

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA

Katedra obchodu a cestovního ruchu, pracoviště Tábor

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch



**Cykloturistika v Českých Budějovicích ve srovnání
s vybraným zahraničním regionem**

Vedoucí bakalářské práce:
PaedDr. Vladislav Kukačka

Autor:
Mgr. Lukáš Svárovský

2007

Prohlašuji, že svoji bakalářskou jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské, a to v nezkrácené podobě cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích 24.4.2007

Místo a datum

Podpis studenta

Děkuji vedoucímu bakalářské práce PaedDr. Vladislavovi Kukačkovi za odborné vedení a pomoc při jejím zpracování.

Obsah

1. Úvod	1
1.1 Cíl práce.....	2
1.2 Metodika zpracování	2
2. Cykloturistika v Německu a ČR.....	4
3. Region Jižní Čechy a Bodensee	6
4. Cyklistické trasy	9
4.1 Definice základních termínů.....	9
4.2 Hierarchie a značení cyklistických tras	11
4.3 Dálkové cyklistické trasy	12
4.4 Regionální cyklistické trasy v Jihočeském kraji	14
4.4.1 Greenway Rožmberského dědictví.....	15
4.4.2 Řemesla na řece	16
4.5 Regionální cyklistické trasy v oblasti Bodensee	17
4.5.1 Bodensee Radweg aneb na kole kolem Bodamského jezera.....	17
4.5.2 Erlebnisradeln am Untersee aneb zážitková cyklistika	18
4.5.3 Rheintal-weg aneb na kole údolím řeky Rýna.....	19
4.6 Místní cyklistické trasy.....	19
4.7 Značení	20
5. Služby	24
5.1 Ubytovací a stravovací služby.....	24
5.1.2 Cyklisté vítání aneb Bett und Bike po česku.....	26
5.1.3 Cíle projektu „Cyklisté vítání“	27
5.1.4 Historie projektu	28
5.1.5 Kritéria pro certifikaci služeb.....	29
5.1.6 Srovnání.....	29
5.1.7 Certifikovaná zařízení v Kostnici a Českých Budějovicích	30
5.2 Doprava	31
5.2.1 Vlaková doprava.....	32
5.2.2 Autobusová doprava	33
5.2.4 Individuální přeprava zavazadel.....	35
5.3 Půjčovny a servisy kol.....	36
6. Závěr.....	37
6.1 Swot analýza.....	37
6.2 Možná východiska a řešení pro Českobudějovický region	38
6.3 Možná východiska a řešení pro region Bodensee	40
7. Zusammenfassung	42
7.1 Schlüsselwörter.....	43
8. Seznam pramenů a literatury:	44
8.1 Seznam literatury	44
8.2 Internetové zdroje	44
9. Seznam příloh.....	45
9.1 Grafy.....	45
9.2 Obrazové přílohy	45

1. Úvod

Trh cykloturistiky přináší tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. V posledních dvaceti letech navíc získává stále větší popularitu a to jak mezi domácími, tak mezi zahraničními turisty. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí, ani nevyvolává žádné další náklady zúčastněným obcím.

Téma své bakalářské práce jsem si nevybral náhodně. Jako vystudovaný učitel tělesné výchovy a cyklista mám velmi blízký vztah ke všem formám aktivního trávení volného času, ale cykloturistika patří dozajista mezi mé nejoblíbenější. S touto problematikou jsem proto dobře obeznámen, přičemž studium ekonomiky cestovního ruchu mi poskytlo další zajímavý úhel pohledu, podmínky a znalosti, které jsem ve své práci zhodnotil.

Ani výběr regionů nebyl nahodilý, jelikož České Budějovice a jejich okolí jsem mohl poznat během svého předešlého a současného studia a město Kostnice a region Bodensee během svého ročního pobytu na Universität Konstanz ve školním roce 2005-2006. Možnost komparace obou oblastí mi přišla velmi zajímavá a inspirativní a to pro obě zkoumané destinace.

Ačkoliv je cykloturistika v celé České republice velmi populární, až do nedávné doby chyběla na jihu Čech celková koncepce, jakýsi hlavní plán rozvoje celého regionu se stanovením priorit a hlavních cílů. Využití cykloturistiky pro rozvoj cestovního ruchu bylo tak doposud jen omezené, a přestože vzniklo mnoho zajímavých projektů, jejich celkový význam zůstal díky malé kooperaci pouze na lokální úrovni. Chyběla zde jakási promyšlenost a systematičnost, která by pomohla vybudovat komplexní systém koncepce destinačního managementu. Ta představuje soubor činností na vybraných úrovních řízení a koordinace, strategické plánování, různé formy spolupráce na úrovni mikroregionů a regionů a využívání podpůrných fondů (Hesková, M. a kol., 2006, s 152). Jižní Čechy a Českobudějovicko jsou přitom díky své výhodné geografické poloze na hranici tří států, unikátnímu kulturnímu dědictví a kvalitním službám oblíbeny jak u tuzemských, tak u zahraničních turistů. Příhodné

klima a vhodný povrch navíc tvoří velmi dobré podmínky pro cykloturistiku, která by v budoucnu mohla hrát velmi důležitou roli při rozvoji regionálního cestovního ruchu. Srovnání s vyspělým regionem Bodensee by mělo přinést zajímavé nápady a podněty, které by do budoucna pomohly zlepšit situaci.

Přestože má cykloturistika v německé oblasti značný náskok a lepší materiálně-technické podmínky, neznamená to, že se zde nenajdou nedostatky a možná zlepšení, přičemž v některých případech jsem za zdroj inspirace použil území Jihočeského kraje.

1.1 Cíl práce

Cílem práce je porovnat podmínky pro cykloturistiku v regionech Českobudějovicko a Bodamské jezero a zhodnotit její význam při regionálním rozvoji cestovního ruchu. Na základě důkladné analýzy určit silné a slabé stránky obou regionů a poté navrhnout řešení daných nedostatků. Uvedená řešení by měly přispět k rozvoji regionálního cestovního ruchu a napomoci vzniku atraktivní cykloturistické destinace.

1.2 Metodika zpracování

K dosažení vytyčených cílů byla použita komparativní metoda, při které je srovnání základním principem hodnocení. Pramennou základnu tvořily především prameny sekundární a to jak v klasické, tištěné formě, tak především ve formě elektronické.

Práce je rozdělena do čtyř hlavních částí. V první a druhé kapitole je analyzována cykloturistika a její podíl a potenciál jako významné aktivity při tvorbě zisků a produktů cestovního ruchu na republikové a krajské úrovni. Dále jsou představena města České Budějovice a Kostnice a jejich okolí, jejich význam a oblíbenost jako turistické destinace v porovnání s ostatními regiony obou států

Třetí kapitola se zabývá systémem cyklistických tras jako primárního determinantu možností cykloturistiky v každém regionu. Jsou zde definovány jednotlivé úrovně cykloturistických tras, systém a kritéria jejich dělení a značení, ale především koncepce jejich rozvoje. Práce se snaží navrhnout možnosti vylepšení a označení největších nedostatků, které by bylo do budoucna potřeba odstranit.

Poslední kapitola bakalářské je zaměřena na oblast služeb vytvořených především pro cykloturisty, protože jsou to právě služby, které při kvalitním systému cykloturistických tras jsou druhým nejdůležitějším faktorem při výběru místa jako destinace pro trávení volného času. Služby jsou navíc v cestovním ruchu hlavním zdrojem příjmů a zaměstnanosti, a proto v sobě obsahují velký potenciál pro růst celého regionu.

Závěr shrnuje všechny výše zmíněné body a navrhuje změny, které by vedly ke zvýšení úrovně a konkurenceschopnosti obou regionů v boji o přilákání turistů. Dlouhodobým cílem je vznik atraktivní cykloturistické destinace cestovního ruchu Jižní Čechy a vylepšení již poměrně dobře fungující destinace Bodensee.

2. Cykloturistika v Německu a ČR

Cyklistika a všechny další způsoby využívání kola zažívají rozvoj v souvislosti s potřebou dnešního člověka vracet se do přírody. Jízdní kolo nabízí aktivní pohyb a oproti chůzi zvyšuje naši mobilitu a zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolního prostředí. Jízda na kole má výrazný pozitivní vliv na zdraví člověka a nenarušuje životní prostředí. ... Obvykle se chápe cyklistika jako sportovní odvětví, a nejvíce jako silniční disciplína. Pro turistické využití kola se běžně používá termín cykloturistika. Při ní je významný kulturně poznávací činnost, která ji odlišuje od rekreačních i sportovních forem využívání kola (Neuman, J., 2000 s. 102).

O významu cykloturistiky nám asi nejlepší doklad podá výzkumná zpráva ADFC s názvem Číslo, data, fakta. Ta uvádí, že cykloturistika v Německu v roce 2006 dosáhla své nejvyšší hranice, když 44,7 % Němců nad 14 let (21,72 milionů) použilo kolo během své dovolené. V roce 2005 to bylo 21,67 milionů.¹ Přitom je cykloturistika stále oblíbenější. 14,9 % Němců používá kolo často, až velmi často (7,2 milionu). 2,2 milionů občanů Německé republiky (3,4 %) dle analýzy ADFC v příštích třech letech plánuje skoro jistě podniknout dovolenou na kole a pro 5,8 % Němců přichází dovolená na kole v úvahu. Dovolená na kole navíc není žádnou podřadnou záležitostí, celých 64 % bylo označeno jako hlavní dovolená, přestože dlouhodobý trend směřuje spíše ke krátkodobějším dovoleným.

Při obsáhlém výzkumu mezi členy ADFC a odbírateli časopisu „Deutschland per Rad entdecken“ bylo Meklenbursko-Pomořansko označeno jako nejoblíbenější německý cyklistický region, před Bayernem a regionem Bodamského jezera.² Jako plánované destinace pro cyklo-dovolenou byly převážně vybrány cyklostezky na Labi, Dunaji, Weseře a Mosele, přičemž celých 88 % z plánovaných dovolených bylo na území Německa. Cykloturismus se svými odhadovanými pěti miliardami obrátů představuje významný hospodářský faktor, když 80 % z ADFC dotázaných v minulém roce vydalo 500 a více € během uskutečněné dovolené

¹ Exclusive Befragung der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. [citováno 20.2.2007]. Dostupné z URL <<http://www.fur.de/>>.

² Befragung der Leser des ADFC-Magazins „Radwelt“ und der Nutzer von „Deutschland per Rad entdecken“. [citováno 20.2.2007]. Dostupné z URL <http://www.adfc.de/4126_1>.

na kole. U 51,3 % to bylo dokonce více jak 1000 €. Průměrně bylo vydáno 1169 € (ADFC/DpR).

Pro Českou republiku již takto detailní čísla nemáme, přesto můžeme vyvodit, že i u nás je cykloturistika významným odvětvím při trávení dovolené. Dle výzkumů agentury Stem Mark více jak polovina Čechů používá kolo jako svou volnočasovou aktivitu, když 17 % procent ji provozuje velmi často. V rozmezí 20-30 % se pohybovala cykloturistika jako nejlákavější aktivita v regionech a to jak u zahraničních, tak tuzemských návštěvníků. V celkovém součtu dosáhla na 23,6 %, kdy na území jižních Čech získala dokonce nadprůměrných 26,8 %, čímž se umístily na čtvrtém místě v celorepublikovém průměru. (viz tabulka č. 1). Cykloturistiku jako formu dovolené nejvíce preferují skupina ve věku 26-40 let rodičů s dětmi a skupina 41-60-ti letých.³ Jak lze z těchto částečných údajů vyčíst, i na území České republiky hraje cykloturistika významnou roli v oblasti aktivní dovolené.

³ CzechTourism, Motivace k návštěvě turistických regionů v České republice. [PDF citováno 5.3.2007]. Dostupné z URL < <http://www.czechtourism.cz/?show=023167> > .

3. Region Jižní Čechy a Bodensee

Jihočeský kraj se rozkládá při jižní hranici České republiky se SRN a Rakouskem. Na západě potom sousedí s Plzeňským, na severu s krajem Středočeským, na východě s krajem Vysočina a s krajem Jihomoravským (viz obrázek č.1). Rozloha území Jihočeského kraje je 10 057,3 km², což je 12,8 % rozlohy České republiky. Převážná část území leží v nadmořské výšce 400 - 600 m. n. m, nejvyšší nadmořské výšky dosahuje vrchol Plechý (1 378 m. n. m.) v jižní části Šumavy, nejnižší nadmořskou výšku má hladina Orlické přehrady (330 m. n. m). Zajímavostí také je, že Jihočeský kraj má nejnižší hustotu obyvatelstva na km² (61,8/km²) a největší podíl vodních ploch z celkové rozlohy kraje (4 %).⁴ Význam cestovního ruchu a jeho podílu na rozvoji hospodářství je často diskutovaným tématem. Ačkoli se v Jihočeském kraji považuje cestovní ruch za klíčové hospodářské odvětví, následující propočty tomu dosud nenasvědčují. Devizové příjmy z cestovního ruchu dosáhly v České republice v roce 2004 téměř 108 mld. Kč a tvořily tak 3,9 % HDP. Podíl příjmů v pohostinství a ubytování na celkové hrubé přidané hodnotě (HPH) regionu je 1,9 %. Nezbytným předpokladem dalšího rozvoje cestovního ruchu je kromě výše uvedeného základního potenciálu i kvalita poskytovaných služeb a infrastruktury ubytovacích zařízení, stravovacích kapacit, sportovních zařízení, sítě cyklostezek a cyklistických tras, informačních systémů a doprovodných služeb cestovního ruchu (informační střediska, průvodcovské služby).⁵

O významu a atraktivnosti Jižních Čech jak z pohledu incommingového cestovního ruchu, tak domácího cestovního ruchu, svědčí několik výzkumů provedených společností Czech tourism. Jižní Čechy se z pohledu návštěvnosti cizinců, kteří alespoň jednou přenocovali na daném území umístili na čtvrtém místě s 5,2 % ubytovaných. (viz tabulka č.1). Ačkoliv se tento podíl zdá být poměrně malý, je nutno říci, že rozdíl mezi druhým a čtvrtým nejnavštěvovanějším regionem se pohybuje v rozmezí 1,5 %, když drtivou většinu v počtu zahraničních návštěvníků má Praha (58,8 %). Mnohem příznivější je situace na poli domácího

⁴ Informační systém cestovního ruchu Jihočeského kraje, [citováno 20.3.2007]. Dostupné z URL <<http://www.jiznicechy.cz/apps/cz/index.xsp>>.

⁵ Nadace jihočeské cyklostezky, Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 2007 – 2013, cyklostrategie_JK_komplet_12_2006. [PDF citováno 15.4.2007]. Dostupné z URL <<http://www.jihoceske-cyklostezky.cz/default.asp?ids=13&idm=20>>.

cestovního ruchu, kde Jižní Čechy dosahují velmi dobrých, až skvělých umístění. Dle výzkumu agentury Stem Mark jsou v rámci obecné populace České Republiky zdaleka nejatraktivnějším regionem Jižní Čechy, které více než polovina respondentů (53 %) považuje za první, druhý, či třetí nejatraktivnější region v dané oblasti. (viz. graf č. 2) Společně se Šumavou se také jako u jediných regionů explicitně objevuje asociace s dovolenou.⁶ Že nejde o nahodilý výsledek dokazuje i další výzkum vypracovaný agenturou GfK Praha na základě požadavku zadavatele – agentury CzechTourism s názvem Monitoring návštěvníků v turistických regionech České republiky. V té se Jižní Čechy umístily v hodnocení na prvním místě v kategorii veřejného stravování, služeb pro cykloturisty, péči o čistotu, vybavení pro sportovní aktivity, vybavení regionu atrakcemi, v poskytování informací v regionu, péči o památky a péči o bezpečnost návštěvníků. Mezi nejlepší patřily i v dalších 12 kategoriích a co je možná ještě důležitější, v žádné z kategorií nepatřily k nejhorším.⁷ Není proto asi překvapením, že Jižní Čechy vyšly jako vítěz ve spokojenosti se službami a infrastrukturou a na druhém místě v indexu péče o cestovní ruch (viz tabulka č. 3 a 4).

