



Ekonomická  
fakulta  
Faculty  
of Economics

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Bakalářská práce

MOŽNOSTI ROZVOJE CYKLOTURISTIKY  
VE VYBRANÉM STŘEDISKU  
CESTOVNÍHO RUCHU

Vypracovala: Sabina Packová

Vedoucí práce: doc. Ing. Ján Oriška, Ph.D.

České Budějovice 2017

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DĚLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Sabina PACKOVÁ**  
Osobní číslo: **E14271**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Obchodní podnikání**  
Název tématu: **Možnosti rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu**  
Zadávající katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

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

#### Cíl práce:

Cílem práce je specifikace a analýza podmínek rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu a návrh možností jejího dalšího rozvoje.

#### Metodický postup:

1. Studium odborné knižní a časopisecké literatury, včetně elektronických zdrojů
2. Zpracování východisek řešení problému bakalářské práce na základě hloubkové rešerše dostupní literatury
3. Primární průzkum
4. Specifikace a analýza podmínek rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu
5. Zpracování návrhu možností dalšího rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu

#### Rámcová osnova:


1. Úvod (zdůvodnění významu řešení práce, cíl práce, materiál, použité metody, struktura práce)
2. Východiska řešení problému zpracované na základě hloubkové literární rešerše (charakteristika a podstata cykloturistiky jako aktivity cestovního ruchu, obecné podmínky rozvoje cykloturistiky v středisku cestovního ruchu)
3. Metodika řešení problému
4. Řešení problému a jeho výsledky (charakteristika vybraného střediska cestovního ruchu, specifikace podmínek cykloturistiky a jejich analýza včetně infrastruktury cyklotras, poptávka po cykloturistice ve vybraném středisku, možnosti dalšího rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku)
5. Závěr
6. Seznam použitých zdrojů
7. Seznam příloh
8. Přílohy

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury:

Horner, S. & Swarbrooke, J. (2003) *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času. Aplikovaný marketing služeb*. Praha : Grada publishing.  
Janečková, L. & Vašítková, M. (2000) *Marketing služeb*. Praha : Grada publishing.  
Junger, J. a kol. (2002). *Turistika a sporty v přírodě*. Prešov : Prešovská univerzita, Fakulta humanitních a přírodních věd.  
Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013-2020, [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz)  
Orieška, J. (2010) *Služby v cestovním ruchu*. Praha : Idea servis.  
Webové stránky [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz); [www.cykooserver.cz](http://www.cykooserver.cz), [www.cyklotrasy.cz](http://www.cyklotrasy.cz) a další

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Ján Orieška, Ph.D.**  
UMB EF BB

Datum zadání bakalářské práce: **11. ledna 2016**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2017**

  
doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.  
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
EKONOMICKÁ FAKULTA  
S. I. S.  
270 02 České Budějovice

  
Ing. Viktor VOJTKO, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 12. února 2016

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Možnosti rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu“ vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury. Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

.....  
Datum

.....  
Podpis studenta

Ráda bych poděkovala doc. Ing. Jánu Oriškovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za trpělivost, cenné rady a odborné vedení při vzniku této bakalářské práce. V neposlední řadě bych ráda poděkovala celé své rodině a přátelům za duševní podporu.

# Obsah

1 Úvod.....	3
2 Východiska řešení problémů zpracované na základě hloubkové literární rešerše .....	5
2.1 Vztah cestovního ruchu a cykloturistiky .....	5
2.1.1 Cestovní ruch jako systém.....	5
2.1.2 Aktivity cestovního ruchu .....	6
2.1.3 Cykloturistika jako aktivita cestovního ruchu .....	9
2.2 Obecné podmínky rozvoje cykloturistiky ve střediscích cestovního ruchu .....	10
2.2.1 Infrastruktura cykloturistiky .....	10
2.2.2 Technické prostředky cykloturistiky.....	13
2.2.3 Organizační podmínky cykloturistiky .....	15
2.2.4 Právní podmínky cykloturistiky.....	20
3 Metodika řešení problému.....	23
4 Řešení problému a jeho výsledky .....	25
4.1 Charakteristika vybraného městského střediska cestovního ruchu – Jihlava a její okolí.....	25
4.1.1 Historie města .....	25
4.1.2 Současnost města .....	26
4.1.3 Okolí města.....	27
4.2 Specifikace podmínek cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu a jejich analýza včetně infrastruktury cyklostezek a cyklotras .....	29
4.2.1 Stávající cyklostezky a cyklotrasy .....	30
4.2.2 Turistický systém „Stříbrné pomezí“ .....	37
4.3 Poptávka po cykloturistice ve vybraném středisku cestovního ruchu.....	38
4.3.1 Identifikace respondentů .....	38
4.3.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření.....	40

4.3.3 Význam dotazníkového šetření pro možnosti dalšího rozvoje cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí .....	53
4.4 Možnosti rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu .....	55
5 Závěr .....	66
I Summary .....	67
II Seznam použitých zdrojů .....	68
III Seznam tabulek, grafů a obrázků	
IV Seznam příloh	
V Přílohy	

# 1 Úvod

V dnešním moderním světě stále roste trend zdravého životního stylu. Zdravý životní styl můžeme chápat například z hlediska zdravého stravování, ale především udržování se ve fyzické i psychické kondici. Nezbytnou součástí udržení se v kondici je beze všeho i cykloturistika. V poslední době se cykloturistika stává stále více oblíbenou variantou trávení volného času a také díky tomu zaznamenává v České republice významný rozvoj. S rostoucím zájmem o cykloturistiku se začalo budovat větší množství cyklostezek a cyklotras. Pozornost je věnována především jejich výstavbě, ale také jejich vybavení a kvalitě. Cykloturistika je vhodná nejen k relaxaci a odpočinku, ale také kladně působí na zdravotní stav člověka, který se během jízdy na kole pohybuje na čerstvém vzduchu, většinou v přírodě. Cykloturistika a celkově cyklo doprava představuje pro lidstvo řadu výhod. Mezi hlavní výhody patří především to, že se jedná o ekologicky šetrný dopravní prostředek, který blahodárně působí na zdraví člověka a jeho provoz je spojen s minimálními náklady. To je hlavním důvodem, proč lidé začínají dávat přednost kolu před motorovými vozidly.

Problematicke cykloturistiky v kontextu cestovního ruchu se nevěnuji jenom z důvodu, že v ní vidím velkou příležitost pro budoucnost, zejména z hlediska ochrany životního prostředí, ale mým hlavním záměrem je podpořit udržitelný životní styl cykloturistů. V současnosti většina lidí spoustu času tráví u počítačů a všemožných moderních technologií. Ty jsou využívány nejen v zaměstnání a ve škole, ale také doma ve volném čase. Ráda bych k cykloturistice inspirovala více lidí. Každý člověk má mít na sebe a na své zdravé fyzické i psychické rozpoložení dostatek času. Dostatek času by na sebe lidé měli mít nejen o dovolené. Jednou z možností aktivně trávené dovolené je právě cykloturistika, která bude představena v této práci.

Cílem bakalářské práce je specifikace a analýza současných podmínek cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu a návrh možností jejího dalšího rozvoje.

Druhou kapitolu této práce tvoří teoretická část – východiska řešení problému, ve které je zpracována hloubková literární rešerše na základě dostupné literatury a internetových pramenů. Ve třetí kapitole jsou uvedeny metody, aplikované při analýze současného stavu cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu a analýze zájmu účastníků cestovního ruchu o cykloturistiku ve vybraném středisku cestovního



ruchu. Ve čtvrté kapitole je uvedena charakteristika vybraného střediska cestovního ruchu, jsou specifikovány a analyzovány stávající podmínky cykloturistiky. Dále je v této kapitole vyhodnoceno dotazníkové šetření, které je jedním z východisek pro možnosti dalšího rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu.

## 2 Východiska řešení problémů zpracované na základě hloubkové literární rešerše

V této kapitole se budu věnovat východiskům řešení zkoumané problematiky zpracovaným na základě studia odborné literatury a vybraných internetových pramenů. Uvedu zde názory autorů, kteří věnovali pozornost danému tématu. Nejdříve se obecněji zaměřím na vztah cestovního ruchu a cykloturistiky a poté na obecné podmínky rozvoje cykloturistiky ve střediscích cestovního ruchu.

### 2.1 Vztah cestovního ruchu a cykloturistiky

Cestovní ruch zahrnuje velké spektrum činností. Z tohoto důvodu se člení na druhy a formy, které zahrnují různé aktivity s ohledem na to, za jakým účelem cestujeme. Sportovní cestovní ruch je jedním z druhů, které nám cestovní ruch nabízí, a v jeho rámci se jedná nejen o mototuristiku, horskou a vysokohorskou turistiku, vodní turistiku nebo pěší turistiku, ale také o cykloturistiku. Cykloturistika, stejně jako všechny sportovní aktivity má svoje výhody a nevýhody. Je prospěšná zejména ze zdravotního hlediska, ale je vhodné kombinovat ji i s jinými druhy aktivit.

#### 2.1.1 Cestovní ruch jako systém

Cestovním ruchem se rozumí soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestováním a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznávání, společenského kontaktu, kulturního a společenského vyžití, lázeňského léčení a služebních cest. Některé z těchto potřeb je možné uspokojit i mimo rámec cestovního ruchu, ale vyšší stupeň jejich uspokojení představuje právě účast na cestovním ruchu (Orieška, 1999).

Mezinárodně uznávané názory na vymezení cestovního ruchu jsou různé. Zmínila bych definici Světové organizace cestovního ruchu (UNWTO/World Tourism Organisation), která cestovní ruch definuje jako: „*Činnost lidí, spočívající v cestování a pobytu v místech mimo místo jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho uceleného roku za účelem využití volného času, obchodu a za jinými účely.*“ (Čech, 1998, s. 14).

Jako další příklad definování cestovního ruchu bych uvedla definici M. Gúčika (2004, s. 18), který cestovní ruch definuje jako: „*Soubor činností zaměřených*

*na uspokojování potřeb souvisejících s cestováním a pobytem osob mimo místa trvalého bydliště a většinou ve volném čase. Jejich cílem je odpočinek, poznávání, zdraví, rozptýlení a zábava, kulturní a sportovní vyžití, služební cesty, to je získání komplexního zážitku.“*

Z hlediska praxe a s uplatněním systémového přístupu, je cestovní ruch podle Orišky, který svou myšlenku uvádí v publikaci Hesková a kol. (2011), systém, který tvoří dva podsystemy, a to subjekt a objekt cestovního ruchu. Subjektem cestovního ruchu je účastník cestovního ruchu, který své potřeby uspokojuje spotřebou statků cestovního ruchu, a to v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase. Objektem cestovního ruchu je potom všechno, co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka cestovního ruchu. Objekt cestovního ruchu je tedy nositelem nabídky a tvoří ho cílové místo, podniky a instituce cestovního ruchu.

Dalším praktickým hlediskem jsou podle Orišky druhy a formy cestovního ruchu, které se neustále vyvíjejí a obohacují v závislosti na poptávce účastníků cestovního ruchu a technicko-technologických možnostech nabídky. Z hlediska motivace účasti na cestovním ruchu jsou významnými druhy především rekreační, sportovní, dobrodružný, myslivecký, rybářský, kulturní, lázeňský, zdravotní a kongresový cestovní ruch. V praxi se tyto druhy cestovního ruchu často vzájemně kombinují. Formy cestovního ruchu blíže určují podstatu cestovního ruchu z hlediska potřeb a cílů účastníků, a také pomáhají lépe připravit produkt a jeho nabídku na trhu cílové skupině účastníků cestovního ruchu (Hesková a kol., 2011).

### **2.1.2 Aktivity cestovního ruchu**

Podle Páskové a Zelenky (2002) se cestovní ruch skládá především ze souhrnných aktivit. Jedná se především o aktivity účastníků cestovního ruchu, procesů, které souvisí s budováním a provozováním zařízení poskytující služby účastníkům cestovního ruchu, aktivity spojené s rozvojem a ochranou zdrojů pro jeho funkci, souhrn politických a veřejnoprávních aktivit a současně také zpětná vazba. Zpětnou vazbou se rozumí reakce místních komunit a ekosystémů na uvedené aktivity. Aktivity účastníků cestovního ruchu mohou být různé, záleží, za jakým účelem, respektive cílem cestují. Může jít například o aktivity v rámci sportovního cestovního ruchu, s nímž je cykloturistika primárně spojená, aktivity v rámci dobrodružného a rekreačního cestovního ruchu, se kterými cykloturistika také blíže souvisí. Určité

spektrum aktivit ve spojitosti s cykloturistikou se také může odehrávat v rámci již zmíněného lázeňského cestovního ruchu, kongresového cestovního ruchu a venkovského cestovního ruchu.

Cykloturistika má nejbližší ke sportovnímu cestovnímu ruchu, pro který je podle Orišky (2010) charakteristický pobyt ve vhodném přírodním prostředí, avšak s vykonáváním různých sportovních aktivit, u kterých je předpokladem určitá fyzická schopnost účastníků. Jedná se například o turistiku, která může být horská, pěší, vodní, cykloturistika nebo mototuristika. S ohledem na roční období je oblíbeno mnoho sportovních aktivit. V létě jde například o koupání, plavání, vodní sporty, hry v přírodě, míčové hry, tenis nebo golf. V zimě je oblíbené lyžování, snowboarding, sáňkování nebo bruslení. Pohybové a sportovní aktivity také příznivě působí na rozvoj morálních a volních vlastností člověka, podporují například jeho vytrvalost, houževnatost a smysl pro kolektiv. Technicky náročným sportům se účastníci cestovního ruchu věnují převážně pasivně, a to jako diváci. Se sportovním cestovním ruchem je blízce svázán dobrodružný cestovní ruch. Jde tedy o formu sportovního cestovního ruchu, která souvisí s dobrodružstvím, kterým rozumíme nějakou vzrušující událost nebo odvážný skutek spojený s nebezpečím.

Hlavní charakteristikou dobrodružného cestovního ruchu je neočekávanost a absence pevně daného programu s jistou mírou kontrolovaného rizika. Typické aktivity pro dobrodružný cestovní ruch jsou zájezdy a pobyty zaměřené na vysokohorskou turistiku a horolezectví, zájezdy s prvky extrémních sportů v extrémních podmínkách, zájezdy s prvky adrenalinových sportů a safari nebo hipoturistika. Konkrétními příklady mohou být alpinismus, bungee jumping, rafting, zorbing a další (Oriška, 2010).

Sportovně-rekreační služby umožňují aktivně využívat přírodní a uměle vytvořené podmínky pro rozvoj jak sportu, tak rekreace i turistiky. Poskytování těchto služeb a jejich následná spotřeba souvisí se snahou aktivního využití volného času, jehož protipólem je stereotypní způsob života. Dělí se na dvě skupiny služeb. První skupina má univerzální charakter, kdy poskytování těchto služeb je nezávislé na přírodních podmínkách (fitness centra, sportovní haly, sauny, kryté bazény). Druhá skupina je podmíněná přírodními podmínkami s ohledem na letní a zimní sezónu, této druhé skupiny se týče právě cykloturistika, kterou není vhodné provozovat

za jakéhokoli počasí. Pro poskytování sportovně-rekreačních služeb je nevyhnutelné i zázemí, které je s jejich poskytováním spojené (Hesková a kol., 2011).

Rekreační cestovní ruch se zaměřuje na aktivity, které jsou spojené s obnovou fyzických a duševních sil člověka ve vhodném přírodním prostředí. Pobyt v příznivém prostředí zahrnuje také méně náročné sportovní aktivity, jako jsou například poznávání přírody a památek, chataření a chalupaření (Orieška, 2010).

Cykloturistice je možné se věnovat také v rámci lázeňského cestovního ruchu. Je určený zejména účastníkům lázeňských pobytů, které se organizují především v lázeňských místech a ve kterých lázeňská zařízení vyžadují přírodní léčivé zdroje. Účastníci tohoto cestovního ruchu využívají především zdravotní a léčebné služby, během kterých absolvují různé léčebné procedury. Kromě ubytování a stravování jsou nezbytné také kulturně-společenské a sportovně-rekreační služby. V některých lázeňských městech jsou půjčovny kol, které mohou využívat nejen účastníci lázeňských pobytů, ale také další návštěvníci. Mezi služby zdravotního cestovního ruchu patří také wellness, který zahrnuje čtyři hlavní oblasti, a to fitness, kontrolu stresu, kontrolu hmotnosti a optimální výživu. Kongresový cestovní ruch je představován zejména motivací a zájmem účastníků setkat se s odborníky z teorie i praxe za účelem výměny vědeckých a odborných poznatků a zkušeností. Ve vztahu k jednotlivcům i ke společnosti plní tři základní funkce – vědecko-informační funkci, ekonomickou a kulturně-poznávací funkci. Kulturně-poznávací funkce se naplňuje poznáváním navštíveného místa, kulturních a historických památek, zvyků a tradic. Tato funkce může být spojena právě s cykloturistikou, kdy účastníci kongresového cestovního ruchu mohou navštívené místo a jeho okolí poznávat na kole. Cykloturistika se může využívat také v rámci venkovského cestovního ruchu, který je často označován jako rurální cestovní ruch. Zahrnuje pobyt ve venkovském prostředí a rekreační činnosti realizované na venkově. Aktivity vykonávané v rámci venkovského cestovního ruchu mohou být různorodé, někteří lidé se chtějí podílet na zemědělských pracích, někdo chce pouze pozorovat přírodu, a naopak někteří účastníci cestovního ruchu mají zájem o sportovní činnosti, jejichž součástí může být mimo jiné i cykloturistika (Orieška, 2010).

### 2.1.3 Cykloturistika jako aktivita cestovního ruchu

Podle Páskové a Zelenky (2002) je cykloturistika jedna z forem turistiky, kdy účastník aktivně cestuje s použitím jízdního kola. Nejčastěji se jedná o speciálně upravené cestovní kolo nebo horské kolo, díky kterému účastník cestovního ruchu poznává přírodní a společenské zajímavosti. Zvláštností je fakt, že k vykonávání cykloturistiky je potřeba „kolo“ a přesto se tato aktivita nazývá „cykloturistikou“ a nikoli „koloturistikou“. Pokud se jedná o cizí jazyky, tak v anglickém jazyce je cykloturistika uváděna jako „cyclotourism“, v německém jazyce „Radtouristik“, ve španělském jazyce „cicloturismo“ a ve francouzském jazyce „Velo tourisme“. Populární se stává kombinace dopravy vlakem a jízdy na kole – bike and ride. Zvyšuje se kvalita služeb pro cykloturistiku, budovány jsou cyklostezky, cykloturistické trasy, místní cyklotrasy, dálkové cyklotrasy a naučné stezky. Dálkové jízdy pořádané na vzdálenosti několika tisíc kilometrů skrz kontinent se nazývají „globetrotters“ a řadí se k extrémní formě cykloturistiky.

Kolo je už dlouhou dobu nejdostupnějším dopravním prostředkem, tudíž i v České republice má tato doprava dlouholetou tradici. Počet cyklistů neustále stoupá, proto je nezbytné vyhovět jejich potřebám a vytvořit pro ně vhodné podmínky, odpovídající zázemí a kvalitní služby. Cykloturistika, stejně jako každý sport a cestování má svoje výhody a nevýhody.

Výhody cykloturistiky jsou ty, že se jedná o ekologický dopravní prostředek, který omezuje emise škodlivých látek, přeprava na kole omezuje hluk a zlepšuje fyzické zdraví člověka. Jedná se o aktivně strávenou dovolenou, nebo o celkový aktivní způsob života. Pořízení tohoto dopravního prostředku je dostupné téměř pro každého a jeho provoz je spojen s minimálními náklady. Jízda na kole je rychlejší než chůze, ale celkovou fyzickou náročnost si každý člověk určí sám. Pobyt je spojen s přírodou a poznáváním nových míst. K zaparkování kola stačí menší prostor než například pro automobil.

Mezi nevýhody můžeme zařadit zvýšené riziko zranění cyklisty, závislost cykloturistiky na povětrnostních podmínkách, protože na kole není možné jezdit za každého počasí, malou přepravní kapacitu, problémy týkající se krádeže kol, nekvalitní povrch a neodpovídající značení některých cyklotras a cyklostezek.

Z výše zmíněného výčtu výhod a nevýhod vztahujících se k cykloturistice je zřejmá převaha výhod. Proto se v posledních letech začíná cykloturistice věnovat čím dál více lidí a obecně se cyklistice věnuje větší pozornost, roste počet cyklotras a cyklostezek a také jejich kvalita.

## **2.2 Obecné podmínky rozvoje cykloturistiky ve střediscích cestovního ruchu**

Jedním z předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu včetně cykloturistiky jsou kromě lokalizačních faktorů, mezi které patří reliéf, klimatické poměry, rostlinstvo, živočišstvo a vodstvo také kulturně-historické památky, které cykloturisty seznamují s místní historií, územní kulturou a architekturou. Nicméně nejdůležitější je existence vybudovaných cyklostezek a cyklotras a následně jejich řádné cykloznačení, kterým se musí řídit všichni cyklisté. Dalším důležitým bodem je vybavení jízdního kola, jeho příslušenství a vybavení cyklisty.

