



## **Bakalářská práce**

# **Cykloturismus v regionu Nymbursko**

*Studijní program:*

B0114A300070 Zeměpis se zaměřením na vzdělávání

*Studijní obory:*

Zeměpis se zaměřením na vzdělávání  
Přírodopis se zaměřením na vzdělávání

*Autor práce:*

**Helena Nováková**

*Vedoucí práce:*

doc. Mgr. Hynek Böhm, Ph.D.  
Katedra geografie

Liberec 2023



## Zadání bakalářské práce

# Cykloturismus v regionu Nymbursko

<i>Jméno a příjmení:</i>	<b>Helena Nováková</b>
<i>Osobní číslo:</i>	P20000685
<i>Studijní program:</i>	B0114A300070 Zeměpis se zaměřením na vzdělávání
<i>Specializace:</i>	Zeměpis se zaměřením na vzdělávání Přírodopis se zaměřením na vzdělávání
<i>Zadávací katedra:</i>	Katedra geografie
<i>Akademický rok:</i>	2021/2022

### Zásady pro vypracování:

Cílem práce je analýza cykloturistiky v regionu Nymbursko. Záměrem je zjištění spokojenosti, kvality a vybavenosti cyklistických tras a stezek pomocí dotazníkového šetření a zároveň využití těchto zdrojů pro návrh vylepšení kvality a zvýšení atraktivity těchto tras. Analýza místních, regionálních a dálkových cyklotras. Návrh projektu pro rozvoj cykloturistiky pomocí vytvoření vlastní cykloturistické trasy.

*Rozsah grafických prací:*

*Rozsah pracovní zprávy:*

*Forma zpracování práce:*

tištěná/elektronická

*Jazyk práce:*

čeština

### **Seznam odborné literatury:**

MOUREK, D. Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice. Vyd. 1. Praha: Czech Tourism, 2011. ISBN 978-80-87560-00-6

ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. Cykloturistika. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4443-2.

HALADA, A. a kol. Na kole křížem krázem po Česku. Praha: Frangment. ISBN 978-80-253-1048-9

HALL, D. R., KIRKPATRICK, I. Rural tourism and sustainable business. Clevedon: Channel View Publications, 2005. ISBN 1-84541-012-2.

PUCHLER, J., BUEHLER, R. City cycling. United States: MIT Press Ltd. ISBN 978-0-262-51781-2

*Vedoucí práce:*

doc. Mgr. Hynek Böhm, Ph.D.

Katedra geografie

*Datum zadání práce:*

9. června 2022

*Předpokládaný termín odevzdání:* 28. dubna 2023

L.S.

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.  
děkan

doc. RNDr. Kamil Zágorský, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Liberci dne 12. června 2022

## Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědoma toho, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědoma následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.



## **Poděkování**

Chtěla bych touto cestou poděkovat doc. Mgr. Hynku Böhmovi, Ph.D. za vedení bakalářské práce, rodině za podporu při studiu, zejména mojí sestře. Mé díky také patří nadřízené za její vstřícnost.

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá analýzou cykloturistiky v regionu Nymbursko. Analyzuje místní, regionální a nadregionální trasy ve vybraném území. Zjišťuje formou dotazníkového šetření spokojenost s kvalitou, vybaveností a hustotou cyklistických tras a stezek. Práce využívá těchto zjištění k návrhu vylepšení a zvýšení atraktivity. Obsahuje návrh projektu pro rozvoj cykloturistiky pomocí vytvoření vlastní cykloturistické trasy.

## **Klíčová slova**

Cykloturistika, cyklistické trasy, cyklistické stezky, region Nymbursko

**Annotation**

The bachelor's thesis deals with the analysis of cycling tourism in the Nymburk region. It analyzes local, regional and subregional routes in the selected territory. It ascertains satisfaction with the quality, amenities and density of cycling routes and trails in the form of a questionnaire survey. The thesis uses these findings to propose improvements and increase attractiveness. It contains a project proposal for the development of cycling tourism by creating its own cycling route.

**Key words**

Cycling tourism, cycling routes, cycling paths, Nymburk region

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	10
1.1 Vymezení základních pojmů .....	11
1.1.1 Cyklistika.....	11
1.1.2 Cyklodoprava vs cykloturistika .....	11
1.1.3 Silniční vs terénní cyklistika .....	12
1.1.4 Cyklotrasa vs cyklostezka .....	12
1.1.5 Typy cyklostezek.....	15
1.1.6 Typy cyklotras .....	16
1.2 Cestovní ruch a cykloturistika .....	17
1.2.1 Historie cykloturistiky .....	17
1.2.2 Současný vývoj cykloturistiky .....	19
1.2.3 Cyklostrategie ČR .....	20
1.3 Charakteristika regionu Nymburska.....	22
<b>2 METODIKA PRÁCE</b> .....	26
2.1 SWOT analýza .....	26
2.2 Sociologický empirický výzkum.....	28
<b>3 ANALÝZA CYKLOTURISMU NA NYMBURSKU</b> .....	30
3.1 Analýza místních, regionálních a dálkových cyklotras .....	30
3.1.1 Zhodnocení dálkových tras.....	32
3.1.2 Zhodnocení vybraných lokálních tras.....	34
3.2 Analýza dotazníku .....	35
3.3 SWOT analýza cykloturismu na Nymbursku.....	43
3.4 Návrh cyklotrasy .....	44
3.4.1 Základní charakteristika trasy.....	44
3.4.2 Podrobný popis trasy .....	46
3.4.3 Hlavní atraktanty navrhované cyklotrasy .....	47
<b>4 ZÁVĚR</b> .....	52
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	54
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	59

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Značení různých druhů cyklostezek (Žáková 2007) .....	12
Obrázek 2: Silniční značení cyklotras (KČT, 2023).....	13
Obrázek 3: Terénní značení cyklotras (KČT, 2023).....	13
Obrázek 4: Síť cyklotras v ČR (KČT 2023).....	14
Obrázek 5: Značení cyklotras logy (KČT 2023) .....	14
Obrázek 6: Evropské trasy vedoucí přes ČR (KČT 2023) .....	14
Obrázek 7: Greenways v ČR (Greenways 2023) .....	16
Obrázek 8: Drážní stezky v ČR (Greenways 2023) .....	16
Obrázek 9: Michaudův velociped (Otto 1907).....	18
Obrázek 10: Znázornění okresu Nymburk v rámci ČR (ArcGIS online vlastní zpracování 2023).....	22
Obrázek 11: Klimatické oblasti okresu Nymburk (ArcGIS online, Czech INSPIRE, ArcČR 500 Okresy vlastní zpracování 2023) .....	24
Obrázek 12: Maloplošná chráněná území okresu Nymburk (ArcGIS online, AOPK ČR, ArcČR 500 Okresy vlastní zpracování 2023).....	25
Obrázek 13: Obecné schéma SWOT matice, Zpracováno dle Grasseové (2012) .....	27
Obrázek 14: Cyklotrasy v okrese Nymburk (ArcGIS online, ArcČR500 Okresy, vlastní zpracování 2023).....	32
Obrázek 15: Dobíjecí stanice a kompresor (autor 2023).....	33
Obrázek 16: Kompresor pro cyklisty ve městě Poděbrady (autor 2023).....	34
Obrázek 17: Návrh cyklotrasy v okrese Nymburk (Arcgis, ArcČR500 Okresy, vlastní zpracování 2023).....	45
Obrázek 18: Výškový profil navrhované cyklotrasy (Garmin Connect 2023).....	45
Obrázek 19: Zájmové body navrhované cyklotrasy (ArcGis online 2023).....	47

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Kategorie tras v okrese Nymburk (autor 2023).....	31
Tabulka 2: SWOT analýza cykloturismu na Nymbursku (autor 2023).....	43

## Seznam grafů

Graf 1: Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v ČR (autor dle dat ČSÚ 2023) .....	19
Graf 2: Graf velikosti bydliště respondentů (autor 2023).....	36
Graf 3: Graf celkové četnosti jízdy na kole v hlavní sezóně všech respondentů (autor 2023).....	37
Graf 4: Graf porovnání hlavních důvodů pro provozování cyklistiky mužů a žen (autor 2023) .....	38
Graf 5: Graf míst, které nejčastěji respondenti navštěvují (autor 2023).....	38
Graf 6: Graf volené nejčastější vzdálenosti porovnání mužů a žen (autor 2023).....	39
Graf 7: Graf spokojenosti s hustotou cyklotras a cyklostezek na Nymbursku (autor 2023) .....	40
Graf 8: Graf návrhu rozšíření cyklotras a cyklostezek (autor 2023) .....	41
Graf 9: Graf spokojenosti s kvalitou cyklotras a cyklostezek na okrese Nymburk (autor 2023).....	41
Graf 10: Graf spokojenosti s vybaveností cyklotras a cyklostezek v okrese Nymburk (autor 2023) ...	42

## **Seznam použitých zkratk a symbolů**

AOPK Agentura pro ochranu přírody a krajiny

ČR Česká republika

ČSÚ Český statistický úřad

KČT Klub českých turistů

NPR Národní přírodní rezervace

NPP Národní přírodní památka

PP Přírodní památka

SEV Sociologický empirický výzkum

## ÚVOD

Cykloturistika v sobě nese dvě oblíbené aktivity, a to jízdu na kole a turistiku. V tomto spojení můžeme za kratší čas navštívit více zajímavostí a vzhledem k husté síti cyklotras, komunikací, napojení na veřejnou dopravu získává tato aktivita stále více na oblibě ve všech věkových kategoriích. Přírodní podmínky naší republiky umožňují pestrý výběr terénu o různé náročnosti a nikdo tak nemusí být limitován svojí aktuální fyzickou kondicí.

Jízda na kole je považována za jednu z nejzdravějších aktivit, kterou můžeme vykonávat. Pozitivní účinky jízdy na kole na naše zdraví bylo předmětem mnoha výzkumů. Když pomineme zdravotní a zájmové aspekty, kolo je ideálním dopravním prostředkem, které je ekologické a šetrné k přírodě. Pořízení kola je finančně dostupné a náklady na následný provoz jsou minimální, proto jízdní kolo má doma téměř každý. Mohlo, či dokonce mělo, by tak hrát hlavní roli v našich každodenních životech a sloužit jako primární dopravní prostředek například při dojížděcí za prací, koníčky, do školy a při dalších běžných situacích. Touto problematikou se zabývá koncepce městské a aktivní mobility vydané Ministerstvem dopravy (2021), kde podle kategorie měst (podle počtu obyvatel) by cyklistická doprava měla tvořit podíl na přepravě 20-30 % u měst do 25 tisíc obyvatel, s růstem počtu obyvatel města by se měl sice podíl cyklistické dopravy snižovat, ale měl by růst podíl veřejné dopravy tak, aby v průměru byla individuální automobilová doprava okolo 20-25 %.

Hlavním důvodem výběru tohoto tématu je, že mám k cyklistice a cykloturismu blízký vztah. Snažím se do zaměstnání, ač ne zcela pravidelně, jezdit na kole i přes delší vzdálenost. Ráda jezdím na kole a poznávám krásy naší republiky ze sedla. Nymburský okres není turisticky nejlákavější místo, přesto si myslím, že má silnější potenciál a je zde plno hezkých míst k návštěvě a využití kola je ideálním prostředkem, jak tyto atraktivní místa poznat.

Cílem bakalářské práce je analyzovat cykloturistiku v regionu Nymbursko. Identifikovat druhy tras a jejich místní, regionální nebo dálkový význam. Pomocí dotazníkového šetření zjistit, jak často lidé využívají kolo a při jakých příležitostech, zda jsou spokojeni s kvalitou, hustotou a vybaveností cyklistických tras. Zároveň využít výsledky tohoto výzkumu pro návrh vylepšení kvality a zvýšení atraktivity těchto tras. Součástí je návrh projektu pro rozvoj cykloturistiky pomocí vytvoření vlastní cykloturistické trasy na základě získaných skutečností vyplývajících z analýzy současných tras a výsledků dotazníkového šetření.

## **1.1 Vymezení základních pojmů**

### **1.1.1 Cyklistika**

Cyklistika znamená jízdu na kole či jiném prostředku poháněným lidskou silou za účelem dopravy, rekreace, cvičení či sportu obecně. Lidé zabývající se cyklistikou se nazývají cyklisté (dříve velocipedisté). Dopravním prostředkem cyklistiky je většinou kolo, ale lze sem zahrnout i tříkolky, jednokolky, čtyřkolky a další dopravní prostředky na lidský pohon. Dle Ottova slovníku naučného (1907, s. 526) můžeme kolo neboli velociped (z latinského velox – rychlý a pes – noha, tedy rychlonohý nebo rychle pádící stroj) definovat nejčastěji jako dvoukolové vozidlo držené v rovnováze setrvačností hmoty a uváděné do pohybu vlastní silou jezdce.

### **1.1.2 Cyklodoprava vs cykloturistika**

Obecně dle účelu cesty lze rozlišit dva druhy cyklistiky, a to cyklodopravu a cykloturistiku (Mourek, 2011). Za cyklodopravu považujeme účelnou a efektivní jízdu do konkrétního cíle za využití co nejkratší a časově nejméně náročné cesty. Cyklodopravou a jejím rozvojem se zabývá především Ministerstvo Dopravy ČR v dokumentu o Dopravní politice s nejnovějším vydáním pro období 2021–2027 a výhledem do roku 2050. Oproti tomu cykloturistika představuje jízdu na kole bez závodních ambic za atraktivními cíli a je spojena s požitkem. Jakožto druh turistiky by měla cykloturistika splňovat tři základní předpoklady (Ondráček a Hřebíčková 2007). Měla by obsahovat pohybovou složku (pohybové dovednosti a schopnosti vedoucí k uskutečnění samotné pohybové aktivity – ze základních je to koordinace a kondice a poté samotné dílčí kroky jako např. nástup na kolo, rozjezd, šlapání, brždění a další), kulturně poznávací činnost (motivuje k činnosti a dává jí smysl a řadí se sem například poznání přírody, života společnosti a historie) a odborně technickou činnost (praktické dovednosti spojené s bezpečným a účelným pohybem v přírodě jako je údržba a oprava předmětů, topografie, první pomoc či znalosti potřebné k táboření). Cykloturistika by měla rovněž naplňovat význam a smysl ve vzdělávací (rozvoj dovedností), výchovné (zlepšení vlastního úsilí a morálky, případně rozvoj sociálních vazeb a interakce) a zdravotní oblasti (zlepšení fyzické i psychické kondice). Rozvojem cykloturisticky se zabývá Strategie rozvoje cestovního ruchu ČR vydaná Ministerstvem pro místní rozvoj ČR pro období 2021–2030.



### 1.1.3 Silniční vs terénní cyklistika

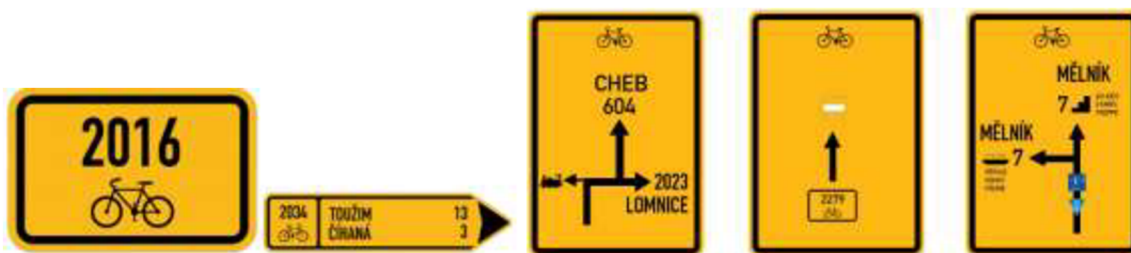
Dalším měřítkem, podle kterého lze cyklistiku rozlišit, je typ terénu, na kterém je cyklistika prováděna (Mourek 2011). Takto rozdělujeme cyklistiku na silniční a terénní. Silniční cyklisté zaměřují na vyšší průměrnou rychlost a té docílí na kvalitních površích vozovky a vyžitím především silničních kol. Terénní cyklisté se zaměřují na jakékoliv cesty mimo silnici a užívají si jízdu na horských či trekkingových kolech (ať už celoodpružených čili fullsuspension nebo pevných čili hardtail) v přírodě na lesních stezkách (nově budovaných i jednosměrných značených stezkách zvaných singletreky) či polních cestách. Do terénní cyklistiky lze určitě zařadit i specializované bikeparks, které se zaměřují především na technickou jízdu z kopce často za použití kol určených pouze na sjezd čili downhill.

