6.1 Vymezení problému

Jak jsem se již zmínil v úvodu práce, někdy je problém z mapy odhadnout, jak to je s trasou z hlediska převýšení a vzdálenosti, ale i náročností vzhledem k povrch trasy.

Potřeboval jsem program, který by byl schopen nabídnout mapu, profil cesty, určité statistické údaje, do kterého bych mohl zaznamenat své trasy a poznámky k nim. Program, jenž by mi pomáhal s plánováním cest, s jehož pomocí bych věděl, co mě na kole potká.

3.6.2 Program Cyklotrasy 2.10

Na jedné z map firmy Shocart jsem našel reklamu na program Cyklotrasy 2.10. Byl k nalezení na www.cyklotrasy.info.

Na úvodní stránce jej představovali jako program, kterému když zadáte z mapy či seznamu startovní místo, několik průchozích míst, místo cílové a zvolíte kritéria vyhledávání, tak je schopen Vám vygenerovat vlastní trasu. Její průběh můžete navíc sledovat na mapě, itineráři nebo na grafickém výškovém profilu.

Cyklotrasy 2.10 Vám také poskytnou řadu informací jako je nadmořská výška, zeměpisná poloha, u významnějších míst i podrobný text a fotografie, délky úseků, čísla silnic, čísla cyklotras, typy povrchů, turistické i cyklistické značení. U tras je možno sledovat jejich celkovou délku, převýšení, sklon, u připravených tras i obtížnost a typ vhodného kola. Výškový profil, mapu, itinerář i statistiku lze vytisknout na tiskárně. Vzhled výškového profilu i mapy je možno různě upravovat prostřednictvím nastavení. Profil i mapu trasy můžeme exportovat do grafického formátu nebo jako webovou stránku např. pro využití na internetu. Uživatel si může vést deník svých tras a zobrazit si statistiky ujetých kilometrů a průměrných rychlostí. V současné době program obsahuje 83 oblastí nacházejících se na

území České a Slovenské republiky. Tvorba oblastí je rozdělena mezi tzv. správce, kteří minimálně jednou ročně vydávají aktualizace svých oblastí. (http://www.cyklotrasy.info/).

3.6.2.1 Výhody Cyklotras oproti jiným mapám na internetu

- Snadné zadání trasy

Trasu zadáte jednoduše tak, že poklepete v mapě na jakoukoli křižovatku a ta se přidá do trasy. Místo do trasy můžete přidat také tak, že v kolonce "Hledat" napíšete několik jeho počátečních písmen a plný název se již sám doplní.

- Libovolný počet průchozích míst

Nejste nijak omezeni počtem míst, přes která si přejete trasu vést. Průchozím místem může být nejen obec, ale i křižovatka, hrad, vrchol kopce, atd.

- Libovolné cesty

Můžete plánovat trasu nejen po silnicích, ale také po vozových cestách, lesních, polních a pěších stezkách, lanovkách nebo přívozem.

- Výškový profil

Ke každé Vaší trase se zobrazuje grafický výškový profil, ve kterém přehledně vidíte povrch cesty, značení, délku trasy nebo převýšení kopců.

- Statistika trasy

O Vámi navržené cestě se dozvíte nejen její délku, ale i převýšení, souhrnnou délku stoupání a klesání, počet vyšlápnutých a sjetých metrů, průměrný a maximální sklon do kopce a z kopce, délku a procentní podíl toho kterého povrchu cesty atd.

- Ukládání tras

Vámi vytvořenou trasu si můžete uložit na disk a kdykoli se k ní následně vrátit nebo ji třeba poslat kamarádovi e-mailem.

- Export tras

Mapu nebo výškový profil můžete exportovat do obrázkových souborů BMP nebo JPG. Pro použití na Vašich webových stránkách můžete mapu, profil, itinerář a statistiku trasy exportovat do formátu HTML. A konečně, pro nahrání trasy do přístroje GPS můžete použít formáty GPX, PLT a WPT.

- Kritéria vyhledávání tras

Můžete nastavit, po jakých typech cest (silnice I. - III. třídy, vozové cesty, lesní/polní, pěší,...) se má trasa vyhledávat. Můžete též nastavit značení cest, která mají být při

vyhledávání trasy použita. Můžete hledat trasu nejkratší, s nejmenším stoupáním, trasu s převahou terénu nebo trasu s převahou silnice.

- Editace mapy

Jakoukoli mapu můžete upravovat, přidávat nebo odstraňovat místa, cesty, objekty, fotografie a texty k místům.

- Deník výletů

Můžete si vést deník Vašich výletů, který Vám umožní zaznamenat délku Vaší trasy, průměrnou rychlost, datum, počasí a další Vaše postřehy z jízdy. Následně můžete zobrazit grafickou statistiku průměrné rychlosti a najetých kilometrů za měsíc, rok nebo celé období.

(http://www.cyklotrasy.info/index.php?stranka=vyhody).

3.6.2.2 Registrace programu

Tento program mě zaujal. Zdarma jsem jej vyzkoušel, ale byl jsem omezován neustálým opisováním desetimístného čísla během práce s programem. Toto omezení se mělo vytratit registrací.

S majitelem programu Ing. Stanislavem Ubíkem jsem si elektronickou cestou vyjasnil několik nejasností ohledně jeho produktu a rozhodl se zaregistrovat.

Za program jsem zaplatil Kč 169,-, za oblast Moravskoslezských Beskyd Kč 69,-.

3.7 PŘEHLED CYKLOTRAS

3.7.1 Vymezení oblasti

Beskydy se rozkládají na území tří států a skládají se z několika podřazených celků. Vzhledem k rozsáhlosti pohoří bych se chtěl v této diplomové práci věnovat pouze celku Moravskoslezské Beskydy, které jako nejvyšší pohoří Beskyd působí jako mohutné hradby nad podbeskydskou pahorkatinou. Na severní části se zvedají do největších výšek Beskyd, na jižní straně pozvolna z vrcholů klesají na území Slovenska do údolí Kysuce, která je odděluje od Javorníků. Na východě jsou ukončeny prudkým svahem do Jablunkovské brázdy a na jihozápadě klesají do Rožnovské brázdy. Na severovýchodě je lemuje Třinecká brázda a severozápadě Frenštátská brázda. Řeka Ostravice je svým údolím rozděluje na dva základní celky - Lysohorskou hornatinu na východě a Radhošťskou hornatinu na západě.

3.7.2 Samotné zanášení tras do programu Cyklotrasy 2.10

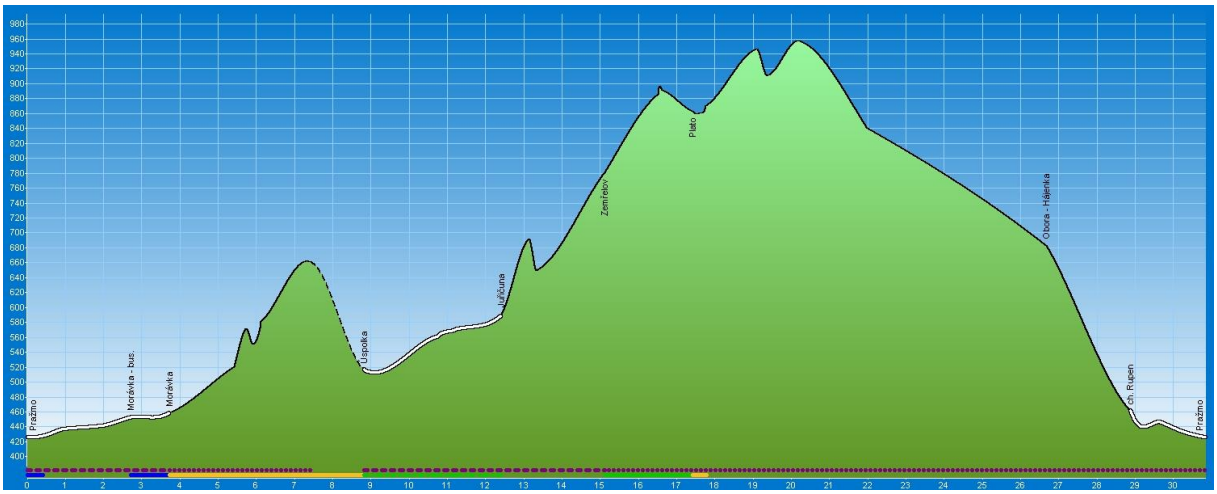
Na internetu a v mapách jsem si vyhledal všechny značené cyklotrasy v daném území a zanesl je jednu po druhé do programu Cyklotrasy 2.10.

Celkem jsem našel 22 značených cyklotras o celkové délce 480,8 kilometrů.

Díky výše zmíněnému programu lze hned z vybrané cyklotrasy vyčíst, kterými místy prochází, jak je dlouhá, jakého typu je cesta, procentuální podíl stoupání a klesání, maximální a minimální výšku, převýšení, počet nastoupaných a sjetých výškových metrů a maximální sklon do kopce a z kopce. Také vám ukáže podrobný itinerář a mapu trasy.

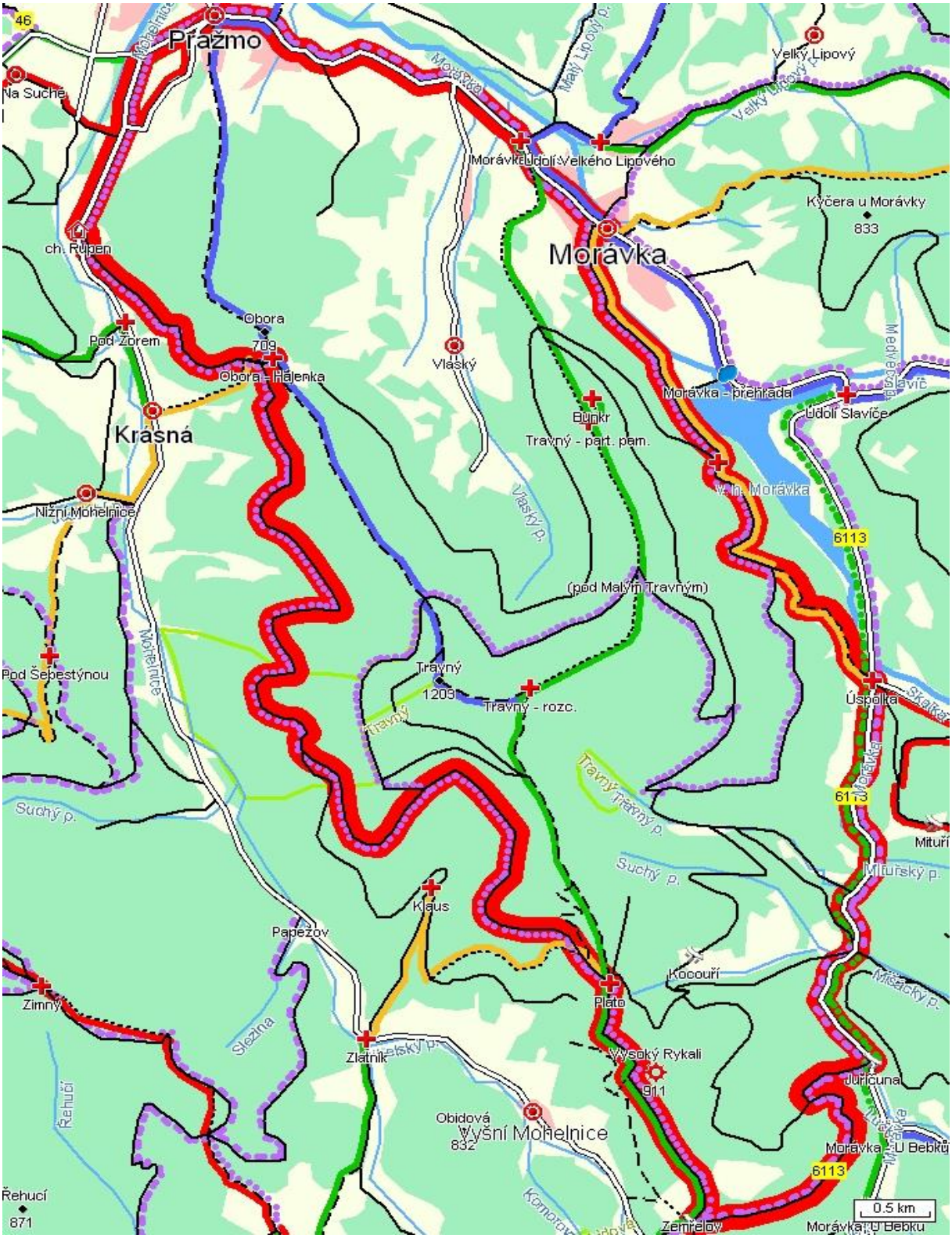
3.7.3 Cyklotrasa 4 Travný - Morávka

Pražmo | Morávka | Úspolka | Juřičuna | Zemřelov | Plato | Obora - Hájenka | ch. Rupen | Pražmo



