

# Oferta turystycznych linii autobusowych przewożących rowery w Republice Czeskiej<sup>1</sup>

**KRZYSZTOF KOŁODZIEJCZYK**  
dr, Zakład Geografii Regionalnej  
i Turystyki, Uniwersytet Wrocławski,  
pl. Uniwersytecki 1, 50-137  
Wrocław, tel. 509 311 435, e-mail:  
krzysztof.kolodziejczyk@uni.wroc.pl

**Streszczenie.** Turystyka rowerowa jest jedną z najbardziej popularnych form rekreacji na świeżym powietrzu, ale istotną barierą w jej rozwoju są ograniczenia w przewozie rowerów środkami publicznej komunikacji zbiorowej. W celu poprawy tej negatywnej sytuacji w Republice Czeskiej od kilkunastu lat uruchamiane są regularne linie obsługiwane autobusami przystosowanymi do transportu rowerów, zwane *cyklobusami*, zapewniające połączenia między źródłami ruchu turystycznego (większe miasta, miejscowości turystyczne) a wyższymi partiami gór i atrakcjami turystycznymi. Obecnie kursują one już na kilkudziesięciu trasach w kilkunastu regionach kraju, przy czym w artykule przybliżono tylko wybrane obszary. Celem pracy jest analiza tej specyficznej oferty – przebiegu i powiązania poszczególnych tras, rozkładów jazdy, zasad przewozu rowerów oraz form promocji – w celu wskazania wzorcowych rozwiązań organizacyjnych, możliwych do zastosowania w innych krajach, w tym Polsce. Dokładniej przebadano sieć *cyklobusów* w Górach Orlickich i na ich pogórzu, ponieważ należy do najstarszych i najbardziej rozbudowanych. Porównano kształt sieci w wybranych latach (wykorzystując do tego współczynniki zaczerpnięte z teorii grafów) i zmieniającą się liczbę kursów. W pozostałych przypadkach (m.in. Karkonosze, Czeski Raj, województwo karłowarskie) przedstawiono stan z 2014 roku, starając się wskazać charakterystyczne cechy i wartościowe rozwiązania. Przeprowadzone analizy pozwalają stwierdzić, że czeskie *cyklobusy* trwale wpisały się w ofertę transportu zbiorowego w kraju i efektywnie udostępniają dla turystów rowerowych najatrakcyjniejsze turystycznie obszary.

**Słowa kluczowe:** turystyka rowerowa, *cyklobusy* (autobusy przewożące rowery), Republika Czeska

## Wprowadzenie

Turystyka rowerowa w Europie swoimi początkami sięga końca XIX w., kiedy udoskonalono pierwsze bicykle<sup>2</sup>, choć nie ulega wątpliwości, że miały one wówczas głównie użytkowe przeznaczenie [1]. Pozwalały jednak na relatywnie szybkie przemieszczanie się w przestrzeni i z czasem coraz częściej wykorzystywano je także w celach turystycznych. Proces ten został jednak w istotnym stopniu ograniczony przez rozwój motoryzacji, ale od lat 60. XX w. na całym kontynencie odnotowujemy renesans roweru i ciągły rozwój turystyki rowerowej [2]. Obecnie wycieczki rowerowe należą wraz ze spacerami i wędrownkami pieszymi do najbardziej popularnych form rekreacji na świeżym powietrzu [3, 4]. Turystykę rowerową zalicza się – zależnie od przy-

mowanych klasyfikacji – bądź do turystyki kwalifikowanej (zgodnie z terminologią wprowadzoną w latach 50. XX w. przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze uprawianie turystyki kwalifikowanej wymaga pewnych umiejętności i specjalistycznego sprzętu [5]), bądź do turystyki aktywnej (oba pojęcia są niejednokrotnie używane zamiennie) [1]. Republika Czeska – obok Holandii, Danii, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii, Belgii, Szwecji i Finlandii – należy do krajów o najbardziej rozbudowanych sieciach szlaków rowerowych, które są podstawową formą zagospodarowania dla omawianej formy aktywności [2].

Dobór długości i trasy wycieczki rowerowej zależy od wielu czynników, m.in. wydolności organizmu, zakładanych celów przejazdu (krajoznawcze, wypoczynkowe, wycieczkowe, mieszane) i czasu jego trwania, obciążenia wysiłkowego, typu roweru, ukształtowania terenu, kształtu, gęstości i jakości sieci dróg, warunków pogodowych, ale też możliwości transportu roweru. Jazda w terenie o zróżnicowanej rzeźbie jest z jednej strony bardziej wymagająca, ale z drugiej – dostarcza intensywniejszych bodźców estetycznych i klimatycznych, wpływając korzystnie na proces wypoczynku. Obszary górskie zwykle położone są jednak w pewnej odległości od większych ośrodków miejskich (a tym samym źródeł ruchu turystycznego), co zmusza bądź do długich (a często monotonna lub niebezpiecznych<sup>3</sup>) przejazdów po terenach nizinnych, bądź do transportu rowerów z miejsca zamieszkania w rejon planowanej wycieczki. Jeśli nie posiadamy własnego samochodu wyposażonego w odpowiedni bagażnik, wiąże się to z pewnymi ograniczeniami [3]. Generalnie bowiem przewóz rowerów autobusami nie jest możliwy<sup>4</sup>, w związku z czym pozostaje do dyspozycji kolej, ale jej sieć nie zawsze jest na tyle gęsta,

<sup>3</sup> Szczególnym problemem są ruchliwe drogi wyprowadzające z miast, zniechęcające wielu rowerzystów do odbywania krótkich, kilkugodzinnych lub jednodniowych wycieczek w pobliżu miejsca zamieszkania. W przypadku Wrocławia relatywnie szybka droga w stronę Masywu Ślęży czy Wzgórz Niemczańsko-Strzelińskich (najbliższych miastu obszarów atrakcyjnych pod względem rzeźby i krajobrazu) prowadzi głównie szosami krajowymi i wojewódzkimi, gdyż przejazd innymi drogami znacznie wydłuża trasę i w zasadzie czyni niemożliwym powrót tego samego dnia.

<sup>4</sup> Zdarzają się sytuacje, gdy kierowcy autobusów pozwalają na przewóz rowerów w lukach bagażowych, jeśli ich wielkość jest wystarczająca. Zależy to jednak od dobrej woli kierującego pojazdem, więc nie ma pewności, że przewóz będzie możliwy (co ma znaczenie zwłaszcza w przypadku powrotu). W otoczeniu niektórych miast można przewozić rowery wewnątrz autobusów regularnej komunikacji miejskiej. Obwarowane jest to jednak pewnymi warunkami, np. zależnie od godziny lub liczby pasażerów (zwykle nie jest to możliwe w godzinach szczytu). We Wrocławiu zgodę na przewóz roweru musi wydać kierujący w zależności od tego, czy w pojeździe jest wystarczająca liczba miejsc i nie zagrazi to bezpieczeństwu innych pasażerów.

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2014.

<sup>2</sup> Niektórzy (np. [2]) przesuwają początki turystyki rowerowej aż do końca XVIII w., kiedy we Francji stworzono „drewniany wehikuł na dwóch kołach bez pedałów zwany celerifer, czyli pojazd do biegania” [2, s. 259–261].

by udostępnić wszystkie atrakcyjne trasy, znacznie rzadziej dociera też w głąb gór. Ponadto nadal mało jest wagonów przystosowanych do przewozu rowerów, a ich transport w korytarzu (dopuszczony pod względem prawnym) jest problematyczny zarówno dla rowerzystów, jak i innych pasażerów.

