

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ



Monitoring cykloturistiky na úseku
Labské stezky

Vypracoval:

Bc. Jakub Hrkal

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Liběna Jarolímková, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci na téma „Monitoring cykloturistiky na úseku Labské stezky“ vypracoval samostatně a veškeré použité zdroje uvedl v přiloženém seznamu literatury.

V Praze dne 8. prosince 2014

.....

Jakub Hrkal

Poděkování:

Děkuji Ing. Liběně Jarolímkové, Ph.D. za ochotné a vstřícné vedení této diplomové práce. Děkuji také členům Nadace Partnerství - Ing. Danielu Mourkovi, Ing. Luboši Kalovi a Ing. Radkovi Patrnému – za jejich přívětivou spolupráci a poskytování konzultací, informací a materiálů nezbytných pro vypracování této monografie. Poděkování patří také Královéhradeckému kraji, jmenovitě pak Mgr. Lucii Hučíkové, za laskavé zpřístupnění dat potřebných pro zahrnuté analýzy. A děkuji i své rodině, přátelům a své přítelkyni za podporu a pomoc s realizací provedeného dotazníkového šetření.

Obsah

Úvod	1
1 Cykloturistika v České republice	4
1.1 Cyklistická terminologie.....	4
1.2 Historie cykloturistiky v českých zemích	8
1.2.1 Vývoj po roce 1989	9
1.2.2 Nové tisíciletí.....	10
1.3 Cykloturistika v současnosti	12
1.3.1 Legislativa a státní podpora cyklistiky	15
1.3.2 Nadace Partnerství.....	18
2 Labská stezka.....	21
2.1 Labská stezka o. s. a představení cyklotrasy	21
2.2 Historie Labské stezky	22
2.3 Marketing.....	24
2.3.1 Konkurence.....	30
3 Přínosy cykloturistiky pro ekonomiku	33
3.1 Náklady	33
3.1.1 Financování	34
3.2 Benefity.....	35
3.2.1 Ekonomické přínosy	35
3.2.2 Environmentální přínosy	38
3.2.3 Sociální přínosy	38
3.3 Měření ekonomických efektů cykloturistiky	39
3.3.1 Poptávkově orientovaná metoda.....	40
3.3.2 Nabídkově orientovaná metoda.....	41
3.3.3 Cost – Benefit Analýza (CBA)	42
3.3.4 Odhad poptávky po cyklistických produktech	44

4	Analýza úseku Labské stezky mezi Hradcem Králové a Kuksem	47
4.1	Popis stezky	48
4.2	Turistické atraktivity	49
4.3	Infrastruktura	51
5	Dotazníkové šetření	52
5.1	Charakteristika respondentů	52
5.2	Spotřební chování	57
6	Vyhodnocení šetření	63
6.1	Shrnutí výsledků	63
6.2	Přínos stezky	64
6.2.1	Zdravotní přínos	64
6.2.2	Příjmy podnikatelských subjektů	67
6.3	Podněty ke zlepšení nedostatků	69
6.3.1	Bezpečnost.....	69
6.3.2	Kapacita	69
	Závěr	71
	Seznam zdrojů	73
	Seznam grafů	76
	Seznam obrázků.....	76
	Seznam příloh	77

Úvod

Předkládaná práce se zabývá tématem cykloturistiky. Nejen v České republice se jízdní kolo těší stále rostoucí popularitě a je tedy na místě zabývat se tímto fenoménem, monitorovat jej, zkoumat, analyzovat. Takové snažení by mělo přispět k lepšímu pochopení některých potřeb občanů a usnadnit jejich naplnění.

S uspokojením lze konstatovat, že ruku v ruce s popularizací cykloturistiky jde také rozvoj cyklistické infrastruktury – nejen že v Česku každoročně přibývají nové cyklostezky, ale velký zřetel je kladen i na údržbu těch stávajících. A zmínka o infrastruktuře již otevírá dveře k samotnému jádru tohoto pojednání.

Předmětem zkoumání je jedna konkrétní cyklostezka – část Labské stezky, dálkové mezinárodní cyklotrasy vedoucí od pramene řeky Labe až k jejímu ústí do Severního moře. Jedná se konkrétně o úsek mezi obcí Kuks a městem Hradec Králové. Tato cyklostezka byla dokončena roku 2013 a je dlouhá přibližně 26 km.

Právě proto, že tato stezka tvoří součást Labské cyklotrasy, je zapotřebí zjišťovat, jak úspěšně se podařilo daný projekt realizovat, neboť pak může být inspirací pro budování dalších částí Labské stezky.

Cílem této práce je tedy zhodnocení kvality a efektivity fungování úseku Labské stezky mezi Kuksem a Hradcem Králové. Výzkum tuto stezku podrobuje důkladné analýze, jejímž závěrem je vyhodnocení reálných přínosů stezky.

Za tímto účelem budiž nyní stanovena hypotéza, o jejíž jednoznačné potvrzení nebo vyvrácení se bude text práce snažit, v tomto znění: *„Přínosy zkoumané části Labské stezky přesahují náklady na její vybudování, a tento projekt lze tedy označit za úspěšný.“*

Aby toto pojednání mělo praktický výstup a přineslo vlastní nové informace, byl proveden také primární výzkum mezi cyklisty využívajícími zkoumanou stezku. Výzkum byl realizován formou dotazníkového šetření v létě roku 2014. Zpracování a prezentace výsledků tohoto šetření je jednou z hlavních priorit tohoto díla.

Práce obsahuje dvě logické části, první z nich je teoretická, druhá praktická. Každá část se dělí do tří kapitol. Teoretická část (kapitoly 1 – 3) popisuje oblasti, jichž se popisovaná problematika týká. Přibližuje čtenáři význam pojmu cykloturistika, rozebírá projekt Labské

stezky a nakonec se věnuje také ekonomickým dopadům cykloturistiky. Praktická část (kapitoly 4 – 6) se zaměřuje na výsledky výzkumu provedeného v rámci této eseje, představuje zkoumanou cyklostezku, prezentuje a analyzuje získaná data.

První kapitola otevírá studované téma a hovoří o cykloturistice v České republice. Nejdříve definuje pojmy, které jsou v práci často využívány. Následně pak vysvětluje původ cyklistiky a cykloturistiky, historický vývoj, a zkoumá také stav české cykloturistiky v současnosti, včetně cyklistických iniciativ jako je národní certifikační systém Cyklisté vítáni.

Kapitola druhá se věnuje dálkové cyklistické trase Labská stezka. Představuje organizace Labská stezka o. s. a Nadace Partnerství, které se věnují rozvoji Labské stezky v České republice. Pozornost je věnována mnohaleté historii vývoje Labské stezky od první známé zmínky až po její nejnovější části. Podrobně jsou také zkoumány marketingové aktivity přivádějící pozornost cyklistů k Labské stezce.

Ve třetí kapitole se téma vrací k cykloturistice a jsou zkoumány její přínosy a náklady. Pojednány jsou různé druhy přínosů, skupiny, kterým cykloturistika přináší užitek, a stejně tak i zdroje, z nichž mohou být náklady na rozvoj cyklistiky a cykloturistiky financovány. V této kapitole je také znázorněno několik metod, jimiž lze odhadnout a ohodnotit rozličné nepeněžní přínosy tohoto druhu cestovního ruchu.

Výrazná většina informací obsažených v prvních třech kapitolách vychází z dostupných zdrojů, a již provedených výzkumů; hlavním cílem této teoretické části práce je přehledně poskytnout informace potřebné k pochopení problémů řešených v následujícím textu.

Praktická část tohoto díla začíná kapitolou čtvrtou. Tato se zabývá popisem zkoumané části Labské cyklotrasy, tedy stezky mezi Hradcem Králové a Kuksem. Text popisuje, kudy stezka prochází, jmenuje, jaké zajímavosti lze v jejím okolí spatřit, a také jaké služby jsou na této trase cyklistům nabízeny.

Poslední dvě kapitoly jsou věnovány výsledkům zmíněného dotazníkového šetření. Pátá kapitola popisuje metodu a průběh šetření a také prezentuje získané odpovědi na jednotlivé otázky v dotazníku. Procentuální zastoupení odpovědí na většinu otázek je kromě textu také názorně předvedeno v grafech.

Závěrečná kapitola se věnuje analýze dat získaných v provedeném výzkumu. Zdůrazňuje nejdůležitější poznatky z předchozí kapitoly a kombinuje je s teoretickými znalostmi

prezentovanými v první části práce tak, aby bylo možno vyvodit relevantní praktické důsledky. Aplikací metod hodnotících přínosy cykloturistiky se snaží vypočítat reálný přínos určené části Labské stezky pro obyvatele, podnikatele, i státní sféru.

Při komponování práce bylo využito poznatků nabytých vysokoškolským studiem, zejména z oblasti marketingu, managementu projektů a práva.

Právě díky kombinaci znalostí z různých oborů a jejich praktické aplikaci, by toto pojednání mělo mít přínos ve sféře akademické, ale jeho cílem je také (ne-li především) využitelnost zpracovaných informací v realitě manažerského rozhodování a územního plánování soukromých i veřejnoprávních subjektů.

1 Cykloturistika v České republice

„Česká republika má ideální podmínky pro rozvoj aktivní cyklistiky a cykloturistiky především díky zajímavému a členitému terénu, dostatečné hustotě turistických cílů a služeb, husté síti komunikací a návaznému napojení cyklotras na veřejnou dopravu.“¹

První kapitola otevírá téma práce a věnuje se obecně cykloturistice. Nejprve definuje užívané pojmy a následně pojednává o vývoji cykloturistiky na území České republiky až po současný stav.

1.1 Cyklistická terminologie

Cyklistika a cykloturistika je fenoménem rostoucího významu v České republice i v celé Evropě. Výzkum agentury CzechTourism² dokládá, že 60 % respondentů podniklo v posledních šesti měsících výlet na kole. Ještě před zvažováním specifických aspektů cykloturistiky je však zapotřebí vymezit obecnější kontext, v němž je téma práce pojednáváno. Pro začátek je užitečné vysvětlit některé výrazy, které se v práci často objevují.

Cestovní ruch (CR): *„Cestovní ruch vždy zahrnuje cestování, ale ne každé cestování je cestovním ruchem. Cestovní ruch zahrnuje rekreaci, ale ne každá rekreace je cestovním ruchem. Cestovní ruch se uskutečňuje ve volném čase, ale ne celý volný čas je věnován cestovnímu ruchu.“³* Tento výrok poukazuje na fakt, jak náročné je ve skutečnosti přesně vymezit cestovní ruch, obor do něhož spadá i cykloturistika. Výkladový slovník cestovního ruchu jej definuje jako *„komplexní společenský jev jako souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním,*

¹ MOUREK, Daniel a kol. 2011. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha : Nakladatelství CzechTourism, 2011. 978-80-87560-00-6.

²Cyklo a in-line průzkum: Závěrečná zpráva. *ČESKO JEDE* [online]. 2011 [cit. 25. září 2014]. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/cms_dokumenty/cip_zaverecna_zprava_final.pdf

³ MILL, Robert C., MORRISON, Alastair M. 5. vyd. *The Tourism System, An Introductory Text*. Prentice –Hall International, Inc., 2007. 448 s. ISBN 978-0757526800.

rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně správních aktivit (politika CR, propagace CR, regulace CR, mezinárodní spolupráce apod.) a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity.“⁴

Lze rozlišovat různé druhy cestovního ruchu dle řady parametrů, např. motivace účastníků, místa realizace, délky pobytu, počtu účastníků, ročního období nebo věku účastníků.

Turistika je jedním z druhů CR. Je typická tím, že účastník se pohybuje vlastní silou (nemotorizovaně) a obvyklým cílem je pobyt v přírodě. Častý je také jednodušší způsob ubytování a stravování. Příklady turistiky jsou pěší turistika, cykloturistika, vysokohorská turistika, silvoturistika, dobrodružný CR, vodní turistika, běh na lyžích aj.

Cyklistiku, jakožto obecně jízdu na kole, lze rozdělit na následující druhy:

- **„Cyklodoprava** – jízda na jízdním kole do určitého cíle. Jde především o každodenní dojíždění do zaměstnání, do školy, za nákupy či kulturou. Vyznačuje se požadavkem co nejkratší trasy, co nejmenší časové náročnosti a bezproblémového průjezdu křižovatkami.

- **Cykloturistika** – jízda na trekkingových, městských a horských, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěná území. Využívá jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Této skupině cyklistů nevadí menší zajiždka. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. Skupina cykloturistů je velmi rozmanitá věkově i výkonnostně...“⁵

- **Závodní (profesionální) cyklistika**, která se dále dělí na silniční, terénní a dráhovou.

„Cykloturista je osoba, která tráví jeden nebo více dní mimo domov za účelem cykloturistiky. Cesty mohou být hvězdicovité nebo dálkové (s přespáním každou noc na jiném místě). Cykloturisté mohou jezdit individuálně nebo s využitím připravených cyklobalíček (organizovaně)

⁴ ZELENKA, Josef; PÁSKOVÁ, Martina. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. [Praha] : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. ISBN 80-239-0152-4.

⁵ MOUREK, Daniel a kol. 2011. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha : Nakladatelství CzechTourism, 2011. 978-80-87560-00-6.

Cyklistická infrastruktura znamená síť cest využívaných cyklisty. Infrastrukturu pro cyklisty lze rozdělit do dvou základních kategorií:

- Cyklistická stezka (cyklostezka)
- Cyklistická trasa (cyklotrasa)

Cyklostezka je pozemní komunikace (případně jízdní pás) označená dopravní značkou a vyhrazená pouze pro jízdu na kole. Pravidla silničního provozu dovolují využití např. in-line bruslařům nebo lyžařům, avšak motorová vozidla jsou z dopravy na cyklostezce vyloučena.

Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena dopravními značkami pro cyklisty. Cyklotrasy jsou v ČR značeny pásovým značením a od roku 2001 také speciálními směrovými dopravními značkami. Tímto způsobem je tvořena síť číslovaných cyklotras, jejichž garantem je Klub českých turistů (KČT).

Vedle tohoto systému existuje množství dálkových, regionálních a místních cyklotras, kde je využito jiných technik značení, např. trasy Greenways Nadace Partnerství. Zřizování a údržbu tras financuje většinou kraj, někdy obce, svazy obcí či soukromé a jiné subjekty (např. KČT nebo Nadace Partnerství).

Jelikož je posledních dvou pojmů v této práci hojně používáno, a rozdíl mezi nimi může být na první pohled obtížné pochopit, může si čtenář názvosloví zjednodušit následující pomůckou:

- „*cyklostezka (stavební úpravy) je ... cyklistický hardware.*
- *cyklotrasa (směrové značení v terénu) je možno přirovnat k software.*“⁶

Podle významu se cyklotrasy dělí na:

- Dálkové – nadregionální cyklotrasy (I. a II. třídy), které spojují vzdálené cíle a plní zejména funkci rekreačně-turistickou. Jsou značeny jednocifernými a dvoucifernými čísly a měly by mít zajištěny doprovodné služby (ubytování, občerstvení, servis, mapy).

⁶ Infrastruktura: Značení. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Cyklodoprava.cz*. [online] 19. května 2014 [cit. 22. září 2014.] <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/znaceni/> .

- Regionální cyklotrasy (III. a IV. třídy), plnící funkci dopravní i rekreační. U těchto cyklotras je zejména důležitá návaznost na síť místních cyklotras. Jsou značeny trojčíslovými a čtyřčíslovými čísly.
- Místní cyklotrasy (IV. třídy), které plní funkci dopravní i rekreační a jsou značeny čtyřčíslovými čísly.

Typologie cyklostezek

Existují určitá typologicky podobná místa, obzvláště vhodná pro vybudování cyklostezek. Mourek⁷ uvádí několik typických příkladů včetně nejznámějších českých cyklostezek. První uvedená kategorie má přímou souvislost s tématem této práce:

Stezky podél řek

Řeky podél svých břehů často vytváří přímo ideální podmínky pro rozvoj cykloturistiky a výstavbu nových cyklostezek. Trasy vedoucí souběžně s řekou mívají minimální převýšení, okolní krajina bývá klidná a atraktivní, a v meandrech řek kdysi bývaly nejčastěji budovány první velké osady, proto se zde teď vyskytují historická centra měst. Mezi nejznámější české cyklostezky patří i předmět zájmu této práce – Labská stezka. Jako další reprezentanty sem lze zařadit Vltavskou cyklistickou cestu, Baťův kanál a řeku Moravu, Cyklostezku Ohře nebo Cyklostezku Bečva.

Drážní stezky

Dalším zajímavým typem cyklostezek jsou drážní stezky. Jak název napovídá, jedná se o cyklistické stezky vybudované na trasách zrušených železničních tratí. Bývalé trati mají hlavní přednost, tedy rovný terén, podobnou jako stezky podél řek. Mají také dobrou návaznost na města a vesnice a jsou odděleny od motorové dopravy.

V České republice se jedná o koncept, který je stále teprve na počátku vývoje, je však inspirován kladnými zkušenostmi ze zahraničí, kde podobný systém funguje většinou k velké spokojenosti uživatelů. Konverze železnic na cyklostezky dosahuje největšího rozsahu ve Spojených státech amerických, kde v současnosti existuje již přes 20 000 km stezek vzniklých

⁷ MOUREK, Daniel a kol. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Nakladatelství CzechTourism, 2011. str. 129. 978-80-87560-00-6.

tímto způsobem. V Evropě se nejrozsáhlejší (přes 1 200 km) síť drážních cyklostezek může pochlubit Španělsko.

Jednou z nejstarších českých drážních cyklostezek je stezka mezi Českou Lípou a Vlčím Dolem (4,5 km). V současnosti už funguje celá řada cyklostezek tohoto původu, mezi zajímavé projekty patří mimo jiné *Valdštejnská stezka* u Chebu nebo cyklostezka *Varhany* mezi Českou Lípou a Kamenickým Šenovem.⁸

Zelené stezky – Greenways

Zelené stezky, neboli Greenways „jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory využívané v souladu se svou ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Greenways vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.“⁹

Greenways je pojem významově širší než předchozí dva uvedené typy. Zelenou stezkou mohou být jak stezky podél řek, tak drážní stezky, a stejně tak i další trasy turisticky zajímavé a vhodné pro sport a rekreaci. Největší projekty Greenways nezřídka překračují státní hranice. Z těch nejznámějších, které vedou územím České republiky, lze pro představu uvést Moravské vinařské stezky, Greenway Praha – Vídeň, Greenway Krakow – Morava – Vídeň. O koordinaci Greenways v ČR se od 90. let stará Nadace Partnerství (představena v podkapitole 1.3.2)

1.2 Historie cykloturistiky v českých zemích

Výzkum představí historii cykloturistiky počínaje koncem minulého století, kdy se cykloturistika stala v České republice významným fenoménem. Úplné počátky dějin cyklistiky pojednává příloha 1 tohoto dokumentu.

⁸ Drážní cyklostezky v ČR. KALA, Luboš. NADACE PARTNERSTVÍ. *Cyklodoprava.cz* [online]. [cit. 2014-12-01]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/finance-vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine-opustena-drazni-telesa-drazni-stezky-v-cr-zkracene/>.

⁹ Co jsou Greenways. NADACE PARTNERSTVÍ. *Greenways.cz* [online]. 2014 [cit. 26. září 2014]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/Vse-o-Greenways/Greenways-jsou.aspx>

1.2.1 Vývoj po roce 1989

Po sametové revoluci roku 1989 a uvolnění poměrů konečně nic nebránilo rozvoji individuální rekreační cyklistiky, k němuž také došlo, v mimořádně velké míře. Byla obnovena činnost KČT a docházelo ke spontánnímu vyznačování zejména silničních cyklotras. Vznikla tak základní páteř cyklotras, která dovolovala stále rostoucímu počtu zájemců využívat rekreační potenciál jízdního kola a zároveň navštěvovat pamětihodnosti, v širokém okolí. Tímto poněkud chaotickým způsobem však v 90. letech vzniklo množství cyklotras špatně značených, vedených po úsecích těžko sjízdných nebo vůbec nesjízdných pro běžná cestovní kola nebo vzájemně nenávazných. Těžko tomu mohlo být jinak, projekční organizace a realizační podniky, které se o rozvoj cyklotras staraly, neměly potřebné zkušenosti. Řada regionálních nakladatelství, stejně jako například společnost SHOCart vydávaly vlastní turistické mapy s vyznačenými cyklistickými trasami, někdy i včetně jejich obtížnosti. Díky snahám KČT při přidělování čísel novým cyklotrasám se nakonec ve většině případů podařilo živelný rozvoj usměrnit a vybudovat celostátní ucelenou síť cyklistických tras.

Od r. 1994 začalo vydavatelství SHOCart publikovat řadu speciálních cykloturistických map v měřítku 1:75 000, s vyznačenými cyklotrasami, jejich popisem, rejstříkem zajímavostí a profilem tras. Na rozdíl od dosavadní převažující tendence byla v tomto případě snaha najít pro cyklotrasy nové cesty a ne pouze využít známé okresní silnice.¹⁰ Cyklistické stezky v 90. letech zatím nebyly budovány téměř vůbec, a v případě že byly, tak pouze v intravilánu měst. Výjimkou bylo město Pardubice, které v tomto období investovalo do rozvoje cyklostezek nebývalé finanční prostředky a předčilo tak rozsahem své sítě cyklostezek i Hradec Králové.

Počátkem 90. let se v Čechách nacházely dvě mimoměstské cyklostezky na evropské úrovni – z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou (Vltavská stezka) a z Poděbrad do Nymburka (Labská stezka).¹¹ Za zmínku stojí, že již roku 1991 byla v Československu založena Nadace partnerství (více v subkapitole 1.3.2)

¹⁰ Cykloturistika v ČR. ĐOUBALÍK, Petr. *Svět outdooru* [online]. 2014. [cit. 18. září 2014] Dostupné z: <http://www.svetoutdooru.cz/clanky/cykloturistika-v-cr/>.

¹¹ Příběhy českých cyklostezek a cyklotras. MARTINEK, Jaroslav. *Časopis SILNICE ŽELEZNICE*. [online] 2011. [cit. 19. září 2014] Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/pribehy-ceskych-cyklostezek-a-cyklotras/>.

V druhé polovině 90. let se rozšiřuje trend cyklomateriálů vydávaných městskými a okresními úřady (Zlín, Hradec Králové, Lednicko-valtický areál) a vznikají také cyklomapy Prahy a okolí. Roku 1998 je vyznačena cykloturistická trasa Praha – Wien, nejstarší projekt *zelené stezky* (Greenway) v ČR. SHOCart k ní vydává podrobného cykloprůvodce, jímž v podstatě zavádí nový standard kvality – průvodce obsahuje samostatně zpracované jednodenní trasy s mapou, fotografie, rejstříky zajímavých míst i seznamy služeb.

O rok později vydává Česká centrála cestovního ruchu publikaci *Cykloturistika bez hranic*, přehled dálkových i regionálních cyklotras celé ČR. Jedná se o první informační materiál podávající ucelenou informaci o tom, jak je koncipována síť hlavních cyklistických komunikací a navazujících regionálních cyklotras. Nechyběla ani návaznost českých dálkových tras na evropskou cyklistickou síť EuroVelo. Současně KČT zavádí systém značení turistických a cykloturistických tras a poskytuje informace o této metodice veřejnosti.

1.2.2 Nové tisíceletí

Do roku 2000 vzniklo v České republice přes 10 000 km cyklotras, z toho asi 3 300 dálkových a 7 000 regionálních a místních. Během následujících deseti let zaznamenala cykloturistika ještě dynamičtější rozvoj – r. 2010 existovalo více než 33 000 km cyklistických tras, z toho asi 7 500 km dálkových. „*Dálkové cyklotrasy této sítě jednak navazují na CT [cyklotrasy] v sousedních zemích a jednak různými směry křížují území našeho státu a vedou ve směrech největší koncentrace cyklistů, např. podél Labe, Bečvy nebo Moravy. Mnohé jejich úseky jsou již vybudovány jako cyklostezky, tedy účelové komunikace určené výhradně pro cyklisty.*“¹² Během let 2001 – 2009 začal stát významně podporovat výstavbu cyklostezek ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). V tomto období bylo podpořeno 322 akcí v celkové výši 940 mil. Kč. Tehdy už nabírá největšího významu pomoc malým obcím a městům, která jsou díky dostatku zdrojů schopna budovat síť bezpečných cyklostezek nejen v obcích, ale zejména mezi obcemi navzájem. Právě bezpečnost jízdy na kole (například dětí do školy) se přitom stává

¹² Analýza finančního čerpání ze strukturálních fondů a dalších zdrojů. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Cyklodoprava.cz* [online]. 2011. [cit. 22. září 2014] Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/pro-media/novinky/aktualni-informace-k-cerpani-financnich-prostredku-z-strukturalnich-fondu-eu-na-cyklostezky>.

naléhavým tématem posledních let. Dotace SFDI městům k budování cyklostezek často nestačí, proto se na financování jejich rozvoje podílí i některé kraje.¹³

Od roku 2001 je Česká republika rozdělena na 14 krajů a současně má definovaných 14 turistických regionů, které však nejsou shodné s kraji. „*Vlastní organizace a řízení cestovního ruchu v regionech České republiky je v současné době značně roztržštěná. Ministerstvo pro místní rozvoj delegovalo značné množství pravomocí na kraje, které budou též příjemci finančních prostředků určených na rozvoj regionů z fondů EU.*“¹⁴

Výstavba cyklostezek je v poslední době významně podporována Strukturálními fondy EU. „*K 25.1.2011 bylo evidováno schválených 192 projektů s cyklistickou tematikou. Výše podpory činí doposud 3,14 miliardy korun a celkové náklady dosáhly výše 3,59 miliardy korun. Nejvíce finančních prostředků jde do cyklistické dopravy z regionů soudržnosti (ROP NUTS II).*“¹⁵

Ze současných projektů cyklotras, na kterých nepracuje KČT, je pak třeba zmínit zejména stezky Greenways, označované také jako *zelené stezky*, tedy speciálně značené koridory sloužící k rekreaci, sportu a nemotorové dopravě. Rozvoji Greenways v České republice od roku 1998 věnuje Nadace Partnerství (viz podkapitolu 1.3.2). Greenways jsou budovány za účelem rozvoje turistiky a sportu, a jedná se o mezinárodně známou značku, což zvyšuje jejich marketingovou hodnotu. Může být zajímavé dodat, že i přesto ne všichni s touto koncepcí zcela souhlasí. Například Moravské vinařské stezky, jeden z hlavních Greenways produktů, označuje KČT ve svém materiálu pro značkaře za nevhodný koncept, který má za následek nepřehlednou síť cyklotras na jižní Moravě. KČT proto řadě těchto tras odmítl udělit evidenční číslo.¹⁶

¹³ Příběhy českých cyklostezek a cyklotras. MARTINEK, Jaroslav. *Časopis SILNICE ŽELEZNICE*. [online] 2011. [cit. 19. září 2014] Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/pribehy-ceskych-cyklostezek-a-cyklotras/>.

