

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**CYKLOTURISTIKA JAKO PRODUKT CESTOVNÍHO
RUCHU**

Autor práce: Václava Matuszeková
Studijní obor: Management a marketing služeb
Forma studia: Prezenční
Vedoucí práce: doc. Ing. Marie Hesková, CSc.
Katedra: Katedra managementu a marketingu služeb

2014

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Velmi děkuji vedoucí bakalářské práce doc. Ing. Marii Heskové, CSc. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

MATUSZEKOVÁ, V. *Cykloturistika jako produkt cestovního ruchu: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2014. 53 s. Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

Klíčová slova: cestovní ruch, cykloturistika, jízdní kolo, cyklotrasy, bezpečnost

Bakalářská práce pojednává o historii a vývoji cykloturistiky, nabídce služeb pro cykloturisty a hlavních cyklotrasách v České republice a v Jihočeském kraji. Pomocí marketingového výzkumu hodnotí spokojenost cykloturistů se službami a kvalitou cyklostezek v Jihočeském kraji.

ABSTRACT

MATUSZEKOVÁ, V. *Biking as a tourism product: Thesis*. Czech Budejovice: College of European and Regional Studies, ops, 2014. 53 s. Thesis Supervisor: doc. Ing. Marie Hesková, CSc.

Keywords: tourism, cycling, bicycle, cycling, safety

The thesis deals with the history and development of cycling, offering services for cyclists and major cycle routes in the Czech Republic and in South County. Using marketing research assesses satisfaction with services for cyclists and bike paths quality in South County.

OBSAH

ÚVOD.....	7
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	8
2 TEORETICKÉ VYMEZENÍ TURISTIKY A CYKLOTURISTIKY.....	9
2.1 VÝVOJ A VZNIK	9
2.2 VÝVOJ INFRASTRUKTURY V ZÁPADNÍCH ZEMÍCH A U NÁS	12
2.3 ZELENÁ TURISTIKA A ZELENÍ TURISTÉ.....	13
3 PRODUKTY	15
3.1 CYKLOPRODUKTY A CYKLOBALÍČKY	15
3.2 ROZDĚLENÍ CYKLISTŮ	16
3.3 CYKLOTRASY A JEJICH ZNAČENÍ	21
4 BEZPEČNOST NA JÍZDNÍM KOLE	23
4.1 PRAVIDLA BEZPEČNOSTI NA JÍZDNÍM KOLE.....	23
4.2 VÝBAVA JÍZDNÍHO KOLA.....	24
5 KONCEPCE CYKLOTURISTIKY A VEŘEJNÁ PODPORA - HLAVNÍ CYKLOTRASY	25
5.1 AKTIVISTICKÉ Hnutí.....	25
5.2 STÁTNÍ KONCEPCE A VEŘEJNÁ PODPORA	26
5.3 HLAVNÍ CYKLOTRASY ČESKÉ REPUBLIKY A NA ČESKOBUDĚJOVICKU	27
5.3.1 Hlavní cyklotrasy České republiky.....	27
5.3.2 Trasy na Českobudějovicku	27
5.3.3 Zajímavá místa cyklotras na Českobudějovicku.....	29
6 MARKETINGOVÝ VÝZKUM	32
6.1 PROJEKT VÝZKUMU.....	32
6.2 VÝSLEDKY MARKETINGOVÉHO VÝZKUMU - DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	32
6.3 ZÁVĚR	43
ZÁVĚR	45
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	47
LITERÁRNÍ ZDROJE:	47
ELEKTRONICKÉ ZDROJE:.....	47
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ.....	49
PŘÍLOHY	50
PŘÍLOHA 1 - DOTAZNÍK	50
PŘÍLOHA 2 - UKÁZKA VYPLNĚNÉHO DOTAZNÍKU	52

ÚVOD

Historie cykloturistiky a cyklistiky je velmi bohatá a založena na sportovním duchu lidí. První historické zmínky jsou z roku 1817, kdy vzniklo vůbec první kolo na světě.

Cykloturistika se dynamicky rozvíjí u nás i ve světě. S aktivitou cykloturistiky se pojí kulturní památky, poznávání měst, sportovní aktivity provozované v přírodním prostředí.

K cykloturistice patří bezesporu další služby např. stravování a ubytování. Většina turistů přijíždí za provozováním uvedené aktivity na delší dobu a tráví v tomto prostředí dovolenou. Segment cykloturistů se týká jak mladších, tak i starších lidí, dále také rodin s dětmi, které využívají „vozíku“, který si připojí za kolo a dítě může cestovat s nimi i na delší vzdálenost.

U cykloturistiky je důležitá bezpečnost, proto se budují samostatné cyklostezky, ideálně regionálně propojené, aby cyklisté nebyli ohrožováni silniční dopravou.

Samotné jízdní kolo se nevyužívá pouze jako prostředek pro cykloturistiku, ale kolo je vyhledávaný dopravní prostředek. Využívají ho lidé v každém věku. Především studenti, pracující i vitální lidé v důchodovém věku, kteří nestojí o to „mačkat se“ v přeplněném voze MHD.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je kritické zhodnocení cykloturistických produktů ve vybraném regionu, provedení marketingového výzkumu a návrh inovace cykloturistických produktů ve vybraném regionu.

Bakalářská práce se dělí na čtyři kapitoly.

V **teoretické části práce** (první kapitole) byla provedena deskripce odborné literatury, která se zabývá vývojem cyklistiky, turistiky a samotným rozvojem cykloturistiky na našem území. Zajímavé informace jsem využila z materiálu BESIPU (Bezpečnost silničního provozu) a Ministerstva dopravy ČR. Dále se zaměřuje na Zelenou turistiku a Zelené turisty.

Další **část práce** je věnována státní koncepci a veřejné podpoře cyklistiky a aktivistických hnutí. Předmětem kapitoly je analýza hlavních cyklotras v České republice, především na Českobudějovicku.

Praktická část práce je věnována infrastruktuře cykloturistiky, hlavním cyklotrasám v České republice, především na Českobudějovicku, analýze produktů cestovního ruchu, které nabízejí cykloprodukty a cyklobalíčky. Poté se bakalářská práce zaměřuje na bezpečnost účastníků silničního provozu, resp. uživatelů jízdního kola. Produkty cykloturistiky jsou segmentovány podle vybraných kritérií. Spokojenost s nabídkou produktů pro cykloturistiku je zkoumána prostřednictvím marketingového výzkumu. Pro výzkum byli vybráni účastníci cykloturistiky z Jihočeského kraje.

Závěrem BP je zhodnocena nabídka pro cykloturistiku z pohledu analýzy cyklotras a výsledků marketingového výzkumu v Jihočeském kraji.

2 TEORETICKÉ VYMEZENÍ TURISTIKY A CYKLOTURISTIKY

V této kapitole se zaměříme na vývoj a vznik jízdních kol a celé cykloturistiky od roku 1817, kdy vznikl úplně první velocipéd. Dále zjistíme, co se skrývá pod pojmem „Zelená turistika a zelení turisté“ a jaký důvod vedl k jejich pojmenování.

2.1 VÝVOJ A VZNIK

Z hlediska vývoje lidstva je historie cyklistiky poměrně mladá, i když prvé zmínky o něčem, co velmi vzdáleně připomíná kolo, pocházejí již z doby rozkvětu sumerské kultury.

Technické muzeum v New Yorku se dokonce chlubí exponátem, který údajně pochází z této doby. Další zmínka pochází ze starého Egypta z doby faraónů, kde mezi vytesanými hieroglyfy je také kolo. U nás si historická kola můžeme prohlédnout v pražském Technickém muzeu, nebo také v technickém muzeu v Olomouci.

Historie jízdních kol je spojená s řadou osobností z různých profesí (vynálezci, novináři, básníci, malíři apod.).

Vytvoření prvního kola je připisováno k datu 12. července 1817, kdy Baron von Drais sedl na svůj velocipéd a urazil vzdálenost 15 km za jednu hodinu. Kolo však nebylo poháněno šlapáním, ale odražením nohou od země. Šlo tedy o určitý druh běhu vsedě.

Němci si tento vynález moc neoblíbili, zato však ve Francii se stal oblíbenou kratochvílí bohatých vrstev. Říkali mu „la draisienne“. Původní dřevěné draisiny různě upravované a zdobené můžeme nalézt v četných francouzských muzeích.

Všechny stroje až do vynálezu šlapacích kol jsou nazývány „antiques“ a po nich již přišla takzvaná „klasická“ kola, tedy třída „classic“. Teprve u strojů „classic“ se setkáváme s pedály a klikami, které vymysleli Francouzi. Dnešní podobu kolu dali teprve Angličané.

Název „velocipéd“, uvedený v patentovém listu, vlastně znamenal, že se jedná o stroj, vynalezený k tomu, aby umožnil osobě rychlý pohyb tím, že usnadní běh a sníží únavnost prostřednictvím sedla, které podpírá váhu těla na dvou kolech.

Určitý zlom nastal v roce 1861, kdy v Paříži napadlo mechanika Ernesta Michauxe připevnit na přední kolo draisiny kliky a šlapky, toto kolo osamostatnit a připojit k němu dozadu menší kolo pro snazší udržení rovnováhy. Vše bylo ze dřeva.

Teprve po sedmi letech tutéž konstrukci vyrobili otec a syn Michauxové z kovu. Vynález si však nedali patentovat a tak se stalo, že podnikavější bratří Olivierové pohltili jejich výrobu. Zatímco v roce 1861 byly vyrobeny dva šlapací velocipédy, v roce 1862 jich už bylo 142 a v roce 1869 již dokonce 50 000 ročně.

Další významné datum je 30. květen 1868, kdy byl v Paříži uspořádán první závod cyklistů na světě. Přítomny byly tisíce diváků. V tehdejší společnosti vzniklo velké nadšení pro tento sport. 7. listopadu 1869 se uskutečnil první závod na silnici mezi městy Paříž a Rouen (126 km). Přihlásilo se 300 závodníků.

Český klub velocipedistů, který u nás byl založen, začal pořádat v roce 1874 tzv. Pražskou míli. Závod byl přehlídkou kol, jezdeckého umění a v neposlední řadě i oblečení¹.

Tak jak se kolo neustále zdokonalovalo, popularizovalo a zlevňovalo, tak se dostávalo do širších mas. Začalo fungovat i jako prostředek, kterým dělníci dojížděli do práce, a vznikaly cyklistické dělnické kluby. Kolo se také stávalo vyhledávaným prostředkem pro výlety do přírody.

Památným rokem byl rok 1910, kdy se organizátoři rozhodli závody ztížit a zavedli závod do Pyrenejí až do výše 2500 m. V těchto výškách ležel sníh i v létě a v podstatě neexistovaly upravené cesty, jen svážnice, po kterých se sváželo dříví. V tuto dobu nebyla žádná cizí pomoc, žádné pravidelné občerstvení. Vše musel závodník zvládnout sám. A opravářské nářadí vozil v brašně s sebou. Oprava pneumatiky trvala 40 minut. Složitější opravy i několik hodin Srovnáme-li všechny tyto podmínky s dnešním stavem, nelze jinak než obdivovat úžasnou vitalitu tehdejších závodníků, zejména těch, kterým se podařilo dostat až do cíle v Paříži. Stále si myslíme, že dnešní generace závodníků je lepší než ta předchozí, Dnešní generace má mnohem lepší podmínky k přípravě a závodění než ta minulá.

