

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Cykloturistika jako příležitost pro podniky v cestovním ruchu

Cycling as a business opportunity

Daniel Hálek

Plzeň 2018

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2017/2018

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

Jméno a příjmení: **Daniel HÁLEK**
Osobní číslo: **K15B0214P**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management obchodních činností**
Název tématu: **Cykloturistika jako příležitost pro podniky v cestovním ruchu**
Zadávající katedra: **Katedra marketingu, obchodu a služeb**

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

1. Vytvořte teoretický úvod k danému tématu.
2. Vhodnými metodami zanalyzujte potenciál pro rozvoj cykloturistiky.
3. Proveďte syntézu zjištěných informací.
4. Rozpracujte doporučení pro podniky cestovního ruchu.

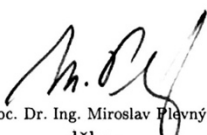
Rozsah grafických prací: **neuveden**
Rozsah kvalifikační práce: **40-60**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

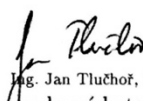
- **KONOPKA, Peter.** *Radsport: der Ratgeber für Ausrüstung, Technik, Training, Ernährung, Wettkampf und Medizin. 6., neubearb. Aufl.* München: BLV, 1994. ISBN 3405146224.
- **SIDWELLS, Chris.** *Complete bike book.* New York: DK Pub, 2005. ISBN 0756614279.
- **RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ.** *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi.* Praha: Grada, 2011. ISBN 8024770598.
- **MARTÍNEK, Jaroslav, Jitka VRTALOVÁ a Radmila ŽÁKOVÁ.** *Příběhy, které ovlivnily podobu Cyklostrategie 2013.* Brno: Centrum dopravního výzkumu ve spolupráci s Asociací měst pro cyklisty, 2013. ISBN 978-80-86502-58-8.
- **SKEŘIL, Michal a Petr ČEGAN.** *Cykloturistika pro všechny: příručka pro učitele, vedoucí mládeže, rodiče a přátele na kole.* Ostrava: Montanex, 2003. Varia (Montanex). ISBN 80-7225-108-2.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Petr Janeček**
Katedra marketingu, obchodu a služeb

Datum zadání bakalářské práce: **23. října 2017**
Termín odevzdání bakalářské práce: **23. dubna 2018**


Doc. Dr. Ing. Miroslav Plevný
děkan




Ing. Jan Tluchoř, Ph.D.
vedoucí katedry

V Plzni dne 23. října 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Cykloturistika jako příležitost pro podniky v cestovním ruchu“

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne 23. dubna 2018

.....

podpis autora

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Petru Janečkovi, Ph.D. za odborné vedení, pomoc a rady při zpracování této práce.

Obsah

ÚVOD	7
1 CYKLISTIKA	8
1.1 CYKLISTIKA A JEJÍ HISTORIE	8
1.2 ROZDĚLENÍ CYKLISTICKÝCH ODVĚTVÍ	10
2 CYKLOTURISTIKA	12
2.1 HISTORIE CYKLOTURISTIKY	14
2.2 TYPY KOL	15
2.3 VYBAVENÍ A PŘÍSLUŠENSTVÍ PRO CYKLISTIKU	18
2.4 CYKLOTRASY A CYKLOSTEZKY	20
2.5 PRAVIDLA PRO JÍZDU NA KOLE	22
3 SLUŽBY CESTOVNÍHO RUCHU	23
3.1 UBYTOVACÍ SLUŽBY V CESTOVNÍM RUCHU	24
3.2 STRAVOVACÍ SLUŽBY V CESTOVNÍM RUCHU	24
3.3 CESTOVNÍ KANCELÁŘE A AGENTURY	24
3.4 DOPRAVNÍ SLUŽBY V CESTOVNÍM RUCHU	25
3.5 CYKLISTÉ VÍTÁNÍ	26
3.6 CYKLOTURISTICKÉ LOKALITY	27
3.7 DÁLKOVÉ CYKLOTRASY	28
4 METODIKA VÝZKUMU	31
4.1 CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO SOUBORU	31
4.2 POUŽITÉ METODY	31
4.3 VÝSLEDKY VÝZKUMU	32
4.4 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU	32
5 DISKUZE	42
6 DOPORUČENÍ PRO PODNIKY CESTOVNÍHO RUCHU	46
6.1 PRODUKT – CYKLOTURISTICKÝ ZÁJEZD	46
6.2 PROGRAM ZÁJEZDU	50
6.3 ITINERÁŘ ZÁJEZDU	51

ZÁVĚR.....	55
SEZNAM TABULEK	56
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	56
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	57
SEZNAM PŘÍLOH	60
ABSTRAKT	64
ABSTRACT.....	65

Úvod

Cykloturistika je stále se rozvíjejícím odvětvím cyklistiky především pro svůj nenáročný charakter. Jako způsob aktivního odpočinku a rekreace je skvělou možností, jak v dnešním hektickém světě dopřát tělu pohyb a uklidnit mysl. Nejen že je cyklistika ekologickým způsobem dopravy, zároveň je také prospěšná pro zdraví člověka, neboť zvyšuje odolnost vůči chorobám, zvyšuje fyzickou kondici a zlepšuje psychickou vyrovnanost. Pomáhá také v rámci rehabilitací ke stabilizaci síly svalů a šlach.

Cykloturistika k těmto výhodám přidává možnost provádět tuto aktivitu v jakémkoliv věku, v příjemném prostředí přírody a kolektivu přátel. Trend rozvoje cykloturistiky jde ruku v ruce s rozvojem a výstavbou cyklotras a cyklostezek v rámci zemí i kontinentů. Rozvoj této infrastruktury zajišťuje vyšší bezpečnost účastníků a zvyšuje atraktivitu odvětví sportu.

Zároveň rozvoj cykloturistiky nabízí příležitosti v oblasti cestovního ruchu. Proto je nutné sledovat rozdíly v nabídce cykloturistické infrastruktury a preferencích zákazníků. Součástí potřebných informací mohou být možnosti: přenocování na výletech, občerstvení a odpočinku během jejich cesty, přepravy jízdních kol a nabídky cyklozájezdů po České republice nebo do zahraničí.

Sám autor má zkušenosti s cykloturistikou v řádu deseti let, a to jak v tuzemsku, tak v zahraničí.

Cílem práce je porovnat podmínky pro cykloturistiku na území České republiky a v Německu, získat názory obyvatel obou zemí, na základě odpovědí vyhodnotit největší rozdíly a podle nich vypracovat návrh balíčku určený pro zprostředkovatele služeb.

Tato práce se bude v první části věnovat propojení teoretických pojmů cykloturistiky a služeb cestovního ruchu. V empirické části bude realizováno dotazníkové šetření, komparace se zahraničními studii a následně budou identifikovány příležitosti pro rozvoj cykloturistiky. Pro komparaci bude využito výsledků vlastního šetření a německé studie o cykloturistice zpracovávanou Spolkovým ministerstvem pro dopravu a digitální infrastrukturu v SRN. Na základě zjištěných informací bude navržen produkt cestovního ruchu, který bude rozšiřovat portfolio produktů cykloturistiky v České republice.

1 Cyklistika

Co je to cyklistika? Cyklistika je jízda na jízdním kole, jež je prováděna díky pohybu dolních končetin, jež otáčejí klikami a ozubeným převodovým kolem, které pomocí řetězu přenáší sílu na zadní kolo. Jízda na kole je tedy opakovaný pohyb prováděný střídavým chodem jedné a následně druhé dolní končetiny. (Havlíčková, 1999)

Cyklistiku lze popsat jako jízdu na jízdním kole, která má dopravní, turistické, sportovní nebo rekreační zaměření. Lze ji rozdělit do tří základních skupin, a to na dopravní cyklistiku, turistickou cyklistiku a sportovní cyklistiku. U dopravní cyklistiky kolo slouží jako dopravní prostředek, jeho jediným cílem je přepravit osobu z bodu A do bodu B. Tato přeprava je hojně využívána ve městech a na kratší trasy při dojíždění do práce, školy, ke kurýrním službám či k převozu dalších osob. Turistická cyklistika neboli cykloturistika je rekreační cyklistika, u které se kolo využívá k rekreační jízdě. Lze ji provozovat ve skupině, stejně tak člověk může jet i sám. Nezáleží na ujeté vzdálenosti či na cíli, jezdí se čistě pro potěšení a radost. Oproti pěší turistice lze překonávat delší trasy. Zároveň má cykloturistika pozitivní vliv na zdraví člověka. Sportovní cyklistika se rozděluje se na vrcholovou a výkonnostní. Do vrcholové se řadí mezinárodní reprezentační soutěže a do výkonnostní se řadí méně prestižní soutěže. (Cyklodoprava.cz, 2010)

1.1 Cyklistika a její historie

Abychom našli základní stavební kámen cyklistiky, musíme se ohlédnout až do období asi 3 500 let před naším letopočtem, kdy bylo v Mezopotámii vynalezeno kolo jako takové. O tři sta let později se již začala kola používat u dopravních kolových prostředků. První skici jízdního kola pracujícího na stejném principu jako kolo dnešní se našly v listech Leonarda da Vinciho v 15. století. Trvalo ovšem dlouhá léta, než bylo kolo sestrojeno. Obecně se dá tedy považovat za opravdový počátek jízdního kola rok 1818, kdy si nechal Němec Karl Fridrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn zapsat patent na svou drezínu, tedy kolo, které bylo řiditelné pomocí oje a jako pohon sloužilo odrážení od země. I když po prvním úspěchu drezíny zájem o ni postupně upadal, neustále se vylepšovala. V roce 1861 Francouz Ernest dal vzniknout bicyklu poháněnému klikami a pedály, jimiž bylo poháněno přední kolo. Tento stroj je známý pod názvem „kostitřas“, oficiálně však pojmenovaný jako „velocipéde“. První

závod těchto strojů na území Česka, respektive na území celého Rakouska-Uherska se konal v Brně. V našich zemích se o rozvoj cyklistiky postarali hlavně bratři Kohoutové, díky kterým vznikla i cyklistická závodní dráha. (Makeš, Král, 2002)

Další inovace na sebe nenechaly dlouho čekat. Jednalo se o snižování hmotnosti kol a dřevěné loukotě byly nahrazovány drátěnými paprsky. Největším problémem ale stále zůstávala nestabilita a vratkost vysokých kol až do roku 1888, kdy sestrojil Angličan John Kemp Starley bicykl, jehož kola byla téměř stejně velká, byl poháněn pedály, klikami, řetězem a ozubenými koly a sedlo bylo nad zadním kolem. Tento koncept ještě téhož roku vylepšila anglická továrna Humber. O dva roky později byla na bicyklu použita pneumatika plněná vzduchem, o což se zasloužil Ir John Boyd Dunlop a velkou inovací byl také vynález brzd Angličanem Frankem Bowdenem. Takto vypadal základ pro kolo, jaké známe dodnes. (Konopka, 1994)

Následoval velký rozkvět dlouhých silničních závodů a masová výroba bicyklů, především v Anglii, Francii a Německu. Z českých výrobců můžeme jmenovat chebskou firmu Premier. V roce 1903 jeden z redaktorů, který psal o cyklistických závodech, uspořádal závod okolo Francie, aby udělal reklamu svému časopisu L'Auto. Byl dlouhý 2 428 kilometrů a vzniknul tak nejslavnější cyklistický závod Tour de France. Právě zde poprvé oblékl v roce 1919 vítěz závodu žlutý trikot – žlutý podle barvy obálky časopisu L'Auto, který závod pořádal. Silniční závody na kolech patřily k nejprestižnějším až do doby, kdy v roce 1973 v Kalifornii začali cyklisté jezdit na kolech označovaných jako „clunker“, která dala vzniknout novému sportu, jízdě na horských kolech. (Sidwells, 2003)

Od vynálezu brzd se výroba komponentů kol neustále zrychluje a zdokonaluje. Z komponentů, bez kterých si dnešní jízdní kola nedokážeme představit, můžeme například zmínit vynález měniče převodů v roce 1911, o jejichž výrobu a zdokonalení se posléze začala starat japonská firma Shimano, která funguje dodnes a patří jí prvenství ve výrobě komponentů na všechny typy kol. Kvůli zjednodušení opravy defektu pneumatiky nebo výměny kola a potřebě méně náradí byl vynalezen mechanismus rychloupínáku, který je dodnes velmi ceněnou inovací. (Makeš, Král, 2002)

1.2 Rozdělení cyklistických odvětví

Silniční cyklistika je klasická disciplína, která je zde od samotného počátku jízdy na kole. Ačkoliv jízda po běžných komunikacích v provozu nevytváří nejlepší podmínky z důvodu možné kolize s automobilem, má tuto disciplínu v oblibě mnoho vyznavačů cyklistiky. Již v kapitole o historii cyklistiky je zmíněn rok 1973, kdy se uskutečnila první jízda na horském kole neboli mountain biku (zkráceně MTB) v Kalifornii a dala vzniknout novému populárnímu typu kol. Kola pro MTB mají masivní rámy, účinné brzdy, vícestupňové převody a bývají odpružená. I zmíněné odvětví zajišťuje neustálou inovaci na poli cyklistiky a cykloturistiky. (Makeš, Král, 2002)

Další možností, kde využít kolo je cyklokros, pro který je typické, že závodníkům začíná sezóna v době, kdy ostatním závodníkům sezóna končí, to znamená v říjnu a pokračuje až do února. Jezdí se na převážně krátkých tratích, 2 až 3 kilometrových okruzích s velkým množstvím umělých překážek. Podobně může vypadat crosscountry, což je také závodní disciplína horských kol, která se odehrává na okruzích a všichni závodníci startují dohromady. Kola jsou speciálně uzpůsobena, aby vydržela těžké podmínky, ve kterých se crosscountry jezdí. V podstatě za každou vyjížďku mimo asfalt lze považovat crosscountry jízdu. Oproti tomu u freeride se jedná o volnou jízdu v náročném terénu mimo běžné sjezdové trasy s uměle vybudovanými překážkami. U cyklistů provozujících downhill se jedná pouze o sjezd z kopce. Tratě jsou často postavené na lyžařské sjezdovce a doplněné o překážky. Celoodpružené kolo využívá extrémně pevný rám a závodníci při sjezdu dosahují vysokých rychlostí. (Makeš, Král, 2002)

U street-freestyle se jedná o aktivitu provozovanou především v ulicích měst. Ta jsou plná překážek v podobě laviček, zábradlí, popelnic či schodů. Často jsou využívány také skateparky či bikeparky. Citybike zajišťuje přepravu osob. Jednoduchou, levnou, rychlou. V naší zemi zatím ne příliš častou, ale v západních zemích využívá ve větších městech kolo k jízdě do školy, práce nebo na nákup velké množství lidí. (Makeš, Král, 2002)

Hlavním cílem cyklotrialu je projet předem připravenou náročnou trať plnou extrémních překážek v daném časovém limitu a zamezit kontaktu nohou se zemí. Lze hovořit spíše než o jízdě na kole o poskakování na kole, neboť se jedná o nejlepší techniku, jak překážky zdolat, a zároveň nespadnout. Naopak vysokých rychlostí se dosahuje

u dráhové cyklistiky, u které je hlavním cílem zajet co nejrychlejší čas ve stíhacích závodech a sprintech na dráze ze speciálního dřeva neboli velodromu dlouhé 4 kilometry. Kola nemají žádnou brzdu, mají jeden trvalý převod, nízkou hmotnost a jsou uzpůsobena na vysoké rychlosti. (Makeš, Král, 2002)

Tandemy jsou kola pro více než jednoho člověka. Jejich výhodou je, že spolu může jet silově nevyrovnaná dvojice, jako je muž se ženou či rodič s dítětem. Může také pomoci začlenit do sportovních aktivit zrakově nebo tělesně postižené osoby. Nevýhodou je vyšší hmotnost bicyklu, vyšší cena a pokud chybí partner, na kole si člověk sám nevyjede. Tandemy jsou zřídka k vidění, stejně tak i lehocipedy neboli lehokola, ačkoliv pocházejí již z přelomu 18. a 19. století. Mimo nadšence tohoto druhu cyklistiky si ho kupují lidé, kteří mají problémy s bolestí zad nebo krku a nechtějí se vzdát cyklistických aktivit. (Makeš, Král, 2002)

2 Cykloturistika

Co je to cykloturistika? Ondráček a Hřebíčková (2007, s. 12) uvádí, že: „*Cykloturistiku z širšího hlediska chápeme jako pohyb v přírodě (ale i v městských podmínkách), se stanoveným cílem a odůvodněním, bez soutěžních ambicí, vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole.*“

Jedná se tedy o druh turistiky, při které je využíváno k cestování jízdní kolo. Cykloturistika v sobě kombinuje jednoduchost pěší turistiky a výhody mototuristiky, z jejichž předností těží a jejíž nedostatky nahrazuje. Jízda na bicyklu má pozitivní dopad na zdraví člověka a je šetrná k životnímu prostředí, zatímco si člověk může užívat své okolí z bezprostřední blízkosti. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

„*Pro výchovu a výuku mládeže, ve školní TV, je cykloturistika sportem v přírodě, při jehož provozování vynakládá účastník fyzickou námahu, v jehož průběhu získává kulturní znalosti a odborně technické dovednosti. Tím splňuje cykloturistika hlavní úkoly tělesné výchovy – zdravotní, výchovný i vzdělávací.*“ (Ondráček, Hřebíčková, 2007, s. 12)

Základní pravidelná cykloturistika vyžaduje kvalitně vybavené kolo a alespoň základní fyzickou kondici, zatímco výkonnostní cykloturistika vyžaduje speciálně vybavené jízdní kolo a velkou fyzickou zdatnost. Jako příklad výkonnostní cykloturistiky lze uvést cykloturistickou výpravu na více dní do zahraničí. K provozování cykloturistiky je nezbytné zvládat techniku jízdy na kole, znát dopravní předpisy, znát základy první pomoci a vědět, jak provést údržbu a základní opravy kola. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Cykloturistiku lze rozdělit podle prostředí, ve kterém se odehrává, s čímž souvisí užití rozdílných typů kol – silniční, horská či trekingová. Tím se zabývá jedna z následujících kapitol.