### **2.2.1 Infrastruktura cykloturistiky**

Cykloturistika se provozuje jak na silnicích se zpevněným povrchem, tak i na polních a lesních cestách. Komunikace, na kterých se cykloturistika odehrává, se dělí do dvou základních kategorií – cyklostezky a cyklotrasy. Cyklostezky se využívají jak pro cykloturistiku, tak pro pěší turistiku. Jsou to účelové komunikace s vyznačeným pruhem na vozovce. Jsou odděleny od frekventovaných silnic a mají zpevněný povrch. Stejně jako dopravní značky se před každou křižovatkou nebo odbočkou umísťují cykloznačky (Pásková, Zelenka, 2002). Automobilová a motocyklová doprava je z cyklostezky vyloučena, ale mohou jí využívat například in-line bruslaři nebo lyžaři. Cyklotrasa je komunikace určená pro cykloturistiku. Využívá stávajících místních a účelových komunikací včetně polních a lesních cest, také silnice II. třídy s malou frekvencí provozu a silnice III. třídy. Na cyklotrasách se používají základní cykloznačky, jako jsou například směrová tabule, směrová tabulka nebo značky před křižovatkou.

Podle Páskové a Zelenky (2002) se z hlediska významu cyklotrasy dělí do následujících skupin:

- dálková cyklotrasa (nadregionální cyklotrasa) je trasa s délkou několik stovek kilometrů, je budována jako cyklotrasa národní, která může navazovat, nebo

je součástí cyklotrasy mezinárodní. Na národní cyklotrasy mohou navazovat cyklotrasy regionální. Jedná se o komunikace I. třídy, které jsou označovány jednocifernými čísly a komunikace II. třídy, které jsou označovány dvojcifernými čísly;

- mezinárodní cyklotrasa je trasa, která prochází územím nejméně dvou států. Může jít jak o trasu přímou, tak o trasu s několika větvemi;
- regionální cyklotrasa navazuje na síť místních cyklotras, plní funkci dopravní i rekreační a jedná se o komunikace III. třídy označované trojcifernými čísly;
- místní cyklotrasa je využívána zejména v obcích a jejím účelem je plnění dopravní a rekreačně turistické funkce. Jedná se o komunikace IV. třídy, které se značí čtyřcifernými čísly.

Místní trasy je možno dále rozdělit na základní a doplňkové. Základní cyklotrasy vytváří základní systém cyklistických tras ve městě a spojují významné cíle pro cyklistickou dopravu. Jsou značené dopravním orientačním značením. Doplňkové cyklotrasy spojují ve městě méně významné cíle a jsou také obvykle značeny orientačním dopravním značením (Cyklistika Krnov, 2016a).

Samozřejmostí je potřebná vybavenost cyklotras a cyklostezek. Kromě dopravního značení je vhodné na tyto trasy umístit také lavičky, posezení, kterým se rozumí lavice se stolem, stojan na kola a popřípadě stánky s občerstvením.

Dopravní značky jsou piktogramy určené pro řízení a usměrňování provozu na pozemních komunikacích. Účastníkům silničního provozu ukládají omezení, zákazy nebo příkazy a upozorňují je na nebezpečná místa. Význam dopravních značek zpravidla stanoví pravidla silničního provozu. Cyklistická doprava je součástí dopravy jako celku. Cyklisté jsou tedy účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích a souvisí s tím jejich veškerá práva a povinnosti (Jedlička, 2016). Dopravní značení je rozděleno na svislé dopravní značení, vodorovné dopravní značení a orientační dopravní značení.

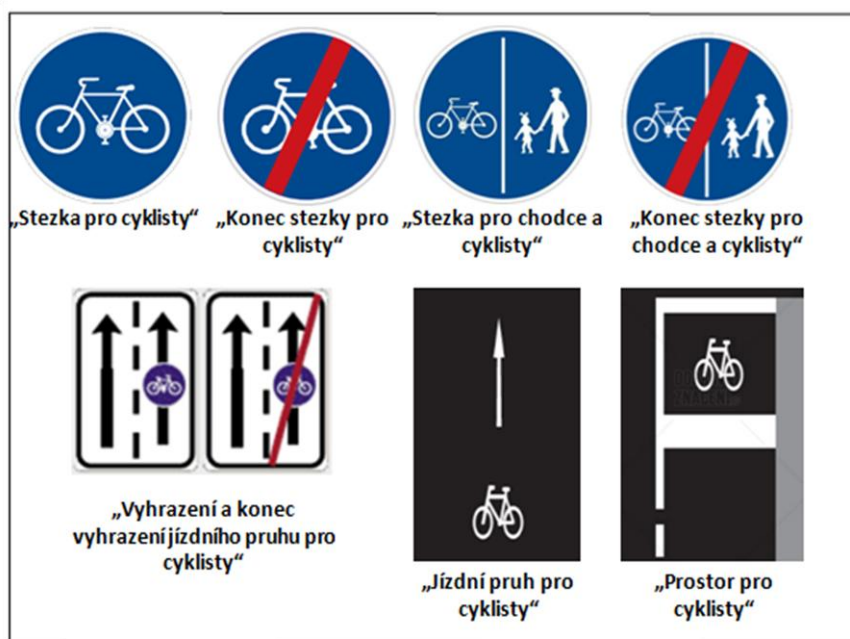
Mezi svislé dopravní značení patří označení „Stezka pro cyklisty“. Tento pruh nebo stezku smí využít cyklista jedoucí na kole, ale i osoba, která kolo pouze vede. Jiným účastníkům provozu je užívání této stezky zakázáno. Stezku je možno vyznačit barevně odlišným povrchem, nebo odlišným provedením povrchu. Dalším označením je „Stezka pro chodce a cyklisty“, které je odlišeno podle toho, zda se jedná o stezku



se společným provozem, nebo o stezku, která má provoz chodců a cyklistů oddělen. Značka „Vyhrazení jízdního pruhu“ je usazena za každou křižovatkou pro označení pokračování jízdního pruhu. Pokud tam značka není, tak je cyklopruh ukončen (Všechny-autoškoly.cz, 2016).

Vodorovné dopravní značení se využívá především k označení vedení jízdního pruhu pro cyklisty, oddělení tohoto pruhu od jiných komunikací a vyznačení stanoveného směru jízdy pro cyklisty. „Jízdní pruh pro cyklisty“ vyznačuje pruh nebo stezku pro cyklisty a může obsahovat i šipku, která ukazuje stanovený směr jízdy. Vyznačený pruh může být opět odlišen barevným povrchem, nejčastěji se setkáváme s červenou barvou, kdy šipka a symbol kola jsou provedeny v bílé barvě nebo odlišným provedením povrchu. Značka „Prostor pro cyklisty“ je využívána především na světelných křižovatkách, kde je velký podíl cyklistické dopravy (Všechny-autoškoly.cz, 2016).

Obrázek 1: Svislé a vodorovné dopravní značky

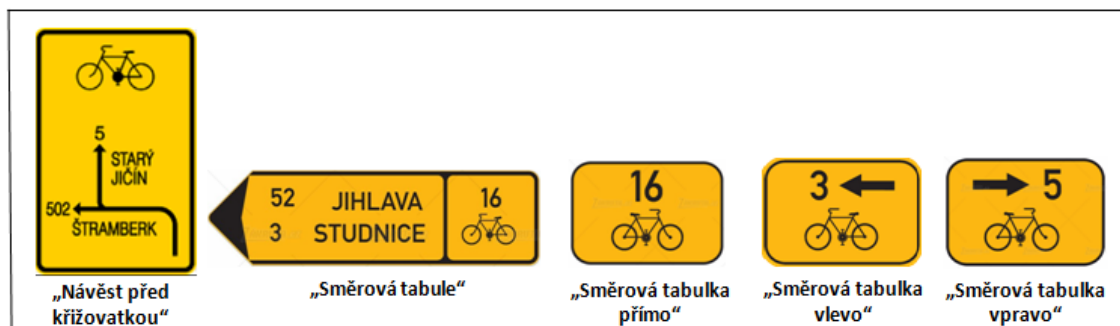


Zdroj: vlastní zpracování podle [www.vsechny-autoskoly.cz/dopravni\\_znacky/](http://www.vsechny-autoskoly.cz/dopravni_znacky/), 2016

Nedílnou součástí cykloznačení jsou také orientační dopravní značky. Mezi tyto cykloznačky patří „Směrová tabule“, která může obsahovat jeden nebo dva cíle. Udává informace o směru a vzdálenosti v kilometrech k vyznačenému cíli, informace o cíli a číslo cyklistické trasy. „Návěst před křižovatkou“ informuje cyklisty o směru a případně vzdálenosti k vyznačeným cílům. Poslední orientační značkou

je „Směrová tabulka“, která podává cyklistům informace o směru a čísle cyklotrasy (Všechny-autoškoly.cz, 2016).

Obrázek 2: Orientační dopravní značky



Zdroj: vlastní zpracování podle [www.vsechny-autoskoly.cz/dopravni\\_znacky/](http://www.vsechny-autoskoly.cz/dopravni_znacky/), 2016

## 2.2.2 Technické prostředky cykloturistiky

Pro výkon cykloturistiky je potřeba především kolo. Jízdní kolo je dopravní prostředek poháněný buď lidskými svaly nebo pomocí motůrku, takzvaně elektrokolo. Kolo je v mnoha regionech bráno jako hlavní dopravní prostředek sloužící k přepravě do práce nebo do školy, pro jiné lidi je rekreačním prostředkem, nebo může sloužit jako posilovací stroj ve fitness. Každé jízdní kolo má své účelové určení. Pro cykloturistiku jsou využívána především kola silniční, fitness, horská, crossová a trekkingová.

Silniční kola jsou klasickým a nejstarším typem. Tyto kola jsou určena výhradně na silnice. Pro jízdu na silnicích jsou určeny zejména proto, že jsou málo pohodlná a jejich konstrukce se nehodí pro cesty vedoucí terénem. Fitness kola jsou podobná jako kola silniční, jsou určena zejména pro kondiční jízdu. Na rozdíl od silničních kol mají rovná řídítka a pohodlnější posed. Horská kola jsou určena především na polní a lesní cesty s těžším terénem. Vyznačují se velkou obratností, což znamená výhodu pro lidi menšího vzrůstu. Jejich nevýhodou je však větší valivý odpor kola. Crossová kola jsou určena zejména lidem, kteří vyžadují pohodlnou a rychlou dopravu na zpevněných silnicích, lehkým terénem nebo po lesních a polních cestách. Jsou ideální pro cykloturisty, kteří mají rádi dlouhé vyjížděky. Na rozdíl od horských kol mají crossová kola větší průměr a užší pláště s nižším vzorkem, díky kterým je větší setrvačnost a menší odpor. Trekkingová kola jsou podobná crossovým kolům, ovšem jsou vybavena větším množstvím doplňků, jako jsou například blatníky, svítilna, nosič

nebo držák na láhev. Trekkingová kola jsou určena především na silnice nebo zpevněné cesty a příliš se nehodí do terénu (Internet Info, s. r. o., 2016).

Cyklista je řidič a jízdní kolo je vozidlo, na kterém nesmí chybět žádná součást povinného vybavení. Pro každé jízdní kolo je povinné mít tyto části (Cyklistika Krnov, 2016b):

- dvě na sobě nezávisle účinné brzdy,
- přední odrazku bílé barvy,
- zadní odrazku červené barvy,
- oranžové odrazky na obou stranách pedálů,
- oranžové odrazky na paprscích kol,
- zaslepení konců řídítek (zátky, rukojeti),
- zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít obaleny hrany nebo musí být úměrně zakřiveny,
- matice nábojů kol musí být uzavřené.

Kolo by mimo povinné vybavení mělo disponovat i doplňkovým vybavením, kterým je například nosič zavazadel. Pokud je kolo vybaveno tímto nosičem, musí být spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy. Blatníky také nejsou povinnou výbavou jízdního kola, ale je vhodné je na kole mít, protože dokáží ochránit obličej i oděv před blátem nebo jinými nečistotami. Doporučuje se také používat zvonek, účinný kryt řetězu nebo zámek sloužící jako ochrana před krádeží kola (Cyklistika Krnov, 2016b).

Cyklista by měl být také řádně vybaven. Podle zákona o silničním provozu č. 411/2005 Sb. platným od 1. července 2006 je nařízeno povinné nošení přileb na pozemních komunikacích pro cyklisty do 18 let. Avšak cyklista každého věku by se měl chránit helmou před případným zraněním. Pro lepší viditelnost by na sobě měli mít cyklisté vestu reflexních barev nebo alespoň oblečení s reflexními prvky. Pro ochranu očí je vhodné jezdit s ochrannými brýlemi. Lepší jízdu umožňují také speciální boty, které nekloužou z pedálů (Cyklistika Krnov, 2016b). Pokud cyklista nemá kolo vybavené držákem na láhev s pitím, je vhodné, aby měl batoh s pevnými popruhy na záda, kam si láhev může dát, nebo ledvinku, kterou si může upevnit kolem pasu a může si tam uschovat pro něj potřebné věci.

Je-li kolo vybaveno dětskou sedačkou, musí být sedačka pevně připevněna ke kolu, musí tvořit oporu a ochranu jak pro hlavu, tak i pro nohy dítěte. Nesmí chybět bezpečnostní popruhy, které zajišťují dítě v sedačce. V pozici za řidičem je dítě při případné srážce chráněno jeho tělem a téměř celým kolem. V menší míře se vyrábí sedačky před řidiče, které dříve převládaly. Jejich výhodou je lepší komunikace s dítětem, ale naopak nevýhodou je malá deformační zóna před dítětem v případě nárazu (Cyklistika – Fakulta tělesné výchovy a sportu, 2017).

V současné době se pro přepravu malých dětí rozšířilo používání přívěsných vozíků za kolo. Existuje mnoho typů těchto vozíků různé kvality, proto je třeba si při výběru ověřit, zda je možné daný vozík používat na pozemních komunikacích a bude přitom zajištěna bezpečnost a pohodlí především ve smyslu ochrany dítěte. Neměl by být příčinou uspokojování pouze potřeb rodičů a tomu by měla odpovídat i doba používání. U větších dětí je vhodnější používat závěsnou tyč, kdy dítě jede samostatně, ale je zavěšené za jiným kolem. Výhodou je to, že když dítě z nějakého důvodu jet samostatně nemůže, pomáhá mu závěsné kolo (Cyklistika – Fakulta tělesné výchovy a sportu, 2017).

### **2.2.3 Organizační podmínky cykloturistiky**

Pro podporu a rozvoj cykloturistiky jsou potřebné instituce a organizace, které se zabývají udržováním a rozvojem cykloturistiky a podávají přehledné informace jak českým, tak i zahraničním turistům o možnostech cykloturistiky ve všech regionech České republiky.

Na první úrovni se jedná o místní a regionální kluby cykloturistů. V České republice převažují cyklistické kluby oproti klubům pro cykloturisty. Oba tyto spolky však mají společný zájem, kterým je především šíření a rozvíjení dnes velmi populární jízdy na kole. Z cyklistických klubů jsem jako příklad vybrala Klub cyklistů Slavia Praha. Jedná se o dobrovolné sdružení občanů, v jehož čele stojí valná hromada, která se skládá ze všech členů sdružení. Klub se podílí na rozvoji cyklistiky v České republice, na její mezinárodní reprezentaci a zajišťuje tréninky pro cyklisty. Členem klubu se může stát jakýkoliv občan, který podá písemnou přihlášku (u osob mladších osmnácti let musí být přihláška podepsána zákonným zástupcem) a zaplatí členský příspěvek (KC Slavia Praha, 2017). Pokud jde o kluby cykloturistů, tak se většinou jedná o spolky přátel, kteří společně vyráží na cyklovýlety. Cílem klubů

cykloturistů je většinou poznávání přírody a kulturních zajímavostí, nikoliv velký počet ujetých kilometrů. Jedná se například o „ePastorek“, který pořádá cykloexpedice nebo výpravy s dětmi, „Cyklobandu“ nebo klub „Cykloň“, který pořádá vyjížďky i do zahraničí (Seznam.cz, 2016). Cykloturistický oddíl „TOM Termit České Budějovice“ je registrován v Asociaci turistických oddílů mládeže ČR a v Klubu českých turistů. Každých čtrnáct dní pořádá jednodenní až třídenní akce, od dubna do října jde hlavně o akce cykloturistické, pro které volí jízdu po málo frekventovaných silnicích, polních nebo lesních cestách. V dalších měsících pořádá pěší výpravy nebo výpravy na běžkách. Všechny zavazadla účastníci oddílu vozí s sebou a pro přenocování slouží většinou tělocvičny, chalupy nebo stany (Čampula, 2014).

Na národní úrovni se jedná o Ministerstvo dopravy ČR, které podporuje cyklodopravu jako rovnocennou alternativu k dalším druhům dopravy a je garantem realizace většiny opatření v „Cyklostrategii“. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, jehož hlavními zájmy jsou cykloturistika, cyklistika a územní plánování. V rámci Cyklostrategie garantuje podporu přeznačení a údržby dálkových cyklotras, zajišťuje potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku, podporuje rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky a také podporuje produkt projektu „Česko jede“. Ministerstvo životního prostředí ČR vnímá cyklistiku jako dopravu, která neeliminuje žádné škodliviny. Jeho zájem spočívá především v tom, aby cykloturistika v terénu nezpůsobovala problémy a nenarušovala klidový režim chráněných území v přírodě. Ministerstvem zdravotnictví ČR je cykloturistika podporována jako činnost ovlivňující lidské zdraví prostřednictvím aktivní fyzické činnosti a doprava přispívající ke snížení hluku a znečišťování ovzduší. Ministerstvo zemědělství ČR je velmi opodstatněné pro rozvoj cykloturistiky, protože 70 % území, které pokrývá hustá síť cykloturistických tras a cyklistických stezek je venkovský prostor. V rámci opatření „Cyklostrategie“ podporuje využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů a cykloturistů – polní a lesní cesty a cesty podél vodních toků. Dalšími ministerstvy jsou například Ministerstvo vnitra ČR a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR (Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020, 2014).

Ministerstvo dopravy ČR a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. sestavily společný projekt zaměřený na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, na změnu životního stylu, která má prospět především našemu zdraví a lepšímu zacházení

k životnímu prostředí. Přináší také náměty pro efektivní rozvoj cykloturistiky a podporu projektů cyklistické dopravy – „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky“ (Centrum dopravního výzkumu, 2016a). Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. bylo zřízeno v roce 1992 a jde o veřejnou výzkumnou instituci a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizaci v působnosti ministerstva dopravy. Základním posláním je výzkumná, vývojová a expertní činnost s celostátní působností pro všechny druhy dopravy a to jak pro veřejný, tak i komerční sektor (Centrum dopravního výzkumu, 2016b).

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy byla přijata 7. července 2004, a to na léta 2004 – 2011. V roce 2011 byla provedena rozsáhlá analýza „Cyklostrategie“ z předešlých let a následně započala její aktualizace. Aktualizovanou verzi „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020“ schválila vláda ČR v roce 2013. V České republice, ve srovnání s Evropskou unií, jsou investice do cyklistické dopravy i cykloturistiky podhodnoceny. Hlavním garantem realizace „Cyklostrategie“ je ministerstvo dopravy, pro oblast cyklodopravy a ministerstvo pro místní rozvoj v oblasti cykloturistiky. Základním a hlavním cílem „Cyklostrategie“ je zpopularizovat jízdní kolo. Tento globální cíl je spojen s iniciativou Asociace měst pro cyklisty, jejímž cílem je podpora městské mobility (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020, 2013).

Splnění tohoto cíle by přineslo (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020, 2013):

- zlepšení mobility v území, kdy potenciál cyklistické dopravy bude možné plně využít díky novým opatřením, která přispějí k většímu využívání jízdního kola při každodenních cestách do práce, do školy, za nákupy nebo službami či v rámci aktivního trávení volného času. Paradoxně by naplnění tohoto cíle napomohlo i automobilové dopravě;
- rozvoj cykloturistiky v území, kdy trh cykloturistiky přinese alternativu formou udržitelného rozvoje cestovního ruchu. Podpora této formy turistiky také přispěje ke zvýšení zaměstnanosti v oblastech souvisejících služeb, podpoří místní ekonomiku a prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky;
- zlepšení lidského zdraví, protože lidé jízdou na kole redukují svou tělesnou hmotnost;

- ochrana životního prostředí, jelikož jízdní kolo omezuje negativní vlivy individuální automobilové dopravy.

Byly také stanoveny čtyři hlavní priority (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020, 2013):

- zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury,
- zvyšování bezpečnosti cyklistů a cykloturistů,
- metodická podpora rozvoje cyklistické dopravy ve městech a projekt „Cyklistické akademie“,
- realizace národního produktu „Česko jede“.

Projekt a zároveň produkt „Česko jede“ je zaměřen na podporu cykloturistiky a dalších sportů v České republice. Jeho cílem je především poskytnout přehledné informace jak českým, tak i zahraničním cyklistům o místní cykloturistice a nabízet top cykloturistickou nabídku v České republice. Rozlišují se cyklomarketingové produkty podle typu cílových skupin. Pro rodiny s dětmi se preferují kratší, bezpečné trasy a kvalitní zpevněný povrch. Méně zdatní rekreační cyklisté mají obavy z větší fyzické námahy. Do této skupiny se často řadí i senioři, kteří obvykle jezdí trasu přibližně do třiceti kilometrů a preferují kvalitní zpevněný povrch. Zdatnější cykloturisté, kteří jezdí na okružní trasy po zpevněném povrchu a nenáročných přírodních cestách na vzdálenost čtyřicet až osmdesát kilometrů, často při svých cestách poznávají místní zajímavosti a kulturní památky. Dálkoví cyklisté jezdí už trasy delší, okolo padesáti až sta kilometrů. Terénní cyklisté a bikeři preferují především přírodní cesty a úzké stezky v terénu různé náročnosti (Česko jede, 2014).