Humanizace Tour de France začala až po 30 letech, kdy postupně bylo možno přijmout cizí pomoc, případně vyměnit kolo. Toto období také znamenalo vznik tzv. „domestiků“ nebo též „nosičů vody“ bez jejich pomoci se prakticky neobejde žádný špičkový závodník ani v dnešní době.

Požadavky, které na cyklisty kladl a klade etapový závod – vysoká tělesná zdatnost a připravenost, rychlost, vytrvalost, síla, taktika, technika, schopnost regenerace v jednom dni i po těžkém pádu, odřeninách, někdy horečce apod.

¹ SOULEK, I., MARTÍNEK, K., *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing, 2000. 6 s. ISBN 80-7169-951.

Vítěz Tour de France rozdělí své odměny mezi závodníky, kteří mu pomáhali. Tito bezejmenní za všechny útrapy obdrží méně, nežli fotbalista za jeden pohárový zápas.

Cykloturistika prováděná na všech typech silničních, horských i trekkingových kol dosahuje v současnosti nebývalého rozmachu a lze se domnívat, že počet lidí, kteří si oblíbili tento druh aktivity na kole, bude neustále stoupat. Důležitým motivujícím prvkem jako ostatně i v dalších lidských činnostech je sociální nebo lépe řečeno společenský kontakt. Při společném provozování tohoto sportu máme vlastně dvojí užitek. Získáváme nové známé a ještě něco prospěšného uděláme pro své zdraví. Zároveň si ověřujeme, jestli jsme dosáhli nějakého pokroku. Konec konců jaký má smysl sápat se na dvou kolech na kopec, když si o tom nemáte s kým popovídat.

V současnosti existuje mnoho cyklistických klubů, které se starají o všechny - nováčky i pokročilé. Nejvíce se o klubech dozvíte v časopisech a na webových stránkách.

Příprava cykloturistických akcí je poměrně náročná, ne vždy dostatečně zajištěná sponzorskými dary, a proto nelze než obdivovat zápal organizátorů, kteří musejí zvládnout řadu poměrně obtížných úkolů – výběr trasy, výběr účastníků, zajištění ubytování, případně kulturní vyžití a podobně.

Výběr trasy se zpravidla provádí v součinnosti s různými zainteresovanými subjekty a vychází z koncepce činnosti daného odboru turistiky. Samotný výběr a konkretizaci trasy se volí podle záměru celé akce. Při realizaci návrhu tras se přihlíží k terénním podmínkám, ročnímu období, vyspělosti účastníků a způsobu přesunu zavazadel. Podle těchto kritérií jsou stanoveny délky denních tras, které se zpravidla pohybují v rozmezí od 30 až do 100 km. Pro děti pochopitelně jsou připraveny kratší trasy. Důležité je plánování přestávek – na každý asi 20 km úsek jízdy připadá minimálně 10 minut odpočinku. Místa ubytovacích služeb jsou navrhovány také z hlediska možnosti základní hygieny, kde jde minimálně o osprchování po dojetí. V létě se k návrhu tras uvažuje s nabídkou dalších sportovních aktivit např. možnosti koupání a zastávek u vodních nádrží a koupališť.²

² SOULEK, I., MARTÍNEK, K., *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing, 2000. 10 s. ISBN 80-7169-951.

2.2 VÝVOJ INFRASTRUKTURY V ZÁPADNÍCH ZEMÍCH A U NÁS

Západní města vyspělých států, která měla rychlejší vývoj v oblasti cykloturistiky, jsou přímo označována jako cyklistická. Vývoj cykloturistiky v Drážďanech trval dvacet let. Na počátku, tzn. před dvaceti lety, byla situace v Drážďanech stejná jako v České republice. Důvodem byla velká změna dopravního systému města, která zaznamenala zásadní změny ve vztahu k cyklistům jako účastníkům silničního provozu. Důraz byl také kladen na zvýšení bezpečnosti cyklistů. Prioritní pro rozvoj cykloturistiky bylo přemístit cyklisty z vozovek a zajištění jejich bezpečnosti jako účastníků silničního provozu.

Cyklistická doprava je řešena v rámci tzv. integrované infrastruktury – konkrétně - cyklistická doprava je řešena v hlavním prostoru pozemní komunikace spolu s motorovými vozidly. Cyklisté v tomto případě mohou využívat: pěší zónu s povoleným vjezdem cyklistů, dále se mohou pohybovat na zóně či komunikaci se zákazem vjezdu motorových vozidel, cyklopruhu, cykloobousměrce, cyklopiktokoridoru, víceúčelovém pruhu, bus + cyklopruhu a cyklotrase³.

Dalším typem infrastruktury je **segregovaná infrastruktura** – představuje situaci, kdy cyklistická doprava je přesunuta do okolního prostoru komunikací, tzn. chodníky, zeleň a další plochy. Segregovaná infrastruktura nabízí variantní možnosti cyklostezek, které se mohou využívat společně s chodci nebo pouze samotní cyklisté.⁴

Mimo uvedené typy infrastruktury existují ostatní typy. **Infrastruktura** s cílem zajistit propojenost částí mimo město s obcemi a dalšími atraktivitami v regionu; řešení se nabízí v podobě komplexní sítě cyklotras s využitím lesních a polních cest mezi obcemi v regionu. Do tohoto typu infrastruktury patří: místní komunikace, lesní a polní cesty, přírodní stezky.

³ Materiály společnosti Besip [cit. 2013-08-20]. Dostupný z WWW: <<http://ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-silnice/integrovana-infrastruktura>>

⁴ Materiály společnosti Besip [cit. 2013-08-20]. Dostupný z WWW: <<http://ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-silnice/segregovana-infrastruktura>>

2.3 ZELENÁ TURISTIKA A ZELENÍ TURISTÉ⁵

Cykloturistika úzce souvisí s oblastí zelené turistiky. Z uvedeného se práce bude dále věnovat rozboru pojmu zelená turistika a zelení turisté. Jsou to turisté, kteří při cestování respektují určitá pravidla a nezatěžují příliš životní prostředí.

Požadavek na zodpovědné chování k životnímu prostředí dnes ovlivňuje cestovní ruch více než kdy předtím. Aby vyhověly požadavkům náročných turistů, bojují hotely a cestovní kanceláře o „zelené“ certifikáty, které garantují jejich ekologické chování. Z ekologie se tak postupně stává nejen dobrá věc, ale i dobrý byznys.

Ekoturistiku lze obecně charakterizovat jako cestování šetrné k přírodě, životnímu prostředí a místním kulturám. Kromě toho usiluje ekoturistika i o hlubší poznání světa, ve kterém žijeme, protože poznávání vede k pochopení a vzájemné toleranci⁶.

Ekoturista je uvědomělý cestovatel, jenž minimalizuje své dopady na životní prostředí výběrem vhodné dopravy, upřednostňováním certifikovaných výrobků a služeb a šetrným chováním v destinaci. Upřednostňuje lokální výrobky a služby, čímž zároveň podporuje místní komunitu. Nutno dodat, že ekoturismus lze provozovat jen v malých skupinách, tak aby nebylo poškozováno životní prostředí lokalit.

Pro dobrou orientaci turistů a uplatnění standardů turistických služeb oblasti ekoturistiky jsou využívány různé typy environmentálních značek. V Evropě je např. využíváno jednotné ekoznačení turistických služeb, které bylo zavedeno v roce 2003, u nás funguje od roku 2006. Jedná se o značku „Evropské květiny“, kterou má v současnosti více než dvě stovky ubytovacích zařízení na starém kontinentě. Nejvíce jich je v Itálii, Rakousku a Irsku. Vedle ekoznačení EU však existuje ještě řada národních programů pro udělování značek ekologicky šetrným výrobkům a službám. Při výběru zájezdů či služeb se vyplatí sledovat, zda poskytovatel patří mezi nositele příslušných státních certifikací. V českých podmínkách se k zásadám ekoturistiky hlásí např. CK

⁵ DROBNÁ, D., MORÁVKOVÁ, E. *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2010. ISBN 978-80-7373-079-6.

⁶ HESKOVÁ, M. a kolektiv *Cestovní ruch pro VOŠ a vysoké školy*. Praha: Fortuna 2011., ISBN 978-80-7373-107-6

Adventura, ekoznačku má také 9 českých ubytovatelů. Samostatné značení kvality a šetrnosti používají také zařízení venkovské turistiky⁷.

Přirozenou formou šetrného cestovního ruchu v českých podmínkách cestovního ruchu je venkovská turistika. V Česku je možné rozdělit venkovský cestovní ruch do dvou specifických forem. V prvním případě se jedná o u nás tradiční fenomén chataření a chalupaření, jež má na mnoha místech masovou podobu, druhá forma představuje jednorázové pobyty na venkově. Mezi lákadla venkovské turistiky pro turisty může patřit mj. možnost práce na farmě, zahradě či v sadu, vyjížďky na koních, ochutnávky domácí kuchyně, zážitek z lidové architektury, zachovalé přírody či folklóru, rybaření, cyklovýlety, pohoda a klid.⁸

V Česku působí od roku 1997 sdružení podnikatelů Svaz venkovské turistiky. Svou činností chce přispět k ekonomickému, kulturnímu a společenskému oživení venkova, obnově jeho tradic, údržbě krajiny i ke stabilizaci jeho osídlení.⁹

⁷ Materiály Evropské Unie [cit. 2012-10-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.kudyznudy.cz/Aktuality/Co-je--zelena--turistika--A-kdo-jsou--zeleni--turi.aspx>>

⁸ INDROVÁ, J. a kol. Cestovní ruch (základy). Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1252-5.

⁹ RYGLOVÁ, K., BURIAN, M., VAJČNEROVÁ, I., *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*, Nakladatel 2011. 196 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

3 PRODUKTY

3.1 CYKLOPRUDUKTY A CYKLOBALÍČKY

Z pohledu cestovního ruchu je nabídka dovolené s kolem či dokonce na kole od běžné nabídky odlišná. Nabídka ucelených služeb je v oblasti cestovního ruchu nazývána produkt. Pro přípravu produktů cestovního ruchu pro cyklisty, tzv. „cyklobaličků“ je třeba mít na paměti potřeby cyklistů, jejich kol, ale i mnohé aspekty, které nabídka dovolené s kolem či na něm zahrnuje. **Cyklobaličky** jsou jednou z možností, jak zvýšit počet turistů v regionu. Nejde přitom jen o samotnou infrastrukturu (cyklostezky), jako spíš o související vybavení a služby, které zpříjemní nebo dokonce umožní její využívání. Jde zejména o vybavení cyklostezek, ale i značených cyklotras, odpočívárny, informačními tabulemi s mapami či popisem okolních zajímavostí. Ubytovací, stravovací zařízení a turistické cíle nabízející služby s přihlédnutím ke specifickým potřebám cyklistů (vyprání, vhodné jídlo a nápoje, servis, uložení kol atp.) mají také možnost získat certifikaci „Cyklisté vítáni“, která uživatelům garantuje rozsah a kvalitu cyklistických služeb.

Přestože existuje velké množství map a propagačních materiálů, které mohou cyklisté využít jako informační zdroj pro přípravu trasy, či celé dovolené, jen velice málo z nich je specificky připraveno jako „cyklobaliček“. Měl by obsahovat materiál poskytující kompletní informace vč. služeb pro cykloturistiku v daném místě. Infocentra pak poskytují často jen základní informace, služby cykloprůvodců téměř chybí.

Aktivita měst a obcí podporující především pěší turistiku se zaměřují na propagaci kulturních a architektonických památek. Ve vztahu k segmentu cyklistů nejsou takto produkty v nabídce takto propracované. Cyklisté preferují jízdu přírodou a poznávání zajímavostí přírodních (přírodní památky), oceňují krásné výhledy do krajiny a cesty přírodou mimo zastavěné lokality. Propagace takového typu turistiky vyžaduje tedy aktivitu a koordinaci regionálních subjektů, případně mikroregionů a krajů.

