



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Diplomová práce

Cestovní ruch a jeho udržitelnost CR
na příkladu cyklodopravy
na Českobudějovicku

Vypracovala: Bc. Kateřina Pexová

Vedoucí práce: Mgr. Vladimír Dvořák

České Budějovice 2015

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne

.....

Kateřina Pexová

Poděkování

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu práce Mgr. Vladimírovi Dvořákovi za odbornou a přínosnou pomoc, trpělivost, hodnotné rady a poskytnutý čas během zpracování diplomové práce. Zároveň bych také ráda poděkovala Ing. Viktoru Vojtkovi, PhD. za následnou pomoc během dokončení této práce.

Obsah

1. Úvod.....	4
2. Přehled řešené problematiky.....	6
2.1 Doprava.....	6
2.1.1 Dopravní služby	7
2.2 Ekonomické dopady CR	8
2.2.1 Ekonomika dopavy	10
2.3 Udržitelnost a cestovní ruch	11
2.3.1 Společenská odpovědnost	15
2.4 Produkt.....	16
2.4.1 Produkt v cestovním ruchu	18
2.4.2 Produktové portfolio	19
2.4.3 Inovace produktu	19
2.5 Tržní mechanismy v dopravě.....	20
2.6. Cykloturistika.....	22
2.6.1 Integrace cyklodopravy.....	24
2.6.2 Národní strategie rozvoje cyklistické dopavy	25
2.6.3 Cyklistická akademie	27
2.6.4 Česko jede.....	28
2.6.5 Bikesharing	28
3. Cíle a metody	30
3.1 Cíl práce	30
3.2 Výzkumná otázka	30
3.3 Metodika	31
4. Výsledky terénního šetření	32
4.1 Řízené rozhovory	33
4.1.1 kavárna Lanna.....	33
4.1.2 Turistické a mapové centrum.....	34
4.1.3 Odbor Útvar hlavního architekta Magistrátu města České Budějovice.....	35
4.1.4 občanské sdružení CykloBudějovice	36
4.1.5 Nadace Jihočeské cyklostezky.....	37

4.2 Shrnutí závěrů z řízených rozhovorů	38
5. Situační analýza	40
5.1 STEP analýza	40
5.1.1 Sociální oblast	40
5.1.2 Technicko-technologická oblast	41
5.1.3 Ekonomická oblast	42
5.1.4 Legislativa	43
5.1.5 Environmentální oblast	44
5.2 Cyklistická infrastruktura Českých Budějovic	46
5.2.1 Nadace Jihočeské cyklostezky	50
5.2.2 Cyklisté vítání	50
5.2.3 CykloBudějovice	51
5.2.4 Bike Tower	51
5.3 SWOT analýza	52
5.4. Výsledné závěry	58
6. Řešení a výsledky	59
6.1 Plán rozvoje cyklodopravy	59
6.2 Vlastní návrh produktu CR	61
6.2.1 Bicy Tour	61
6.2.2 Fungování Bicy Tour	62
6.2.3 Poskytovatelé čipových karet	63
6.2.4 Cena	65
6.2.5 Identifikace uživatele	66
6.2.6 Výpůjční stanice	67
6.2.7 Jízdní kola	68
6.2.8 Lokalizace výpůjčních stanic	70
6.2.9 Zabezpečení	72
6.3 Realizace	74
6.3.1 Výdaje	74
6.3.2 Pojištění	77
6.3.3 Finanční zajištění	77
6.3.4 Zabezpečení provozu	78
6.4 Výhody realizace	79

6.5 Nevýhody realizace.....	79
7. Závěr	80
I. Summary.....	82
II. Seznam použitých zdrojů	85
III. Seznam obrázků a tabulek	
IV. Seznam příloh	
V. přílohy	

1. Úvod

Téměř každý člověk má potřebu cestovat. Ať už se jedná o potřebu spojenou s přepravou za sportem, návštěvou příbuzných, rekreací nebo poznání nového neznámého místa společně s kulturou a zvyklostmi místních obyvatel, člověk je motivován touhou k neustálému pohybu a poznávání.

Z toho vyplývá fakt, že cestovní ruch je považován za jeden z nejvýznamnějších společensko-ekonomických fenoménů současné doby, jehož existence má pro řadu zemí nezměrný význam nejen z hlediska ekonomického, jako zdroj financí, ale i k tvorbě samotné identity země. Vzhledem ke zvyšování vzdělanosti a informovanosti účastníků cestovního ruchu se neustále stupňují nároky kladené na jeho úroveň. S tím souvisí vývoj informačních technologií, vedoucí k rychlejšímu přesunu informací, který napomáhá ke snadnějšímu rozhodnutí návštěvníka. Dále k tvorbě nových druhů a forem cestovního ruchu, podle preferencí účastníků, ale i k rozvoji dalších podob dopravy a dopravních prostředků, čímž se samotná cesta stává pohodlnější, rychlejší a také bezpečnější.

Dopravu, jako hnací motor cestovního ruchu, lze sledovat již ze zmíněného hlediska. Svým rozmachem přispívá ke zvyšování jednotlivých standardů a úrovně cestovního ruchu. Na druhou stranu způsobuje po celém světě řadu negativních dopadů na životní prostředí, například nadbytečné upotřebení neobnovitelných zdrojů, proměnu krajinného rázu nebo je příčinou ohrožení jednotlivých druhů fauny a flóry.

Uvědomění si této problematiky vychází z potřeby udržitelnosti, směřující ke koordinaci veškerých aktivit, spojených s cestovním ruchem, nejen z hlediska důstojnosti člověka samotného, ale i k udržení našeho prostředí bez větších těžkostí pro současnou generaci a zároveň i pro ty následující.

Jednou ze souvisejících aktivit je cykloturistika, která přispívá k udržitelnosti jak v rámci center měst, tak i za jejich hranicemi. Popularita cykloturistiky je v České republice zřejmá už jen díky celkové hustotě sítí cyklotras, čímž je řazena na přední evropské příčky. Z hlediska cestovního ruchu cykloturistika propojuje možnost poznávání kulturních a přírodních atraktivit společně se zlepšováním kondice účastníků a jejich rekreace.

Tato práce si klade za cíl zjištění možností a úrovně cyklodopravy na Českobudějovicku z hlediska udržitelnosti. Zpracování plánu rozvoje cyklodopravy ve zkoumaném regionu. Návrhu produktu včetně jeho plánu uvedení na trh.

2. Přehled řešené problematiky

2.1 Doprava

V současnosti je na dopravu pohlíženo nejen jako prostředek sloužící k překonávání vzdáleností. Nároky dnešní populace se neustále stupňují, tudíž je považována zejména za hybnou sílu společnosti. Světová populace zvyšuje své požadavky na přepravu do zaměstnání, do školy nebo za volným časem. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008, p.9).

Orieška (2010, pp.37-114) dále dodává, že je potřeba, aby každý druh dopravy byl realizován podle specifických přepravních podmínek, jejichž soubor je pojmenován jako přepravní řád. Z časového hlediska musí být zejména u hromadné dopravy dodržovány přepravní plány (z důvodu časové návaznosti, bezpečnosti nebo jiné) a každá přeprava by měla být poskytována za určitý přepravní tarif. Jednotlivé druhy dopravy mají také svůj konkrétní tarifní systém a přeprava je možná pro účastníka dopravy pouze při zakoupení náležité dopravní ceny.

Co se týče dopravy v rámci cestovního ruchu, lze jí zde sledovat ze dvou hledisek, a to z pozitivního a negativního. Pozitivně se podílí na rozvoji cestovního ruchu, na tvorbě nových dopravních prostředků, nových druhů cestovního ruchu, na zkracování vzdáleností nebo na zvyšování standardu služeb poskytovaných jejich účastníkům před, po a během samotné přepravy. Na druhou stranu doprava má velmi negativní vliv zejména na životní prostředí a v její souvislosti dochází v sezónních obdobích k nepříznivé kumulaci účastníků a další. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008, p.10).

Dopravu v cestovním ruchu chápeme také jako soubor všech veřejných a soukromých firem, které vlastní infrastrukturu a náležité vybavení pro přepravu, přesun osob, zavazadel a zboží z jednoho místa na druhé.¹

¹ www.buenastareas.com [online 2014-06-14]

2.1.1 Dopravní služby

Dopravní služby jsou součástí služeb cestovního ruchu, které mají v porovnání s jinými službami svoje specifika, jejímž prostřednictvím se výrazně odlišují:

- vystupují jako komplex služeb. Obsah tohoto komplexu bývá mnohdy velmi rozmanitý a slouží k uspokojení potřeb účastníka cestovního ruchu. Důležité je také, že uspokojení jedné potřeby prostřednictvím poskytnutí služby vyvolává touhu uspokojit další potřeby.
- Dalším specifíkem je, že jsou uskutečňovány především jako osobní služby a ne jako služby věcné, které jsou spojeny se spotřebou zboží. Zároveň poskytnutí služby a její spotřeba se váže zejména na místo realizace cestovního ruchu. Musím dodat, že během přepravy v rámci dopravy je účastníkům cestovního ruchu poskytováno velké množství služeb, které též uspokojují jejich potřeby a vytváří komplexní dojem z celé cesty.
- Posledním specifíkem je, že spotřebu služeb často zabezpečuje jejich včasné uschování a působení vnějších činitelů. (Kunešová, Nedvědová, 1992, p.15).

Dle Zuryňka, Zeleného a Mervarta (2008, p.10) jsou dopravními službami takové služby, v rámci kterých dochází k zajištění přepravy účastníků a jejich zavazadel. V rámci cestovního ruchu se musí jednat o účastníky cestovního ruchu, kterým jsou poskytovány nezbytné informace, prováděny rezervace, na jejich žádost, poskytován prodej dopravních cenin a samozřejmě také ve všech případech nutnosti spojené s vyřizováním reklamací.

Novák (2011, pp.16-17) s předchozím vymezením souhlasí a dále objasňuje pojmy dopravce a přepravce.

Dopravcem rozumíme podnikatelský subjekt, který působí jako provozovatel (dopravy a dopravních prostředků) v některých situacích bývá také přímo vlastníkem užívaných dopravních prostředků, anebo se může jednat pouze o jejich nájemce. Dopravcem tedy chápeme jak producenta, tak i realizátora dopravních služeb.

Přepravcem chápeme doslova zákazníka dopravce, který tyto dopravní služby zprostředkovává buď dalším podnikatelským subjektům, nebo konečným spotřebitelům na trhu.

Dopravní služby dělíme podle druhu dopravy na:

- Služby železniční dopravy
- Služby letecké dopravy
- Služby silniční dopravy
- Služby vodní dopravy
- Služby ostatních druhů dopravy - související s městskou hromadnou dopravou, dopravou lanovkami, pronajatým autem, na bicyklu či prostřednictvím eskalátoru pohyblivých chodníků a další. (Orieška,2010, pp.37-114).

Hladká (1997, p.67) s tímto rozdělením souhlasí a dodává společně s Orieškou (1999p.19), že je možné dopravu a dopravní služby rozčlenit i z jiných hledisek než jen podle druhu dopravy.

- Z teritoriálního hlediska se zaměřujeme na služby určené pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu.
- z hlediska periodicity členíme tyto služby podle toho, zdali se jedná o pravidelnou či nepravidelnou dopravu.

2.2 Ekonomické dopady CR

Cestovní ruch je jedním nejdynamičtějším světovým odvětvím, zahrnující především dopravu, turistická zařízení, včetně stravovacích a ubytovacích zařízení a mnoho dalších. Právě jeho rozvoj je pro firmy zásadní, protože správné uchopení možných příležitostí vede k dosažení zisku. Cestovní ruch má řadu pozitivních dopadů a to:

- na zaměstnanost
- tvorbu nových pracovních příležitostí
- koloběh finančních prostředků
- záchranu kulturních, uměleckých a historických památek
- zvýšení všeobecné vzdělanostní úrovně a životní úrovně obyvatelstva
- stimulování investic do místní infrastruktury (Parmová, Dvořák, Frková,2013, p.136).

Dle Petru (1999, pp.6-9) musí být pro samotnou existenci cestovního ruchu náležitě splněny jednotlivé podmínky, jejichž absence by vyústila v negativní rozvoj daného odvětví. V první řadě se jedná o rozvoj výrobních sil, podmiňující směr a rychlost růstu odvětví cestovního ruchu. Pro rozvoj cestovního ruchu je také velmi zásadní dodržování mírových podmínek. Další faktory, které ovlivňují rozvoj cestovního ruchu, jsou ekonomického, ekologického, demografického, pracovního, administrativního nebo materiálně-technického rázu.

Nás blíže zajímají ekonomické faktory, které představují souhrnnou hladinu ekonomiky sledované země. Tato hladina je vyjádřena hrubým domácím produktem, strukturou platební bilance. Dále nás zajímá životní úroveň obyvatelstva daného státu, jaký je fond volného času obyvatel, jejich disponibilní příjem nebo celková úroveň cen výrobků a služeb na trhu. Dle Kučerové (1997, p.15) můžeme životní úroveň chápat prostřednictvím dosažitelnosti a rozsahem lidských potřeb a to takovým způsobem, aby byly přijatelně zachovány rozměry mezi volnočasovými aktivitami a prací.

Cestovní ruch se stává nejen součástí spotřeby účastníků, ale je také oblastí podnikatelských příležitostí, čímž se velmi výrazně zapřičiňuje, jak už bylo řečeno, o zvyšování zaměstnanosti v jednotlivých státech. Umožňuje vytvářet velmi rozmanitý řetězec pracovních příležitostí. V souvislosti se zaměstnaností v cestovním ruchu se také využívá pojem vyvolaná zaměstnanost. Tato zaměstnanost je způsobena vlivem multiplikačních efektů.

Királová (2003, p.23) souhlasí s výše uvedenými ekonomickými činiteli a zmiňuje se ještě o pozitivním vlivu na ekonomiku dané země prostřednictvím daní a poplatků, které zapřičiňují zvýšení příjmů státního rozpočtu, anebo podporu v oblasti malého a středního podnikání.

V rámci cestovního ruchu existují odvětví, které mají přímý vliv na uspokojení potřeb jednotlivých účastníků cestovního ruchu, ale také odvětví, které tento přímý vliv nemají, přesto by bez jejich existence ke komplexnímu uspokojení nikdy nedošlo. Mezi tato odvětví řadíme například ta, díky nimž dochází k zabezpečení výstavby ubytovacích a stravovacích zařízení, prodej dopravních prostředků, prodej pohonných hmot. Řadíme sem služby, zajišťující bezproblémový chod jednotlivých zařízení cestovního ruchu (čistírny v hotelech, dodávky potravin do restauračních zařízení)

a další. Z komplexního hlediska tato odvětví (přímá i nepřímá) představují **ekonomiku cestovního ruchu**. (Beránek, 2013, pp.21-29).

2.2.1 Ekonomika dopravy

Eisler (1998, p.16) definuje ekonomiku dopravy jako aplikaci mikroekonomie na podmínky hospodářských aktivit dopravních podniků, jejich zákazníků a jejich vzájemného střetávání na trhu.

K tomu, aby byly dostatečně zajištěny předpoklady pozitivního vývoje ekonomiky daného státu, slouží vyspělá infrastruktura. Součástí této infrastruktury je především budování dopravního a spojového systému, energetických zdrojů, vodohospodářských zařízení, bytů, škol, zdravotnických zařízení a dalších. Klíčovou podmínkou pro účinný ekonomický rozvoj je budování této infrastruktury s dostatečným předstihem.

Co se týče trhu dopravy i zde se střetává nabídka s poptávkou, kde na straně poptávky nejdříve vzniká potřeba ve vztahu k dopravnímu procesu tím, že pociťuje určité přání přemístění. Toto přání přechází v požadavek a vyústí v poptávku, představující nejkonkrétnější podobu přání dopravy. (Gürtlich, 1993, pp.9-10).

Dopravní systém je tvořen:

- Osobní doprava
 - Veřejná
 - železniční
 - silniční
 - vodní
 - letecká
 - městská hromadná
 - taxislužba
 - Individuální
 - silniční (autobusy, služební vozidla)
 - individuální motorismus
 - ostatní

- Nákladní doprava
 - veřejná
 - železniční
 - silniční
 - vodní
 - letecká
 - individuální
 - silniční
 - železniční
 - potrubní
 - ostatní (Eisler,1998, pp.25-26).

2.3 Udržitelnost a cestovní ruch

O cestovním ruchu je všeobecně známo, že má jak pozitivní, tak i negativní dopady. Na jedné straně vytváří nová pracovní místa, ať už přímo či nepřímo, zvyšuje příjmy místních obyvatel, snižuje migraci z důvodu nedostatku práce, zvyšuje životní úroveň místního obyvatelstva, umožňuje kulturní výměnu a zvyšování vzájemné informovanosti a porozumění mezi jednotlivými národy. Na druhé straně cestovní ruch má i negativní důsledek v podobě zvýšené spotřeby zdrojů jako je voda, energie, dochází ke zničení krajiny, zvýšení produkce odpadů a odpadních vod, ohrožování exotických druhů zvířat a rostlin, zvyšování kriminality a mnoho jiného. Z tohoto důvodu je potřeba aktivity, které jsou uskutečňovány všemi účastníky cestovního ruchu do určité míry koordinovat, tak aby byly v souladu se životním prostředím a důstojností člověka jako samého. Je zde snaha se tomu přiblížit prostřednictvím udržitelného cestovního ruchu.²

Dle Zelenky (2013, p.17) je udržitelný cestovní ruch (sustainable tourism) takový, který zřetelně nenarušuje kulturní, přírodní a sociální prostředí, a to i z dlouhodobého hlediska. Vychází z plánování a realizace CR, jejímž záměrem je ochrana a péče o životní prostředí a také zachování úcty a vážnosti životu a životnímu stylu místních obyvatel. Neodmyslitelnou součástí udržitelnosti cestovního ruchu

² www.oei.es [online 2014-06-14]

je zapojení všech účastníků cestovního ruchu do rozličných úrovní spolupráce (také místní obyvatelé, instituce veřejné a místní správy a další).

Autor dále uvádí pojem únosná kapacita (carrying capacity), který definuje, jako maximální možné zatížení daného území cestovním ruchem, aniž by se zmenšila kvalita okolní přírody nebo došlo k negativní přeměně krajiny. Nedošlo ke snížení spokojenosti návštěvníka a redukci jeho zážitků a ani k negativním dopadům na místní komunitu.

Pojem udržitelný cestovní ruch bývá velmi často zaměňován jinými názvy jako šetrný cestovní ruch, zelený turismus, zodpovědný cestovní ruch, měkký turismus nebo ekoturismus. (Palatková, 2011, p.147).

V rámci destinace a jednotlivých producentů se udržitelný přístup zaměřuje na starost o zákazníky, zaměstnance, místní obyvatelstvo a samozřejmě také o životní prostředí. (Novacká,2013, p.109).

Podle UNWTO³ udržitelný cestovní ruch vyžaduje vysokou informovanost všech zúčastněných stran a zároveň zajistit jejich účast na podpoře udržitelnosti. Dosažení udržitelného cestovního ruchu je velmi náročný a nepřetržitý proces, který si zakládá nepřetržité sledování všech dopadů, zavádění potřebných preventivních a také nápravných opatření v případech potřeby.

Úspěšná implementace udržitelného cestovního ruchu závisí zejména na uspokojení potřeb místních obyvatel, a to nejen z hlediska krátkodobého, ale především z dlouhodobého hlediska. Zároveň je nezbytné uspokojit požadavky zvyšující se poptávky, popřípadě zintenzivnit úsilí pro její posílení, kdy toto vše by mělo zohledňovat ochranu životního prostředí. (Sharpley, Telfer, 2002, p.242).

³ www.unwto.org [online 2014-06-20]

Základními předpoklady udržitelného rozvoje cestovního ruchu jsou podle Goeldnera a Ritchieho (2009, pp.475-478) následující:

- Předpoklad vzájemné závislosti ve smyslu všech účastníků (aktérů) cestovního ruchu.
- Předpoklad multidisciplinarity - pro porozumění udržitelného rozvoje cestovního ruchu není možné užívat pouze omezený počet nástrojů jedné disciplíny.
- Předpoklad využití předchozích znalostí a zkušeností.
- Předpoklad udržení přirozeného stavu přírody před stavem ovlivněným působením člověka.
- Předpoklad boje prostřednictvím politiky a síly proti rozdílům mezi národy.