### 1.1.4 Cyklotrasa vs cyklostezka

V minulosti se cyklistická infrastruktura skládala spíše z cyklotras vedených po běžných silnicích, v současnosti se však klade větší důraz na zdraví a bezpečnost (Mourek 2011). Ve městech vzniká mnoho cyklostezek a mimo město pak přibývají cyklotrasy vedené mimo silnice. Cyklostezka je dopravním značením ohraničená pozemní komunikace nebo její část (modrá kruhová značka s bílým kolem či chodcem jako svislé značení, viz. obrázek č.1, či vodorovné značení přímo na silnici), která je určena pouze pro jízdní kola či jiná nemotorová vozidla a která vede po kvalitních silničních površích (řadí se sem rovněž inline brusle, lyže, ad.). Cyklostezka může mít jak formu celé cesty či jen části pozemní komunikace a může mít i kombinovanou či smíšenou formu určenou jak pro cyklisty, tak i pro chodce, ať už s odděleným pruhem či nikoliv. Oproti tomu cyklotrasa je žlutými cyklo-turistickými značkami značená cesta (silniční značení se symbolem kola viz obrázek č. 2 a terénní značení viz obrázek č. 3 s koncovým či dalším významným cílem cesty), která využívá stávající systém silnic (méně frekventovaných, místních i účelových), lesních a polních cest vhodných k jízdě na kole z hlediska jejich sjízdnosti a z hlediska ochrany přírody. Na cyklotrasách platí veškerá pravidla silničního provozu, a tudíž na nich nemá cyklista žádné výhody.



Obrázek 1: Značení různých druhů cyklostezek (Žáková 2007)



Obrázek 2: Silniční značení cyklotras (KČT, 2023)



Obrázek 3: Terénní značení cyklotras (KČT, 2023)

Značením, evidencí a údržbou informačních prvků turistických tras se od roku 1889 zabývá Klub českých turistů (dále jen KČT), který byl založen skupinou vlastenců kolem známého cestovatele a veřejného činitele Vojty Náprstka (KČT 2023). Byl vytvořen jednotný systém značení turistických tras a od roku 1997 byl tento systém rozšířen i o značení lyžařských tras a cyklotras, který je dostupný jak ve formě tištěných map, tak na internetovém portálu [mapy.cz](http://mapy.cz) či v mobilní aplikaci. Klasické značené cyklotrasy zpravidla vedou z jednoho místa do druhého, tudíž netvoří okruhy, a jsou značené jedno až čtyřmístnými čísly podle důležitosti tras, viz obrázek č. 4 nejdůležitějších cyklotras v ČR. Jedno a dvoumístnými čísly jsou vyznačeny dálkové národní trasy, třímístnými čísly jsou vyznačeny regionální trasy a čtyřmístnými čísly pak trasy místního významu. Tematické trasy (např. vinařské stezky) a greenways mohou představovat výjimku a mít formu okruhu. Tyto trasy a dálkové trasy (např. Labská stezka) jsou však v péči Nadace Partnerství (obecně prospěšná společnost) a jsou značené speciálními logy, viz obrázek č. 5 a jsou zveřejněné na internetovém portálu [ceskojede.cz](http://ceskojede.cz). Řadí se sem i Evropské trasy tzv. EuroVelo. Naší republikou vedou čtyři EuroVelo trasy, viz obrázek č. 6. Společnost Partnerství se již více než 20 let zabývá rozvojem šetrné turistiky (např. celonárodní certifikace Cyklisté vítání označující zařízení s dobrým zázemím pro cyklisty a cykloturisty), udržitelností cestovního ruchu (vinařská turistika), zklidňování dopravy (projekt Do práce na kole) a monitoringem cyklistů i chodců (O.p.s. Partnerství 2023).



Obrázek 4: Síť cyklotras v ČR (KČT 2023)



Obrázek 5: Značení cyklotras logy (KČT 2023)



Obrázek 6: Evropské trasy vedoucí přes ČR (KČT 2023)

### 1.1.5 Typy cyklostezek

Cyklostezky kromě měst často vznikají i poblíž vodních toků či jiných přírodních koridorů a vznikají tak tedy greenways nebo stezky podél řek (Mourek 2011). Stezky podél řek jsou velmi oblíbenými cyklostezkami cyklistů a v řadě cyklisticky založených evropských zemích tvoří hlavní páteř cyklistické sítě. Důvody mohou být jednoduchost spojená s minimálním převýšením, přírodní charakter a z historického hlediska i blízká dostupnost turistických památek, jelikož v minulosti probíhalo osídlování nejprve kolem řek. Nejznámější a nejnavštěvovanější v ČR je Labská stezka, která je velmi propracovaná od německých hranic do Mělníka a dále podél Vltavy do Prahy a dále pak směrem na Kolín a v Královehradeckém kraji. Velmi perspektivní je pak Vltavská stezka, která zatím ale nemá jednotný přístup či Baťův kanál na Moravě, který vede především po ochranných hrázích toku. K dalším úspěšným cyklostezkám se řadí cyklostezka Ohře, Bečva či Orlické cyklo a in-line království. Greenways neboli zelené stezky jsou trasy či koridory, které berou v potaz i jejich ekologickou funkci a které přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví. Mezi nejznámější greenways se jistě řadí Moravské vinařské stezky vedené vinicemi či Greenway Praha – Vídeň i jako nejstarší greenway, viz obrázek č. 7. Dalším typem cyklostezek jsou stezky drážní, které by měli využívat již neužívaných železnic a vytvořit tak bezpečné terénně nenáročné trasy, mapa ČR viz obrázek č.8. Spousta stezek je však stále ve fázi projektů, kvůli potencionálním vysokým nákladům na jejich výstavbu a na případnou opravu mostů, tunelů atd. Z realizovaných projektů lze zmínit stezku Taxis na Nymbursku, drážní stezku ve Vysočanech spojenou s Greenway Rokytka, 17 km dlouhou stezku z České Lípy směrem na Kamenický Šenov, síť důlních a tramvajových stezek v Ostravě či nejstarší asi 3 km dlouhou drážní stezku mezi Českou Lípou a Vlčím Dolem.



Obrázek 7: Greenways v ČR (Greenways 2023)



Obrázek 8: Drážní stezky v ČR (Greenways 2023)

### 1.1.6 Typy cyklotras

Z hlediska významu, geografické polohy a převažujícímu typu cyklistické dopravy lze rozdělit cyklotrasy na nadnárodní (dálkové či nadregionální), regionální a lokální (místní), jež lze dále rozdělit na základní a doplňkové (Ondráček a Hřebíčková 2007). Dálkové trasy jsou využívány především cykloturisty, slouží tedy k rekreaci, a proto spojují vzdálené cíle. I z hlediska vybavenosti, ať už sítí ubytoven a servisů či informačních tabulí a map, jsou na tom nejlépe oproti ostatním cyklotrasám. Regionální cyklotrasy jsou využívány jak k rekreaci, tak



k dopravě a spojují cíle mimo obec. Důležitá je ale samozřejmě návaznost na místní trasy, které rovněž plní funkci rekreační i dopravní, ale častěji jsou využívány pro každodenní cyklistiku. Základní místní cyklotrasy jsou cyklotrasy ve městě spojující významné cíle a vytvářející základní síť cyklotras ve městě. Oproti tomu doplňkové místní trasy spojují méně významné cíle či propojují základní cyklotrasy.

## **1.2 Cestovní ruch a cykloturistika**

Na počátku je třeba rozlišit cestovní ruch a turistiku, aby nedocházelo k jejich záměně. Cestovního ruchu a v rámci něho poznávání přírodních poměrů a kulturních památek je činností spíše pasivní, a tudíž se neklade důraz na fyzickou stránku, nýbrž na samotné poznávání nových míst. Zatímco turistika je aktivní činnost a musí obsahovat obě složky, jak složku fyzickou, tak poznávací (Ondráček a Hřebíčková 2007). Cykloturistiku lze pak považovat za ekologicky šetrnou formu cestovního ruchu.

Historie turistiky spadá až do období humanismu a renesance, tedy do 14. století (Ondráček a Hřebíčková, 2007). Jako průkopník turistiky se často uvádí Francesco Petrarca, který v témže století vystoupil ve Francii na Mt. Ventoux (1910 m.n.m.), avšak plno autorů téže doby ve svých dílech rovněž zdůrazňují důležitost pobytu dětí a obecně lidí v přírodě. Z naší oblasti je nejznámějším představitelem Jan Amos Komenský, který ve svých dílech Didactica Magna či Orbis Pictus ze 17. století podporuje zdravý tělesný vývoj formou her a pohybu. K největšímu rozvoji pak na našem území došlo v průběhu 19. století, a to především založením Tělocvičné jednoty pražské v roce 1862 a poté již zmiňovaný KČT, který byl založen pár let poté v roce 1888.

### **1.2.1 Historie cykloturistiky**

Historie cykloturistiky je spjata s vynálezem a rozšířením kola (velocipedu či bicyklu) a s vylepšením jeho konstrukce především z hlediska pohodlí, aby bylo možné zdolávat i delší trasy. Její rozvoj byl tedy velmi závislý i na stavu společnosti, a to z hlediska dostatku volného času na provozování cykloturistiky a z hlediska dostatečných finančních prostředků na samotné pořízení kola, ale i na zkvalitňování povrchu dopravních komunikací. Dle Ottova slovníku naučného (1907, s. 526-527) se řada vynálezců snažila o sestrojení dopravního prostředku poháněného vlastní lidskou silou, nejznámějším z nich však byl dřevěný dvoukolový velociped bez šlapetek zvaný „draisina“ navržený baronem Ludwigem von Draisem v roce 1817, který byl v roce 1862 vylepšen Michaudem a Lellementem o šlapadla na předním kole, viz obrázek č. 9. V této době zadní kolo bylo podstatně menší než kolo přední a sloužilo spíše jako opora,

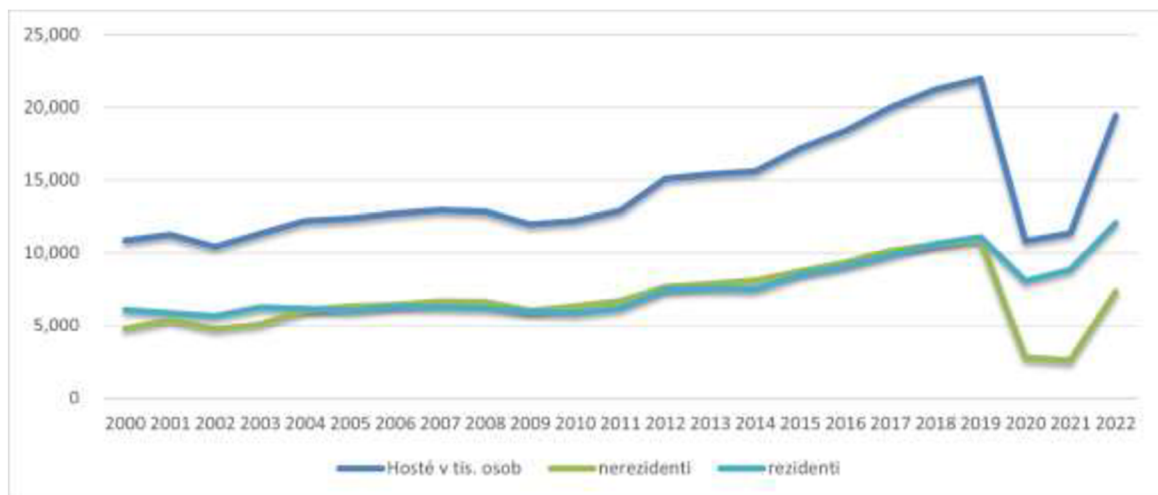
proporce se však časem měnily až do současné podoby, kdy mají stejnou velikost, a to především z důvodu bezpečnosti. Dalším významnými milníky byly výměna dřevěných paprsků za drátěné (výplet kola) v roce 1867, opatření kola gumovými nákolnicemi, zavedení válečkových a kuličkových ložisek a také navržení kovové konstrukce rodinou Michaudů o rok později (Ondráček a Hřebíčková 2007). Posledním krokem bylo spojení kol řetězovým převodem a tím tak v roce 1885 vznikl základní typ nynějších kol podle návrhu Williama Suttona a Johna Starleyho, který byl pojmenován Rover Safety. Na přelomu 19. a 20. století byl přidán významný prvek z hlediska bezpečnosti, a to brzdy. Popularita cyklistiky se zvýšila především založením dnes již legendárního závodu Tour de France. Rozvoj cykloturistiky byl v celé Evropě brzděn oběma světovými válkami a politicko-ekonomickým vývojem v poválečném období, kdy byl zaznamenán nedostatkem materiálů v zemích Východního bloku. A jelikož rozvoj cykloturistiky byl úzce spjat s rozvojem kola a samotné cyklistiky, můžeme tak rozpoznat důležitý zlom v oblasti cykloturistiky v roce 1955, kdy bylo vynalezeno první horské kolo ve Francii. Důležitý rozvoj horského kola byl však zaznamenán až v 80. a 90. letech 20. století v Americe, kdy bylo kolo vylepšeno mimo jiné o bubnové brzdy, měniče převodů a jejich umístění na řídítka konstruktéry Fisherem, Schwinnem, Kellym a Ritcheyem. O popularizaci horské cyklistiky se zasloužil i první závod pořádaný v roce 1976 ve Fairfaxu v oblasti Marin County a samozřejmě i založení celého sportovního odvětví a disciplíny spjatého i s novým životním stylem. V Českých zemích byl milníkem rok 1883 a založení České ústřední jednoty velocipedistů. Výroba kol byla zahájena v roce 1875 v Chebu se značkou Premier, poté začala výroba kol Eska a v roce 1923 navázala výroba značek Tudor a Tripol v Rokycanech, od roku 1951 známých jako Favorit a dnes neúspěšnějších z českých značek.



Obrázek 9: Michaudův velociped (Otto 1907)

## 1.2.2 Současný vývoj cykloturistiky

Cykloturistika je závislá na rozvoji složek či jednotlivých odvětví cestovního ruchu, a to dopravy (přeprava kol vlakem či autobusy), turistických zařízení poskytujících stravu a ubytování či dalších služeb a doprovodných programů (Koncepce státní politiky cestovního ruchu ČR 2023). Z hlediska cykloturistiky je tak významný již zmiňovaný program Českojede či Cyklisté vítáni, který již od roku 2005 uděluje certifikáty jak turistickým cílům, tak ubytovacím či stravovacím zařízením s adekvátními službami pro cyklisty. Z negativních dopadů na cestovní ruch obecně je třeba zmínit koronavirovou krizi v letech 2020 a 2021, která podstatně změnila chování turistů (bezpečnostní opatření, četnost cestování, snížení příjmů domácností, a tedy výdajů na cestování) a celkově nabourala oblast služeb cestovního ruchu, i z hlediska propouštění zaměstnanců a snižování kvality služeb. V roce 2020 byl zaznamenán celkový pokles hostů v ubytovacích zařízeních o 50 %, zahraničních hostů (nerezidenti) o 75 % a domácích hostů (rezidenti) o 28 % (ČSÚ, 2023), jak je zřejmé i z grafu č. 1.



Graf 1: Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v ČR (autor dle dat ČSÚ 2023)

Pro rozvoj cykloturismu je i důležitá analýza potřeb cyklisty a zaměření se na tyto aspekty cestovními agenturami, např. ve formě nabízených cyklobalíčků, a tím tak navýšit počet turistů v určitém regionu (Mourek 2011). Z posledních průzkumů vyplývá, že hvězdicové neboli paprscité (z jednoho výchozího bodu cestujeme za různými cíli) či okružní trasy jsou často v ČR upřednostňovány nad dálkovými liniovými trasami (jedeme z bodu A do bodu B), a to především z praktického hlediska. S tím souvisí i dělení cykloturistiky na denní a vícedenní, a tedy i cestování „na lehkou“ či „na těžkou“, tedy s plnou výbavou a nosiči na kolech, kdy je upřednostňováno jednodenní cestování se základní výbavou.



### 1.2.3 Cyklostrategie ČR

Cykloturistika jako součást turistiky a cestovního ruchu přináší ekologické, ekonomické i zdravotní přínosy pro obyvatele ČR, a proto je důležité se zabývat jejím rozvojem na státní úrovni, ale i na úrovni regionů a měst. Úspěšným naplněním cyklostrategie lze tedy pak dosáhnout efektů v různých oblastech:

- resortu dopravy – zvýšení bezpečnosti a mobility v daném území,
- místního rozvoje – rozvoj cykloturistiky v daném území a nová forma udržitelného rozvoje cestovního ruchu,
- zdravotnictví – zlepšení lidského zdraví a prevence civilizačních chorob,
- životního prostředí – snížení emisí hluku, plynů a částic (Mourek 2011).