Klub českých turistů, který byl založen už roku 1888, má dnes okolo čtyřiceti tisíc členů a z toho téměř čtvrtinu mládeže. Členové klubu každý rok organizují přes tisíc akcí určených jak pro členy klubu, tak i neorganizované zájemce o všechny druhy turistiky - pěší, cyklo, lyžařskou, vodní, mototuristiku, vysokohorskou turistiku (Klub českých turistů, 2012a). Organizuje soutěže v oblasti cykloturistiky. Přebor České republiky v cykloturistické aktivitě je veřejná soutěž, které se mohou zúčastnit všichni zájemci, kteří jezdí na kole, bez ohledu na to, zda jsou členy Klubu českých turistů či jiných organizací. Druhou akcí, kterou Klub českých turistů pořádá, je Česká cykloliga, která je založená na dobrovolném a pravdivém nahlášení poctivě ujetých kilometrů. Jde o celoroční soutěž cyklistů bez rozdílu věku, pohlaví, národnosti, výkonnosti či handicapu. Hlavním důvodem této soutěže je podpora cykloturistiky

a zvýšení zájmu o využívání jízdního kola pro jízdu do práce, za zábavou či turistikou s využitím cyklotras a cyklostezek. Cílem je univerzální rozšíření alternativní dopravy, posílení fyzické a zdravotní kondice (Klub českých turistů, 2016b).

Za zmínku stojí také projekt „EuroVelo“, pod kterým rozumíme návrh na vytvoření celoevropské sítě dálkových cyklistických tras. Za tímto projektem stojí „Evropská cyklistická federace“ a jejím cílem je spojit cyklotrasy všech evropských zemí. Podle serveru [cyklodoprava.cz](http://cyklodoprava.cz) (2016) má být celková délka těchto tras 70 000 kilometrů. Podstatnou část tvoří regionální a místní cyklotrasy, které jsou již vybudované. Jedním z hlavních kritérií, ze kterých tento projekt vychází, je otázka „Jak vyhovět přáním cykloturistů?“. Potřeby cykloturistů většinou závisí na náročnosti túry, kterou podnikají. Hlavním motivem, podle kterého se cykloturisté rozhodují, které cyklotrasy využijí, je především zájem být v přírodě, zájem o sport, pohyb a kulturu. Motivem však nejsou nízké náklady na dovolenou strávenou na kolech, neboť cykloturisté využijí jakýkoliv typ ubytování a to od kempu až po pětihvězdičkový hotel. Cykloturisté požadují, aby pokoj, ve kterém jsou ubytováni, měl koupelnu a také je výhodou, když ubytovací zařízení poskytuje stravování, protože cyklisté jsou večer většinou hodně vyčerpaní. Pro pohostinství, které leží na cykloturistických trasách, je charakteristické to, že spoléhají na výnosy, kterých díky cykloturistům dosahují. Cykloturisté si totiž obstarávají jídlo denně a spotřebují mnohem více potravin, než například turisté, kteří cestují s přívěsem a mohou několik dní vyžít z toho, co si doma sbalili s sebou. Jsou stanoveny minimální požadavky pro podniky veřejného stravování a pro ubytovací zařízení. Podniky veřejného stravování by měly disponovat odstavnými plochy pro kola nebo uzamykatelnými prostory pro kola a zavazadla, měla by nabízet nápoje vhodné pro cykloturisty, např. „cyklistický drink“, pod kterým rozumíme ovocnou šťávu zředěnou s minerálkou nebo ovocné, bylinkové čaje. Tyto podniky by také měly mít k dispozici kufr s nejdůležitějším opravářským nářadím a cykloturistické mapy či jízdní řády. Mezi minimální požadavky pro zařízení poskytující cykloturistům ubytování patří například to, že by měli poskytovat ubytování i pouze na jednu noc, měly by nabízet snídaní vhodnou pro cykloturisty, nabízet balíček (s jídlem) na cestu a měly by disponovat uzamykatelným prostorem pro odstavení kol na noc (Němčanský, 1999).



## 2.2.4 Právní podmínky cykloturistiky

Jelikož se cykloturistika provozuje na zpevněných komunikacích, ale také na lesních a polních cestách, vztahují se na ní některé zákony a vyhlášky (Režňák, 2015).

Tabulka 1: Zákony a vyhlášky vztahující se k cykloturistice

<b>Zákon, vyhláška</b>	<b>Předmět zákona, vyhlášky</b>
Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích	Kategorizace pozemních komunikací, jejich stavba, podmínky užívání a jejich ochrana, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů
Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	Obsahuje veškeré informace týkající se práv a povinností z hlediska chování
Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.	Ustanovení dopravního značení
Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění vyhlášky ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách	Určení, jak má vypadat jízdní kolo a co všechno lze za jízdní kola považovat

Zdroj: vlastní zpracování podle <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/>, 2016

S cykloturistikou jsou také spjaty následující normy a technické podmínky (Režňák, 2015).

Tabulka 2: Normy vztahující se k cykloturistice

<b>Norma</b>	<b>Předmět normy</b>
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
ČSN 73 6056	Odstavné a parkovací plochy

ČSN 73 6108	Lesní dopravní síť
ČSN 73 6109	Projektování polních cest

Zdroj: vlastní zpracování podle <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/>, 2016

Tabulka 3: Technické podmínky vztahující se k cykloturistice

Technická podmínka	Předmět technické podmínky
TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 100	Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 103	Navrhování pěších a obytných zón
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 142	Parkovací zařízení
TP 169	Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích
TP 170	Navrhování vozovek pozemních komunikací
TP 179	Navrhování komunikací pro cyklisty
TP 218	Navrhování zón

Zdroj: vlastní zpracování podle <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/>, 2016

Jak už bylo řečeno, cyklista je řidič a je povinen dodržovat všechny příslušné vyhlášky a zákony. Je kladen důraz na dodržování dopravních předpisů, způsob jízdy, znalost dopravních značek, povinné vybavení jízdních kol a doplňkové ochranné vybavení. V rámci dodržování dopravních předpisů musí cyklista jezdit při pravém okraji silnice. Vždy je také nutné, aby cyklista upozornil ostatní účastníky silničního provozu na řešení dané dopravní situace nebo vlastní jízdy, přičemž by měl průběžně kontrolovat situaci za sebou (Šťastný, 2012b).

Z výše zmíněných vyhlášek a zákonů jsem vybrala některé konkrétní body týkající se cyklistiky a cykloturistiky. Z hlediska způsobu jízdy smí osoba, která je mladší deseti let, jet po silnici (s výjimkou polních a lesních cest) jen pod dohledem osoby starší patnácti let. Osoby mladší osmnácti let musí jezdit s bezpečností přilbou. Pokud cyklista neohrožuje a neomezuje chodce, smí jet nebo vést kolo po pravé krajnici, případně i po chodníku. Cyklisté nesmí jezdit bez řídítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy psa nebo jiné zvíře. Na jednomístném kole je zakázáno jezdit ve dvou a při jízdě je cyklista povinen mít nohy na šlapadlech. Pokud je vyznačena „Stezka pro chodce a cyklisty“ nesmí cyklista ohrožovat chodce, každý z nich je oprávněn využívat pruh pro ně vyhrazený. Cyklista může pruh pro chodce využít pouze v případě předjíždění, objíždění, odbočování, ale nesmí tím ohrozit chodce (Šťastný, 2012a).

### 3 Metodika řešení problému

Cílem práce je analyzovat současné podmínky cykloturistiky a navrhnout možnosti dalšího rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu.

Pro analýzu současných podmínek cykloturistiky ve vybraném středisku jsem zvolila výzkum z primárního a webového zdroje. Kvantitativní dotazníkové šetření probíhalo mezi potenciálními zájemci o cykloturistiku v Jihlavě a jejím okolí. Cílem dotazníkového šetření je zjištění spokojenosti se stávajícími podmínkami cykloturistiky. Formu tohoto výzkumu jsem zvolila především proto, že požadavky cykloturistů, jakožto i zákazníků jednotlivých služeb jsou potřebné pro tvorbu nových vylepšení a inovací.

Stěžejním cílem dotazníkového šetření je identifikace účastníka cestovního ruchu. Zjištění, zda daný respondent vykonává nějaké sportovní aktivity a jestli je jednou z nich právě cykloturistika. Dalším cílem je zjištění, s kým se respondent cykloturistice nejčastěji věnuje, proč navštěvuje právě cyklostezky a cyklotrasy ve vybraném středisku cestovního ruchu, jak dlouhou trasu obvykle jezdí a v jakém ročním období. V neposlední řadě bylo také důležité zjistit, jak jsou návštěvníci těchto cyklostezek a cyklotras spokojeni s nabídkou stravovacích zařízení na daných trasách, s informovaností o podmínkách cykloturistiky ve vybraném regionu a jaká je jejich spokojenost s povrchem a značením cyklostezek a cyklotras vedoucích ve vybraném středisku cestovního ruchu.

Dotazník obsahuje celkem devatenáct otázek, z toho pět otázek je identifikačních (příloha 1). Čtrnáct předcházejících otázek zjišťuje především zájem o cykloturistiku ve vybraném středisku cestovního ruchu. Otázky v dotazníku jsou rozdělené na otevřené, polouzavřené a uzavřené. Tři otázky jsou otevřené (otázky 6, 7, 13), není zde respondentovi předepsaná odpověď, tudíž sám sepíše její zkrácené znění. Polouzavřené otázky jsou čtyři (otázky 4, 9, 11, 14) a uzavřených otázek je sedm (otázky 1, 2, 3, 5, 8, 10, 12). Z těchto polouzavřených a uzavřených otázek jsou dvě dichotomické, kdy respondent odpovídá ano či ne (otázky 2, 5). Sedm otázek je alternativních, kdy z více nabízených odpovědí respondent volí pouze jednu možnost (otázky 1, 3, 4, 8, 9, 10, 11). Jedna otázka je výčtová a umožňuje respondentovi rozhodnout se pro více nabízených odpovědí (otázka 14). Jedna z otázek je tvořena pomocí škál – posloupností čísel (otázka 12). Zbýlých pět identifikačních

otázek (otázky 15, 16, 17, 18, 19) obsahuje údaje o pohlaví a věku respondenta, jeho vzdělání, společenském statusu a vzdálenosti jeho bydliště od Jihlavy. Záměrně jsou umístěny na konec dotazníku, aby neovlivnili respondentovu pozornost. Identifikační otázky byly do tohoto dotazníku zvoleny především z důvodu, abych lépe odhadla, na jaký segment se navrhované možnosti dalšího rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu mají zaměřovat a odkud nejčastěji přijíždí zájemci o cykloturistiku v tomto středisku.

Před zahájením dotazníkového šetření byl proveden na deseti respondentech pilotní výzkum, jehož účelem bylo poukázání na nejasnosti a nedostatky v dotazníku. Na základě připomínek z tohoto výzkumu jsem upravila dotazník do konečné podoby.

Dotazníkové šetření probíhalo v době od 28. října 2016 do 26. února 2017. Dotazníky jsem umístila na internetové stránky a portály města Jihlavy, které jsou navštěvovány nejen místními obyvateli, ale také účastníky cestovního ruchu z širšího okolí. Obdržela jsem 161 vyplněných dotazníků. Relativně vysoký počet vyplněných dotazníků prisuzuji především stoupajícímu zájmu o cykloturistiku ve vybraném středisku cestovního ruchu. Osobním jednáním s cyklokoordinátorem města Jihlavy jsem se dozvěděla další zajímavé postřehy a informace týkající se současných podmínek cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu. Osobní jednání mi pomohlo lépe pochopit systém, kterým se cykloturistika v Jihlavě a jejím okolí řídí a udržuje a společně s výsledky dotazníkového šetření mi bude nápomocno při návrhu možností dalšího rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu.

## **4 Řešení problému a jeho výsledky**

Cykloturistika se může realizovat ve městě, v příměstských částech nebo například na venkově. Pro svou práci jsem jako středisko cestovního ruchu zvolila město Jihlavu, jako městské středisko cestovního ruchu a její okolí. V následujícím textu charakterizuji vybrané středisko cestovního ruchu, specifikuji stávající podmínky cykloturistiky, které toto středisko cestovního ruchu nabízí a uvedu zde také stávající infrastrukturu cyklostezek a cyklotras. V neposlední řadě analyzuji výsledky dotazníkového šetření, které jsou jedním z východisek pro možnosti dalšího rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu. V poslední části této kapitoly navrhuji další možnosti rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu.

### **4.1 Charakteristika vybraného městského střediska cestovního ruchu – Jihlava a její okolí**

Město Jihlava leží v Kraji Vysočina, který se skládá z pěti dílčích okresů – okres Jihlava, okres Třebíč, okres Žďár nad Sázavou, okres Havlíčkův brod a okres Pelhřimov. Do okresu Jihlava spadá přibližně 120 měst a obcí. Město Jihlava leží na soutoku řek Jihlavy a Jihlávky, uprostřed rozsáhlé a převážně kopcovité, lesnaté a rybníčnaté Českomoravské vrchoviny. Od názvu Českomoravská vrchovina také pochází název kraje, do kterého město Jihlava a jeho okolí spadá. Z obou stran je Jihlava obklopena bývalými zemskými hranicemi mezi Čechami a Moravou a je nejstarším horním městem českých zemí (Jihlava, 2007a). Okolí Jihlavy je vhodné pro výkon turistiky a cykloturistiky zejména z hlediska udržovaného a čistého životního prostředí a dostupnosti mnoha přírodních i kulturních zajímavostí.

#### **4.1.1 Historie města**

Jihlavská historie se začíná datovat ke konci 12. století, kdy nad řekou Jihlavou vznikla slovanská vesnice. Nález stříbrných rud v této slovanské vesnici přivedl horníky, řemeslníky a obchodníky z celé Evropy. Vzhledem k jejich velkému náporu a potřebám se z malé vesnice začalo budovat nové město. Postupem času se toto nové město stalo jedním z nejmocnějších měst celého království. Bylo chráněno mohutnými hradbami a razily se zde mince. Díky hornímu právu, které zde bylo kodifikováno poprvé ve střední Evropě, se Jihlava stala vzorem pro další horní města. Po několika staletí byla Jihlava sídlem vrchního soudu. Mezi události, během kterých toto horní

město nejvíce utrpělo, patří 14. století, kdy poklesl význam těžby stříbra, a hlavním hospodářským odvětvím se stalo soukenictví. Mezi další momenty, během kterých město utrpělo ztráty, patří rok 1523, v němž v Jihlavě vypukl velký požár, a období během třicetileté války, kdy byla vypálena předměstí a byla pobořena většina domů. Městu trvalo více než sto let, než zahladilo veškeré škody. Naopak novou rozvojovou etapou se stalo soukenictví. Zdokonalovala se výroba soukenictví a živilo se jím tisíce lidí. V té době se město vymanilo z okruhu hradeb, přestavěla se městská radnice a zavedlo se noční osvětlení (Jihlava, 2007a).

#### **4.1.2 Současnost města**

Jihlava je statutárním městem a je střediskem Kraje Vysočina. Rozkládá se na ploše přibližně 87 km<sup>2</sup> a její nadmořská výška je 525 metrů nad mořem. V současnosti ve městě žije 50 714 obyvatel, z čehož je 24 683 mužů (49 %) a 26 031 žen (51 %). Průměrný věk obyvatel je 42,1 let a největší počet obyvatel patří do věkové skupiny od 15 do 64 let (Český statistický úřad, 2015).

Město Jihlava je městskou památkovou rezervací. Kombinuje gotickou, renesanční a barokní architekturu. V historickém středu města se nachází 213 památkově chráněných objektů, z toho 70 památek (Jihlava, 2007a). V následujícím textu uvedu některé nejvýznamnější památky, které se ve městě nachází. Brána Matky Boží je symbolem města a v současné době je veřejnosti přístupná jako vyhlídková věž, v níž je umístěna výstava obrazů Gustava Kruma. Jihlavské podzemí je druhým největším podzemím na území České republiky (největší podzemí je ve Znojmě). Jeho chodby jsou raženy ve skále v několika podlažích a vznikly především propojením sklepů, které sloužily k uskladnění piva, které dodnes vyrábí jihlavský pivovar Ježek. Jihlavské podzemí se nachází téměř pod všemi objekty historického jádra. Masarykovo náměstí svou rozlohou patří k největším historickým náměstím v naší republice. Dále jsou to historické budovy jihlavské radnice, jihlavské opevnění, kašny na náměstí a další (Jihlava, 2017e).

Mimo historických památek město Jihlava nabízí spoustu možností sportovního vyžití. Sportovní aktivity nabízí sportovně relaxační areál Český mlýn. Areál se nachází na břehu řeky Jihlavy. V jeho prostoru je vybudováno sportovní centrum a místo pro volnočasové aktivity. Podél řeky je vybudována nová cyklostezka, které je napojena na již existující cyklostezku podél ulice Romana Havelky. Mimo nové cyklostezky

vznikl i nový okruh pro in-line bruslení, stezka pro chodce, dětské hřiště, travnatá plocha pro míčové hry a rozsáhlý skatepark. Byla vybudována nová lávka, která propojuje oba břehy řeky Jihlavy a přímo u areálu bylo vybudováno nové parkoviště. U řeky se také nachází aquapark Vodní ráj, který je možné navštívit jak v létě, tak v zimě. Disponuje vnější i krytou částí. Rodinný park Robinson je největším indoorovým zábavním parkem v Kraji Vysočina. V parku je vybudované zázemí pro dospělé, kde mohou v klidu relaxovat, nebo využívat všechny atrakce, které jsou dostupné jak pro děti, tak i pro dospělé. Jelikož je kolem parku vedena významná cyklostezka, tak se k němu všichni cykloturisté při svých cyklovýletech pohodlně dostanou. Cyklostezka je také vedena okolo Zoologické zahrady Jihlava, podél řeky Jihlávky. Jihlavská ZOO leží v blízkosti centra a nabízí k vidění přes 200 druhů exotických zvířat. Je rozdělena do pěti světových kontinentů – Asie, Evropa, Amerika, Afrika a Austrálie (Statutární město Jihlava, 2016a).

Kolem Jihlavy je vytvořena síť turistických tras a cyklotras. Nedaleko města je značena tzv. Hornická naučná stezka a vede od Trpasličí jeskyně kolem kopce Rudný. Na vrcholku kopce je zřícenina rozhledny. Zde je vybudovaná sjezdová trať a vede odsud turistická trasa k nejstarší přírodní rezervaci na Jihlavsku „Zaječí skok“. Českomoravská vrchovina nabízí příznivé podmínky pro vybudování běžeckých tratí a jsou k dispozici také sjezdové tratě (Server České hory, 2016a).

### **4.1.3 Okolí města**

V okolí města Jihlavy se nachází velké množství měst, městysů a obcí. Každé z nich je bez pochyby něčím zajímavé a má co nabídnout. Za nejvýznamnější a nejznámější lze považovat Polnou, Třešť, Telč, Brtnici a Luka nad Jihlavou.

#### ***Polná***

Na sever od Jihlavy, vzdušnou čarou vzdálené 10 km, leží město Polná. Vychází z něj několik turistických tras, které vedou do jeho okolí. Na území města Polná se kříží místní značená cyklotrasa s dálkovou Českomoravskou trasou. Mezi zajímavosti, které toto město nabízí, patří především zámek Polná a muzeum židovské kultury. Ve městě se každý rok v září koná tzv. Mrkvancová pouť. Pro sportovní vyžití je zde vybudován sportovní a rekreační areál u rybníka Peklo a areál volného času U Studánky (Server České hory, 2016c).



### ***Třešť***

Město Třešť se nachází jižně od Jihlavy a je spojováno s objevem a těžbou stříbra na Jihlavsku. Jeho dominantou je především renesanční zámek, ke kterému patří rozlehlý park. Třešť disponuje největšími slunečními hodinami na území České republiky, na kterých se každoročně seřizuje letní a zimní čas. Nedaleko Třeště leží hrad Roštejn, ke kterému vede jedna z vyznačených turistických tras. Velmi známá naučná stezka „Špičák“ také vychází z Třeště a převážně po polních a lesních cestách vede až do národní přírodní rezervace „Velký Špičák“. Také na území tohoto města se kříží místní značené cyklotrasy s Českomoravskou trasou (Server České hory, 2016d).

### ***Telč***

Město Telč, často nazývané jako „Moravské Benátky“, se pyšní historickým centrem zapsaném na seznamu Světového kulturního dědictví UNESCO. V renesančním zámku v Telči je možné mimo jiné vidět horácké kroje a ručně malovaný lidový nábytek. Nejcennějším exponátem Telče je pohyblivý betlém pocházející z 19. století. Z Telče vychází spousta turistických tras a křížují se zde i lokální cyklotrasy (Turistické informační centrum, 2012).

### ***Brtnice***

Jihovýchodně od Jihlavy leží městečko Brtnice. V tomto malém městě se nachází renesanční zámek, renesanční domy na náměstí a kostel sv. Jakuba Většího. V Brtnici se konají tradiční akce, kterými jsou Morový průvod, na který do města přijíždí tisíce lidí z širokého okolí a setkání kovářů Brtnické kovadliny, které je konané v mezinárodním měřítku. Přes Brtnici vedou dvě cyklotrasy a čtyři turistické trasy. Nedaleko Brtnice leží zřícenina hradu Rokštejn, ke které vede jedna ze značených turistických tras přímo z Brtnice. Tato zřícenina je oblíbeným místem především pěších výletů (Server České hory, 2016b; Turistické informační centrum, 2012).