Nabídky prezentující možnosti cyklistiky jsou často zaměřeny obecně, tj. na cyklisty jako takové, bez specifikace potřeb jednotlivých specifických skupin. Cyklisty je možné rozdělit podle následujících kritérií – podrobně subkalitola 3.2.

3.2 ROZDĚLENÍ CYKLISTŮ

PODLE ZPŮSOBU ORGANIZACE:

- individuálové,
- skupiny individuálů,
- zájezdy a další organizované skupiny.

PODLE TYPU A DÉLKY TRAS:

- rodiny s dětmi (kratší a bezpečné trasy, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch),
- „pohodoví“ cyklisté:
 - méně zdatní rekreační cyklisté, mají obavy z větší fyzické námahy, do této kategorie patří často i senioři (nenáročné kratší trasy, cca do 30km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch),
 - zdatnější rekreační cyklisté, (okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty),
- dálkoví cyklisté (trasy 50 - 100 km, převážně se drží páteřních tras, v cílových destinacích se zdrží zpravidla jen chvíli),
- bikeři, terénní cyklisté (preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu různé náročnosti),
- sportovně rekreační cyklisté (není na mysli skupina vrcholových sportovců, ale těch, kteří vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratony nebo silniční maratony).

PODLE ZNALOSTI MÍSTA:

- místní (znají i zkratky)
- přespolní (potřebují mapu, uvítají další informace)¹⁰

¹⁰ Cyklostrategie [cit. 2013-11-22]. Dostupné z WWW: <http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/obecne-informace/obecne>

Tabulka č. 1: Srovnání typů cyklistů dle požadavků a potřeb

Typ cyklistů	Náročnost terénu	Služby	Finanční bonita	Pomoc, podpora	Trasy, stezky
S dětmi	1	3	1-2	2-3	2-3
Pohodoví	1-2	1-2	2	2	1-2
Dálkoví	2	2-3	2-3	2-3	3
Bikeři	2-3	2-3	3	1	3

1 = malý, 2 = střední, 3 = největší

Zdroj: Cyklostrategie [cit. 2013-11-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/obecne-informace/obecne>>

VOLBA VHODNÉHO TYPU CYKLOBALÍČKU

Česká republika má z geografického hlediska různorodé zastoupení různých typů regionů, proto by se měly cyklobalíčky lišit dle charakteru krajiny a potenciálu jednotlivých regionů. Cyklistika u nás je stále převážně záležitostí domácího cestovního ruchu. V posledním období stále častěji k nám jezdí cykloturisté i ze zahraničí.

Při přípravě cyklobalíček je nutné si nejprve vybrat cílovou skupinu, z kterých připomeneme základní členění:

- rodiny s dětmi,
- běžní „pohodoví“ cyklisté,
- dálkoví cykloturisté,
- bikeři, terénní cyklisté,
- sportovní cyklisté.

Cyklobalíček bude prioritně určen jedné z uvedených skupin, jejím potřebám a požadavkům. Délka pobytu a množství cyklotras bude přizpůsobena potenciálu regionu, a to nejen z pohledu cyklistiky, ale také z pohledu potenciálu atraktivit v daném místě.

Přestože dosud neexistují přesná statistická čísla o tom, kolik lidí pro svou dovolenou v ČR využívá kola (prioritně, nebo jen doplňkově), lze odhadnout, že nejpočetnější skupinou u nás je segment tzv. cyklisté „pohodoví“. Stále se ale zvětšuje

skupina dálkových cyklistů a terénních cyklistů, kteří se přesouvají ze skupiny "pohodoví".¹¹

Z pozice tvůrce cyklobalíček, lze připravit cyklobalíčky jen pro segment individuálů popř. skupiny individuálů. Pro skupiny cyklistů, jejichž cesta je organizována cestovní kanceláří, je nutná spolupráce s místními subjekty zajišťujícími služby cestovního ruchu. Pro rozvoj nabídky cyklobalíček je možné využívat i podpory formou grantů regionálního charakteru.

POTŘEBY CYKLISTŮ

Shrnutí základních potřeb pro cykloturistiku z pohledu služeb a infrastruktury.

Služby

- infocentra,
- ubytování,
- stravování,
- mapy, propagační materiály,
- průvodce,
- půjčovny kol,
- servisy,
- úschova nebo odstavení a uzamčení kola,
- přeprava kol a zavazadel.

Infrastruktura

- dovybavení ubytovacích kapacit,
- dovybavení stravovacích kapacit,
- dovybavení turistických cílů,
- stojany (mj. k infocentrům), koloviště (parkoviště pro kola), úschovny kol,
- značené cyklotrasy,
- zpevněné cyklostezky,
- přírodní stezky,

¹¹ Cyklostrategie [cit. 2013-11-22]. Dostupné z WWW: <http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/obecne-informace/obecne>

- návaznost na jiná sportovní zařízení (koupaliště, hřiště),
- infotabule, odpočívárny¹².

Cyklobalíček zahrnuje zejména služby pro cyklisty, infrastruktura je nezbytná pro vytvoření trasy/okruhu jako základu cyklobalíčku.

CO MUSÍ CYKLOBALÍČEK OBSAHOVAT A PROČ:

charakteristiku nabízeného regionu a největší cykloturistická lákadla,
nabídku ubytovacích možností – ideálně v zařízeních s certifikací Cyklisté vítáni,

cyklistické služby – servisy, cykloprodejny, půjčovny kol, cyklobusy, cykloprůvodci atp.,

návrh tras a jejich charakteristiku – komu je trasa určena (skupina), náročnost (povrch tratě), délku, (profil), nejzajímavější místa na trase,

nabídku stravovacích možností na trase a blízko ní, vč. možností občerstvovacích zastávek – restaurace, bistra, studánky, pítka, odpočívárny,

„pikniková místa“, tj. místa pro občerstvovací zastávku se svačinou – odpočívárny, vyhlídky atp.,

seznam infocenter vč. jejich otevírací doby, popř. kontakty na organizace provozující či podporující rekreační cyklistiku v daném místě,

možnosti úschovy a přepravy kol a zavazadel,

kontakty pro případy nouze - na lékařskou pomoc, na policii,

kontakt na tvůrce cyklobalíčku,

datum vydání¹³

Cyklobalíček je produkt, který musí zahrnovat komplexní služby. Jeho základem vždy bude nabídka tras nebo okruhů ovšem s konkrétní specifikací, aby bylo hned zřejmé, které cílové skupině cyklistů bude tato nabídka určena. Podrobný rozpis tras a služeb na nich je nutností, další služby, jako ubytování či kontakty na informační centra jsou pak též povinnou součástí cyklobalíčku.

¹² Cyklostrategie [cit. 2013-11-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/>>

¹³ Cyklostrategie [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/>>

FORMY A PŘÍKLADY PRODUKTŮ

Tištěné

Víkend na kole (vydala Nadace Jihočeské cyklostezky)

Plzeň a okolí, cykloturistická mapa (RAMAP pro Magistrát města Plzně)

Na kole ze Spáleného Poříčí, víkendový cyklobalíček se třemi výlety ze Spáleného Poříčí (RAMAP a cykloRADKA)

Cyklobusem do Českého lesa, cyklobalíček 3 tras s využitím cyklobusu a možností přespaní v regionu (RAMAP a cykloRADKA)

Specialized - Hornovsacká Bike Tour (Valašsko – Horní Vsacko)

Elektronické

Regionální cykloportály s kompletními informacemi
(<http://www.plzenskonakole.cz>, <http://www.cyklo-jizni-morava.cz>,
<http://www.sedlcanskemnakole.cz>)

Cyklobalíčky na internetu

Pro zveřejňování a komunikaci je vhodné využít jak tištěné, tak elektronické verze. Tištěná forma pak může být kromě obvyklých míst (Turistická informační centra) také distribuována na cyklisticky frekventovaných místech. Obě formy se navíc mohou doplňovat, internetová může být průběžně aktualizována a může být připravena i v jazykových mutacích. Při vhodné propagaci je tak přístupnější zájemcům mimo region či v zahraničí.

TRASA PŘÍPADNĚ OKRUH JAKO ZÁKLAD CYKLOBALÍČKU

Každý cyklista ví, že ne vždy vyjde vše tak, jak by si člověk přál. Jsou okolnosti, které můžeme ovlivnit nebo jim předejít, aby se výlet povedl co nejlépe, je vhodné řídit se následujícími radami k přípravě trasy:

náročnější část trasy by měla být v její první polovině

kopec s kamenitou nebo jinak náročnou cestou by se měl sjíždět dolů, pro stoupání volit cesty s lepším povrchem

jsou-li na trase místa, kde fouká často protivítr, upozornit na ně, případně doporučit za větru změnit směr

upozornit na nebezpečná místa na trase

uvést možnosti zkrácení trasy (i vlakem) za špatného počasí či objížďky blátivých míst za mokra

trasy nabízené v rámci balíčku nelze plánovat nad mapou – je nutné je projet a zjistit reálný stav v terénu¹⁴

3.3 CYKLOTRASY A JEJICH ZNAČENÍ

Počátek značení cyklotras je od roku 1997, a to speciální aktivitou Klubu českých turistů. Od roku 2001 jsou pro značení cyklotras používány i speciální směrové dopravní značky zavedené od 31. ledna 2001 vyhláškou č. 30/2001 Sb. Oba tyto způsoby značení tvoří jeden celek, jehož metodickým garantem je z pověření ministerstev dopravy a vnitra Klub českých turistů. Cyklotrasy jsou rozděleny do čtyř tříd, přičemž počet číslic v označení trasy se rovná třídě, do níž je zařazena.

Zřizování a údržbu financují většinou kraje, někdy i obce a soukromé subjekty. Mimoto existují v mnoha oblastech i jiné způsoby značení cyklotras, které buď pocházejí z dřívější doby, nebo byly zřízeny subjekty, které nepovažovaly za nutné značení do celostátního systému začleňovat.

Zejména v obcích a oblastech s velkým významem dopravní a rekreační cyklistiky jsou cyklotrasy vedeny přednostně po stezkách pro cyklisty. Často však jsou vedeny i po vozovce jiných komunikací se slabším nebo vyloučeným motoristickým provozem nebo ve vyhrazeném jízdním pruhu. Běžné cyklotrasy by měly být vedeny jen po pozemních komunikacích s povrchem silniční kvality, zatímco cyklotrasy vedené i po nepevněných cestách v terénu se označují jako cykloturistické trasy.

Vedení cyklotras i cyklostezek vychází též z ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací a technických podmínek TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (přímot spojení, ucelenost a srozumitelnost sítě, atraktivita a bezpečnost). Technické podmínky TP 108 Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách (1. července

¹⁴ Materiály Klubu českých turistů [cit. 2013-11-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/obecne-informace/obecne>>

1999) jsou zastaralé a neobsahují řešení konkrétních typů situací, ale pouze dopravní značky, které byly již převzaty do vyhlášky č. 30/2001 Sb.





Kromě cyklistických tras vyznačených přímo v terénu vydávají různá zájmová sdružení, vydavatelé map atd. i popisy nevyznačených tras doporučených pro cyklisty.¹⁵

DOPRAVNÍ ZNAČENÍ CYKLOTRAS

Speciální směrové dopravní značky pro cyklotrasy byly zavedeny od 31. ledna 2001 vyhláškou č. 30/2001 Sb.

