

**Univerzita Hradec Králové**  
**Fakulta informatiky a managementu**  
**Katedra rekreologie a cestovního ruchu**

**Cykloturistika a turistika v okolí města Hradce Králové**

Bakalářská práce

Autor: Petra Slezáková

Studijní obor: Management cestovního ruchu

Vedoucí práce: RNDr. Jiří Petera

Hradec Králové

duben 2016

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a s použitím uvedené literatury.

V Hradci Králové dne 28. 4. 2016

.....

Petra Slezáková

**Poděkování:**

Tímto velmi děkuji RNDr. Jiřímu Peterovi za odborné vedení práce a také za cenné rady, které mi při zpracování práce poskytl.

## **Anotace**

### **Název: Cykloturistika a turistika v okolí města Hradce Králové**

Bakalářská práce se zabývá problematikou dostupnosti služeb pro turisty a cykloturisty v Hradci Králové a jeho blízkém okolí a dostupností informačních materiálů v informačních centrech v Hradci Králové. Práce se také zabývá propagací možnosti využití těchto služeb samotným městem Hradec Králové v rámci podpory a rozvoje cykloturistiky v této lokalitě. V teoretické části je popisováno vymezení turistiky, cykloturistiky a cestovního ruchu obecně, dále jsou zde vymezeny služby cestovního ruchu. Praktická část se zabývá zmapováním dostupných služeb pro cykloturisty, konkrétně ubytovacích zařízení a zařízení poskytujících servis, půjčovnu a prodej jízdních kol a zhodnocením dostupných materiálů v informačních centrech v Hradci Králové. Na základě zvolené metodiky šetření došlo ke zjištění aktuálního stavu poskytovaných služeb a jejich míry propagace městem Hradec Králové. V závěru práce budou na základě výsledků šetření navrhována možná řešení a doporučení, která by tak mohla pozitivně ovlivnit rozvoj cykloturistiky ve zvoleném území.

### **Klíčová slova**

Cykloturistika, turistika, služby

## **Annotation**

Title: Cycling and hiking around the city of Hradec Králové

The Bachelor Thesis deals with the problematics of the service availability for tourists and bicycle tourists in Hradec Králové and its close surroundings as well as with the availability of the information materials in the information centres in Hradec Králové. The Bachelor Thesis also looks into the possible publicity of the use of these services by the town of Hradec Králové itself within the support and progress of bicycle touring in the locality. The theoretical part describes the definition of tourism, bicycle touring, tourism in general and the definition of tourism services, too. The practical part deals with the mapping of available services for bicycle tourists, especially the accommodation facilities and the facilities providing bicycle service, rental and sale as well as the evaluation of accessible materials in the information centre in Hradec Králové. On the basis of chosen survey methods there was found out the current state of provided services and their level of publicity by the town of Hradec Králové. The conclusion suggests the possible solution and recommendation that could positively influence the growth of bicycle touring in the selected area based on the survey results.

## **Key words**

Bicycle touring, tourism, services

## Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Cíl a metodika práce</b> .....	<b>2</b>
2.1	Vymezení cíle šetření .....	2
2.2	Metody šetření a výběr nástrojů ke sběru dat .....	2
<b>3</b>	<b>Literární rešerše</b> .....	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Teoretická část</b> .....	<b>3</b>
4.1	Vymezení cestovního ruchu .....	3
4.1.1	Typologie cestovního ruchu .....	5
4.2	Turistika .....	7
4.3	Cykloturistika .....	9
4.3.1	Důležité pojmy v oblasti cykloturistiky .....	10
4.3.2	Význam cykloturistiky .....	11
4.3.3	Vliv cykloturistiky na zdravotní stav .....	13
4.4	Služby v cestovním ruchu .....	13
4.4.1	Rozdělení služeb .....	14
4.4.2	Ubytovací služby .....	14
4.4.3	Stravovací služby .....	15
4.4.4	Dopravní služby .....	17
<b>5</b>	<b>Praktická část</b> .....	<b>18</b>
5.1	Charakteristika města Hradec Králové .....	18
5.2	Přírodní předpoklady pro cykloturistiku v Hradci Králové .....	19
5.2.1	Královéhradecké městské lesy .....	21
5.2.2	Chráněná území .....	22
5.3	Služby pro turisty a cykloturisty v Hradci Králové .....	24
5.3.1	„Cyklisté vítání“ .....	24
5.3.2	Seznam certifikovaných míst v HK a okolí .....	26
5.4	Stojany a cyklověže .....	28
5.4.1	Bezpečnostní stojany na kola .....	28
5.4.2	Parkovací cyklověž Bike Tower .....	29
5.5	Sdílení kol .....	31
5.6	Doprava kol v MHD .....	32

5.7	Cyklobusy.....	32
5.8	Cyklotrasy a cyklostezky.....	32
5.9	Zelený okruh.....	37
5.10	Cykloakce.....	38
5.11	Pivní turistika.....	38
5.12	Informační centra.....	39
5.13	Servisy, půjčovny, prodejny kol.....	40
<b>6</b>	<b>Shrnutí a diskuze výsledků.....</b>	<b>42</b>
6.1	Popis zkoumaného vzorku.....	42
6.2	Ubytovací zařízení.....	42
6.3	Cykloservisy, prodejny a půjčovny kol.....	46
6.3.1	Řízené rozhovory.....	55
<b>7</b>	<b>Závěry a doporučení.....</b>	<b>57</b>
<b>8</b>	<b>Seznam použitých zdrojů.....</b>	<b>59</b>
<b>9</b>	<b>Seznam použitých grafů.....</b>	<b>63</b>
<b>10</b>	<b>Seznam použitých obrázků.....</b>	<b>63</b>
<b>11</b>	<b>Seznam použitých tabulek.....</b>	<b>64</b>
<b>12</b>	<b>Přílohy.....</b>	<b>65</b>

## 1 Úvod

Cykloturistika se v posledních letech těší čím dál větší oblibě a proto se rozrůstá i síť cyklostezek a cyklotras. Kolo využívá v dnešní době mnoho lidí, ať už jako dopravní prostředek do práce, závodně či jen rekreačně. Čím dál více je kolo spojováno s turisticky významnými a zajímavými cíli a jeho obliba neustále stoupá. Důležité je také úzké spojení s přírodou, relaxace a pohyb.

Vzhledem k tomu, že je jízda na kole velkou zálibou autorky, která ráda poznává nová místa, zvolila právě toto téma ve své bakalářské práci. Protože autorka žije ve městě Hradec Králové, vybrala si tuto lokalitu. Hradec Králové je město plné zeleně, krásných zákoutí a svou polohou a charakterem je vstřícné cyklistům. Nelze opomenout ani jeho blízké okolí a především rozsáhlé přilehlé lesy, které jsou pro turistiku a cykloturistiku přímo stvořené.

V teoretické části se autorka zabývá vymezením pojmů cestovního ruchu, cykloturistiky, charakteristikou služeb v cestovním ruchu a historií turistiky.

V praktické části autorka přináší současný přehled dostupných zařízení pro cykloturisty v Hradci Králové spolu s tipy na zajímavé cyklostezky a cyklotrasy v okolí. Dále se v praktické části v rámci výzkumu autorka zaměřila na rozsah poskytovaných služeb turistům a cyklistům v Hradci Králové, které ovlivňují a podmiňují realizaci rozvoje turistiky a zejména cykloturistiky v této oblasti. Na základě dotazníkového šetření, které bylo zaměřeno na ubytovací zařízení, cykloservisy a prodejny kol, byl vyhodnocen současný stav nabídky služeb v této oblasti a dále také do jaké míry jsou tato zařízení propojena s informačním centrem a městem Hradec Králové v rámci rozvoje těchto aktivit a propagace služeb.



## 2 Cíl a metodika práce

### 2.1 Vymezení cíle šetření

Cílem šetření je zmapování dostupných zařízení a služeb ve vztahu k cykloturistice v daném území. Součástí práce bude dotazníkové šetření za účelem zjištění služeb, které daná zařízení nabízejí a také za účelem zjištění úrovně propagace těchto služeb jak samotnými zařízeními, tak i statutárním městem Hradec Králové.

Šetřením chce autorka prokázat, že certifikace Cyklisté vítáni není v Hradci Králové dostatečně známa a rozšířena. A dále chce prokázat, že město Hradec Králové nespolupracuje dostatečně s provozovateli ubytovacích zařízení a ostatních služeb v rámci podpory a rozvoje cykloturistiky.

### 2.2 Metody šetření a výběr nástrojů ke sběru dat

Vzhledem k počtu ubytovacích zařízení a provozovatelů cykloservisů a podobných zařízení byla v bakalářské práci v rámci empirického šetření, jež by mělo vést ke splnění práce autorky, zvolena kombinace metody anonymního dotazníkového šetření a řízených rozhovorů, též anonymně. Byly použity dva typy dotazníků, jež oba obsahovaly otevřené a polootevřené otázky a některé otázky byly doplněny o filtrační. Jeden dotazníku byl určen výhradně provozovatelům či majitelům ubytovacích zařízení v Hradci Králové, kde byl zkoumán rozsah nabízených služeb a povědomí o certifikaci Cyklisté vítáni. Druhý typ dotazníku se zaměřil opět na rozsah nabízených služeb a na spolupráci informačních center města Hradec Králové s provozovateli zařízení v rámci nabídky a propagace služeb pro cykloturisty prostřednictvím informačních letáků a brožur v těchto zařízeních.

### 3 Literární rešerše

Ke zpracování bakalářské práce byla použita odborná literatura, zabývající se problematikou cestovního ruchu obecně, dále literatura, která poskytovala užší pohled na jednotlivé služby v cestovním ruchu a cyklistiku ve městech.

Teoretická část se zabývá vymezením cestovního ruchu, kde autorka čerpala především z knihy Cestovní ruch: (soubor studijních materiálů) od K. Ryglové (2007). Kniha je pojata interdisciplinárně a přibližuje organizace a řízení jednotlivých služeb v cestovním ruchu včetně pochopení vztahů mezi nimi. Dalším dílem, které bylo též z velké části v práci použito nejen k vymezení cestovního ruchu, byly Služby v cestovním ruchu od E. Schwartzhoffové (2013), která se v díle zabývá především problematikou služeb v cestovním ruchu a podává přehled nejpodstatnějších informací z této oblasti. Problematika cykloturistiky byla zpracována za použití publikace Cykloturistika : Současný stav a perspektivy v České republice od D. Mourka a kolektivu (2011), která se zabývá komplexním zhodnocením problematiky cykloturistiky v České republice. Další použitou publikací bylo např. dílo Cyklistika pro města : Informace pro zástupce měst a obcí od J. Dekostera et al (2006), která shrnuje výhody cyklistiky ve městech, porovnává západoevropské země, kde je cyklistika ve vysoké míře provozována ve vztahu k ochraně přírody a památek.

V praktické části již byly z důvodu potřeby aktuálních dat využity elektronické zdroje, z nichž většina byly oficiální stránky např. města Hradec Králové, Czech Tourism, ČSÚ, Dopravního podniku města Hradec Králové atd.

## 4 Teoretická část

### 4.1 Vymezení cestovního ruchu

Prvopočátky cestovního ruchu se datují až do roku 480 p. n. l. až do 16. století. Dříve se cestovalo především za obchodem, kvůli válce, ale také například i kvůli prestiži. Současný cestovní ruch je orientován především na volnočasové aktivity, poznávání a rekreaci. (Ryglová, 2007, s. 7-24)

Podle Ryglové (2007, s. 7-24) je nutno cestovní ruch chápat z hlediska dvou rovin. Tou první je spotřeba, kdy lidé uspokojují své potřeby a druhou rovinou je podnikání v cestovním ruchu. Tím, že cestovní ruch zasahuje velmi mnoho oborů, je celkem složité vymezit jednotnou definici. Lidé si většinou pod tímto pojmem představí cestování a poznávání. V dnešní době je spojován již s mnoha významy. Proto je zřejmé, že každý vnímá cestovní ruch z různého hlediska. Jak v díle dále autorka uvádí např. F. W. OGILVIE ho chápe z ekonomického hlediska jako „*ekonomický jev spojený se spotřebou hmotných a nehmotných statků, hrazených z prostředků získaných v místě trvalého bydliště*“.

Cestovní ruch je výrazným ekonomickým přínosem v turisticky významných oblastech. Každý rok vycestuje kolem třičtvrtě miliardy lidí z celého světa za zábavou, poznávání, rekreací či obchodem (Ryglová, 2007, s. 7-24). Díky němu také vznikají nová pracovní místa, např. MMR ČR (2016) uvádí, že „*Dle údajů ČSÚ z 1. března tvořil v roce 2014 necelá 3 % HDP a jeho podíl na celkové zaměstnanosti byl 4,4 %. Zaměstnáno v něm bylo 225 tisíc osob*“. Ryglová (2007, s. 7-24) v díle tvrdí, že cestovní ruch „*již dnes dává práci celkem asi 262 miliónům osob, což odhadem znamená zaměstnání pro každého devátého člověka na zemi*“.

Cestovní ruch je ale dále chápán například jako průmysl. MIDDLETON dělí průmysl na tyto hlavní sektory: Ubytovací sektor, sektor turistických atrakcí, sektor dopravy, sektor zprostředkovatelů cestovního ruchu a sektor destinačních organizací. Často je sem zařazována i materiálně-technická základna, která zahrnuje stravovací a ubytovací služby.

V roce 1991 se v Ottavě konala konference Světové organizace cestovního ruchu, kde byl pojem „Cestovní ruch“ vymezen. WTO ho vysvětlila jako „*dočasnou změnu místa pobytu, tj. cestování a přebývání mimo místo trvalého bydliště, ne déle než 1 rok, zpravidla ve volném čase za účelem rekreace, rozvoje poznání a spojení mezi lidmi*“ a dle AIEST můžeme chápat cestovní ruch „*jako souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování nebo pohybu osob, přičemž místo pobytu není trvalým místem bydlení a zaměstnání*“. (Ryglová, 2007, s. 7-24)

#### 4.1.1 Typologie cestovního ruchu

Cestovní ruch dle Schwartzhoffové (2013, s. 13-25) plní určitou funkci a to: ekonomickou, rekreačně-zdravotní, kulturně poznávací, informačně-výchovnou a kontaktní.

Z toho se dají odvodit formy cestovního ruchu, které se dělí na základní CR, do kterého patří CR rekreační, kulturně poznávací, sportovně turistický, léčebný a lázeňský. Druhou formou je specifický CR, kam se řadí např. kongresový, gastronomický CR, cykloturistika, nákupní turistika, atd.

Dále se cestovní ruch dle nejčastějších kritérií třídí podle místa realizace, ta ho dělí na domácí, zahraniční, aktivní, pasivní a tranzitní, dále podle způsobu formy úhrady nákladů, kde se dělí na volný a vázaný, podle délky pobytu je CR dlouhodobý a krátkodobý, podle způsobu účasti je možné ho rozdělit na organizovaný a neorganizovaný, podle ročního období existuje CR sezónní, mimosezónní, zimní, letní, celoroční. Dále je ještě možné ho rozdělit podle vztahu trvalého bydliště účastníka CR k místu, kde přechodně pobývá a to na domácí CR, pasivní zahraniční CR a aktivní zahraniční CR. (Ryglová, 2007, s. 7-24)

Vzhledem k tomu, že vývoj trhu cestovního ruchu je závislý na poptávce jeho účastníků a odvíjí se dle jejich potřeb a charakteru služeb, má tak mnoho specifických rysů, z nichž lze podle Ryglové (2007, s. 7-24) jmenovat např.:

- *„Vysoká závislost na přírodních a kulturně historických atraktivitách“*
- *„Výrazná sezónnost“*
- *„Vysoký podíl lidské práce“*
- *„Produkt cestovního ruchu nelze vyrábět na sklad“*
- *„Mezinárodní charakter“*

Podle autorky díla ale ovlivňují rozvoj cestovního ruchu z hlediska ekonomického a geografického také tyto důležité faktory a podmínky:

## **Selektivní (stimulační) faktory**

Ty se dělí se na objektivní, do nichž patří faktory politické, ekonomické, demografické, ekologické, administrativní, sociální a materiálně-technické. Ryglová (2007, s. 7-24) tvrdí, že tyto faktory „stimulují vznik a rozvoj cestovního ruchu ve funkci poptávky a mohou být vymezeny také jako faktory povahy“.

