Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra cestovního ruchu

STUDIJNÍ PROGRAM: B6208 EKONOMIKA A MANAGEMENT
STUDIJNÍ OBOR: OBCHODNÍ PODNIKÁNÍ – CESTOVNÍ RUCH

Cykloturistika a její vliv na rozvoj cestovního ruchu v táborské aglomeraci

Vedoucí bakalářské práce:
Mgr. Petr Havel

Autor:
Petra Tůmová

2008

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Cykloturistika a její vliv na rozvoj cestovního ruchu v táborské aglomeraci“ vypracovala samostatně na základě vlastních poznatků, studia odborných pramenů, vlastního primárního šetření ve sledované oblasti a za odborného vedení vedoucího diplomové práce pana Mgr. Petra Havla. Veškerá použitá literatura a jiné zdroje a materiály jsou uvedeny v seznamu použité literatury a zdrojů. Práce je vyhotovena ve třech výtiscích a jedenkrát v elektronické podobě na CD.

V Českých Budějovicích dne 14. 4. 2008 ……...

Petra Tůmová

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala panu Mgr. Petru Havlovi za jeho odbornou spolupráci, cenné připomínky a ochotu při vedení mé bakalářské práce. Dále děkuji zaměstnancům informačních center a ostatních zařízení cestovního ruchu za poskytnutí potřebných informací.V neposlední řadě děkuji mým rodičům za podporu.

Obsah

1 Úvod 6

2 Cíl práce a metodika 8

2.1 Cíle práce 8

2.2 Metodika 8

2.2.1 Definování cílů výzkumu 9

2.2.2 Metoda a technika sběru dat 9

2.2.3 Určení velikosti vzorku, místa a období dotazování 10

2.2.4 Zpracování, analýza dat a interpretace výsledků 10

3 Literární rešerše 11

3.1 Cestovní ruch 11

3.1.1 Definice cestovního ruchu 11

3.1.2 Cestovní ruch jako systém 12

3.1.3 Klasifikace cestovního ruchu 13

3.1.4 Trh cestovního ruchu 14

3.1.5 Služby v cestovním ruchu 14

3.2 Literatura s cyklistickou a cykloturistickou tématikou 15

3.3 Literatura popisu sledované oblasti 18

3.3.1 Jihočeský kraj 18

3.3.2 Táborsko a táborská aglomerace 19

4 Charakteristika sledované oblasti 20

4.1 Jihočeský kraj 20

4.1.1 Přírodní podmínky 21

4.1.2 Ekonomické podmínky 21

4.1.3 Dopravní spojení 21

4.1.4 Cestovní ruch v Jihočeském kraji 22

4.2 Táborsko 23

4.2.1 Přírodní podmínky 24

4.2.2 Podnebí 25

4.2.3 Dopravní spojení 26

4.3 Táborská aglomerace ... 27
4.3.1 Tábor ... 28
4.3.2 Sezimovo Ústí ... 29
4.3.3 Planá nad Lužnicí ... 30
4.3.4 Cestovní ruch v táborské aglomeraci ... 30
4.3.5 Analýza cykloturistiky v táborské aglomeraci ... 33

5 Analýza cykloturistiky jako sportovní aktivity ... 35
5.1 Historie kola ... 35
5.2 Význam cykloturistiky v cestovním ruchu ... 37

6 Rozbor cyklotras a analýza cykloturistických akcí v táborské aglomeraci ... 39
6.1 Značení cyklotras ... 39
6.2 Přeprava kol ... 39
6.2.1 České dráhy, a. s. ... 39
6.2.2 Jihotrans, a. s. ... 41
6.3 Popis cyklostezek a cyklotras ... 41
6.3.1 Cyklotrasy ... 42
6.3.2 Cyklostezka ... 44
6.4 Služby pro cyklisty ... 44
6.5 Přehled cyklistických akcí ... 45
6.5.1 Vliv konání cyklistických akcí na rozvoj CR ... 46

7 Vyhodnocení výzkumu ... 48
7.1 Metodický postup ... 48

8 Návrh opatření na využití cykloturistiky v cestovním ruchu ... 59

9 Závěr ... 66

10 Summary ... 68

11 Seznam použité literatury ... 70

12 Seznam obrázků a tabulek ... 72

13 Seznam příloh ... 73

1 Úvod

Využití jízdního kola dosáhlo svého vrcholu ve většině Evropy v 2. polovině 20. století. Lidé kolo využívali jak pro zábavu, tak jako dopravní prostředek. V zemích jako Německo, Belgie a Holandsko se začaly budovat cyklistické stezky, které i v současnosti tvoří důležitou část tamní dopravní infrastruktury.

V dnešní době ve srovnání s ostatním světem i v České republice roste zájem o cyklistiku a to z mnoha důvodů. Mnoho lidí jezdí na kole do práce, do školy, na nákupy, ale také ho používá pro zábavu a uvolnění v současném, tak uspěchaném světě. Zájem o cyklistiku je také vyvolán tím, že si lidé stále více uvědomují nutnost kompenzovat nedostatek přirozeného pohybu a chtějí žít zdravým životním stylem. A proto lze cyklistiku pro udržení optimálního zdraví jen doporučit. Kolo na rozdíl od jiných sportovních prostředků či sportů nezatěžuje pro tělo tak důležité klouby a to kyčelní a kolení. Toto je důvodem proč je kolo vhodné pro všechny věkové kategorie a také pro jedince, kteří trpí právě bolestí či onemocněním těchto kloubů například v důsledku nadváhy. Jízda na kole je rovněž vhodná jako účinný rehabilitační prostředek po operacích kloubů.

Kolo prošlo dlouhým technickým vývojem a proto jsou nynější kola dokonalejší, lehčí, odpruženější a velmi snadno ovladatelná. Díky velké konkurenci na trhu s cyklistickým zbožím, si jedinec může vybrat z nepřeberné nabídky jízdních kol, ať už kolo crossové, trakingové, horské, silniční, dětské, dámské, pánské, kolo na „míru“ nebo i kolo závodní. Cyklista si může vybrat i z nepřeberného množství doplňků a oblečení na kolo.

Kolo je vhodným osobním dopravním prostředkem s nízkým dopadem na životní prostředí, kterému se z tohoto úhlu pohledu nic nevyrovná. Pokud by lidé využívali kolo ve větší míře, žili bychom v mnohem zdravějším prostředí, především v městské zástavě. V této souvislosti je ale nutno zmínit, že ne ve všech českých městech je to možné. Mnohá města nejsou ve svých centrech na cyklisty dostatečně

připravena, nejsou zde vymezeny cyklistické stezky, jejich rozvoj je často limitován hustou zástavbou a úzkými ulicemi. Cyklista pak může použít pouze přeplněné a frekventované silnice či ulice, což pokládám za nebezpečné. Příkladem by České republice mohlo být například Holandsko či Německo, kde jsou v centrech měst, ale i mimo ně vybudované velice funkční a hojně využívané cyklostezky.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíle práce

Hlavním cílem práce je analyzovat cykloturistiku jako aktivitu spojenou se zdravým pohybem a poznáváním. Zhodnotit její vliv na rozvoj cestovního ruchu v táborské aglomeraci.

Vedlejšími cíly jsou:

- informovat o současné síti cyklotras a o cykloturistických akcích konaných v táborské aglomeraci,
- zhodnotit služby poskytované cykloturistům,
- navrhnout marketingová opatření a východiska pro rozvoj cykloturistiky ve sledované oblasti.

Hypotéza: Služby poskytované cykloturistům nejsou dostačující.

2.2 Metodika

Před vlastním zpracováním této práce, bylo zapotřebí o daném tématu získat dostatečné množství informací. K tomu bylo využito studium bakalářských a diplomových prací studentů předešlých ročníků, které jsou k nahlédnutí ve vědecké knihovně zemědělské fakulty.

Po konzultaci s vedoucím práce vznikla určitá představa, jak postupovat a co přesně bude obsahem této práce. Z městské knihovny v Táboře a Fakultní vědecké knihovny Zemědělské fakulty Jihočeské univerzity byla zapůjčena odborná literatura, která se týkala problematiky cestovního ruchu, služeb cestovního ruchu a literatura se sportovní tématikou, která se týkala zejména cykloturistiky. Užitečným zdrojem informací bylo i táborské infocentrum, kde byly získány přínosné informace obsažené v různých brožurách a propagačních letácích.

Nejprve bylo nutné vytyčit si hlavní a vedlejší cíle a předběžnou metodiku práce. Poté byl vypracován rámcový obsah, který se stal určitým vodítkem. Dále bylo nutné zpracovat literární přehled. Zde se vycházelo zejména z odborné literatury, týkající se problematiky cestovního ruchu a cykloturistiky, ale i z internetových stránek obsahujících informace zejména o sledované oblasti.

Bakalářská práce je členěna do hlavních kapitol, které mají své podkapitoly. Nejprve je vymezena sledovaná oblast, tato kapitola se zabývá popisem Jihočeského kraje, Táborska a táborské aglomerace. V dalších kapitolách je zpracována analýza cykloturistiky na Táborsku. Dále je zmíněna historie kola, je zpracován přehled značení cyklotras, možnosti přepravy kol a popis cyklostezek v táborské aglomeraci. Krátce jsou také zmíněny cykloturistické akce a jejich vliv na rozvoj cestovního ruchu v táborské aglomeraci. Po zpracování výsledků dotazníkového šetření je provedeno jejich vyhodnocení. Na základě toho jsou vyvozeny závěry a je navrženo marketingové opatření na využití cykloturistiky v cestovním ruchu.

2.2.1 Definování cílů výzkumu

Před vlastním sestavením dotazníku bylo nutné nejprve stanovit cíl výzkumu. Cílem bylo zjistit jaký návštěvník do sledované oblasti přijíždí a to zejména z hlediska místa jeho bydliště, za jakým účelem a s kým přijíždí, jak přicestoval, kde a na jak dlouho bude ubytován, jak se o Táboře dozvěděl. Další cíl se týkal přímo cykloturistiky. Bylo například dotazováno, jak je návštěvník spokojen s orientačním značením, se službami v okolí cyklotras, zda-li jezdí po vyznačených cyklotrasách, jsou-li dostatečně propagovány apod. Analýza dotazníkového šetření a návrhy na řešení problematiky jsou hlavním přínosem výzkumu.

2.2.2 Metoda a technika sběru dat

Pro sběr dat byla použita metoda osobního dotazování, která je založena na přímé komunikaci s respondentem. Dotazník byl sestaven převážně z uzavřených nebo

polootevřených otázek, kdy dotázaný mohl vybírat z předepsaných variant odpovědí a u některých mohl zmínit i svou alternativu odpovědi. Jednalo se o typ otázek alternativních s možností jedné odpovědi z několika variant a o otázky škálové neboli stupnicové. Respondentům tento typ otázek nabízel snadnost a rychlost odpovídání a pro tazatele to znamenalo jednoduché matematicko-statistické zpracování, levnost, ochotu respondentů odpovídat a snadné vytvoření analýzy. Nevýhodou této metody byla velká náročnost na čas jak při sestavování dotazníku, tak při samotném dotazování. Dotazník je připojen v příloze č. 1.

2.2.3 Určení velikosti vzorku, místa a období dotazování

Výzkum byl prováděn v létě roku 2007 v rozmezí od začátku června do konce září. Dotazováni byli lidé v táborské aglomeraci, kteří přijeli na výlet nebo vícedenní návštěvu za účelem strávení volného času na kole. Osloveno bylo 100 turistů na nejfrekventovanějších cyklostezkách zejména při odpočinku na odpočívadlech, různých vyhlídkách, ve stravovacích zařízeních a u poskytovatelů služeb spojených s provozováním cykloturistiky podél cyklotras. Všichni respondenti byli osloveni na základě metody nahodilého výběru.

2.2.4 Zpracování, analýza dat a interpretace výsledků

Výsledky šetření byly zpracovány pomocí nástrojů Microsoft Excel, výpočtem vytvořením grafů ke každé otázce. V samotné práci je pod každým grafem uvedena interpretace výsledků.

Na základě výsledků tohoto výzkumu byly v samostatné kapitole vypracovány návrhy a opatření na využití cykloturistiky v cestovním ruchu v dané oblasti. V závěru práce jsou shrnuty cíle, které by měly směřovat k rozvoji cykloturistiky jako součásti cestovního ruchu.

3 Literární rešerše

3.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch je velice často používaný termín, přičemž jsou známa různá jeho pojetí, která zařazují do jeho sféry velmi odlišné činnosti. Dosud sice neexistuje přesná definice vymezení cestovního ruchu, ale přesto pohledy na cestovní ruch od různých autorů se v některých věcech shodují.

3.1.1 Definice cestovního ruchu

M. Hesková a kolektiv (2006:9) ve své publikaci „*Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy"* uvádí, že cestovní ruch (dále jen CR) je významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Dále ve své publikace tvrdí, že CR každoročně představuje největší pohyb lidské populace nejen za účelem rekreace, ale i poznávání.

V. Malá (1999) ve vysokoškolském skriptu *„Cestovní ruch (vybrané kapitoly)"* souhlasí s M. Heskovou v tom, že cestovní ruch je složitým sociálně ekonomickým jevem a přidává myšlenku že se dotýká celé řady základních ekonomických i mimoekonomických procesů společnosti. V tomto skriptu autorka také uvádí, že cestovní ruch je jevem mnohostranným a průřezovým, který se stává stále významnější složkou spotřeby obyvatelstva i stále důležitějším faktorem rozvoje národních ekonomik i ekonomiky světové.

M. Pásková a J. Zelenka (2002:45) ve své knize *„Cestovní ruch – výkladový slovník"* tvrdí, že cestovní ruch je komplexní společenský jev, souhrn aktivit účastníků cestovní ruchu, souhrn procesu budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovní ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro

cestovní ruch, souhrn politických a veřejně-správních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity. Autoři dále uvádějí, že toto pojetí CR rozšiřuje statisticky zaměřené vymezení WTO (World tourism organization) a obdobné vymezení v návrhu normy EU vycházející z definice účastníka cestovního ruchu – aktivity osob cestujících do míst mimo jejich obvyklé prostředí nebo pobývajících v těchto místech ne déle než jeden rok za účelem trávení volného času, podnikání či jiným účelem. Rozšířené pojetí CR vychází z vnímání CR jako komplexního procesu, který zasahuje nejen jeho účastníky, ale také poskytovatele služeb, destinace, v nichž je cestovní ruch realizován a, a tranzitní destinace.

J. Orieška (1999:5) ve své publikaci *„Technika služeb cestovního ruchu“* popisuje a shoduje se s autory předchozí publikace v tom, že CR je soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště zpravidla ve volném čase a dodává k tomu, že je to obvykle za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení a také pracovních cest.

3.1.2 Cestovní ruch jako systém

M. Hesková a kolektiv (2006:12-13) ve své publikaci *„Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy“* nejprve vysvětluje, že systémem se rozumí jednota různých prvků, mezi kterými jsou určité vztahy nebo mezi kterými je možné takovéto vztahy vytvořit. Dále popisuje cestovní ruch jako otevřený a dynamický systém, který tvoří dva podsystémy, a to subjekt cestovního ruchu a objekt cestovního ruchu včetně vzájemných vazeb.

Subjektem cestovního ruchu se rozumí účastník CR. Z ekonomického hlediska je jím každý, kdo uspokojuje svoje potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase. Je tedy nositelem poptávky a spotřebitelem produktu cestovního ruchu.

Objektem cestovního ruchu je vše co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka cestovního ruchu. Objekt cestovního ruchu je tak nositelem nabídky. Objekt tvoří cílové místo, podniky a instituce cestovního ruchu. Cílové místo je podle odborné literatury nazýváno také jako destinace cestovního ruchu nebo zkráceně jen destinace.

A. Kiráľová (2003:15) ve své knize *„Marketing destinace cestovního ruchu"* charakterizuje destinaci cestovního ruchu jako přirozený celek, který má z hlediska podmínek rozvoje CR jedinečné vlastnosti odlišné od jiných destinací.

Podle webových stránek **<http://www.world-tourism.org>** je destinace představována jako místo s atraktivitami a s nimi spojenými zařízeními a službami cestovního ruchu, které si účastník cestovního ruchu nebo skupina vybírá pro svou návštěvu.

M. Palatková (2006:16) ve své publikaci *„Marketingová strategie destinace" cestovního ruchu* uvádí podstatnou věc, že destinace cestovního ruchu si vzájemně konkurují a jejich společným cílem je prodej služeb v destinaci.

3.1.3 Klasifikace cestovního ruchu

M. Hesková a kolektiv (2006:21-27) ve své publikaci *„Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy"* zmiňuje, že specifikovat cestovní ruch na všeobecné úrovni je nedostačující, protože v praxi se vyskytuje v mnoha různých druzích a formách, které se neustále vyvíjejí v závislosti na poptávce účastníku cestovního ruchu na možnostech nabídky. O druzích cestovního ruchu hovoříme tehdy, když za základ posuzování cestovního ruchu vezmeme motivaci jejich účastníků, tzn. účel pro který cestují a pobývají přechodně na cizím místě. V praxi to znamená, že druhy cestovního ruchu se nevyskytují v čisté podobě, ale ve vzájemné kombinaci, přičemž jedna z nich bývá dominantní. Formami rozumíme posuzování CR z různých příčin,

které ho ovlivňují a jaké důsledky přinášejí. Toto členění tedy umožňuje rozdělit CR z hlediska potřeb a cílů jeho účastníků.

3.1.4 Trh cestovního ruchu

J. Orieška (1999:5) ve své publikaci *„Technika služeb cestovního ruchu„* vymezuje trh cestovního ruchu jako souhrn směnných vztahů mezi subjekty prodávajícími zboží a služby cestovního ruchu (představujícími nabídku) a subjekty kupujícími zboží a služby cestovního ruchu (představující poptávku).

M. Hesková a kolektiv (2006:62-63) ve své knize *„Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy„* k vymezení J. Oriešky dodává, že trh cestovního ruchu tvoří podniky cestovního ruchu různých velkostí od globálních společností po malé podnikatelské organizace místního významu. Na trh cestovního ruchu působí řada objektivních a subjektivních faktorů, například politické a společenské změny, právní úpravy, vývoj ekonomiky a ekonomická situace, technologický pokrok zejména v dopravě, v informatice a komunikacích, změny životního stylu, množství volného času atd.

3.1.5 Služby v cestovním ruchu

J. Orieška (1999:6) ve své publikaci *„Technika služeb cestovního ruchu“* píše, že služby CR představují činnosti nehmotného charakteru jejichž výsledkem je buď individuální nebo společenský užitečný efekt.