Odpowiedzią na dużą popularność turystyki rowerowej w Republice Czeskiej, dążącą do zniwelowania powyższych problemów i udostępnienia rowerzystom atrakcyjnych terenów rekreacyjnych, jest sieć *cyklobusów*, czyli autobusów specjalnie przystosowanych do przewozu rowerów. Jest ona rozwijana od kilkunastu już lat i obecnie kursują one w okresie letnim (zwykle w weekendy od końca maja do końca września) na kilkudziesięciu trasach w kilkunastu regionach kraju. Rowery przewożone są albo wewnątrz pojazdu, w wydzielonej przestrzeni z usuniętymi siedzeniami, albo – na bardziej popularnych trasach – w specjalnych przyczepach, w których rowery przymocowane są do metalowego stelażu, co wydaje się właściwszym rozwiązaniem pod względem bezpieczeństwa. W tym drugim przypadku z przyczyn technicznych (konieczność zamocowania roweru) autobusy zatrzymują się rzadko, tylko na wybranych przystankach. Z reguły *cyklobusy* zapewniają połączenia między ważniejszymi miastami i ośrodkami turystycznymi u podnóża gór a wybranymi przełęczami, szczytami i schroniskami turystycznymi (do których możliwy jest dojazd), choć część tras poprowadzono wzdłuż łańcuchów górskich. Na poszczególnych liniach odbywa się jeden lub dwa kursy w każdym z kierunków, tylko na szczególnie uczęszczanych trasach kursów jest więcej. Poza cyklistami połączenia te są wykorzystywane także (a czasem przede wszystkim) przez innych turystów i ludność miejscową, ale zawsze główną przyczyną ich uruchomienia była potrzeba poprawy dostępności danego obszaru dla turystów rowerowych. Celem niniejszego artykułu jest prześledzenie oferty czeskich *cyklobusów* z perspektywy zaspokojenia potrzeb turystów i wskazanie pozytywnych rozwiązań organizacyjnych, które mogłyby zostać zaimplementowane w Polsce, gdzie tego rodzaju oferta dotychczas niestety nie istnieje.

## Góry i Pogórze Orlickie

Sieć *cyklobusów* organizowana z inicjatywy sekretariatu Euroregionu Glacensis obejmuje nie tylko Góry i Pogórze Orlickie, ale także przyległe fragmenty Masywu Śnieżnika oraz polskie Góry Bystrzyckie i rejon Kudowy-Zdroju. Pierwsze linie rowerowe uruchomiono w regionie w 2003 roku i bardzo szybko zyskały popularność, do czego przyczyniła się intensywna promocja (zwłaszcza rozdawane w punktach informacji i przy atrakcjach turystycznych ulotki z rozkładami jazdy i mapami), wybór atrakcyjnych tras (często nieobsługiwanych przez inną regularną komunikację zbiorową, a przecinających grzbiety górskie) i szybki rozwój oferty<sup>5</sup>. Od kilku już lat w okresie od ostat-

niego weekendu maja do ostatniego weekendu września (autobusy kursują tylko w soboty, niedziele i święta) uruchamianych jest jedenaście linii, z których niektóre posiadają kilka wariantów. Aż dziewięć tras zbiega się przy schronisku Masarykova chata (1019 m n.p.m.), położonym na głównym grzbiecie Gór Orlickich pod szczytem Šerlicha (1026 m n.p.m.), zaledwie 3 km od Velkej Deštné (1115 m n.p.m.), najwyższego szczytu pasma. Miejsce to od dawna było popularnym punktem rozpoczęcia wycieczek pieszych i rowerowych, o czym zdecydowała bliskość wspomnianej kulminacji, głównego w regionie ośrodka turystycznego Deštné v Orlických horach i mniejszego kompleksu turystycznego związanego z hotelem Šerlišký Mlýn, a także istnienie parkingu. Ponadto jest to najwyższe miejsce w Górach Orlickich, gdzie może wjechać autobus, a jednocześnie punkt, z którego rozchodzą się trasy turystyczne w różnych kierunkach (także do Polski). Znaczna liczba autobusów docierających na przełęcz poniżej schroniska pozwoliła na częściowe ograniczenie problemu zbyt dużego zapotrzebowania na miejsca parkingowe, a jednocześnie umożliwiła turystom odbywanie wędrowek z punktu A do punktu B, bez konieczności powrotu do miejsca zaparkowania samochodu. Do Masarykovej chaty można dojechać *cyklobusami* m.in. z dwóch miast wojewódzkich (czeski *kráj*): Hradca Králové i Pardubic, trzech miast powiatowych (czeski *okres*): Ústí nad Orlicí, Rychnova nad Kněžnou i Náchodu oraz z szeregu miejscowości turystycznych w podnóżu Gór Orlickich, z których najważniejsze – poza Deštné v Orlických horach – to: Jaroměř, Česká Skalice, Nové Město nad Metují, Olešnice v Orlických horach, Opočno, Říčky v Orlických horach, Rokytnice v Orlických horach, Žamberk czy Letohrad. Dla polskich turystów duże znaczenie ma trasa prowadząca z Nowego Města nad Metují i Náchodu przez Kudowę-Zdrój<sup>6</sup>, Lewin Kłodzki, Zielieniec, Lasówkę i Mostowice, gdzie wraca na terytorium Republiki Czeskiej, docierając ostatecznie do

została uruchomiona w 11.06.2004 roku (dwie pary kursów). Było to możliwe dzięki zakupie specjalnej przyczepy do przewozu 44 rowerów za cenę 200 000 koron czeskich. Ze względu na duże zainteresowanie i ograniczoną pojemność przyczepy na rowery w 2005 roku linię podzielono na dwie: z Náchodu przez Nový Hrádek i Olešnice v Orlických horach oraz z Jaroměra przez Česká Skalicę i Nové Město nad Metují, co utrzymało się do dziś. Na obu trasach zaplanowano po dwie pary kursów. W 2008 roku miasto Nové Město nad Metují zakupiło dzięki wsparciu województwa královéhradeckiego nową przyczepę dla 46 rowerów, która została przeznaczona do obsługi międzynarodowej linii Nové Město nad Metují – Náchod – Kudowa Zdrój – Zielieniec – Orlické Záhvoří – Šerlich, Masarykova chata. Do końca sezonu 2013 *cyklobusy* obsługiwane przez przedsiębiorstwo z Nowego Města przewiozły około 30 000 pasażerów i 10 000 rowerów. Przewozy przez cały ten okres były dotowane z różnych źródeł, lokalnych i regionalnych, ostatnio m.in. przez władze wojewódzkie i miejscowości, przez które przebiegają linie. Przykładowo miasto Nové Město nad Metují od 2009 roku każdego roku dopłaca do projektu 70 000 koron [6].

<sup>6</sup> W Kudowie-Zdroju wspomniany *cyklobus* nie jest jedynym czeskim połączeniem autobusowym. Kilka lat temu linia komunikacji miejskiej w położonym zaraz po drugiej stronie granicy Náchodzie została przedłużona do polskiego uzdrowiska (kilkanaście kursów dziennie). W okresie letnim kursują też turystyczne autobusy przewożące rowery z Náchodu przez Kudowę, Karlów w centrum Parku Narodowego Gór Stołowych i Radków, a dalej do czeskiego Broumova (powrót do Republiki Czeskiej przez dawne przejście graniczne Tlumaczów/Otovice; jedna para) lub Wambierzyc (także jedna para). *Cyklobusy* obsługujące Góry Stołowe kursują tradycyjnie w weekendy i święta od końca maja do końca września, choć w okresie wakacji (koniec czerwca – koniec sierpnia) kursują codziennie.