¹⁴ INDROVÁ, Jarmila a kol. 2009. *Cestovní ruch (základy)*. Praha : Nakladatelství Oeconomica, 2009. str. 122. 978-80-245-1569-4.

¹⁵ Analýza finančního čerpání ze strukturálních fondů a dalších zdrojů. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Cyklodoprava.cz* [online]. 2011. [cit. 22. září 2014] Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/pro-media/novinky/aktualni-informace-k-cerpani-financnich-prostredku-z-strukturalnich-fondu-eu-na-cyklostezky>.

¹⁶ Vývoj turistického značení u nás a značení turistických tras ve většině evropských zemí. KLUB ČESKÝCH TURISTŮ. *KČT – Vaše dobrá značka* [online]. 2012. [cit. 23. září. 2014] Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/sites/default/files/users/user1/dokumenty/znackari/UT-M.pdf>.

1.3 Cykloturistika v současnosti

Cyklistika a cykloturistika se v současné době těší všeobecně veliké oblibě. Svědčí o tom kupříkladu množství každoročních cyklistických akcí, přičemž nemusí jít jen o závody, ale také o různé druhy organizovaných srazů či cyklistických výletů, nebo o výstavy a veletrhy.¹⁷ Příkladem zajímavé akce mohou být například cyklojízdy (cyklojizdy.cz). Cyklistikou se zabývají časopisy (např. Velo, Cykloturistika, Cykločtení), stejně jako řada webových stránek (např. nakole.cz, ceskojede.cz, kolo.cz, cykloserver.cz). Existují také cestovní kanceláře specializující se přímo na zájezdy nebo služby pro cyklisty (např. cestovní kancelář (CK) Velotours, CK Eurocykl Herdegen nebo CK Sunbike). Server nakole.cz uvádí, že v České republice operuje na čtyřicet CK, které připravují cyklisticky zaměřené programy¹⁸. I na olympijských hrách najdeme v současné době hned čtyři cyklistické sporty. Cyklistiku lze tedy označit za významný fenomén, a to nejen v České republice, ale i v celosvětovém měřítku.

Co se týče oblíbených destinací českých cyklistů, dle průzkumu pracovní skupiny Česko jede¹⁹ mezi nejoblíbenější zahraniční cyklistické cíle tak patří Slovensko, Dunajská a Labská stezka nebo italské Lago di Garda. Pro výběr destinace bývá rozhodující kratší dojezdová vzdálenost a silný marketing destinací.

„Stejné faktory hrají roli i při výběru domácích destinací. Na špičce žebříčku tak figuruje Jižní Morava, Šumava a jižní Čechy, mezi bikery jsou nejoblíbenější kromě Šumavy také další hraniční pohoří, například Beskydy, Jeseníky či Jizerské hory.“²⁰

K 1. 1. 2011 bylo na území České republiky napočítáno 1 903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty – 1 005 km v intravilánu; 898 km v extravilánu. Oproti roku 2009 se vzrostla celková délka cyklotras o 302 km. Nejrozsáhlejší síť cyklostezek se (dle posledních zveřejněných údajů) nacházela na území hlavního města Prahy (224 km) a ve Středočeském kraji (215 km). Naopak nejméně vybavené touto turistickou infrastrukturou byly

¹⁷ Aktuální informace o nadcházejících akcích lze nalézt například na: <http://www.nakole.cz/akce/>.

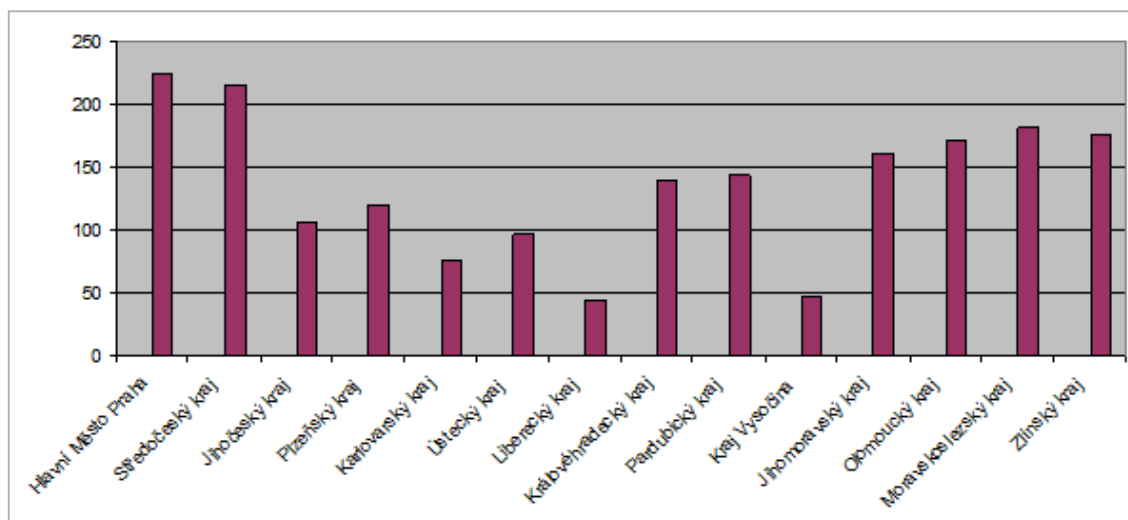
¹⁸ Sametová revoluce v cestování. ACČKA. NaKole.cz [online]. 2014. [cit. 23. září 2014] Dostupné z: <http://www.nakole.cz/clanky/745-sametova-revoluce-v-cestovani.html>.

¹⁹ Cyklo a in-line průzkum: Závěrečná zpráva. ČESKO JEDE [online]. 2011 [cit. 25. září 2014]. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/cms_dokumenty/cip_zaverecna_zprava_final.pdf.

²⁰ tamtéž.

kraje Liberecký a Vysočina (méně než 50 km).²¹ Podrobné informace o délce cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty podle jednotlivých krajů ukazuje Graf 1.

Graf 1: Délka cyklostezek v jednotlivých krajích k 1. 1. 2011 [km]²²



Co se týče cyklotras, ty které jsou značeny Klubem českých turistů, jsou sledovány podle tříd – k 1. 1. 2013 bylo v České republice značeno celkem 34 872,7 km cyklotras, z toho:

- 1 026 km cyklotras I. třídy,
- 4 003 km cyklotras II. třídy,
- 2 894 km cyklotras III. třídy.
- Největší skupinu (zbytek) tvoří cyklotrasy IV. třídy, tedy trasy převážně místního významu.

Zdaleka největší délky cyklotras dosahuje Jihočeský kraj (4 566 km), více než 3 000 km tras mají ještě Středočeský kraj a Praha (3 748 km) a Plzeňský kraj (3 179 km). Nejméně rozsáhlé sítě cyklotras mají kraje Liberecký (1 137 km) a Zlínský (1 264 km). Královéhradecký kraj nabízel k uvedenému datu 2 050 km cyklistických tras.²³

²¹ Statistika : Cyklostezky. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Cyklodoprava.cz* [online]. 2014 [cit. 22. září 2014]
Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklostezky/>.

²² Zdroj: Statistika : Cyklostezky. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Cyklodoprava.cz* [online]. 2014 [cit. 22. září 2014]
Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklostezky/>.

²³ Vyznačené cyklotrasy v ČR dle krajů k 1. 1. 2013. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Cyklodoprava.cz* [online]. 2014.
[cit. 22. září 2014] Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklotrasy/>.

EuroVelo

Česká republika může cyklistům nabídnout ještě více než národní dálkové cyklotrasy – jejím územím vede několik mezinárodních cyklistických tras EuroVelo (EV). Jsou to konkrétně:

- EV 4 – Trasa střední Evropy (Central Europe Route)
- EV 7 – Sluneční trasa (Sun Route)
- EV 9 – Balt – Jadran (Baltic – Adriatic)
- EV 13 – Stezka železné opony (Iron Curtain Trail)

Zmíněné trasy přehledně znázorňuje Obrázek 1. V Mělníku se trasa EV 7 spojuje s Labskou cyklotrasou a pokračuje s ní až do německých Drážďan. Cyklotras EuroVelo je celkem 14, celá evropská síť propojuje 42 zemí a dosahuje délky přes 70 000 km. Přes území České republiky vedou zmíněné trasy již několik let²⁴ oficiálně značeny jsou od května 2013.²⁵

Obrázek 1: Návrh vedení mezinárodních cyklotras EuroVelo přes Českou republiku²⁶



²⁴ Projekt EuroVelo byl Evropskou cyklistickou federací připravován od poloviny 90. let.

²⁵ VÍTI, Petr. Trasy EuroVelo oficiálně značeny i v Česku. *NaKole.cz* [online]. 2013 [cit. 20. září 2014]. Dostupné z: <http://www.nakole.cz/clanky/1026-trasy-eurovelo-oficialne-znaceny-i-v-cesku.html>.

²⁶ Zdroj: *Cyklodoprava.cz* [online]. 2014. [22. září 2014] Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/tiskova-zprava-cesko-jede-predstavuje-hlavni-dalkove-cyklotrasy-i-nove-useky-priloha-3/>.

1.3.1 Legislativa a státní podpora cyklistiky

„Dalším významným mezníkem v podpoře cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky se stalo usnesení vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie“). Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR, které poskytuje koordinační, metodickou a konzultační činnost zejména krajským a místním samosprávám. V oblasti rekreační cyklistiky Ministerstvo dopravy ČR úzce spolupracuje s Ministerstvem pro místní rozvoj ČR a její příspěvkovou organizací agenturou CzechTourism a v oblasti osvěty spolupracuje s Ministerstvem životního prostředí ČR a Ministerstvem zdravotnictví ČR. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice.“²⁷ Od roku 2013 je v platnosti nová Cyklostrategie, vycházející z uvedeného.

Cyklostrategie 2013

Celonárodní koncept rozvoje cyklistiky a cykloturistiky v ČR vytyčuje *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020*, také nazývaná jednoduše *Cyklostrategie 2013* (v textu práce bude označována také pouze jako *Cyklostrategie*). Tento dokument byl vypracován Ministerstvem dopravy ČR a následně schválen Vládou ČR, kterážto uložila plnit opatření popsaná v *Cyklostrategii* Ministerstvu dopravy ve spolupráci s ministerstvy pro místní rozvoj, životního prostředí, zemědělství, zdravotnictví, vnitra a školství, mládeže a tělovýchovy. *„Aby byla Cyklostrategie funkční, musí být realizována na třech úrovních (stát – kraj – města a obce), ve spolupráci se soukromým a neziskovým sektorem. Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (oblast cyklodopravy), dílčím garantem je Ministerstvo pro místní rozvoj (cykloturistika). Klíčem úspěchu celé Cyklostrategie je ovšem spolupráce s místní samosprávou, neboť odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají právě obce a města.“²⁸*

²⁷ Příběhy českých cyklostezek a cyklotras. MARTINEK, Jaroslav. *Časopis SILNICE ŽELEZNICE*. [online] 2011. [cit. 19. září 2014] Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/pribehy-ceskych-cyklostezek-a-cyklotras/>.

²⁸ *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Praha : Ministerstvo dopravy, 2013.

Cyklostrategie 2013 vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2004-2011, analyzuje splnění cílů, aktualizuje ji a definuje čtyři základní okruhy, které mají přispět k podpoře cyklistické dopravy a cykloturistiky:

1. *Finance*
2. *Bezpečnost a legislativa*
3. *Cyklistická akademie (vzdělávací program o cyklistické kultuře)*
4. *Cykloturistika (národní produkt Česko jede)*²⁹

V prvním bodě (finance) Cyklostrategie pojednává zejména o výstavbě a údržbě cyklistické infrastruktury, využívání stávajících cest (zrušené železniční tratě, říční stezky...) i pro potřeby cyklistů a podpoře výstavby dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo. Druhý bod (bezpečnost a legislativa) zdůrazňuje důležitost prevence, osvěty a kontroly, stejně jako nezbytnost aktualizace některých legislativních opatření tak, aby brala ohled na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy. Třetí okruh si klade za cíl realizovat vzdělávací programy a školení pod jednotným názvem „Cyklistická akademie“; program byl zahájen 21. ledna 2014 v Ostravě. V plánu je vytvořit mezinárodní síť měst přátelských pro cyklisty a také zefektivnit propagaci cyklistické dopravy. Poslední bod se zaměřuje na cykloturistiku – jeho vlajkovou lodí je webový portál Česko jede, a sleduje také rozvoj infrastruktury a lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky.³⁰

Zatímco cílem Cyklostrategie je především podpora rozvoje cyklistické dopravy, existuje řada zákonů a dalších legislativních předpisů stanovujících podmínky cyklistického provozu a regulujících zejména výstavbu (cyklistické) dopravní infrastruktury. Z množství ustanovení, která se cykloturistiky týkají, je vhodné uvést alespoň několik hlavních.³¹

²⁹ *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Praha : Ministerstvo dopravy, 2013.

³⁰ *tamtéž*.

³¹ Legislativa: Platné legislativní předpisy a metodické materiály. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Cyklodoprava.cz* [online]. 2014. [cit. 25. září 2014] Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/>

Zákony

č. 361/2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích“ – stanoví pravidla provozu na pozemních komunikacích,

č. 183/2006 Sb. „Stavební zákon“ a č. 254/2001 „Vodní zákon“ je nutno respektovat v obecné rovině i při výstavbě infrastruktury pro cyklisty. V případě stavebního zákona se k budování cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoli jiné pozemní komunikace.

Vyhlášky Ministerstva dopravy ČR

247/2010 Sb.: Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích; která mimo jiné zavádí nové dopravní značky pro cyklisty,

č. 341/2002 Sb. „O schvalování technické způsobilosti vozidel“ v Příloze č. 13 vymezuje také technické požadavky na jízdní kola.

Technické podmínky (TP)

TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (05/2006, Koura publishing),

TP 218 Navrhování zón 30 (01/2010, CDV, v.v.i.) – Zóny 30 jsou zvláštním typem plošného zklidnění, kde je maximální povolená rychlost omezena na 30 km/h.

Od roku 2009 funguje na Ministerstvu dopravy pracovní skupina pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy, která se mimo jiné spolupodílela na tvorbě zmíněné vyhlášky Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb. a na definování „pro-cyklistických“ bodů do novely zákona 361/2000 Sb., platné od roku 2011. Tato pracovní skupina prosazuje legislativní podporu cyklistiky i nadále a inspiruje se zákony sousedních zemí v rámci projektu Central MeetBike (centralmeetbike.eu).

1.3.2 Nadace Partnerství

„Naše Nadace Partnerství existuje již od roku 1991 a za více jak dvacet let se z ní stala největší česká environmentální nadace. Jaké je naše poslání? V Nadaci Partnerství pomáháme lidem pečovat o životní prostředí.“³²

V předcházejícím textu se Nadace Partnerství již několikrát objevila, a protože spolupráce s ní je zcela klíčová pro vypracování této diplomové práce, je vhodné nadaci alespoň rámcově představit. Roku 1991 byla založena několika americkými neziskovými společnostmi, původně jen za účelem poskytování grantů a zprostředkování stáží do USA. Zpočátku je americkými nadacemi i financována, v průběhu 90. let se však osamostatňuje a začíná stavět na „domácích“ příspěvcích – například z Nadačního investičního fondu a hlavně firemních dárců a partnerů.

Nadace se od svého založení dynamicky rozvíjela a rozšiřovala pole svých aktivit. Z nich patří mezi ty nejvýznamnější např. péče o rozvoj zelených stezek Greenways, celostátní anketa Strom roku nebo Moravské vinařské stezky. Nadace Partnerství se podílela na založení Fóra dárců v roce 1995 a zorganizovala první známou velkou sbírku pomocí dárcovských SMS (DMS). V současnosti je největší českou ekologickou nadací a eviduje přes 40 pracovních úvazků.

Roku 2001 založila nadace společnost Partnerství, o. p. s., jejímž prostřednictvím poskytuje služby pro obce a kraje, ale i správy Chráněných krajinných oblastí (CHKO), školy nebo firmy. Z aktivit během posledních let je pak na místě vyzdvihnout vybudování a provoz vzdělávacího centra Otevřená zahrada, které Nadace Partnerství otevřela roku 2012.³³ Centrum v srdci Brna má dvě části – pasivní budovu fungující jako poradenské centrum a venkovní „výukové hřiště“, určené především pro žáky základních škol.

Posláním Nadace Partnerství je pomáhat lidem pečovat o životní prostředí. Mezi hlavní způsoby této pomoci patří:

- udělování grantů,
- poskytování odborných služeb (zejména v oblastech veřejných prostorů, šetrné dopravy a cestovního ruchu),

³² Nadace Partnerství – O nás. NADACE PARTNERSTVÍ. *Nadace partnerství* [online]. 2014 [cit. 23. září 2014]

Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/O-nas.-Pro-media/O-nas> .

³³ tamtéž.

- vzdělávání veřejnosti i veřejné správy,
- inspirace vlastními projekty jako je Otevřená zahrada,
- organizace informačních a propagačních kampaní.

Nadace Partnerství je součástí asociace Environmental Partnership Association (EPA), kterou tvoří spolu se čtyřmi sesterskými nadacemi v Maďarsku, Bulharsku, Rumunsku a na Slovensku. *„Od založení v roce 1991 podpořily nadace sdružené v EPA v regionu střední a východní Evropy projekty v celkové hodnotě přesahující 17 milionů USD.“*³⁴

Certifikace Cyklisté vítání

Výčet stěžejních aktivit Nadace Partnerství by měl závažný nedostatek, pokud by neuváděl dosud největší projekt nadace, totiž certifikaci Cyklisté vítání. Nadace tuto certifikaci v České republice realizuje od roku 2005. Zpočátku (první dva roky) byl projekt financován ze strukturálních fondů Evropské unie (EU), v následujících letech pak samotnou Nadací Partnerství a pomocí poplatků certifikovaných zařízení.

Certifikace Cyklisté vítání je udělována na základě žádosti ubytovacím a stravovacím zařízením, kempům a turistickým cílům. Certifikace zaručuje, že uvedené subjekty nabízí definované služby svým cyklistickým návštěvníkům a udává tak standard kvality služeb pro cyklisty a cykloturisty. Projekt se inspiroje obdobnými systémy dobře fungujícími v zahraničí, zejména Bett & Bike v Německu a RADfreundliche Betriebe v Rakousku. Na Slovensku je podobným způsobem vyvíjena certifikace Víťajte cyklisti!, která je s českým systémem vzájemně propojená.³⁵

Certifikace pomáhá podnikům a správcům turistických cílů s propagací (efektivně oslovuje cílový segment) a zároveň cykloturistům nabízí snadný způsob jak vybrat služby, které jim poskytnou potřebné zázemí.

³⁴ EPA (Environmental Partnership Association). NADACE PARTNERSTVÍ. Nadace Partnerství [online]. 2014 [cit. 24. září 2014] Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/O-nas,-Pro-media/O-nas/EPA-%28Environmental-Partnership-Association%29> .

³⁵ Cyklisté vítání. KAZDA, Petr. ČESKO JEDE [online]. 2014 [cit. 24. září 2014] Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cykliste-vitani/> .

Není s podivem, že existují i názory zpochybňující funkčnost či užitečnost této certifikace. Například Farka³⁶ uvádí řadu vlastních zkušeností s certifikovanými zařízeními, která stanovené služby nenabízela vůbec, nebo ve velmi podprůměrné kvalitě. Hlavní problém pak spatřuje v nespecifickém stanovení požadavků pro udělení certifikace. Na obranu projektu je však nezbytné poznamenat, že od publikace uvedeného článku byla kritéria pro udělování certifikací velmi podrobně specifikována.³⁷

³⁶ FARKA, Martin. Cyklisté, jsme opravdu vítáni? *Kolo.cz* [online]. 2011 [cit. 24. září 2014]. Dostupné z: <http://kolo.cz/clanek/cykliste-jsme-opravdu-vitani/kategorie/kolo-o-cem-se-mluvi/rubrika/kolo-clanky?page=1>

³⁷ Podrobný popis kritérií lze najít na webových stránkách certifikace Cyklisté vítáni (<http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace.aspx>)

2 Labská stezka

První kapitola sloužila jako uvedení do kontextu cyklistické tematiky. Po analýze současného stavu cykloturistiky v České republice se tato část práce již zaměří na konkrétní cyklistický produkt, kterým je Labská stezka (LS).

2.1 Labská stezka o. s. a představení cyklotrasy

Je třeba odlišit občanské sdružení Labská stezka jakožto organizaci od Labské cyklotrasy jakožto značené trasy pro cyklisty. K označení občanského sdružení je v této práci užito formulací „*Občanské sdružení Labská stezka*“ a „*Labská stezka o. s.*“ Termín „*Labská stezka*“ a zkratku „*LS*“ práce užívá ve smyslu *Labská cyklotrasa* – tedy projekt cyklotrasy podél břehů řeky Labe. Hlavní myšlenka Labské stezky spočívá v tom, že se jedná o ucelený turistický produkt cyklotrasy vedoucí od pramene řeky až k jejímu ústí do Severního moře. Tato práce pojednává ponejvíce o české části trasy; k označení celé trasy (od pramene k moři) je užito kombinace českého a německého názvu stezky: „*Labská stezka/Elberadweg*“.

Občanské sdružení Labská stezka působí ve své současné podobě od roku 2009 a sídlí v Nymburku. Hlavní náplň práce této organizace tvoří podpora rozvoje Labské cyklotrasy jako celku. To znamená zejména monitorování stavu jednotlivých částí stezky, jejich zkvalitňování a zpřístupňování a následná podpora a koordinace marketingových aktivit. Dlouhodobým cílem sdružení je zlepšení podmínek pro cestování a ubytování nejen cyklistů ale i dalších turistů včetně tělesně postižených, na Labské stezce. *K projektu „Labská stezka - od pramene k moři, napříč Evropou - bez bariér“ se připojila řada krajů, měst, obcí a další subjekty.*³⁸ Mezi partnery Labské stezky o. s. se postupně zařadila většina měst na Labi, stejně jako podnikatelé a neziskové subjekty.

Labská stezka o. s. kontinuálně mapuje lokace a úseky tras, které jsou problémové pro handicapované osoby. Prostřednictvím spolupráce s městy a kraji pak působí na odstraňování těchto překážek. Aktuální stav samotné stezky i okolní turistické infrastruktury pak zveřejňuje

³⁸ Stručný vývoj Labské cyklotrasy. *Labská stezka* [online]. 2012 [cit. 3. 9. 2014]

<http://www.labskastezka.cz/cz/historie-cest/>.

na webových stránkách labskastezka.cz, a detailněji pak ve svých publikacích. Aktivitu sdružení jsou podrobněji pojednány v podkapitole 2.3.

Myšlenka Labské cyklotrasy směřuje k vybudování cyklostezky vedoucí od pramene Labe v Krkonoších až k jeho ústí v Německém Cuxhavenu. V Německu je tato trasa nazývána Elberadweg a patří k vůbec nejoblíbenějším německým cyklotrasám. Celá trasa – česká i německá část – měří přibližně 1 270 km, na území České republiky se nachází asi 370 km z celkové délky.³⁹ Tato kapitola se zabývá českou částí stezky, tedy trasou vedoucí v současné době z Vrchlabí přes Hradec Králové, Pardubice, Nymburk, Mělník a Ústí nad Labem do Dolního Žlebu (cyklotrasa č. 2 značená Klubem českých turistů). S touto cyklotrasou bývá spojována ještě její odbočka z Mělníka do Prahy, cca 60 km. Koordinátorem české části Labské stezky je Nadace Partnerství.

2.2 Historie Labské stezky⁴⁰

Tato podkapitola stručně představí nejdůležitější momenty v historickém vývoji dnešní Labské cyklotrasy. Iniciativa postupně vedoucí k dnešní podobě Labské stezky má své kořeny již v 80. letech 20. století.

U zrodu myšlenky vybudování turistické trasy podél toku řeky Labe stojí pan Jaroslav Ritter (*1925), který spolu se svým synem roku 1983 vypracoval návrh projektu nazvaného „*Polabská cesta zdraví : Pardubice – Mělník*“. Tento dokument byl oceněn třetím místem v soutěži *Hledáme dokonalé projekty*; na jeho realizaci však nebyly prostředky. První souvislý úsek tak byl dokončen až počátkem 90. let. Jednalo se o trasu mezi městy Libice nad Cidlinou a Nymburk, která se velmi záhy dočkala velké obliby. Tato událost posloužila jako odrazový můstek k dalším aktivitám směřujícím k postupnému rozšiřování stezky.