Definovat region Bodensee je poměrně složitým úkolem, jelikož jezero leží na hranici čtyř států a to Německa, Rakouska, Švýcarska a Lichtenštejnska, přičemž celková plocha zabírá 16 186,6 km². Více jak polovinu z celkové plochy (vyjma jezera) Euroregionu Bodensee zabírá hospodářská půda. Na německé straně se jedná dokonce o 55 %, čímž výrazně převyšuje průměr dané země. V oblasti v roce 2005 žilo 3,7 milionů obyvatel, což je o 6 % více než o deset let dříve. Do roku 2015 se dokonce předpokládá další růst, který je v celoevropském měřítku poměrně unikátní. Průměrná hustota osídlení je 228 obyvatel na čtvereční kilometr, přičemž ovšem existují velké lokální rozdíly. Podobná situace je také ve struktuře obyvatelstva, kdy například ve Švýcarsku je více jak dvojnásobně vyšší podíl cizinců než v sousedním Německu. Kolem 2 milionů (2/3) obyvatel je zaměstnáno v oblasti služeb, což poukazuje na vysokou vyspělost celého regionu. V roce 2003 bylo napočítáno od jednotlivých statistických úřadů na 28 039 825 přenocování, z čehož plných 48 % připadá na německé kraje, 23 % na švýcarské kantony, 29 % na rakouskou spolkovou zemi Vorarlberg

⁶ CzechTourism, Motivace k návštěvě turistických regionů v České republice. [PDF citováno dne 2.4.2007]. Dostupné z URL <<http://www.czechtourism.cz>>.

⁷ CzechTourism, Monitoring návštěvníků České republiky, GfK.1.12.2006. [PDF citováno dne 2.4.2007]. Dostupné z URL <<http://www.czechtourism.cz/?show=002025>>.

a pouhé 0,6 % na Lichtenštejnsko. Skutečný počet přenocování ovšem leží výrazně výše. Dle odhadů serveru statistik für Euregio Bodensee dokonce o celých 6,5 milionu, čímž by se celkový počet přenocování dostal až na sumu 34,6 milionu.⁸ Jen pro představu v celé České republice během roku 2005 přenocovalo dohromady 40 320 477 hostů.⁹ Bádensko-Württembersko je navíc třetí nejnavštěvovanější zemí zahraničními turisty z celého Německa.¹⁰ Bohužel další hlubší analýzy ohledně struktury návštěv a hodnocení regionu jako u Jihočeského kraje se nepodařilo nalézt, z výše uvedeného však jasně vyplývá, že se jedná o velmi atraktivní a turisty oblíbený region.

⁸ Böttcher, S., Schulz, J.: Tourismus in der Euregio-Bodensee. Translake GmbH. 2005 [citováno 2.4.2007]. Dostupné z URL <<http://www.statistik.euregiobodensee.org/main/tourismus/tour.html>> .

⁹ Návštevnost podle turistických regionů v roce 2005. Zdroj ČSÚ. 2005 [citováno 2.4.2007]. Dostupné z URL <<http://www.czso.cz/>> .

¹⁰ Incoming-tourismus Deutschland. [citováno 2.4.2007]. Dostupné z URL <http://www.deutschland-tourismus.de/DEU/ueber_uns/marktforschung.htm> .

4. Cyklistické trasy

Tato kapitola se zabývá systémem a kvalitou cyklistických tras procházejících oběma městy. Kvalitní povrch a přitom provoz mimo hlavní silniční komunikace, dobré značení a promyšlenost systému, stejně jako příhodná krajina jsou významnými kritérii při výběru destinace jako cíle pro dovolenou na kole. Dalo by se říci, že při absenci výše zmíněných podmínek se i využitelnost sebeatraktivnějšího místa s velmi dobře rozvinutými službami významně snižuje, ne-li úplně mizí. Jedná se zde proto o jakési podmínky, úvodní předpoklady, při jejichž splnění lze teprve přemýšlet o budování doplňkových služeb, které až poté nabývají na významu. Zlepšování celého systému je o to složitější, že situaci nelze řešit na úrovni samotných měst, pouze částečně na úrovni okresů, ale především na úrovni celého regionu a v ideálním případě na úrovni státu. Jedná se zpravidla o projekty velmi nákladné a složité na organizaci.

4.1 Definice základních termínů

Následující kapitola definuje základní termíny, které jsou v dalších kapitolách často používány. Význam některých z nich by mohl být matoucí až zavádějící, proto přesné pochopení je stěžejní pro správnou interpretaci textu. Terminologie je převzata z materiálů Klubu českých turistů, který je správcem značení cyklistických tras na území ČR, Centra pro dopravní výzkum a studie Koncepte rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 2007 – 2013. Jelikož v Německu jsem na podobný materiál nenarazil, budu i pro větší přehlednost pro danou oblast používat českou terminologii.

Cyklotrasa

Cyklotrasou je označována trasa, kdy cyklistická doprava je vedena spolu s ostatní dopravou a trasa je opatřena nezbytným orientačním značením pro cyklisty (dle metodiky KČT). Při jejím vedení se podle možností dává přednost různými způsoby zklidněným komunikacím, místním komunikacím a silnicím III. třídy s nízkou intenzitou motorové dopravy a účelovým komunikacím, dále se minimalizují počty kolizních míst. Cyklotrasy se

však často nevyhýbají ani frekventovanějším úsekům silnic vyššího řádu. Jihočeský kraj je protkán hustou sítí značených cyklotras (především IV. třídy) po celém svém území.

Cykloturistické trasy

Cykloturistické trasy jsou ty trasy, které vedou většinou po horších polních či lesních cestách nebo volným terénem. Jsou v porovnání s cyklotrasami méně časté, a i kvalita značně kolísá. Řada cyklotras vyznačených v Jihočeském kraji zahrnuje úseky mající charakter cykloturistické trasy.

Cyklostezka

Cyklostezky jsou samostatným prvkem cyklistické dopravy. Jsou zásadně odděleny od ostatní dopravy, do určité míry včetně pěší (parametry cyklostezky jsou dány normou ČSN č.73 6110, uspořádání jízdních pruhů v prostoru jejich střetu s křižovatkami je pak upraveno normou ČSN 73 6102). Zpravidla jsou vedeny v souběhu se silniční komunikací zatíženou nadměrným automobilovým provozem, a proto nevhodnou až nebezpečnou pro použití ze strany cyklistů. Po takto vybudované cyklostezce pak může být a obvykle je vedena cyklotrasa, značená výše uvedenými cykloznačkami. Vybudování cyklostezky je poměrně administrativně i finančně náročné. Může být realizována pouze po úspěšně absolvovaném územním a stavebním řízení. Z výše uvedených důvodů jsou cyklostezky přednostně navrhovány tam, kde jejich realizace umožní víceúčelové využití. To znamená, že budou používány nejen pro krátkodobou a vícedenní cykloturistiku, ale současně budou sloužit pro dojíždění do zaměstnání, školy, či za zábavou nebo nákupy. V Jihočeském kraji se dosud nachází pouze několik km cyklostezek (např. v Písku nebo J. Hradci). Cyklistickou veřejností je jako cyklostezka vnímána často rovněž část cyklotrasy č. 12 v úseku mezi sídlištěm Vltava v Českých Budějovicích a městem Hluboká nad Vltavou, i když ve skutečnosti se dle definice výše nejedná přímo o cyklostezku (pouze část úseku této komunikace je označena dopravní značkou B11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel).

Cyklistická trasa

Pod pojmem cyklistická trasa nebo cyklistická komunikace je chápána obecně trasa, po které je vedena cyklistická doprava (tedy všechny výše uvedené formy vedení cyklistické dopravy).

Cykloturistika

Cykloturistika je část turistiky spojená s využitím jízdního kola, a to buď na cyklotrasách, nebo samostatných cyklostezkách. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí, ani nevyvolává žádné další náklady zúčastněným obcím. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá místům v České republice, a to i v jinak turisticky spíše zaostalých oblastech, k postupnému rozvoji. Cykloturistika má rovněž pozitivní dopad na vytváření nových pracovních příležitostí – zejména v oblasti doprovodných služeb pro cyklistickou dopravu.

4.2 Hierarchie a značení cyklistických tras

Značení cyklistických tras v České republice vychází ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a z jeho prováděcí vyhlášky MD ČR č. 30/2001 Sb., která popisuje systém značení cyklistických tras. V roce 2001 byla Centrem dopravního výzkumu v Brně (CDV) a Klubem českých turistů (KČT) zpracována Metodika značení cyklistických tras v ČR. Značením cyklistických tras je pověřen právě KČT. Cyklistické komunikace dle systému KČT jsou rozděleny do čtyř tříd. Následující tabulka zobrazuje základní hierarchickou kategorizaci základního systému cyklotras dle metodiky KČT.

Tabulka č. 1:

Kategorizace základního systému cyklotras v České republice

I. třída – hlavní trasy (mezinárodní trasy)	propojení velkých měst v ČR s vazbou na evropská velkoměsta, vedené zásadně po silnicích III. třídy a zpevněných cestách
II. třída– hlavní trasy (nadregionální trasy)	propojení velkých měst v ČR s vazbou na evropská velkoměsta, vedené zásadně po silnicích III. třídy a zpevněných cestách
III. třída– vedlejší trasy (regionální trasy)	propojení regionálních rekreačních cílů, doporučená propojení, vedené převážně po silnicích III. třídy a zpevněných cestách
IV. třída – vedlejší trasy (místní trasy)	propojení lokálních cílů a místní propojení podle místních podmínek, vedené i po nezpevněných cestách

Zdroj KČT

Dálkovými trasami jsou chápány mezinárodní a nadregionální trasy. Základní struktura cyklistických tras Jihočeského kraje je tvořena dálkovými (pouze II. třídy) a regionálními cyklotrasami (trasy III. třídy). Tato síť je dále doplněna hustou sítí cyklotras místních (IV. třídy), které jsou v kraji nejhojněji zastoupené.

4.3 Dálkové cyklistické trasy

S pádem bývalého Východního bloku a odpovídajícím snížením napětí v celé Evropě se výrazně zlepšila situace pro cestování na starém kontinentu. Vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004 s sebou, kromě mnoha ostatních výhod, přinesl i výrazné zjednodušení celého tohoto procesu, který bude snad v příštím roce dovršen vstupem České republiky do skupiny zemí Schengenského prostoru. Tím by se měly odstranit i poslední překážky bránící volnému pohybu osob po celém tomto rozsáhlém území.

Na tuto situaci samozřejmě reagovala i cyklistická veřejnost a časem vznikl plán sítě mezinárodních cyklistických tras. Bohužel tento projekt nebyl vytvořen na půdě evropského parlamentu ani na jiné politické úrovni, která vlastní rozhodovací právo o rozdělování financí, ale na půdě mezinárodní cyklistické federace. Ta přišla s projektem EuroVelo, který obsahuje návrh 12 dálkových tras s celkovou délkou přes 60 000km, z kterých již plných 20 000 existuje (viz. obrázek č. 5) . Rozvojem těchto tras by se měly zabývat národní, regionální a místní úřady, přičemž označení EuroVelo by mělo hrát velkou roli při získávání potřebných dotací.

České Budějovice na rozdíl od Kostnice mají tu výhodu, že přes jejich území by měla procházet stezka číslo 7, která by měla vést napříč Evropou a to od Norska přes Finsko, Švédsko, Dánsko, Německo, Českou republiku, Rakousko, Itálii až na Maltu. Tento fakt zohledňuje i Ministerstvo pro místní rozvoj, když zařadilo vybudování trasy do Národní cyklistické strategie jako jednu z priorit, čímž umožnilo snadnější čerpání dotací z EU viz. obrázek č. 6). Na danou situaci reagovalo také Ministerstvo dopravy ve svém projektu Návrh

priorit podpory EU v sektoru dopravy ČR, kam zařadilo rozvoj cyklistických stezek pod bod 3.5.¹¹

Co se povrchu a charakteru trasy na Českobudějovicku týče, má stezka nadstandardní charakter v úseku Hluboká nad Vltavou-České Budějovice, kde se celou dobu pohybujeme po 3 m široké asfaltové cestě, na které je z 90 % zákaz vjezdu motorových vozidel. Jedná se zde o klasickou cyklostezku, se kterými se můžeme často setkat v zahraničí, kterých je ovšem minimum na území České republiky. O oblíbenosti tohoto úseku svědčí i množství cyklistů a bruslařů, které sem přilákaly kvalitní podmínky a dostupnost z nedalekého města a člověka tak musí napadnout, jak krásné by bylo, kdyby takových úseků existovalo více.

Ve městě samotném se dostaneme podél Vltavy téměř až do úplného středu města na náměstí Přemysla Otakara II., odkud pak můžeme pokračovat po velmi kvalitní cestě směrem na Český Krumlov. Horší situace a kritické místo je při výjezdu z Českých Budějovic, kde jsou cyklisté nuceni sdílet několik kilometrů velmi rušné komunikace v úseku České Budějovice-Včelná s ostatními vozidly. Poté je již možné se pohybovat po méně frekventovaných komunikacích či lesních cestách a to až do druhého největšího turistického magnetu republiky, Českého Krumlova.

2 km dlouhý úsek za Českými Budějovicemi je nepříjemným bodem cesty, který trochu kazí dojem z jinak velmi atraktivní trasy. Do budoucna by se určitě vyplatilo pokusit se najít řešení a především peněžní prostředky na realizaci jeho přebudování. Právě náležitost k soustavě cest EuroVelo by mohlo vychýlit pověstný jazýček na vahách při rozdělování dotací k jednotlivým projektům na stranu Českých Budějovic.

Celý projekt také předpokládá marketingovou propagaci a to jak na internetu, tak formou informačních brožur. Zde ovšem vidím největší nedostatek, protože v existující nabídce jednotlivých tiskovin je minimum odkazů na náležitost k mezinárodní cyklistické trase a to jak v české jazykové mutaci, tak především v mutacích cizojazyčných. Takováto reklama by přitom mohla přilákat mnoho zájemců a to především ze sousedního Rakouska a Německa, z důvodu přímé návaznosti na tamější trasy, ale také pro návštěvníky z ostatních zemí, kteří

¹¹ Návrh priorit podpory EU v sektoru dopravy ČR pro programovací období 2007-2013. . [PDF citováno 2.3.2007]. Dostupné z URL <<http://www.cyklostrategie.cz/cz/uvod/>>.

vyhledávají aktivní způsob dovolené. Do budoucna by proto mělo být tohoto faktu více využito, čímž by se zvýšila atraktivnost Českých Budějovic jak pro tuzemské, tak pro zahraniční cykloturisty.¹² Vzhledem k nepropojenosti všech úseku na celé trase však zatím může být její prezentace přeci jen záležitostí trochu problematickou, nicméně zmínka na rozcestnících, propagačních materiálech a mapkách by dozajista upoutala pozornost a vzbudila zájem u nejednoho turisty.