Silniční cykloturistika pojednává o výletech po silnicích, které mohou být jednodenní či vícedenní. Jednodenní výlety jsou ty nejjednodušší na přípravu, kdy si stačí do batohu nebo malé brašny zabalit jídlo, které dodá dostatečné množství energie, mapu oblasti, ve které se cykloturista pohybuje, peněžní obnos, náradí na případnou nutnou opravu a cyklistickou lékárníčku v případě pádu či lehčího poranění. Vícedenní výlety vyžadují více plánování. V případě nezávislé cykloturistiky, kdy si člověk musí zařídit celý výlet

sám, je třeba se rozhodnout, zda se každý den bude vyjíždět ze stejného místa, kde si cyklista může zanechat věci k jízdě nepotřebné, nebo zda se bude jezdit z místa na místo, a tudíž bude nutné vézt všechny věci s sebou v brašnách na kole. Také je důležité pečlivě naplánovat trasy a ubytování na každý den, což v případě výletu do ciziny může být velmi složité. Pro ty, kteří by raději měli všechno zařízené se pořádají organizované cykloturistické zájezdy, kde se o vše stará organizátor, zpravidla cestovní kancelář. (Sidwells, 2003)

Cykloturistika v terénu umožňuje cyklistovi dostat se z běžného prostředí mimo silnice a cesty více do přírody. Lze jezdit po značených cyklotrasách či turistických trasách. Na nich se často nachází zájmové body, jako jsou místa, kde je možné se občerstvit nebo kde lze dostat pitnou vodu, případně opravit kolo. Také lze podnikat jak jednodenní výlety na vlastní pěst, tak vícedenní výlety například s cestovní kanceláří. Základem je vždy mít dobrou turistickou mapu, kterou lze zakoupit v okolních městech, či bezplatně obdržet v infocentrech. Je možné použít i mobilní přístroj s GPS a mapovými podklady u kterého je výhodou, že při dobrém signálu je možné vidět na mapě i aktuální polohu. (Sidwells, 2003)

Je důležité zvážit, jaké vybavení si vzít s sebou na cesty a jak ho převážet. V terénu jsou brašny na kolo spíše na obtíž, zhoršují manévrovatelnost a celkově ovladatelnost kola. Ruksak na zádech s mnoha věcmi naopak zvyšuje těžiště. Optimální je tedy vybrat základnu, ze které cyklista každé ráno vyjede a do které se večer vrátí. Odpadá tak potřeba převážet mnoho věcí a na věci nezbytné postačí malá brašna na nosič kola nebo cyklistický ruksak. (Sidwells, 2003)

Dále lze cykloturistiku rozdělit na rekreační cyklistiku, což je forma cyklistiky související se zdravotními výhodami, která je úzce spjatá s cykloturistikou a je prováděna mimo město či v příměstské oblasti. Dále na hobby cyklistiku, při které jezdí sportovní jezdci (označováni jako takzvaní bikeři) na horských kolech, nemají žádné sponzory, ale mají výkonnostní ambice. Ti nejschopnější mohou přejít do registrované výkonnostní cyklistiky. Vlastní cykloturistika je vhodná pro lidi jakéhokoliv věku a je vykonávána jak v městském, tak i v mimoměstském prostředí. Jedná se o jedinou kategorii naplňující všechny tři základní složky turistiky – poznávací, odborně technickou a pohybovou. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

V neposlední řadě rozdělujeme cykloturistiku na městskou a mimoměstskou. Mimoměstská cykloturistika je prováděna v přírodě, na venkově či v lokalitách a obcích, jejichž obyvatelstvo nepřesahuje 6 000 lidí. Městská cykloturistika využívá kolo jako dopravní prostředek ve městech s více než 6 000 obyvateli a její cíle jsou téměř totožné s cyklisty, kteří využívají kolo jen k přemístění z bodu A do bodu B v rámci města. Cyklotrasy vedené ve městě by měly zajišťovat bezpečnost, vzájemnou návaznost, atraktivitu okolí a určitý komfort jízdy. Město by se mělo starat o jejich pravidelnou údržbu a opatřit křížení cyklotras mapami, které by cyklistům ulehčily orientaci. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

2.1 Historie cykloturistiky

Počátky cykloturistiky se datují k polovině 19. století a její rozvoj probíhal souběžně s rozvojem cyklistiky. Využití jízdního kola k cykloturistice bylo možné, až když kolo poskytovalo určitý komfort a mohlo být využíváno k jízdě na delší vzdálenosti. Dalšími faktory ovlivňující rozšíření cykloturistiky bylo zkvalitňování povrchu silnic, dostatek financí k pořízení jízdního kola obyčejným člověkem a také dostatek volného času k provozování cykloturistiky. Postupnou eliminací těchto faktorů a také díky rozšíření horského kola se cykloturistika dočkala největšího rozmachu na konci 19. století. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Ovšem už v roce 1883 vznikla na našem území Česká ústřední jednota velocipedistů s téměř 150 členy, kteří se snažili o praktické využití jízdních kol a organizovali také výlety a vyjížďky. První a zároveň nejstarší sportovní časopis v Česku byl vydáván od roku 1884 pod názvem Cyklista. V Chebu se od roku 1875 vyráběla kola značky Premier, za nedlouho vznikla firma Eska a v roce 1923 se v Rokycanech začala vyrábět kola značky Tudor a Tripol, která jsou od roku 1951 známy pod značkou Favorit. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Rozvoj cykloturistiky byl velmi zpomalen nejen první a druhou světovou válkou, ale také následným poválečným vývojem. Díky velkému rozvoji motorové dopravy se kolo jako dopravní prostředek stalo méně atraktivní a začalo se více využívat ve volném čase k cykloturistice a k aktivnímu odpočinku. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Po rozpadu socialistického společenství na přelomu 80. a 90. let došlo mezi postsocialistickými a rozvinutými zeměmi k vyrovnávání situace. Ta byla do té doby

značně zaostalá v socialistických zemích zejména kvůli nedostatku materiálu a zastaralým technologiím. Ve vyspělých zemích Evropy a Ameriky se začaly objevovat trendy zdravého životního stylu, což mělo za následek znovuobjevení předností aktivního odpočinku na jízdním kole. Pro Česko znamenal vývojový časový skluz dočasnou výhodu. V počátcích velkého rozvoje cykloturistiky byly k dispozici již kvalitní horská kola, cykloturistika nebyla téměř regulovaná a byla bez různých omezení. Nyní je již cykloturistika více regulována, také už není možné vyjet kdekoliv v přírodě do terénu dle libosti. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

2.2 Typy kol

Cykloturista se samozřejmě neobejde bez jízdního kola. Výběr správného typu je základním stavebním kamenem celé cykloturistiky. Je tedy velmi důležité si položit tři otázky a podle nich se rozhodnout, jaké kolo bude nejvhodnější.

1. Kde se bude na kole jezdit?

Kolo vhodné na zpevněné cesty a silnice se značně liší od kola vhodného do lesa nebo od kola vhodného do města. (Landa, Lišková, 2004)

2. Kolik kilometrů se na kole najede za sezónu a jak často se na kole bude jezdit?

Je důležité se rozhodnout, zda se na kole bude jezdit pouze v rámci města do práce, do školy a na nákup, nebo jestli se na kole budou podnikat delší vícedenní cykloturistické výlety či bude kolo sloužit jako opravdový sportovní nástroj. (Landa, Lišková, 2004)

3. Kolik peněz je možné investovat?

Na trhu jsou jízdní kola od pár tisícikorun až po kola za miliony. Čím delší, častější a náročnější vyjížděky, tím kvalitnější, a tím pádem i dražší kolo by se mělo vybírat. Vyšší cena je dána použitím kvalitních komponentů, delší životností, při dodržení správné údržby i bezporuchovostí a také větší bytelností kola, které vydrží i nešetrné zacházení. Nedoporučuje se kupovat velmi levná kola neznámých značek z výprodejů a kola pod hranicí 10 000 Kč. (Landa, Lišková, 2004)

Pro cykloturistiku je vhodné vybírat ze tří základních kategorií jízdních kol:

Silniční kolo je tradiční kolo využívané pro cykloturistiku do roku 1990, neboť bylo jediné na trhu. Kolo má nízkou hmotnost, velký průměr kol a úzké pláště s minimálním

vzorkem, které zajišťují minimální valivý odpor při jízdě po silnici. Tento typ kola není vhodný do terénu, kde je jízda téměř nemožná. Je vhodné na silnice, nejlépe hladké, bez výmolů a kamínků nebo šterku. Na silničním kole se nachází jen nejnútnejší příslušenství, aby kolo mělo co nejnižší hmotnost. Jízda je rychlá a snadno se překonávají velké vzdálenosti. Obyčejná silniční kola je možné pořídit již od několika tisícikorun, obecně je ale doporučeno investovat do silničního kola pro cykloturistiku více peněz, neboť každá nekvalitní část kola má za následek vyšší námahu. Kola se mohou vyšplhat až do statisíců korun českých, ovšem nad 15 000 Kč lze sehnat již dostatečně kvalitní bicykl. (Konopka, 1994)

Obrázek č. 1: Silniční kolo



Zdroj: Kolocm.cz, 2018

Horské kolo je ideální pro náročný terén, jako jsou lesní nezpevněné cesty, které bývají plné kamínků, výmolů nebo kořenů stromů. Kolo má vyšší hmotnost než kolo silniční, robustnější rám, menší průměr kol a odpruženou přední vidlici, která tlumí nárazy do rukou od členitého terénu. Na klasických řídítkách najdeme všechny ovládací prvky. Kvůli širokým pláštům s velkým vzorkem, které zajišťují stabilitu a přilnavost v terénu se klasické horské kolo nehodí na dlouhé cykloturistické vyjížďky. V terénu se obtížněji překonává vzdálenost a průměrná rychlost je velmi nízká. Na silnici dochází díky valivému odporu pneumatik rychleji k únavě. Opět se mohou ceny pohybovat ve velkém rozpětí, od pár tisíc korun českých až po statisíce. Hledí se ovšem na to, jak moc bude kolo v terénu namáhané. Čím vyšší požadavky v terénu, tím vyšší investice je vyžadována. Naopak ušetření nákladů při koupi může znamenat extra výdaje na následný servis či vylepšení, nehledě na nižší bezpečnost. Horské kolo s hodnotou vyšší než 20 000 Kč již zaručí vše, co středně náročný cykloturista může od jízdního kola potřebovat. (Konopka, 1994)

Obrázek č. 2: Horské kolo



Zdroj: Bezvakolo.cz, 2018

Trekkingové kolo neboli zkráceně trek vzniklo spojením dvou předchozích typů kol se zaměřením převážně na rekreační jezdce. Trek kombinuje přednosti silničního i horského kola a zajišťuje tak lehký a rychlý pohyb po silnici, zároveň obstojí i v terénu. Rám kola je méně robustní kvůli úspoře hmotnosti, přední vidlice bývá

odpružená a na kola jsou obuté pláště širší než na silničním, a zároveň užší než na horském kole. Trekkingové kolo je pro cykloturistiku nejvhodnější, posed je více vzpřímený, což zajišťuje pohodlí i při jízdě na delší vzdálenost. Zároveň lze kolo osadit veškerou výbavou a příslušenstvím, jako jsou blatníky, světla nebo nosič, na který se dají bez problému zavěsit různé tašky a brašny. Pro méně náročné jezdce je dostatečné kolo s hodnotou nad 10 000 Kč, ale opět platí, že čím více je od kola očekáváno, tím více je třeba investovat. (Landa, Lišková, 2004)

Obrázek č. 3: Trekkingové kolo



Zdroj: CN Invest a.s., 2018

2.3 Vybavení a příslušenství pro cyklistiku

Helma je po jízdním kole jediný opravdu nezbytný předmět k provozování cyklistiky. Helma chrání hlavu v případě pádu, nárazu do překážky či při nehodě. V České republice je přilba povinná pro všechny cyklisty mladší 18 let, ale měl by ji nasadit a nepodceňovat ochranu hlavy každý, kdo na kole vyjede. (Sidwells, 2003)

Brýle zajišťují důležitou ochranu očí nejen před sluncem, ale při vyšších rychlostech také před vniknutím prachu či hmyzu do oka. Optimální jsou sluneční brýle nebo brýle s oranžovými skly. (Landa, Lišková, 2004)

Rukavice odsávají pot z rukou, některé mají svrchní díl určený i k utírání potu z obličeje. Také zmírňují otlačení rukou od řídítek a tlumí otřesy díky měkkému

polstrování na dlaních. Rukavice pro zimní užití mají pokryté celé prsty na rozdíl od letních rukavic, které prsty pokrývají pouze po první články prstů. (Skeřil, Čegan, 2003)

Oblečení je vhodné před každou jízdou důkladně promyslet. Bezpochyby lze na kole jezdit v jakémkoliv oblečení, ovšem dobře zvolené oblečení zajistí pohodlí i ochranu zdraví. Základem je oblečení vrstvit do jednotlivých vrstev, které v závislosti na počasí přidáváme, nebo ubíráme. První vrstva by měla být tvořena funkčním spodním prádlem, které odvádí pot od těla. Druhou vrstvou by měl tvořit cyklistický dres a cyklistické kalhoty nebo kraťasy, které by nás měly udržet v teple a také chránit od potu. Dres často má na zádech kapsy, do kterých je možné uložit potřebné věci. Kalhoty a kraťasy mají antibakteriální vložku poskytující komfort při sezení v sedle, zároveň chrání stehna proti otlaku či odírání. Třetí vrstva, vhodná do špatného počasí, chrání před větrem a deštěm a zachovává prodyšnost. (Landa, Lišková, 2004)

Obuv je důležité mít pevnou a prodyšnou. Pokud se člověk rozhodne provozovat cykloturistiku na delší vzdálenosti, měl by přemýšlet o pořízení nášlapných pedálů a bot k nim určeným – cyklistických treter. Tento systém zefektivňuje jízdu na kole a zlepšuje techniku jízdy. (Konopka, 1994)

Brašny jsou vhodné pro delší cykloturistiku. Je možné zakoupit malou brašnu na rám kola nebo pod sedadlo, kam lze umístit základní nářadí a náhradní duši. Dále je možné upevnit brašny na řídítka a na nosič nad zadním kolem. Dle délky výletu a potřeby věcí se volí velikost a počet brašen. (Landa, Lišková, 2004)

Nářadí společně s náhradní duší nebo sadou na opravu děravé duše by mělo být stálým vybavením každého cyklisty, neboť přijít k defektu je velmi snadné kdekoliv. Z nářadí jsou důležité dvě montpáky, sada klíčů a multifunkční nářadí k základním opravám či seřízení kola. Nezbytná je také hustilka, kterou lze přichytit k rámu kola. (Sidwells, 2003)