Struktura služeb, jimiž se uspokojují potřeby účastníků cestovního ruchu, je různorodá uspokojuje dvě skupiny potřeb. Jde jednak o primární, to jsou cílové potřeby účastníků CR, jednak potřeby sekundární – realizační, které podmiňují efektivní uspokojování cílových potřeb.

Rozsah uspokojení potřeb účastníků cestovního ruchu vyjadřuje spotřeba. Prostřednictvím spotřeby dochází k hodnotícímu posouzení, zda potřeba byla uspokojena, či nikoliv. Služby cestovního ruchu, podobně jako služby všeobecně, není možno produkovat do zásoby, tzn. na sklad.

M. Hesková a kolektiv (2006) v knize *„Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy“* uvádí, že služby jsou rozhodující součástí produktu cestovního ruchu. Představují heterogenní soubor užitečných efektů určených na uspokojován potřeb účastníků cestovní ruchu.

Dále uvádí, že služby mají kromě všeobecných znaků, kterými jsou nemateriálnost služeb, začlenění vnějšího faktoru do procesu poskytování služeb (tzn. účast zákazníka na procesu poskytování služeb), simultánnost a pomíjitelnost služeb také znaky speciální, charakteristické pouze pro cestovní ruch. Těmito speciálními znaky se rozumí:

- časová a místní vázanost služby na primární nabídku cestovního ruchu,
- komplexnost a komplementarita služeb,
- zastupitelnost služeb,
- mnohooborový charakter služeb,
- zprostředkování služeb směrem k zákazníkovi,
- akontace (tzn. platba za službu nebo za jejich balík předem),
- sezónnost.

3.2 Literatura s cyklistickou a cykloturistickou tématikou

Cykloturistiku můžeme charakterizovat jako jeden z druhů cestovního ruchu a sice sportovní cestovní ruch.

J. Orieška (1999:159-178) ve své publikaci *„Technika služeb cestovního ruchu“* popisuje služby volného času a animace v cestovním ruchu jako služby doplňkové.

Podkapitolou pak jsou pohybové a sportovní činnosti, kam autor začleňuje cykloturistiku a charakterizuje ji jako vytrvalostní sport.

M. Hesková a kolektiv (2006:106) v knize *„Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy“* rozděluje služby cestovního ruchu na dodavatelské a zprostředkovatelské služby. Mezi dodavatelské služby zařazuje sportovně-rekreační služby, které umožňují aktivně využívat přírodní a uměle vytvořené podmínky pro rozvoj sportu, rekreace a turistiky.

M. Pásková a J. Zelenka (2002:50-51) v publikaci *„Cestovní ruch – výkladový slovník“* vymezuje pojem cykloturistika jako jednu z forem turistiky. Jedná se o aktivní cestování zaměřené na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola nebo horského kola. Autoři dále ve výkladovém slovníku definují ***cyklostezku*** jako společnou stezku pro cykloturistiku a pěší turistiku, která je účelovou komunikací s vyznačeným pruhem na vozovce. Jedná se o účelovou komunikaci se zpevněným povrchem, která je většinou oddělena od frekventované silniční dopravy. Naproti tomu ***cyklotrasu*** popisují jako komunikaci pro cykloturistiku, která využívá stávajících místních a účelových komunikací včetně polních a lesních cest, silnic III. třídy a silnic II. třídy s malou frekvencí provozu. Komunikace která vede většinou po horších polních a lesních cestách nebo terénem je označována za ***cykloturistickou trasu.***

Z dokumentu dostupném na webových stránkách **<www.krajjihocesky.cz>**, který zpracovala společnost KP projekt, s. r. o. vyplynulo, že autoři souhlasí s vymezením cykloturistiky jak je uvedeno ve Výkladovém slovníku - cestovní ruch a dále dodávají, že cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí. V dokumentu společnost také uvádí, že cykloturistika je prováděna na cyklotrasách nebo samotných cyklostezkách. Autoři dokumentu k definici ***cyklostezky*** od M. Páskové a J. Zelenky přidávají, že vybudování cyklostezky je značně finančně

a administrativně náročné a proto jsou cyklostezky přednostně navrhovány tam, kde jejich realizace umožní víceúčelové využití. To znamená, že budou používány nejen pro krátkodobou a vícedenní cykloturistiku, ale současně budou sloužit pro dojíždění do zaměstnání, školy, či za zábavou nebo nákupy.

J. Lišková a P. Landa (2004:10-14) v příručce *„Rekreační cyklistika"* popisují vývoj a současnost kola a jaké jsou výhody jízdy na kole. Dále se zde zmiňují o druzích kol, které nabízí současný trh. Kola člení na:

- silniční,
- horská,
- trekkingová.

Silniční kolo je lehké, s velkým průměrem kol, s úzkými ráfky a úzkými plášti s minimálním vzorkem. Je to kolo určené pro jízdu na silnici, a to na silnici hladké, pokud možno bez nerovností.

Horské kolo je charakteristické robustní konstrukcí rámu širokým pláštěm s výrazným vzorkem. Je ideální pro náročný terén, jako jsou nezpevněné lesní cesty i necesty plné kamenů, kořenů, děr apod.

Trekkingové kolo (trek) nemá tak robustní rám jako horské kolo, průměr kola pak odpovídá kolu silničnímu. Pláště jsou užší než u horského kola a širší než mají kola silniční, mají i hrubší vzorek. Toto kolo umožňuje lehký pohyb na silnici a nebrání ani jízdě v terénu.

I. Soulek a K. Martinek (2000:17-26) v publikaci *„Cyklistika"* rozdělují kola stejně jako předchozí autoři s tím, že k tomu ještě přidávají kola pro rekreační cyklistiku a kola dětská. Kola pro rekreační cyklistiku se podle autorů dále dělí na krossová kola a trekkingová kola.

Dětské kolo má konstrukci a typizaci naprosto shodnou s rozdělením kol v předchozích odstavcích s tím, že se liší pouze svou velikostí

Podle world wide web <**http://kupsikola.cz>** je ***krossové kolo*** charakterizováno jako kolo určené jak do terénu, tak i na silnice a cesty. Krátkodobě lze toto kolo využívat v nenáročném terénu i mimo cesty. Tento typ kola je v poslední době velmi populární a je přímo předurčen pro cykloturistiku.

Naproti tomu ***trakkingové kolo*** je určeno hlavně na silnice a zpevněné cesty. Toto kolo není vhodné používat do terénu. Trekkingové kolo lze získat doplněním krosového kola doplňky a příslušenstvím (blatníky, svítilny, nosič atd.).

Autoři těchto webových stránek dále kola rozdělují na:

BMX a freestyle kola, která jsou určená pro využití buď na uzavřených okruzích a nebo na zpevněných uzavřených prostorách určených pro tento druh kola. Jedná se o kola se zvlášť odolným rámem a jsou určena ke skákání a zdolávání velmi náročných překážek.

Sjezdová kola, která jsou na první pohled zaměnitelná s horským kolem s odpruženou přední vidlicí a odpruženou zadní stavbou. Avšak svou konstrukcí dosahují vidlice tohoto kola daleko vyšších zdvihů a tudíž je toto kolo určeno převážně pro jízdu z kopce dolů ve velmi náročném terénu.

3.3 Literatura popisu sledované oblasti

3.3.1 Jihočeský kraj

Na webových stránkách <**http://www.jccr.cz>** je popsána demografická, ekonomická a dopravní situace Jihočeského kraje. Čtenář se zde také dozví, jaké se v Jihočeském kraji vyskytují přírodní podmínky. V tomto manuálu je také dobře vysvětlena situace cestovního ruchu v tomto kraji.

M. Holeček, P. Mariot a kol. (2005:57) v učebnici *„Zeměpis cestovního ruchu“* uvádějí, že těžištěm jihočeské oblasti jsou rybničné pánve Budějovická a Třeboňská,

kde zaujímá důležité místo CHKO Třeboňsko, které je vyhlášené jako biosférická rezervace UNESCO. Autoři dále zmiňují, že vodní toky, rybníky a vodní nádrže spolu s lučinami a s lesíky jsou pro Jižní Čechy charakteristické a mají rozsáhlé rekreační a sportovní využití.

3.3.2 Táborsko a táborská aglomerace

M. Pásková a J. Zelenka (2002:13) v publikaci *„Cestovní ruch – výkladový slovník“* definují ***aglomeraci*** jako prostorové soustředění aktivit a lidí za účelem vzájemného prospěchu a vyzdvihují aglomerace jako významné zdrojové oblasti pro cestovní ruch.

D. Abazid, R. Krajíc a kol. (2006) v publikaci *„Vítejte na táborsku“ (vybrané kapitoly)* popisují minulost i současnost nejsevernější oblasti jižních Čech nazývané Táborsko. Mimo jiné zde také podrobně charakterizují přírodovědné zajímavosti, zejména malebnost táborské krajiny a mnoho dalších přírodních atraktivit. V další části této knihy se autoři zmiňují o bohaté historii Tábora a jeho okolí. Dále pak čtenáři doporučují zajímavá města na Táborsku, která určitě stojí za návštěvu a neopomíjejí ani současnost regionu. Další kapitoly jsou věnovány kultuře a možnostem aktivní dovolené.

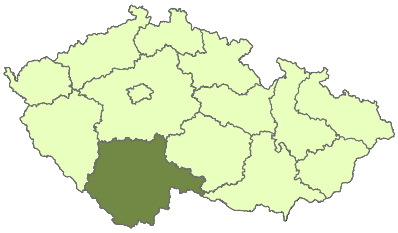
M. Holeček, P. Mariot a kol. (2005:58) v učebnici *„Zeměpis cestovního ruchu“* píší, že město Tábor leží výše nad řekou Lužnicí a je součástí téměř 50tisícové aglomerace s průmyslovým Sezimovým Ústím a dalšími obcemi. V této učebnici je také vyzdviženo, že Tábor je městskou památkou rezervací, kterou ročně navštíví tisíce domácích a zahraničních turistů. Autoři pokládají město za velmi dobře dopravně dostupné, díky příznivé dopravní poloze na křižovatkách silnic a železnic.

4 Charakteristika sledované oblasti

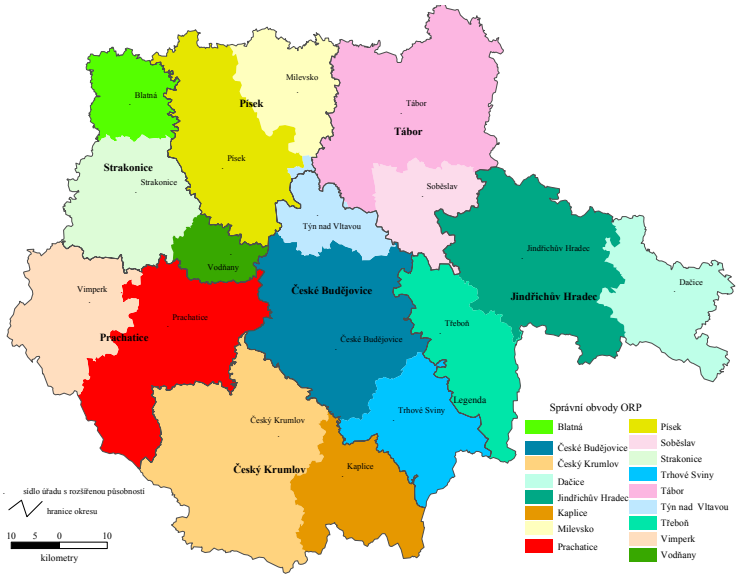
4.1 Jihočeský kraj

Jihočeský kraj je příhraničním regionem, na jihu hraničí s Rakouskem a Německem v celkové délce 323 km. Kraj sousedí s Plzeňským, Středočeským a Jihomoravským krajem a krajem Vysočina.

Obr. 1 Rozdělení krajů



Obr. 2 Jihočeský kraj



Zdroj: Český statistický úřad

4.1.1 Přírodní podmínky

Rozloha kraje činí 10 057 km^2, což je 12,8 % rozlohy celé České republiky. Z tohoto území zaujímají třetinu lesy, 4 % pokrývají vodní plochy. Převážná část území leží v nadmořské výšce 400 - 600 m.

Jihočeský kraj tvoří dva specifické celky – Českobudějovická a Třeboňská pánev. Na jihu tvoří území zvané „Česká Kanada“ hranici s Rakouskem, jihozápadní příhraniční část s Německem vyplňuje Šumava, na jihovýchodě se rozprostírají Novohradské hory, ze severovýchodu zasahují výběžky Brd a ze severu je kraj ohraničen Středočeskou žulovou vrchovinou a Táborskou pahorkatinou.

4.1.2 Ekonomické podmínky

Jižní Čechy patří z hlediska ekonomiky mezi průměrné regiony. Většina základních ekonomických statistik se pohybuje okolo celostátního průměru. Jihočeský kraj disponuje sice v průměru nižšími mzdami, na druhou stranu je zde poměrně nízká úroveň nezaměstnanosti (4. nejnižší mezi 14 českými kraji). Z hlediska ekonomiky je neprogresivnějším okresem Jihočeského kraje centrální okres České Budějovice, jehož metropole je přirozeným centrem celého regionu. Táborský region je z tohoto pohledu zařazován na 1.místo za České Budějovice.

4.1.3 Dopravní spojení

Dopravní spojení s ostatními regiony České republiky a se zahraničím zajišťuje hustá síť silnic evropského systému Praha – Benešov – Tábor - České Budějovice – Linz, Rozvadov - Plzeň - Písek - České Budějovice, České Budějovice - Jindřichův Hradec – Pelhřimov. Hlavní železniční tratě obsluhující Jihočeský kraj jsou: Praha – Tábor – České Budějovice – Summerau, Plzeň – Strakonice – České Budějovice - Gmünd, České Budějovice - Veselí nad Lužnicí - Jihlava – Brno, ovšem význam má

i řada dalších tratí. Spojení s ostatními českými kraji zajišťuje také relativně hustá síť autobusových linek.

Na území kraje se nalézá několik hraničních přechodů silničních (Dolní Dvořiště, Studánky, Nová Bystřice, Nové Hrady, Slavonice, Halámky, České Velenice, Strážný, Přední Výtoň, Zadní Zvonková), 2 přechody železniční (České Velenice, Horní Dvořiště) a dále přechody, které jsou otevřeny pro pěší a cyklisty (Stožec, Chlum u Třeboně, České Velenice, Plešné jezero, Nové údolí - Třístoličník, Bučina a České Žleby).

4.1.4 Cestovní ruch v Jihočeském kraji

V České republice je cestovní ruch jedním ze strategických odvětví národního hospodářství a přispívá 8,1 % k celkovému HDP. Jeho rozvoj je jednou z možností jak přispět k celkovému zlepšení ekonomické situace v zemi, zvýšit zaměstnanost a současně životní úroveň obyvatel.

Hlavním strategickým aspektem rozvoje cestovního ruchu je zvýšení prosperity kraje. S tím je spojena i stanovená strategická vize, která charakterizuje Jihočeský kraj jako „Region využívající potenciálu významné geografické polohy, zachovalého přírodního bohatství, historických a kulturních památek, tradice místního folklóru, lidových řemesel a lázeňství k vytvoření prostředí atraktivního pro zahraniční i české návštěvníky, vhodného pro sportovní aktivity, aktivní odpočinek, kulturní vyžití a vzdělávací akce, co nejvíce otevřený všestranné spolupráci se zahraničím, se sousedními regiony a integrovaný do evropských struktur.“

4.2 Táborsko

Obr. 3 Táborsko

Zdroj: www.trasovnik.cz/k_jihoc/tabor/ta_mapa.gif

Krajina Jihočeského kraje se vyznačuje množstvím přírodních krás a historických památek. Severovýchodní část regionu zaujímá oblast nazvaná podle svého nevýznamnějšího sídelního centra – Táborsko. Jeho převážnou část zaujímají Třeboňská pánev a Táborská pahorkatina, které jsou pokryty množstvím lesů, luk, potoků a rybníků. Oblastí protéká řeka Lužnice, která spolu se svými přítoky sloužila už v dávné minulosti jako důležitý komunikační spoj. Podél ní se po tisíciletí soustřeďoval život, a proto se v jejím bezprostředním okolí naházejí dodnes existující sídliště (města, vesnice), ale i zaniklé lokality dávného osídlování krajiny od pravěku do středověku (pohřebiště, hradiště, hrady, tvrze). Když postupem doby – v průběhu středověku došlo k obsazení a majetkovému rozdělení veškeré půdy, bylo nutné pro jejich správu a provozování vybudovat i nová sídla. Některá z nich měla centrální význam (města, tvrze, hrady), jiná vytvářela jejich výrobní a provozní zázemí (vesnice, hospodářské dvory, samostatně stojící mlýny, hamry atd.). Vedle

světských zájmů se současně prosazovaly i zájmy církevní. Jejich dokladem je množství dodnes dochovaných kostelů, poutních míst a klášterů. Díky tomu, že značná část původních sídel a významných staveb zůstala v téměř nezměněné krajině zachována, mohou dodnes návštěvníci Táborska obdivovat tyto historické památky jak při výletech do přírody, tak při návštěvách obcí.

Téměř v každém ze současných měst táborského regionu jsou zachovány gotické stavby, jako jsou radnice, kostely, části opevnění apod. Ze středověkých sídelních a pevnostních dominant lze jmenovat například hrady Borotín, Dobronice, Příběnice a Příběničky, Choustník, Šelemberk, z církevních staveb klášter v Bechyni, děkanské kostely v Táboře, Soběslavi či Bechyni. Významnou kapitolou našich národních dějin – s husitstvím jsou bezprostředně spojeny dějiny Tábora, Sezimova Ústí a Kozího hrádku. Stejně jako středověké památky upoutají pozornost návštěvníků i stavby mladší, ať už jsou to renesanční domy v historických jádrech měst Tábora, Soběslavi, Bechyně, Veselí nad Lužnicí, nebo barokní světská a církevní architektura, mimo jiné poutní kostel v táborských Klokotech, augustiánský klášter v Táboře či hřbitovní kostel sv. Michala v Bechyni. Nenapodobitelnou atmosférou dodnes dýchá lidová architektura v oblasti Soběslavsko-veselských blat. Dokladem o nepřetržitém rozvoji lidských tvůrčích schopností jsou i smělá technická díla, která byl realizována v posledních staletích. Mezi nejvýznamnější na Táborsku patří první elektrifikovaná železniční dráha na území bývalého Rakouska-Uherska, která od roku 1903 s menšími úpravami dodnes spojuje města Tábor a Bechyni. K technickým zajímavostem patří i obloukový most z roku 1928 v lázeňském městě Bechyni a unikátní empírový řetězový most, přenesený v roce 1975 na řeku Lužnici nedaleko obce Stádlec.