S uvedenými předpoklady se ztotožňuje také Navrátil (2012, p.31) a dále uvádí, že pro pozitivní rozvoj udržitelnosti cestovního ruchu je velmi klíčový poučený a vzdělaný návštěvník, který se bude vědomě chovat podle zásad udržitelnosti nejen v době účasti cestovního ruchu, ale také v místě svého běžného pobytu.

Nesplnění daných předpokladů společně s mohutným rozvojem cestovního ruchu může v jednotlivých oblastech postupně zapříčinit řadu negativních dopadů.⁴

- narušení životního prostředí a ohrožením fauny a flóry (například neřízenou výstavbou lanovek, vleků, nekontrolovatelnou turistikou a cykloturistikou).
- Přílišný tlak na přírodní zdroje vedoucí k jejich nedostatku nebo úplné spotřebě.
- Zvýšená hlučnost, prašnost, které mohou vyústit v rozpory s místním obyvatelstvem.

Podle Novacké (2013, p.18) lze udržitelnost cestovního ruchu sledovat podle třech základních hledisek:

- Ekonomické - vychází z přesného sledování hospodářského výsledku, snahy snížit náklady a zvýšit zisk.
- Environmentální - vychází ze snahy ochrany životního prostředí a efektivního využití technologií k tomuto účelu.

⁴ www.mmr.cz [online 2014-07-01]

- a Společenské (sociální) - toto hledisko je komplexnější, protože v sobě zahrnuje úroveň sociálního rozvoje místních obyvatel, sociální přístup podniků ke svým zaměstnancům, ale také společenskou odpovědnost regionů, skružení či podniků.

V rámci udržitelného cestovního ruchu existuje 10 pravidel, které by účastníci cestovního ruchu měli dodržovat, pokud mají sami zájem udržitelnost podpořit.⁵

- Během plánování své cesty si vybírat takové poskytovatele služeb, kteří nabízejí záruky kvality a dodržování lidských práv a ochrany životního prostředí.
- Šetrné využívání přírodních zdrojů, jako je voda a energie.
- Snaha minimalizovat vznik odpadu.
- Odstraňování odpadu provádět co nejčistším způsobem.
- Zanechat navštívené místo čistější než bylo před příchodem dotyčného.
- V případě návštěvy velmi citlivých ekosystémů, jako jsou korálové útesy, deštné pralesy a jiné, je potřeba aby se dotyčný před návštěvou řádně informoval jakým způsobem se správně chovat, aby minimalizoval svůj negativní vliv na navštívené prostředí.
- Při nákupu dárků a upomínkových předmětů věnovat svojí pozornost zejména místním produktům. Výsledkem je podpora místního obyvatelstva a jejich ekonomiky.
- Nevyužívat možností nákupu živých živočichů, kteří jsou chráněni mezinárodní Úmluvou o mezinárodním obchodu s ohroženými druhy volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (CITES) nebo produktů získaných z těchto druhů.
- Respektovat kulturu, jazyk, zvyky, kuchyni a tradice místních obyvatel.
- Snažit se svojí přítomností k rozvoji odpovědného a udržitelného cestovního ruchu.

⁵ www.turismo-sostenible.org [online 2014-08-03]

2.3.1 Společenská odpovědnost

Pícha (2012, pp.12-16) určuje společenskou odpovědnost podniku podle Evropské unie jako „odpovědnost podniků za svůj vliv na společnost“. V rámci splnění dané odpovědnosti by měl sledovaný podnik zajistit začlenění následujících složek do své základní podnikové strategie. Jedná se o složky ekonomické, právní, etické a filantropické. To vše by měl podnik provádět ve spolupráci se zájmovými skupinami.

- Ekonomická složka vychází z předpokladu maximalizace zisku za současného udržení si výhodného konkurenčního postavení.
- Právní složka vychází ze zákonných předpokladů (zákony, normy, vyhlášky, nařízení a další), které by měl podnik během svého provozu a všech souvisejících činností dodržovat.
- Etická složka vychází z dodržování společenských zvyklostí a etických norem.
- Filantropická složka vychází ze souladu podnikových aktivit a očekávání společnosti. Její nedílnou součástí je věnovat subvenci soukromým i veřejným vzdělávacím ústavům a dobrovolně se zaměřit na projekty, které vedou ke zvyšující kvalitě života naší společnosti. Tato složka také souvisí s dobrovolnickými a charitativními aktivitami v místně působnosti podniku.

Zadražilová (2010, pp.2-4) uvádí, že na základní rozdělení společenské odpovědnosti lze pohlížet i z jiného hlediska, a to Trojí minimální linie (triple-bottom-line), která propojuje tři základní pilíře (ekonomický, sociální a environmentální do tzv. „3P“, neboli „People, Planet, Profit“). Po dodržení zásad jednotlivých pilířů může dojít ke zlepšení obrazu firmy v očích nejen svých, ale i široké veřejnosti či dalších zainteresovaných stran.

Putinová a Seknička (2007, pp.26-27) se pozastavují nad otázkou, zdali se firmám vůbec vyplatí se chovat eticky a společensky odpovědně. Neztratí firmy s důvodu svého dobrovolného omezování část své konkurenceschopnosti na trhu nebo budou investice, vynaložené k podpoře společenské odpovědnosti, účinné? Autoři vycházejí z předpokladu, že zaměření firem na společenskou odpovědnost přináší řadu ekonomických výhod.

- Snížení transakčních nákladů.
- Posílení loajality zaměstnanců.
- Tvorba a podpora image firmy.
- Zvyšování spokojenosti zákazníků.
- Větší věrnost investorů.
- Příspěvek k zisku.
- Kultivace podnikatelského prostředí.

2.4 Produkt

Kotler (1992, p.5) definuje produkt jako cokoliv, co může být nabízeno někomu proto, aby uspokojil svoji potřebu nebo požadavek.

Produkt (product) chápeme vyráběný statek s objektivními a subjektivními vlastnostmi, které jsou manipulovány pro maximalizaci apelu zboží na spotřebitele, kteří položku nakupují, a aby uspokojil jejich potřeby. (Clemente, 2004, p.202).

Horner a Swarbrooke (2003, p.155) dodávají, že je třeba produkt sledovat z komplexnějšího hlediska, protože se neskládá pouze z jedné, ale ze tří rovin. Každý produkt obsahuje jádro představující tu podstatu, kterou zákazník doopravdy nakupuje. Další rovinou je reálný produkt obsahující charakteristické složky, značku, kvalitu, styl obal a další. Poslední rovina, neméně důležitá, je rozšířený produkt, kterou chápeme jako přidanou hodnotu (něco navíc, nějakou výhodu) co zákazník nákupem daného produktu získává, a tím samozřejmě také navyšuje jeho spokojenost.

Fyall a Garrod (2005, p.107) tvrdí, že každý produkt má 4 základní úrovně. Skládá se z:

- Hlavní produkt (Core product), který představuje zásadní přínos pro uspokojení potřeb zákazníka.
- Usnadňující produkt (Facilitating product), jehož existence je nezbytná, aby mohl být hlavní produkt spotřebován.

- Podpůrný produkt (Supporting product) představuje další nabízené produkty k hlavnímu produktu, čímž napomáhají se odlišit od konkurence.
- Rozšířený produkt (Augmented product) znamená přidaná hodnota, něco na víc co zákazník neočekával, a tím pádem se daný produkt stane pro něj atraktivnější.

Dle Morrisna (1995, p.190) je produkt jedním ze zásadních faktorů, sloužící k uspokojování potřeb zákazníka. V širším pojetí je produkt součástí marketingového mixu, jehož základní podoba je tvořena ze čtyř faktorů a to:

- výrobek/ služba (product)
- cena (price)
- místo (place)
- a propagace (promotion)

Jakubíková (2009, p.188) uvádí, že z marketingového hlediska chápeme produkt jako soubor vlastností společně s provedením, balením, jménem, značkou, designem a další. Produkt by neměl být chápán pouze jako fyzické zboží, nýbrž jako celý komplex jak hmotných, tak i nehmotných rysů.

Marketingový mix bývá následně modifikován vzhledem k potřebám konkrétního odvětví. Cestovní ruch je typický rozšířením základního mixu a o další čtyři potřebné faktory:

- lidé (people)
- příprava packagů (packaging)
- programování (programming)
- spolupráce (partnership) (Palatková,2006, p.133).

2.4.1 Produkt v cestovním ruchu

Pásková a Zelenka (2002, p.225) charakterizují produkt cestovního ruchu jako soubor veškeré nabídky subjektů, podnikajících v rámci cestovního ruchu ať v soukromém či veřejném sektoru.

Palatková a Zichová (2011, p.63) tvrdí, že vymezení pojmu produktu je velmi obtížné a může být sledován z několika úhlu pohledu, protože dosahuje nejrůznější úrovně komplexnosti.

Z ekonomického hlediska je produktem považováno cokoliv, co je vyměněno za peněžní ekvivalent, má svého vlastníka a prostřednictvím trhu nabízeno jiné osobě. Z pohledu poskytovatelů služeb cestovního ruchu je produktem právě služba nebo komplex služeb, sloužících k uspokojení potřeb jak zákazníka, tak i zabezpečení samotného poskytovatele. Z pohledu destinace je produktem celý soubor, řetězec, služeb nebo výrobků, které jsou nabízeny jednotlivými poskytovateli. Tyto služby by na sebe měly navazovat takovým způsobem, aby zajistily komplexní uspokojení účastníka cestovního ruchu, protože jeho úhel pohledu na produkt cestovního ruchu je vnímán už od samotného začátku cesty až po její konce (od chvíle, kdy opustil místo svého obvyklého prostředí, do chvíle, kdy se tam vrátil).

Pro úspěšnost konkrétního produktu cestovního ruchu je velmi nezbytné se také zamyslet nad jeho umístěním (poloze). Umístěním produktu je myšleno místo daného produktu přímo v mysli účastníka cestovního ruchu v reakci na celou škálu zásadních vlastností, hmotného i nehmotného charakteru.⁶

Současným nově vznikajícím trendem na straně nabídky jsou produkty přizpůsobující se individuálním přáním a potřebám jednotlivých klientů. Tento trend souvisí s průběžným vznikáním nových segmentů s různorodými zájmy a rozličnou motivací pro účast v cestovním ruchu. Zároveň dochází k nárůstu významu individuálních cest. (Franke,2012, p.25).

⁶ www.efdeportes.com [online 2014-06-16]

2.4.2 Produktové portfolio

Clemente (2004, p.203) tvrdí, že produktové portfolio (product portfolio) je soubor všech dosažených produktů, které firma na trhu nabízí. Pro zhodnocení své úspěšnosti a výkonnosti velké firmy většinou své produktové portfolio inovují. Toto vylepšení produktového portfolio by mělo mít za následek růst obrátu firmy díky dané změně vlastností produktů, oživení firmy a zejména obnovení zájmu stávajících spotřebitelů společně s přilákáním nových.

Zamazalová a kol. (2010, p.19) s tímto tvrzením souhlasí, pouze dodávají, že produktové portfolio nemusí být tvořeno pouze jednotlivými produkty. Jedná o komplexnější soubor skládající se z jednotlivých značek, produktových řad nebo zákaznických skupin a další.

2.4.3 Inovace produktu

Inovaci rozumíme uvedení nového produktu nebo produktu, který je spotřebiteli vnímán na trhu jako nový, tudíž došlo k jeho určité modifikaci. (Clemente,2004, p.75).

S inovací produktu souvisí zejména životní cyklus produktu. Podle této teorie se očekává, že každý produkt má určitou životnost. Nelze obecně stanovit délku této životnosti, protože každý produkt disponuje jinými charakteristikami a vlastnosti, tudíž i délka životnosti je pro každý jednotlivý produkt jiná. V kontextu se životním cyklem je velice důležité, ale i obtížné, stanovit v jaké fázi se daný produkt nachází. Toto určení slouží jako nástroj rozhodnutí, zdali produkt inovovat, a pokusit se prodloužit jeho životnost, nebo ne. (Majaro, 1996, pp.89-92).

Důležitá je také otázka, zdali je bezpodmínečně nutné daný produkt inovovat. Na základě identifikace spokojenosti či nespokojenosti současných zákazníků se stávajícím produktem, může být odhaleno, že produkt již není pro daný trh atraktivní. V takovém případě je další alternativou hledání a oslovení trhů nových. (Palatková, 2006, pp.141-142).

2.5 Tržní mechanismy v dopravě

Jakubíková (2009, p.54) pohlíží na trh cestovního ruchu jako na specifický prostor, jehož součástí jsou všichni současní i potenciální kupující jistého produktu či služby.

V současné době je trh cestovního ruchu jedním z největších a nejdynamičtějších průmyslových odvětví po celém světě. Jehož součástí je nejen masová turistika, ale i turistika individuální (jednotlivců nebo malých skupin), které stále přibývá na popularitě.⁷

Obdobně jako na jiných trzích, taktéž na trhu cestovního ruchu dochází ke vzájemné výměně zboží a služeb mezi jednotlivými subjekty jako jsou nakupující, prodávající a také zprostředkovatelé (cestovní kanceláře, cestovní agentury, turistická informační centra). Tyto interakce jsou výsledkem vzájemného střetu nabídky a poptávky na trhu.

Podle Beránka (2013, pp.36-37) je třeba sledovat trh cestovního ruchu ze tří rovin.

Jako způsob hospodaření. Přímo na trhu dochází k tvorbě vzájemných vztahů a spolupráce mezi jednotlivými subjekty. Tato spolupráce je založena na decentralizovaném mechanismu cenových impulzů.

Jako systém světových hospodářských vztahů, prostřednictvím kterých dochází k realizaci procesu přeměny produktu cestovního ruchu na peněžní ekvivalenty a zpět.

Jako ekonomický mechanismus vzájemných subjektů prodávajících a kupujících produkt cestovního ruchu.

Nabídka cestovního ruchu se skládá z **atraktivit**, které jsou primárně tvořené z přírodních a kulturně historických zdrojů, avšak je možné sem zařadit i atraktivitu uměle vytvořené pro uspokojení potřeb účastníků cestovního ruchu (festivaly, koncerty a jiné). Dále nabídku cestovního ruchu tvoří **vybavenost** vedoucí k doplnění atraktivit a usnadnila jejich užívání.

⁷ www.definicion.de [online 2014-07-06]

Mezi subjekty, které vytvářejí nabídku cestovního ruchu, řadíme podniky cestovního ruchu. Tyto podniky spadají z převážně části do kategorie malých a středních podniků. Samozřejmě, že i cestovním ruchu se nacházejí společnosti, které mají zejména globální charakter (hotelové řetězce, dopravní společnosti a jiné). Tudiž, mezi podniky vytvářející nabídku cestovního ruchu, naleží ubytovací a stravovací zařízení, dopravní společnosti, zprostředkovatelé (cestovní kanceláře, cestovní agentury i turistická informační centra) a další podniky nabízející služby cestovního ruchu nebo takové podniky primárně nabízející své služby místnímu obyvatelstvu, ale z určité části jsou tyto služby využity i v rámci cestovního ruchu (poštovní služby, zdravotnická zařízení a další).

Poptávka cestovního ruchu je tvořena samotnými **účastníky** cestovního ruchu. Pro úspěšné stanovení poptávky je třeba si uvědomit, že trh cestovního ruchu je velmi silně diferencován. Proto je nezbytné využít segmentace. Každého účastníka cestovního ruchu lze sledovat z mnoha hledisek. Z demografického hlediska (podle věku, pohlaví, rodinného stavu), motivů vedoucí k účasti na cestovním ruchu, jeho ekonomická situace a jiné. V současnosti je stanovení poptávky čím dál složitější, protože účastníci mají mnohem více zkušeností a jsou více informováni a především náročnější než tomu bylo doposud. Z tohoto důvodu vzniká na straně nabídky obrovská rivalita a jednotlivé podniky se snaží být konkurenceschopnější a vytvářet kvalitní popřípadě inovativní produkty, které by je udrželi na trhu.

Dále je třeba si uvědomit, že velikost poptávky po dopravě je také velmi ovlivněna následujícími faktory. (Duval, 2007, pp.40-41).

- Struktura rodiny – druh dopravního prostředku, který bude zvolen, a výdaje závisí na počtu přepravovaných osob, jejich věku, popřípadě zdravotním stavu a jiné.
- Sociální a behaviorální aspekty přepravovaných jedinců – opět jsou voleny takové dopravní prostředky, které odpovídají sociálnímu statutu přepravovaných osob a jejich potřebám.
- Celkové výdaje, protože přeprava představuje významnou položku v celkových výdajích.

Nemec a Bojnec (2007, p.54) tvrdí, že cenová elasticita turistické poptávky nám říká, jak je připravena turistická poptávka po produktech cestovního ruchu. Koeficient cenové elasticity poptávky je vyjádřen následujícím poměrem:

$$E_p = \frac{\% \text{ připravenost množství poptávky po produktech CR}}{\% \text{ připravenost reakce ceny produktu CR}}$$

2.6. Cykloturistika

Novacká (2010, pp.17-19) chápe cykloturistiku jako součást sportovně-turistického cestovního ruchu, který je významný velmi pestrou škálou doplňkových služeb, sloužící k uspokojení účastníka cestovního ruchu. Tato forma cestovního ruchu se orientuje na uspokojování potřeb skrz:

- Aktivní účast
- pasivní účast

Zároveň lze zařadit cykloturistiku rovněž do rekreačního cestovního ruchu, protože je to forma, která je realizována ve vhodném přírodním prostředí, prostřednictvím oddechu, pohybu a zábavy, vedoucí o obnově jak fyzických tak i psychických sil jednotlivců.

Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011, pp.71-72) doplňují, že se jedná o velmi výrazný fenomén současnosti a velice oblíbenou aktivitu v rámci České republiky. Atraktivita je zřejmá už jen z hlediska hustoty sítě cyklotras, která činí 37 000 km, čímž z České republiky vytváří evropský unikát. Zároveň uvádějí nedostatečnou úroveň cykloznačení, které se sice v průběhu posledních dvou dekad zlepšilo, přesto je nezbytné ho dále rozvíjet.

Pásková a Zelenka (2002, pp.50-51) definují cykloturistiku (cycling, cyclo-touring, biking) jako jednu z forem turistiky, která je spojená s aktivním cestováním navazující na poznávání společenských a přírodních zajímavostí v určité oblasti.

Podle Francové (2003, pp.47) je cykloturistika specifickou sférou cestovního ruchu, která ke své realizaci je spjatá s užitím kola jako přepravního prostředku, případně nástroje k dosažení turistického cíle. Primárním stimulem zájmu o cykloturistiku je zejména samotná jízda na kole související s poznáváním kulturních a přírodních atraktivit, zlepšování kondice a rekreace.

Co se týče udržitelnosti, tak cykloturistika nabývá značného významu, a to nejen za hranicemi měst, ale i v jejich centrech. V mnohých metropolitních městech je doprava omezen z důvodu znečištění, hluku či bezpečnosti, což je významným impulsem pro zvýšený zájem o cyklistiku jak místními obyvateli, tak i účastníky cestovního ruchu.⁸

Pernica (2001, p.92) sleduje cyklistickou dopravu ze dvou základních motivačních rovin, a to:

- jízda, jejíž primární motivace je směřována na uspokojení potřeby dostání se do zaměstnání a škol, především se jedná o krátké vzdálenosti.
- jízda, která je motivována potřebou rekreace spojená s překonáváním dlouhých vzdáleností.

Jízdní kolo bývá často speciálně upraveno, v souladu s účelem či cílem cesty (trekkingové, horské, městské a další). V souvislosti s cestovním ruchem je jízda na kole spojována s jinými druhy dopravy jako prostřednictvím vlaku, autobusu a jiných. Současný vyšší zájem o cykloturistiku podmiňuje tvorbu nových cyklostezek a cyklotras. (Parmová, Dvořák, Frková, 2013, pp.107-108).