Ačkoliv podle Zákona o pozemních komunikacích by na silnicích a místních komunikacích měly být všechny trvalé svislé dopravní značky součástí pozemní komunikace a tedy patřit příslušné obci, kraji či státu, fakticky tyto směrovky zpravidla na základě dohody se státem a dalšími subjekty zřizuje a spravuje samostatně Klub českých turistů.

TURISTICKÉ ZNAČENÍ CYKLOTRAS

V některých oblastech jsou cyklotrasy IV., někdy i III. kategorie vyznačeny směrovkami a pásovým turistickým značením Klubu českých turistů. Od turistického značení pro pěší se cyklistická značka odlišuje tím, že krajní pásy jsou žluté a vnitřní pás může být červený , modrý , zelený  nebo bílý  a značka je větší (140 x 140 mm). Turistické směrovky pro cyklisty mají žlutý podklad.

V některých oblastech se pásové značení nevyužívá a všechny cykloturistické trasy jsou značeny dopravním značením.¹⁶

¹⁵ Materiály Klubu českých turistů [cit. 2013-08-23]. Dostupné z WWW: <http://www.kct.cz/cms>

¹⁶ Materiály Klub českých turistů [cit. 2013-08-23]. Dostupné z WWW: <http://www.kct.cz/>

4 BEZPEČNOST NA JÍZDNÍM KOLE

Pro cykloturistiku jako formy cestovního ruchu je nutné zdůraznit, že cykloturisté jako účastníci silničního provozu podléhají specifickým pravidlům, která musí znát a dodržovat. Jde o následujících deset pravidel bezpečnosti, dále je nutné dodržovat i standard výbavy kola.

4.1 PRAVIDLA BEZPEČNOSTI NA JÍZDNÍM KOLE

1. Stav kola a jeho výbava – odpovídající velikost kola, které je funkční a seřízené; důraz na brzdy a reflexní prvky, odrazky, světla, přilba (do 18 let povinná výbava cyklisty)
2. Vidět a být viděn – reflexní prvky, osvětlení vpředu i vzadu
3. Žádný alkohol ani omamné látky – požití alkoholu či omamných látek je trestné, stejný trest jako na řidiče motorového vozidla
4. Výběr trasy – bezpečnější je vyhnout se vytíženým komunikacím, je dobré mít na paměti, že chodník je pouze pro chodce případně pro cyklisty do 10 let, pro cyklisty jsou cyklopruhy, koridory a stezky
5. Ohleduplnost, předvídavost – předvídat situaci, která může nastat a přizpůsobit tomu jízdou, brát ohledy na druhé
6. Komunikace s okolím – dát znamení paží o změně směru jízdy, obzvláště pak velké opatrnosti při odbočování vlevo; sledovat stav vozovky (koleje, příčné prahy, kanály, obrubníky, výmoly); používání všech smyslů (vyvarovat se hlasité hudbě, telefonování, sms)
7. Pravý okraj a rozestupy – dodržovat bezpečné odstupy od překážek, jízda na kole vždy po pravém okraji vozovky, menší skupina jede za sebou s rozestupy, větší skupina se rozdělí na menší a také jedou po skupinách za sebou s rozstupem
8. Mrtvé úhly – rozměrnější vozidlo má ve zpětných zrcátkách mrtvé body, tj. řidič nevidí vše, co je vedle vozidla nebo za vozidlem
9. Zamykání kola – vždy na viditelném místě, současně zamknout rám a přední kolo, protože zadní kolo je hůře demontovatelné

10. Zranění – pokud dojde ke zranění nebo je podezření na zranění volejte Policii
ČR tel.: 158, záchranou služby tel.: 155¹⁷

4.2 VÝBAVA JÍZDNÍHO KOLA

Společnost Besip na svých webových stránkách uvádí následující technické podmínky pro provozování jízdního kola.

- dvě na sobě nezávislé brzdy s postupným ovládním brzdového účinku
- konce řídítek musí být zaslepeny
- zadní odrazky červené bary a zadní červená svítilna
- přední odrazky mají bílou barvu
- odrazky oranžové barvy jsou na obou stranách pedálů (šlapkách)
- oranžové odrazky na předním i zadním kole z obou stran na paprscích¹⁸

¹⁷ Materiály společnosti BESIP [cit. 2013-09-02]. Dostupné z WWW:
<<http://ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecne-jizdni-kolo/povinna-vybava-jizdniho-kola>>

¹⁸ Materiály společnosti BESIP [cit. 2013-11-10]. Dostupné z WWW:
<<http://ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecne-jizdni-kolo/povinna-vybava-jizdniho-kola>>

5 KONCEPCE CYKLOTURISTIKY A VEŘEJNÁ PODPORA - HLAVNÍ CYKLOTRASY

V následující kapitole se zaměřím na aktivistické hnutí, které svou činností podporuje cyklostezky a snaží se zlepšovat okolí cyklotras. Dále bude zmíněna Státní koncepce, veřejná podpora pod záštitou obcí, měst a krajů, které se podílejí na financování cyklotras.

5.1 AKTIVISTICKÉ HNUTÍ

Mezi významné průkopníky budování cyklistických stezek a cyklistických tras v Česku patřilo od svého vzniku v roce 1997 občanské **sdružení Oživení**. Mezi jeho významné protagonisty patřil například jeho předseda Petr Štěpánek, který se v roce 2006 stal členem Rady hlavního města Prahy, a Jan Bouchal. Po tragické smrti Jana Bouchala (12. 1. 2006), který od prosince 2005 byl předsedou sdružení, činnost sdružení v oblasti cyklistiky byla utlumena, ale v redukované míře pokračuje, ve spolupráci s obcemi i státními úřady.

27. ledna 2000 vyhlásilo Oživení společně se starosty povltavských obcí **Zelený koridor Vltava – Greenway Vltava**, který se měl stát součástí cyklistické trasy Praha – Drážďany - s dokončením v roce 2002. Mezi projekty sdružení Oživení v rámci Bohemian Greenways patří:

- Greenway Botič (Praha), projekt zahájen roku 1999. Každoročně Oživení pořádá dobrovolnický úklid okolí cyklotrasy.
- Greenway Labe
- Greenway Vltava, z Prahy na sever
- Greenway Litavka, Příbramsko
- Greenway Praha, propagace koncepčního řešení cyklotras, spolupráce s komisí Rady HMP
- Greenway Železná opona (v letech 2004–2005 bylo vyznačeno turistické cyklistické značení pro horská kola v úseku cca 200 km na trase Aš – Domažlice)

Na rozvoji cyklotras se významným způsobem podílí i Klub českých turistů. Vzhledem k tomu, že cyklisté více utrácejí než pěší turisté, je budování cyklostezek a cyklotras atraktivní i pro obce, podnikatele a jejich sdružení.¹⁹

5.2 STÁTNÍ KONCEPCE A VEŘEJNÁ PODPORA

Marketingová koncepce Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky byla schválena usnesením vlády č. 678 z roku 2004. Koncepci zpracovává sekce pěší a cyklistické dopravy Centra dopravního výzkumu.

Číslování cyklotras koordinuje a evidenci vede z pověření ministerstev dopravy a vnitra Klub českých turistů (KČT). K 1. 1. 2003 v České republice Klub českých turistů evidoval 19 024 km vyznačených tras, z nichž 16 232 km bylo značeno dopravními značkami a 2 792 km pásovými značkami. Za cílový stav je považována síť v délce 35 000–40 000 km. K 1. 1. 2005 bylo evidováno 25 621 km cyklotras.

Cyklistické trasy jsou rozděleny do čtyř tříd, třídě odpovídá počet cifer v číselném označení trasy (např. 1, 47, 471, 0028). Rozlišujeme třídy:

- třída (mezinárodní dálkové) – trasy mezinárodní úrovně propojující velká města v Evropě
- třídy (dálkové) – trasy nadregionálního významu
- třída (regionální) – propojení regionálních cílů
- třída (místní) – lokální propojení

Zákony speciálně neřeší, jak financovat značení cyklistických tras. Podle zkušeností KČT z let 1998–2002 na obnovu 1 km značené trasy je nutné vynaložit asi 200 až 300,- Kč za rok. V roce 2003 příspěvek pro KČT na údržbu značených tras z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj ČR 7 miliónů korun ročně byl používán jen na údržbu značení pěších a lyžařských tras. Financování údržby značení cyklistických tras je zejména záležitostí krajů.²⁰

¹⁹ Materiály občanského sdružení Oživení [cit. 2012-05-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.oziveni.cz/>>

²⁰ Materiály Klubu český turista [cit. 2013-06-25]. Dostupné z WWW: <www.kct.cz/>

5.3 HLAVNÍ CYKLOTRASY ČESKÉ REPUBLIKY A NA ČESKOBUDĚJOVICKU

V další části bakalářské práce bude uveden přehled hlavních existujících cyklotras značených v České republice a dále v regionu Českobudějovicka. Trasy v regionu Českých Budějovicích budou podrobněji popsány s ohledem na místa, kde jsou trasy vyznačeny, a bude uveden celkový počet kilometrů každé trasy.

5.3.1 HLAVNÍ CYKLOTRASY ČESKÉ REPUBLIKY

- Praha – Brno
- Praha - České Budějovice, směr Linec
- Praha – Ústí nad Labem – směr Berlín
- Praha - Plzeň - Bavorsko
- Brno – směr Vídeň
- z Olomouce na jih, směr Bratislava
- Brno – Olomouc – Ostrava – směr Varšava
- z Olomouce na sever směrem do Polska²¹

5.3.2 TRASY NA ČESKOBUDĚJOVICKU

TRASA Č. 1

Týn nad Vltavou – Temelín – Sedlec – Malešice – Kočín – Zvěrkovice – Týn nad Vltavou = 25 km

Cyklotrasa vede po vesničkách v okolí Týna nad Vltavou, která je lokalizovaná v krajinné dominantě kontroverzního gigantického díla - jaderné elektrárny Temelín. V rámci absolvování cyklotrasy je možné upozornit na skutečnost, že v důsledku realizace elektrárny byly zrušeny vsi Křtěnov, Březí, Temelínec, Knín a Podhájí. Pro cykloturisty lze doporučit i Návštěvnické centrum elektrárny, ve kterém se lze seznámit s fungováním elektrárny a dalšími technickými informacemi o výrobě elektřiny z jaderné energie.

²¹ Cykloatlas Česká republika – Autoatlas s cyklotrasami. Praha: Žaket – kartografické vydavatelství. 2006. 68 s. ISBN 80-7233-218-X.

Z hlediska specifické infrastruktury pro cykloturisty uvedený okruh – trasa v podstatě nenabízí specifická zařízení přímo pro uvedenou skupinu cykloturistů.

TRASA Č. 2

Hluboká nad Vltavou – Chlumec – Nová Ves – Kočín – Dříteň – Nákří – Olešník – Zahájí – Munice – Hluboká nad Vltavou = 35 km

První vyjíždka z Hluboké nad Vltavou Vás zavede do rovin severně od tohoto místa položených, četnými stavitelskými díly minulosti. Která to jsou?

Lidové zemědělské usedlosti se špýchary a novorománské kaple v Chlumci, výklenková kaplička Nejsvětější Trojice a zemědělské usedlosti v Nové Vsi, novogotická návesní kaple a statek se špýcharem v Kočíně, barokní zámek s hospodářskými budovami, centrální barokní kostel sv. Dismase a kovárna z roku 1855 ve Dříteň, jednolodní gotický kostel sv. Petra a Pavla, lidové zemědělské usedlosti s bohatě zdobeným štítem, polygonální stodola a přízemní sýpka v Nákří, domy s blatskými štíty v severní části návsi a čtvercová návesní kaple se zvoničkou v Olešníku.