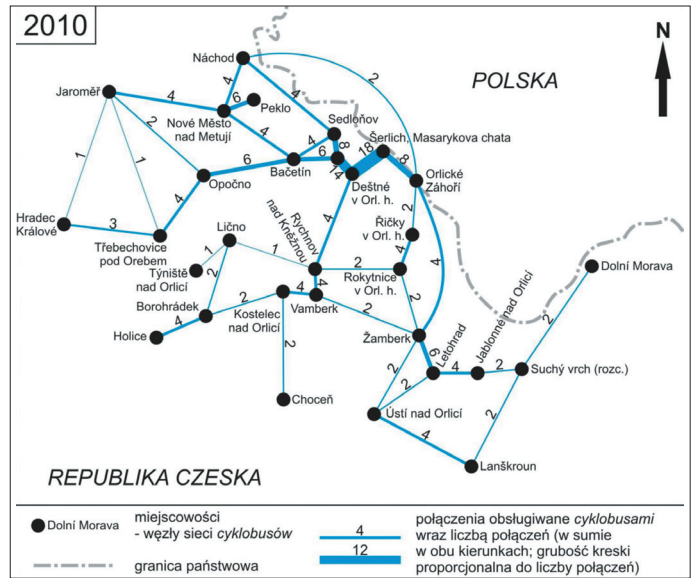
<sup>5</sup> Ten rozwój można prześledzić na przykładzie oferty firmy Orlobus z Nowego Města nad Metují, obecnie części spółki Arriva Transport Východní Čechy. Pierwsza linia *cyklobusu* na trasie Náchod – Nové Město nad Metují – Šerlich, Masarykova chata

Masarykowej chaty. Autobusy rowerowe dojeżdżają też do południowej części Gór Orlickich na przełęcz pod najwyższym w okolicy Suchym Vrchem (995 m n.p.m.) i w południową część Masywu Śnieżnika (miejscowość Dolní Morava, jeden z dwóch najpopularniejszych punktów wyjścia na szczyt Śnieżnika od czeskiej strony), łącząc też ze sobą takie atrakcyjne pod względem turystycznym miasta jak Králiky, Lanškroun czy Litomyšl z pałacem wpisanym na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Od kilku już lat oferta *cyklobusów* w regionie turystycznym w Górach i na Pogórzu Orlickim nie ulega większym zmianom, co łatwo zauważyć na rysunkach 1, 2 i 3, które pokazują kształt sieci w przekroju pięciu lat, oraz w tabeli 1, gdzie przedstawiono wyliczone dla tych sieci współczynniki zaczerpnięte z teorii grafów. Poznanie wartości wskaźników grafowych miało na celu określenie kluczowej charakterystyki sieci regularnych połączeń autobusów przewożących rowery, czyli jej spójności. Przyjęto, że każdy węzeł (przecięcie, połączenie) tras jest wierzchołkiem grafu płaskiego, a połączenia między węzłami – krawędziami (pomija się tu sytuację, gdy tą samą drogą przebiegają dwie linie autobusowe). Wykorzystano następujące wskaźniki [7]:

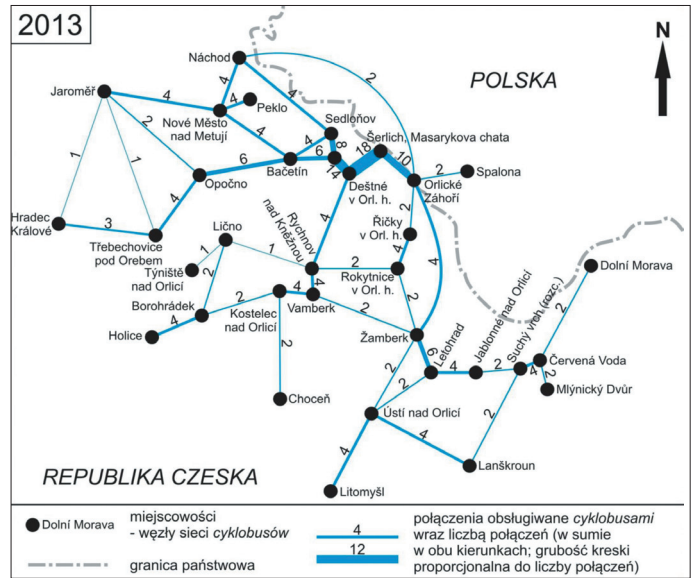
- wskaźnik Kansky'ego  $\beta = e/v$ , gdzie  $e$  – liczba krawędzi,  $v$  – liczba wierzchołków (im wyższe wartości współczynnika  $\beta$ , tym większa spójność sieci);
- wskaźnik Kansky'ego  $\gamma = e/(3 \times (v-2))$  (jest to stosunek istniejącej liczby krawędzi do maksymalnej możliwej liczby krawędzi wynikającej z liczby wierzchołków; wartości tego wskaźnika zawierają się w przedziale od 0 przy całkowitym braku spójności do 1, gdy istnieją wszystkie możliwe krawędzie);
- wskaźnik  $\alpha = \mu/(2v-5)$ , gdzie  $\mu$  to liczba cyklomatyczna obliczana ze wzoru  $\mu = e - v + p$ , przy czym  $p$  to liczba izolowanych podgrafów.

Liczba wierzchołków i krawędzi sieci w badanym okresie nie uległa znacznym zmianom, przy czym w 2013 roku miał miejsce wzrost wartości względem 2010 roku, a w 2014 roku odnotowano spadek (tab. 1). Oba wskaźniki Kansky'ego ( $\beta$  i  $\gamma$ ) pokazują, że spójność sieci ulega obniżeniu i istnieje nieco mniej niż połowa połączeń, jakie mogłyby potencjalnie funkcjonować, biorąc pod uwagę liczbę istniejących węzłów ( $\gamma$  nieznacznie mniejsze niż 0,5). Spadek wartości dotyczy też wskaźnika  $\alpha$ . Przy czym jednocześnie można zauważyć, że ogólna liczba połączeń w badanym okresie uległa nieznacznemu zwiększeniu. Te zależności wynikają z przyjętej polityki uporządkowania sieci *cyklobusów* poprzez zmniejszenie liczby obsługiwanych tras przy jednoczesnym zwiększeniu liczby kursów. Sprowadziło się to przede wszystkim do wyeliminowania odcinków, gdzie pojawiał się tylko jeden pojazd dziennie (połączenie tylko w jedną stronę, bez możliwości powrotu), co zaowocowało przede wszystkim przebudowaniem sieci w okolicach Hradca Králové, Jaroměřa i Třebechovic pod Orebem (por. rys. 2 i 3). Obecnie jeden autobus pojawia się jedynie na trasie między Týniště nad Orlicí a Rychnovem nad Kněžnou, ale miasta te łączy także kolej. Natomiast kursy