4.2.1 Přírodní podmínky

Pro krajinu Táborska je typický zvlněný terén jehož nadmořská výška se pohybuje od 354 do 723 m. Střetávají se tu tři horopisné oblasti: Středočeská pahorkatina,

Jihočeské pánve a Českomoravská vrchovina. Největší podíl z nich připadá na Středočeskou pahorkatinu, z níž sem zasahují dva celky : Táborská pahorkatina a severně od ní Vlašimská pahorkatina. Do jižní části Táborska vybíhá Třeboňská pánev, zatímco východní okraj regionu s výraznou dominantou Choustníka již náleží Křemešnické vrchovině.

Většinu území regionu odvodňuje řeka Lužnice pramenící v Rakousku v blízkosti našich hranic. Na Táborsko přitéká od jihu, postupně protéká městy Veselím nad Lužnicí – Soběslaví – Planou nad Lužnicí – Sezimovým Ústím – Táborem – Bechyní a po více než 150kilometrové pouti jižními Čechami předává u Týna nad Vltavou svou vodu řece Vltavě. Největším přítokem Lužnice je Nežárka, která se do ní vlévá ve Veselí nad Lužnicí. Okolí Mladé Vožice je součástí povodí Blanice, která tu pramení a zdejší vodu odvádí do Sázavy.

Významný krajinný prvek tvoří rybníky, které se nacházejí na Jistebnicku, Turovecku, rybníky Hejtman a Koberný na Plánsku a nesčetný počet dalších, menších rybníků. Důležitou úlohu pro rozvoj cestovního ruchu ve sledované oblasti hrají také přehradní nádrž Jordán, která je kulturní technickou památkou a zatopené pískovny u Veselí nad Lužnicí, které jsou přizpůsobeny pro camping a koupání.

4.2.2 Podnebí

Podnebí popisované oblasti je přechodného středoevropského typu, kde se střídavě uplatňují vlivy oceánu na západě a vlivy kontinentálního podnebí z východu, takže počasí má značně proměnlivý charakter. Podle klimatické klasifikace ČR patří toto území do mírně vlhké a teplé oblasti, záleží ovšem i na nadmořské výšce. Průměrné roční teploty zde dosahují 8 °C, průměrná červencová teplota je 16 °C, průměrné lednové teploty se pohybují kolem –4 °C.

Od června do srpna jsou obvyklé teploty převyšující 20 °C, mnohdy vyšplhají i přes 30°C. Od prosince do ledna lze čekat teploty pohybující se od 10 °C do –10 °C, výjimkou nejsou ani mrazy kolem –20 °C.

Území okresu Tábor leží dle ČSN 06-0210 v oblasti s nejnižší výpočtovou teplotou –15 °C, převážně v krajině bez intenzivních větrů.

4.2.3 Dopravní spojení

Převážná část popisovaného území leží v koridoru mezinárodního tahu E55 procházejícího Českou republikou ve směru Berlín – Ústí nad Labem – Praha – Tábor –České Budějovice – Dolní Dvořiště – Linz. Zmíněný silniční koridor prochází severojižní nadregionální rozvojovou osou Táborska a vymezuje v popisovaném území přepravní páteř. Na ní navazují silnice I. a II. třídy, silnice III. třídy a místní komunikace.

Popisovaným územím prochází železniční trať č. 220, která je zařazena do sítě evropských železničních magistrál. Tato trať je součástí IV. železničního koridoru. Nejvýznamnější železniční stanicí je železniční stanice Tábor.

Stávající železniční síť:

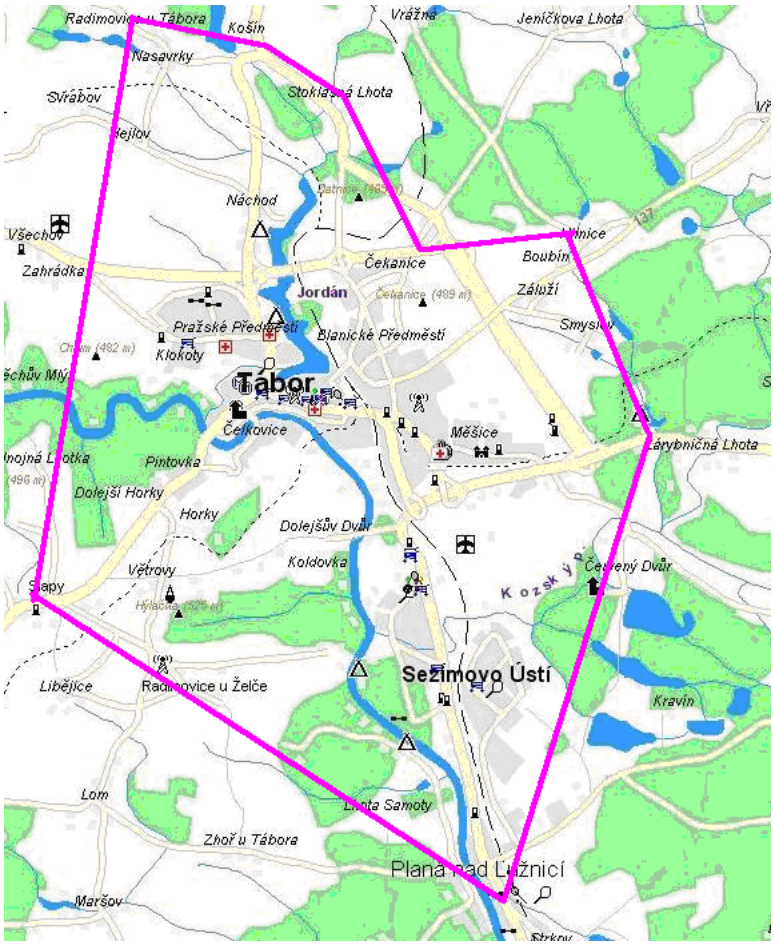
- Trať č. 220 – Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice (celostátní a mezinárodní význam)
- Trať č. 201 – Ražice – Písek – Tábor (celostátní význam)
- Trať č. 224 – Tábor – Obrataň – Pelhřimov – Horní Cerkev (celostátní význam)
- Trať č. 202 – Tábor – Bechyně (regionální význam)

Letecká doprava na území mikroregionu Táborsko není využívána pro přepravu osob, ale pro sportovní létání, nepravidelné civilní a vojenské lety a pro hospodářskou činnost v zemědělství a lesnictví. Pro tyto účely je využíváno letiště Tábor/Čápův Dvůr a Tábor/Všechov.

4.3 Táborská aglomerace

Tábor spolu s městy Sezimovo Ústí a Planá nad Lužnicí vytváří významnou průmyslovou a obchodní aglomeraci, která má velmi významné postavení na území celého Jihočeského kraje. V současné době má aglomerace rozlohu 92,10 km^2 a žije v ní 47 095 obyvatel.

Obr. 4 Táborská aglomerace



Zdroj: www.mapy.cz

4.3.1 Tábor

Tábor se nachází v jižních Čechách, přibližně na polovině cesty mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Má necelých 38 tisíc obyvatel a rozlohu přes 60 km^2. Je druhým největším městem Jihočeského kraje. Město je tvořeno vlastním Táborem a 13 příměstskými částmi, připojenými k městu již dříve. Z hlediska správního je Tábor obcí s rozšířenou působností pro více jak 80 tisíc obyvatel, kteří obývají území přes 1000 km^2. Je důležitou dopravní křižovatkou komunikací z Prahy směrem na jih do Českých Budějovic a Rakouska současně i z Plzeňského kraje na východ republiky.

V současnosti zde probíhají významné dopravní stavby – výstavba dálnice D3 a IV. železničního koridoru, který je součástí mezinárodního železničního, spojení severní a jižní Evropy.

Historie Tábora je nerozlučně spojena s hnutím husitů. Jedná se o významné náboženské reformační hnutí středověku, založené na učení reformátora katolické církve Mistra Jana Husa (odtud název husité). Budoucí město Tábor s nedalekým Kozím Hrádkem se stali po upálení Husa v roce 1415 centrem tohoto hnutí. Historie města Tábora, založeného roku 1420 na skalnaté plošině vypínající se nad soutokem Tismenického potoka a řeky Lužnice, je úzce spojena se jménem další významné osobnosti tohoto hnutí, s vojevůdcem Janem Žižkou z Trocnova. V roce 1437 dostalo město od římského císaře a českého krále Zikmunda Lucemburského privilegium, jež Táboru udělovalo statut královského města. Na samém počátku 16. století vznikala po etapách městská radnice, symbol bohatství a prestiže města. Následovala přestavba hlavního městského chrámu, kostela Proměnění páně na hoře Tábor, a vznik Jordánu, první údolní nádrže ve střední Evropě. Tak se podařilo zajistit obyvatelům města dostatek pitné i užitkové vody. Velké požáry, které zejména v letech 1532 a 1559 zničily většinu měšťanských domů, často ještě dřevěných, přinesly kromě osobních lidských tragédií také další podněty ke stavitelskému úsilí. Tehdy se Tábor definitivně změnil v kamenné město a fasády měšťanských domů

pokryly četné variace sgrafitové výzdoby, které jsou typické pro renesanci. Ve stejné době byl také dokončován systém táborského podzemí. Dnes hojně vyhledávaná atraktivní památka vznikala od 15. století hloubením sklepů pod jednotlivými domy na Starém městě. Po skončení třicetileté války, kdy se město stalo obětí švédské armády, se mohlo těšit několika letům míru, který napomohl obnovení města. Atmosféru města v polovině 17. století oživil příchod mnišského řádu augustiniánů. V 18. století byl postaven na památném místě v osadě Klokoty důležitý svatostánek barokní poutní kostel. V 19. století bylo založeno reálné gymnázium s výlučně českým vyučovacím jazykem. V době 2. světové války došlo ke zničení židovského hřbitova a perzekuci několika desítek židů. Na jejich památku byl na Pražském předměstí na místě tehdejšího židovského popraviště vybudován památník. Po válce došlo k opětovnému rozšiřování městské zástavby, nárůstu počtu obyvatel a k snaze o upevnění kulturně-historických tradic města. (viz příloha 2)

4.3.2 Sezimovo Ústí

Sezimovo Ústí je město se zhruba 7300 obyvateli. Rozkládá se na ploše 845 ha v okrese Tábor, na spojnici mezi Prahou a Českými Budějovicemi po obou stranách mezinárodní silnice E 55 . Tato významná dopravní i turistická mezinárodní spojka rozděluje město na dvě části. Část historickou, zvanou Sezimovo Ústí 1 a část novější, nazývanou Sezimovo Ústí 2. V jeho blízkosti se nachází zřícenina Kozího hrádku, kde kázal mistr Jan Hus. V Sezimově Ústí měl letní sídlo 2. československý prezident Edvard Beneš. Je zde také se svou chotí Hanou pochován.

Středověké město Ústí založili u soutoku Lužnice s Kozským potokem v polovině 13. století Vítkovci. Město bylo opevněno kamennými hradbami se vstupními branami. Postupem doby Sezimovo Ústí obklopily tři předměstí. Konec středověkého Ústí je spojován s počátky husitské revoluce, kdy po obsazení husity bylo město vypáleno. Převážná většina lidí se odstěhovala do nově založeného města Hradiště (dnešní Tábor). Na místě opuštěného městského areálu byla založena nová obec až

v roce 1828, kdy byla nazvána „Starý Tábor“, roku 1920 opět přejmenována na Sezimovo Ústí. V pozdější době pak na místě pozemků městského dvora vzniklo Sezimovo Ústí II. Podnět k jeho vzniku dal známý podnikatel Tomáš Baťa, který zde nechal vystavět strojní závod MAS (Moravská akciová společnost) a pro své zaměstnance sídliště – tzv. „Baťovské domky“ (viz příloha 3)

4.3.3 Planá nad Lužnicí

Planá nad Lužnicí se svými téměř 3500 obyvateli se nachází přibližně 3 km jižně od města Tábora podél silnice E 55 směrem na České Budějovice.

Na přelomu 13. a 14. století patřila Planá rodu Vítkovců z nedalekého Ústí. Zanedlouho bylo město vypáleno Husity a Planá se stává državou nově založeného husitského města Tábora a to až do poloviny 16. století. Poté převzal Planou Petr Vok, který zde zřídil právo vybírat mýtné a clo na hlavní cestě. Jelikož byl Petr Vok velice zadlužen byla obec znovu podstoupena Táboru. Koncem 17. století získávají Planou Šternberkové a později páni z Lobkovic. Ti se stávají jejími majiteli po dobu téměř dvou set let. Revoluční rok 1848 přinesl převratné změny i do Plané. Stala se samosprávnou obcí s osadami Strkov a Lhota Samoty. Dalším mezníkem pro rozvoj obce je stavba železnice do Prahy v r. 1869. Současně malebná řeka i neporušená zdejší příroda dává stále častěji podnět výletníkům nejen z Tábora, ale i Prahy. (viz příloha 4)

4.3.4 Cestovní ruch v táborské aglomeraci

Cestovní ruch a rekreace je jednou z nejvýznamnějších a nejkompletnějších součástí využití volného času. Táborsko nabízí turistům a cykloturistům široké spektrum nabídky jak strávit volný čas.

Kulturně-společenské atraktivity

Návštěvník Tábora si může vybrat z široké nabídky kulturně-společenských akcí pořádaných na území města, ať už jsou to divadelní nebo filmová představení, návštěvy galerií a muzeí. Zvláštní pozornost patří dnes již tradičním Táborským setkáním, která každoročně přilákají největší počet návštěvníků nejen z Čech, ale též z partnerských měst z Německa, Francie a dalších zemí.

Přehled vybraných kulturních akcí pořádaných v táborské aglomeraci.

- *Festival Pintovka* je možné navštívit každým rokem v červnu. Jedná se o country-folk-rockový festival, který se stal tradičním zahájením léta v příjemném prostředí lesoparku zvaném Pintovka.
- *Husitské dny* se konají v prostředí Housova mlýna pod Holečkovými sady a jsou určeny zejména rodinám s dětemi.
- *Táborské kulturní léto* je zahajováno každý rok v červenci festivalem vojenských posádkových hudeb a vrcholí v září mezinárodním festivalem Táborská setkání. V mezidobí zpříjemňují návštěvníkům pobyt různé koncerty, zábavná odpoledne, historické večery a mnoho dalších.
- *Táborská setkání* se v Táboře konají již od roku 1992. Jedná se o třídenní městské slavnosti, vycházející z husitské tradice Tábora. Tato kulturní akce se koná každoročně v polovině září v historickém centru města.

Sportovní atraktivity

Tábor nabízí i spoustu příležitostí pro sportovní vyžití. Je to dáno především krásnou přírodou a rozmanitou krajinou, která je vhodná jak ke konání pěších, tak cykloturistických výletů. Cyklisté mohou využívat neustále se rozvíjející síť cyklistických tras, vedoucích v širokém okolí Tábora s napojením na síť cyklotras kraje. Další atraktivitou, kterou Táborsko svým návštěvníkům může nabídnout je možnost koupání pod širým nebem, ať už v přírodních koupalištích či uměle

vybudovaném Plaveckém stadionu, který nabízí koupání jak v krytém bazénu s integrovaným regeneračním centrem, tak ve venkovním bazénu se zábavnými vodními atrakcemi. Příznivci zimních sportů mohou využít krytého zimního stadionu a více než 80 km udržovaných tras pro běžkaře v severní části okresu, ale i nedaleké menší ski areály. Pokud si návštěvník přeje vidět Táborsko z ptačí perspektivy, může se zúčastnit vyhlídkového letu letadlem i balónem. Pro výletníky, kteří se drží raději při zemi je tu možnost vyjížďky na koních do přírody s doprovodem nebo se mohou zúčastnit kurzu jezdecké školy pro děti i dospělé. Návštěvníci, kteří mají rádi dobrodružství mohou využít kryté střelnice a zúčastnit se střelby pro veřejnost. Tenis si lze zahrát na tenisových kurtech pod jordánskou hrází, v případě nepříznivého počasí mohou návštěvníci využít kryté tenisové haly. Samozřejmě, že město Tábor nabízí několik bowlingových zařízení, fitness-centra s širokou nabídkou poskytovaných služeb jako jsou richocet, spinningová kola, squosch, vířivky, sauny nebo i zdraví prospěšné solné jeskyně. Tábor je také známý pravidelně pořádaným světovým pohárem v cyklokrosu a triatlonem.

Přehled konaných sportovních akcí.

- Večerní běh Táborem, kterého se zúčastňují děti všech táborských škol a veřejnost. Běhy jsou uskutečňovány ve všech kategoriích.
- Běh Starým městem konaný pro zpestření vánočních prázdnin jak pro děti, tak veřejnost všech věkových kategorií.
- Táborská bludička je akce pro děti konaná na lodičkách na Jordáně k ukončení léta.
- Běh Terryho Foxe je humanitární akce, které se mohou zúčastnit vozíčkáři, trať lze absolvovat pěšky na kole, s kočárkem apod.

Historické atraktivity

Historické jádro města je díky systému zástavby, husitské historii a množství zachovaných památek městskou památkovou rezervací. Zbytky rozsáhlého opevnění

a malebná zákoutí Starého města stále připomínají bohatou minulost na každém kroku. Návštěvník, který nezamířil na Žižkovo náměstí, jemuž vévodí pomník slavného vojevůdce Jana Žižky, a nezavítal do Husitského muzea, jehož expozice jsou umístěny v prostorách pozdně gotické radnice, jako by v Táboře ani nebyl. Krásný pohled je i na fasády starých měšťanských domů, v jejichž výzdobě se harmonicky mísí stavební slohy - pozdní gotika s renesancí, barokem i rokokem. Mnohý z návštěvníků zřejmě ani netuší, že pod většinou měšťanských domů, prakticky v celém středu města, byly na počátku 16. století vyhloubeny sklepy, které byly postupně propojeny, a vznikl tak spletitý labyrint chodeb, jejichž část je dnes přístupná veřejnosti. Příjemnou procházku křivolakými uličkami Starého města mohou návštěvníci zakončit výstupem na jedinou zachovalou věž původního hradu Kotnov, ze které se nabízí výhled nejen na historické jádro města, ale i na nedaleký barokní chrám v Klokotech - známé poutní místo. V okolí Tábora a na celém Táborsku se nachází několik zřícenin a hradů, které si návštěvník může buď jen prohlédnout nebo se tam zúčastnit nějaké pořádané kulturní akce či navštívit muzeum, galerii nebo jiné další expozice.