Také v Německu funguje systém EuroVelo, pro který německá centrála cestovního ruchu ve spolupráci s Německou cyklistickou federací (ADFC) zahájila projekt tzv. D-Netz. Jedná se zde o síť dvanácti nadstandardních tras s jednotným značením, který by měl kopírovat a mírně rozšiřovat síť Eurovelo. Jako vzor by zde měl sloužit model ze sousedního Švýcarska nebo Holandska. Z 90 % jde o již existující trasy, které pouze čekají na patřičné dovyplešení. Zatím se ovšem jedná pouze o vizi budoucnosti, ale poměrně reálnou, neboť dokončení je zahrnuto v národním cyklistickém plánu německé spolkové vlády. Bohužel Kostnice nebyla zahrnuta do mapy tohoto projektu.¹³

4.4 Regionální cyklistické trasy v Jihočeském kraji

V České republice, asi i vzhledem k velikosti území, zatím nehrají regionální trasy tak velkou roli jako v Německu. Přesto trend směřuje k tomu, vybudovat do budoucna páteřní cyklistické trasy, jakési dálnice s nadstandardním povrchem a zázemím, jejichž hlavním tématem by kromě kvalitní cyklistiky byl i další tématický prvek. Příkladem mohou být například vinné stezky na Moravě. Dobrou spoluprací s místními podnikateli a zastupitelstvy by tak mohl vzniknout velmi zajímavé komplexní projekty cestovního ruchu, který by kombinoval nejen zážitek z jízdy samotné, ale i vhodnou skladbu doplňkových služeb a nabídku ostatních aktivit.

¹² European Cyclists Federation, Vision of EuroVelo. [citováno 2.3.2007]. Dostupné z URL <http://www.ecf.com/954_1>.

¹³ Deutschland-tourismus, Velo-Vision D-Netz Karte (PDF). [citováno 2.3.2007]. Dostupné z URL <http://www.deutschland-tourismus.de/radfahren/velo_vision_d_netz.htm>.

4.4.1 Greenway Rožmberského dědictví

Českými Budějovicemi prochází jedna významná regionální cyklistická trasa a tou je Greenway Rožmberského dědictví, která spojuje historická města a památky Rožmberků po Jihočeském kraji. Na úvod bych nejprve rád představil Nadaci Greenways, jelikož se jedná o jednu z nejvýznamnějších neziskových organizací v České republice na poli cykloturistiky, a proto zařazení do jejich koncepce opět dává velký potenciál jak pro mediální podporu, tak pro získávání dotací.

Zelené stezky Greenways je asistenční a grantový program Nadace Partnerství, jehož prostřednictvím nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům přispívajícím k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat jak mezi sebou, tak s partnerskými organizacemi doma i v zahraničí. Greenways představují silné hnutí v řadě evropských zemí, kolébkou myšlenky jsou ovšem Spojené státy americké. Myšlenka se v Evropě natolik ujala, že v roce 1998 vznikla Evropská asociace Greenways. V současnosti ji tvoří již čtyřicet členských organizací z patnácti evropských zemí.

Jak již název naznačuje, jedná se o projekty udržitelného rozvoje akcentující důraz na ekologičnost. Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich 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.¹⁴

Trasa začíná v Lomu u Tábora a pokračuje přes Veselí nad Lužnicí dále směrem na Hlubokou nad Vltavou, v okolí Českých Budějovic v podstatě kopíruje trasu Eurovelo 7 a to až do Českého Krumlova a po hranice s Rakouskem do Dolního Dvořiště. Odtud pokračuje podlé česko-rakouských hranic, skrze Novohradské hory, Horní Stropnici, Nové Hrady až do Českých Velenic. Z Českých Velenic pak vede přes Jílovice, Kojákovice

¹⁴ Nadace Partnerství. Poslání. [citováno 12.3.2007]. Dostupné z URL <<http://www.nadacepartnerstvi.cz/p-1270854321&exp=male1>>.

a Domanín do Třeboně. Z Třeboně pokračuje na rozcestí mezi Lužnicí a Starou Hlínou. Odtud je trasa určitý úsek neznačena až do obce Novosedly nad Nežárkou. Zbytek úseku do J. Hradce pak není doznačen a vede pomístních komunikacích. V J. Hradci se Greenway Rožmberského dědictví napojuje zpět na páteřní cyklistickou trasu Greenway Praha – Vídeň (viz. obrázek č.7).

Bohužel stejně jako u trasy Eurovelo musím zmínit absenci marketingové podpory, kdy o existenci této trasy jsem se dozvěděl až po důkladném prozkoumání internetu, ačkoliv jsem vlastníkem cyklistické mapy jižních Čech a v roce 2006 jsem se sháněl materiály v informačních centrech Českých Budějovic.

4.4.2 Řemesla na řece

Druhou regionální trasou, která sice neprobíhá blízkým okolím Českých Budějovic, ale do budoucna by se dalo přemýšlet o jejím napojení, je naučná stezka Řemesla na řece. Jedná se o mezinárodní cyklisticko-turistickou naučnou stezku, která seznamuje především s historií mlýnů a hamrů v oblasti mezi Kaplicí a Cetvinami, za hranicí na rakouské straně pak pokračuje směrem na jih až k Freistadtu a dále Pregartenu. Trasa částečně kopíruje tok řeky Malše, v jejímž okolí se dozvíme také něco o přírodě Pomalší. Kombinace řeky a cyklistických tras je poměrně výhodná vzhledem k příhodnému terénu, přestože v daném úseku by musela překonat v jednom místě poměrně velké převýšení v důsledku vybudování Římovské přehrady. Mezi Kaplicí a Římovskou přehradou by kopírovala tok řeky pouze z povzdálí, protože v dané oblasti podél řeky nevede žádná cyklotrasa, jejímuž zbudování brání statut chráněné krajinné oblasti. Prodloužení celé naučné stezky až do Českých Budějovic by znamenalo pouze vytipování vhodných míst na dolním toku řeky a jejich vhodné popsání, jelikož cyklistická trasa v tomto úseku již existuje. Tak by vznikla poměrně velmi zajímavá mezinárodní trasa o celkové délce přibližně 140 km, která by při vhodné prezentaci mohla hrát významnou roli v regionálním cestovním ruchu a být alternativou pro cyklisty pohybující se po vltavské stezce Eurovelo 7. Jako vzor by zde mohl posloužit program Bodensee-Untersee, kterému se věnuje kapitola č. 5.4.4.. Bohužel Cyklostrategie rozvoje

jihočeského kraje pro roky 2007-2013 do své koncepce tuto variantu zahrnula jen omezeně, takže realizace tohoto plánu asi nějakou dobu zůstane pouze možností na papíře.

4.5 Regionální cyklistické trasy v oblasti Bodensee

Narozdíl od Čech je v Německu kladen větší důraz na existenci základní sítě regionálních cyklotras, jakýsi ekvivalent českých tras II. až III. třídy, které jsou hlavním cílem při značení na mapách a propagaci. Okolím a přímo městem Kostnice pak procházejí tři z nich, jejichž ústředním tématem není nic jiného než voda. Charakter vody dělí trasy na dva typy, z nichž první jsou cyklistické trasy kolem částí Bodamského jezera a druhý na horní část řeky Rýna. V principu se jedná o dvě dálkové cyklistické trasy, které se překrývají na levém břehu úseku dolního jezera a horního toku řeky až ke známým Rýnským vodopádům. Narozdíl od České republiky zde, díky včasnějšímu boomu cykloturistiky již v 80. letech a větším finančním prostředkům, vznikla výborná síť cyklostezek, takže cyklisté přijdou do přímého kontaktu s klasickou silniční dopravou jen minimálně, a když, tak se pohybují po dostatečně širokých a pouze pro cyklisty vyhrazených částech silnic. Zářným příkladem zde může být nově vybudovaný systém cyklostezek na Švýcarské straně jezera, který až na úseky po městech a městečkách téměř vyloučil pohyb po klasických silničních komunikacích. Vysoká kvalita povrchu a oddělení od silniční dopravy je znakem všech cyklistických tras v okolí Kostnice.

4.5.1 Bodensee Radweg aneb na kole kolem Bodamského jezera

Myšlenka této cesty je ve svém principu velmi jednoduchá, protože z 90 % procent celkové délky přibližně 300 km kopíruje břeh Bodamského jezera. Z tohoto vyplývá, že z čistě praktických důvodů se doporučuje pohyb ve směru hodinových ručiček, aby se tak člověk pohyboval vždy v pásu mezi břehem jezera a silnicí. Jedná se o mezinárodní trasu, která přestože je relativně krátká, vede skrz tři sousedící státy a to Německo, Rakousko a Švýcarsko, čímž dává skvělou možnost kulturního zážitku a poznání. Trasa v sobě obsahuje jedinečnou příležitost kombinace cyklistiky a vodních sportů, což cyklisté ocení především

během horkých letních měsíců. Pokud by však stálá přítomnost vody začínala unavovat, naskytá se nádherný výhled na nedaleké alpské štíty, které dosahují až do výšky 2500 m. n. m.. Není proto náhodou, že celá oblast se řadí mezi nejnavštěvovanější cykloregiony v celém Německu.

4.5.2 Erlebnisradeln am Untersee aneb zážitková cyklistika

Jakousi podúrovni Bodensee Radweg je úsek Untersee (dolní jezero), kde v nedávné minulosti vznikl projekt Erlebnisradeln am Untersee (zážitková cyklistika na dolním jezeře). Projekt v sobě spojuje hned několik zajímavých akcí zaměřených na ekologii, agroturistiku a regionální speciality, s hlavním cílem zvýšit zájem o cyklistiku na jinak méně navštěvovaném dolním jezeře. Světlo světa tak spatřil velmi zdařilý produkt destinačního managementu hodný inspirace pro ostatní regiony.

Zajímavým nápadem je síť statků, kde je možno přenocovat ve spacím pytlí buď na slámě či seně, posnídat čerstvé mléko s ještě teplým chlebem a podomácku vyrobeným sýrem. Dále síť lokálních trhů s ovocem, rybami a regionálními výrobky a pohostinství s vyhlášenými specialitami místní kuchyně. Čtvrtým bodem programu jsou návštěvy statků, kde se člověk může něco dozvědět o hospodaření v současnosti i v minulosti, prohlédnout si stáje a popřípadě absolvovat krátkou projížďku na koni. Po exkurzi může zchlazit žízeň sklenicí čerstvého moštu. Celá cesta je navíc lemována naučnými tabulemi o lokální fauně a flóře, která zajímavou formou seznamuje se zvláštnostmi jezerní krajiny a zásadami ochrany přírody. Celý projekt obsahuje 44 míst s nabídkou jednoho z výše zmíněných produktů, čímž se podařilo vytvořit velmi dobrý produkt destinačního managementu při využití místní jedinečnosti v souladu s důrazem na udržitelný rozvoj. Celý projekt vznikl za podpory fondu na podporu ekologie, evropského fondu life, spolku ochránců přírody Bádenska-Wüttenberska, ministerstva místního rozvoje a firmy Lever-Faberge. Jak již z výčtu zúčastněných vyplývá, jedná se o projekt, který dozajista vyžadoval značné organizační schopnost (celý projekt byl realizován na území dvou států), jistě je to ale inspirující příklad

pro ostatní regiony, který by šel využít například v souvislosti s trasou Řemesla na řece (viz obrázek č. 8).¹⁵

4.5.3 Rheintal-weg aneb na kole údolím řeky Rýna

Třetí regionální trasou procházející městem Kostnice je trasa Rheintal-Weg (cesta údolím řeky Rýna). Ta je dlouhá 520 km a vede z Kostnice přes Basilej, Karlsruhe až do Heppenheimu. Na zážitky bohatá cesta podél Rýna vede nejvíce mimo velké silniční tahy a podél početných vinic. Během cesty se zde opět naskýtá možnost dělat odbočky do okolních měst, kde můžeme porovnat kulturu tří sousedících zemí (Francie, Německo, Švýcarsko), nebo si cestu oživit výletem do okolních kopců Schwarzwaldské vysočiny.¹⁶

4.6 Místní cyklistické trasy

Síť cyklistických tras IV. třídy tvoří velkou většinu z celkového počtu vyznačených cyklistických tras v České republice. V porovnání s Německem, kde slouží pouze jako doplňkové komunikace především místnímu obyvatelstvu k jednodenním výletům nebo jako spojnice k cílům, které neleží přímo na regionálních trasách, v České republice jsou často využívány i pro vícedenní dovolenou. Důvod vidím především v hustotě těchto cest a doposud jen velmi málo znatelným rozdílem oproti cestám regionálním.

Síť cyklistických tras IV. třídy Jihočeského kraje je zdaleka nejrozsáhlejší v rámci celé ČR, když tvoří celých 25 % z celkového počtu tras na území České republiky, přičemž rozsah druhého kraje v pořadí – kraje Středočeského (včetně regionu Praha) – je o více než 1300 km kratší. Celkový počet tras vyznačených k 1. 1. 2006, které se nacházejí nebo zasahují do území Jihočeského kraje, je 263. Většinou se jedná o cyklistické trasy IV. třídy, z nichž některé úseky vedou i po dopravně více frekventovaných komunikacích. Hustota je v rámci regionu nejvyšší v okrese České Budějovice, nejmenší zastoupení pak mají místní cyklotrasy v okrese

¹⁵ Erlebnisradeln am Untersee. [citováno 15.3.2007]. Dostupné z URL <<http://www.erlebnisradeln.de/start.htm>>.

¹⁶ Rheintal-Radweg. [citováno 15.3.2007]. Dostupné z URL <http://192.109.12.95/aufreisen/BWRad_WegKarte_0.asp?RIR=260506>.

Strakonice. V minulých letech došlo na celém území kraje k mohutnému rozvoji značených cyklistických tras (Jihočeský kraj je protkaný více než 4 tis. kilometry cyklotras), které však z velké části nevyužívají alternativní dopravní cesty a naopak vedou často i po frekventovaných úsecích stávajících komunikací II. a III. třídy, někde dokonce i I. třídy. Některé nesplňují základní bezpečnostní předpoklady a jejich potenciál pro rozvoj cestovního ruchu je tak snižován. Často zmiňovaný prudký růst délky značených cyklistických tras působí opticky velmi pozitivně, jeho reálný dopad však zůstává za očekáváním.¹⁷ Následující tabulka přináší přehled o celkovém počtu vyznačených cyklistických tras v regionu včetně jejich kilometráže.

Tabulka č. :

Počet kilometru v České republice a Jihočeském kraji

Třída	Počet cyklistických tras v ČR/Jižních Čechách	Celková délka v ČR	Délka v Jižních Čechách	ČR/JČ
I.	10/0	844	0	0%
II.	41/9	3442	588	17%
III.	71/8	2421	186	8%
IV.	?/263	19960	4216	21%
Celkem		26667	4990	19%

Zdroj KČT

Pro Německo se podobné srovnání nepodařilo objevit, z vlastní zkušenosti bych ovšem řekl, že většina obyvatelstva dává přednost pohybu po značených cyklostezkách, které jsou vedeny mimo silniční komunikace či po lesních cestách, a proto se po cyklistických trasách této kategorie pohybují jen minimálně.

4.7 Značení

Značení nejen cyklistických, ale i turistických tras je chloubou České republiky. Systém zde čerpá z dlouholetých zkušeností sahajících až do devatenáctého století, kdy se této činnosti ujali první dobrovolníci a nadšenci z Klubu českých turistů (KČT). Zdá se to až neuvěřitelné, ale KČT v této činnosti pokračuje až do dnešní doby. Díky tomu, že značení provádí jedna jediná instituce, je systém unifikovaný a promyšlený. Co se hustoty a kvality týče,

¹⁷ Nadace jihočeské cyklostezky, Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 2007 – 2013. [PDF citováno 15.3.2007]. Dostupné z URL <<http://www.jihoceske-cyklostezky.cz/default.asp?ids=13&idm=20>>

pokulhávají přeci jen cyklistické trasy za kvalitou turistických, přesto se v mezinárodním měřítku může hrdě řadit k evropské špičce.