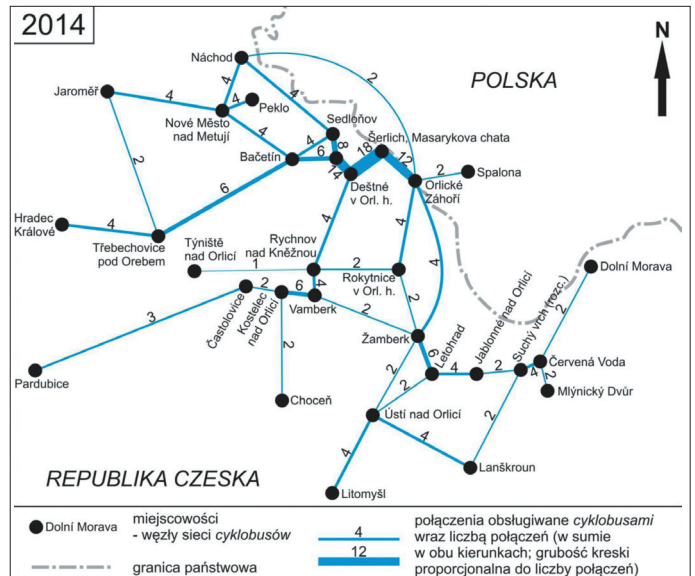
Rys. 1. Sieć cyklobusów w Górach i na Pogórzu Orlickim w 2010 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8]



Rys. 2. Sieć cyklobusów w Górach i na Pogórzu Orlickim w 2013 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [9]



Rys. 3. Sieć cyklobusów w Górach i na Pogórzu Orlickim w 2014 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [10]

Tabela 1

Wartości wybranych wskaźników spójności sieci połączeń cyklobusów w Górach i na Pogórzu Orlickim w latach 2010, 2013 i 2014			
Rodzaj wskaźnika	Wartości wskaźników spójności sieci w poszczególnych latach		
	2010	2013	2014
Liczba wierzchołków (v)	30	34	31
Liczba krawędzi (e)	41	45	39
Wskaźnik Kansky'ego $\beta$	1,37	1,32	1,25
Wskaźnik Kansky'ego $\gamma$	0,49	0,47	0,45
Liczba cykloematyczna ( $\mu$ )	12	12	9
Wskaźnik $\alpha$	0,22	0,19	0,16

Źródło: opracowanie własne

do 2013 roku docierające tylko do wsi Říčky v Orlických horach, a dokładniej na przełęcz Mezivrší powyżej tej osady, przedłużono aż do Masarykovej chaty, w związku z czym na schemacie linii zniknął węzeł Říčky v Orlických horach i wzrosła liczba kursów przez Orlické Záhoří (por. rys. 2 i 3). Zwiększenie częstotliwości na popularnych odcinkach i likwidacja tras „efemerycznych” powinna przyczynić się do dalszego wzrostu zainteresowania ofertą.

Warto przyrzeć się bliżej także innym zmianom przebiegu i relacji linii. W 2010 roku sieć była już dość podobna do obecnej (rys. 1), choć nie obsługiwano jeszcze m.in. Litomyšla i Mlýnickiego Dvůru (miejsca te objęto siecią w 2011 roku) oraz Spalonej (jedna para kursów od 2012 roku). Wraz z przedłużeniem jednej z linii z przełęcz pod Suchym Vrchem do Červenej Vody i Mlýnickiego Dvůru (dolna stacja wyciągu krzeselkowego na Bukovą Horę, 958 m n.p.m., jeden z wyższych szczytów południowej części Gór Orlickich; por. rys. 1 i 2) rozkład jazdy ułożono tak, że dojazd na wspomnianą przełęcz jest możliwy w godzinach porannych zarówno od zachodu jak dotychczas, ale też od wschodu. W przypadku Spalonej, niewielkiej wsi ze schroniskiem PTTK położonej na głównym grzbiecie Gór Bystrzyckich, czeski autobus rowerowy jest jedynym regularnym połączeniem komunikacji zbiorowej, na co zwrócił już uwagę T. Rzczycki [11]. Rozkład jazdy obu linii przebiegających przez terytorium Polski umożliwia skorzystanie z oferty zarówno czeskim, jak i polskim turystom, choć trzeba pamiętać, że autobusy kursują tylko podczas czeskich (a nie polskich) świąt państwowych. Na tych dwóch trasach za przejazd można płacić koronami bądź złotówkami. Dzięki uruchomieniu połączenia do Spalonej zwiększyła się liczba kursów między Orlickim Záhoří a Masarykovą chatą (por. rys. 1 i 2). Liczbę kursów ograniczono za to na trasie z Novego Města nad Metují do turystycznej osady Peklo, leżącej malowniczo przy ujściu Olešenki do Metují. W 2010 roku były to jeszcze trzy pary kursów, a w 2011 roku już tylko dwie pary (co utrzymało się do dziś). W zamian uruchomiono wtedy jedną parę kursów do położonej ponad Peklem i doliną Metují wsi Přibyslav, ale linia ta funkcjonowała tylko przez jeden sezon. Ograniczenie obsługi osady Peklo wiąże się zapewne z małą frekwencją, a ta z kolei może wynikać z niewiel-

kiej odległości dzielącej wieś od Novego Města – trasę o długości około 6 kilometrów można pokonać rowerem w niecałe pół godziny, a turyści piesi mają do dyspozycji wygodny i atrakcyjny szlak, tylko na krótkim odcinku pokrywający się z drogą samochodową. Ponadto, wyjątkowo niekorzystne były (i nadal są) godziny kursowania autobusów – pierwszy kurs ruszał z Novego Města około południa (lub w sezonie 2011 nawet po godzinie trzynastej), a ostatni kurs powrotny odbywał się około godziny siedemnastej. Choć opisane powyżej zmiany oferty nie są znaczne, wyraźnie wskazują na regionalną politykę transportową, dążącą do uproszczenia oferty i zwiększenia liczby kursów na trasach bardziej popularnych. Trzeba bowiem pamiętać, że chociaż inicjatorem projektu jest sekretariat Euroregionu Glacensis, siecią zarządzają i ją finansują władze obu województw obejmujących Góry i Pogórze Orlickie – královéhradeckiego i pardubického.

Poza wspomnianą wyżej linią do Pekla inne *cyklobusy* rozpoczynają swoje kursy wcześniej rano, zwykle pomiędzy siódmą i ósmą (a czasem nawet o szóstej), umożliwiając dotarcie na górskie grzbiety w okolicach godziny dziewiątej. Na trasach o więcej niż jednej parze kursów kolejne autobusy w kierunku gór ruszają około południa lub jadą w podobnych godzinach jak pierwszy kurs, tylko nieco inną trasą (ma to miejsce w szczególnie popularnych relacjach). Niestety, dość wczesne są powroty – autobusy ruszają z gór z reguły między godzinami piętnastą i siedemnastą, co nie pozwala na w pełni swobodne układanie planów wycieczkowych. Z drugiej strony zakłada się, że część rowerzystów wykorzystuje *cyklobusy* tylko w celu dostania się w wyższe partie gór, natomiast powrót do podnóża i miejsca zamieszkania odbywa się już na rowerze, ewentualnie z wykorzystaniem przecinających Pogórze Orlickie linii kolejowych<sup>7</sup>. Dowodzi tego sumarycznie nieco mniejsza liczba kursów wywożących turystów z gór względem tych dowożących. Autobusy transportujące rowery zatrzymują się tylko na wybranych przystankach, przy czym w drodze powrotnej przystanków zwykle jest więcej (czasem nawet wszystkie na trasie). Wynika to z czasu potrzebnego na zainstalowanie roweru na przyczepie i chęci ograniczenia czasu przejazdu w góry. Uzupełnieniem oferty *cyklobusów* jest *Turistický Radiobus*, czyli bus z przyczepą na rowery, który można zamówić telefonicznie na każdy dzień tygodnia od maja do września, nawet z niewielkim wyprzedzeniem. Mapa sieci i wszystkie rozkłady jazdy *cyklobusów* oraz części połączeń kolejowych są zamieszczane w specjalnych, co roku aktualizowanych broszurach i folderach pt. *Cyklobusy a vlaky přepravující cyklisty do Orlických hor, oblasti Buková hora – Suchý vrch a Králický Sněžník* [8, 9, 10]. Materiały te zawierają też przeglądową (ale dokładną) mapę turystyczną regionu, propozycje celów wycieczkowych, zasady poruszania się na rowerze oraz adresy punktów informacji turystycznej i serwisów rowerowych.