Turista má možnost příjemně si odpočinout v táborské Botanické zahradě, která je jediná v jižních Čechách a druhá nejstarší v ČR.

Současný Tábor je moderní město, které se zejména v posledních letech dynamicky rozvíjí. Příkladem mohou být nově zrekonstruovaná třída 9. května, investice do dopravy nebo rozvoj obchodních zón. Také plavecký a zimní stadion prošly generální opravou.

4.3.5 Analýza cykloturistiky v táborské aglomeraci

Táborská oblast je vzhledem ke svému profilu často vyhledávaná cykloturisty, neboť nabízí bohatý výběr cyklovýletů. V okolí města je více než 400 km značených cyklotras, které se rozbíhají do všech přilehlých lokalit. Terén je zde velice rozmanitý, proto si přijdou na své jak zkušení cyklisté, tak rodiny s dětmi.

Návštěvníci bez vlastního kola mají možnost si jej vypůjčit na vlakovém nádraží v Táboře a vrátit zpět například v železničních stanicích v Bechyni, Soběslavi, Chýnově apod. Pokud na kole přicestovali a chtějí si prohlédnout historické památky, mohou kolo bez obav uschovat na náměstí v táborském infocentru.

V táborské aglomeraci se cyklisté setkávají s různorodým terénem, který nabízí jak rovinatou krajinu, tak zvlněný terén. Značené cyklotrasy vedou převážně po málo frekventovaných silnicích II. a III. třídy, lesních a polních cestách, které jsou vybaveny cykloturistickým mobiliářem jako jsou lavičky, mapy regionu, kolostavy i odpadkové koše. V táborském infocentru na Žižkově náměstí si návštěvníci mohou vyzvednout mapy se značenými cyklotrasami. Tábor dokonce protíná i známá dálková cyklotrasa Greenways Praha – Vídeň, která měří 456 kilometrů

5 Analýza cykloturistiky jako sportovní aktivity

Kolo se považuje především za nástroj pro činnost ve volném čase. To spolu s dalšími faktory spojuje jízdu na kole s příjemným uvolněním, dobrou náladou a dobrým zdravím. Obliba cykloturistiky značně stoupá a to nejen ve volném čase, ale kolo se nyní stává i dopravním prostředkem lidí do jejich zaměstnání. K tomu je však zapotřebí vytvořit vhodné podmínky, zejména v oblasti bezpečnosti cyklisty. V mnohých městech, zejména pak v jejich centrech chybí cyklostezky, cyklista pak musí využít komunikaci se značným provozem a vystavuje se tak nebezpečí střetu s automobilem či jiným dopravním prostředkem. Pokud se cyklista rozhodne vydat na kole do zaměstnání nebo na nákupy apod., v mnohých případech se setkává s dalším problémem a to kde kolo bezpečně uschovat, aby nedošlo k jeho odcizení. Na jednu stranu usilujeme o minimalizaci aut v městských centrech, pořádáme dny bez aut a různé podobné akce, ale na stranu druhou nám není dostatečně umožněno použít jiný dopravní prostředek jakým je například kolo.

Evropská certifikace Cyklisté vítáni usnadňuje cyklistům u nás již třetím rokem orientaci mezi restauračními a ubytovacími zařízeními a označuje ta, kde jsou na jejich příjezd připraveni. Nálepky s logem znázorňujícím usmívající se kolo ukazují cyklistům místa, kde by o ně mělo být dobře postaráno. Certifikace obsahuje standardy srovnatelné se systémy jiných evropských zemí (např. např. Bett & Bike v Německu nebo RADfreundliche Betriebe v Rakousku). Každé zařízení, které chce získat značku Cyklisté vítáni, musí splňovat určité podmínky. Na tento projekt vyčlenila Evropská unie devět milionů korun. Z těchto prostředků byl financován internetový portál http://www.nakole.cz/cyklistevitani/, který umožňuje zájemci vyhledat instituce zahrnuté do programu.

5.1 Historie kola

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

kultury. V České republice si historická kola můžeme prohlédnout v pražském Technickém muzeu nebo v technickém muzeu v Olomouci.

Jízdní kolo bylo vynalezeno Karlem Draisem v roce 1817 v Karlsruhe v dnešním Německu. Drais v témže roce urazil na svém velocipédu vzdálenost 15 km za jednu hodinu. Toto kolo však nebylo poháněno šlapáním, ale odrážením se od země. Vynález se stal oblíbeným ve Francii, kde mu začali říkat „la draisienne". Původní dřevěné draisiny můžeme nalézt ještě v mnoha francouzských muzeích.

K vybavení kola pedály došlo až okolo roku 1861 pařížským mechanikem Pirrem Michaux, který tento dopravní prostředek nazýval „vélocipede". Šlapky a kliky byly připevněny na předním kole, zadní kolo bylo menší a sloužilo k lepšímu udržení rovnováhy.Vše však bylo stále ze dřeva. Až po sedmi letech otec a syn Michauxové nahradily dřevěnou konstrukci za kovovou. V roce 1862 bylo vyrobeno pouze několik desítek velocipédů, avšak roku 1869 se jich vyrábělo dokonce 50 000 ročně.

Významným mezníkem se stal rok 1868, kdy byl v Paříži uspořádán první závod cyklistů na světě. Tato událost vzbudila v lidech velké nadšení a tak se stalo, že řada z nich začala podnikat v novém odvětví výroby a vývoje jízdních kol a dalších činnostech spojených s rozvojem cyklistiky. Závody v cyklistice byly velice oblíbené v různých podobách, na malé i velké vzdálenosti. V této době byl u nás založen Český klub velocipedistů, který v roce 1874 začal pořádat tzv. Pražskou míli.

Kolo bylo stále dokonalejší a oblíbenější a tak se stalo, že se začalo používat jako dopravní prostředek dělníků do zaměstnání, ale i jako vyhledávaný prostředek pro výlety do přírody.

Závody se přestěhovaly na stadiony, kde začala vynikat dráhová cyklistika. Oblíbenými se staly také závody ve sprintu. I silniční závody byly stále dokonalejší, pořádaly se až 1200 kilometrové závody například z Paříže do Brestu. Tento závod se nezapsal do historie jen svou délkou, ale i prvním použitím technického vynálezu - snímatelnou pneumatikou bratří Michelinů. Jako další důležitý mezník můžeme

zmínit rok 1903, kdy dva francouzští novináři vypsali ve svém časopise Tour de France závod. Jednalo se o etapový závod, který se jezdí dodnes, ale za podstatně lepších technických podmínek.

Cyklistika se pak začala postupně profesionalizovat a proto vznikaly jednotlivé stáje, které o své závodníky pečovaly a posílaly je na vybrané závody v sezóně. Největší popularitu má cyklistika ve Francii a Itálii.

5.2 Význam cykloturistiky v cestovním ruchu

Cykloturistika prožívá jednoznačně své znovuzrození po letech útlumu a předchozího malého zájmu. Je to dáno nejen propagací zdravého životního stylu, jehož důležitost si lidé začínají uvědomovat, ale i modernizací kola jako jízdního prostředku. Cyklistika se tak stala v České republice celonárodně oblíbenou zábavou a často i fyzickou aktivní náplní volného času.

Z Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007 – 2013 vydané Ministerstvem pro místní rozvoj vyplývá, že silnou stránkou turistické nabídky v ČR je velká pestrost zastoupených typů krajiny vhodných pro rozvoj cykloturistiky. Z toho je tedy zřejmé, že cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků, a to v krátkém časovém úseku a současně nezatěžuje životní prostředí. Jedná se tedy v současné době o často propagované téma udržitelného cestovního ruchu. Slabou stránku turistické nabídky v ČR však je, právě malý podíl produktů šetrných forem turistiky jako je i cykloturistika.

Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České republice, a to i v méně rozvinutých a turisticky zatím nedoceněných oblastech. K propagaci těchto zajímavých, ale málo navštěvovaných míst by měl aktivně přispět destinační management. Podpora cyklistiky zajišťuje vytváření nových pracovních míst

v různých oblastech služeb cestovního ruchu a tím vytváří podporu malého a středního podnikání.

Se vzrůstajícím počtem cyklistů v ČR rostou i nároky na související služby. Nejedná se jen o samotné cyklostezky, ale spíše o související vybavení, zejména o značení cyklotras, informační tabule a mapy, místa pro odpočinek (např.lavičky) apod. Dnes jak už bylo zmíněno dříve se objevují i stravovací a ubytovací zařízení, která cyklistům nabízejí např. možnost vyprání, vhodné jídlo a nápoje, servis apod. Tato speciální zřízení mají možnost získat certifikaci „Cyklisté vítáni".

Na trhu cykloturistiky ve značné míře chybí tzv. „cyklobalíčky", které poskytují kompletní informace včetně služeb pro cykloturistiku v daném místě. Jako dobrý příklad správně vytvořeného „cyklobalíčku" může posloužit např. série Víkend na kole vydaná Nadcí „Jihočeské cyklostezky".

6 Rozbor cyklotras a analýza cykloturistických akcí v táborské aglomeraci

6.1 Značení cyklotras

Cyklistické trasy se dělí na cyklotrasy a cykloturistické trasy. Prvky cyklistického značení mají žlutou podkladovou barvu. Cyklotrasy jsou ty, které vedou po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Pro značení trasy se používají tři základní dopravní značky - návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrové tabulky. Na všech značkách se nachází symbol kola, číslo dané trasy a u směrových tabulí i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase, s nejbližším místem na druhém řádku. Stejně jako dopravní značky jsou umístěny vpravo před křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

Cykloturistické trasy jsou takové, které vedou po horších lesních či polních cestách nebo terénem. Značí se pásovými značkami o rozměru 14x14 cm. Upozorňovací barva je žlutá, vedoucí pak červená, modrá, zelená či bílá. V některých případech mohou být doplněny na šipku. V podstatě se jedná o stejné značení jako u lyžařských a pěších tras, jen upozorňovací barva je žlutá a značky jsou jednou tak velké, z důvodu lepší viditelnosti. Pásové značení je pak doplněno směrovkami. Ty mají oproti pěším opět žlutý podklad a pouze dva řádky textu. V záhlaví bývá napsáno "Cyklotrasa KČT č. ..." (viz příloha 5)

6.2 Přeprava kol

6.2.1 České dráhy, a. s.

České dráhy jsou největším poskytovatelem veřejné dopravy, který nabízí také přepravu jízdních kol, a to dokonce po celý rok. Přepravovat kolo ve vlaku můžeme dvěma způsoby a to buď jako úschovu během přepravy a nebo jako spoluzavazadlo.

Úschova během přepravy

Přeprava jízdního kola s využitím služby úschova během přepravy je možná ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem "kufr". Stejným symbolem je označen služební vůz nebo oddíl, kde lze kolo uschovat. U označených vlaků je umožněna přeprava jízdních kol s možností rezervace místa pro jízdní kolo (symbol kolo nebo kufr v kroužku) nebo na základě povinné rezervace místa (symbol kolo nebo kufr v rámečku). Kolo je po celou dobu přepravy hlídáno zaměstnancem ČD. Avšak nakládku a vykládku kola si každý cestující zajišťuje sám.

Kolo jako spoluzavazadlo

Přeprava jízdních kol jako spoluzavazadlo je povolena ve všech vlacích osobní dopravy ve vozech označených symbolem kola. Vlaky s rozšířenou kapacitou pro přepravu jízdních kol jako spoluzavazadlo jsou v jízdním řádu v hlavičce vlaku označeny stejným symbolem. Dále je tato přeprava povolena v osobních a spěšných vlacích v neoznačených vozech pouze na prvním a posledním představku soupravy, kde mohou být umístěna vždy nejvýše dvě jízdní kola. V tomto případě je cestující sám povinen po celou dobu přepravy zajistit bezpečnou manipulaci a dohled nad kolem. Samozřejmostí je i samostatná nakládka a vykládka kola.

V obou případech se platí úschovné ve výši 26 Kč za kolo. Pokud cestující během své cesty využívá větší počet spojů nebo je na několikadenním putování může si

zakoupit tzv. kombinovaný doklad, který může být jednodenní, dvoudenní, třídenní, pětidenní nebo sedmidenní.

Vlakem Českých drah ve spolupráci s jejich zahraničními partnery lze cestovat i do zahraničí a naopak – zahraniční cykloturisté mohou poznávat české cyklotrasy. Vlaková nádraží Český drah také nabízejí nejucelenější systém úschovy zavazadel a jízdních kol v České republice. Výhodou tohoto systému je, že si návštěvník nemusí brát kolo s sebou, ale může si ho vypůjčit a v některých případech dokonce vrátit v jiné železniční stanici než si ho vypůjčil.

6.2.2 Jihotrans, a. s.

ČSAD Jihotrans, a. s. zajišťuje přepravu cestujících a jízdních kol pomocí dopravního systému **Cyklotrans.** Jedná se o dopravní systém sloužící potřebám turistů a cykloturistů, potřebám udržitelného cestovního ruchu a šetrné turistiky. Základ systému tvoří sedm barevně odlišených autobusových linek projíždějících jižními Čechami a nově zasahují až do Jihomoravského kraje. Od poloviny června do konce září vyjíždějí modrá, červená, žlutá a zelená linka o víkendech, v období letních prázdnin je provoz rozšířen o další linky a nové spoje i v pracovních dnech. Jízdní kola jsou přepravována na vleku s kapacitou 25 kol a jsou nakládána a vykládána zaměstnanci společnosti. Přeprava kola stojí 10 Kč bez ohledu na vzdálenost. Rozšíření systému Cyklotrans o novou Černou linku vyjíždějící z Českých Budějovic ve dvou možných směrech do města Tábora je vysvětleno v kapitole č. 7: Návrh opatření na využití cykloturistiky v cestovním ruchu v bodě č. 7.

6.3 Popis cyklostezek a cyklotras

Nejprve je třeba nutné uvést, jaký je rozdíl mezi cyklostezkou a cyklotrasou. Cyklotrasa vede po již existujících komunikacích, její vyznačení a údržba je levnější - na jeden kilometr je potřeba 10 až 30 tisíc korun. Cyklostezka je speciálně

vytvořená samostatná trasa pro cyklisty. Náklady na její vybudování jsou podstatně vyšší - na jeden kilometr je potřeba dva až pět milionů korun.

6.3.1 Cyklotrasy

Značení cyklotras

V cykloturistických mapách jsou cyklotrasy značeny podle tříd a to od I. do IV. třídy.

I. třída – čísla od 1 do 9, používá se značení 01-09
II. třída – dvoumístné značení (např. 47)
III. třída – třímístné značení (např. 471)
IV. třída – čtyřmístné značení (např. 0047)

Táborskou aglomerací prochází značené cyklotrasy pouze II. a IV. třídy. (viz tab. 1) Značené cyklotrasy vedou převážně po málo frekventovaných silnicích II. a III. třídy, lesních a polních cestách.(viz příloha 6) Nejen v táborské aglomeraci, ale i na celém Táborsku byly cyklotrasy vyznačeny v roce 2003. K orientaci cykloturistů dobře poslouží mapa Jihočeské cyklotrasy IV. Táborsko, Písecko vydaná roku 2003 Turistickým mapovým centrem Jižních Čech, cyklomapa Táborskem na kole vydaná roku 2004 městem Tábor, v tomtéž roce vydal Shocart cykloturistickou mapu Táborsko a roku 2005 vyšla podrobná cyklomapa Táborsko od UNIOS. V následující tabulce jsou uvedeny cyklotrasy procházející táborskou aglomerací.

Tab. 1 Cyklotrasy

Cyklotrasa			
Třída	**Číslo**	**Délka (km)**	**Popis**
IV.	**1206**	**15**	**Radimovice u Želče rozcestí - Sezimovo Ústí I. - Kozí Hrádek - Turovec - Kavecko**
IV.	**1177**	**32**	**Tábor - Hlasivo - Mladá Vožice - Louňovice pod Blaníkem**
IV.	**1174**	**14**	**Tábor - Zaluží - Stříbrné Hutě - Kloužovice - Chýnov**
IV.	**1173**	**15**	**Tábor - Planá nad Lužnicí - Dlouhá Lhota - Skopytce - Choustník**
II.	**11**	**118**	**Praha Hostivař - Týnec nad Sázavou - Neveklov - Sedlčany - Sedlec-Prčice - Tábor - Lom**
II.	**32**	**91**	**Lom - Planá nad Lužnicí - Dírná - Jindřichův Hradec - Nová Bystřice - Landštejn - Slavonice**

Zdroj: vlastní šetření

Greenways Praha – Vídeň

Greenways jsou cyklistické a turistické dálkové trasy připravené jako kompletní turistický produkt. Spojují města, vesnice, přírodu, památky a místní tradice. Také Táborem prochází tento „zelený koridor“. Jedná se o dálkovou cyklotrasu spojující střední a jižní Čechy, jižní Moravu a Rakousko. Výchozím místem cyklotrasy která byla vyznačena v r. 1997, je hlavní město Praha, cíl trasy je hlavní město sousedního Rakouska Vídeň. Cyklotrasa je po celé své délce značena žlutými tabulkami s uvedením kilometráže. (viz příloha 7)

EuroVelo 7

Krajem procházejí mezinárodní cyklistická trasa EuroVelo 7 (propojení Baltské – Středozemní moře), jejíž součástí jsou na území Jihočeského kraje dálkové cyklotrasy č. 11 a 12. Trasa EuroVelo 7 přichází na území ČR přes Bad Schandau a Dolní Žleb do Děčína. Odtud vede Labskou stezkou (cykotrasa KČT I. třídy č. 2) přes Ústí nad Labem do Mělníka. Úsek z Mělníka do Prahy již vede podél řeky Vltavy. V Praze přechází trasa v dálkovou trasu KČT č. 1112. Po trase č. 11 vstupuje

EuroVelo 7 na území Jihočeského kraje, kde po cca 30 km, v Lomu u Tábora, přechází v cykotrasu KČT č. 1213. Cyklotrasa č. 12 pak vede Jihočeským krajem až na hranice s Rakouskem. Všechny výše uvedené jihočeské součásti trasy EuroVelo jsou společně s výše uvedenými úseky Greenways Praha – Vídeň součástí evropské sítě mezinárodních tras a začleňují tak Jihočeský kraj do evropského dopravního systému. To je patrné z následujícího obrázku.