## **Lokalizační podmínky**

Zde jsou zahrnuty podmínky přírodního charakteru, kde se hodnotí klima, reliéf, fauna, přírodní podmínky a atraktivity, morfologické a hydrologické poměry. Mezi lokalizační podmínky patří také podmínky společenského charakteru, mezi které se řadí např. kulturně historické památky, sportovní atraktivity, různé velké sportovní akce (např. olympijské hry), atd. (Ryglová, 2007, s. 7-24)

## **Realizační podmínky**

*„Mají dominující postavení pro konečnou fázi různých forem cestovního ruchu. Umožňují prostřednictvím dopravy využívání materiálně technické základy cestovního ruchu.“* (Ryglová, 2007, s. 7-24)

Materiálně-technická základna jak tvrdí Ryglová (2007, s. 7-24) „umožňuje účastníkům cestovního ruchu realizovat služby cestovního ruchu (nároky na rekreaci).“ A podle autorky sem patří:

- Doprava
- Stravovací služby
- Ubytovací služby
- Služby cestovních kanceláří a agentur
- Sportovně rekreační zařízení
- A doplňkové služby jako finanční služby, směnárny, prodej suvenýrů a předmětů souvisejících s cestovním ruchem

Do činitelů, které ovlivňují rozvoj a rozmístění cestovního ruchu, také patří pojem Rajonizace. Ryglová (2007, s. 7-24) ji ve svém díle popisuje takto: „*Oceňuje území podle předpokladů území pro rekreaci, rozvoj cestovního ruchu a navrhuje strukturu, formu a intenzitu jejich užívání. Rajonizace rozčleňuje území na ty s převahou přírodních podmínek vhodných pro rekreaci pro cestovní ruch a na ty s převahou vlastností pro cestovní ruch spíše nevhodných.*“

Aby bylo možné přesně rozdělit tato území, byla zavedena tzv. klasifikace NUTS pro potřeby klasifikování jednotné unifikované struktury územních jednotek a dělí se v rozmezí NUTS 0, která zahrnuje celý stát až NUTS 5, jež je základní územní jednotkou a představuje obec. (Ryglová, 2007, s. 7-24)

I chráněná území v ČR mají svoji kategorizaci a Ryglová (2007, s. 7-24) je dělí na:

- Národní park
- Chráněná krajinná oblast
- Národní přírodní rezervace
- Národní přírodní památka
- Přírodní rezervace
- Přírodní památka
- Přírodní útvar

## 4.2 Turistika

Již od pradávna byli naši předci nuceni cestovat, ať už za potravou, za prací či rodinou. Díky tomu objevovali nová místa, krajiny a jejich přírodu, stejně jako architekturu ostatních měst atd. V dnešní době je turistika celosvětovým pojmem a těší se velké oblibě. Lidé získali touhu poznávat i jiná místa, než jejich bydliště, jiné lidi a jejich kulturu, přírodu, památky, zvyklosti a mnohé další.

Počátky pěší turistiky lze nalézt již v období renesance, kdy např. Jan Amos Komenský ve svých knihách apeloval na pobyt a pohyb na čerstvém vzduchu v přírodě, dále se turistika rozvíjela v období romantismu, kdy slavní básníci opěvovali krásu přírody, tajuplná zákoutí a všeobecný vliv přírody na tělo i duši. (Sebera et al, c2016)

V samých začátcích bylo cestování zálibou především šlechticů, učenců a umělců, což dokazuje ve svých dílech například jeden z našich prvních českých slavných cestovatelů, romantický básník Karel Hynek Mácha.

V 19. století přispěl k rozvoji turistiky průmyslový rozvoj a to zejména výstavby železnice, díky které se konečně bylo možné podívat i do vysokohorských oblastí, kam se bylo obtížné dostat nebo do vzdálených míst, kde pomalu začaly vznikat turistické ubytovny a hotely. Dalším impulzem se stal rozvoj kartografie, nárůst informačních prostředků a následný vznik organizací a hnutí, které organizovaly pěší výlety a jiné formy pobytu v přírodě. (Sebera et al, c2016)

Prvním spolkem, který začal pěstovat tělesnou výchovu se zaměřením na posílení těla i ducha a organizoval také sportovně-turistické výlety, byl SOKOL. Ten ale veškeré své aktivity nezvládal a tak byl dne 11. Černa 1888 založen Klub českých turistů, v jehož čele stál známý cestovatel a demokraticky veřejný činitel Vojta Náprstek. KČT mělo za úkol pořádat výlety, stavět turistické chaty, rozhledny, starat se o značení turistických tras. Na tyto projekty KČT získal velkou část finančních prostředků díky „Jubilejní výstavě“ konané v Praze roku 1891. KČT byl ve svých počátcích omezen zejména na pěší turistiku, která byla kombinována popř. s železniční dopravou v případě zájezdů do Černé Hory, Paříže, Dalmácie atd. Postupně se pěší turistika obohatila o přesun na lyže a po druhé světové válce se začala v ČR rozvíjet vodní turistika, vysokohorská turistika, krasová turistika, mototuristika a další. (KČT, c2011-2014)

Turistika se tak pro celý svět stala nejen módou, ale i velkým přínosem v oblasti rozvoje cestovního ruchu a ekonomiky mnoha zemí.

Turistiku tedy můžeme podle Neumanna a Hájkové (c2008) chápat jako *„souhrn činností spojených s aktivním pohybem a pobytem v přírodě, zaměřených na poznávání přírodních a společenských poměrů v určité oblasti. Podle náročnosti se turistika dělí na rekreační, základní a výkonnostní.“*

Podle způsobu jakým turistiku provádíme, ji dělíme na různé druhy, např. vysokohorskou turistiku, cykloturistiku, vodní turistiku, lyžařskou turistiku, mototuristiku, pěší turistiku, sexuální turistiku, nákupní turistiku a jiné.

Dříve se objevoval též pojem kvalifikovaná turistika, kterou Moser (1986, s. 8-9) definuje jako *„Kvalifikovaná turistika je forma cestování za účelem uspokojování ozdravných, kulturních a emocionálních potřeb, prováděná pro radost a uspokojování*

*z výkonu aktivním zapojením vlastní síly. Umožňuje využitím volného času realizovat samostatně připravenou, dobrovolnou a cílevědomě zvolenou návštěvu určité oblasti za pomoci získaných znalostí a dovedností“.* Touto definicí se však mělo zamezit mylnému pojetí turistiky jako cestovního ruchu obecně a mělo se tím upevnit vymezení pěší turistiky.

### 4.3 Cykloturistika

Tento pojem se dostává do povědomí stále více a více lidí. Kolo už neslouží jen jako určitý druh sportu, ale narůstá počet lidí, jež ho využívají k relaxaci, odpočinku, k přepravě do práce nebo čím dál tím častěji k poznání atraktivit v blízkém i širokém okolí. Každým rokem se jak České republice, tak i v jiných zemích zlepšují podmínky pro rozšiřování této aktivity. Staví se nové stezky pro cyklisty, navrhují se stále nové a nové trasy, přibývá ubytovacích zařízení určených právě cyklistům a turistům, občerstvovacích zařízení, půjčoven kol, prodejen a servisů. A právě to je velkým ekonomickým přínosem pro mnohé podnikatele, společnosti a stát.

S globálním oteplováním začal svět více sledovat emise CO<sub>2</sub>, které jsou v cestovním ruchu produkovány hlavně využitím automobilové a letecké dopravy. Nárůst emisí CO<sub>2</sub> je rok od roku stále více alarmující. Proto se státy zaměřují na podporu cykloturistiky a cyklistiky obecně a má to své opodstatnění. Cyklisté totiž, když už cestují na delší vzdálenosti, využívají spíše železniční dopravy a všeobecně upřednostnění cyklistiky před automobilem, či letadlem má velký vliv na snížení emisí CO<sub>2</sub>, tedy mnohem menší dopad škodlivin na životní prostředí. (Mourek et al, 2011, s. 9-15)

Autor dále tvrdí, že *„Např. německý cykloturista, ať už tráví prázdniny doma, nebo v zahraničí, vyprodukuje o 66% méně emisí CO<sub>2</sub> než průměrný německý turista. Pro Nizozemsko je tento ukazatel asi 35%. Výsledkem těchto nízkých emisí a průměrných denních výdajů je tzv. eko-efektivita (míra porovnávající emise CO<sub>2</sub> s příjmy) cykloturistiky téměř vždy lepší než u leteckých či automobilových společností.“*

Těchto dopadů na životní prostředí si je ČR vědoma a tak se v současné době stále více zlepšuje dopravní infrastruktura a mnohé další. Město Hradec Králové, na které se v této práci zaměříme, není výjimkou. S počtem lidí využívajících jízdního kola vzrůstá i ekonomický trh cykloturistiky.



*„Přehled o evropském trhu cykloturistiky podává studie Výzvy a možnosti udržitelné turistiky zpracovaná pro Evropský parlament britskými a nizozemskými univerzitami v roce 2008. Odhad velikosti evropského trhu cykloturistiky (státy EU, Norsko a Švýcarsko) hovoří o 2,795 mld. cykloturistických cest ročně s ekonomickým přínosem kolem 54 mld. Eur, přičemž tyto údaje zahrnují domácí i zahraniční cesty.“* Uvádí Mourek a kolektiv (2011, s. 9-15)

Z toho vyplývá, že cykloturistika má velkou perspektivu do budoucna jak z hlediska udržitelnosti cestovního ruchu, ekonomického, tak i ohledu na životní prostředí.

#### **4.3.1 Důležité pojmy v oblasti cykloturistiky**

V této oblasti se objevuje několik pojmů, které si mohou mnozí i plést. Cyklistika jako taková se dá podle Mourka a kolektiv (2011, s. 9-15) rozdělit na:

**Cyklodoprava** – jde o druh dopravy, kde jízdní kolo slouží jako dopravní prostředek např. do zaměstnání či do školy a *„Vyznačuje se požadavkem co nejkratší trasy, co nejmenší časové náročnosti a bezproblémového průjezdu křižovatkami.“*

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

**Silniční cyklistika** – praktikuje ji velký počet cyklistů jako volnočasovou aktivitu, jsou zde však kladeny nároky na vyšší rychlost a kvalitní povrch.

**Terénní cyklistika** – stejně jako silniční cyklistiku praktikují terénní cyklistiku lidé, kteří naopak jezdí rádi v terénu a využívají k tomu horské kolo.

Infrastruktura pro cyklisty se dle Mourka a kolektivu (2011, s. 9-15) dělí do dvou kategorií:

**Cyklistická stezka, „cyklostezka“** – cyklostezkou se rozumí pozemní komunikace, která je značená dopravními značkami a je vyhrazena pouze cyklistům. Cyklostezku však mohou využít dle pravidel silničního provozu i in-line bruslaři a lyžaři.

*„K 1.1.2011 bylo v ČR na 1903 km cyklostezek (podle informace CDV) a jejich počet i díky podpoře SFDI a Evropské unie rychle vzrůstá.“* uvádí v díle autor.

**Cyklistická trasa, „cyklotrasa“** – oproti cyklostezce je vedena po silnicích, místních a účelových komunikacích, z hlediska bezpečnosti a provozu je vhodná pro cyklisty a je značena dopravními značkami pro cyklisty. Mourek a kolektiv (2011, s. 9-15) ji ve svém díle definuje *„Jako cyklotrasu budeme označovat též – někdy samostatně vymezenou – cykloturistickou trasu, která představuje dopravní cestu vedenou po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, jež je z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů a je označena turistickými značkami.“*

Od roku 1997 se značí pásovým značením a od roku 2001 jsou doplněny o speciální směrové dopravní značky. Tato značení tak vytváří síť číslovaných cyklotras, jejichž garantem je KČT.

Cyklotrasy se dělí dle významu na dálkové nadregionální trasy, které plní funkci rekreačně-turistickou, regionální cyklotrasy plní funkci dopravní i rekreační a místní cyklotrasy, které také plní funkci dopravní i rekreační. (Mourek et al, 2011, s. 9-15)

#### **4.3.2 Význam cykloturistiky**

Cykloturistika přináší mnoho výhod a je také mnoho důvodů proč ji praktikovat a rozvíjet dále. Dekoster a kolektiv (2006, s. 13-14) uvádí několik příkladů přínosů cykloturistiky:

- *Hospodářský přínos* – značné snížení rodinného rozpočtu za provoz automobilu, snížení zameškané pracovní doby v důsledku dopravní zácpy, snížení nákladů na zdravotnické služby v důsledku zvýšené fyzické aktivity obyvatel
- *Politicko-ekonomický přínos* – snížení závislosti na energetice, zpomalení vyčerpávání neobnovitelných zdrojů
- *Sociální pokrok* – jednotlivci jsou více samostatní, veškeré instituce a zařízení jsou mnohem více fyzicky dostupnější jak pro mladší občany, tak i seniory
- *Ekologické důsledky* – nižší míra znečištění okolního prostředí, zlepšení vnímání vztahu k přírodě a její ochrany, méně hluku v důsledku automobilové a hromadné dopravy, nižší míra zatěžování povrchu dopravních komunikací

Cyklistika tedy rozhodně ušetří značné množství peněz, které by lidé jinak investovali do ostatních dopravních prostředků, které oproti kolu znečišťují prostředí svými výpary a zplodinami. Například některé rodiny (při každodenní jízdě na kole), které vlastní dvě auta zjistí, že to druhé nepotřebují a tím uvolní finanční prostředky na něco jiného.

Je tak chráněno i životní prostředí kolem nás a všeobecně se zvýší kvalita života ve městech - míra hluku se mnohonásobně sníží, což jistě ocení ostatní obyvatelé, ale také se to odrazí na fauně a flóře, zvýší se atraktivita bydlení především pro rodiny s dětmi, kde jednu z hlavních rolí hraje bezpečnost dětí.

Jízdou na kole zabíráme mnohem méně prostoru, a to jak při pohybu, tak i při parkování, čímž hospodaříme s využitím povrchových ploch především ve městech (V Hradci Králové slaví úspěch nově zřízený parkovací „dům“ pro kola před Hlavním nádražím). Zvyšuje se tak i propustnost v dopravě ve městech, nevznikají zácpy, doprava je plynulejší. Cyklistika na kratší a středně dlouhé vzdálenosti může ušetřit poměrně dost času (přeprava městskou hromadnou dopravou se zastávkami, jízda automobilem a zácpy, čekání na křižovatkách), pokud je využita především na stezkách určených pro tuto činnost.

Využití jízdního kola oproti motorovým vozidlům mimo jiné pomáhá zpomalovat chátrání historických památek (jsou mnohem méně znečištěné a není narušená stavba), čímž se zvyšuje jejich atraktivita a to opět úzce souvisí s cykloturistikou. A je ještě mnoho dalších výhod, které by zde mohly být jmenovány. (Dekoster et al, 2006, s. 13-14)

### 4.3.3 Vliv cykloturistiky na zdravotní stav

Člověk se může vedle chůze, plavání a běhu neomezeně věnovat i cykloturistice. Spojí tak pohyb s poznáváním jiného prostředí, památek atd. Tato činnost má velmi příznivý vliv na zdravotní stav populace. Pro mnoho lidí je jízda na kole třeba i jedinou možností jak zařadit pohyb do svého každodenního života, aniž by se museli mučit jinou pohybovou aktivitou, která je nebaví nebo si vyžaduje větší množství času, který už nemají.

Pokud jde o nemoci, větší riziko postižení kardiovaskulárními chorobami v pozdějším věku mají lidé se sedavým zaměstnáním. Když bude člověk každý den jezdit alespoň 15 minut na kole – může to být byt' jen cesta do práce, prospěje to nejen jeho fyzickému, ale i duševnímu zdraví. Navíc vzduch, který dýchá cyklista oproti člověku jedoucímu v autě, je mnohem méně znečištěn škodlivinami. Přestože se cyklista nadechne a vydechne podstatně víckrát než motorista, stále je toto porovnání ve prospěch cyklistů.