Díky propracovanému systému tak na našem území nalezneme několik druhů komunikací určených pro cyklisty, kterým jsou přiřazeny i odpovídající značky. Cyklotrasy jsou značeny značkami IS 19d, IS 20, IS 21a, IS 21b a IS 21c. Cykloturistické trasy jsou vyznačeny pásovými značkami o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být také doplněny na šípku. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších nebo lyžařských, jen základní barva je žlutá a značky jsou přibližně jednou tak velké, aby byly pro cyklisty lépe viditelné. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno "Cyklotrasa KČT č. ...". Cyklostezky jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 99/1989 Sb. dopravními značkami č. C 8a a C 8b. Za cyklostezky jsou rovněž považovány společné stezky pro chodce a cyklisty, které jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 99/1989 Sb. dopravními značkami č. C 9a a C 9b. Dále se může jednat o společné stezky pro chodce a cyklisty, směrově rozdělené, které jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 99/1989 Sb. dopravními značkami č. C 10a a C 10b (viz obrázek č.10).

„Využití i těch nejlepších cyklostezek je téměř nulové, pokud člověk tyto stezky nenalezne. O to víc je ovšem poté zaražen, když existující značení nemůže bezpečně následovat! Toho mohou být příkladem některé severněji položené státy.“¹⁸ Ano, bohužel tato narážka z úvodní stránky švýcarského informačního cyklistického portálu se dle mého názoru trefuje do Achillovi paty jinak velmi kvalitního německého systému cyklistických tras. Absence centrální organizace, která by zaštitila a vytvořila ucelený systém jednotného značení alespoň na úrovni spolkových zemí, má za následek velkou zmatenost při pohybu v terénu. Vláda spolkové republiky Bádensko-Württenbersko ponechala systém pouze na živelném vývoji, což vede k situacím, kdy cyklista vjede do města po jedné značce, musí se přeorientovat na městský systém značení a po výjezdu z města nachází dotřetice zcela nové značení. Překvapující je, že výjimkou nejsou ani dálkové cyklistické trasy, které jsou poměrně hodně propagovány, ačkoliv existují v podstatě pouze na papíře. V realitě cyklista během cesty nenarazí na téměř žádné mapy a je tak v podstatě donucen zakoupit si průvodce,

¹⁸ Veloland Schweiz. [citováno 17.3.2007]. Dostupné z URL <http://www.montivagus.de/chavel.html>.

ve kterých jsou jednotlivé úseky poměrně detailně popsány. O to více je překvapivé, že v hodnocení přehlednosti dosáhla trasa kolem Bodamského jezera na 1,8 bodu ze 6, což odpovídá slovnímu ekvivalentu „dobře“ a dle výzkumů používá pro jednodenní výlety mapu celých 63 % cyklistů a to přesto, že na trase kolem jezera se v podstatě nedá zabloudit.¹⁹

V celém systému chybí komunikace a koordinace a bohužel ani město Kostnice není výjimkou. To provedlo v roce 2004 celkovou rekonstrukci značení na svém území, ale způsob provedení byl typický pro danou oblast. Ukazatele neodpovídají standardu žádné značky v okolí a jsou na nich pouze údaje o nejbližších cílech. Subjekty podílející se na značení dálkových cyklistických tras jsou tak nuceny umístit své vlastní ukazatele a na některých místech tak dochází ke kuriózním situacím, kdy na jednom sloupu jsou tři různé ukazatele se stejným cílem.

Ačkoliv je systém značení nový, je poměrně těžké se dle něj orientovat a vykazuje i některé další nedostatky. Očekává od cyklisty značnou dávku intuice a orientačních schopností, neřeknu-li dokonce štěstí. Asi nejhorší situace je ve středu města, kde značení na některých místech zcela mizí, ačkoliv dle územního plánu by stezky měly pokračovat. Celý systém je nedokonalý a zcela opomíjí propojení cyklostezek s nádražím a přístavem, jako základními příjezdovými a odjezdovými dopravními uzly města. Ve městě také zcela chybí orientační mapa se zakreslenými cyklostezkami.

Celková koncepce je dle mého názoru tristní a do budoucna vyžaduje změny. Značení zůstává iniciativou soukromých subjektů, což působí velké zmatky. Jen v okolí Kostnice tak existuje na pět různých forem (Bodenseeradweg GmbH, ADFC, StVO a nadaci Untersee tourismus. O vlastním městském systému ani nemluvě)(viz obrazová příloha č.11).

Jako příklad zde může sloužit Česká republika nebo sousední Švýcarsko, kde podobná situace platila až do roku 1998. Pak se ovšem místní vláda rozhodla učinit razantní změnu a v rámci projektu „Veloland Schweiz“ zavedla jednotné značení devíti hlavních tras o celkové délce 3300 km s vysokými standardy a pod jednotným marketingovým logem. V současné situaci hospodářské stagnace však tato aktivita naráží na finanční tíseň a malou

¹⁹ Beschilderung. [citováno 17.3.2007]. Dostupné z URL <http://www.bodensee-radweg.com/beschilderung.html>.

politickou podporu a jelikož Kostnice neleží na žádné z vybraných tras D-Netz, musí se řešení odložit do budoucna.

5. Služby

Služby cestovního ruchu, jejich sortiment a kvalita patří mezi nejvýznamnější faktory, které ovlivňují spokojenost účastníků cestovního ruchu. Služby jsou rozhodující součástí produktu cestovního ruchu. Představují heterogenní soubor užitečných efektů určených na uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu. Mají průřezový charakter, tj. produkují je nejen podniky cestovního ruchu, ale i další subjekty soukromého a veřejného sektoru (Hesková, M., 2006, s. 99).

Stejný zdroj uvádí, že všeobecně platí, že služby se spotřebovávají ve všech sférách ekonomiky, tj. ve výrobě, distribuci i spotřebě. V oblasti spotřeby uspokojují jednak potřeby společnosti, jednak potřeby jednotlivých obyvatel. Služby obyvatelstvu jsou součástí jeho životní úrovně a kvality života. Z hlediska funkcí se služby člení na výrobní, distribuční, osobní a společenské, podle způsobu realizace na tržní a netržní, podle umístění na trhu na služby orientované na domácí trh a exportovatelné. Služby cestovního ruchu jsou osobní a z části i společenské, tržní i netržní a také exportovatelné (Hesková, M., 2006, s. 99).

Následující kapitoly se zabývají jednotlivými oblastmi služeb, které jsou klíčové pro vytváření celkových podmínek pro cykloturistiku. Jedná se o ubytovací a stravovací služby, služby v dopravě a půjčovnách a opravných kol. Na základě komparace poukazují na přednosti a nedostatky, které by měly sloužit jako možná inspirace pro vylepšení do budoucna i námět k zamyšlení, jak dané nedostatky odstranit.

5.1 Ubytovací a stravovací služby

Možnost kvalitního stravování a ubytování a dostatečná kapacita lůžek patří k základním předpokladům úspěšného rozvoje cestovního ruchu v každé oblasti, která se nechce zaměřit pouze na jednodenní návštěvníky (Orieška, J., 1999 s. 19).

V této kapitole jsou zařazeny ubytovací a stravovací služby do jednoho oddílu, přestože v teoretické rovině se jedná o dvě rozdílné kategorie s vlastním členěním a specifiky.

K tomuto rozhodnutí vedla skutečnost, že v současné době existuje, jak na území Německa, tak nově na území České republiky, projekt zaměřený na služby pro cyklistickou veřejnost právě v obou výše uvedených kategoriích. Porovnání bude o to zajímavější, že německá verze certifikace služeb „Bett und Bike“ je v podstatě přímou předlohou pro český projekt „Cyklisté vítáni“. Komparace tak umožňuje přímo určit rozdíly a vylepšení, které se rozhodli učinit tvůrci české varianty na základě desetiletých zkušeností s danou službou v sousedním Německu.

5.1.1 Ubytovací služby

„Poskytování ubytovacích služeb je významným předpokladem rozvoje zejména pobytového cestovního ruchu (Orieška, J., 1999 s. 45).

České Budějovice nabízí širokou škálu ubytovacích zařízení. Nachází se zde čtyři 4 hvězdičkové hotely – Gomel, Grand Hotel Zvon, Dvořák, Malý Pivovar a 15 3 hvězdičkových s poměrně omezenou kapacitou (každý má 30-40 pokojů), přičemž celková ubytovací kapacita je 1254 lůžek. Navíc je ve městě jeden mládežnický hostel, nabízející možnost levnějšího ubytování studentům a řadu menších penzionů.²⁰ Během letních měsíců navíc existuje možnost ubytování na vysokoškolských kolejích, internátech a v kempech.

Ubytovací zařízení jsou soustředěna v centru města, kde je možné nalézt nejvíce penzionů i hotelů. Nabídka ubytování v Českých Budějovicích není zcela rovnoměrná, neboť zařízení vyšší kategorie je zjevný nedostatek a poskytovatelé služeb jsou ve většině případů malé firmy s omezenou kapacitou. Důsledkem tohoto stavu je, že zejména při nedostatku ubytovacích kapacit během výstav jsou návštěvníci nuceni hledat ubytování jinde, i mimo město, například v Českém Krumlově.²¹

Bohužel Český statistický úřad (dále jen ČSÚ) vede pouze databázi pro okres České Budějovice a Jihočeský kraj, pro město samotné již přesná data nejsou k dispozici a

²⁰České Budějovice – Ubytování a stravování. 1.vyd. České Budějovice 2006.

²¹ KPMG Risk & Advisory Travel Leisure & Tourism Group. Statistické a marketingové studie cestovního ruchu v Českých Budějovicích v roce 2003. [PDF citováno 25.1.2007]. Dostupné z URL < <http://www.c-budejovice.cz/CZ/02/Informations/20060830-001.htm> >.

bez spolehlivých údajů ať od magistrátu či jiného spolehlivého zdroje je velmi těžké jakkoliv daná čísla dále analyzovat.

Kostnice nabízí v porovnání s Českými Budějovicemi výrazně širší výběr ubytovacích zařízení hotelového typu. Jen pro porovnání v počtu hotelových pokojů je nabídka o 78 % vyšší a v počtu lůžek o 66 %.²² Narozdíl od Českých Budějovic zde nalezneme i pěti hvězdičkový hotel s kapacitou přes 100 pokojů, dále jeden hotel čtyřhvězdičkový (90 pokojů) a velké množství tříhvězdičkových hotelů. Ubytovací zařízení jsou stejně jako v případě Českých Budějovic soustředěna do centra města a nabídka je schopna pokrýt poptávku. Celkový počet ubytovacích zařízení je 48 s celkovou kapacitou 2400 lůžek (v celém okrese České Budějovice je tento počet 67)²³, přičemž celkový počet přenocování za rok 2005 byl 423 590. K tomu je nutné ještě připočíst pět kempů o celkové kapacitě 1884 míst a celkovým počtem 78 831 přenocování.

5.1.2 Cyklisté vítání aneb Bett und Bike po česku

Tato podkapitola má za cíl představit a podrobněji se zabývat projektem Cyklisté vítání. Jelikož se jedná o novinku, jde o produkt přímo zaměřený na podporu cykloturistiky a bezprostředně se dotýká i Českých Budějovic je podroben hlubší analýze.

Pro další rozvoj cykloturistiky v Českých Budějovicích a celkově v České republice je nezbytné přijmout opatření pro zvýšení kvality služeb a dosažení srovnatelné úrovně se sousedními státy v rámci EU. Pro zaručení úspěchu v tvrdé konkurenci nestačí jen kvalitní nabídka primárních služeb, ale každý podnik musí ve své nabídce zahrnout pokud možno co nejvíce služeb sekundárních, kterými osloví jednotlivé zákazníky. Jednou z možností, jak toho dosáhnout, je zavedení certifikačního programu Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro cyklisty a cykloturisty. Projekt navrhuje vytvoření certifikačního systému, jeho uvedení do praxe a vytvoření podmínek pro trvalou kontrolu. Tím

²² U vícelůžkových pokojů v Kostnici jsem počítal s třílůžkovou kapacitou, ve skutečnosti ovšem je pravděpodobně v některých případech vyšší.

²³ Statistická ročenka Jihočeského kraje 2006 - Hromadná ubytovací zařízení cestovního ruchu podle kategorie a podle okresů k 31. 12. 2005. [citováno 1.2.2007].]. Dostupné z URL <<http://www.cbudejovice.czso.cz/xc/edicniplan.nsf/kapitola/13-3101-06-2006-08>>.

celkově přispívá k rozvoji cestovního ruchu, dobrému obrazu České republiky v zahraničí a celkovému sociálnímu a ekonomickému růstu ve společnosti.

Inspirací při vzniku byl německý projekt fungující pod sloganem „Bett und Bike – Hier sind Radfahrer herzlich willkommen!“²⁴ Ten vznikl v roce 1996 a hlavní myšlenkou bylo poskytnutí služeb „šitých na míru“ specifickým nárokům cykloturistů a to na poli gastronomických a hotelových služeb. Iniciátorem byl německý svaz cyklistů (ADFC) a již v prvním roce obdrželo licenci na 200 podniků. Do roku 2006 se jejich počet rozrostl na 4300 ve více než 3000 městech a vesnicích. Navíc je každoročně vydávána brožura se seznamem jednotlivých podniků, informace lze dohledat na vlastních internetových stránkách, logo je chráněno licencí a bylo vytvořeno na devět zemských spolků, které dbají na dodržování kvality a starají se o propagaci a další růst členské základny.²⁵

5.1.3 Cíle projektu „Cyklisté vítání“

Cílem projektu je zlepšování kvality služeb cestovního ruchu pro specifickou skupinu cyklistů a cykloturistů, zavedením národní certifikace těchto služeb pod názvem "Cyklisté vítání". Certifikační systém navrhne kvalitativní standardy srovnatelné s obdobnými systémy používanými ve státech Evropské unie. Navíc zavádí i hodnocení vybavenosti turistických cílů z hlediska potřeb cyklistů a mezi doporučenými způsoby zlepšení kvality služeb uvádí originální systém bodů technické a zdravotní svépomoci na cyklistických trasách.

Účelem projektu je:

- připravit hodnotitele, uskutečnit kampaň pro trvalé zvyšování počtu certifikovaných zařízení a zvyšování kvality turistických služeb zaměřených na cílovou skupinu cyklistů a cykloturistů,
- poskytnout provozovatelům turistických služeb informace a poradenství pro rozšíření a zvýšení kvality služeb nabízených cyklistům a cykloturistům,
- prostřednictvím propagace, medializace a trvalým poskytováním služeb vytvářet zdravou konkurenci na trhu turistických služeb pro cyklisty a cykloturisty.

²⁴ Překl. Postel a kolo – zde jsou cyklisté srdečně vítáni!

²⁵ Bett & Bike feiert den 10. Geburtstag - Seit 1996 gibt der ADFC das Verzeichnis fahrradfreundlicher Gastbetriebe heraus. [citováno 25.1.2007]. Dostupné z URL < <http://www.bettundbike.de>>.

Projekt je zaměřen na:

- nastartování dlouhodobého zvyšování úrovně turistických služeb v České republice,
- podporu zvýšení podílu šetrných forem turistiky,
- zlepšování podmínek pro nové moderní produkty cestovního ruchu,
- budování partnerství veřejného a soukromého sektoru.²⁶

5.1.4 Historie projektu

Projekt je realizován v termínu 1.1.2005 až 30.6.2007 a jeho rozpočet je 9,9 mil Kč. Příspěvek je kryt z 90 % z SROP, zbylých 10 % je spolufinancováno z Nadace Partnerství. Od července 2007 přejde certifikace do režimu samofinancování - z poplatku za užívání ochranné známky „Cyklisté vítání“.

Hodnotitelé projektu vyhledávají ubytovací a stravovací zařízení, která jsou přátelská k cyklistům, a udělují jim značku „Cyklisté vítání“. Seznam zařízení, které získá chráněnou známku je také zveřejněn na stránkách projektu www.cyklistevitani.cz. Systém certifikace provozuje Nadace Partnerství s podporou EU. Kromě toho budou také certifikovaná zařízení vyznačena například v mapách a průvodcích z vydavatelství Shocart nebo Žaket a po Novém roce se přehled zařízení objeví také na portálu www.NaKole.cz.