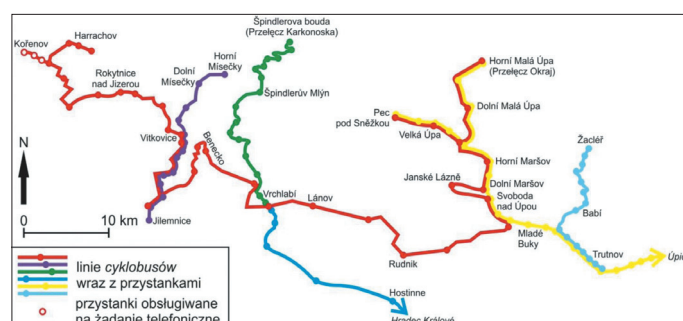
<sup>7</sup> Warto dodać, że na niektórych trasach kolejowych na Pogórzu Orlickim (np. Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horach) kursują specjalne wagony przystosowane do przewozu rowerów.

## Karkonosze i Pogórze Karkonoskie

W regionie karkonoskim w okresie letnim uruchamianych jest sześć linii autobusowych przewożących rowery (rys. 4), z czego trzy przebiegają w poprzek łańcucha górskiego, łącząc bezpośrednio przedpole Karkonoszy z właściwymi górami (linie Jilemnice – Horní Mísečky, Vrchlabí – Špindlerova bouda i Trutnov – Žacléř), dwie dowożą turystów do gór z Pogórza Karkonoskiego i dalej położonych miejscowości (linie Hradec Králové – Kuks – Dvůr Králové – Vrchlabí<sup>8</sup> i Úpice – Pec pod Sněžkou/Horní Malá Úpa), ostatnia zaś łączy większość pozostałych linii, a jednocześnie zachodnią (Harrachov) i wschodnią (Pec pod Sněžkou i Horní Malá Úpa) część Karkonoszy, przebiegając w większości wzdłuż łańcucha górskiego. Dzięki takiemu układowi tras i ich skomunikowaniu na wybranych przystankach cykliści mają możliwość zarówno dojazdu spoza gór w każdą ważną dolinę i na wybrane przełęcze, jak i swobodnego przemieszczania się w obrębie pasma. Linie długodystansowe (zwłaszcza linia prowadząca wzdłuż gór i linia z Hradca Králové) posiadają wyraźnie rzadziej rozmieszczone przystanki niż linie lokalne, co jest szczególnie dobrze widoczne na odcinkach między Jilemnicami a Vitkovicami, w dolinie Úpy od Svobody nad Úpou aż po Pec pod Sněžkou i Horní Malá Úpę, a także w okolicach Trutnova. Interesującym rozwiązaniem są także przystanki obsługiwane na telefoniczne żądanie (należy zadzwonić na numer telefonu podany na rozkładzie przynajmniej pół godziny przed odjazdem), dzięki czemu wjazd kieszeniowy do Kořenova odbywa się tylko wtedy, kiedy jest to faktycznie potrzebne<sup>9</sup>. Podobnie jak w rejonie Gór Orlickich na poszczególnych liniach odbywa się od jednego do trzech kursów w każdym z kierunków, przy czym rozkład jest dość skomplikowany i każda z linii ma nieco inne terminy kursowania. Zdarzają się też kursy, które wyjątkowo nie przewożą rowerów. Generalnie jednak oferta dostępna jest w weekendy od początku czerwca do końca września, przy czym w lipcu i sierpniu część linii (w tym główna przebiegająca wzdłuż Karkonoszy) kursuje nawet codziennie.

Warto porównać ofertę przewozową po polskiej i czeskiej stronie Karkonoszy, oczywiście pomijając fakt, że w pierwszym przypadku nie funkcjonują autobusy przewożące rowery. W Polsce autobusy docierają tylko do miejscowości leżących u podnóża gór lub w dolnej części stoków (Szklarska Poręba, Jagniątków, Przesieka, Borowice, Karpacz, Kowary), a w zasadzie jedynym wyjątkiem są kursy do

Jakuszyce (886 m n.p.m.) na zachodnim krańcu Karkonoszy, gdzie zaczyna się sieć tras narciarstwa biegowego<sup>10</sup>. Jeszcze kilka lat temu dość dogodnie można było dojechać też na przeciwległy koniec tego pasma – na Przełęcz Kowarską (727 m n.p.m.) i położone jeszcze bliżej Przełęczy Okraj Rozdroże Kowarskie (787 m n.p.m.). Obecnie jednak do dyspozycji pozostają tylko pojedyncze kursy, zwykle w dni robocze o godzinach niedostosowanych do potrzeb turystów, a autobusy pospieszne w tych miejscach nie zatrzymują się. Na Przełęcz Okraj (1046 m n.p.m.) poza krótkimi epizodami nie docierały i nie docierają polskie autobusy liniowe. Natomiast po czeskiej stronie *cyklobusy* (ale też zwykłe autobusy) wjeżdżają aż na (rys. 4): Przełęcz Okraj (Horní Malá Úpa), Przełęcz Karkonoską (1198 m n.p.m.; Špindlerova bouda) i w szczytowe partie masywu Krkonoša (1411 m n.p.m.), kończąc trasę w osadzie turystycznej Horní Mísečky na wysokości nieco ponad 1000 m n.p.m.



Rys. 4. Sieć cyklobusów w Karkonoszach i na Pogórze Karkonoskim w 2014 roku.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie [12]

## Czeski Raj

W słynącym z formacji skałkowych regionie turystycznym Czeski Raj od kilku już lat w okresie letnim kursuje pięć linii autobusowych przewożących rowery (rys. 5), każda oznaczona kolorem, a dodatkowo doprowadza w tę okolice linia z Jablonca nad Nisou. Dzięki umiejętnemu zaprojektowaniu tras autobusy turystyczne mijają większość punktów wyjścia na szlaki kilkunastu skalnych labiryntów, z których najslynniejsze to Prachovské skály na północny zachód od Jičína, Hruboskalsko w centrum regionu i Besedické skály na południowy wschód od Malej Skály. Linie zbiegają się przy dwóch pierwszych z wymienionych skalnych miast oraz na Kozakovie (744 m n.p.m.), najwyższym szczycie regionu, na którym znajduje się schronisko turystyczne i wieża widokowa. Okresy i dni kursowania poszczególnych *cyklobusów* są dość zróżnicowane, choć standardowo wykonywane są dwie pary kursów dziennie (tab. 2). Ze względu na ograniczoną liczbę dostosowanych autobusów linie zielona i niebieska obsługiwane są wymiennie. Charakterystyczną cechą sieci jest rozbudowany system miejsc przesiadkowych, dzięki któremu cały region jest stosunkowo łatwo dostępny. Do najważ-

<sup>8</sup> Poza siecią karkonoskich *cyklobusów* kursuje także autobus przewożący rowery z Hradca Králové przez Náchod, Teplice nad Metují, Adršpach i Trutnov do Horní Malej Úpy (z powrotem dodatkowo przez Pec pod Sněžkou). Jeden kurs tam i z powrotem odbywa się od końca maja do końca września w weekendy i święta, a w wakacje codziennie.