V tomto období již existovaly zpevněné úseky cest vedené po Labské navigaci, zejména ve větších městech (např. Hradec Králové, Kolín, Nymburk, Ústí nad Labem). Tam, kde to

³⁹ Příloha k "Oficiálnímu průvodci po Labské stezce". NADACE PARTNERSTVÍ. *Labská stezka* [online]. 2014 [cit. 2. září 2014]. Dostupné z: http://www.labska-stezka.cz/LS/media/Labska-stezka/Publikace%20a%20tiskoviny/ERW_BR_ERW_Beileger_cz_web.pdf

⁴⁰ Dle: Stručný vývoj Labské cyklotrasy. *Labská stezka* [online]. 2012 [cit. 3. 9. 2014] <http://www.labskastezka.cz/cz/historie-cest/>.

rozpočet města dovolil, bylo možno některé části stezky vyasfaltovat. V polovině 90. let zadal Okresní úřad města Nymburk Janu Ritterovi (*1950) projekt Labské cyklostezky na území svého okresu. Tehdy se Labská cyklotrasa a Labská stezka (většina cest sloužila i pěším turistům) dostala do povědomí jako potenciálně celostátní záležitost.

Zájem o koncept Labské stezky od počátku nového století jen rostl. „V roce 2000 předal Ing. arch. Jan Ritter první mapové podklady firmě SHOCART a Labská cyklotrasa se poprvé objevila na celostátních mapách. V roce 2006 Jan Ritter ml. (*1977) a st. (*1950) zpracovali Vyhledávací studii Labských cyklotras po obou březích Labe na území Středočeského kraje, která je vodítkem pro přípravu stavby dalších úseků. Obdobnou studii pro Královéhradecký kraj zpracoval v roce 2004 Ing. arch. Martin Samohrd. Na Ústecku projektuje Labskou stezku od roku 2006 Petr Urban.“⁴¹

V Královéhradeckém kraji je cyklotrasa budována od roku 2010 za účasti kraje, města Hradec Králové i dalších obcí. Úsek mezi Kuksem a Hradcem Králové byl dokončen a slavnostně otevřen roku 2013. Investorem této části trasy byla Královéhradecká labská o.p.s. Tato společnost, založená městy a obcemi nacházejícími se v blízkosti pojednávané cyklotrasy, vznikla právě za účelem vybudování této stezky.⁴²

Mezi nejmladší části Labské stezky se aktuálně [léto 2014] řadí cyklostezka přes Ostrůvek v Brandýse nad Labem nebo úseky cyklostezek na trase Ústí nad Labem – Děčín – Benešov nad Ploučnicí. V červnu 2014 také dostalo město Čelákovice od Labské stezky o. s. diplom „za vybudování nové bezbariérové lávky přes Labe“⁴³ při slavnostním otevření nově zbudované lávky.

Garantem značení Labské cyklotrasy je Klub českých turistů. Pro celou trasu užívá KČT jednotného označení „Labská cyklotrasa č. 2“, ve shodě s doporučením občanského sdružení Labská stezka. To se snaží docílit sjednoceného pojmenování trasy ve všech mapách a letácích.

⁴¹ Stručný vývoj Labské cyklotrasy. *Labská stezka o. s.* [online]. 2012 [cit. 4. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.labskastezka.cz/cz/historie-cest/>.

⁴² Výroční zpráva za období 2009. *Královéhradecká labská o.p.s.* [online]. 20. 5. 2013 [cit. 8. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/krajsky-urad/regionalni-rozvoj/cyklodoprava/vyrocní-zprava---kralovehradecka-labska-o-p-s--36375/>.

⁴³ Slavnostní otevření nové lávky přes Labe v Čelákovících. *Labská stezka o. s.* [online]. 2014 [cit. 8. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.labskastezka.cz/cz/historie-cest/rok-2014/slavnostni-otevreni-nove-lavky-v-celakovicich/>.

Ve většině případů je tento cíl již naplněn, ačkoli stále existují výjimky v jednotném značení a pojmenování trasy.⁴⁴

2.3 Marketing

„Vydejte se s námi podél jedné z nejkrásnějších evropských řek a objevte bránu do Čech i největší český soutok! Labská stezka vás nebude nudit, středověká města i táhlé roviny se vystřídají se skalnatými pískovcovými a čedičovými srázy. Poznáte historii, architekturu i přírodu v jedinečném spojení. Navštivte historická sídla, vojenské pevnosti i romantické zámky, vyzkoušejte tradiční řemesla, svezte se vlakem, lodí či přívozem.“⁴⁵

Existuje stále rostoucí snaha koncipovat české, zejména dálkové, cyklotrasy s důrazným zřetelem na marketing tak, aby z nich vznikaly ucelené produkty, jejichž nabídka bude pestrá, ale srozumitelná a především atraktivní.

Inspirací pro Labskou stezku o. s. je německý protějšek Labské cyklotrasy – Elberadweg⁴⁶. V Německu má cyklotrasa vedoucí od hranic až k ústí Labe vysokou úroveň a těší se všeobecně značné oblibě. I v České republice je snaha vytvořit z LS produkt s jednotně komunikovanou prezentací (například cestou oficiálního loga Labské stezky (Obrázek 2), a webových stránek labska-stezka.cz) K posílení značky Labská stezka a rozšíření povědomí o ní je využívána řada marketingových nástrojů. V kontextu práce mapující přínosy úseku Labské cyklotrasy je vhodné přiblížit si, jak je tento turistický produkt koncipován a jak probíhá jeho propagace. Analýza marketingových aktivit se inspiroje klasickým rámcem 8P marketingového mixu v pohostinství a cestovním ruchu dle Morrisona⁴⁷.

⁴⁴ KČT hlásí: 24 končí LABSKÁ CYKLOTRASA bude pouze 2. *Labská stezka o. s.* [online]. 2014 [cit. 8. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.labskastezka.cz/cz/novinky/nvi-133-kct-hlasi--24-konci-labska-cyklotrasa-bude-pouze-2/>.

⁴⁵ Labská stezka. *Labská stezka* [online]. 2014. [cit. 26. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.labska-stezka.cz/uvod.aspx>.

⁴⁶ Labská stezka 2010. *NaKole.cz* [online]. 13. 12. 2010 [cit. 8. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.nakole.cz/clanky/756-labska-stezka-2010.html>.

⁴⁷ MORRISON, Alistair. 1995. *Marketing pohostinství a cestovního ruchu*. Praha : Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85605-90-2.

Obrázek 2: Logo Labské stezky⁴⁸



Product (produkt)

Z pohledu cestovního ruchu je nabídka dovolené s kolem mírně odlišná od běžné nabídky. Při přípravě produktů cestovního ruchu pro cykloturisty je třeba mít na zřeteli specifické potřeby cyklistů a jejich kol.

Koncept vedení cyklotras podél toků řek se ukazuje jako osvědčená a oblíbená strategie. Jak již bylo naznačeno v první kapitole, z logiky věci jsou břehy řek vhodné k vedení cyklostezek (typicky nabízí kombinaci rovného terénu, příjemného přírodního okolí a historicky zajímavých měst a památek). Myšlenka jedné cyklotrasy vedoucí od pramene až k ústí řeky má navíc silný marketingový potenciál a je turisticky atraktivní. Potvrzuje to například obdoba Labské cyklotrasy/Elberadweg v síti EuroVelo – EV15 – Rýnská stezka, vedoucí po obou březích Rýna.⁴⁹ Na české části stezky se nachází řada přírodních a kulturně-historických zajímavostí, kvůli kterým trasu navštěvují cyklisté, pěší i další turisté. Samotná Labská stezka/Elberadweg se ukazuje jako neobvykle atraktivní produkt – na veletrhu ITB Berlín letos [2014] opět získala ocenění jako nejnavštěvovanější a nejoblíbenější cyklostezka v Německu – již podesáté v řadě.

⁴⁸ Zdroj: <http://www.labska-stezka.cz/LS/media/Labska-stezka/Loga/Logo%20LS/Labska-stezka.jpg>. Získáno 7. 10. 2014

⁴⁹ EuroVelo 15: From the source of the Rhine to its mouth in the North Sea. *EuroVelo* [online]. 2014 [cit. 9. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.rhinecyclroute.eu/>.

Labská cyklotrasa vede na území České republiky přes dva národní parky (Krkonosský národní park a České Švýcarsko), tři chráněné krajinné oblasti (Kokořínsko, České středohoří a Labské pískovce), stejně jako přes řadu přírodních rezervací a přírodních památek. Kvůli letnímu charakteru cykloturistiky je také důležitá pestrá nabídka možností koupání, a to nejen v samotném Labi, ale také v nedalekých jezerech, koupalištích, aquacentrech a dalších lokalitách.

Na trase se nachází dostatek snad všech turistických atraktivit, na něž lze v České republice pomyslet – hrady (Kunětická Hora, Střekov), zámky (Děčín, Mělník, Hospital Kuks), historická města (Hostinné, Josefov, Terezín), skvostná vodní díla na Labi (Les Království nebo zdymadlo pod Střekovem, jemuž je věnována zlatá mince vydaná Českou národní bankou⁵⁰) lázně (Toušeň), rozhledny, pivovary, vinařství i několik zoologických zahrad včetně safari ve Dvoře Králové. Z uvedeného vyplývá, že Labská stezka má cykloturistům, in-line bruslařům i dalším turistům co nabídnout.

Ke komplexnímu obrazu Labské stezky jako turistického produktu je třeba ještě zmínit vybavenost doprovodnými službami, např. ubytovacími, stravovacími, informačními, a službami cykloservisů. K co nejjednoduššímu nalezení poskytovatelů služeb pro cyklisty přispívá certifikace Cyklité vítáni.

Place (místo)

Nutnou podmínkou optimálního využití kvalitního produktu je jeho dobrá dostupnost. Labská stezka přímo prochází čtyřmi ze 14 českých krajů, obtáčí se okolo Libereckého kraje a má velmi dobrou návaznost i do Prahy. Je tedy „blízko“ značnému množství turistů nejen českých, ale i polských a zejména pak německých. LS disponuje i obстойně rozvinutou infrastrukturou – vlastní trasa je místy vedena po zcela nových komunikacích, i po přírodně zajímavých místech.

Občanské sdružení Labská stezka také, mimo jiné, kontinuálně mapuje bariéry na trase; působí na jejich odstraňování a prosazuje koncept bezbariérové trasy, přístupné pro všechny

⁵⁰ Emise zlaté 2500 Kč mince „Kulturní památka zdymadlo na Labi pod Střekovem“ z cyklu „Kulturní památky technického dědictví“. *Česká národní banka* [online]. 20. 5. 2009 [cit. 11. 9. 2014]. Dostupné z: http://www.cnb.cz/cs/verejnost/pro_media/tiskove_zpravy_cnb/2009/090520_emise_zm.html.

po celé její délce, čímž výrazně přispívá k dostupnosti a využitelnosti LS a zároveň poskytuje námět pro marketingovou komunikaci.

Pricing (cena)

Na tomto místě má smysl rozšířit rozsah zkoumaného problému a zvážit nákladnost doprovodných služeb, ať už se jedná o ubytovací a stravovací zařízení nebo například dopravní služby. Stejně tak je vhodné pojednat i další náklady, jež je třeba pro využití stezky vynaložit. V porovnání s jinými druhy aktivního odpočinku mohou náklady na dovolenou na kole být minimální, což, jak lze předpokládat, může motivovat řadu občanů právě k této volbě.

Ještě výrazněji má pak LS cenovou konkurenční výhodu ve vztahu k zahraničním turistům. Jak již bylo zmíněno, Labská stezka v Německu (Elberadweg) představuje vůbec nejoblíbenější cykloturistický produkt. Proto pro německé, turisty, například z blízké oblasti Saska, může být česká část stezky lákavá, ačkoli je až donedávna odrazovala velice nízká kvalita cyklotrasy na území Čech. Znatelně nižší standart kvality obecně je pro některé zahraniční turisty slabina České republiky, nicméně cenově jsou služby výrazně dostupnější. Cenový aspekt lze tedy chápat jako pozitivum Labské stezky.

Promotion (propagace)

Jak naznačuje předchozí text, má Labská cyklotrasa potenciál stát se cílem mnohých aktivních turistů. Již v současnosti je stezka v České republice známá, avšak povědomí o trase je třeba aktivně šířit a podporovat. Za tímto účelem je využívána celá řada komunikačních kanálů. V první řadě se jedná o již zmiňovaný webový portál [labska-stezka.cz](http://www.labska-stezka.cz)⁵¹. Stránky jsou přehledně koncipovány tak, že čtenář zde najde představení Labské stezky a zároveň v zásadě všechny informace potřebné k naplánování výletu po Labské stezce. K dispozici jsou interaktivní mapy celé trasy, zobrazující zařízení certifikovaná značkou Cyklisté vítáni, stejně jako možnosti vyhledávání informací podle turistických oblastí nebo částí stezky. Nechybí ani přehled aktualit a pořádaných akcí souvisejících s LS.

Neméně důležitým prostředkem pro komunikaci produktu Labská stezka je mezinárodní oficiální průvodce po Labské stezce/Elberadweg Handbuch. Tato publikace obsahuje schematické

⁵¹ URL webových stránek: <http://www.labska-stezka.cz/uvod.aspx> .

mapy trasy a ukazuje vzdálenosti mezi většími městy. Uvádí také rozsáhlý výčet informací o službách a možnostech ubytování včetně kontaktních informací a cenové kategorie. Všechna uvedená zařízení splňují kritéria certifikace Cyklisté vítáni a německé certifikace ADCF (Bett&Bike) Svým malým formátem průvodce umožňuje vozit s sebou všechny tyto informace např. v cyklobrašně, a maximálně tak usnadňuje plánování trasy přímo na místě. V roce 2014 vyšel průvodce v německém jazyce, a k němu je přikládána česká lokalizační brožura. Od příštího roku (2015) by nicméně oficiální průvodce měl začít vycházet v plnohodnotné podobě i v české verzi. Průvodce je k dispozici zdarma, v elektronické podobě například na zmíněných webových stránkách Labské stezky.⁵² Německá Elberadweg navíc využívá moderní technologické trendy a nabízí elektronickou verzi průvodce jako aplikaci pro mobilní zařízení. Ukazuje tak směr, který by pravděpodobně bylo vhodné využít i v českých podmínkách, zejména z důvodu velkého rozšíření využívání osobní elektroniky.

Labská stezka/Elberadweg se také hojně prezentuje na veletrzích, ať už mezinárodních (jako již zmíněné ITB Berlin, kde se mezi cyklisty těší dlouhodobě největší oblibě) nebo českých (např. Holiday World, For bikes Praha Letňany, Region tour a GO Brno).⁵³

Šíření informací o cyklotrase také výrazně podporuje Labská stezka o. s.; značné oblibě se těší Atlas Labské cyklotrasy v ČR, který sdružení publikuje a pro velkou oblibu je v plánu již jeho třetí vydání. Atlas s 28 mapovými listy v měřítku 1:60 000 obsahuje popisy úseků s fotografiemi, infocentra i turistické zajímavosti. Atlas vyšel v české a německé verzi a všech 1000 výtisků bylo rozebráno během několika měsíců.⁵⁴

⁵² Oficiální průvodce Labskou stezkou 2014. *Labská stezka o. s.* [online]. 2014 [cit. 14. 10. 2014]. Dostupné z: <http://www.labska-stezka.cz/Pruvodci-a-mapy/Oficialni-pruvodce-Labskou-stezkou.aspx>.

⁵³ Prezentace Labské stezky na veletrzích leden-duben 2013. *Labská stezka o. s.* [online]. 2013 [cit. 14. 10. 2014]. Dostupné z: <http://www.labskastezka.cz/cz/novinky/nvi-102-prezentace-labske-stezky-na-veletrzich-leden-duben-2013/>.

⁵⁴ Tour de Labe sólo? Za dva dny dojet od pramene do Hřenska. *Litoměřický deník* [online]. 23. 8. 2014 [cit. 14. 10. 2014]. Dostupné z: <http://litomericky.denik.cz/z-regionu/tour-de-labe-solo-za-dva-dny-dojet-od-pramene-do-hrenska-20140823-bi3u.html>.

People (lidé)

V sektoru služeb lidský faktor většinou hraje klíčovou roli. V případě cyklotrasy se proto jedná spíše o výjimku – cykloturisty bude pravděpodobně zejména zajímat kvalita povrchu a značení trasy a atraktivita okolí. Produkt Labská stezka se dotýká velkého počtu podnikatelů i zaměstnanců (soukromo- i veřejnoprávních), přičemž nemusí být samozřejmé, že všichni se chtějí na rozvoji Labské stezky podílet. Ti, kterým leží na srdci rozvoj Labské stezky, mohou v tomto ohledu participovat a vzdělávat se na tematických konferencích pořádaných Nadací Partnerství i Labskou stezkou o. s.

Packaging (sestavování balíků služeb) a Programming (programová specifikace packagů)

Svým způsobem Labská stezka sama o sobě představuje jakýsi „balíček“ cyklistického vyžití, turistických atraktivit a doprovodných služeb, tematicky zaměřený na okolí řeky Labe. Existují české cestovní kanceláře, které putování po určité části LS zprostředkovávají jako část svojí nabídky, často je pro tyto účely využívána i německá část trasy.⁵⁵

Důležité je velké množství akcí, které jsou pro veřejnost v souvislosti s Labskou stezkou každoročně organizovány Nadací Partnerství, Labskou stezkou o. s. i dalšími subjekty. Oblíbená jsou například zahajování a ukončování sezóny.⁵⁶ Občanské sdružení Labská stezka pořádá ročně několik akcí zvaných *Tour de Labe*, na různých úsecích LS. V souladu s hlavním posláním sdružení – zpřístupnění cyklotrasy pro všechny – je účelem *Tour de Labe*, kromě pobavení účastníků a propagace stezky, také objevení stále existujících bariér na trase a následné působení na jejich odstranění.⁵⁷

⁵⁵ Labská stezka Praha - Drážďany, 5 dní. *Enthusia* [online]. 2014 [cit. 14. 10. 2014]. Dostupné z: <http://www.enthusia.cz/cyklozajezdy/labska-stezka-praha-drazdany-5-dni/>.

⁵⁶ Zahájení sezóny na Labské stezce 17. 5. 2014. *České středohoří* [online]. 17. 5. 2014 [cit. 14. 10. 2014]. Dostupné z: <http://www.ceskestredohori.info/cz/aktuality/aktualita/63-Zahajeni-sezony-na-Labske-stezce-17-5-2014/>.

⁵⁷ Přehled bariér. *Labská stezka o. s.* [online]. 2014 [cit. 14. 10. 2014] Dostupné z: <http://www.tourdelabe.cz/cz/bariery/prehled-barier>.

Partnership (kooperace)

*„Před liniovými páteřními trasami podél řek procházejícími několika regiony jsou z praktických důvodů často preferovány jen krátké paprscité nebo okružní trasy místního významu vedené například v rámci jediného mikroregionu, protože spolupráce a koordinace s místními a dobře známými partnery je výrazně snazší.“*⁵⁸

Zatímco předchozí tři složky marketingového mixu (lidé, balíčky služeb a programy) mohou být v případě Labské stezky vnímány spíše jako marginální, spolupráce dotčených subjektů (partnership) je při rozvoji takového projektu naprosto klíčová. České samosprávné celky (kraje a obce) většinou nemívají tendenci ke vzájemné spolupráci a koordinaci aktivit, a právě v tomto momentě nastupuje na scénu jedna z klíčových rolí Nadace Partnerství, Občanského sdružení Labská stezka a dalších nestátních organizací. Tyto totiž koordinují výstavbu jednotlivých úseků Labské stezky napříč kraji tak, aby celý projekt měl ucelený charakter a vzájemnou návaznost. Jak již bylo zmíněno dříve, hlavním koordinátorem Labské stezky pro Českou republiku je Nadace Partnerství.

Kromě partnerství s veřejným sektorem je nezbytná také spolupráce se soukromými podnikateli. Vydavatelství SHOCart například vydává mapového průvodce Labskou stezkou v měřítku 1:100 000, obsahující množství užitečných informací o trase, včetně výškových profilů, sjízdnosti nebo služeb s certifikací Cyklisté vítáni. Spolupráce více druhů subjektů je také nezbytná při organizování již zmíněných akcí jako již zmíněné zahajování a ukončování cyklistické sezóny na stezce. Hlavní partneři Labské stezky jsou uvedeni na jejích webových stránkách.⁵⁹

2.3.1 Konkurence

V marketingové analýze by neměl přehled konkurence, proto je v závěru této kapitoly stručně nahlédnuto i na tento aspekt. Není třeba znovu připomínat, jak rozsáhlý projekt představuje tato cyklotrasa, měřící téměř 1300 km. I její konkurenci je tedy třeba vnímat

⁵⁸ MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Nakladatelství CzechTourism, 2011. str. 129. 978-80-87560-00-6.

⁵⁹ Partneři. *Labská stezka* [online]. 2014 [cit. 15. října 2014]. Dostupné z: <http://www.labska-stezka.cz/Partneri.aspx>.

v několika rovinách. Na evropské úrovni se jedná o velice populární Dunajskou stezku, i další říční trasy jako Rýnská stezka nebo stezka podél řeky Loire. V tomto kontextu lze pouze připomenout důležitost zvýšení kvality stezky na území České republiky tak, aby odpovídala evropskému standartu – zmíněné evropské dálkové cyklotrasy představují velice silnou konkurenci.

V českém prostředí se jedná o jednu z vůbec nejznámějších dálkových cyklotras. Z dalších tras, které překračují hranice, patří mezi zřejmě nejznámější Greenways Praha – Vídeň nebo Jantarová stezka (Vídeň – Morava – Krakow). Dalších větších českých cyklotras je ještě velké množství; v souvislosti s Labem může přijít na mysl cyklotrasa podél Vltavy (č. 7) nebo namátkou například trasa podél Ohře (č. 6). Zajímavým projektem v horách je například Orlické cyklo & in-line království (cyklotrasa č. 18). Pro lepší představu o pojednávaném tématu je vhodné učinit jedno doplňující zamyšlení. Není jednoznačné, do jaké míry a zda vůbec zmíněné trasy vnímat jako konkurenci LS, neboť jak Labskou stezku, tak například Greenways Praha – Vídeň, stejně jako další oblíbený projekt – Moravské vinařské stezky – koordinuje Nadace Partnerství. O českých cyklotrasách lze proto uvažovat i tak, že se vzájemně doplňují, spíše než si konkurují.

Labská stezka samozřejmě není jen dálkovým produktem, ale má i nezanedbatelný regionální význam. Jak vyplývá z předchozích akademických prací na toto téma⁶⁰, většinu uživatelů Labské stezky představuje místní obyvatelstvo. Pro tyto cykloturisty je pak při výběru trasy typicky nejdůležitější její dostupnost z místa bydliště, případně turistické atraktivity nebo stravovací služby. V této oblasti slouží LS i účelům nespádajícím do oblasti cykloturistiky, jako je dojíždění do zaměstnání nebo školy, či nákupy. Hlavním rozhodovacím kritériem pak logicky je to, zda lze na kole dojet až do místa, kam uživatel potřebuje. V každém případě může Labskou stezku díky její značné délce využívat poměrně velké množství regionálních cyklistů a cykloturistů, díky čemuž se může povědomí o ní snáze šířit.

⁶⁰ KOLMANOVÁ, Kateřina. *Výhodnocení přínosů Labské stezky pro turistický region Krkonoše a Podkrkonoší*. Praha, 2012. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická.

Z uvedeného plyne, že rozvoji Labské stezky je věnováno patřičné úsilí, a tento cyklistický produkt je v České republice dlouhodobě koncipován tak, aby se Labská stezka stala jednou z předních českých cyklistických tras. Z marketingového hlediska má stezka dobrou pozici v mnoha ohledech, ať už se jedná o fyzickou dostupnost, přístupnost relevantních informací, spolupráci s partnerskými subjekty nebo samotnou atraktivitu produktu. Není tedy divu, že se u cykloturistů těší velké oblibě, jak potvrdí i kapitola 4.

3 Přínosy cykloturistiky pro ekonomiku

Nadcházející kapitola se zaměří na více praktické aspekty cykloturistiky, konkrétně na náklady na její rozvoj a přínosy, které přináší. Je zřejmé, že podporovat rozvoj cyklistiky a cykloturistiky (budování cyklostezek, značení nových tras, služby pro cykloturisty) nutně znamená potřebu vynaložit určitý objem prostředků. Na druhou stranu, vlastník těchto prostředků (investor) má zájem na tom, aby byly vynaloženy účelně, to znamená, aby jejich vynaložení přineslo nějaký užitek.

Náklady i přínosy cykloturistiky představují širokou a komplexní problematiku. Ačkoli cykloturistika, jakožto sportovně-rekreační disciplína, by mohla být intuitivně spojována především s mimoekonomickými přínosy, v této práci bude zkoumána v první řadě stránka ekonomická.

Cykloturistika počátkem nového tisíciletí představovala okolo 2 - 4 % všech dovolených v Evropě. Tento podíl za posledních 15 let mírně rostl, nicméně přesné počty je velmi obtížné určovat, kvůli absenci spolehlivých informací týkajících se celkového objemu cykloturistiky.⁶¹ Řadu dat lze proto pouze odhadovat.

3.1 Náklady

Předchozí kapitola často poukazovala na důležitost podpory rozvoje cykloturistiky, k níž dochází ze strany krajů a obcí. Jedná se zejména o podporu finanční, neboť investice do rozvoje cyklistické infrastruktury by se ve většině případů soukromému podnikateli nenavrátila. Pokud chce kraj nebo město cyklistiku a cykloturistiku podporovat, musí k tomuto účelu vyhradit finanční prostředky ze svého rozpočtu. V každém kraji i regionu je přitom role cykloturistiky jiná, proto i výdaje na toto odvětví jsou v různých oblastech odlišné.