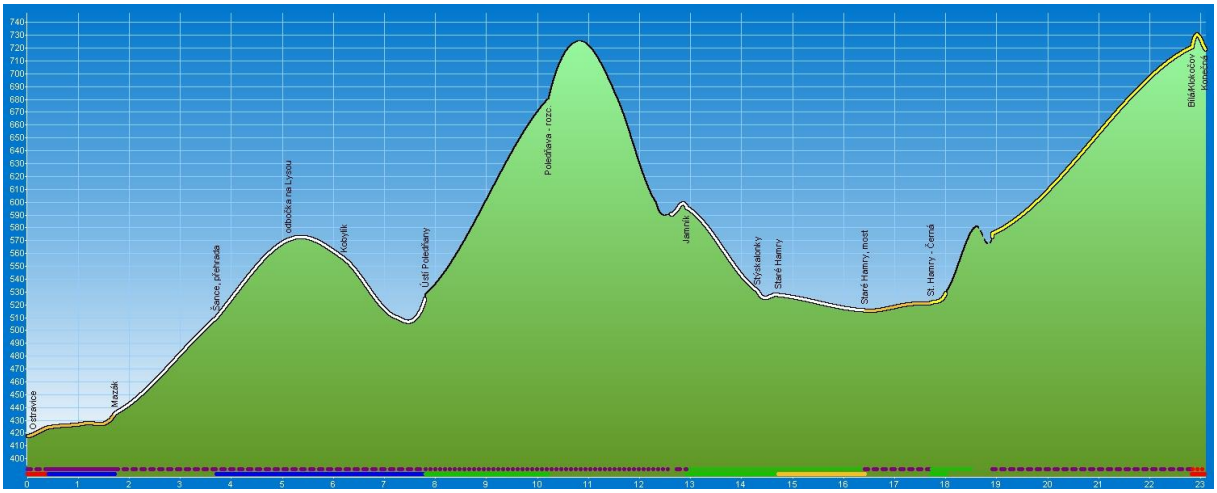
	Délka trasy	30,85 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	1,4 km (5 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	20,15 km (65 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	9,3 km (30 %)
	Stoupání v úsecích	17,1 km (55 %)
	Klesání v úsecích	13,75 km (45 %)
	Maximální výška	955 m.n.m. (na 21. km)
	Minimální výška	425 m.n.m. (Pražmo)
	Převýšení	530 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	800 m (sklon 4,7 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	800 m (sklon 5,8 %)

	Maximální sklon do kopce	16,7 % (0,3 km na 6. km)
	Maximální sklon z kopce	16 % (0,2 km na 14. km)

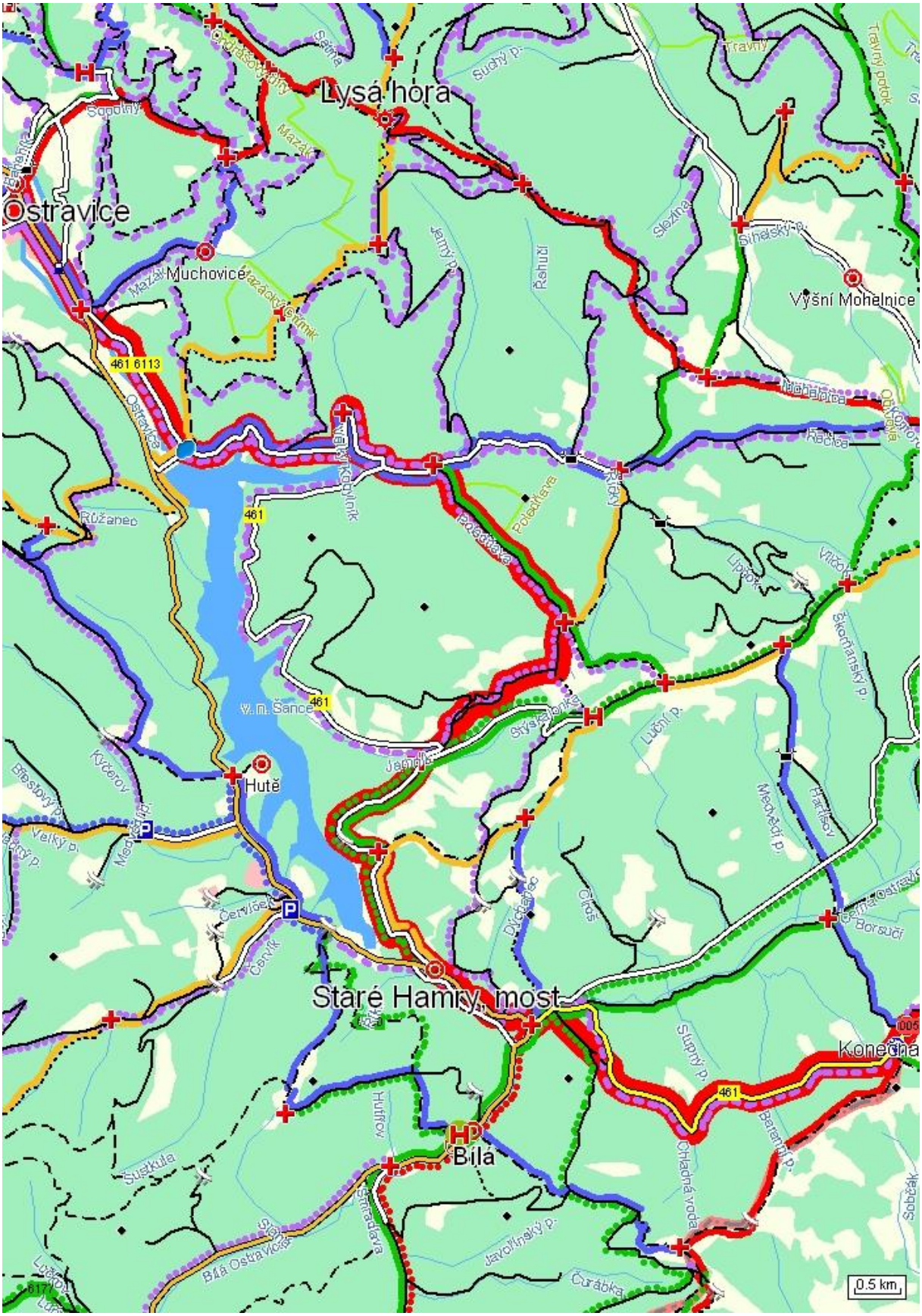


3.7.4 Cyklotrasa 461 Ostravice – Konečná

Ostravice | Mazák | Šance, přehrada Kobylík | Ústí Poledňany | Poledňava - rozc. | Jamník | Stýskalonky | Staré Hamry | St. Hamry - Černá | Bílá/Klokočov | Konečná

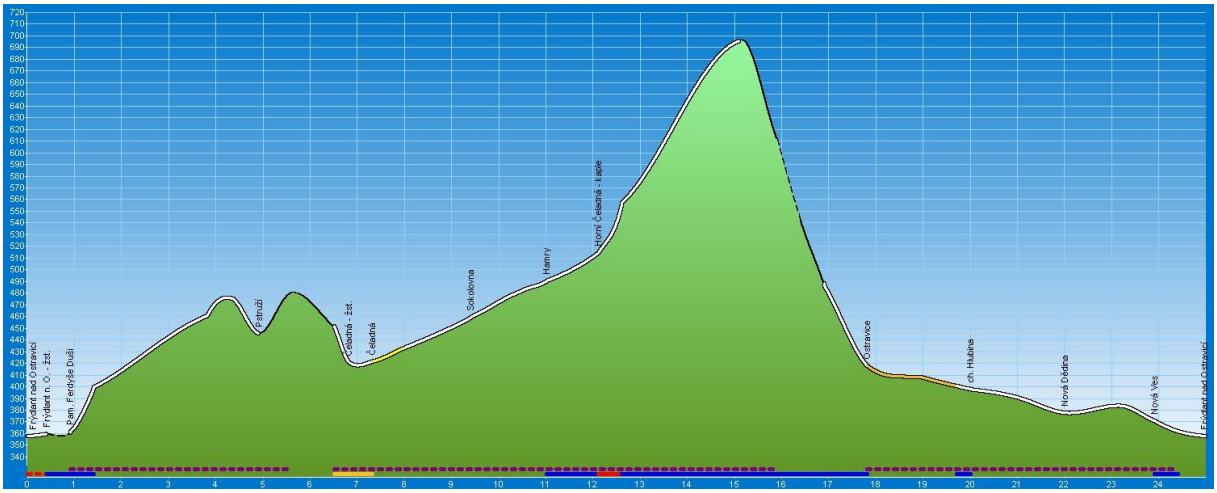


	Délka trasy	23,1 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	0,35 km (2 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	5,35 km (23 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	9,9 km (43 %)
	Úseky cesty typu „Silnice II.třídy“	4,5 km (19 %)
	Úseky cesty typu „Silnice I. třídy“	3 km (13 %)
	Stoupání v úsecích	15,05 km (65 %)
	Klesání v úsecích	8,05 km (35 %)
	Maximální výška	725 m.n.m. (na 11. km)
	Minimální výška	417 m.n.m. (Ostravice)
	Převýšení	308 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	583 m (sklon 3,9 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	283 m (sklon 3,5 %)
	Maximální sklon do kopce	9,1 % (0,6 km na 19. km)
	Maximální sklon z kopce	10,6 % (0,8 km na 12. km)