Východně od obce Zahájí byla svedena dne 22. 5. 1742 jedna z bitev o rakouské dědictví. Bitva skončila vítězstvím Francouzů, kteří obec vypálili. Památkou na tento vojenský střet je valové opevnění v lese Řídká blana, částečně narušené těžbou kaolínu. Dalšími zajímavostmi obce jsou kostel Zvěstování Panny Marie a lidová zemědělská usedlost z roku 1881

TRASA Č. 3

Hluboká nad Vltavou – Munice – Zliv – Mydlovary – Zbudov – Sedlec – Pištín – Češnovice – Dasný – Hluboká nad Vltavou = 40 km

Pověstné roviny Jižních Čech je možné využít i okružní cyklotrasou přes Mydlovary. Zajímavostí u Mydlovar jsou ložiska lignitu, která začali využívat už Schwarzenberkové v roce 1860. Po trase se ve vesničkách nachází spousta zemědělských usedlostí s jihočeskou architekturou.

Na památkovou zónu lze narazit v obci Zbudov, kde jsou k vidění selské usedlosti Blatského typu z 19. století.

Dle mého názoru je tato trasa svou délkou časově náročnější a příhodnější spíše pro zkušenější cyklisty.

TRASA Č. 4

Hluboká nad Vltavou – Zámostí - Křesín – Dobřejuvice – Hosín - Těšín – Hrdějovice – Opatovice – Hluboká nad Vltavou = 27 km

Na začátku trasy se po mostě přejíždí Vltava, proto tedy nejspíše vesnička s názvem Zámostí. Zámostí má ve svém okolí několik památkově chráněných kamenných mostů. Po této trase jsou k vidění církevní i lidové stavitelské pamětihodnosti.

Trasa není zcela po rovinách, takže je lepší počítat s menší zátěží. Tedy není vhodná pro nejmenší cyklisty.

TRASA Č. 5

České Budějovice – Haklovy Dvory – Žabovřesky – Čakov – Čakovec – Kvítkovice – Habří – Lipí – Kaliště u Lipí – Branišov – České Budějovice = 41 km

Trasa směřuje východním směrem vesničkami, kolem rybníků, podél Chráněné krajinné oblasti Blanský les. Na trase jsou k vidění stavební památky minulosti tj. zemědělské usedlosti, výklenkové kaple, barokní dvůr a mnoho dalšího. Trasa v lese nabízí podívanou na mohyly z doby železné ve vesničce Čakovec. Kvítkovice charakterizují novogotický kostelík z roku 1902, výklenková kaplička z roku 1730, lidové selské usedlosti a přízemní kovárna s letopočtem 1823. Další vesnička Habří je rodištěm sochaře a keramika Vítězslava Eibla. Malebné jádro vesnice dotvářejí kaple z roku 1867 s novorománským rustikálním dekorem a usedlosti s velkým špýcharem a kamennou ohradní zdí do návsi. Cenné lidové zemědělské usedlosti a kapli naleznete i v obcích Lipí a Branišov.

Tato cyklotrasa je svou délkou určena pro zkušenější cyklisty kvůli své délce. Terén není náročný.²²

5.3.3 ZAJÍMAVÁ MÍSTA CYKLOTRAS NA ČESKOBUDĚJOVICKU

Na Českobudějovicku jde o následující možnosti, které může cykloturista při realizaci cyklotras využít. U některých nabízených atraktivit může být problém se

²² DANĚK, A., GALET, J., Dovolena *autem, pěšky, na kole 1.* Jižní Čechy Ostrava: MIRAGO 2002. 68 s. ISBN 80-86617-00-9.

zabezpečením kol cykloturistů. Památkové objekty a turistické cíle stále nenabízejí specifické služby orientované na cykloturisty.

LOVECKÝ ZÁMEK OHRADA

Na jižním břehu Munického rybníka o rozloze 118 ha byl počátkem 18. století postaven podle plánů pražského stavitele Pavla I. Bayera barokní lovecký zámek Ohrada.

Tento zámek nebyl nikdy trvale obýván, pobývali zde hosté pouze v době honů. Velký sál hlavní budovy zdobí štuky Francesca Carrobia z roku 1713 a zajímavá je i nástropní freska tohoto sálu, představující bohyni lovu Dianu, kterou v roce 1715 vytvořil Jiří Werle.

V zámku je umístěno lesnické, myslivecké a rybářské muzeum. Jsou zde k vidění sbírky loveckých trofejí a loveckých zbraní a sbírkami lesnickými rybářskými. Muzeum je možné navštívit denně od dubna do října. Před zámkem zřídili menší zoologickou zahradu s převážně naší zvěří. Na zámku se konají různé výstavy a v letní sezoně i koncerty. V areálu je otevřeno občerstvení a prodej suvenýrů.²³ Pro potřeby cykloturistů má zámek k dispozici stojany na kola, kde si svá kola můžou zamknout.

BEZDREV

Necelé dva kilometry od barokního loveckého zámku Ohrada se rozkládá druhý největší rybník v naší zemi Bezdrev o rozloze 420 ha. Tento rybník byl založen koncem 15. století, kdy hlubocké panství držel mocný šlechtic Vilém z Pernštejna. Rybník při délce okolo 7 km má velmi rozmanité okolí, převážně je však obklopen lesy a blaty. Dno Bezdrevu je písčité a v jeho východní části bylo zřízeno koupaliště. Na rybníce lze provozovat vodní sporty nejvíce hlavně jachting a windsurfing. Na břehu rybníku se nachází kemp s restaurací, kde je možné trávit prodloužený víkend nebo dovolenou. Důležitou součástí jsou stojany na kola, které je možné bezplatně využít nebo za poplatek přímo úschovnu kol.²⁴

²³ DANĚK, A., GALET, J., *Dovolená autem, pěšky, na kole 1. Jižní Čechy*. Ostrava: MIRAGO, 2002. 76 s. ISBN 80-86617-00-9.

²⁴ DANĚK, A., GALET, J., *Dovolená autem, pěšky, na kole 1. Jižní Čechy*. Ostrava: MIRAGO, 2002. 76 s. ISBN 80-86617-00-9.

ČESKÉ BUDĚJOVICE

Největší město jižních Čech, leží na jihovýchodním okraji Českobudějovické pánve, která byla díky své výhodné poloze na důležité obchodní stezce osídlena již před mnoha staletími. Jeho středověký půdorys je dodnes zachován v původní podobě a tvoří jej síť pravoúhle se protínajících ulic se čtvercovým náměstím, jedním z největších v Evropě. Kromě Náměstí Přemysla Otakara II. je důležitou dominantou také katedrální chrám sv. Mikuláše, Černá věž, barokní radnice, Samsonova kašna, Dominikánský klášter na Piaristickém náměstí a pověstné Masné krámy. V jihočeské metropoli a v jejím širokém okolí je spousta zajímavých míst. V centru Českých Budějovic se velmi často objevují stojany na kola, které lze využít.

Stojany na kola se sice v městě nacházejí, ale podle zprávy „Mapa trestných činů“ je nejvíce krádeží kol v Českých Budějovicích. Přestože jsou České Budějovice a okolí vhodné pro cykloturistiku a dopravu na kolech, není uvedené konstatování dobrou zprávou pro další rozvoj cykloturistiky. (Mladá Fronta Dnes z 5. 12. 2013).

6 MARKETINGOVÝ VÝZKUM²⁵

6.1 PROJEKT VÝZKUMU

Marketingový výzkum je praktickou částí mé bakalářské práce.

Výzkumnou otázkou, dotazníkového výzkumu, bylo zjištění profilu cyklistů vybraných cyklotras, jejich preference z hlediska typu cyklostezek, získání informací o spokojenosti či nespokojenosti cyklistů s kvalitou cyklostezek a služeb pro cykloturisty.

Dotazníkové šetření bylo realizováno na přelomu září a října 2012 ve dvou fázích. Fáze předvýzkumu měla ověřit, zda jsou kladené otázky srozumitelné, poté následoval vlastní výzkum. Dotazník měl tištěnou formu a pro dotazování byli zvoleni respondenti na cyklostezce v okolí Hluboké nad Vltavou.

Struktura otázek v dotazníku sledovala odpověď na výzkumnou otázku. V úvodu dotazníku byl zjišťován segment uživatelů jízdních kol, popř. návštěvníků cyklostezek. To znamená, že dotazování budou odpovídat na otázky týkající se jejich pohlaví, věku a ekonomické aktivity. V dalších otázkách respondenti odpovídají na otázky ohledně užívání jízdního kola (např. zda jízdní kolo užívají, za jakým účelem, jak často apod.), dále budou následovat odpovědi na otázky, které se týkají využívání cyklotras, a otázky týkající se spokojenosti s cyklotrasami v České republice.

V příloze bakalářské práce je celé znění dotazníku. V přílohách je také přiložen jeden nascanovaný vyplněný dotazník. Získané údaje zpracuji pomocí programu Microsoft Excel do tabulek a grafů pro větší přehlednost.

Dotazníkové šetření probíhalo o víkendu 6. a 7. října 2012 na odpočinkových místech na trase kolem Hluboké nad Vltavou (Hluboká nad Vltavou – Zámostí – Dobřejšovice – Hrdějovice – Opatovice – Hluboká nad Vltavou).

Výběr respondentů byl náhodným způsobem, do hodnocení byly zařazeny pouze kompletně vyplněné dotazníky.²⁶

6.2 VÝSLEDKY MARKETINGOVÉHO VÝZKUMU - DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Dotazník se skládá z jedenácti jednoduchých otázek. Dotazování u každé otázky měli na výběr z více možností.

²⁵ FORET, M. Marketingový průzkum. Brno: BizBooks, 2012. ISBN 978-80-265-0038-4.

²⁶ KOZEL, R., Moderní metody a techniky marketingového výzkumu. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3527-6.

Všichni oslovení lidé byli ochotni spolupracovat. Dotazník vyplnilo celkem 56 respondentů. Z celkového počtu dotazovaných bylo 26 lidí osloveno na cyklotrase, zbylých 30 respondentů pochází z okruhu přátel a známých orientovaných na cykloturistiku. Větší část dotazovaných tvořily ženy (64,29 %). Údaje o pohlaví dotazovaných jsou uvedeny v tabulce.

Tabulka č. 2: Pohlaví respondentů

Odpověď	Počet	V procentech
žena	36	64,29
muž	20	35,71

Zdroj: vlastní výzkum

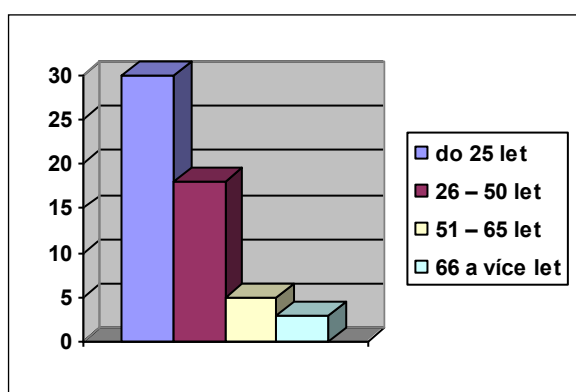
Dotazovaní museli také vyplnit svůj věk. Jak je patrné z tabulky, nejvíce dotazovaných tvořili mladí lidé ve věku do 25 let (53,57 %). Počty respondentů v ostatních věkových skupinách jsou opět uvedeny v tabulce.