### ***Luka nad Jihlavou***

Do Luk nad Jihlavou vede jedna z neznámějších cyklotras vycházejících z Jihlavy. Cyklotrasa je vedena krásným a klidným údolím řeky Jihlavy. V Lukách nad Jihlavou se nachází zámek, jehož park patří k nejhezčím na Moravě (Turistické informační centrum, 2012).

V okolí Jihlavy také leží města, městečka, městyse a obce Humpolec, Havlíčkův Brod, Ústí, Větrný Jeníkov, Šimanov, Smrčná, Bílý Kámen, Vyskytná nad Jihlavou, Hybrálec, Plandry, Rantířov, Hubenov, Dvorce, Celjle, Kostelec, Dolní Cerekev, Jezdovice, Vílanec, Čížov, Rančířov, Puklice, Kozlov, Jamné, Měšín, Ždírec, Strítěž, Dobrodín, Štoky a další.

## **4.2 Specifikace podmínek cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu a jejich analýza včetně infrastruktury cyklostezek a cyklotras**

Město Jihlava leží v kraji Vysočina, pro který je charakteristický kopcovitý reliéf. Z tohoto důvodu může vybrané středisko cestovního ruchu vypadat jako nevhodné pro výkon cykloturistiky. Avšak právě naopak. Kraj Vysočina je mimo kopcovitý reliéf známý také tím, že má nejčistší ovzduší a disponuje krásnou krajinou. Kromě cykloturistů, kteří chtějí protáhnout svaly, si také přijdou na své milovníci přírody a odpočinku.

Výstavbě cyklostezek a cyklotras se Statutární město Jihlava výrazněji věnuje od roku 2001. V tomto roce byl postaven první úsek cyklostezky vedené do centra města z městské části Staré Hory (dnes B05). Další vybudovanou cyklostezkou je stezka mezi ulicemi Havlíčkova a Humpolecká. Část této cyklostezky kopíruje velice frekventovanou ulici Romana Havelky. Díky této nové cyklostezce se podařilo odklonit jízdu cyklistů a cykloturistů z vysoce frekventované ulice (Jihlava, 2012c).

Podepsáním Uherskohradištské charty v roce 2011 se město Jihlava zavázalo, že mimo jiné zefektivní propagaci cykloturistiky a to směrem k místnímu obyvatelstvu, ale také k účastníkům cestovního ruchu a povede k rozšíření a zdokonalení cykloturistiky. Tento aktualizovaný Generel cyklistické dopravy navazuje na generel předchozí z roku 2003. Návrhy na vybudování cyklostezek a cyklotras vycházely z průzkumu místních obyvatel, ale jejich představy byly nereálné. Definovaly se tedy skutečné potřeby cyklistů a byly spojeny hlavní oblasti bydlení s nejdůležitějšími cíli a to, co nejkratší a nejrychlejší cestou (dopravní koridory). V tomto případě je nezbytné vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty a opatření na křižovatkách. Někteří cyklisté, kteří kolo používají například na cestě do práce, do školy, na nákup, ale i cyklisté, kteří kolo používají k rekreaci, volí raději variantu jízdy po cyklostezkách, mimo významné městské třídy, po zklidněných ulicích nebo například parcích (doplňkové koridory).

Tyto doplňkové koridory jsou často používány souběžně s rychlými dopravními koridory. Bezpečnost a atraktivita jak okolí, tak i jízdního povrchu je důležitá u rekreačních koridorů. Jedná se o již existující stezky a cesty vedoucí kolem řek, které jsou spojené s atraktivními cíli v rámci města nebo v jeho okolí. Tyto cyklokoridory sloužící zejména pro relaxaci ve volném čase slouží nejen cyklistům, ale také pěším turistům nebo in-line bruslařům (Alternativní dopravní studio, 2011).

Cyklostezky a cyklotrasy vedoucí v Jihlavě jsou vedeny jako (Jihlava, 2012b):

- stezky pro cyklisty neboli cyklostezky, které jsou často spojeny s prostorem určeným pro chodce. Mohou být vedeny jak samostatně, tak v přidruženém prostoru místní komunikace;
- cyklotrasy, jejichž provoz je spojený s provozem motorových vozidel. Pro většinu cyklistů je přijatelný při nižší hustotě automobilové dopravy a nižších rychlostech automobilů;
- průjezd v obou směrech, když pro ostatní vozidla platí jednosměrka, umožňuje cyklistům tzv. cykloobousměrka,
- cyklopruh vyznačuje prostor, který je určený především cyklistům. Jeho hlavním cílem je zvýšení ochrany cyklistů.

V okolí města jsou cyklostezky a cyklotrasy vedeny obdobným způsobem. Cyklostezky jsou určeny buď výhradně pro cyklisty, nebo cyklisté a pěší chodci sdílí stejný prostor. V případě, že cyklisté a pěší chodci sdílí stejný prostor, se cyklostezky dělí na cyklostezky se společným provozem a cyklostezky s odděleným provozem. Dále jsou v okolí města vedeny cyklotrasy, jejichž cesta slouží jak pro cyklisty, tak i pro motorová vozidla a vedou výhradně po silničních komunikacích s nízkou frekvencí automobilové dopravy.

#### **4.2.1 Stávající cyklostezky a cyklotrasy**

Budování cyklostezek je v Jihlavě omezováno z finančního a majetkového hlediska. Omezení z finančního hlediska není tak výrazné, jako omezení z majetkového hlediska, kdy jsou problémem pozemky, které nepatří městu. Majitelé těchto pozemků nesouhlasí s výstavbou cyklostezek na jejich území a vzniká problém propojení dílčích cyklostezek. Výstavba cyklostezek je tedy rozdělena do jednotlivých úseků a úkolem do budoucna je jejich vzájemné propojení. Výstavba nových cyklostezek vychází z již zmíněného Generelu cyklistické dopravy. Na financování těchto cyklostezek se podílí

rozpočet města, EU ROP Jihovýchod a SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury). Pokud se výstavba cyklostezek vejde do rozpočtu města, může městský magistrát najmout projektanta, který navrhne, kudy bude daná stezka vést. Vybírá zejména lesní a polní cesty a málo frekventované silnice. Po zpracování a schválení projektu město zahájí výstavbu cyklostezky. Poměr financování cyklostezek záleží na tom, jak vysoké dostane město dotace. To, co dotace nepokryjí, doplácí město ze svého rozpočtu. Při výstavbě cyklostezek na menších úsecích město dotace nedostává a o financování cyklostezek vedoucích mimo město se stará Kraj Vysočina.

Při následujícím výčtu cyklostezek a cyklotras vedoucích v Jihlavě a jejím okolí jsem se inspirovala Pavlem Šťastným, který danou infrastrukturu zveřejnil na webových stránkách Statutárního města Jihlavy (2013d). Po osobním rozhovoru s jihlavským cyklokoordinátorem, Bc. Michalem Procházkou, jsem doplnila některé chybějící informace. Síť tras vytvořených v Jihlavě a jejím okolí je rozdělena do třech rovin. Trasy označené písmenem „B“ jsou trasy „tangenciální“ a propojují trasy značené písmenem „R“. Označení „R“ nesou trasy vedené z okrajů města do centra města a jedná se tak o „radiální trasy“. Poslední skupinou jsou trasy značené písmenem „G“ a jde o trasy vedené zelení, tzv. „greenway trasy“. Konkrétně se jedná o následující cyklostezky a cyklotrasy.

#### ***Trasa B02***

Tato trasa propojuje centrum města se sídlištěm Březinky. Začíná u Brněnského mostu a končí na ulici Okružní.

#### ***Trasa B04***

Trasa B04 začíná na ulici Romana Havelky. Je vedena údolím ve směru toku řeky Jihlavy, přes Havlíčkovu ulici a končí u historického mostu u Jánů.

#### ***Trasa B05***

„První cyklostezka“, která byla vybudována v roce 2001. Vede proti proudu řeky Jihlavy jako stezka s odděleným provozem pro pěší a cyklisty.

#### ***Trasa B10***

Cyklostezka procházející parkem nad tunelem od Rantířovské ulice. Končí napojením na trasu R02 na ulici Vrchlického.

### ***Trasa B12***

Představuje propojku ulic Průmyslová a Na Stráni. Daná propojka je vedena jako cyklotrasa. Dále pokračuje jako cyklostezka napojující se na trasu R09.

### ***Trasa G01***

Součástí nejdelší cyklotrasy vedoucí z Hosova do Hruškových Dvorů. Trasa G01 začíná na Tovární ulici. Dále pokračuje areálem zoologické zahrady, kolem amfiteátru letního kina, kolem sportovního areálu Na Stoupách a je ukončena na ulici Okružní.

### ***Trasa G04***

Jedná se o podjezd pod mostem na Havlíčkově ulici.

### ***Trasa R01***

Jedná se o trasu propojující Telečskou ulici s obcí Pístov. Tato trasa je vedena souběžně s dálkovou cyklotrasou č. 16.

### ***Trasa R02***

Tato trasa vychází z městského centra a vede k ulici Na Dolech. Daná trasa začíná ve Smetanových sadech. Vede okolo jihlavské nemocnice, přes sídliště Dolina, okolo Hellerova rybníku až k železničnímu přejezdu na ulici S. K. Neumanna.

### ***Trasa R03***

Trasa navazující na cyklostezku R02 vedoucí ze Smetanových sadů. Trasa prochází ulicemi Na Dolech a Romana Havelky. Na ulici Romana Havelky se na ní napojují cyklostezky B05 a G05 procházející sportovně relaxačním areálem Český Mlýn.

### ***Trasa R04***

Cyklostezka vedoucí z Věžní ulice v centru města, přes ulici Romana Havelky až k Hybrálecké ulici. K Borovince je vyznačena cyklotrasa vedoucí po lokální komunikaci s minimální frekvencí automobilové dopravy.

### ***Trasa R05***

Jedná se o trasu propojující centrum města a hlavní vlakové nádraží.

### ***Trasa R06***

Trasa vedoucí z Brněnské ulice do městské části Helenín.

### ***Trasa R07***

Jedná se o část cyklostezky vedoucí přes starý Brněnský most. Tato cyklostezka je vedena jako cykloobousměrka, která umožňuje obousměrný provoz pro cyklisty a je levným a praktickým opatřením pro podporu cyklodopravy v historických částech města.

### ***Trasa R09***

Tato trasa začíná na Helenínské ulici a vede do Hruškových Dvorů. Její plynulost je několikrát přerušena kvůli vjezdu do průmyslových areálů. Svým koncem navazuje na cyklostezku B12.

Celková délka výše zmíněných cyklostezek v současné době činí 18 091 metrů, celková délka cyklotras je 13 926 metrů.

Cyklotrasy v Jihlavě a jejím okolí značí od roku 1997 Klub českých turistů svým speciálním značením. Toto značení je podobné jako značení pro motorová vozidla. Značky mají žlutou barvu a na každé z nich se nachází symbol kola, číslo dané trasy. Směrové tabule udávají navíc kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase cykloturistů. Zřizování a údržba cyklotras je většinou financována s krajských nebo městských rozpočtů, ale financují je také obce a soukromé objekty (Šťastný, 2012c).

V Jihlavě a jejím okolí jsou vedeny tyto další cyklotrasy (Šťastný, 2012c):

*Tabulka 4: Cyklotrasy vedené Jihlavou a jejím okolím*

<b>Číslo cyklotrasy</b>	<b>Odkud - kam</b>
161	Nečeradec – Jihlava
162	Jihlava – Třebíč
1114	Jihlávka – Kamenice nad Lipou
4157	Rušínov – Polná
5090	Třešť – Rohozná
5091	Třešť – Telč
5092	Batelov - Knínice
5093	Třešť – Šibeniční vrch
5111	Číchov – Přibyslavice
5128	Jihlávka – Spělov
5129	Třešť – Pelhřimov

5200	Třešť – Aleje
5215	Luka nad Jihlavou – Luka nad Jihlavou

Zdroj: vlastní zpracování podle <http://www.jihlava.cz/cyklotrasy/d-492170/p1=105972>, 2016

Tyto cyklotrasy vyznačené Klubem českých turistů vedou po silnicích a místních a účelových komunikacích, které jsou neustále udržovány v dobrém stavu.

V rámci cyklotras je také důležité se zmínit o dálkových cyklistických koridorech. Obecný rozvoj cyklistické dopravy v České republice vychází z již zmíněné „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy“. Ve vybraném středisku cestovního ruchu rozvoj cyklostezek a cyklotras vychází z Generelu cyklistické dopravy. Prioritou v rozvoji cyklistické dopravy je zajistit bezpečnost cyklistů, cykloturistů a kvalitu cyklistické dopravy tak, aby byla rovnocennou formou šetrné dopravní obsluhy a aby tato aktivita byla vyhledávanou formou rekreace. Hlavním cílem je ochrana životního prostředí a omezení motorové dopravy (Jihlava, 2012d).

V České republice jsou vedeny tři dálkové evropské cyklotrasy sítě „EuroVelo“, ale žádná z nich neprochází přímo Jihlavou. Přes Jihlavu a její okolí jsou vedeny tyto dálkové koridory (Jihlava, 2012d):

- cyklotrasa č. 16 (Slavonice – Telč – Třešť – Jihlava – Polná – Hlinsko) je součástí „Českomoravské trasy“, jejíž trasa zahrnuje Jeseník, Hlinsko v Čechách, Příbyslav, Jihlavu, Třešť, Telč, Třeboň a České Budějovice. Jedná se o nejdelší trasu v destinaci a její délka je 365 km;
- cyklotrasa č. 26 (Jihlava – Třebíč – Raabs) vede převážně po polních a lesních cestách nebo po minimálně frekventovaných komunikacích, je bezpečná a vhodná například i pro rodiny s dětmi. Většinu dílčích úseků, které tuto cyklotrasu tvoří, představují především cyklostezky, které mohou využívat také in-line bruslaři. Výlet po cyklotrase je možné kombinovat se železniční dopravou. Cyklotrasa vede přes následující města, městyse a obce: Jihlava, Malý Beranov, Velký Beranov, Bítovčice, Kamenice, Brtnice, Luka nad Jihlavou, Chlum, Bransouze, Červená Lhota, Číhalín, Příbyslavice, Petrovice, Třebíč, Mastník, Kojetice na Moravě, Horní Újezd, Šebkovice, Lesůňky, Jaroměřice nad Rokytnou, Blatnice, Moravské Budějovice, Lomy,

Jemnice, Děštná a rakouské město Raabs (Cyklostezka Jihlava – Třebíč - Raabs, 2012);

- trasa Jihlava – Český Těšín prochází přes Třebíč, Brno, Zlín, Vsetín, Nový Jičín, Frýdek Místek až do Českého Těšína. Tato cyklotrasa, jejíž délka je 349 km je vytvořena z místních cyklotras a z toho důvodu nemá jednotné číslo.

Město Jihlava plánuje výstavbu nové dálkové cyklotrasy o délce 40 kilometrů. Tato nová trasa povede z Jihlavy do Polné a dále do Přibyslavy, kam jezdí tisíce lidí především kvůli jedné z nejkrásnějších in-line tras v České republice. Této nové dálkové cyklotrase se předpovídá vysoký turistický potenciál. Tento turistický potenciál se odhaduje díky „cyklosčítačům“ umístěných na různých místech v Jihlavě a jejím okolí. Cyklosčítače mají podobu dřevěného stojanu a mají v sobě zabudované tři jednotlivé sčítače. Jeden zaznamenává, kolik lidí projelo na kole, druhý kolik lidí prošlo pěšky a třetí, kolik zde projelo aut. Díky systému napojenému na tyto cyklosčítače má magistrát města dobrý přehled o tom, jaká je na daném místě hustota cyklistů a cykloturistů, případně jak moc je daná silnice frekventovaná. Konkrétně systém vykazuje následující grafy:

- denní počet, tedy jak dlouhé bylo sledované období,
- denní rozložení, konkrétně v jakých dnech (od pondělí do neděle) byla nejvyšší hustota dopravy na daném místě,
- hodinové rozložení v pracovních dnech a o víkendech.

Pro každou skupinu (počet projetých aut, pěší, cykloturisté a cyklisté) systém vykazuje individuální grafy, ale také graf pro všechny tři skupiny společný, který slouží k lepšímu porovnání. Nyní město Jihlava disponuje dvěma cyklosčítači, které jsou přemísťovány na různá místa. Nicméně Kraj Vysočina usiluje o to, aby se jejich používání co nejdříve rozšířilo.

Jako všude jinde, tak i v Jihlavě a jejím okolí musí mít cykloturistika nezbytné technické, právní a organizační zabezpečení. Aby cykloturista mohl vykonávat svou činnost, tak kromě existence výše zmíněných cyklostezek a cyklotras, potřebuje především kolo. Tato potřeba může pro někoho představovat ekonomický problém. Pořízení kvalitního kola bývá finančně náročné, ale po jeho pořízení a vybavení už cykloturistika nebývá příliš nákladnou formou trávení volného času. Cyklostezky v Jihlavě a jejím okolí jsou vedeny především po málo frekventovaných



silnicích, polních a lesních cestách a tudíž je vhodné pro cykloturistiku v tomto středisku cestovního ruchu využívat kola horská, crossová nebo trekkingová. Mimo povinné vybavení těchto kol je vhodné, aby kolo bylo vybavené blatníky, zvonkem, světlem a krytem řetězu. Cykloturisté by měli být při svých jízdách dobře vidět. Měli by na sobě mít oblečení reflexních barev nebo alespoň nějaké reflexní prvky. Své vybavení mají i cyklostezky a cyklotrasy. Všechny tyto stezky a trasy vybudované v Jihlavě a jejím okolí jsou náležitě značeny a všichni cykloturisté mají povinnost se danými značkami řídit. Mezi další vybavení cyklostezek a cyklotras vedoucích v tomto středisku cestovního ruchu patří lavičky a stojany na kola. Právní zabezpečení cykloturistiky a výstavby cyklostezek a cyklotras vychází ze všeobecně platných zákonů, vyhlášek a technických norem.

Organizační zabezpečení cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí zastrešuje Magistrát města Jihlavy, Klub českých turistů Vysočina a spolek Sliby-Chyby. Magistrát města se stará zejména o výstavbu a údržbu cyklostezek. Akce pro cykloturisty pořádá Klub českých turistů a spolek Sliby-Chyby. Na Vysočině má Klub Českých turistů 1748 členů ve 22 odborech. Mezi aktivity, které Klub Českých turistů Vysočina vykonává, patří (KČT Vysočina, 2012):

- vydávání kalendářů turistických akcí,
- zahájení jarní turistické sezóny v oblasti Klubu českých turistů Vysočina,
- konání výjezdních seminářů cvičitelů a vedoucích turistiky a jejich školení,
- konání zájezdů pro členy klubu,
- pořádání soutěží,
- značení turistických tras.

Na Jihlavsku existuje sedm odborů Klubu českých turistů Vysočina – KČT Tesla Jihlava, KČT Bedřichov Jihlava, KČT Čeřínek Jihlava, SK KČT Třešť, KČT Polná, KČT Telč, KČT Kamenná. Cykloturistice se z větší míry věnuje KČT Tesla Jihlava, který byl zřízen v roce 1978 a pro cykloturisty každoročně pořádá dva letní pobyty. Jedná se o týdenní pobyty na Šumavě a ve Valticích. Členové odboru KČT Bedřichov Jihlava, který funguje od 1981, podnikají cyklovýlety po České republice, ale také do zahraničí. KČT Polná byl založen v roce 1924 a na cykloturistiku se zaměřuje až v posledních letech, kdy cykloturistika nabývá na významu. Jejich cílem do budoucna je pořádat zájezdy s cílem prohloubení znalostí o naší vlasti.

KČT Kamenná, který funguje od roku 2008, pořádá turistický pochod „Kamenné aleje“, kterého se účastní jak pěší turisté, tak i cykloturisté (Janeček, 2012).

Spolek Sliby-Chyby podniká společné dovolené a organizuje zajímavé akce, včetně akcí týkajících se cykloturistiky. Jedná se o vyjížďky na kolech v okolí Jihlavy, ale také cyklodovolené po celé České republice. Tento spolek je organizátorem jihlavského půlmaratonu, který se každoročně koná druhou neděli v září, závodu „Jihlavská 24 MTB“, kterého se tradičně účastní tisíce závodníků a soutěže „Do práce na kole“.

#### **4.2.2 Turistický systém „Stříbrné pomezí“**

„Stříbrné pomezí“ je turistický systém, který je pro cykloturistiku v Jihlavě a jejím okolí velmi podstatný. Město Jihlava tento turistický systém vytvořilo společně s partnerskými obcemi ve svém okolí. Partnerských obcí je celkem 26 a patří mezi ně Bílý Kámen, Cejle, Cerekvička-Rosice, Čížov, Dvorce, Hubenov, Hybrálec, Ježená, Jihlava, Kostelec, Luka nad Jihlavou, Malý Beranov, Měšín, Mirošov, Plandry, Příseka, Puklice, Rančářov, Rantářov, Smrčná, Střítež, Štoky, Velký Beranov, Větrný Jeníkov, Vílanec, Vyskytná nad Jihlavou a Ždírec. Celková délka tohoto systému je 270 km a využívá také stávající cyklistické a turistické trasy. Po památkách a zajímavostech, které tento region nabízí, provází jak cykloturisty, tak i pěší turisty. Projekt byl realizován v letech 2009 - 2011. Finanční pomoc poskytl Regionální operační program NUTS 2 Jihovýchod. Existuje mobilní verze mapy „Stříbrného pomezí“, kde si zájemci na svém telefonu nebo tabletu mohou najít svou polohu a prohlédnout si, jaké zajímavosti se nachází v jejich okolí. Je ovšem nutné, aby byl uživatel připojen k internetu, aby GPS mohla zjistit, kde se právě nachází. Na informačních tabulích, patnících nebo na tištěných mapách jsou umístěny QR kódy, díky kterým se uživatelé dostanou rychleji a pohodlněji k informacím, které potřebují (Statutární město Jihlava, 2017b).