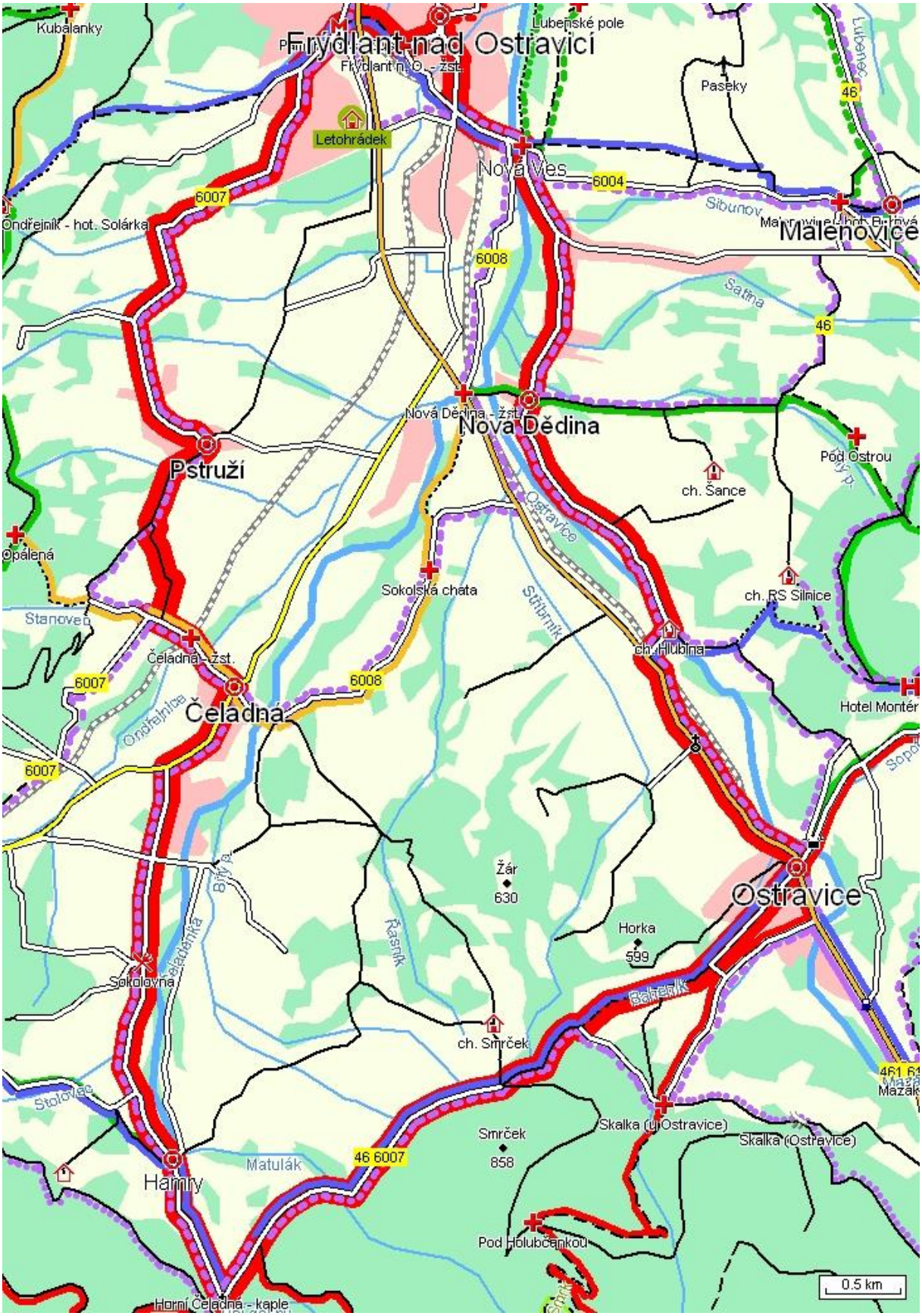

Lysá hora
Ostravice
Muchovice
Výšní Mohelnice
461 6113
461
Hutě
Staré Hamry, most
Bílá
Konečná
0.5 km

3.7.5 Cyklotrasa 6007 Beskydský okruh

Frýdlant nad Ostravicí | Pstruží | Čeladná - žst. | Čeladná | Sokolovna | Hamry | Horní Čeladná - kaple | Ostravice | Nová Dědina | Nová Ves | Frýdlant nad Ostravicí

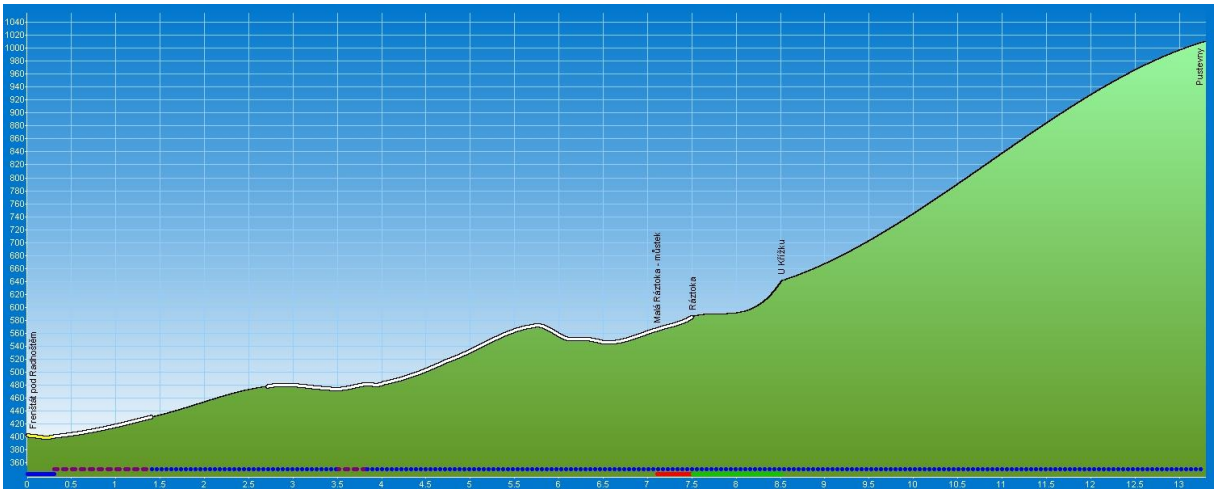


	Délka trasy	25 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	1 km (4 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	2,9 km (12 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	18,5 km (74 %)
	Úseky cesty typu „Silnice II.třídy“	0,7 km (3 %)
	Úseky cesty typu „Silnice I. třídy“	1,9 km (8 %)
	Stoupání v úsecích	14,5 km (58 %)
	Klesání v úsecích	10,5 km (42 %)
	Maximální výška	695 m.n.m. (na 16. km)
	Minimální výška	357 m.n.m. (Frýdlant nad Ostravicí)
	Převýšení	338 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	434 m (sklon 3 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	434 m (sklon 4,1 %)
	Maximální sklon do kopce	8,6 % (0,5 km na 13. km)
	Maximální sklon z kopce	14 % (0,5 km na 16. km)

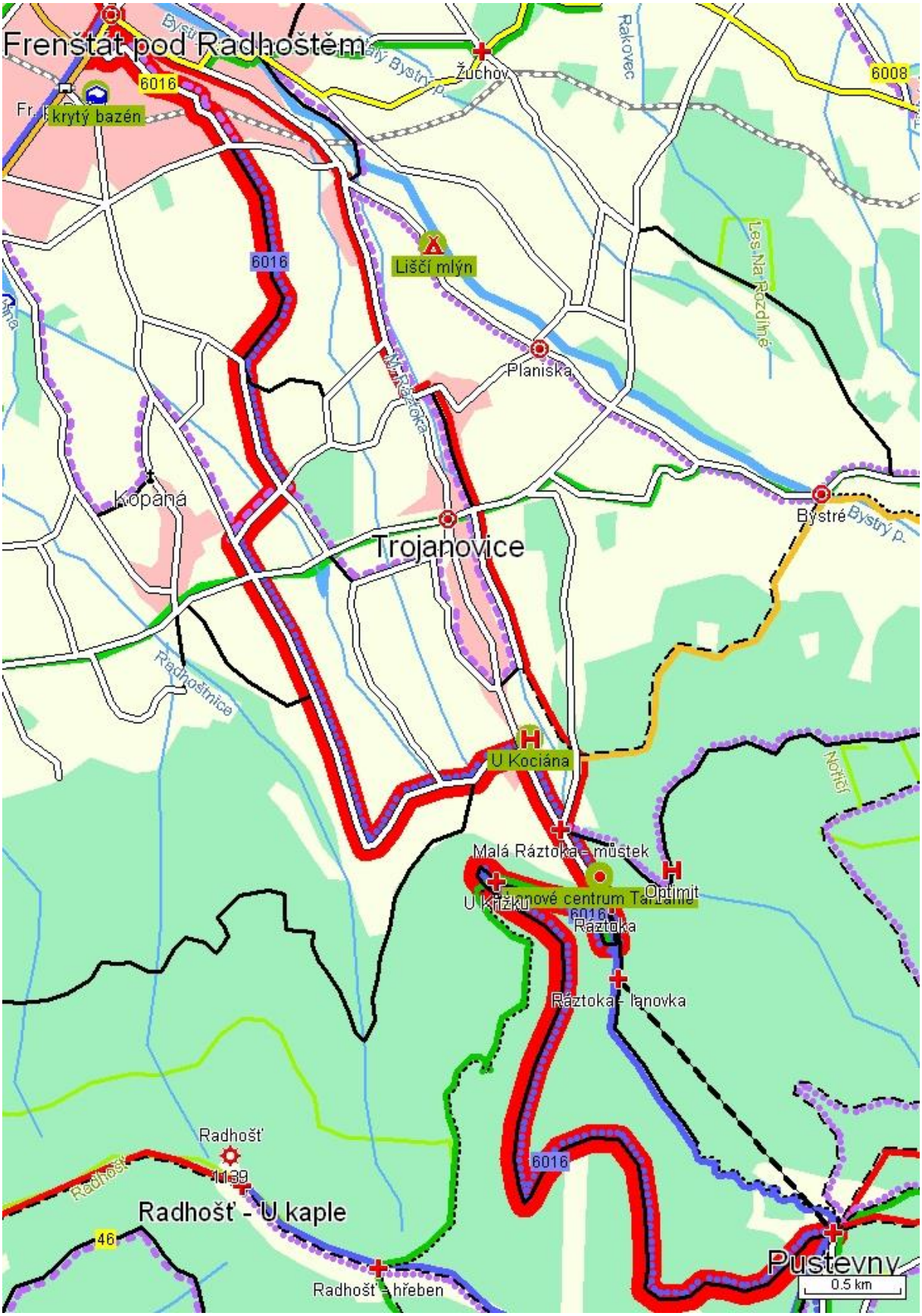

Kubalanky
Frýdlant nad Ostravicí
Frýdlant n. O. - žst.
Lubenské pole
Paseky
Letohrádek
Nová Ves
6004
6007
Ondřejník - hot. Solárka
Sibunov
Malenovice
6008
Satina
46
Nová Dědina - žst.
Nová Dědina
Pstruží
Pod Ostrou
ch. Šance
Ostravice
Opálená
Sokolská chata
Stříbrník
ch. RS Silnice
Stanovec
Čeladná - žst.
ch. Hlubina
6007
6008
Čeladná
Ondřejnice
Hotel Montér
6007
Žár
630
Ostravice
Horka
599
Řasník
Sokolovna
Bahenik
ch. Smrček
Stolovec
Skalka (u Ostravice)
Skalka (Ostravice)
Smrček
858
Matulák
46 6007
Hamry
Pod Holubčankou
0.5 km
Horní Čeladná - kaple