Cyklostezka (cycle path) je společná stezka pro cykloturistiku a pěší turistiku. Má zpevněný povrch a většinou bývá oddělena od frekventované silniční dopravy. Cykloznačky se umísťují obdobně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

Cyklotrasa (cycle route, cycle trail) je komunikace určená pouze pro cykloturistiku a ne pěší turistiku. Pro cyklotrasu se užívají stávající místní a účelové komunikace včetně polních a lesních cest. Obdobně jako v předchozím případě se využívají cykloznačky.

⁸ www.medac.es [online 2014-08-17]

Cykloturistická trasa (cycle trail) je komunikace která je určena pro cykloturistiku, vedoucí zejména po horších polních a lesních cestách nebo terénem. V České republice jsou takovéto trasy vyznačeny pásovými značkami KTČ (cykloturistická značka a šipka, cykloturistická směřovka). (Pásková, Zelenka, 2002, p.50).

2.6.1 Integrace cyklodopravy⁹

Vytvoření vhodného prostředí pro cyklisty ve městě se musí řídit řadou pravidel, jejichž dodržení bude prvním krokem k úplné integraci cyklodopravy v dopravním systému daného města.

Cyklistická síť by měla splňovat 5 následujících předpokladů:

- spojitost
- přímot trasy
- bezpečnost
- komfort
- atraktivita

Zároveň není možné cyklisty považovat za jeden celistvý segment, protože důvod jejich užití jízdního kola se může lišit. Proto je třeba, před samotným plánováním sítě určit jednotlivé potencionální segmenty. Může se jednat o rekreační cyklisty, lidé dojíždějící do práce nebo do školy, lidé starší či určitým zdravotním omezením, děti, cykloturisté nebo sportovní jezdci. Každá skupina má určité specifické požadavky.

K tomu, aby došlo k plnohodnotné integraci cyklodopravy, je potřeba propojit cyklistický provoz musí se zbývajícím dopravním provozem města. Tato propojení by měla souviset například i s páteřním či hlavním dopravním spojením určitého města či jeho rekreačním prostorem. Důležitou roli zde hraje i integrace cyklistické dopravy s dopravou veřejnou. Při správném nastavení dochází ke vzniku návaznosti. Zatímco cyklistická doprava je využívána ve městě na kratší vzdálenosti, tak veřejná

⁹ www.cyklodoprava.cz [online 2014-06-21]

na vzdálenosti delší. S tím souvisí i existence dalších podpůrných zařízení, sloužících na úschovu jízdních kol, jejich opravu a jiné.

2.6.2 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Dle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 - 2020¹⁰ má cykloturistika resp. cyklistika nemalé výhody a hned po chůzi je jedním z nepřírozenějších způsobů dopravy. Tato cyklostrategie implementuje zkušenosti, vycházející ze dvou mezinárodních projektů, a to MeetBike¹¹ a Mobile2020. Prostřednictvím daných projektů dochází ke zlepšení kooperace a konkurenceschopnosti středoevropských regionů a měst, podpoře cyklistické dopravy ve sledovaných oblastech a rozvoji strategií podpory užití jízdních kol, jako nezbytnou součást dopravního systému. Mezi zřetelné výhody cyklistiky řadíme:

- Pravidelné provozování aktivit spojených s jízdou na kole zlepšuje zdraví a délku lidského života.
- Cyklistika není závislá na fosilních palivech, tudíž nedochází k výraznému znečištění životního prostředí.
- Díky užití jízdních kol dochází k úspoře parkovacích míst.
- Jízdní kolo je vhodný dopravní prostředek i pro děti, které by jinak museli rodiče vozit automobily.
- Cyklisté, zejména městští cyklisté, vytváří osobitou a pestrou cyklokulturu v dané oblasti.

K uskutečnění svých vizí, byly v rámci této strategie stanoveny strategické cíle ve dvou úrovních.

¹⁰ www.mdcr.cz [online 2014-06-21]

¹¹ www.centralmeetbike.eu [online 2014-06-21]

Strategické cíle na národní úrovni:

- Zvýšit podíl cyklistiky, jako součást dopravního systému po celé České republice o 10% do roku 2020.
- Vynaložit potřebné prostředky k tomu, aby se snížil počet usmrcených cyklistů do roku 2020.
- Podporovat cykloturistiku prostřednictvím vhodnějších legislativních podmínek, zvyšování úrovně infrastruktury vedoucí k větší bezpečnosti sledovaného segmentu.
- Podpora projektu „Cyklistická akademie“.
- A podpora projektu „Česko jede“.

Strategické cíle na národní úrovni vycházejí z předpokladu, že za provoz a budování cyklistické infrastruktury jsou odpovědné obce, města, mikroregiony a místní akční skupiny.

- Zvýšit podíl cyklistiky v rámci dopravního systému přímo ve městech o 25% do roku 2025.
- Vybudovat vhodné podmínky, které následně povedou k vybudování účelné a bezpečné sítě cyklostezek a cyklotras. Najít překážky, které by vedli k negativnímu rozvoji.
- Zamezit rizikovost dopravních nehod cyklistů.
- Vytvořit přijatelné zázemí pro sledovaný segment v souvislosti s úschovou jízdních kol, parkování nebo výstavba hygienického zázemí či zázemí pro odpočinek.
- Aktivní tvorba takových kampaní, které by přispívaly ke zviditelnění cyklistiky a její předností.

2.6.3 Cyklistická akademie¹²

Díky spolupráci Centra dopravního výzkumu, Asociaci měst pro cyklisty a Ministerstvo dopravy ČR byl vytvořen celorepublikový vzdělávací program nazvaný Cyklistická akademie, jehož součástí je 40 lekcí, které zahrnují rozličné kombinace seminářů konferencí nebo osobní pomoc městům při zpracovávání strategických dokumentů a akčních plánů. Výsledkem tohoto snažení by měla být vyšší motivace měst při zpracovávání vlastního strategického dokumentu pro rozvoj cyklodopravy na daném území a poskytnutí nových poznatků vedoucích k navýšení vzdělanosti o sledované problematice.

Cyklistická akademie vychází především z předpokladu, že se učíme jeden od druhého. Základem této myšlenky je 7 klíčů k cykloměstu.

- Mít politickou vizi.
- Disponovat zodpovědně a komplexně zpracovaným územním plánem, jako základním nástrojem pro naplnění vize.
- Mít k dispozici průzkumy dopravního chování obyvatel.
- Mít zpracovanou studii cyklistické dopravy „nové generace“.
- Bez cyklokoordinátora se město neobejde.
- Cyklistická infrastruktura, která má učinit jízdu na kole atraktivní, se často těžko prosazuje, ale jiná cesta k zatraktivnění cyklistické dopravy nevede.
- Budování značky cykloměsta.¹³

¹² www.cyklokonference.cz [online 2014-06-21]

¹³ www.definicion.de [online 2014-06-21]

2.6.4 Česko jede¹⁴

Na webových stránkách „Česko jede“ se uvádí, že tento projekt podporuje především rozvoj cykloturistiky, ale také dalších outdoorových sportů po celé České republice. Součástí této podpory je zviditelnění jednotlivých produktů určených pro rodiny s dětmi, dálkové cyklisty nebo terénní cyklisty. Ve své dlouhodobé vizi by se národní produkt „Česko jede“ také chtěl zaměřit svou marketingovou propagací na sportovní aktivity spojené s in-line bruslením, vodní turistikou či běžeckou turistikou

2.6.5 Bikesharing¹⁵

Obdobně jako v řadě jiných evropských měst, tak i Praha na začátku dubna 2014 spustila projekt bikesharing, založený na jednoduché myšlence veřejného půjčování jízdních kol. Možnost vypůjčit si jízdní kolo je určena jako pro dlouhodobé uživatele, tak i ty krátkodobé. Uživatelé před samotným vypůjčením kola zaplatí poplatek na webu, k tomu určeném. Následně prostřednictvím konkrétní aplikace mohou sami lokalizovat, kolik kol a kde jsou k dispozici. Při výběru konkrétního jízdního kola obdrží zprávu do svého chytrého telefonu v podobě kódu, sloužící k otevření zámku uzamčeného kola. Bikesharing už je samozřejmě možné využít i v jiných městech České republiky, jako je například Olomouc.

Základní myšlenkou celého bikesharingu je uspokojení potřeby přepravy na krátkou vzdálenost. Tento zajímavý koncept může splňovat požadavky na uspokojení potřeb jak místních obyvatel (doprava do práce, školy, obchodu apod.), tak i návštěvníků dané lokality (přiblížení k památkám CR, muzeí a dalším atraktivitám cílového místa).

Je důležité si uvědomit, že celý systém půjčování jízdních kol nelze striktně realizovat v jednotlivých městech za stejných podmínek. Každé město má svůj osobitý ráz a bikesharing by se měl přizpůsobit jemu a ne naopak. V současné době má bikesharing velice vysoký potenciál pro zvýšení atraktivity daného místa a dotvoření jeho kultury.

¹⁴ www.ceskojede.cz [online 2014-06-21]

¹⁵ www.tyden.cz [online 2014-09-18]

Přehled vybraných evropských veřejných půjčoven kol¹⁶:

- Barcelona – „Bicing“
- Sevilla – „Sevici“
- Lyon – „Vélo´v“
- Paříž – „Vélib““
- Brusel – „Cyclocity“
- Berlín – „Call a bike“
- Londýn – „OYBike“
- Vídeň – „Citybike“
- Řím – „Atac bike sharing“
- Milano – „BikeMi“

¹⁶ www.nakole.cz [online 2014-09-18]

3. Cíle a metody

3.1 Cíl práce

Hlavním cílem diplomové práce je zjištění možností a úrovně cyklodopravy na Českobudějovicku z hlediska udržitelnosti. Vedlejším cílem je zpracování návrhu produktu CR včetně jeho plánu uvedení na trh.

3.2 Výzkumná otázka

Výzkumná otázka by měla být prvotním impulzem každého precizního výzkumu. Její stanovení napomáhá zpracovateli ke správnému nasměrování, určení předmětu výzkumu a zejména stanovení vhodného způsobu realizace. Absence výzkumné otázky či její nejasnost vytváří již na počátku špatný základ pro kvalitní výzkum počínaje určenými cíli, konče problematickými závěry a nevyhovujícím přínosem celého výzkumu. (Dočekalová, Švec, Daneš, 2010, p.33).

V diplomové práci byla stanovena následující výzkumná otázka:

Je cyklodoprava vhodným nástrojem v rámci udržitelnosti cestovního ruchu?

Je nezbytné si klást otázku, zdali cyklodoprava na Českobudějovicku má nepostradatelné postavení v dopravě, čímž by mohla konkurovat ostatním druhům dopravních prostředků v regionu. Jak je možné zajistit zázemí pro bezpečnou cyklodopravu s ohledem na snižování negativních dopadů kulturního, přírodního a sociálního prostředí nejen z krátkodobého, ale i krátkodobého hlediska? Existují zde podmínky, vytvářející nové možnosti pro tvorbu takových produktů, které by usnadnily pohyb nejen místních obyvatel, ale zároveň svou atraktivitou

přilákaly více návštěvníků do daného regionu? Takového produktu cestovního ruchu, který pozvedne image Českých Budějovic včetně celého okolí a vybuduje nepopíratelné podvědomí o přitažlivosti daného místa.

3.3 Metodika

Prostřednictvím studií české i zahraniční odborné literatury a elektronických zdrojů byl vytvořen základní teoretický rámec. Zjištěná sekundární data sloužila k bližšímu porozumění dané tematiky v oblasti cyklo dopravy a přiblížení její současné situace na Českobudějovicku.

Následně bylo provedeno terénní šetření. Pro sběr primárních dat byl použit jeden z nástrojů dotazování, a to konkrétně řízený rozhovor. Řízený rozhovor byl utvořen ze 4 až 5 cílených otázek, které byly tazatelem podány předem stanoveným aktérům cestovního ruchu.

Konkrétními aktéry, určenými tazatelem, byl podnikatelský subjekt působící v oblasti poskytování stravovacích služeb souběžně s návazností na doplňkové služby pro cyklisty, dále podnikatelský subjekt poskytující informační služby, kompetentní zástupce Magistrátu města České Budějovice, zástupce Nadace Jihočeské cyklostezky a neposlední řadě zástupce občanského sdružení CykloBudějovice. Uskutečnění daných řízených rozhovorů probíhalo v období srpna 2014.

Po uskutečnění řízených rozhovorů došlo k sestavení STEP analýzy a následně analýzy SWOT. Na základě vyhodnocení prostřednictvím Fullerova trojúhelníku a propojení se sesbíranými sekundárními daty byly zjištěny možnosti a úroveň cyklo dopravy na Českobudějovicku z hlediska udržitelnosti. Došlo ke zpracování plánu rozvoje cyklo dopravy ve zkoumaném regionu a návrhu produktu včetně jeho plánu uvedení na trh.

4. Výsledky terénního šetření

Pro stanovení úrovně a možností cyklo dopravy na Českobudějovicku v rámci udržitelného cestovního ruchu bylo potřeba vytvořit vhodné podmínky pro sběr primárních dat. Jako optimální nástroj pro sesbírání potřebných dat byla stanovena jedna z forem dotazování, a to konkrétně řízený rozhovor.

Řízený rozhovor byl realizován celkově s 5 respondenty působícími jak v komerční, neziskové tak i veřejné sféře a jejich působnost souvisí zcela nebo jen částečně s cyklo dopravou na Českobudějovicku. Jmenovitě byl řízený rozhovor uskutečněn s manažerkou provozu kavárny Lanna Jitkou Holoubkovou, magistrem Marcelem Goetzem z turistického a mapového centra, inženýrem Michalem Šramem z Magistrátu města České Budějovice konkrétněji z odboru Útvar hlavního architekta, s magistrem Lukášem Bajtem z občanského sdružení CykloBudějovice a v neposlední řadě se zástupcem Nadace Jihočeské cyklostezky magistrem Janem Vláškem.

Prvním krokem k zahájení řízeného rozhovoru bylo navázání kontaktu s konkrétními respondenty prostřednictvím elektronické pošty a následné stanovení určitého termínu pro proběhnutí samotného standardizovaného rozhovoru. Všechny rozhovory byly uskutečněny během měsíce srpna 2014. Obsahovaly 4 až 5 konkrétních otázek, které dotazovaní respondenti rozvedli v časovém rozsahu 10 až 15 minut. Zodpovězené otázky se staly součástí základu pro stanovení možností a úrovně cyklo dopravy na Českobudějovicku.

4.1 Řízené rozhovory

4.1.1 kavárna Lanna

Kavárna Lanna je jedním z několika zařízení v Českých Budějovicích, které je od podzimu 2013 držitelem certifikace Cyklisté vítáni, udělována Nadací Jihočeské cyklostezky. Pro získání této certifikace muselo být zařízení přizpůsobeno několika podmínkám, vytvářející vhodné zázemí pro cyklisty a cykloturisty, jako jsou dobíjecí stanice pro elektrokola, vhodné prostředí pro servis v případě jakékoli poruchy, možnost úschovy zavazadel, vypůjčení různých typů kol nebo i hygienické očišty. Zařízení splnilo veškeré podmínky stanovené zmiňovanou nadací a díky tomu certifikaci Cyklisté vítáni získali.

Dané zařízení je sledovaným segmentem velmi často navštěvováno a dalo by se říci, že cyklisté tvoří jednu z významnějších položek klientely tohoto zařízení. Jedním z hlavních důvodů proč tomu tak je, že je toto zařízení situováno v bezprostřední blízkosti cyklostezky mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou. Na druhou stranu prozatím neexistuje prokazatelný výsledek, který by poukázal viditelného rozdílu ve využívání zařízení kavárny Lanny sledovaným segmentem. Doposud nezískali konkrétní zpětnou vazbu, že by si jejich zařízení nějaký cykloturista vyhledal z důvodu držení této konkrétní certifikace.

Kavárna Lanna v rámci certifikace Cyklisté vítáni nabízí k zapůjčení i různé doplňkové komplementy, kterými ne vždy běžné půjčovny disponují, jako jsou dětské sedačky, světla, cyklovozy sloužící k připojení na zadní část jízdného kola. Zatím existují spíše jen půjčovny, které nabízejí pouze treková kola, kavárna Lanna nabízí k vypůjčení i elektrokola nebo jako poslední pořízené dvojkolo. Dochází zde ke snaze zpestřit poskytované služby, což klienti hodnotí velmi kladně.

Co se týče finančních prostředků, které musely být nezbytně vynaloženy na opatření potřebného vybavení, ty byly kryty ze dvou hlavních zdrojů. Ze soukromých zdrojů majitele kavárny a příspěvku od Ministerstva pro místní rozvoj. V rámci získání samotné certifikace nebylo třeba poskytnout zmíněné nadaci určitý příspěvek, pouze zajistit splnění předem stanovených podmínek.

4.1.2 Turistické a mapové centrum

Turistické a mapové centrum, které je situováno přímo na náměstí Přemysla Otakara II., je během turistické sezóny hojně navštěvováno cykloturisty. Jejich počet se denně pohybuje kolem 50 osob. Sledované mapové centrum se věnuje vydavatelské činnosti od roku 1992, a co se týče první cyklomapy, tak ta byla zpracována v roce 1995, kopírující bývalou koněspřežku z Českých Budějovic do Linzu. V současnosti mapové centrum vydává pro vybraný segment řádově tisíce map ročně.

Kromě cyklomap má daný segment v turistickém centru k dispozici informace o nejrůznějších zařízeních z důvodů opravy jízdních kol či jejich zapůjčení. Není vždy dobré klientům poskytovat přehnaně velkou škálu nabídky, a proto mapové centrum spolupracuje pouze se zařízeními, která jsou ověřená a spolehlivá. V rámci oprav se jedná od cykloservis Kocourek nacházející se zhruba 300 metrů od tohoto mapového centra a v případě zapůjčení jízdních kol zde funguje spolupráce již se zmíněnou kavárnou Lanna.

Co se týče spolupráce na rozvoji cyklistické infrastruktury nebo projektech s danou tematikou, mapové centrum velmi dobře kooperuje na úrovni kraje prostřednictvím Jihočeské centrály cestovního ruchu. Spolupráce na úrovni města nejde takovým způsobem, jakým by bylo potřeba. Jeden z hlavních důvodů je absence správně fungujícího destinačního managementu. V porovnání s ostatními destinacemi, jako je Rakousko či Německo, zde neexistuje povinná registrace v hospodářských komorách, což vede k tomu, že nejsou oprávněni k oslovení některých podnikatelských subjektů v rámci spolupráce nebo se zde nevytváří fond na podporu cestovního ruchu.

Kromě již zmíněných subjektů samozřejmě dané turistické a mapové centrum spolupracuje i s ostatními informačními centry kraje, kterých je 80.

Na základě výsledků řízeného rozhovoru je stanoveno, že nelze cykloturistiku brát samotnou jako takovou. Je třeba ji vidět v komplexnějším měřítku a zkombinovat ji i s ostatními oblastmi cestovního ruchu jako je například návštěva kulturních památek, gastronomie nebo velmi oblíbená je i pohádková tematika.

4.1.3 Odbor Útvar hlavního architekta Magistrátu města České Budějovice

Z výsledků řízeného rozhovoru je možné konstatovat, že České Budějovice jsou jedno z českých měst s velmi dobrou úrovní cyklistické infrastruktury. Podobně jako Pardubice, Olomouc či Hradec Králové se České Budějovice pohybují na předních pozicích v rámci České republiky, ačkoli je vždy něco zlepšovat.

Magistrát města České Budějovice se angažuje v řadě nově vznikajících projektů. Město ročně investuje několik miliónů na inovaci či vznik cyklostezek a cyklotras na území města a téměř veškeré nově vznikající dopravní stavby jsou vytvářeny s ohledem i na cyklodopravu. S tím souvisí i zpracování nového cyklogenerelu. V současné době s městem spolupracuje i nedávno vzniklé občanské sdružení CykloBudějovice, jehož zástupci se schází na magistrátu za přítomnosti náměstků města každý měsíc a prozatím diskutují zejména o okamžitých opatřeních.