Obr. 5 Eurovelo 7

Zdroj: http://www.nakole.cz/images/photos/clanky/000330/eurovelo-mapa2005.pdf

6.3.2 Cyklostezka

Městem prochází místní cyklostezka, která je značena bílými cedulkami s šipkami a symbolem kola. V některých místech je souběžná s mezinárodní cyklostezkou Greenways.

6.4 Služby pro cyklisty

Cykloturisté mohou v Táboře využít možnost zapůjčení jízdních kol, prodejny cyklistického vybavení a opravny kol. (viz tab. 2) Podrobnější informace o těchto službách pak mohou získat v táborském informačním centru.

Tab. 2 Prodejny, půjčovny a servisy jízdních kol

Prodejny, půjčovny a servisy jízdních kol			
Název	**Kontakt**	**Město**	**Popis**
Železniční stanice Tábor	972 552 916	Tábor	půjčovna jízdních kol
Intersport	381 201 046	Tábor	půjčovna jízdních kol a lodí
Cyklo Paleček	381 251 521	Tábor	prodejna a opravna jízdních kol
Velosport Pazourek	381 256 061	Tábor	prodejna a opravna jízdních kol
CCF - cyklosport	381 251 017	Tábor	prodejna, servis jízdních kol
Mirasport	381 253 273	Tábor	prodejna, servis, opravna jízdních kol
Bike sport Paťák	381 292 550	Planá nad Lužnicí	prodejna, servis a opravna jízdních kol
Apex bike	731 402 907	Tábor	prodejna a servis jízdních kol
Cyklosport Karel Camrda	381 251 989	Tábor	prodejna a servis jízdních kol

Zdroj: vlastní šetření

6.5 Přehled cyklistických akcí

Tábor je na sportovní mapě České republiky zanesen především jako cyklokrosové město. Každoročně je v Táboře k vidění jeden ze závodů Světového poháru, v roce 2001 město hostilo dokonce Mistrovství světa a v roce 2003 Mistrovství Evropy v cyklokrosu.

Město Tábor v sezóně 2007 pořádalo:

- TOI TOI CUP – Český pohár v cyklokrosu
- Krajský přebor Jihočeského a Plzeňského kraje, kterého se zúčastnili muži a muži do 23 let
- Světový pohár – 2. závodu SP se zúčastnily skupiny elite a muži do 23 let

Další velkou plánovanou akcí která se bude konat roku 2010 v Táboře je Mistrovství světa v cyklokrosu. Rozhodlo se o tom ve Stuttgartu 25. září 2007 na kongresu Mezinárodní cyklistické unie (UCI), který se koná v rámci mistrovství světa v silniční cyklistice. V České republice se světový šampionát v cyklokrosu uskuteční počtvrté. Poprvé se o medaile bojovalo v roce 1972 v Praze, podruhé v roce 1987 v Mladé Boleslavi a naposledy právě v Táboře v roce 2001. Před šesti lety slavili domácí jezdci velké úspěchy, když vybojovali šest medailí. V kategorii elite skončil Petr Dlask druhý, mezi jezdci do 23 let získal stříbro Tomáš Trunschka a bronz David Kášek a kompletní stupně vítězů obsadili junioři Martin Bína, Radomír Šimůnek a Jan Kunta.

6.5.1 Vliv konání cyklistických akcí na rozvoj CR

Při konání cyklistických akcí je zapotřebí zajistit závodníkům, ale i jejich doprovodnému týmu a novinářům určité zázemí. Toto zázemí je poskytováno zejména hotelem Relax. Jsou zde ubytováni závodníci, je zde prováděna antidopingová kontrola, má zde zázemí tisk apod. Během závodu byl hotel Relax sice plně obsazen, ale počet obsazených lůžek se oproti jinému období nezvýšil. Spíše byli ubytovaní závodníci viděni jako překážka pro ubytování běžných hostů. Hotel Palcát v době konání závodu zaznamenal 2x větší počet ubytovaných než obvykle. Jednalo se spíše o závodníky. V hotelu Dvořák byli ubytovaní zejména Belgičané, Holanďané a Francouzi, ale hotel zvýšení počtu ubytovaných nezaznamenal. Diváci, kteří se na závod přijeli podívat většinou ubytováni nebyli, ale využili v Táboře, alespoň stravovacích služeb v podobě stánků s občerstvením kolem tratě nebo v okolních restauracích.

Lze říci, že vlastní konání významného cyklistického závodu nemá v daném čase podstatný vliv na zvýšení objemu poskytovaných služeb. Hlavní význam a vliv takovýchto akcí je nutné spatřovat v nenásilné propagaci cyklistiky obecně a vzhledem k místu konání pak v rozvoji cestovního ruchu a především

cykloturistiky v táborském regionu. To je dáno tím, že samotné konání těchto akcí působí na lidi jako reklama kola samotného nebo zdravého životního stylu. Někteří diváci mají po shlédnutí závodu pocit, že by si závodní trať a samotnou jízdu na kole také rádi vyzkoušeli. To může být dobrým důvodem pro to, že se do Tábora opět rádi vrátí, aby si tuto lokalitu lépe prohlédli a blíže ji poznali, samozřejmě na jízdním kole. A nemusí to být pouze na jeden den, ale možná i na vícedenní návštěvu, kdy budou požadovat ubytovací, stravovací a jiné služby. Tak poroste specifická poptávka po těchto službách, která vyvolá tlak na poskytovatele služeb a následný rozvoj nabídky.

Negativním jevem však může v době konání závodu být zhoršená dopravní situace v táborské aglomeraci. To je však bohatě vyváženo propagací rozvoje cyklistiky nejen v táborské aglomeraci, ale i v celé ČR a v zahraničí.

7 Vyhodnocení výzkumu

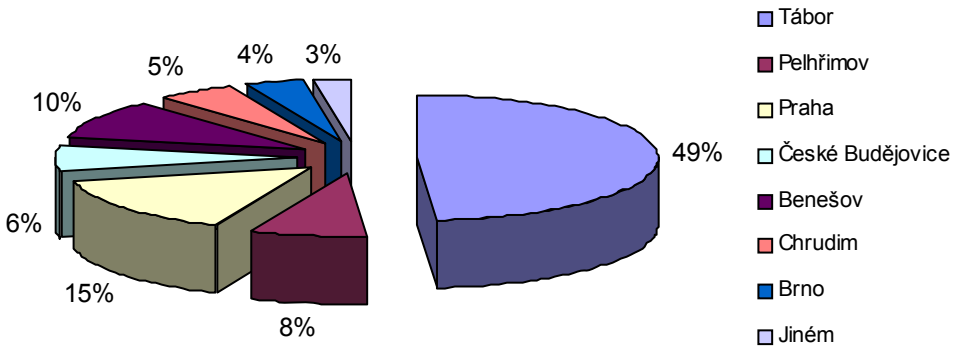
7.1 Metodický postup

Hlavním cílem této práce bylo zjistit jaký má cykloturistika vliv na rozvoj cestovního ruchu v táborské aglomeraci. K tomuto účelu byl sestaven dotazník, který se skládal ze 17 otázek. (viz příloha 1) Uvedené otázky byly formulovány tak, aby měl tazatel možnost správně definovat profil návštěvníka, jeho potřeby a spokojenost se službami poskytovanými v souvislosti s cykloturistickou.

Dotazníkové šetření bylo prováděno v létě roku 2007 v období od června do září. Sledovanou oblastí byly cyklostezky a cyklotrasy protínající táborskou aglomeraci. Celkem bylo osloveno 100 nahodilých respondentů.

Dotazníky byly zpracovány prostřednictvím programu MS Excel, který umožnil analýzu dat. Na základě získaných výsledků byla navržena marketingová opatření na zlepšení podmínek pro provozování cykloturistiky v táborské aglomeraci.

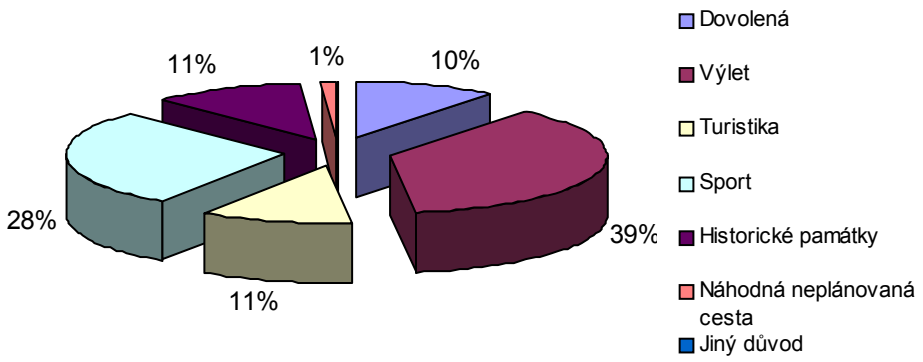
1. V jakém okrese se nachází Vaše bydliště?



Graf 1

Téměř polovina dotazovaných lidí má bydliště v okrese Tábor (49%). Také okresy Praha (15%) a Benešov (10%) občas navštěvují táborskou aglomeraci. (viz graf 1)

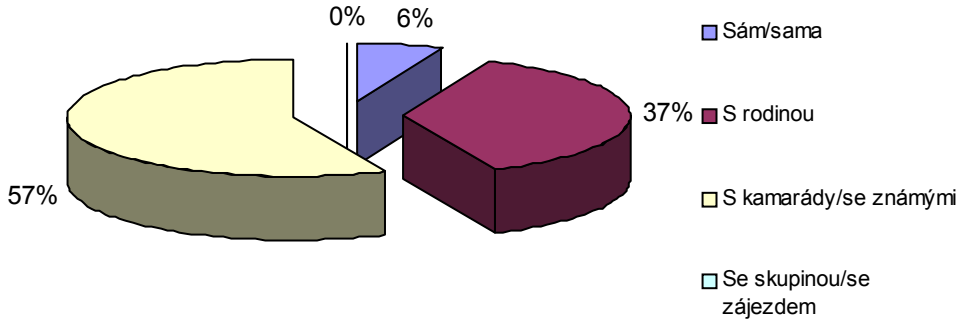
2. Jaký je hlavní důvod Vaší návštěvy?



Graf 2

Nejvíce lidí (39%) jezdí do Tábora na výlety. Jak je z grafu patrné tak také sport (28%) nezůstává pozadu, je to dáno zřejmě tím, že celkem dost lidí přijíždí do Tábora na kole s tím, že zde využívají cyklostezky. Méně návštěvníku jezdí do Tábora za památkami (11%) a na dovolenou pouze (10%) dotázaných. Je to dáno tím, že většina lidí je z okresu Tábor a na dovolenou pojedou raději do jiných krajů či okresů. Domnívám, se že památky by mohly spíše zajímat lidi ze vzdálenějších okresů nebo krajů. (viz graf 2)

3. S kým cestujete?

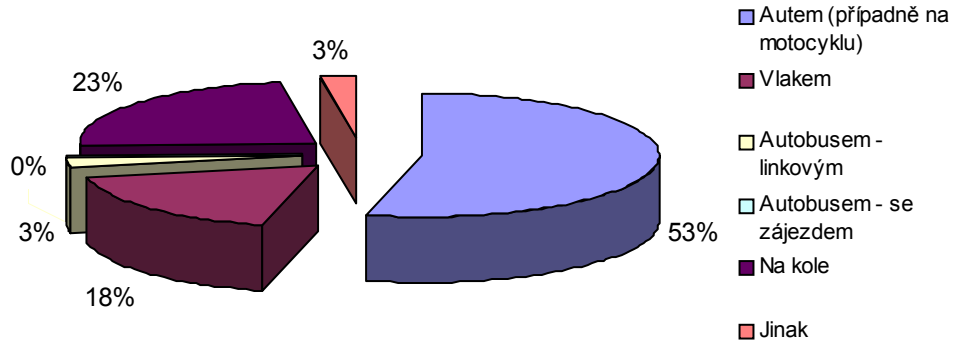


Graf 3

Nadpoloviční většina (57%) turistů cestuje s kamarády, je to pravděpodobně z toho důvodu, že jedou spíše za sportem a domnívají se, že například pro rodinu

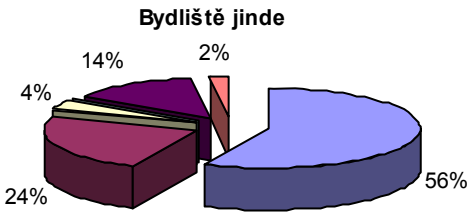
s malými dětmi by to nebylo to pravé. Návštěvníci, kteří přijeli s rodinou (37%), jsou spíše ti, kteří si vyjeli na výlet. Jen zlomek dotázaných navštívilo Tábor bez doprovodu (6%) a nikdo nepřicestoval se zájezdem či se skupinou. (viz graf 3)

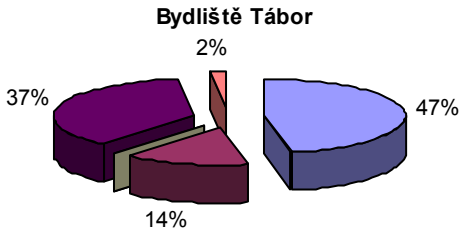
4. Jak jste sem přicestovali?



Graf 4

Více než polovina návštěvníků přijela do Tábora autem (53%) je to asi proto, že aut stále přibývá a lidé jsou pohodlnější. Vlakem přicestovalo pouze 18% lidí. Téměř čtvrtina dotazovaných (23%) využila k návštěvě Tábora kola. (viz graf 4)





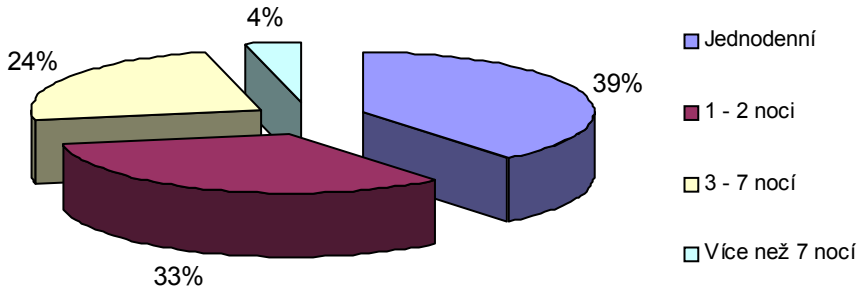
Graf 5 **Graf 6**

Návštěvníci, kteří bydlí mimo Tábor nejčastěji přijíždí autem (56%), někteří z nich (24%) využívají vlak a menší část (14%) jízdní kolo. (viz graf 5)

Z grafu, který znázorňuje jakého dopravního prostředku využili občané Tábora, je patrné, že více než dvojnásobný počet lidí (37%) než v grafu 5 použilo k návštěvě

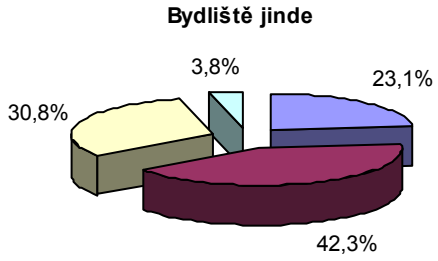
města jízdního kola. Téměř polovina (47%) z nich přicestovala osobním autem a 14 % návštěvníků vlakem. (viz graf 6)

5. Jak dlouhý bude Váš pobyt na Táborsku?

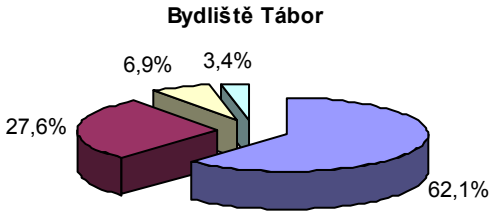


Graf 7

Protože nejvíce lidí přijíždí do Tábor na výlet, tak se zde ubytovávají pouze na 1 až 2 noci (33%) nebo je jejich návštěva pouze jednodenní (39%). Ti co přicestují na delší dobu, například se rozhodnou strávit v Táboře dovolenou, jsou ubytování na 3 až 7 nocí (24%). (viz graf 7)



Graf 8

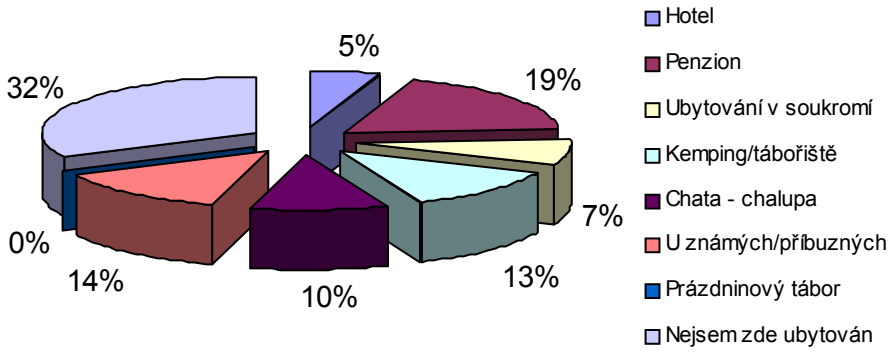


Graf 9

Návštěvníci, kteří mají bydliště mimo Tábor se nevíce zdržují na 1 až 2 noci (42,3%) a velká část mimotáborských také na 3 až 7 nocí (30,8%). Ani jednodenní návštěvy nejsou výjimkou (23,1%), avšak na více jak 7 dní přijíždí jen velmi malá část turistů (3,8%). (viz graf 8)

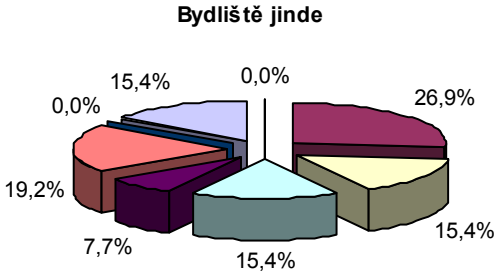
Dotazování, kteří mají bydliště v Táboře nebo v jeho blízkém okolí ve většině případech přijíždějí pouze na 1 den (62,1%) a více než třetina z nich na 1 až 2 dny (27,6%). Najdou se i výjimky, které si pobyt naplánují na 3 až 7 dnů (6,9%). Pouze zanedbatelná část zde tráví pobyt více jak 7 dnů (3,4%). (viz graf 9)