⁶¹ The European cycle route network EuroVelo. EVROPSKÝ PARLAMENT. *Europa.eu* [online]. 2012 [cit. 29. 10. 2014]. Dostupné z: www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=78331 .

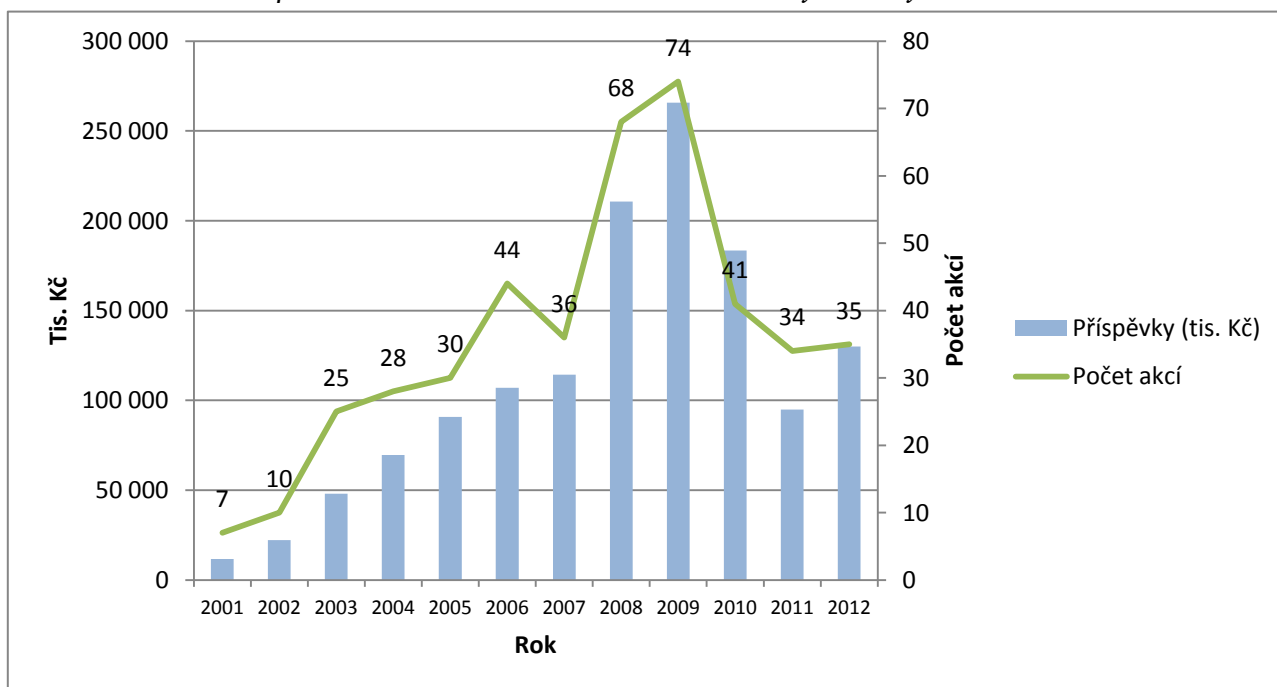
Mezi náklady spojené s podporou cykloturistiky patří zejména:

- náklady na výstavbu cyklistické infrastruktury
- náklady na doplňkovou infrastrukturu (stojany na kola, informační tabule)
- náklady na údržbu
- náklady na marketing

3.1.1 Financování

V Českém prostředí představuje hlavní zdroj financí pro výstavbu cyklistické infrastruktury Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Od roku 2001, kdy začal výstavbu cyklostezek podporovat, do 2012 fond podpořil 432 akcí – projektů týkajících se výstavby a údržby cyklistických stezek – ve výši 1 349 mil. Kč.⁶² Detail objemu příspěvků a počtu akcí zobrazuje Graf 2.

Graf 2: Přidělené dotace SFDI na realizaci cyklistických komunikací⁶³



⁶² Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013.

⁶³ Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013.

Projekty cyklistické dopravy, stejně jako cykloturistiky jsou dále podporovány ze strukturálních fondů EU. „K 25. 1. 2011 bylo evidováno schválených 192 projektů s cyklistickou tematikou. Výše podpory činí doposud 3,14 miliardy korun a celkové náklady dosáhly výše 3,59 miliardy korun. Nejvíce finančních prostředků jde do cyklistické dopravy z regionů soudržnosti (ROP NUTS II).“⁶⁴

Doprovodné projekty menšího rozsahu, například stojany na kola, může finančně zajišťovat každá obec pro své území.

3.2 Benefity

Cyklistika „umožňuje mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, je cenově výhodná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a má malé plošné nároky. Cyklisté obvykle nemají problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a kongescemi. Půlhodina jízdy každý den v týdnu je prevencí proti neinfekčním onemocněním. Významný je i přínos cyklistiky pro rozvoj cestovního ruchu a následně i zaměstnanost.“⁶⁵

Jak již bylo naznačeno v úvodu kapitoly, náklady a benefity cyklistiky a cykloturistiky dalece přesahují finančně vyčíslitelné veličiny. Cykloturistika odpovídá požadavkům trvale udržitelného cestovního ruchu, podporuje místní ekonomiku a vznik pracovních míst v oblasti souvisejících služeb, což může být významné zejména ve venkovských oblastech. Při hodnocení přínosů tak širokého fenoménu, jako je cykloturistika, je vhodné rozdělit soubor všech myslitelných dopadů do konkrétnějších oblastí. Pro následující výčet je využita kategorizace na přínosy ekonomické, environmentální a sociální.

3.2.1 Ekonomické přínosy

Tam, kde je cykloturistika více rozvinuta, přináší nesporně ekonomický prospěch. Přirozeně zvyšuje atraktivitu lokality, čímž vytváří prostor pro vyšší obraty. Ve vztahu

⁶⁴ Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020. Praha : Ministerstvo dopravy, 2013.

⁶⁵ tamtéž.

k nákladům a efektivitě investic lze poukázat na fakt, že při budování cyklistické infrastruktury se vlastně jedná o úsporu ve srovnání s objemem financí potřebných k budování komunikací pro automobily.

Beneficientů, tedy těch, kdo požívají přínosů, které cykloturistika přináší, existuje celá řada a lze je rozdělit do několika kategorií. Stát, potažmo společnost, se může těšit úsporám, například v podobě zvýšeného zdraví obyvatelstva, a tedy nižších nákladů na léčbu nemocí. Veřejné rozpočty, včetně krajských a obecních, pak profitují například z daní poskytovatelů služeb. Občané požívají výhody spíše v subjektivně vnímaných rovinách – možnost sportovního vyžití, rychlá a snadná doprava na krátké vzdálenosti. Přímý finanční vliv má cykloturistika v průmyslu cestovního ruchu a cyklistickém průmyslu. S tím souvisí také neopomenutelný fakt, že spotřeba v těchto odvětvích průmyslu otevírá nové podnikatelské příležitosti, čímž také umožňuje vznik dalších pracovních míst, a pozitivně tedy přispívá k zaměstnanosti.

Průmysl cestovního ruchu

Studie Evropského parlamentu⁶⁶ odhaduje, že se na celém území Evropy realizuje přes 2,2 mld. cyklovýletů (vnitrostátních i mezinárodních) o hodnotě přes € 44 mld. ročně. Z toho na vícedenní výlet vyrazí 20,4 mil. cykloturistů, s celkovou útratou přibližně € 9 mld. ročně. To je důležitý fakt pro statistické výpočty příjmů z cykloturistiky. Vícedenní cykloturisté vykazují výrazně vyšší výdaje na osobu na den. Podle průzkumu v Německu z roku 2011 je jednodenních výletníků zdaleka nejvíce (necelých 500 mil.), jejich denní výdaje se však pohybují okolo € 8,5. Oproti tomu turisté, kteří během cesty přenocují jednou nebo dvakrát, mají denní výdaje € 45,43 a ti, kteří podnikají výlet o více než dvou přenocováních, dokonce € 71,39. Všech cykloturistů s alespoň jedním přenocováním udává tento výzkum dohromady 220 000.⁶⁷

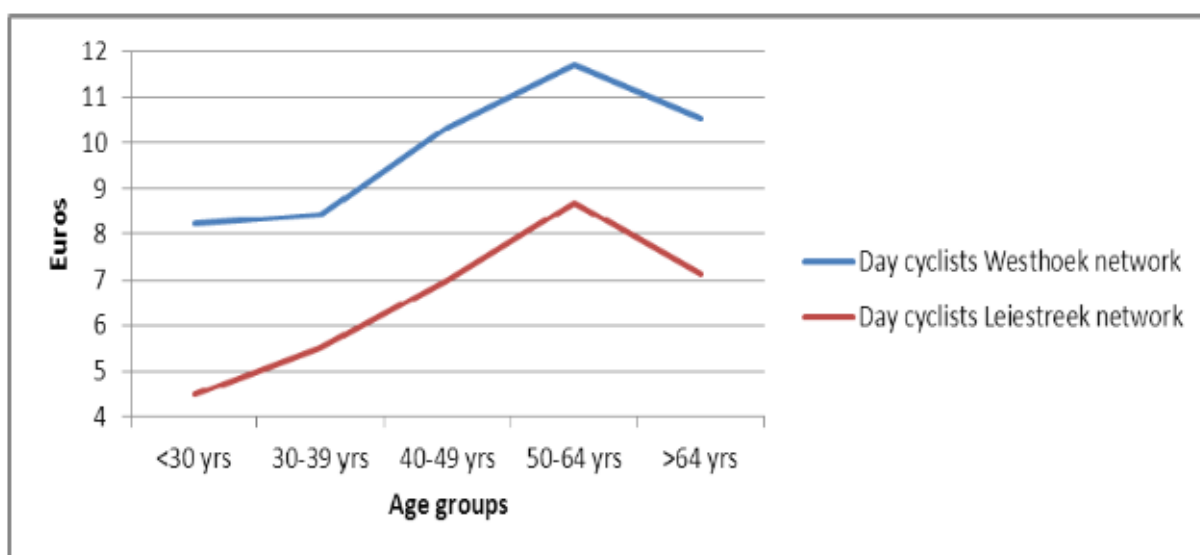
Pozornost zasluhuje také rozdělení výše výdajů podle věku turistů. Graf 3 ukazuje výsledky průzkumu z Belgie za rok 2007. Jedná se o průměrnou útratu jednodenních cykloturistů na dvou belgických cyklistických sítích.

⁶⁶ The European cycle route network EuroVelo. EVROPSKÝ PARLAMENT. *Europa.eu* [online]. 2012 [cit. 29. 10. 2014]. Dostupné z:

www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=78331 .

⁶⁷ tamtéž .

Graf 3: Útrata denních cyklistů podle věku na belgických cyklistických sítích⁶⁸



Zmíněná studie Evropského parlamentu dále ukazuje, že v České republice je ročně realizováno asi 55 mil. cyklovýletů jednodenních a 0,56 mil. s přenocováním. Odhadovaná ekonomická hodnota jednodenních cykloturistů je při těchto počtech € 0,85 mld. pro jednodenní turisty a € 0,24 mld. pro vícedenní.⁶⁹

Cykloprůmysl

Cykloturistika má také neoddiskutovatelný vliv na ekonomiku díky tomu, že umožňuje realizovat prodej jízdních kol a doplňků (oblečení, brašny, boty atd.) Odhadovaný obrat cykloprůmyslu v České republice dosahuje téměř 5 miliard Kč.⁷⁰

Největší dynamiku prodejů zaznamenávají v současnosti elektrokola, sloužící zejména starší generaci k cykloturistickým účelům, například v hornatějších regionech ČR.

⁶⁸ Zdroj: The European cycle route network EuroVelo. EVROPSKÝ PARLAMENT. *Europa.eu* [online]. 2012 [cit. 29. 10. 2014]. Dostupné z:

www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=78331.

⁶⁹ tamtéž.

⁷⁰ *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Praha : Ministerstvo dopravy, 2013.

Není bez zajímavosti, že v českých domácnostech je odhadem na 4 miliony jízdních kol, což je množství srovnatelné s počtem registrovaných automobilů (roku 2012 to bylo 4,6 milionů). Cykloprůmysl dodává na trh bicykly mnoha různých provedení i cenových kategorií, podíl jízdního kola na celkových přepravních výkonech byl roku 2013 7 % celorepublikového průměru.⁷¹

3.2.2 Environmentální přínosy

Ekonomická stránka přínosů cykloturistiky je důležitá zejména jako kvalitní argument pro investice do budování cyklistické infrastruktury. Nicméně její benefity jsou nejčastěji spatřovány v oblasti sociální a environmentální.

Ve vztahu k životnímu prostředí je pozitivní vliv cykloturistiky, potažmo cyklistické dopravy, zcela zřetelný. V případě volby mezi výletem autem a výletem na kole ušetří druhá možnost množství emisí škodlivých plynů a částic, a stejně tak i hluku.

Pro zajímavost je dobré si uvědomit, že cykloturistika má také negativní dopady na prostředí – zejména rušení v místě žijící zvěře a – nepřímo – znečišťování přírody poskytovateli služeb. V porovnání s jinými, klasickými, formami turistiky (typické, masové) jsou však zmíněné nechtěné efekty zanedbatelné, protože je cykloturistika vnímána jako udržitelná forma cestovního ruchu.

3.2.3 Sociální přínosy

Nesporným přínosem cykloturistiky je její vliv na zdraví obyvatelstva. Pravidelné ježdění na kole, stejně jako chození, prokazatelně kladně přispívá k udržení dobré kondice fyzické i psychické.⁷² Pravidelný pohyb zvyšuje odolnost organismu cyklistů a redukuje pravděpodobnosti výskytu závažných a dlouhodobých nemocí.

⁷¹ *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Praha : Ministerstvo dopravy, 2013.

⁷² The European cycle route network EuroVelo. EVROPSKÝ PARLAMENT. *Europa.eu* [online]. 2012 [cit. 29. 10. 2014]. Dostupné z: www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=78331 .

Cykloturistika v jakékoli destinaci pomáhá rozvíjet místní podnikání a zvyšovat kvalitu života. Zároveň umožňuje cestovat i těm, kdo jiných dopravních prostředků z jakýchkoli důvodů využívat nechtějí nebo nemohou. Náklady na pořízení a provoz jízdního kola jsou výrazně nižší než v případě motocyklu nebo osobního automobilu. I v rámci menšího území (např. města) napomáhá ke zlepšení mobility a zvýšení bezpečnosti (větší míra využití kola ke každodennímu dojíždění uvolní komunikace a zrychlí celý provoz).

3.3 Měření ekonomických efektů cykloturistiky

Hospodářské přínosy cykloturistiky lze v zásadě rozdělit na přímé (tedy výdaje turistů a příjmy poskytovatelů služeb) a nepřímé (cykloturistikou vytvořené pracovní příležitosti a tedy mzdy a potenciál další spotřeby). Není snadné tyto efekty změřit či alespoň co nejpřesněji odhadnout. Může k tomu posloužit několik metod, jimiž se zabývá následující text.

Tržní potenciál

Při hodnocení ekonomické stránky cykloturistiky může být vhodné udělat si představu o tom, jak je trh v dané destinaci velký, resp. jaká je celková hodnota prodeje. Velikost trhu závisí především na tom, kolik lidí má zájem destinaci navštívit, na výši jejich příjmů a na dostupnosti tržní nabídky. Při určování objemu trhu je třeba rozlišovat mezi skutečně poskytnutými službami (efektivní, skutečná poptávka) a celkovým počtem návštěvníků, kteří mohou být v destinaci obslouženi, (tzv. tržní potenciál, potenciální poptávka).

Tržní potenciál ovlivňují i kapacitní možnosti poskytovatelů služeb, kteří se podílejí na výrobě produktu cestovního ruchu. „*Například počet návštěvníků hradu je určen provozní dobou, maximální velikostí skupiny návštěvníků, dobou prohlídky této atraktivity a prostorovou dispozicí hradu obsloužit současně několik návštěvnických skupin. Zvýšení poptávky vede ke vzniku front a k systému objednávek, celkový počet návštěvníků je tak limitován.*“⁷³

Skutečná poptávka návštěvníků pak odpovídá celkovému odbytu všech služeb nabízených v destinaci za určité časové období. Problém při jejím měření nicméně představuje spotřeba domácího obyvatelstva, kterou je třeba z kalkulací eliminovat. Ubytovací služby místní obyvatelé

⁷³ FRANKE, Antonín a kol. *Zmírňování regionálních disparit prostřednictvím rozvoje cestovního ruchu*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. 301 s. ISBN 978-80-7357-718-6.

pravděpodobně využívat nebudou, ale například restaurace navštěvují rezidenti stejně jako turisté a není jednoduché tyto skupiny od sebe odlišit. Efektivní poptávka po službách cestovního ruchu je většinou zjišťována primárním výzkumem, na jehož základě lze odhadnout průměrnou denní útratu návštěvníků.

Efektivní poptávku lze vypočítat jako součin počtu návštěvníků (cykloturistů) a jejich průměrných denních výdajů:

$$\text{efektivní poptávka} = \text{počet návštěvníků v destinaci} \times \text{průměrné denní výdaje}$$

Tržní potenciál trhu cestovního ruchu v destinaci se vyjadřuje v peněžních jednotkách a je ovlivněn:

- počtem potenciálních návštěvníků, domácích i zahraničních,
- průměrnou spotřebou služeb nakoupených jedním návštěvníkem za dané období,
- průměrnou cenou jednoho nákupu.

Tržní potenciál se vypočítá jako součin uvedených třech veličin.

Efektivní poptávku po určitém produktu (tedy skutečný tok peněz) lze v zásadě zachytit dvěma způsoby – poptávkově orientovanou metodou (měření výdajů turistů) a nabídkově orientovanou metodou (měření příjmů podnikatelských subjektů díky cykloturistice)

3.3.1 Poptávkově orientovaná metoda

Výše výdajů turistů se nejčastěji zjišťují formou vzorku respondentů. Vzácně lze získat informace o výdajích všech turistů, například v přesně ohraničených regionech jako ostrovy. V každém případě je zjišťování celkových výdajů velmi obtížné z řady důvodů – platby probíhají jak v hotovostní tak v bezhotovostní podobě, často v cizí měně, a řada turistů své výdaje během dovolené příliš nekontroluje.

Přínosy cykloturistiky mohou být významné zejména ve venkovských oblastech. Nejužívanější pro výpočet přínosů cykloturistiky jsou průzkumy k získání profilu cykloturistů a průměrných denních výdajů. Studie prokazují, že cykloturistika už není pouze okrajovým segmentem cestovního ruchu. V posledním dostupném výzkumu o cyklistice odpovědělo 53% respondentů, že v uplynulých 6 měsících jezdili na kole. „*To dokazuje masovou oblibu rekreační*

a sportovní cyklistiky v ČR. Začlenění systému cyklotras a cyklostezek do integrovaných dopravních systémů, včetně budování drobné infrastruktury pro cyklisty, může být důležitým impulsem pro podporu cestovního ruchu v ČR.“⁷⁴

3.3.2 Nabídkově orientovaná metoda

Druhou možností je vyčíslení příjmů zařízení cestovního ruchu (např. ubytovací a stravovací zařízení nebo prodejci suvenýrů). I zde existuje řada komplikací, zejména v podobě neochoty podniků poskytovat informace. Dostupná literatura⁷⁵ nicméně nabízí několik základních metod, s jejichž pomocí lze z existujících dat vypočítat hospodářské dopady cestovního ruchu pro region, do jisté míry aplikovatelné i konkrétně na cykloturistiku.

Metoda sezonní diferenciac

Prvá metoda zkoumá příjmy jednotlivých zařízení cestovního ruchu po měsících v rámci jednoho roku. Měsíc s nejnižšími celkovými příjmy je pak použit jako referenční, uplatní se předpoklad, že příjmy v tomto měsíci se rovnají výdajům místního obyvatelstva (tedy neexistují příjmy z cestovního ruchu). Rozdíl mezi referenční částkou a příjmy v ostatních měsících udává příjmy z cestovního ruchu. Na první pohled je zřejmé, že se jedná o značné zjednodušení – na jednu stranu metoda příjmy z CR podhodnocuje (i v referenčním měsíci může být realizován cestovní ruch), ale na druhou stranu je může i nadhodnocovat (sezóně se zpravidla chovají i rezidenti).

U zařízení v těsné blízkosti cyklotrasy by bylo možno předpokládat, že většinu sezónního navýšení návštěvnosti tvoří cyklisté. Obtížnost využití této metody však roste s rostoucí vzdáleností každého podniku od cyklotrasy. U vzdálenějších poskytovatelů služeb nelze touto metodou cykloturisty odlišit od ostatních skupin.

⁷⁴ *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Praha : Ministerstvo dopravy, 2013.

⁷⁵ FRANKE, Antonín a kol. *Zmírňování regionálních disparit prostřednictvím rozvoje cestovního ruchu*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. 301 s. ISBN 978-80-7357-718-6.

Metoda určení příjmových zůstatků

Druhá metoda pracuje na podobném principu, využívá však přímo údaje o výdajích rezidentů za služby nabízené v daném místě. Příjmy z CR se opět vypočtou jako rozdíl příjmů zařízení cestovního ruchu a těmito výdaji rezidentů. Při výpočtu se předpokládá, že místní obyvatelé nakupují pouze v daném místě, a naopak sem nejezdí nakupovat obyvatelé sousedních regionů.

Metoda výpočtu výdajů

Tato metoda se využívá v kontextu ubytovacích zařízení – kombinuje statistické údaje o výdajích v těchto zařízeních s daty poskytnutými turisty o jejich výdajích. Data od turistů jsou získávána formou dotazníkového šetření. Z těchto dat jsou pak pomocí multiplikátoru odhadnuty celkové příjmy z cestovního ruchu. Vzhledem k cykloturistice představuje značnou překážku fakt, že výdaje cykloturistů nejsou statisticky zachycovány. Kromě toho může být výpočet přínosů zkreslen i převažujícími kategoriemi ubytovacích zařízení.

3.3.3 Cost – Benefit Analýza (CBA)

Pro komplexní analýzu přínosů a nákladů se v projektech financovaných veřejnými zdroji (což například nové cyklostezky ve většině případů jsou) často užívá metody CBA (Cost – Benefit Analysis, Analýza nákladů a přínosů). Tato metoda se snaží postihnout všechny (nejen přímé ekonomické) dopady určitého rozhodnutí (např. realizace projektu stavby nové cyklotrasy), co nejpřesněji je popsat, a každý efekt, pozitivní i negativní, ocenit ve finančním vyjádření.

Jak bylo uvedeno v úvodu kapitoly, přínosy cykloturistiky se zdaleka neomezují na běžné finančně vyjádřitelné efekty. Mimoekonomické přínosy nicméně mají svoji hodnotu, někdy velmi vysokou. Evropská cyklistická federace (ECF) uvádí, že ekonomické benefity cyklistiky v Evropské unii přesahují €200 mld.⁷⁶ Tento údaj zakládá na součtu peněžních vyčíslení přínosů cyklistiky v osmi kategoriích, pro každou je vypočítána částka získaná za rok díky cyklistice:

⁷⁶ Calculating the economic benefits of cycling in EU-27. KÜSTER, Fabian; BLONDEL, Benoit. *European Cyclists' Federation* [online]. 24. června 2013 [cit. 29. října 2014]. Dostupné z: http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf.

▪ Zdravotní přínosy	(€ 114 mld.),
▪ Uvolnění dopravních komunikací	(€ 24 mld.),
▪ Úspory za pohonné hmoty	(€ 3 mld.),
▪ Snížení emisí CO ₂	(€ 2 mld.),
▪ Snížení znečištění ovzduší	(€ 0,9 mld.),
▪ Snížení hluku	(€ 0,3 mld.),
▪ Turistický průmysl	(€ 44 mld.),
▪ Cyklistický průmysl	(€ 18 mld.).

Údaje jsou vypočítány na základě dat z roku 2010, kdy bylo zjištěno, že kolo jako svůj preferovaný způsob dopravy používá 7,4 % obyvatel Evropské unie. U každé kategorie je popsáno, jak byl její přínos spočítán, pro bližší představu následuje nastínění způsobu výpočtu pro několik kategorií.⁷⁷

Pro kalkulaci zdravotních přínosů, které tvoří největší díl celkových přínosů, je využito nástroje Health economic assessment tool (HEAT) pro cyklistiku a pěší turistiku. HEAT na základě několika vstupních statistických údajů, jakými jsou například průměrná vzdálenost ujetá na kole na osobu nebo mortalita určitých nemocí, dokáže spočítat, do jaké míry cyklistika přispívá k prevenci před nemocností obyvatelstva. V dlouhodobém horizontu zdravé obyvatelstvo znamená nižší výdaje na zdravotnictví

Co se týče uvolnění dopravních komunikací, jsou úspory založené na datech poskytovaných Evropskou komisí, která odhaduje, že kvůli dopravním zácpám Unie přichází asi o 1 % HDP (tedy zhruba € 130 mld.), kvůli zpožděním cestujících i dodávek zboží. Díky tomu, že typickou městskou silnici může za hodinu využít daleko více cyklistů, než osobních automobilů, přispívá rozvoj cyklistické dopravy významně k eliminaci ušlých zisků v důsledku nedostatečné kapacity silnic.

K ocenění externích nákladů, například snížení hluku nebo emisí, ECF využívá příručku vydanou Evropskou komisí právě za tímto účelem.⁷⁸ ECF také zmiňuje, že poměr benefitů

⁷⁷ Calculating the economic benefits of cycling in EU-27. KÜSTER, Fabian; BLONDEL, Benoit. *European Cyclists' Federation* [online]. 24. června 2013 [cit. 29. října 2014]. Dostupné z: http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf.