Tabulka č. 3: Věk respondentů

Odpověď	Počet	V procentech
do 25 let	30	53,57
26 – 50 let	18	32,14
51 – 65 let	5	8,93
66 let a více	3	5,36

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 1: Věk respondentů



Zdroj: vlastní výzkum

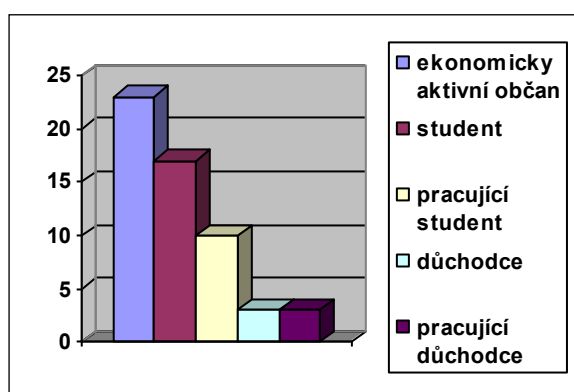
Když jsem se zaměřila na ekonomickou aktivitu dotazovaných, zjistila jsem, že největší část dotazovaných tvoří **ekonomicky aktivní občané** (41,07 %). Další hojně zastoupenou skupinou jsou studenti (30,36 %). Nejméně zastoupenou skupinou ve skupině dotazovaných cyklistů jsou senioři a pracující důchodci. Tyto dvě skupiny mají v našem šetření stejné zastoupení, a to 5,36 %. Pro přesnější přehled ekonomické aktivity dotazovaných přidávám opět tabulku a graf č. 4.

Tabulka č. 4: Ekonomická aktivita

Odpověď	Počet	V procentech
ekonomicky aktivní občan	23	41,07
student	17	30,36
pracující student	10	17,86
důchodce	3	5,36
pracující důchodce	3	5,36

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 2: Ekonomická aktivita



Zdroj: vlastní výzkum

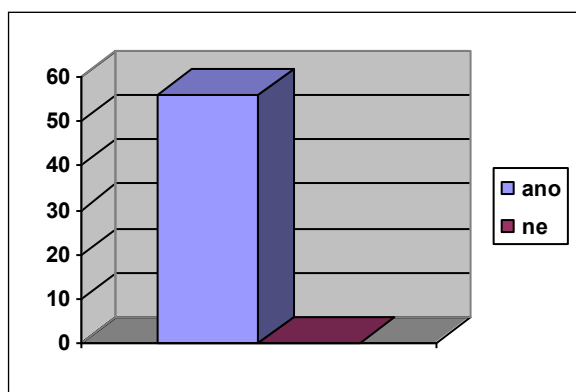
V samotné analýze se zaměříme na jednotlivé otázky. Na první otázku („Využíváte jízdní kolo?“) odpověděli všichni dotazovaní shodně. Všichni zakroužkovali odpověď „ano“.

Tabulka č. 5: Využíváte jízdní kolo?

Odpověď	Počet	V procentech
ano	56	100
ne	0	0

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 3: Využíváte jízdní kolo?



Zdroj: vlastní výzkum

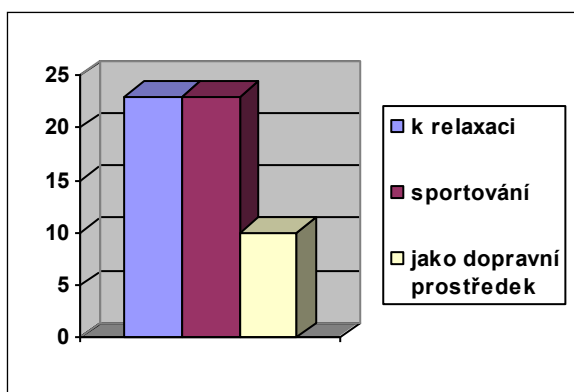
Když jsem se zaměřila na odpovědi na druhou otázku („Pokud ano, za jakým účelem?“), došla jsem k závěru, že jízdní kolo využívají lidé spíše ke sportování a k relaxaci. Pouze deset respondentů uvedlo, že využívají jízdní kolo jako dopravní prostředek. Myslím si, že využívání jízdního kola jako dopravního prostředku je velice výhodné. Nejen, že si člověk udržuje kondici, ale navíc se dopraví na místo určení v podstatě zdarma a ze společenského hlediska šetří životní prostředí.

Tabulka č. 6: Pokud ano, za jakým účelem?

Odpověď	Počet	V procentech
k relaxaci	23	41,07
sportování	23	41,07
jako dopravní prostředek	10	17,86

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 4: Pokud ano, za jakým účelem?



Zdroj: vlastní výzkum

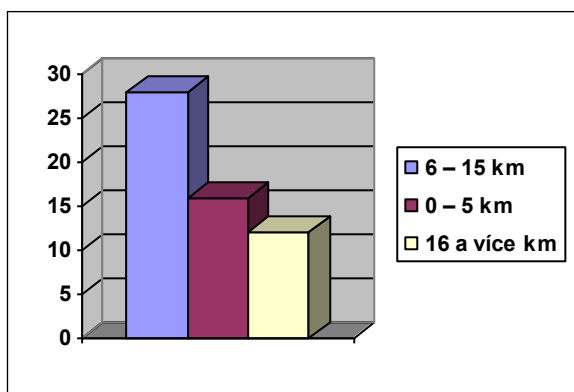
Přesně polovina dotazovaných jezdí na kole středně dlouhé trasy (6 - 15 km). To vyplývá z odpovědí na třetí otázku („Jak dlouhé trasy na kole jezdíte?“), v níž měli dotazovaní na výběr ze tří odpovědí.

Tabulka č. 7: Jak dlouhé trasy na kole jezdíte?

Odpověď	Počet	V procentech
0 – 5 km	16	28,57
6 – 15 km	28	50
16 a více km	12	21,43

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 5: Jak dlouhé trasy na kole jezdíte?



Zdroj: vlastní výzkum

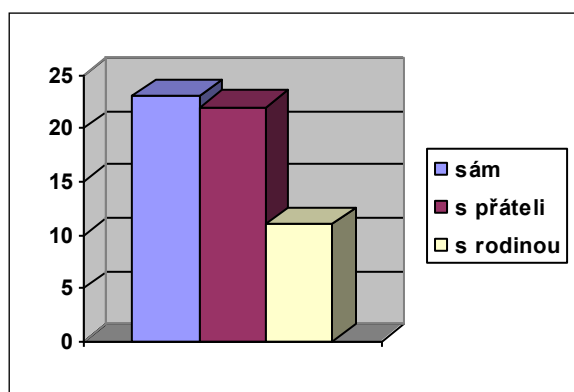
Cyklisté nejraději jezdí sami nebo s přáteli, jak vyplývá z odpovědí na čtvrtou otázku. Sami pravděpodobně jezdí proto, že nemusí přizpůsobovat své tempo tempu ostatních. Někteří nejraději vyrazí na cyklovýlet se svými přáteli, důvodem může být např. společná dovolená apod. Nejméně lidí upřednostňuje projížďku s rodinnými příslušníky (19,64 %).

Tabulka č. 8: Nejraději jezdíte:

Odpověď	Počet	V procentech
sám	23	41,07
s přáteli	22	39,29
s rodinou	11	19,64

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 6: Nejraději jezdíte:



Zdroj: vlastní výzkum

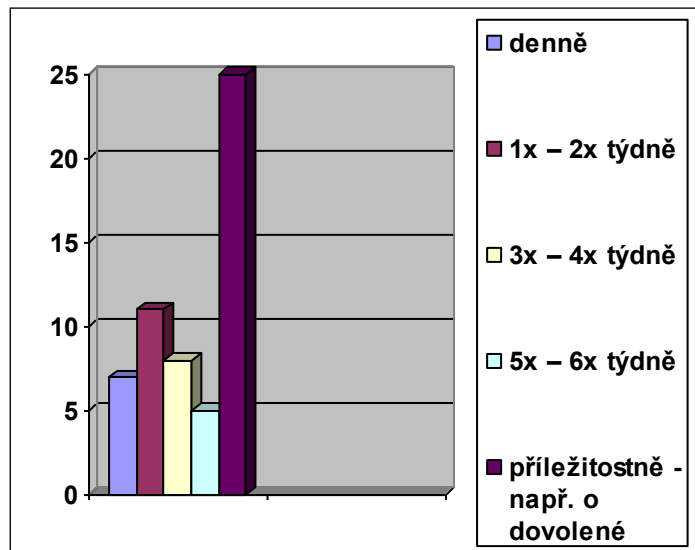
Z odpovědí na pátou otázku („Jak často využíváte možnosti projížďky na jízdním kole?“) lze vyčíst, že lidé využívají jízdy na kole spíše tehdy, když mají čas. Dvacet pět dotazovaných odpovědělo, že na jízdním kole jezdí příležitostně - např. o dovolené. Pouze 12,5 % respondentů se věnuje jízdě na kole denně.

Tabulka č. 9: Jak často využíváte možnosti projížďky na jízdním kole?

Odpověď	Počet	V procentech
Denně	7	12,5
1x – 2x týdně	11	19,64
3x – 4x týdně	8	14,29
5x – 6x týdně	5	8,93
příležitostně - např. o dovolené	25	44,64

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 7: Jak často využíváte možnosti projížďky na jízdním kole?



Zdroj: vlastní výzkum

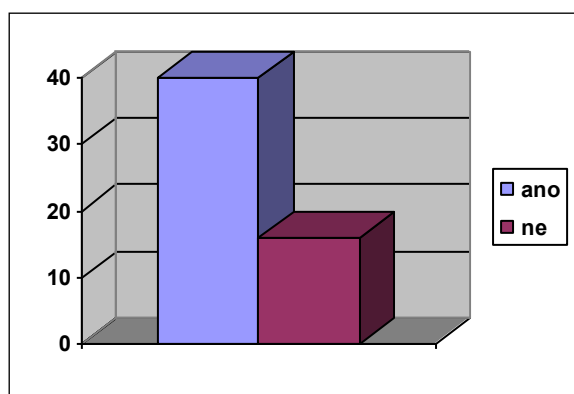
Na šestou otázku („Využíváte cyklotrasy?“) odpověděla větší část dotazovaných (71,43 %), že cyklotrasy využívá, čili uvedli odpověď „ano“. Možným vysvětlením toho, proč cyklisté cyklotrasy využívají, může být to, že cyklostezky jsou bezpečnější než silnice, kde kolem cyklistů projíždí velké množství automobilů, a to osobních i nákladních. Cyklotrasy navíc vedou přírodou, takže cyklisté mohou obdivovat krásy okolní krajiny.

Tabulka č. 10: Využíváte cyklotrasy?

Odpověď	Počet	V procentech
ano	40	71,43
ne	16	28,57

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 8: Využíváte cyklotrasy?



Zdroj: vlastní výzkum

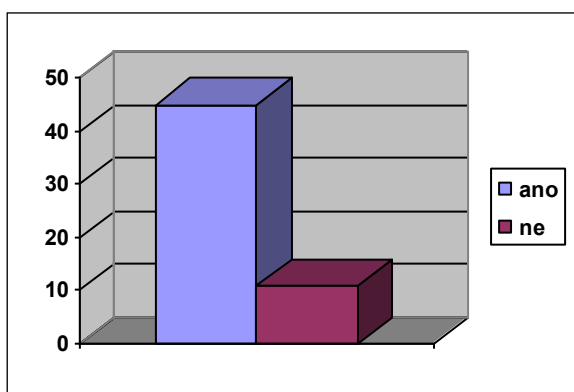
Další otázkou, na kterou dotazovaní odpovídali, byla otázka „Myslíte si, že je potřeba cyklotrasy rozšiřovat?“. Více než 80 % dotazovaných uvedlo, že cyklotrasy je potřeba rozšiřovat. Dotazovaní se domnívají, že v České republice je málo cyklotras. Navíc cyklostezky zaznamenávají v období letních prázdnin či víkendů vyšší hustotu cyklistů. Myslí si, že je potřeba cyklotrasami spojovat něčím zajímavá místa.