6. Pokud u nás budete nocovat, v jakém zařízení to bude?

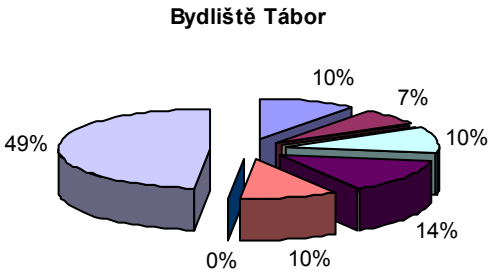


Graf 10

Jak vyplynulo z předchozího grafu, lidé do Tábora cestují většinou na jeden den, proto ani nepotřebují využít ubytovacích služeb (32%). Pokud se rozhodnou přenocovat, tak k tomu nejvíce využívají penziony (19%), často jsou také ubytování u známých nebo příbuzných (14%), v kempech (13%) nebo na vlastních chatách (10%). (viz graf 10)



Graf 11



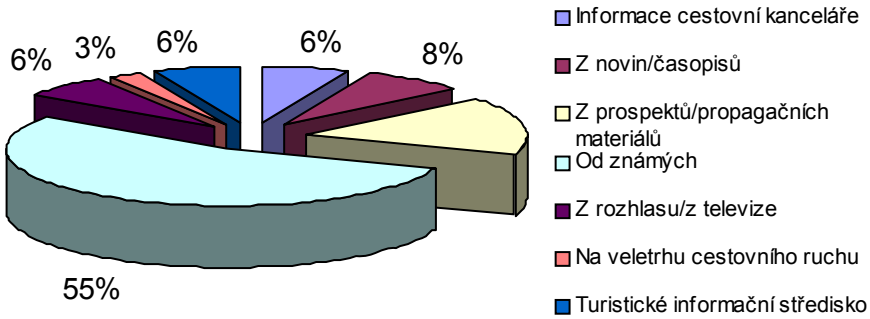
Graf 12

Z grafu 8 vyplynulo, že nejvíce návštěvníků se v Táboře neubytovává, je to dáno tím, že téměř polovina dotázaných byla z okolí Tábora. Proto bylo zapotřebí udělat

dva další grafy, které rozlišují, zda se jedná o místního či jiného návštěvníka. Z grafu 9, který zkoumá typ ubytování lidí s bydlištěm mimo Tábor vyplývá, že nejvíce se jich ubytovává v penzionech (26,9%). Stejně lidí pak v soukromí, v kempu a nebo se neubytovávají vůbec (15,4%). Někteří pak nocují u známých (19,2%) nebo na chalupě (7,7%). (viz graf 11)

Téměř polovina (49%) dotázaných, kteří bydlí v Táboře nebo jeho okolí odpověděla, že zde ubytováni nejsou a pokud jsou, tak je to z největší části na chalupě (14%) v kempu, u známých (10%) nebo v penzionu (7%). (viz graf 12)

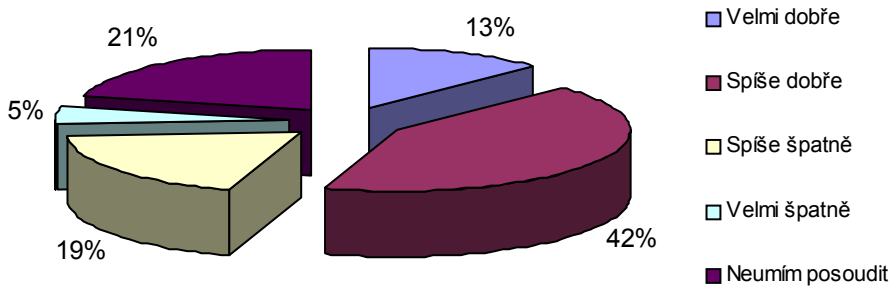
7. Jak jste se o našem městě dozvěděl (a)?



Graf 13

Více než polovina návštěvníků se o městě dozvěděla od známých (55%), několik dotázaných (16%) z prospektů nebo propagačních materiálů. Ostatní získaly informace z různých zdrojů jako z novin a časopisů, od cestovní kanceláře, z informačního centra nebo z rozhlasu a televize. Jen zlomek lidí (3%) se informace dozvěděli na veletrhu cestovního ruchu. (viz graf 13)

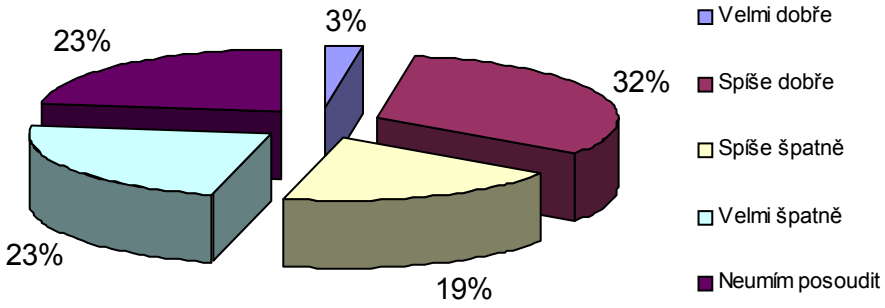
8. Jak hodnotíte místní orientační značení?



Graf 14

Většina lidí hodnotí místní orientační značení jako spíše dobré (42%) a někteří (13%) dokonce jako velmi dobré. Naproti tomu část (21%) to neumí posoudit nebo ho hodnotí spíše špatně (19%), ale i velmi špatně (5%). Z tohoto výsledku by se dalo říci, že lidé jsou s orientačním značením v průměru spokojeni. (viz graf 14)

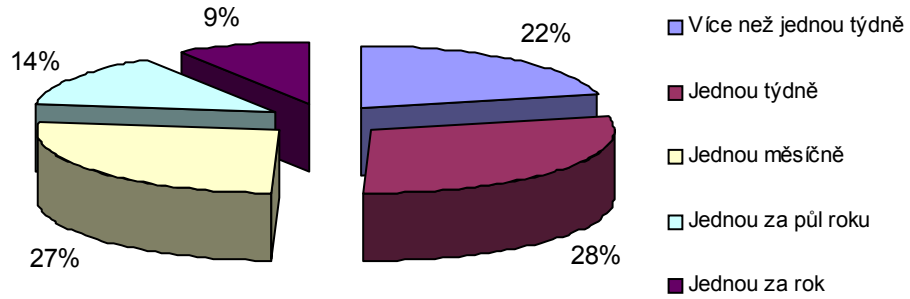
9. Jak hodnotíte služby pro cykloturisty na táborsku?



Graf 15

Největších část dotazovaných (32%) uvedla, že služby pro cykloturisty hodnotí spíše dobře nebo, že to nedokáží posoudit (23%) nebo dokonce tyto služby hodnotí velmi špatně (23%) a spíše špatně (19%). Tyto výsledky závisí zřejmě na tom zda dotazovaní služby pro cykloturisty využily a pokud ano, tak jestli se setkali s kvalitním poskytovatelem. (viz graf 15)

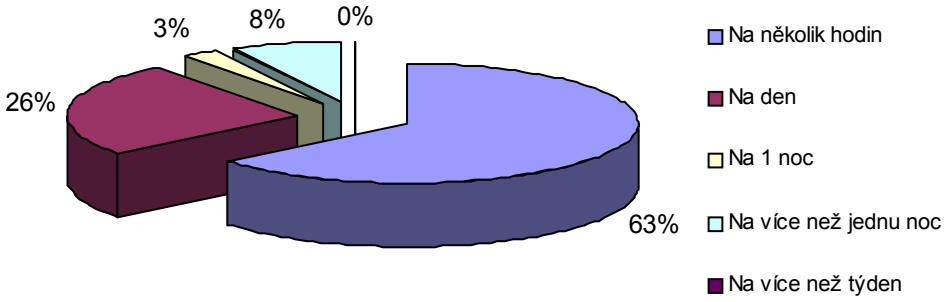
10. Jak často provozujete cykloturistiku?



Graf 16

Nejvíce dotázaných provozuje cykloturistiku jedenkrát týdně (28%) a téměř stejně respondentů jednou měsíčně (27%) a jen o 5% méně cykloturistů více než jednou týdně. Někteří z dotázaných jezdí na kole jednou za půl roku (14%) a nejméně z nich jen jednou za rok (9%). (viz graf 16)

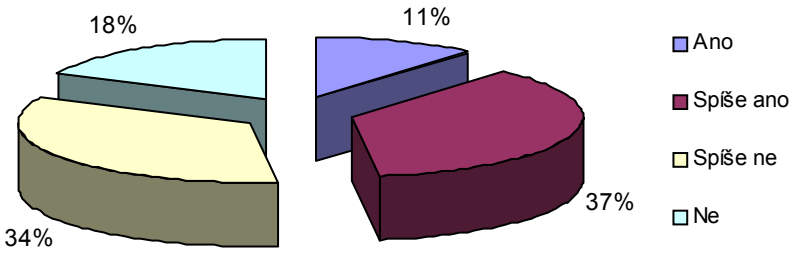
11. Na jak dlouho obvykle vyjíždíte?



Graf 17

Tento graf vypovídá o tom, že dotázaní vyjíždějí na kole nejčastěji na několik hodin (63%).Více než čtvrtina z nich (26%) se vydává na jednodenní vyjížďky. Zbylí dotazovaní jezdí na cyklovýlety na 1 (3%) nebo více nocí (8%). (viz graf 17)

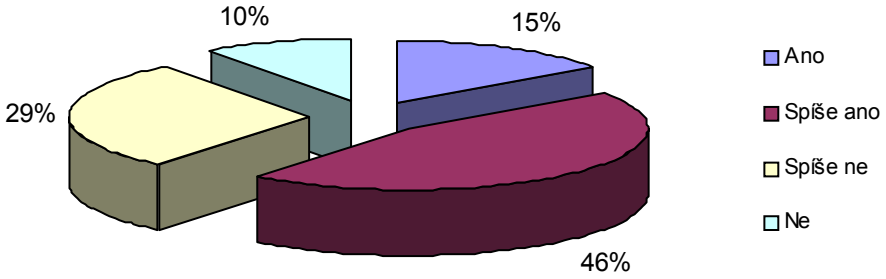
12. Jezdíte po vyznačených cyklotrasách?



Graf 18

Více než polovina respondentů nevyužívá (18%) nebo spíše nevyužívá (34%) značených cyklotras. Ostatní většinou jezdí (37%) nebo vždy jezdí (11%) po vyznačených trasách. (viz graf 18)

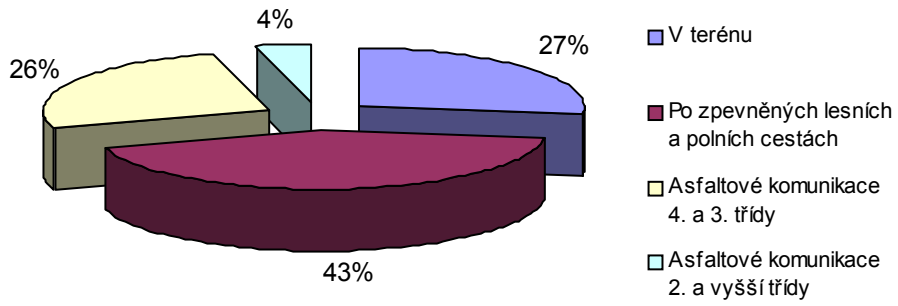
13. Je značení cyklotras dostačující?



Graf 19

Téměř polovina (46%) cykloturistů je se značením cyklotras spíše spokojena, více než čtvrtině (29%) dotázaných značení spíše nestačí. Ostatní jsou buď naprosto spokojeni (15%) nebo nespokojeni (10%). (viz graf 19)

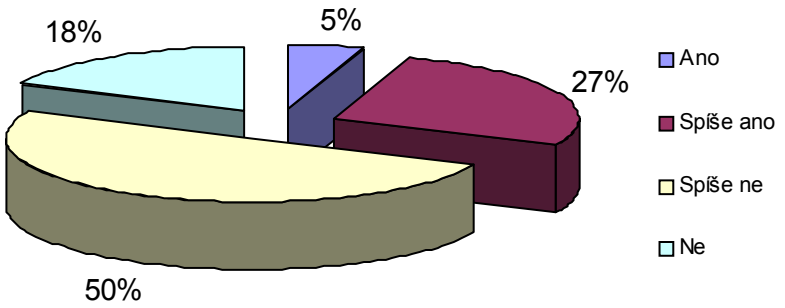
14. Jaké druhy cest upřednostňujete?



Graf 20

Nejvíce lidí (43%) využívá účelových komunikací jako jsou zpevněné lesní a polní cesty. Druhými nejoblíbenějšími cestami jsou silnice 2. a 3. třídy (30%), ale také téměř srovnatelně lidí (27%) rádo jezdí v terénu. (viz graf 20)

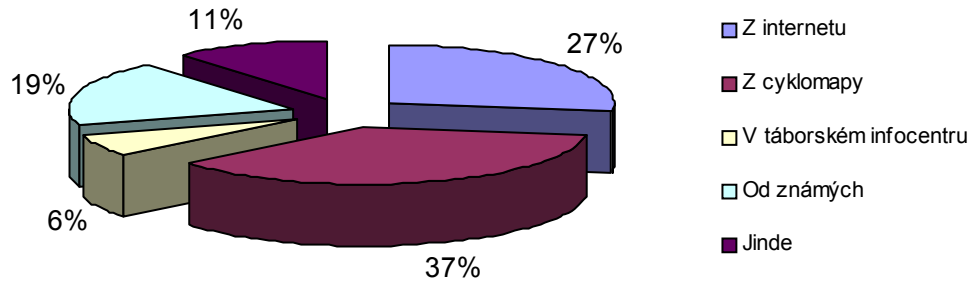
15. Myslíte si, že jsou cyklotrasy na táborsku dostatečně propagovány?



Graf 21

Téměř tři čtvrtě dotázaných si myslí, že jsou cyklotrasy na táborsku propagovány málo (50%) nebo vůbec (18%). Více než čtvrtina lidí (27%) je s propagací spíše spokojena a pouhých 5% lící je plně spokojeno. (viz graf 21)

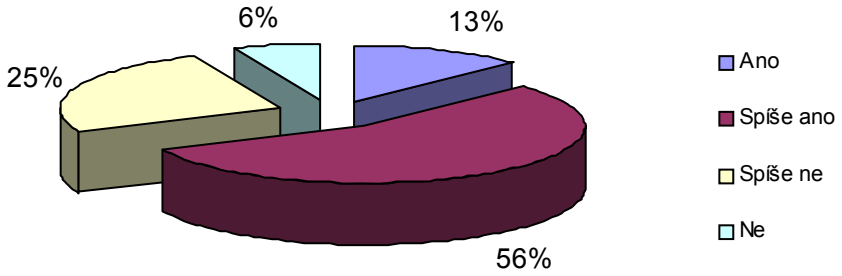
16. Kde jste se o táborských cyklotrasách dozvěděl (a)?



Graf 22

Jak je z grafu patrné většina (37%) oslovených se o táborských cyklotrasách dozvěděla z cyklomapy nebo z internetu (27%) a ostatní převážně od známých (19%), v infocentru (6%)nebo jinde (11%). (viz graf 22)

17. Jste spokojen (a) se službami, které jsou poskytovány v okolí cyklotras?



Graf 23

Se službami poskytovanými v okolí cyklotras jakou jsou například služby stravovací, ubytovací apod. byla více než polovina (56%) respondentů spíše spokojena a dokonce 13% z dotazovaných úplně spokojena. Ovšem přesně jedné čtvrtině (25%) odpovídajících se zdály služby poskytované v okolí cyklotras spíše nedostačující nebo nebyli spokojeni vůbec (6%).(viz graf 23)

8 Návrh opatření na využití cykloturistiky v cestovním ruchu

1) Rozšířit propagaci Tábora do dalších krajů.

Jak bylo zjištěno v marketingovém šetření, navštěvují Tábor zejména turisté s trvalým bydlištěm na ose Praha – České Budějovice. Ostatní kraje za nimi zaostávají. Souvisí to mimo jiné i s nedostatečnou propagací táborských cyklotras.

Návrh opatření:

- prezentovat Tábor na veletrzích týkajících se cestovního ruchu,
- na internetových stránkách města uvést více informací týkajících se cyklotras, které procházejí táborskou aglomerací a možnosti cyklotras v okolí Tábora,
- propagovat město v médiích, zejména pak v regionálním vysílání, prosadit se do vysílání s celostátní působností, kde budou zmíněny mimo jiné i kvalitní podmínky pro provozování cykloturistiky,
- využít pořádaných cyklistických akcí k propagaci města a cykloturistiky.

Předpokládaný výsledek:

- zvýšení počtu příjezdů cyklouturistů s trvalým bydlištěm na ose Praha – České Budějovice,
- příliv nových cykloturistů z ostatních částí republiky.

2) Vytvořit speciální balíček služeb, který by přilákal turisty na více dní.

Po průzkumu nabídek cestovních kanceláří bylo zjištěno, že žádná z nich nenabízí cykloturistické zájezdy okolím Tábora. V Táboře působí pouze jedna cestovní kancelář zabývající se cykloturistikou, ale je zaměřena pouze na výjezdový cestovní

ruch. Proto by bylo určitě přínosné vytvořit cyklotruristický zájezd zaměřený na Tábor a jeho okolí.

Návrh opatření:

- jednalo by se o zájezdy spojené s poznáváním Táborska na kolech od 2 do 5 přenocování ,
- turisté by byli ubytováni v několika vybraných táborských penzionech, kde by měli zajištěnou rozšířenou snídani pro cykloturisty, možnost úschovy, údržby kol a zajištěn potřebný servis jízdních kol,
- nabídka služeb těchto balíčků by byla nabízena v rozšířeném vydání stávající brožury „Táborskem na kole – 10 tipů na cyklovýlety“ podle níž by se mohl řídit program jednotlivých zájezdů,
- město Tábor by ve spolupráci s cestovní kanceláří Velotours, s. r. o., případně dalšími CK navrhlo program a zajištění několika cykloturistických hvězdicových zájezdů vycházejících z Tábora,
- na základě dohody s CK by byl zpracován speciální katalog, který by nesl název „Cykloturistické zájezdy okolím Tábora“,
- tento katalog by obsahoval několik zájezdů rozdělených podle délky pobytu,
- každý zájezd by měl svůj program rozvržený do jednotlivých dnů, který by byl sestaven dle délky pobytu,
- v každém programu by byly začleněny zejména výlety na kole, ale také dny odpočinku (v závislosti na délce pobytu) spojené například s prohlídkou města, návštěvou plaveckého bazénu apod.,
- každý účastník tohoto zájezdu by měl možnost upravit si program zájezdu podle svého uvážení,
- doprava na tyto zájezdy by byla individuální s doporučením využití železniční dopravy s možností přepravy kol,

- každý účastník by v cestovní kanceláři či agentuře obdržel přesné popisy cyklotras, které by obsahoval jím zvolený zájezd a další dokumenty týkající se realizace zájezdu,
- pořádající cestovní kancelář by tyto zájezdy nabídla ke zprostředkování svým partnerským cestovním kancelářím nebo agenturám.