Provozování pravidelné cyklistiky dále přispívá ke snížení vysokého krevního tlaku, chronického zánětu průdušek, astmatu, ortopedických potíží a např. i onemocnění křečových žil na nohou. A je všeobecně známé, že člověk, který má pravidelný pohyb, je více šťastnější, zdravější a má lepší náladu oproti člověku, který žádný pohyb nemá. (Dekoster et al, 2006, s. 39-40)

## 4.4 Služby v cestovním ruchu

Služba v cestovním ruchu je předmětem obchodu a spotřeby. S definicemi služeb je to velmi podobné jako u cestovního ruchu. Např. Americká marketingová asociace chápe služby jako *„samostatně identifikovatelné, především nehmotné činnosti, které poskytují uspokojení potřeb a nemusí být nutně spojovány s prodejem výrobku nebo jiné služby“*. (Schwartzhoffová, 2013, s. 13-25)

Schwartzhoffová (2013, s. 13-25) dále ve svém díle zmiňuje, že služby *„mají průřezový charakter (dochází k poskytování služeb od ubytování přes stravování až po zprostředkování „čehokoliv“)*.“

I služby mají specifické zvláštnosti, mezi které patří např. komplexnost, kde účastník CR čerpá několik služeb najednou. Dále sezónnost poptávky, kdy může např. účastník využít lyžařský vlek pouze v zimním období. Dalším specifikem je např. vázanost služby na čas, místo a jejího poskytovatele nebo časová a místní vázanost na primární nabídku CR, nehmotnost a opačná distribuce. (Schwartzhoffová, 2013, s. 13-25)

#### 4.4.1 Rozdělení služeb

Služby v CR dělí Schwartzhoffová (2013, s. 13-25) dle klasifikačních znaků na:

- Základní a doplňkové - Do základních služeb řadíme ubytovací, dopravní a stravovací služby. Mezi doplňkové služby patří např. směnárenské a sportovně rekreační.
- Dle způsobu zajištění se služby dělí na vlastní a cizí
- Dle způsobu prodeje na jednotlivé a komplexní
- Dle způsobu přípravy jsou služby standardní a na objednávku
- Dle jejich zaměření
- Dle místa jejich spotřeby, tedy buď v místě bydliště nebo pobytu
- Dle míry účasti zákazníka na procesu se dělí služby na aktivní a pasivní
- Dle charakteru
- Dle toho, zda jsou placené či ne
- A dle míry inovace

#### 4.4.2 Ubytovací služby

Podle Schwartzhoffové (2013, s. 27-40) Ubytovací služby poskytují různé typy ubytovacích zařízení, které UNWTO dělí do několika kategorií:

##### **I) Hromadná ubytovací zařízení**

- a) *Hotely a podobná zařízení* - hotel, motel, horský hotel, apartment hotel a dále zařízení typu penzion, hotel garni, hostel, bed & breakfast, které kromě ubytovacích zařízení poskytují hotelové služby v omezené míře

- b) *Specializovaná zařízení* – léčebná zařízení jako sanatoria, lázně, kempy a tábory, lůžkové vozy ve vlaku, obytné lodi a konferenční centra
  - c) *Jiná hromadná ubytovací zařízení* – sem patří prázdninová ubyt. zařízení (chaty, bungalovy, sruby), místa pro turistické kempování, jiná hromadná zařízení, např. koleje, internát, turistická ubytovna.
- II) Formy ubytování v soukromí** – vlastní příbytky, byty pronajaté od soukromníků, ubytování, které je zajištěno přáteli či příbuznými a jiné typy individuálního ubytování.

Při výběru ubytování každý také vybírá pokoj podle toho, zda cestuje sám, či s dalšími lidmi. Proto existují typy ubytovacích jednotek, které všichni dobře znají a z nichž můžeme jmenovat např. jednolůžkový pokoj, dvoulůžkový pokoj, studio, apartmá a duplex.

Dále zde platí systém klasifikace, kterým je označena v dnešní době již většina hotelů, penzionů atd. Schwartzhoffová (2013, s. 27-40) ve svém díle tento systém popisuje takto: „*V současnosti pro všechny provozovatele ubytovacích zařízení typu hotel, motel a penzion platí tzv. oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení v ČR, vycházející z jednotné metodiky, na které se při hodnocení ubytovacích služeb dohodlo v rámci projektu Starunion dvanáct evropských zemí. Tuto klasifikaci garantuje Asociace hotelů a restaurací ČR. Pro členy asociace je povinná, pro ostatní je dobrovolná.*“

Pro účastníky cestovního ruchu je tato klasifikace známá jako počet hvězdiček, které se nacházejí většinou vedle názvu ubytovacího zařízení. „*Máme 5 tříd hvězdiček: \*tourist, \*\*economy, \*\*\*standard, \*\*\*\*first class a \*\*\*\*\*luxury.*“ Uvádí Schwartzhoffová (2013, s. 27-40). Každý si tak může vybrat dle svých požadavků.

#### **4.4.3 Stravovací služby**

Stravovací služby neodmyslitelně patří k cestovnímu ruchu, jsou součástí některých ubytovacích zařízení nebo samostatně a dle Schwartzhoffové (2013, s. 41-45) „*uspokojují potřebu výživy účastníků cestovního ruchu během přepravy a pobytu.*“

Mezi funkce, které ve stravování plní, patří:

- *Funkce stravovací*
- *Funkce společenská a zábavní*
- *Funkce doplňková*

Služby se dále rozdělují podle:

*I) Časového hlediska*

- a) Občerstvení – dochází k němu při cestování, během přepravy, např. stánek s občerstvením.*
- b) Stravování – dochází k němu v místě pobytu, např. hotelová restaurace.*

*II) Podle formy*

- a) Komerční – např. v restauraci, baru*
- b) Účelové – pro uzavřenou skupinu lidí, např. školní, či firemní jídelny.*

*III) V rámci pobytu je stravování ve formě*

- a) Snídaně*
- b) Polopenze*
- c) Plné penze*
- d) All inclusive*

Stravovací zařízení se stejně jako ubytovací též dělí do kategorií, jak uvádí Schwarzhoffová (2013, s. 41-45):

- I) Zařízení restauračního stravování – sem se řadí restaurace, bary a příležitostná odbytová střediska, která slouží pouze přechodně.*
- II) Kantýny a zařízení provozující catering – charakterizuje ho podávání jídla na jiném místě, než bylo připraveno (např. svatební oslava v zámeckém parku, kde bylo jídlo dovezeno z výroby)*

#### 4.4.4 Dopravní služby

Tyto služby zabezpečují přepravu turistů a jejich zavazadel, je v nich zahrnuta vlastní přeprava, poskytování informací, prodej dopravních cenin a rezervace míst. (Schwartzhoffová, 2013, s. 47)

Autorka je rozděluje z několika hledisek:

- Z hlediska druhu dopravy na železniční, silniční, letecká, vodní, alternativní (cyklistická)
- Z teritoriálního hlediska na vnitrostátní a mezinárodní
- Z hlediska periodicity na pravidelné a nepravidelné
- Z hlediska doby na celoroční a sezónní
- Z hlediska placení na placené a neplacené dopravní služby
- Dle přepravovaného subjektu na osobní a nákladní dopravu
- Podle formy na účelové a rekreační

##### 4.4.4.1 Cyklistická doprava

V současné době se Česká republika snaží po vzoru západoevropských měst budovat kvalitní cyklistickou infrastrukturu za účelem rovnoměrného rozvržení použitých druhů dopravy. Jde především o integrování cyklistů do dopravní infrastruktury ve městech, ale zároveň o jejich pohodlí, bezpečný pohyb a plynulá spojitost určitých cílů.

Pro kvalitní cyklistickou infrastrukturu ve městě je potřeba splnit tyto základní požadavky cyklistů: spojitost, přímost trasy, bezpečnost, komfort a atraktivita.

Pro lepší orientaci a bezpečnější průjezd v dopravní infrastruktuře jsou v současné době vytvářeny:

**Cyklopruhy** – což jsou vyhrazené jízdní pruhy pouze pro cyklisty a jejich hlavní funkcí je bezpečný průjezd křižovatkami, kde má cyklista v pruhu přednost.



**Cyklopiktokoridory** – jde o vodorovné značení, které se skládá z vyobrazení cyklisty a směrového znaku. Toto integrační opatření pomáhá vnímat užívání společného prostoru navzájem jak cyklisty, tak ostatními motorizovanými účastníky provozu. Napomáhá to lepší předvídatelnosti.

**Víceúčelový pruh** – tento pruh je výhradně pro jednostopá vozidla, ale může ho použít i rozměrnější vozidlo v případě, že se s jednostopým vozidlem řadí za sebe.

**Cykloobousměrka** – jde o legální průjezd v obou směrech jednosměrnou ulicí. Toto jsou jedny z nejčastějších značení, se kterými se mohou cyklisté v dopravě ve městech setkat. Značení je samozřejmě mnohem více. V České republice se cyklistickou infrastrukturou zabývá Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, společně vytvořili projekt [www.cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz), který se podrobně zabývá cyklistickou dopravou v ČR. (Režňák, 2012)

## 5 Praktická část

### 5.1 Charakteristika města Hradec Králové

Rozvoj a provozování cyklistiky, cykloturistiky i turistiky v dané oblasti je závislý především na přírodních podmínkách, tedy na klimatu, krajinnému charakteru - terénu, výškových poměrech, atd. Jde tedy o lokalizační podmínky, které je nutno specifikovat a zhodnotit.

#### Poloha

Město Hradec Králové je sídlem Královéhradeckého kraje, který je součástí NUTS 2 Severovýchod. Leží ve východních Čechách, na soutoku Labe a Orlice. Území, na kterém město leží, má málo členitý, převážně rovinatý charakter. Nadmořská výška zde dosahuje nejnižšího bodu 225 m. n. m. (vyústění vodoteče do Labe) a nejvyšší bod města nalezneme ve středu makovice Bílé Věže – 317 m. n. m., přičemž průměrná nadmořská výška je 235 m. n. m.

## Geologie

Jak již bylo řečeno, povrch, na kterém město leží, je málo členitý, proto zde ne-najdeme žádné významné nerostné suroviny. Pro vodohospodářské a stavební účely je zde využitelná tzv. labská terasa, nacházející se v oblasti Pražského předměstí, Farářství, jižní části Kuklen a podél silnice „Hradubická“. V severní části Kuklen, Svobodných Dvorů a části Plotiště najdeme sprašové, fluviální hlíny, písky a hnílokaly. Základové poměry jsou zde složité a zeminy zde nebezpečně namrzají a jsou objemově nestálé. V oblasti Věkoš, Pouchova a letiště je štěrkopísková terasa a váté písky s hladinou podzemní vody okolo 1 až 3 metrů pod úrovní terénu. V prostoru Malšovic se nachází údolní terasa Orlice, údolní niva Orlice s holocenními hlínami a hnílokaly s vložkami organických zemin. Základové poměry jsou převážně složité.

## Geomorfologie

Město Hradec Králové se rozkládá na tzv. Královédvorské kotlině, která je morfologicky součástí Východolabské tabule (ta se dělí na Cidlinskou a Chlumeckou tabuli a Pardubickou kotlinu). Na severozápadě je město obklopeno nízkou zalesněnou pahorkatinou a na jihovýchodě je lemováno výrazným masivem s nejvyšším bodem - kopec Sv. Jána a rozsáhlým komplexem Novohradeckých lesů, které se táhnou od jižní a východní okrajové části města. Tyto lesy jsou lidmi v poslední době velice navštěvované díky vystavěné stezce - pro cyklisty, pěší a in-line bruslaře, kterou město do budoucna pomalu rozšiřuje. (Hanšová, 2008)

## 5.2 Přírodní předpoklady pro cykloturistiku v Hradci Králové

Vzhledem k tomu, že Hradec Králové leží v nížině, převažuje zde spíše rovinný ráz krajiny a převýšení je zde opravdu minimální a nějaký menší kopec zvládne i méně zdatný cyklista, má toto město v oblasti cyklistiky a turistů příznivé podmínky.

Rovinný ráz krajiny v Hradci a jeho okolí tak dává možnost rychle se přemístit z jednoho bodu do druhého pomocí jízdního kola, například do práce, za zábavou, do školy, na nákupy atd. Cyklotrasy procházející městem a podél Labe např. do Smiřic

nebo Pardubic jsou díky povrchu fyzicky nenáročné. Rovinu vhodnou pro cyklisty najdeme také i na trase z Třebechovic do Hradce a okolí.

## **Vodstvo**

Městem protékají dvě hlavní řeky Orlice a Labe a celé území náleží k povodí Labe. Dalšími nejvýznamnějšími přítoky Labe je Piletický potok, Plačický potok a Biřička. Orlice má přítoky dva a to Stříbrný potok a Bělečský potok.

Na celém území města najdeme několik větších vodních ploch. Především v okrajových částech města a to na jihozápadu, severu a východu. Zde jsou zvodnělé písňíky a zemníky (Správcice, Rusek, Svobodné dvory, Plačice, Březhrad, Borovinka, Stříbrný rybník). Rybníky Výskyt, Biřička, Datlík, Cikán, Roudnička, Plachta, Jáma nalezneme na jižním a východním okraji města.

Vodní plochy se vyskytují ale i uprostřed města a to v nově revitalizovaných Šimkových sadech a také ve Třebši, nedaleko hlavní silnice směřující ke křižovatce u Fakultní nemocnice a Univerzity HK.

## **Klima**

Jižní část Královéhradeckého kraje zasahuje do oblasti teplejší a sušší, severní část patří do oblasti mírně teplé a mírně vlhké.

Statistiky dat za období 2004 - 2016 uveřejněné meteorologickou stanicí v DDM v Hradci Králové udávají, že nejvyšší naměřená teplota za toto období byla 42.3 °C a nejnižší -21°C a průměrná teplota 11.3°C. (Meteoweb barak.cz, [2016])

V Hradci Králové v údajích za vybranou meteorologickou stanicí v kraji uvedl, že např. v roce 2014 se pohyboval průměrný úhrn srážek v % průměrného srážkového normálu v rozmezí od 6,6 do 147,0 mm. (ČSÚ, 2015)

Klimatické podmínky v Hradci Králové a jeho okolí jsou pro cyklistiku příznivé a cyklistice a turistice se zde velmi daří. Suché a teplé podnebí v této oblasti a poloha města v nížině nedává ani v zimě možnost sněhové pokrývky udržet se delší dobu. Proto je možné zde jezdit na kole prakticky v průběhu celého roku.

### 5.2.1 Královéhradecké městské lesy

V jižní a východní okrajové části města se rozprostírají lesy města Hradce Králové, přezdívané jako „Novohradecké lesy“. Podle oficiálního webu Městské lesy Hradec Králové ([2016]) se jedná o rozsáhlý komplex lesů, které město získalo již v roce 1307 jako dar od římského krále Albrechta. Rozkládají se na ploše 3771 hektarů a najdeme zde převažující vysoce kvalitní borovici lesní, jejíž porosty jsou bohaté na humus a při menším množství srážek jsou více náchylné na zničení ohněm, oproti stromům listnatým. A v některých místech je naopak hodně spodních vod a stromy jsou pak náchylné při silném větru na vyvrácení. Dále zde rostou smrky, vejmutovky („borovice hedvábné“ pocházející až ze severní Ameriky), duby, buky a břízy.

Lesy jsou v bezprostřední blízkosti města a je tak možné se do nich dostat městskou hromadnou dopravou k Lesnímu hřbitovu, který je dá se říci takovou vstupní branou. Blízkost lesů a možnosti vyžití v nich láká právě i cyklisty, bruslaře a pěší turisty. Je zde výborná možnost odpočinku, rekreace, sportu a poznávání přírody díky naučným tabulím. V lese můžeme nalézt tři altánky s ohništěm, odpočinková místa, pohádkové stezky pro děti, najdeme zde několik rybníků (např. Výskyt, Biřička, Marokánka, Cikán).

#### Cyklostezky v městských lesích

Jak již bylo zmíněno v předchozím odstavci, městské lesy navštěvuje hodně cyklistů, běžců, bruslařů, ale také lidé, kteří sem rádi chodí na procházky. Je to především proto, že je v lese vybudována jedna rovně se táhnoucí cyklostezka s asfaltovým povrchem, nazývána „Hradečnice“ a vede od lesního hřbitova až za hájovnu u Dvou šraňků, kde se kříží „Hradečnice“ s „Písečnicí“ vedoucí z Nového Hradce. Stezka je dlouhá kolem 2,5 kilometrů. Tato stezka je velice frekventovaná, denně se po ní pohybuje na tisíc bruslařů, cyklistů, běžců a pěších. Pro vysokou oblíbenost této stezky město začalo v pokračování výstavby okruhu pro cyklisty, bruslaře a pěší v městských lesích. Dříve prašná Písečnice, která pokud bychom na křižovatce u hájovny zahnuli doleva, dostala v roce 2013 podobu asfaltového povrchu, a dále v roce 2014 o letních prázdninách byla rozšiřována a povrchově upravována asfaltem. Nová cesta, která byla v roce 2015 dokončena, vede od krytého ohniště s altánem, kde do té doby asfal-

tová Písečnice končila, směrem ke Svinarům a dále lesem kolem Stříbrného rybníka k malšovické Zděné boudě a k lesnímu hřbitovu.

Návštěvníci lesa už tak už nemusí jezdit stále sem a tam na jedné trase, ale budou se moci projet jinou částí lesů, poznají nová místa a rozptýlí se tím po celém okruhu a Hradečnice nebude již tak frekventovaná. (Městské lesy Hradec Králové, [2016])

## 5.2.2 Chráněná území

### Na Plachtě

Tato přírodní lokalita se rozprostírá na východním okraji města, nedaleko výpadovky na Brno. Podle královéhradecké obecně prospěšné společnosti Civitas per populi (c2011a) je unikátní jak botanicky, tak i zoologicky. Zahrnuje rybníky, písčiny, rašelinné louky i lesní porosty a porosty rozptýlených křovin. Zajímavostí zůstává, že takto cenná lokalita vznikla na původním vojenském cvičišti a s ním spojených plochách a zachovala se díky neustálému narušování povrchu těžkou vojenskou technikou.

Jak uvádí Hanousek (2013), geologický podklad (tj. slínovce a vápnité jílovce překryté štěrkopískovými náplavy), členitý terén a především lidská činnost (pastva, vojenská cvičení) se společně podílely na vytvoření unikátní přírodní lokality.