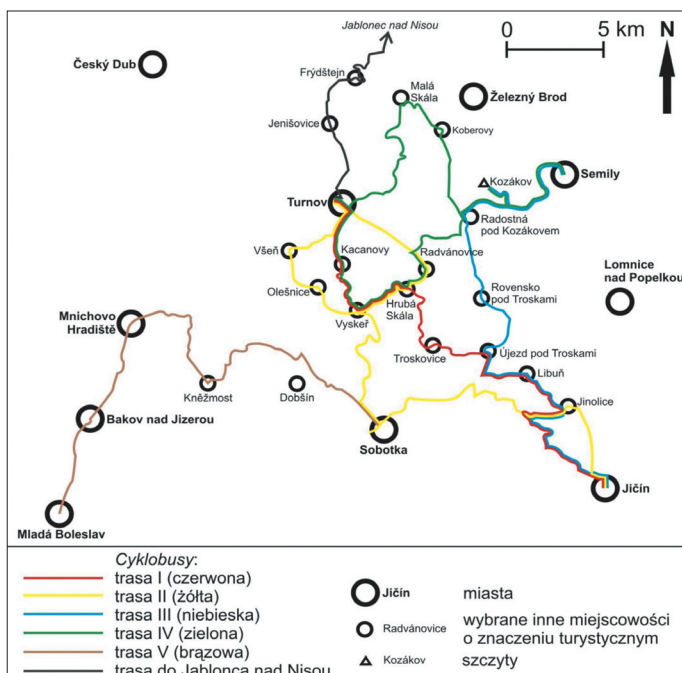
<sup>9</sup> Rozwiązanie takie jest stosowane także w Polsce. Po raz pierwszy na Dolnym Śląsku wprowadzono je najprawdopodobniej na prywatnej, podmiejskiej linii 547 wiodącej z Wrocławia w kierunku zachodnim. Kilka wsi w gminie Kostomłoty było obsługiwanych po telefonicznym wezwaniu, co wynikało ze skomplikowania trasy podczas remontu jezdni. Także dziś autobusy tej samej firmy dojeżdżają do kilku wsi (Jarząbkowice w gminie Kostomłoty oraz Okulice, Wojnarowice i Garncařsko w gminie Sobótka) tylko po telefonicznym wezwaniu.

<sup>10</sup> W sezonie zimowym (od połowy grudnia do połowy marca) dociera tu nawet autobus przyspieszony z Wrocławia. Wspomniane trasy narciarstwa biegowego położone są już w obrębie Gór Iżerskich.

niejszych punktów przesiadek należą (rys. 5): Vyskeř (trzy linie), skrzyżowanie na zachód od Jinolic (przystanek „Libuň, Březka, odb.”; trzy linie), dworzec autobusowy przy stacji kolejowej w Turnovie (cztery linie) i rynek w Sobotce (dwie linie). Warto zwrócić uwagę na nietypowy, okólny przebieg linii zielonej – dzięki przeciwnemu kierunkowi obu kursów możliwy jest powrót autobusem do miejsca zamieszkania, choć może się to czasem wiązać z dość długim przejazdem. W przeciwieństwie do większości analizowanych obszarów autobusy rowerowe w Czeskim Raju (z wyjątkiem trasy do Jablonca nad Nisou) zatrzymują się na wszystkich mijanych przystankach, co wynika z relatywnie krótszej trasy, większej popularności oferty wśród turystów pieszych oraz przewozu rowerów wewnątrz pojazdów, w wydzielonej strefie pozbawionej foteli (fot. 1), co przyspiesza obsługę przystanków, ale w przypadku ewentualnego wypadku czy nawet nagłego hamowania może być niebezpieczne dla podróżnych.

### Województwo karłowarskie

Sieć regularnych *cyklobusów* (wszystkie z przyczepami na rowery) w województwie karłowarskim, rozwijana od 2003 roku, obejmuje obecnie pięć linii (rys. 6), choć autobusy przystosowane do przewozu rowerów pojawiają się też na innych trasach. Większość linii łączy centrum regionu i najważniejsze miasta (Karlovy Vary, Sokolov, Cheb) z łańcuchami górskimi i innymi atrakcyjnymi turystycznie terenami położonymi na obrzeżach województwa. *Cyklobusy* kursują od ostatniego weekendu maja do ostatniego weekendu września, choć dni kursowania poszczególnych linii są dość różne (tab. 3), a jedna kursuje wyłącznie na żądanie. Generalnie częstotliwość jest dosyć mała, zwłaszcza porównując z Górami i Pogórzem Orlickim oraz Karkonoszami, choć z drugiej strony w tym przypadku większy jest zasięg przestrzenny sieci. Jedna trasa przebiega też przez terytorium Niemiec, ale kursy odbywają się tam tylko kilka razy w sezonie, co trudno uznać za szczególnie atrakcyjną propozycję. Każdy kurs ma stale przypisaną pojemność przyczepy na rowery (tab. 3). Można wykupić bilet z miejscówką w przedsprzedaży poprzez system internetowy, ale



Rys. 5. Sieć cyklobusów w regionie turystycznym Czeski Raj w 2014 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [13]



Fot. 1. Wnętrze jednego z cyklobusów w Czeskim Raju (fot. K. Kołodziejczyk, 2012).

Tabela 2

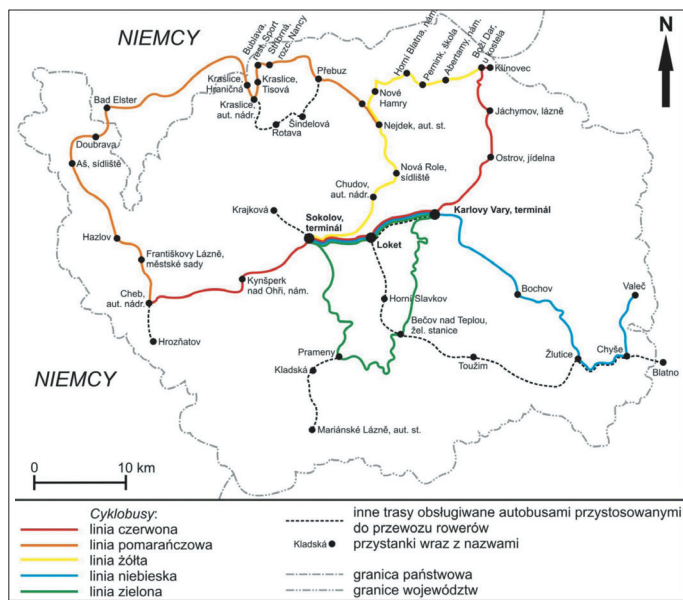
Dni kursowania i liczba kursów linii cyklobusów w regionie turystycznym Czeski Raj w 2014 roku		
Linia cyklobusu	Okres i dni kursowania	Liczba kursów
trasa I (czerwona)	31.05.–29.06. – soboty, niedziele i święta 30.06.–30.08. – od wtorku do niedzieli i święta	dwie pary (dodatkowo w soboty od 30.06. do 30.08. jedna para obsługiwana przez autobus retro bez możliwości przewozu rowerów)
trasa II (żółta)	31.05.–29.06. – soboty 30.06.–30.08. – poniedziałki, wtorki, czwartki i soboty	dwie pary
trasa III (niebieska)	30.06.–30.08. – środy, piątki i niedziele	dwie pary
trasa IV (zielona)	30.06.–30.08. – wtorki, czwartki i soboty	jedna para (linia okólna)
trasa V (brązowa)	31.05.–29.06. – soboty, niedziele i święta 30.06.–30.08. – od poniedziałku do niedzieli	dwie pary (relacja zależna od dni tygodnia)
trasa do Jablonca nad Nisou	26.04.–28.09. – soboty, niedziele i święta	dwie pary