Mezi doporučené trasy „Stříbrného pomezí“ pro cykloturisty patří okruh C1, C2 a C3. Okruh C1 vede z Jihlavy přes Kosov, Puklice, Rosice, Cerekvičku, Čížov, Rančářov, Sasov a zpět do Jihlavy. Jeho celková délka je 25 km. Trasa vede po okolních historických obcích, kde je velké množství památek a je vhodná pro všechny věkové kategorie. Povrch okruhu C1 vede z části po asfaltové silnici a z části také po zpevněných polních a lesních cestách. Okruh C2 vede z Jihlavy do Pístova, Popic,

Kostelce, Cejle, Mirošova, Hubenova, Ježené a Rantířova. Jeho celkové délka je 32,1 km. Tato trasa je poněkud náročnější než trasa C1 a je vhodná spíše pro zdatnější a zkušenější cykloturisty. Trasa vede po asfaltové silnici, zpevněných i nezpevněných polních a lesních cestách. Okruh C3 vychází opět z Jihlavy a to přes obce Hybrálec, Smrčná, Větrný Jeníkov, Bílý Kámen, Vyskytná nad Jihlavou a Plandry. Délka tohoto okruhu je 25,4 km. Okruh C3 je veden po asfaltových silnicích, zpevněných a nezpevněných polních a lesních cestách a stejně jako okruh C2 je vhodný spíše pro zdatné cykloturisty. Mezi doporučené trasy patří také okruh K1, který je určen nejen pro cyklisty, ale také pro pěší turisty. Okruh K1 je dlouhý 11,2 km a vede z Jihlavy, přes Malý Beranov do Luk nad Jihlavou. Tato trasa vede údolím řeky Jihlavy a je poměrně nenáročná. Je vhodná jak pro méně zdatné turisty, tak například i pro rodiče s dětmi. Mezi Jihlavou a Lukami nad Jihlavou jezdí přímý vlakový spoj a tak do Luk můžeme přijet vlakem nebo se jím vrátit zpět do Jihlavy (Statutární město Jihlava, 2017c).

### **4.3 Poptávka po cykloturistice ve vybraném středisku cestovního ruchu**

Pro zjištění zájmu o cykloturistiku v Jihlavě a jejím okolí jsem zvolila dotazníkové šetření. Dotazníky jsem umístila na internetové stránky a portály města Jihlavy, které jsou navštěvovány nejen místními obyvateli, ale také účastníky cestovního ruchu z širšího okolí. Hlavním záměrem je identifikovat respondenty zajímající se o cykloturistiku a zjistit jejich spokojenost s dosavadními podmínkami, které vybrané středisko cestovního ruchu nabízí. Pochopení jejich názorů je nezbytné pro tvorbu nových možností rozvoje cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí. Získala jsem celkem 161 online vyplněných dotazníků, jejichž výsledky analyzuji v následujícím textu.

#### **4.3.1 Identifikace respondentů**

V dotazníku jsem uvedla celkem 5 identifikačních otázek. Pomocí nich jsou respondenti rozlišeni podle pohlaví (tabulka 5), věku (tabulka 6), dosaženého vzdělání (tabulka 7), společenského statusu (tabulka 8) a vzdálenosti jejich bydliště od Jihlavy (tabulka 9).

Tabulka 5: Struktura respondentů podle pohlaví

<b>Pohlaví</b>	<b>Absolutní četnost</b>	<b>Relativní četnost v %</b>
Muž	86	53,4
Žena	75	46,6
<b>Celkem</b>	161	100

Zdroj: vlastní zpracování, 2016

Tabulka 6: Struktura respondentů podle věku

<b>Věk</b>	<b>Absolutní četnost</b>	<b>Relativní četnost v %</b>
20 let a méně	20	12,4
21 – 30 let	101	62,7
31 – 40 let	23	14,3
41 – 50 let	12	7,5
50 let a více	5	3,1
<b>Celkem</b>	161	100

Zdroj: vlastní zpracování, 2016

Tabulka 7: Struktura respondentů podle dosaženého vzdělání

<b>Vzdělání</b>	<b>Absolutní četnost</b>	<b>Relativní četnost v %</b>
Základní	15	9,3
Výuční list	25	15,5
Střední škola s maturitou	93	57,8
Vysokoškolské	28	17,4
<b>Celkem</b>	161	100

Zdroj: vlastní zpracování, 2016

Tabulka 8: Struktura respondentů podle společenského statusu

<b>Společenský status</b>	<b>Absolutní četnost</b>	<b>Relativní četnost v %</b>
Student	68	42,2
Zaměstnaný	85	52,8
Nezaměstnaný	2	1,2
Důchodce	2	1,2
Jiné (podnikatel/ka, mateřská dovolená)	4	2,5

<b>Celkem</b>	161	100
---------------	-----	-----

Zdroj: vlastní zpracování, 2016

Tabulka 9: Struktura respondentů podle vzdálenosti jejich bydliště od Jihlavy

<b>Vzdálenost od Jihlavy</b>	<b>Absolutní četnost</b>	<b>Relativní četnost v %</b>
Do 10 km	108	67,1
Od 10 km do 20 km	33	20,5
Od 20 km do 30 km	5	3,1
Od 30 km do 40 km	5	3,1
Od 40 km	10	6,2
<b>Celkem</b>	161	100

Zdroj: vlastní zpracování, 2016

Z výsledků, které identifikují účastníka cestovního ruchu, vyplývá, že nadpoloviční většinu tvoří muži, kterých je necelých 54 % (86 osob). Z věkového hlediska je největší zastoupení zájemců o cykloturistiku ve věkové hranici 21 – 30 let, což představuje 62,7 % (101 osob). U většiny dotazovaných respondentů převažuje středoškolské vzdělání ukončené maturitou. Přes 52 % (85 osob) respondentů je zaměstnaných, druhou největší skupinu tvoří studenti, kterých je přes 42 % (68 osob). Do každé ze skupin „nezaměstnaný“ a „důchodce“ spadají dva respondenti. Čtyři lidé volili variantu „jiná“, z čehož tři dotazovaní jsou podnikatelé a jeden je na mateřské dovolené. Značná většina dotazovaných má bydliště v Jihlavě nebo jejím okolí. V okruhu do 20 kilometrů jde celkem o 87,6 % (111 osob) respondentů. Naopak, na dotazník zareagovalo pouze 6 % (10 osob) respondentů, jejichž bydliště se nachází více jak 40 kilometrů od Jihlavy.

#### **4.3.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření**

V následujícím textu analyzuji výsledky dotazníkového šetření. Jeho cílem je především zjistit zájem o cykloturistiku v Jihlavě a jejím okolí, poukázat na nedostatky a naopak na výhody, kterými dané cyklostezky a cyklotrasy ve vybraném středisku cestovního ruchu disponují.

Graf č. 1: Čas věnovaný sportovním aktivitám



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Z grafu číslo jedna je zřejmý aktuální trend zdravého životního stylu a fitness. Pouze 4 % (7 osob) z celkového počtu vyplněných dotazníků uvedly, že se vůbec nevěnují sportovním aktivitám. Naopak největší podíl zaujímají respondenti, kteří se sportovním aktivitám věnují třikrát týdně. V tomto případě se jedná o 33 % (54 osob). Jednou až dvakrát týdně se sportovním aktivitám věnuje celkem 41 % (65 osob) respondentů a čtyřikrát až pětkrát týdně se jim věnuje 16 % (26 osob) respondentů. Devět z dotazovaných odpovědělo, že se sportovním aktivitám věnuje víckrát jak pětkrát týdně. Tento jev je možné připisovat například profesionálním sportovcům, kteří mají tréninky celý týden, v mnoha případech několikrát denně.

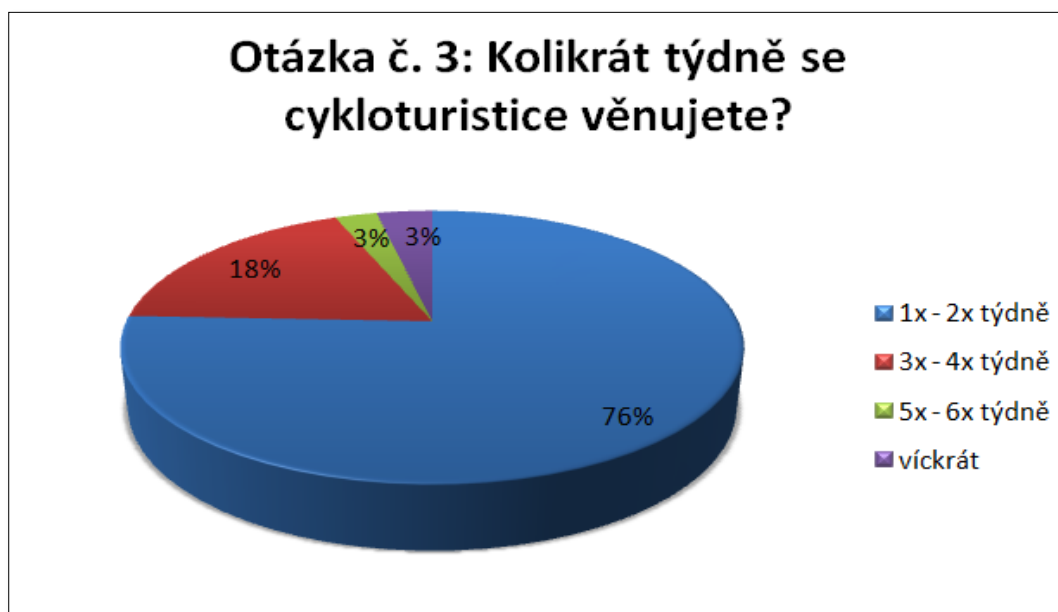
Graf č. 2: Respondenti věnující se cykloturistice



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Graf číslo dva dokumentuje, že většina dotazovaných, tedy 71 % (115 osob), se cykloturistice věnuje. Převážný zájem o cykloturistiku ve vybraném středisku cestovního ruchu potvrzuje fakt, že se cykloturistika stává stále více oblíbenou formou trávení volného času. Cykloturistika představuje pro lidstvo řadu výhod a to je jedním z důvodů, proč jí stále více lidí dává přednost před motorovou dopravou. Vyjádřený zájem o cykloturistiku ve vybraném středisku cestovního ruchu je důvodem pokračování respondentů ve vyplňování dotazníku. Druhou skupinu naopak tvoří respondenti, kteří se cykloturistice vůbec nevěnují. Jedná se o 29 % (46 osob). Respondenti, kteří se cykloturistice nevěnují, přešli rovnou k otázkám identifikačním, které byly umístěny na konci dotazníku.

Graf č. 3: Čas věnovaný cykloturistice



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Graf číslo tři prezentuje, kolik času účastníci cestovního ruchu věnují cykloturistice. Z celkového počtu respondentů, kteří se věnují cykloturistice (115 osob), se jí věnuje 76 % (87 osob) jednou až dvakrát týdně, 18 % (21 osob) respondentů se jí věnuje třikrát až čtyřikrát týdně. Poslední dvě kategorie byly zastoupeny rovnoměrně, celkem 6 % (7 osob).

Graf č. 4: Partner pro cesty na kole

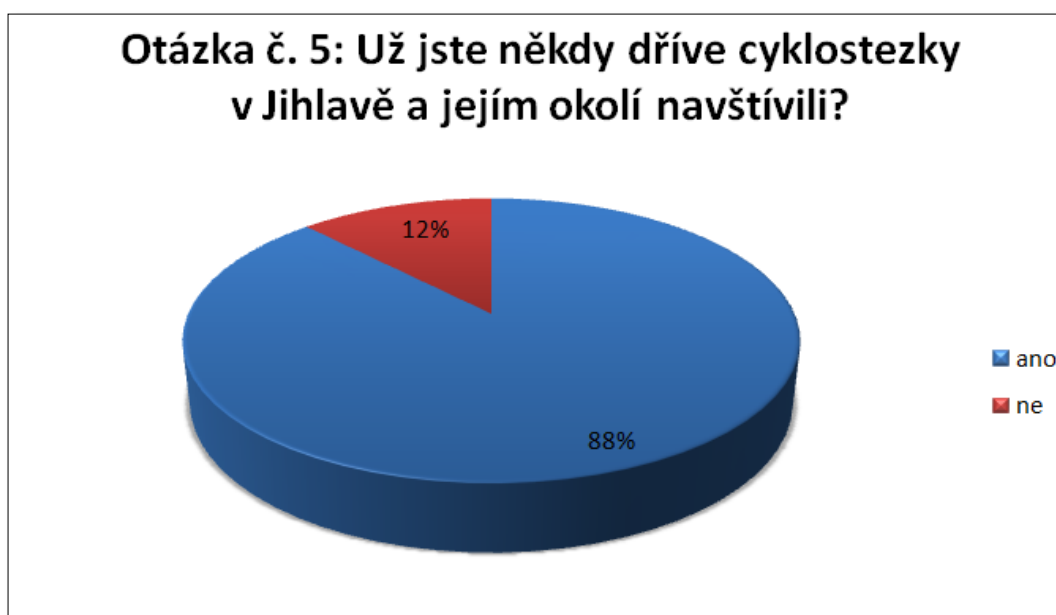


Zdroj: vlastní šetření, 2016



Otázkou číslo čtyři jsem zjistila, s kým lidé nejčastěji tráví svůj volný čas na cyklostezkách. Nejvíce respondentů, tedy 36 % (41 osob) odpovědělo, že nejraději na kole cestují samy. Druhou nejvíce zastoupenou skupinu tvoří respondenti, kteří nejraději výlety na kole podnikají se svými přáteli. Tato skupina v grafu představuje 33 % (38 osob). Se svou rodinou nejraději cestuje 25 % (29 osob) respondentů. Nejčastěji jde o rodiny s dětmi, které navštěvují zejména areál Český Mlýn, který je pro tento segment vyhovující. S kolegy z práce cestují pouze necelé 3 % (3 osoby) dotázaných. Poslední variantu volily také pouze 3 % (4 osoby) respondentů, kteří ji zvolili z důvodu, že při svých cestách předchází možnosti kombinují. Občas vyráží na cyklovýlety s rodinou, občas s přáteli nebo naopak volí klidnou vyjížděku na čerstvém vzduchu bez společnosti.

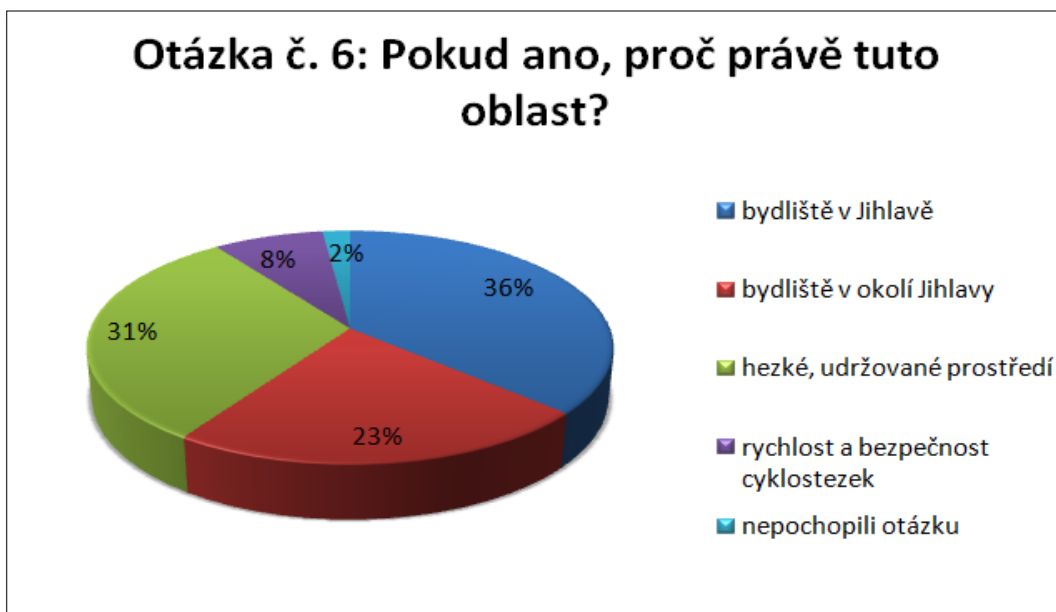
*Graf č. 5: Návštěvnost cyklostezek v Jihlavě a jejím okolí*



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Graf číslo pět vypovídá o tom, kolik z dotazovaných respondentů má zkušenosti s cyklostezkami v Jihlavě a jejím okolí. Naopak udává i počet těch, kteří doposud žádnou cyklostezku k cykloturistice nevyužili. 88 % (101 osob) respondentů odpovědělo, že cyklostezky v Jihlavě a jejím okolí zná. Avšak našli se i respondenti, kteří cyklostezky v Jihlavě a jejím okolí ještě nikdy nenavštívili. Tato skupina zaujímá v grafu 12 % (14 osob). Důvodem nevyužívání cyklostezek může být případný strach jezdit ve městě, protože ne všechny úseky cyklostezek jsou na sebe přímo napojené. Dalším důvodem je také nízká informovanost o cyklostezkách vedoucích mimo město.

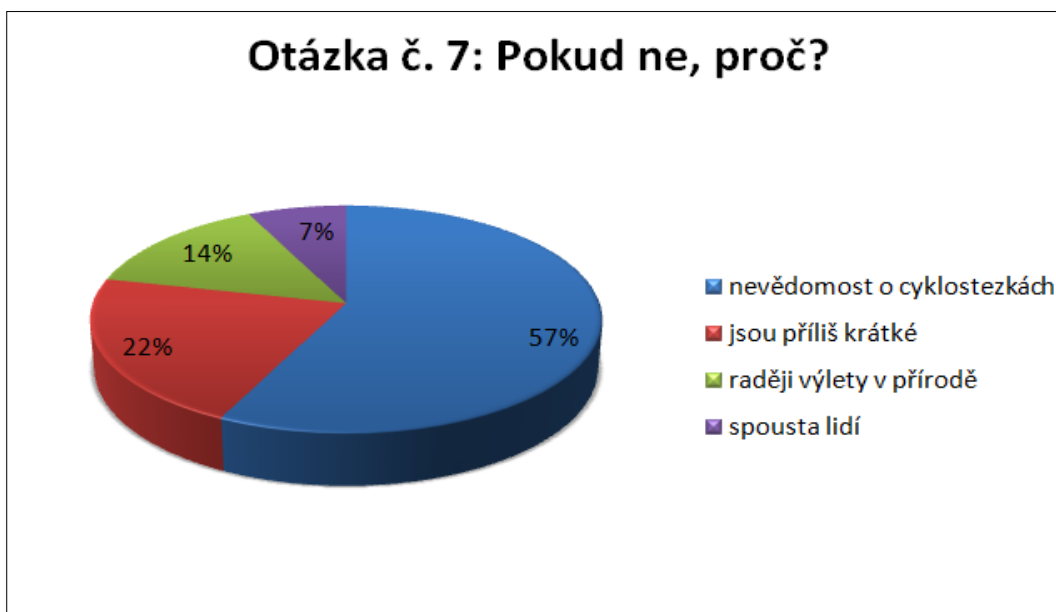
Graf č. 6: Důvody návštěv cyklostezek v Jihlavě a jejím okolí



Zdroj: vlastní zpracování, 2016

Otázka číslo šest je otázkou otevřenou. Každý z respondentů, který v otázce předchozí odpověděl, že cyklostezky v Jihlavě a jejím okolí navštěvuje, zde měl uvést důvod, proč tyto cyklostezky navštěvuje. I přesto, že měl každý možnost se vyjádřit podle sebe, tak se v odpovědích používaly často stejné důvody. Nejvíce respondentů odpovědělo, že cyklostezky navštěvují z důvodu blízkosti cyklostezek k místu jejich bydliště. 36 % (37 osob) respondentů uvedlo, že bydlí v Jihlavě, tudíž k cyklostezkám vedoucích v Jihlavě a jejím okolí mají snadný přístup. Druhou největší skupinu tvoří důvod, že cyklostezky vedou hezkou přírodou, jsou udržované a disponují vyhovujícím povrchem nejen pro cyklisty, ale například také pro in-line bruslaře. Tuto variantu volilo 31 % (31 osob) respondentů. 23 % (23 osob) respondentů navštěvuje cyklostezky z důvodu, že bydlí nedaleko Jihlavy, většinou se jednalo o obyvatele Luk nad Jihlavou, kteří využívají cyklostezku Jihlava – Luka nad Jihlavou. Hlavním důvodem zbývajících respondentů je, že cyklostezky jsou rychlým a bezpečným způsobem, jak si zasportovat a odpočinout od každodenních starostí běžného života. Tuto variantu volilo 8 % (8 osob) respondentů. Také uvádí, že dané cyklostezky jsou vhodné a bezpečné pro děti. Dva respondenti, představující 2 %, bohužel nepochopili danou otázku.