⁷⁸ Handbook on estimation of external costs in the transport sector. CE DELFT. *Europa.eu* [online]. 2008 [cit. 29. října 2014]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf

a nákladů investic do cyklistiky je obecně výrazně vyšší (i 13:1), než je tomu u průměrných projektů (2:1).⁷⁹

„Navzdory nejednotnosti a nejednoznačnosti, všechny zahraniční CBA ukazují, že podpora cyklo dopravy ve všech rovinách (od politiky až po infrastrukturu) vykazuje velmi vysoký poměr přínosů vůči nákladům. Dle uvedených studií jsou investice do cyklistické dopravy velmi efektivní, a to hlavně s ohledem na zdravotní přínosy dané jízdou na kole. Studie severské rady ministrů prostřednictvím analýzy nákladů a přínosů ukazuje, že investice vložené do cyklo dopravy jsou nejefektivněji investované prostředky v rámci dopravy vůbec. Jednoduchá analýza nákladů a výnosů (Cost-Benefit analysis) došla k závěru, že každá 3 eura investovaná do cyklistiky přináší návrat 5 eur.“⁸⁰

3.3.4 Odhad poptávky po cyklistických produktech

Do psychologického procesu lidského rozhodování nelze jednoduše nahlédnout, ani jej přesně popsat. Na kupní chování spotřebitelů má vliv nespočet různých faktorů, mezi něž patří zejména faktory:

- psychologické (motivace, vnímání, zkušenost, víra a postoj),
- osobní (věk a životní cyklus, povolání, ekonomické podmínky, životní styl, osobnost),
- sociální (referenční skupiny, rodina, společenské role a statusy),
- kulturní (zásady a kodexy, které určují a charakterizují určité společenství, komunitu a také chování jejích členů).

Spotřebitelská poptávka po cykloturistickém (i obecně jakémkoli turistickém) produktu (např. cyklostezce nebo destinaci) pak závisí na dalších skutečnostech, jež už lze lépe kvantifikovat, tedy například:

- cena produktu – jak vyplývá ze zákona klesající poptávky, čím vyšší je cena, tím nižší bude poptávka,

⁷⁹ Calculating the economic benefits of cycling in EU-27. KÜSTER, Fabian; BLONDEL, Benoit. *European Cyclists' Federation* [online]. 24. června 2013 [cit. 29. října 2014]. Dostupné z: http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf.

⁸⁰ Ekonomické přínosy cyklistiky. *Cyklo doprava.cz* [online]. 19. května 2014 [cit. 7. listopadu 2014]. Dostupné z: <http://www.cyklo doprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky>.

- disponibilní důchod návštěvníka – objem finančních prostředků, které může využít k uspokojování svých potřeb,
- cena konkurenčních produktů (substitutů) – může-li se turista rozhodnout mezi dvěma produkty srovnatelné kvality, z nichž jeden bude stát výrazně méně, pravděpodobně zvolí levnější variantu,
- dostupné informace o produktu – dostatek informací pro plánování, vhodné komunikační kanály, image,
- další skutečnosti – např. počasí či bezpečnost.

Jak uvádí zmíněná studie Evropského parlamentu⁸¹, není dosud v odborné literatuře popsána žádná ucelená metoda pro odhad poptávky po nových cyklistických trasách či sítích. Uvedená studie proto ke svým analýzám poptávky a ekonomických dopadů využívá vlastního vyvinutého modelu. Tento stanovuje nejdůležitější parametry ukazatelů pro cykloturistické výlety na základě toho, zda se jedná o prázdniny na kole či jednodenní výlety.

Pro prázdniny na kole:

- počet výletů/km = $f(\text{lůžka/km}^2)$
- přímé příjmy = $f(\text{€/výlet})$

Pro jednodenní výlety:

- počet výletů/km = $f(\% \text{ populace s kolem jako hlavním prostředkem} * \text{populace} / \text{km}^2)$
- přímé příjmy = $f(\text{€/výlet})$

V případě prázdnin na kole (tedy vícedenních cyklovýletů) je potenciální využívanost cyklostezky (počet výletů na kilometr stezky) funkcí hustoty lůžek. U jednodenních výletů se pak vychází z celkové hustoty populace a procentuálního podílu uživatelů kola. V obou případech lze vyčíslit celkové příjmy jako funkci průměrné útraty na jeden výlet.

Tento model byl následně použit na evropskou síť cyklotras EuroVelo a odhadl, že v rámci této sítě je ročně realizováno celkem přes 60 milionů cyklovýletů s celkovými výnosy přes 7 miliard eur.

⁸¹ Calculating the economic benefits of cycling in EU-27. KÜSTER, Fabian; BLONDEL, Benoit. *European Cyclists' Federation* [online]. 24. června 2013 [cit. 29. října 2014]. Dostupné z: http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf.

Je zřejmé, že je třeba brát v úvahu všechny dopady rozvoje cykloturistiky, všechny druhy efektů v širším měřítku. Potom se ukáží investice do rozvoje cyklistické infrastruktury, a podpora cyklistiky obecně, jako žádoucí rozhodnutí. I když přesné měření pozitivních dopadů je v oblasti cykloturistiky stále komplikovaná záležitost, tato kapitola ukázala, že pozitivní efekty se dostaví.

4 Analýza úseku Labské stezky mezi Hradcem Králové a Kuksem

Po představení teoretických informací a předpokladů se čtvrtá kapitola může soustředit na samotný předmět zájmu této práce, totiž na úsek Labské stezky mezi Kuksem a Hradcem Králové. Jedná se o nový úsek cyklostezky, 26 km dlouhý. Ke Kuksu přichází trasa od Dvora Králové a následně prochází Jaroměří a Smiřicemi až do Hradce Králové. Odtud trasa pokračuje dále do Pardubic.

V jejím okolí se nachází řada zámků (v Novém Městě nad Metují, v Opočnu, v Ratibořicích nebo v Náchodě), Lázně Velichovky, Údolní vodní nádrž Rozkoš, Peklo u Nového Města nad Metují nebo pevnost Dobrošov z 2. světové války. U příležitosti otevření této stezky vydala Labská stezka o. s. již 3. vydání atlasu Labské cyklotrasy v Královéhradeckém kraji, popisující trasu i zmíněné atraktivitu.⁸²

Investorem stezky byla obecně prospěšná společnost Královéhradecká labská, jejímiž zakladateli jsou Královéhradecký kraj, Statutární město Hradec Králové, Město Smiřice, Město Jaroměř a obec Kuks. Celkové náklady na realizaci tohoto projektu dosáhly 67,5 milionu korun, většinu (92% uznatelných nákladů) z této částky pokryly dotace Evropské unie. Za zmínku stojí, že původně byly náklady na stavbu odhadovány na 115 mil. Kč, ale tato cena byla výrazně snížena díky výběrovému řízení.

Zmíněná cyklostezka byla oficiálně otevřena 15. května 2013 a od svého otevření do konce roku byla využita 100 tisíci cyklistů a chodců. Do konce léta 2014 pak stezka zaznamenala ještě vyšší návštěvnost – od svého otevření posloužila celkem již 300 tisícům návštěvníků.⁸³

⁸² RITTER, Jan. *Labská cyklotrasa v Královéhradeckém kraji*. 3. vydání. Nymburk: Labská stezka o. s. 49 s. ISBN: 80-905506

⁸³ Cyklostezka na Kuks slaví úspěchy, navštívilo ji už 150 tisíc cyklistů a chodců. VOLEJNÍKOVÁ, Veronika. *Hradec Králové* [online]. 4. listopadu 2014 [cit. 11. listopadu 2014]. Dostupné z: <http://zpravy.hradeckralove.cz/cyklostezka-na-kuks-slavi-uspechy-navstivilo-ji-uz-150-tisic-cyklistu-a-chodcu-17564/>.

4.1 Popis stezky

Co se týče terénu, je stezka nenáročná, na celých 26-ti kilometrech potká cyklisty jediný zaznamenaný kopec, a to hned v Kuksu. Výškový rozdíl mezi Kuksem a Hradcem Králové je asi 70 m. Jak již bylo zmíněno, Labská cyklotrasa je v současnosti značena jednotně jako cyklotrasa č. 2. Do r. 2013 byla zkoumaná část Labské cyklotrasy vedena pod číslem 24.

Povrch stezky tvoří na 20 km nový asfalt, na zbylých šesti je trasa vedena po stávajících komunikacích. Průzkum spokojenosti uživatelů, provedený v rámci této práce, ukázal, mimo jiné, že tato část trasy je vnímána jako jedna z vůbec nej kvalitnějších na České straně Labské stezky.

Monitoring návštěvnosti

Návštěvnost je na této nové stezce podrobně sledována za využití automatických sčítačů Eco-counter, dodaných Nadací partnerství. Podél stezky jsou umístěny tři – v Kuksu, ve Smiřicích a v Hradci Králové ve Věkoších. Mapu trasy s vyznačenými lokacemi sčítačů zobrazuje příloha 2. Sčítač u Hradce Králové zaznamenává dlouhodobě největší počet průchodů a průjezdů, téměř dvakrát více než u Kuksu, kde je napočítaných turistů nejméně.

Bližší vhléd do problematiky sčítačů a návštěvnosti je umožněn díky laskavé spolupráci Královéhradeckého kraje, který poskytl data odečtená ze sčítačů pro účely této práce. Sčítače Eco-counter pracují na základě skokových změn teplot, vyvolaných průchozí osobou, a indukčních smyček, instalovaných pod povrch komunikace. Díky tomu umí rozlišit pěší turisty od cyklistů a rozpoznat i směr jejich pohybu. Sčítač není schopen bezpečně zachytit dvě osoby jdoucí vedle sebe, proto je pomocí empirického odhadu stanoven přepočítávací poměr reálného počtu turistů, běžně dosahující hodnot 1,0 až 1,5.

Co se týče získaných dat, letos [2014] se zatím jako měsíc s nejmenší návštěvností ukazuje leden, kdy sčítač ve Věkoších zaznamenal celkem 6 333 průchodů a průjezdů, nicméně i v tomto zimním měsíci danou lokalitou projelo přes 3 600 cyklistů. Naopak nejsilnější byl červenec, kdy u Hradce Králové bylo napočítáno 35 815 záznamů, a velkou většinu z tohoto počtu představovali cyklisté (31 080). Kuks oproti tomu v červenci zaznamenal jen 16 500 návštěv, z toho 14 300 na kole. Na závěr několik statistických zajímavostí – vůbec největší návštěvnost v jednom dni letos zaznamenal čtvrtek 1. května – ve Věkoších bylo naměřeno 2 050 návštěv. Ve Smiřicích a Kuksu je nejfrekventovanějším dnem sobota, ve Věkoších však neděle.

4.2 Turistické atraktivita

Již cestou ke Kuksu lze navštívit například novodobou Křížovou cestu 21. století, soubor 15 zastavení z hořického pískovce, vytvořený předními českými sochaři v čele s Vladimírem Preclíkem. Po turistické značce pak lze pokračovat až k Braunovu Betlému.

Kuks

Hospital Kuks tvořil součást barokního lázeňského komplexu Františka Antonína Šporka. Je známý především unikátní sochařskou výzdobou Matyáše Bernarda Brauna a barokní lékárnou „U granátového jablka“.

Historicky ještě před svým barokním rozkvětem byl Kuks znám jako naleziště zlata. Zároveň bylo okolí vesnice bohaté na minerální prameny, kterým obyvatelé přisuzovali léčivé účinky. To koncem 17. století vedlo majitele panství, hraběte Šporka k vybudování lázeňské infrastruktury a pak už městu nic nebránilo růst do své barokní slávy.

Po dokončení rekonstrukce a otevření lze očekávat zvýšení návštěvnosti této památky i příslušné části Labské stezky. Slavnostní znovuotevření Hospitalu Kuks je plánováno na březen 2015, pátek 13.⁸⁴

Jaroměř

Území na soutoku řek Labe, Úpy a Metuje bylo osídleno již 40 000 let př. n. l. První zmínka o Jaroměři pochází z roku 1126. Ve městě lze navštívit železniční muzeum, kde je k vidění mimo jiné i jedna z nejstarších provozuschopných lokomotiv v ČR. Jako muzeum dnes slouží také budova, která je sama o sobě památkou, dům obchodníka Wenkela od architekta Josefa Gočára. Jedná se o jednu z prvních funkcionalistických staveb u nás, obchodní dům se skleněným průčelím.

Josefov

V dobách vlády císaře Josefa II. procházela česká země reformami a neustále čelila hrozbě pruské expanze. Vznikala proto řada pevnostních měst a Josefov je jedno z těch, jejichž

⁸⁴Oprava Kuksu finišuje. *Revitalizace KUKS* [online]. 20. srpna 2014 [cit. 12. listopadu 2014]. Dostupné z: <http://www.revitalizacekuks.cz/?more=279#msg279>.

podoba se dochovala až do současnosti. Výstavba pevnosti započala roku 1870 a trvala 7 let. Město bylo vybudováno jako bastionová pevnost, podle nejlepších znalostí opevňování své doby.⁸⁵

Smiřice

Osada Smiřice původně vznikla mezi dvěma rameny Labe, v polovině 17. století byla povýšena do městského stavu. Dominantou města je Zámecká kaple Zjevení Páně, jedna z nejcennějších českých staveb vrcholného baroka, která byla roku 1995 prohlášena národní kulturní památkou. Na plánování a výzdobě kaple se podílely největší české výtvarné osobnosti své doby; za zmínku zde stojí především oltářní obraz Klanění tří králů od Petra Brandla, jedno z jeho nejznámějších děl, které je samo o sobě národní kulturní památkou.⁸⁶

Hradec Králové

V Hradci Králové pojednávaná část cyklostezky končí, trasa pak prochází téměř středem města a pokračuje do Vysoké nad Labem a dále do Pardubického kraje. Pokud je však řeč o cykloturistice, nelze toto krajské město opomenout. Samo o sobě se může chlubit řadou impozantních architektonických památek a navíc, jak zmínila již první kapitola, patří už tradičně k nejvíce cyklistickým městům v Čechách.

V centru se nachází Chrám sv. Ducha ze 14. století, pro svou střízlivost poměrně vzácný exemplář cihlové gotiky. S chrámem sousedí Bílá věž, která od 14. stol. sloužila jako strážní a požární. Své jméno dostala věž dle použitého stavebního materiálu, bílého kamene. Pod Velkým náměstím s katedrálou a Bílou věží, na soutoku Labe a Orlice, se k relaxaci nabízí Jiráskovy sady s historickou dřevěnou kaplí Sv. Mikuláše.

Na samém břehu Labe lze také najít Muzeum východních Čech, budovu skvělé secesní architektury Jana Kotěry.

⁸⁵ RITTER, Jan. *Labská cyklotrasa v Královéhradeckém kraji*. 3. vydání. Nymburk: Labská stezka o. s. 2013. 49 s. ISBN: 80-905506.

⁸⁶ tamtéž.

Z modernějších turistických atraktivit lze zmínit například obří akvárium pro obdivovatele vodního světa, nebo kolesový parníček kotvící v přístavišti na Labi a nabízející projížďky po řece.

Nakonec ještě stojí za zmínku jedna současná cyklistická zajímavost. Od února 2013 je totiž v Hradci Králové v provozu parkovací dům pro kola, stavba unikátní v České republice i v Evropě. Tato samoobslužná stavba, zvaná také „biketower“, představuje bezpečný způsob uložení kola i s brašnami a mezi cyklisty už si našla své zákazníky. Hradecký biketower se nachází naproti hlavnímu nádraží, na Riegrově náměstí. V současnosti probíhá příprava na vybudování druhého parkovacího domu pro kola, v blízkosti fakultní nemocnice. Město má výhledově v plánu vybudování této pozoruhodnosti na několika dalších místech.⁸⁷

4.3 Infrastruktura

Prvá kapitola zmiňovala certifikační systém Cyklisté vítáni – myšlenka celé certifikace spočívá v usnadnění orientace cyklistů při vyhledávání služeb na cestách. Proto i v této práci certifikace poslouží jako odrazový můstek pro popis vybavenosti stezky doprovodnými službami.

Certifikovaná zařízení v blízkosti sledovaného úseku LS se nachází pouze v Hradci Králové nebo v jeho blízkém okolí. Na další certifikované poskytovatele služeb narazí cyklisté až ve Dvoře Králové a poblíž Pardubic. V Hradci jsou v současnosti [13. listopad 2014] v provozu celkem čtyři.

Přímo v centru je to Hotel Vacek „Pod věží“ s restaurací. Dále od cyklostezky se pak nachází Šrámkův statek, památkově chráněný areál se stylovou restaurací; restaurace a penzion Zděná bouda a kemp Stříbrný rybník s koupalištěm a lanovým centrem.

O služby po cestě však není na zkoumaném úseku nouze, i když jejich poskytovatelé nemají oficiální certifikaci. Zejména občerstvovacích zastávek je přímo na stezce nepočítaně. Restaurační zařízení při stezce také počítají s potřebami cyklistů a jsou typicky vybavena minimálně stojany na kola. Což je dobře, neboť, jak ukáže následující kapitola, právě po stravovacích službách je ze strany cyklistů nejsilnější poptávka.

⁸⁷ Další parkovací dům pro kola dostal v Hradci zelenou. VOLEJNÍKOVÁ, Veronika. *Hradec Králové* [online]. 18. září. 2014. [cit. 13. listopadu 2014]. Dostupné z: <http://zpravy.hradeckralove.cz/dalsi-parkovaci-dum-pro-kola-dostal-v-hradci-zelenou-17112/>.

5 Dotazníkové šetření

Za účelem zhodnocení přínosů zkoumaného úseku Labské stezky byl proveden průzkum mezi cyklisty užívajícími tuto stezku. Šetření probíhalo v období od července do září 2014; náhodně vybraní cyklisté během něho měli vyplnit dotazník, zjišťující relevantní informace o jejich chování a preferencích. Vzor dotazníku je uveden jako příloha 3 tohoto dokumentu. Formu dotazníku (obsažené otázky a možnosti odpovědi), díky dlouholeté praxi v této oblasti, poskytla Nadace Partnerství.

Dotazník zjišťuje, mimo jiné, motivační faktory cyklistů, frekvenci využívání trasy, skladbu skupiny (pokud cyklisté jedou ve více lidech), zdroje informací a služby využívané během cesty. V závěru jsou obsaženy také identifikační údaje – věk, bydliště a dosažené vzdělání.

Cíl průzkumu

Hlavním cílem průzkumu bylo získat aktuální spolehlivé informace o profilu cyklistů na daném úseku LS a o jejich spotřebním chování. Na základě dat získaných v rámci šetření, v kombinaci s přesnými údaji o návštěvnosti stezky (jak popisuje kapitola 4.1) lze pak statisticky relativně přesně odhadnout, jaké přínosy vybudovaná stezka přináší (kapitola 6).

Metodika práce

Jak již bylo uvedeno, průzkum mezi cyklisty probíhal v letních měsících letošního roku, respondenti byli vybíráni náhodně, dotazování probíhalo ve všedních dnech i o víkendu, dopoledne, odpoledne i večer. Informace cyklisté poskytovali anonymně. Naprostá většina dotazníků byla vyplněna v papírové podobě přímo na stezce, pro získání většího množství dat byla navíc vytvořena elektronická verze dotazníku na internetu, kde zareagovalo několik dalších respondentů.

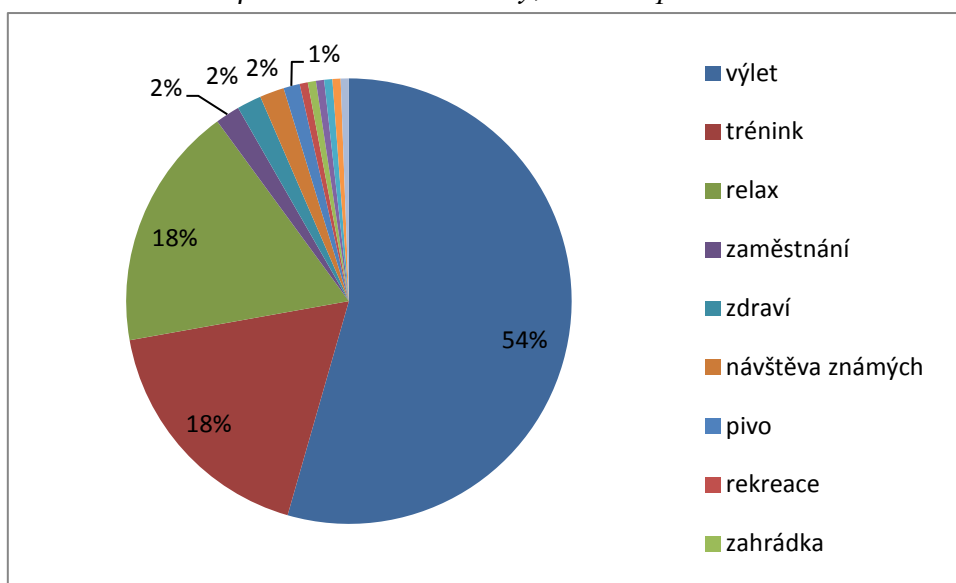
Celkem bylo cyklisty vyplněno 169 dotazníků. Následující podkapitoly se budou věnovat prezentaci dat získaných dotazníkovým šetřením.

5.1 Charakteristika respondentů

První část dotazníku zkoumala obecný profil cyklistů využívajících danou část Labské stezky. Jako hlavní důvod právě probíhající cesty velká většina (72 %) respondentů uvedla výlet

nebo relax. Častým důvodem je také trénink (18 %). Ostatní odpovědi, nedosahující ani 2 % četnosti, zahrnovaly cestu do zaměstnání, pohyb pro zdraví, návštěvu známých, využití občerstvovacích zařízení, cestu na zahrádku, cestu do školy nebo teambuilding. Jako důvod cesty se objevila i jízda podél Labe od pramene k hranicím republiky. Nejčastější odpovědi shrnuje Graf 4.

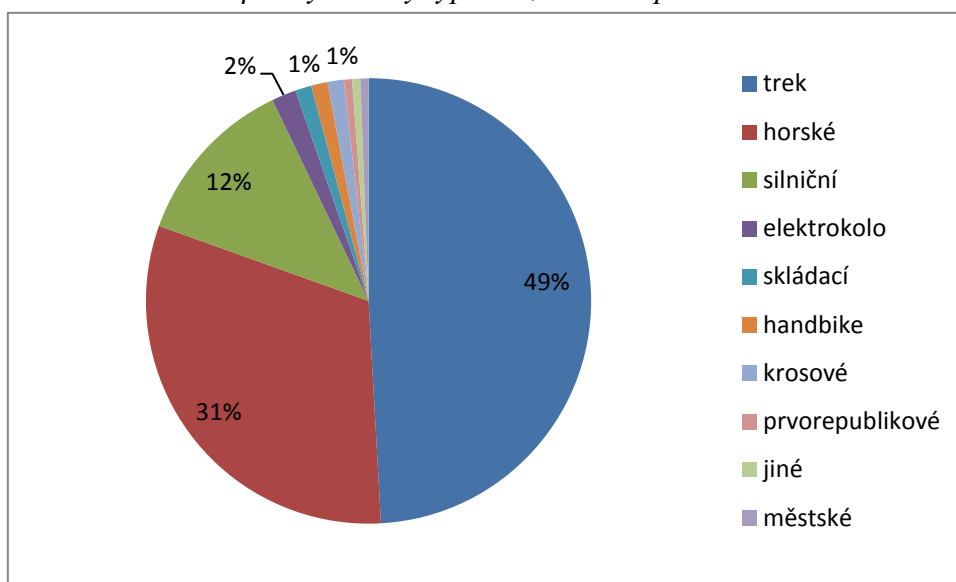
Graf 4: Hlavní důvod cesty; vlastní zpracování



Další otázka směřovala na výchozí místo a cíl cesty. Většina tázaných (přes 75 %) vyjízďela z míst v blízkosti stezky (nejvíce, v tomto pořadí, z Hradce Králové, Jaroměři, Dvora Králové, Smiřic a Kuksu). Cílům cesty jednoznačně dominoval Kuks (39 % všech odpovědí), mezi dalšími nejčastějšími cíli se objevovala tatáž města jako v případě výchozích bodů: Hradec Králové, Jaroměř, Dvůr Králové a Smiřice. Také většina cílů se nacházela v okolí stezky, ačkoli se mezi odpověďmi objevil i Dolní Žleb, místo kde tok Labe opouští Českou republiku. V 10 % případů byl výchozí bod shodný s cílovým, cyklisté zřejmě většinou na otázku *Kam jedete?* odpovídali místem, které chtějí navštívit, i když se poté vraceli na začátek cesty. 76 % dotázaných stejnou cestou jelo i zpět.

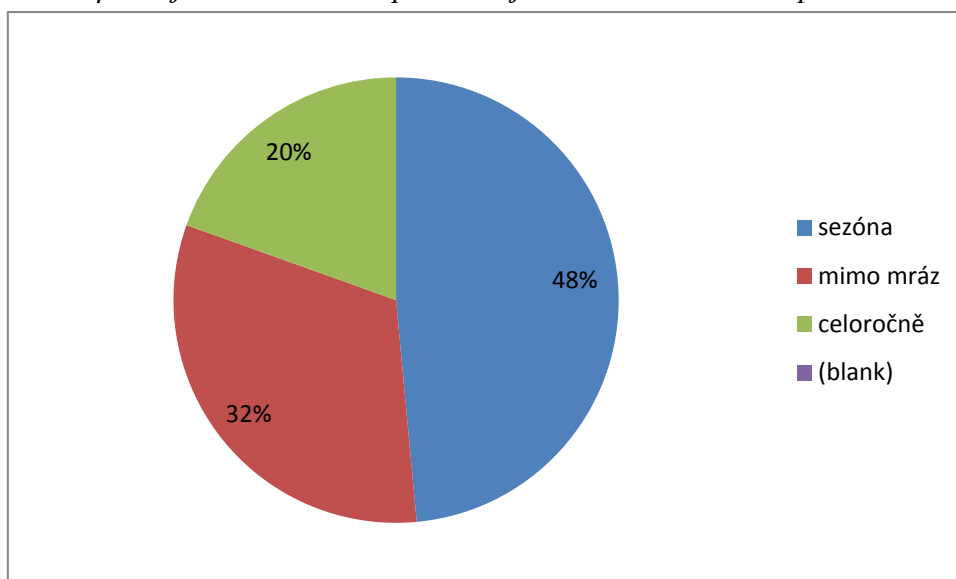
Cyklisté byli následně tázáni, jaký typ kola používají. Téměř polovinu všech odpovědí reprezentovalo kolo trekové (48 %), následováno horským (31 %) a silničním (12 %). Dále byla zastoupena také kola skládací nebo krosová, elektrokola a handbiky.