Z hlediska cyklodopravy a individuální dopravy jako součásti multimodálního řetězce neboli kombinované dopravy, kdy jsou využívány alespoň dva typy (módy) dopravy, se zabývá dopravní politika vydávaná Ministerstvem dopravy pro období 2021–2027 (Dopravní politika ČR 2023). V rámci této politiky je vyzdvihována potřeba individuální dopravy zejména v periferních oblastech, které se těžko obsluhují veřejnou hromadnou dopravou. Kvůli zvyšující se oblibě využívání železnic je třeba podpořit a zvýšit kapacity parkovišť tzv. parkuj a jeď (P+R), které často plní i funkci cyklodopravy (B+R). Další oblastí s velkým potenciálem, kterou se tato politika zabývá, je bezmotorová doprava a cyklodoprava jako její součást. Z hlediska klimatických podmínek ČR je třeba však brát v potaz sezónnost cyklodopravy. V minulosti se budovaly cyklostezky, které byly investičně méně náročné a kvůli tomu se nyní síť cyklostezek skládá z izolovaných a vzájemně nepropojených úseků. V příměstských a venkovských oblastech se souvislé cyklostezky budují obtížně i z důvodů značné roztržitosti obecní struktury v ČR. Z toho důvodu byly navrženy následující opatření Ministerstvem dopravy:

- dobudovat síť cyklostezek včetně dobíjecích stanic,
- vyřešit problém vjezdu motorových vozidel na cyklostezky a zajistit segregaci cyklodopravy od ostatních druhů dopravy, a tím se snížit počet nehod,
- rozšířit bikesharing,
- vytvořit normy pro parkovací místa pro kola a koloběžky (zejména v terminálech osobní dopravy),
- zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol (i jako součást firemních a školních plánů mobility),

- zajistit rozvoj ITS (inteligentní dopravní systém) pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu,
- předložit vládě legislativní návrh upravující provoz elektrokol a dalších typů vozítek a způsob jejich kontroly v provozu.

Dalším dokumentem upravujícím cyklo dopravu je Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR vydaná pro období 2013–2020 Státním fondem dopravní infrastruktury (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2023), která si kladla 4 specifické cíle:

- zajištění financování cyklistické infrastruktury,
- zvyšování bezpečnosti cyklo dopravy (prevence, dodržování pravidel silničního provozu a legislativní opatření),
- realizace projektu cyklistické akademie (podpora a propagace cyklo dopravy, národní síť „měst pro cyklisty“),
- realizace národního produktu Česko jede (marketingová podpora, podpora služeb a lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky).

Cykloturistikou a jejím rozvojem se pak zabývá Strategie rozvoje cestovního ruchu ČR vydaná Ministerstvem pro místní rozvoj ČR pro období 2021–2030 (Strategie rozvoje cestovního ruchu ČR 2023), která si klade následující cíle:

- rozvoj potenciálu pro udržitelné formy cestovního ruchu a aktivní formy trávení volného času (pěší, cyklo, běžecká, vodní turistika atd.),
- zajištění bezpečnosti návštěvníků v regionech (nevyhovující infrastruktura),
- osvětová činnost (odpovědné chování návštěvníků v přírodě i památkách, chování na cyklostezkách),
- zaměření se na faktor elektromobility (kola a koloběžky) – potenciál pro nové cílové skupiny, avšak i potencionální negativní aspekt v podobě nevyváženého cestovního ruchu spojeného se zátěží pro životní prostředí a jeho stabilitu, potřeba speciální infrastruktury,
- vytvoření kontinuální sítě cyklostezek a cyklotras, napojení na regionální a mezinárodní trasy, či jejich propojení s regionálními produkty cestovního ruchu,
- podpora označování dálkových (EuroVelo, Greenways), regionálních a místních cyklotras a jejich propagace k relevantním cílovým skupinám.



a v severovýchodní části Mrlinská tabule. Nymburská kotlina je charakteristická (Demek, aj 2006) ve své střední a jihovýchodní části jako náplavová rovina, sníženina se střední výškou 195 m jejíž nejvyšším bodem je Oškobrh 285,3 m n. m. Mrlinská tabule je již se svojí střední výškou 226 m definována jako plochá pahorkatina podle absolutní výškové členitosti. Zde je nejvyšším bodem Ostrá hůrka (278 m n. m.). Podle relativní členitosti (Uxa, aj. 2015) má část území okresu Nymburk okolo soutoku řeky Labe a Cidliny charakter roviny s převýšením do 30 m. Zbylé území má převýšení do 150 m a je bráno jako pahorkatina.

## **Geologický vývoj**

Okres Nymburk svým geologickým vývojem patří do Českého masivu, který společně se Západními Karpaty tvoří dva základní geologické útvary. Do Českého masivu spadají (Kachlík 2003) celé Čechy, část západní Moravy a Slezska. Českému masivu dali podobu variské vrásnění, které probíhalo v Devonu a karbonu (mezi 380–320 miliardami let), následně bylo ovlivněno zaplavením moří, kdy byla zaplavena značná část Evropy a vyčnívaly pouze větší horstva. Český masiv se pak postupně stal souší a začalo docházet k erozi a sedimentaci, v období křídý byla podoba dotvářena vulkanickou činností vlivem alpinského vrásnění. Usazování dalo za vznik České křídové tabuli, jejíž součástí je i okres Nymburk. Patří do geologické jednotky Bohemikum (Geology 2023). Podle geovědních map (Česká geologická služba 2023a) tvoří převážně území centrální části horninový typ sediment zpevněný utvořený marinní genezí, tvořený slínovci místy vápenci, dále pak sediment nezpevněný vytvořený fluviálně. V blízkém okolí Poděbrad převládá hornina spraš a sprašová hlína, místy se vyskytuje navátý písek a převažuje v jižní části území a táhne se až k Sadské. Z dalších významných hornin je nivní sediment, který se nachází u řek a vodních nádrží. V severní části oblasti se pak setkáváme s vápenitými jílovci, slínovci a prachovci. V okolí Městce Králové se táhne k severu část území tvořené silicifikovanými vápnitými jílovci a slínovci.

## **Půda**

Geologické podloží ovlivňuje půdní typy v charakterizovaném území. V jižní části tak převažují (Česká geologická služba 2023b) hnědá půda na píscích a štěrcích, místy štěrcích černozemí a černice. V okolí řeky Labe a jejich přítoky se vyskytuje nivní půda. V severní části se vyskytují typy černice a černozemě, místy hnědozem. Ve východní části kromě zmíněných zde najdeme pelozem oglejenou a karbonátovou. Z jižní strany pak kambizem arenickou a pararendzinu kambickou. Díky úrodnosti půd hraje významnou roli v oblasti zemědělství.

## **Klima a počasí**

Svými klimatickými poměry (Czech INSPIRE 2023) vycházející z pozorování v letech 1961-2000, spadá okres Nymburk do dvou klimatických oblastí. Jižní část od východu k západu náleží do oblasti velmi teplé, která lemuje řeku Labe. Zbylé území se nachází v teplé klimatické oblasti. Z dat (ČSÚ 2023b) vyplývá průměrná teplota vzduchu 9 °C a průměrný úhrn srážek 528 mm v rámci celého Středočeského kraje. Definiční oblasti velmi teplé (Ministerstvo zemědělství, 2023) se opírá o průměrnou roční teplotu oblasti mezi 9 a 10 °C s průměrným úhrnem srážek 500–600 mm. Teplá oblast je charakteristická s průměrnou roční teplotou oblasti 8–9 °C a stejným úhrnem srážek. Rozložení klimatických oblastí v okrese Nymburk je vyobrazeno na obrázku č.11.



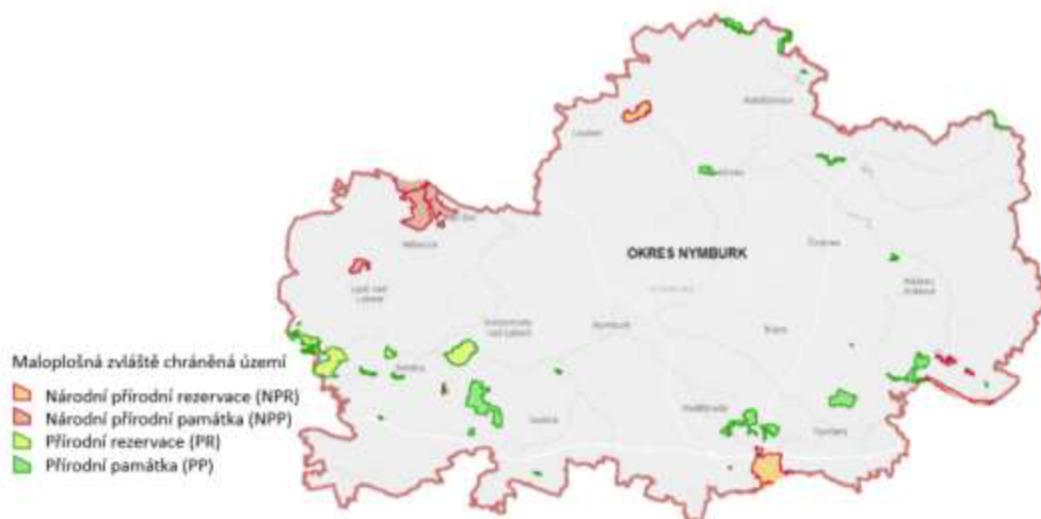
Obrázek 11: Klimatické oblasti okresu Nymburk (ArcGIS online, Czech INSPIRE, ArcČR 500 Okresy vlastní zpracování 2023)

## Vodstvo

Významným tokem, který okrese Nymburk protéká, je řeka Labe. Line se (Mapy.cz, 2023) jihozápadním směrem přes města Poděbrady, Nymburk a v blízkosti Lysé nad Labem. Jejími hlavními pravými přítoky jsou Cidlina, jejichž soutok se nachází mezi Libicí nad Cidlinou a Poděbrady. Dalším pravostranným přítokem je řeka Mrlina a Vlka. Z levé strany Výrovka a Kounický potok. Největšími jezery jsou zatopené pískovny Jezero Poděbrady, Jezero Sadská, Pískovna a Jezero Ostrá, které se nacházejí v blízkosti toku Labe. V severní části okresu v okolí Rožďalovic se nachází soustava rybníků Hasina, Bučický rybník, Třeboňský a Horní rybník, postupující jihovýchodně od Rožďalovic směrem na Městec Králové dále Komárovský rybník, Pustý a Jakubský rybník. Ráz krajiny je ovlivněn zejména zemědělstvím, které z rozlohy okresu (ČSÚ 2023a.) 846 km<sup>2</sup> tvoří 69,1 % zemědělská půda a lesy 17,6 %.

## Ochrana přírody

V Nymburském okrese se nachází několik (AOPK ČR 2023) maloplošných zvláště chráněných území. Národní přírodní rezervace (NPR) Čtvrtě leží v severní části území u obce Mcely. Další NPR Libický luh se nachází jihovýchodně od města Poděbrady. Mezi národní přírodní památky (NPP) byly zařazeny území Mladá ležící severně od města Milovice, Hrabanovská černava umístěna severně od města Lysé nad Labem, Slatinná louka u Velenky a jižně od města Městec Králové Dloupolsko a Kopicácký rybník. Mezi Kostomlaty nad Labem a Přerovem nad Labem najdeme přírodní rezervace (PR) Mydlovarský luh, Vrt' a Káraný – Hrabáčkovy tůně. Nejvíce maloplošných zvláště chráněných území najdeme v kategorii přírodní památka (PP). V severní části území u hranice okresu je přírodní památka Dymokursko – Bahenské louky a Dymokursko, táhnoucí se jihovýchodně až téměř k Městci Králové. Západně od městyse Křinec Chotuc. V okolí Poděbrad jsou významné lokality Louky u Choťánek, Oškobrň, Žehuňsko – Bář a Čihadelské rybníky. V západní části okresu u Sadské je oblast Krsko, Písečný přesyp u Pist, Kerské rybníčky a Polabské hůry. Evropsky významné lokality korelují s maloplošnými zvláště chráněnými oblastmi, pouze lokalita Dymokurska má větší rozsah vymezeného území oproti přírodní památce.

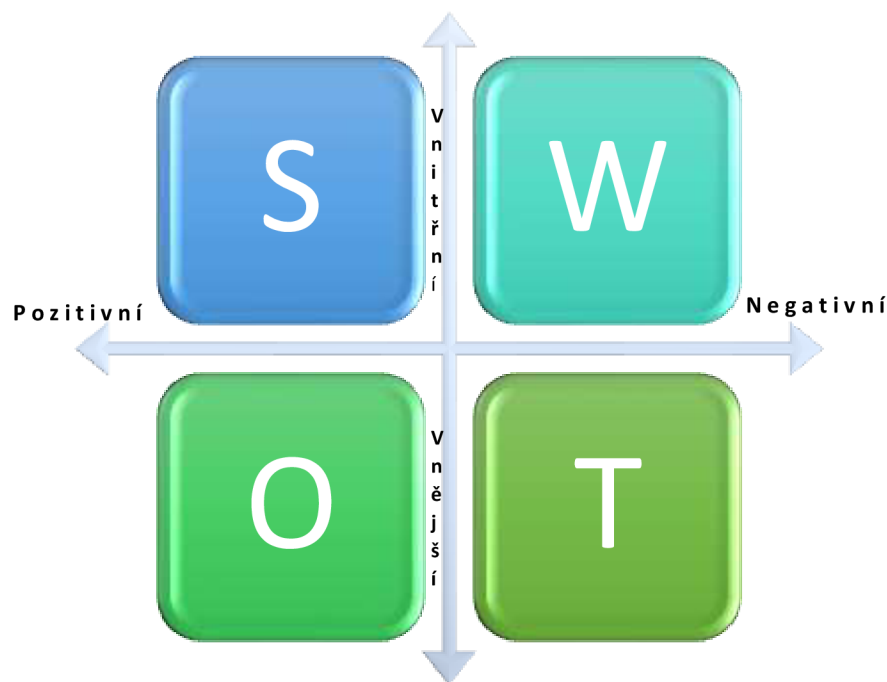


Obrázek 12: Maloplošná chráněná území okresu Nymburk (ArcGIS online, AOPK ČR, ArcČR 500 Okresy vlastní zpracování 2023)

## 2 METODIKA PRÁCE

### 2.1 SWOT analýza

SWOT analýza je hojně využívaným nástrojem ve strategickém plánování, hodnocení podniku, marketingu, ale i dalších odvětvích (Grasseová aj. 2012). Tato strategická analýza umožňuje identifikovat a ohodnotit jak vnitřní (zaměřující se na současnost, lze přímo ovlivnit) neboli mikroprostředí, tak vnější faktory (zaměřující se na budoucnost, lze ovlivnit nepřímo či vůbec) neboli makrookolí a byla vytvořena Albertem Humphreyem v rámci jeho výzkumného projektu v 60. a 70. letech 20. století o řízení změn v podniku (Kotler a Keller 2013). Z vnitřních faktorů hodnotí silné (**S**trength) a slabé (**W**eak) stránky a z vnějších faktorů hodnotí příležitosti (**O**pportunities) a hrozby (**T**hreats) a proto je i z anglického jazyka tento název analýzy přejímán (Grasseová aj. 2012). Silné stránky jsou charakteristické svojí konkurenceschopností, jedinečností a nadprůměrností a cílem je jejich maximalizace. Slabé stránky jsou oblasti, v kterých je třeba se zlepšit a které mohou snížit optimální výkon a cílem je jejich minimalizace. Pro analýzu vnitřních stránek a jejich hodnocení lze použít metodu benchmarkingu, porovnání s podobně zaměřenými konkurenčními podniky. Příležitosti jsou externí faktory, které by mohly zlepšit konkurenceschopnost, naopak hrozby mohou poškodit organizaci. Pro analýzu vnějšího prostředí lze použít PESTLE analýzu, která bere v potaz všechny aspekty makroprostředí, a to P-politické, E-ekonomické, S-sociální, T-technologické, L-legislativní a E-ekologické. SWOT analýza je prezentovaná v podobě matice, viz obrázek č. 14 níže.



Obrázek 13: Obecné schéma SWOT matice, Zpracováno dle Grasseové (2012)

Mezi hlavní zásady tvorby SWOT analýzy je zahrnutí klíčových a objektivních faktorů, které jsou přiřazené vždy jen do jednoho kvadrantu matice. Musí být založené na datech a faktech a je žádoucí přiřadit faktorům váhu a stupeň vlivu a tím tak získat vážené ohodnocení. V případě příležitosti je třeba sledovat atraktivitu a pravděpodobnost úspěchu (Kotler a Keller 2013) a jejich závislost. Čím je atraktivita větší a pravděpodobnost vyšší, tím je příležitost lepší. Faktor ohrožení je tím vyšší, čím je vyšší pravděpodobnost výskytu a čím je vážnější jeho dopad.

Výstupem SWOT matice jsou čtyři kvadranty. S-O (maxi-maxi) čili agresivní strategie, kdy se pomocí silných stránek snažíme maximalizovat příležitosti. W-O (mini-maxi) čili turnaround strategie, kdy se pomocí příležitosti snažíme minimalizovat slabé stránky. S-T (maxi-mini) čili diverzifikační strategie, kdy se snažíme odvrátit hrozby pomocí silných stránek. W-T čili (mini-mini) čili obranná strategie, kdy se snažíme minimalizovat hrozby ve vztahu k slabým stránkám. Existují různé taktiky využívající SWOT matici a při jejich výběru je třeba zaměřit se na jejich vhodnost, přijatelnost a proveditelnost. Jednou z taktik je převést slabé stránky a hrozby na stránky silné a příležitosti, například při hledání nových trhů. Pokud nelze slabé stránky a hrozby konvertovat, je třeba je minimalizovat nebo se jim snažit vyhnout. Druhou taktikou je využití silných stránek a přiřazení k příležitostem, kterou lze uplatnit v případě konkurenční výhody. Je třeba také zvážit v případě zajímavých příležitostí, zda neobstarat nové



vnitřní zdroje, kterými dosud nedisponujeme. Silné vazby mezi příležitostmi a silnými stránkami umožňují využití agresivní ofensivní strategie. V případě silných vazeb mezi hrozbami a slabými stránkami je třeba použít spíše defenzivní strategii. SWOT analýza má smysl pouze pokud jsou v závislosti na výsledcích a vybrané strategii přijaty navazující opatření.