3.7.6 Cyklotrasa 6016 Frenštát pod Radhoštěm – Pustevny

Frenštát pod Radhoštěm | Malá Ráztoka - můstek | Ráztoka | U Křížku | Pustevny

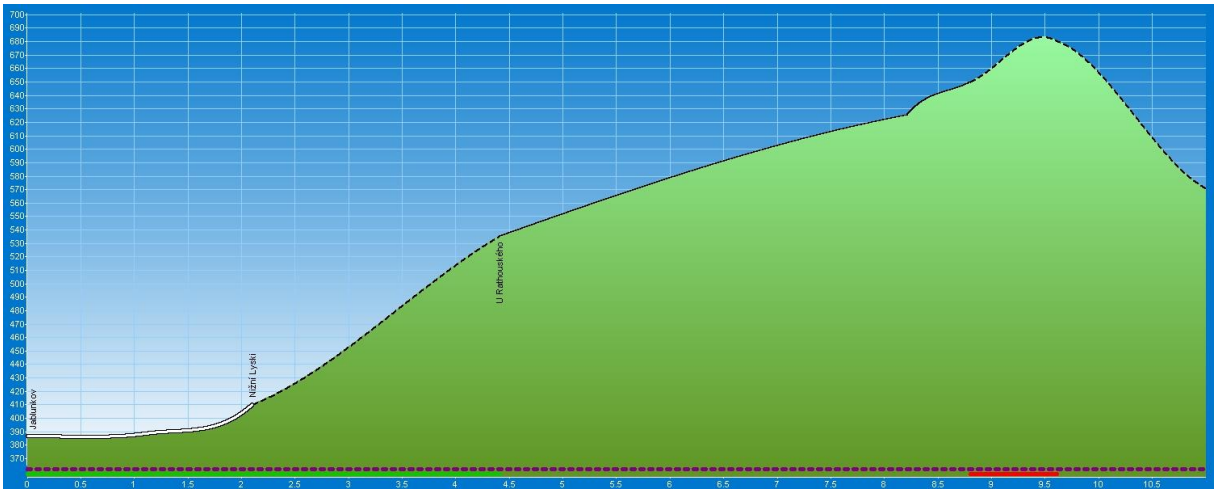


	Délka trasy	13,3 km
	Úseky cesty typu „Vozová“	7,1 km (53 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	5,9 km (44 %)
	Úseky cesty typu „Silnice II.třídy“	0,3 km (2 %)
	Stoupání v úsecích	11,3 km (85 %)
	Klesání v úsecích	1,8 km (14 %)
	Maximální výška	1010 m.n.m. (Pustevny)
	Minimální výška	400 m.n.m. (Frenštát pod Radhoštěm)
	Převýšení	610 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	639 m (sklon 5,7 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	30 m (sklon 1,7 %)
	Maximální sklon do kopce	7,7 % (4,8 km v úseku U Křížku – Pustevny)
	Maximální sklon z kopce	5 % (0,4 km na 6. km)

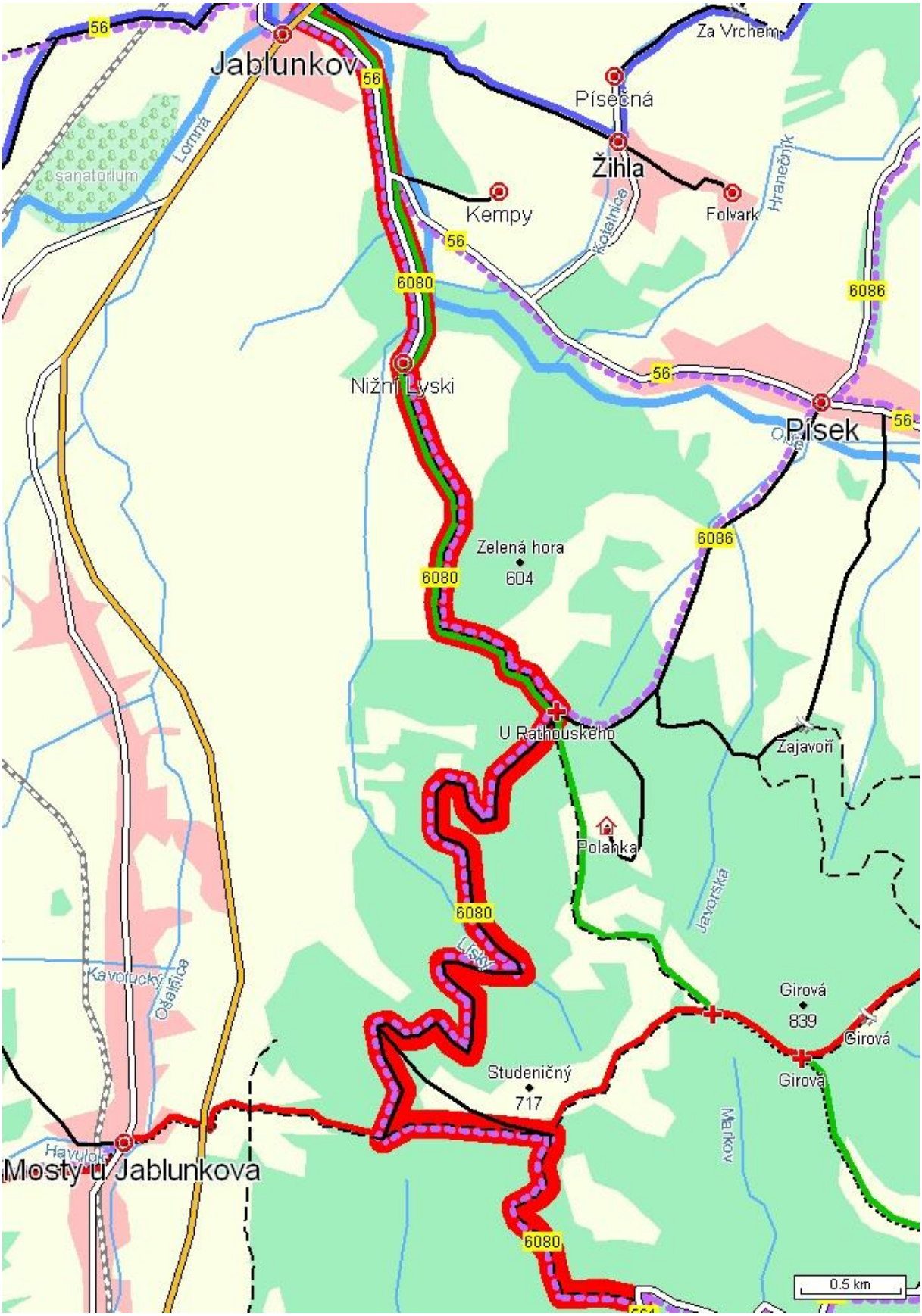

Frenštát pod Radhoštěm
krytý bazén
6016
Žuchov
Rakovec
6008
Liščí mlýn
Les Na Rozdílné
Planiska
Kopaná
Trojanovice
Bystré
Bystrý p.
Radhoštnice
U Kociána
Malá Ráztoka - můstek
Optimit
Ráztoka
Ráztoka - lanovka
Radhošť
1139
Radhošť - U kaple
46
Radhošť - hřeben
Pustevny
0.5 km

3.7.7 Cyklotrasa 6080 Jablunkov – Pod Studeničným

Jablunkov | Nižní Lyski | U Rathouského | Studeničný

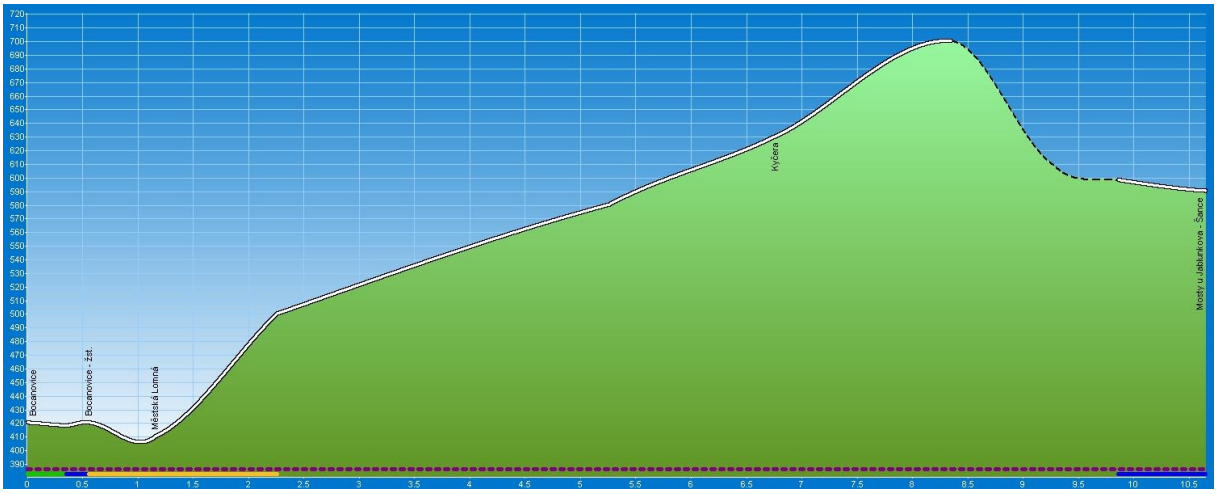


	Délka trasy	11 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	4,5 km (41 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	4,4 km (40 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	2,1 km (19 %)
	Stoupání v úsecích	9,6 km (87 %)
	Klesání v úsecích	1,4 km (13 %)
	Maximální výška	680 m.n.m. (na 10. km)
	Minimální výška	386 m.n.m. (Jablunkov)
	Převýšení	294 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	294 m (sklon 3,1 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	110 m (sklon 7,9 %)
	Maximální sklon do kopce	5,4 % 2,3 km na 4. km)
	Maximální sklon z kopce	7,9 % 1,4 km na 10. km)

