

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

CYKLOTURISTIKA SENIORŮ V ČESKÉ REPUBLICE
Diplomová práce
(magisterská)

Autor: Bc. Petr Vlk, Rekreologie
Vedoucí práce: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.
Olomouc 2019

Bibliografická identifikace

Jméno a příjmení autora: Petr Vlk

Název diplomové práce: Cykloturistika seniorů v České republice

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí diplomové práce: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

Rok obhajoby diplomové práce: 2020

Abstrakt: Tato diplomová práce se zabývá cykloturistikou seniorů v České republice a službami v této oblasti. Počáteční kapitoly se zaměřují na syntézu poznatků, vztahujících se k diplomové práci. Hlavním cílem práce je zjistit, jak se čeští senioři věnují cykloturistice a o jaký typ služeb v oblasti cykloturistiky mají největší zájem. Dílčí cíle upřesňují způsoby cestování seniorů včetně využívaných zdrojů informací a vymezují možné bariery pro provozování cykloturistiky seniory. K šetření byla použita metoda kvantitativního výzkumu formou anketního dotazníku, který byl zpracován v elektronické formě. Respondenti byli osloveni emailovou komunikací a pomocí sociální sítě Facebook. Vybrány byly skupiny tematicky zaměřené na seniory a cykloturistiku. Cílovou skupinou dotazovaných tvořili senioři ve věku 55 a více let. Výsledky ukazují, že senioři se věnují cykloturistice poměrně často, zpravidla s partnerem či partnerkou, preferují pohodovou cyklistiku a délka trasy je nejčastěji 31-50 km. Ubytování si vyhledávají s předstihem na internetu, většinou na stránkách věnovaných turismu.

Klíčová slova: senioři, stáří, stárnutí, cykloturistika, cyklostezka, cyklotrasa, seniorský cestovní ruch.

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Bibliographical identification

Author's first name and surname: Petr Vlk

Title of the master thesis: Cycling of seniors in the Czech Republic

Department: Department of Recreationology

Supervisor: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

The year of presentation: 2020

Abstract: The diploma thesis deals with cycling of seniors in the Czech Republic and related services in this area. The initial chapters focus on the synthesis of knowledge related to the thesis. The main aim of the thesis is to find out how Czech seniors are engaged in cycling and what type of services in the field of cycling they are most interested in. Partial objectives specify the modes of traveling for seniors, including the sources of information they use, and define possible barriers for cycling by seniors. The survey was carried out using the method of quantitative research in the form of a questionnaire, which was processed in electronic form. Respondents were addressed by e-mail and Facebook. Selected groups were thematically focused on seniors and cycling. The target group of respondents were seniors aged 55 and over. The results show that seniors engage in cycling quite often, usually with a partner, they prefer relaxed cycling and the length of the route is usually 31-50 km. They search for accommodation in advance on the Internet, mostly on websites dedicated to tourism.

Key words: seniors, old age, aging, cycling tourism, cycle track, cycle path, senior tourism.

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně pod vedením Ing. Haliny Kotíkové, Ph.D., uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a dodržoval zásady vědecké etiky.

V Olomouci, dne 28. 11. 2019

.....

Děkuji Ing. Halině Kotíkové, Ph.D. za pomoc, odborné vedení a cenné rady, které mi poskytla pro zpracování diplomové práce.

OBSAH

1 ÚVOD	7
2 SYNTÉZA POZNATKŮ	8
2.1 Vymezení pojmu senior	8
2.1.1 Stáří a stárnutí	9
2.1.2 Demografická charakteristika populace ČR	11
2.2 Cestovní ruch, jeho formy a význam	14
2.2.1 Cestovní ruch seniorů	17
2.2.2 Charakteristika cestovního ruchu seniorů	18
2.2.3 Cykloturistika jako součást cestovního ruchu	19
2.3 Vznik a vývoj jízdního kola	20
2.3.1 Historie cykloturistiky	23
2.3.2 Charakteristika cykloturistiky a její rozdělení	24
2.3.3 Cykloturistika seniorů	25
2.3.4 Vliv cykloturistiky na kondici a zdraví seniorů	26
2.3.5 Vybavení pro cykloturistiku	28
2.3.6 Cyklistická infrastruktura	29
2.3.7 Druhy cyklistických tras	30
2.3.8 Značení cyklotras a cyklostezek	31
2.3.9 EuroVelo, Greenways, Drážní stezky, Moravské vinařské stezky	34
3 CÍLE	38
3.1 Hlavní cíl.....	38
3.2 Dílčí cíle.....	38
4 METODIKA	39
5 VÝSLEDKY	42
6 DISKUZE	58
7 ZÁVĚRY	63
8 SOUHRN	65
9 SUMMARY	66
10 REFERENČNÍ SEZNAM	67
11 PŘÍLOHY	71

1 ÚVOD

V posledních deseti letech zažívá cykloturistika obrovský rozmach. Je to aktivita, která se hodí pro každého a cyklisty tak můžete potkat na všech možných místech a v každém ročním období. Cyklistika má v Čechách a na Moravě dlouhou tradici a kolo bylo vždy důležitým dopravním prostředkem i zdrojem zábavy. Zvláště po vynalezení horských a trekových kol, které umožňují komfortní jízdu různým terénem, získala cykloturistika nový rozměr.