Úpravy cyklistické infrastruktury jsou financovány například prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, o které město téměř každý rok žádá. Tyto dotace činí zhruba 65% z celkových výdajů na konkrétně vybraný projekt, tudíž zhruba 1/3 úprav je financována samotným městem a zbylé 2/3 státem (příkladem je lávka u Kauflandu). Zároveň je nezbytné uvést, že ne všechny cyklostezky jsou financovány za podpory dotací. V Českých Budějovicích je řada cyklostezek, které si město financovalo zcela samo.

Kromě Státního fondu dopravní infrastruktury má město České Budějovice možnost čerpat finance z Regionálního operačního programu (ROP), který je zaměřen zejména na cykloturistiku, tudíž je potřeba, aby město v rámci získání těchto dotací spolupracovalo s okolními obcemi prostřednictvím sdružených investic. Konkrétní příklady cyklostezek, které vznikají za podpory daného Regionálního operačního programu, jsou například cyklostezky do Roudného, na Včelnou nebo se chystá cyklostezka do Plané.

Město čas od času uskutečňuje veřejná jednání s cyklotématikou, kde občané Českých Budějovic navrhuji některé své podněty. Zároveň zde vzniklo i již zmiňované občanské sdružení CykloBudějovice, které je považováno za zástupce budějovické veřejnosti.

V rámci prezentace cyklo dopravy a cykloturistiky město České Budějovice poskytuje potřebné informace na svých webových stránkách, avšak z průběhu řízeného rozhovoru vyplývá, že prozatím má tato prezentace určité rezervy. Nejsou poskytovány dostatečné informace o průběhu všech projektů, tudíž není zcela zřejmé, co vše se v Českých Budějovicích za poslední léta podařilo vybudovat nebo jaké projekty se do budoucna pro sledovaný segment připravují.

4.1.4 občanské sdružení CykloBudějovice

Hlavním cílem občanského sdružení CykloBudějovice je jak komunikace s Magistrátem města České Budějovice, s médii tak i s veřejností takovým způsobem, aby se důležitost cyklo dopravy dostala do bezprostředního povědomí všech zúčastněných stran.

Co se týče dílčích cílů, jednoznačně zde proběhla snaha o vytvoření kvalitního cyklogenerelu, a také aby přímo na radnici vznikla cykloskupina, která se danými záležitostmi bude za spolupráce politiků, úředníků či hlavního architekta zabývat. Dalším dílčím cílem je vznik pozice cyklokoordinátora, který bude na veškeré činnosti spojené s cyklo dopravou dohlížet. Tato pozice již na radnici byla vytvořena, ale z důvodu velkého časového vytížení dané osoby, nebyla provozována kompetentně. Momentálně byla tato pozice nabídnuta právě samotnému občanskému sdružení CykloBudějovice (v rámci dohody o provedení práce), přičemž dotazovaný magistr Bajt se jí ochotně zhostil.

Občanské sdružení CykloBudějovice se za svého dosavadního působení zapříčinilo o proběhnutí několika zajímavých projektů na území města České Budějovice, jako jsou například „Cyklojízdy“ nebo „Do práce na kole“, a právě pro poměrně velký zájem by rádo s danými projekty i nadále do budoucna pokračovalo. Zároveň mají zájem během různých příležitostí prezentovat sebe i cyklo dopravu pořádáním workshopů a jim podobných akcí.

Co se týče spolupráce se samotným Magistrátem města České Budějovice, tak na tu je prozatím pohlíženo jako na velmi pozitivní a funkční. Jmenovitě intenzivní komunikace probíhá především náměstkyní primátora inženýrkou Popelovou (řízený

rozhovor byl veden v srpnu 2014), radním inženýrem Moravcem a s panem inženýrem Šramem z Odboru hlavního architekta města.

V rámci vlastního ohodnocení dosavadního působení, občanské sdružení CykloBudějovice dosáhlo v současnosti takových výsledků práce, se kterými nebylo s dosavadním tempem vůbec počítáno. Důkazem toho je splnění všech dílčích cílů (zpracování cyklogenerelu, tvorba cyklo skupiny a zavedení cyklokoordinátora) a i to, že se jim pomalu daří se dostat do povědomí veřejnosti (například jejich stránka na Facebooku už má přes tisíc fanoušků, tudíž zde začíná fungovat zpětná vazba od veřejnosti) nebo pozvání k účasti při pořádání akcí se související tematikou a další.

Hlavním záměrem tohoto občanského sdružení je v současnosti kolo jako dopravní prostředek a ne přímo volnočasová aktivita. Do budoucna by měly probíhat přípravy ke zpracování cyklogenerelu Jihočeského kraje, který bude na cykloturistiku zaměřen více než ten cyklogenerel městský, přičemž až tato příprava bude aktuální, bude snahou občanského sdružení CykloBudějovice se v souvisejících činnostech také angažovat, tak aby došlo k propojení obou generelů.

4.1.5 Nadace Jihočeské cyklostezky

Co se týče spolupráce Nadace jihočeské cyklostezky s Magistrátem města České Budějovice, tak ta probíhá velmi dobře a konstruktivně. V rámci této spolupráce v Nadaci Jihočeské cyklostezky je město České Budějovice zastoupeno prostřednictvím místopředsedkyně Správní rady inženýrky Popelové (řízený rozhovor byl veden v srpnu 2014) a členem Pracovní skupiny Nadace Jihočeské cyklostezky inženýrem Šramem. Infrastruktura cyklostezek a cyklotras v intravilánu měst je městem České Budějovice řešena samostatně a spolupráce s nadací probíhá v souvislosti s liniemi probíhající městem.

Kromě Českých Budějovic Nadace Jihočeské cyklostezky spolupracuje i s dalšími městy Jihočeského kraje, kde spolupráce probíhá obdobně velmi dobře nebo u některých případů méně. Dále zde existuje velmi dobrá spolupráce se samotným Jihočeským krajem, který je největší přispěvatel na činnost nadace, ale i tak samozřejmě neustále hledají nové partnery.

Kromě budování nových cyklostezek a cyklotras je i jednou z činností nadace údržba stávajících cyklostezek a cyklotras. Je ale zřejmé, že fyzicky se o údržbu jejich povrchu starají dotčení správci komunikací.

Nadace Jihočeské cyklostezky se snaží zároveň o propojení infrastruktury s dalšími kraji a tato spolupráce, na základě výsledků řízeného rozhovoru prosperuje. Naopak při dotazu, zdali je tomu i tak v případě propojení s Rakouskem uvádí, že zde jsou rakouští partneři v této otázce víceméně vlažní. Jedním z příkladů je například vyznačení trasy Eurovelo 13.

Co se týče projektu Cyklotrans Nadace Jihočeské cyklostezky je iniciátorem tohoto dlouhodobého projektu. Dopravní systém Cyklotrans je rok od roku využíván větším počtem cykloturistů a je to i takový celorepublikový fenomén, který by však bez finanční podpory ČEZ-ETE nebyl ekonomicky soběstačný (tak, jako ostatní veřejná doprava).

4.2 Shrnutí závěrů z řízených rozhovorů

Z řízených rozhovorů vyplývá, že zařízení, která jsou lokalizována na území města České Budějovice, jsou navštěvována účastníky sledovaného segmentu. Jedná se zejména o zařízení prezentována jako držitelé certifikací spojených s cykloturistikou, například Cyklisté vítání nebo taková zařízení, nacházející se v bezprostřední blízkosti cyklostezek. Tato zařízení nabízí k zapůjčení různé doplňkové komplementy, jako jsou dětské sedačky, světla, cyklovozy sloužící k připojení na zadní část jízdného kola.

Pozitivním ukazatelem je také četná návštěvnost Informačních center návštěvníky v rámci cykloturistiky. Turistické a mapové centrum, situované na náměstí Přemysla Otakara II., je v průměru během hlavní sezóny navštěvováno přibližně 50 cykloturisty denně. V neposlední řadě mohou být uvedena fakta z výsledků výzkumu profilu návštěvníka Českých Budějovic, která uvádí, že během měsíců červen až září 2014 byla cykloturistika provozována 16,2% návštěvníky Českých Budějovic jako hlavní aktivita

nebo jako dílčí činnost během jejich pobytu na území města či jeho okolí (reprezentativní vzorek se skládal z 500 respondentů).

Katastrem města České Budějovice prochází řada cyklistických tras, navazující na jeho blízké okolí a zároveň se zde nachází i několik městských cyklotras, které dohromady vytváří rozsáhlou síť vhodnou pro užívání sledovaným segmentem. Součástí této infrastruktury jsou i jednotlivá zařízení, která usnadňují pobyt účastníků cykloturistiky, jako ubytovací a stravovací zařízení s certifikátem Cyklisté vítáni, půjčovny kol, opravny kol či bikepark. Pro neustálé zvyšování úrovně Magistrát města České Budějovice ročně poskytuje několika miliónové investice pro inovaci či vznik nových cyklostezek a cyklotras a zároveň jsou veškeré nově vznikající dopravní stavby vytvářeny s ohledem i na cyklodopravu. S tím také souvisí zpracování nového cyklogenerelu, který byl v nedávné době veřejně prezentován na Magistrátu města České Budějovice, a to konkrétně 10. 2. 2015.

Dalším ukazatelem vhodného potenciálu pro tvorbu produktu cestovního ruchu je skutečnost, že terén města je bez přílišných výškových rozdílů a zároveň jednotlivé cílové body, jak v rámci města, tak i jeho okolí, se nacházejí v poměrně krátkých vzdálenostech.

5. Situační analýza

5.1 STEP analýza

5.1.1 Sociální oblast¹⁷

Ze sociálního hlediska, je možné na cyklodopravu na Českobudějovicku pohlížet v rámci bezpečnosti. Je nutné podotknout, že samotné České Budějovice se velmi potýkají s problematikou kriminality. Podíl ukradených jízdních kol je největší v celé České republice. S tím zároveň souvisí i problematika vandalismu, kdy velmi často dochází ke znehodnocování nebo nepojízdnosti jízdních kol, umístěných na stanovených stojanech. Samozřejmě, z důvodu vysokého rizika ztráty jízdního kola nebo jeho poškození, část obyvatel Českých Budějovic ztrácí důvěru v bezpečnost ve městě a navrácí se k užívání městské hromadné dopravy nebo osobních automobilů pro svoji přepravu. Vandalismus se samozřejmě promítá i v poškozených stojanech, nevhodně vyobrazenými nápisy či kresbami, znečištěnými prostory, kde se cyklisté pohybují a další.

Tento vývoj může mít do budoucna i negativní dopad na návštěvníky regionu, a to nejen domácí, ale i zahraniční. V případě, že si ze své cesty odnesou tak nepříjemnou zkušenost, jako je poškození či dokonce odcizení kola, bude zcela jistě náročné je do regionu Českobudějovicka opětovně nalákat.

¹⁷ www.ukradenekolo.cz [online 2015-06-08]

5.1.2 Technicko-technologická oblast

Jako i ostatní druhy dopravy tak i cyklo doprava se neustále rozvíjí, vytváří nové možnosti, zvyšuje svojí vlastní atraktivitu, bezpečnost a pohodlí uživatelů. Jedním takový příkladem jsou i elektrokola¹⁸. Elektrokolem je prakticky jízdní kolo, jehož součástí je elektromotor, situovaný buď v přední, střední nebo zadní části kola, tudíž jeho uživatelé mohou během jízdy zvyšovat své pohodlí a buď, částečně šlapat nebo se nechat unášet. Jsou schopné dosáhnout rychlosti 6 km/hod, aniž by bylo potřeba fyzického úsilí. Samozřejmě v případě užívání elektrokol je nezbytné zvýšeně dbát na bezpečnost, protože z hlediska zákona jsou považována za malé motocykly.

Dalším příkladem je solární kolo, jedná se o obdobu elektrokola, avšak v tomto případě je baterie dobíjena ze solárních panelů, které jsou umístěny přímo na jízdním kole.¹⁹

Vývojem neprochází nejen jízdní kola, ale samozřejmě i nejrůznější doplňkové komplementy. Takové komplementy, které ztrátní samotnou jízdu, jako například nové moderní GPS navigace, světla se zabudovanou kamerou, nejrůznější reflexní světla nebo signalizační batoh, který sám slouží k naznačování pohybu cyklisty. Vše je řízeno tlačítky na řídítkách, bezdrátově spojené s batohem. Nové aplikace určené pro smartphony, vzhledem k bezpečnosti jízdních kol, sloužící k odemykání bezpečnostních zámků a mnohé další²⁰.

¹⁸ www.e-totem.cz [online 2015-06-08]

¹⁹ www.xman.idnes.cz [online 2015-06-08]

²⁰ www.abicko.cz [online 2015-06-08]

5.1.3 Ekonomická oblast

Město České Budějovice věnuje každoročně několik miliónů korun do budování a inovací cyklostezek a cyklistických tras, další vybavenosti daných stezek, piktogramů, odkládacích prostorů pro jízdní kola a další. Důležité je se zaměřit také na dokončení stávajících cyklostezek a vyřešit prakticky neexistující propojení mezi jednotlivými čtvrtěmi města v rámci cyklistiky. Z tohoto pohledu, je velmi důležitá spolupráce nejen na úrovni jednotlivých obcí a měst nebo kraje, ale i spolupráce mezi samostatnými kraji a nepochybně i samotná komunikace mezi jednotlivými subjekty. Výrazně rozsáhlá síť cyklostezek, vyžaduje důkladnou a hlavně pravidelnou finanční podporu.

V Českých Budějovicích a jejím okolí existuje několik zařízení, která nabízejí možnosti vypůjčit si jízdní kolo, anebo další doplňkové komplementy, které by mohly být zapotřebí. Mezi ně jsou řazena i zařízení s certifikací Cyklisté vítáni, kterých se na Českobudějovicku vyskytuje také několik. Avšak vzhledem k oblíbenosti Jihočeského kraje, jako ráje cyklistů, kam také patří region Českobudějovicka, by tento počet zařízení mohl být značně vyšší, tak aby byla schopna obsloužit více uživatelů.

Od 1. 7. 2015 zavádí dopravní podnik města České Budějovice zkušební přepravu jízdních kol na linkách MHD v Českých Budějovicích. Jízdní kola lze takto přepravovat v letních měsících po celou dobu provozu, ale pouze ve vyznačených částech autobusů a trolejbusů, přičemž v ostatních měsících je přeprava kol povolena pouze během sobot, nedělí či svátků.²¹

Významnou roli zde hraje i celková propagace cyklistické nabídky, kterou by bylo vhodné zintenzivnit. Prezentace cykloturistiky a cyklistiky ze strany města České Budějovice je sice nějakým způsobem na oficiálních webových stránkách obsažena, ale s výraznou rezervou. Zároveň zde existují i jiná sdružení, jako například občanské sdružení CykloBudějovice, které se o zviditelnění cyklotématik samo zapřičiňuje, avšak z celkového hlediska je to stále nedostačující.

²¹ www.dpmcb.cz [online 2015-06-08]

5.1.4 Legislativa²²

V rámci české legislativy existuje celá řada zákonných norem, které se týkají či mají návaznost na oblast cestovního ruchu a s tím související oblasti hotelnictví, lázeňství a pohostinství. Pro účely této práce budou vyjmenovány pouze některé z nich, protože celkový výčet všech zákonů a vyhlášek, mající co do činění s cestovním ruchem by bylo nezbytné vymezit více prostoru, než jaký tato práce poskytuje.

- Zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně
- vyhláška 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
- Zákon č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu
- Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- Zákon č. 328/1999 Sb. o občanských průkazech - ve znění 64/2014 Sb.
- Zákon č. 329/1999 Sb. o cestovních dokladech - ve znění 64/2014 Sb.
- Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- Zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

V rámci projektu Central MeetBike, realizovaný prostřednictvím programu CentralEurope, vznikl dokument Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020. Daný dokument byl schválen v rámci usnesení vlády České republiky, přičemž ukládá jednotlivým zainteresovaným ministerstvům se podle této strategie řídit a zabezpečit navrhovaná opatření.

²² www.cestovniruch.cz [online 2015-02-09]

Souhrnný výčet hlavních opatření Cyklostrategie:²³

- Zajištění financování cyklistické infrastruktury, jako je výstavba a údržba cyklistické infrastruktury, využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů a podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo.
- Zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy, jako je prevence vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat, kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty a realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost dopravy.
- Realizace projektů cyklistické akademie, jako je zvyšování povědomí o nástrojích, ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu a vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty, tzv. „Města pro cyklisty.“
- Realizace národního produktu „Česko jede“, jako je marketingová podpora produktu „Česko jede“, zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku a podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky.

5.1.5 Environmentální oblast

Cyklistika není jenom možnost přepravy, způsob trávení volného času, zlepšování fyzické kondice, ale zároveň je více šetrná k životnímu prostředí než ostatní druhy dopravy. Největší podíl na dopravě v Českých Budějovicích má právě doprava automobilová, která je stále více a více zdrojem znečištění vzduchu, emisí a CO², čímž při využívání jízdního kola se tyto hodnoty významně eliminují.

Při větším využívání jízdních kol a přizpůsobení okolí tomuto trendu, dojde k provzdušnění prostoru. Tím by nebylo třeba vytvářet prostor pro až neúměrně obrovské parkovací plochy, které ve městě České Budějovice existují, aby byla uspokojena potřebná kapacita pro osobní automobily. Přičemž jízdní kola nepotřebují tak enormní prostory pro svoji úschovu. Tím by vznikl další prostor, který by se mohl využít k jiným účelům, například k vytvoření zelených ploch ve městě a další.

²³ www.cyklodoprava.cz

Tohle vše samozřejmě souvisí s udržitelností. Environmentální hledisko je jedním ze základních aspektů udržitelného cestovního ruchu, kromě hlediska kulturního a sociálního. Vyšší využívání jízdních kol může napomoci zajistit z dlouhodobého hlediska, lepší úroveň životního prostředí, a to tak, že bude sloužit nejen generaci současné, ale důstojně ji budou moci užívat i generace budoucí.

5.2 Cyklistická infrastruktura Českých Budějovic

Na oficiálních internetových stránkách města Českých Budějovic je uvedeno, že město každým rokem investuje minimálně 10 milionů korun na revitalizaci cyklistické infrastruktury. Dále na podporu cyklistiky město spolupracuje s Nadací Jihočeské cyklostezky a účastníci cestovního ruchu i obyvatelé Českých Budějovic mají možnost využít dopravní systém **Cyklotrans**. Jedná se o 9 pravidelných autobusových linek, jejíž součástí jsou vozy vybavené přívěsy na jízdní kola směřující do nejrůznějších koutů Jihočeského kraje. Díky tomu, že tento způsob dopravy každoročně využívá 25 tisíc cykloturistů, trvá celý projekt již 13 let.²⁴

V rámci územního katastru prochází daným městem 9 cyklistických tras, které jsou označeny čísly 12, 122, 1018, 1050, 1092, 1100, 1108, 1109 a 1120.

- Trasa č. 12, která prochází severojižním směrem podél řeky Vltava. Tato cyklistická trasa vytváří jeden úsek mezinárodní cyklostezky, procházející přes naše území z Německa do Rakouska.
- Trasa č. 122 nacházející se v severní části města po pravém břehu Vltavy na Borek až do Třeboně.
- Trasa č. 1018, která směřuje podél pravého břehu řeky Malše směrem na Vidov.
- Trasa č. 1050 směr Dobrá Voda.
- Trasa č. 1096 směr Rudolfov.
- Trasa č. 1092 směr Litvínovice, Lipí.
- Trasa č. 1100 směr Dubné.
- Trasa č. 1108 směr Vrbenské rybníky.
- Trasa č. 1120 směr St. Hodějovice, Ledenice.