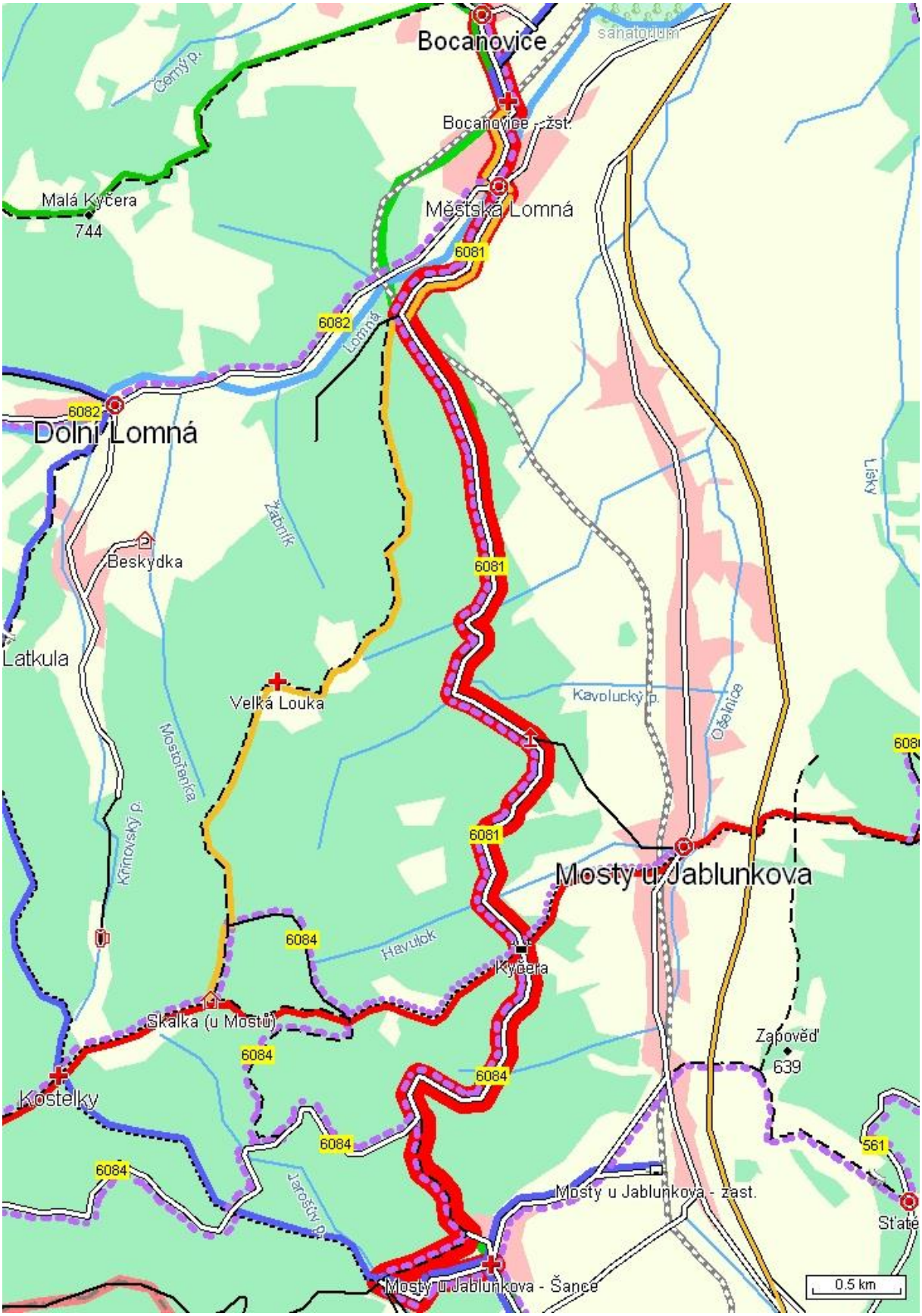

Jablunkov
Písečná
Za Vrchem
Žihla
Kempy
Folvark
Hranečník
Kotelnice
Lomná
sanatorium
Nižní Lyski
Písek
Zelená hora
604
U Rathouského
Zajavoří
Polanka
Javorská
Lisky
Kavolucký
Ošelnice
Girová
839
Girová
Girová
Studeničný
717
Mařkov
Havulok
Mosty u Jablunkova
56
6080
6086
0.5 km

3.7.8 Cyklotrasa 6081 Bocanovice – Mosty u Jablunkova, Šance

Bocanovice | Bocanovice - žst. | Městská Lomná | Kyčera | Mosty u Jablunkova – Šance

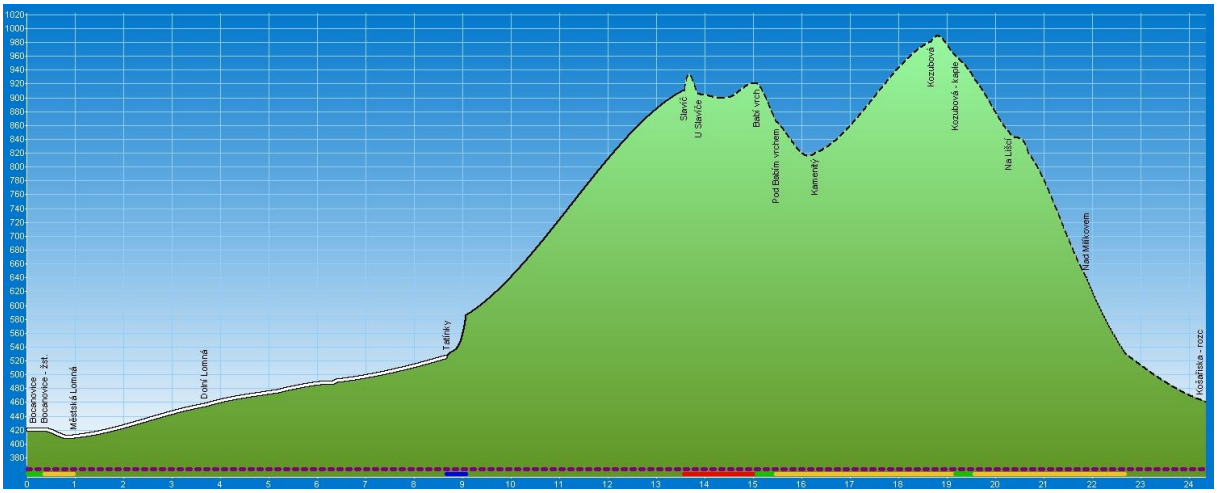


	Délka trasy	10,65 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	1,5 km (14 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	9,15 km (86 %)
	Stoupání v úsecích	7,4 km (69 %)
	Klesání v úsecích	3,25 km (31 %)
	Maximální výška	700 m.n.m. (na 9. km)
	Minimální výška	410 m.n.m. (Městská Lomná)
	Převýšení	290 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	292 m (sklon 3,9 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	122 m (sklon 3,8 %)
	Maximální sklon do kopce	8,2 % (1,1 km na 2. km)
	Maximální sklon z kopce	10 % (0,9 km na 9. km)

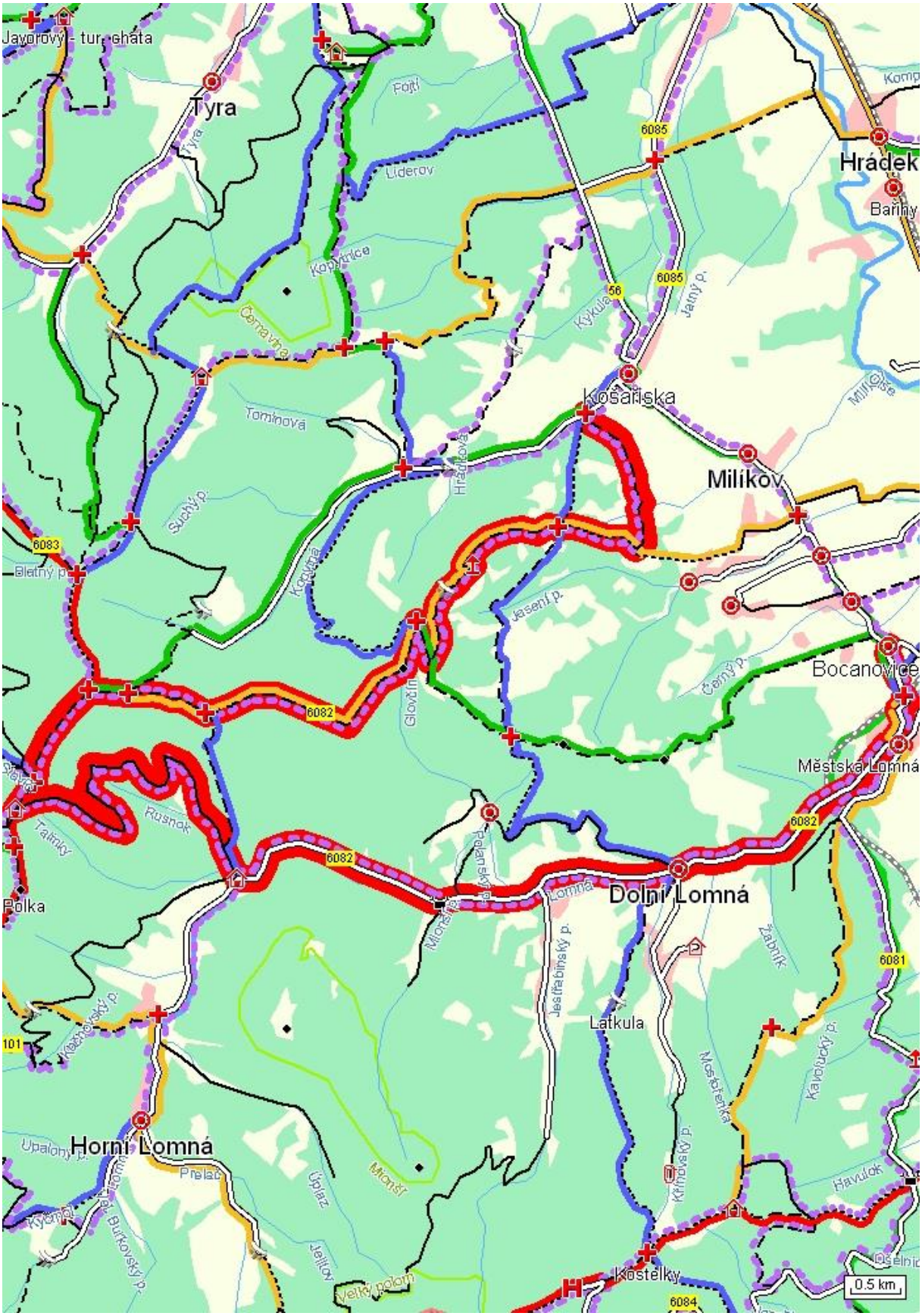

Bocanovice
sanatorium
Černý p.
Bocanovice - žst.
Malá Kyčera
744
Městská Lomná
6081
6082
Lomná
6082
Dolní Lomná
Žabník
Beskydka
6081
Lísky
Latkula
Velká Louka
Kavolucký p.
Ošelnice
Mostořenica
Křinovský p.
6081
Mosty u Jablunkova
6084
Havulok
Kyčera
Skalka (u Mostů)
6084
Zapověď
639
Kostelky
6084
6084
561
6084
Jaroštiv p.
Mosty u Jablunkova - zast.
Sťaté
Mosty u Jablunkova - Šance
0.5 km

3.7.9 Cyklotrasa 6082 Bocanovice – Košařiska

Bocanovice | Městská Lomná | Dolní Lomná | Tatínky | Slavíč | U Slavíče | Babí vrch | Pod Babím vrchem | Kamenitý | Kozubová | Na Lišcí | Nad Milíkovem | Košařiska

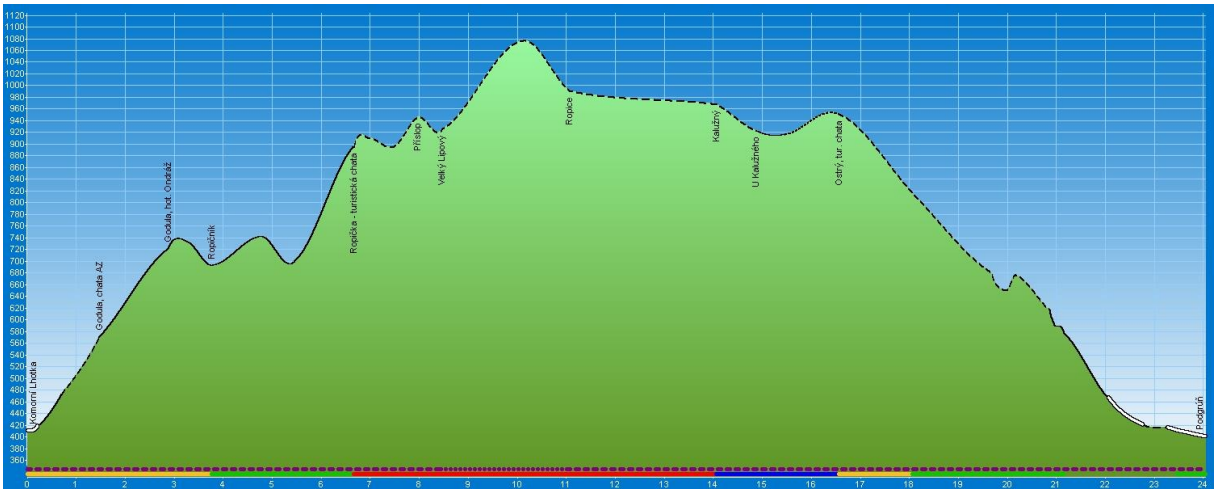


	Délka trasy	24,35 km
	Úseky cesty typu „Pěší“	0,8 km (3 %)
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	10 km (41 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	4,9 km (20 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	8,65 km (36 %)
	Stoupání v úsecích	15,6 km (64 %)
	Klesání v úsecích	8,4 km (34 %)
	Maximální výška	981 m.n.m. (Kozubová)
	Minimální výška	410 m.n.m. (Městská Lomná)
	Převýšení	571 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	681 m (sklon 4,4 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	641 m (sklon 7,6 %)
	Maximální sklon do kopce	15 % (0,4 km na 9. km)
	Maximální sklon z kopce	15 % (1,2 km na 21. km)