Podle předpokladů mělo být do června 2007 certifikováno 1.000 zařízení, ale již nyní jich Nadace Partnerství ve své databázi eviduje skoro 900. Důvod je jasný - atraktivita cykloturistiky a díky grantu z fondů SROP a z Evropské unie měli provozovatelé hostinských a ubytovacích zařízení, stejně jako turistických cílů v souvislosti s certifikací jen minimální náklady.

Jedním z problémů je však nerovnoměrné pokrytí našeho území. V regionech jako Jeseník nebo Děčín je přes 80 certifikovaných zařízení. Naopak, v jiných okresech nenarazíte ani na jednu značku „Cyklisté vítání“. V Jihočeském kraji je to např. 113 certifikovaných zařízení.

²⁶ Cyklisté vítání. Národní certifikace služeb cestovního ruchu. [PDF citováno 2.2.2007]. Dostupné z URL <http://www.slovacko.cz/soubor.py?idf=FIL69256>.

Zájemci o udělení značky „Cyklisté vítání“ se mohou i nadále hlásit Nadaci Partnerství, popř. přímo regionálním certifikátorům. Zařízení však zřejmě již brzo budou muset počítat s poplatkem, který za udělení známky budou muset zaplatit.²⁷

5.1.5 Kritéria pro certifikaci služeb

Povinnosti dodržovat kritéria a práva používat chráněnou známku Cyklisté vítání jsou upraveny smlouvou o Licenci a certifikaci, uzavíranou mezi certifikovaným zařízením a Nadací Partnerství. Kritéria certifikace se liší podle zařízení, kterých se týkají. Krom povinných musí zařízení splňovat minimálně 3 doplňková kritéria.

- Ubytovací zařízení: hotely, penziony, priváty, chaty.
- Stravovací služby: restaurace, vinařské sklepy, pivnice.
- Kempy: chatové osady, kempy.
- Turistické cíle: hrady, zámky, muzea, skanzeny, přírodní památky.

Certifikovány mohou být pouze turistické cíle poskytující dostatečné provozní zázemí, popřípadě příslušná parkoviště.²⁸

5.1.6 Srovnání

Asi hlavním rozdílem mezi německou verzí a českou je rozšíření o kategorii turistických cílů. Nezanedbatelným a dozajista praktickým rozšířením je podmínka vlastnit lékárničku s přesně popsáním obsahem. Dále podmínka vlastnit knihu hostů, kde si mohou výletníci sdělovat své dojmy a tipy na výlety a určitě není na závadu nutnost vyvěšení cedule s jednotlivými body, které se podnikatel rozhodl splnit a na jejichž základě mu bylo přiděleno právo používat ochranu značku. Host tak má kdykoliv šanci porovnat realitu s papírovým závazkem a případně se dožadovat splnění uvedených služeb. Celkově by se dalo říci, že česká verze je přísnější a staví pomyslnou laťku úrovně služeb ještě o něco výše, než je u našich západních sousedů. Některé podmínky, které jsou v Německu na seznamu volitelných, jsou

²⁷ REDAKCE NAKOLE.CZ. Projekt Cyklisté vítání úspěšně pokračuje. [citováno 1.2.2007]. Dostupné z URL <<http://www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=186>>.

²⁸ Kritéria certifikace. [citováno 1.2.2007]. Dostupné z URL <<http://www.cyklistevitani.cz/kriteria.php>>.

v Čechách vedeny jako povinné (kniha hostů), další nejsou uvedeny vůbec (lékárnička) a český provozovatel má navíc povinnost splnit tři z volitelných podmínek, narozdíl od podnikatele německého, který musí splnit podmínky dvě.

5.1.7 Certifikovaná zařízení v Kostnici a Českých Budějovicích

Propagaci projektu Cyklisté vítáni velmi prospělo bezplatné přidělování licence a budiž podnikatelům z Českých Budějovic jakož i v celém okrese přičteno ke cti, že nezaspali a projeví v celorepublikovém porovnání nadprůměrnou aktivitu a snahu. Díky tomu po necelých dvou letech od vzniku jsou na území města čtyři certifikované hotely či penziony, z čehož tři si navíc nechali udělit i licenci pro stravovací zařízení. Tím daly šanci občerstvit se i cyklistům, kteří pouze projíždějí. O spokojenosti s dobrou kvalitou hotelových a gastronomických služeb celkově, stejně jako i pro cyklistickou veřejnost v celé oblasti Jižních Čech nakonec svědčí i umístění na prvním místě v úrovni veřejného stravování a služeb pro cykloturisty.²⁹ Jedním z mála nedostatků slibně se rozvíjejícího projektu je fakt, že se zatím podařilo zainteresovat minimum subjektů z oblasti turistických cílů. V celém Jihočeském kraji ke dni 2.2.2007 získaly licenci pouze kozí farma v Březí a stálá expozice Kvildy a Bučiny.³⁰ Strach z odcizení kola je přitom jedním z hlavních problémů při návštěvě turistických cílů a v mnoha případech tak cykloturista musí rezignovat na jinak velmi lákavou prohlídku.

V Kostnici nalezneme šest certifikovaných zařízení, z čehož čtyři jsou hotely či penziony, jedno je mládežnická ubytovna a poslední je kemp. Na základě terénního šetření provedeného v létě roku 2006 bylo zjištěno, že licenci by mohlo vlastnit či dokonce v minulosti vlastnilo více zařízení, ale z důvodů vysokých poplatků se majitelé raději rozhodli pro úzkou spolupráci pouze na regionální úrovni, především s firmou Bodensee Radweg GmbH.

²⁹ Vnímání ČR a motivace turistů při výběru destinace – zimní a letní šetření. [PDF citováno 1.2.2007]. Dostupné z URL < <http://www.czechtourism.cz/?show=003014> >.

³⁰ Certifikovaná zařízení. [citováno 2.2.2007]. Dostupné z URL <http://www.cyklistevitani.cz/vsechny_objekty.php>.

Projekt Cyklisté vítání bude do budoucna velkým přínosem pro celou Českou republiku a České Budějovice a Jihočeský kraj mají velmi dobrou startovní pozici do budoucna. Doufejme, že u nás nedojde k situaci, které nastala na území Německa, kdy vysoká výše poplatků odrazuje podnikatele od účasti na projektu. Naopak že bude pokračovat zájem stále nových subjektů především z oblasti turistických cílů, které se zatím do projektu nepodařilo zapojit.

5.2 Doprava

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Překlenuje nejenom prostorové, ale často i časové rozdíly mezi místem bydliště a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka cestovního ruchu k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby v cestovním ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je však vztahem dvoustranným, protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem dopravy, rekonstrukci existující a výstavbu nové dopravní sítě, produkci dopravních prostředků respektujících požadavky účastníků cestovního ruchu (Orieška, J.,1999 s. 19).

Nepřekvapí snad proto že cyklisté, ač sami mobilní, jsou nejednou odkázáni na ostatní typy přepravy a podílejí se proto na tvorbě nových, specifických produktů v daném odvětví. Jejich závislost je především z následujících čtyř důvodů:

Abychom mohli realizovat svůj záměr strávit volný čas námi vybraným způsobem, nestačí pouze najít vhodnou lokalitu, ale musíme také najít vhodný dopravní prostředek, který nás z domova na dané místo odveze.

Druhým důvodem je možnost, že jsme již vyčerpali všechny okružní výlety v okolí a nechce se nám podnikat výlety se stejnou cestou tam i zpět.

Chtěli bychom se z místa našeho přechodného bydliště podívat do větší vzdálenosti a potřebujeme vhodný dopravní prostředek, který by nás na dané místo odvezl.

Zvláštní kategorií je možnost, že podnikáme několikadenní výlet a nechceme se tahat s těžkými zavazadly. Necháme si je proto najatou firmou odvézt z místa odjezdu do místa příjezdu.

Z výše uvedeného jasně vyplývá, že dopravní dostupnost a možnosti v dané lokalitě hrají velmi významnou roli při výběru místa dovolené i pro cykloturisty. V této kapitole bych se proto chtěl věnovat jednotlivým formám dopravy a jejich možnostem.

5.2.1 Vlaková doprava

Vlak je díky své prostornosti nejideálnějším hromadným dopravním prostředkem pro neorganizovanou přepravu jízdních kol. Jak České Budějovice, tak Kostnice mají svou vlastní železniční stanici, čímž se nabízí možnost přímého srovnání služeb a cen v obou městech.

Nabídka základních služeb je v podstatě v obou zemích na stejném principu. Kola je možné brát do vlaku buď do speciálně označeného a pro tento druh dopravy upraveného vagónu, nebo na přepravní plošinu prvního a posledního vagónu (bez předchozí rezervace ani jedna železnice negarantuje odvoz). U dálkových vlaků je možný převoz pouze po předchozí rezervaci alespoň jeden den předem. Nadstandardem nabídky českých drah je služba úschova během přepravy, kdy zákazník uschová po dobu cesty kolo ve speciálním vagóně u zaměstnance drah a vyzvedne si jej po příjezdu do cílové zastávky nebo při přestupu na jiný spoj.

Výrazný rozdíl je cena za poskytované služby. V Čechách zákazník za převoz kola zaplatí jednotnou cenu 26 Kč za použití jednoho vlaku a 30 Kč za rezervaci místa pro kolo – platí i pro mezinárodní vlaky s výjimkou Pendolína, pro které platí zvláštní tarif. V nabídce je i možnost vícedenní jízdenky za následující ceny: 60 Kč/2 dny; 80 Kč/3 dny; 120 Kč/5 dní a 150 Kč/7 dní.³¹ V Německu jsou náklady na přepravu kola mnohem vyšší. Při přepravě vlaky lokálního významu zákazník zaplatí 3,5 € (98 Kč), ve spojení s jízdenkou Schöne Wochenende zaplatí tuto cenu za každý den a jízdenka platí i po přestupu na další spoj.

³¹ CENÍK PŘÍPLATKŮ A REZERVAČNÍCH DOKLADŮ. [citováno 22.1.07]. Dostupné z URL <<http://www.cd.cz/static/tr10/10.12.2006/ceniky.html#tr10c5>>.

Největší rozdíl je ovšem pro přepravu kola ve vlacích IC,EC, D, CNL,EN,UEx a NZ, kde jízdenka stojí již 6 € (168 Kč), pokud je navíc tento vlak mezinárodní, vyšplhá se již cena na 10 € (280 Kč).³²

Další hodnocenou kategorií kromě ceny je ovšem nabídka doplňkových služeb a nutno říci, že v této kategorii německé dráhy (dále jen DB) poráží České dráhy na plné čáře.

Mezi služby DB, které na české trhu zatím nemají obdobu, je telefonní linka zřízená speciálně pro cyklisty s provozem od 8 do 20 hodin od pondělí do soboty. Ta nabízí informace o možnostech nejlepšího spojení s přepravou kol, rezervace míst, informace o půjčovnách kol a varianty výletů v daných destinacích.³³ Další lahůdkou je nabídka transportu kol do vybrané destinace přímo z domu do domu a to do dvou pracovních dnů. Člověk tak má možnost přepravy do místa dovolené bez zbytečných starostí o kolo a může se tak soustředit pouze na cestu samotnou. Poslední doplňkovou službou DB v letním období je zařazení zvláštního cyklovlaku s názvem Schwarzwald Rad Express³⁴ na trase Kostnice↔Karlsruhe, který jezdí o víkendech a má několikanásobně zvýšenou kapacitu přepravních míst pro kola.³⁵ Jedná se zde o dopravu tzv. rekreačními vlaky (Orieška, J., 1999 s. 21).

Asi hlavním nedostatkem, který se již ovšem týká pouze Českých Budějovic je absence drážní půjčovny kol. Zatímco v Kostnici existuje půjčovna kol hned vedle nádraží, v Českých Budějovicích si není možno kolo ani vypůjčit, ale stanice dokonce není zařazena ani mezi ty, ve kterých je kolo možné vrátit. Myslím si, že tím je velmi oslabena pozice města jako výchozího či koncového bodu cyklistického výletu ve spojení s vlakovou dopravou (obrázek č. 12).

5.2.2 Autobusová doprava

Jelikož město Kostnice je ze západu a východu ohraničené Bodamským jezerem a jižní stranu tvoří státní hranice se Švýcarskem, zbývá pro spojení se zbytkem Německa pouze směr

³² Bahn&Bike. 1.vyd. Frankfurt am Main: Deutsche Bahn Regio AG 2006, s. 6.

³³ TAMTÉŽ s.4.

³⁴ Překl. Schwarzwaldský cykloexpress.

³⁵ Wander-und Radelpass mit dem Baden-Württemberg-Ticket auf der Schwarzwaldbahn, DB Regio AG,2006.

severozápadní. Vzhledem k tomu, že tento směr je napojen na železnici, dalo by se říci že v Kostnici kromě pravidelného příměstského spojení se třemi okolními vesnicemi neexistuje meziměstská autobusová doprava, a proto jí ve zbytku této kapitoly není věnována pozornost.

O to více prostoru je ale věnováno situaci v Českých Budějovicích a to proto, že zde před čtyřmi lety ve spolupráci s autobusovým dopravcem ČSAD Jihotrans vznikl velmi zajímavý projekt Cyklotrans. Společnost za finanční podpory jihočeského kraje nabízí služby zaměřené pro cyklistickou veřejnost. s nabídkou transportu kola na/z místa výletu, s doplňkovou fakultativní službou průvodce během výletu samotného. Dalo by se říci, že se zde jedná o jakousi obdobu výše zmíněného Schwarzwaldler Rad Expressu.

Cyklotrans nabízí spojení z Českých Budějovic do osmy lákavých destinací s možností převozu kola. Jedná se o pravidelné spoje, nezávislé na počtu zúčastněných, jejichž provoz je časově omezen na období od června do září. Doprava je poskytována zpravidla o sobotách a nedělích a během jednoho z pracovních dnů. Novinkou roku 2006 byla i nabídka dvakrát do týdne možnosti výletu s průvodcem, která byla ovšem vázána na podmínku minimální účasti alespoň sedmi účastníků. Cena za tuto službu je 70 Kč pro dospělé a 40 Kč pro děti. Délka tras je zpravidla mezi 25 až 40 km.³⁶ Cena za přepravované kolo je 10 Kč bez ohledu na ujetou vzdálenost. Společnost vydává také informační bulletin s jízdními řády vlastního i navazujícího spojení, užitečné informace a mapu s popisy tras v zájmové oblasti.

O oblíbenosti této služby svědčí i stále se zvyšující nabídka tras, kdy v roce 2004 byl systém rozšířen o Českou Kanadu a v roce následujícím o Orlicko. Nám nezbyvá, než doufat, že se nastolený trend udrží a že i v roce 2007 přibude další destinace do seznamu.³⁷

5.2.3 Lodní doprava

Kostnice díky své poloze na březích Bodamského jezera nabízí přímo ideální podmínky pro spojení výletu lodí a na kole. Ceny jízdného sice nepatří k nejlevnějším, přesto ovšem díky své atraktivitě a jedinečnosti se jedná o službu velmi využívanou. Ceny za převoz kola jsou

³⁶ CK Jihotransa. Nabídka programů. Cykloturistika. [citováno 22.1.07]. Dostupné z URL <http://www.jihotransa.cz/>.