Na jihozápadním okraji území se nacházejí dva rybníky (Jáma a Plachta) s doprovodnými mokřady a olšinami. V chráněném území bylo dosud zaznamenáno přibližně 720 druhů a kříženců vyšších rostlin, 69 druhů mechů, 107 druhů hub a 2350 druhů živočichů, z toho asi 1000 druhů brouků, 750 druhů motýlů, 220 druhů blanokřídlých, 49 druhů vážek, 114 druhů dvoukřídlých, 40 druhů měkkýšů, 16 druhů obojživelníků, 5 druhů plazů, 140 druhů ptáků, 14 druhů savců. Při probíhajícím průzkumu jsou každým rokem objevovány nové druhy pro lokalitu. V chráněném území jsou zastoupeny rostlinné a živočišné druhy od nejsušších stanovišť (na písčích) až po vodní stanoviště (rybníky a tůně).

Podle Civitas per populi (c2011a) dokazují značnou biodiverzitu území rozmanité druhy rostlin a živočichů zastoupené např. rostlinami rosnatkou okrouhlolistou, leknínem bělostným, diviznou švábovitou a 16 druhy obojživelníků – čolek obec-

ný, rosnička zelená aj. Lokality jsou díky zamokření a původnímu využití i velmi pestré z hlediska vyskytujícího se hmyzu.

**Obrázek 1 Přírodní památka Na Plachtě**



Zdroj: Anonym (2013)

## **Přírodní park Orlice**

Se svými 114.62 ha patří podle Hemelíka (2005) k nejrozsáhlejším územím této kategorie v ČR. Celková délka toků, podél kterých se park rozkládá, je cirká 200 km. Na Tiché orlici začíná v obci Mladkov, na Divoké Orlici pod Zemskou bránou a končí v Hradci Králové u soutoku Labe a Orlice.

Orlice protéká typickou krajinou s rozptýlenou zelení a loukami, porosty tzv. měkkých luhů s bažinami, olšemi, vrbami a dalšími dřevinami. Zachovaly se tu říční meandry, slepá ramena a odstavené tůňe s hojnou vegetací a zvířenou .

Přírodní park má za úkol chránit zachovalé říční a nivní ekosystémy a celkový ráz krajiny v okolí toku. Tichá, Divoká a spojená Orlice je jednou z mála českých řek, která nebyla ve svém dolním toku v dlouhých úsecích zregulována, má přirozený a nadále se vyvíjející charakter. (Hemelík, 2005)

## Přírodní rezervace Mazurovy chalupy

Dle Civitas per populi (c2011b) se jedná se o slatinné louky v lesním komplexu s výskytem ohrožených druhů rostlin a živočichů, které byly v roce 2002 vyhlášené chráněným územím. V 19. století toto území spravoval sedlák Josef Mazura a dodnes se po něm dochovala na západním okraji rezervace jeho chalupa, která je v současnosti velmi vyhledávanou „zastávkou“ při projížděce v městských lesích. Je zde možné se občerstvit v místním stánku a odpočinout si na několika lavičkách.

Jde o jednu z nejvýznamnějších botanických lokalit ve východním Polabí. Rezervaci tvoří komplex slatinných, bezkolencových a mezofilních luk. Ze vzácných rostlin tu můžeme objevit např. černýše českého (*Melampyrum bohemicum*), vstavače obecného (*Orchis morio*), žluťuchu lesklou (*Thalictrum lucidum*), vrbu rozmarýnolistou (*Salix rosmarinifolia*), jarvu žilnatou (*Cnidium dubium*) či suchopýra úzkolistého (*Eriophorum angustifolium*).

Z rezervace je také udávána vzácná houba holubinka citlivá (*Russula luteotacta*), která roste ve východních Čechách pouze na jedné další lokalitě. Z entomofauny zde najdeme modráška očkovaného (*Maculinea teleius*), ohroženou vřetenušku mokřadní (*Zygaena trifolii*) nebo nočního motýla přástevníka užankového (*Hyphoraia aulica*).

Žije zde také několik druhů chráněných a ohrožených obratlovců - čolek obecný (*Triturus vulgaris*), čolek horský (*Mesotriton alpestris*) či sluka lesní (*Scolopax rusticola*). (Civitas per populi, c2011b)

## 5.3 Služby pro turisty a cykloturisty v Hradci Králové

### 5.3.1 „Cyklisté vítáni“

Jedním z projektů **Nadace Partnerství** je celonárodní certifikační systém **Cyklisté vítáni**. Zaměřuje se na prověření nabídky a vybavenosti stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů z pohledu cyklistů.

Všechna taková zařízení, jež projdou certifikací, jsou následně označena zelenou známku s typickým usmívajícím se kolem. Národní certifikace **Cyklisté vítáni** obsahuje podobné standardy jako certifikační systémy v jiných evropských ze-

mích, namátkou například Bett & Bike v Německu nebo RADfreundliche Betriebe v Rakousku. Aby mohlo být zařízení certifikováno značkou Cyklisté vítáni, je nutné splnit standardní požadované podmínky.

Obrázek 2 Logo Cyklisté vítáni



Zdroj: Cyklistevitani.cz (c2005-2016b)

Cílem certifikačního řízení je zajistit nastartování dlouhodobé zvyšování úrovně turistických služeb v České republice, zlepšit podmínky pro nové a moderní produkty cestovního ruchu a podpořit zvýšení podílu šetrných forem turistiky, včetně budování partnerství veřejného a soukromého sektoru. (Nadace partnerství,[2005]) Detailní podmínky certifikace, které musí zařízení, jež se ucházejí o značku Cyklisté vítáni, splnit, jsou k nalezení na internetových stránkách [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz).

Podle informací dostupných na webových stránkách projektu Cyklisté vítáni je v Hradci Králové a jeho nejbližším okolí ke dni 28. 2. 2016 certifikováno touto značkou pouze sedm zařízení. Jedná se o Hotel Vacek „Pod Věží“, Restauraci „Pod Věží“, Penzion Zděná bouda, Restauraci Zděná bouda, Šrámkův statek Piletice, Hospůdku na Šrámkově statku a Kemp a chaty Stříbrný rybník. Na území města Hradec Králové získala tuto certifikaci tedy tři stravovací zařízení, tři ubytovací zařízení a jeden turistický cíl.

V některých informačních brožurách a letáčích dostupných v informačních centrech v Hradci Králové je uvedeno, že mezi certifikovaná zařízení se značkou Cyklisté vítáni patří také Penzion U Mlejna. Tuto skutečnost však webový portál [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz) nepotvrzuje.



Matoucí je částečně také vyhledávání certifikovaných zařízení na samotném internetové stránce projektu. V případě vyhledávání je totiž možné pro urychlení zvolit např. vyhledávání zařízení, která obdržela certifikaci, výběrem kraje. Pokud návštěvník vybere Královéhradecký kraj, zobrazí se mu veškerá certifikovaná zařízení v rámci celého kraje, a u Hradce Králové bude zobrazeno číslo 7, které odpovídá mému zjištění. Pokud návštěvníka však zajímá menší oblast, může si ze záhlaví mapy zvolit následující oblasti: Broumovsko, Český ráj, Hradecko, Krkonoše a Podkrkonoší, Orlické hory, Polabí. Při výběru oblasti Hradecko se však u Hradce Králové a jeho nejbližšího okolí zobrazují pouze čtyři certifikovaná zařízení. Chybí Šrámkův statek Piletice, Hospůdka na Šrámkově statku a Kemp a chaty Stříbrný rybník, přestože se nachází v bezprostřední blízkosti města Hradec Králové. Zdá se, že ani profesionální web poskytující informace pro cyklisty není dokonalý a může být do jisté míry zavádějící. (Cyklistevitani.cz, c2005-2016a)

### **5.3.2 Seznam certifikovaných míst v HK a okolí**

#### *Hotel Vacek „Pod Věží“*

Tento rodinný hotel je situován v historické části Hradce Králové. Nabízí příjemně vybavené pokoje s výhledem na dominanty města, vysokorychlostní připojení k internetu či hotelový wellness.

#### *Restaurace „Pod Věží“*

Tato moderně vybavená restaurace je součástí hotelu Vacek „Pod Věží“. Ve své nabídce má široký výběr českých i mezinárodních jídel a nápojů. Vnitřní kapacitu rozšiřuje salonek s terasou a v letním období také zahrádka.

Na internetových stránkách hotelu Vacek „Pod Věží“ není nikde umístěno logo projektu Cyklisté vítáni, ani se na tento projekt nijak neodkazuje. (Hotel Vacek „Pod věží“, 2015)

#### *Penzion Zděná bouda*

Poskytuje příjemné ubytování v nových a moderně zařízených pokojích v klidné části Hradce Králové – Malšovice s celkovou kapacitou 16 lůžek v sedmi pokojích. Po dohodě je možné v penzionu uschovat kola.

### *Restaurace Zděná bouda*

Je rozdělena na kuřáckou a nekuřáckou část, která pojme asi padesát hostů. V letních měsících je možné jídlo servírovat na venkovní terasu pro padesát lidí a zahrádku pro dalších 75 návštěvníků. Nedílnou součástí zahrádky je velmi oblíbený dětský koutek.

Webové stránky penzionu Zděná bouda obsahují logo projektu Cyklisté vítáni, ale přímý odkaz na projekt chybí. (Zděná bouda, 2009)

### *Šrámkův statek Piletice*

Jedná se o památkově chráněný areál se vzácnými dřevěnými objekty. Toto místo je ideální pro pořádání slavností, výstav, jarmarků či trhů výrobků lidové tvorby, folklorní festivaly a jiné. Součástí areálu jsou také výstavní prostory, pobočka Městské knihovny či Klub lidové tvorby.

### *Hospůdka na Šrámkově statku*

Tato stylová restaurace nabízí útulné venkovní sezení. Funguje jako ideální zastávka nejen pro cykloturisty. Ve své nabídce má široký výběr grilovaných specialit a nápojů.

Internetová prezentace Šrámkova statku má na hlavní straně umístěno logo projektu Cyklisté vítáni a samotné logo také navíc slouží jako přímý odkaz na webové stránky projektu. (Šrámkův statek, [2015])

### *Kemp a chaty Stříbrný rybník*

Ubytování v areálu je zajištěno jak v kompletně zařízených chatách, pokojích, bungalovech, tak i ve vlastních stanech, karavanech či obytných autech. Součástí kempu je restaurace s možností stravování. Koupání v areálu je obohaceno o tobogan či půjčovnu loděk. V kempu dále najdete adrenalin park s lanovým parkem a dalšími zajímavými atrakcemi.

Internetová stránka kempu neobsahuje ani logo projektu Cyklisté vítáni, ani přímý odkaz na tento projekt. (Kemp a chaty Stříbrný rybník, c2016)

## 5.4 Stojany a cyklověže

Většina cyklistů při pohybu na kole řeší jejich odložení pro případ, že je potřeba něco zařídit, nakoupit, navštívit kamarády apod. S tím souvisí samozřejmě bezpečné odložení kol tak, aby se cyklisté o ně nemuseli strachovat. Zvláště pokud se jedná o dražší typy kol, jsou jejich majitelé velmi neochotni nechávat je na ulici a zamčené pouze obyčejným zámekem na jízdní kola. Pokud si cyklista není jistý, že jeho kolo bude proti případné krádeži dostatečně ochráněno, často padne rozhodnutí pro dopravu do potřebného cíle využít jiného prostředku než samotného kola. U cykloturistů nemožnost bezpečného uchování kola může zapříčinit, že se nezastaví v dané restauraci na oběd, neboť nemají jistotu, že budou jejich kola dostatečně ochráněna. Tato skutečnost samozřejmě negativně ovlivňuje turistický ruch, omezuje cykloturisty ve využívání pouze vybavených zařízení a ostatní provozovatele ochuzuje o možný příjem.

Bezpečné uložení kola je důležitá jak pro člověka, který například dojíždí do zaměstnání, tak i pro nadšence cykloturistiky. Bezpečnému odkládání kol se v Hradci Králové dlouho nevěnovala pozornost. Pohled na tuto věc se změnil díky schválené Koncepti rozvoje cyklistické dopravy v HK. V souvislosti s ní došlo k rozšíření bezpečnostních stojanů na kola a také k výstavbě v České republice unikátního automatického parkovacího domu pro jízdní kola.

Webová stránka [www.cyklohradec.cz](http://www.cyklohradec.cz) uvádí zajímavé statistiky. Například, že 72 % všech ukradených kol bylo parkováno na veřejných místech. 23 % obětí krádeží kol si už žádné další kolo nekoupí. Na jedno parkovací místo pro auto se dá zaparkovat šest jízdních kol. (Cyklohradec.cz, c2014b)

### 5.4.1 Bezpečnostní stojany na kola

Ke dni 28. 2. 2016 disponuje Hradec Králové přibližně 750 bezpečnostními stojany, které slouží k parkování jízdních kol. K tomu, aby mohly být stojany efektivně využívány, je zapotřebí jednostranná cylindrická zámková vložka, jež se vkládá do výřezu ve stojanu. Při použití cylindrické vložky obejme rám kola ocelová zábrana, která slouží jako maximální ochrana jízdního kola před krádeží. Toto technické řešení zajišťuje bezpečné uložení kola na rozdíl od klasických cyklozámků či řetězů. U těchto bezpečnostních stojanů se však často stává, že cyklisté nevědí, jak je správně použít,

respektive nevědí, že je používají špatně. Díky tomu tak nejsou jejich kola bezpečně odložena a ochráněna proti krádeži takovým způsobem, pro jaký byly stojany zkonstruovány. Tuto skutečnost měla za cíl změnit informační kampaň města s názvem Zamkněte to lépe. Na špatně uzamčená kola město umísťovalo papírové informační cedule s návodem na správné použití stojanu a tipem na vhodný typ cylindrické vložky.

Aby jízdní kolo mohlo být plnohodnotnou a konkurenceschopnou formou dopravního prostředku, je nutné kromě propojení cyklistické sítě a zabezpečení její bezpečnosti myslet také na bezpečné parkování kol. Bezpečné parkování mají za cíl zabezpečit parkovací domy neboli cyklověže a také bezpečnostní stojany, které je však třeba používat správným způsobem.

Bezpečností stojany jsou v Hradci Králové k nalezení na těchto místech: u budovy magistrátu města (Třída ČSA 408), u budovy Lékařské fakulty UK v Hradci Králové (Šimkova), u budovy městského bazénu (Eliščino nábřeží), u budovy městských lázní (Eliščino nábřeží), u budovy úřadu práce (Wonkova), u budovy Pedagogické fakulty UHK (Náměstí Svobody), u budovy gymnázia J. K. Tyla (Tylovo nábřeží), u budovy MŠ Sion (Na Kotli, Kyjovská), v areálu Fakultní nemocnice Hradec Králové (Sokolská), u koupaliště Flošna a v Šimkových sadech. **NOVĚ TAKÉ NA TŘÍDĚ EDVARDA BENEŠE.**

Mimo tato místa lze v Hradci Králové najít bezpečností stojany i u soukromých firem a dalších organizací. (Cyklohradec.cz, c2014b)

#### **5.4.2 Parkovací cyklověž Bike Tower**

Parkovací věž pro kola je projekt, kterému Hradci Králové závidí mnoho dalších českých měst. První cyklověž vyrostla na Riegrově náměstí před budovou Hlavního nádraží a byla slavnostně otevřena 7. 3. 2013. Jedná se o kryté a navíc samoobslužné parkoviště pro kola, ve kterém bezpečně zaparkujete své kolo včetně dalšího vybavení (například helma, brašny na kolo, dětská sedačka apod.) za symbolickou cenu. Kolo umístěné v parkovacím domě je chráněno před veškerými nástrahami počasí i před zloději. Kapacita věže činí 116 kol. Během prvního roku používání zde uložilo kolo více než 11 500 cyklistů.

Používání automatizovaného systému cyklověže je jednoduché. Po příjezdu k parkovacímu domu stačí umístit přední i zadní kolo do žlábků vstupního modulu. Poté stisknout zelené tlačítko na platebním terminálu. Následně si zakladač pro kolo přijede a umístí ho za dveře dovnitř parkovacího domu. Poté vydá žeton s čipem, na kterém jsou vedeny informace o tom, kdy a kam bylo kolo zaparkováno. Při vyzvednutí kola stačí vložit čip do snímače a zaplatit parkovné ve výši 5 Kč za jeden den. (Cyklohradec.cz, c2014b)

Cyklověže staví a dodává firma Systematica, která v roce 2015 zprovoznila další dva parkovací domy pro kola. Jeden v Hradci Králové a druhý v Přerově. V roce 2013 se cyklověž Bike Tower stala finalistou soutěže Česká inovace v kategorii Nadějná inovace.

V roce 2015 získala společnost Systematica a její projekt Bike Tower další ocenění, a to v podobě Čestného uznání za konkrétní realizovaný projekt v rámci soutěže Cena Víta Brandy pod záštitou Asociace cykloměst. (Asociace cykloměst, c2016)

Dne 9. 11. 2015 byla v Hradci Králové slavnostně otevřena druhá cyklověž. Nachází se před obchodním centrem Futurum a slouží zejména lidem směřujícím do oblasti Moravského předměstí.