Tabulka č. 11: Myslíte si, že je potřeba cyklotrasy rozšiřovat?

Odpověď	Počet	V procentech
ano	45	80,36
ne	11	19,64

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 9: Myslíte si, že je potřeba cyklotrasy rozšiřovat?



Zdroj: vlastní výzkum

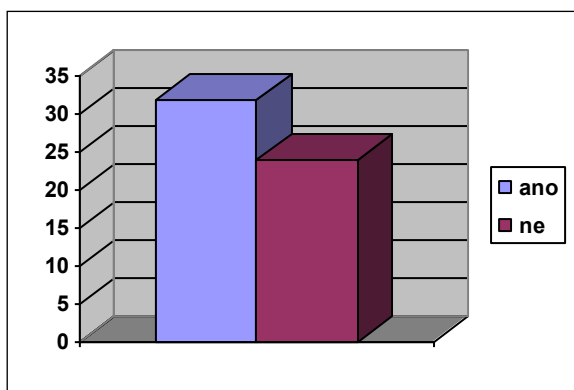
Na osmou otázku („Myslíte si, že je na cyklotrasách dostatek odpočinkových míst?“) odpověděla víc než polovina dotazovaných (57,14 %), že si myslí, že je na cyklotrasách dostatek odpočinkových míst. Na odpočinkových místech se většinou nachází dřevěné stoly, lavičky, odpadkové koše, na některých místech je dokonce celé místo nebo část odpočinkového místa dokonce pod střechou.

Tabulka č. 12: Myslíte si, že je na cyklotrasách dostatek odpočinkových míst?

Odpověď	Počet	V procentech
ano	32	57,14
ne	24	42,86

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 10: Myslíte si, že je na cyklotrasách dostatek odpočinkových míst?



Zdroj: vlastní výzkum

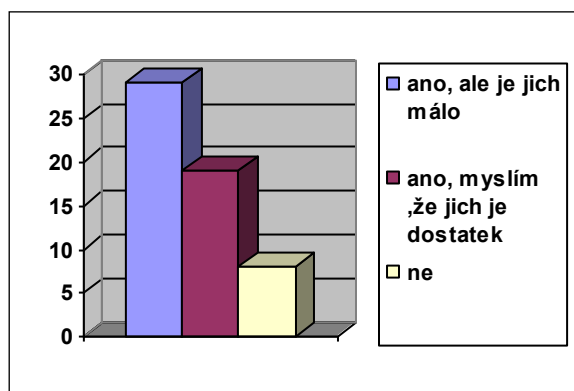
Většině respondentů se líbí, že jsou na cyklotrasách „stánky s občerstvením“. To vyplývá i z odpovědí na devátou otázku („Líbí se Vám, že jsou na cyklotrasách „stánky s občerstvením“?“). Více než polovina dotazovaných se domnívá, že „stánků s občerstvením“ je málo a jejich počet na cyklotrasách by tedy měl být vyšší. Vystává tu ale otázka, zda je někdo ochotný provozovat takový stánek, protože cyklotrasy se nedají využívat po celý rok. Pokud by ovšem z cyklotrasy na zimu vznikla například trasa pro běžkaře, provozovatel stánku by se uživil celoročně.

Tabulka č. 13: Líbí se Vám, že jsou na cyklotrasách „stánky s občerstvením“?

Odpověď	Počet	V procentech
ano, myslím, že jich je dostatek	19	33,93
ano, ale je jich málo	29	51,79
Ne	8	14,29

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 11: Líbí se Vám, že jsou na cyklotrasách „stánky s občerstvením“?



Zdroj: vlastní výzkum

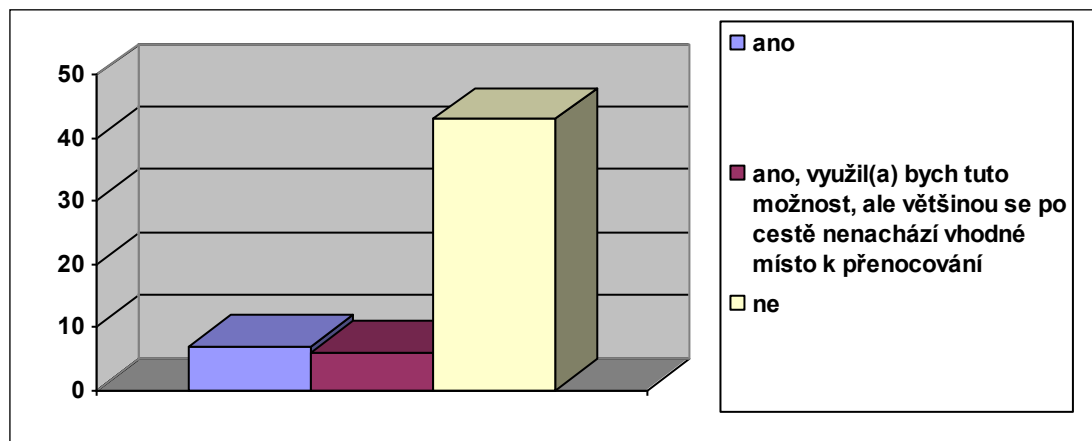
Z odpovědí na otázku č. 10 („Využíváte při cyklovýletu možnost přenocování?“) vyplývá, že více než tři čtvrtiny dotazovaných (76,79 %) nevyužívají při cyklovýletu možnost přenocování. Jezdí pouze na jednodenní cyklovýlety. Možnosti přenocování by využili především cyklisté, kteří jedou na několikadenní cyklovýlet a nechtějí se vracet na jedno místo kvůli přenocování.

Tabulka č. 14: Využíváte při cyklovýletu možnost přenocování?

Odpověď	Počet	V procentech
Ano	7	12,5
ano, využil (a) bych tuto možnost, ale většinou se po cestě nenachází vhodné místo k přenocování	6	10,71
Ne	43	76,79

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 12: Využíváte při cyklovýletu možnost přenocování?



Zdroj: vlastní výzkum

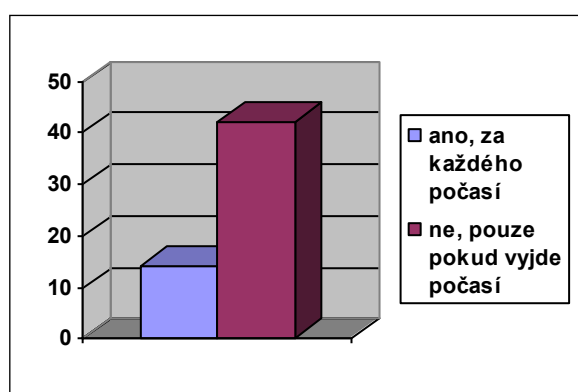
Poslední, jedenáctou, otázkou dotazníku, byl dotaz, zda respondenti jezdí na jízdním kole za každého počasí. Cykloturistika je totiž velmi závislá na počasí. Přesně tři čtvrtiny dotazovaných odpověděly, že jezdí pouze v případě, že je pěkné počasí. Jedné čtvrtině dotazovaných nevadí ani počasí horší - např. déšť, mráz apod. K takovým nadšencům patří především vrcholoví sportovci, kteří mají jízdu na kole za každého počasí v rámci svého tréninkového programu.

Tabulka č. 15: Cykloturistika je velmi závislá na počasí. Jezdíte za každého počasí?

Odpověď	Počet	V procentech
ano, za každého počasí	14	25 %
ne, pouze pokud vyjde počasí	42	75 %

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 13: Cykloturistika je velmi závislá na počasí. Jezdíte za každého počasí?



Zdroj: vlastní výzkum

6.3 ZÁVĚR

Výzkumnou otázkou dotazníkového výzkumu bylo zjištění profilu – segmentu cyklistů vybraných cyklotras, jejich preference z hlediska typu cyklostezek, získání informací o spokojenosti či nespokojenosti cyklistů s kvalitou cyklostezek a služeb pro cykloturisty. Z odpovědí respondentů byly získány následující informace.

Profil cyklistů

Ekonomicky aktivní žena ve věku do 25 let, která kolo využívá jak ke sportu, tak k odpočinku. Nejčastěji si vybírá trasu dlouhou 6 – 15 km, kterou jede sama, tedy bez rodiny či přátel. Na kole nejezdí pravidelně, spíše příležitostně za hezkého počasí. Využívá cyklotras a myslí si, že je potřeba cyklotrasy rozšiřovat. Není nutné při rozšiřování klást důraz na přenocování, protože to profilovaná cyklistka nevyužívá. Nemusí být kladen důraz ani na odpočinková místa, protože se profilovaná cyklistka

domnívá, že jich je dostatek. Rozvoj „stánků“ s občerstvením by uvítala a využila. Je jich málo, pokrytí je nedostatečné.

Preference typu cyklotras

Cyklisté nejvíce preferují asfaltovou cyklotrasu, která je příjemná pro ježdění v suchu, ale pokud prší nebo jsou mrazy, tak se může asfalt proměnit v klzký a nebezpečný povrch.

Spokojenost s kvalitou cyklotras

Cyklisté, s kterými jsem komunikovala, dávají přednost značenému okruhu vyznačujícímu cyklotrasu. Z jednoho místa vyjedou a „obloukem“ se vrátí na stejné místo. Menší část se spokojí s trasou stejnou tam i zpět. Mají radši trasy, které nejsou dlouhé, můžou tak svůj výjezd přizpůsobit situaci, např. nepříznivému počasí.

Celkově jsou lidé spokojeni se stavem a budováním cyklotras. U několika dotazovaných jsem se setkala s názorem, že je málo tras přes centrum města a do okrajových částí. Uvítali by to z důvodu jízdy do práce a odlehčení dopravní situaci v centru.

ZÁVĚR

Při zpracování bakalářské práce jsem došla k závěru, že cykloturistické produkty nejsou dokonalé a je na nich stále co zlepšovat a měnit.

Nenavazuje na sebe vše tak, jak by mělo. Pokud se má cykloturistika stále rozvíjet je důležité některé věci změnit.

Velmi negativně na mě působil fakt, že je v Jihočeském kraji velmi málo bezpečných úschoven kol. Občas se ve městech nachází stojany na kola, které nejsou nijak zabezpečeny ani hlídány. Jak jsem se přesvědčila, tak stále nejsou ve městech projekty, které řeší komplexně cykloturistiku, dopravu na kolech a služby pro cykloturistiku. Při marketingovém výzkumu jsem se setkala s cyklisty, kteří by kolo rádi využívali k dopravě do práce, ale nemůžou z důvodu toho, že se poblíž jejich zaměstnání žádná úschovna či stojan na kolo nenachází. Radši by upřednostňovali úschovnu jízdních kol za malý poplatek, než kolo nechávat venku ve stojanu.

Došla jsem k závěru, že pokud by město zabezpečilo bezpečné „parkování“ pro jízdní kola, jistě by se zvýšil počet aktivních cyklistů a ulevilo by se dopravě a z velké části by i vymizeli dopravní zácpy ve špičce tj. ráno 7-9 hodina a odpoledne 15-17 hodina. Také by se ulevilo životnímu prostředí, což by nejspíš patřilo mezi největší plusy na cyklistické dopravě.