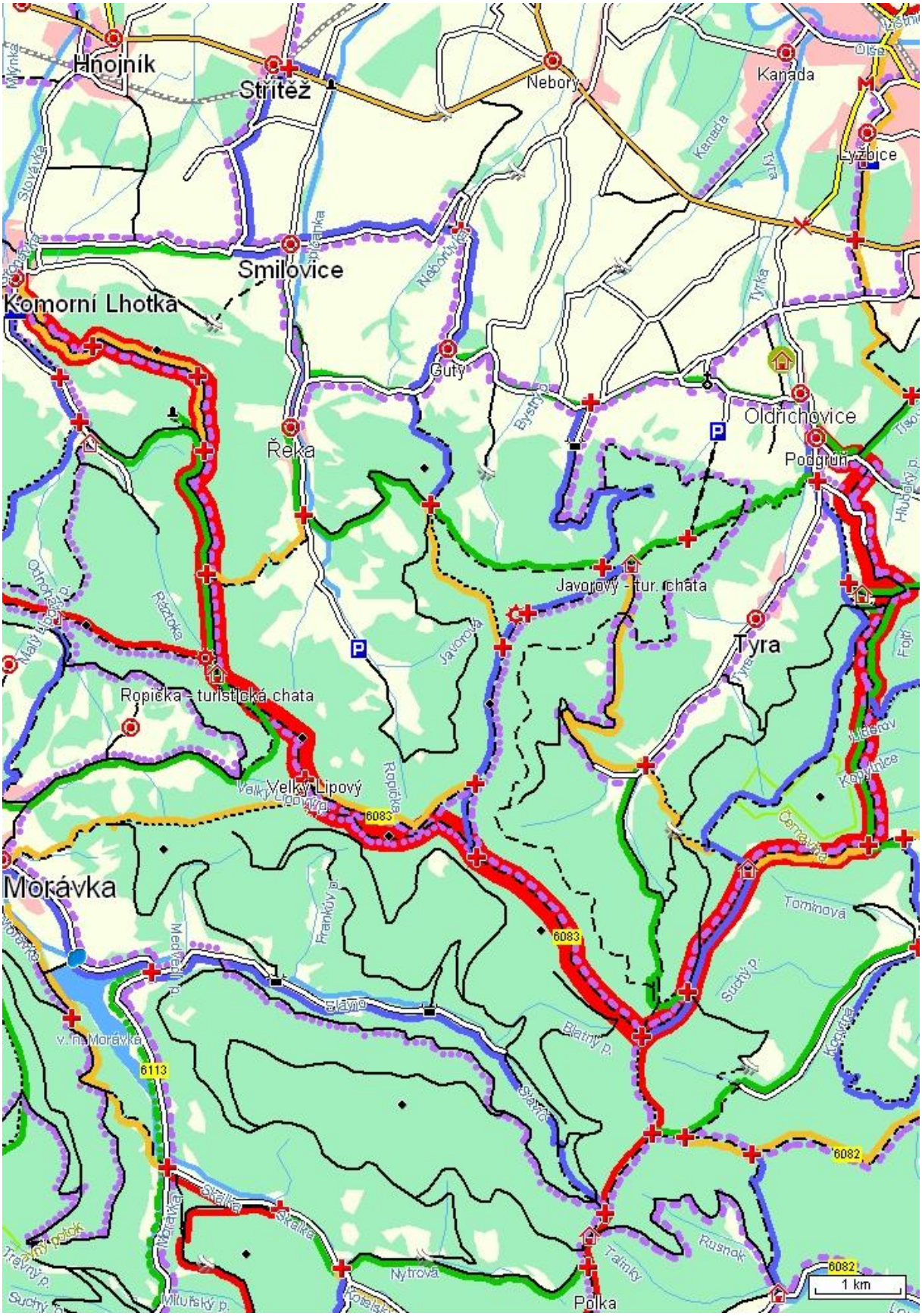

Javorový - tur. chata
Tyra
Fojtí
Liderov
Kopytnice
Čemavina
Tomínová
Suchý p.
Bletný p.
Kopytná
Hrádková
Kykula
Jatný p.
Košařiska
Milíkov
Jasení p.
Černý p.
Bocanovice
Městská Lomná
Glovčín
Rusnok
Talinky
Polka
Polanský p.
Lomná
Dolní Lomná
Jestřabinský p.
Latkula
Žabník
Mostoženka
Kavolucký p.
Křihovský p.
Havulok
Kostelky
Horní Lomná
Upalony p.
Prelač
Úplaz
Mionší
Jelitov
Velký polom
Kyčmol
Kečkovský p.
Hrádek
Bařiny
Milíčíše
6085
6083
6082
6081
6084
56
101
0.5 km

3.7.10 Cyklotrasa 6083 Komorní Lhotka – Podgrúň

Komorní Lhotka | Godula, chata AZ | Godula, hot. Ondráž | Ropičník | Ropička - turistická chata | Příslop | Velký Lipový | Ropice | Kalužný | U Kalužného | Ostrý, tur. chata | Podgrúň

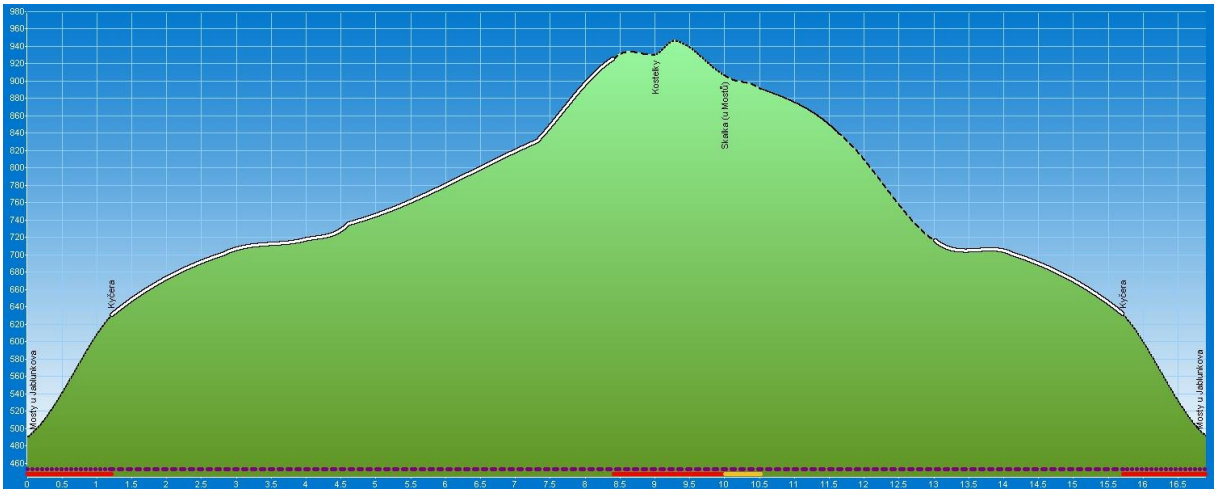


	Délka trasy	24,05 km
	Úseky cesty typu „Pěší“	1,1 km (5 %)
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	13,75 km (57 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	7,5 km (31 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	1,7 km (7 %)
	Stoupání v úsecích	9,15 km (38 %)
	Klesání v úsecích	14,9 km (62 %)
	Maximální výška	1075 m.n.m. (na 11. km)
	Minimální výška	400 m.n.m. (Podgrúň)
	Převýšení	675 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	840 m (sklon 9,2 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	850 m (sklon 5,7 %)
	Maximální sklon do kopce	16,2 % (1,2 km na 6. km)
	Maximální sklon z kopce	25 % (0,1 km na 21. km)

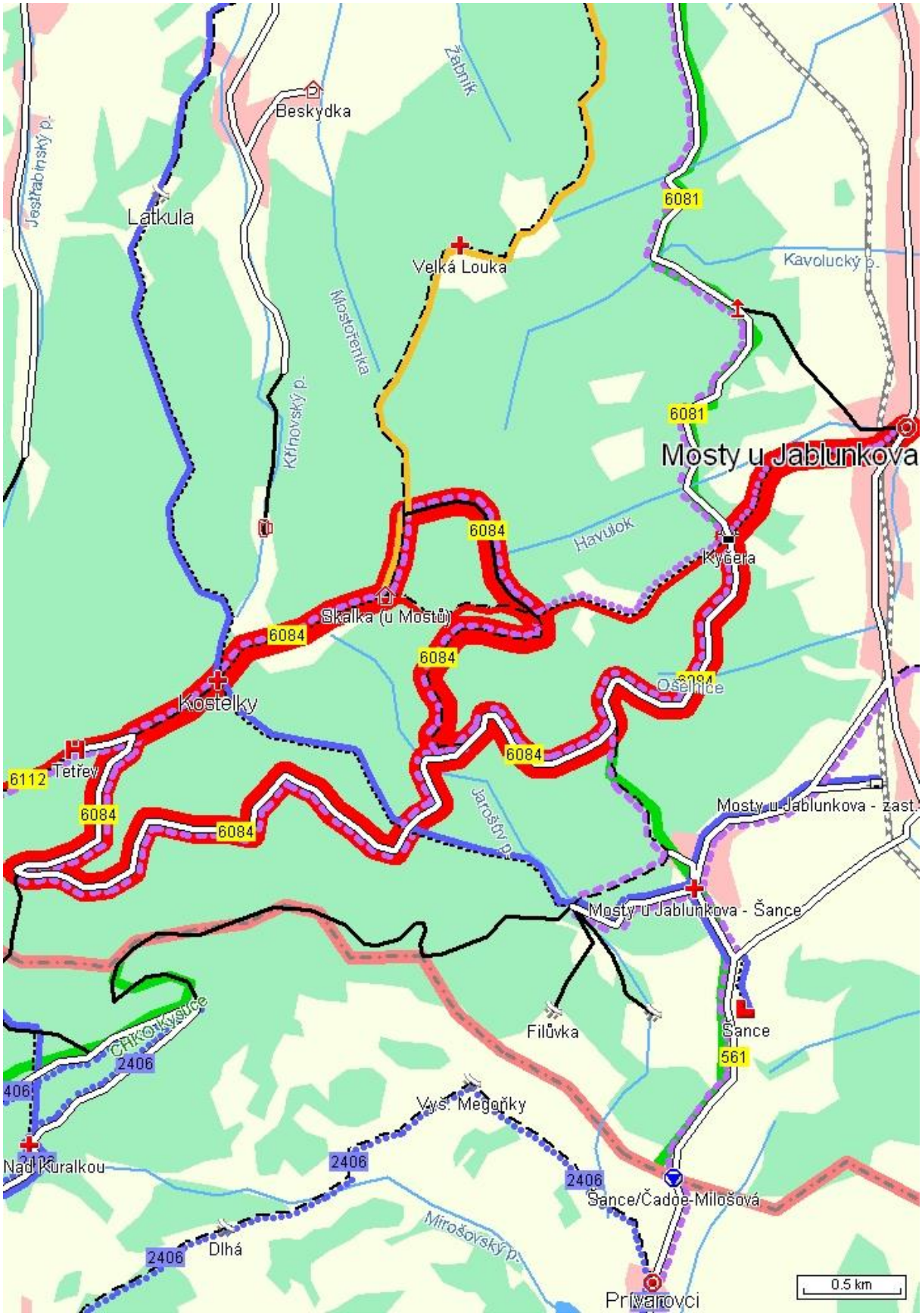

Hnojník
Střítež
Nebory
Kanada
Olše
Lyžbice
Smilovice
Komorní Lhotka
Guty
Řeka
Oldřichovice
Podgruň
Javorový - tur. chata
Tyra
Ropička - turistická chata
Velký Lipový
6083
Morávka
6113
6082
Polka
1 km