Cyklocomputer neboli tachometr je velmi oblíben pro množství funkcí, které dokáže cyklistovi během jízdy poskytnout. Tachometry zobrazují údaje jako jsou rychlost a ujeté kilometry až po teplotu, nadmořskou výšku nebo průměrnou a maximální rychlost. Pro ty, kteří se neorientují dobře v mapách, jsou v nabídce i navigační computery, které pracují na bázi GPS a dokáží poměrně přesně navigovat po cyklotrasách i v terénu. (Landa, Lišková, 2004)

Z dalšího příslušenství lze jmenovat láhev, protože je velmi důležité dodržovat během jízdy pitný režim. Pro jízdu za snížené viditelnosti nebo ve tmě je důležité vybavit sebe reflexními pásy a kolo odpovídajícím osvětlením – vpředu s bílým světlem, vzadu s červeným světlem, nejlépe blikačkou. Případné krádeži kola lze zamezit použitím zámku. (Konopka, 1994)

2.4 Cyklotrasy a cyklostezky

Cyklotrasa je taková trasa, která vede po pozemních komunikacích s dostatečně kvalitním silničním povrchem. Každá cyklotrasa je označena dopravní značkou a při jízdě po cyklotrase je cyklista povinen dodržovat veškerá pravidla a ustanovení. Cyklotrasy spojují účelně místa, kde je předpoklad zvýšené cyklistické aktivity. Mohou vést po cyklostezkách, vozovkách nebo vyhrazeným pruhem a jejich povrch je vhodný pro jízdu na silničním kole. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Cyklotrasy se rozdělují na cyklotrasy prvního, druhého, třetího a čtvrtého stupně. Rozdělení cyklotras odpovídá rozdělení silnic, kdy na cyklotrasy prvního stupně navazují cyklotrasy stupně druhého, na ně cyklotrasy stupně třetího a na ně cyklotrasy stupně čtvrtého. Značení cyklotras vzniklo v Česku v roce 1997 pod taktovkou Klubu českých turistů a odpovídá jednomístným, dvoumístným, třímístným nebo čtyřmístným evidenčním číslům. Podle počtu míst lze poznat stupeň cyklotrasy, tudíž na první stupeň, a tedy i jednomístné označení připadají hlavní trasy, které spojují například Prahu a Brno a na hranicích republiky navazují na dálkové cyklotrasy zahraničních zemí. Cyklotrasy druhého stupně spojují slezské, moravské a české regiony. Značení používá žluté značky s černými nápisy a rámováním. (Landa, 2016)

Druhy cyklistických tras jsou místní, regionální a dálkové. Místní trasy jsou využívány v obcích pro každodenní cyklistiku nebo k napojení na regionální trasy. Rozdělují se dále na základní, které ve městě přímo spojují pro cyklistickou dopravu významné cíle a doplňkové, které ve městě spojují méně významné cíle nebo propojují základní cyklotrasy. Dalším typem tras jsou trasy regionální, které navazují na místní cyklotrasy, spojují cíle mimo obce a jsou využívány jako dopravní trasy pro každodenní cyklistiku nebo jako rekreační trasy pro rekreační cyklistiku. Třetím typem cyklistických tras jsou trasy dálkové neboli nadregionální cyklotrasy, které slouží převážně k rekreaci a spojují cíle daleko od sebe. Okolí dálkových cyklotras je velmi dobře vybavené z pohledu občerstvení, ubytování nebo dopravy a lze tam najít velké množství turisticky

atraktivních cílů. Cykloturistické trasy mají rekreační, turistický či sportovní účel a často vedou po nezpevněných cestách, polních a lesních cestách nebo terénem. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Cyklostezka je pozemní komunikace nebo její jízdní pás, nikoliv jízdní pruh. Na rozdíl od cyklotras jsou na cyklostezkách vyznačeny svislými a vodorovnými dopravními značkami přesně vymezené prostory, ve kterých se cyklista může pohybovat. Tyto značky musí cyklisté respektovat a chovat se podle nich. Cyklostezka slouží pouze pro cyklistickou dopravu a musí mít vždy označení dopravní značkou jak na svém začátku, tak na svém konci. Povrch je zpevněný, většinou tvořen dlažbou nebo asfaltem a šířka by měla odpovídat minimálně 3 metrům. Cyklista je povinen cyklostezku využívat v případě, že vede souběžně se silnicí. Pokud je cyklostezka rozdělena či patřičně označena, měli by ji také využívat bruslaři na kolečkových bruslích, lyžaři a chodci. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

2.5 Pravidla pro jízdu na kole

Při jízdě na kole je nezbytné vždy dodržovat určitá pravidla plynoucí ať už z jízdy samotné, či z místa pohybu. Zde jsou zmíněna nejzákladnější ustanovení.

- Základním pravidlem je, že cyklista nesmí užit k jízdě účelové komunikace v uzavřeném objektu, silnice I. třídy a dálnice.
 - Cyklista musí jet u pravého kraje vozovky, přizpůsobit jízdu stavu vozovky, dávat pozor na okolní provoz na komunikaci a chovat se ohleduplně a ukázněně. Pokud je k dispozici cyklostezka, cyklista je povinen ji využít. Pro cyklistu platí dopravní značení stejně jako pro ostatní účastníky silničního provozu.
 - V národních parcích a národních přírodních rezervacích je zakázána jízda mimo vyznačené trasy a cesty.
 - Kolo by mělo mít povinnou výbavu, která je uvedena ve vyhlášce.
 - Cyklista vedoucí kolo je brán jako chodec.
 - Na kole určeném pro jednoho člověka nesmí jet více lidí, pokud není kolo vybaveno přídatnou dětskou sedačkou.
 - Cyklista do 15 let smí jet pouze v doprovodu osoby starší 18 let, od 15 let smí jet sám. Do 18 let je povinná ochranná přilba.
 - Cyklista musí během jízdy vždy držet říditka, mít nohy na šlapadlech, nedržet se jiných vozidel, vést během jízdy druhé kolo, vozík či zvíře.
 - Cyklista nesmí být během jízdy pod vlivem alkoholu či drog a také nesmí kouřit.
- (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

3 Služby cestovního ruchu

Cestovní ruch je soubor činností, které se zaměřují na uspokojení potřeb souvisejících s pobytem mimo místo trvalého bydliště, často ve volném čase, jehož účelem bývá zotavení, společenské a kulturní vyžití nebo pracovní cesty. (Štěpánová, 2010)

Na trhu cestovního ruchu dochází ke směně mezi subjekty, které prodávají zboží a služby cestovního ruchu a které kupují zboží a služby cestovního ruchu. Trh cestovního ruchu je specifický v tom, že jsou prodávány především služby. (Štěpánová, 2010)

Služby uspokojují potřeby člověka, které jsou dány hospodářským a kulturním vývojem společnosti, tradicemi, módou nebo právními normami. Potřeby se dělí na primární a sekundární, kdy primární potřeby jsou hlavní potřeby cestovního ruchu (sportovní vyžití, odpočinek, zábava, ...) a sekundární potřeby jsou takzvané realizační, které uspokojují potřebu dopravit se do vybrané lokality, zajišťují stravu nebo přenocování. (Štěpánová, 2010)

Specifikem služeb cestovního ruchu je jejich neskladovatelnost, spotřeba služeb je vázána jak prostorově, tak časově na určité místo, převážně se jedná o komplexní osobní a vzájemně se podmiňující služby, kdy k uspokojení jedné potřeby musí být uspokojeny i potřeby další. Nevyužití služeb se rovná ekonomické ztrátě. (Foret, Foretová, 2001)

Služby v cestovním ruchu se dělí na základní a doplňkové, osobní a věcné, placené a neplacené, služby v místě trvalého bydliště, služby během přepravy a služby v cílové destinaci, služby v sezóně a služby celoroční, služby vlastní a služby zprostředkované. (Štěpánová, 2010)

Infrastruktura cestovního ruchu umožňuje účastníkům cestovního ruchu realizovat služby cestovního ruchu. Aby služby využily potenciál cestovního ruchu určitého území, je nezbytné maximalizovat takové služby, které generují příjmy pro dané území. Jsou to zejména služby ubytovací, stravovací, dopravní, služby cestovních kanceláří a cestovních agentur, sportovně-rekreační služby, lázeňské a léčebné služby a služby doplňkové, které zahrnují finanční a směnárenské služby nebo prodej suvenýrů a dalších předmětů. (Štěpánová, 2010)

3.1 Ubytovací služby v cestovním ruchu

Ubytovací služby generují nejvýraznější část příjmů v cestovním ruchu i přesto, že ubytování není cílem žádné cesty. I díky rozvoji automobilismu a cyklistiky je růst počtu ubytovacích zařízení stále aktuální. Pro cykloturistiku nebývají většinou využívány hotely, které často nejsou dostatečně vybaveny pro tento druh návštěvníka a přenocování stojí více peněz. Cyklisté nachází odpovídající zázemí v hromadných ubytovacích zařízeních – penzionech či kempech. Pokud jsou cyklisté ve větší skupině, mohou si pronajmout individuální ubytovací zařízení i s vlastním vařením, například chatu v horách či apartmán u vodních ploch. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011)

3.2 Stravovací služby v cestovním ruchu

Rozvoj stravovacích služeb probíhal zároveň s ubytovacími službami, neboť se vzájemně doplňují. Provozovny, ve kterých se využívá stravovacích služeb, se nazývají gastronomická zařízení. Návštěva těchto zařízení pramení z různých potřeb, od uspokojení potřeby jídla a pití až po rozptýlení či gastronomický zážitek. Gastronomická turistika je rozvíjejícím se odvětvím, ve kterém turisté dojíždí do určitých míst a destinací za vybranými lokálními jídly či nápoji. Mezi cykloturisty jsou velmi populární Moravské vinařské stezky, které nabízí možnosti cyklovýletů přes krásné prostředí jižní Moravy společně s možnou ochutnávkou vín a prohlídkou vybraných sklepů ve vinařských obcích. Také je cykloturisty využíváno společné stravování, což znamená uspokojení potřeby hladu v gastronomickém zařízení připravující škálu pokrmů, ze kterých si může jakýkoliv příjezdívší návštěvník vybrat, po zaplacení se zasytit a místo opět opustit. V ubytovacích zařízeních jsou využívány cyklisty především snídaně, které poskytnou základní jídlo. Během cyklovýletu bývá mnoho příležitostí navštívit gastronomická zařízení. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011)

3.3 Cestovní kanceláře a agentury

Úkolem cestovních kanceláří je vymyslet, zorganizovat a zajistit kombinaci služeb cestovního ruchu pro koncového zákazníka. Úkolem cestovních agentur je posléze tyto balíčky služeb, respektive zájezdy, prodat. Oproti sousedním zemím působí v České republice velké množství cestovních kanceláří a agentur, z čehož pramení výhody i nevýhody. V nabídce je sice mnoho zájezdů ze kterých si vybere každý, ale zároveň

dochází k větší nepřehlednosti. Existuje také riziko, že některé malé podniky mohou být nedůvěryhodné a může u nich dojít k finančním a organizačním problémům nebo ke krachu. Zákon ukládá povinnost všem cestovním kancelářím mít zřízené pojištění proti úpadku. Každý prodaný zájezd je stvrzen cestovní smlouvou, která upravuje vztahy mezi oběma stranami. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011)

K zájezdům nabízí cestovní kanceláře často služby průvodcovské, u kterých doprovázejí průvodci zákazníky a zajišťují během zájezdu organizační věci, program, poskytují informace a odborný výklad ve vybraném jazyce vztahujícím se k právě navštěvovanému místu a mnoho dalších nezbytných věcí. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011)

Stále častěji nabízí cestovní kanceláře poznávací zájezdy vedené formou cykloturistiky, neboť je možné během pár dní zájezdu poznat a prozkoumat mnohem větší území než formou pěší turistiky. Zároveň zákazníkům nabízí aktivně strávený odpočinek v exotických destinacích, do kterých by se člověk sám na kole nevydal. Takovému zájezdu musí být přizpůsoben i průvodce, který by měl být v perfektní kondici, udávat tempo, mít přehled o všech účastnících i během cyklovýletů a také zvládat základní opravy kola.

3.4 Dopravní služby v cestovním ruchu

Všechny formy dopravy jsou základní podmínkou k uskutečnění aktivit cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura se jen málokdy buduje přímo pro potřeby cestovního ruchu a tomu odpovídá její rozmístění. Tratě, silnice, letiště nebo vodní cesty nejsou rozmístěny vždy zcela ideálně pro služby cestovního ruchu, ale lanovky či cyklostezky se budují přesně tam, kde jsou potřeba. Cestovní ruch se také skvěle dokáže postarat o již nevyužívanou dopravní infrastrukturu, skvělým příkladem mohou být cyklistické stezky po bývalých železničních tratích, které byly hojně budovány po zrušení vlakových spojů v Bavorsku v sousedním Německu. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011)

Dopravní služby jsou v cestovním ruchu služby, které zajišťují přepravu účastníkům cestovního ruchu včetně jejich zavazadel. Důležitá je existence přepravních plánů, cena se odvíjí od typu přepravy přes vzdálenost až po pohodlí při cestování. Doprava může být rozdělena na vnitrostátní a mezinárodní, dále na pozemní (silniční a železniční),

leteckou a vodní. Samozřejmě lze brát jako druh dopravy cyklodopravu a cykloturistiku, ta je ovšem vyhledávána většinou pro jiné důvody než přepravit se z jednoho místa na druhé. (Ryglová; Burian; Vajčnerová, 2011)

3.5 Cyklisté vítání

„Snad každý, kdo jezdí po Česku na kole, se už někdy setkal s problémy nedostatečných služeb pro cyklisty. V hotelu si není kam dát kolo, personál netuší, kde je nejbližší opravna nebo prodejna, jídelní lístky v restauracích obvykle nepočítají se sportovním výkonem. Pro zlepšení kvality služeb pro cyklisty je tu projekt Cyklisté vítání.“
(NaKole.cz, 2018)

Cyklisté vítání je celostátní systém certifikace, která zkoumá z pohledu cyklistů nabídku, možnosti a vybavenost turistických cílů, kempů a služeb stravovacích a ubytovacích vůbec. Certifikace zavádí standard hodnocení podobný systému užívanému v sousedním Německu a Rakousku, kvalita by se tedy měla pohybovat minimálně na evropské úrovni. Zařízení, která získají tuto certifikaci, by měla nabízet perfektní zázemí jak pro cyklisty samotné, tak pro jejich jízdní kola. K tomu je nezbytné splnit všechna povinná kritéria a z volitelných kritérií splnit alespoň tři, u turistických cílů alespoň dvě kritéria. (NaKole.cz, 2018)

Kritéria pro ubytovací zařízení musí splňovat bezpodmínečně:

- možnost ubytování na jednu noc,
- nabídku energetických snídaní,
- možnost vyprání a usušení cyklistického oblečení,
- nabídnout bezplatnou uzamykatelnou místnost pro uschování jízdních kol,
- poskytovat základní nářadí k opravě jízdních kol,
- možnost umýt jízdní kola,
- přítomnost lékárničky,
- vlastnit informační tabuli Cyklisté vítání. (Cyklistevitani.cz, 2018)

Z doplňkových služeb je povinné splnit minimálně 3 položky, například:

- zajistit odvoz a přepravu zavazadel pro cyklisty,
- možnost zapůjčení kvalitních jízdních kol,
- nabídka základních náhradních dílů jízdních kol,
- poskytnutí či prodej map okolí,
- přístup k internetu,
- stanice pro dobíjení elektrokol,
- seznam dalších ubytovacích možností pro cyklisty v regionu. (Cyklistevitani.cz, 2018)

Obdobně jsou kritéria sestavena i pro stravovací zařízení, kempy a turistické cíle, samozřejmě s rozdílnými podmínkami tak, aby vždy co nejlépe naplňovala potřeby cyklistů v daném odvětví. (Cyklistevitani.cz, 2018)

Vlastníkem značky Cyklisté vítáni je Nadace partnerství, která nejvýznamněji podporuje ekologické projekty na celém území České republiky. Je také realizátorem úspěšného programu Greenways, který zahrnuje převážně přírodní trasy sloužící k veškeré nemotorové dopravě, relaxaci a sportu. Greenways stezky vznikly v 90. letech 20. století a pomáhají společně s místními úřady a podnikateli zlepšovat život v obcích. Vedou ke zdravému životnímu stylu, udržitelnému využívání místních zdrojů a také k ochraně přírody a kulturního dědictví. Využívají často cesty podél řek nebo bývalé železniční tratě. Nejvíce jsou tyto trasy využívány cyklisty, kteří zde najdou klid přírody. (Greenways.cz, 2018b)