Dále bych kriticky zhodnotila nebezpečí některých značených cyklotras, které nějakým způsobem nesouvisí se stávajícími komunikacemi, kde je hustý provoz. Tyhle cyklostezky nejsou rozhodně vhodné pro rodiny s dětmi.

Velká chyba je i nedostatek půjčoven kol, které by využili návštěvníci, kteří nemají časový prostor pro prohlédnutí města a přírodních krás. Půjčovny by měly být umístěny hlavně u autobusových a vlakových nádraží, aby to cestující měli blízko a mohli si za co nejmenší časový úsek projet co nejvíce zajímavých míst.

Spolu s půjčovnou kol si myslím, že by mělo jezdit více cyklobusů, které cyklisty popovezou dále za město, v jižních Čechách by se dalo této možnosti využít především k cyklonávštěvě Šumavy i do dalších oblastí, kde nejsou stávající trasy cyklobusů.

Jako další inovaci bych doporučila na začátku přírodní cyklostezky informační tabule, které by popsaly cyklostezku a zajímavé informace. Mohly by zmiňovat o tom jaká je v dané oblasti flora a fauna. Myslím, že jsou to informace, které mohou přispět k prohloubení vztahu dospělých i dětí k přírodě.

Naopak příjemné překvapení pro mne bylo, to že se někteří dotazovaní cyklisté při marketingovém výzkumu zmínili o tom, jak se města starají o jejich bezpečnost.

Městská policie cyklistům i malým dětem rozdává na ulici reflexní prvky např. reflexní pásy, nálepky, přívěsky.

V jihočeském kraji je velký počet cyklostezek a je potřeba je vylepšovat a rozšiřovat. Jihočeský kraj se pyšní velkým počtem cyklistů i přesto, že je potřeba změnit některé důležité prvky.

Díky zpracování bakalářské práci jsem si prohloubila znalosti jak o jižních Čechách, tak o cykloturistice jako takové. Jsou lidé, kterým jízdní kolo nic neříká, ale já si myslím, že to je mimořádně pěkný způsob jak poznávat krajinu jižních Čech.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

LITERÁRNÍ ZDROJE:

1. SOULEK, I., MARTÍNEK, K., *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing, 2000. ISBN 80-7169-951.
2. HESKOVÁ, M. a kolektiv *Cestovní ruch pro VOŠ a vysoké školy*. Praha: Fortuna 2011., ISBN 978-80-7373-107-6
3. RYGLOVÁ, K., BURIAN, M., VAJČNEROVÁ, I., *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*, Nakladatel 2011. 196 s. ISBN 978-80-247-4039-3.
4. *Cykloatlas Česká republika – Autoatlas s cyklotrasami*. Praha: Žaket – kartografické vydavatelství. 2006. 68 s. ISBN 80-7233-218-X
5. DANĚK, A., GALET, J., *Dovolená autem, pěšky, na kole 1. Jižní Čechy* Ostrava: MIRAGO 2002. 68 s. ISBN 80-86617-00-9.
6. KOZEL, R., *Moderní metody a techniky marketingového výzkumu*. Praha: Grada, 2011. 304 s. ISBN 978-80-247-3527-6.
7. FORET, M. *Marketingový průzkum*. Brno: BizBooks, 2012. ISBN 978-80-265-0038-4.
8. INDROVÁ, J. a kol. *Cestovní ruch (základy)*. Praha: Oeconomica, 2007. 119 s. ISBN 978-80-245-1252-5.
9. DROBNÁ, D., MORÁVKOVÁ, E. *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2010. 200 s. ISBN 978-80-7373-079-6.
10. PROCHÁZKA, K. *Bicykel*. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladatel'stvo, 1993. 205 s., ISBN 80-08-02057-1

ELEKTRONICKÉ ZDROJE:

1. Materiály společnosti Besip [cit. 2013-08-20]. Dostupný z WWW: <<http://ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-silnice/integrovana-infrastruktura>>
2. Materiály společnosti Besip [cit. 2013-08-20]. Dostupný z WWW: <<http://ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-silnice/segregovana-infrastruktura>>
3. Materiály Evropské Unie [cit. 2012-10-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.kudyznudy.cz/Aktuality/Co-je--zelená--turistika--A-kdo-jsou--zeleni--turi.aspx>>
4. *Cyklostrategie* [cit. 2013-11-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/obecne-informace/obecne>>
5. *Cyklostrategie* [cit. 2013-11-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/>>
6. *Cyklostrategie* [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/>>
7. Materiály Klubu českých turistů [cit. 2013-08-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.kct.cz/cms>>

8. Materiály Klub českých turistů [cit. 2013-08-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.kct.cz/>>
9. Materiály společnosti BESIP [cit. 2013-11-10]. Dostupné z WWW: <<http://ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecne-jizdni-kolo/povinna-vybava-jizdniho-kola>>
10. Materiály společnosti BESIP [cit. 2013-09-02]. Dostupné z WWW: <<http://ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecne-jizdni-kolo/povinna-vybava-jizdniho-kola>>
11. Materiály občanského sdružení Oživení [cit. 2012-05-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.oziveni.cz/>>
12. Materiály Klubu český turista [cit. 2013-06-25]. Dostupné z WWW: <www.kct.cz/>

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Tab. 1: Srovnání typů cyklistů dle požadavků a potřeb

Tab. 2: Pohlaví respondentů

Tab. 3: Věk respondentů

Tab. 4: Ekonomická aktivita

Tab. 5: Využíváte jízdní kolo?

Tab. 6: Pokud ano, za jakým účelem?

Tab. 7: Jak dlouhé trasy na kole jezdíte?

Tab. 8: Nejradyji jezdíte?

Tab. 9: Jak často využíváte možnosti projížďky na jízdním kole?

Tab. 10: Využíváte cyklotrasy?

Tab. 11: Myslíte si, že je potřeba cyklotrasy rozšiřovat?

Tab. 12: Myslíte si, že je na cyklotrasách dostatek odpočinkových míst?

Tab. 13: Líbí se Vám, že jsou na cyklotrasách „stánky s občerstvením“?

Tab. 14: Využíváte při cyklovýletu možnost přenocování?

Tab. 15: Cykloturistika je velmi závislá na počasí. Jezdíte za každého počasí?

Graf 1: Věk respondentů

Graf 2: Ekonomická aktivita

Graf 3: Využíváte jízdní kolo?

Graf 4: Pokud ano, za jakým účelem?

Graf 5: Jak dlouhé trasy na kole jezdíte?

Graf 6: Nejradyji jezdíte?

Graf 7: Jak často využíváte možnosti projížďky na jízdním kole?

Graf 8: Využíváte cyklotrasy?

Graf 9: Myslíte si, že je potřeba cyklotrasy rozšiřovat?

Graf 10: Myslíte si, že je na cyklotrasách dostatek odpočinkových míst?

Graf 11: Líbí se Vám, že jsou na cyklotrasách „stánky s občerstvením“?

Graf 12: Využíváte při cyklovýletu přenocování?

Graf 13: Cykloturistika je velmi závislá na počasí. Jezdíte za každého počasí?

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA 1 - DOTAZNÍK

Dotazník k bakalářské práci
na téma
„CYKLOTURISTIKA JAKO PRODUKT CESTOVNÍHO RUCHU“

Pozn.: Tento dotazník je anonymní a slouží výhradně jako podklad k bakalářské práci!

Pohlaví: muž žena

Věk: do 25 let
26 - 50 let
51 - 65 let
66 let a více

Ekonomická aktivita: ekonomicky aktivní občan
student
pracující student
důchodce
pracující důchodce

- 1. Využíváte jízdní kolo?**
 - a) ano
 - b) ne

- 2. Pokud ano, za jakým účelem?**
 - a) k relaxaci
 - b) ke sportování
 - c) jako dopravní prostředek

- 3. Jak dlouhé trasy na kole jezdíte?**
 - a) 0 - 5 km
 - b) 6 - 15 km
 - c) 16 km a více

- 4. Nejraději jezdíte:**
- a) sám/sama
 - b) s přáteli
 - c) s rodinou
- 5. Jak často využíváte možnosti projížďky na jízdním kole?**
- a) denně
 - b) 1x - 2x týdně
 - c) 3x - 4x týdně
 - d) 5x - 6x týdně
 - e) příležitostně - např. o dovolené
- 6. Využíváte cyklotrasy?**
- a) ano
 - b) ne
- 7. Myslíte si, že je potřeba cyklotrasy rozšiřovat?**
- a) ano
 - b) ne
- 8. Myslíte si, že je na cyklotrasách dostatek odpočinkových míst?**
- a) ano
 - b) ne
- 9. Líbí se Vám, že jsou na cyklotrasách „stánky s občerstvením“?**
- a) ano, myslím, že jich je dostatek
 - b) ano, ale je jich málo
 - c) ne
- 10. Využíváte při cyklovýletu možnost přenocování?**
- a) ano
 - b) ano, využil(a) bych tuto možnost, ale bohužel se po cestě nenachází vhodné místo k přenocování
 - c) ne
- 11. Cykloturistika je velmi závislá na počasí. Jezdíte za každého počasí?**
- a) ano, za každého počasí
 - b) ne, pouze pokud vyjde počasí

PŘÍLOHA 2 - UKÁZKA VYPLNĚNÉHO DOTAZNÍKU

Dotazník k bakalářské práci

na téma

„CYKLOTURISTIKA JAKO PRODUKT CESTOVNÍHO RUCHU“

Pozn.: Tento dotazník je anonymní a slouží výhradně jako podklad k bakalářské práci!

Pohlaví: muž žena

Věk: do 25 let
 26 - 50 let
 51 - 65 let
 66 let a více

Ekonomická aktivita: ekonomicky aktivní občan
 student
 pracující student
 důchodce
 pracující důchodce

1. **Využíváte jízdní kolo?**
 - a) ano
 - b) ne
2. **Pokud ano, za jakým účelem?**
 - a) k relaxaci
 - b) ke sportování
 - c) jako dopravní prostředek
3. **Jak dlouhé trasy na kole jezdíte?**
 - a) 0 - 5 km
 - b) 6 - 15 km
 - c) 16 km a více
4. **Nejraději jezdíte:**
 - a) sám/sama
 - b) s přáteli
 - c) s rodinou

5. **Jak často využíváte možnosti projížďky na jízdním kole?**
- a) denně
 - b) 1x - 2x týdně
 - c) 3x - 4x týdně
 - d) 5x - 6x týdně
 - e) příležitostně - např. o dovolené
6. **Využíváte cyklotrasy?**
- a) ano
 - b) ne
7. **Myslíte si, že je potřeba cyklotrasy rozšiřovat?**
- a) ano
 - b) ne
8. **Myslíte si, že je na cyklotrasách dostatek odpočinkových míst?**
- a) ano
 - b) ne
9. **Líbí se Vám, že jsou na cyklotrasách „stánky s občerstvením“?**
- a) ano, myslím, že jich je dostatek
 - b) ano, ale je jich málo
 - c) ne
10. **Využíváte při cyklovýletu možnost přenocování?**
- a) ano
 - b) ano, využil(a) bych tuto možnost, ale bohužel se po cestě nenachází vhodné místo k přenocování
 - c) ne
11. **Cykloturistika je velmi závislá na počasí. Jezdíte za každého počasí?**
- a) ano, za každého počasí
 - b) ne, pouze pokud vyjde počasí