Graf 5: Využívaný typ kola; vlastní zpracování



Co se týče otázky v jakých ročních obdobích respondenti jezdí na kole, polovina (48 %) se cyklistice věnuje jen v sezóně; 32 % jezdí na kole mimo zimu, tedy zhruba od března do listopadu a 20 % cyklistů jezdí celoročně. Proporce mezi obdobími využívání kola zobrazuje Graf 6.

Graf 6: V jakém období respondenti jezdí na kole; vlastní zpracování



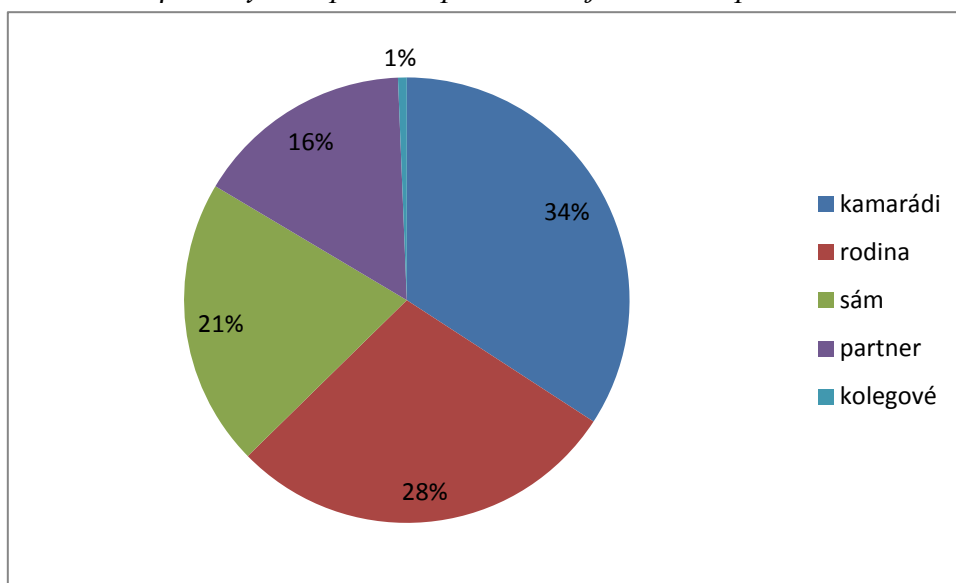
Většina cyklistů po Labské stezce nejedí pravidelně, 57 % uvedlo, že stezku využije méně často než jednou za měsíc, 25 % asi jednou měsíčně. Častěji než jednou za měsíc tedy stezku nevyužije ani čtvrtina cyklistů.

Třetí kapitola zdůrazňovala, že vícedenní cykloturisté přinášejí výrazně vyšší přínos než jednodenní. V tomto ohledu však tato část LS silnou stránku nemá; pouze 15 % tázaných odpovědělo, že jejich cesta trvá déle než 1 den.

Cyklisté jezdí většinou ve skupině, jen 20 % uvedlo že jedou sami. Nejčastěji se na cestu vydávají ve dvojicích (30 % případů), obvyklé jsou také skupinky tří a čtyř lidí (oba případy více než 12 % odpovědí). Nezvyklé nebyly ani vícečlenné skupiny, skupinu pěti až osmi cyklistů deklarovalo dohromady 25 % respondentů. Více než osmičlenné skupiny již byly vzácností. Ve skupině byly v naprosté většině případů muži i ženy, poměr lehce ve prospěch mužů. Děti do 15 let byli ve skupině pouze v 15 % všech případů.

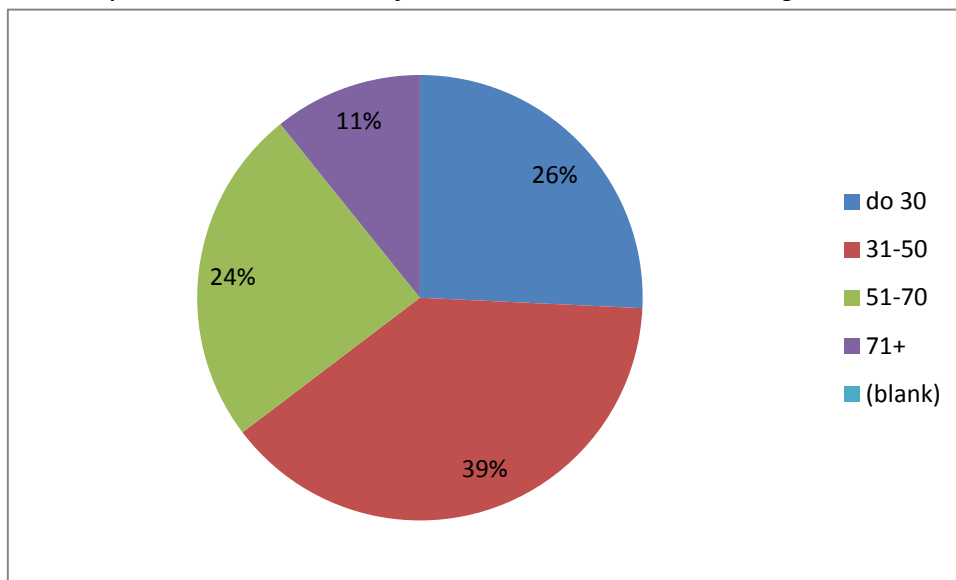
Nejčastěji cyklisté na cesty vyráží se svými přáteli (34 %) nebo s rodinou (28 %). Zmíněných 20 % jezdí samostatně a 16 % cestuje s partnerem. Vzácně se objevila i cesta s kolegy. Možnost dovolené s cestovní kanceláří, ačkoli byla v dotazníku uvedena, nebyla označena ani jednou. Poměr množství odpovědí na otázku s kým tázaný právě jede, zobrazuje Graf 7.

Graf 7: S kým respondent právě cestuje; vlastní zpracování



Pozornost cyklistů často upoutala otázka na denní ujetou vzdálenost. nejvíce odpovědí se pohybovalo v intervalu 31 – 50 km (39 %). Méně než 30 km, a stejně tak 51 – 70 km ujede asi čtvrtina dotázaných. Zbytek, tedy něco přes 10 % za den zvládne průměrně více než 70 km, jak ukazuje Graf 8.

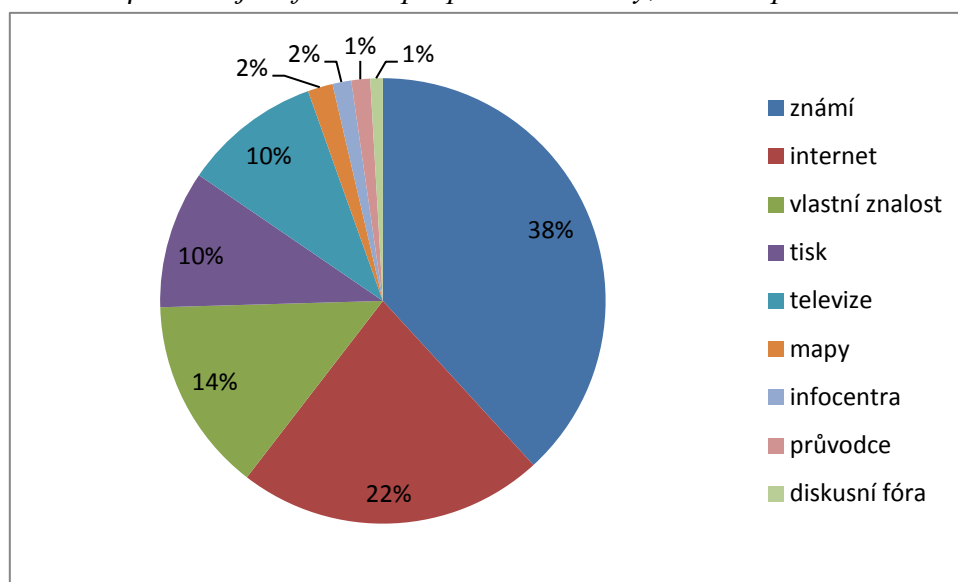
Graf 8: Průměrná denně ujetá vzdálenost [km]; vlastní zpracování



Dotazník obsahoval jedinou zcela otevřenou otázku, na převažující důvody výběru trasy. Dotázaní cyklisté uvedli velkou řadu různých odpovědí, mezi nejčastějšími figuroval pohodlný, nenáročný terén (15 %), atraktivní přírodní okolí a řeka Labe (13 %), občerstvení a pivo, dobrá dostupnost (6 %) nebo poznání nové trasy (6 %). Méně časté odpovědi zahrnovaly čas strávený s přáteli, kvalitní a bezpečnou trasu, památky, cestu na zahrádku nebo například i seznámení se s pohlednými cyklistkami.

Následovala otázka na zdroje informací při plánování výletu či dovolené. Tázání nejčastěji využívají informace od svých známých (38 %), dále pak z internetu (22 %), nebo se rozhodují na základě vlastních znalostí (14 %). Méně již pak podle informací z tisku nebo z televize (10 %). Podíl uvedených důvodů a několika dalších vyobrazuje Graf 9.

Graf 9: Zdroje informací při plánování trasy; vlastní zpracování

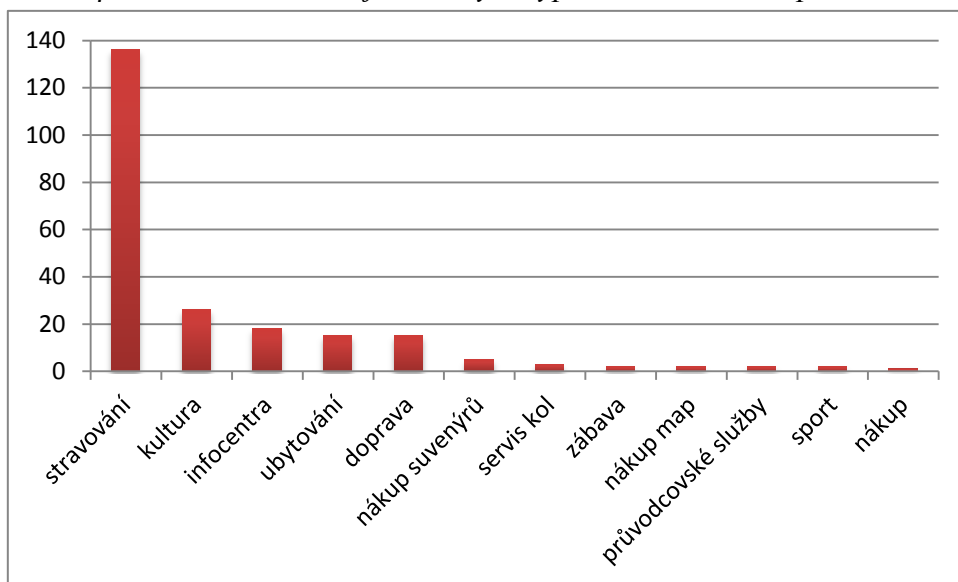


Na otázku ohledně způsobu dopravy do výchozího místa cyklovýletu většina (63 %) respondentů uvedla, že jede na kole z domova, 25 % tázaných se na začátek cesty přepravuje osobním automobilem a 10 % hromadnými dopravními prostředky (nejčastěji vlakem, případně cyklobusem).

5.2 Spotřební chování

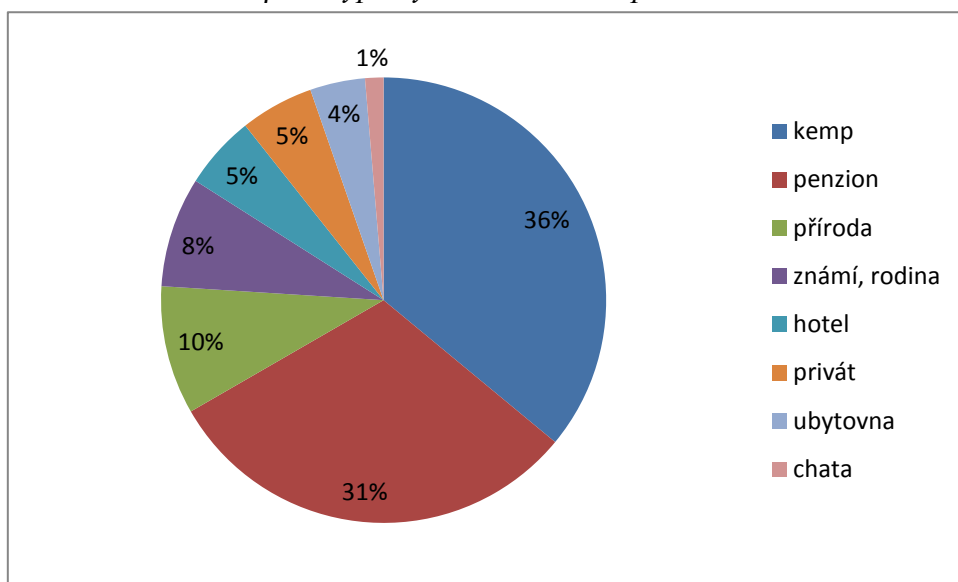
Pro odhad spotřebního profilu cykloturistů bylo v první řadě třeba zjistit, jaké služby během své cesty vlastně využívají. Na otázku, jaké služby během výletu využila nebo plánuje využít, velká většina dotázaných (80 %) potvrdila, že ocení stravovací služby, 15 % má zájem o kulturně orientované služby, 10 % navštíví infocentra, a 9 % procent se ubytuje a stejné množství využije dopravní služby. Poptávka po dalších službách je relativně malá, jak dokumentuje Graf 10.

Graf 10: Počet označení jednotlivých typů služeb; vlastní zpracování



Z vícedenních cykloturistů (15 % ze všech dotázaných) jich 56 % zůstává ubytováno na jednom místě a 44 % během cesty využije více ubytovacích zařízení. Ubytování tázaní využívají nejčastěji v kempu (36 %) nebo v penzionu (31 %). Mezi další časté odpovědi patřilo přespání volně v přírodě (10 %), u známých (8 %), v hotelu (5 %) nebo v soukromých objektech (5 %). Detailní pohled na využívané typy ubytování nabízí Graf 11.

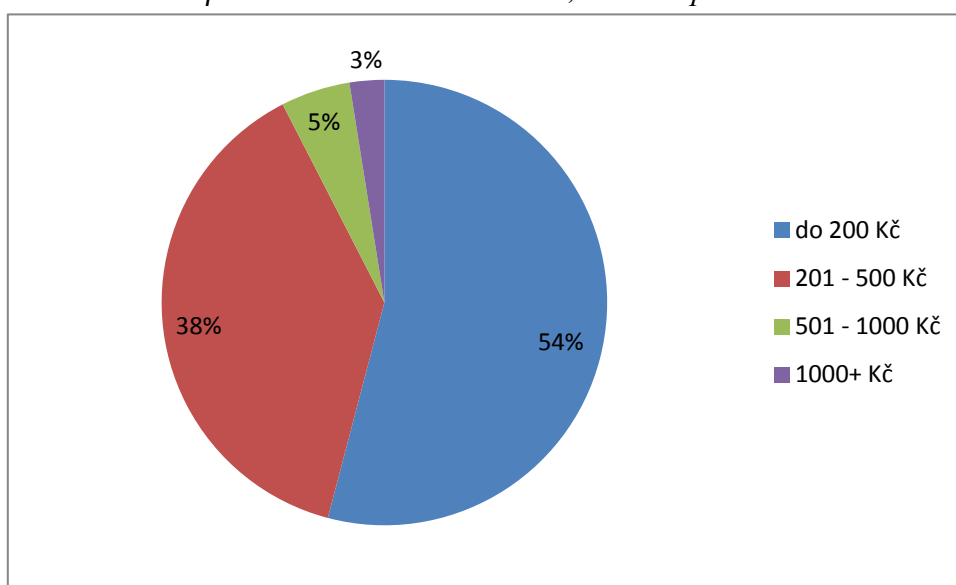
Graf 11: Typ ubytování; vlastní zpracování



Cyklisté byli také tázáni, zda využívají certifikaci Cyklisté vítáni. Průzkum ukázal, že povědomí o této značce kvality stále ještě není příliš rozšířené, certifikaci zná a využívá jen 19 % dotázaných, ostatní ji nevyužívají a nebo, častěji, vůbec neznají.

Jedna z nejdůležitějších otázek v celém dotazníku se týkala výdajů cykloturistů na zmíněné služby. Jako průměrná denní útrata byla nejčastěji volena možnost do 200 Kč (54 %), a téměř celý zbytek odpovědí byl reprezentován hodnotou 201 – 500 Kč (38 %). Více než 500 Kč utratí asi 5 % cyklistů, více než 1 000 Kč denně pak vynaloží 3 % dotázaných. Procentuální vyjádření popisovaných dat zpřehledňuje Graf 12.

Graf 12: Průměrná denní útrata; vlastní zpracování



V intervalu útraty do 200 Kč je stravování výrazně nejvyužívanější službou, doprovází jej služby kulturní. S rostoucí útratou poměr obou zmíněných klesá ve prospěch nákladů na ubytování.

V jedné ze závěrečných otázek měli cyklisté ohodnotit určité charakteristiky cykloturistiky na Labské stezce pomocí upravené Likertovy škály:

Velmi dobré – Spíše dobré – Průměr / Nevím – Spíše špatné – Velmi špatné

Pro účely hodnocení odpovědí byla každému hodnocení přidělena číselná hodnota podle tohoto klíče (známkování jako ve škole):

Hodnocení	Hodnota
Velmi dobré	1
Spíše dobré	2
Průměr / Nevím	3
Spíše špatné	4
Velmi špatné	5

Tento postup dovolil jednoznačně určit například průměrnou spokojenost s jednotlivými parametry, jak ukáže následující text.

- **Kvalita značení cyklotras** se ukázala jako jedna z nejlépe hodnocených vlastností stezky. Průměrné hodnocení dosáhlo hodnoty 1,74 (tzn. průměrné hodnocení se nachází mezi možnostmi *velmi dobré* a *spíše dobré* a kloní se spíše k druhé volbě); 90 % všech odpovědí hodnotilo značení cyklotrasy *velmi dobře* nebo *spíše dobře*.
- **Kvalita povrchů cyklotras** dopadla v hodnocení úplně nejlépe. S průměrným skóre 1,57 získala absolutně i relativně nejvíce hodnocení *velmi dobře* (50 %). *Velmi dobře* nebo *spíše dobře* byly povrchy stezky hodnoceny v 95 % případů.
- **Dostupnost služeb pro cykloturisty** byla často hodnocena odpovědí 3 – *průměr / nevím*, neboť jen malé procento dotázaných využívá služby specificky určené cykloturistům (viz Graf 10). S využitím této znalosti byl počet odpovědí upraven, aby lépe odpovídal opravdové situaci. Průměrná spokojenost se službami pro cykloturisty pak byla vyčíslena na hodnotu 1,93. Hodnocení *velmi dobře* nebo *spíše dobře* udělilo 70 % respondentů.
- V případě **připravenosti a vstřícnosti ubytovacích zařízení k cykloturistům** bylo třeba aplikovat stejný postup. Průměrné hodnocení ubytovacích služeb je 2,05 a *velmi* nebo *spíše dobře* je hodnotí 73 % uživatelů, ačkoli je třeba poznamenat, že hodnocení ubytovacích služeb bylo ve výzkumu nashromážděno relativně málo.
- **Připravenost a vstřícnost stravovacích zařízení k cykloturistům** má průměrné hodnocení 1,9 a za *velmi* nebo *spíše dobrou* ji považuje 81 % respondentů.
- **Připravenost a vstřícnost turistických cílů k cykloturistům** hodnotí dotázaní průměrně na 2,03; *velmi dobře* nebo *spíše dobře* v 67 % případů.

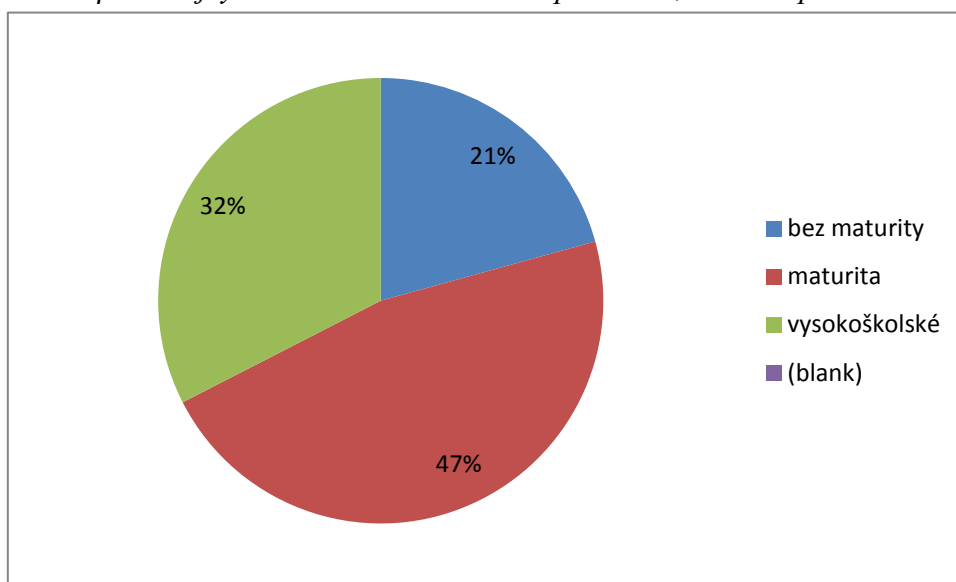
- **Bezpečnost na cyklotrase** dosahuje nejhoršího hodnocení. Průměrné hodnocení dostala 2,19 a *velmi* nebo *spíše dobře* ji hodnotí 73 % tázaných. Tato jediná kategorie dostala více než jedno hodnocení *velmi špatné*. Respondenti si již během vyplňování dotazníků často stěžovali na nezodpovědné a nebezpečné chování ostatních uživatelů stezky, zejména ve specifických nepřehledných úsecích. Jiným uživatelům se naopak stezka jevila jako ideálně bezpečná, například ve srovnání s jízdou po silnici.

Obecně lze poznamenat, že stezka je vnímána pozitivně, hodnocení *spíše špatné* bylo využito málo a *velmi špatné* jen vzácně.

Labskou stezku (otázka směřovala na LS jako celek) plánuje opět navštívit 95 % respondentů a svým známým by ji doporučilo dokonce 98 % z nich.

Dotazník končí několika identifikačními údaji. 56 % respondentů je mužského pohlaví a nejvyšší dosažené vzdělání mají dotázaní cykloturisté nejčastěji středoškolské, jak dokumentuje Graf 13.

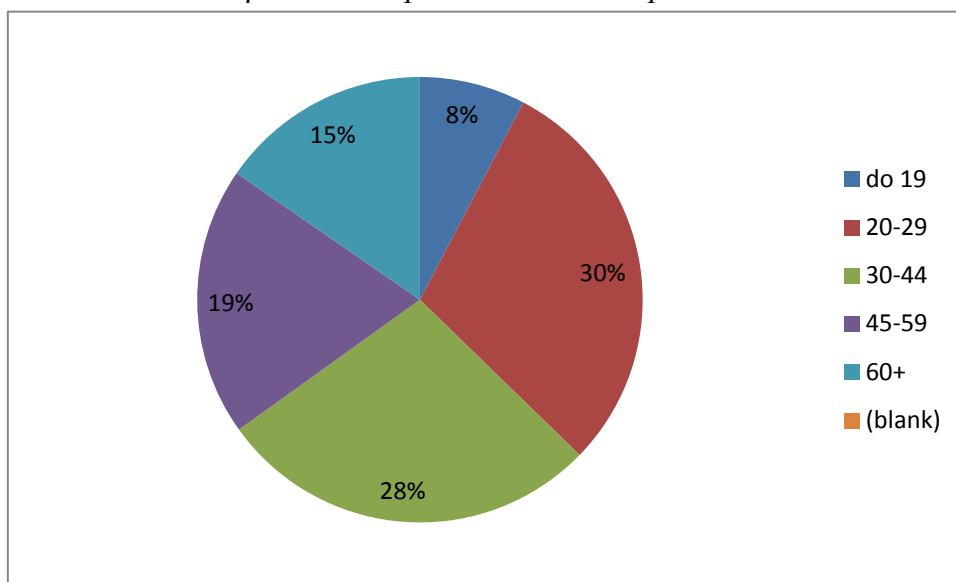
Graf 13: Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů; vlastní zpracování



Zkoumaný úsek Labské stezky v hojném zastoupení využívají všechny věkové skupiny, nadpoloviční většinu (57 %) tvoří lidé ve věku 20 – 44 let, jak ukazuje Graf 14. Věková kategorie 30 – 44 let vykazuje nejvyšší průměrnou útratu, denně dokonce častěji vynaloží 201 – 500 Kč

nežli méně než 200 Kč. Za zmínku také stojí, že věková kategorie nad 60 let je obecně nejvíce spokojená s nabízenými službami; výrazně „negativní“ věková skupina se mezi dotázanými nevyskytuje. Průměrný věk cykloturisty na této části Labské stezky (vypočtený na základě těchto sesbíraných dat) je asi 38 let.