³⁷ CK Jihotransa. Nabídka programů. Cykloturistika. [citováno 23.1.07]. Dostupné z URL <http://www.jihotransa.cz/>.

rozděleny do distančních zón a pohybují se v rozmezí od 3,30 € do 4,50€. Cyklisté mají také možnost zakoupit celodenní kartu za 6,60 € či celoroční permanentku za 43 €. Pouze na trase Kostnice Schaffhausen k proslulým rýnským vodopádům je vyžadována předchozí rezervace³⁸

5.2.4 Individuální přeprava zavazadel

Mezi služby zaměřené speciálně pro cyklisty dozajista patří přeprava zavazadel z místa odjezdu do cílové destinace. Podle údajů společnosti Bodensee Radweg GMBH, plných 95 % cykloturistů v daném regionu podniká své cesty individuálně a hlavně pro ně je tato služba vytvořena. Společnost nabízí odvoz ze všech míst kolem Bodamského jezera a podél toku Rýna až do Schaffhausenu. Vychází přitom z předpokladu, že všichni cyklisté zvolí trasu vedenou ve směru hodinových ručiček, aby se tak pohybovali vždy co nejbližší břehu. Službu musí zákazník objednat vždy den předem do 4 hodin odpoledne a zavazadla jsou na místo určení dopravena do šesti hodin večer. Cena za poskytovanou službu je 9 € za prvních šest kufrů do 20 kg, za každý další již jen 2 €.³⁹

Tato služba v České republice zatím nemá velkou tradici, a proto není příliš rozšířená. Nebude proto asi velkým překvapením, že v Českých Budějovicích ani blízkém okolí není žádná firma, která by tuto službu nabízela. Jen pro představu jedna z mála firem specializovaných na cyklisty u nás, společnost Topbicycle, má svou pobočku i v Českém Krumlově a účtu je si 22 Kč/km bez ohledu na počet zavazadel. Bohužel možnost přepravy je poskytována pouze v oblasti Třeboňska a Šumavy.⁴⁰ Vytvoření takovéto služby by Českým Budějovicím pomohlo přilákat především turisty ze zahraničí, kteří jsou na tyto služby z domova zvyklí a do budoucna zvýšilo atraktivitu i pro české cyklisty, kde se růst poptávky do budoucna dá také očekávat.

³⁸Fahrpreise für Fahrräder im Kursverkehr [online]. [citováno 22.1.2007]. Dostupné z URL <<http://www.bsb-online.com/docs/index.asp?id=9990&domid=1009&sp=D&addlastid=&m1=9808&m2=9981&m3=9990>>.

³⁹Radeln ohne Gepäck - der Gepäckservice am Bodensee-Radweg. [citováno 25.1.2007]. Dostupné z URL <<http://www.bodensee-radweg.com/gepaecktransport.html>>.

⁴⁰Přeprava zavazadel [online]. [citováno 22.1.2007]. Dostupné z URL <<http://www.topbicycle.com/prepravazav.htm>>.

5.3 Půjčovny a servisy kol

Pokud člověk není vlastníkem kola a přesto by chtěl strávit dovolenou nebo alespoň její část „v sedle“, je tak odkázán na nabídku půjčoven kol a vybavení. Proto bych se v této kapitole chtěl alespoň letmo zmínit o nabídce těchto služeb v obou městech.

Jak již bylo v předešlé kapitole zmíněno, nepovažují České Dráhy České Budějovice za dostatečně atraktivní destinaci proto, aby je zařadili na seznam stanic, kde si lze kolo buď vypůjčit, nebo alespoň vrátit. Ve městě samotném však nalezneme dvě půjčovny s poměrně slušným výběrem. V jejich nabídce nalezneme jak horská, tak trekingová kola a z příslušenství helmu. Ceny se pohybují okolo 200 Kč/den. V nabídce jsem postrádal v České republice doposud méně rozšířené přívěsy za kolo pro děti.

Podivuhodně vyrovnaná nabídka je i v německé Kostnici, kde se na území města nacházejí také dvě půjčovny. Ceny jsou zde o něco vyšší, pohybují se kolem 250 Kč/den (8-10 €), ale v nabídce zde nalezneme kromě horských a trekingových kol také kola určená do města a poměrně zajímavá je i nabídka dvojkol a přívěsů pro děti. Zákazník si může vypůjčit také cyklistické brašny. Celkově bych ale řekl, že v této oblasti je nabídka obou měst poměrně vyrovnaná bez výraznějších rozdílů.

Velmi dobrá je situace v oblasti servisů kol. Tuto službu poskytuje v obou městech nespočet obchodů, specializovaných na prodej kol a příslušenství a kvalita je na velmi vysoké úrovni. Jedná se zde o klasickou službu, kterou využívají nejen účastníci cestovního ruchu, ale především i obyvatelé obou měst, což vzhledem k vysoké oblibě cyklistiky zaručuje i dostatek klientely. K zajímavostem patří skutečnost, že univerzita v Kostnici poskytuje svým studentům bezplatně k užívání dílnu s vybavením i odbornou pomocí při řešení technických závad.

6. Závěr

Práce v jednotlivých kapitolách analyzovala nejdůležitější oblasti, které ovlivňují vznik a fungování cykloturistické destinace cestovního ruchu. V této kapitole jsou tyto výsledky nejprve stručně vyjmenovány a pomocí metody SWOT analýzy vyzvednuty hlavní silné a slabé stránky a možnosti a hrozby vývoje jednotlivých oblastí. V dalších podkapitolách jsou popsány návrhy řešení jednotlivých problémů.⁴¹

6.1 Swot analýza

Swot analýza regionu Českobudějovicko	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">• Velká obliba regionu Jižní Čechy u domácích turistů.• Poměrně velká obliba cykloturistiky jako aktivity volného času.• Zařazení do systému Evropské cyklistické federace EUROVELO.• Součást systému Greenways.• Existence cyklostezky Hluboká nad Vltavou-České Budějovice.• Nej hustší síť cyklistických tras IV. třídy v republice, celkově vysoký podíl km značených cyklotras v celorepublikovém průměru.• Jednotné značení a koncepce cyklistických tras.• Velký počet certifikovaných zařízení projektu Cyklisté vítáni.• Existence projektu Cyklotrans.	<ul style="list-style-type: none">• Celkově malý podíl návštěvnosti regionu zahraničními turisty.• Dosavadní nekonceptnost při pokusech o vylepšení cyklotras.• Většina cyklistických tras vedena po silničních komunikacích někdy i II. třídy, minimum cyklostezek.• při výjezdu z Českých Budějovic směr Český Krumlov pohyb po velmi frekventované komunikaci.• nedostatečná marketingová podpora projektu EUROVELO a Greenways Rožmberského dědictví.• Absence účasti kulturních památek na projektu Cyklisté vítáni.• Nízká úroveň služeb ČD.• Absence půjčovny, či alespoň možnost vrácení kol na nádraží České Budějovice.• Absence služby přeprava zavazadel během tūr.

⁴¹Analýza SWOT je standardní metodou používanou k souhrnné prezentaci poznatků zjištěných v rámci analytického šetření. Jejím principem je jednoduchá, avšak výstižná a pokud možno vyčerpávající a objektivní charakteristika zkoumané oblasti v podobě silných a slabých stránek a příležitostí a ohrožení významných pro šetřenou oblast. SWOT je zkratkou čtyř začátečních písmen anglických slov a to S- strengths (silné stránky), W- weaknesses (slabiny), O- opportunities (možnosti), T- threats (hrozby).

Možnosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Zviditelnění regionu větší propagací projektů EUROVELO a Greenways Rožmberského dědictví a to i pro zahraniční turisty. Získání dotací od státu i EU na základě náležitosti k daným projektům. • Vybudování kvalitního systému cyklistických tras na základě projektu Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 2007 – 2013. • Dovyznáčení zážitkové trasy Řemesla na řece až do Českých Budějovic a doplnění na zážitkovou cyklistiku. • Zkvalitnění a rozšíření služeb a podniků zaměřených na cykloturisty v rámci projektu Cyklisté vítáni, obzvláště pak kulturních památek. • Zřízení půjčovny kol přímo ve stanici ČD České Budějovice. • Zřízení služby přepravy kol pro cykloturisty. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vysoká finanční a realizační náročnost projektů zlepšování cyklotras, obzvláště pak pro budování velmi důležitých cyklostezek. • Nepřijetí do povědomí existence projektu EUROVELO a Greenways Rožmberské dědictví a tudíž nevyužití jejich potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu. • Díky zavedení zpoplatnění certifikace služeb cyklisté vítáni zastavení nebo jen omezený rozvoj tohoto projektu.

SWOT analýza regionu Bodensee	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Velká obliba regionu jako jedné z hlavních destinací domácího cestovního ruchu. • Velká obliba cykloturistiky jako aktivity volného času. • Třetí nejoblíbenější destinace pro cykloturistiku v Německu. • Dlouhá tradice cykloturistiky v regionu a tomu odpovídající kvalit cyklistických tras. • Vysoká úroveň služeb všech druhů. • Existence projektu zážitkové cykloturistiky. 	<ul style="list-style-type: none"> • Špatné značení cyklistických tras. • Absence přepravy kol autobusy a tím pádem nedostupnost míst bez napojení na železnici. • Vysoká cena za certifikaci služeb Bett und Bike a tím pádem snížení její využitelnosti. • Absence napojení na systém EUROVELO a D-Netz. • Špatná místní propagace regionálních tras a absence map a vysvětlivek podél cest.

Možnosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Vznik jednotného systému značení dle vzoru Veloland Schwiez. • Lepší místní propagace možností cykloturistiky. • Snižování poplatků za certifikaci služeb Bett und Bike. • Lepší vyznačení cest IV. třídy a tím rozvoj oblastní ležících mimo hlavní regionální trasy. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pokles atraktivity regionu v důsledku nejednotnosti značení a nedostatečné certifikaci služeb. • Možná hrozba narušení udržitelného rozvoje v důsledku nadměrného zatížení oblasti turismem.

6.2 Možná východiska a řešení pro Českobudějovický region

Jak z výše uvedené analýzy vyplývá, má region Českobudějovicko a Jižní Čechy poměrně velmi dobré předpoklady stát se do budoucna velmi atraktivní cykloturistickou destinací cestovního ruchu a to nejen na úrovni České republiky, ale i jako spojovací článek Evropského systému. Ačkoliv zde jsou ještě značné nedostatky, velký význam má, že již byli

vypracovány koncepce budoucího rozvoje se stanovením priorit, podmínek a kritérií pro co nejrychlejší dosažení úrovně západních zemí. Jelikož na vylepšení prostředí cykloturistiky nestačí záměr města či okresu, považuji vznik této koncepce za klíčový pro zdárný rozvoj do budoucna. Při existenci komplexního rozboru nedostatků by již nemělo docházet k plýtvání zdrojů k sice prospěšným, ale pouze lokálně významným projektům, ba naopak by měly být odstraněny největší nedostatky celého systému. Díky koordinaci a celkové vizi by mělo být dosaženo lepší účinnosti v oblasti čerpání státních a evropských dotací. Do projektu bych ovšem zapojil ještě prodloužení tématické cyklistické trasy Řemesla na řece až do Českých Budějovic, čímž by vznikl velmi zajímavý a komplexní produkt zážitkové cykloturistiky.

Jako největší nedostatky v oblasti cyklistických tras spatřuji velmi malý až zanedbatelný podíl cyklostezek z celkového počtu vyznačených cyklistických tras, ačkoliv právě ty by do budoucna měly tvořit hlavní část celého systému minimálně na úrovni tras I. a II. třídy. Vyloženě problémovým úsekem na Českobudějovicku je pak úsek České Budějovice-Včelná, kde je trasa vedena po velmi frekventované silnici. Řešení tohoto problému by mělo patřit k prioritám, jelikož pohyb po tak frekventované silnici s minimem místa je velmi nebezpečný nejen pro dospělé jednotlivce, ale především pro rodiny s dětmi.

Vznik projektu cyklisté vítání by měl taktéž být významným krokem na cestě k přiblížení se standardu zemí EU a je nutno říci, že české pojetí je důstojným partnerem německého systému Bett und Bike a v některých ohledech jej i překonává. Do budoucna zbývá jen doufat, že zpoplatnění této služby nebude znamenat zastavení tak slibně se rozvíjejícího projektu. Za nutné ale považuji zapojit do projektu i kulturní památky, jejichž návštěva je nedílnou součástí cykloturistiky jako takové. Provozovatelé těchto zařízení si dle mého názoru zatím neuvědomují význam přínosu cykloturistů, kteří zatím hrady, zámky a muzea jen míjejí, jelikož nemají kam uschovat svá kola.

Více investic by mělo být věnováno do propagace projektů EUROVELO a Greenways Rožmberského dědictví, aby tak vzniklo větší podvědomí jak u domácích, tak u zahraniční veřejnosti. Vhodná marketingová strategie tak může výrazně zvýšit zájem o danou destinaci a pomoci tak rozvoji cestovního ruchu v regionu. Stezky by dle mého názoru měly být doplněny více informačními tabulemi upozorňujícími na náležitost k regionální trase, které by tvořili tématický celek na určené téma, infocentra v dané, ale i okolních regionech, by měly

mít k dispozici propagační letáky a především bych zvýšil propagaci na turistických internetových portálech, kde zatím jaksi zaniká rozdíl mezi regionálními a lokálními projekty.

V oblasti dopravy by se vyplatilo ve vlakové stanici České Budějovice vybudovat buď půjčovnu kol, nebo alespoň místo vracení vypůjčených kol z jiných zastávek. V případě nezájmu ze strany ČD by město mohlo navrhnout finanční spoluúčasť na projektu, jelikož by tak velmi zvýšilo svou atraktivitu především v oblasti krátkodobé turistiky.

Zajímavým podnikatelským záměrem by bylo založení dopravní firmy, specializující se na převoz bagáže cyklistům, kteří nechtějí s sebou vláčet veškeré vybavení na vícedenní výlety na svém kole.

6.3 Možná východiska a řešení pro region Bodensee

I přes dlouholetou tradici a vyspělost cykloturistiky v regionu Bodensee jsem narazil na několik nedostatků, které by do budoucna bylo potřeba vyřešit, pokud by oblast nechtěla ztratit své velmi dobré jméno. Z celé situace jsem nabyl pocitu, že na německé straně jezera došlo k jakémusi sebeuspokojení s velmi dobrou kvalitou systému cyklistických tras a jaksi již bylo opomenuto některých doplňkových služeb. Jako největší nedostatek považuji zmatenost a nejednotnost značení cyklistických tras a absenci orientačních map podél cest, přičemž náklady na vybudování celého systému by v porovnání s náklady na stavbu cyklostezek byly téměř zanedbatelné. Je téměř tristní rozdíl ve značení po přejetí hranice se sousedním Švýcarskem, kde byl celý systém v nedávné době zrekonstruován. Určitě by se vyplatilo také řádně dovyznačit systém podpůrných cyklistických tras nižší třídy jako doplňkových variant k existujícím regionálním cyklistickým trasám, čímž by se zvýšila i atraktivita blízkého okolí.

Z marketingového hlediska by větší pozornost zasloužil jinak velmi pěkný projekt Erlebnisradeln am Untersee, který zatím zůstává v pozadí známější Bodensee Radweg. Větší propagace by byla na místě jak v tištěné podobě v regionálních infocentrech, tak na internetu, kde člověk, který o daném projektu neví, jej objeví jen opravdu náhodou.

Úroveň služeb v daném regionu je na velmi vysoké úrovni a tak nezbyvá než litovat, že vzhledem k vysoké ceně za certifikaci služeb zůstává mnoho objektů neoznačeno, ačkoliv splňuje všechny stanovené podmínky programu Bett und Bike.

Závěrem bych chtěl říci, že mne práce na dané téma velmi bavila a doufám, že se stane přínosem v dalším rozvoji cykloturistiky především na území Jižních Čech.