3.7.11 Cyklotrasa 6084 Mosty u Jablunkova – Skalka a zpět

Mosty u Jablunkova | Kyčera | Kostelky | Skalka (u Mostů) | Kyčera | Mosty u Jablunkova

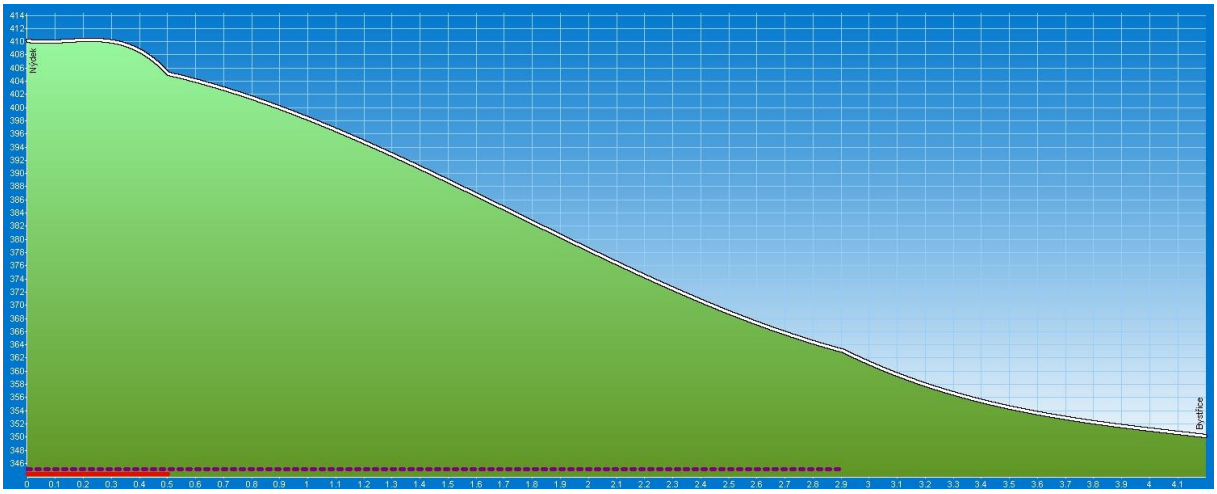


	Délka trasy	16,9 km
	Úseky cesty typu „Pěší“	3,4 km (20 %)
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	2,5 km (15 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	1,1 km (7 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	9,9 km (59 %)
	Stoupání v úsecích	9,3 km (55 %)
	Klesání v úsecích	7,6 km (45 %)
	Maximální výška	945 m.n.m. (na 10. km)
	Minimální výška	490 m.n.m. (Mosty u Jablunkova)
	Převýšení	455 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	455 m (sklon 4,9 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	455 m (sklon 6 %)
	Maximální sklon do kopce	11,7 % (1,2 km na 2. km)
	Maximální sklon z kopce	11,7 % (1,2 km na 16. km)

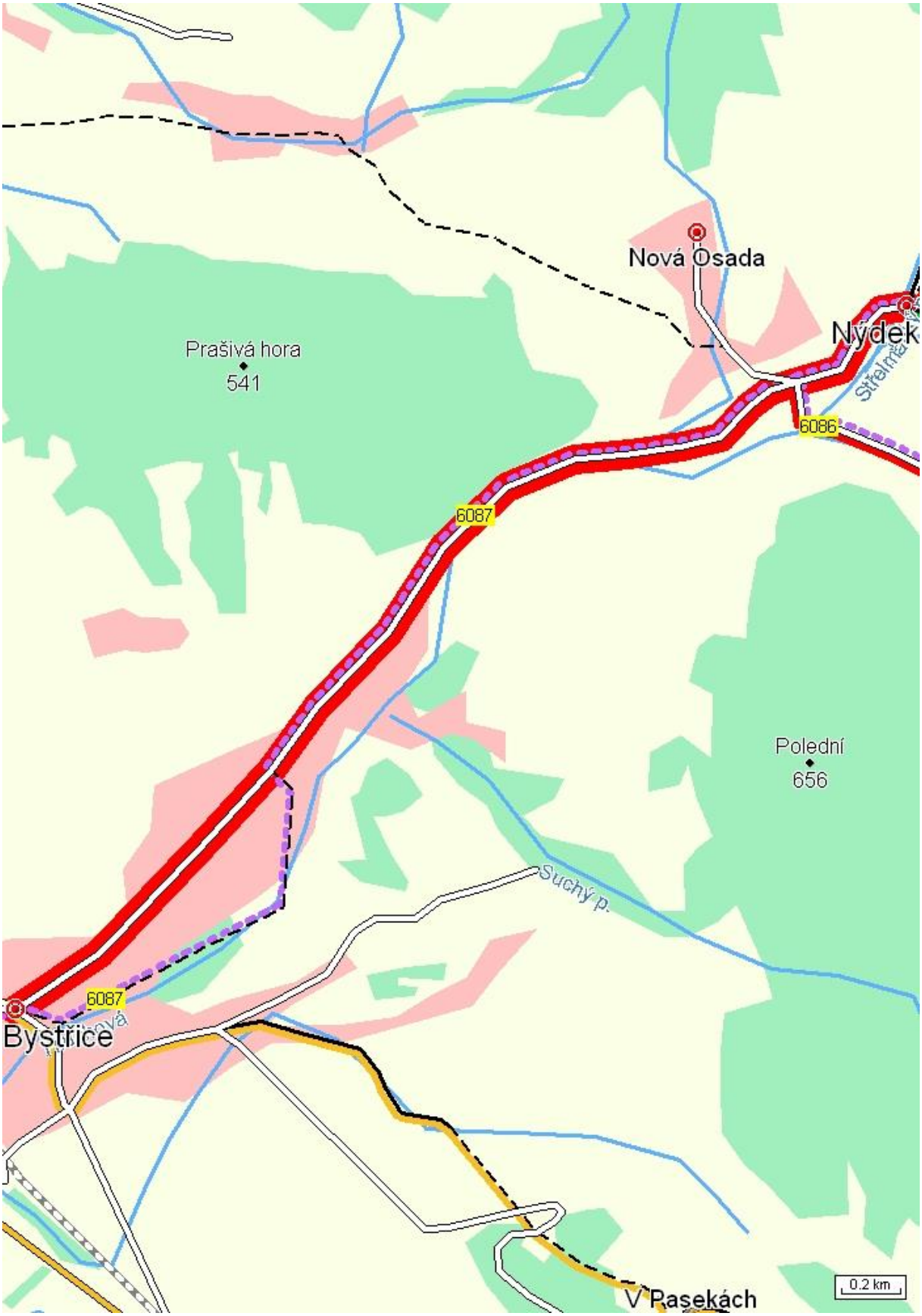

Beskydka
Žabník
Jestřabinský p.
Latkula
6081
Velká Louka
Kavolucký p.
Mostořenka
Křínovský p.
6081
Mosty u Jablunkova
6084
Havulok
Kyčera
Skalka (u Mostů)
6084
6084
Kostelky
Oselnice
6084
6112
Tetřev
6084
6084
Jaroštný p.
Mosty u Jablunkova - zast.
Mosty u Jablunkova - Šance
Filůvka
Šance
561
CHKO Kysuce
2406
406
Vyš. Megoňky
Nad Kuralkou
2406
2406
Šance/Čadoe-Milošová
Mirošovský p.
2406
Dlhá
Prívarovci
0.5 km

3.7.12 Cyklotrasa 6087 Nýdek – Bystřice

Nýdek | Bystřice

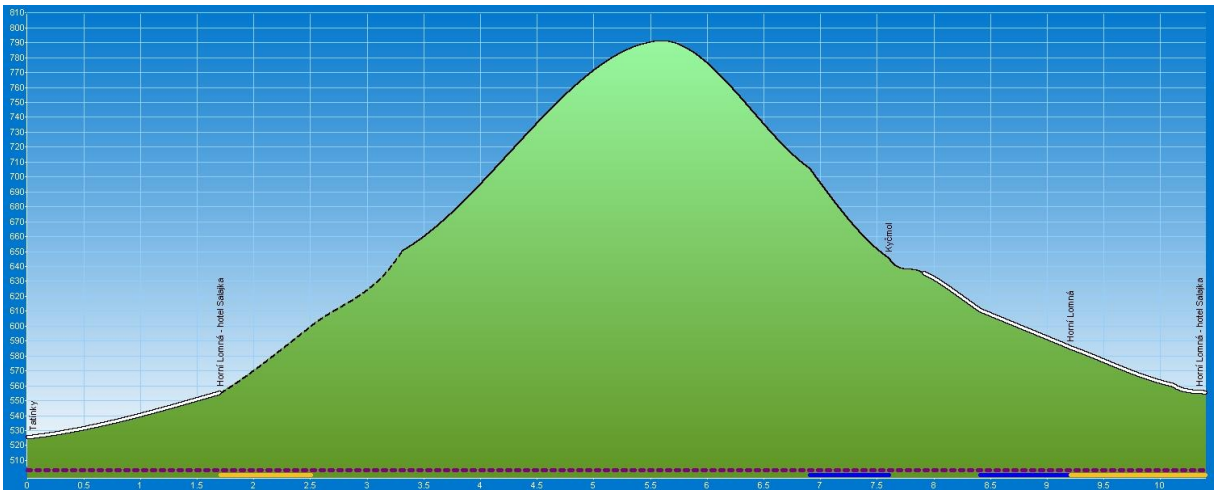


	Délka trasy	4,2 km
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	4,2 km (100 %)
	Stoupání v úsecích	0 km (0 %)
	Klesání v úsecích	4,2 km (100 %)
	Maximální výška	410 m.n.m. (Nýdek)
	Minimální výška	350 m.n.m. (Bystřice)
	Převýšení	60 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	0 m
	Celkem sjeto výškových metrů	60 m (sklon 1,4 %)
	Maximální sklon do kopce	0 %
	Maximální sklon z kopce	1,7 % (2,4 km na 1. km)