## 2.2 Sociologický empirický výzkum

Sociologický výzkum je sociální výzkum zkoumající sociální jevy, jež jsou charakteristické obtížnou přímou pozorovatelností smysly a historickou povahou měnící se v čase a dle kontextu společnosti (Disman 2002). Z toho důvodu je žádoucí zprostředkování empirické zkušenosti dotazováním, práci s daty a jejich konkretizaci. Existují dvě metody sociologického výzkumu, teoretická a empirická. Obě mají za společný rys přístup ke zkoumání závislý na předmětu a objektu výzkumu a snaží se o systematickosti, přesnost, opakovatelnost a kontrolovatelnost výzkumu. Dále se člení sociální výzkum na primární a sekundární, kdy primární výzkum obsahuje fázi sběru dat a sekundární využívá již dříve shromážděná data. Dle postupu výzkumu existují dva typy sociologického výzkumu (dále SEV), a to verifikační a explorativní. Verifikační výzkum má povahu konfirmační, pomocí deduktivní metody ověřuje předem dané hypotézy a na úrovni SEV mu odpovídá kvantitativní přístup, kam se řadí standardizované techniky sběru dat, jako např. dotazník. Oproti tomu explorativní výzkum vyhledává nové skutečnosti pomocí induktivní metody a na úrovni sociologického empirického výzkumu mu odpovídá kvalitativní přístup, jako např. rozhovor, dotazování, ad. Tyto dva výzkumy se liší také výsledky, silou standardizace, reliabilitou a validitou. Kvantitativní přístup využívá techniky s vysokou mírou standardizace, snaží se nashromáždit relativně málo informací o mnoha jedincích a výsledky jsou tedy vysoce spolehlivé, avšak vyznačující se nízkou validitou neboli věrohodností. Kvalitativní přístup naopak získává mnoho informací o málo jedincích a výsledky takového výzkumu se tedy vyznačují vysokou mírou validity, avšak již ne reliability neboli spolehlivostí, že při opakovaném výzkumu získáme ty samé informace.

Na počátku výzkumu v rámci přípravné fáze vymezují dvě základní otázky - „co chceme zkoumat“ neboli předmět zkoumání a „jak chceme zkoumat“ neboli metoda zkoumání (Hudečková aj. 2009). Poté následuje fáze realizační neboli terénní šetření samotný sběr dat, kdy získáváme určitý sociální údaj. V poslední fázi probíhá zpracování dat pomocí výpočetní techniky, jejich rozřídění a interpretace dle praktické zkušenosti a teoretické znalosti, čímž lze získat určitou sociologickou informaci o sociálních faktech popisujících souvislosti mezi

sociálními jevy. Tímto zpracováním se z jednotlivých sociálních údajů subjektivní povahy stávají objektivizovaná sociální fakta. Obecný postup kvantitativního SEV je dán následujícími logickými kroky:

1. formulace teoretického či praktického sociálního problému,
2. formulace obecné hypotézy,
3. formulace pracovních hypotéz,
4. rozhodnutí o populaci a vzorku,
5. pilotáž,
6. rozhodnutí o technické sběru informací,
7. konstrukce nástrojů pro terénní sběr informací,
8. předvýzkum,
9. terénní sběr dat,
10. analýza dat,
11. interpretace výsledků a závěry, případně teoretické zobecnění.

Jedním z důležitých kroků v kvantitativním SEV je podle Hudečková aj. (2009) rozhodnutí o populaci a vzorku, jelikož nejsme nikdy schopni sledovat celou populaci. Pro účely šetření se tedy využívá vzorku populace, který musí být kvalitní, spolehlivý a reprezentativní. Podle použití tzv. opory lze dělit výběr vzorku na náhodný a záměrný. Náhodný výběr znamená, že každá jednotka populace má stejno pravděpodobnost vybrání do vzorku. Oproti tomu záměrný výběr provádí logickou redukci velikosti i struktury objektu. Kombinací náhodného a záměrného výběru získáme výběr systematický. V kroku pilotní studie se většinou kvalitativní technikou ověřuje, zda se informace v dané populaci vyskytuje a zda jí dokážeme získat. Tento krok nám také napomáhá v další orientaci v tom, jakou techniku sběru dat volit. Při tvorbě dotazovacího nástroje je třeba dodržovat zásadní pravidla pro tvorbu otázek a odpovědí. Při formulaci otázek je třeba dodržet nezbytnost položení otázky a ptát se vždy jen na jeden dotaz v otázce.

Dalšími pravidly je zachování jasnosti a srozumitelnosti, jednoduchosti a stručnosti vyjádření, jednoznačnosti a konkrétnosti slov (Kotler a Keller 2013). Při tvorbě odpovědí je třeba nabídnout vyčerpávající výčet odpovědí, nabídnout vylučující se odpovědi a vyrovnaný počet kladných a záporných odpovědí. Pro měření postojů se jeví jako nejspolehlivější nástroj Likertova škála, jež měří zároveň sílu a obsah postoje a jež se skládá z pětibodové škály výroků od „zcela souhlasím“, přes „nevím“ až do „zcela nesouhlasím“ (Hayesová a Štěpánková 2003).

Existují různé typy otázek, a to uzavřené, polouzavřené, otevřené, filtrační, nepřímé, projekční a kontrolní (Hudečková aj. 2009). Uzavřené otázky obsahují všechny alternativy odpovědi, včetně „nevím“. Naproti tomu polouzavřené otázky používají standardizované odpovědi jen do určité míry a otevřené otázky umožňují respondentovi uvést jakoukoliv odpověď. Filtrační otázky tvoří tzv. Výhybku při dotazování a umožňují vyloučit osoby, jež nemohou na danou otázku odpovědět. Nepřímé a projekční otázky již vyžadují znalosti psychologie. Kontrolní otázkou mohou být položeny v případě, že chceme ověřit pravdivost odpovědi na obzvláště důležitou proměnou tématu. Neměli by se klást otázky sugestivního (pobízející k určité odpovědi), provokujícího (otázky typu „proč“) a deklarativního typu (čekáme odpověď na úrovni obecné pravdy).

Dramaturgie dotazovacího nástroje řeší skládání otázek do logického celku, průběh dotazování a připojování dalších nezbytných náležitostí pro zdárný průběh dotazovací akce. V průběhu dotazování by mě dodržen určitý sled otázek, a to zprvu klást úvodní, nenáročné a filtrační otázky a poté zařadit důležité otázky v hlavní obsahové stati. Sestavený dotazovací nástroj je vhodné doplnit průvodním dopisem, kde je zmíněna anonymita dotazovaného, instrukce k vyplnění a poděkování. Ve fázi předvýzkumu se zkoumá správnost dotazovacího nástroje, provádí se na větším počtu jedinců než pilotáž a odpovědi z této fáze nelze zařadit do finálního výzkumu. V rámci posledního kroku – analýzy dat, lze použít systémové nástroje, jako je například SPSS (Statistical Package for Social Sciences) či SAS Social network analysis. Samotná interpretace pak umožňuje vyvození závěrů a vytvoření sociologické informace a zpětně propojuje empirickou sféru sociologie s teoretickou.

### **3 ANALÝZA CYKLOTURISMU NA NYMBURSKU**

#### **3.1 Analýza místních, regionálních a dálkových cyklotras**

Pro analýzu místních, regionálních a dálkových cyklotras byly využity zdroje dostupné na [mapy.cz](http://mapy.cz), [cykloserver.cz](http://cykloserver.cz), edice Klubu českých turistů oddíl 18 Nymbursko a Kopidlensko a oddíl 42 Kolínsko a Kutnohorsko. Při analýze došlo k porovnání všech zdrojů a vlastní terénní průzkum vybraných tras. V okrese Nymburk se nachází celkem 21 cyklotras o celkové délce 260,7 km k hranicím okresu. Hustota tras tak vzhledem k rozloze okresu Nymburk činí 30,8 km<sup>2</sup>. Na území se nachází pouze 1 národní dálková trasa a Evropská trasa. Zbylé trasy, tedy celkem 19 z nich, jsou pouze lokálního charakteru. Pro kategorizaci jednotlivých typů cyklotras byl využit systém KČT podle jejich typu značení. Nejdelší vzdálenost, kterou můžeme urazit, je po evropské trase EuroVelo 4, po které můžeme překonat vzdálenost 42 km. Následuje hned

Labská stezka se svými 40 km. Detaily o jednotlivých typech tras a jejich vzdálenosti jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Typ trasy	Směr trasy	Označení trasy	Délka na území okresu Nymburk v km
Národní dálková trasa	Labská stezka	2	40
Evropská trasa	EuroVelo 4 (Poděbrady – PP Písečná u Byšiček)	EV4	42
Lokální trasa	Poděbrady – Čelákovice	0019	34
Lokální trasa	Milovice železniční stanice – Káraný	0037	18,3
Lokální trasa	Karlov – Kochánky	0041	7
Lokální trasa	Milčice – Kolín náměstí	0109	1
Lokální trasa	Chvalovice – Milčice	0124	10,5
Lokální trasa	Vrbová Lhota – Miškovice	0125	0,8
Lokální trasa	Vrbová Lhota – Kouřim	0126	6
Lokální trasa	Libice nad Cidlinou – Praskačka	4199	7,6
Lokální trasa	Rožďalovice – Roudnice	4288	4,9
Lokální trasa	Opolany – Kolín Sendražice	4334	4,2
Lokální trasa	Sány – Kolín Sendražice	4348	3,5
Lokální trasa	Rožďalovice – Jičín Valdštejnovo náměstí	4368	4,9
Lokální trasa	Lysá nad Labem – Benátky nad Jizerou	8149	11,5
Lokální trasa	Velké Zboží – Opolany	8193	12,7
Lokální trasa	PP Louky u Choťánek – Libice nad Cidlinou	8194	13
Lokální trasa	Kounice Cihelna – Horky	8208	6,8
Lokální trasa	Milčice – Roztoklaty	8209	15
Lokální trasa	Poděbrady – Jezero Sadská	8240	14
Lokální trasa	Patřín – Čakovice	Taxis	3

Tabulka 1: Kategorie tras v okresu Nymburk (autor 2023)

Pokud započítáme celkovou vzdálenost tras lokálního charakteru, které překročí hranice okresu Nymburk, ale mají v něm svůj počátek či konec, mohou cyklisti projezdit celkem 493 km. Z analýzy vyplývá, že většina cyklotras je koncentrována v okolí měst Nymburk, Poděbrad a Lysé nad Labem, kde je svoji sítí propojena i s ostatními okresy a napojují se na další místní trasy. Absence tras je v celé severní části území okresu Nymburk a zároveň chybí i jakékoli propojení s dalšími cyklotrasami sousedících regionů. Rozvržení jednotlivých tras je vyobrazeno na obrázku č. 14.



šterku až písku. Tuto část bych rozšířila, aby byl průjezd pohodlnější a vešli se proti sobě 2 jedoucí cyklisti. Od konce Drahelic až na konec trasy, které vede ve vybraném území, se již nenachází žádné odpočinkové místo v podobě lavičky nebo altánku, během tohoto úseku je jediná možnost si odpočinout, nebo se občerstvit v kempu u jezera Ostrá. Navrhovala bych umístění lavičky ve dvoukilometrovém intervalu. Taktéž zbytek trasy je po přírodní cestě, místy s navezeným šterkem. Některé pasáže měli vyjeté výmoly od aut, které zajíždějí do zahrádkářských a chalupových kolonií, cesty také využívají rybáři se svými vozidly. Člověk musí být v jejich přítomnosti obezřetný, jelikož mají občas svoje vybavení pohozené do cesty a když přecházejí cestu, tak nevěnují pozornost provozu. Pro zvýšení atraktivity bych mnohé cyklisty a cykloturisty potěšilo, kdyby se protáhla cyklostezka končící v Drahelicích a vybudovala se až do Čelakovic. Koše na odpadky jsou pouze u laviček, které jsou v blízkosti města Poděbrady a Nymburk a nejsou tak po celé délce cyklostezky. V druhé polovině trasy zcela chybí. Na trase jsem potkala pouze 2 zařízení s možností dofouknutí kola, které jsou od sebe vzdálené pouhých 5 metrů, a to ve městě Poděbrady. Jedno z nich má multifunkční vybavení, kde si lze dofouknout kolo, dobít elektrokolo a popřípadě i telefon. Vyfoceno na obrázku č 15.



Obrázek 15: Dobíjecí stanice a kompresor (autor 2023)



Hned vedle toho je umístěn kompresor zabudovaný do poutače, vyobrazeno na obrázku č. 16. Rozmístěním těchto zařízení po celé délce trasy by bylo praktické a určitě by to zkvalitnilo vnímání trasy. Ideální vzdálenost mezi jednotlivými zařízeními by bylo 10-15 km.



Obrázek 16: Kompresor pro cyklisty ve městě Poděbrady (autor 2023)

## **EuroVelo 4**

Evropská trasa kopíruje Labskou stezku, odděluje se až u Litolského mostu a trasa pokračuje přes Litol a Lysou nad Labem, kde provádí centrem. Následně se napojuje na červeně značenou turistickou trasu a vede podél železniční tratě, kde pak opouští okres Nymburk.

### **3.1.2 Zhodnocení vybraných lokálních tras**

#### **Cyklotrasa 0019**

Tato trasa je nejdelší lokální trasou. Podle mapy.cz, cykloserver.cz i aktuálních map KČT Nymbursko a Kopidlensko kopíruje trasa levý břeh Labe. Při terénním průzkumu jsem zjistila, že je tato trasa značená jako 2A z Čelákovic, při odbočce na Přerov nad Labem se objevilo značení 2A/0019, ale trasa 0019 pak úplně jinou cestou. Cyklotrasa vede z Poděbrad do Čelákovic, v rámci okresu končí před vesnicí Sedlčánky. Z Poděbrad do obce Písty vede cyklostezka s asfaltovou úpravou. Z Píst do Hradištko vede široká cesta po přírodní cestě, kde převládá písek. Z Hradištko do Přerova nad Labem je uježděná široká cesta, místy vede lesem, kde se zužuje. Trasa vede přes Polabské národopisné muzeum, kde se lze také občerstvit.

#### **Zhodnocení trasy a návrh opatření na zkvalitnění**

Cesta Hradištko – Přerov nad Labem je zde dost poničená od aut zejména v úseku, které sem zajíždějí stejně jako u Labské stezky, kvůli svým chatám. Na levém břehu převládají rybáři, přestože je zde zákaz vjezdu mimo vlastníky pozemků. Abstinují zde také místa k odpočinku a nejsou zde nikde umístěny lavičky ani altány. Poslední altán je na konci Nymburka. Doporučení pro zkvalitnění a zvýšení atraktivity by bylo, aby výmoly v cestě byly zavedeny

šterkem, nebo jiným vhodným materiálem. Pro odpočinek bych zvolila umístění laviček od Píst v intervalu po dvou kilometrech.

### **Cyklotrasa Taxis**

Převážně lesem vedená cyklostezka, která začíná ve vesnici Patřín u městysu Loučeň a vede do Čakovic, které jsou již mimo okres Nymburk. Na našem území na ní můžeme ujet 3 km. Povrch je asfaltový a místy přírodní. Jedinou nevýhodou je, že se musí dvakrát přejet silnice. Jedna z nich je frekventovaná silnice II. třídy č. 38 směřující z Nymburka na Mladou Boleslav.

### **Cyklotrasa 8193**

Trasa vede z Velkého Zboží u Poděbrad do Opolan. Dá se na ní napojit při sjezdu z Labské stezky, kdy je zapotřebí nejdříve projet městem. Trasa vede méně frekventovanými ulicemi a v severní části Poděbrady se napojuje na cyklostezku která spojuje Poděbrady a obec Pátek po asfaltové cestě, kde je uprostřed lavička pro možnost odpočinku. Obec Pátek se projede po silnici III. třídy a odbočí se na silnici směřující na Úmyslovice. U informační cedule konec obce se trasa napojuje na zpevněnou polní cestu okolo rybníků a Sádek, projíždí se podél Sánského potoka až k Novým mlýnům. Zde je zapotřebí přejet na druhou stranu přes frekventovanou silnici II. třídy č.32 směřující na Jičín. Trasa pak pokračuje polní cestou až do obce Odřepsy, kde pak značení navazuje na silnici III. třídy až do Opolan.