²⁴ www.cyklotrans.cz [online 2014-07-10]

Dále se na území města nachází městské cyklotrasy, které jsou pro větší přehlednost označeny latinskými písmeny:

- **Cyklotrasa A.** Jedná se o okruh okolo městského centra, uzavírajícího část okruhu tvořeného cyklistickou stezkou č. 12. Začátek cyklotrasy je připojen na cyklistickou stezku č. 1018 na nábřeží řeky Malše v blízkosti historické budovy Jihočeského divadla. Trasa je vedena při okrajích ulice Jirsíkova napříč ulicemi Dukelská a Karla IV., poté přechází do souběhu s Mlýnskou stokou, kde je vedena po stávající parkové cestě šířky minimálně 3,00 m a prochází parkem.
- **Cyklotrasa B** propojuje centrum města s obchodní zónou Strakonická.
- **Cyklotrasa C** je vedena radiálně od centra města Jírovcovou ulicí - budoucí návaznost na trasu D mezi Pražským předměstím a Husovou kolonií.
- **Cyklotrasa D** vede tangenciálně po severním okraji vnitřního města, propojuje cyklotrasy B a C.
- **Cyklotrasa E** spojuje centrum města a centrum čtvrti Suché Vrbné a dále pokračuje až na Rudolfovskou třídu.
- **Cyklotrasa F** spojuje centrum města se Stromovkou a směrem k sídlišti Máj po stezce č. 1100.
- **Cyklotrasa G** je trasa spojující centrum města přes Dlouhý most se sídlištěm Šumava a Máj.
- **Cyklotrasa H** zprostředkovává spojení pomocí trasy G se sídlištěm Vltava.
- **Cyklotrasa I** propojuje cyklotrasy H a B.
- **Cyklotrasa J** vede při okrajích stávajících místních komunikací a propojuje cyklotrasu I s cyklistickou stezkou č. 122 a dále s cyklotrasou B - 2. část v prostoru ulice Suchomelská.

Součástí cyklistické infrastruktury města jsou i jednotlivá zařízení, která usnadňují pobyt účastníků cykloturistiky. Mezi tato zařízení náleží například ubytovací a stravovací zařízení s certifikátem Cyklisté vítáni (kavárna a apartmán Lanna, restaurace a grandhotel Zvon nebo penzion Relax Martina a další), půjčovny kol, opravny kol či nedávno vytvořený bikepark.²⁵

²⁵ www.c-budejovice.cz [online 2014-07-10]

Obrázek 1: Cyklomapa České Budějovice



Zdroj: www.c-budejovice.cz

Na podzim roku 2013 byl v Českých Budějovicích vytvořen první piktogramový koridor u plovárny a Na Sadech, jehož primárním účelem je vytvořit u řidičů větší pozornost v místě, kde dochází k vyšší koncentraci cyklistů. Dále jsou připravovány obdobné projekty pro Lidickou třídu, ulici Edvarda Beneše, Jírovcovu ulici a Oscara Nedbala.

V průběhu let 2015-2016 je plánovaná realizace výstavby cyklistické stezky České Budějovice – Litvínovice. Předpokládané náklady za revitalizaci činí 4,1 milionu korun a stezka by podle předběžných předpokladů měla navázat na cyklotrasu F za Stromovkou.²⁶

Na základě výsledků výzkumu profilu návštěvníka Českých Budějovic Vojtko, Štumpf, Dvořák a Pavezová (2014, pp.8-16) uvádí, že zhruba 5% procent návštěvníků Českých Budějovic, využívají jako dopravní prostředek do města jízdní kolo, přičemž

²⁶ www.inbudejovice.cz [online 2014-07-10]

tyto příjezdy jsou zastoupeny nejvíce zahraničními návštěvníky, a to Rakušany (21,4%) a Slováky (25%). Pro přiblížení se reprezentativní vzorek se skládal z 500 respondentů.

Co se týče aktivit souvisejících s cykloturistikou, poptávaných návštěvníky přímo v Českých Budějovicích, největší zájem je opět ze strany zahraničních návštěvníků, jako jsou Rakušané (31%) a Slováci (25%). Čechů, kteří navštěvují České Budějovice za motivem cykloturistiky je v této kategorii 17,5%. Ještě je nezbytné podotknout, že tato aktivita je preferována zejména u věkové skupiny 27 – 40 let (27,1%).

Z daného výzkumu vycházejí jednotlivá doporučení, z nichž některá korespondují s cíli této práce. Cykloturisté jsou jeden z významných segmentů návštěvníků města Českých Budějovic, z tohoto důvodu je třeba ve městě jeho okolí využívat a podporovat potenciál pro tvorbu vhodných produktů se sportovním vyžitím. Dále zde uvádějí, že s tím vším souvisí i podpora zařízení jako jsou půjčovny sportovního vybavení, úschovny kol a doplnění servisu, kterého je zde, takto zaměřeným návštěvníkům, nedostatek.

Další marketingový výzkum, který byl proveden zahraničními studenty, studujícími na Ekonomické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích v rámci studijního programu Erasmus, vypovídá o tom, že jízdní kolo, jako dopravní prostředek, je mezi studenty velmi využíván, a ne vždy mají možnost si ho dovézt z domova nebo krátkodobě vypůjčit. Z reprezentativního vzorku 40 lidí by jízdní kolo rádo využívalo 73% dotazovaných. Proto by zcela jistě využili možnosti si jízdní kolo vypůjčit, ať už krátkodobě nebo dlouhodobě. Pokud by taková služba, nabízející obdobné možnosti ve městě existovala, využilo by jí 78% dotazovaných. (Jarno,2015, pp.3-11).

5.2.1 Nadace Jihočeské cyklostezky²⁷

Tato nevládní nezisková organizace, založená v roce 2004, spolupracuje s řadou jihočeských měst za účelem podpory a vyšší koordinace cyklistiky v Jihočeském kraji. Její činnost je financována prostřednictvím grantů a dotací, z příspěvků obcí, sponzoru a jiných subjektů. Jejími zřizovateli jsou Jihočeský kraj, Jihočeská centrála cestovního ruchu, ČSAD JIHOTRANS a.s. Jak už bylo řečeno, České Budějovice úzce spolupracují s Nadací Jihočeské cyklostezky, mezi další města řadíme Český Krumlov, České Velenice, Třeboň, Soběslav a mnoho jiných.

Nadace mimo jiné kromě měst a obcí Jihočeského kraje spolupracuje s řadou jiných subjektů jako je Jihočeská centrála cestovního ruchu, Klub českých turistů, správa NP a CHKO Šumava, Československá obchodní banka a.s., Mladá fronta DNES nebo Euroregion Silva Nortica a další.

5.2.2 Cyklisté vítání²⁸

Je celonárodní certifikační systém, který poskytuje cyklistům určitý stupeň záruky, že navštívená ubytovací a stravovací zařízení nabízejí služby usnadňující pobyt účastníkům cestovního ruchu sledovaného segmentu. Certifikace Cyklisté vítání je zřízena a provozována nadací Partnerství, která podporuje řadu ekologických projektů po celé České republice.

Co se týče vybavenosti daných zařízení, měly by mít k dispozici stojany na kola, vhodné nářadí na běžnou opravu jízdního kola, možnost usušit si oblečení v případě nepříznivého počasí, poskytovat informace pro turisty o místní cyklistické síti nebo atraktivitách v okolí a další. Jako už bylo řečeno, držitelé této certifikace jsou i některá ubytovací a stravovací zařízení města České Budějovice.

²⁷ www.jihoceske-cyklostezky.cz [online 2014-07-10]

²⁸ www.cyklistevitani.eu [online 2014-07-10]

5.2.3 CykloBudějovice²⁹

V září roku 2013 vzniklo v Českých Budějovicích občanské sdružení CykloBudějovice, jehož snahou je zlepšení úrovně podmínek pro cyklisty. Toto sdružení se od července 2014 schází jednou měsíčně na radnici, kde projednává současnou problematiku cyklo dopravy ve městě. Svě zastoupení má i ve správě města v podobě koordinátora Lukáše Bajta. Sdružení CykloBudějovice je také iniciátorem řady projektů, které jsou v Českých Budějovicích pořádány.

- Do práce na kole – celorepubliková soutěž, jejíž hlavní snahou je omezit užívání motorových vozidel během cesty do práce.
- Cyklojízdy – iniciativa určená na podporu cyklistiky ve městě a poukázání na stávající problematiku cyklo dopravy ve městě.

Zároveň se zapřičinila o vytvoření cyklogenerelu pro město, obnovu některých piktogramů, značení na určitých cyklotrasách a opravy jejich povrchu.

5.2.4 Bike Tower³⁰

Obdobný automatický parkovací dům, který již existuje v Hradci Králové, vznikne i v Českých Budějovicích poté co v únoru 2014 schválila rada města České Budějovice realizaci tohoto záměru. Prvotní myšlenkou je vybudovat tuto parkovací věž pro jízdní kola poblíž vlakového nádraží, zájem však projevila i Jihočeská univerzita. Věž by měla fungovat na bázi samoobslužného automatického systému pro 116 jízdních kol a předpokládaná cena výstavby činí zhruba 6 milionů korun. Celá konstrukce by měla být vysoká téměř 11 metrů a na ploše 8 x 8 metrů.

V současné době se bohužel hovoří o odložení realizace této věže pro město České Budějovice.³¹

²⁹ www.cyklobudějovice.cz [online 2014-07-12]

³⁰ www.budejovickadrbna.cz [online 2014-07-12]

³¹ www.ceskobudejovicky.denik.cz [online 2015-02-15]

5.3 SWOT analýza

SWOT analýza byla stanovena na základě zpracovaného cyklogenerelu pro město České Budějovice, který byl odsouhlasen Radou města České Budějovice 4.3.2015 jako „Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích (cyklogenerel)“³². Ten stanovuje základní potřeby na infrastrukturu pro cyklisty, tvorbu nových cyklostezek a cyklotras, zajištění bezpečnosti a další³².

Tabulka 1: SWOT analýza v rámci cyklodopravy na Českobudějovicku

Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Českobudějovický region je oblíbený pro cykloturisty 2. Velké množství památek, nádherná příroda, nenáročný terén – ideální pro cykloturistiku 3. Velmi populární činnost, jak trávit svůj volný čas 4. Nachází se zde hustá síť cyklostezek a cyklotras 5. Značení je přehledné a ucelené 6. Existence zařízení, která jsou držiteli certifikace Cyklisté vítáni 7. Propojení s dalšími kraji – existence dálkových cyklotras 8. Dokončení generelu pro město České Budějovice 	<ol style="list-style-type: none"> 9. Spíše nízký počet zařízení, určených pro zapůjčování jízdních kol a dalších komplementů. 10. Nedostatečné zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích 11. Nedokončená síť cyklostezek 12. Nedostatečná propagace cyklistické nabídky 13. Malá komunikace mezi jednotlivými zainteresovanými subjekty 14. Neexistující propojení jednotlivých čtvrtí města v rámci cyklodopravy
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> 15. Zvýšit úroveň kvality cyklostezek a cyklotras, zároveň zvýšit jejich vybavenost 16. Navýšit počet zařízení s certifikací Cyklisté vítáni 17. Zvýšit úroveň poskytovaných služeb pro cyklisty a cykloturisty 	<ol style="list-style-type: none"> 24. Finanční náročnost výstavby cyklostezek, cyklotras, další dodatečné vybavenosti a zároveň její údržby 25. Finanční náročnost realizace možných projektů 26. Nebezpečí vyšší možnosti úrazu na

³² www.c-budejovice.cz [online 2015-06-08]

18. Rozšířit prostory určené pro parkování a uschování jízdních kol	více frekventovaných místech
19. Zavést možnosti pravidelné přepravy cyklistů v rámci MHD	27. Nebezpečí kriminality – odcizení jízdního kola
20. Spojení cyklodopravy se zdravým životním stylem	28. Nebezpečí vandalismu – poškození jízdních kol, úložných prostor, znečištění okolí
21. Spojení cyklodopravy s udržitelností	
22. Možnost zviditelnit se prostřednictvím atraktivních projektů	
23. Využití cyklokoordinátora	

Zdroj: *cyklogenerel České Budějovice, vlastní dopracování*

Seřazení všech faktorů dle významu, od nejvýznamnějšího po méně významný, v závorce je uvedeno pořadí podle předchozí tabulky:

1. Zvýšit úroveň kvality cyklostezek a cyklotras, zároveň zvýšit jejich vybavenost (15)
2. Dokončení generelu pro město České Budějovice (8)
3. Českobudějovický region je oblíbený pro cykloturisty (1)
4. Spojení cyklodopravy s udržitelností (21)
5. Možnost zviditelnit se prostřednictvím atraktivních projektů (22)
6. Nebezpečí kriminality – odcizení jízdního kola (27)
7. Nebezpečí vandalismu – poškození jízdních kol, úložných prostor, znečištění okolí (28)
8. Využití cyklokoordinátora (23)
9. Nedostatečné zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích (10)
10. Nedostatečná propagace cyklistické nabídky (12)
11. Velké množství památek, nádherná příroda, nenáročný terén – ideální pro cykloturistiku (2)
12. Finanční náročnost výstavby cyklostezek, cyklotras, další dodatečné vybavenosti a zároveň její údržby (24)
13. Rozšířit prostory určené pro parkování a uschování jízdních kol (18)
14. Finanční náročnost realizace možných projektů (25)
15. Malá komunikace mezi jednotlivými zainteresovanými subjekty (13)

16. Nachází se zde hustá síť cyklostezek a cyklotras (4)
17. Nedokončená síť cyklostezek (11)
18. Existence zařízení, která jsou držiteli certifikace Cyklisté vítáni (6)
19. Spojení cyklodopravy se zdravým životním stylem (20)
20. Nebezpečí vyšší možnosti úrazu na více frekventovaných místech (26)
21. Spíše nízký počet zařízení, určených pro zapůjčování jízdních kol a dalších komplementů. (9)
22. Velmi populární činnost, jak trávit svůj volný čas (3)
23. Neexistující propojení jednotlivých čtvrtí města v rámci cyklodopravy (14)
24. Značení je přehledné a ucelené (5)
25. Zvýšit úroveň poskytovaných služeb pro cyklisty a cykloturisty (17)
26. Propojení s dalšími kraji – existence dálkových cyklotras (7)
27. Navýšit počet zařízení s certifikací Cyklisté vítáni (16)
28. Zavést možnosti pravidelné přepravy cyklistů v rámci MHD (19)

Následně došlo k vyhodnocení všech informací, určení všech absolutních četností, relativních četností a vyhodnocení, která kategorie faktorů silné stránky, slabé stránky, příležitosti nebo ohrožení převažuje.

Tabulka 2: Porovnání jednotlivých faktorů SWOT analýzy

Číslo faktoru	Váha faktoru	Absolutní četnost	Relativní četnost	Celkový podíl
1	3	11	2,91	Silné stránky 26,46
2	11	14	3,70	
3	22	16	4,23	
4	16	8	2,12	
5	24	13	3,44	
6	18	16	4,23	
7	26	7	1,85	
8	2	15	3,97	
9	21	13	3,44	Slabé stránky 19,05
10	9	17	4,50	
11	17	6	1,59	
12	10	11	2,91	
13	15	15	3,97	
14	23	10	2,65	
15	1	11	2,91	Příležitosti 35,71
16	27	12	3,17	
17	25	19	5,03	
18	13	12	3,17	
19	28	7	1,85	
20	19	22	5,82	
21	4	25	6,61	
22	5	14	3,70	
23	8	13	3,44	
24	12	15	3,97	Ohrožení 18,78
25	14	14	3,70	
26	20	18	4,76	
27	6	15	3,97	
28	7	9	2,38	
Celkem	/	378	100	

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 3: SWOT matice – určení výchozí strategie

	Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
Příležitosti (O)	SO Strategie využití	WO Strategie hledání
Ohrožení (T)	ST Strategie konfrontace	WT Strategie vyhýbání

Zdroj: *Vlastní zpracování*

5.4. Výsledné závěry

Z tabulky 3 vyplývá, že pro region Českobudějovicka je nevhodnější strategie využití. Strategie, jejímž prvotním cílem je co nejvíce zužitkovat potenciál silných stránek, stanovit si možnosti posílení daných faktorů a zároveň využít příležitosti, které se vyskytují.

Mezi nejvýznamnější faktory silných stránek patří dokončení cyklogenerelu pro město České Budějovice. Jedná se o důležitý strategický dokument, podle kterého se bude pro České Budějovice a jeho okolí do budoucna udávat směr v rámci cyklodopravy. Významnost tohoto faktoru spočívá především v tom, že v předchozích letech žádný obdobný dokument prakticky neexistoval. Dalším důležitým krokem, který by měl nastat, je využití možností cyklokoordinátora, bez jehož řádného vedení by se cílů, stanovených v cyklogenerelu, nemuselo dosáhnout.

Českobudějovický region je velmi populární pro turisty a zároveň samotná cykloturistika patří mezi jedny z nejoblíbenějších činností pro volný čas, což by se mělo podpořit ještě dalším zviditelněním ze strany města. Zároveň je nezbytné se také zaměřit na neustálé zvyšování úrovně kvality cyklostezek a cyklotras a zároveň také podporovat subjekty, které by se mohly zapojit do projektu Cyklisté vítáni.

V rámci strategie využití, která je pro daný region nejvhodnější, by byl dalším krokem kupředu realizovat zajímavý, kreativní projekt, díky němuž by se do povědomí návštěvníků region dostal, jako místo s určitou přidanou hodnotou, za kterou se zcela jistě vyplatí přijet. Takový projekt, který respektuje životní prostředí, zdravý životní styl člověka samotného, posiluje kulturní význam místa a stmeluje jeho sociální aspekty. Takový projekt, který je udržitelný. Jedná se projekty šetrnější k okolnímu prostředí, dochází zde k minimalizaci vzniklého odpadu a znečištění, respektuje místní kulturu, snaží se jí obohatit a posílit její postavení.

6. Řešení a výsledky

6.1 Plán rozvoje cyklodopravy

Cyklodoprava by měla být součástí dopravního systému každého města. Díky jejímu začlenění do celého dopravního režimu dochází k postupnému zvyšování kvality ovzduší lokality, posílení zdraví a zlepšování kondice místních obyvatel nebo snižování podílu užití jiných typů dopravy, čímž prospěje k tvorbě přívětivé dopravní atmosféry ve sledovaném místě. Je také zřejmé, že by veškerá pozornost, během rozvoje dopravy, neměla být věnována pouze cyklodopravě, jako módní záležitosti, protože **společné působení a spolupráce** je východiskem pro vyšší efektivitu daného systému. Samozřejmě aby tato synergie byla účelná, je nezbytné stanovit jednotlivá opatření.

Během rozvoje cyklodopravy ve městě České Budějovice je nevyhnutelné se zaměřit na **propojení stávajících cyklotras a cyklistických stezek i mezi jednotlivými částmi města**, čímž se usnadní průjezdnost a plynulost přesunu sledovaného segmentu mezi jednotlivými cílovými body. Nejedná se pouze o trasy lokalizované uvnitř města, ale i další navazující na blízké atraktivitu v okolí Českých Budějovic.

Je zřejmé, že není technicky možné, ve všech lokalitách vybudovat, buď cyklotrasy, nebo cyklistické stezky, protože současné uspořádání dopravní infrastruktury neumožňuje na některých místech zásadní stavební úpravy, zejména z důvodu prostoru podél některých tahů nebo možné nadměrné finanční investice do jednotlivých projektů. V takových případech, se uplatňují nejrůznější **cyklopruhy** nebo **cyklopikto-koridory**, které mají za účel především upozornit uživatele automobilové dopravy na přítomnost cyklistů v dopravě a jejich následnou obezřetnost. Takováto značení by měla být v Českých Budějovicích, z důvodu zviditelnění i součástí křižovatek, sloužících k navedení směru pohybu cyklistů.