7. Zusammenfassung

Der Radsport und alle anderen Arten des Fahrradnutzens erleben heute, im Zusammenhang mit dem Bedürfnis, dass die heutigen Menschen in die Natur zurückkehren möchten, einen großen Aufstieg. Das Fahrrad bietet uns aktive Bewegung und gegenüber der Marsch erhöht es unsere Mobilität und gleichzeitig ermöglicht es ziemlich intensives Wahrnehmen unserer Umgebung. Der Radsport hat einen markant positiven Einfluß auf die Gesundheit des Menschen und stört nicht die Umgebung. Es ist deswegen nicht überraschend, dass der Radsport zu einem wichtigen Bestandteil der Freizeitaktivitäten wird und erheblicher Bestandteil des Reisenverkehrs ist.

Das angenehme Erlebnis vom Radfahren beeinflussen jedoch viele Faktoren, die einen Einfluß auf das Gesamtniveau der Regionsattraktivitäten wie Radsportdestinationen haben. Meine Arbeit vergleicht deswegen die Bedingungen für das Radfahren in den Regionen um Budweis und Bodensee und bewertet seine Bedeutung für die Regionalentwicklung des Reisenverkehrs. Auf Grund der gründlichen Analyse bestimmt sie die starken und die schwachen Seiten beider Gebiete und schlägt dann vor, die Mangellösungen und Entwicklungsmöglichkeiten in die Zukunft.

Budweiser Region und Südböhmen haben ziemlich gute Voraussetzungen, in der Zukunft zu einer sehr attraktiven Radfahrdestination des Reisenverkehrs zu werden und zwar nicht nur auf der Ebene der Tschechischen Republik, sondern auch als Verbindungselement des europäischen Systems der Fahrradtrassen. Obwohl hier noch ziemlich große Mangeln sind, ist von großer Bedeutung, dass hier schon Konzeptionen der künftigen Entwicklung mit der Priorität-, Bedingungs- und Kriterienfeststellung für das schnellste Erreichen des Niveaus der westlichen Ländern erarbeitet werden. Von der großen Bedeutung ist vor allem die Einführung des Projekts Radfahrer werden herzlich willkommen und Bearbeitung der Konzeption der Entwicklung des Fahrradverkehrs im südböhmischen Region 2007 -2013. Als größten Mangel sehe ich den kleinen Anteil von Fahrradwegen im Vergleich mit der Anzahl der Fahrradtrassen, sowie die bisherige schlechte Marketingsunterstützung.

Region um Bodensee lebt von der langjährigen fahrradturistischen Tradition, die sich sowohl in der hohen Ebene der Fahrradtrassen als auch in der guten Ebene der Dienste äußert.

Der größte Mangel hier ist die nicht existierende Markierungskonzeption der einzelnen Fahrradtrassen, sowie die kleine Marketingsunterstützung des Projekts Erlebnis Radel am Untersee.

7.1 Schlüsselwörter

Radsport - Radsport ist Turistikbestandteil, der mit dem Ausnutzen des Fahrrads verbunden ist, und zwar entweder auf Fahrradtrassen oder auf den Fahrradwegen

Fahrradtrasse - Unter dem Begriff Fahrradtrasse oder Fahrradkomunikation verstehen wir die Trasse allgemein, durch die der Fahrradverkehr geführt wird (also alle hoch genannte Formen der Fahrradverkehrsführung)

Fahrradweg -Fahrradwege sind einzelne Elemente des Fahrradverkehrs. Sie sind strikt getrennt von dem anderen Verkehr, einigermaßen auch Fußwege

Reisenverkehrsdestination – ein Ort mit den geeigneten Atraktivitäten im Zusammenhang mit den Einrichtungen und Diensten des Reisenverkehrs, der sich Reisenverkehrsbeteiligte oder die Truppe für den Besuch ausgewählt

8. Seznam pramenů a literatury:

8.1 Seznam literatury

- Bahn&Bike. 1.vyd. Frankfurt am Main: Deutsche Bahn Regio AG 2006.
- Cyklotrans 2006. 1.vyd. České Budějovice 2006.
- České Budějovice – Ubytování a stravování. 1.vyd. České Budějovice 2006.
- HESKOVÁ, Marie a kol.. Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy. 1.vyd. Praha: Fortuna 2006.
- NEUMAN, Jan a kol. Turistika a sporty v přírodě. 1 vyd. Praha: Portál 2000.
- ORIEŠKA, Ján. Technika služeb cestovního ruchu. 1.vyd. Praha: Idea servis 1999.
- Wander-und Radelspass mit dem Baden-Württemberg-Ticket auf der Schwarzwaldbahn. 1.vyd. Frankfurt am Main: Deutsche Bahn Regio AG 2006.

8.2 Internetové zdroje

- http://www.adfc.de/4126_1
- <http://www.bettundbike.de>
- <http://www.bodensee-radweg.com/beschilderung.html>
- <http://www.bodensee-radweg.com/gepaecktransport.html>
- <http://www.bsb-online.com/docs/index.asp?id=9990&domid=1009&sp=D&addlastid=&m1=9808&m2=9981&m3=9990>
- <http://www.cbudejovice.czso.cz/xc/edicniplan.nsf/kapitola/13-3101-06-2006-08>
- <http://www.c-budejovice.cz/CZ/02/Informations/20060830-001.htm>
- <http://www.cd.cz/static/tr10/10.12.2006/ceniky.html#tr10c5>
- <http://www.czechtourism.cz/?show=003014>
- <http://www.czechtourism.cz/?show=023167>
- <http://www.jiznicechy.cz/apps/cz/index.xsp>
- <http://www.cyklistevitani.cz/kriteria.php>
- <http://www.cyklostrategie.cz/cz/uvod/>
- http://www.cyklistevitani.cz/_vsechny_objekty.php
- <http://www.czechtourism.cz>
- <http://www.czechtourism.cz/?show=002025>
- http://www.deutschland-tourismus.de/DEU/ueber_uns/marktforschung.htm
- http://www.deutschland-tourismus.de/radfahren/velo_vision_d_netz.htm
- http://www.ecf.com/954_1
- <http://www.erlebnisradeln.de/start.htm>
- <http://www.fur.de/>

<http://www.jihoceske-cyklostezky.cz/default.asp?ids=13&idm=20>
<http://www.jihotransa.cz/>
<http://www.montivagus.de/chavel.html>
<http://www.nadacepartnerstvi.cz/p-1270854321&exp=male1>
<http://www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=186>
<http://www.slovacko.cz/soubor.py?idf=FIL69256>
<http://www.statistik.euregiobodensee.org/main/tourismus/tour.html>
<http://www.topbicycle.com/prepravazav.htm>
http://192.109.12.95/aufreisen/BWRad_WegKarte_0.asp?RIR=260506

9. Seznam příloh

9.1 Grafy

- Graf č. 1 Zahraníční turisté v hromadných ubytovacích zařízeních podle krajů ČR
- Graf č. 2 Atraktivnost turistických regionů v ČR
- Graf č. 3 Nejoblíbenější aktivity v regionu Jižní Čechy
- Graf č. 4 Nejčastěji uváděné aktivity v ČR dle jednotlivých regionů

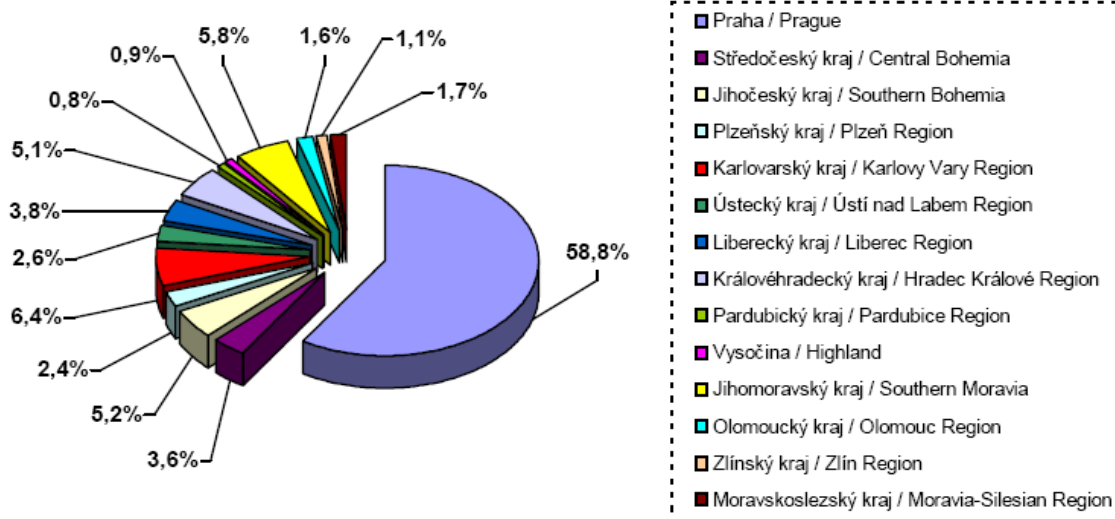
9.2 Obrazové přílohy

- Obrázek č. 1 Jihočeský kraj
- Obrázek č. 2 Bodensee region
- Obrázek č. 3 Index spokojenosti se službami a infrastrukturou v ČR
- Obrázek č. 4 Index péče o cestovní ruch
- Obrázek č. 5 Síť mezinárodních cyklistických tras EUROVELO
- Obrázek č. 6 Schématický náčrt stavu připravenosti vybraných mezinárodních, dálkových a regionálních cyklotras ČR
- Obrázek č. 7 Cyklistická trasa Greenway Rožmberského dědictví
- Obrázek č. 8 Erlebnisradeln am Untersee
- Obrázek č. 9 Bodensee Radweg a Rheintal Radweg
- Obrázek č. 10 Typy značení na území ČR
- Obrázek č. 11 Mezinárodní systém značení v regionu Bodensee
- Obrázek č. 12 Síť půjčoven a míst, kde je možné vrátit kola

Přílohy

Graf č. 1

Zahraníční turisté v hromadných ubytovacích zařízeních podle krajů ČR, 2005 /
Foreign tourists at collective accommodation establishments, by regions, 2005



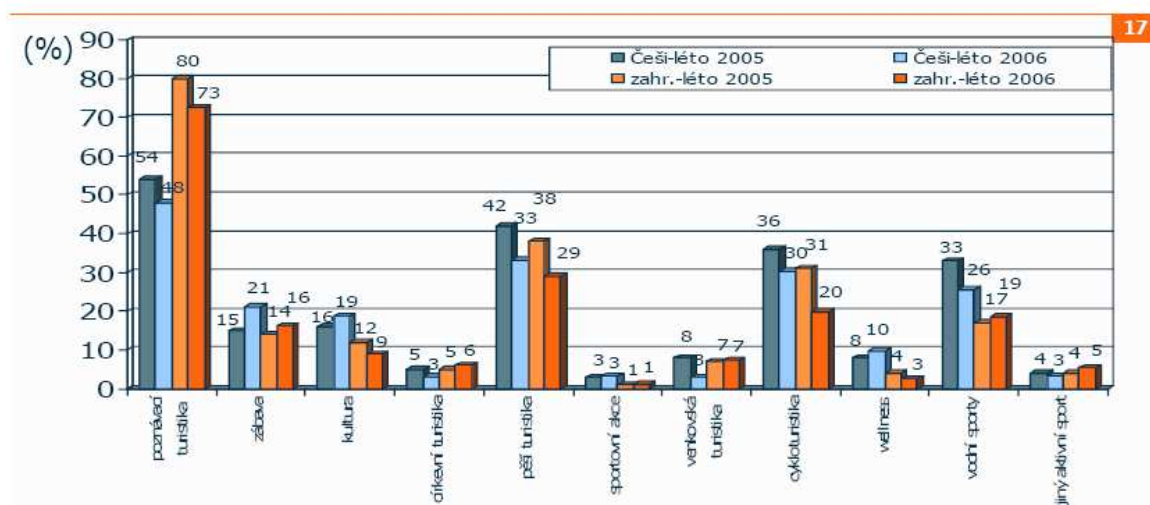
Zdroj: ČSÚ
 Graf č. 2



Zdroj: Stem Mark

Graf č. 3

Nejoblíbenější aktivity v regionu Jižní Čechy



Zdroj:www.czechtourism.cz

Graf č. 4

Nejčastěji uváděné aktivity v ČR dle jednotlivých regionů

	poznávací turistika	pěší turistika	cykloturistika	Koupání, vodní sporty	zábava	kultura
celkem	48,2%	44,1%	23,6%	20,8%	20,1%	15,4%
turistický region						
Praha	48,2%	10,6%	3,4%	1,4%	42,4%	47,8%
Okolí Prahy	65,8%	28,8%	17,1%	17,1%	23,3%	18,6%
Jižní Čechy	56,3%	31,8%	26,8%	23,3%	19,5%	15,5%
Šumava	46,4%	42,8%	28,0%	27,1%	16,7%	15,1%
Plzeňsko	43,6%	40,9%	17,6%	12,2%	24,9%	19,1%
Západočeské lázně	49,1%	38,8%	18,5%	10,1%	28,9%	22,5%
Severozápadní Čechy	59,4%	60,6%	22,1%	23,0%	12,7%	13,0%
Český sever	37,3%	56,3%	29,3%	46,9%	9,9%	6,2%
Český ráj	50,1%	57,6%	17,6%	18,7%	23,0%	11,6%
Východní Čechy	48,9%	44,8%	23,5%	20,8%	17,1%	17,3%
Vysočina	48,8%	35,7%	19,7%	25,8%	36,7%	14,2%
Jižní Morava	56,7%	37,4%	31,9%	15,1%	15,4%	14,8%
Střední Morava	52,2%	31,4%	16,7%	10,9%	19,5%	23,1%
Severní Morava a Slezsko	33,7%	46,6%	23,0%	26,5%	20,2%	11,2%
Krkonoše	22,9%	82,9%	34,2%	12,7%	19,3%	3,2%