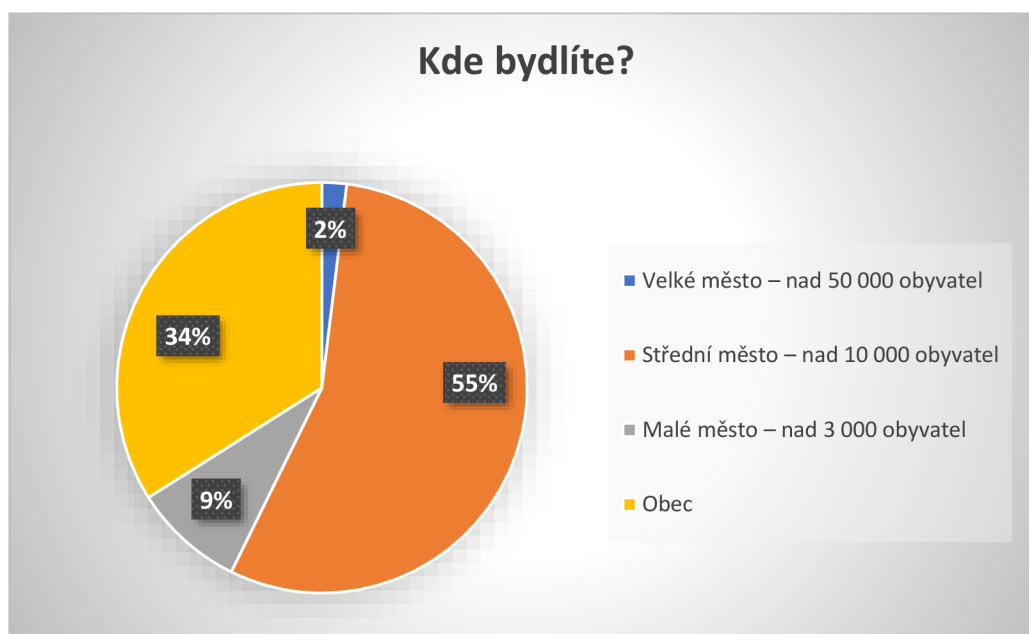
## **3.2 Analýza dotazníku**

Sociologický výzkum byl realizován pomocí webových stránek vyplnto.cz, jehož hlavním cílem bylo zjistit, jak často lidé v regionu Nymbursko jezdí na kole v závislosti na věku a za jakým účelem. Zároveň bylo cílem zjistit, zda na nymburských cyklotrasách a cyklostezkách jezdí jen místní, nebo i lidé z okolí a tím zjistit atraktivitu oblasti. V neposlední řadě také zjistit spokojenost s kvalitou, hustotou a vybaveností cyklotras a cyklostezek v okrese Nymburk. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 125 respondentů a návratnost dotazníků činila 77,3 %. Tento údaj (vyplnto.cz, 2023) znázorňuje poměr vyplněných a zobrazených dotazníků, ale nebere v potaz oslovené respondenty, kterým se dotazník zobrazil, ale neoslovil je k vyplnění. Šetření probíhalo v termínu 13.6.2023 – 27.6.2023 a zúčastnilo se jej 87 žen a 37 mužů a odpovídalo na 13 otázek. Průměrný čas, který strávili vyplňováním dotazníku byl 2 minuty a 39 vteřin. Celé znění dotazníku je uveden v příloze č.1.



Nejvíce respondentů bylo ve věku 30-39 let v celkovém zastoupení 37,6 %, druhá nejpočetnější skupina byla ve věku 18-29 let s podílem 21,6 %. Následovala skupina 40-49 let se zastoupením 16,8 %. Nejméně početné skupiny byly ve věku 50-59 let, které tvořily podíl 16 % a lidé ve věku více než 60 let celkem 8 %. Ze všech dotázaných uvedlo 82,4 % informaci, že bydlí v okrese Nymburk. Zbýlých 17,6 % má trvalé bydliště mimo okres Nymburk a u kterých bylo dále zjišťováno, zda navštěvují cyklotrasy a cyklostezky na Nymbursku. V případě, že označili odpověď, že nenavštěvují, byl dotazník ukončen vzhledem k charakteru následujících otázek týkajících se spokojenosti s hustotou, kvalitou a četností využívání místních cyklotras a cyklostezek. Z těchto 17,6 % respondentů (22 lidí) uvedlo 68,18 % z nich, že navštěvují v okrese Nymburk cyklotrasy a cyklostezky. S největším zastoupením odpovědi četnosti návštěv bylo několikrát za rok či nepravidelně, obě tyto odpovědi měly stejný podíl 40 % (obě po 6 respondentech). Zbylí 2 respondenti navštěvují trasy pravidelně několikrát do měsíce a 1 z nich uvedl, že je navštěvuje několikrát do týdne.

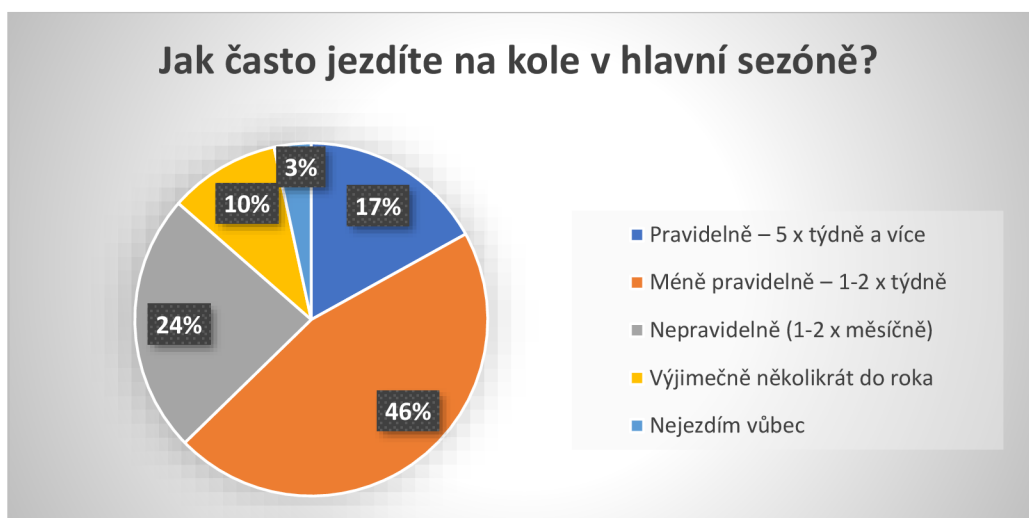
Většina respondentů uvedla, že má trvalé bydliště ve středně velkém městě nad 10 000 obyvatel, a to 55 %. Další větší skupinu tvořili lidé z okolních obcí s 34 % podílem. Menší podíl respondentů byl z malého města s počtem vyšším než 3 000 obyvatel. Lidé z velkého města nad 50 000 obyvatel tvořili pouhé 2 %.



Graf 2: Graf velikosti bydliště respondentů (autor 2023)

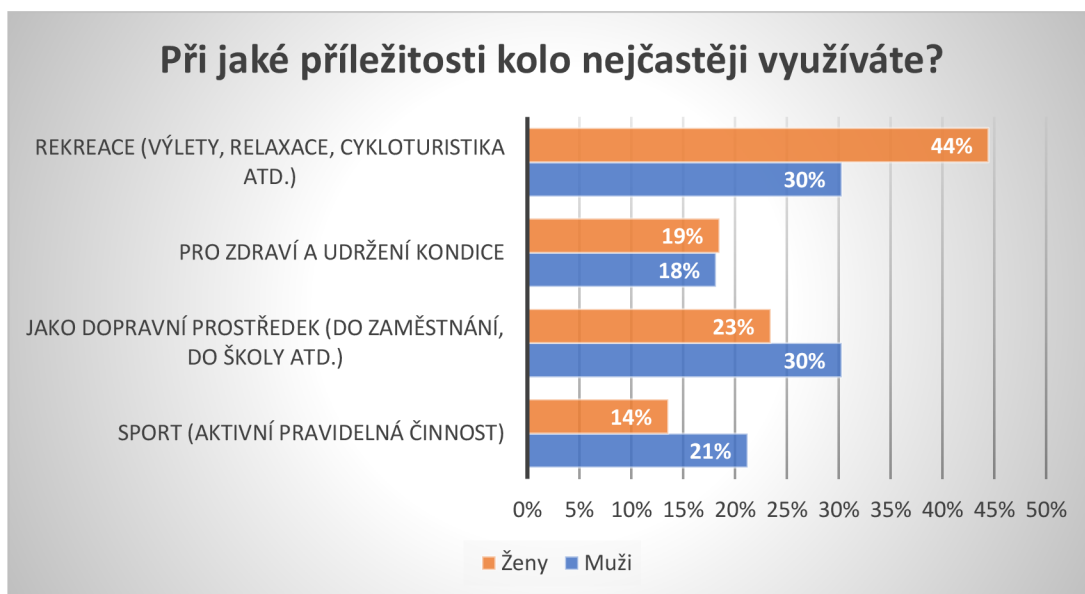
Z dotazníkového šetření vyplynulo, že nejčastěji jezdí lidé v hlavní sezóně od jara do podzimu s frekvencí 1 - 2x týdně. Tuto odpověď zvolilo 46 % respondentů. Cyklistiku jako nepravidelnou aktivitu uvedlo 24 % účastníků výzkumu a znamená to, že jezdí na kole pouze

1 – 2x do měsíce. Jako pravidelnou aktivitu konanou 5 a více dní v týdnu zvolilo 17 % respondentů. Někteří jezdí na kole výjimečně několikrát do roka a tato odpověď byla zaznamenána 10 % dotazovaných. Z detailnějšího porovnání dat odpovědí mužů a žen, se cyklistice věnují muži pravidelněji. Jezdí 5 a vícekrát týdně oproti ženám, které volí častěji frekvenci 1–2x za týden. Variantu „5x týdně a více“ zvolilo téměř 30 % mužů, oproti tomu pouze necelých 12 % žen.



Graf 3: Graf celkové četnosti jízdy na kole v hlavní sezóně všech respondentů (autor 2023)

Respondenti nejčastěji vnímali jízdu na kole jako rekreační činnost, ať už využití kola na výlet, jako relaxaci či cykloturistiku ve 40 % případů. Značná část využívá kolo jako dopravní prostředek do zaměstnání v celkovém podílu 26 %. Další příležitostí, při které využívají kolo je pro udržení zdraví, a to v 18 %, jako aktivní sportovní činnost vnímá zbylých 16 % dotázaných. Rozdílný přístup prokázal dotazník mezi muži a ženami, kdy zejména ženy využívají kolo pro rekreaci ze 44 % oproti mužům s podílem 30 %. Muži častěji využívají jízdu na kole jako sportovní pravidelnou činnost a taktéž častěji využívají kolo jako dopravní prostředek.



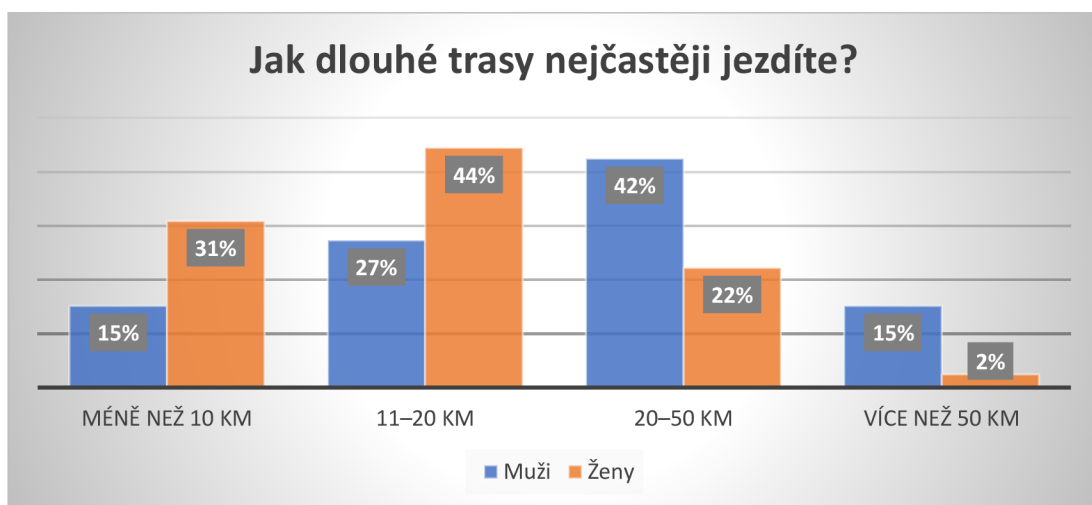
Graf 4: Graf porovnání hlavních důvodů pro provozování cyklistiky mužů a žen (autor 2023)

V dotazníku následovala otázka směřující ke zjištění, kam nejčastěji s kolem respondenti jezdí a co rádi navštěvují. Otázka umožňovala výběr více možností a popřípadě volnou odpověď, pokud se v nabídce nevyskytovala výstižná odpověď. Jednoznačně hlavním atraktantem vyjížděk je příroda, kterou zvolilo 77 % dotazovaných, následují restaurační zařízení s 52 % podílem. Třetím nejčastěji navštěvovaným místem jsou koupaliště s 32 % podílem hlasů. Na podobné přičce si stojí všeobecně památky, pak konkrétně zmíněné hrady, zámky a zoologické zahrady. Někteří jedinci pak zvolili volné vyjádření odpovědi a jejich cílem je čistě jízda samotná, někteří pak navštěvují dětská hřiště, sportoviště či jezdí čistě do práce.



Graf 5: Graf míst, které nejčastěji respondenti navštěvují (autor 2023)

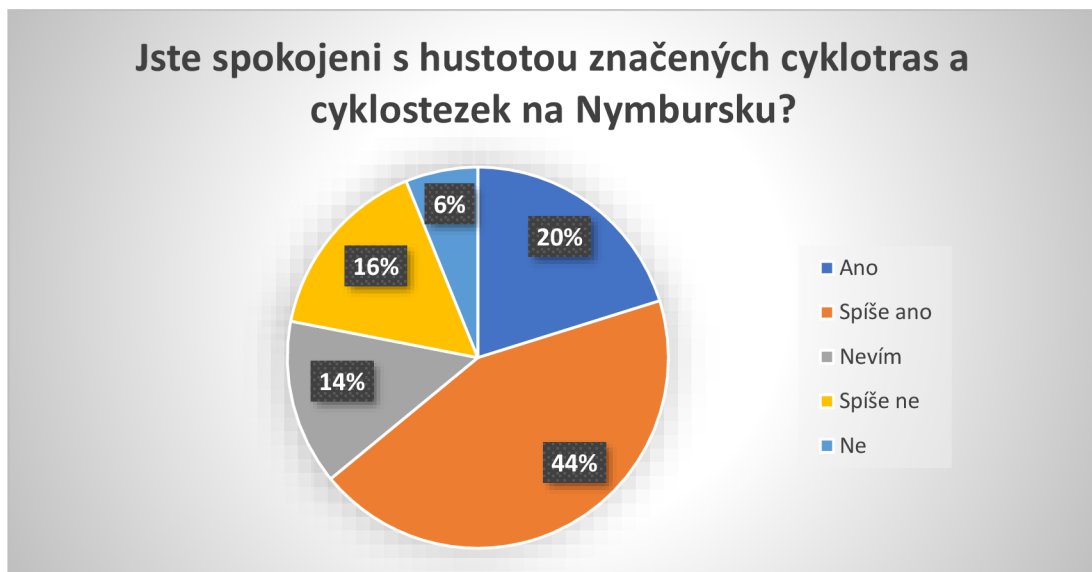
Vzdálenost, kterou nejčastěji respondenti urazí se pohybuje mezi 11–20 km. Tuto odpověď zaznamenalo zaokrouhleně 39 % dotazovaných. Delší vzdálenosti mezi 30–50 km praktikuje 28 % a 26 % jezdí méně než 10 km. Více než 50 km si při projíždce dopřává 6 % ze všech respondentů. Při porovnání výsledků mezi ženami a muži si můžeme všimnout, že muži preferují delší trasy mezi 20–50 km, kde se v tomto rozmezí pohybuje 42 % odpovědí mužského pohlaví, kdežto ženské pohlaví volí ze 44% kratší vzdálenosti mezi 11–20 km. Větší dominanci mají ženy také v krátké vzdálenosti pod 10 km s 31 % oproti 15 % mužů. Dlouhé vzdálenosti volí ženy pouze ve 2 %, zatímco muži v 15 %.