Bike Tower má rám z ocelové konstrukce ve tvaru dvanáctiúhelníku se skleněnými výplněmi, jehož základy jsou umístěny v železobetonové základní desce. Hlavní podstatou věže je zakládací výtahový systém s řídicí jednotkou a platebním terminálem v několika jazykových mutacích. Každé kolo umístěné v parkovacím domě má svou unikátní pozici pro příjem a výdej. U vstupu na monitoru je názorný návod k použití parkovací věže. Celý parkovací systém je monitorován a napojen na pult centrální ochrany. Za parkování kola je možné platit mincemi, městskou kartou či pomocí SMS. Maximální váha kola, které může být umístěno do cyklověže, je 50 kg. (Systematica, [2015])

### **Nový projekt s názvem „Pro cyklistovu duši“**

Na začátku roku 2016 přichází společnost Systematica ve spolupráci s magistrátem města s projektem **Pro cyklistovu duši**. Jedná se o veřejnou pumpu, tedy jednoduché mechanické zařízení pro každodenní použití k dohuštění pneumatik jízdních kol, kočárků nebo invalidních vozíků. Koncovka pumpy je vhodná pro všech-

ny typy ventilků, takže je určena opravdu pro všechny. Navíc je vybavena návodem k použití a obsluhu zvládne hravě každý.

Pumpa se nachází v současnosti na dvou místech, a to u budovy magistrátu města (Třída ČSA) a na Riegrově náměstí přímo u cyklověže.

Pumpu využije každý, kdo se občas ocitne v situaci, kdy je potřeba dofouknout pneumatiku, ale nemá k dispozici odpovídající vybavení.

V roce 2015 se projekt Bike Tower dostal mezi finalisty pro cenu za inovaci 2015 na francouzské výstavě Salon des Maires. Vyhodnocení soutěže bylo kvůli bezpečnosti v Evropě a po událostech v Paříži přesunuto na květen 2016.

Parkovací dům ale zdaleka nemusí sloužit jen k parkování jízdních kol. Z tiskové zprávy společnosti Systematica vyplývá, že se 9. 11. 2015 podařilo v cyklověži na Riegrově náměstí rozpoznat jízdní kola, jež byla odcizena ze sklepních kójí bytového domu v Labské kotlině. Tato skutečnost byla nahlášena Policii ČR a kola byla na základě protokolu vrácena zpět jejich majitelům. I tímto způsobem může parkovací dům pro kola být prospěšný. (Systematica, 2016)

## 5.5 Sdílení kol

Fenomén, který se, z ostatních nejen evropských zemí, dostal i do Hradce Králové, je sdílení kol. Tuto službu zprostředkovává projekt Rekola. Za celým projektem stojí myšlenka, že je třeba se po městě nějakým způsobem pohybovat. V mnoha případech je lepší a rychlejší dostat se z jednoho místa na druhé na kole, než trávit čas v zácpách nebo čekat na další spoj.

Projekt Rekola nepoužívá žádné stanice, kola zahrnutá v projektu jsou zamknuta číselníkovými známkami. Pomocí mobilní aplikace nebo prostřednictvím SMS je možné zjistit, kde se nachází nejbližší kolo a jaký je kód zámku sloužící k jeho odemčení. Podobným způsobem funguje i zamknutí kola a nahlášení jeho polohy. Používání kola je podmíněno zakoupením měsíčního nebo sezónního členství. Systém komunitního sdílení Rekola také vytváří možnost uplatnění starších pojízdných kol, která už v rodinách nenaleznou uplatnění. (Cyklohradec.cz, c2014c)

## 5.6 Doprava kol v MHD

Ke zjištění a zhodnocení podmínek pro rozvoj turistiky a cykloturistiky v okolí města Hradec patří také možnost dopravy kol v prostředcích městské hromadné dopravy. Smluvní přepravní podmínky umožňují kolo v dopravním prostředku přepravovat podle Článku 5 Přeprava dětských kočárků a jízdních kol. Ten říká, že jízdní kolo může být přepravováno jen s vědomím řidiče a pokud to obsazení vozidla dovozuje, a to pouze určenými dveřmi. Jízdní kolo je přepravováno ve vyhrazeném prostoru, zajištěno proti samovolnému pohybu a cestující musí být po celou dobu přepravy u něho. Vzhledem k tomu, že přeprava kočárků je umožněna za stejných podmínek jako přeprava jízdních kol, je přeprava kočárku s dítětem upřednostněna. (Kulich, 2012)

Využití přepravy jízdního kola v MHD není velmi obvyklé, ale je jednou z možností, jak se dostat z jednoho místa na druhé v případě špatného počasí či zranění cyklisty, zvláště mladšího věku. MHD může posloužit také k přiblížení k cyklostezkám například do městských lesů či dálkovým trasám, které město protínají.

## 5.7 Cyklobusy

Díky cyklobusům je možné dostat se pohodlně z Hradce Králové do okolí a zpět. Nikdy nebylo jednodušší se přiblížit krásným koutům východních Čech. V roce 2015 vyrážely autobusy pravidelně do Českého ráje, Kladského pomezí, Krkonoš a Podkrkonoší či Orlických hor. (Cyklohradec.cz, c2014d)

## 5.8 Cyklotrasy a cyklostezky

V této části jsou zmíněny hlavní cyklotrasy a cyklostezky, které Hradec Králové protínají nebo které vedou poblíž tohoto města.

## Labská stezka

Jedná se o cyklostezku v České republice a Německu, která vede především podél toku Labe. V případě, že počítáme začátek trasy ve Špindlerově Mlýně a její konec v místě, kde ústí do Severního moře, u Cuxhavena, je dlouhá přibližně 1 220 kilometrů.

Labská stezka propojuje kraje, města, obce, podnikatele a další instituce podél řeky Labe. Jejím cílem je jednotná propagace a podpora cestovního ruchu napříč regiony. (Labská stezka, 2012a)

Obrázek 3 Mapa Labské stezky



Zdroj: Vlastní zpracování podle Labská stezka (2012b)

## CYKLOVÝLETY

Na Hradecku mají cykloturisté na výběr z mnoha zajímavých cyklovýletů, z nichž je možno dle webu [www.hkregion.cz](http://www.hkregion.cz) (Královéhradecký kraj, c2000-2016) jmenovat např.:

### Cyklostezka z Hradce Králové do Kuksu

*Začátek trasy:* Hradec Králové, kamenný most na Pláckách

*Konec trasy:* Kuks

*Délka trasy:* 26 km



*Zajímavosti na trase:* kamenný most na Pláckách (Hradec Králové), barokní kaple Zjevení Páně (Smiřice), zámek a zámecký park (Smiřice), pevnost Josefov, Železniční muzeum Jaroměř, Hospital Kuks.

### **Archeocyklotrasa Hradec Králové – Všestary**

*Začátek trasy:* Hradec Králové, Regiocentrum Nový Pivovar

*Konec trasy:* Všestary, Archeopark

*Délka trasy:* 12 km

*Zajímavosti na trase:* Archeopark Všestary

### **Celodenní okruh bojištěm bitvy 1866**

*Začátek trasy:* Hradec Králové, náměstí Svobody

*Konec trasy:* Hradec Králové, náměstí Svobody

*Délka trasy:* 36 km

*Zajímavosti na trase:* Hradec Králové, Hrádek u Nechanic, Muzeum války 1866, Chlum

### **Cyklo a in-line okruh městskými lesy**

Jedná se o jedinečný okruh pro cyklisty, in-line bruslaře a vozíčkáře v malebné krajině hradeckých městských lesů.

*Délka trasy:* 10 km

*Zajímavosti na trase:* Cyklobar, bufet U vlka na Hradečnici, Hájovna U dvou šraňků, rybník Výskyt, Mazurovy chalupy

### **Dlouhý okruh bitvou 1866**

*Začátek trasy:* Všestary

*Konec trasy:* Všestary

*Délka trasy:* 26 km

*Zajímavosti na trase:* Žižkův stůl, Muzeum války 1866, Chlum, bažantnice Hořiněves

*Průběh trasy:* Všestary – Rosnice – Probluz – Dlouhé Dvory – Rozběřice – Chlum – Lípa – Čistěves – Hořiněves – Sendražice – Nedělišťe – Rozběřice – Všestary

### **Kolem hradeckých lesů**

*Začátek trasy:* Hradec Králové – Malšovice

*Konec trasy:* Hradec Králové - Malšovice

*Délka trasy:* 44 km

*Zajímavosti na trase:* Hradec Králové, Přírodní park Orlice, Hradecké městské lesy, Podorlický skanzen Krňovice, Marokánka, Bělečko, Arboretum Vysoké Chvojno, rozhledna Milíř, rybník Biřička

*Průběh trasy:* Hradec Králové, Malšovice – Svinary – Běleč – Krňovice – Marokánka – Bělečko – Vysoké Chvojno – Chvojenec – Rokytno – Borek – Bukovina – Hradec Králové

### **Pojedeme spolu do Betléma**

*Začátek trasy:* Hradec Králové

*Konec trasy:* Třebechovice pod Orebem

*Délka trasy:* 14 km

*Zajímavosti na trase:* Stříbrný rybník, ranč Blešno, Podorlický skanzen, Muzeum betlémů

*Průběh trasy:* Hradec Králové, Velké náměstí – Svinary – Blešno – Krňovice – Muzeum betlémů Třebechovice pod Orebem

### **Přírodním parkem Orlice**

*Začátek trasy:* Hradec Králové, Malšovice

*Konec trasy:* Hradec Králové, Lesní hřbitov

*Délka trasy:* 39 km

*Zajímavosti na trase:* Stříbrný rybník, řeka Orlice, přírodní park Orlice, Podorlický skanzen Krňovice, Marokánka, Hradečnice, Hradecké městské lesy, Hradec Králové

*Průběh trasy:* Hradec Králové, Malšovice – Stříbrný rybník – Běleč nad Orlicí – Krňovice – Buky u Vysokého Chvojna – Homole – Bělečko – Hradec Králové, Malšovice

### **Trasa městským lesy k rybníku Výskyt**

*Začátek trasy:* Hradec Králové, Roudnička

*Konec trasy:* Hradec Králové, Malšovice

*Délka trasy:* 22 km

*Zajímavosti na trase:* Hradecké městské lesy, rybník Výskyt, Hradečnice

*Průběh trasy:* Hradec Králové, Roudnička – Vysoká nad Labem – hájovna U křížku – Koliba – Hoděšovice – Bělečko – Hradečnice – rybník Výskyt – Hradečnice – lesní hřbitov – Zděná bouda – Hradec Králové, Malšovice

### **Výlet do historie: Hrádek u Nechanic, Bojiště na Chlumu**

*Začátek trasy:* Hradec Králové, Kukleny

*Konec trasy:* Hradec Králové, Kukleny

*Délky trasy:* 36 km

*Zajímavosti na trase:* Hrádek u Nechanic, Muzeum války 1866, rozhledna na bojišti 1866, Chlum

*Průběh trasy:* Hradec Králové, Kukleny – Stěžery – Radíkovice – Hrádek u Nechanic – Dolní Přím, Probluz – Dlouhé Dvory – Chlum – Nedělišťe – Předměřice nad Labem – Hradec Králové, Kukleny

### **Výlet na zámek Hrádek u Nechanic**

*Začátek trasy:* Hradec Králové

*Konec trasy:* Hrádek u Nechanic

*Délka trasy:* 17 km

*Zajímavosti na trase:* Golfové hřiště v zámeckém parku Hrádek u Nechanic, zámek Hrádek u Nechanic

*Průběh trasy:* Hradec Králové – Praskačka – Urbanice – Lhota pod Libčany – Roudnice – Libčany – Radíkovice – Hrádek – zámek Hrádek u Nechanic

### **Z Greenway Labe do městských lesů**

*Začátek trasy:* Hradec Králové, Třebeš

*Konec trasy:* Nový Hradec Králové, přírodní koupaliště Biřička

*Délka trasy:* 4 km

*Zajímavosti na trase:* Hvězdárna a planetárium v Hradci Králové, kostelík sv. Jana Křtitele, vyhlídka Nad Rozárkou, přírodní koupaliště Biřička

### **Za Carem na kole**

*Začátek trasy:* Hradec Králové

*Konec trasy:* Běleč nad Orlicí

*Délka trasy:* 12 km

*Zajímavosti na trase:* Hradecké městské lesy, Stříbrný rybník

*Průběh trasy:* Hradec Králové – Svinary – Běleč nad Orlicí

### **Kolem písňů na Kunětickou horu**

*Začátek trasy:* Hradec Králové, Kukleny

*Konec trasy:* Hradec Králové, Třebeš

*Délka trasy:* 47 km

*Zajímavosti na trase:* písňů Plačice, rybník Oplatil, hrad Kunětická hora,

*Průběh trasy:* Hradec Králové – Plačice – Praskačka – Sedlice – Staré Ždánice – Srch – Kunětická hora – Němčice – Dříteč – Bukovina nad Labem – Vysoká nad Labem – Hradec Králové

## **5.9 Zelený okruh**

Zelený okruh se má stát třetím okruhem Hradce Králové se zaměřením na pěší a cyklisty, ale i pro vše ostatní živé a nemotorizované.

Zelený okruh sestává z vnějšího okruhu (horizontu) a radiálních pásů, které propojují zeleň okruhu se stávající městskou zelení.

Vnější okruh má tvořit souvislý pás zeleně, jenž propojuje stávající stabilizované lesní plochy i drobnější lesíky či skupiny stromů. V současné době mají propojující plochy podobu luk, náletové zeleně či stromů. Území pro vnější Zelený okruh by se mělo přeměnit v remíz, přírodní lesopark či les, jehož páteří mě měla být kvalitní cykloturistická trasa. Vnější okruh vymezení hranice města včetně související příměstské krajiny.

Radiální pásy mají být území s převahou přírodních prvků koncipované jako lesoparky, vybavené kvalitní infrastrukturou s návazností na lehké formy sportovní rekreace ploch. Navržené radiální pásy jsou umístěny na plochy dnes nezastavěných a většinou i těžko zastavitelných území.

Celá realizace okruhu je rozdělena do několika etap, přičemž první etapa, propojení novohradeckých lesů, je již dokončena. (Cyklohradec.cz, c2014a)

## 5.10 Cykloakce

Každý rok je v Hradci Králové pořádán **Veletrh Infotour a cykloturistika**, který je největším veletrhem cestovního ruchu v Královéhradeckém a Pardubickém kraji. V rámci veletrhu mají návštěvníci možnost získat nejnovější informace ohledně nových cyklostezek a tras, včetně nabídek turistických možností v krajích a regionech, nabídky zájezdů cestovních kanceláří, ubytování, náměty na výlety, na dovolené na kole, regionální výrobky či vybavení pro cykloturistiku.

Další tradiční cykloakcí je akce s názvem **Město na kolech**. Jde o sportovně-kulturní akci, jejíž podmínkou je jakýkoliv dopravní prostředek na vlastní pohon, tj. jízdní kolo, koloběžka, šlapadlo, brusle, odrážedlo apod.

## 5.11 Pivní turistika

Novodobým fenoménem, který je často spojován s cykloturistikou, je tzv. pivní turistika. Podle vyjádření provozovatele portálu Pivniturismo.cz Mgr. Michala Urbánka se jedná o specifický způsob trávení volného času spojený s cestováním. Z průzkumů mezi návštěvníky webové stránky [www.pivniturismo.cz](http://www.pivniturismo.cz) vyplývá, že v období od května do října je nejčastějším dopravním prostředkem, se kterým je pivní turistika spojována, právě jízdní kolo. Primárním motivem účastníků této formy cestovního ruchu je návštěva pivovarů, pivovarských muzeí, pivních akcí, sladoven a podobně. Zvolený druh dopravy zde figuruje jako sekundární motiv. Stojí za to zmínit, že stále více pivovarských míst nabízí svým návštěvníkům také možnost přespání, a s tím související také bezpečné uložení jízdních kol.

Tuto skutečnost dokládá také samotná propagace cyklostezky Za Carem na kole, která vede z Hradce Králové do Bělče nad Orlicí a zpět, na které je hlavním cílem právě Pivovar U Hušků.

Je ovšem nezbytné podotknout, že konzumace alkoholu a jízda na kole nejsou podle zákonů možné, a tudíž se může jednat o porušování zákonů. Tomu se snaží předcházet samotná pivovarská místa, která nabízejí nejen cykloturistům ochutnání

svých piv v rámci degustačních vzorků a mimo jiné také možnost konzumace nealkoholického piva, kterou zákony povolují. (Urbánek, Novotný, [2013])

## 5.12 Informační centra

Dle oficiálních webových stránek města Hradec Králové (Müllerová, [2015]) nalezneme ve městě tři oficiální informační centra:

### **Infocentrum Hradec Králové**

#### **Eliščino nábřeží 626**

500 03 Hradec Králové

tel: +420 495 453 270, +420 495 433 052

e-mail: info@hkinfo.cz

web: www.hkinfo.cz

otevírací doba:

Po - Pá 9:00 -18:00

So - Ne 9:00 - 16:00

Toto informační centrum dříve působilo na Gočárově třídě v budově spolu s Dopravním podnikem města Hradec Králové. V roce 2015 bylo toto IC přesunuto do nových zrekonstruovaných prostor bývalé městské knihovny na Eliščině nábřeží. Je nutné podotknout, že toto centrum není oficiálně turistickým centrem. Oficiálními turistickými centry jsou v Hradci Králové zbylá dvě informační centra – Na Velkém náměstí a v budově Hlavního nádraží.