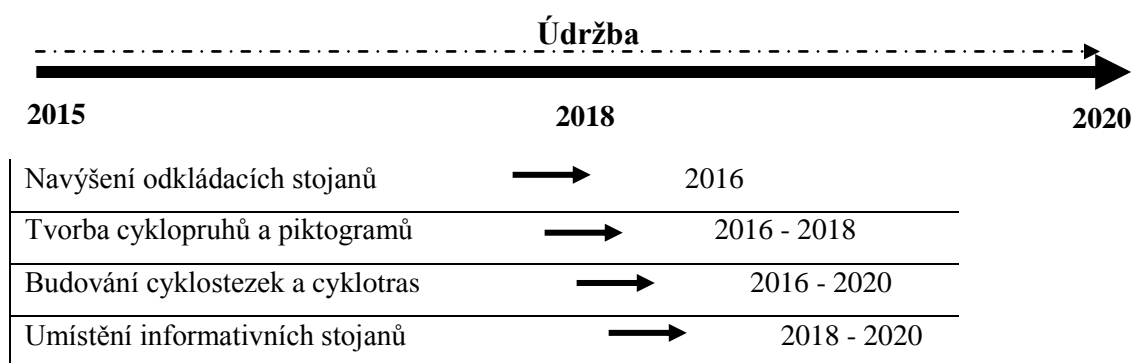
Důležitým faktem je samotné zajištění **bezpečnosti** cyklodopravy, která je částečně zaručena právě realizací již zmiňovaných cyklopruhů, cyklopikto-koridorů, či dalších tras. Další hledisko bezpečnosti vychází z **údržby** jednotlivých prostor určených pro sledovaný segment, protože nevhodně upravený povrch může vést k následným kolizím, jakožto poškození majetku, ale zejména ublížení na zdraví osob.

Pro usnadnění pohybu cyklistů ve sledované lokalitě, přispěje i **zvýšení počtu stojanů**, sloužících k uspokojení potřeby dočasného odložení jízdních kol a jejich umístění do prostor vysoké koncentrace pohybu daného segmentu.

Co se týče značení, velice žádoucí skutečností je umístění **informativních cedulí** popřípadě **informačních panelů** podél jednotlivých tras, které obsahují nezbytné informace v případě nehody, sloužící například k usnadnění navázání kontaktu s cyklo-servisem apod.

Za naplnění všech bodů rozvoje by měla odpovídat kompetentní osoba. V tomto případě, by byl vhodným kandidátem cyklokoordinátor, který by se zabýval řízením a koordinací cyklodopravy ve městě.

Obrázek 3: Časový harmonogram realizace plánu rozvoje



Zdroj: vlastní zpracování

6.2 Vlastní návrh produktu CR

6.2.1 Bicy Tour

České Budějovice je město, které nejen účastníky cestovního ruchu, ale i rezidenty k jízdě na kole přímo vybízí, bez přílišných terénních výškových rozdílů a vzdáleností mezi jednotlivými cílovými body města. Z tohoto důvodu, je služba Bicy Tour možnou alternativou jak zvýšit atraktivitu Českých Budějovic nejen pro místní obyvatele, a usnadnit jim jejich přemísťování po městě, ale především pro turisty. Budou tak mít možnost poznat centrum města a jeho okolí s určitou přidanou hodnotou, a tu zcela jistě ocení.

Služba Bicy Tour je založená na krátkodobém veřejném vypůjčování kol, čímž veškeré sledované skupiny uspokojí svojí potřebu dopravit se na cílové místo v rámci krátkých vzdáleností. Služba je neomezeně dostupná 24 hodin denně, 7 dní v týdnu.

Pro uvedení služby Bicy Tour je třeba vyřešit problematiku ohledně vzdáleností a rozmístěním jednotlivých výpůjčních stanic, jak velké množství jízdních kol se na jednotlivých výpůjčních stanicích bude nacházet, jaké množství kol bude celkem využito v celém systému, vizuální stránka jízdních kol a výpůjčních stanic. Dalšími body, kterými je nutné se před uvedením služby Bicy Tour zabývat, je například způsob identifikace uživatelů, nastavení cen za využití služby, pojištění, zajištění zaplacení služby nebo zamezení vandalismu či krádeží a další.³³

³³ www.nakole.cz [online 2015-01-29]

6.2.2 Fungování Bicy Tour

K užití služby Bicy Tour, je nezbytné si pořídit uživatelskou kartu, na základě které bude umožněn přístup do systému Bicy Tour a především uvolnění jízdních kol ze stojanů výpůjčních stanic. Po městě budou stanoveny jednotlivé cílové body (nádraží, TIC atd.), kde budoucí uživatelé zakoupí dané karty za předem stanovený poplatek.

Jak už bylo konstatováno, služba Bicy Tour je založena na veřejném krátkodobém zapůjčování kol, která vede k uspokojení potřeby přepravy na krátkou vzdálenost. K tomu je nezbytné, aby byly po městě umístěny výpůjční stanice na konkrétních cílových místech (např. místa s předpokládanou vysokou koncentrací lidí nebo turisticky atraktivní cíle) a také v nejbližších atraktivitách cestovního ruchu v blízkém okolí Českých Budějovic.

Při příchodu k výpůjční stanici se na přistaveném panelu uživatel identifikuje čipovou kartou, aby bylo zřejmé, že je daný den oprávněný k užití služby Bicy Tour. Následně na panelu zvolí konkrétní jízdní kolo, které se ze stojanu uvolní.

Uživateli je umožněno se na vypůjčeném kole pohybovat po městě a jeho okolí podle jeho vlastního uvážení, jedinou podmínkou je samozřejmě navrátit vypůjčené jízdní kolo, a to k libovolné výpůjční stanici. Výhodou služby Bicy Tour je tedy flexibilita. Není nutné jízdní kolo vrátit k výpůjční stanici, odkud dané kolo původně pocházelo.

První časový interval jízdy je vždy zdarma, avšak čím déle si uživatel kolo zanechá, aniž by ho navrátil do jakékoli výpůjční stanice systému Bicy Tour, tím větší budou poplatky za jeho užití. Důvodem postupného zdražování jízdní doby je snaha, aby bylo co nejvíce kol neustále v oběhu celého systému, což povede k využití co nejvíce uživateli. Samozřejmě pokud uživatel jízdní kolo vrátí do výpůjční stanice, může si opět po určitém časovém intervalu vypůjčit další kolo, čímž opět získá možnost využití prvotního neplaceného časového intervalu. Z toho vyplývá, že během dne je možné si opakovaně zapůjčit jízdní kolo a také ho vrátit podle potřeby uživatele.

6.2.3 Poskytovatelé čipových karet

Mezi zařízení, kde si rezidenti nebo turisté budou moci zajistit čipové karty, jsou zařazena například vlakové nádraží, autobusové nádraží, turistická informační centra na náměstí Přemysla Otakara II nebo Igy centrum a další.

Jednotliví poskytovatelé a jejich zařízení budou řádně a viditelně označeni logem Bicy Tour, tak aby bylo zřejmé, že je možné právě na daném místě patřičnou čipovou kartu pořídit.

Navrácení čipových karet bude probíhat buď přímo u vybraných poskytovatelů, nebo po ukončení jejich otevírací doby, je mohou uživatelé vrátit do předem připravených elektronických schránek, umístěných u vstupných dveří poskytovatelů. V případě, že na čipové kartě není nedoplatek, uživatel vrátí čipovou kartu a jeho závazek vůči službě Bicy Tour je ukončen. Avšak pokud během svého užívání služby Bicy Tour jednou nebo vícekrát překročil neplacenou hranici jízdy, bude muset rozdíl při navrácení karty vyrovnat.

Jak už bylo řečeno, po ukončení otevírací doby, mají uživatelé možnost navrátit karty do připravených elektronických schránek, tím že umístí čipovou kartu do označeného otvoru. Na monitoru se zobrazí aktuální stav užití, zdali je nutné vyrovnat nějaký nedoplatek nebo ne. V případě že ano, jsou na schránce nainstalovány nezbytné otvory pro vložení mincí, bankovek, popřípadě pro platbu kartou. Po vyrovnání rozdílu, obdrží uživatel z příslušné elektronické schránky platební doklad o ukončení užití služby.

Seznam potencionálních poskytovatelů čipových karet:

- Vlakové nádraží
- Autobusové nádraží
- TIC na náměstí Přemysla Otakara II.
- Senovážné náměstí (vzhledem k dostupnosti bude vybrán konkrétní subjekt)
- Mariánské náměstí (vzhledem k dostupnosti bude vybrán konkrétní subjekt)
- Igy centrum (vzhledem k dostupnosti bude vybrán konkrétní subjekt)
- TIC Hluboká nad Vltavou
- ZOO Ohrada

- Dobrá Voda u Českých Budějovic (vzhledem k dostupnosti bude vybrán konkrétní subjekt)

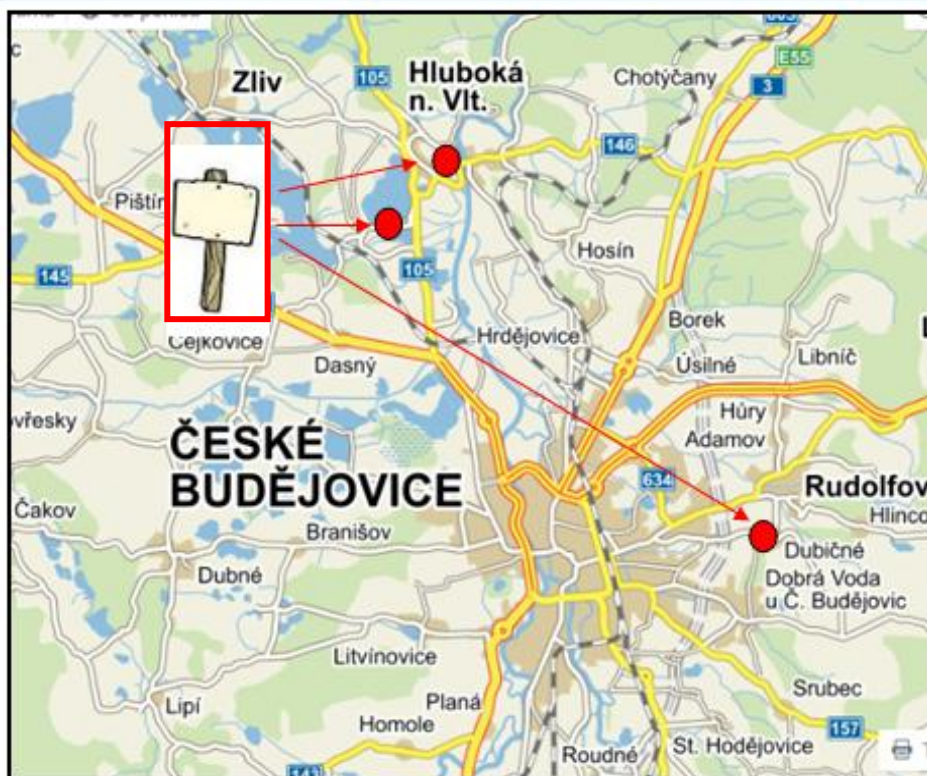
V prvotní fázi bude zavedeno 9 poskytovatelů, nabízející čipové karty v rámci služby Bicy Tour. Je zřejmé, že v případě navyšování výpůjčních stanic do dalších cílových lokalit, bude potřeba i rozšířit počet daných poskytovatelů, z tohoto důvodu uvedené číslo není konečné.

Obrázek 4: Rozložení poskytovatelů uživatelských karet v ČB



Zdroj: *mapy.cz, vlastní dopracování*

Obrázek 5: Rozložení poskytovatelů uživatelských karet v okolí ČB



Zdroj: mapy.cz, vlastní dopracování

6.2.4 Cena

Při pořízení čipové karty zaplatí uživatelé poplatek, na základě kterého získávají oprávnění si zapůjčit jízdní kola z výpůjčních stanic. Výše poplatku se odvíjí od délky časového úseku, po který bude zapůjčení jízdního kola v rámci služby Bicy Tour umožněno.

Tabulka 4: Výše poplatků za užívání služby Bicy Tour

Počet dní	Počet hodin	Výše poplatku bez DPH	Výše poplatku včetně DPH	Cena poplatku za 1den
1 dní	24 hodin	49,60 Kč	60 Kč	60 Kč
3 dní	72 hodin	124 Kč	150 Kč	50 Kč
7 dní	168 hodin	231,40 Kč	280 Kč	40 Kč
30 dní	720 hodin	743,80 Kč	900 Kč	30 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

První časový interval jízdy je vždy neplacený, s tím že čím déle si uživatel kolo zanechá, aniž by ho navrátil do jakékoli výpůjční stanice, tím větší budou poplatky za jeho užití. Důvodem postupného zdražování jízdní doby je snaha, aby bylo co nejvíce kol neustále v oběhu celého systému, což povede využití více uživateli.

Tabulka 5: *Výše poplatků za jednotlivé časové intervaly jízdy*

Časový interval	20 minut	21 – 60 minut	61 – 120 minut	Každá další započatá hodina
Výše poplatku bez DPH	Zdarma	24,80 Kč	41,30 Kč	57,90 Kč
Výše poplatku za časový interval jízdy	Zdarma	30 Kč	50 Kč	70 Kč

Zdroj: *Vlastní zpracování*

6.2.5 Identifikace uživatele

Před tím, než budoucí uživatel služby Bicy Tour obdrží čipovou kartu, sloužící jako oprávnění k jejímu užití, je potřeba, aby se poskytovatelům daných karet identifikoval. Tato identifikace slouží v první řadě jako prevence proti krádežím či neoprávněnému držení jízdních kol po delší dobu než má uživatel předplaceno.

Údaje sloužící k identifikaci uživatele:

- Jméno a příjmení
- Trvalé bydliště
- Datum narození
- Kontaktní údaje

Dodatečné údaje sloužící k identifikaci zahraničního uživatele:

- Národnost
- Údaje z cestovního dokladu

6.2.6 Výpůjční stanice

Výpůjční stanice se skládají ze stojanu, sloužící k ukotvení jízdních kol. Dále ze samotných jízdních kol. Na každé stanici se nachází v průměru 7 jízdních kol a je zde umístěn také informační panel, přes který se uživatelé identifikují a určí, jaké jízdní kolo mají v plánu využít. Kromě toho, tyto informační panely na sobě nesou údaje o lokalizaci dalších výpůjčních stanic v podobě jednoduché mapy, nejbližšího poskytovatele čipových karet od dané stanice nebo kontakt na poskytovatele v případě potřeby. Při uvedení konkrétního kola k zapůjčení se na informačním panelu zobrazí bezpečnostní kód, sloužící k uzamčení zámku, který je součástí každého kola služby Bicy Tour, a to v případě potřeby jízdní kolo uzamknout na jiném místě než jsou výpůjční stanice.

V případě navrácení jízdního kola do jakékoli výpůjční stanice, má uživatel opakovanou možnost si další kolo opět vypůjčit po 45 minutách od navrácení kola předchozího. Tato opakovaná zapůjčení mohou probíhat v libovolném počtu, avšak pouze během předplacené doby.

Pokud se uživatel dostaví k výpůjční stanici, kde v daném čase nebude žádné místo pro ukotvení zapůjčeného jízdního kola s úmyslem ho navrátit, má možnost se identifikovat pomocí čipové karty na panelu a vyžádat si vyhledání nejbližší výpůjční stanice s volným místem k navrácení kola. Zároveň získá dalších neplacených 10 minut jízdy, které by měly být dostačující k navrácení kola do volné výpůjční stanice.

Může nastat také situace, kdy bude mít uživatel během jízdy určité technické problémy (např. vypuštěná duše). V tom případě bude na každém informačním panelu tlačítko pro zavolání technického servisu, který se o tyto problémy postará. Stačí pouze porušené jízdní kolo navrátit do stojanu a přivolat již zmiňovaný servis, více se tím již daný uživatel zaobírat nemusí.

Seznam celkového zařízení výpůjční stanice

- Stojan pro 10 jízdních kol (na stojanech musí být více prostoru než připravených kol k zapůjčení, pro případ navrácení dalších kol uživateli).
- Ochranná stěna proti nepříznivým přírodním vlivům (déšť, slunce a další).
- 7 jízdních kol (každé kolo má na konstrukci upevněný košík, pro odložení potřebných věcí uživatele a zámek s bezpečnostním kódem pro případy, kdy bude uživatel potřebovat uzamknout kolo na jiném místě, než jsou výpůjční stanice Bicy Tour).
- Informační panel

6.2.7 Jízdní kola³⁴

Jízdní kola, využita v systému Bicy Tour, by měla splňovat několik konkrétních podmínek, především z hlediska bezpečnosti nebo lehké manipulace během jízdy.

Důležitým parametrem je odolnost proti vlivům vandalismu a také proti přírodním podmínkám. Zároveň ochrana proti krádežím, která je zajištěna silným uzamčením se stojany výpůjčních stanice.

Tato jízdní kola by měla být vizuálně jednoduchá, ale nápaditá, tak aby na první pohled zaujala kolemjdoucí. Co se týče celé konstrukce, je velmi lehká, tím pádem manipulace a jízda s danými koly je snadná.

Díky několika prvkům není potřeba se věnovat údržbě, tak často jako u jiných kol:

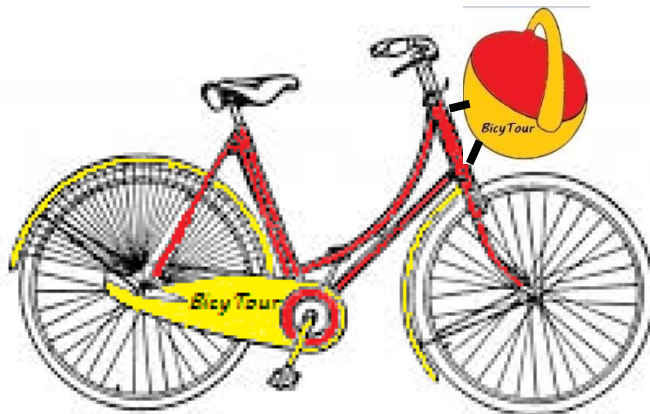
- Veškeré brzdové dráty a kabely od světel jsou situovány uvnitř nosného rámu, tak aby se k nim nedostala žádná osoba nepověřená jejich manipulací.
- Speciálně upravené sedlo kola s možností nastavení potřebné výšky (využití i dětmi), avšak zabezpečení proti celkovému odejmutí sedla z konstrukce jízdního kola.

³⁴ www.homeport.cz [online 2015-02-01]

- Materiál pneumatik přizpůsobený vyšší odolnosti proti poškození a zesílené paprsky uvnitř rámu kola.
- Bezpečností šrouby a matice, sloužící k bezpečnému zasazení a uzamčení na stojanu výpůjční stanice.
- Na přední straně kola usazený silný ocelový koš vhodný pro odložení osobních věcí uživatele, tak aby mu nezavazely během jízdy.
- Zabudovaná časomíra pro sledování času.

Jízdní kola Bicy Tour by se měla ztotožňovat s městem, kde je tato služba nabízena. Z tohoto důvodu jsou pro vizuální stránku využity dvě barvy, které jsou součástí městských symbolů, a to zlatá a červená. Obdobná kombinace barev bude zároveň použita pro účel tvorby samostatného loga služby Bicy Tour.

Obrázek 6: *Návrh kola služby Bicy Tour*



Zdroj: *google.cz, vlastní dopracování*

Obrázek 7: *Návrh loga služby Bicy Tour*



Zdroj: *vlastní zpracování*

6.2.8 Lokalizace výpůjčních stanic

Jednotlivé výpůjční stanice by od sebe neměly být situovány na příliš velké vzdálenosti, tak aby se v případě potřeby, mohli uživatelé mezi nimi co nejrychleji pohybovat. Jedná se zejména o situace, kdy na příslušné stanici není k zapůjčení dostatek jízdních kol nebo naopak zde není dostatek místa pro navrácení zapůjčeného kola.