Předpokládaný výsledek:

- vyplnění výklenku trhu, na kterém chybí výše popsaný produktový balíček,
- zvýšení přílivu cykloturistů z celé republiky a tím i zvýšení tržeb dodavatelů služeb.

3) Vyzdvihnout možnost přepravy jízdních kol železniční dopravou.

Návrh opatření:

- spolupráce s Českými drahami, umístění reklamy na podporu přepravy jízdních kol vlakem do propagačních materiálů o Táboře a do nově vzniklého katalogu Cykloturistické zájezdy okolím Tábora,
- zvýšit propagaci možnosti půjčení jízdních kol na vlakovém nádraží v Táboře.

Předpokládaný výsledek:

- snížení dopravního zatížení města a částečné snížení znečištění ovzduší v Táboře,
- rozvoj cykloturistiky v táborské aglomeraci a souvisejících služeb.

4) Zlepšit funkčnost táborského infocentra.

Současné infocentrum je umístěno na Žižkově náměstí, podle mého názoru je toto místo sice pro umístění vhodné, ale ne příliš přínosné pro rozvoj cykloturistiky.

Turisté, kteří přijíždějí do Tábora vlakem nebo autobusem mnohdy ani toto infocentrum nenavštíví. Platí to i pro místní obyvatele, kteří se spíše pohybují v okolí vlakového a autobusového nádraží a na náměstí příliš často nezavítají.

Návrh opatření:

- vytvoření pobočky infocentra na autobusovém nebo vlakovém nádraží, případná spolupráce s již fungujícím infocentrem Českých drah v hale vlakového nádraží,
- využití infocentra pro propagaci Žižkova náměstí a Starého města, které se z pohledu cykloturistů nachází dalo by se říci: „mimo centrum dění."

Předpokládaný výsledek:

- díky zajištění informovanosti i mimo historické centrum města zvýšení informovanosti a počtu návštěvníků v infocentru,
- nárůst počtu návštěvníků Starého města.

5) Propojení táborské aglomerace cyklostezkou.

Tábor společně se Sezimovým Ústím a Planou nad Lužnicí tvoří důležitou průmyslovou a obchodní aglomeraci. Mnoho lidí každý den cestuje mezi těmito městy automobilem, proto by bylo vhodné nabídnout nejen občanům, ale i návštěvníkům aglomerace alternativní způsob životnímu prostředí šetrnější dopravy na kole.

Návrh opatření:

- navázáním na stávající stezku na pravém břehu řeky z Tábora na Sídliště nad Lužnicí s vyžitím „Lávky" v Sezimově Ústí 1 dobudovat stezku do Plané nad Lužnicí na levém břehu řeky,
- Vybudovat cyklostezku ze Sezimova Ústí 2 do Plané nad Lužnicí ve směru k Madetě a Masokombinátu využitím chodníku vpravo mezi podniky Silon a Kovosvit, dále potom vyčleněním části vozovky,

popřípadě podle možností vybudováním nové cyklostezky až na křižovatku na Turovec, Chýnov.

Přepokládaný výsledek:

- snížení počtu automobilů na trase Tábor – Sezimovo Ústí – Planá nad Lužnicí, vlivem využívání navrhovaných cyklostezek místními obyvateli při jejich cestách do práce, do školy, na výlet, za příbuznými apod.,
- zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,
- snížení exhalací,
- nižší zátěž městské hromadné dopravy,
- upevňování zdraví a kondice obyvatelstva.

6) Vybudovat cyklostezku vedoucí centrem města.

Systém dopravní obslužnosti v táborské aglomeraci prochází v současné době rekonstrukcí. Přesto je však situace v centru města pro cyklisty nadále nebezpečná. Cykloturisté, ale i místní cyklisté, kteří přicestují do Tábora na kole jsou vystavování nebezpečí kolize s jinými dopravními prostředky. Jedná se zejména o třídu 9. května a o Budějovickou ulici. Třída 9. května je nově zrekonstruována, je zde sice krásná pěší zóna s širokými chodníky, ale na cyklisty bylo zapomenuto. Mohou sice využít silnice, ale je příliš úzká a nebezpečná a cyklisté, pak zdržují provoz, protože zde není možné jejich předjetí. Také Budějovická ulice je pro svůj hustý provoz pro cyklisty velmi nebezpečná.

Návrh opatření:

- na třídě 9. května vyznačit na chodnících pruh pro cyklisty a vytvořit tak cyklostezku, která by vedla z vlakového nádrží přes Třídu 9. května až na Žižkovo náměstí,

- možnou alternativou cyklostezky vedoucí přes Třídu 9. května by mohla být cyklostezka vytvořená při renovaci Budějovické ulice nebo využití cesty od bývalé sladovny na břehu Jordánu ke Gymnáziu,
- inspirace města jak vytvořit vhodné podmínky pro cyklisty by mohla být převzata od jiných měst, kde je již infrastruktura pro cyklisty dobře zavedená a plně funkční.

Přepokládaný výsledek:

- bezpečné zpřístupnění centra města cyklistům,
- pokles automobilové dopravy v centru města,
- propojení autobusového a vlakového nádraží se Starým městem cyklostezkou.

7) Rozšířit linky dopravního systému Cyklotrans

Protože se dopravní sytém Cyklotrans, který vznikl pod záštitou ČSAD Jihotrans, a. s. mezi veřejností dobře ujal, bylo by vhodné jeho linky dále rozšiřovat.

Návrh opatření:

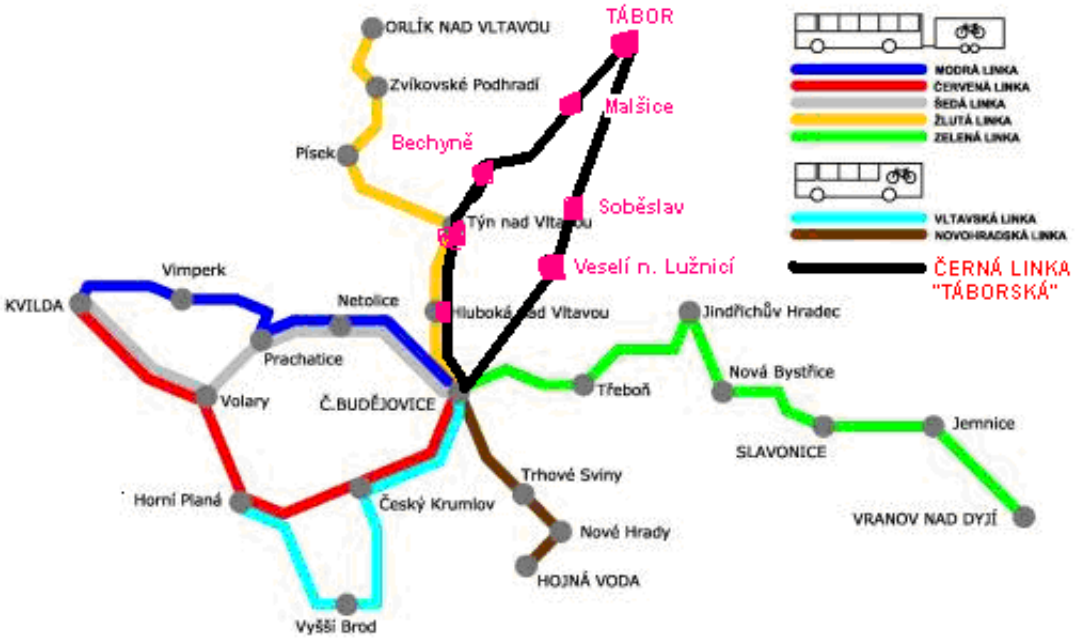
- rozšířit linky dopravního systému Cyklotrans ve směrech:
  - České Budějovice – Týn nad Vltavou – Bechyně – Malšice – Tábor
  - České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Soběslav – Tábor,
- linky ve směrech Tábor jsou vyznačeny na obr. 6 černou barvou s městy vyznačenými barvou červenou,
- název linky by byl Černá linka – „táborská“,
- Černá linka by vyjížděla o víkendech od poloviny června do konce září, v průběhu letních prázdnin by byl provoz rozšířen o spoje i v pracovních dnech.

Předpokládaný výsledek:

- zlepšení dostupnosti Tábora pro cykloturisty, kteří navštíví Jižní Čechy,

- možnost využití služeb Cyklotransu i obyvateli táborské aglomerace.

Obr. 6 Cyklotrans



Zdroj: http://www.cyklotrans.cz/cz/o-systemu/

9 Závěr

V dnešní době se cykloturistika stává stále oblíbenější a vyhledávanější aktivní činností a způsobem jak trávit volný čas. To však přináší požadavky na poskytování kvalitních a současně cenově dostupných služeb.

Jak bylo zjištěno z dotazníkového šetření, služby poskytované cykloturistům v táborské aglomeraci jsou hodnoceny z celkového úhlu pohledu jako průměrné. Podrobnějším zkoumáním této skutečnosti bylo zjištěno, že většina návštěvníků je spokojena s ubytovacími a stravovacími službami. Značení cyklotras bylo také hodnoceno jako téměř dostačující. Z výsledků šetření však nepřímo vyplynula velice neuspokojivá funkce táborského infocentra. To je dáno částečně tím, že infocentrum je umístěno na Žižkově náměstí, které se vzhledem k autobusovému a vlakovému nádraží, kde se koncentruje veliké množství lidí, nachází v centru města. Z tohoto důvodu bylo navrženo umístění pobočky infocentra na vlakovém, autobusovém nádraží, nebo vhodnou spoluprácí s infocentrem Českých drah, které se nachází v hale vlakového nádraží, zabezpečit potřebnou informovanost pro turisty, kteří využívají hromadných prostředků dopravy. S tím souvisí i navržení několika alternativ cyklostezky, která by vedla z vlakového nádraží Třídou 9. května na Žižkovo náměstí.

Důležitým zjištěním této práce také bylo to, že táborská aglomerace není dosud propojena cyklostezkou. Proto bylo vytvoření této cyklostezky navrženo s tím, že by umožnila dostupnost Tábora, Sezimova Ústí a Plané nad Lužnicí na jízdním kole a to nejen cykloturistům přijíždějícím z ostatních částí republiky, ale i místním obyvatelům, kteří by tuto stezku mohli využívat pro své cesty do práce, za příbuznými ve volném čase apod.

Jak vyplývá z této práce a zejména z dotazníkového šetření má cykloturistika na rozvoji cestovního ruchu v táborské aglomeraci jistě nemalý podíl. Mnohé již bylo pro cykloturistu uděláno avšak nevyužitý potenciál v této oblasti volného času

nadále zůstává. V této práci je řada námětů, jak podíl cykloturistiky na cestovním ruchu zvýšit. K tomu je však třeba, aby i zastupitelé měst aglomerace našli společnou cestu a vůli, sdružili potřebné prostředky, zasedli za jednací stůl a podpořili tuto oblast lidské činnosti.

Představitelé měst táborské aglomerace by měli ve svých záměrech rozvoje věnovat více pozornosti budování bezpečných cyklostezek. Při posuzování a výběru projektů výstavby obytných, obchodních či průmyslových zón musí dbát na jejich dostupnost využitím dopravních prostředků nezatěžujících ovzduší exhalacemi. Více pozornosti věnovat návaznosti cykloturistických tras na cyklostezky táborské aglomerace a tím umožnit cykloturistovi navštívit všechna atraktivní a zajímavá místa města. Místním obyvatelům umožnit cesty za zábavou, ale i do zaměstnání a na nákupy využitím bezpečných cyklostezek a cyklotras. Větší pozornost věnovat podpoře podnikání v oblasti služeb, zejména stravování a ubytování, finančně dostupných především pro méně náročného zákazníka.

Realizace námětů, opatřeních a doporučeních uvedených v této práci umožní další rozvoj cykloturistiky v táborské aglomeraci a tím zvýší její podíl na cestovním ruchu.

10 Summary

Nowadays cycling becomes more favourite and attractive activity how to spend your free time. Due to that there are more demands of both quality and quite cheap services.

According to the results of the questionnaire the services for cyclists provided in the agglomeration of Tábor are average. The results of the detailed questionnaire show that most visitors are satisfied with the accommodation and board services. Marking of the cycleways (cycle tracks) was also considered to be adequate. However the results of the questionnaire show the discontent with the function of the inquiries in Tábor. This centre for tourists is situated in Žižka´s square which is far from the bus and railway station. That is why it was suggested to situated a branch of this centre at the railway station to provide better information for tourists who use the conveyance of public transportation. It is also connected with the suggestion of some ideas of the cycleway which would go from the railway station along the street 9. května to Žižka´s square.

The important information also was that the agglomeration of Tábor has not been connected with the cycleway yet. The cycleway was suggested to enable cyclists, hikers and local people better connection with Tábor, Sezimovo Ústí and Planá nad Lužnicí on a bike.

According to this work and the questionnaire cycling are very important for the development of the tourism in the agglomeration of Tábor. Much has been done for cycling but there is also much to do. I present many ideas how to increase tourism in my work. However there is a need representatives started to cooperate and support this area of the human activity. They should pay more attention to build safe cycleways and support the means of transportation which wouldn´t pollute the residential, commercial and industrial areas. There should also be paid more attention to connect the cycleways in nature with cycleways in the agglomeration

of Tábor and to enable cyclists to visit all attractive and interesting places of the town. Safe cycleways would help local people too. More attention is also required to support business in services such as board and accommodation for tourists who often want less comfortable and cheaper services.

The realization of the arrangements and recommendations given in this work will enable next development of cycling in the agglomeration of Tábor and will increase tourism too.

11 Seznam použité literatury

Odborná literatura s tématikou cestovního ruchu:

HESKOVÁ, M. a kol.: Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy. Praha: Fortuna, 2006.

MALÁ, V.: Cestovní ruch (vybrané kapitoly). Praha: Vysoká škola ekonomická, 1999.

PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J.: Cestovní ruch – výkladový slovník. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2002.

ORIEŠKA, J.: Technika služeb cestovního ruchu. Praha: Idea servis, 1999.

KIRÁLOVÁ, A.: Marketing destinace cestovního ruchu. Praha: Ekopress, 2003.

PALATKOVÁ, M.: Marketingová strategie destinace cestovního ruchu. Praha: Grada Publishing, 2006.

ČECH, J.: Malá encyklopedie cestovního ruchu: Vybrané pojmy v češtině a angličtině, definice a zkratky. Praha: Idea servis, 1998.

Odborná literatura s cyklistickou a cykloturistickou tématikou:

LIŠKOVÁ, J., LANDA, P.: Rekreační cyklistika. Praha: Grada Publishing, 2004.

SOULEK, I., MARTINEK, K.: Cyklistika. Praha: Grada Publishing, 2000.

SIDWELLS, CH.: Velká kniha o cyklistice. Bratislava: Slovart. 2004.

MIKOŠKA, J.: Outdoorové sporty. Brno: Computer press, 2006.

Literatura popisu sledované oblasti:

HOLEČEK, M., MARIOT, P. a kol.: Zeměpis cestovního ruchu. Praha: Nakladatelství české geografické společnosti, s. r. o., 2005.

ABAZID, D., KRAJÍC, R. a kol.: Vítejte na táborsku. Tábor: město Tábor, 2006.

ŠTĚPÁNEK, V., KOPAČKA, L., ŠÍP, J.: Geografie cestovního ruchu. Praha: UK v Praze, 2001.

Mapy:

TÁBORSKO: Velká cykloturistická mapa. Brno: Shocart, 2006

Internetové zdroje:

www.aktivni-turistika.cz

www.cdv.cz

www.cyklistevitani.cz

www.cyklokros.cz

www.cyklostrategie.cz

www.cyklotrans.cz

www.czechtourism.cz

www.czso.cz

www.jccr.cz

www.jihoceske-cyklostezky.cz

www.jiznicechy.cz

www.kupsikola.cz

www.mmr.cz

www.plananl.cz

www.sezimovo-usti.cz

www.tabor.cz

www.world-tourism.org

12 Seznam obrázků a tabulek

Obr. 1 – Rozdělení krajů

Obr. 2 – Jihočeský kraj

Obr. 3 – Táborsko

Obr. 4 – Táborská aglomerace

Obr. 5 – Eurovelo 7

Obr. 6 – Cyklotrans

Tab. 1 – Cyklotrasy

Tab. 2 – Prodejny, půjčovny a servisy jízdních kol

13 Seznam příloh

Příloha 1 – Dotazník

Příloha 2 – Plán města Tábora

Příloha 3 – Plán města Sezimova Ústí

Příloha 4 – Plán města Plané nad Lužnicí

Příloha 5 – Značení cykloturistických stezek

Příloha 6 – Cyklotrasy

Příloha 7 – Greenways Praha – Vídeň

Příloha 1 – Dotazník

Dobrý den,

Jmenuji se Petra Tůmová, jsem studentkou Jihočeské univerzity, katedry cestovního ruchu. Tento dotazník bude sloužit k výzkumu cykloturistiky a jejího vlivu na rozvoj cestovního ruchu v táborské aglomeraci. Výsledky tohoto výzkumu budou použity v mé bakalářské práci. Děkuji za Vaši ochotu a čas strávený nad tímto dotazníkem.

1) V jakém okrese se nachází Vaše bydliště?

2) Jaký je hlavní důvod Vaší návštěvy?

a) dovolená
b) výlet
c) turistika
d) rekreace
e) sport
f) historické památky
g) náhodná neplánovaná cesta
h) jiný důvod …….

3) S kým cestujete?

a) sám/sama
b) s rodinou
c) s kamarády/se známými
d) se skupinou/se zájezdem

4) Jak jste sem přicestovali? (uveďte pouze jeden převažující způsob dopravy)

a) Autem (příp. na motocyklu)
b) Vlakem
c) Autobusem - linkovým
d) Autobusem - se zájezdem
e) Na kole
f) Jinak? ----------

5) Jak dlouhý bude Váš pobyt na táborsku?

a) jednodenní
b) 1 – 2 noci
c) 3 – 7 nocí
d) více než 7 nocí

6) Pokud u nás budete nocovat, v jakém zařízení to bude?

a) hotel
b) penzion
c) ubytování v soukromí
d) kemping/tábořiště
e) chata, chalupa
f) u známých/příbuzných
g) prázdninový tábor
h)……..