Graf 6: Graf volené nejčastější vzdálenosti porovnání mužů a žen (autor 2023)

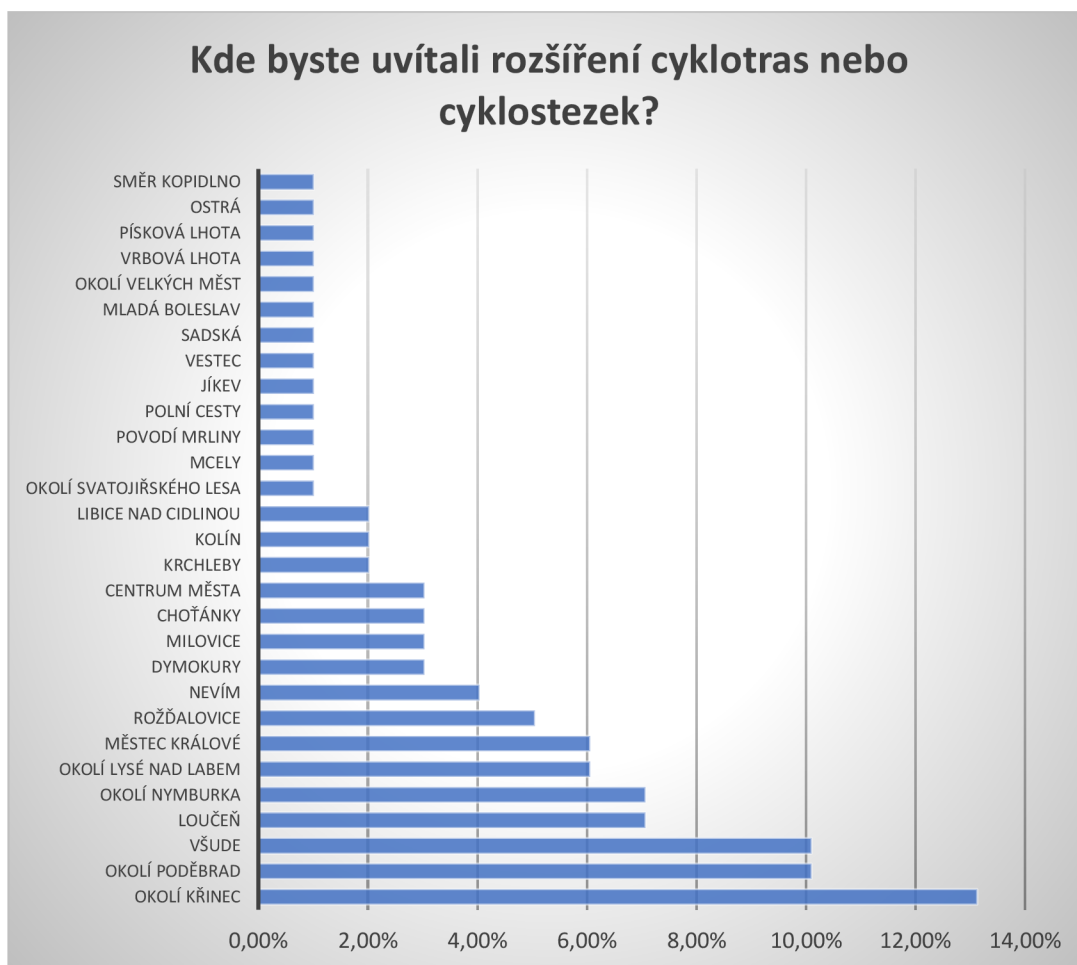
Značených cyklotras a cyklostezek využívá celkem 30 % respondentů, téměř 50 % odpovědělo spíše ano. Odpovědi spíše ne, a ne uvedlo dohromady 16 % a 2,6 % nevědělo, zda značené trasy využívá. Mimo značené trasy jezdí 1,7 % respondentů.

V otázce spokojenosti s hustotou značených cyklotras a cyklostezek na Nymbursku zvolili odpověď spíše ano 44 % a spokojeno je 20 % tázaných. Zcela nespokojeno je 6 % a přibližně 14 % nemá na tuto odpověď názor.



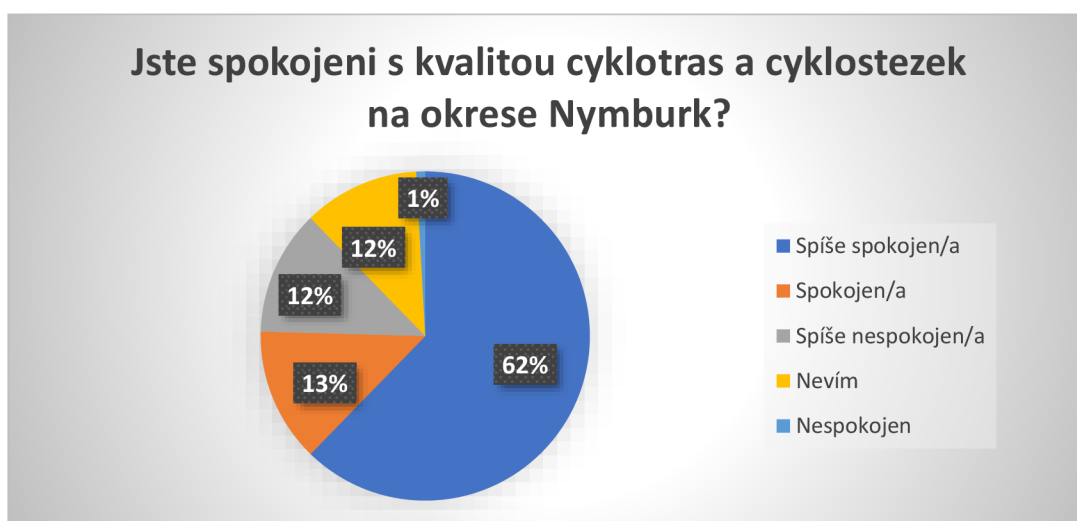
Graf 7: Graf spokojenosti s hustotou cyklotras a cyklostezek na Nymbursku (autor 2023)

Dále z výzkumu vyplynulo, že 85 % z dotázaných by mělo zájem o nové značené cyklotrasy či cyklostezky v okrese Nymburk. Ti, kteří odpověděli kladně na nové značené trase byli vyzváni o specifikování oblasti, ve které by rozšíření tras uvítali. Sešlo se velké množství podnětů na místa, kde by rádi respondenti měli nové značené cyklotrasy a cyklostezky. Nejčastěji zmiňovaná oblast byla v okolí Křince ve 13 % dotázaných a Poděbrad s 10 % podílem, popřípadě odpověď nebyla specifikována, ale uvedena všeobecná informace, že by je uvítali všude. Dalšími oblastmi byla Loučeň, okolí Nymburka a Lysé nad Labem, Městce Králové a Rožďalovic. Někteří navrhovali přímo trasy jako například v okolí Poděbrad a jejich propojení s okolními vesnicemi, popřípadě od Poděbrad směrem na Kopidlno a Jičín. Zmínili také propojenost vesnic s ostatními městy, kde nyní značené trasy chybí. Jiní by uvítali pásy pro cyklisty přímo ve městech nebo podél hlavních tahů silnic tak, aby měli cyklisté svůj prostor mezi jedoucími auty. Přibližně 10 % respondentů by uvítalo trasy všude po okolí okresu Nymburk. Pouze 4 % dotazovaných odpověděli na tuto otázku, že nevědí. Jedinci pak navrhovali například trasy po upravených polních cestách či v povodí řeky Mrliny. Zjednodušené zpracování všech návrhů je uvedeno na v grafu č. 8.



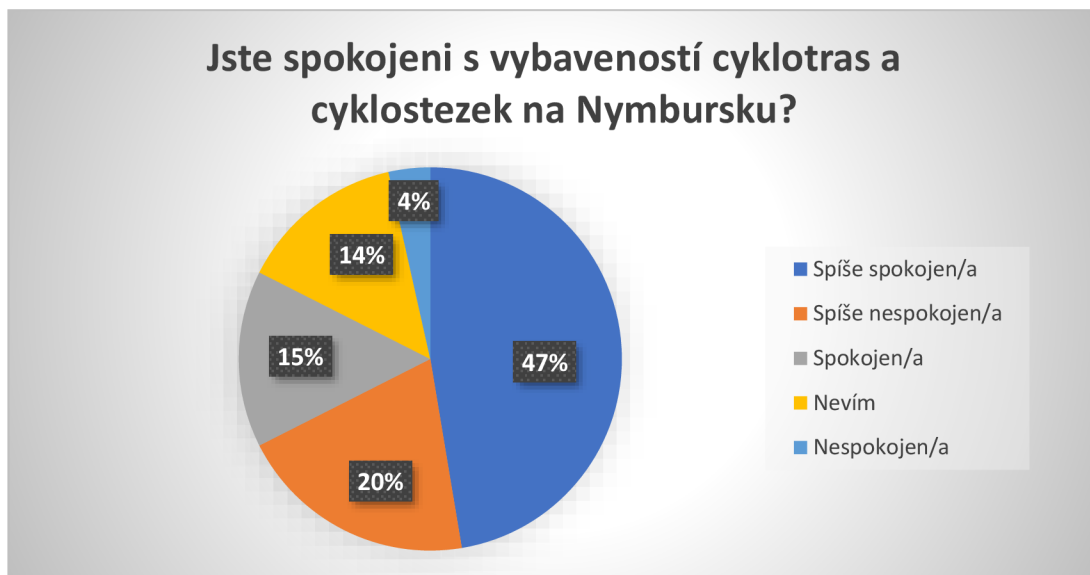
Graf 8: Graf návrhu rozšíření cyklotras a cyklostezek (autor 2023)

S kvalitou cyklotras a cyklostezek je spíše spokojeno až 62 % dotazovaných, zcela spokojeno je 13 % respondentů. Odpověď spíše nespokojeno uvedlo 12 % z celkového počtu účastníků výzkumu a vyloženě nespokojeno je pouhé necelé 1 % z nich.



Graf 9: Graf spokojenosti s kvalitou cyklotras a cyklostezek na okrese Nymburk (autor 2023)

Poslední otázka dotazníku byla zaměřená na spokojenost s vybavením cyklotras a cyklostezek, možnosti občerstvení, umístění informačních tabulí a umístěním odpočívadel. S vybavením je „spíše spokojena“ téměř polovina respondentů. Oproti tomu 20 % je „spíše nespokojena“. Svoji „spokojenost“ vyjádřilo téměř 15 % oslovených a „nespokojenost“ 3,5 %. Někteří respondenti vyjádřili svůj názor odpovědí „nevím“ ve 14 % případech.



Graf 10: Graf spokojenosti s vybaveností cyklotras a cyklostezek v okrese Nymburk (autor 2023)

### Vyhodnocení dotazníkového šetření

Z dotazníkového šetření vyplývá, že téměř polovina oslovených jezdí na kole s frekvencí 1 - 2x týdně. Muži jezdí pravidelněji a taktéž volí delší vzdálenosti oproti ženám. Nejčastěji na kole navštěvují přírodu a restaurační zařízení. S hustotou značených cyklostezek a cyklotras je spokojeno a spíše spokojeno přibližně 60 % respondentů a s jejich kvalitou je spokojeno taktéž 60 % z nich. Novou značenou cyklotrasu či cyklotrasu by uvítalo 85 % dotazovaných. Nejzmiňovanější lokalita byla okolí městyse Křinec.



### 3.3 SWOT analýza cykloturismu na Nymbursku

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rovinatý charakter území vhodný pro začínající cyklisty, rodiny s dětmi, osoby se zdravotními indispozicemi, důchodce</li> <li>- Rychlejší překonávání delších vzdáleností</li> <li>- Přírodní památky a chráněná maloplošná území</li> <li>- Kulturní akce pořádané zejména městy Poděbrady (hudební akce typu jazzové a swingové odpoledne, Soundtrack, festival Barvy léta), Nymburk (hudební akce Přístavní slavnosti, závody dračích lodí, letní kino promítané pod hradbami)</li> <li>- Přírodní koupaliště z původních pískoven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jednotvárnost reliéfu krajiny</li> <li>- Nekvalitní silniční povrch okrajových částí okresu</li> <li>- Nedostatečné nebo žádné značené trasy v severní části okresu</li> <li>- Chybí propojenost sítě cyklistických tras zejména v severní části území</li> <li>- Chybí trasy regionálního významu</li> <li>- Malé množství značených pásů pro cyklisty</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vybudování více cyklostezek</li> <li>- Využití povrchu hráze kolem řeky Mrliny a vybudování nové cyklostezky či cyklotrasy</li> <li>- Zlepšení propojenosti mezi jednotlivými cyklotrasami</li> <li>- Vybudovat oblast, který využívá primárně kolo pro dopravu do zaměstnání, do školy, za koníčky</li> <li>- Zvýšit počet značených pásů na silnicích určených pouze pro cyklisty</li> <li>- Ekologický přínos při vybrání kola jako primárního dopravního prostředku</li> <li>- Zlepšit marketing a vnímání oblasti jako dostatečně atraktivní pro návštěvu</li> <li>- Potenciální ekonomický rozvoj oblasti vlivem přílivu turistů</li> <li>- Zvýšit počet stanišť s kompresorem</li> <li>- Zabudovat samoobslužné stojany s nářadím pro možnost opravy kola či výměnu duše</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Přehlnutost cyklostezky Poděbrady – Nymburk zejména o víkendech a při hezkém počasí, možnost výskytu vyššího počtu úrazů</li> <li>- Snížená atraktivita využívání cyklostezky cyklisty vlivem vysokého využívání chodci, matek s kočárky a lidí na in-line bruslích</li> <li>- Zhoršování povrchu cyklostezky Poděbrady – Nymburk vlivem vrostlých stromů podél břehu a prorůstání kořenů skrz asfaltový povrch</li> <li>- Úzké silnice III. třídy</li> </ul>

Tabulka 2: SWOT analýza cykloturismu na Nymbursku (autor 2023)



### **3.4 Návrh cyklotrasy**

Cílem práce bylo analyzovat současný stav cykloturistických tras na jejich místní, regionální a nadregionální úrovni. Na základě analýzy současných cyklistických tras a cyklostezek, které jsou koncentrovány zejména kolem měst Poděbrady, Nymburk, Lysá nad Labem a Milovice, vhodnou oblastí pro návrh nové cyklotrasy je území směrem na sever od okresního města Nymburk. Vyplývalo i z dotazníkového šetření, že by respondenti měli zájem o trasy kolem městyse Křinec, Loučeň, Rožďalovic, kdy při sečtení jejich podílu dostaneme celkem 25 % ze všech dotázaných. Pro zpracování návrhu cyklotrasy bude také zohledněn faktor vyplývající z dotazníku ohledně nejčastěji navštěvovaných míst, kdy na prvním místě byla příroda, následovaly restaurační zařízení, památky, hrady a zámky a zoologické zahrady.

#### **3.4.1 Základní charakteristika trasy**

Návrh cyklotrasy by měl sloužit k rozvoji cykloturistiky, zavedení i do méně navštěvovaných koutů okresu nejen občany okresu, ale též ostatní návštěvníky z celé České republiky. Cílem je taktéž inspirovat návštěvníky pro využívání kola při místních výletech namísto auta. Nové trasy po území okresu Nymburk by mohly přinést ekonomický růst a podpořit tak místní podnikatelské subjekty. Vzhledem k absenci regionálních tras by nová trasa pomohla k napojení na další místní trasy, které směřují do jiných krajů a vytvořit tak i charakter regionálního rozměru.

Směr cyklotrasy: Nymburk železniční stanice – Draho – Chleby – Nový Dvůr – Hrubý Jeseník – Křinec – Mcely – Loučeň – Seletice – Tuchom – Hasina – Rožďalovice železniční stanice. Přesné znázornění je k dispozici na obrázku č. 17.



Obrázek 17: Návrh cyklotrasy v okrese Nymburk (Arcgis, ArcČR500 Okresy, vlastní zpracování 2023)

Délka trasy činí 60 km a jedná se tak o celodenní delší trasu určenou pro pokročilejší cykloturisty, kteří jezdí na kole pravidelněji. Nicméně vzhledem k lehčímu rázu terénu by trasu měl zvládnout i netrénovaný cyklista s dobrou fyzickou kondicí. Popřípadě rodiny s dětmi, které jsou zvyklé jezdit na kole, si mohou trasu rozdělit do dvou etap, a to Nymburk železniční stanice – Křinec a druhou etapu Křinec – Loučeň – Rožďalovice. Podle aplikace Garmin Connect výškový profil trasy je celkem 437 m nastoupených a 426 m sestoupených, minimální nadmořská výška byla 181 m a maximální 297 m. Detailní výškový profil je vyobrazen na obrázku č. 18.



Obrázek 18: Výškový profil navrhované cyklotrasy (Garmin Connect 2023)

Odhad časové náročnosti je 4 hodiny čistého času bez přestávek a prohlídek při průměrné fyzické zdatnosti a přívetivého počasí. Vzhledem k terénu po polních a lesních cestách, místy nekvalitním povrchem silnic III. třídy, je trasa určená pro trekkingová či horská kola.

### **3.4.2 Podrobný popis trasy**

Proto aby trasa plnila funkci nejen pro místní občany, ale i z jiných krajů, počátek trasy byl zvolen v Nymburku na hlavním nádraží. Trasa je koncipovaná jako liniová, nikoli jako okružní a její konec je v Rožďalovicích na nádraží proto, aby se případně cyklisté mohli vrátit nazpět vzhledem k plánované délce trasy. Záměr nové trasy je vést co nejvíce po polních cestách bez jakéhokoli silničního provozu a na základě znalostí místních poměrů po méně frekventovaných silnicích zejména III. třídy a místy silnicích II. třídy.