Graf 14: Věk respondentů; vlastní zpracování



Bydliště naprosté většiny respondentů, jak již naznačil předchozí text, je v blízkosti stezky, přes 90 % v Královéhradeckém kraji, nejčastěji v Hradci Králové, Jaroměři nebo Dvoře Králové. Kromě tohoto kraje přijelo významnější množství cyklistů také z Pardubic (5 %) nebo z Prahy (3 %).

Další analýze těchto dat se bude věnovat závěrečná kapitola, jejich stručné shrnutí však vypadá asi takto: zkoumaný úsek Labské stezky má svůj důležitý význam, zejména lokálního charakteru. Využívá se zejména pro účely odpočinku a rekreace. Stezka je celkově vnímána spíše pozitivně a cyklisté během své cesty využívají široké spektrum doprovodných služeb, zdaleka nejčastěji se však jedná o služby stravovací.

6 Vyhodnocení šetření

Dotazníkové šetření na zkoumaném úseku Labské stezky, jehož výsledky představila pátá kapitola, přineslo mnoho zajímavých poznatků. Úkolem poslední kapitoly této práce bude bližší pohled na několik z nich, hlubší zamyšlení nad důvody některých odpovědí, stejně jako několik návrhů, jejichž realizace by mohla pomoci zlepšit fungování tohoto úseku Labské stezky.

6.1 Shrnutí výsledků

Předchozí kapitola podrobně představila výsledky všech otázek dotazníkového šetření. Jedná se o velké množství dat, proto je vhodné nejprve shrnout nejdůležitější získané poznatky.

Cyklisté využívající stezku bydlí nejčastěji v jejím blízkém okolí a stezka jim slouží převážně pro účely rekreace a tréninku. Většina uživatelů stezky zde podniká pouze jednodenní výlety, podíl vícedenních je sice relativně malý, ale nikoli zanedbatelný. Mezi odpověďmi se objevovaly i cesty trvající déle než 4 dny. Nejčastěji zde cyklisté jezdí ve dvojicích, případně sami nebo v menších skupinkách přátel či rodinných příslušníků. Ojedinělé však nejsou ani větší skupiny cykloturistů. Při plánování trasy cyklisté nejčastěji vychází z doporučení svých známých, případně z informací na internetu nebo z vlastní znalosti okolí.

Výrazný výsledek byl zaznamenán v otázce na využívané typy služeb, velká většina dotázaných na cestě využívá služeb stravovacích. Všechny další druhy služeb mají oproti stravování značnou rezervu. Ti cykloturisté, kteří vyráží na vícedenní pouť, se nejčastěji ubytují v kempu nebo penzionu. Útrata většiny dotázaných nepřekročí 500 Kč za den. Co se týče stezky jako turistického produktu, v očích návštěvníků jsou silnými stránkami značení a zejména povrch stezky, největší nedostatky jsou spatřovány v bezpečnosti na stezce. Trasu navštěvují cyklisté všech úrovní vzdělání i věkových kategorií.

Poznatky z průběhu šetření

Ke shrnutí lze ještě doplnit několik okolností z průběhu šetření, spíše pro zajímavost. Jak ukázala předchozí kapitola, cyklisté nejčastěji jezdí po dvou. Pokud se jednalo o dvojici, dotazník dostala k vyplnění většinou pouze jedna osoba. Často se jednalo o páry, v nichž typicky odpovídal muž. Lze soudit, že tento drobný fakt mohl naklonit výsledky šetření ohledně pohlaví ve prospěch mužů.

Za pozornost také stojí například jedna z posledních otázek, v přesném znění „*Doporučili byste výlet po Labské stezce svým známým?*“ Výsledky jsou na první pohled velmi potěšující; téměř 100% respondentů odpovědělo kladně. Na takový výsledek by však zřejmě mělo být názíráno realisticky, pravděpodobně ne všichni, kdo takto odpověděli, pak stezku někomu skutečně doporučí. Na druhou stranu, vysoký podíl návštěv stezky právě na základě doporučení známých vypovídá o tom, že tento faktor má v propagaci a celkovém vnímání trasy nezastupitelné místo.

6.2 Přínos stezky

Jaký je tedy přínos tohoto úseku Labské stezky? Bezpochyby sem patří většina benefitů popsanych v kapitole 3: zvýšená spokojenost místního obyvatelstva s dostupností kvalitní cyklistické stezky, lepší zdravotní kondice pravidelných uživatelů jízdního kola, stejně jako zlepšení dopravní dostupnosti obcí, s ohledem na životní prostředí.

Zájmem práce nyní bude převod obecných přínosů na číselnou hodnotu ve formě finančních výnosů nebo úspor. Následující odstavce se budou věnovat dvěma oblastem, v nichž jsou přínosy cykloturistiky největší, což jsou, jak ukazuje podkapitola 3.3.3, zdravotní přínosy a průmysl cestovního ruchu.

6.2.1 Zdravotní přínos

K ohodnocení zdravotních benefitů byl využit již dříve zmíněný Health Economic Assessment Tool (HEAT), volně dostupná webová aplikace provozovaná Světovou zdravotnickou organizací.⁸⁸ Nástroj pracuje jako interaktivní formulář, který na základě zadaných dat odhadne (v případě této práce) dopady cyklistiky na zdraví obyvatelstva.

⁸⁸ World Health Organisation. *Heat economic assessment tool* [online]. 2014 [cit. 25. listopadu 2014]. Dostupné z: <http://heatwalkingcycling.org/>.

HEATu byla předána tato data:

- Průměrný počet výletů za den (242)

- Odhadnuto na základě poskytnutých dat ze sčítačů – průměrný denní počet cyklistů ve Smiřicích je 390. Otázka je však kladena na počet výletů a 76 % dotázaných cyklistů uvádí, že se stejnou cestou vrací i zpět (sčítač je tedy započítá dvakrát), proto je nezbytné poměrnou část od celkového počtu odečíst dle vzorce:

$$(390 * 0,76) / 2 + 390 * 0,24 = 241,8$$

- Kolik dní v roce lidé ujedou tuto vzdálenost (23 dní v roce)

- Číslo pro zkoumanou stezku bylo odhadnuto na základě odpovědí na otázky 4 a 5 – *V jakém [ročním] období aktivně jezdíte na kole?* (průměrně respondenti jezdí 244 dní v roce) a *Jak často tudy jezdíte?* (průměr podle odpovědí tázaných: 35 dní v roce). Aktivní využívání kola po 244 z 365 dní v roce zhruba odpovídá koeficientu 0,67, jímž je třeba vynásobit druhý výsledek (35 dní v roce), neboť cyklisté při odpovědi, jak často stezku využívají, brali v potaz jen období, kdy skutečně na kole jezdí. Výsledný vzorec tedy vypadá takto:

$$(244 / 365) * 35 = 23$$

- Kolik lidí stezku využívá (asi 158 100)

- K zodpovězení této otázky byla využita data ze sčítačů, konkrétně údaje o cyklistech ve Věkoších od 1. května 2013 do 31. srpna 2014. Cyklistických průjezdů sčítač napočítal dohromady asi 255 000, nicméně opět je nutno vzít v potaz fakty z předchozích kapitol, totiž že jsou započítáváni cyklisté z obou směrů a 76 % cyklistů se vrací zpět stejnou cestou. Proto pro získání reálné představy o počtu individuálních cyklistů na stezce je třeba odpovídající část všech průjezdů započítat pouze jednou, odtud výsledné číslo. Lze také předpokládat, že mnoho cyklistů využilo stezku vícekrát, sčítače nejsou schopny rozeznat opakované návštěvy. Nicméně pro zjednodušení lze vypočítanou hodnotu pokládat za vypovídající.

- Úmrtnost (341 smrtí na 100 000 obyvatel ročně)
 - Tuto informaci poskytne sám HEAT z databází Světové zdravotnické organizace, je třeba pouze zadat zemi, pro kterou se výpočet činí.
- Zvláště zajímavým vstupem pak byla hodnota statistického života. HEAT hodnotu tohoto ukazatele odvozuje od něčeho, co označuje jako „ochotu zaplatit za to, aby se jednotlivec vyhnul smrti“ ve vztahu k počtu let, kterého se osoba pravděpodobně může dožít podle statistické délky života. Tuto hodnotu doplní nástroj automaticky, na základě zvolené země. Pro Českou republiku je hodnota statistického života 55 554 477 Kč.
- Nakonec lze ještě určit, zda chce uživatel projektovat budoucí produkt nebo ohodnotit současnou situaci (zvolena druhá zmíněná možnost),
- pro jak dlouhé časové období přínosy vyhodnocovat (vybrány 2 roky),
- a dokonce i míru znehodnocení budoucích příjmů (potvrzena výchozí hodnota 5 %).
- Poslední otázka představuje možnost vložit také náklady na umožnění takovéto úrovně cyklistiky, (67 500 000 Kč)
 - Byly použity celkové náklady na vybudování stezky jakožto orientační hodnota, další položky, například na údržbu nebo marketing, byly zanedbány. HEAT po zadání nákladů také pomůže spočítat míru návratnosti.

Po předání všech těchto dat, HEAT informace vyhodnotil a poskytl následující výsledky:

Vstupní data odpovídají průměrné ujeté vzdálenosti 598 km na osobu za rok.

Taková úroveň cyklistiky poskytuje ochranný přínos ve výši 5 % (v porovnání s osobami nejezdícími pravidelně na kole).

Tato úroveň cyklistiky ročně předejde 27 úmrtím.

Na základě hodnoty statistického života tedy zkoumaná stezka (umožňující danou úroveň cyklistiky) přináší roční benefit ve výši 1 480 205 000 Kč.

Vynaložených 67,5 mil Kč by na základě týchž parametrů mělo přinést úspory v hodnotě 1 409 mil Kč, a dosáhnout tak poměru výnosů a nákladů 20:1.

HEAT varuje, že se jedná o statistické odhady, které nemusí nutně být zcela přesné. I tak jsou však výsledky působivé. Celý výstup aplikace (v anglickém jazyce) dokumentuje příloha 4 této práce.

6.2.2 Příjmy podnikatelských subjektů

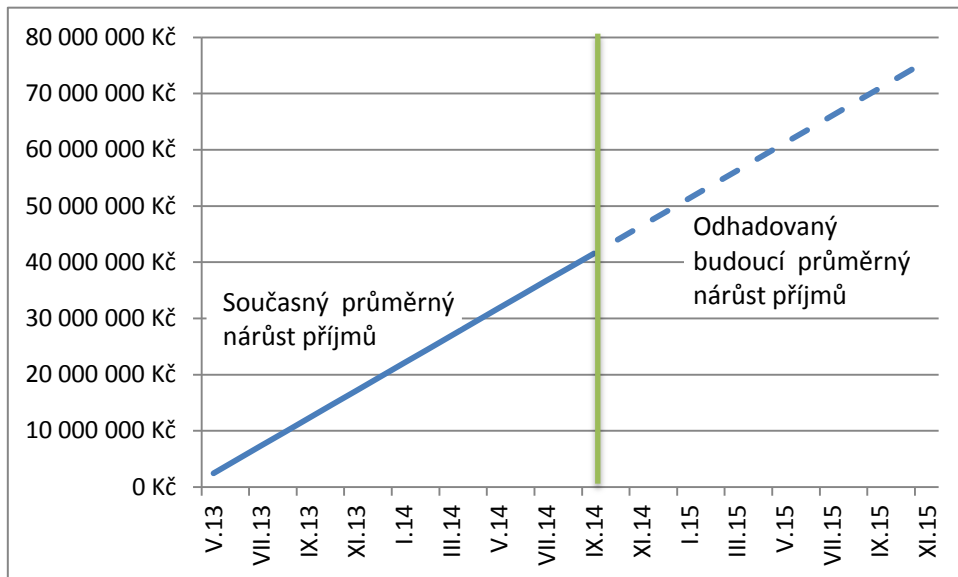
Druhou oblastí zájmu budou přímé ekonomické příjmy, které stezka umožňuje realizovat. Zkoumanou část Labské stezky využívá významné množství cykloturistů, kteří na své cestě typicky chtějí využívat různé druhy doprovodných služeb. Tím vytváří podnikatelské příležitosti pro poskytovatele těchto služeb, a jejich příjmy lze tedy vnímat jako výnos zajištěný vybudováním stezky.

Výši zmíněných příjmů lze poměrně snadno odhadnout. Příjmy podnikatelů realizované díky cykloturistice jsou rovny výdajům cykloturistů, přičemž přibližná představa o výdajích na této stezce je k dispozici díky provedenému dotazníkovému šetření. Při pohledu na Graf 12 (průměrná denní útrata) je zřejmé, že náklady většiny cyklistů se pohybují spíše v nižších rovinách. Průměrná denní útrata jednoho cyklisty je 263 Kč. Díky datům ze sčítačů, upraveným metodou popsanou v předchozí kapitole, je dále známo, že tuto část Labské stezky od jejího zprovoznění v květnu 2013 do září 2014 navštívilo přibližně 158 100 cyklistů. Prosté vynásobení odhadnutého počtu cyklistů a jejich průměrné útraty indikuje příjmy poskytovatelů služeb ve výši téměř 41,6 mil. Kč od zprovoznění stezky do září 2014 :

$$263 \text{ Kč} * 158\,100 = 41\,580\,300 \text{ Kč}$$

Pokud průměrné výdaje cyklistů zůstanou ve stejné výši (tedy jejich celkový objem poroste konstantním tempem), vyrovnají se počáteční investici do vybudování stezky během 14 následujících měsíců, jak ukazuje Graf 15.

Graf 15: Odhad růstu celkových příjmů podnikatelských subjektů na zkoumané části LS; vlastní zpracování



Příjmy veřejného sektoru

Ne všechny zmíněné výdaje cyklů však zůstávají poskytovatelům služeb. Část z nich je formou daní odvedena, a přispívá tak k tvorbě veřejných rozpočtů. Dle zákona o daních z příjmů daň z příjmu právnických osob pro rok 2014 činí 19 % z daňového základu (výsledku hospodaření), daň z příjmu samostatně výdělečných fyzických osob pak 15 % ze základu daně.⁸⁹ Odhadovat příjmy veřejného sektoru, realizované díky zkoumané části stezky, je však nad rámec této práce, neboť odhad příjmů podnikatelů a živnostníků je sice k dispozici, jejich náklady však nikoli.

Další podstatnou daňovou položkou je daň z přidané hodnoty (DPH) dle zákona č. 235/2004 Sb.⁹⁰ U některých služeb (např. stravovacích) v cestovním ruchu se uplatňuje základní sazba daně 21 %, u jiných (např. ubytovacích) snížená sazba 15 % a některé služby jsou od DPH zcela osvobozeny (např. pojištění zájezdu či zdravotní služby). Zákon dále stanovuje použití zvláštního režimu při poskytování cestovních služeb (typicky zájezdů).

⁸⁹ 586/1992 Sb. Zákon České národní rady ze dne 20. listopadu 1992 o daních z příjmů. In: *Sbírka zákonů ČR*. 1992.

⁹⁰ 235/2004 Sb. Zákon o dani z přidané hodnoty. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2004.

6.3 Podněty ke zlepšení nedostatků

Na úplný závěr práce je vhodné přidat krátké zamyšlení nad možnostmi, jak do budoucna zlepšit kvalitu zkoumané části stezky a zaujmout ještě více cykloturistů, případně jakými směry rozvíjet další části Labské stezky.

6.3.1 Bezpečnost

Jak ukázala kapitola 5, z průzkumu návštěvnické spokojenosti (otázka 18 v dotazníku) vyplývá, že cykloturisté spatřují největší problém v bezpečnosti na trase. Individuální rozhovory s tázanými indikují, že se nejedná o bezpečnost stezky jako takové (její část sice vede po silnici, v tom však cyklisté většinou problém nevidí), ale o bezohlednost ostatních uživatelů stezky. Respondenti si často stěžovali, že zejména v nepřehledných úsecích, například prudkých zatáčkách, kde není vidět za roh, může docházet a dochází i ke srážkám s protijedoucími cyklisty, kteří se nedrží ve svém jízdním pruhu.

Pozitivní je, že tázaní v tomto ohledu nezůstali jen u kritiky, ale sami přicházeli s nápady, jak těmto nebezpečným situacím předcházet. Problematické zatáčky lze například opatřit dopravními zrcadly, která kritické místo zpřehlední a umožní cyklistům připravit se na případné míjení s protijedoucím. Jedná se o relativně jednoduché opatření, které však cyklistům poskytne znatelně vyšší komfort.

V oblasti bezpečnosti dotázaní cyklisté také zmiňovali zábrany, které chrání cyklostezku před vjezdem motorových vozidel. Jejich funkce je důležitá, ale někteří cyklisté tyto bariéry vnímají jako velké riziko, protože je lze snadno přehlédnout a ve velké rychlosti do nich narazit. Je vhodné tyto prvky budovat tak, jak je tomu na zkoumané stezce – jako závory, které lze dle potřeby otevřít nebo zavřít. V době provádění průzkumu byla většina těchto závor otevřená, což se jeví jako správné opatření, pokud je zjištěno, že motorová vozidla v této oblasti nemají tendenci na cyklostezku jezdit.

6.3.2 Kapacita

Mnoho stížností dále směřovalo na fakt, že stezka je příliš úzká, a s tím související problém, že stezku využívá moc lidí. Obzvlášť velké problémy, zdá se, působí in-line bruslaři, kteří v horších případech zcela zabírají oba jízdní pruhy cyklostezky. V tomto ohledu už je

situace očividně složitější. Šířka stezky je omezena dostupnými finančními prostředky a je nezbytné podstupovat kompromisy. Na druhou stranu je třeba počítat s tím, že novou, zajímavou stezku bude chtít využívat velké množství cyklistů, a její parametry tomu pokud možno přizpůsobit. Pokud se chce česká Labská stezka kvalitou přibližovat svému německému protějšku, Elberadweg, měla by v optimálním případě brát v potaz i dostatečnou kapacitu stezky.

Tato poslední kapitola by neměla vyznít jako kritika. Při budování produktu pro takto velké množství lidí se nikdy nelze zavděčit všem. Většina dotázaných byla nadšena z toho, že má v dostupné vzdálenosti k dispozici kvalitní cyklostezku. Stezka mezi Hradcem Králové a Kuksem je relativně nová a vede z jednoho z největších a nejvíce cyklisticky založených českých měst. Navíc je třeba si uvědomit, že trasa je součástí celého česko-německého projektu Labské stezky, a má tedy nezanedbatelný význam. Z práce plyne, že stezka prokazatelně přináší pozitivní dopady a její realizace proto byla dobrým rozhodnutím.

Závěr

Práce ukázala, že analyzovaná část Labské stezky již nyní, ani ne dva roky po svém dokončení, přináší významné pozitivní dopady a těší se velmi vysoké návštěvnosti. Má proto potenciál stát se příkladem pro budování dalších částí Labské cyklotrasy.

První půle práce se věnovala především teoretickému výkladu řešené problematiky. Ve třech kapitolách pojednání vysvětlilo termíny, které se v textu objevují, a přiblížilo, jak se cykloturistika na území České republiky vyvíjela až do současného stavu. Následovalo představení předmětu zájmu, tedy Labské stezky, její historie, stejně jako subjektů, které se o její fungování a rozvoj v ČR starají. Labská stezka byla také podrobena marketingové analýze. V této části díla byly také obecně popsány přínosy cykloturistiky, včetně kategorií příjemců těchto přínosů, náklady na podporu rozvoje cyklistiky a cykloturistiky, a běžné zdroje pokrytí těchto nákladů v České republice.

Druhá polovina tohoto pojednání se pak zaměřila více aplikačně. Nejprve popsala zkoumaný úsek Labské stezky mezi Kuksem a Hradcem Králové, včetně blízkých turistických atraktivit a doprovodné cyklistické infrastruktury. Následně byla vyložena metodika provedení primárního výzkumu a také podrobně prezentovány jeho výsledky. Poslední kapitola práce se pak věnovala analýze získaných dat a pokusila se o syntézu znalostí ze všech kapitol předchozích, aby poskytla relevantní užitečné informace.

Nyní je třeba se vrátit zpět na začátek a vyhodnotit počáteční hypotézu. Její přesné znění vypadá takto: „*Přínosy zkoumané části Labské stezky přesahují náklady na její vybudování, a tento projekt lze tedy označit za úspěšný.*“ Pro ověření zvolené hypotézy se práce snažila zkombinovat akademické, teoretické poznatky se samostatným studiem literatury a daty získanými vlastním primárním výzkumem. Všechny těchto dostupných informací bylo využito k odhadnutí přínosů daného úseku trasy v oblasti zdravotních úspor a průmyslu cestovního ruchu. Vyhodnocení v šesté kapitole jednoznačně ukazuje, že v širším úhlu pohledu, je-li vzato v potaz více druhů přínosů cykloturistiky, jsou benefity vytvořené díky stezce natolik významné, že předčí náklady na její realizaci.

Hypotéza je tedy platná, práce potvrdila, že zbudování této stezky bylo dobrým rozhodnutím. Proto lze do budoucna doporučit pokračování v budování dalších úseků Labské stezky, pokud jejich kvalita bude dosahovat takové úrovně jako analyzovaná část LS.

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že typický profil cyklisty na šetřené části stezky odpovídá jednodennímu cykloturistovi spíše v mladším věku – do 40 let, jenž jede na výlet s několika přáteli. Průměrný cyklista ujede denně 30 – 50 km a své trasy plánuje na základě doporučení známých. Ve struktuře spotřeby výrazně převládají služby stravovací, pokud se cyklisté ubytují, pak nejčastěji v kempu nebo penzionu. Útrata většiny dotázaných nepřesáhne 200 Kč. Cyklisté jsou se zkoumanou stezkou obecně spokojeni, největší problémy působí oblast bezpečnosti. Typickým nejvyšším dosaženým vzděláním je středoškolské s maturitou.

Závěry tohoto výzkumu mohou posloužit jako podklad k dalšímu bádání podporujícímu rozvoj cykloturistiky v České republice. Nabízí se například otázka bezpečnosti na cyklostezkách – bylo by vhodné zmapovat těžko přehledné, a jinak nebezpečné úseky, nejen na pojednávané části Labské stezky, ale na celé této trase. Lze také řešit postupy, jejichž uplatnění by dovolilo nebezpečí na cyklostezkách zredukovat na minimum.

Informace prezentované v tomto díle by měly být v praxi využitelné pro veřejnoprávní subjekty – obce a kraje, či jiné organizace zabývající se rozvojem cykloturistiky a aktivního odpočinku, i pro poskytovatele služeb.

Důsledná analýza spotřebitelských preferencí, názorů a profilu uživatelů Labské cyklostezky, obsažená v této práci, může pomoci zvýšit kvalitu služeb pro cyklisty a přispět tak k popularitě celé stezky a obecně cykloturistiky v České republice.

Seznam zdrojů

Tištěné publikace

- [1] FRANKE, Antonín a kol. *Zmírňování regionálních disparit prostřednictvím rozvoje cestovního ruchu*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. 301 s. ISBN 978-80-7357-718-6.
- [2] HALADA, Andrej. *Na kole křížem krázem po Čechách*. 1. Havlíčkův Brod: Fragment, 2003. str. 125. 80-7200-719-X.
- [3] INDROVÁ, Jarmila a kol. 2009. *Cestovní ruch (základy)*. Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2009. str. 122. ISBN 978-80-245-1569-4.
- [4] JAŠÍKOVÁ, Veronika a Michal TROUSIL. *Úvod do tvorby empirických prací pro cestovní ruch*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2009, 110 s. ISBN 978-80-7435-020-7.
- [5] KIRÁLOVÁ, Alžbeta. *Marketing: destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress. 2003. 173 s. ISBN 80-86117-56-4.
- [6] KOLMANOVÁ, Kateřina. *Vyhodnocení přínosů Labské stezky pro turistický region Krkonoše a Podkrkonoší*. [online] Praha, 2012 [cit. 3. prosince 2014]. Dostupné z: https://library.vse.cz/F/8JGYKQUIFMQBM6QXSLQBDH67899IXYJGPJ9LRRYCSPIRLML8UJ-21575?func=full-set-set&set_number=384836&set_entry=000005&format=999. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická.
- [7] MILL, Robert C., MORRISON, Alastair M. 5. vyd. *The Tourism System, An Introductory Text*. Prentice –Hall International, Inc., 2007. 448 s. ISBN 978-0757526800.
- [8] Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky. *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2007.
- [9] Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Cestovní ruch v České republice 2007 = Tourism in the Czech Republic in 2007*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. 84 s.
- [10] MORRISON, Alistair. *Marketing pohostinství a cestovního ruchu*. Praha: Victoria Publishing, 1995. str. 523. 80-85605-90-2.
- [11] MOUREK, Daniel a kol. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Nakladatelství CzechTourism, 2011. str. 129. 978-80-87560-00-6.
- [12] PÁSKOVÁ, Martina a ZELENKA, Josef. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2002. str. 448.
- [13] PETRŮ, Zdenka. *Ekonomika cestovního ruchu*. 3. vydání. Praha: Idea servis. 1994. 94 s. ISBN 80-901462-5-2.
- [14] PETŘÍČKOVÁ, Lucie. *Organizace cestovního ruchu v krajích a turistických regionech České republiky*. 2. vydání. Praha: Czech Turism. 2012. 125 s. ISBN 978-80-87560-01-3.
- [15] PALATKOVÁ, Monika. *Ekonomika turismu: turismus České republiky*. 1. vydání. Praha: Grada. 2011. ISBN 978-80-247-3748-5.
- [16] RICHTER, Jan. *Labská cyklostezka v Královéhradeckém kraji*. 3. Vydání. Nymburk: Labská stezka, o.s. 2013. 49 s. ISBN 978-80-9055-0-6.