7) Jak jste se o našem městě dozvěděl (a) ?

a) informace cestovní kanceláře
b) z novin/časopisů
c) z prospektů/propagačních materiálů
d) od známých
e) z rozhlasu/televize
f) na veletrhu cestovního ruchu
g) turistické informační středisko

8) Jak hodnotíte místní orientační značení? (směrovky, tabule)

a) velmi dobře b) spíše dobře c) spíše špatně d) velmi špatně e)neumím posoudit

9) Jak hodnotíte služby pro cykloturisty (úschova kol, půjčovny apod.) na táborsku?

a) velmi dobře b) spíše dobře c) spíše špatně d) velmi špatně e) neumím posoudit

10) Jak často provozujete cykloturistiku?
a) více než jednou týdně
b) jednou týdně
c) jednou měsíčně
d) jednou za půl roku
e) jednou za rok

11) Na jak dlouho obvykle vyjíždíte?
a) na několik hodin
b) na den
c) na 1 noc
d) na více než jednu noc
e) na více než týden

12) Jezdíte po vyznačených cyklotrasách?
a) ano
b) spíše ano
c) spíše ne
d) ne

13) Je značení cyklotras dostačující?
a) ano
b) spíše ano
c) spíše ne
d) ne

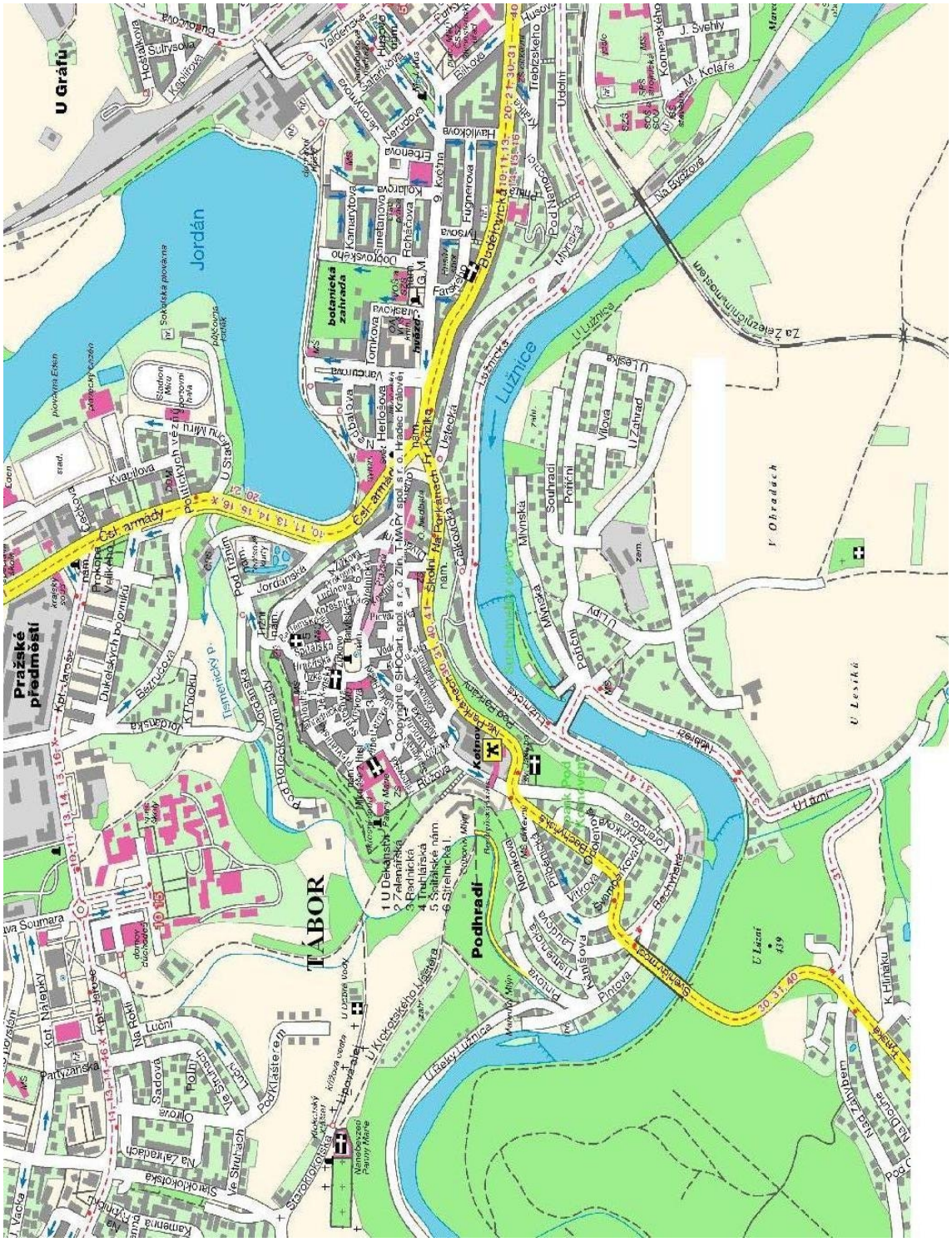
14) Jaké druhy cest upřednostňujete?
a) v terénu
b) po zpevněných lesních a polních cestách
c) asfaltové komunikace 4. a 3. třídy
d) asfaltové komunikace 2. třídy

15) Myslíte si, že jsou cyklotrasy na táborsku dostatečně propagovány?
a) ano
b) spíše ano
c) spíše ne
d) ne

16) Kde jste se o táborských cyklotrasách dozvěděl?
a) z internetu
b) z cyklomapy
c) v táborském infocentru
d) od známých
e) jinde

17) Jste spokojen se službami, které jsou poskytovány v okolí cyklotras?
(servis, občerstvení, ubytování, stravování,…)
a) ano
b) spíše ano
c) spíše ne
d) ne

Příloha 2 – Plán města Tábora

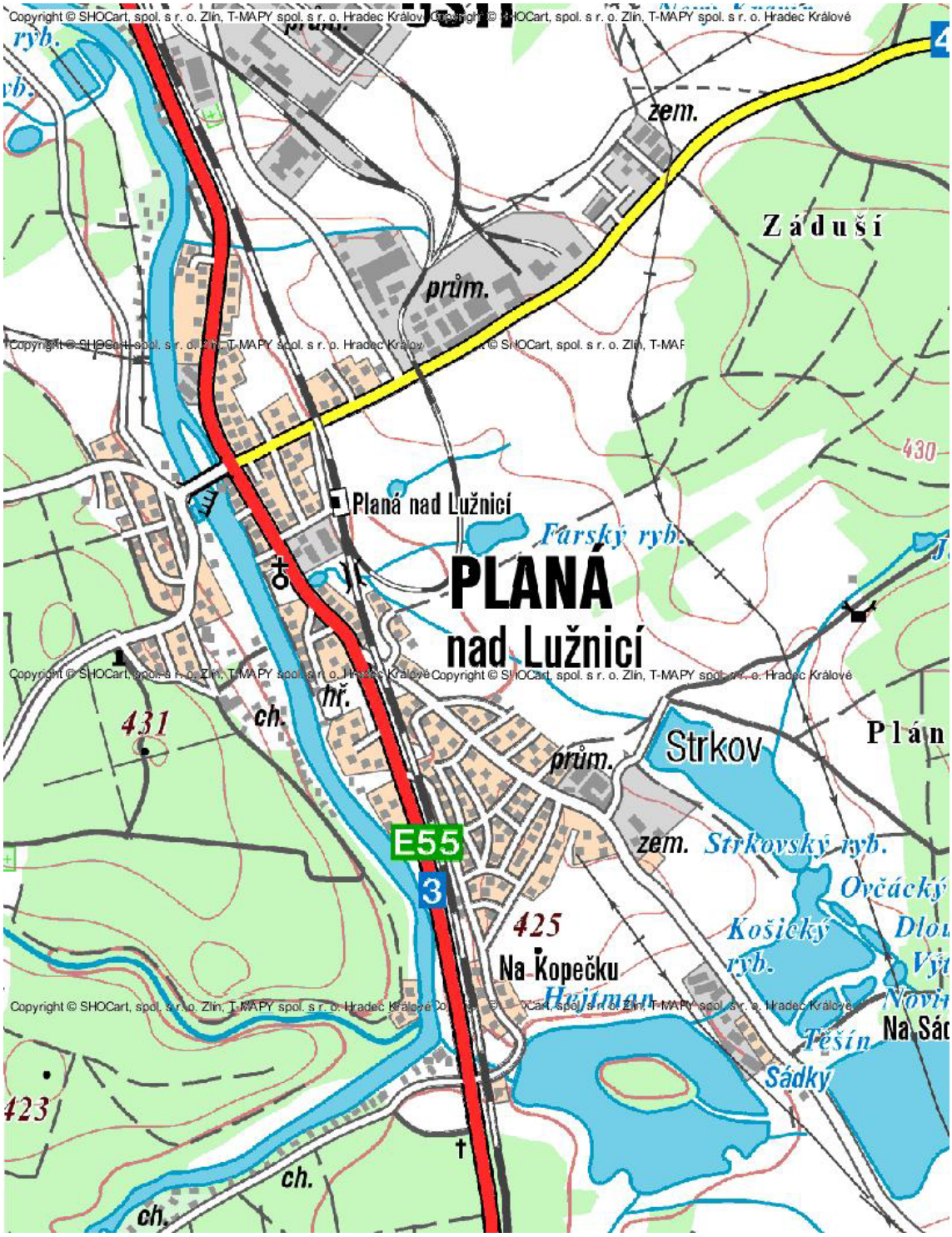


Zdroj: http://www.shocart.cz/cs/mapa-online.php

Příloha 3 – Plán města Sezimovo Ústí

Zdroj: http://www.shocart.cz/cs/mapa-online.php

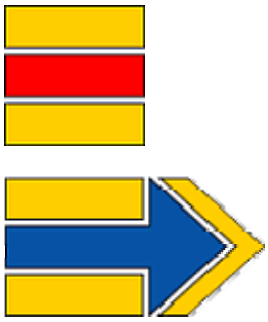
Příloha 4 – Plán města Planá nad Lužnicí

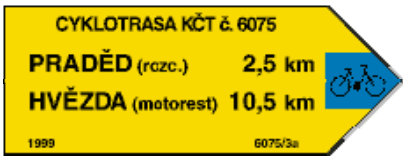


Zdroj: http://www.shocart.cz/cs/mapa-online.php

Příloha 5 – Značení cykloturistických stezek

Značení cykloturistických stezek





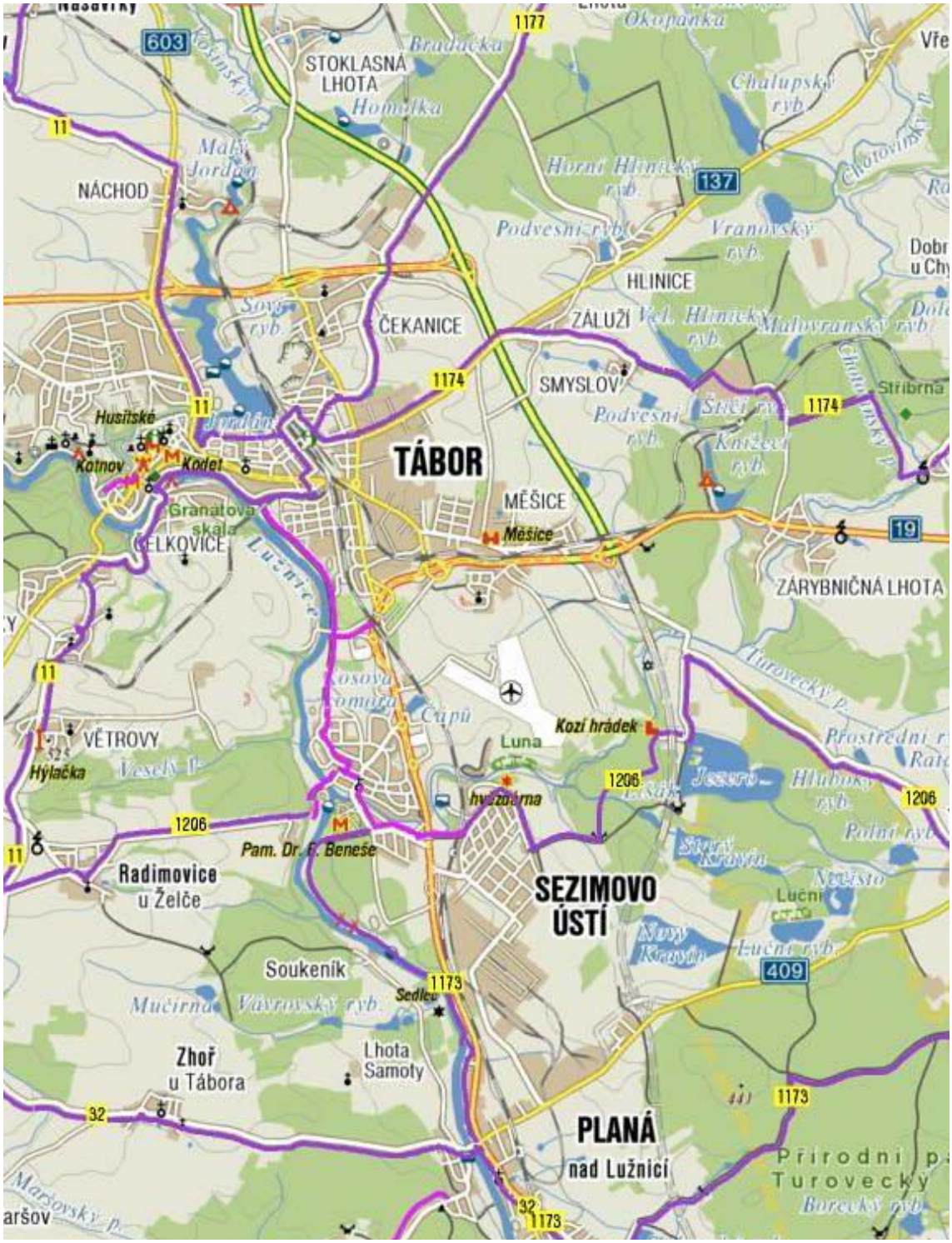
Směrová tabule pro cyklisty (s jedním cílem)

Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)

Návěst před křižovatkou pro cyklisty

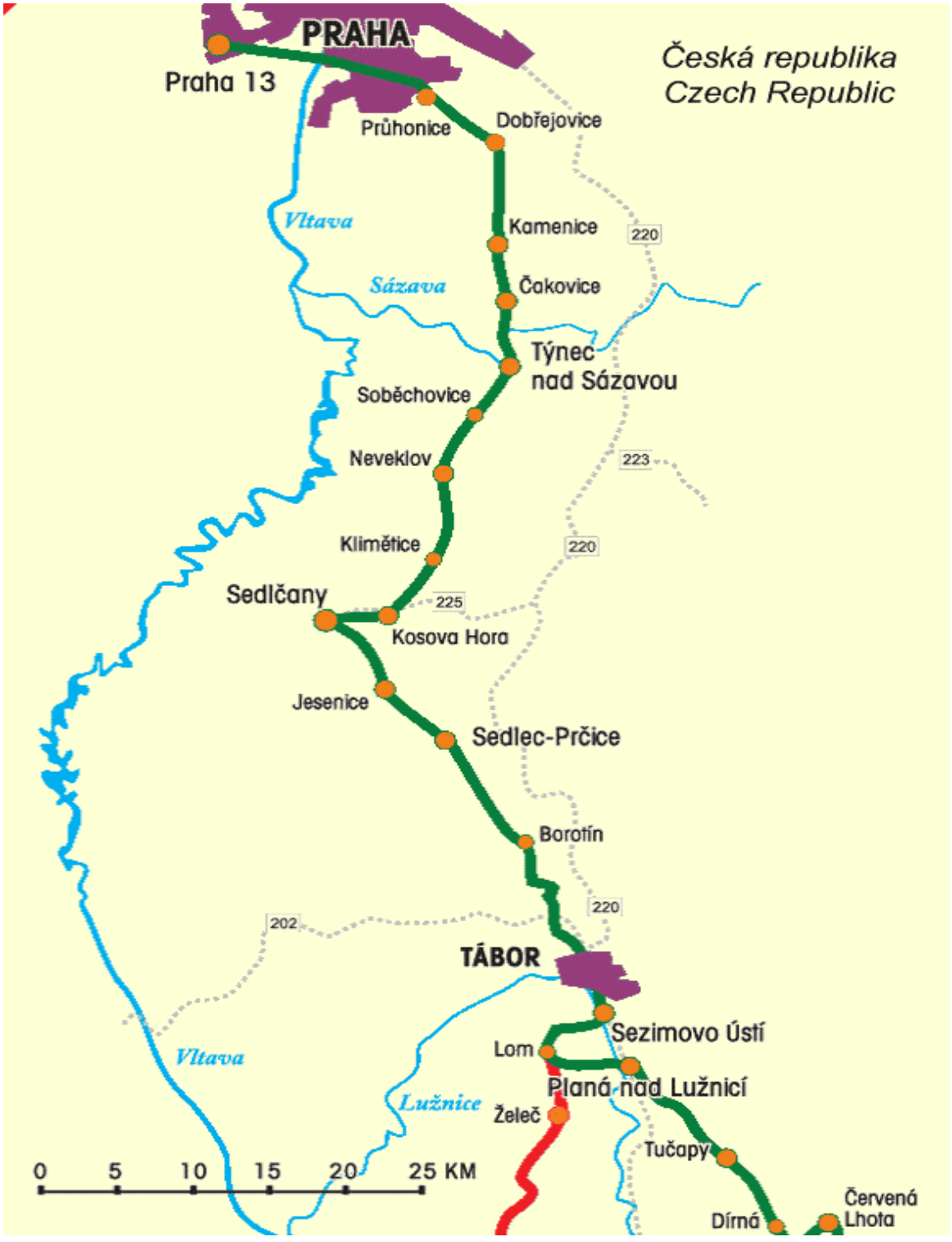
Směrová tabulka pro cyklisty

Příloha 6 – Cyklotrasy



Zdroj: www.mapy.cz

Příloha 7 – Greenways Praha – Vídeň



Zdroj: http://www.prahawien.greenways.info/maps.html