3.6 Cykloturistické lokality

Cykloturistických lokalit je v Čechách a na Moravě vcelku velké množství. Údaje z roku 2011 hovoří o téměř 1 600 kilometrech cyklostezek a 37 000 kilometrech cyklotras, ale není to odpovídající číslo, neboť jejich počet každým rokem stoupá a také je velmi obtížné změřit délku všech cyklotras čtvrtého stupně. Z těchto lokalit si pro cykloturistiku najde každý ve svém kraji tu svou, ať už se jedná o přírodní a historické památky nebo jiné turistické cíle a zajímavosti. (ESF, CENIA, PARTNEŘI, 2013)

Dle agentury CzechTourism a také dle hlasování v anketě na webovém portále kudyznudy.cz bylo zvoleno 10 nejlepších cykloturistických lokalit. Jedny z nejatraktivnějších lokalit jsou Moravské vinařské stezky na jižní Moravě, které mají

přes 1 200 kilometrů a prochází také Lednicko-valtickým areálem nebo okolím Mikulova. Dále cykloturisty láká oblast Konstantinolázeňska v Plzeňském kraji, Jizerské hory, Šumava, Třeboňsko se svou soustavou rybníků, cyklotrasa podél řeky Ohře či Baťova kanálu. (CzechTourism, 2009)

3.7 Dálkové cyklotrasy

V Evropě se nachází 14 mezinárodních dálkových cyklistických tras v délce přesahující 70 000 kilometrů. Síť těchto cyklotras má název EuroVelo a propojuje všechny země v Evropě. Tento ambiciózní projekt zohledňuje velké množství aspektů silniční dopravy jako jsou například cestovní ruch, bezpečnost a plynulost provozu nebo ochrana životního prostředí. Zároveň jsou také výzvou pro obce, jimiž trasy prochází, a pro podnikatele, kteří podél tras zřizují zázemí a služby cyklistům. (CESKOJEDE.cz, 2014a)

Obrázek č. 4: Dálkové cyklotrasy v ČR



Zdroj: *Cyklodoprava.cz, 2017*

Stejně tak jsou pro cestovní ruch významné dálkové cyklotrasy České republiky, kterých se nachází na našem území hned několik a míří na ně převážně cyklisté s denním nájezdem 50 a více kilometrů. Z těchto tras lze jmenovat například Moravskou stezku spojující Jeseníky s jižní Moravou, cyklostezku podél Ohře nebo

Vltavskou stezku, Cyklostezku Olše prochází průmyslovou oblastí Ostravska nebo cyklotrasu spojující Rokycany s hraničním přechodem na Folmavě. Napříč Českou republiku prochází čtyři dálkové evropské trasy EuroVelo – 4, 7, 9 a 13. (CESKOJEDE.cz, 2014a)

Trasa číslo 4 prochází se svými 4 000 kilometry celou střední Evropou od francouzského pobřeží do ukrajinského hlavního města Kyjeva. Na území České republiky se nachází 918 kilometrů, které se rozprostírají od Chebu na západě přes Karlovy Vary, kolem Karlštejna a přes Prahu, dále přes Českomoravskou vrchovinu míří na jižní Moravu, odkud vede podél řeky Moravy a dále do Ostravy, kde na ni navazuje polská část cyklotrasy. (European cyclists federation, 2018)

Trasa číslo 7 s názvem Sluneční trasa vede ze Severního mysu (Nordkapp) v Norsku na Maltu a měří 7 409 kilometrů. Z těchto protíná Českou republiku 442 kilometrů, které vedou převážně podél dvou nejdelších českých řek Labe a Vltavy. Vede od severní až k jižní hranici Česka a je téměř souběžná s Labskou a Vltavskou stezkou. Začíná v Dolním Žlebu v Ústeckém kraji, v nejseverněji položené obci u nás a vede přes střední Čechy a Prahu a dále přes Český Krumlov kolem jihočeských rybníků, odkud pokračuje v obci Studánky do Rakouska. (CESKOJEDE.cz, 2014b)

Trasa číslo 9 vedoucí od Baltu k Jadranu prochází napříč celou Moravou, od Jeseníků přes Olomouc do Brna, odkud pokračuje přes vinohrady jižní Moravy do oblasti Mikulova a Lednicko-valtického areálu, a odkud pokračuje přes Břeclav dále do Rakouska. Z celkové délky 1 930 kilometrů prochází českým územím 342 kilometrů. (CESKOJEDE.cz, 2014c)

Trasa číslo 13 s názvem Stezka železné opony vede od Severního ledového oceánu až k Černému moři podél bývalé hranice, která rozdělovala Evropu na dva bloky. Na našem území se trasa klikatí podél západní a jižní hranice s Německem a Rakouskem. Začíná u Aše na Chebsku a přes Český les, Šumavu, Novohradské hory, Českou Kanadu a opět přes jižní Moravu navazuje na Rakouskou část v Břeclavi. Celková délka trasy je 10 500 kilometrů a na českém území se nachází 866 kilometrů. (Greenways.cz, 2018a)

Obrázek č. 5: EuroVelo trasy v ČR



Zdroj: Martínek, Vrtalová, Žáková (2013)

4 Metodika výzkumu

Nezbytnou částí této práce bylo zjištění názorů a postojů veřejnosti k problematice cykloturistiky a cyklistiky jako takové. Výzkum byl prováděn kvantitativní formou pomocí standardizovaného dotazníku a vyplňování probíhalo elektronickou formou na internetu. Předpokladem bylo, že dotázaní budou jízdní kolo využívat jen k cykloturistice, nikoliv na krátké vzdálenosti místo jiných dopravních prostředků a cyklovyjížděky nebudou příliš časté. Dále bylo očekáváno, že většinou budou vyjížděky jednodenní a že většinu respondentů k cyklistice přivedli rodiče.

4.1 Charakteristika zkoumaného souboru

Výzkum byl prováděn po celé České republice a částečně i na Slovensku, kde jsou podmínky pro cykloturisty přibližně srovnatelné jako v naší vlasti. Výzkumu se zúčastnili lidé od 15 let, kteří mají alespoň minimální zkušenosti s cykloturistikou nebo alespoň s cyklistikou. Předpokladem bylo, že respondentů bude v této oblasti více zástupců mužské populace a výsledek tento předpoklad potvrdil. Výzkum byl prováděn anonymně a každý respondent vyplněním dotazníku souhlasil s použitím jeho odpovědí v této práci. Ke zkrácení výsledků může dojít v interpretaci dotazníků na základní soubor populace, neboť dotazník byl položen výběrovému vzorku, který obsahoval převážně zástupce provozující cyklistiku a cykloturistiku.

4.2 Použité metody

Jako nejvhodnější metoda k oslovení většího počtu lidí z území celé republiky byla zvolena metoda dotazníkového šetření. Právě dotazník může poskytnout žádané údaje vcelku přesně. Dotazník se skládá z 19 uzavřených otázek, v každé otázce jsou na výběr předem definované odpovědi, z toho ve čtyřech otázkách bylo možné zvolit více než jednu odpověď a jedna otázka měla pouze hodnotící charakter. Pokud respondent nebyl spokojený s předdefinovanou odpovědí, u většiny otázek byla možnost poskytnout svou vlastní odpověď do políčka „Jiná...“.

Dotazník byl vytvořen pomocí internetového portálu www.survio.com a následně byl odkaz na dotazník šířen pomocí e-mailu a sociálních sítí. Dále byl odkaz na dotazník sdílen společně s prosbou o vyplnění na dva internetové portály zabývající se cyklistikou a cykloturistikou. Celkový počet návštěv dotazníku byl 141, z toho 93 lidí

dotazník vyplnilo a odeslalo. Z těchto 93 dotazníků byly všechny vyplněny na první pohled pravdivě a věrohodně, proto byly použity k vyhodnocení výzkumu všechny. Průměrný čas vyplnění jednoho dotazníku byl přibližně 5 minut. Byli tací, kteří vyplnili dotazník za 2 minuty, ale třem respondentům vyplnění trvalo více než hodinu.

Vyhodnocení vyplněných dotazníků z internetového portálu www.surveymonkey.com bylo provedeno v programu Microsoft Excel. Vyhodnocení se zaměřilo na souhrnné odpovědi i na odpovědi jednotlivých respondentů. Z výsledků se vypracovaly grafy, jako nejvhodnější byly zvoleny sloupcové a koláčové grafy. Výsledky budou shrnuté v následující kapitole.

Sestavený dotazník je součástí této práce v příloze A.

4.3 Výsledky výzkumu

Vyhodnocování proběhlo ze všech 93 dotazníků, kde ne všechny otázky byly povinné. Některé otázky zase nabízely více možností odpovědí, proto není možné, aby u každé otázky součet odpovědí činil 93. Výsledky budou interpretovány primárně v procentech, díky kterému sice budou výsledky na první pohled méně přehledné, ale naopak bude jednodušší je v následující části této práce porovnat s obdobným dotazníkem. Někdy mohou být pro představu použity také počty odpovídajících, ale z důvodu počtu respondentů blízkého se ke stovce budou čísla podobná a není tedy složité si je přibližně odvodit. V grafech budou výsledky interpretovány v počtech odpovídajících.

4.4 Vyhodnocení dotazníku

Základní demografické údaje jako jsou pohlaví a věk byly dotazovány na začátku dotazníku. Pohlaví respondentů bylo zastoupeno 78,5 % mužské populace a 21,5 % populace ženské. Více než tři čtvrtiny cyklistů výběrové populace tedy tvořili muži.

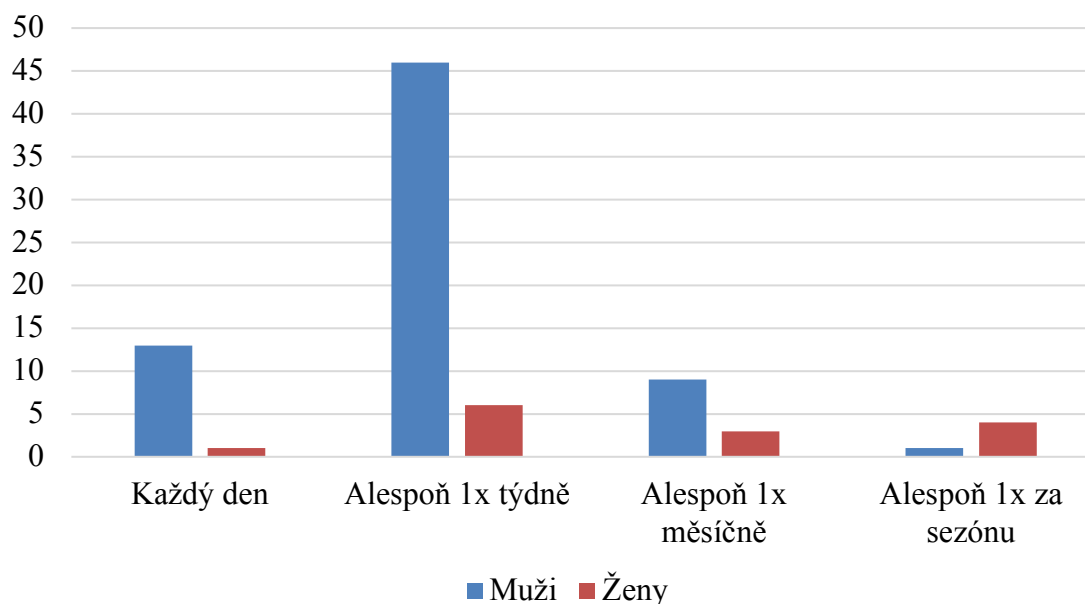
Otázka zjišťující věk respondentů ukázala, že nejvíce cyklistů je v rozmezí 26–40 let (38,7 %), dále mezi 41 a 65 lety (33,3 %), mezi 15 a 25 lety je 22,6 % cyklistů a 5,4 % respondentů nad 65 let se udržuje ve formě cyklistikou.

Další otázka byla spíše z důvodu ujištění se, zda respondent opravdu jezdí na kole, kde 4 respondenti odpověděli negativně. I na tuto variantu byl dotazník připraven a respondenti nejezdící na kole mohli pokračovat ve vyplňování povinných otázek,

kteří vypoví o pohledu na problematiku cyklistiky a cykloturistiky lidí na kole nejezdících. Ti se přesunuli až k otázce č. 9.

Ti, kteří na kole jezdí, byli dotázáni, jak často kolo využívají. Odpovědi nabízely: Každý den; alespoň 1x týdně; alespoň 1x měsíčně; alespoň 1x za sezónu.

Obrázek č. 6: Frekvence využití kol

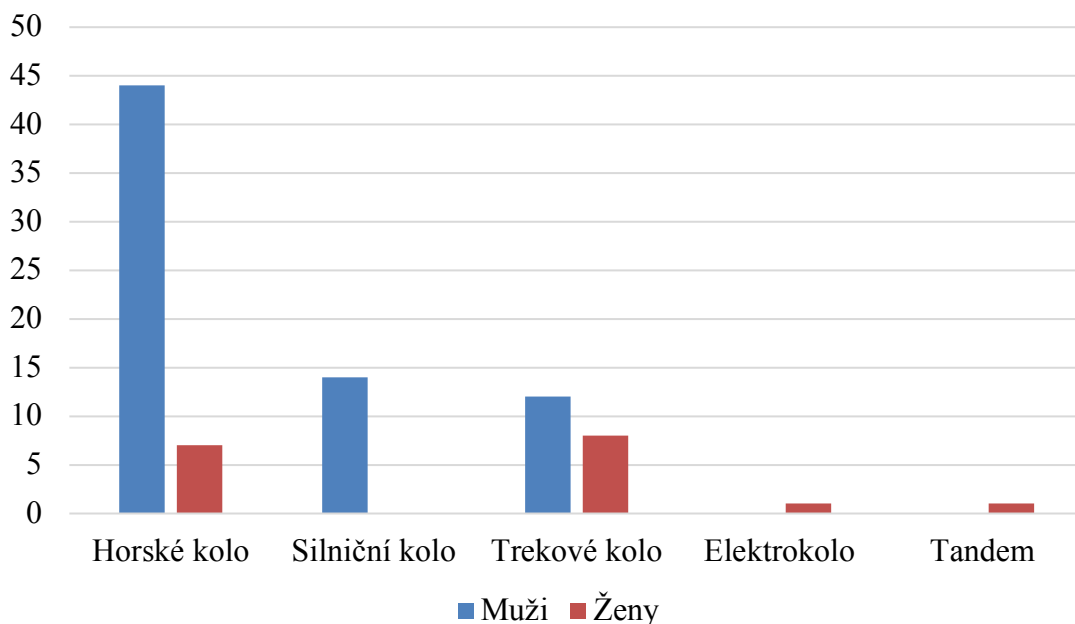


Zdroj: vlastní zpracování, 2018

Obrázek 6 ukazuje, že více než polovina dotázaných jezdí alespoň jednou týdně. Druhou nejčastější odpovědí (15,7 %) byla každodenní jízda na kole. Alespoň jednou za měsíc na kolo sedne 13,5 % dotázaných. Svou vlastní odpověď napsalo 10 respondentů, ze kterých 7 lidí odpovědělo, že jezdí na kole víckrát do týdne (2x – 6x týdně).

Následující otázka byla zaměřena na typ kola, které cyklisté preferují. Na výběr byla kola horská, silniční nebo trekkingová. Nejčastěji lze potkat cyklisty na horském či trekkingovém kole, čemuž odpovídají i odpovědi dotázaných. Více než polovina respondentů (58,4 %) preferuje kolo horské, 19,1 % cyklistů kolo trekkingové a na silničním kole nejrareji vyjede 14,6 % cyklistů. Z vlastních odpovědí respondentů (7,9 %) se objevují kombinace dotazníkem nabízených variant, jejich různé úpravy a také jedno elektrokolo.

Obrázek č. 7: Preference kol



Zdroj: vlastní zpracování, 2018

Šestou otázkou bylo, k čemu převážně respondenti využívají kolo. Z nabídky odpovědí získala nejvíce odpovědí cykloturistika (92 %), dále jízda do školy nebo do práce (31,8 %) a jízda na nákup (22,7 %).