Seznam výpůjčních stanic, rozmístěných po Českých Budějovicích a jeho okolí:

- Náměstí Přemysla Otakara II.
- Mariánské náměstí
- Piaristické náměstí
- Senovážné náměstí
- Vlakové nádraží
- Lannova třída
- Obchodní centrum Igy
- Budějovický Budvar
- Sokolský ostrov
- Stromovka (2X)

- Jihočeská univerzita

Okolí města

- Hluboká nad Vltavou (2X)
- ZOO Ohrada
- Vrbenské rybníky
- Dobrá Voda u Českých Budějovic
- Rudolfovo

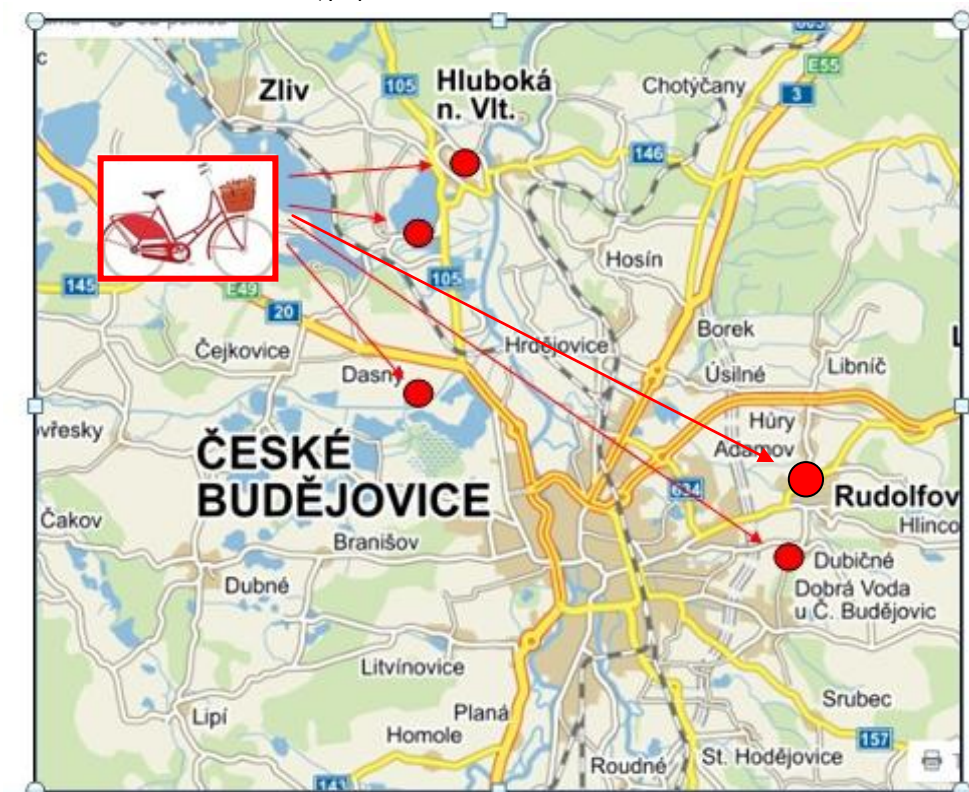
Z toho vyplývá, že bude nainstalováno v rámci celého systému celkem 18 výpůjčních stanic. Toto číslo není samozřejmě konečné, v případě vyššího zájmu mohou být zavedeny i v dalších cílových lokalitách.

Obrázek 8: Rozložení výpůjčních stanic v ČB



Zdroj: mapy.cz, vlastní dopracování

Obrázek 9: Rozložení výpůjčních stanic v okolí ČB



Zdroj: *mapy.cz, vlastní dopracování*

6.2.9 Zabezpečení

Je nezbytné se zaměřit na prevenci odcizení jízdních kol jejich vlastními uživateli. Tato otázka je vyřešena samotnou identifikací uživatelů při pořizování čipové karty. Poskytovatel karet bude mít k dispozici jejich identifikační údaje, takže při ztrátě konkrétního kola bude zkontakována právě ta osoba, která si ho zapůjčila jako poslední a nenavrátila ho. To samé platí i při ztrátě jízdního kola, která bude sankcionována v předem stanovené výši, určena z důvodu možnosti uskutečnění této situace.

Další potencionálním problémem je odcizení kola přímo z výpůjční stanice osobou, která není vedena jako uživatel, nebo odcizení komplementů z jízdních kol a další typy vandalismu (nevhodné malby atd.).

Tento problém by měl být vyřešen alespoň do jisté míry kamerovým systémem, který sice nemůže naprosto odvrátit takové počínání, ale zamezit ano. Co se týče odcizení jednotlivých součástí z jízdních kol. Jsou stavěna formou robustní jednoduté konstrukce bez přebytečných přečnívajících součástí, tím pádem samotná jízdní kola by neměla vyvolávat potřebu uskutečnění obdobných činností jako je jejich odstranění.

Jednou z možností jak ochránit jízdní kola služby Bicy Tour před krádeží je využití jednoduchého systému WIMB (Where is my bike). Jedná se o systém, v němž je přímo na kolo nainstalovaná GPS a prostřednictvím přenosu dat se dá snadno sledovat, kde se dané jízdní kolo právě v danou chvíli nachází. Dalším ukazatelem pro vhodné využití v rámci bikesharingu je podpora nastavení povolené prostoru pro jednotlivá kola, respektive v jaké oblasti by se daná jízdní kola měla pohybovat. V případě, že dotyčný uživatel nebo jiná nepovolaná osoba danou oblast překročí, systém WIMB okamžitě zašle na předem stanovené místo zprávu o nevhodném pohybu kola.³⁵

³⁵ www.wimb.cz

6.3 Realizace

V současné době se realizací takového projektu v České republice zabývá pouze jedna firma, a to Homeport s.r.o., která své služby nabízí po celém světě. Tato firma se specializuje na prodej a instalaci výpůjčních stanic, jízdních kol a softwaru sloužícího k uvedení celého systému do chodu.

6.3.1 Výdaje

Vzhledem k realizaci služby Bicy Tour je třeba sledovat dva druhy výdajů, a to výdaje investiční a výdaje provozní. Pro jejich celkovou výši byly využity orientační ceny, které si za poskytnutí svých služeb účtuje firma Homeport s.r.o. Cena je povětšinou stanovena dle dohody s investorem a dle rozsahu služeb, protože veškeré realizace v jednotlivých městech nelze zevšeobecnit. Každé místo má svá specifika, která je nezbytné při stanovování nákladů zohlednit a jejich konečná výše je výsledkem finální dohody mezi výrobcem a investorem, popřípadě více investory. Výše všech výdajů je uvedena bez DPH, protože potenciálním provozovatelem systému by byl Dopravní podnik města České Budějovice a.s., jako plátce DPH.

Součástí investičních výdajů jsou náklady spojené s pořízením výpůjčních stanic (stojanů, informačních panelů a ochranných stěn). Dále se jedná o výdaje na pořízení samotných jízdních kol včetně potřebného příslušenství (koše, bezpečnostní zámky), zavedení softwaru a výrobu čipových uživatelských karet. Z důvodu zajištění, alespoň částečné ochrany před krádežemi a vandalismem je nutné, aby byly výpůjční stanice také opatřeny kamerovým systémem a jízdní kola systémem WIMB. Nezbytnou součástí je i zaškolení potřebného personálu pro provoz (poskytovatelé karet, členové technického servisu nebo distribuce jízdních kol po městě nebo provozovatelé zákaznické linky a další.

Tabulka 6: Investiční výdaje během přípravy realizace

Položka	Výdaj za jednotku bez DPH	Celkový počet	Celkové výdaje
Výpůjční stanice	250.000	18	4.500.000
Jízdní kola	16.000	130	2.080.000
Zavedení softwaru	200.000	/	200.000
Kamerový systém ³⁶	5.000	18	90.000
Další školení, distribuce, WIMB.	700.000	/	700.000
Celkem	/	/	7.570.000

Zdroj: *Vlastní zpracování*

Co se týče provozních výdajů, jedná se zejména o údržbu výpůjčních stanic, jízdních kol a odstranění škod potencionálního vandalismu. Dále výdaje spojené s poskytnutím licence umožňující používání potřebného softwaru. Výdaje spojené s dalším provozem, jako jsou poskytovatelé čipových karet, zákaznické linky nebo technického servisu a distribuce jízdních kol. Jejich výše je uvedena v tabulce č. 7.

Během několika let provozu může dojít k takovému opotřebení jednotlivých jednotek, že bude nezbytné vynaložit další výdaje na jejich obnovu, které budou korespondovat s výdaji investičními. Samozřejmě tyto výdaje se nebudou vynakládat v takovém rozsahu jako na počátku investice, ale pouze jejich určité procento. Procento obnovy bylo stanoveno na 5%. Hodnoty v tabulce č. 8 naznačují, jaká by byla výše výdajů v případě, že by bylo nezbytné obnovit podíly všech vyznačených jednotek. Co se týče softwaru, obnova licence je hrazena vždy jednou za pět let.

³⁶ www.global-expor-import.cz [online 2015-01-30]

Tabulka 7: Výdaje za 1. rok provozu

Položka	Výdaj za jednotku bez DPH	Celkový počet	Celkové výdaje
Výpůjční stanice	12.000	18	216.000
Jízdní kola	2.000	130	260.000
Poplatky za software	30.000	/	30.000
Pojištění	200.000	/	200.000
Další Technický servis, distribuce, zákaznické linky...	100.000	/	100.000
Celkem	/	/	806.000

Zdroj: Vlastní zpracování**Tabulka 8:** Výdaje za další roky provozu

Položka	Výdaj za jednotku bez DHP	Celkový počet	Celkové výdaje
Výpůjční stanice	12.000	18	466.000
Obnova výpůjčních stanic	250.000	1	
Jízdní kola	2.000	130	372.000
Obnova jízdních kol	16.000	7	
Poplatky za software	30.000	/	40.000
Obnova licence softwaru	10.000	/	
Pojištění	200.000	/	200.000
Další Technický servis, distribuce, zákaznické linky...	100.000	/	100.000
Celkem	/	/	1.178.000

Zdroj: Vlastní zpracování

6.3.2 Pojištění

Vzhledem k možnostem vzniku zranění nebo poškození, které by mohly nastat, a to nejen samotnému uživateli, ale i v případech, kdy uživatel zapříčiní zranění či jakékoli jiné poškození osobě další, má služba Bicy Tour, jako většina obdobných systémů veřejného půjčování kol, pojištění osobní zodpovědnosti.

6.3.3 Finanční zajištění

Jednou možností je, že by investiční výdaje mohli být zajištěny ze strany města České Budějovice a prostřednictvím iniciativy Evropské unie zvané CIVITAS³⁷, díky níž mají jednotlivá evropská města možnost na realizaci celé řady projektů a inovací šetrných k životnímu prostředí.

Podmínkou je stát se členem CIVINET³⁸, což je rozsáhlá síť měst regionů České a Slovenské republiky, díky níž jsou členové podporováni v rámci programu CIVITAS. Výhodami jsou jak poskytované informace z hlediska městské mobility, tak pro náš případ především přístup k finančním fondům této iniciativy.

V rámci spolupráce s iniciativou CIVITAS je tedy možné dosáhnout pokrytí až 50 % investičních výdajů na realizaci služby Bicy Tour.

Kromě města, kde se daná služba bude realizovat, existují další možnosti zajištění počáteční investice, a to prostřednictvím firem ze soukromého sektoru, které například získali dotace od města nebo celou výstavbu zainventují sami. Takovými firmami mohou být například banky nebo takové firmy, které se zaměřují na pozemní stavby, čímž sami na sebe upozorní, jako na organizace, zajímající se o dění ve svém regionu a dosáhnou o nich vítaného zvýšení povědomí.

³⁷ www.civitas.eu/aboutus [online 2015-02-22]

³⁸ www.civitas.eu/civinet [online 2015-02-22]

Jednou z možností zajištění provozních výdajů služby Bicy Tour, je poskytnutí reklamních ploch situovaných na jízdních kolech či výpůjčních stanicích místní reklamní agentuře, která bude tyto plochy za úhradu dále poskytovat jednotlivým zájemcům. Takto, může být částečně nebo dokonce celkově zajištěna funkčnost a soběstačnost celého systému.

Tabulka 9: Předpoklad výnosnosti z pronájmu reklamních ploch během jednoho roku provozu

Položka	Výnos za jednotku bez DPH	Výnos za jednot včetně DPH	Celkový počet	Celkový výnos/měsíc	Celkový výnos/rok
Stanice	2500	3.025	18	54.450	653.400
Jízdní kola	800	968	130	125.840	1.510.080
Celkem	/	/	/	180.290	2.163.480

Zdroj: *Vlastní zpracování*

Vhodným nástrojem pro snížení provozních výdajů je začlenění služby Bicy Tour do systému MHD v daném městě, čímž by se zúžily výdaje na call centrum, servisní team, sklady, vybavení, popřípadě i na kontaktní místa. Jedná se o situaci, kdy výrobce zajistí školení pro potřebný personál a provoz následně obstarává dopravní podnik.

Dalším příjmem, který může být určen na částečné pokrytí provozních výdajů, budou samozřejmě příjmy vycházející ze samotného zapůjčení jednotlivých jízdních kol.

6.3.4 Zabezpečení provozu

Jak už bylo řečeno, v případě začlenění služby Bicy Tour do systému MHD, se bude o bezpečnost a plynulost celého chodu zabývat dopravní podnik města České Budějovice. Pokud dojde k nezačlenění služby Bicy Tour do systému MHD města, dojde k navýšení provozních výdajů.

Z důvodu zajištění bezpečného a plynoucího provozu celého systému Bicy Tour, bude nezbytné zajistit distribuci jízdních kol mezi jednotlivými výpůjčními stanicemi, tak aby na každé stanici bylo dostatečné množství kol k zapůjčení a zároveň dostatek místa pro případy navracení dalších kol. Tímto úkolem se bude zabývat zaškolený personál za využití nákladního automobilu, sloužícího pro přepravu jednotlivých jízdních kol.

6.4 Výhody realizace

Je třeba uvést pozitiva, vycházející ze zavedení systému založeného na bikesharingu. Je zároveň důležité si uvědomit, že jeho realizace je pro každé město specifická. Nelze vytvořit jednotný model aplikovatelný na každé místo na světě.

- Realizace firmou s velkými zkušenostmi
- Šetrnost k životnímu prostředí
- Zdravý životní styl
- Služba působící 7 dní v týdnu, 24 hodin denně
- Flexibilita, možnost zanechat kolo kdekoli
- Rychlý přesun po městě
- Nutná kombinace s dalšími druhy městské a příměstské dopravy

6.5 Nevýhody realizace

Každý projekt má určitá rizika, která by mohla narušit jeho přípravu či realizaci. Z tohoto důvodu je nezbytné veškeré nedostatky náležitě uvážit, zdali nepřevyšují pozitiva z realizace.

- Finančně náročný projekt
- Služba si sama na sebe nevydělá, snaha alespoň pokrýt provozní náklady, protože služba není ekonomicky soběstačná
- Riziko krádeží
- Riziko vandalismu

7. Závěr

Tato práce si kladla za cíl zjištění možností a úrovně cyklo dopravy na Českobudějovicku z hlediska udržitelnosti. Zpracování plánu rozvoje cyklo dopravy ve zkoumaném regionu a návrhu produktu včetně jeho plánu uvedení na trh.

Z počátku byla nastudována odborná literatura, která sloužila jako základ pro tvorbu přehledu řešené problematiky. V následujícím kroku došlo ke stanovení výzkumné otázky, a to „Je cyklo doprava vhodným nástrojem v rámci udržitelnosti cestovního ruchu?“

Pro stanovení úrovně a možností cyklo dopravy na Českobudějovicku v rámci udržitelného cestovního ruchu bylo potřeba vytvořit vhodné podmínky pro sběr primárních dat. Jako optimální nástroj pro sesbírání potřebných informací byla stanovena jedna z forem dotazování, a to konkrétně řízený rozhovor. Řízený rozhovor, proveden celkově s 5 respondenty, působících jak v komerční, neziskové tak i veřejné sféře a jejich působnost souvisí zcela nebo jen částečně s cyklo dopravou na Českobudějovicku.

Následujícím krokem bylo vyhotovení situační analýzy prostřednictvím stanovení STEP analýzy, SWOT analýzy a stanovení úrovně cyklistické infrastruktury v Českých Budějovicích a jejím okolí včetně přiblížení zainteresovaných subjektů či služeb poskytovaných vzhledem k danému tématu. Na základě řízených rozhovorů, odborné literatury, podpůrných výzkumů a již zmiňovaných analýz byly vyhodnoceny následující závěry, a to že na území města se vyskytuje nemalá síť městských cyklotras na celkem dobré úrovni současně s dalšími cyklistickými trasami zasahujícími za hranice města. Součástí této infrastruktury jsou i nejrůznější zařízení, včetně certifikovaných stravovacích a ubytovacích podniků, usnadňující tomuto segmentu pobyt ve sledovaném regionu. V rámci příležitostí, které jsou známé, by bylo vhodné se zaměřit na zvyšování kvality cyklostezek, cyklotras, poskytovaných služeb a další. Zároveň i samotná poloha města s jednoduchým reliéfem a krátkými vzdálenostmi mezi jednotlivými cílovými body přímo vybízí k využívání cyklistické dopravy.

S ohledem na sesbíraná data byl stanoven plán rozvoje cyklo dopravy a zároveň vytvořen produkt cestovního ruchu, vytvářející případnou možnost zvýšení atraktivity

Českých Budějovic nejen pro místní obyvatele a usnadnit jim přemísťování po městě, ale především pro jejich návštěvníky. Takový projekt, který respektuje životní prostředí, zdravý životní styl člověka samotného, posiluje kulturní význam místa a stmeluje jeho sociální aspekty. Takový projekt, který je udržitelný. Jedná se projekty šetrnější k okolnímu prostředí, dochází zde k minimalizaci vzniklého odpadu a znečištění, respektuje místní kulturu, snaží se jí obohatit a posílit její postavení. Služba Bicy Tour je založená na krátkodobém veřejném vypůjčování kol, čímž veškeré sledované skupiny uspokojí svojí potřebu dopravit se na cílové místo v rámci krátkých vzdáleností, a to po neomezenou dobu 24 hodin denně, 7 dní v týdnu. Návštěvníkům tedy umožní poznat atraktivitu daného města a jeho okolí z trochu jiné perspektivy.

Nemalou výhodou tohoto systému, který se všeobecně nazývá bikesharing, je jeho flexibilita. Na významných cílových místech města jeho okolí budou zkonstruovány výpůjční stanice umožňující uživatelům služby Bicy Tour si po určitou dobu vypůjčit jízdní kolo, které následně není nutné navrátit do stejné výpůjční stanice, odkud bylo vzato. Z toho vyplývá, že časová místní vázanost uživatelů není tak zatěžující.

Je důležité si uvědomit, že celý systém půjčování jízdních kol nelze striktně realizovat v jednotlivých městech za stejných podmínek. Každé město má svůj osobitý ráz a bikesharing by se měl přizpůsobit danému městu a ne naopak. V současné době má tato služba velice vysoký potenciál pro zvýšení atraktivity daného místa a dotvoření městské kultury.

I. Summary

The main aim of this thesis was to explore the possibilities and levels of cycling in České Budějovice from the point of view of sustainability, to arrange a cycling development plan in the region and mainly to create appropriate tourism product including its implementation to market.

After field study the research question was determined. Is the cycling suitable tool within the sustainable tourism?

To determine the level of possibilities of cycling in České Budějovice within the sustainable tourism was necessary to create appropriate conditions to collect primary data. As an ideal tool to collect needed information was identified structured interview. Structured interview contained in all five respondents working in commercial and non-commercial and public sector according to cycling.

After field study, STEP analysis, SWOT analysis, structure interview, were contained those following conclusions. České Budějovice is attended by a big amount of cycling participants in the course of the whole year and this number is growing up during the high season. The reality is that there are a huge amount of urban bike routes and also other cycling routes creating a network at a good level in all. There are also many enterprises offering equipment to simplify cycling participant stay. Also the city location and short distances between target points encourage the use of cycling.

With regard to the collected data was determined a plan of cycling development and at the same time created a tourism product. Thanks to this product city České Budějovice could be more attractive and to facilitate moving around the city. This project respects the environment, healthy lifestyles, culture significance of the region and so on. Such a project focused on sustainability.

The tourism product was created on the grounds of discovered facts, which takes account of cycling participants needs. The product is called Bicy Tour and it is based on short-term borrowing bikes system which means that monitored segment is able to travel within those short distances for an indefinite time - 24 hours, 7 days a week.

So the České Budějovice visitors have a possibility to get to know the attractiveness of the city and its surroundings from a different perspective.

There is important to realize that the entire system of bicycle borrows can not be strictly implemented in various cities under the same conditions. Every city has own special character and short-term borrowing bikes system should to adapt to a city conditions and not to be adapted by the city. Currently these types of services have high potential to increase the attractiveness of a meaning place and help to complete its culture.