- [17] ŘEZANKOVÁ, Hana. *Analýza z dotazníkových šetření*. 2. vydání. Praha: Professional Publishing. 2010. 217 s. ISBN 978-80-7431-091-5.
- [18] TITTELBACHOVÁ, Šárka. *Turismus a veřejná správa*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing. 2011. 196 s. ISBN 978-80-247-3842-0.
- [19] TUČKOVÁ, Zuzana. *Ekonomika služeb*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. 2013. 175 s. ISBN 978-80-7478-006-6.
- [20] VANHOVE, Norbert. *The economics of tourism destinations*. 2. vydání. Londýn; New York: Routledge. 2011. 327 s. ISBN 978-0-08-096996-1.
- [21] VEAL, Anthony James. *Research methods for leisure and tourism: a practical guide*. 4. vydání. Harlow: Financial Times. 2011. 559 s. ISBN 978-0-273-71750-8.
- [22] WAIC, Marek. 2013. *Tělovýchova a sport ve službách české národní emancipace*. 1. Praha: Karolinum, 2013. str. 212. 978-80-246-2259-0.

Legislativní dokumenty

- [23] 586/1992 Sb.: Zákon České národní rady ze dne 20. listopadu 1992 o daních z příjmů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1992.
- [24] 341/2002 Sb.: Zákon o schvalování technické způsobilosti vozidel In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2002.
- [25] 235/2004 Sb.: Zákon o dani z přidané hodnoty. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004.
- [26] 247/2010 Sb.: Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010.

Elektronické zdroje

- [27] Cykloturistika v ČR [online]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/> .
- [28] Časopis pro cesty na kole - cykloturistika [online]. Dostupné z: <http://www.cykloturistika.cz/>.
- [29] Časopis Silnice železnice [online]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/> .
- [30] Český klub velocipedistů [online]. Dostupné z: <http://www.velocipedy.cz/>.
- [31] Asociace cykloměst. [online]. Dostupné z: <http://www.cyklomesta.cz/> .
- [32] České středohoří [online]. Dostupné z: <http://www.ceskestredohori.info/cz> .
- [33] Cykloserver [online]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/> .
- [34] Cestovní kancelář Kolem kola [online]. Dostupné z: <http://www.kolem kola.cz/> .
- [35] European cyclists' federation [online]. Dostupné z: <http://www.ecf.com/>.

- [36] Greenways – Nadace Partnerství [online]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/uvod.aspx> .
- [37] Health economic assessment tool [online]. Dostupné z: <http://heatwalkingcycling.org> .
- [38] Hradec Králové [online]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org>.
- [39] Kudy z nudy [online]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/>.
- [40] KČT – Vaše dobrá značka [online]. Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/>.
- [41] Labská stezka [online]. Dostupné z: <http://www.labskastezka.cz/> .
- [42] Město Smiřice [online]. Dostupné z: <http://www.mestosmirice.cz/>.
- [43] Nadace Partnerství [online]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/>.
- [44] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/>.
- [45] Oficiální průvodce od pramane po Drážďany – Labská stezka [online]. Dostupné z: <http://www.labska-stezka.cz/>.
- [46] Veteran bicycle club Zbraslav [online]. Dostupné z: <http://bicycleclub.zbraslav.info/>.
- [47] Zkuste to NaKole.cz/ [online]. Dostupné z: <http://www.nakole.cz/> .

Seznam grafů

Graf 1: Délka cyklostezek v jednotlivých krajích k 1. 1. 2011 [km].....	13
Graf 2: Přidělené dotace SFDI na realizaci cyklistických komunikací	34
Graf 3: Útrata denních cyklistů podle věku na belgických cyklistických sítích	37
Graf 4: Hlavní důvod cesty; vlastní zpracování	53
Graf 5: Využívaný typ kola; vlastní zpracování	54
Graf 6: V jakém období respondenti jezdí na kole; vlastní zpracování.....	54
Graf 7: S kým respondent právě cestuje; vlastní zpracování.....	55
Graf 8: Průměrná denně ujetá vzdálenost [km]; vlastní zpracování.....	56
Graf 9: Zdroje informací při plánování trasy; vlastní zpracování	57
Graf 10: Počet označení jednotlivých typů služeb; vlastní zpracování	58
Graf 11: Typ ubytování; vlastní zpracování	58
Graf 12: Průměrná denní útrata; vlastní zpracování	59
Graf 13: Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů; vlastní zpracování.....	61
Graf 14: Věk respondentů; vlastní zpracování	62
Graf 15: Odhad růstu celkových příjmů podnikatelských subjektů na zkoumané části LS; vlastní zpracování.....	68

Seznam obrázků

Obrázek 1: Návrh vedení mezinárodních cyklotras EuroVelo přes Českou republiku	14
Obrázek 2: Logo Labské stezky	25

Seznam příloh

Příloha 1: Raná historie cyklistiky	78
Příloha 2: Mapa sledovaného úseku Labské stezky s lokacemi	82
Příloha 3: Vzor dotazníku pro cyklisty	83
Příloha 4: Výstup aplikace HEAT – kalkulace zdravotních úspor	87

Příloha 1: Raná historie cyklistiky

Vznik jízdního kola

Historie cyklistiky se začala psát na počátku 19. stol. Přelomovým se stal rok 1813, kdy Němec Karl Fridrich Drais zkonstruoval dřevěný samohyb s otočným předním kolem. Na stroji se sedělo obkročmo a pohyb dopředu byl realizován odrazem nohou od země. Tento vynález byl po svém autoru nazván „*Draisina*“ a roku 1818 byl patentován. Tou dobou bylo možno na *draisině* dosáhnout rychlosti 15 km za hodinu. Roku 1820 se *draisina* objevila v Čechách.⁹¹

Nový vynález se postupně dočkal mnoha vylepšení, především šlapek na ose předního kola v 60. letech. Stroj tak dosahoval větší rychlosti a zároveň se pohodlněji poháněl. Konstrukce byla ve Francii patentována pod názvem „*vélocipede*“ a byla zahájena výroba ve větším množství. V roce 1861 byly vyrobeny dva velocipedy, roku 1869 už jich bylo vyprodukováno 50 000. Vysoké oblibě se velociped těšil také v Anglii.

Od konce 60. let byly po celé Evropě pořádány závody velocipedů. V Brně byl pořádán cyklistický závod v srpnu r. 1869, vůbec první na území Rakouska-Uherska. Jízda na velocipedu však nebyla příjemná a výrobní náklady dosahovaly velmi vysokých částek, k turistickým účelům se tedy tento předchůdce dnešního kola naprosto nehodil. Tím více rostlo úsilí o jeho zlepšování. Dřevěný rám byl nahrazen kovovým a místo ocelových ráfků se začaly používat úzké gumové obruče. Následně zkušenosti ukázaly, že čím větší je přední kolo, tím delší dráhu velociped urazí na jedno šlápnutí. Přední kola tedy začala být od roku 1872 zvětšována, postupně až na průměr 200 cm.⁹² Zadní kola se naopak zmenšovala, až velociped dostal svůj charakteristický vzhled a začalo se mu říkat „vysoké kolo“.

Od roku 1880 se v Čechách a na Moravě cyklistický trend dynamicky rozvíjí a začínají vznikat kluby velocipedistů, které měly i stovky nadšených členů včetně známých osobností a šlechty. V tomto období se v Čechách v oblasti cyklistiky obzvláště proslavila rodina Kohoutů - otec Jan byl jedním z prvních průkopníků tohoto sportu a zároveň výrobcem téměř tisíce

⁹¹ Historie cyklistiky. PECHANEC, Vít. *Igorovo* [online]. 2014 [cit. 15. 9. 2014] Dostupné z: <http://pechanec.cz/2012/12/29/historie-cyklistiky/>

⁹² Historie cyklistiky. PECHANEC, Vít. *Igorovo* [online]. 2014 [cit. 15. 9. 2014] Dostupné z: <http://pechanec.cz/2012/12/29/historie-cyklistiky/>

velocipedů, tzv. „kohoutovek“ (řada z nich je dodnes dochovaná). Jeho synové byli aktivní propagátoři cyklistiky a přední evropští závodníci. Zejména Josef Kohout, který vyhrával mezinárodní závody a vytvářel dlouho nepřekonané rekordy, se pro své sportovní úspěchy těšil neobvyklé slávě.⁹³

Od roku 1883 byli cyklistické sdružování Československou ústřední jednotou velocipedistů (ČÚJV). Toto společenství, přes časté vnitřní rozpory, bylo důležitým podporovatelem národní identity. Vydávalo také vůbec první český sportovní časopis nazvaný *Cyklista*. „*K ulehčení života cyklistů na výletech byly Jednotou zřizovány a cedulemi označovány útulny a stanice, jakési to koncesní hostince. Velocipedisté zde měli garantováno dobré zacházení, vstřícné ceny, úschovu, popřípadě údržbu bicyklu a vždy připravený výtisk Cyklisty.*“⁹⁴

Přibližně do roku 1893 byla cyklistika téměř výhradně závodní disciplínou, a privilegium jezdit na velocipedu patřilo pouze mužům. Až na úplném konci 90. let se situace začala měnit a kolo získalo poněkud lidovější ráz, resp. zřetelně vykryštovaly dvě větve cyklistiky – profesionální a amatérská. Stalo se tak zejména díky rozšíření nového typu kola – v Anglii vyvinutý *rover* se vrátil ke stejné velikosti předního a zadního kola, zavedl lichoběžníkový tvar rámu (jaký se užívá dodnes) a především řetězový převod s ozubenými koly. Když v následujících letech u kola přibýly pneumatiky plněné vzduchem a axiální brzdy, mělo kolo na počátku 20. století moderní podobu, která se stala kánonem pro dalších sto let. Cyklistické kluby, stejně jako individuální cyklisté, se kromě závodů začínají věnovat i cykloturistice. Jejím rozvoji napomáhá i ČÚJV, která pro své členy vyjednává výhodné cestovní podmínky v Čechách i v zahraničí, ačkoli její diplomatické snahy jsou často mařeny Rakousko-Uherskou byrokracií a obavami z přílišné samostatnosti Čech.

20. století

Roku 1901 došlo k dalšímu uvolnění cyklistických poměrů, neboť ČÚJV prosadila zrušení do té doby povinných cyklistických legitimací. Jedinou velkou překážkou k masovému rozvoji cyklistické dopravy tak byla stále velmi vysoká pořizovací cena jízdních kol. Ačkoli

⁹³Historie ČKV. *Český klub velocipedistů* [online]. 2014. [cit. 15. 9. 2014] Dostupné z: <http://www.velocipedy.cz/>.

⁹⁴Stručná historie České ústřední jednoty velocipedistů. FULÍK, Jan. *ČKV Zbraslav* [online]. 2014. [cit. 16. 9. 2014] Dostupné z: <http://bicycleclub.zbraslav.info/?p=historie&lang=cs>.

na počátku 20. století ČÚJV čítala přes 2 000 členů, jednalo se převážně o příslušníky vyšší společenské vrstvy. Přesto je třeba konstatovat, že „...cyklistika otvírá svoji náruč stále rostoucímu počtu svých i neorganizovaných vyznavačů. Kolo rychle doznává technických zlepšení, která usnadňují jeho ovládání, a díky své průmyslové výrobě je dostupnější stále početnější obci svých zájemců. Dokládá to i úvaha sokolského činovníka Karla Vaníčka nad příčinami kolísání počtu sokolských cvičenců. Největší konkurenci sokolských cviční vidí ve sportu, respektive v cyklistice: „Ne tak vlastní sport... jako úžasné rozšíření jízdy na kole (mimo svazky klubové), jemuž s vášní oddává se kde kdo, mladý starý, silný, slabý. Ta odvedla velké řady borců našich a jest to zejména doba letní, kdy nejkrutěji řadí.“⁹⁵ Zlepšující se stav silnic umožnil cyklistům dosahovat stále vzdálenějších cílů v monarchii i mimo ni.“⁹⁶

ČÚJV nikdy nesdružovala úplně všechny cyklistické kluby, a tato roztržitost gradovala v meziválečném období. Již dlouhodobě budoval vlastní cyklistické organizace Sokol, a nově také některé politické strany. Po druhé světové válce a únoru 1948 byly však všechny tyto iniciativy pohlceny sjednocenou tělovýchovou. Činnost všech svobodných sportovních společenství, stejně jako například Klubu českých turistů, byla plně nahrazena aktivitami Československého svazu tělesné výchovy a sportu (ČSTV).

V druhé polovině 20. století operovalo v České republice pouze pět povolených státních cestovních kanceláří, které prodávaly zájezdy téměř výhradně do zemí socialistického bloku. Individuální cestování nebylo povoleno vůbec, dokonce i do socialistických zemí byl potřeba zvací dopis. Dálková, přeshraniční cykloturistika, jaká je v dnešní době obvyklá a oblíbená, byla naprosto nemyslitelná. Cyklisté se mohli realizovat téměř výhradně na území Československa. Jízdní kola navíc byla nedostatkovým zbožím.⁹⁷ Sportovní a turistické nakladatelství (později Olympia) vydávalo turistické průvodce, v nichž byla také drobná sekce věnovaná turistice na kole. Jinak se ale dopravní odborníci ČSSR rozvojem cyklistické dopravy příliš nezabývali.

⁹⁵ Sokol, 26, 1900. s. 98. (poznámka v citovaném úryvku)

⁹⁶ WAIC, Marek. 2013. *Tělovýchova a sport ve službách české národní emancipace*. 1. Praha : Karolinum, 2013. str. 212. 978-80-246-2259-0.

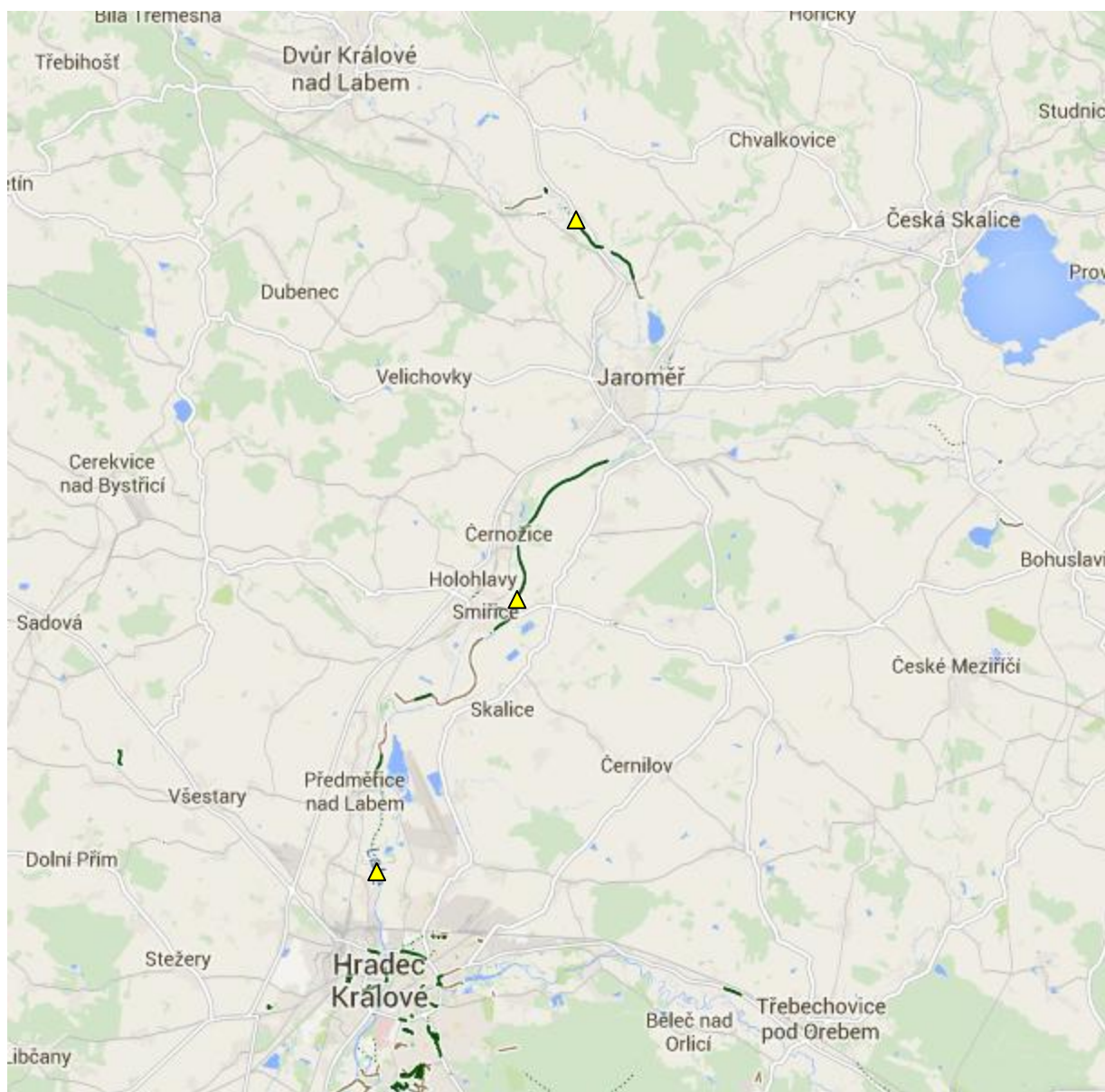
⁹⁷ HALADA, Andrej. 2003. *Na kole křížem kráčem po Čechách*. Havlíčkův Brod : Fragment, 2003. ISBN 80-7200-719-X.

Výjimkou bylo město Hradec Králové, kde cyklostezky vznikaly, snad proto, že se zde na kole tradičně jezdilo a cyklisty bylo třeba někam „uklidit“, aby nepřekáželi motorové dopravě.⁹⁸

V 80. letech se objevuje nový typ kola – horské. Horské kolo má svůj původ ve Spojených státech a ihned po svém nástupu se stalo oblíbeným fenoménem.

⁹⁸ Příběhy českých cyklostezek a cyklotras. MARTINEK, Jaroslav. *Časopis SILNICE ŽELEZNICE*. [online] 2011. [cit. 19. září 2014] Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/pribehy-ceskych-cyklostezek-a-cyklotras/>.

Příloha 2: Mapa sledovaného úseku Labské stezky s lokacemi⁹⁹



▲ poloha sčítače

⁹⁹ Zdroj mapového podkladu: *Mapy Google* [online]. 2014 [cit. 3. prosince 2014]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps>

Příloha 3: Vzor dotazníku pro cyklisty

DOTAZNÍK – CYKLOTURISTIKA NA LABSKÉ STEZCE

Dobrý den, dovoluujeme si Vás požádat o vyplnění dotazníku, jehož účelem je monitorovat současný stav cykloturistiky na Labské stezce (úsek Kuks – Hradec Králové). Prosíme, označte nebo doplňte odpověď, která nejlépe vyjadřuje Vaši situaci nebo názor. Data budou využita pro zpracování diplomové práce na téma „Monitoring cykloturistiky na úseku Labské stezky“.

Tazatel: Jakub Hrkal

Datum:

Místo:

1. Uveďte hlavní důvod Vaší cesty (zaškrtněte pouze 1 možnost):

- | | | |
|--|--|--|
| ☐ výlet | ☐ trénink/sport | ☐ cesta do zaměstnání |
| ☐ relax | ☐ nákup | ☐ návštěva známých |
| ☐ jiné, uveďte: | | |

2. Odkud a kam jedete:

Z (město/obec): do (město/obec):

Pojedete tudy i zpět?

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| ☐ ano | ☐ ne |
|------------------------------|-----------------------------|

3. Jaké používáte kolo?

- | | | |
|--|--------------------------------------|-----------------------------------|
| ☐ silniční | ☐ trekingové | ☐ městské |
| ☐ horské | ☐ elektrokolo | ☐ skládací |
| ☐ jiné, uveďte: | | |

4. Aktivně jezdím na kole v období:

- | | |
|--|--|
| ☐ cca duben – září (sezóna) | ☐ cca březen – listopad |
| ☐ celoročně | (mimo mráz) |

5. Jak často tudy jezdíte?

- | | | |
|--------------------------------------|---|---|
| ☐ téměř denně | ☐ několikrát týdně | ☐ několikrát měsíčně |
| ☐ méně často | | |

6. Kolik dní trvá Vaše cesta?

- ☐jednodenní ☐2 dny ☐3 dny
☐4 dny ☐delší

7. Na kole nyní jedu:

- ☐sám/sama ☐s partnerem/-kou ☐s cestovní kanceláří
☐s rodinou ☐s přáteli
☐jiné, uveďte:

8. Kolik cyklistů je ve Vaší skupině:

Doplňte:

Z toho žen:

z toho dětí do 15 let:

9. Jakou průměrnou vzdálenost denně za Váš výlet/dovolenou ujedete?

- ☐do 30 km ☐31 – 50 km ☐51 – 70 km
☐71 km a více

10. Uveďte prosím 1-2 převažující důvody výběru trasy pro Váš výlet/dovolenou:

a.

b.

11. Odkud jste čerpali informace pro plánování Vašeho výletu/dovolené? (lze označit více odpovědí):

- ☐doporučení známých ☐diskusní fóra, sociální sítě
☐televize, rozhlas, tisk ☐veletrhy cestovního ruchu
☐internetové stránky regionů/turistických cílů
☐tiskoviny (mapy, průvodce apod.), informační centra
☐jiné, prosím uveďte:

12. Jak jste se dopravili do výchozího místa Vašeho výletu/dovolené?

- ☐autem ☐vlakem ☐autobusem
☐na kole ☐MHD
☐jiné, prosím uveďte:

13. Pokud jste na vícedenním výletě/dovolené, jakým způsobem jste ubytováni? Pokud ne, přejděte na otázku číslo 15.

☐ ubytování na jednom místě

☐ ubytování na více místech

14. Jaký typ ubytování na Vašem výletě/dovolené využíváte?

☐ hotel

☐ penzion

☐ kemp/tábořiště

☐ privat

☐ známí, rodina

☐ jiné, prosím uveďte:

15. Využíváte služeb certifikovaných ubytovacích a stravovacích zařízení Cyklisté vítáni?

☐ ano

☐ ne

☐ neznám tuto certifikaci

16. Jaké služby jste během Vašeho výletu/dovolené využili/plánujete využít? (lze označit více možností)

☐ ubytování

☐ stravování a občerstvení

☐ servis kol půjčovna kol

☐ informační centrum

☐ průvodcovské služby

☐ nákup suvenýrů

☐ nákup map, průvodců

☐ doprava (MHD, vlak)

☐ kulturní, sportovní, zábavní zařízení

☐ jiné, prosím uveďte:

17. Jaká je Vaše průměrná denní útrata za výše uvedené služby a zboží?

☐ do 200 Kč

☐ 201 – 500 Kč

☐ 501 – 1000 Kč

☐ 1001 Kč a více

**18. Jak hodnotíte následující charakteristiky cykloturistiky na Labské stezce?
(zakroužkujte)**

	Velmi dobře	Spíše dobře	Průměr/ Nevím	Spíše špatně	Velmi špatně
Kvalita značení cyklotras	1	2	3	4	5
Kvalita povrchů cyklotras	1	2	3	4	5
Dostupnost služeb pro cykloturisty	1	2	3	4	5
Připravenost a vstřícnost ubytovacích zařízení k cykloturistům	1	2	3	4	5
Připravenost a vstřícnost stravovacích zařízení k cykloturistům	1	2	3	4	5
Připravenost a vstřícnost turistických cílů k cykloturistům (hrady, zámky, muzea apod.)	1	2	3	4	5
Bezpečnost na cyklotrase	1	2	3	4	5

19. Hodláte opětovně navštívit Labskou stezku?

☐ano ☐ne

20. Doporučili byste výlet po Labské stezce svým známým?

☐ano ☐ne

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Jste:

☐muž ☐žena

Věk:

☐15 – 19 let ☐20 – 29 let ☐30 – 44 let
☐45 – 59 let ☐60 let a více

Bydliště:

město/obec:

Nejvyšší dosažené vzdělání:

☐bez maturity ☐s maturitou ☐vysokoškolské

Děkujeme Vám za vyplnění dotazníku a přejeme příjemnou jízdu :)

Příloha 4: Výstup aplikace HEAT – kalkulace zdravotních úspor¹⁰⁰

HEAT estimate

Reduced mortality as a result of changes in cycling behaviour

The cycling data you have entered corresponds to an average of **598** km per person per year.

This level of cycling provides **an estimated** protective benefit of: **5 %** (compared to persons not cycling regularly)

From the data you have entered, the number of individuals who benefit from this level of cycling is: **158100**

Out of this many individuals, the number who would be expected to die if they were not cycling regularly would be: **540.61**

The number of deaths per year that are prevented by this level of cycling is: 27

Financial savings as a result of cycling

Currency: CZK, rounded to 1000

The value of statistical life applied is: **55,554,000**

The annual benefit of this level of cycling, per year, is: 1,480,205,000

The total benefits accumulated over 2 years are: 2,960,410,000

When future benefits are discounted by 5 % per year:

the current value of the average annual benefit, averaged across 2 years is: 1,376,154,000

the current value of the total benefits accumulated over 2 years is: 2,752,309,000

Benefit–Cost Ratio

The total costs of: 67,500,000

Should produce a total saving over 1 years of: 1,409,719,000

assuming discounting of 5 % per year for future benefits

The benefit to cost ratio is therefore: 20.88:1

Please bear in mind that HEAT does not calculate risk reductions for individual persons but an average across the population under study. The results should not be misunderstood to represent individual risk reductions. Also note that the VSL not assign a value to the life of one particular person but refers to an average value of a “statistical life”.

It is important to remember that many of the variables used within this HEAT calculation are estimates and therefore liable to some degree of error.

¹⁰⁰ Zdroj: Health Economic Assessment Tool (HEAT). *World Health Organization* [online]. 2014 [cit. 6. prosince 2014]. Dostupné z: <http://heatwalkingcycling.org/index.php?pg=cycling&act=start> .