Zaznamenaných 14 vlastních odpovědí obsahovaly převážně využití kola k tréninkům a soutěžím a využití kola k rekreaci či jízdě za kamarády.

Otázka zjišťující kilometrový nájezd při jedné vyjížděce na kole ukázala, že pouze jediný člověk odpověděl méně než 10 kilometrů. Nejčastěji cyklisté ujedou při jedné vyjížděce 30–60 kilometrů (41,6 %) nebo 10–30 kilometrů (39,3 %). Urazit vzdálenost delší než 60 kilometrů během jedné jízdy je schopno 18 % cyklistů, což je pro cykloturistiku skvělý předpoklad.

Kdo přivedl respondenty k cyklistice bylo předmětem další otázky. Překvapujícím zjištěním je, že více než polovina dotazovaných (55,1 %) začala na kole jezdit sama, pouze 25,8 % dotazovaných k cyklistice přivedli rodiče a 16,9 % přátelé. Dva respondenti se k cyklistice dostali díky svým aktivním spolupracovníkům. Z jednotlivých odpovědí respondentů je patrné, že lidi od 15 do 40 let přivedla k cyklistice většinou rodina nebo přátelé, zatímco lidé na 41 let často začali jezdit na kole sami díky svému rozhodnutí.

Po respondentech bylo také požadováno, aby ohodnotili obecně podmínky pro cyklisty v České republice. Odpověď byla použita formou hodnotící škály, kde 1 hvězda znamená nedostačující podmínky pro cyklisty a 5 hvězd znamená výborné podmínky pro cyklisty. Bylo očekáváno, že hodnocení podmínek bude přibližně uprostřed hodnotící škály, kolem 3 hvězd. Průměrné hodnocení je lehce nad poloviční hranicí, a to 3,2 hvězdy. Pouze tři cyklisté označili podmínky jako nedostačující (1 hvězda), na druhou stranu pouze pět cyklistů označilo podmínky jako výborné (5 hvězd). Dostačující podmínky a tedy 2 hvězdy udělilo podmínkám 13 cyklistů, naopak velmi dobře čili 4 hvězdami ohodnotilo podmínky 27 cyklistů. Zbývajících 45 cyklistů hodnotilo podmínky dobře, to znamená 3 hvězdami.

Následující otázka se zaměřila na zjištění, jaká zlepšení pro cyklisty by respondenti uvítali ve svém okolí. Respondenti mohli zvolit více odpovědí, také byl prostor pro vlastní názor i přesto, že předdefinovaných odpovědí byl značný počet.

Nejčastější odpověď se zastoupením bezmála 70 % byl požadavek na více cyklostezek, kterých u nás není sice málo, ale stále je zde velký potenciál pro rozšíření jejich počtu. S 50 % odpovědí byl požadavek lepšího technického stavu cyklostezek. 33,7 % dotázaných by uvítalo kolem cyklotras více zajímavých cílů, kterými mohou být historické nebo přírodní památky. Přibližně jednu čtvrtinu odpovědí získaly možnosti: lepší značení cyklostezek a cyklotras, více míst k parkování kol (u školy, u obchodů, u památek) a větší bezpečnost na cyklostezkách.

O lepší propagaci cyklotras a cykloturistiky vůbec projevilo zájem téměř 21 % dotázaných, větší dostupnost propagačních materiálů k cyklistice a turistických map by uvítalo 13 % dotázaných. Kolem 10 % dotázaných by ocenilo více možností občerstvení podél cyklotras, více odpočívadel u cyklotras, kde lze zastavit, zrelaxovat unavené svaly a občerstvit se, dále více možností k ubytování poblíž cyklotras, jako jsou hotely, penziony a převážně kempy.

Z vlastních odpovědí respondentů, kterých bylo sedm, z toho pět relevantních, by cyklisté ve svém okolí uvítali větší množství dálkových cyklotras s délkou větší než 300 kilometrů, větší toleranci k cyklistům od řidičů automobilů, méně zbytečných omezení v Národních parcích, převážně na zpevněných cestách a v neposlední řadě, aby cyklostezky sloužily pouze pro cyklisty, ne pro chodce nebo jezdce na kolečkových bruslích.

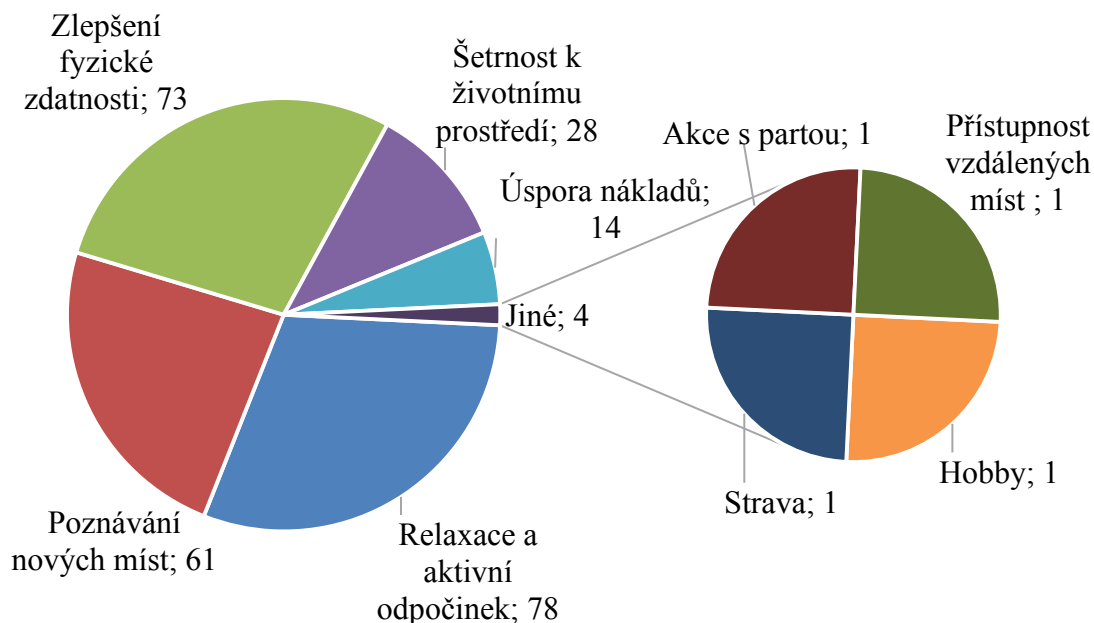
Motivací k jízdě na kole může být mnoho. Pro ty, kteří by se neuměli rozhodnout pouze pro jednu odpověď, byla opět u další otázky možnost zvolit více odpovědí, proto jsou výsledkem vcelku vysoká procentuální ohodnocení.

Nejvíce odpovědí, a to 86,7 %, získala relaxace a aktivní odpočinek, následované zlepšením fyzické zdatnosti s 81,1 % odpovědí. Z jednotlivých odpovědí je zřejmé, že většinu respondentů motivují oba zmíněné důvody. Nejčastěji tedy lidé provozují cyklistiku a cykloturistiku proto, aby prospěli svému tělu, a přitom zregenerovali mysl od každodenních starostí. Jen pár jedinců vyrazí na kole pouze kvůli relaxaci, stejně tak pouze kvůli zlepšení fyzické zdatnosti. Společně s předchozíma dvěma možnostmi souvisí i možnost třetí, poznávání nových míst, pro kterou hlasovalo 67,8 %. Z těchto jen 2 respondenti vybrali pouze tuto možnost, zbylých 59 dotázaných odpovědělo společně s první možností (relaxace a aktivní odpočinek) nebo s druhou možností (zlepšení fyzické zdatnosti) či s oběma dohromady.

Šetrnost k životnímu prostředí oceňuje u jízdy na kole 31,1 % dotázaných a 15,6 % jezdí na kole kvůli úspoře nákladů. Při porovnání zmíněných dvou odpovědí s otázkou číslo 6 (K čemu kolo využíváte?) je patrné, že většina respondentů, kteří myslí na životní prostředí, provozuje převážně cykloturistiku a jezdí na kole do práce nebo do školy, což pro ně zároveň znamená finanční úsporu. Tato úspora nákladů je ovšem jen jednou z výhod cyklistiky, neboť ani jeden z dotázaných neodpověděl, že jízdu na kole za jakýmkoliv účelem provozuje pouze z finančního hlediska.

Ze čtyř vlastních odpovědí byly relevantní možnosti dostat se do vzdálených míst i bez autobusu nebo automobilu a skvělým motivátorem je také akce s partou.

Obrázek č. 8: Motivace k jízdě na kole



Zdroj: vlastní zpracování, 2018

Nejčastěji se cyklovyjíždky uskutečňují v přírodě, kterou preferuje 70,8 % dotázaných. V okolí měst využívá kolo 23,6 % respondentů, zatímco převážně ve městě jezdí pouze 2,2 %. Z odpovědí i ze tří vlastních názorů vyplývá, že cykloturistům vyhovují místa v přírodě s minimálním provozem, kde nemusí dbát ve velké míře na dopravní předpisy a nejsou ohroženi okolní dopravou.

Dále bylo zjištěno, že nejčastěji jsou podnikány cyklovyjíždky jednodenní (86,5 %). Víkendové cyklovýlety trvající dva až tři dny preferuje 9 %. Na týdenní dovolenou trvající pět až sedm dní na kole směřují pouze dva respondenti, stejný počet pak na více než sedmidenní cyklovýlety. Výsledek je ovlivněn pravidelně pracujícími lidmi, kteří si mohou dovolit delší dovolenou pouze několikrát za sezónu. Nejčastěji usedají na kolo ve všední den po pracovní době či o víkendu, kdy je jednodenní vyjíždka dostačující.

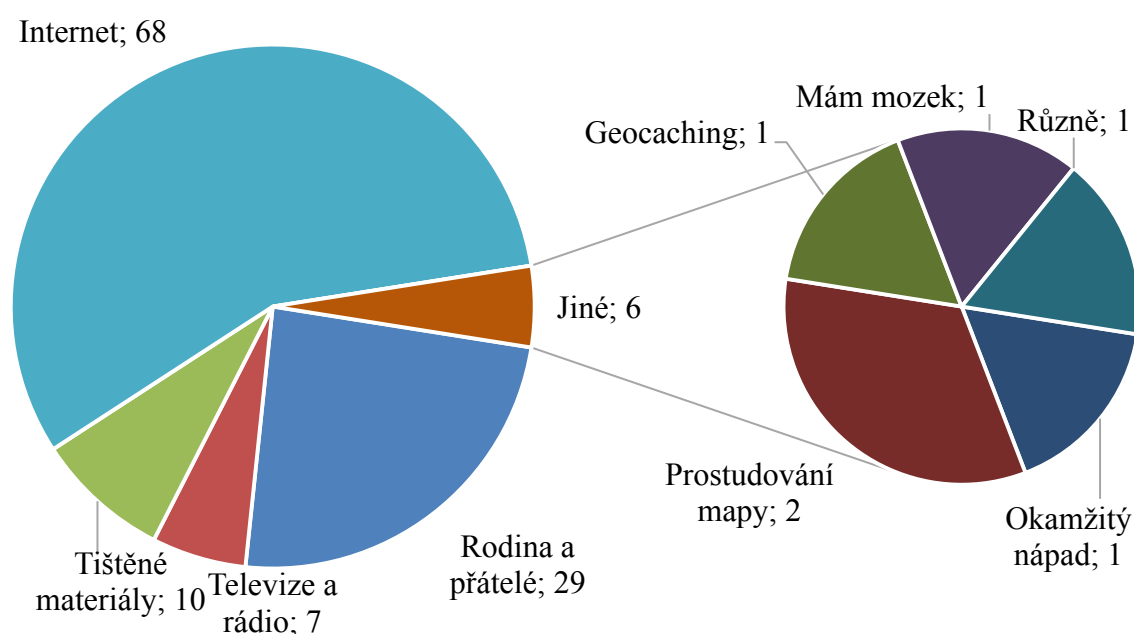
Hlavním cílem další otázky bylo zjistit, odkud čerpají respondenti nápady a inspirace pro své cyklotoulky. Nikdo samozřejmě nevyužívá ve svém životě ke zjištění a poznání pouze jednoho informačního zdroje, proto bylo možné v této otázce zvolit více odpovědí.

Jelikož žijeme v 21. století, největší část respondentů (80 %) hledá informace na internetu, dále čerpají inspiraci rodiny a přátel (34,1 %). V novinách, časopisech

a dalších tištěných materiálech si najde svůj tip na cyklovyjížďku 11,8 %, televizní nebo rozhlasové vysílání oslovuje 8,2 % dotázaných.

Samozřejmě i u této otázky byl dán prostor pro vyjádření svého názoru, čehož využilo sedm respondentů, jeden z nich však komentoval předcházející otázku. Zbýlých šest odpovědělo, že „má mozek“, hledá ve starých mapách a průvodcích nebo si nastuduje mapu, dostane okamžitý nápad nebo spojí výlet na kole s jinou venkovní aktivitou jakou je například geocaching.

Obrázek č. 9: Inspirace pro cykloturistiku



Zdroj: vlastní zpracování, 2018

Bylo také důležité zjistit, zda respondenti dojíždí za cykloturistikou. Téměř polovina (42,7 %) si vystačí pouze se svým bicyklem a nikam nedojíždí, ale 39,3 % dotázaných využívá k dojíždění za cykloturistikou automobil a 13,5 % vlak.

Při přepravě jízdního kola automobilem se využívá střešní nosič kol, případně nosič kol přichycený k závěsné kouli vozidla. Vozidlem se dopraví na místo, odtud vykoná cyklistický výlet (většinou okruh) a poté se opět automobilem vrací zpět. V případě přepravy vlakem může být průběh podobný, častější však je, že cyklista využije vlak pouze k cestě jedním směrem a cestu zpět absolvuje na kole, takzvaně „po ose“ jede zpět.

Jeden z respondentů odpověděl, že při trávení dovolené na kole organizované podnikem cestovního ruchu (například cestovní kancelář) využívá k přesunu autobus, což bývá běžná praxe jak pro tuzemské dovolené, tak pro dovolené v zahraničí. Cestovní kanceláře nabízí dovolené na kole, na jejichž transport je využit dálkový autobus s přívěsným vlekem na kola. Poté v místě dovolené může být autobus využit stejným způsobem jako výše zmíněný vlak, to znamená jedna cesta autobusem a cesta zpět na kole nebo naopak.

Poznávání zahraničí ze sedla kola se těší stále větší oblibě, což respondenti potvrdili. Ze 70,5 % respondentů, kteří již byli v zahraničí na kole, neměl žádný negativní zkušenost a všichni by se v budoucnu rádi opět zúčastnili cykloturistiky v zahraničí. Stejně tak 25 % dotázaných, kteří žádné zkušenosti s cykloturistikou mimo naše území nemá, by ocenili možnost vyjet do zahraničí.

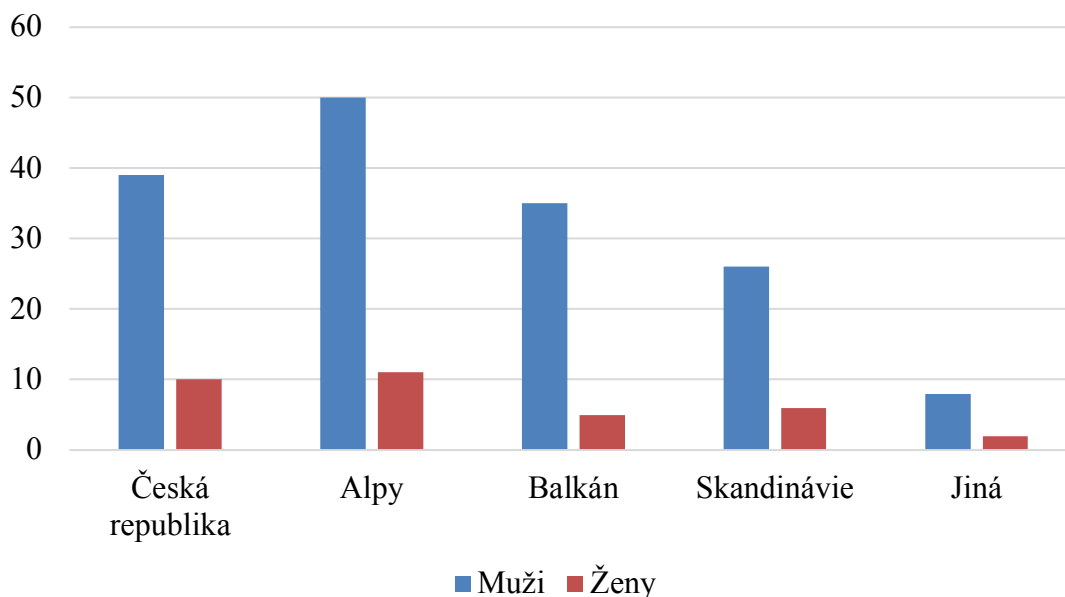
Naopak, 4,5 % dotázaných nikdy v zahraničí na kole nikdy nebylo, a zároveň nemají zájem podobný typ dovolené vyzkoušet.