Graf č. 7: Důvody nevyužívání cyklostezek v Jihlavě a jejím okolí



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Respondenti, kteří v otázce číslo pět uvedli, že doposud cyklostezky v Jihlavě a jejím okolí nevyužili, měli uvést důvod, proč tak ještě neučinili. Nadpoloviční většina, tedy 57 % (8 osob) respondentů o cyklostezkách v Jihlavě a cyklostezkách vedoucích za městem nevěděla. Pro 22 % (3 osoby) respondentů jsou cyklostezky příliš krátké, proto raději volí cestu po silnicích nebo si vybírají vlastní trasu. 14 % (2 osoby) respondentů uvedlo, že výlety na kole podnikají nejraději v přírodě, preferují přírodní terén oproti zpevněným silnicím. Jeden respondent, v tomto případě představující 7 % uvedl, že Jihlavské cyklostezky nenavštěvuje z toho důvodu, že se na nich nachází spousta lidí. Pro měření hustoty cyklistů a cykloturistů na daných cyklostezkách a cyklotrasách slouží již zmíněné cyklosčítače. K problematice přelidněnosti na daných stezkách a trasách by bylo vhodné přihlédnout při návrhu možností dalšího rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu.

Graf č. 8: Délka ujetých tras



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Graf číslo osm znázorňuje, kolik kilometrů cykloturisté obvykle ujedou ve vybraném středisku cestovního ruchu. Nejvíce respondentů, 34 % (39 osob), odpovědělo, že obvykle ujedou trasu o délce deset až dvacet kilometrů. Druhou největší skupinu tvoří cykloturisté, kteří obvykle ujedou trasu o délce dvacet až čtyřicet kilometrů. Jedná se o 29 % (34 osob) respondentů. 19 % (22 osob) respondentů vyráží pouze na krátké výlety do deseti kilometrů. Trasy o délce čtyřicet až šedesát kilometrů jezdí obvykle 15 % (17 osob) z dotazovaných respondentů. Pouze 3 % (3 osoby) z dotazovaných vyráží na výlety delší šedesáti kilometrům.

Graf č. 9: Dopravní prostředky používané k dopravě na cyklostezky



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Z grafu číslo devět je zřejmé, že většina respondentů, představující 46 % (53 osob), se na místo, kde začíná svůj výlet, dopravuje autem. Autobusem a vlakem jezdí s kolem daleko méně lidí. Celkem tyto dvě skupiny představují 18 % (21 osob). Variantu „jiná“ volilo 36 % (41 osob) respondentů. Tyto osoby se na místo určení nedoprováží autem, autobusem ani vlakem. Téměř všichni, kteří tuto variantu volili, vyjíždí z domu hned na kole nebo k cyklostezkám dojdou pěšky. Dva respondenti uvedli, že se na místo určení ve městě dopravují městskou hromadnou dopravou.

Graf č. 10: Roční období využívané k cykloturistice



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Graf číslo deset prezentuje, jaké roční období cykloturisté nejčastěji využívají k cykloturistice. Nikdo z respondentů cykloturistiku neprovozuje pouze v zimě. Pokud už cykloturisté v zimě jezdí, využívají pro cykloturistiku celý rok. Jedná se o 24 % (28 osob) respondentů. Ovšem nejvíce respondentů, 63 % (72 osob), realizuje své výlety na kolech v létě. Důvodem jsou mimo příznivého počasí také letní prázdniny školáků a dovolené pracujících lidí. Na jaře nejrady vyjíždí lidé, kteří rádi obdivují rozkvétající přírodu a při svých jízdách nemají rádi příliš vysoké teploty. Naopak na podzim, kdy už bývá na Vysočině obvykle poměrně chladno, už moc cykloturistů nepotkáme. Tyto dvě skupiny představují celkem 13 % (15 osob) účastníků cestovního ruchu. Bylo by vhodné pořádat akce a vyjížděky pro cykloturisty například také na jaře nebo podzim, čímž by se lépe rozložila hustota cykloturistů do více ročních období.

Graf č. 11: Doba trvání výletů na kolech



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Otázkou číslo jedenáct jsem zjistila, zda cykloturisté na Jihlavsku podnikají pouze jednodenní výlety nebo výlety zahrnující přenocování. 73 % (83 osob) respondentů vyrazí pouze na jednodenní výlety za odpočinkem a relaxací. Na výlety, na kterých jsou stráveny maximálně tři noci, vyrazí celkem 23 % (27 osob) respondentů. Necelé 3 % (3 osoby) respondentů vyrazí na výlety trvající minimálně čtyři dny. Variantu „jiná“ volili také 2 % (2 osoby) respondentů, kteří uvedli, že délka jejich výletů se odvíjí podle volného času. Někdy vyrazí na jednodenní výlet, někdy na výlet trvající celý týden.

Graf č. 12: Spokojenost respondentů s dosavadními podmínkami

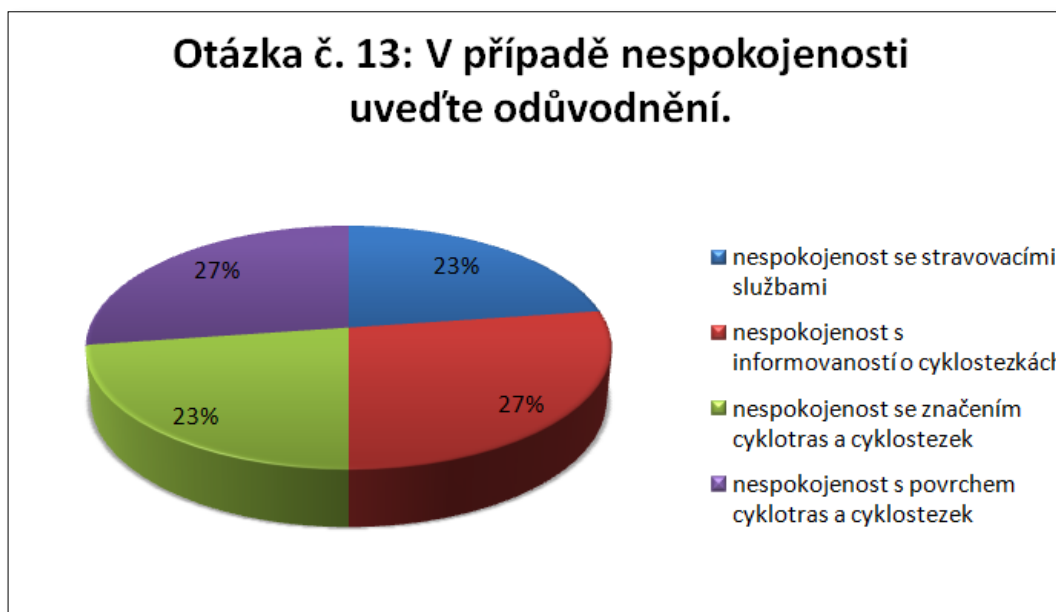


Zdroj: vlastní šetření, 2016

Graf číslo dvanáct znázorňuje, jak jsou lidé spokojeni s dosavadními podmínkami cykloturistiky na Jihlavsku. Zjišťovala jsem spokojenost respondentů s dostupnými stravovacími službami, s informovaností o podmínkách cykloturistiky, se značením cyklotras a cyklostezek a následně s jejich povrchem. Jak již můžeme v grafu vidět, nejvíce respondentů volilo variantu relativní spokojenosti (červená barva), která převládá u všech uvedených otázek. Naprostou spokojenost nejvíce zaznamenala poslední otázka týkající se spokojenosti s povrchem cyklotras. Naopak úplnou nespokojenost volilo vždy pět až šest respondentů. Na základě zaznamenaných odpovědí by bylo vhodné zlepšit především propagaci cykloturistiky a cyklostezek v tomto středisku cestovního ruchu. Někteří respondenti také nejsou příliš spokojeni se značením a povrchem cyklotras.



Graf č. 13: Odůvodnění nespokojenosti



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Otázka číslo třináct navazuje na otázku předchozí (otázka číslo dvanáct). Respondenti, kteří v předchozí otázce vyjádřili nespokojenost u některé z kladených otázek, zde měli vyjádřit odůvodnění své nespokojenosti. Jak už bylo uvedeno u předchozího grafu, tak nespokojenost vždy uvedlo pět až šest respondentů. Se stravovacími službami je nespokojeno 23 % (5 osob) respondentů. Jako odůvodnění bylo většinou udáváno, že na trase chybí „úschovna věcí“, případně nějaké skříňky, kam si cykloturisté mohou uschovat věci, které na cestu nepotřebují, popřípadě toalety. Těmito možnostmi by podle respondentů měla disponovat zařízení poskytující stravování. S informovaností o cyklostezkách není spokojeno 27 % (6 osob) respondentů. Nespokojenost se značením cyklotras uvedlo 23 % (5 osob) respondentů. Byl uveden konkrétní příklad cyklostezky Jihlava – Třebíč, která není řádně označena a nelze nikde nalézt informace o jejím aktuálním stavu. S povrchem cyklotras není spokojeno opět 27 % (6 osob) respondentů. Někteří z nich uvedli, že některé úseky je třeba zpevnit pro lepší sjízdnost a někteří by doporučovali spojit úseky cyklostezek vedoucích ve městě s těmi za městem.

Graf č. 14: Bezpečnostní a ochranné pomůcky



Zdroj: vlastní šetření, 2016

Poslední otázkou, tedy otázkou číslo čtrnáct, jsem zjistila, jaké cykloturisté používají při svých cestách bezpečnostní a ochranné pomůcky. Jedná se výčtovou otázkou, kdy respondenti mohou volit více než jednu správnou odpověď. Dva z respondentů nepoužívají žádné bezpečnostní pomůcky. Většina respondentů, 29 % (93 osob), má na svém kole připevněno světlo. Světlo výrazně napomáhá jejich viditelnosti, zejména ve tmě. Reflexní prvky používá 26 % (82 osob) respondentů a helmu 24 % (76 osob) respondentů. Cyklisté i cykloturisté do osmnácti let jsou ze zákona povinni mít na sobě helmu. Rukavice na svých cestách používá 20 % (64 osob) respondentů. Jsou vhodné především v chladném počasí. Respondenti, kteří nepoužívají žádné ochranné a bezpečnostní pomůcky volili variantu „jiná“, představující 1 % (3 osoby), stejně jako respondent poslední, který uvedl, že při svých jízdách ještě používá chrániče na lokty a kolena. Ty jsou vhodné především pro děti, které se teprve učí jezdit na kole a brání je před případným zraněním.

#### **4.3.3 Význam dotazníkového šetření pro možnosti dalšího rozvoje cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí**

Dotazníkovým šetřením jsem zjistila, že cyklostezky v Jihlavě a jejím okolí nejčastěji využívají právě obyvatelé Jihlavy, kteří vyjíždějí do okolí města a obyvatelé okolních měst, obcí a vesnic. Avšak našli se i respondenti, kteří mají své bydliště vzdálené od Jihlavy více jak čtyřicet kilometrů. Poměr mužů a žen, kteří

se cykloturistice věnují je poměrně vyrovnaný a jejich průměrný věk je z velké části v rozmezí jednadvacet až třicet let. Cykloturisté provozující cykloturistiku v Jihlavě a jejím okolí se této aktivitě věnují zhruba jednou až dvakrát týdně. Většinou se jedná pouze o jednodenní výlety, při kterých cykloturisté najedou okolo dvaceti kilometrů. Více než polovina respondentů se cykloturistice věnuje převážně v létě, kdy také stoupá počet dní strávených na těchto výletech. Hlavním důvodem jsou velké letní prázdniny školáků a dovolené zaměstnaných lidí. Naopak na jaře a na podzim se cykloturistice věnuje pouze malý počet respondentů. K této skutečnosti by bylo vhodné přihlédnout při návrhu možností dalšího rozvoje cykloturistiky v tomto středisku cestovního ruchu. Nejčastěji respondenti uváděli, že cestují samy, s přáteli nebo s rodinou. Lidé, kteří cyklostezky v Jihlavě a jejím okolí navštěvují, je navštěvují zejména proto, že jsou v místě nebo blízkosti jejich bydliště. Při návrhu možností dalšího rozvoje cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí by bylo vhodné k cykloturistice v tomto středisku cestovního ruchu povzbudit i cykloturisty, kteří nepochází z blízkého okolí Jihlavy.

Dalším důvodem, proč se lidé na cyklostezky neustále vrací, je ten, že cyklostezky a na ně navazující některé cyklotrasy jsou vedeny klidným prostředím a krásnou přírodou, velmi často podél řeky Jihlavy. Jde tedy o příznivé místo k odpočinku, relaxaci, ale také k procvičení svalů, které zabírají při vyšších stoupáních, které jsou pro Kraj Vysočina charakteristické. Terén je tedy vhodný pro zdatnější cykloturisty, ale také pro rodiny s dětmi, které volí spíše jednodušší a kratší trasy. Naopak důvodem, proč někteří lidé dané cyklostezky a cyklotrasy nenavštěvují, je ten, že se na nich nachází velký počet lidí. Tuto skutečnost by bylo vhodné vzít na zřetel při návrhu možností dalšího rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu.

Při zjišťování spokojenosti se stávajícími podmínkami cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí většina respondentů vyjádřila svou přiměřenou spokojenost jak se stravovacími službami na trasách, tak i s informovaností o podmínkách cykloturistiky v tomto středisku cestovního ruchu a značením cyklostezek a cyklotras vedoucích na území vybraného střediska cestovního ruchu. Úplnou spokojenost projevilo nejvíce respondentů u poslední otázky, týkající se povrchu cyklostezek a cyklotras. Našli se i tací, kteří vyjádřili svou nespokojenost. Podle těchto respondentů by bylo vhodné omezit části cyklotras vedoucích po silničních komunikacích a spojit cyklostezky vedoucí ve městě s cyklostezkami vedoucími za městem, aby se tak zvýšila

bezpečnost cykloturistů. Na cyklostezkách i cyklotrasách chybí úschovny věcí, kam by si cykloturisté mohli uschovat věci, které při svých vyjíždkách na kolech nepotřebují, popřípadě také toaleta. Vhodné by bylo mimo jiné i zvýšení informovanosti o cyklostezkách v tomto regionu a o jejich aktuálním stavu. Bezpředmětné by také nebylo zvýšit počet připravovaných akcí, kterých se cykloturisté mohou zúčastnit a zintenzivnit jejich následnou propagaci.

#### **4.4 Možnosti rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu**

V této subkapitole, na základě zjištěných informací a možností vybraného střediska cestovního ruchu, navrhnu možnosti dalšího rozvoje cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí. S každým z uvedených návrhů je spojena určitá ekonomická náročnost. Tu však nelze velmi spolehlivě a přesně určit u každého z nich. Problém týkající se financí, které jsou potřeba pro rozvoj cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu, se pokusím nastínit alespoň u některých z vybraných bodů. Pro vybrané středisko cestovního ruchu doporučuji následující:

1. zřízení půjčovny kol, opravu a modernizaci dopravního hřiště,
2. výstavbu cykloboxů,
3. možnost úschovy věcí,
4. rozšíření cyklostezky R03,
5. výstavbu nové cyklotrasy vedoucí z Polné do Luk nad Jihlavou,
6. rozšíření nabídky vyjížděk pro cykloturisty,
7. získání sponzorů,
8. zavedení cyklobusových linek,
9. dostupné knižní turistické průvodce,
10. cyklomapy k dostání na informačních centrech,
11. zapojení stravovacích a ubytovacích zařízení do programu „Cyklisté vítáni“.

Jednotlivé body podrobně vysvětlím v následujícím textu.

##### ***1. Zřízení půjčovny kol a oprava a modernizace dopravního hřiště***

Jihlava, jakožto krajské město, je záchytným bodem pro cykloturistiku ve vybraném středisku cestovního ruchu. Ovšem tento záchytný bod nenabízí možnost zapůjčení si jízdního kola. Turisté, kteří do Jihlavy nebo jejího okolí nepřijedou

za účelem výkonu cykloturistiky, tedy bez kola, nemají možnost si zde kolo zapůjčit. V návaznosti na zřízení půjčovny kol by bylo vhodné opravit a zmodernizovat dopravní hřiště, které je ve velmi zastaralém stavu. V dobrém stavu na hřišti nejsou nákresy, značky ani semaforey stimulující dopravní situaci ve městě. Nevyhnutná je také rekonstrukce budovy, ve které se děti učí o pravidlech silničního provozu z teoretického hlediska a jejíž součástí by byla také nová půjčovna kol. Stará budova je dvoupatrová, tudíž není bezbariérová a její vzhled není příliš reprezentativní.

Hlavním důvodem opravy a modernizace dopravního hřiště v Jihlavě je poskytnout dětem důstojné podmínky naučení se pravidlům silničního provozu, naučit je, jak se ve městě pohybovat na kole a tím budoucí generace podpořit k cykloturistice. Na dopravním hřišti by děti měly pochopit například princip kruhového objezdu, přechodu, semaforu, předjíždění nebo přednosti v jízdě. Nová budova bude sloužit jako výukový prostor pro děti a také jako nová půjčovna kol. Tato budova by měla být jednopatrová, bezbariérová a moderně vybavená. Pod moderním vybavením rozumíme počítač s internetem, plátno na promítání, tabuli, nové stoly a židle. Vzhledem k tomu, že v nové budově bude také provozována půjčovna kol, je potřeba dopravní hřiště vybavit modernějšími koly. Za půjčení kol pro veřejnost bude vybírán poplatek, který postupem času z části pokryje náklady na vybudování nového dopravního hřiště a půjčovny kol. V půjčovně kol bude také možnost si kola zapůjčit na delší dobu. Tato možnost bude zveřejněna na internetových stránkách dopravního hřiště a přiláká k cykloturistice v Jihlavě a jejím okolí také účastníky cestovního ruchu z širokého okolí, kteří nemají kolo vlastní nebo ho do vybraného střediska cestovního ruchu nemají jak dopravit.

## **2. Výstavba cykloboxů**

Druhým doporučením pro vybrané středisko cestovního ruchu je výstavba cykloboxů. Cykloboxy slouží k bezpečnému odložení kola. Daný box je možné uzamknout a tím je kolo chráněno před případnou krádeží a povětrnostními podmínkami. Cykloboxy mohou být například kovové nebo ze dřeva.

Navrhuji dané cykloboxy postavit u Zoologické zahrady Jihlava. Zoologická zahrada leží v centru města a vede k ní cyklostezka podél řeky Jihlávky. Díky cykloboxům umístěným u zoologické zahrady by si mohli cykloturisté beze strachu odložit své kolo a navštívit nejen ZOO, ale také památky a zajímavosti nacházející se v centru města. Musí se brát v úvahu také to, že někteří cykloturisté

vyráží na své cesty s malými dětmi. S ohledem na tuto skutečnost musí být cykloboxy prostorné a musí se do nich vejít kola se sedačkou pro dítě, případně kola se závěsnými vozíky, ve kterých se děti přepravují. Používání cykloboxů bude zdarma. Princip bude podobný jako u úschovných skříněk. Cykloturisté využívající tyto cykloboxy tedy musí počítat se stanovenou mincí, která bude sloužit jako vratná záloha. Po vložení této mince se uvolní klíček, kterým bude možné daný box zamknout. Po odemčení bude záloha vrácena zpět. V případě ztráty klíče bude nutné zavolat městskou policii. Městská policie bude vybírat stanovenou pokutu za ztrátu klíče.

Boxy u zoologické zahrady budou dřevěné. Z estetického hlediska se budou hodit ke vstupní bráně do ZOO, která je mimo jiné tvořena dřevěnými trámy. Zoologická zahrada by měla možnost si na daných cykloboxech vytvořit reklamu. Například úchyt na dveřích od cykloboxu by mohl být ve tvaru zvířete.

Cykloboxy by bylo vhodné vybudovat i v okolí Jihlavy. Cyklisté využívající kolo k přepravě po městě, na nákup nebo do práce, ale také cykloturisté využívající kolo k rekreaci jistě ocení bezpečnou úschovu svého kola i mimo město.

Tabulka č. 10: Náklady na výstavbu cykloboxů

<b>Položka</b>	<b>Cena za ks</b>	<b>Počet ks</b>	<b>Cena celkem</b>
Cyklobox	31 200,-	10	312 000,-
Mincový zámek	1 530,-	10	15 300,-
Doprava	-	-	4 000,-
Práce	-	-	18 800,-
- výměna zámků	800,-	10	8 000,-
- vykládka a stavba cykloboxů	-	-	10 800,-
<b>Celkem</b>	-	-	<b>350 100,-</b>

Zdroj: vlastní zpracování, 2016

Ceny výše uvedených položek vychází z rešerše aktuálních cen uvedených na internetu. V případě, že by Zoologická zahrada Jihlava měla zájem podílet se na rozvoji cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí, stala by se sponzorem vybudovaných cykloboxů. Na financování jejich výstavby by tak se podílela společně s městem.