### **Turistické informační centrum**

#### **Velké náměstí 165**

500 01 Hradec Králové

tel/fax: +420 495 580 492

e-mail: icko2@ic-hk.cz

web: www.ic-hk.cz

otevírací doba:

říjen - květen Po - Pá 8:30-12:00 12:30-17:00

červen - září Po - Pá 8:30-12:00 12:30-17:00

víkend 9:00-12:00 12:30-16:00

### **Turistické informační centrum**

#### **Hlavní nádraží**

Riegrovo náměstí 914

500 02 Hradec Králové

tel.: +420 972 341 670

email: icko3@ic-hk.cz

web: www.ic-hk.cz

otevírací doba:

říjen - květen Po - Pá 7:00-12:00 12:30-15:30

červen - září Po - Pá 7:00-12:00 12:30-15:30

So - Ne 10:00-12:00 12:30-18:00

### **5.13 Servisy, půjčovny, prodejny kol**

Pro zjištění a zhodnocení podmínek pro rozvoj turistiky a cykloturistiky v okolí města Hradec Králové je nutné zmínit také seznam prodejen kol, cykloservisů a půjčoven kol, který byl čerpán z webu [www.firmy.cz](http://www.firmy.cz) (Seznam.cz, c1996-2016)

V Hradci Králové a jeho okolí se ke dni 28.2.2016 nachází celkem 35 zařízení.

#### **Půjčovny (+ cykloservis, prodejna):**

**Atombike Hradec Králové** - Československé armády 383/5, 500 03 Hradec Králové

**Topsports centrum** – areál Stříbrného rybníka

**Velocentrum Pešek a syn** – přesunuto do Pardubic

**Velocentrum** – též přesunuto do Pardubic

## **Prodejna, cykloservis:**

**Otto Kosař - Cyklo OK** - Husova 1594/104, 500 08 Hradec Králové

**Cyklo Stratílek Sport Hradec Králové** - Bratří Štefanů 567/29, 500 03 Hradec Králové

**Václav Matějka** - třída Edvarda Beneše 1413/33, 500 12 Hradec Králové

**Martin Valenta cykloarena.cz** - Habrmanova 316, 500 02 Hradec Králové

**Cykloservis Pešek** - Mánesova 563/6, 50002 Hradec Králové

**Petr Chaloupka** - Hořická 403/4, 50002 Hradec Králové

**RAPE-BIKE = Kola Pejcha** - Roudničská 50/3, 500 02 Hradec Králové

**Karel Najman** - Durychova 1381/26, Hradec Králové - UKONČENO

**Martin Valenta** - Habrmanova 316/8, Hradec Králové

**Zbyněk Urlich** - Hradečnice 995/4, Hradec Králové

**Velo RB – Rudolf Bernart**- Pospíšilova 314/21, Hradec Králové

**Hanneton s.r.o. Kola Brzek** - Mánesova 609, Hradec Králové – UKONČENO

**Petr Mrňák** - Tomkova 188, Hradec Králové

**Cyklo POKR** - Tylovo nábřeží 293, Hradec Králové

**Petr Václavěk** - Pitrova 583, Třebechovice pod Erebem

**Miroslav Hamák** - Zahradní 485, Smiřice

**Radovan Středa** - Sadová 103

**Martin Valenta** - Urbanice 15

**Skibikecentrum.cz** - Horova 1290/1, 50002 Hradec Králové

**Cykloservis Šmrxashop** - Čelakovského 501/6, 50002 Hradec Králové

**VELO CZ, s.r.o.** - Pospíšilova 314/21, 50003 Hradec Králové

**VOJTĚCH KULHÁNEK s.r.o.** - tř. Karla IV. 662, 500 02 Hradec Králové

**Josef Kálal** - Husova 112, Chlumeck nad Cidlinou

**Jízdní kola Zdeněk Jágr** - Hrádecká 331, Nechanice

**Luboš Turek** - Revoluční třída 502, Nový Bydžov

**Eva Nováková** - Husova třída 1164, Nový Bydžov

**Jízdní kola Vera** - Pod Hřbitovem 288/III, Chlumeck nad Cidlinou



### **Pouze prodejna:**

**Petr Chaloupka** - Hořická 403, Hradec Králové

**Lucky bike** - Tomkova 178, Hradec Králové

### **Pouze servis/opravy:**

**Rudolf Čihák** - Říční

**Zdeněk Bláha** - Lidická 44/2, 50003 Hradec Králové, Slezské Předměstí

## **6 Shrnutí a diskuze výsledků**

### **6.1 Popis zkoumaného vzorku**

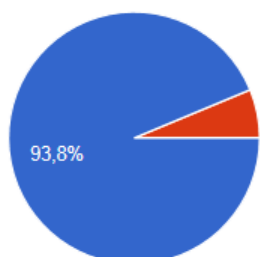
Pro dotazníkové šetření byli kontaktováni v březnu 2016 všichni provozovatelé ubytovacích zařízení, kteří měli ke dni 28.2.2016 dostupné vlastní webové stránky, popřípadě byli zařazeni v internetovém katalogu [www.firmy.cz](http://www.firmy.cz) v sekci ubytovací zařízení pro obec Hradec Králové a v sekci servisy, půjčovny a prodejny kol a popř. byli uvedeni v propagačních materiálech, jež jsou volně dostupné v informačních centrech v Hradci Králové.

### **6.2 Ubytovací zařízení**

V rámci této bakalářské práce bylo osloveno celkem 54 ubytovacích zařízení. 16 subjektů (29,6 %) dotazník vyplnilo, naopak 34 podniků (62,9 %) dotazník nevyplnilo ani po telefonické žádosti o dodatečné vyplnění a 4 subjektům (7,5 %) nebyl dotazník vůbec doručen.

## Otázka č. 1: Navštěvují Vaše ubytovací zařízení cyklisté?

Graf 1 Návštěvnost cyklistů



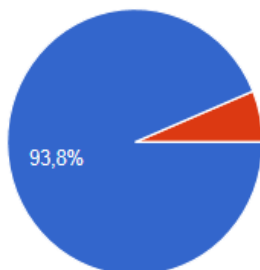
Response	Count	Percentage
Ano	15	93.8 %
Ne	1	6.3 %

Zdroj: vlastní zpracování

15 podniků z oblasti ubytovacích služeb z 16 (93,75 %) v dotazníku uvedlo, že jejich služby využívají také cyklisté. Pouze 1 subjekt (6,25 %) uvedl, že ho cyklisté nenavštěvují.

## Otázka č. 2: Máte zázemí pro cyklisty?

Graf 2 Zázemí pro cyklisty



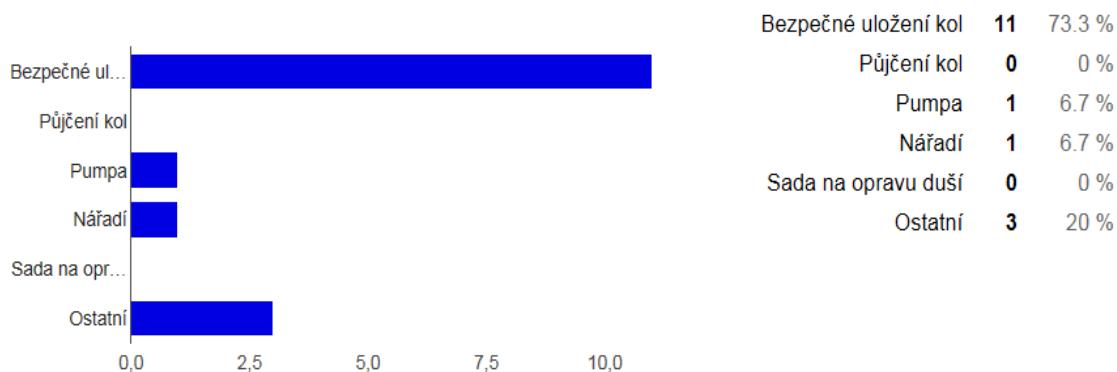
Response	Count	Percentage
Ano	15	93.8 %
Ne	1	6.3 %

Zdroj: Vlastní zpracování

Podobně jako v předchozí otázce, i v odpovědi na tuto otázku 15 podniků (93,75 %) v dotazníku uvádí, že nabízejí zázemí pro cyklisty. Pouze 1 zařízení (6,25 %) odpovědělo záporně. Shodou okolností se jedná o stejné zařízení, které v předchozí otázce uvedlo, že není cykloturisty navštěvováno.

### Otázka č. 3: Pokud ano, jaké zázemí cyklistům nabízíte? Vyberte z nabízených možností

Graf 3 Možnosti zázemí



Zdroj: Vlastní zpracování

Pokud podniky odpověděly na předchozí otázku kladně, byla jim položena tato otázka. Z jejich odpovědí vyplývá, že nejčastějším zázemím, které je cykloturistům nabízeno, je bezpečné uložení kol. Tuto službu poskytuje 11 z 15 podniků (73,3 %). Žádné z ubytovacích zařízení nenabízí půjčení jízdních kol, ani sadu na opravu duší. 1 zařízení (6,7 %) má pro cykloturisty k dispozici pumpu a stejně tak 1 zařízení (6,7 %) disponuje nářadím. 3 provozovatelé ubytovacích zařízení z 15 (20 %) poskytují svým návštěvníkům z řad cykloturistů jinou formu zázemí.

### Otázka č. 4: Uvažovali jste o certifikaci Cyklisté vítáni?

Graf 4 Certifikace Cyklisté vítáni



Zdroj: Vlastní zpracování

Jenom 4 ubytovací zařízení (25 %) uvažovala o certifikaci Cyklisté vítáni. Zbývajících 12 provozovatelů ubytování odpovědělo záporně.

## Otázka č. 5: Pokud ne, uveďte prosím důvod, proč jste o certifikaci nezažádali.

Tabulka 1 Důvody nezažádání o certifikaci

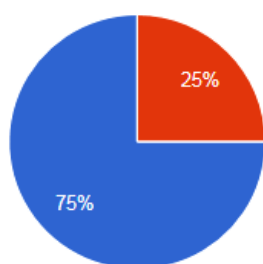
Nevím o takové certifikaci
Nevím o žádném takovém projektu
nemáme tušení že něco takového existuje
ani o tom nevím
Nevim co to znamená
Neznám tuto certifikaci.
Neznáme tuto certifikaci.
Nikdo nás o této certifikaci neinformoval.
Nejsme přímo orientováni na cyklistickou klientelu.
Naše zařízení se zaměřuje převážně na jiný druh klientely.
Nevíme, že něco takového existuje.

Zdroj: Vlastní zpracování

Pokud dotazovaní odpověděli na předchozí otázku záporně, byla jim položena tato dodatečná otázka. Všech 12 dotázaných (100 %) odpovědělo, že nemají o této certifikaci ponětí, popř. nevědí, že takový projekt vůbec existuje.

## Otázka č. 6: Poskytujete informační materiály pro turisty a cyklisty?

Graf 5 Poskytování informačních materiálů



Ano	12	75 %
Ne	4	25 %

Zdroj: Vlastní zpracování

Celkem 12 z 16 ubytovacích zařízení (75 %) poskytují turistům a cykloturistům informační materiály. 4 z 16 (25 %) tuto službu svým klientům nenabízejí.

## Otázka č. 7: Pokud ano, vyberte z nabízených možností:

Graf 6 Druhy informačních materiálů



Zdroj: Vlastní zpracování

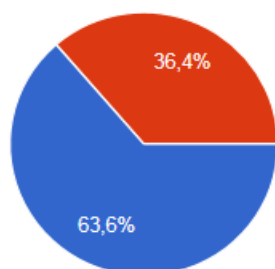
Tato doplňující otázka byla položena pouze těm podnikům, které na předchozí otázku odpověděly kladně. 8 z 12 provozovatelů ubytování (66,7 %) má pro své hosty k dispozici mapy, 3 z 12 (25 %) nabízí informační letáky a brožury, 2 z 12 (16,7 %) zmiňují, že nabízí jinou formu informačních materiálů.

### 6.3 Cykloservisy, prodejny a půjčovny kol

V rámci této bakalářské práce bylo za účelem vyplnění dotazníku zkontaktováno celkem 32 zařízení, z nichž 11 zařízení, tj. 34,4 %, dotazník vyplnilo. 7 subjektů (21,9 %) odeslalo odpověď na dané otázky po žádosti zasláné elektronickou poštou, 4 podniky (12,5 %) dotazník vyplnily po telefonické žádosti, která byla uskutečněna po sedmi dnech od jeho odeslání, pokud zařízení dotazník nevyplnilo. 18 podniků (56,2 %) dotazník nevyplnilo ani po telefonické žádosti a 3 subjektům (9,4 %) nebyl dotazník vůbec doručen.

## Otázka č. 1: Poskytujete turistům informační materiály?

Graf 7 Poskytování informačních materiálů turistům



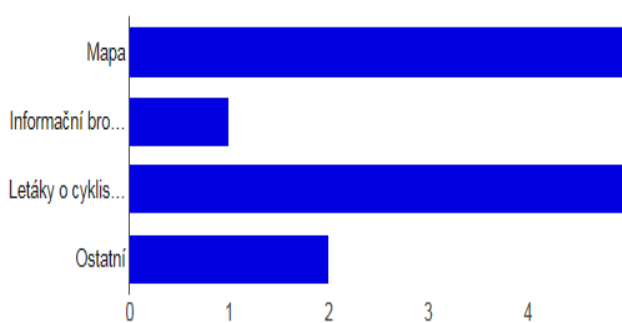
Ano	7	63,6 %
Ne	4	36,4 %

Zdroj: Vlastní zpracování

7 subjektů (63,6 %) odpovědělo na tuto otázku kladně, 4 (36,4 %) zařízení zvolila zápornou odpověď. Z daných odpovědí vyplývá, že mírná většina poskytovatelů služeb z oblasti prodeje, půjčení či servisu jízdních kol poskytuje cykloturistům informační materiály. Ti se tak mohou s více než šedesátiprocentní jistotou obrátit na dané podniky s žádostí o informační materiály. Tato skutečnost může napomáhat rozvoji cyklistického cestovního ruchu, avšak pro jeho další rozvoj by bylo dobré vybavit informačními materiály i ostatní prodejce.

## Otázka č. 2: Pokud ano, jaké informační materiály poskytujete?

Graf 8 Druhy informačních materiálů



Mapa	5	71,4 %
Informační brožura	1	14,3 %
Letáky o cyklistických akcích	5	71,4 %
Ostatní	2	28,6 %

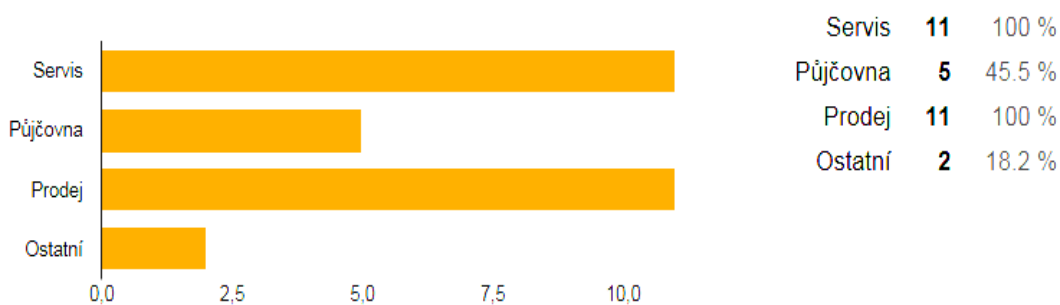
Zdroj: Vlastní zpracování

Tato otázka byla položena pouze těm respondentům, kteří na předchozí otázku odpověděli kladně, tj. 7 respondentům. Ti mohli vybrat jednu či více odpovědí. Na základě získaných odpovědí bylo zjištěno, že 5 zařízení (71,4 %) nabízí cykloturistům informační materiály v podobě mapy, 1 podnik (14,3 %) má ve své nabídce informač-

ní brožury, u 5 subjektů (71,4 %) mají cykloturisté šanci získat letáky o cyklistických akcích. 2 zařízení (28,6 %) poskytují i jiné materiály, než na které se ptal dotazník.