Více odpovědí mohlo být opět označeno otázky, která dotazovala respondenty, do jakých destinací za cykloturistikou by chtěli vycestovat a která místa jsou největším lákadlem pro české milovníky cykloturistiky.

Překvapivým zjištěním je, že více než polovina dotázaných (55,8 %) by chtěla více prozkoumat a objevit krásy cykloturistiky v České republice, což byla druhá nejčastější odpověď. Nejvíce odpovědí zaznamenaly Alpy, které oslovily 72,1 % respondentů. Za účelem cykloturistiky by oslovily balkánské země na jihu 31,4 % dotázaných, několik procent respondentů navíc by vycestovalo do skandinávských zemí na severu (38,4 %).

Z vlastních odpovědí bylo zjištěno, že respondenti by rádi navštívili země východní Evropy, například Ukrajinu a Rusko. Zájem byl projeven i o Velkou Británii, Nový Zéland, Jižní Afriku, dva respondenty si získalo Polsko, ale objevily se také odpovědi jako Slovensko nebo Bavorsko v sousedním Německu.

Obrázek č. 10: Destinace cykloturistiky



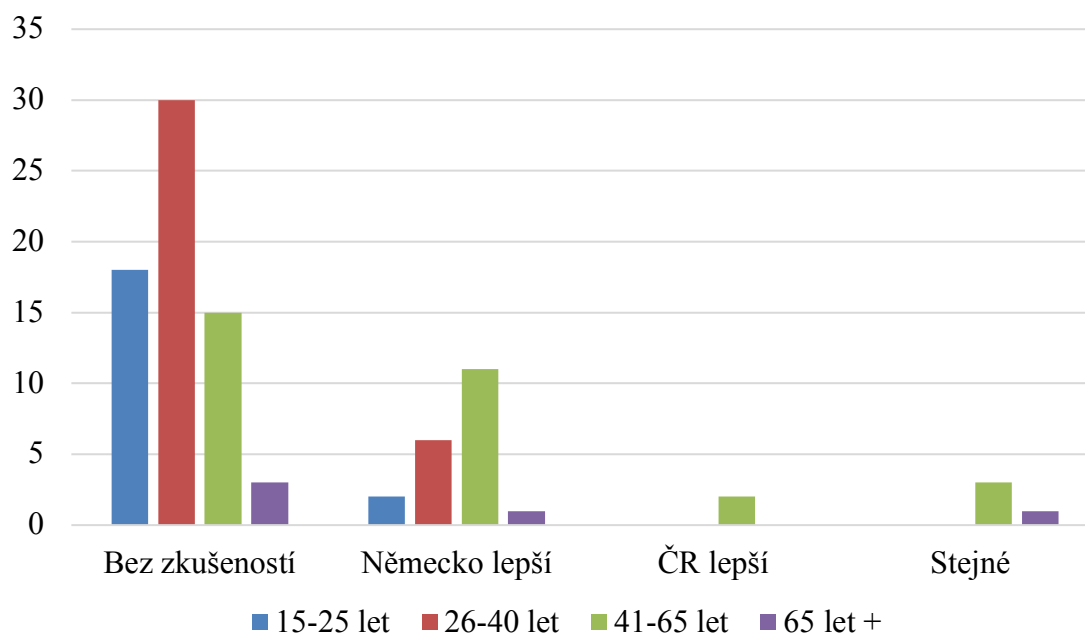
Zdroj: vlastní zpracování, 2018

Předposlední otázka zjišťovala, jaké je povědomí českých a slovenských cyklistů o projektu Cyklisté vítáni, což je celostátní systém certifikace služeb pro cyklisty. Z jednoznačných odpovědí „Ano“ nebo „Ne“ vyšlo, že 38,7 % dotázaných tento projekt zná a 61,3 % dotázaných o projektu Cyklisté vítáni dosud neslyšelo.

Výsledek otázky souvisí s otázkou číslo 10 (Jaké zlepšení pro cyklisty byste uvítali ve Vašem okolí?), kde téměř 21 % respondentů poukazovalo na nedostatečnou propagaci cykloturistiky a 13 % respondentů na nedostatečnou dostupnost map a propagačních materiálů, ze kterých by se mohlo o tomto projektu dozvědět více lidí a využít tak jeho možností při plánování cyklovýletů. Na takovém principu již fungují několik let naše sousední země.

Poslední otázka srovnávala podmínky pro cykloturistiku v České republice a v Německu. Téměř 70 % dotázaných nemělo s cykloturistikou v sousedním Německu žádné zkušenosti, avšak ze zbývajících 30 % shledávalo 23,7 % dotázaných lepší podmínky pro cykloturistiku právě v Německu a pouze 2,2 % dotázaných hodnotilo podmínky v České republice jako lepší. Pro 4,3 % respondentů byly podmínky srovnatelné jak v Německu, tak v České republice.

Obrázek č. 11: Porovnání podmínek v ČR a Německu



Zdroj: vlastní zpracování, 2018

5 Diskuze

Německým Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Spolkové ministerstvo pro dopravu a digitální infrastrukturu) byl vypracován dotazník, který zjišťoval různé aspekty cyklistiky v Německu. Tento dotazník se zaměřil na obdobná zjištění jako předchozí dotazník, ovšem byl vypracován mnohem podrobněji a více detailně. K vyplnění byla oslovena větší část populace než v dotazníku předešlém, dotazník se také vyplňoval elektronicky. Počet respondentů byl 3 156 ve věku mezi 14 a 69 lety. Výsledky dotazníku byly vypracovány 25. 10. 2017 a sdíleny na internetových stránkách. Dotazník měl více otázek a vyplnění trvalo déle než předchozí dotazník (v průměru přibližně 23 minut). Bylo možné v něm nalézt shodné či velmi podobné otázky s předchozím dotazníkem. Následovat tedy bude porovnání výsledků předchozího dotazníku a dotazníku vypracovaného v SRN. (SINUS Markt – und Sozialforschung GmbH, Heidelberg & Berlin, 2017)

Celková obliba jízdy na kole je v Německu vysoká, kolo se využívá jako dopravní prostředek i jako nástroj k rekreaci. Je to způsobeno tím, že téměř každý obyvatel většího města vlastní jízdní kolo a využívá ho k dojíždění do školy nebo do práce. Zároveň o víkendu nebo v den volna na něm rád vyjede mimo město do přírody. Pro úplnost, obyvatelé Německa preferují k přesunu automobily (75 %), chůzi pěšky (73 %), elektrokola (65 %), motorky (64 %) a kolo jako dopravní prostředek společně s kolem jako volnočasovou aktivitou, obě možnosti získaly shodně 63 %.

Oproti prvnímu dotazníku byl tento dotazník téměř vyrovnaný z hlediska pohlaví, kde 51 % respondentů byli muži a 49 % byly ženy. Tento výsledek může poukazovat na to, že ačkoliv v České republice je cyklistika a cykloturistika považována spíše za mužskou záležitost, v Německu je poměr mužů a žen téměř shodný.

Procentuální zastoupení respondentů z hlediska věku bylo podobné, kdy v rozmezí 15-29 let bylo 25 %, 30-39 let bylo 17 %, 40-60 let bylo 44 % a starších 60 let bylo procent 17. Zde lze odhadnout, že německých důchodců jezdí na kole více, ale z důvodu odlišných věkových rozpětí tuto domněnku nelze jednoznačně potvrdit. Rozdíl může zapříčinit také odlišný počet respondentů a návštěvnost internetových stránek, na které byl český dotazník sdílen.

Z dotazníku vyplynulo, že 77 % dotázaných jezdí na kole. Na rozdíl od českého dotazníku, který byl sdílen převážně lidem provozující cykloturistiku, byl tento sdílen široké veřejnosti, tudíž může být procento jezdících na kole zkreslené. Ze 77 % dotázaných jezdí na kole 44 % pravidelně, 13 % jezdí každý den a 21 % jezdí vícekrát týdně. Ve volném čase jezdí 22 % dotázaných Němců. Výsledky jsou tedy podobné.

Zajímavostí je, že průměrná německá domácnost vlastní 2,2 jízdního kola, zatímco 1,4 automobilu. Dále je předpokládáno, že v budoucnu se budou ze všech dopravních prostředků využívat nejčastěji kola (34 %), která předstihnou v oblíbenosti automobily (32 %), chůzi (29 %) nebo městskou hromadnou dopravu (26 %). Důvodem je flexibilita, zábavnost, pro 56 % dotázaných respondentů především šetrnost k životnímu prostředí a pro 51 % také dobrý vliv na zdraví člověka.

Z důvodu hojného využívání kol ve městech jsou odlišné i preference typu jízdního kola. Zatímco v České republice je nejčastější s více než polovinou odpovědí kolo horské následované kolem trekovým s téměř čtvrtinovým zastoupením, v Německu jsou nejvíce preferována kola určená pro městský provoz a dámská kola se 67 % následované horskými koly (25 %) a trekovými koly se 14 %.

Zde je souvislost s využitím kola. Pro krátké vzdálenosti jako je například jízda na nákup nebo k zařízení různých pochůzek hlasovalo 75 % respondentů. Pro celodenní cykloturistické vyjížďky hlasovalo 58 % dotázaných. Za volnočasovými aktivitami dojíždí na jízdním kole 54 % dotázaných a do školy nebo do práce dojíždí na kole 32 % respondentů, což je téměř shodné s prvním dotazníkem. Vzhledem k celkovému obyvatelstvu je možné v ulicích německých měst spatřit mnohem více cyklistů než v českých městech.

Přibližný nájezd během jedné vyjížďky je u 26 % dotázaných ve vzdálenosti do dvou kilometrů, 52 % dotázaných ujede vzdálenost do pěti kilometrů a 21 % respondentů ujede více než pět kilometrů. Je to způsobeno tím, že nejčastěji je kolo využíváno na krátké vzdálenosti a jen jednou či dvakrát týdně na celodenní cykloturistické výlety. Naopak z výsledků českého dotazníku je zřejmý rozdíl, že Češi využívají kolo častěji k provozování cykloturistiky s delším kilometrovým nájezdem. Zatímco pouze 1 % respondentů má nájezd během jedné vyjížďky do deseti kilometrů, zbylých 81 % má nájezd do šedesáti kilometrů a 18 % respondentů nad šedesát kilometrů.

Dotazník se zaměřil také na věci, které by lidi zlepšili a změnili, aby více využívali kolo. Nejčastější odpovědí bylo zlepšení stavu cyklostezek (40 %), více cyklostezek (37 %), zabezpečené odstavné plochy pro jízdní kola by uvítalo 36 % dotázaných, 24 % respondentů by ocenilo prostory k převléknutí se z cyklistického oblečení do standardního, stejně tak by 23 % dotázaných uvítalo možnost vysprchování se nebo vykoupaní se. Stejně procento odpovědí zaznamenala i odpověď více parkovacích míst pro kola. Téměř čtvrtina, 21 % dotázaných, by nezlepšovala nic, jsou zcela spokojeni se současným stavem.

Na otázku motivace německých občanů k jízdě na kole se tvůrci dotazníku zaměřili v další otázce. Nejčastější odpovědí byla jízda na kole kvůli šetrnosti k životnímu prostředí s 56 % odpovědí, s 51 % odpovědí následuje prospěšnost ku zdraví a třetici uzavírá šetření nákladů se 47 % odpovědí. Z dalších odpovědí lze jmenovat flexibilitu (36 %), 34 % lidí shledává jízdu na kole zábavou a 28 % respondentů oceňuje možnost snadného zaparkování jízdního kola. Lze říci, že Němci dbají více než Češi na životní prostředí (31,1 %) a na úsporu nákladů (15,6 %).

Rozdíl v používání jízdního kola je dán také bydlištěm ve městě nebo na venkově. Cykloturistika je provozována 54 % respondentů, ze kterých hlasovalo 38 % z venkova a 59 % z města. Do práce dojíždí častěji obyvatelé měst (35 %) než lidé žijící na venkově (17 %). Naopak cykloturistickou dovolenou volí častěji obyvatelé venkova (24 %) než obyvatelé města (18 %).

Délka cyklovyjížděk je přibližně stejná v Německu i v Česku. Převládají vyjížděky jednodenní (86,5 % Česko oproti 73 % Německu), následují víkendové cykloturistické výlety (21 % Německo oproti 9 % Česku), pět a více dnů strávených cykloturistikou volí 6 % Němců a 4,4 % Čechů.

Poslední otázkou vybranou pro porovnání německých a českých cyklistů bylo zaměření se na to, jak důležitá je pro respondenty možnost vzít si s sebou jízdní kolo do dopravních prostředků. Nejdůležitější byla pro Němce možnost využít k přepravě jízdního kola místní vlakové spoje (65 %), dálkové vlaky (50 %), podzemní metro (47 %), tramvaje (45 %) a autobus (44 %). V porovnání s odpověďmi českých respondentů byl nejčastější typ přepravy jízdního kola automobilem s 39,3 % a vlakem (13,5 %).

Nejčastější odpověď na otázku, jaký dopravní prostředek by chtěli obyvatelé Německa v budoucnosti nejraději využívat obdrželo nejvíce odpovědí jízdní kolo (34 %), následované automobilem, který zaostával o dvě procenta a chůzí pěšky s 29 % odpovědí. Je tedy zřejmé, že velká část populace si uvědomuje důležitost jízdního kola a jeho přínosu pro zdraví i životní prostředí a bere v potaz budoucnost cyklistiky.

6 Doporučení pro podniky cestovního ruchu

Doporučení pro podniky cestovního ruchu budou inspirována výsledky dotazníků. Podle nejčastějších odpovědí respondentů a navržena tak, aby uspokojila jejich potřeby. Bude se jednat o cykloturistický zájezd cestovní kanceláře do zahraničí, neboť 95,5 % respondentů by mělo zájem vyrazit na kole mimo Českou republiku. Cílová destinace budou alpské země, které byly voleny ze všech nabízených destinací nejčastěji (72,1 %). Vyjížděky se budou konat převážně v přírodě nebo okolí měst. Bude se jednat o čtyřdenní zájezd, doprava bude zajištěna pomocí autobusu s vlekem na kola, neboť vlak neposkytuje žádné vhodné přímé spojení. Trasy budou koncipovány tak, aby byly vhodné pro horská či trekkingová kola, denní nájezd se bude pohybovat kolem 60 kilometrů, je ale možné ho upravit podle okolností.

6.1 Produkt – cykloturistický zájezd

Produkt je cykloturistický zájezd do Alp. Jedná se o komplexní produkt, kdy si kupující během zájezdu nemusí sám nic zařizovat a o vše se postará cestovní kancelář v čele s průvodcem. Součástí produktu je doprava autobusem s přívěsem uzpůsobeným speciálně k bezpečné přepravě jízdních kol z Prahy a Plzně do cílové destinace v Alpách a zpět. Datum konání zájezdu je od 6. do 9. září 2018 a místo pobytu bude rakouské město Bregenz, které se nachází na břehu Bodamského jezera a je strategickou lokalitou díky krátké vzdálenosti jak do Německa, tak do Švýcarska. Ubytování bude zařízeno ve dvouhvězdičkovém pensionu Pension Sonne Bed & Breakfast ve městě Bregenz ve dvoulůžkových pokojích s vlastní koupelnou. Kapacita pensionu je 25 pokojů, jízdní kola lze bezpečně uschovat v zamykatelné místnosti. Wi-Fi připojení k internetu je pro hosty pensionu zdarma, stejně tak denní tisk. Stravování je se snídaní v ceně formou bufetu. Večeře lze zajistit dle potřeb organizovaně nebo individuálně dle potřeby. Pláž Bodamského jezera se nachází přibližně 5 minut chůze pěšky od pensionu. Maximální kapacita zájezdu je 40 osob.