Zdroj:www.czechtourism.cz

Obrázek č. 1

Jihočeský kraj



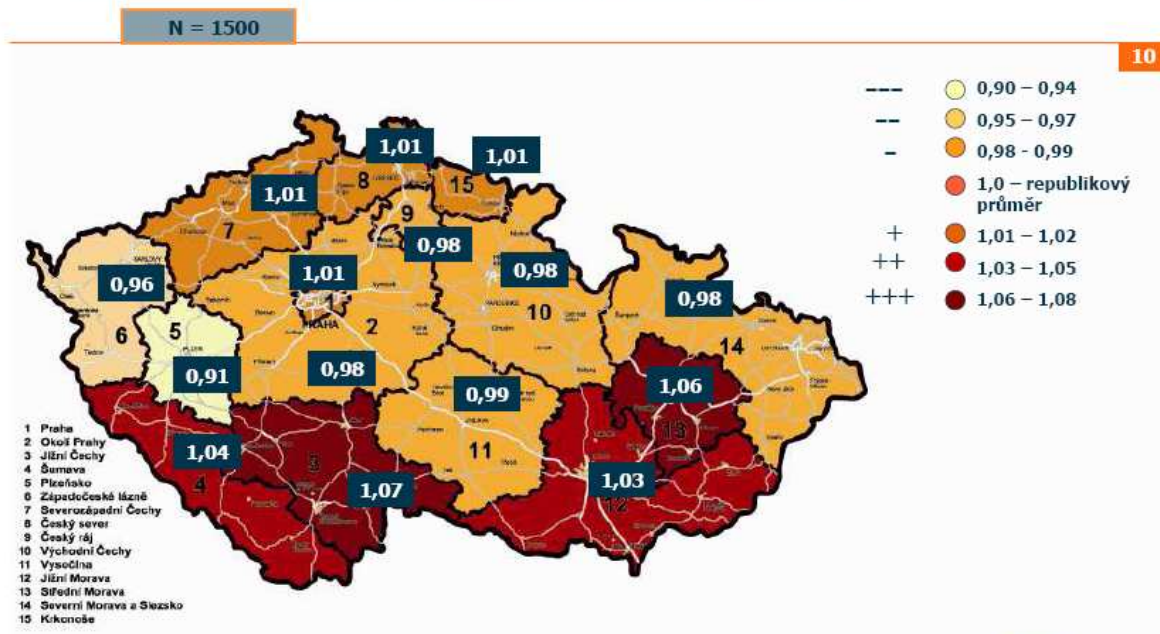
Obrázek č. 2

Bodensee region



Obrázek č. 3

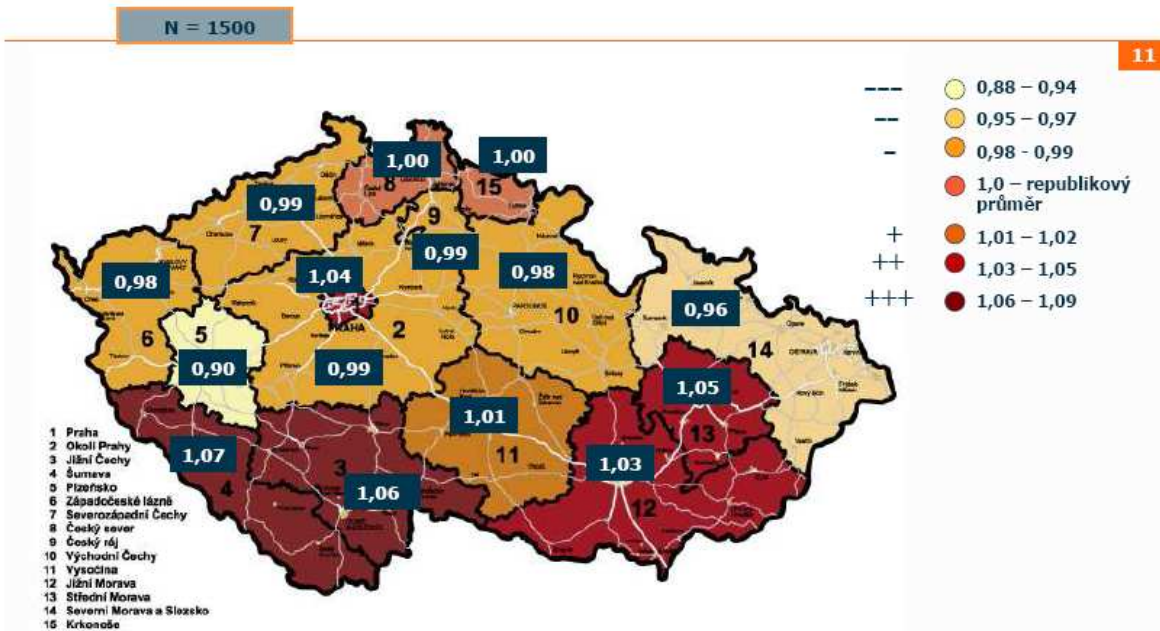
Index spokojenosti se službami a infrastrukturou



Zdroj: www.czechtourism.cz

Obrázek č. 4

Index péče o cestovní ruch



Zdroj: www.czechtourism.cz

Obrázek č. 5

Sít' mezinárodních cyklistických tras EUROVELO



Zdroj: www.ecf.org

Obrázek č.6:

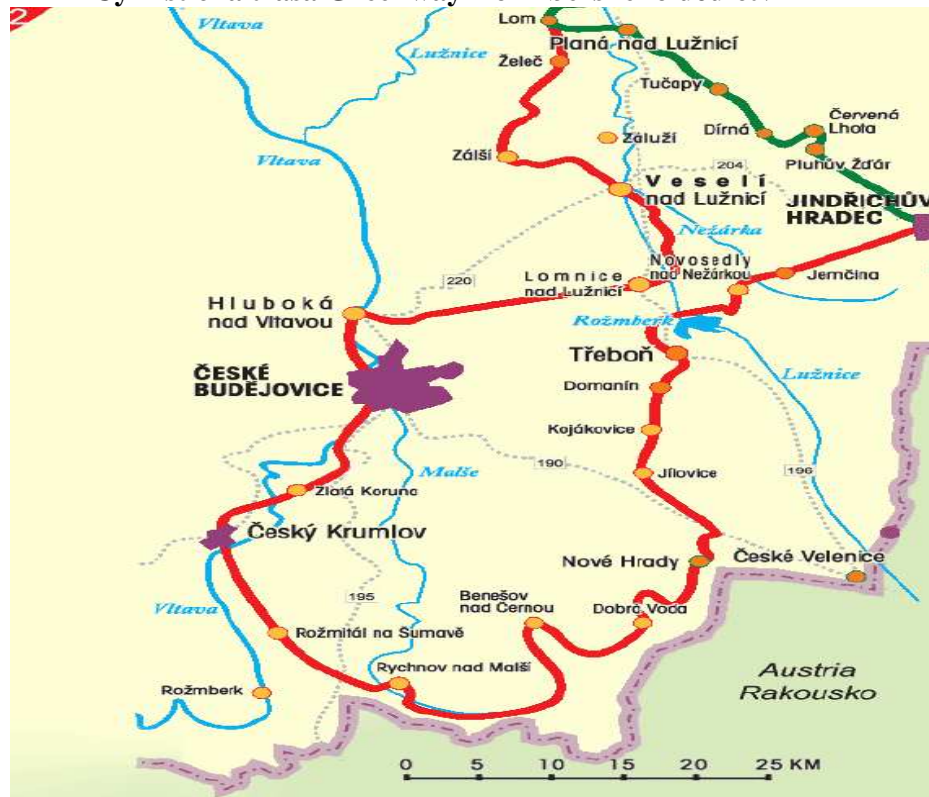
Schématický náčrt stavu připravenosti vybraných mezinárodních, dálkových a regionálních cyklotras ČR



Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

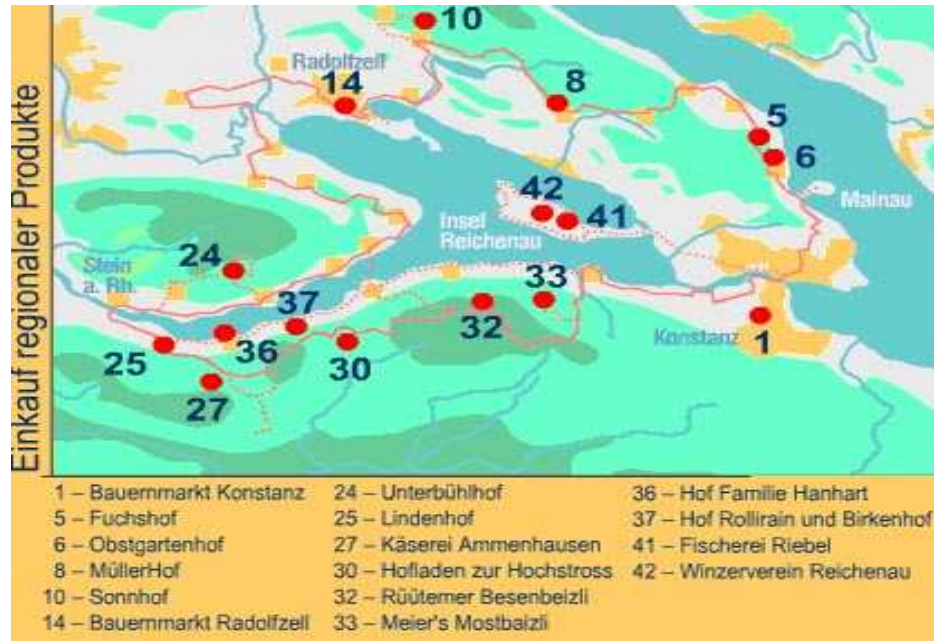
Obrázek č.7

Cyklistická trasa Greenway Rožmberského dědictví



Zdroj: Greenways
Obrázek č. 8

Erlebnisradeln am Untersee



Zdroj: <http://www.tourismus-untersee.de/>

Obrázek č. 9

Bodensee Radweg a Rheintal Radweg

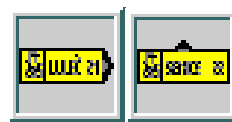


Zdroj: www.aufreisen.de

Obrázek č.10

Typy značení na území ČR

Směrová tabule pro cyklisty (s jedním cílem) (IS 19a a IS 19c)



Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli) (IS 19b a IS 19d)



Návěst před křižovatkou pro cyklisty (IS 20)



Směrová tabulka pro cyklisty (IS 21a až IS 21c)



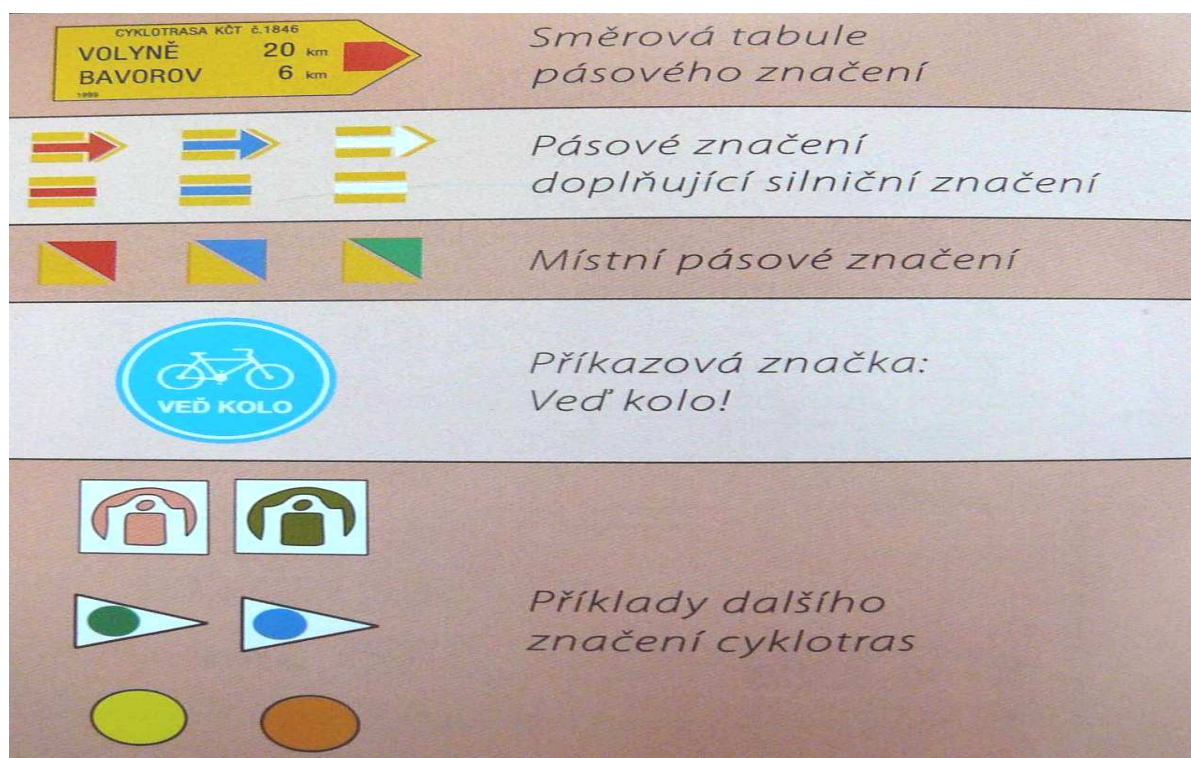
Stezka pro cyklisty (C 8a); konec stezky pro cyklisty (C 8b)



Stezka pro chodce a cyklisty (C 9a); a její konec (C 9b)



42



Zdroj: KČT

⁴² <http://www.gifex.net/cz/special/znacky.htm>

Obrázek č. 11

Mezinárodní systém značení v regionu Bodensee

Značení dle ADFC



Značení dle StVO



Značení města Kostnice



Další možný druh německého značení



Švýcarský systém

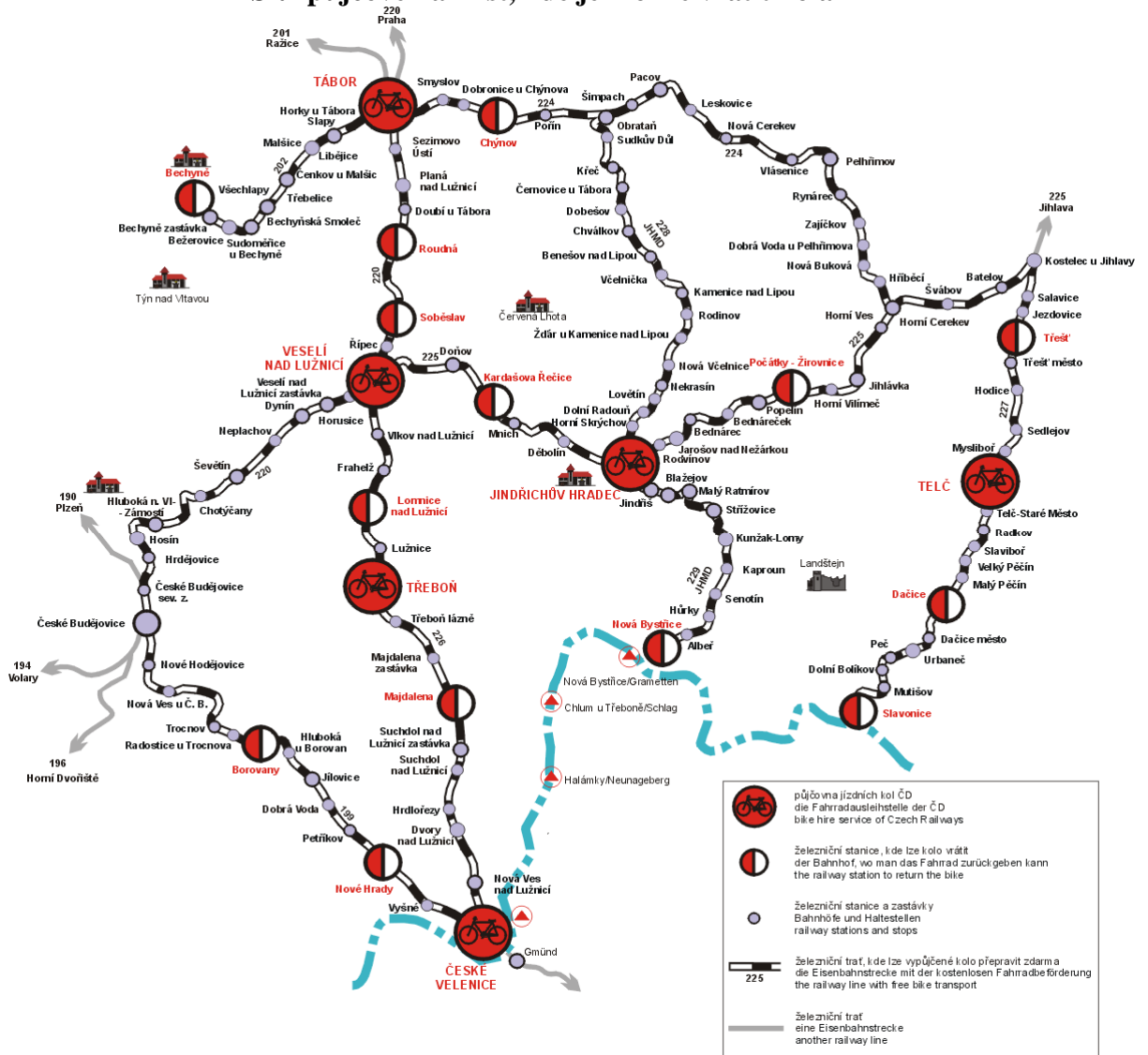


Rakouský systém



Obrázek č. 12

Sít' půjčoven a míst, kde je možné vrátit kola



Zdroj: ČD