### Otázka č. 3: Jaké služby turistům nabízíte? Zaškrtněte odpovídající možnosti:

Graf 9 Služby

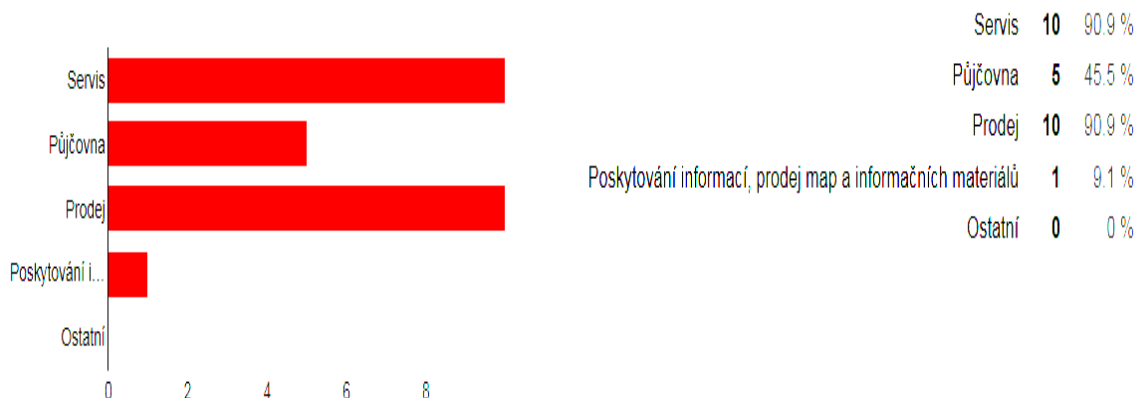


Zdroj: Vlastní zpracování

Také u této otázky mohli respondenti označit více odpovědí. Všech jedenáct zařízení uvedlo, že se specializují jak na servis, tak i na prodej jízdnicích kol. Kromě těchto dvou hlavních služeb má také 5 z jedenácti podniků ve svém portfoliu půjčovnu kol. 2 subjekty z 11 uvedly, že nabízejí také jiné (ostatní) služby než pouze servis, půjčovnu a prodej. Jedná se o školu jízdy na kole a poskytování služby nákupního rádce.

**Otázka č. 4: Které lužby u Vás klienti nejčastěji využívají? Zašrněte odpovídající možnosti:**

**Graf 10 Nejčastěji využívané služby**



Zdroj: Vlastní zpracování

Z odpovědí respondentů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, vyplývá, že u 10 zařízení jejich klienti využívají nejčastěji servis a prodej kol, což je dominantní kombinace nabízených služeb. U jednoho podniku je hlavním zdrojem výtěžku pouze půjčovna jízdních kol, zatímco u dalších čtyř funguje půjčovna spíše jako doplněk k prodeji a servisu kol. Poskytování informací, prodej map a informačních materiálů ve své odpovědi zmiňuje pouze jedno zařízení, pro které není tato služba primárně poskytovanou službou.



**Otázka č. 5: Kolik oprav ročně přibližně provedete? Uved'te číslo:**

**Tabulka 2 Počet oprav jízdnic kol za rok**

800
300
10
3700
0 - jsme na trhu cca 2 měsíce
600
1100
850
1500
700
1000

Zdroj: Vlastní zpracování

Z vyplněných dotazníků plyne, že průměrný počet oprav jízdnic kol u oslovených poskytovatelů služeb dosahuje čísla 960.

**Otázka č. 6: Kolik kol ročně půjčíte? Uved'te číslo:**

**Tabulka 3 Počet půjčení kol za rok**

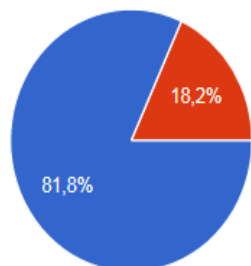
0
50
0
120
90
0
50
50
0
0
100

Zdroj: Vlastní zpracování

Z vyplněných dotazníků plyne, že z celkového počtu 460 půjčených kol u všech respondentů ročně dosahuje průměrný počet půjčení jízdnic kol u oslovených poskytovatelů čísla 42.

### Otázka č. 7: Roste každoročně prodej kol?

Graf 11 Počet prodaných kol za rok



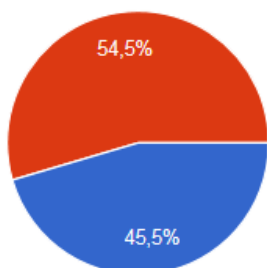
Ano	9	81,8 %
Ne	2	18,2 %

Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě získaných odpovědí dotázaných subjektů lze tvrdit, že u většiny těchto podniků roste každoročně prodej jízdních kol. Tuto skutečnost zmiňuje celkem 9 z 11 respondentů, tj. 81,8 %.

### Otázka č. 8: Roste každoročně půjčení kol?

Graf 12 Půjčení kol



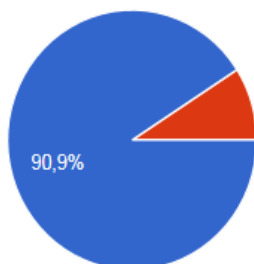
Ano	5	45,5 %
Ne	6	54,5 %

Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě získaných odpovědí dotázaných subjektů lze tvrdit, že nárůst počtu půjčení jízdních kol je patrný pouze u méně než 46 % respondentů. 6 respondentů z 11 naopak uvádí, že vzestupný trend půjčování kol v současné době nepozoruje.

### Otázka č. 9: Roste každoročně počet oprav kol?

Graf 13 Opravy kol



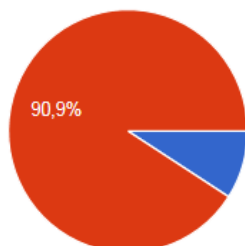
Ano	10	90.9 %
Ne	1	9.1 %

Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě získaných odpovědí dotázaných subjektů lze tvrdit, že u převážné většiny těchto podniků roste každoročně počet oprav jízdních kol. Pouze u 1 podniku z 11 tato situace nenastala.

### Otázka č. 10: Spolupracujete s informačním centrem města Hradec Králové?

Graf 14 Spolupráce s IC HK



Ano	1	9.1 %
Ne	10	90.9 %

Zdroj: Vlastní zpracování

S ohledem na obdržené odpovědi od subjektů, které se zapojily do vyplnění dotazníku, lze konstatovat, že neexistuje spolupráce informačního centra města Hradec Králové a provozovatelů služeb rekrutujících se z oblasti prodeje, půjčování a servisu jízdních kol. Tuto skutečnost potvrzuje 10 z 11 (90,9 %) takových zařízení. V rámci propagace cestovního ruchu se jedná oblast, která by měla být významně a systematicky podporována všemi zúčastněnými stranami, včetně města Hradec Králové samotného, za účelem zatraktivnění popisované lokality a přilákání většího počtu návštěvníků.

## Otázka č. 11: Pokud ano, jakým způsobem spolupracujete? Prosím, vypište:

Tabulka 4 Druh způsobu spolupráce s IC HK

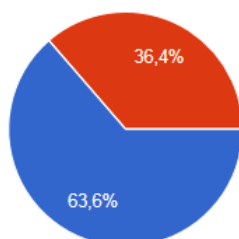
Letacky

Zdroj: Vlastní zpracování

Zde, jak je možné vidět, vyplnil tuto otázku pouze 1 subjekt

## Otázka č. 12: Spolupracujete s cyklistickými servery?

Graf 15 Spolupráce s cyklistickými servery



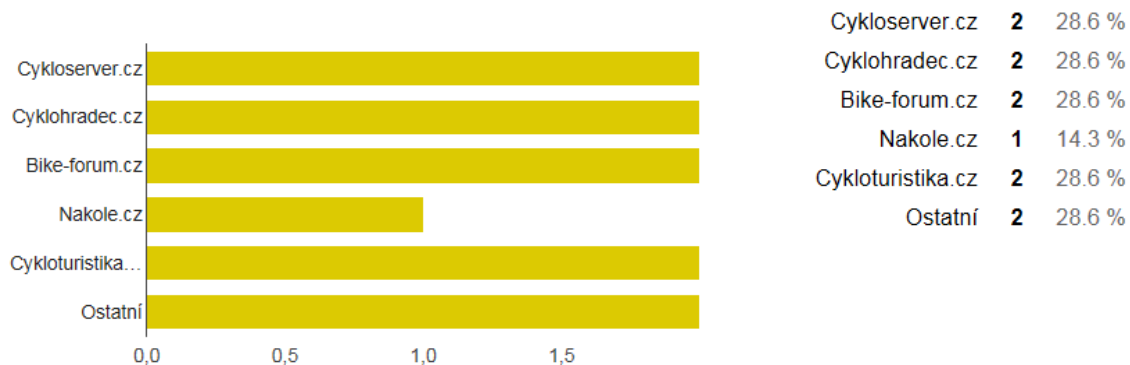
Ano	7	63.6 %
Ne	4	36.4 %

Zdroj: Vlastní zpracování

7 (63,6 %) podniků uvedlo, že spolupracují s cyklistickými servery. Naopak 4 podniky (36,4 %) s cyklistickými servery nespolupracuje.

## Otázka č. 13: Pokud ano, se kterými?

Graf 16 Cykloservery



Zdroj: Vlastní zpracování

Tato otázka byla předložena pouze těm respondentům, kteří na předchozí otázku odpověděli kladně. Pokud dotazovaná zařízení spolupracují s cyklistickými

servery, pak 4 ze 7 (57,1 %) subjektů spolupracují se dvěma cyklistickými servery a 3 ze 7 (42,9 %) s jedním takovým internetovým portálem.

**Otázka č. 14: Jakým způsobem s těmito servery spolupracujete? Prosím, vypište:**

**Tabulka 5 Druhy spolupráce s cykloservery**

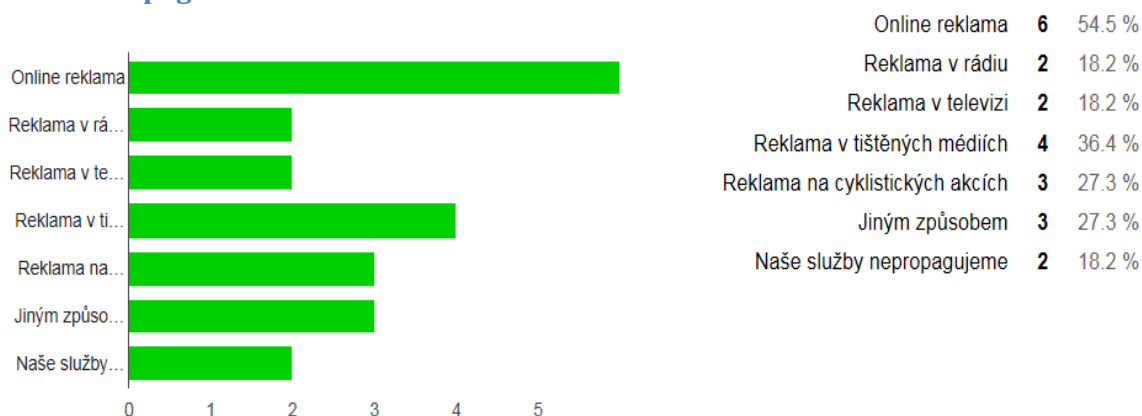
Emailem
Dáváme informace o firmě -akcích
Zapojujeme se do diskuze a radíme návštěvníkům fóra.
Využíváme placenou inzerci.
Platíme si reklamu.

Zdroj: Vlastní zpracování

Tuto doplňující otázku specifikovalo blíže 5 ze 7 zařízení (71,4 %). 3 z nich uvedla, že v rámci takové spolupráce využívají placenou reklamu, zbylá 2 zařízení se aktivně zapojují do diskuzí a vkládají na servery informace o pořádaných akcích.

**Otázka č. 15: Jakým způsobem propagujete své služby?**

**Graf 17 Propagace služeb**



Zdroj: Vlastní zpracování

U této otázky z obdržených odpovědí vyplývá, že 2 zařízení z 11 (18,2 %) své služby nijak nepropagují. Online formu reklamy využívá pro svou publicitu 6 podniků z 11 (54,6 %), reklamu v rádiu 2 z 11 (18,2 %) a stejný počet, tedy 2 z 11 (18,2 %) využívá také reklamu v televizi. Reklamu v tištěných médiích zadávají 4 subjekty

(36,4 %), propagaci v rámci cyklistických akcí se věnují 3 subjekty (27,3 %). 2 provozovatelé služeb zaměřených na cyklisty (18,2 %) dále propagují své služby ještě jiným způsobem.

### 6.3.1 Řízené rozhovory

**Respondent č. 1:** Respondentem č. 1 je pracovník informačního centra (dále jen „IC“) v Hradci Králové, který mi poskytl rozhovor dne 22. 9. 2015. Rozhovor se týkal dostupných informačních materiálů pro cykloturisty a také snahy města Hradec Králové nějakým způsobem propagovat služby a možnosti pro turisty a cykloturisty. Respondent č. 1 uvedl, že samo město se příliš nezasahuje o vydávání a vytváření informačních brožur a letáků. Většinu si totiž IC vytváří ze své iniciativy samo, ovšem za podpory města. Odpověděl, že jsou dostupné pouze tyto materiály: 4-stránkový leták s názvem Ubytování, kde je seznam několika ubytovacích zařízení z r. 2013, turistická mapa městských lesů s vyznačenými trasami z r. 2016, souhrnnou informační brožuru s názvem „Praktické informace nejen pro cyklisty“, kterou lze zakoupit za 20 Kč a která obsahuje informace typu: Bezpečnostní stojany, ubytování, prodejny a servisy kol, asi 3 cyklotrasy, atd. Dle respondenta č. 1 je však konkrétně tato brožura nešťastně řešena (a tuto skutečnost netvrdí jen on sám, ale i turisté, kteří si právě pro tento druh materiálu chodí, jak sám uvedl), neboť samotné informace obsažené v této brožuře jsou velmi krátké a obecné, málo konkrétní, odkazují často na webové stránky, takže turisté, kteří nemají možnost být neustále připojeni k internetu, si odkazované informace nemohou nijak vyhledat a mít je tak po ruce. Podle něj zde chybí např. informace, kde se vyskytují červené pruhy pro cyklisty, jakou povinnou výbavu by měl mít cyklista, u tras by mohla být vyznačena obtížnost a převýšení, chybí zde kulturní pamětihodnosti, kontakty první pomoci při úrazech, mobilní aplikace, které mohou turistovi či cyklistovi výrazně usnadnit pobyt a pohyb po městě. Uvedl, že mimo tyto materiály z velké části odkazují turisty hlavně na internetové stránky, kde naleznou více informací, což zrovna pro tento typ turistů není podle něj úplně vhodné. Dále konstatoval, že o toto by se mělo zajímat spíše město samo, což se jak bylo zmíněno výše neděje.

**Respondent č. 2:** Druhým respondentem byl dne 8. 2. 2016 majitel cykloservisu a prodejny, která se nalézá přímo na Labské stezce. V rozhovoru uvedl, že jeho prodejnu navštěvují velmi často cykloturisté, kteří si jí všimnou právě při projíždění po stezce. Nejčastěji u něj nakupují mapy, iontové nápoje či doplňky na kolo, popř. využijí servisu. Zmínil se také, že se ho už několikrát ptali i na tipy na cyklotrasy a výlety v okolí. Zde bohužel dodává, že nemá problém poskytnout i nějaké užitečné brožury, či letáky, ale že žádné nemá a s Turistických informačními centry v Hradci Králové nijak nespolupracuje, přičemž dodal, že se tomu vůbec nebrání a že si zjistí více informací o možnosti spolupráce.

**Respondent č. 3:** Respondent č. 3 je majitelem hradecké cestovní kanceláře, rozhovor byl proveden dne 8. 2. 2016. Respondent č. 3 se zabývá nejen cyklistickými zájezdy. Zájem zákazníků o cyklovýlety je dle respondenta č. 3 velký, nejenže s nimi jezdí dlouholetí zákazníci, ale každoročně zájem o jejich zájezdy stoupá a věková hranice je cca od 20 do 65 let. Jejich cestovní kancelář si vybírají hlavně proto, protože chtějí dovolenou strávit aktivně a v přírodě. Respondent je určitým způsobem, jak v rozhovoru sdělil, zainteresován do některých projektů Královéhradeckého kraje v rámci cykloturistiky, takže se pohybuje mezi těmi správnými osobami. Snahou respondenta bylo ve spolupráci s městem provádět prohlídky po pamětihodnostech města a jeho okolí za použití jízdního kola či bez něj. Město však o tuto nabídku nemělo zájem. Respondent proto za pomoci dotazníku, který rozeslal svým klientům, zjistil, že o Hradec Králové jeho klienti nemají zájem. Proto ani samotná cestovní kancelář nepořádá žádné cyklovýlety v okolí města. Respondent se svěřil, že s postojem města není v této souvislosti vůbec spokojen a je toho názoru, že se o toto téma města zajímá velmi málo, přestože byl městu stanoven cyklokoordinátor, který má tuto oblast na starosti. Dle respondenta má město Hradec Králové potenciál pro rozvoj cykloturistiky, ale pouze za předpokladu většího přičinění města.