Klíčová slova

Cestovní ruch, doprava, udržitelnost, Bikesharing, cyklodoprava, jízdní kolo.

Keywords

Tourism, transportation, sustainability, Bikesharing, cycling, bicycle.

II. Seznam použitých zdrojů

Knižní publikace

- Beránek, J. (2013). *Ekonomika cestovního ruchu*. (1. vyd.). Praha: Mag Consulting.
- Clemente, M. N. (2004) *Slovník marketingu: [klíčové pojmy a termíny]*. (Vyd. 1.). Brno: Computer Press.
- Dočekalová, P. & Švec, K. & Daneš, J. (2010). *Úvod do politologie*. Praha: Grada Publishing.
- Duval, T. D. (2007). *Tourism and Transport: Modes, networks and Flows*. Clevedon: MPG Books.
- Eisler, J. (1998). *Úvod do ekonomiky dopravy*. (Vyd. 1.). Praha: Codex Bohemia.
- Francová, E. (2003). *Cestovní ruch*. (1. vyd.). Olomouc: Univerzita Palackého.
- Franke, A. (2012). *Zmírňování regionálních disparit prostřednictvím rozvoje cestovního ruchu*. (Vyd. 1.). Praha: Wolters Kluwer.
- Fyall, A. & Garrod, B. (2005). *Tourism Marketing: A Collaborative Approach*. Clevedon: Channel View Publications
- Goeldner, C. R. & Ritchie, J. R. B. (2009). *Tourism: principles, practices, philosophies*. Hoboken: Wiley.
- Gürtlich, G. H. (1993). *Ekonomika dopravy: trh, marketing, logistika*. (1. vyd.), Praha: Babtext, 1993.
- Hladká, J. (1997). *Technika cestovního ruchu*. (1. vyd.). Praha: Grada Publishing.
- Horner, S. & Swarbrooke, J. (2003). *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. (1. vyd.). Přeložil Jiří Rezek. Praha: Grada Publishing.
- Jakubíková, D. (2009). *Marketing v cestovním ruchu*. (1. vyd.). Praha: Grada.
- Jarno, C. (2015). *Terminal of bicycles in České Budějovice*. České Budějovice: Ekonomická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.

- Kirářová, A. (2003). *Marketing destinace cestovního ruchu*. (1. vyd.). Praha: Ekopress.
- Kotler, P. & Dolanský, V. (1992). *Marketing management: analýza, plánování, realizace a kontrola*. (1. přelož. vyd.). Praha: Victoria.
- Kučerová, I. (1997). *Ekonomika se zaměřením na cestovní ruch*. (1. vyd.). Praha: IDEA SERVIS.
- Kunešová, E. & Nedvědová, A. (1992). *Technika cestovního ruchu*. (1.vyd.). Praha: Grada, 1992.
- Majaro, S. (1996). *Základy marketingu*. (1. vyd.). Praha: Grada Publishing.
- Morrison, A. M. (1995). *Marketing pohostinství a cestovního ruchu*. (1. vyd.). Praha: Victoria Publishing.
- Navrátil, J. (2012). *Návštěvník jako rozvojový faktor navštíveného místa: aplikovaná geografie cestovního ruchu na příkladu vody v turistických regionech jižní Čechy a Šumava*. (1. vyd.). Praha: Alfa Nakladatelství.
- Novacká, E. (2010). *Cestovní ruch, technika služieb, delegát a sprievodca*. (1. vyd.). Bratislava: Ekonóm.
- Novacká, E. (2013). *Cestovní ruch, udržateľnosť a zodpovednosť na medzinárodnom trhu*. Bratislava: Ekonóm.
- Novák, R. (2011). *Přepravní, zásilatel'ské a logistické služby*. (1. vyd). Praha: Wolters Kluwer Česká republika.
- Nemec, R. H. & Bojnec, Š. (2007). *Ekonomika Turizma*. Portorož: Turistica, Visoka šola za turizem (Slovenia).
- Orieška, J. (2010). *Služby v cestovním ruchu*. (1. vyd). Praha: Idea servis.
- Orieška, J. (1999). *Technika služieb cestovního ruchu*. (1. vyd.). Praha: Idea servis.
- Palatková, M. (2006). *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu: jak získat více příjmů z cestovního ruchu*. (1. vyd.). Praha: Grada Publishing, 2006.

- Palatková, M. (2011). *Mezinárodní cestovní ruch: analýza pozice turismu ve světové ekonomice, význam turismu v mezinárodních ekonomických vztazích, evropská integrace a mezinárodní turismus*. (1. vyd.). Praha: Grada.
- Palatková, M. & Zichová, J. (2011). *Ekonomika turismu: turismus České republiky : vymezení a fungování trhu turismu, přístupy k hodnocení významu a vlivu turismu, charakteristika turismu České republiky*. (1. vyd.). Praha: Grada.
- Parmová, D. & Dvořák, V. & Frková, I. (2013). *Kapitoly z cestovního ruchu pro praxi*. České Budějovice: Občanské sdružení Chance in nature - local action group.
- Pásková, M. & Zelenka, J. (2002). *Výkladový slovník cestovního ruchu: Cestovní ruch : výkladový slovník*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.
- Pernica, P. (2001). *Doprava a zasilatelství*. (1. vyd.). Praha: ASPI Publishing.
- Petrů, Z. (1999). *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. (1. vyd.). Praha: IDEA SERVIS.
- Pícha, K. (2012). *Společenská odpovědnost podniku v aktuálních trendech a souvislostech*. (1. vyd.). Praha: Alfa Nakladatelství.
- Putnová, A. & Seknička, P. (2007). *Etické řízení ve firmě: nástroje a metody: etický a sociální audit*. (1. vyd.). Praha: Grada Publishing.
- Ryglová, K. & Burian, M. & Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. (1. vyd.). Praha: Grada.
- Sharpley, R. & Telfer, D. J. (2002). *Tourism and development: concepts and issues*. Clevedon, UK: Channel View Publications.
- Vojtko, V. & Štumpf, P. & Dvořák, V. & Pavezová, I. (2014). *Výsledky výzkumu profilu návštěvníků Českých Budějovic v červnu až září 2014*. České Budějovice: Ekonomická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- Zadrazilová, D. (2010). *Společenská odpovědnost podniků. Transparentnost a etika podnikání*. (1. vyd.). Praha: C. H. Beck.
- Zamazalová, M. (2010). *Marketing*. (2., přeprac. a dopl. vyd.). Praha: C.H. Beck.

Zelenka, J. (2013). *Udržitelný cestovní ruch: management cestovního ruchu v chráněných územích*. (1. vyd.). Hradec Králové: Gaudeamus.

Zurynek, J. & Zelený, L. & Mervart, M. (2008). *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. (1. vyd.). Praha: ASPI.

Internetové odkazy:

1. Buenas Tareas. (n. d.). *Transporte Turístico*. Buenas Tareas. Dostupné z: <http://www.buenastareas.com/ensayos/Transporte-Turistico/1811425.html>
2. OEI. (2015). *Turismo sostenible*. OEI. Dostupné z: <http://www.oei.es/decada/accion.php?accion=09>
3. UNWTO. (n. d.). *Sustainable Development of Tourism – Definición*. UNWTO. Dostupné z: <http://sdt.unwto.org/es/content/definicion>
4. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. (2006). *Destinační management a vytváření produktů v cestovním ruchu*. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/cc80193b-e4e8-4694-8a65-728df70a5fd8/GetFile14_2.pdf
5. Turismo sostenible. (2008). *10 recomendaciones para un turismo sostenible*. *Turismo sostenible*. Dostupné z: <http://www.turismo-sostenible.org/docs.php?did=2>
6. Efdeportes. (2009). *Conceptos básicos de los servicios y productos turísticos*. Efdeportes.com. Dostupné z: <http://www.efdeportes.com/efd139/servicios-y-productos-turisticos.htm>
7. Definición. (n. d.). *Definición de mercado turístico*. Definición.de. Dostupné z: <http://definicion.de/mercado-turistico/>

8. BEUZÓN, B. T. (n. d.). *Nuevas ideas de negocio: Turismo sostenible en bicicleta*. MEDAC. Dostupné z: <http://www.medac.es/orientador-personal/nuevas-ideas-de-negocio-turismo-sostenible-en-bicicleta-IDN2.htm>
9. Cyklodoprava. (2013). *Infrastruktura: Cyklogenerel – požadavky na síť*. Cyklodoprava.cz. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklogenerel/pozadavky-na-sit/>
10. Ministerstvo dopravy. (n. d.). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020*. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/91397AF5-40C2-4041-8494-E309E6445E92/0/CYKLOSTRATEGIE2013.pdf>
11. Central MeetBike. (n. d.). *About CMB*. Central MeetBike. Dostupné z: http://www.centralmeetbike.eu/palio/html.run?_Instance=centralmeetbike
12. Cyklistická akademie. (n. d.). *7 klíčů k cykloměstu*. Cyklistická akademie. Dostupné z: <http://www.cyklokonference.cz/strategicky-plan/7-klicu-k-cyklomestu/>
13. Definición. (n. d.). *Definición de bicicletas*. Definición.de. Dostupné z: <http://definicion.de/bicycletas/>
14. Česko jede. (n. d.). *Česko jede. Česko jede*. Česko jede. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/>
15. ČTK. (2014). *V Praze se plně rozběhl projekt bikesharing*. Dostupné z: http://www.tyden.cz/rubriky/relax/cestovani/v-praze-se-plne-rozbehl-projekt-bikesharing_304388.html
16. NaKole. (2011). *V Evropě funguje více než 400 automatizovaných půjčoven jízdních kol*. Nakole.cz. Dostupné z : <http://www.nakole.cz/clanky/828-v-evrope-funguje-vice-nez-400-automatizovanych-pujcoven-jizdnich-kol.html>

17. Ukradené kolo. (n.d.). *Ukradli ti kolo? Nenech si to pro sebe!* Dostupné z: <http://www.ukradenekolo.cz/>
18. E.totem. (n.d.). *Co je to elektrokolo.* Dostupné z: <http://www.e-totem.cz/o-elektrokolech/co-je-elektrokolo>
19. Xman.cz. (2013). *Veletrh For Bikes uvede nejnovější cyklistické trendy a technologie.* Dostupné z: http://xman.idnes.cz/veletrh-for-bikes-0z5-/xman-adrenalin.aspx?c=A130403_143305_xman-adrenalin_fro
20. ACB. (n.d.). *8 aktuálních trendů pro cyklisty.* Dostupné z: <http://www.abicko.cz/clanek/precti-si-zabava/16481/8-aktualnich-trendu-pro-cyklisty.html>
21. Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. (2015). *Přeprava jízdních kol v MHD.* Dostupné z: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/novinky/Preprava-jizdnich-kol-v-MHD-r757r/>
22. Cestovní ruch. (n. d.). *Zákonné normy v cestovním ruchu.* Cestovní-ruch. Dostupné z: <http://www.cestovni-ruch.cz/zakony/>
23. Cyklodoprava. (2013). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020.* Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>
24. ZIMOLA, J. (n. d.). *Slovo úvodem.* Cyklotrans. Dostupné z: <http://www.cyklotrans.cz/o-projektu/>
25. Statutární město České Budějovice. (n. d.). *Cyklostezky.* Statutární město České Budějovice. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/zivotni-prostredi-bydleni-doprava/cyklobudejovice/stranky/cyklostezky.aspx>
26. Inbudějovice. (n. d.). *Cykloturistika.* Inbudějovice. Dostupné z: <http://www.inbudejovice.cz/cykloturistika/>

27. Nadace Jihočeské cyklostezky. (n. d.). *Základní informace*. Jihočeské-cyklostezky.cz. Dostupné z: <http://www.jihoceske-cyklostezky.cz/njc/sample-page/>
28. Cyklisté vítání. (n. d.). *Certifikace turistických služeb*. Cyklisté vítání. Dostupné z: <http://www.cyklistevitani.eu/>
29. CykloBudějovice. (n. d.). *O co nám jde*. CykloBudějovice. Dostupné z: <http://www.cyklobudejovice.cz/cyklobudejovice/o-co-nam-jde/>
30. Budějcká drbna. (n. d.). *Město plánuje výstavbu Bike Tower*. Budějovická drbna. Dostupné z: <http://www.budejckadrbna.cz/zpravy/doprava/mesto-planuje-vystavbu-bike-tower-parkovaci-veze-pro-kola.html>
31. SVÍTILOVÁ, H. & OTTA, E. (2015). *Cyklisté ve věži hned tak nezaparkují*. Českobudějovický deník.cz. Dostupné z: http://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy_region/cykliste-ve-vezi-hned-tak-nezaparkuji-20150112.html
32. Statutární město České Budějovice. (2015). *Cyklogenerel pro České Budějovice*. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/zivotni-prostredi-bydleni-doprava/cyklobudejovice/stranky/cyklogenerel-pro-ceske-budejovice.aspx>
33. NaKole. (2014). *Bike Sharing Systém – veřejná kola pro každého*. NaKole.cz. Dostupné z: <http://www.nakole.cz/clanky/1119-bike-sharing-system-verejna-kola-pro-kazdeho.html>
34. HOMEPORT. (2014). *Why you should have HOMEPORT bikes?* Homeport.cz. Dostupné z: <http://www.homeport.cz/bikes.html>
35. WIMB. (2015). *Jak funguje WIMB*. Dostupné z: http://www.wimb.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=127&lang=cz

36. Global-export-import. (n. d.). *Kamerové a monitorovací systémy*. Global-export-import.cz. Dostupné z: <http://www.global-export-import.cz/KAMEROVE-A-MONITOROVACI-SYSTEMY/>
37. CIVITAS. (2013). *About us*. Civitas. Dostupné z: <http://www.civitas.eu/content/about-us>
38. CIVITAS. (2013). *CIVINET Czech and Slovak Republics*. Civitas. Dostupné z: <http://www.civitas-initiative.org/civinet/civinet-czech-and-slovak-republics>

III. Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1: Cyklomapa České Budějovice

file:///C:/Users/Guest/Downloads/cb-cyklomapa.pdf

Obrázek 2: Fullerův trojúhelník

Obrázek 3: Časový harmonogram realizace plánu rozvoje

Obrázek 4: Rozložení poskytovatelů uživatelských karet v ČB

<http://www.mapy.cz/zakladni?x=14.5559783&y=48.9951176&z=10&q=%C4%8Cesk%C3%A9%20Bud%C4%9Bjovice>

Obrázek 5: Rozložení poskytovatelů uživatelských karet v okolí ČB

<http://www.mapy.cz/zakladni?x=14.5559783&y=48.9951176&z=10&q=%C4%8Cesk%C3%A9%20Bud%C4%9Bjovice>

Obrázek 6: Návrh kola služby Bicy Tour

https://www.google.cz/search?q=jizdn%C3%AD+kolo&biw=1138&bih=562&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ei=Y5LcVNzeLMW4OK3agMAM&ved=0CAYQ_AUoAQ&dpr=0.9#tbm=isch&q=jizdn%C3%AD+kolo+kreslen%C3%BD&imgdii=_&imgrc=-JbO5_1Dvj10DM%253A%3B5HxU1NQxoSjEsM%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.i-creative.cz%252Fwp-content%252Fuploads%252F2012%252F03%252Fcyklo-5.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.i-creative.cz%252Fcategory%252Fsablony-a-malovanky%252Fpage%252F17%252F%3B626%3B470

Obrázek 7: Návrh loga služby Bicy Tour

Obrázek 8: Rozložení výpůjčních stanic v ČB

<http://www.mapy.cz/zakladni?x=14.5559783&y=48.9951176&z=10&q=%C4%8Cesk%C3%A9%20Bud%C4%9Bjovice>

Obrázek 9: Rozložení výpůjčních stanic v okolí ČB

<http://www.mapy.cz/zakladni?x=14.5559783&y=48.9951176&z=10&q=%C4%8Cesk%C3%A9%20Bud%C4%9Bjovice>

Tabulka 1: SWOT analýza v rámci cyklodopravy na Českobudějovicku

Tabulka 2: Porovnání jednotlivých faktorů SWOT analýzy

Tabulka 3: SWOT matice – určení výchozí strategie

Tabulka 4: Výše poplatků za užívání služby Bicy Tour

Tabulka 5: Výše poplatků za jednotlivé časové intervaly jízdy

Tabulka 6: Investiční výdaje během přípravy realizace

Tabulka 7: Výdaje za 1. rok provozu

Tabulka 8: Výdaje za další roky provozu

Tabulka 9: Předpoklad výnosnosti z pronájmu reklamních ploch během jednoho roku provozu

IV. Seznam příloh

Příloha 1: Řízený rozhovor se zástupcem kavárny Lanna

Příloha 2: Řízený rozhovor se zástupcem Turistického a mapového centra

Příloha 3: Řízený rozhovor se zástupcem Magistrátu města České Budějovice

Příloha 4: Řízený rozhovor se zástupcem občanského sdružení CykloBudějovice

Příloha 5: Řízený rozhovor se zástupcem Nadace Jihočeské cyklostezky

V. přílohy

Řízený rozhovor určený pro zástupce kavárny Lanna

- Jaké jsou podmínky pro získání certifikace Cyklisté vítáni?
- Díky možnosti držení této certifikace pocítujete nějaký viditelný rozdíl ve využívání Vašeho zařízení daným segmentem? (účastníky cykloturistiky)
- Čím konkrétně je Vaše zařízení vybaveno, aby poskytlo cykloturistům větší pohodlí?
- Museli jste během opatřování náležitého zařízení vynaložit nějaké finanční prostředky? (konkrétně do čeho, v jaké výši a co bylo zdrojem těchto finančních prostředků)

Řízený rozhovor určený pro zástupce Turistického a mapového centra

- Navštěvují Vaše turistické a mapové centrum i účastníci cykloturistiky?
- Máte pro tento sledovaný segment k dispozici informační materiály? (popř. jaké)
- V případě, že účastník sledovaného segmentu potřebuje získat určité kontakty (opravny jízdních kol a jiné), máte možnost jim je poskytnout?
- Podílíte se na některých projektech v rámci cyklistiky nebo na rozvoji cyklistické infrastruktury?
- Spolupracujete s některým z ubytovacích či stravovacích zařízení v rámci cyklodopravy?

Řízený rozhovor určený pro zástupce Magistrátu města České Budějovice

- Jaký je podle Vás současný stav cyklistické infrastruktury v Českých Budějovicích?
- Angažuje se město České Budějovice v podpoře nově vznikajících projektů nebo samo iniciuje jejich tvorbu? (popř. jakých)

- Z jakých zdrojů jsou financovány úpravy cyklistické infrastruktury nebo projekty spojené s cyklistikou?
- Existuje zde zpětná vazba mezi městem a místními obyvateli v rámci cyklodopravy?
- Jakým způsobem město prezentuje cyklodopravu na svých webových stránkách?

Řízený rozhovor určený pro zástupce občanského sdružení CykloBudějovice

- Jaký je cíl Vašeho občanského sdružení CykloBudějovice?
- Připravujete do budoucna nějaké konkrétní projekty?
- Jakým způsobem funguje spolupráce mezi Vámi a městem České Budějovice?
- Jak vidíte své dosavadní působení? Je úspěšné nebo jste předpokládali, že v současné době dosáhnete jiného postavení?
- Zaměřujete své snahy na zlepšení cyklodopravy pouze na místní obyvatele nebo zahrnujete do své činnosti i potřeby účastníků cestovního ruchu?

Řízený rozhovor určený pro zástupce Nadace Jihočeské cyklostezky

- Jakým způsobem spolupracujete s městem České Budějovice? (konkrétní projekty)
- Kromě Českých Budějovic spolupracujete i s mnoha dalšími subjekty, je tato spolupráce účinná a předpokládáte její rozšiřování i do budoucna?
- Kromě vznikání nových cyklostezek zabýváte se i revitalizací těch stávajících?
- Máte snahu o propojení Jihočeského kraje i s kraji ostatními, popřípadě s Rakouskem v rámci cyklistického dopravního systému?
- Jedním z Vašich projektů je i Cyklotrans. Jak pohlížíte na jeho účinnost, je využíván do takové míry, jaké jste předpokládali nebo ne