Źródło: opracowanie własne na podstawie [13]

Tabela 3

Dni kursowania, liczba kursów i pojemność przyczepy na rowery linii cyklobusów w województwie karłowarskim w 2014 roku		
Linia cyklobusu	Dni kursowania i liczba kursów	Pojemność przyczepy na rowery
linia czerwona (Krušnohorská)	soboty (dwie pary), niedziele (jedna para)	53 (ale na drugim kursie w sobotę tylko 25)
linia pomarańczowa	na odcinku Kraslice, aut. st. – Nejedek, aut. st. w każdą sobotę, na odcinku Cheb, aut. nadrž. – Kraslice, aut. st. tylko w pięć wybranych sobót (jedna para)	20
linia żółta	soboty i niedziele (jedna para)	40
linia niebieska (Mezi Střelou a Vládařem)	pierwsza i ostatnia sobota w miesiącu (jedna para)	25
linia zielona (Slavkovský les)	wyłącznie na żądanie	zależnie od zapotrzebowania i możliwości przewoźnika

Źródło: opracowanie własne na podstawie [14]



Rys. 6. Sieć linii autobusowych przewożących rowery w województwie karlovarskim w 2014 roku. Źródło: opracowanie własne na podstawie [14]

tylko jeśli zaczynamy podróż z Karlovyh Varów, Sokolova, Chebu lub Kraslic. Ponadto istnieje możliwość przewozu rowerów na wybranych kursach innych linii dzięki zainstalowaniu na tylnej ścianie niektórych autobusów specjalnych konstrukcji (stojaków). Pojazdy te są specjalnie oznaczone, odpowiednie symbole znajdują się też w rozkładach jazdy. Przewoźnik, czyli ČSAD Autobusy Karlovy Vary, oferuje również przewozy autobusami rowerowymi na zamówienie w całej Republice Czeskiej, a także poza granicami kraju.

### Cyklobusy w innych regionach Republiki Czeskiej

Autobusy przewożące rowery są do dyspozycji turystów także w innych regionach Republiki Czeskiej, m.in. na południu Moraw w otoczeniu Parku Narodowego Podyjí, w Jeseníkach i ich okolicach oraz w Beskidach. W pierwszym przypadku *cyklobusy* kursują w wybrane dni tygodnia (niekoniecznie tylko w weekendy), przejeżdżając lokalnymi drogami wzdłuż granic parku i dodatkowo łącząc go z okolicznymi większymi miastami. W Jeseníkach w 2014 roku uruchomiono trzy linie:

- Olomuniec (Olomouc) – Šternberk – Huzová – Rýmařov – Malá Morávka – Hvězda – Ovčárna (w soboty, niedziele i święta);
- Krnov – Bruntál – Karlov – Malá Morávka – Hvězda – Ovčárna (codziennie);
- Šumperk – Klepáčov – Skřítek – Rýmařov – Malá Morávka – Hvězda – Ovčárna (w soboty, niedziele i święta).

Wszystkie linie zbiegają się przy schronisku górskim Ovčárna (około 1300 m n.p.m.), w najwyższej części Wysokiego Jesionika (Hrubý Jeseník). Końcowy przystanek jest oddalony tylko o 3,4 kilometra od Pradziada, najwyższego szczytu Sudetów Wschodnich, i jest to najbliższe mu położone miejsce, do którego można dojechać pojazdem mechanicznym. Trasy autobusów są dość długie i zapewniają połączenia z oboma województwami, w obrębie

których leży Wysoki Jesionik: olomunieckim (m.in. stolica województwa Olomuniec i miasto powiatowe Šumperk) i morawsko-śląskim (m.in. miasto powiatowe Bruntál i Krnov). W przeciwieństwie do dotychczas opisywanych regionów jesioniackie *cyklobusy* kursują tylko w ścisłym okresie wakacyjnym, w 2014 roku było to od 28 czerwca do 31 sierpnia. Pod innym względem wyróżniają się jednak wyjątkowo pozytywnie – istnieje możliwość (ale nie obowiązek) rezerwacji miejsc, dzięki czemu turysta może mieć pewność, że zostanie zabrany. Ma to duże znaczenie na szczególnie popularnych odcinkach, do których na pewno zaliczają się trasy prowadzące pod szczyt Pradziada. Rezerwacji można dokonać zarówno w kasach biletowych przewoźnika lub jego partnerów, jak i przez system internetowy, przy czym zgłoszenia na przejazdy w weekend przyjmowane są tylko do godziny 14:00 w piątek. Poza *cyklobusami* w Jeseníkach funkcjonują też inne turystyczne linie autobusowe nieprzystosowane do przewozu rowerów. Z kolei w Hostýńskich vrchach leżących w południowo-zachodniej części Beskidów autobusy przystosowane do przewozu rowerów w okresie letnim obsługują niektóre kursy regularnych, całorocznych linii. Dzięki temu cykliści mogą dostać się na dwie najważniejsze przełęcze pasma (Troják i Tesák) z takich okolicznych miast jak: Zlín (stolica województwa zlínskiego), Bystřice pod Hostýnem, Přerov, Hranice czy Vsetín.

### Podsumowanie

Sieć linii autobusowych przewożących rowery obejmuje większość atrakcyjnych turystycznie regionów Republiki Czeskiej, przyczyniając się z jednej strony do rozwoju turystyki rowerowej, a z drugiej – do wzrostu popularności udostępnianych obszarów. Trzeba bowiem zdawać sobie sprawę, że ze względu na nachylenia dróg wiele miejsc, do których docierają *cyklobusy*, bez tej oferty byłoby niedostępnych dla przeciętnego turysty czy rodziny z dziećmi. Dzięki nim mogą oni wykorzystywać gęstą sieć górskich szlaków rowerowych, poznając jednocześnie szereg walorów krajoznawczych. Kursowanie *cyklobusów* podobnie jak wielu innych regularnych linii autobusowych nie przynosi dochodu<sup>11</sup> i musi być dotowane, ale przyczynia się do rozwoju turystyki (a w konsekwencji np. wzrostu liczby miejsc pracy), co przesądza o tym, że lokalne i regionalne władze wspierają projekty finansowo (por. [6]). Do niewątpliwych zalet tej oferty należy jej trwałość (podobna liczba i przebieg linii oraz rozkłady jazdy od kilku lat), wielość tras i wybór atrakcyjnych lokalizacji. Biorąc pod uwagę wyżej opisane sieci, można wyróżnić kilkanaście cech *cyklobusów*, które mogą posłużyć za wzorzec przy implementacji tej idei w innych krajach:

- początek tras u podnóża gór, w ośrodkach turystycznych lub w większych miastach w okolicy, a przystanki docelowe na przełęczach, w pobliżu najważniejszych kulminacji i innych atrakcji turystycznych, w typowych punktach rozpoczynania wycieczek;

<sup>11</sup> Decyduje o tym zwłaszcza duża zależność liczby pasażerów od warunków pogodowych oraz mniejsza frekwencja na kursach powrotnych.