Průběh trasy vede z Nymburku hlavního nádraží, kde je zapotřebí překonat část přes město a most nad železnicí, jedná se přibližně o 1,5 km frekventovaného provozu, kdy se pak napojuje na polní zpevněnou cestu až do obce Draho. Před touto obcí se napojuje na silnici III. třídy, po které se dostaneme do obce Chleby. V této obci se nachází 1. bod zájmu ZOO Chleby. Z obce Chleby vjíždí trasa opět na polní cestu, kterou se dostane do Nového Dvora a přes něj pokračuje polní cesta do Hrubého Jeseníka. Po projetí obce se můžeme zastavit v 2. bodu zájmu, a to na rozhledně Romanka. Z Hrubého Jeseníka polní cestou dorazíme k 3. bodu zájmu ke kopci Chotuc, kde se nachází naučná stezka. Z kopce pokračuje do městyse Křinec, kde je naplánován 4. bod a 5. bod zájmu v podobě mostu s barokními sochami a zámku Křinec. Ze Křinci vyjíždíme po silnici II. třídy číslo 275, ze které po 1,5 km sjíždíme na silnici III. třídy a za necelé 2 km se napojíme opět na polní cestu. Na ní urazíme 3 km a stáčíme se směrem na severozápad od Křince po silnici II. třídy číslo 275 do obce Mcely. Zde u obecního úřadu začíná Mcelská vlastivědná stezka, která je 6. bodem zájmu na naší trase. Na konci této stezky se nachází modře značená turistická stezka NPR Čtvrtě, jenž je 7. bodem zájmu, po níž se dostaneme do obce Studce. Cesta je po přírodní udusané cestě, plně sjízdná s opatrností a při špatném počasí je lepší kolo v určitých úsecích vést. Ve Studcích se připojí trasa na žlutě značenou turistickou stezku, která nás dovede až do městyse Loučeň po polní cestě ze šterku, která se ke konci mění v přírodní travnatou cestu. Po vyjetí serpentín se dostaneme do centra městyse, kde naším 8. bodem je zámek Loučeň s jeho labyrintem. Z Loučeň se přesuneme východně po silnici III. třídy směrem do Mcel a z nich po silnici II. třídy číslo 279 do Seletic, tento úsek je dlouhý přibližně 7 km.

V Seleticích se napojíme na červeně značenou turistickou trasu, po níž přes Tuchom pokračujeme dále a cca po 2 km z ní sjedeme a lesní cestou se napojíme na silnici III. třídy, kde se protíná s cyklistickou trasou č. 4368. Trasa vede dál přes obec Hasinu směrem na Libáň, u rybníka Hasina na konci obce ji opouští a směřuje na polní cestu, která se pak mění na lesní cestu. Z ní dojedeme až na Bučický mlýn, který je 9. bodem našeho zájmu. Po okraji hráze Bučického rybníka směřuje trasa stejně jako zeleně značená turistická trasa. Ta se uprostřed lesa stáčí směrem k Rožďalovicím, navrhovaná trasa pokračuje dál lesem a ústí u konce města Rožďalovice v blízkosti vlakového nádraží. Zde navrhovaná trasa bude končit, ale za zájždku stojí 10. bod zájmu Naučná stezka Holské rybníky, které se dají objet a navýšit tak počet kilometrů o další 2 km. Jednotlivé body jsou vyznačeny na obrázku č. 19.



Obrázek 19: Zájmové body navrhované cyklotrasy (ArcGis online 2023)

### 3.4.3 Hlavní atraktanty navrhované cyklotrasy

#### 1. Bod – ZOO Chleby

První zastávkou na naší cyklotrase je obec Chleby v blízkosti Nymburka, kde se nachází zoologická zahrada. Vznikla (Zoochleby 2023) původní sbírky rodiny Fraňkových v roce 1997, která začala přitahovat postupně více návštěvníků a začala se rozšiřovat tak, že v roce 2004 získala licenci od Ministerstva životního prostředí a stala se první nestátní a nejmenší

zoologickou zahradou až do roku 2008. Následně přikoupili plochu bývalého pole a status nejmenší zoologické zahrady již ztratili. Vybuvovali zázemí s parkovištěm a dětským koutkem. V současnosti se zde nachází mimo jiné výběhy velbloudů, lemuruů, surikat, pavilon medvěduů a lvů. Celkově se v ZOO nachází 122 druhů zvířat s počtem 420 jedinců. V areálu je možnost se občerstvit. Otevírací doba je každý den od 9:00 a konec se různí podle období, v rozmezí duben–září zavírají v 18:00. Cena za vstup ke dni 30.6.2023 je 200 Kč pro dospělého člověka, pro děti, studenty, důchodce a invalidy je cena 150 Kč. Pro nejmenší děti do 3 let je vstupné zdarma.

## **2. Bod – Rozhledna Romanka**

V obci Hrubý Jeseník se nachází (hruby-jesenik 2023) jedna z nejnižše položených rozhleden v Evropě. Byla vybudována na uměle vytvořeném kopci a otevřena v roce 2003. Leží v nadmořské výšce 204 m n. m. a tyčí se do 26 m výšky, do které vede 116 schodů. Slouží zároveň také jako vysílač pro mobilní operátory. Při dobré viditelnosti z ní lze pozorovat Ještěd, Krkonoše či Žižkovský vysílač a okolní města Nymburk, Poděbrady a další obce v okolí. Otevírací doba o prázdninách je denně od 10-13 hodin a následně od 14-17 hodin, v jarním a podzimním období je otevřeno pouze o víkendech a svátcích ve stejných hodinách jako o prázdninách. Ve všední dny si lze domluvit prohlídku s Obecním úřadem Hrubý Jeseník. Cena za vstup ke dni 30.6.2023 je 10 Kč pro děti a mládež do 15 let, osoby starší 16 let zaplatí 20 Kč.

## **3. Bod – Chotuc**

Kopec u městyse Křinec s dominantní polohou v krajině ležící v severním okraji polabské nížiny (Nejl 2006), který dosahuje 253,5 m n. m. a jedná se o opukový vrch vznikl z druhohorních usazenin. Patří mezi tzv. svědecké vrchy a kopec se v historii zařadil mezi posvátná místa, spjatá s legendami a mýty vyprávěnými dodnes. Archeologické nálezy únětické kultury, lídu popelnícových polí a mladší doby hradištní jsou důkazem, že pro lid v kraji byl tento kopec významným místem. Archeologický výzkum při výstavbě vodovodu takéž potvrdil existenci pravěkého hradiště z halštatské doby, které bylo pravděpodobně zničeno keltskou civilizací. Na vrcholu Chotuce se nachází kaple Nejsvětější Trojice a s tím spojený hřbitov. Nejstarší památka je jeho zvon umístění v kapli, který se datuje k výrobě mezi lety 1380–1420. Přírodní památkou Chotuc byl prohlášen v roce 1999 pro výskyt vzácných druhů rostlin jako např. vstavač nachový, lilie zlatohlávek, kavyl vláskovitý a další xerothermní travinná společenství, teplomilné doubravy a dubohabrové háje. Přes kopec vede naučná stezka

s informačními tabulemi s celkem 8 zastávkami, kde se návštěvník dozví základní informace, historii, geologii, floru a faunu a mohou si prohlédnout Chotuc zakreslený na starých mapách. Pod jižním svahem u silnice vedoucí ze Křince do Mečír je umístěn židovský hřbitov, který bohužel není udržován a zchátral. Jižně orientovaný svah na vrcholu umožňuje pohled od celého Polabí.

#### **4. Bod – Barokní sochy**

Soubor barokních soch můžeme nalézt umístěné na mostě vedoucí přes řeku Mrlinu městyse Křinec. Podle Nejla (2006) byly tyto sochy umístěny v zámeckém parku a z dochovaných dokumentů jich bylo více než 20. Ve Křinci se dochovalo celkem 5 barokních soch. Jedna je umístěna na náměstí s vyobrazením sv. Jana Nepomuckého a čtyři z nich pod názvem sochy Živlů jsou usazeny na podstavcích mostu přes řeku Mrlinu. Představují čtyři symbolické bohy, tedy živly. Každá z nich nese určitý symbol znázorňující živel vzduchu (socha drží větný mlýn a nese holubici), živel vody (socha drží pod paží nádobu s vodou), živel ohně (socha má na prsou hořící plamen), živel země (socha bohyně s rýčem zarývajícím se do země).

#### **5. Bod – Zámek Křinec**

Z náměstí Křince se přes zámecký park dostaneme k zámku, který byl vystavěn (Nejl 2006) roku 1649 v barokním stylu. Uvnitř se nachází zámecká kaple s oltářem a v prvním patře jsou Modré pokoje s bohatými štuky rokokově žánrovými freskami v modrém tónu. Pravděpodobně je dílem architekta Carla Luraga. Na zámku bydlela vládnoucí rodina Morzinů v 17. století, poté koupila panství bankéřská rodina Bethmannů, kteří zámek vlastnili až do roku 1945, která byla v tomto roce odsunuta do Německa. Bohužel v té době bylo vybavení zámku rozprodáno a zámek začal plnit funkci školy, při níž došlo k úpravám a bourání příček. Nacházelo se v něm také Stifterovo křinecké muzeum. V 60. letech 20. století zde začalo působit jednotné zemědělské družstvo, které svými úpravami narušili pevnost budovy. V těchto letech také došlo k požáru a sbírky křineckého muzea se odvezly do okresních depozitářů. Později přechází hlavní budova zámku do majetku Národního muzea v Praze a umístil zde sbírku klávesových nástrojů. Zámek postupně chátral až do doby koupě soukromým subjektem, který postupně zámek rekonstruuje a otevřel ho zase pro veřejnost. Přispělo to ke kulturnímu rozvoji městyse díky komentovaným prohlídkám. Rozvržení není pravidelné a je zapotřebí sledovat možnost prohlídky na jejich oficiálních stránkách [zamekkřinec.cz](http://zamekkřinec.cz). Prohlídky zpravidla začínají od 14 hodin konané o víkendech. Mimo prohlídky se zde začala konat i jóga, či festival

Zámecké léto v Křinci. Tento festival nabízí divadelní představení, koncerty a food festival (zamekkrinec 2023).

## **6. Bod – Mcelská vlastivědná stezka**

Zastávka v tomto bodě nabízí seznámení s historií a památkami obce Mcely. Stezka začíná u místního hřbitova, kde je umístěna polodřevěná zvonice. Dále vede okolo obecního úřadu a pokračuje dále k rybníku Zadník. Lesní cestou vede přes NPR Čtvrť a cesta končí u hlavní brány zámku Chateau Mcely, který je provozován jako hotel. Součástí stezky je i okruh Po stopách mcelského zázraku. Cestu provází informační tabule a cesta obsahuje celkem 6 zastávek a k tomu 5 zastávek okruhu Po stopách mcelského zázraku (naucne-stezky.cz, 2023).

## **7. Bod – NPR Čtvrť**

Na tento bod navazujeme přímo ze Mcelské vlastivědné stezky. Tato oblast byla vyhlášena podle Agentury pro ochranu přírody a krajiny (Ochranaprirody 2023) v roce 1989 za Národní přírodní rezervaci pro ochranu přirozených ekosystémů dubohabřin, teplomilných doubrav, mokřadní ekosystémy a další. Vyskytují se zde chráněné a ohrožené druhy rostlin jako bledule jarní krušík drobnolistý a vstavačovitě rostliny.

## **8. Bod – Zámek Loučeň s labyrintem**

Zámek Loučeň je postaven (zamekloucen 2023) v barokním stylu, jehož historie sahá 17. století. Na počátku 18. století byl vybudován do současné podoby. Důležitými vlastníky zámky byli Valdštejnové a následně pak Thurn-Taxisové, kteří také zakoupili zmiňovaný zámek ve Mcelých a kteří se velmi zasloužili a budování místního zámku. Tento rod zde působil až do počátku 2. světové války, během níž byl zámek vybrakován. V letech 1949-2000 vlastní zámek Ministerstvo dopravy, než se stane v roce 2000 vlastníkem městys Loučeň. Zámek obklopuje rozsáhlý anglický park, ve kterém je umístěno celkem 12 labyrintů a bludišť, což z něj tvoří evropský unikát. Prohlídky probíhají v dobových kostýmech a pořádají se klasické prohlídky, nebo také večerní a noční, či dokonce čokoládové prohlídky zámku. Otevírací doba je denně od 9:00-18:30, v sobotu až do 21:30 hodin. Cena vstupného je k 1.7.2023 255 Kč za dospělou osobu a 190 Kč pro děti a mládež do 15 let, seniory nad 65 let a držitele průkazu se zdravotním postižením. Cena vstupného je včetně návštěvy labyrintů. Lze zakoupit vstupenky pouze do parku s labyrinty za cenu 170 Kč pro dospělé a 130 pro děti a mládež do 15 let, seniory a držitele průkazu se zdravotním postižením. Večerní prohlídky jsou zpoplatněny 300 Kč pro všechny.

Děti v kočárku mají vstup zdarma. Na zámku se lze občerstvit, popřípadě i v místních restauracích městyse Loučeň.

### **9. Bod – Bučický mlýn**

Mlýn se nachází přibližně 2 km od města Rožďalovice a byl vybudován (vodnimlynny 2023) na hrázi Bučického rybníka v roce 1639 jako součást panství Rožďalovice, později při něm začala pracovat i pila. Fungoval až do roku 1963, kdy od té doby chátral a dočkal se rekonstrukce v roce 2000, v němž se přebudoval na pension a restauraci. U mlýna je stále zachováno kolo, které se otáčí, ale již neplní funkci. V pensionu se dá ubytovat (bucicky-mlyn 2023) za cenu k 1.7.2023 700 Kč za dospělého na noc a 500 Kč za dítě do 12 let. Děti do 3 let mají ubytování zdarma.

### **10. Bod – Naučná stezka Holské rybníky**

Holské rybníky jsou součástí významného ptačího území se nachází na rozhraní Středočeského a Královohradeckého kraje. Podle Východočeské pobočky České společnosti ornitologické (2023) zaujímá celkovou rozlohu 6 115 ha a je tvořena soustavou více než 20 rybníků. Hlavními zdroji vody v těchto rybnících jsou především toky řek Mrlina a Štítarský potok. Rybníky jsou obklopeny především celistvým pásem lesa, jehož skladba je zejména z dubů, habrů a smrků. Kolem lesů se nachází zemědělsky využívaná krajina. Během staletí se zde vytvořily vhodné podmínky pro několik vzácných a ohrožených druhů rostlin a živočichů, zejména díky vzniku mokřin. Ptačí oblast byla vyhlášena v roce 2004 pro dva ptačí druhy, a to motáka pochopa a jeřába popelavého. Stezka vnikala postupně (Rozdalovice 2023) od roku 2016 a dokončena byla v roce 2019. Stezka je určena pro pěší, ale kola lze ponechat ve stojanu. Vyznačeny jsou 2 okruhy, červenou trasou okolo Třeboňského rybníku k Hornímu a Dolnímu rybníku, na stezce jsou umístěny dřevěné chodníky a lávky přes vodu, také dřevěné ozdobné lavice a altány. Druhá delší trasa značená modrou barvou vede k Zámosteckému rybníku a nazpět trasou přes les. Trasy jsou velmi vhodné pro děti, jelikož je po cestě mnoho interaktivních prvků s otočnými destičkami, informační panely, ale také lanové prvky a dendrofon pro vyzkoušení, jak zní dřevo.



## 4 ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce byla analýza cykloturismu v regionu Nymbursko, kterou jsem provedla pomocí zmapování místních, regionálních a dálkových cyklotras. Využila jsem metodu sociologicky empirického výzkumu, kde jsem pomocí dotazníkového šetření, ze kterého jsem zjišťovala spokojenost se současnou hustotou, kvalitou a vybaveností cyklotras a cyklostezek. Zároveň výsledky tohoto výzkumu a analýzy současných cyklotras posloužily pro návrh nové cyklotrasy. Současně jsem také identifikovala silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby cykloturismu pomocí SWOT analýzy.

Území Nymburského okresu nabízí jednoduchý terén bez významných převýšení nadmořské výšek, jelikož převládá rovinný charakter krajiny. Je tak vhodný pro nenáročnou cykloturistiku pro všechny věkové kategorie i stavy fyzické kondice. V oblasti se nachází celkem 21 cyklotras o celkové délce 260,7 km. Vzhledem k rozloze je hustota tras 30,8 km<sup>2</sup>. Z uvedeného počtu převládají cyklotrasy místního významu v počtu 19, zbylé 2 tvoří dálková národní trasa Labská stezka a evropská trasa EuroVelo. Nejdelší vzdálenost, kterou lze v rámci okresu překonat, je po evropské trase se vzdáleností 42 km. Na území zcela chybí trasy regionálního významu. Žádné cyklistické trasy nevedou do severní části území a není zde ani žádná příležitost se na trasu v blízkosti napojit.

Z výsledků dotazníku vyplynulo, že v hlavní sezóně nejčastěji respondenti jezdí 1 - 2x týdně. Muži jezdí častěji než ženy a taktéž volí delší vzdálenosti. Nejčastějším důvodem ježdění na kole je rekreace a cílem jsou výlety, relaxace či cykloturistika. Nejvíce navštěvují přírodu a průměrně urazí nejvíce dotazovaných mezi 11-20 km. Přibližně polovina z nich využívá značených cyklotras a cyklostezek a okolo 45 % je spíše spokojeno s jejich hustotou a přes 60 % je spíše spojeno s jejich kvalitou. Většina ze všech dotazovaných (85 %) by však uvítala novou značenou cyklotrasu či cyklostezku. Nejčastěji navrhovanou oblastí bylo Křínecko.