### **3. Možnost úschovy věcí**

Na cyklostezkách a cyklotrasách v Jihlavě a jejím okolí chybí možnost úschovy věcí pro cykloturisty. Cykloturisté tedy musí všechny věci vozit s sebou. Navrhuji rozšířit sortiment poskytovaných služeb stravovacích nebo ubytovacích zařízení na trasách využívaných cykloturisty. Tyto zařízení by mimo jiné poskytovaly také službu týkající se možnosti úschovy zavazadel a osobních věcí cykloturistů. V jejich prostorách by byly zřízeny uzamykatelné skříňky, fungující na podobném principu jako cykloboxy zmíněné v předcházejícím bodu. Turisté využívající úschovnou skříňku do ní vhodí minci, která bude opět sloužit jako záloha, která bude při vyzvednutí věcí vrácena. V případě zřízení cykloboxů zmíněných v předcházejícím textu by cykloturisté měli možnost díky jejich velkému prostoru umístit svá zavazadla k uschovanému kolu.

### **4. Rozšíření cyklostezky R03**

Ve vybraném středisku cestovního ruchu by bylo vhodné zajistit větší bezpečnost výjezdů z města do jeho okolí. Navrhuji rozšířit jihlavskou cyklostezku R03, která prochází ulicemi Na Dolech a Romana Havelky. Z ulice Romana Havelky cyklostezka R03 navazuje na neznámější cyklostezku ve sportovně relaxačním areálu Český Mlýn, která v opačném směru navazuje na nejvyužívanější cyklotrasu vycházející z Jihlavy (Jihlava – Třebíč – Raabs). Rozšířením cyklostezky R03 by se tedy zvětšila návaznost a možnost bezpečné cesty pro cykloturisty z druhé strany Jihlavy. Navrhuji vést tuto cyklostezku dále jako značenou cyklotrasu do Plandrů po polní cestě (příloha 2). Od Plandrů dále pokračuje cyklotrasa do Vyskytné nad Jihlavou, v rámci turistického systému Stříbrné pomezí. V současné době je trasa do Plandrů vedena po silniční komunikaci.

Značená cyklotrasa, o délce 6 kilometrů, bude navazovat na cyklostezku R03 vedoucí po ulici Na Dolech. Za železničním přejezdem je vedena polní cesta směrem k Plandrům. Bylo by nevyhnutné danou polní cestu místy zpevnit a vést jako značenou cyklotrasu. Po cestě je nutné postavit lávku přes řeku Jihlavu a dále pokračovat do Plandrů. Cyklotrasa bude vedena klidným prostředím kolem řeky. Navrhuji tedy místy umístit lavičky pro cykloturisty a vytvořit tak pro ně příjemné prostředí.

Z ekonomického hlediska není výstavba cyklotrasy tak finančně náročná, jako vybudování cyklostezky. Ceny cyklostezek se uvádí za m<sup>2</sup>, protože jejich výstavba

je velmi individuální, Záleží na tom, zda bude budována cyklostezka o šířce 1,5 m, 2 m nebo 3 m. Cyklostezka s asfaltovým povrchem přijde na 2 500 Kč/m<sup>2</sup>.

Pokud budeme brát v úvahu to, že stávající polní cestu je potřeba zpevnit a upravit pouze místy, náklady spojené s tím, by nemusely být příliš vysoké. Cena lávky, kterou je nutné vést přes řeku Jihlavu, bude přibližně 450 000 Kč. Dále se musí brát v úvahu také náklady spojené s následnou údržbou trasy.

Tabulka č. 11: Náklady na cyklotrasu Jihlava - Plandry

<b>Položka</b>	<b>Cena</b>
Úprava povrchu trasy	2 200 000,-
Lávka přes řeku (10 m)	450 000,-
Provoz cyklotrasy	7 500,-
<b>Celkem</b>	<b>2 657 500,-</b>

Zdroj: vlastní zpracování, 2016

Výše zmíněné částky vychází z průměrných cen uvedených na internetu. Cena určující přibližnou výši nákladů vynaložených na úpravu povrchu trasy je pouze orientační. Zemní práce se odvíjí podle počtu odpracovaných hodin. V tomto případě nelze s přehledem určit, kolik času bude na úpravu trasy potřeba. Využívání cyklotrasy nebude zpoplatněno, a proto se neočekává žádný provozní příjem.

##### **5. Výstavba nové cyklotrasy vedoucí z Polné do Luk nad Jihlavou**

V návaznosti na výstavbu nové dálkové cyklotrasy Jihlava – Polná – Přibyslav navrhuji propojit body Polná a Luka nad Jihlavou. Přes Luka nad Jihlavou prochází cyklotrasa č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs. Výstavbou cyklotrasy mezi těmito městy by vzniklo propojení dvou významných dálkových cyklotras vedoucích z Jihlavy do jejího okolí. Rozšířily by se možnosti cykloturistů, kterou trasu zvolit a jejich hustota by se tak vyrovnaně rozložila. Podle cyklosčítače, který byl umístěn na trase vedoucí z Jihlavy do Luk nad Jihlavou, v létě za den projelo okolo 2000 cyklistů a cykloturistů. Je vhodné tedy možnosti pro cykloturisty nadále rozvíjet. Propojení těchto dvou dálkových cyklotras by přineslo možnost jejich vzájemné kombinace.

Silniční komunikace vedoucí z Polné do Luk nad Jihlavou jsou automobily využívané minimálně, tudíž frekvence automobilové dopravy je velmi nízká.



Jejich využití je tedy vhodné pro plánované propojení dvou dálkových cyklotras. Navrhuji vést trasu z Polné po silnici II. třídy kolem obce Dobrouť, přes vesnici Lipina. Z vesnice Lipina navrhuji vést cyklotrasu po cestě vedoucí po poli a lesem. Vybraná cesta je udržovaná, ale místy by byla potřeba zpevnit. Dále bude cyklotrasa pokračovat po silnici II. třídy kolem obce Jamné do místní části obce Jamné, Rytířska. V Rytířsku se nachází hotel, kde se cykloturisté mohou ubytovat, restaurace a wellness. Z této obce zbývá do cíle přibližně 7 kilometrů. Trasa bude dále pokračovat po silniční komunikaci, přes obec Kozlov, kolem rybníku Loudilka přímo do Luk nad Jihlavou. Celková délka této trasy bude 17 kilometrů.

### **6. Rozšíření nabídky vyjížděk pro cykloturisty**

Posledním doporučením, jak rozšířit možnosti cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí je, aby město Jihlava, respektive Klub českých turistů nebo spolek Sliby-Chyby rozšířili nabídku poskytovaných akcí pro cykloturisty. Jednodenním výletům se podle výsledků z dotazníkového šetření věnuje většina cykloturistů z Jihlavy a jejího okolí a jezdí především v létě. Navrhuji zintenzivnit intervaly konání jednodenních výletů do okolí a vyjížděk zahrnujících přenocování. Cyklovýlety by měly být konány nejen v létě, ale také minimálně na jaře nebo na podzim. Dále by propagace těchto cyklovýletů měla být směřována nejen k místním obyvatelům, ale především do bližšího i širšího okolí Jihlavy. Tento cyklovýlet bude sloužit k přílivu turistů, kteří svůj volný čas a dovolenou chtějí trávit aktivně. Díky vyšší návštěvnosti zde budou turisté více utrácet a dojde tak růstu ekonomiky v daném středisku.

Na období jara navrhuji následující dvoudenní cyklovýlet. Plánovaná trasa povede přes Plandry, Vyskytnou nad Jihlavou, Bílý Kámen, Větrný Jeníkov, Smrčnou, Zbornou a zpět do Jihlavy. Tento výlet bude odstartován u již zmíněné Zoologické zahrady Jihlava, kde jsem také navrhla výstavbu cykloboxů. Od zoologické zahrady budeme pokračovat po zpevněné stezce, která vede podél řeky Jihlávky. Projedeme okolo sportovního areálu na Modetě a budeme pokračovat směrem k Havlíčkově ulici. Zde budeme muset překonat kruhový objezd, na kterém se dáme prvním výjezdem vlevo na ulici Pražská. U obchodního domu Kaufland se napojíme na cyklostezku vedoucí sportovně rekreačním areálem Český Mlýn. Projedeme okolo restaurace Starka a dostaneme se až na konec sportovního areálu. Od tohoto bodu budeme pokračovat po silnici II. třídy ulicí Humpolecká. Přibližně po dvou kilometrech odbočíme vlevo na silnici III. třídy 13112. Projedeme okolo Plandrů a po stejné silnici

pokračujeme stále rovně do Vyskytné nad Jihlavou. Ve Vyskytné nad Jihlavou se dáваме doprava. Po zpevněné cestě, převážně z kopce, dojedeme až na Bílý Kámen. V této obci odbočíme vpravo po silnici III. třídy 0021 a dojedeme na rozcestí, kde odbočíme vlevo. Dále budeme pokračovat stále rovně po silnici II. třídy 523, na kterou později navazuje silnice II. třídy 131. Tato cesta vede převážně lesem a bude nutné překonat prudké stoupání. Přijedeme do Větrného Jeníkova, kde sjedeme kopec dolu, a pod kopcem po pravé straně stojí Pension u Balážů, kde budeme ubytováni. Větrný Jeníkov je městys nedaleko Jihlavy, ve kterém žije přes 600 obyvatel a je obklopen především lesními pozemky. Kola můžeme nechat v pensionu nebo si zajímavosti, které nám tato obec nabízí, můžeme „projet“ na kole. Navštívíme Kostel Narození Panny Marie, Zámek Větrný Jeníkov, Dolní Mlýn a u něj přilehlý Židovský hřbitov.

První kulturní památkou je kostel Narození Panny Marie stojící hned u náměstí. V jeho věži se nachází bohatá sbírka faktů a úkazů z historie Větrného Jeníkova. Kostel není veřejnosti volně přístupný. Avšak po předchozí domluvě je možná návštěva jak kostela, tak i výstavy, která se nachází v kostelní věži. U kostela se také nachází barokní socha sv. Jana Nepomuckého a Pomník padlým vojákům 1. světové války, kteří pocházeli z Větrného Jeníkova. Z Jeníkovského náměstí už uvidíme také druhou kulturní památku. Zámek, který pochází z 16. století a v současné době ho vlastní městys. Sídlí v něm Úřad městyse, obřadní síň, knihovna, fotoateliér, zrcadlový sál a jeden byt. Během Jeníkovské poutě (konané v září) je volně přístupný, v ostatních termínech záleží na domluvě s místní starostkou. Dále projedeme okolo Restaurace Kulturní Dům a pojedeme necelé dva kilometry k Dolnímu mlýnu. Vlastníkem mlýna je v současné době umělecký kovář Leopold Habermann se svou ženou. Mlýnské kolo, které dříve sloužilo k pohonu strojního zařízení mlýna, dnes slouží ke kovářskému umění. Uvnitř mlýna se nachází muzeum. Sochy tohoto uměleckého kováře je možné vidět také volně v okolí mlýna. Mlýn je veřejnosti přístupný během Dnů otevřených ateliérů, který pořádá kraj Vysočina. Pokud návštěvníci mlýna přijedou v jiný čas a zastihnou na místě majitele, rádi je provedou i mimo Den otevřených dveří. Natačela se zde i pohádka a konala se spousta svateb. Vedle mlýna leží Židovský hřbitov, který kdysi sloužil k pohřbívání věřících z širokého okolí. Jsou zde vidět zbytky původní márnice. Hrobníkem vždy podle kroniky býval mlynář z vedlejšího Dolního mlýna. Židovský hřbitov je naší poslední zastávkou. Následně se vrátíme

zpět do pensionu. V pensionu je možnost večerního grilování a venkovního i krytého posezení. Venkovní část je krytá střechou, tudíž ani jarní přeháňka není překážkou.

Druhý den dopoledne se vrátíme zpět do Jihlavy, kde ukončíme náš výlet. Vyjedeme od pensionu a dáme se doprava. Kousek pojedeme po silnici II. třídy, mineme Kapli sv. Jana Nepomuckého a opět odbočíme doprava, kde se napojíme na zpevněnou cestu vedoucí až k Černému rybníku. Černý rybník je využíván především k rekreaci, ale také k chovu ryb. U rybníka se nachází chatová osada a travnatá pláž. Od statku, který leží hned na okraji chatové osady, budeme pokračovat stále rovně po zpevněných i nezpevněných lesních a polních cestách. Před Vilémovskými Chaloupkami je už vedena cesta asfaltová. Od Vilémovských Chaloupek pokračujeme po silnici III. třídy 1315 až do Smrčné. Ve Smrčné projedeme okolo vodní nádrže, dětského hřiště, autobusové zastávky a na rozcestí se dáme vpravo. Po silnici III. třídy 1311 pojedeme stále rovně a zhruba po 5,5 kilometrech dojedeme k Lyžaři (nedaleko Lyžaře se nachází sjezdová trať Šacberk). U Lyžaře odbočíme doprava a budeme pokračovat po vyznačené cyklotrase R04. Frekvence automobilové dopravy na dané cyklotrase je minimální. V Jihlavě je cyklotrasa R04 vedena po Hybrálecké ulici, na kterou navazuje cyklostezka R04 a následně B04. Cyklostezka B04 vede až k Okružní ulici. Zde musíme překonat hlavní silnici a budeme pokračovat po značené cyklostezce B02. Přibližně po 100 metrech odbočíme na cyklostezku G01 vedoucí proti proudu řeky Jihlávky, kolem zoologické zahrady. Dostaneme se do cíle, do místa, kde byl výlet odstartován. Ovšem daný výlet skončí až prohlídkou Jihlavské ZOO. Tato zoologická zahrada je rozdělena do pěti kontinentů. Je zde k vidění okolo 200 druhů exotických zvířat, včetně zvířat, které jsou ve volné přírodě ohroženi vyhoubením. Jsou zde k vidění velmi zajímavé expozice, například africká vesnice Matongo, asijský parčík Hokkaido, jihoamerická Hacienda Escondido, pavilon šelem, Australská farma nebo Africká savana (T2net, 2013).

Jak již bylo zmíněno, bylo by vhodné zlepšit propagaci připravovaných cyklovýletů a akcí pro cykloturisty. Výlety a akce aktuální vždy k danému období, by se mohly inzerovat například v novinách nebo zpravodajích, ve kterých inzerce stojí přibližně sedm tisíc korun. Další možností, jak rozšířit propagaci cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu nebo konkrétně daných cyklovýletů, je tištění letáčků, které by bylo možné vhazovat přímo do schránek. Vytisknutí 10 000 letáčků formátu A6 by stálo 4 132 Kč. Jeden leták by tak přišel na 0,4 Kč. Jako další variantu

je možno uvést možnost vyvěšení letáku na úředních deskách daných měst a obcí. Tisk 50 kusů letáků formátu A3 vyjde celkem na 778 Kč. Nejeefektivnější a zároveň nejlevnější by ovšem mohla být reklama na internetu. Jihlava má, na dnes již velmi populární sociální síti „Facebook“ pět skupin, na kterých by bylo možné na konané cyklovýlety a akce pro cykloturisty upozornit. Ve skupinách se nachází celkem necelých 30 000 uživatelů a to nejen z Jihlavy, ale také jejího okolí. Další možností je umístění výletů a akcí na internetový portál „Kudy z nudy“. Vkládání příspěvků na tento portál je po vyplnění příslušného formuláře bezplatné.

### **7. Získání sponzorů**

Pro vybrané středisko cestovního ruchu by bylo vhodné zajistit i další sponzory, kteří by se tak podíleli na rozvoji cykloturistiky. Jedna z možných variant již byla zmíněna v návrhu 2 – výstavba cykloboxů. V tomto případě by se jednalo o sponzoring od Zoologické zahrady Jihlava, která by cykloboxy mohla využít pro svou reklamu například prostřednictvím úchytek ve tvaru zvířete nebo vyražením loga ZOO na dřevěných dveřích cykloboxu. Další možností může být sponzoring rekonstrukce dopravního hřiště a zřízení půjčovny kol. Reklama sponzora by byla umístěna na kolech dostupných k zapůjčení v nově zřízené půjčovně kol na dopravním hřišti v Jihlavě.

### **8. Zavedení cyklobusových linek**

V dotazníkovém šetření nejvíce respondentů uvedlo, že se na místo, kde začínají svůj výlet, nejčastěji dopravují autem. Cyklobusy jsou autobusové linky sloužící především k přepravě cykloturistů s jízdními koly, ale také k přepravě pěších turistů, případně ostatních cestujících. Od klasických autobusů se odlišují tím, že disponují speciálními závěsnými vozíky na přepravu kol. V Jihlavě a jejím okolí doposud neexistuje žádná síť cyklobusových linek. Vzhledem k tomu, že se ve vybraném středisku cestovního ruchu většina potenciálních zájemců o cykloturistiku přepravuje autem, by cyklobusy přinesly mnoho výhod. Omezením individuální dopravy se sníží zátěž silnic, množství zplodin i automobilů. Díky převozu, který cyklobusy umožňují, by se cykloturisté vyhnuli frekventovaným silnicím a cestovali pouze po bezpečných úsecích.

### **9. Dostupné knižní turistické průvodce**

V turistickém informačním centru by měly být ke koupi dostupné turistické průvodce. Tyto průvodce by obsahovaly informace o kraji, o turistických cílech v okolí,

o možnostech ubytování, měla by zde být zmíněna možnost zapůjčení jízdního kola, seznam servisů kol, čas a místa odjezdů cyklobusů. Dále by turistické průvodce mohly obsahovat tipy na výlety nebo seznam doporučených cyklotras, včetně jejich časové a kilometrové náročnosti. V období internetu se tento krok může zdát zbytečný. Ovšem i mezi mladou generací, která je k internetu připojena nepřetržitě, se najdou lidé, kteří preferují tištěné materiály oproti online informacím. Tímto průvodcem by se odstranil problém některých cykloturistů spojený s hledáním informací. Všechny potřebné informace by měli cykloturisté při svých jízdách při ruce a nemuseli by vyhledávat informační centra nebo připojení na internet.

Tištěné turistické průvodce by byly zpoplatněny cenou 20 Kč. Tisk brožury ve formátu A6 obsahující 20 stránek (10 listů) by při koupi 1 000 kusů vyšel na 10 750 Kč. Z uvedených cen vyplývá, že při koupi 1 000 kusů tištěných průvodců by jedna brožura přišla na 10,75 Kč.

#### ***10. Cyklomapy k dostání na informačních centrech***

V cyklomapách určených pro cykloturisty by bylo vhodné vyznačit síť cyklostezek a cyklotras vedoucích ve vybraném středisku cestovního ruchu. Informace vyznačené v daných cyklomapách musí odpovídat situaci v terénu, tudíž by byla nezbytná jejich občasná aktualizace. Bylo by vhodné rozlišit trasy s asfaltovým a jiným povrchem. K rozlišení těchto tras by se dalo využít například plné čáry, tečkované čáry nebo barevného odlišení. Rozlišení těchto tras by sloužilo zejména k tomu, aby si majitelé silničních nebo horských kol vybrali pro ně nejvíce vyhovující trasu. Cykloturisté se silničními koly využijí zejména asfaltové cesty, jelikož silniční kolo není předurčené do terénu. Naopak cykloturisté jezdící na horských kolech budou volit raději trasu vedoucí terénem nebo po polních a lesních cestách. Tvorbu a aktualizaci cyklistických map by měl za úkol Klub českých turistů, který se mimo jiné zabývá značením existujících cyklostezek a cyklotras.

#### ***11. Zapojení stravovacích a ubytovacích zařízení do programu „Cyklisté vítáni“***

Stravovacích a ubytovacích zařízení v Jihlavě a jejím okolí, zapojených do projektu „Cyklisté vítáni“, není příliš. Větší zapojení stravovacích a ubytovacích zařízení do projektu „Cyklisté vítáni“ by zajisté zlepšilo služby poskytované cykloturistům. Tomu by napomohla větší propagace o možnostech certifikace v projektu. Propagace projektu by se mohla uskutečnit například formou reklamy

a upoutávky v místním nebo odborném tisku, na veletrzích cestovního ruchu nebo na webových stránkách měst a obcí. Služby certifikovaných zařízení by poté byly nabízeny turistům v tištěných průvodcích nebo v informačních centrech. Pro řadu zařízení by se tak certifikace stala atraktivní, zejména z hlediska růstu počtu klientů a následně větších příjmů.

## 5 Závěr

Cílem práce bylo specifikovat a analyzovat podmínky rozvoje cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu a následně navrhnout možnosti jejího dalšího rozvoje.

Mnou vybrané městské středisko cestovního ruchu byla Jihlava a její okolí, neboť z této oblasti pocházím. Rozhodla jsem se analyzovat možnosti a podmínky cykloturistiky a navrhnout možnosti jejího dalšího rozvoje.

Pro tvorbu návrhů možností dalšího rozvoje cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí považuji za důležité znát preference potenciálních zájemců. Proto jsem v říjnu 2016 sestavila dotazník pro potenciální zájemce o cykloturistiku v Jihlavě a jejím okolí. Jeho cílem bylo specifikovat zájem o cykloturistiku a jejich spokojenost s dosavadními podmínkami cykloturistiky. Dotazníky byly umístěny na internetové stránky a jejich návratnost byla poměrně vysoká. Podařilo se mi získat 161 online vyplněných dotazníků.

V době, kdy probíhal výzkum, jsem prostudovala dostupnou odbornou literaturu a vybrané internetové prameny, na jejichž základě jsem zpracovala hloubkovou literární rešerši, která měla sloužit jako teoretické východisko pro praktickou část práce.

Po napsání hloubkové literární rešerše jsem charakterizovala vybrané středisko cestovního ruchu – Jihlavu a její okolí a analyzovala podmínky cykloturistiky včetně infrastruktury cyklostezek a cyklotras.