Aktivní odpočinek na kole v přírodě vyhledává stále více lidí jako únik před realitou městského prostředí. Rozvoji cykloturistiky také napomáhá zvyšující se počet značených cykloturistických tras a cyklostezek. Na rozdíl od předcházejících let je dnes větší dostupnost kvalitních kol, vybavení, funkčního oblečení a doplňků, které s sebou přinesl technický pokrok. Kola jsou také lehčí, pohodlnější a lépe ovladatelná. Rozvoj elektrokol umožnil provozovat cykloturistiku i starším lidem, méně zdatným jedincům či osobám se zdravotním omezením.

Moderní doba má vliv i na životní styl seniorů, který se v posledních letech výrazně mění. Senioři se vzdělávají na univerzitách třetího věku, více cestují, sportují a jsou aktivnější a zajímají se o své zdraví. Pravidelná fyzická aktivita pomáhá udržovat seniorům dobrý zdravotní stav, což je klíčovým prvkem pro nezávislost, soběstačnost a kvalitu života u této skupiny vzrůstající populace.

Pro starší osoby je cykloturistika vhodnou formou pohybu, protože oproti běhu či chůzi nezatěžuje tolik klouby, kolena a kyčle. Jízda na kole přispívá ke zlepšení kondice a působí jako prevence před vznikem srdečně cévních onemocnění. Sociální kontakt a pobyt v přírodě při společné vyjížděce na kole pomáhá proti depresím a úzkosti, což může být u starších a osamělých lidí velice důležité.

Mnoho aktivních seniorů dnes vyhledává možnosti vhodné pohybové aktivity, společenského kontaktu, sdílení sportovních akcí a zážitků. Ideálním nástrojem pro kvalitní využití volného času seniorů může být právě cykloturistika.

Téma diplomové práce jsem si vybral záměrně, protože sám rád jezdím na kole a cílovou skupinu seniorů považuji z hlediska demografického vývoje naší společnosti za velmi početnou a ekonomicky významnou.

2 SYNTÉZA POZNATKŮ

2.1 Vymezení pojmu senior

Definovat pojem senior je obtížné, protože toto slovo má široký význam a chápání lidí ve společnosti může být velmi odlišné. Sak a Kolesárová (2012) uvádí, že *„senior je člověk v završující životní fázi se specifickým postavením ve společnosti“*.

Nejčastěji však bývá v běžném životě za seniora považován každý, kdo dosáhl důchodového věku a takový člověk je definován jako starý (Haškovcová, 2010).

Tošnerová (2002) upozorňuje na skutečnost, že v souvislosti s podvědomým směřováním pojmů senior a důchodce bývají na základě demografických a sociálních charakteristik za seniory často označovány osoby od věku 55-60 let.

V psychologickém slovníku definuje seniory dle věkového hlediska Hartl (2004), který je označuje jako lidi starší 60 let. Věk však nemusí být při výkladu pojmu jediným kritériem. Při stárnutí postupně dochází k řadě biologických změn a přidávají se i vlivy psychické a sociální (Pelclová, 2015). Významné jsou také změny v oblasti učení, paměti i pohybových schopnostech. Tyto změny se u každého jedince liší a lidé stárnou různým tempem.

Dle Řičana (2004) se může biologický věk člověka značně rozcházet s věkem chronologickým. Špatenková a Smékalová (2015) rovněž nepovažují chronologický věk za jednotné kritériem pro zahrnutí osoby do kategorie senior, ale uvádí, že je *„pojem „senior“ preferován jako emocionálně neutrální a označující člověka v celém věkovém období sénia“*.

Česká společnost však tento pojem neutrálně chápat nemusí, protože nahradil dříve používaný pojem důchodce, který byl převážně spojen s příjmem starobní penze (důchodu) a je stále více označován jako nekorektní.

S ohledem na dlouhé období „seniorství“ rozděluje Kotíková (2013) toto období na několik etap:

- mladší senioři: 55-65 let,
- starší senioři: 66-75 let,
- nejstarší senioři: 76 a více let

Česká populace nemá ohledně definování věku seniora jednotný názor. V knize *„Sociologie stáří a seniorů“* popisují autoři Sak a Kolesárová (2012) výzkum, který se

týká vnímání stáří a seniorů českou populací. Existují „tři věky“, které určují podle velkých částí populace hranici seniorského věku:

- 60 let (uvádí 45% populace)
- 65 let (uvádí 23% populace)
- 70 let (uvádí 16% populace)

Z četností věkových vymezení lze říci, že podle české populace se člověk stává seniorem mezi 60. a 70. rokem věku, s přihlédnutím k jeho individuálním charakteristikám. Na základě výše uvedených údajů, jež uvedli respondenti v tomto výzkumu, je průměrný věk 63 let. Nejčastěji je jako věk spojovaný se seniory uváděn věk 60 let. V odborné literatuře se můžeme setkat s uváděním dolní hranice 50 let, ale častěji se za seniory považují jednotlivci nad 55 let, někdy i nad 60 let. Vnímání a identifikace seniorů podle jejich stáří se mění a s přibývajícím věkem se posouvá hranice stáří. V praxi se nejčastěji pokládá za spodní hranici 55 let, což určuje něco jako „předseniorský věk“ (Kotíková, 2013).