**Respondent č. 4:** je majitel stravovacího zařízení v bezprostřední blízkosti cyklostezky. Rozhovor s ním byl proveden 1. 4. 2016. Respondent č. 4 se, jak uvedl, těší velkému přílivu zákazníků cyklistů, který rapidně vzrostl. Sdělil, že je tomu tak z důvodu rozšíření okruhu v městských lesích, kde se v jeho blízkosti nalézá i respondentova provozovna. Na otázku, zda ví o certifikačním systému, odpověděl, že o něm vůbec neví a nikdy o něm neslyšel. Po vysvětlení podmínek certifikace sdělil se zájmem respondent č. 4, že je škoda, že o něm nevěděl již dříve, protože zařízení provo-

zuje již několik let a takto by mohl zlepšit kvalitu poskytovaných služeb a přilákat tak další zákazníky. Přitom se ho prý často zákazníci ptali, zda má k zapůjčení např. pumpičku na kolo, prostředky k opravě kola, atd. Na otázku, zda spolupracuje v rámci propagace s městem Hradec Králové, odpověděl, že se o to nikdy nepokoušel, protože neví, zda a jakým způsobem by to šlo.

## 7 Závěry a doporučení

Z výsledků dotazníku mezi oslovenými provozovateli servisu, půjčoven a prodejen jízdních kol vyplývá, že cestovní ruch zaměřený na cykloturisty není nijak systematicky či dlouhodobě městem Hradec Králové podporován. Stejně tak zde neexistuje spolupráce mezi provozovateli cyklistických služeb, samotným městem a informačním centrem, což značně omezuje rozmach cykloturistiky v této lokalitě. Majitelé takových zařízení by od města uvítali větší aktivitu v této oblasti, neboť právě v jejich provozovnách, mimo jiné, by mohli mít návštěvníci Hradce Králové z řad cykloturistů možnost získat relevantní informace a materiály o městě a blízkém okolí. Tato spolupráce provázaná také s informačním centrem města by mohla zvýšit návštěvnost jednotlivých zařízení a míst ve městě samotném a jeho blízkém okolí, ze které by profitovaly všechny zúčastněné strany. Navíc by došlo k podpoře místních živnostníků a podnikatelů, kteří, jak napověděly odpovědi z dotazníku, by tuto blízkou spolupráci uvítali.

Z výsledků dotazníku mezi oslovenými provozovateli ubytovacích zařízení plyne, že nemají povědomí o značce Cyklisté vítáni, která by jim mohla pomoci s propagací ubytovacích a/nebo stravovacích služeb. Žádné z ubytovacích zařízení nevedlo, že by je někdo z pověřených osob projektu Cyklisté vítáni kontaktoval a prozradil o projektu více informací. Většina se autorky bakalářské práce o možné certifikaci doptávala prostřednictvím emailu, přičemž je autorka odkázala na oficiální stránky projektu. Převážná většina ubytovacích zařízení nabízí návštěvníkům z řad cykloturistů zázemí ve formě bezpečného uložení kol. Jedná se však většinou o jedinou službu věnovanou cykloturistům, velmi vzácná je kombinace více služeb, kterou cykloturisté dokážou ocenit. Provozovatelé ubytovacích služeb poskytují svým hostům také informační materiály, a to především ve formě map. Jejich spolupráce se



samotným městem Hradec Králové či informačním centrem však také není na takové úrovni, která by mohla být všem stranám prospěšná.

Z řízených rozhovorů jednoznačně vyplývá, že respondenti nejsou spokojeni s postojem města Hradec Králové k vytváření a zprostředkování informačních materiálů turistům a cykloturistům a že stávající nabídka je nedostačující. Je zde také jasná špatná úroveň komunikace mezi městem a zařízeními, které provozují služby v oblasti cykloturistiky.

Autorčíným doporučením je zlepšit komunikaci statutárního města Hradec Králové se zmiňovanými zařízeními a přímo je oslovi a navrhnout společné řešení pro vzájemnou spolupráci a propagaci, vzhledem k zařízení nejlépe ve formě propagačních materiálů a informačních letáků. Autorka navrhuje zpracovat jak mobilní aplikaci, tak i propracovanější informační brožuru, která by byla určena pro všechny turisty a cykloturisty, kteří chtějí aktivně trávit svůj volný čas v Hradci Králové a jeho okolí a zahrnout tak do ní veškeré důležité informace, které by měly být aktualizovány. Dále doporučuje autorka lépe propracovat webové stránky [www.cyklohradec.cz](http://www.cyklohradec.cz), doplnit je o nesprávné či chybějící údaje – např. aktualizovat seznam cykloservisů a prodejen, k jednotlivým trasám přidat převýšení, náročnost. A tyto webové stránky umístit do počítače, který by byl návštěvníkům volně přístupný v informačních centrech. A v neposlední řadě též doporučuje autorka změnit umístění a počet dostupných materiálů v informačním centru na Eliščině nábřeží, kde jsou tyto materiály volně téměř nedostupné.

## 8 Seznam použitých zdrojů

- ANONYM, 2013. Přírodní památka na Plachtě. *In: Na Plachtě.cz* [online]. Poslední změna 25.7.2013 [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: [http://www.naplachte.cz/wp-content/uploads/2013/07/mapka\\_pehled\\_12.jpg](http://www.naplachte.cz/wp-content/uploads/2013/07/mapka_pehled_12.jpg)
- ASOCIACE CYKLOMĚST, c2016. Cena Víta Brandy. *Asociace cykloměst* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/cena-vita-brandy/>
- CIVITAS PER POPULI, c2011a. Na Plachtě. *Chráněná území: Hradec Králové a jeho okolí* [online]. [cit: 2014-12-01]. Dostupné z: <http://www.chranenauzemihk.cz/prirodni-pamatka/na-plachte>
- CIVITAS PER POPULI, c2011b. Mazurovy chalupy. *Chráněná území: Hradec Králové a jeho okolí* [online]. Poslední změna 25.11.2014. [cit. 2016-04-19]. Dostupné z: <http://chranenauzemihk.cz/prirodni-rezervace/mazurovy-chalupy>
- CYKLISTEVITANI.CZ, c2005-2016a. *Cyklisté vítáni* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.cyklistevitani.cz/uvod.aspx>
- CYKLISTEVITANI.CZ, c2005-2016a. Logo cyklisté vítáni. *In: Cyklisté vítáni* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: [http://www.cyklistevitani.cz/images/Grafika/Loga/CV\\_2008.jpg](http://www.cyklistevitani.cz/images/Grafika/Loga/CV_2008.jpg)
- CYKLOHRADEC.CZ, c2014a. Zelený okruh - Třetí okruh Hradce Králové. *Cyklohradec.cz* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: [http://www.cyklohradec.cz/37/Tematicke\\_trasy\\_mesta\\_a\\_okoli/](http://www.cyklohradec.cz/37/Tematicke_trasy_mesta_a_okoli/)
- CYKLOHRADEC.CZ, c2014b. Parkování kol, stojany a jiná zařízení. *Cyklohradec.cz* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: [http://www.cyklohradec.cz/11/Parkovani\\_kol\\_stojany\\_a\\_jina\\_zarizeni/](http://www.cyklohradec.cz/11/Parkovani_kol_stojany_a_jina_zarizeni/)
- CYKLOHRADEC.CZ, c2014c. Sdílení kol konečně i v Hradci - Rekola Hradec Králové. *Cyklohradec.cz* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: [http://www.cyklohradec.cz/77/Sdileni\\_kol\\_v\\_HK/](http://www.cyklohradec.cz/77/Sdileni_kol_v_HK/)
- CYKLOHRADEC.CZ, c2014d. Cyklobusy. *Cyklohradec.cz* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.cyklohradec.cz/39/Cyklobusy/>

ČSÚ, 2015. Statistická ročenka Královéhradeckého kraje - 2015. *Český statistický úřad* [online]. Poslední změna 29.12.2015 [cit. 2016-04-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/2-uzemi-a-podnebi-np6bzfmsr1>

DEKOSTER, J. et al, 2006. *Cyklistika pro města : Informace pro zástupce měst a obcí. 2.*, doplněné vyd. Ilustrační kresby Kateřina Bittmanová, z anglického originálu přeložila Delegace Evropské komise v Praze. Praha: Ministerstvo životního prostředí, s. 13-14 39-40. ISBN 80-7212-197-9

HÁJKOVÁ, Jana, NEUMANN, Tomáš, c2008. Historie turistiky. *Kolemkola.cz* [online]. Poslední změna 19.4.2016 [cit. 2016-04-21]. Dostupné z: <http://www.kolemkola.cz/historie-turistiky.html>

HANOUSEK, Martin, 2013. Představení lokality. *Na Plachtě.cz.* [online]. [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www.naplachte.cz/predstaveni-lokality/>

HANŠOVÁ, Lenka, 2008. Profil města Hradec Králové. *Hradec Králové: Oficiální stránky statutárního města* [online]. [cit. 2016-04-21]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/2032>

HEMELÍK, Pavel, 2005. Přírodní park Orlice. *Běleč nad Orlicí: Oficiální internetové stránky* [online]. Poslední změna 12.10.2005 [cit. 2016-04-19]. Dostupné z: <http://belec.trebechovicko.cz/prirodni-park-orlice/d-12437>

HOTEL VACEK „POD VĚŽÍ“, 2015. *Hotel Vacek "Pod věží"* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.pod-vezi.cz/>

KČT, c2011-2014. Historie KČT. *Klub českých turistů* [online]. [cit. 2014-07-01]. Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/historie-kct>

KEMP A CHATY STŘÍBRNÝ RYBNÍK, c2016. *Kemp a chaty Stříbrný rybník* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.stribrny-rybnik.cz/>

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, c2000-2016. *Královéhradecký kraj: Turistický portál* [online]. [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: <http://www.hkregion.cz/>

KULICH, Miloslav, 2012. MHD Hradec Králové - Smluvní přepravní podmínky. *Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.* [online]. Hradec Králové, Poslední změna 12.1.2012 [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://dpmhk.cz/cs/mhd-hradec-kralove/smluvni-prepravni-podminky>

- LABSKÁ STEZKA, 2012a. *Labská stezka* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.labskastezka.cz/>
- LABSKÁ STEZKA, 2012b. In: *Labská stezka* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.labskastezka.cz/>
- MĚSTSKÉ LESY HRADEC KRÁLOVÉ, [2016]. O lese. *Městské lesy Hradec Králové* [online]. [cit. 2016-04-19] Dostupné z: <http://mestske-lesy.cz/o-lese/>.
- MĚSTSKÉ LESY HRADEC KRÁLOVÉ, 2014. V lese začíná vznikat okruh pro cyklisty a bruslaře. In: *Městské lesy Hradec Králové* [online]. [cit. 2016-04-21]. Dostupné z: <http://www.mestske-lesy.cz/aktuality/v-lese-zacina-vznikat-okruh-pro-cyklisty-a-bruslare.html>
- METEOWEB BARAK.CZ, [2016]. Statistiky. *Meteoweb barak.cz* [online]. [cit. 2016-04-21]. Dostupné z: <http://pocasi.barak.cz/statistiky.php>
- MMR ČR, 2016. Celkové výdaje cestovního ruchu v národním hospodářství vzrostly meziročně o 1,5 % a dosáhly 238 miliard Kč. In: *Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky* [online]. [cit. 2016-04-23]. Dostupné z: <http://mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch/Informace-Udalosti/Celkove-vydaje-cestovniho-ruchu-v-narodnim-hospodarstvi-vzrostly-mezir>
- MOUREK, Daniel et al, 2011. *Cykloturistika : Současný stav a perspektivy v České republice. 1. vyd.* Praha: CzechTourism, s. 9-15. ISBN 978-80-87560-00-6
- MOSER, František, 1986. *Pěší turistika. 2. dopl. vyd.* Praha: Olympia. s. 8-9.
- MÜLLEROVÁ, Eva, [2015]. Informační centra města Hradec Králové. *Hradec Králové: Oficiální stránky statutárního města* [online]. Poslední změna 7.12.2015 [cit. 2016-04-19]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/zivot-ve-meste/informacni-centra>
- NADACE PARTNERSTVÍ, [2005]. Cyklisté vítáni. *Nadace partnerství: Lidé a příroda* [online]. Poslední změna 25.3.2015 [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/Setrna-turistika-a-cykloturistika/Cykliste-vitani>

- REŽŇÁK, Tomáš, 2012. *Infrastruktura: Prvky infrastruktury: Integrovaná infrastruktura. Cyklodoprava.cz: jak ji rozvíjet a podporovat* [online]. Poslední změna 19.5.2014 [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/integrovana-infrastruktura/#cyklopruh>
- RYGLOVÁ, Kateřina, 2007. *Cestovní ruch: (soubor studijních materiálů)*. Vyd. 2., (1. v nakl. Key Publishing). Ostrava: Key Publishing. *Ekonomie* (Key Publishing). s. 7-24. ISBN 978-80-87071-44-1.
- SEBERA, Martin et al, c2016. *Historie pěší turistiky. Fakulta sportovních studií Masarykovy univerzity: Inovace předmětu Pěší turistika* [online]. c2016 [cit. 2016-04-18]. Dostupné z: [http://www.fsps.muni.cz/pesituristika/t\\_historie.php](http://www.fsps.muni.cz/pesituristika/t_historie.php)
- SEZNAM.CZ, c1996-2016. *Firmy.cz*, [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.firmy.cz/>
- SCHWARTZHOFFOVÁ, Eva, 2013. *Služby v cestovním ruchu*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. s. 13-25, 27-40, 41-45, 47. ISBN 978-80-244-3438-4.
- SYSTEMATICA, [2015]. *Bike tower*, [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.systematica.cz/index.php>
- SYSTEMATICA, 2016. *Pro cyklistovu duši*. In: *Bike tower* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.systematica.cz/news>
- ŠRÁMKŮV STATEK, [2015]. *Šrámkův statek* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.sramkuvstatek.cz/sramkuv-statek.html>
- URBÁNEK, Michal, NOVOTNÝ, Tomáš, [2013]. *Pivní turistika: Czech beer tourism* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.pivniturestika.cz/>
- ZDĚNÁ BOUDA, [2009]. *Zděná bouda: Restaurace a penzion Hradec Králové* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://zdenabouda.cz/>

## 9 Seznam použitých grafů

### Seznam grafů:

Graf 1 Návštěvnost cyklistů.....	43
Graf 2 Zázemí pro cyklisty.....	43
Graf 3 Možnosti zázemí .....	44
Graf 4 Certifikace Cyklisté vítáni.....	44
Graf 5 Poskytování informačních materiálů.....	45
Graf 6 Druhy informačních materiálů .....	46
Graf 7 Poskytování informačních materiálů turistům.....	47
Graf 8 Druhy informačních materiálů .....	47
Graf 9 Služby .....	48
Graf 10 Nejčastěji využívané služby.....	49
Graf 11 Počet prodaných kol za rok .....	51
Graf 12 Půjčení kol.....	51
Graf 13 Opravy kol.....	52
Graf 14 Spolupráce s IC HK.....	52
Graf 15 Spolupráce s cyklistickými servery.....	53
Graf 16 Cykloservery .....	53
Graf 17 Propagace služeb .....	54

## 10 Seznam použitých obrázků

### Seznam obrázků:

Obrázek 1 Přírodní památka Na Plachtě.....	23
Obrázek 2 Logo Cyklisté vítáni .....	25
Obrázek 3 Mapa Labské stezky.....	33

## 11 Seznam použitých tabulek

### Seznam tabulek:

Tabulka 1 Důvody nezažádání o certifikaci.....	45
Tabulka 2 Počet oprav jízdních kol za rok.....	50
Tabulka 3 Počet půjčení kol za rok.....	50
Tabulka 4 Druh způsobu spolupráce s IC HK.....	53
Tabulka 5 Druhy spolupráce s cykloservery.....	54

## 12 Přílohy

Tisk zadání závěrečných prací

Stránka č. 2 z 2



UNIVERZITA HRADEC KRÁLOVÉ  
 Fakulta informatiky a managementu  
 Rokitsanského 62, 500 03 Hradec Králové, tel: 493 331 111, fax: 493 332 235

## Zadání k závěrečné práci

Jméno a příjmení studenta:

Petra Slezáková

Obor studia:

Management cestovního ruchu

Jméno a příjmení vedoucího práce:

Jiří Petera

Název práce:

Cykloturistika a turistika v okolí města Hradce Králové

Název práce v AJ:

Cycling and hiking around the city of Hradec Králové

Podtitul práce:

Podtitul práce v AJ:

Cíl práce: Zjištění a zhodnocení podmínek pro rozvoj turistiky a cykloturistiky v okolí města Hradec Králové.

Osnova práce:

1. Úvod
2. Cíl a metodika zpracování
3. Literární rešerše
4. Vlastní projekt práce
5. Shrnutí výsledků
6. Závěry a doporučení
7. Literatura a použité zdroje
8. Přílohy

Projednáno dne:

15.10.2012

Podpis studenta

Slezáková

Podpis vedoucího práce