Cena produktu je velmi důležitou součástí každého zájezdu jak pro zákazníky, tak pro cestovní kancelář. Při tvorbě ceny je důležité zahrnout jak náklady přímé a nepřímé, tak zamýšlený profit. Důležité je zachovat konkurenceschopnou nabídkou, v opačném případě by klient mohl hledat zájezdy u konkurenční cestovní kanceláře. Zároveň však

cena nesmí být moc nízká, aby nevzbuzovala v klientech podezření, že se jedná o podvod nebo že služby nebudou vykazovat dostatečnou kvalitu a úroveň.

Zájezd je možné zakoupit jako first minute nabídku, za což může zákazník získat slevu (5-10%). Stejnou slevu mohou zákazníci očekávat i u last minute nabídky, pokud nebude naplněna kapacita před blížícím se termínem odjezdu. Tato sleva může oslovit stále nerozhodnuté či čekající zájemce. Také pro zákazníky, kteří zakoupili u stejné cestovní kanceláře jiný produkt v minulosti, čeká sleva z ceny zájezdu jako odměna za věrnost.

Dopravu do rakouských Alp i v okolí Bodamského jezera bude zajišťovat autobus s přívěsem na jízdní kola patřící společnosti Intertrans Plzeň, spol. s.r.o. a ceny dopravy jsou převzaty z jejich internetových stránek. Ubytování za jednu osobu na noc ve dvouúžlkovém pokoji penzionu Sonne Bed & Breakfast stojí 45 euro. V případě zájezdu se jedná o tři noci. Vstupné 21 euro je pouze k pokrytí cesty trajektem, která se uskuteční druhý den pobytu. Pojištění jednotlivce na jeden den stojí 50 Kč na osobu. Celkový počet ujetých kilometrů je 1 576, na objížďky se počítá s 5 % kilometrů navíc, sazba za jeden kilometr je 28 Kč. Dále je třeba započítat zapůjčení vleku na jízdní kola s poplatkem 1 300 Kč za den + 1 Kč za každý ujetý kilometr. Doba čekání je odhadnuta na 40 hodin, každá započatá hodina stojí 200 Kč. Náklady na průvodce činí náklady na ubytování, vstup a pojištění stejně jako u klienta, navíc se průvodci hradí 1 000 Kč za den odměna a 45 euro za den stravné. Pojištění cestovní kanceláře proti úpadku činí 3 000 Kč a marže a režie cestovní kanceláře činí 35 %. Riziko neobsazení je 15 %, to znamená z kapacity 40 klientů 34 osob. Kurz eura je ze 17. 4. 2018 a počítá s 25,32 Kč za 1 euro a kurzové riziko počítá s 5 %. Celková cena zájezdu byla vypočítána na 8 803 Kč, prodejní cena byla stanovena na 8 790 Kč z marketingových důvodů. Cena pod hranicí devíti tisíc korun odpovídá podobným konkurenčním produktům nabízených na českém trhu. Minimální počet osob potřebných k uskutečnění zájezdu je 17 účastníků. Při tomto počtu klientů již není zájezd rentabilní, ale cena pokryje náklady na zájezd vyčíslené na 8 729 Kč a firma si zachová svou prestiž. Cenová kalkulace zájezdu je vypracována v následující tabulce.

Tabulka č. 1: Kalkulace zájezdu

KALKULACE ZÁJEZDU (v Kč, zaokrouhлено na celá čísla)	
Přímé náklady	
ubytování vč. kurzového rizika	3 589
vstup vč. kurzového rizika	532
pojištění	200
Přímé náklady celkem	4 321
Nepřímé náklady	
Doprava	
ujeté km	50 904
čekání	8 000
parkovné vč. kurzového rizika	
Náklady na průvodce	
ubytování	3 589
vstup	532
odměna	4 000
strava	4 558
pojištění	200
Pojištění CK proti úpadku	3 000
Nepřímé náklady celkem	74 783
Nepřímé náklady na 1 osobu	2 200
Přímé a nepřímé náklady na 1 osobu	6 521
Marže a režie CK 35 %	2 282
Celková cena zájezdu	8 803
Prodejní cena zájezdu	8 790

Zdroj: vlastní zpracování, 2018

Distribuce služby je složitá kvůli faktu, že služby cestovního ruchu lze realizovat pouze v místě jejich produkce a cestovní kancelář tedy musí dopravit zákazníky k produktu. Jedná se o pravý opak distribuce produktu k zákazníkovi. Zde budou balíčky a zájezdy distribuovány od cestovní kanceláře k zákazníkovi, a to skrze vlastní kamenné prodejny, dále přes internet na webových stránkách cestovní kanceláře a telefonicky. Je možné také využít profil cestovní kanceláře na sociálních sítích a nabídnout produkt tam nebo využít cílenou reklamu také na sociálních sítích nebo na webu. Zároveň probíhá přes internet také velké množství komunikace pomocí e-mailu. Na něj jsou po zaregistrování se nebo po projevení zájmu o produkt dále klientovi zasílány nabídky, často dle předchozích preferencí.

Propagace a marketingová komunikace se zákazníkem bude vedena neosobní formou, neboť je téměř nemožné najít a osobně oslovit všechny potenciální zájemce. Hlavní část propagace budou tvořit katalogy dovolených vydávaných přímo cestovní kanceláří, dále budou vyvěšeny na webových stránkách cestovní kanceláře. Mohou být také osloveny rádiové stanice s umístěním reklamy do vysílání, stejně tak i stanice televizní, pokud dopad reklamy pokryje náklady na ni.

Důležitý je také nástroj public relations, jehož hlavním cílem je vytvořit dobré jméno firmy a povědomí o ní. Díky tomuto komunikačnímu nástroji lze oslovit široké pole potenciálních zákazníků při relativně nízkých nákladech.

Tvorba balíčků služeb je základní funkcí cestovních kanceláří. Zde má za úkol zorganizovat všechny samostatné služby jako jsou ubytování, stravování či dopravní služby a ve formě balíčku je dále distribuovat konečným zákazníkům. U tohoto typu produktu nelze využít organizace jen některé části zájezdu, balíček všech služeb je vždy distribuován jako jeden produkt. Zakoupení již sestaveného balíčku cykloturistiky kolem Bodamského jezera je pro zákazníka finančně výhodnější, než kdyby si zájezd organizoval sám nebo chtěl zakoupit samostatně jednotlivé služby. Také doprava společně s ostatními účastníky zájezdu je cenově výhodnější.

Lidé jsou podstatnou částí marketingového mixu služeb, protože nebýt lidí, nebylo by služby komu nabízet, ale zároveň také nebýt lidí, neměl by služby kdo vytvářet a kdo nabízet. U cestovní kanceláře nabízející cykloturistický výlet do Alp je důležité vlastnit nebo najmout lidi, kteří dobře znají okolí cílové destinace a dokáží navrhnout program. Také je třeba se postarat o interní záležitosti z hlediska vedení, nápadů na produkty,

účetnictví a další odborné pozice. Zákazníci budou především lidé, kteří mají rádi cykloturistiku, jsou alespoň trochu fyzicky zdatní, mají vlastní jízdní kolo a také dostatečný kapitál k zakoupení zájezdu.

Partnerství je důležité hlavně kvůli spolupráci mezi jednotlivými subjekty. Cestovní kancelář může spolupracovat s dopravci, pokud nemá vlastní flotilu, navázat spolupráci s hotely nebo s cestovními agenturami z důvodu zvýšení prodejů. U zájezdu do Alp se předpokládá využití partnerského dopravce k zapůjčení přívěsu na kola a k dopravě do cílové destinace, stejně tak partnerská smlouva s ubytovacím zařízením, penzionem Sonne Bed & Breakfast.

Programování je důležité pro naplánování rozvrhu cyklovýletu. Také je třeba zajistit, aby byli všichni účastníci včas na správném místě, informovat s předstihem o čase odjezdu z Prahy a z Plzně, určení, komu bude patřit každá sedačka v autobuse, který den se uskuteční cykloturistika a do jakých míst nebo připravenost penzionu na přijíždějící klienty.

6.2 Program zájezdu

Jedná se o cykloturistický zájezd pro maximálně 40 osob k Bodamskému jezeru, které leží na hranicích tří států – Německa, Rakouska a Švýcarska. Organizační zázemí zájezdu je řidič autobusu a český průvodce hovořící plynně anglicky a německy.

První den bude v nočních hodinách odjezd z Prahy přes Plzeň a noční transfer přes Německo do Rakouska. Ráno po příjezdu se bude konat první cyklovýlet, a to z města Kostnice po jižní straně Bodamského jezera přes švýcarská města Romanshorn a Arbon do Bregenz.

Druhý den bude následovat trasa z Radolfzell am Bodensee po břehu jezera Zellersee přes města Markelfingen a Alensbach až na poloostrov Reichenau, dále trasa povede na květinový ostrov Mainau a následně do Kostnice, odkud bude transport do Bregenz na trajektu.

Třetí den bude na programu sjezd z města Andelfingen podél řeky Rýn k Bodamskému jezeru. Na trase cesty se nachází také Rýnské vodopády, největší vodopády v Evropě. Následovat bude jízda do města Ermatingen, kde bude připraven transport zpět do Bregenz.

Čtvrtý den bude ve znamení severní strany Bodamského jezera, a to z Bregenz přes města Lindau, Friedrichshafen, Meersburg a Überlingen. Poté následuje odjezd autobusem přes Německo zpátky do Plzně a Prahy.

Trasy jsou koncipovány jako středně náročné s denním nájezdem kolem 60 kilometrů s minimálním převýšením, krom výjezdu k Rýnským vodopádům. I přes takový denní nájezd je stále ponechán dostatek času na individuální prohlídku okolí tras či posezení nebo relaxování. Méně zdatní cyklisté nebo ti, kteří si budou chtít zkrátit trasu, mohou využít podporu autobusu a nastoupit či vystoupit po domluvě kdekoliv během cesty. Samozřejmostí jsou po celou dobu pobytu služby průvodce a technika.

6.3 Itinerář zájezdu

1. den – 6. 9. 2018

Sraz v Praze na autobusové stanici Zličín v 0:10, naložení kol a zavazadel, zkontrolování účastníků a odjezd v 00:30.

Sraz v Plzni v 01:15. Příjezd autobusu z Prahy v 01:30, naložení kol a zavazadel, zkontrolování přistoupivších účastníků a odjezd ve 2:00. Následuje noční transport přes hraniční přechod Rozvadov a dále přes německý Regensburg a Mnichov do rakouského města Bregenz.

Ráno kolem 8:00 bude po příjezdu do města Bregenz první společná snídaně formou bufetu v prostorách dvouhvězdičkového Pensionu Sonne Bed & Breakfast. Po snídani bude následovat ubytování se ve dvoulůžkových pokojích penzionu.

Kolem desáté hodiny bude sraz u autobusu a první cyklovýlet. Autobus odveze účastníky i s jejich bicykly podél jižního břehu Bodamského jezera do města Konstanz, česky Kostnice. Město je známé nejen pro obyvatele Česka jako místo upálení mistra Jana Husa, do jehož domu bude také možnost zavítat. Po prohlídce celého města a jeho historických památek bude následovat kolem jedné hodiny odpolední odjezd. Pojede se po trase podél železnice v těsné blízkosti jižní strany Bodamského jezera přes švýcarské město Romanshorn až do Arbonu, kde bude zastávka spojená s prohlídkou hrázděných domů a zámku. Po prohlídce města bude pokračovat jízda ke švýcarsko-rakouské hranici a po jejím překonání bude následovat návrat zpět do Bregenz mezi šestou a sedmou hodinou odpolední.

Trasa je dlouhá přibližně 60 kilometrů, výškový profil trasy je téměř rovinatý, krom úseku mezi 32. a 38. kilometrem trasy, kde je stoupání necelých 200 výškových metrů. Vzápětí ale následuje sjezd právě nastoupaných 200 výškových metrů na 38. až 44. kilometru trasy. Následuje opět rovinatý terén až do cílového místa v Bregenz.

Večeře jsou řešeny individuálně nebo je možné organizovat společný odchod do jedné z restaurací v blízkosti pensionu. Následující hodiny volna lze trávit v prostorách pensionu nebo v jeho okolí.

2. den – 7. 9. 2018

Snídaně jsou dostupné od 8:00 do 10:00, je tedy na každém, kdy se ke snídani dostaví. Kolem desáté hodiny ranní je sraz u autobusu již v cyklistickém oblečení, naloží se jízdni kola do vleku za autobus a vyrazí se do německého města Radolfzell am Bodensee. Odtud po krátké prohlídce povede trasa podél břehu jezera Zellersee přes Markelfingen a Alensbach až na poloostrov Reichenau, kde bude možné si prohlédnout jeho známé zeleninové plantáže a zahradu plnou různých bylinek patřící k benediktinskému klášteru. Odtud bude trasa pokračovat zpět z poloostrova na ostrov Mainau, který je znám jako květinový ostrov. Zde je možné opět prohlédnout zámek, ale také místní zoologickou zahradu. Co ale nelze minout, jsou úchvatné květinové zahrady, kterými je celý ostrov protkán. Určitě zde bude čas zastavit se na kávu či studené pivo, které si lze dát v mnoha kavárnách a pivnicích a obdivovat u toho krásu květinových zahrad, tak výhled na Bodamské jezero obklopující ostrov ze všech stran. Po náležité relaxaci se a načerpání sil bude následovat opuštění ostrova a podél břehu Bodamského jezera se zamíří do cílového místa druhého dne, kterým bude opět Kostnice. Tento den už ale nebude na programu prohlídka města, ale Kostnice je nástupní stanicí na trajekt, odkud bude návrat zpět do Bregenz. Trajekt odjíždí v 15:10 nebo v 16:20 a cesta trvá přibližně 4 hodiny, neboť trajekt obsluhuje jak jižní část jezera, tak i jeho severní část. Příjezd je tedy do Bregenz plánován v 19:22, respektive 20:22.

Trasa je dlouhá přibližně 50 kilometrů, výškový profil trasy je mírně členitý a na úseku mezi 30. a 34. kilometrem trasy je stoupání necelých 90 výškových metrů, které ale vzápětí následuje klesání těchto 90 výškových metrů během dvou kilometrů. Následuje opět mírně členitý terén až do cílového místa v Kostnici.

Večeře jsou řešeny individuálně nebo je možné organizovat společný odchod do jedné z restaurací v blízkosti pensionu. Následující hodiny volna lze trávit v prostorách pensionu nebo v jeho okolí.

3. den – 8. 9. 2018

Snídaně jsou opět přichystány v rozmezí hodin 8:00 a 10:00. Odjezd na třetí cyklovýlet bude shodně jako předchozí dny kolem desáté hodiny dopolední, veškeré informace budou k dispozici včas od průvodce. Je namístě být již připraven v cyklistickém oblečení, neboť po přibližně hodinovém transportu autobusem do městečka Andelfingen započne první túra mimo Bodamské jezero. Trasa povede podél řeky Thur, která ve městě Ellikon am Rhein ústí do řeky Rýn, podél které se bude odehrávat zbytek jízdy. Další zastávkou na této trase bude městečko Rheinau, které řeka Rýn obkružuje, na což je z určitých míst krásný výhled. Na pár kilometrů bude trasa pokračovat údolím mimo řeku, aby se pak mohl Rýn opět objevit v celé své kráse, a to ve městě Neuhausen, ze kterého lze obdivovat burácející Rýnské vodopády, největší vodopády na území celé Evropy. Následující sjezd podél řeky povede kolem měst Schaffhausen, Bisingen am Hochrhein a Hemishofen až do malebného městečka Stein am Rhein, kde je plánována přestávka k občerstvení a načerpání sil ve starobylém centru města. Poté se přes most překoná řeka Rýn a po druhém břehu řeky, která již ústí do Bodamského jezera, pojedou peloton cyklistů klidným tempem podél břehu Bodamského jezera přes města Mammern, Steckborn, Berlingen a Mannenbach až do závěrečné destinace tohoto dne Ermatingenu, kde bude již čekat autobus s vychlazenými alkoholickými i nealkoholickými nápoji a malým občerstvením a odveze cyklisty zpátky do Bregenz.