- zapewnienie relatywnie częstych połączeń między lokalnymi centrami ruchu turystycznego a atrakcjami w celu ograniczenia ruchu samochodowego;
- zbieganie się tras promieniście w najbardziej atrakcyjnych i najpopularniejszych miejscach;
- wykorzystywanie odcinków nieobsługiwanych przez inne środki komunikacji zbiorowej;
- dostępność oferty zarówno dla turystów rowerowych, jak i innych turystów czy ludności miejscowej, dzięki czemu poszczególne kursy mogą mieć odpowiednią frekwencję także w przypadku niepogody;
- kursy we wszystkie letnie weekendy, a w miarę potrzeby na popularnych trasach także w dni robocze;
- zatrzymywanie się tylko na wybranych, ważniejszych z punktu widzenia turystów przystankach (liczba przystanków w drodze powrotnej może być większa);
- linie dalekobieżne powinny mieć rzadziej rozmieszczone przystanki niż linie lokalne, przy czym powinna być zapewniona możliwość przesiadki pomiędzy tymi liniami;
- skomunikowanie w wybranych punktach poszczególnych linii ze sobą, dzięki czemu turyści będą mieli większą swobodę przemieszczania się po regionie;
- możliwość rezerwacji miejsca, dzięki czemu turysta uzyskuje pewność, że zostanie zabrany;
- zapewnienie odpowiedniej promocji przedsięwzięcia, zwłaszcza dostępności rozkładów jazdy wraz z propozycjami celów wycieczkowych osiągalnych dzięki danej linii (informacje w Internecie, ulotki i broszury rozdawane w punktach informacji i przy atrakcjach turystycznych).

Wadą czeskich *cyklobusów* są wczesne godziny powrotów (zwykle między godzinami piętnastą a siedemnastą), co nie zawsze pozwala na swobodne planowanie dłuższych wycieczek, choć wydaje się odpowiadać czeskiemu modelowi uprawiania turystyki (raczej krótkie wycieczki zakończone posiłkiem w schronisku turystycznym lub atrakcyjnie położonej restauracji). Biorąc jednak pod uwagę prędkość przemieszczania się rowerzystów i rozbudowany układ szlaków rowerowych, możliwy jest zjazd do którejs z biegnących u podnóża gór linii kolejowych, które z reguły pozwolą na wieczorny powrót do miejsca zamieszkania. Jednocześnie rozkłady *cyklobusów* umożliwiają wczesne rozpoczynanie wycieczek, zwykle około godziny dziewiętej.

W Polsce jak dotąd nie kursują autobusy specjalnie przystosowane do przewozu rowerów, choć zapotrzebowanie na taką ofertę wydaje się dość duże, co wynika zwłaszcza z ograniczenia liczby połączeń kolejowych, a nawet zamknięcia niektórych górskich, ważnych dla ruchu turystycznego linii [15]. Zaczynają dostrzegać to także samorządowcy. Podwrocławska gmina Kobierzyce zakłada, że w najbliższej przyszłości na trasie z Wrocławia przez Kobierzyce do Solnej będzie kursował *cyklobus*. Ma on ułatwić dojazd w okolice Masywu Ślęży, choć szkoda, że nie planuje się, aby docierał bezpośrednio do tych wzniesień, a najlepiej na przełęcz Tąpadła (jest to jednak już teren gmi-

ny Sobótka). Do atrakcyjnych celów autobusów rowerowych z Wrocławia należałyby też: zamek Książ w Książskim Parku Krajobrazowym i schronisko Andrzejówka w Parku Krajobrazowym Gór Wałbrzyskich, przełęcz Walimska (750 m n.p.m.), Jugowska (805 m n.p.m.) i Srebrna (586 m n.p.m.) w Górach Sowich, a także – choć to już nie obszar górski – Wzgórze Trzebnickie i dolina Baryczy ze Stawami Milickimi, bardzo trudno dostępne po ograniczeniu liczby połączeń kolejowych.

Warto dodać, że autobusy przystosowane do przewozu rowerów funkcjonują również w Wielkiej Brytanii, choć są tam mniej powszechne niż w Republice Czeskiej. W Parku Narodowym Lake District od początku maja do końca września co godzinę kursuje specjalna linia autobusowa, łącząca Windermere, główny ośrodek rozrządowy ruchu turystycznego we wschodniej części parku, z innymi ośrodkami nad jeziorem Windermere oraz centrum informacyjnym Brockhole.

## Literatura

1. Sołtysik M., Toczek-Werner S., *Biofizjologiczne aspekty turystyki*, [w:] Wyrzykowski J., Marak J. (red.), *Turystyka w ujęciu interdyscyplinarnym*, Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Wrocław 2010, s. 43–90.
2. Pitrus E., *Turystyka rowerowa*, [w:] Kurek W. (red.), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, s. 259–264.
3. Michalczak W., Sołtysik M., *Współczesne tendencje w turystyce rowerowej w Polsce*, [w:] Wyrzykowski J., Klementowski K. (red.), *Współczesne tendencje w turystyce i rekreacji*, AWF we Wrocławiu, Wrocław 2004, s. 45–56.
4. Toczek-Werner S., *Trendy obserwowane w rekreacji na świeżym powietrzu*, [w:] Wyrzykowski J., Klementowski K. (red.), *Współczesne tendencje w turystyce i rekreacji*, AWF we Wrocławiu, Wrocław 2004, s. 105–112.
5. Pitrus E., *Pojęcie turystyki kwalifikowanej*, [w:] Kurek W. (red.), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, s. 256–257.
6. Prouza Martin, *10 let cyklobusů v Novém Městě nad Metují*, „Novoměstský zpravodaj”, 5/2014, s. 3.
7. Potrykowski M., Taylor Z., *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, wyd. 1, PWN, Warszawa, 1982.
8. *Cyklobusy a vlaky přepravující cyklisty do Orlických hor, oblasti Buková hora – Suchý vrch a Králický Sněžník*, 2010, Euroregion Glacensis, b.m.w.
9. *Cyklobusy a vlaky přepravující cyklisty do Orlických hor, oblasti Buková hora – Suchý vrch a Králický Sněžník*, 2013, Euroregion Glacensis, b.m.w.
10. *Cyklobusy a vlaky přepravující cyklisty do Orlických hor, oblasti Buková hora – Suchý vrch a Králický Sněžník*, 2014, Euroregion Glacensis, b.m.w.
11. Rzeczycki T., *Czeskie autobusy w polskich Sudetach*, „Sudety. Przyroda. Kultura. Historia”, 8–9 (149–150)/2013, s. 22.
12. <http://www.krkonose.eu/pl/cyklobusy>; data dostępu: 15.09.2014.
13. <http://www.cesky-raj.info/cs/putovani-a-turistika/turisticke-autobusy/>; data dostępu: 15.09.2014.
14. <http://www.autobusy-kv.cz/jizdni-rady-cyklobusy.html>; data dostępu: 15.09.2014.
15. Walków Marcin, *Piękne tereny rowerowe wokół Wrocławia, tylko nie ma jak tam dojechać*, dostępne na: <http://www.gazetawroclawska.pl/artukul/3561299,pietne-tereny-rowerowe-wokol-wroclawia-tylko-nie-ma-jak-tam-dojechac-list,id,t.html>; data dostępu: 15.09.2014.