Na základě těchto zjištění byla navržena nová cyklotrasa, která je koncipována jako dálková trasa, která by mohla plnit funkci regionálního významu. Délka trasy je 60 km a vede přes menší obce a městyse směrem na sever od okresního města Nymburk a končí v Rožďalovicích na železniční stanici pro návrat. Je koncipována pro trekkingová a horská kola, jelikož převážná část trasy vede po upravených i neupravených polních cestách, lesních cestách a místy přes silnice III. a II. třídy. Účelem bylo zavést cykloturisty i do okrajových částí vybraného území nejen z řad obyvatel okresu, ale taktéž cyklisty z jiných krajů, kteří by se

mohli touto trasou inspirovat a poznat památky a významná místa této oblasti. Nová trasa by mohla napomocť ke zvýšení atraktivity a rozvoji okrajových částí regionu.

Ze SWOT analýzy si můžeme vzít zejména příležitost vybudovat z okresu oblast, kde by se mohlo primárně využívat kolo jako dopravní prostředek, vzhledem k rovinatému charakteru území. Vybudováním cyklostezky nebo cyklotrasy na hrázi řeky Mrliny by pomohlo propojit místa bez cyklistických tras a taktěž by mohla být tato cesta využívána spádovými obcemi a městysy, ze kterých lidé nejčastěji dojíždí za prací do Nymburka či Poděbrad. Značný vliv může mít i kvalitní marketing a propagace této oblasti. Přestože se jedná o Polabskou nížinu, která není příliš turisticky oblíbenou destinací, nabízí nespočet zajímavých míst k návštěvě.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

DISMAN, M. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2002. 374 s. ISBN 80-2460139-7

DEMEK, Jaromír; MACKOVČIN, Peter, a kolektiv, 2006. *Zeměpisný lexikon ČR: Hory a nížiny*. 2. vyd. Brno: AOPK ČR, 2006. 582 s. ISBN 80-86064-99-9.

GRASSEOVÁ, Monika; DUBEC, Radek; ŘEHÁK, David. *Analýza podniku v rukou manažera*. 2. vyd. Brno: BizBooks, 2012. ISBN 978-80-265-0032-2.

HALADA, A. a kol. *Na kole křížem krážem po Česku*. Praha: Frangment. ISBN 978-80-253-1048-9

HALL, D. R., KIRKPATRICK, I. *Rural tourism and sustainable business*. Clevedon: Channel View Publications, 2005. ISBN 1-84541-012-2.

HAYES, N., ŠTĚPANÍKOVÁ, I. *Základy sociální psychologie*. 3. vyd. Praha: Portál, 2003. 166 s. ISBN 80-7178-763-9

HUDEČKOVÁ, H., KUČEROVÁ, E., KRÍŽ, L. *Metodologie sociologického výzkumu pro nesociology*. 1. vyd. Praha: PEF ČZU, 2009. 124 s. ISBN 978-80-213-0791-4

MOUREK, D. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. 1. vyd. Praha: Czech Tourism, 2011. ISBN 978-80-87560-00-6

NEJL, L. *Křinecké památky: Poznej, co vykonali tví předkové, a jdi dál*. Nymburk: VEGA-L, 2006. ISBN 987-80-86757-69-8

ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. *Cykloturistika*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4443-2.

PUCHLER, J., BUEHLER, R. *City cycling*. United States: MIT Press Ltd. ISBN 978-0-262-51781-2

KOTLER, P., KELLER K.L. *Marketing management*. 14. vyd. Praha: Grada, 2013. 816 s. ISBN 978-80-247-4150-5

### **Internetové zdroje:**

AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY ČR, 2022. *Maloplošná zvláště chráněná území*. [online]. [vid. 24.4.2022]. Dostupné z: [https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/zchru/index.php?SHOW\\_ONE=1&ID=14761](https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/zchru/index.php?SHOW_ONE=1&ID=14761)

AOPK ČR, 2023. *Malopološná zvláště chráněná území* [WGS-84]. 19.6.2013 [vid.7.7.2023].

AOPK ČR, 2023. *Evropsky významné lokality* [WGS-84]. 25.5.2023 [vid.7.7.2023].

ArcČR 500 Okresy, 2023. [Esri-Arcdata-CZ-Content]. 29.10.2018 [vid.7.7.2023].

Bučický mlýn, 2023. Ubytování [online]. [vid. 9.7.2023]. Dostupné z: <https://bucicky-mlyn.cz/ubytovani/>

Cestovni-ruch.cz: *Koncepce státní politiky cestovního ruchu České republiky* [online]. [vid. 5.7.2023]. Dostupné z <http://www.cestovni-ruch.cz/zdroje/docs/koncepce.htm>

ČESKÁ GEOLOGICKÁ SLUŽBA, 2023a. *Geovědní mapa 1:50 000* [online]. [vid. 15.6.2023]. Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/geocr50/#>

ČESKÁ GEOLOGICKÁ SLUŽBA, 2023b. Půdní mapa 1:50 000 [online]. [vid. 15.6.2023]. Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/pudy/>

VÝCHODOČESKÁ POBOČKA ČESKÉ SPOLEČNOSTI ORNITOLOGIE, 2023. Ptačí území. In: SPA Rožďalovické rybníky [online]. [vid. 5.7.2023]. Dostupné z: <http://www.vcpcso.cz/ptaci-oblast-rozdalovicke-rybniky/>

ČSÚ, 2023a. *Charakteristika okresu Nymburk* [online]. [vid. 20.6.2023]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr\\_nymburk.pdf/442a1c15-95f5-467e-8228-ac877195c453?version=1.17](https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_nymburk.pdf/442a1c15-95f5-467e-8228-ac877195c453?version=1.17)

ČSÚ, 2023b. *Statistická ročenka Středočeského kraje 2022* [online]. [vid. 26.6.2023]. Dostupné z:<https://www.czso.cz/csu/czso/2-uzemi-a-podnebi-5nc0x8ya2t>

ČSÚ: *Cestovní ruch v ČR (1989–2022)* [online]. [vid. 5.7.2023]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/documents/10180/196622046/32018123\\_1001.pdf/269cf168-f700-4bc6-b428-b9437f1083aa?version=1.1](https://www.czso.cz/documents/10180/196622046/32018123_1001.pdf/269cf168-f700-4bc6-b428-b9437f1083aa?version=1.1)

ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ, 2023. *Geoprohlížeč* [online]. [vid. 20.6.2023]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>

Czech INSPIRE, 2023. Klimatické oblasti ČR [data Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v.v.i]. 14.2.2013 [vid. 3.7.2023]. Dostupné z: [http://geoportal.gov.cz/arcgis/rest/services/CENIA/cenia\\_klima/MapServer](http://geoportal.gov.cz/arcgis/rest/services/CENIA/cenia_klima/MapServer)

Geology, 2023. *Geologie České republiky* [online]. [vid. 15.6.2023]. Dostupné z: [Geology.cz/svet-geologie/poznej-geologii/geologie-cr](http://Geology.cz/svet-geologie/poznej-geologii/geologie-cr)

Greenways.cz: *Greenways v ČR* [online]. [vid. 4.7.2023]. Dostupné z: <https://www.greenways.cz/Greenways-v-CR>

Greenways.cz: *Drážní stezky* [online]. [vid. 4.7.2023]. Dostupné z: <https://www.greenways.cz/Greenways-v-CR/Drazni-stezky>

Hruby-jesenik.cz, 2023. [online]. [vid. 30.6.2023]. Dostupné z: <https://www.hruby-jesenik.cz/rozhledna-quot-romanka-quot/d-25253/p1=317>

KACHLÍK, V., 2003. *Geologický vývoj území České republiky* [online]. [vid. 14.6.2023]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/el/1431/jaro2008/Z4066/reggeol.pdf>

Klub Českých Turistů: *Systém turistického značení* [online]. [vid. 14.6.2023]. Dostupné z: <https://kct.cz/system-turistickeho-znaceni>

Klub Českých Turistů: *Historie KČT* [online]. [vid. 14.6.2023]. Dostupné z: <https://kct.cz/historie>

*Labskastezka.stredohori*, 2023. [online]. [vid. 7.7.2023]. Dostupné z: <https://labskastezka.stredohori.cz/>

MINISTERSTVO DOPRAVY: *Dopravní politika ČR pro období 2021 - 2027* [online]. [vid. 5.7.2023]. Dostupné z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-Ceske-republiky-pro-obdobi-2021/Dopravni\\_Politika\\_CR\\_CZ.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-Ceske-republiky-pro-obdobi-2021/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx)

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ: *Strategie rozvoje cestovního ruchu ČR 2021 - 2030* [online]. [vid. 5.7.2023]. Dostupné z <https://www.mmr.cz/getattachment/2c398529-b36d-470e-9a6f-57aa11f57ad8/Strategie-rozvoje-CR-CR-2021-2030.pdf.aspx?lang=cs-CZ&ext=.pdf>

MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ, 2023. *Tematické přehledy právních předpisů* [online]. [vid. 18.6.2023]. Dostupné z: <https://eagri.cz/public/web/mze/ministerstvo-zemedelstvi/legislativa/tematicke-prehledy-pravnich-predpisu-mze/103408820.html>

*Naučne-stezky.cz*, 2023. *Mcelská vlastivědná stezka* [online]. [vid. 9.7.2023]. Dostupné z: <https://www.naucne-stezky.cz/mcelska-vlastivedna-stezka/>

*Ochranaprirody.cz*, 2023. *Národní park Čtvrtě* [online]. [vid. 8.7.2023]. Dostupné z: <https://old.ochranaprirody.cz/lokality/?idlokality=1170&hidemenu=1>

O.p.s. Partnerství: *Obecně prospěšná společnost Partnerství* [online]. [vid. 14.6.2023]. Dostupné z <https://www.partnerstvi-ops.cz/>

OTTO, J., 1907. *Ottův slovník naučný* [online]. [vid. 10.6.2023]. Dostupné z: <https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/view/uuid:82d8ebf0-eb9b-11e4-a511-5ef3fc9ae867?page=uuid:56e79900-0a78-11e5-b0b8-5ef3fc9ae867>

Rozdalovice.eu, 2023. Naučná stezka Holské rybníky [online]. [vid. 7.7.2023]. Dostupné z: <https://www.rozdalovice.eu/info-pro-turisty/naucna-stezka-holske-rybniky/>

STÁTNI FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY: *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR* [online]. [vid. 5.7.2023]. Dostupné z [https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb\\_a1.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf)

UXA, T.; KŘÍŽEK, M; MIDA, P., 2015: *Relativní výšková členitost reliéfu*. Geografické rozhledy, 24,4, s. [online]. [vid. 27.6.2023]. Dostupné z: <https://www.geograficke-rozhledy.cz/archiv/clanek/197>

Vodnimlyny.cz, 2023. Bučický mlýn [online]. [vid. 9.7.2023]. Dostupné z: <https://www.vodnimlyny.cz/mlyny/objekty/detail/413-bucicky-mlyn>

Vyplňto.cz, 2023. Cykloturismus v regionu Nymbursko [online]. [vid. 28.6.2023]. Dostupné z: <https://www.vyplnto.cz/moje-pruzkumy/?did=78686>

Zamekkrinec.cz, 2023. Kalendář akcí [online]. [vid. 8.7.2023]. Dostupné z: <https://www.zamekkrinec.cz/kalendar-akci2/>

Zámek Loučen, 2023 [online]. [vid. 9.7.2023]. Dostupné z: <https://www.zamekloucen.cz/>

Zoochleby.cz, 2023. Historie [online]. [vid. 7.7.2023]. Dostupné z: <https://www.zoochleby.cz/o-zoo-historie-528/>

ŽÁKOVÁ, R., 2007. *Chodci a kolarři na cyklostezkách - může to fungovat?* [online]. [vid. 13.6.2023]. Dostupné z <https://www.plzenskonakole.cz/cz/chodci-a-kolari-na-cyklostezkach-muze-to-fungovat--804.htm>

### **Mapy:**

NOVÁK, T., MALEŠÁK, P., ROZEHNAL, A., HAVEL, P., PROKOP, J., RAICH, K. 2022. Nymbursko a Kopidlensko. [Edice Klubu českých turistů 18. 1:50 000.] 5. vyd. Praha: Klub českých turistů. 580 mm x 890 mm. ISBN: 978-80-7324-575-7

PROCHÁZKA, L., NOVÁK, T., MALEŠÁK, P., PLUHAŘ, M., FEČKOVÁ, E., HAVEL, P.,  
PROKOP, J., RAICH, K. 2017. Kolínsko a Kutnohorsko. [Edice Klubu českých turistů 42. 1:50  
000.] 6. vyd. Praha: Klub českých turistů. 580 mm x 890 mm. ISBN: 978-80-7324-485-9

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Vzor dotazníku.....	60
--------------------------------	----



## PŘÍLOHY

### *Příloha 1: Vzor dotazníku*

Vážený pane, vážená paní,

Dovolte mi položit několik otázek týkajících se cykloturismu v okrese Nymburk, jejichž odpovědi Vám nezaberou více než 5 minut. Jsem studentkou fakulty Přírodovědně-humanitní a pedagogické na Technické univerzitě v Liberci a tento dotazník bude sloužit pro bakalářskou práci na téma „Cykloturismus v regionu Nymbursko“. Zpracování dotazníku je zcela anonymní a výsledky budou využity výhradně pro účely bakalářské práce. V dotazníku lze označit jednu odpověď, u vybrané otázky více možností.

1) Jste:

- a. Muž
- b. Žena

2) Kolik Vám je let?

- a. 18–29
- b. 30–39
- c. 40–49
- d. 50–59
- e. 60 a více

3) Bydlíte v okrese Nymburk?

- a. Ano
- b. Ne

Pokud ano: Kde bydlíte?

- c. Velké město – nad 50 000 obyvatel
- d. Střední město – nad 10 000 obyvatel
- e. Malé město – nad 3 000 obyvatel
- f. Obec

Pokud ne: pokračuje respondent otázkou č.5

4) Jak často jezdíte na kole v hlavní sezóně (jaro–podzim)?

- a. Pravidelně – 5 x týdně a více
- b. Méně pravidelně – 1-2 x týdně
- c. Nepravidelně (1-2 x měsíčně)
- d. Výjimečně několikrát do roka
- e. Nejezdím vůbec

(pokud respondent odpoví variantu e., konec dotazníku)

5) Viz 3. otázka, pokud nebydlí, odpoví na otázku a poté dotaz: Navštěvujete cyklotrasy a cyklostezky na Nymbursku?

a. Ano

i. Pokud ano, jak často je navštěvujete:

1. Pravidelně několikrát do týdne
2. Pravidelně několikrát do měsíce
3. Nepravidelně
4. Několikrát za rok

b. Ne

Pokud odpověď zní ne, konec dotazníku

Pokud odpověď zní ano, pokračuje pak 4 otázkou, 6 atd.

6) Při jaké příležitosti kolo nejčastěji využíváte?

- a. Sport (aktivní pravidelná činnost)
- b. Jako dopravní prostředek (do zaměstnání, do školy atd.)
- c. Pro zdraví a udržení kondice
- d. Rekrece (výlety, relaxace, cykloturistika atd.)

7) Co nejčastěji navštěvujete? Více možností:

- hrady
- zámky
- památky
- zoologické zahrady
- koupaliště
- příroda
- restaurační zařízení (hospody)
- jiné – doplňte

8) Jak dlouhé trasy nejčastěji jezdíte?

- a. Méně než 10 km
- b. 11–20 km
- c. 20–50 km
- d. Více než 50 km

9) Využíváte značených cyklotras a cyklostezek?

- a. Ano
- b. Spíše ano
- c. Nevím

- d. Ne
- e. Spíše ne
- f. Jezdím mimo značené trasy

10) Jste spokojeni s hustotou značených cyklotras a cyklostezek na Nymbursku?

- a. Ano
- b. Spíše ano
- c. Nevím
- d. Spíše ne
- e. Ne

11) Uvítali byste nové značené cyklotrasy a cyklostezky na Nymbursku?

- a. Ano
  - i. Pokud ano, otevřená otázka: Kde byste uvítali rozšíření cyklotras nebo cyklostezek?
- b. Ne

12) Jste spokojeni s kvalitou cyklotras a cyklostezek na Nymbursku?

- a. Spokojen/a
- b. Spíše spokojen/a
- c. Nevím
- d. Spíše nespokojen/a
- e. Nespokojen

13) Jste spokojeni s vybaveností cyklotras a cyklostezek na Nymbursku? (Možnost občerstvení, informační tabule, umístění odpočívadel)

- a. Spokojen/a
- b. Spíše spokojen/a
- c. Nevím
- d. Spíše nespokojen/a
- e. Nespokojen/a

Děkuji za vyplnění dotazníku a Váš čas.