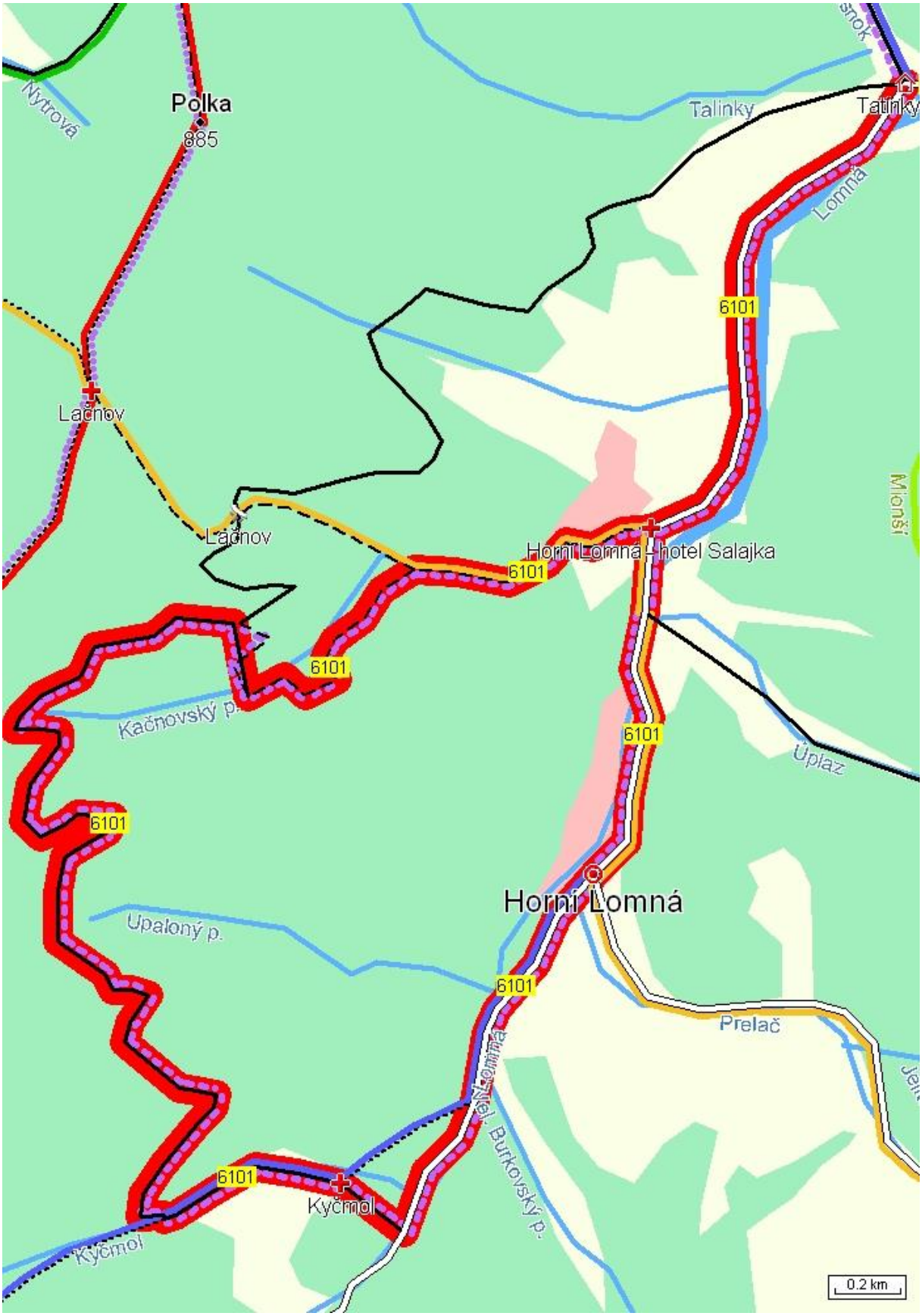

Nová Osada
Nýdek
Prašivá hora
541
6086
6087
Střelnice
Polední
656
Suchý p.
6087
Bystřice
V Pasekách
0.2 km

3.7.13 Cyklotrasa 6101 Tatínky – Salajka

Tatínky | Horní Lomná - hotel Salajka | Kyčmol | Horní Lomná | Horní Lomná - hotel Salajka

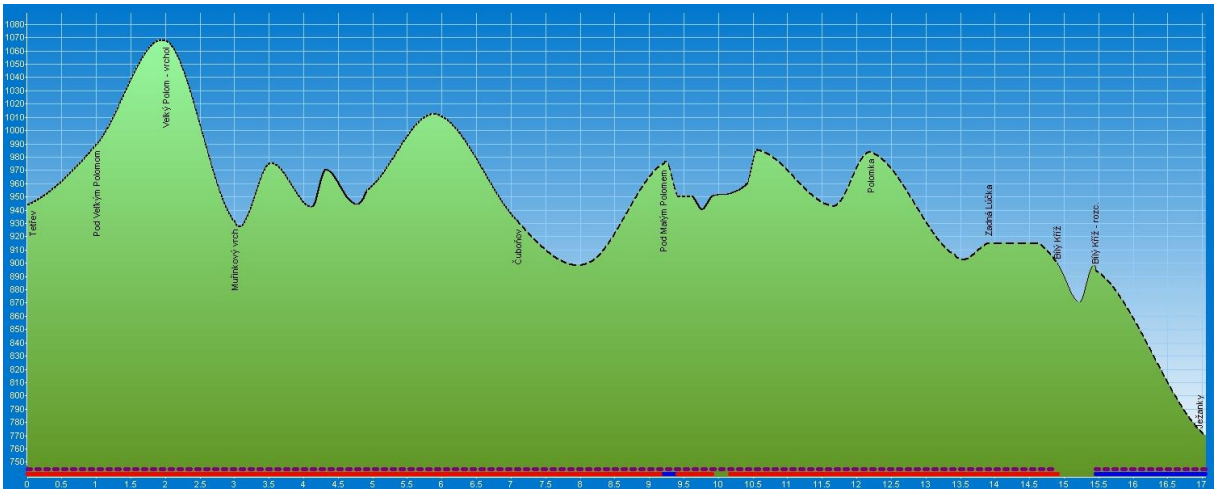


	Délka trasy	10,4 km
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	1,6 km (15 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	4,6 km (44 %)
	Úseky cesty typu „ Silnice III. třídy, MK“	4,2 km (40 %)
	Stoupání v úsecích	5,5 km (53 %)
	Klesání v úsecích	4,9 km (47 %)
	Maximální výška	790 m.n.m. (na 4. km)
	Minimální výška	525 m.n.m. (Tatínky)
	Převýšení	265 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	265 m (sklon 4,8 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	235 m (sklon 4,8 %)
	Maximální sklon do kopce	6,4 % (2,2 km na 4. km)
	Maximální sklon z kopce	8,6 % (0,7 km na 7. km)

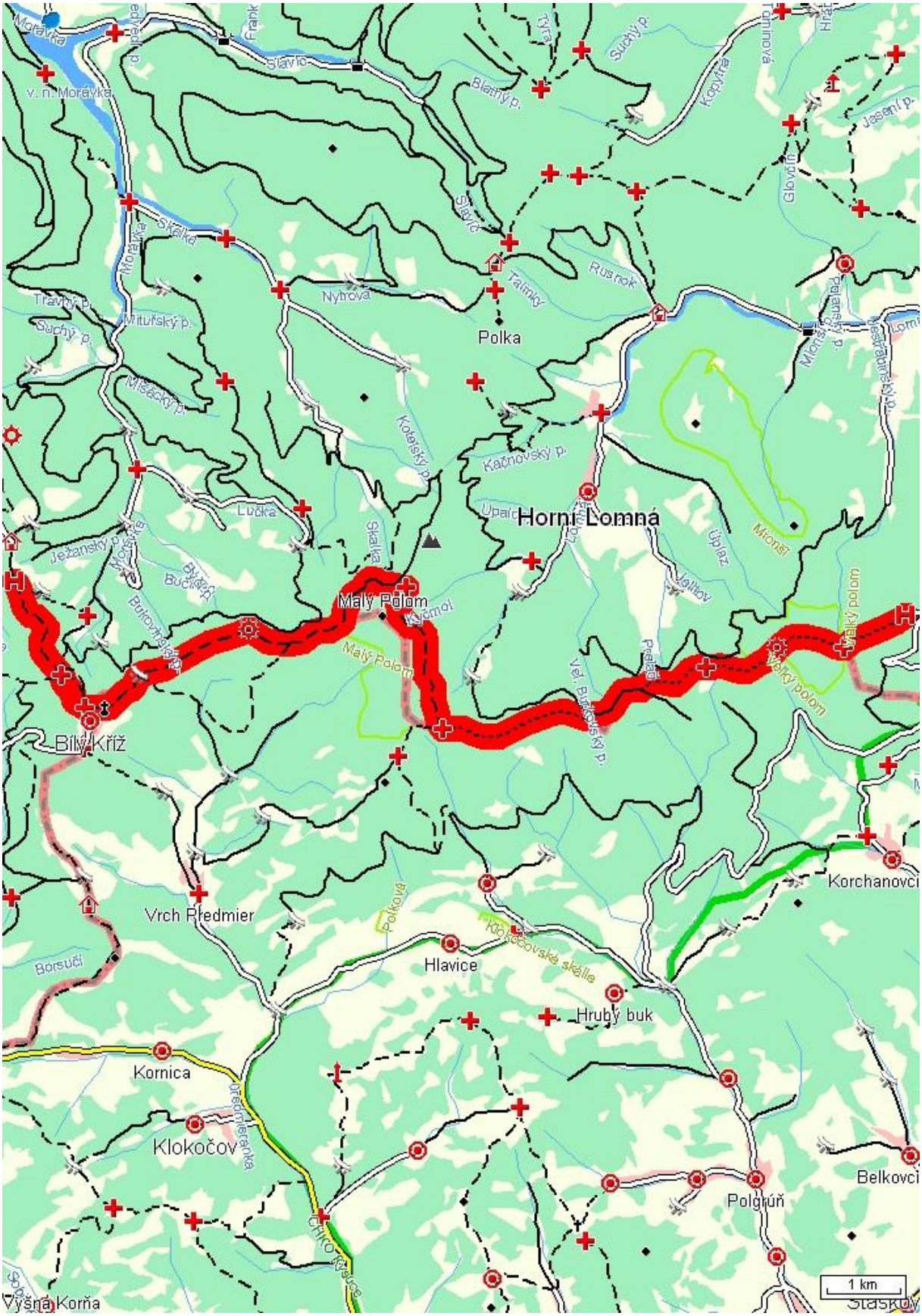

Polka
885
Nytrová
Talinky
Tatinky
Lomná
6101
Lačnov
Lačnov
Horní Lomná - hotel Salajka
Mionší
6101
6101
Kačnovský p.
6101
Úplaz
6101
Horní Lomná
Upaloný p.
6101
Prelač
Lomná
Burkovský p.
6101
Kyčmol
Kyčmol
0.2 km

3.7.14 Cyklotrasa 6112 Chata Tetřev – Ježanky

Chata Tetřev | Pod Veľkým Polomom | Velký Polom - vrchol | Muřinkový vrch | Čuboňov | Pod Malým Polomem | Polomka | Zadná Lúčka | Bílý Kříž | Bílý Kříž - rozc. | Ježanky



	Délka trasy	17,05 km
	Úseky cesty typu „Pěší“	6,65 km (39 %)
	Úseky cesty typu „Lesní, polní“	8,25 km (48 %)
	Úseky cesty typu „Vozová“	1,6 km (9 %)
	Stoupání v úsecích	7,1 km (42 %)
	Klesání v úsecích	9,05 km (53 %)
	Maximální výška	1067 m.n.m. (Velký Polom - vrchol)
	Minimální výška	769 m.n.m. (Ježanky)
	Převýšení	298 m
	Celkem nastoupáno výškových metrů	456 m (sklon 6,4 %)
	Celkem sjeto výškových metrů	631 m (sklon 7 %)
	Maximální sklon do kopce	16,7 % (0,2 km na 11. km)
	Maximální sklon z kopce	13,7 % (1 km na 3. km)


Horní Lomná
Polka
Malý Polom
Velký polom
Bílý Kříž
Vrch Předmier
Hlavice
Hrubý buk
Kornica
Klokočov
Korchanovci
Belkovci
Polgúň
Výšná Korňa
1 km