Trasa je dlouhá přibližně 65 kilometrů, výškový profil trasy je více členitý a na úseku od Rýnských vodopádů na přibližně 17 kilometru trasy čeká stoupání o 70 výškových metrů, které končí na 34. kilometru trasy. Nejedná se tedy o žádný prudký kopec, ale o mírné stoupání rozprostřené na velké vzdálenosti. Samozřejmě jsou pauzy k občerstvení v podnicích podél celé trasy. Následuje rovinný povrch až do města Stein am Rhein, odkud se bude opět mírně stoupat. Závěrečných 15 kilometrů trasy bude ve znamení mírného sjezdu až do cílového místa.

Večeře budou opět řešeny individuálně nebo je možné organizovat společný odchod do jedné z restaurací v blízkosti pensionu. Kdo bude chtít, může využít večerní volna k procházce městem či k odpočinku nebo koupání na pláži Bodamského jezera.

4. den – 9. 9. 2018

Poslední den cyklozájezdu odstartuje vydatná snídaně v Pensionu Sonne Bed & Breakfast, po níž bude následovat sbalení kufrů a odhlášení se z penzionu. Zájezd ale ještě není zcela u konce, na program dne je poslední, dosud neprozkoumaná strana Bodamského jezera, a to severní strana. Po naložení zavazadel a všeho nepotřebného k cykloturistice do autobusu bude mezi jedenáctou a dvanáctou hodinou dopolední (čas upřesní na místě průvodce) organizován poslední výšlap tohoto zájezdu. Odjezd bude přímo od penzionu z centra Bregenz do německého ostrovního města Lindau s hrázděnými domy, dále po severním břehu Bodamského jezera lemovaným vinicemi přes Langenargen do univerzitního města Friedrichshafen, které je známé díky Ferdinandovi von Zeppelinovi, který zde založil v 19. století továrnu na vzducholodě. Je možné navštívit i muzeum vzducholodí. Za cenu 9 € je dostupné denně od 9 do 17 hodin. Po překonání měst Immenstaad am Bodensee a Hagnau am Bodensee bude následovat město Meersburg, kde bude zastávka u dominantního starověkého hradu. Po prohlídce historického jádra města a hradu bude pokračovat poslední etapa výletu opět podél severního břehu Bodamského jezera přes města Unteruhldingen a Nußdorf do cílového města s názvem Überlingen. Tam bude čas na prohlídku města, občerstvení před cestou zpět a poslední možnost koupání v Bodamském jezeře. Kolem šesté hodiny odpolední vyzvedne autobus cyklisty i s jejich jízdními koly. Následuje odjezd od jezera a večerní transport přes území Německa do Plzně, kam je očekávaný příjezd mezi desátou a jedenáctou hodinou večerní, do Prahy kolem půlnoci.

Trasa je dlouhá přibližně 68 kilometrů, výškový profil trasy je rovinný v celém úseku trasy díky jízdě po pobřeží v těsné blízkosti jezera. Ačkoliv se jedná o nejdelší trasu ze všech 4 cyklistických výjezdů, trasa je nejméně náročná a odpočinkově laděná na poslední den cykloturistiky kolem Bodamského jezera.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zmapování možností využití cykloturistiky pro podnikatelské aktivity podniků služeb cestovního ruchu. Dílčím cílem bylo také zjištění preferencí zákazníků a následné navržení produktu pro tento cílový segment zákazníků.

V teoretické části byly nejprve vysvětleny pojmy cyklistika a cykloturistika. Dále se práce zaměřuje na aspekty cykloturistiky, místa její realizace a potřebné vybavení k jejímu provozování. Dalším tématem teoretické části práce je oblast služeb cestovního ruchu a jejich aspekty.

Na základě teoretické části byla vypracována metodika výzkumu. Ten se prováděl pomocí dotazníkového šetření elektronickou formou. Byly zkoumány různé aspekty cyklistiky a cykloturistiky. Cílem dotazníku bylo zjistit preference zákazníků, znalost podpůrných projektů pro rozvoj cykloturistiky a stupeň vybavení pro cykloturistiku. Po vyhodnocení odpovědí 93 respondentů bylo provedeno porovnání s dotazníkovým šetřením vypracovaným Spolkovým ministerstvem dopravy a digitální infrastruktury SRN v roce 2017, které odhalilo některé rozdíly mezi českou a německou cyklistikou a přineslo důležité a zajímavé poznatky.

Poslední částí práce bylo vypracovat doporučení pro podniky cestovního ruchu. Z výsledků dotazníkového šetření vyplynula doporučení pro zprostředkovatelské podniky a byl navrhnut jeden vzorový produkt. Pro navržený cykloturistický zájezd byl rozpracován marketingový mix. Zájezd se skládá ze čtyř rozdílných cyklistických tras v Alpách u Bodamského jezera a je navržen na čtyři dny. Byla vypracována také cenová kalkulace zájezdu, která po započtení všech nákladů zůstala pod hranicí devíti tisíc korun českých, což odpovídá podobným konkurenčním produktům nabízených na českém trhu. K čtyřdennímu cykloturistickému zájezdu byl vypracován také detailní itinerář zájezdu, který přesně popisuje dané denní trasy a ostatní aspekty zájezdu.

Navrhovaný produkt odpovídá požadavkům zkoumaného segmentu zákazníků, proto by mohl být podle názoru autora konkurenceschopný. Na základě provedeného výzkumu a návrhu produktu bylo poukázáno na potenciál rozvoje cykloturistiky v České republice a českých zákazníků.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Kalkulace zájezdu	48
---------------------------------------	----

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Silniční kolo	16
Obrázek č. 2: Horské kolo	17
Obrázek č. 3: Trekkingové kolo.....	18
Obrázek č. 4: Dálkové cyklotrasy v ČR.....	28
Obrázek č. 5: EuroVelo trasy v ČR.....	30
Obrázek č. 6: Frekvence využití kol.....	33
Obrázek č. 7: Preference kol.....	34
Obrázek č. 8: Motivace k jízdě na kole.....	37
Obrázek č. 9: Inspirace pro cykloturistiku.....	38
Obrázek č. 10: Destinace cykloturistiky.....	40
Obrázek č. 11: Porovnání podmínek v ČR a Německu.....	41

Seznam použité literatury

Bibliografické zdroje

FORET, Miroslav a Věra FORETOVÁ. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada, 2001. ISBN 802470207x.

HAVLÍČKOVÁ, Ladislava. *Fyziologie tělesné zátěže I: obecná část*. 2. přeprac. vyd. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 8071848751.

KONOPKA, Peter. *RadSPORT: der Ratgeber für Ausrüstung, Technik, Training, Ernährung, Wettkampf und Medizin*. 6., neubearb. Aufl. München: BLV, 1994. ISBN 3405146224.

LANDA, Pavel a Jitka LIŠKOVÁ. *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada, 2004. Sport (Grada). ISBN 8024707268.

MAKEŠ, Pavel a Luboš KRÁL. *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press, 2002. ISBN 8072268155.

MARTÍNEK, Jaroslav, Jitka VRTALOVÁ a Radmila ŽÁKOVÁ. *Příběhy, které ovlivnily podobu Cyklostrategie 2013*. Brno: Centrum dopravního výzkumu ve spolupráci s Asociací měst pro cyklisty, 2013. ISBN 9788086502588.

ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 9788021044432.

RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch-podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing a. s., 2011. ISBN 8024770598.

SIDWELLS, Chris. *Complete bike book*. New York: DK Pub., 2005. ISBN 0789493373.

SKERŮL, Michal a Petr ČEGAN. *Cykloturistika pro všechny: příručka pro učitele, vedoucí mládeže, rodiče a přátele na kole*. Ostrava: Montanex, 2003. Varia (Montanex). ISBN 8072251082.

Internetové zdroje

Bezvakolo.cz. *MRX Munua 27,5 SRAM X.5 2x10 disc* [online]. 2018 [cit. 2018-04-19].

Dostupné z: http://www.bezvakolo.cz/fotky/maxi/munua-27-5-sram-x5-2x10-disc_74822_1.png

CESKOJEDE.cz. *Dálkové cyklotrasy* [online]. ©2011-2014a [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://old.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/dalkove-cyklotrasy/>

CESKOJEDE.cz. *EuroVelo 7 – Sluneční trasa* [online]. ©2011-2014b [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://old.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/dalkove-cyklotrasy/:/220:eurovelo-7-slunecni-trasa/>

CESKOJEDE.cz. *EuroVelo 9 – Od Baltu k Jadranu* [online]. ©2011-2014c [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://old.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/dalkove-cyklotrasy/:/221:eurovelo-9-od-baltu-k-jadranu/>

CN Invest a.s.. *Merida CROSSWAY TFS 100-SPORT-D 2009 Trekové kolo* [online]. 2018 [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: http://trekingovakola.hledej ceny.cz/data/images/114/img_114978.jpeg

Cyklitevitani.cz. *Kritéria pro ubytovací zařízení* [online]. ©2005-2018 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <https://cyklitevitani.cz/Podminky-certifikace/Ubytovaci-zarizeni.aspx>

Cyklodoprava.cz. *Infrastruktura: Dálkové trasy ČR* [online]. 2012, poslední revize 11.4.2017 [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: <https://www.cyklodoprava.cz/image/infrastruktura-dalkove-trasy-dalkove-trasy-cr1/>

Cyklodoprava.cz. *Sčítání cyklistů* [online]. 2010, poslední revize 2.12.2014 [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: <https://www.cyklodoprava.cz/statistiky/scitani-cyklistu>

CzechTourism. *10 nejlepších aktivit z cykloturistiky nominovaných v soutěži Ceny Kudy z nudy 2009* [online]. 2009 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktuality/10-nejlepsich-aktivit-z-cykloturistiky-nominovany.aspx>

ESF, CENIA, PARTNEŘI. *Cyklostezky v ČR* [online]. 2013 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=cyklostezky_v_cr&site=doprava

European cyclists federation. *EuroVelo 4* [online]. 2018 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-4>

Greenways.cz *EuroVelo 13 / Stezka železné opony* [online]. ©1998-2018a [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-13.aspx?lat=49.459557103675884&lon=14.947990000000004&z=7>

Greenways.cz *Greenways jsou...* [online]. ©1998-2018b [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/Vse-o-Greenways/Greenways-jsou.aspx>

Koloctm.cz. *Silniční kolo Blade 3.0 CTM 2016* [online] 2018 [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: http://www.koloctm.cz/381-thickbox_default/silnicni-kolo-blade-30-ctm-2016.jpg

LANDA Míra. *Turistické značení KČT – cykloznačení* [online]. Klub českých turistů, únor 2016 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <https://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct-cykloznaceni>

NaKole.cz *Cyklisté vítáni* [online]. 2018 [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: <http://www.cyklistevitani.eu>

SINUS Markt – und Sozialforschung GmbH, Heidelberg & Berlin. *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017* [online]. 2017 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile

ŠTĚPÁNKOVÁ Hana. *Technika služeb cestovního ruchu* [online]. 2010 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <http://igdm.vsb.cz/igdm/materialy/TSCR.pdf>

Seznam příloh

Příloha A Dotazník

Příloha A: Dotazník

1. Pohlaví

Muž Žena

2. Věk

15-25 26-40 41-65 65 a více

3. Jezdíte na kole? (Pokud je Vaše odpověď „Ne“, přejděte prosím k otázce č. 9)

Ano Ne

4. Jak často jezdíte na kole?

Každý den Alespoň 1x týdně Alespoň 1x měsíčně
Alespoň 1x za sezónu Jiná...

5. Jaký typ kola preferujete?

Horské Trekové Silniční Jiná...

6. K čemu kolo využíváte?

Cykloturistika Jízda do školy/práce Jízda na nákup Jiná...

7. Kolik kilometrů na kole ujedete při jedné vyjíždce?

Méně než 10 km 10-30 km 30-60 km Více než 60 km

8. Kdo vás přivedl k cykloturistice?

Rodina Přátelé Spolupracovníci Začal/a jsem sám Jiná...

9. Jak hodnotíte podmínky pro cyklisty v České republice? (1 hvězda = nedostačující, 5 hvězd = výborné)

1 hvězda 2 hvězdy 3 hvězdy 4 hvězdy 5 hvězd

10. Jaké zlepšení pro cyklisty byste uvítali ve Vašem okolí? (Můžete vybrat více odpovědí)

Lepší značení cyklotras Lepší propagace cyklotras / cykloturistiky

Zajímavé cíle na cyklotrasách Více odpočívadel

Více možností občerstvení Více cyklostezek

Více možností k ubytování (kempy, penziony, hotely)

Nabídka služeb cyklistického průvodce (osoby)

Větší dostupnost map a propagačních materiálů

Více míst k parkování kol (u školy, u obchodů, u památek, ...)

Větší bezpečnost na cyklostezkách Lepší technický stav cyklostezek Jiná...

11. Co Vás motivuje k jízdě na kole? (Můžete vybrat více odpovědí)

Relaxace, aktivní odpočinek

Poznávání nových míst

Zlepšení fyzické zdatnosti

Šetrnost k životnímu prostředí

Úspora nákladů

Jiná...

12. Kde nejčastěji uskutečňujete své cyklovyjížděky?

Ve městě

V okolí měst

V přírodě

Jiná...

13. Jak dlouhé vyjížděky nejčastěji podnikáte?

Jednodenní

Víkendové (2-3 dny)

Týdenní (5-7 dní)

Delší než sedmidenní

14. Kde čerpáte inspiraci pro Vaše cyklovyjížděky? (Můžete vybrat více odpovědí)

U rodiny a přátel

V televizních či rádiových pořadech

V tištěných materiálech (noviny, časopisy)

Internet

V katalogích cestovních kanceláří

Jiná...

15. Dojíždíte za cykloturistikou?

Ne

Ano, automobilem

Ano, vlakem

Jiná...

16. Byl/a jste již někdy na kole v zahraničí?

Ano, jel/a bych znovu

Ano, ale nesplnilo to má očekávání

Ne, ale láká mě to

Ne, neláká mě to

17. Jaké destinace pro cykloturistiku by Vás oslovily? (Můžete vybrat více odpovědí)

Česká republika

Alpy (Německo, Švýcarsko, Francie, Itálie, ...)

Balkán (Chorvatsko, Bulharsko, Řecko, ...)

Skandinávie (Norsko, Finsko, Dánsko)

Jiná...

18. Znáte projekt „Cyklisté vítání?“

Ano

Ne

19. Pokud máte zkušenost, porovnejte podmínky pro cykloturistiku v ČR a v Německu

Nemám zkušenost

Podmínky lepší v ČR

Podmínky lepší v Německu

Podmínky stejné

Abstrakt

HÁLEK, Daniel. *Cykloturistika jako příležitost pro podniky v cestovním ruchu*. Plzeň, 2018. 64 s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická

Klíčová slova: cyklistika, cykloturistika, turistika, cestovní ruch, cestovní kancelář, ubytování, stravování, doprava, kolo

Tato bakalářská práce je vypracována na téma *Cykloturistika jako příležitost pro podniky v cestovním ruchu*. Práce je rozdělena na teoretickou a empirickou část. Hlavním cílem teoretické části je vysvětlit pojmy cyklistika a cykloturistika, vysvětlit aspekty cykloturistiky a potřebné vybavení k cykloturistice. Dalším cílem teoretické části je vysvětlení pojmu služby cestovního ruchu a dále zaměření se na jeho aspekty. Dále je popsána metodika výzkumu. Samotným výzkumem cyklistiky a cykloturistiky se zabývá empirická část. Výzkum je prováděn pomocí dotazníkového šetření v elektronické formě. Výsledky odpovědí 93 respondentů jsou popsány a vyjádřené graficky. Následně je výzkum porovnán s obdobným výzkumem provedeným v Německu v roce 2017. Na základě výsledků výzkumu je vypracováno doporučení pro podniky v cestovním ruchu.

Abstract

Hálek, Daniel. *Cycling as a business opportunity in tourism*. Plzeň, 2018. 64 s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

Key words: cycling, tourism, travel agency, services, accommodation, transport, bicycle

This bachelor thesis is elaborated on the theme „Cycling as a business opportunity in tourism“. The thesis is divided into the theoretical and empirical part. The main purpose of the theoretical part is to explain the concept of cycling, to explain the aspects of cycling and the necessary equipment for cycling. Next purpose of the theoretical part is to explain the concept of tourism services and to focus on its aspects. The methods of research are described below. The empirical part deals with cycling research itself. The research is conducted using a questionnaire survey in electronic form. The results of 93 respondents' answers are described and expressed graphically. Next, research is compared with similar research carried out in Germany in 2017. Based on the results of the research, recommendations are carried out for businesses in tourism.