Dotazníkovým šetřením byl zjištěn převážný zájem o cykloturistiku ve vybraném středisku cestovního ruchu. Na základě zjištěných informací od respondentů a na základě současných možností vybraného střediska cestovního ruchu jsem navrhla možnosti jejího dalšího rozvoje.

Zmíněné návrhy pro další rozvoj cykloturistiky byly navrženy zejména za účelem obohacení stávajících podmínek cykloturistiky ve vybraném středisku cestovního ruchu. Zvýšila by se bezpečnost cykloturistů a jejich příslušenství, rozšířily by se možnosti cykloturistů k podnikání vyjížděk a objevila by se možnost zapůjčení si jízdního kola.

# I Summary

The aim of the thesis was specify and analyse possibilities of development the cyclotourism in the selected destination and then propose options for its further development.

Selected resort of tourism was Jihlava and its surroundings, because I come from this region. I decided to analyze the possibilities and conditions for cycling and propose options for its further development.

For proposing the possibility of further development of cycling is important to know the preferences of potential candidates. So in October 2016, I made up a questionnanire for potential candidates of cycling in Jihlava and its surroundings.

The aim of this questionnanire was to specify their interest in cycling and their level of satisfaction with local cycling routes. Qeuestionnaires were placed on the websites and their return was relatively high. I managed to get 161 online completed questionnaires.

At the time of the research, I studied the available literature and selected internet sources. I prepared a literature review, which includes general knowledge about the specificity of cyclotourism development. The literature review should be a theoretical basis for the practical part.

After writing a literature review, I characterized the selected destination – Jihlava and its surroundings. I analyzed conditions of cycling infrastrucutre, including cycle routes and cycle paths.

By questionnaire was found predominant interest in cycling in the selected destination. I propose the possibility of its further development , based on information from respondents, and based on the current options the selected destination.

These proposals for the further development of cycling was designed especially for the enrichment of the existing conditions in the selected destination. They would increase the safety of cyclists and their accessories, options of cyclists would be expended for their trips and the posibility of rent a bicykle would be appeared.



## II Seznam použitých zdrojů

Alternativní dopravní studio. (2011). *Generel cyklistické dopravy*. Dostupné z: [http://extranet.jihlava-city.cz/web/Generel\\_cyklisticke\\_dopravy\\_2011.pdf](http://extranet.jihlava-city.cz/web/Generel_cyklisticke_dopravy_2011.pdf).

Centrum dopravního výzkumu. (2016a). *Oblast nemotorové dopravy*. Dostupné z: <http://old.cdv.cz/oblast-23/>.

Centrum dopravního výzkumu. (2016b). *Profil firmy*. Dostupné z: <http://old.cdv.cz/profil-firmy/>.

Cyklistika – Fakulta tělesné výchovy a sportu. (2017). *Univerzita Karlova*. Dostupné z: <http://www.ftvs.cuni.cz/FTVS-1118.html>.

Cyklistika Krnov. (2016a). *Cyklopojmy a druhy cyklodopravy a tras*. Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>.

Cyklistika Krnov. (2016b). *Vybavení jízdních kol a rady*. Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/vybaveni-jizdnich-kol-rady.htm>.

Cyklodoprava.cz. (2016). *Eurovelo*. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalkove-trasy/eurovelo/>.

Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs. (2012). *Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs*. Dostupné z: <http://www.jihlava-trebic-raabs.cz/>.

Čampula, R. (2014). *TOM Termit*. Dostupné z: <http://www.termit.cornus.cz/>.

Čech, J. (1998). *Malá encyklopedie cestovního ruchu*. Praha: Idea Servis.

Česko jede. (2014). *Česko jede*. Dostupné z: <http://old.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/>.

Český statistický úřad. (2015). *Veřejná databáze*. Dostupné z: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=\\_\\_VUZEMI\\_\\_43\\_\\_586846#](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=__VUZEMI__43__586846#).

Dopravní značky. (2016). *Dopravní-značení.eu*. Dostupné z: <http://www.dopravni-znaceni.eu/>.

Gúčík, M. a kol. (2004). *Krátký slovník cestovního ruchu*. Banská Bystrica: Trian, spol. s. r. o.

- Hesková, M. a kol. (2011). *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha 1: Fortuna.
- Internet Info, s. r. o. (2016). *Desatero cyklistiky – Typy kol – kupujeme nové*. Dostupné z: <http://www.vitalia.cz/specialy/desatero-cyklistiky/2-typy-kol-kupujeme-nove/>.
- Janeček, F. (2012). *Jihlavsko – o nás*. Dostupné z: <http://www.kctvysocina.cz/jihlavsko/ds-4267/p1=1244>.
- Jedlička, M. (2016). *Dopravní značky a jejich význam*. Dostupné z: <http://www.zavolantem.cz/dopravni-znacky>.
- Jihlava. (2007a). *Historie*. Dostupné z: <http://www.jihlava.cz/historie/d-516667/p1=105573>.
- Jihlava. (2012b). *Cyklistika v Jihlavě*. Dostupné z: [http://www.cyklomesta.cz/cms\\_soubory/mesta/22.pdf](http://www.cyklomesta.cz/cms_soubory/mesta/22.pdf).
- Jihlava. (2012c). *Místní cyklistické stezky*. Dostupné z: [http://www.cyklomesta.cz/cms\\_soubory/mesta/22.pdf](http://www.cyklomesta.cz/cms_soubory/mesta/22.pdf).
- Jihlava. (2012d). *Dálkové cyklistické koridory*. Dostupné z: [http://www.cyklomesta.cz/cms\\_soubory/mesta/22.pdf](http://www.cyklomesta.cz/cms_soubory/mesta/22.pdf).
- Jihlava. (2017e). *Památky*. Dostupné z: <http://www.jihlava.cz/pamatky/os-43701/p1=105574>.
- KC Slavia Praha. (2017). *Stanovy*. Dostupné z: <http://kcsraviapraha.cz/stanovy>.
- KČT Vysočina, o. s. (2012). *Historie*. Dostupné z: <http://www.kctvysocina.cz/kct-oblast-vysocina/ds-1085/p1=1243>.
- Klub českých turistů. (2012a). *O organizaci Klubu českých turistů*. Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/o-organizaci-klubu-ceskych-turistu>.
- Klub českých turistů. (2016b). *Sekce cykloturistiky*. Dostupné z: <https://www.kct.cz/cms/sekce-cykloturistiky>.
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020. (2013). Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>.
- Němčanský, M. (1999). *Odvětví cestovního ruchu vybrané kapitoly II. díl*. Slezská univerzita v Opavě, Obchodně podnikatelská fakulta.

- Orieška, J. (1999). *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea Servis.
- Orieška, J. (2010). *Služby v cestovním ruchu*. Praha: Idea Servis.
- Pásková, M. & Zelenka, J. (2002). *Cestovní ruch - výkladový slovník*. Česká Republika: Ministerstvo pro místní rozvoj.
- Režňák, T. (2015). *Legislativa: Změny v souvisejících zákonech a předpisech*. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/>.
- Server České hory. (2016,a). *Jihlava*. Dostupné z: <https://jihlava.ceskehory.cz/>.
- Server České hory. (2016,b). *Brtnice*. Dostupné z: <https://brtnice.ceskehory.cz/>.
- Server České hory. (2016,c). *Polná*. Dostupné z: <https://polna.ceskehory.cz/>.
- Server České hory. (2016,d). *Třešť*. Dostupné z: <https://trest.ceskehory.cz/>.
- Seznam.cz. (2016). *Cykloturistické spolky a kluby*. Dostupné z: <https://odkazy.seznam.cz/Sport/Cyklistika/Cykloturistika/Cykloturisticke-spolky-a-kluby/>.
- Statutární město Jihlava. (2016a). *Kam u řeky Jihlavy za relaxaci*. Nová tiskárna Pelhřimov spol. s r. o.
- Statutární město Jihlava. (2017b). *Stříbrné pomezí – úvodní stránka*. Dostupné z: <http://www.stribrnepomezi.eu/>.
- Statutární město Jihlava. (2017c). *Stříbrné pomezí – doporučené trasy*. Dostupné z: [http://www.stribrnepomezi.eu/doporucene\\_trasy](http://www.stribrnepomezi.eu/doporucene_trasy).
- Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020. (2014). Dostupné z: [https://www.kr-vysocina.cz/VismoOnline\\_ActionScripts/File.ashx?id\\_org=450008&id\\_dokumenty=4062125](https://www.kr-vysocina.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4062125).
- Šťastný, P. (2012a). *Dodržování dopravních předpisů*. Dostupné z: <http://www.jihlava.cz/dodrzovani-dopravnich-predpisu/d-489477>.
- Šťastný, P. (2012b). *Legislativa*. Dostupné z: <http://www.jihlava.cz/legislativa/d-488274/p1=76440>.
- Šťastný, P. (2012c). *Cyklotrasa – Co to je?* Dostupné z: <http://www.jihlava.cz/cyklotrasy/d-492170/p1=105972>.

Šťastný, P. (2013d). *Cyklostezky v Jihlavě*. Dostupné z: <http://www.jihlava.cz/cyklostezky-v-jihlave/d-490438/p1=105971>.

T2net, s. r. o. (2013). Domů – ZOO Jihlava. Dostupné z: <http://www.zoojihlava.cz/cz/>.

Turistické informační centrum. (2012). *Okolí Jihlavy*. Dostupné z: <http://m.tic.jihlava.cz/okoli-jihlavy/d-1005>.

Všechny-autoškoly.cz. (2016). *Dopravní značky*. Dostupné z: [http://www.vsechny-autoskoly.cz/dopravni\\_znacky/](http://www.vsechny-autoskoly.cz/dopravni_znacky/)

### **III Seznam tabulek, grafů a obrázků**

#### ***Seznam tabulek***

Tabulka č. 1: Zákony a vyhlášky vztahující se k cykloturistice

Tabulka č. 2: Normy vztahující se k cykloturistice

Tabulka č. 3: Technické podmínky vztahující se k cykloturistice

Tabulka č. 4: Cyklotrasy vedené Jihlavou a jejím okolím

Tabulka č. 5: Struktura respondentů podle pohlaví

Tabulka č. 6: Struktura respondentů podle věku

Tabulka č. 7: Struktura respondentů podle dosaženého vzdělání

Tabulka č. 8: Struktura respondentů podle společenského statusu

Tabulka č. 9: Struktura respondentů podle vzdálenosti jejich bydliště od Jihlavy

Tabulka č. 10: Náklady na výstavbu cykloboxů

Tabulka č. 11: Náklady na cyklotrasu Jihlava - Plandry

#### ***Seznam grafů***

Graf č. 1: Čas věnovaný sportovním aktivitám

Graf č. 2: Respondenti věnující se cykloturistice

Graf č. 3: Čas věnovaný cykloturistice

Graf č. 4: Partner pro cesty na kole

Graf č. 5: Návštěvnost cyklostezek v Jihlavě a jejím okolí

Graf č. 6: Důvody návštěv cyklostezek v Jihlavě a jejím okolí

Graf č. 7: Důvody nevyužívání cyklostezek v Jihlavě a jejím okolí

Graf č. 8: Délka ujetých tras

Graf č. 9: Dopravní prostředky používané k dopravě na cyklostezky

Graf č. 10: Roční období využívané k cykloturistice

Graf č. 11: Doba trvání vyjížděk na kole

Graf č. 12: Spokojenost respondentů s dosavadními podmínkami

Graf č. 13: Odůvodnění nespokojenost

Graf č. 14: Bezpečností a ochranné pomůcky

***Seznam obrázků***

Obrázek č. 1: Svislé a vodorovné dopravní značky

Obrázek č. 2: Orientační dopravní značky

## **IV Seznam příloh**

Příloha 1: Dotazník

Příloha 2: Obrázková příloha

## V Přílohy

### Příloha 1: Dotazník

Vážená slečno, vážená paní, vážený pane,  
jmenuji se Sabina Packová a jsem studentkou Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. V současné době řeším bakalářskou práci zaměřenou na možnosti rozvoje cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí. Ráda bych Vás proto požádala o chvílku Vašeho času na vyplnění tohoto dotazníku, za což Vám předem děkuji.

Sabina Packová

Vyberte vždy jen jednu možnost zaškrtnutím „x“.

#### 1. Kolikrát týdně se věnujete sportovním aktivitám?

- 1x týdně
- 2x týdně
- 3x týdně
- 4x – 5x týdně
- víckrát
- vůbec se nevěnuji (pokračujte prosím otázkou 15)

#### 2. Je jednou z vykonávaných aktivit právě cykloturistika?

- ano (pokračujte prosím otázkou 3)
- ne (pokračujte prosím otázkou 15)

#### 3. Kolikrát týdně se cykloturistice věnujete?

- 1x – 2x týdně
- 3x – 4x týdně
- 5x – 6x týdně
- víckrát

#### 4. S kým nejčastěji trávíte volný čas na cyklostezkách? (Pokud volíte variantu „jiné“ uveďte Vaši odpověď na volný řádek)

- s rodinou
- s přáteli
- s kolegy z práce
- sám
- jiné: \_\_\_\_\_

#### 5. Už jste někdy dříve cyklostezky v Jihlavě a jejím okolí navštívili?

- ano
- ne



**6. Pokud ano, proč právě tuto oblast?**

---

**7. Pokud ne, proč?**

---

**8. Jak dlouhou trasu obvykle jezdíte?**

- do 10 km
- 10 – 20 km
- 20 – 40 km
- 40 – 60 km
- 60 km a více

**9. Jaký dopravní prostředek nejčastěji volíte k dopravě na místo určení?**

*(Pokud volíte variantu „jiné“ uveďte Vaši odpověď na volný řádek)*

- auto
- autobus
- vlak
- jiné: \_\_\_\_\_

**10. Které roční období k cykloturistice využíváte?**

- jaro
- léto
- podzim
- zima
- celý rok

**11. Na kolik nocí jsou obvykle Vaše výpravy na kolech? (Pokud volíte variantu**

*„jiné“ uveďte Vaši odpověď na volný řádek)*

- 1 – 2 noci
- 2 – 3 noci
- 4 – 5 nocí
- 6 – 7 nocí
- 8 a více nocí
- pouze jednodenní výlety
- jiné: \_\_\_\_\_

12. V této části dotazníku označte míru Vaší spokojenosti jako odpověď na následující otázky. (1 – spokojeni, 2- spíše spokojeni, 3 – spíše nespokojeni, 4 – nespokojeni)

Jaká je Vaše spokojenost se stravovacími službami na trasách?	1 – 2 – 3 – 4
Jak jste spokojeni s informovaností o podmínkách cykloturistiky v Jihlavě a jejím okolí?	1 – 2 – 3 – 4
Jste spokojeni se značením cyklostezek a cyklotras v Jihlavě a jejím okolí?	1 – 2 – 3 – 4
Jaká je Vaše spokojenost s povrchem cyklostezek a cyklotras vedoucích v Jihlavě a jejím okolí?	1 – 2 – 3 – 4

13. V případě nespokojenosti uveďte návrh na zlepšení. (Krátce, vlastními slovy)

14. Jaké používáte při svých jízdách bezpečnostní a ochranné pomůcky?

(Pokud volíte variantu „jiné“ uveďte Vaši odpověď na volný řádek) – možnost více odpovědí

- helma
- rukavice
- reflexní prvky
- světlo
- jiné: \_\_\_\_\_

15. Vaše pohlaví?

- muž
- žena

16. Jaký je Váš věk?

- 20 a méně
- 21 – 30
- 31 – 40
- 41 – 50
- 51 Více

**17. Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?**

- základní
- výuční list
- střední škola s maturitou
- vysokoškolské

**18. Společenský status? (Pokud volíte variantu „jiný“ uveďte Vaši odpověď na volný řádek)**

- student
- zaměstnaný
- nezaměstnaný
- důchodce
- jiný: \_\_\_\_\_

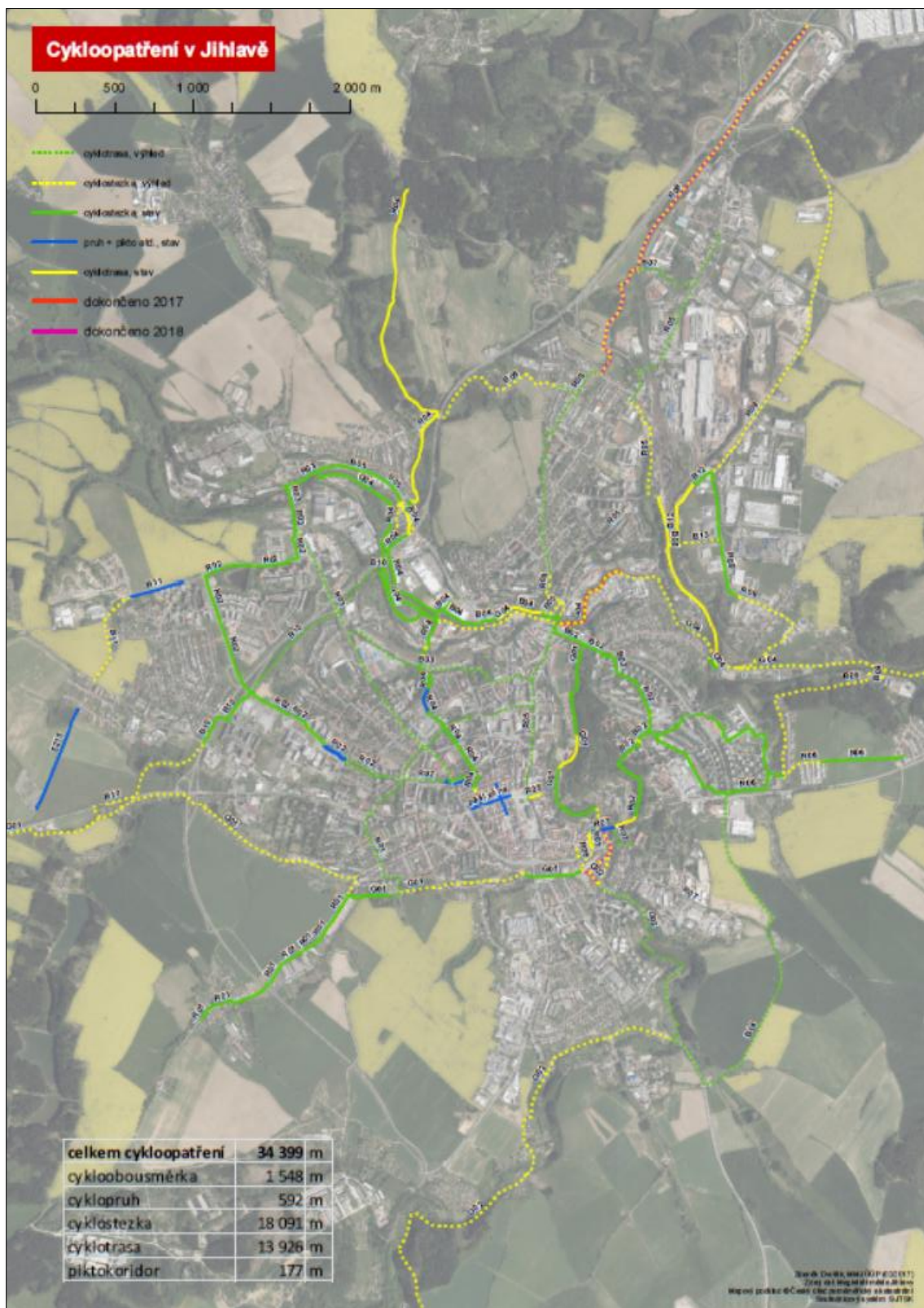
**19. Jaká je vzdálenost Vašeho bydliště od Jihlavy?**

- do 10 km
- od 10 do 20 km
- od 20 do 30 km
- od 30 do 40 km
- od 40 km

Ještě jednou děkuji za Váš čas, ochotu a trpělivost.

## Příloha 2: Obrázková příloha

Obrázek č. 1: Generel cyklistické dopravy pro město Jihlava



Zdroj: file:///C:/Users/SONY/AppData/Local/Temp/Rar\$DIa0.245/cyklo.pdf, 2016

Obrázek 2: Budova dopravního hřiště



Zdroj: vlastní fotografie, 2016

Obrázek 3: Návrh na rozšíření cyklostezky R03



Zdroj: vlastní zpracování podle

<https://mapy.cz/zakladni?x=15.5474038&y=49.4155267&z=14&l=0&base=ophoto&source=muni&id=5097>, 2016

Obrázek 4: Leták navrhovaného cyklovýletu



**Cyklovýlet „Jaro na Jihlavsku“**  
29. 4. 2017 – 30. 4. 2017

Program:

1. den: Jihlava – Plandry – Vyskytná nad Jihlavou – Bílý Kámen – Větrný Jeníkov
2. den: Větrný Jeníkov – Smičná – Zborná – Jihlava

*Ve Větrném Jeníkově je na programu prohlídka Kostela Narození Panny Marie, Zámku Větrný Jeníkov, Dolního mlýna a Židovského hřbitova. Následovat bude grilování a posezení ve vybraném ubytovacím zařízení. Druhý den bude výlet ukončen návštěvou Zoo Jihlava.*

Ceny:

1. ubytování ve Větrném Jeníkově: 150 Kč – 200 Kč
2. Zoo Jihlava: základní sazba 100 Kč

Kontakt v případě zájmu:  
[cyklovylety@jihlava.cz](mailto:cyklovylety@jihlava.cz)  
+420 724 001 223



Zdroj: vlastní zpracování, 2016