2.1.1 Stáří a stárnutí

Lidská populace stárne a fenomén stárnoucí společnosti je tak přítomný ve všech evropských státech. Prodlužování střední délky života člověka má vliv nejen na jedince, ale ovlivňuje celou společnost, která se postupně mění na dlouhověkou společnost.

Počátek stáří nelze s přesností určit. *„Stárnutí a stáří je specifický biologický proces, který je charakterizován tím, že je dlouhodobě nakódovaný, je nevratný, neopakuje se, jeho povaha je různá a zanechává trvalé stopy. Jeho rozvoj se řídí druhově specifickým zákonem. Podléhá formativním vlivům prostředí.“* (Pacovský, Heřmanová, 1981). Hartl (2004) definuje stáří jako *"konečnou etapu geneticky vyměřeného trvání života"*.

Dle Dvořáčkové (2012) je stárnutí součtem změn, jimž organismus podléhá v průběhu času. K úpadku tělesných funkcí dochází již od rané dospělosti. Postupně se zpomaluje životní tempo a zhoršuje se zdravotní stav. Proces stárnutí je individuální záležitostí každého jedince jak z hlediska času, rozsahu i závažnosti projevů. Každý stárne jiným tempem, někdo podstatně rychleji, jiný pomaleji. Chronologický věk se

tedy může velmi rozcházet s věkem biologickým. Změny způsobené stárnutím se postupně projevují v rovině tělesné, duševní i sociální.

Z hlediska biologických změn má podobný pohled na stárnutí i Roslawski (2006), podle něhož „*stárnutí způsobuje v lidském těle mnoho strukturálních a funkčních změn. Viditelně se mění postava, způsob a rychlost pohybu, ochabující svalstvo postupně ztrácí sílu. Snižuje se citlivost regulačních mechanismů a schopnost přizpůsobit se proměnlivým podmínkám prostředí, zmenšuje se odolnost vůči působení škodlivých bakterií, virů a také psychických stresů*“.

Stárnutí nepřináší pouze biologické změny v organismu. Dochází také ke kognitivním změnám, jako je zhoršení paměti i smyslového vnímání. Postupně klesá také inteligence. Mezi největší obavy stáří patří obava ze ztráty nezávislosti, která je bezprostředně spojena s bezmocí, ignorací okolí, ponížením, strachem z odloučení, ztrátou autonomie a nesoběstačností (Tošnerová, 2009).

Langmeier a Krejčířová (2006) definují pojem stárnutí jako souhrn změn ve struktuře a funkcích organismu v souvislosti s jeho zvýšenou zranitelností a poklesem schopností a výkonnosti. Zachování vitality do vysokého věku je součtem různých faktorů, mezi které patří genetická a vrozená dispozice, převládající životní styl, minulé i současné choroby, opotřebení organismu a také prostředí, v němž daná osoba žije.

Dle Klevetové a Dlabalové (2008) je stáří „*další vývojová etapa lidského života, ve které je hlavní důraz kladen na uchování pohybových dovedností a psychosociální rozvoj osobnosti*“.

Stáří je nejčastěji vymezeno chronologicky. Dle Světové zdravotní organizace je základní klasifikace vyššího věku rozdělena následovně (Dvořáčková, 2012):

- 45-59 let střední nebo také zralý věk,
- 60-74 let vyšší věk nebo též rané stáří,
- 75-89 let stařecký věk,
- 90 let a více dlouhověkost

Na tomto rozdělení se shodují také Janiš a Skopalová (2016), neuvádí však již první věkového rozmezí. Uvádění kalendářního věku je používáno čistě z praktických důvodů, ale již nemá vypovídající hodnotu o zdravotním stavu a soběstačnosti starého člověka. Mnohem přesnější je z pohledu lékařství věk biologický nebo funkční, který nám umožňuje rozpoznat, jak na tom člověk doopravdy je.

Stárnutí s sebou nepřináší jen změny fyzické nebo psychické. Neopomenutelné jsou také změny sociální. Při odchodu do penze se mění společenská role a ekonomicky neaktivní jedinec musí často změnit svůj životní styl a situaci se přizpůsobit. Mění se také prožívání, chování i vnímání. Často po odchodu dětí manželé zůstávají sami. Strach z osamělosti a opuštěnosti se zvyšuje také se smrtí vrstevníků či partnera.

Dle Dvořáčkové (2012) často dochází v důsledku bio-psycho-sociálních změn k vyčleňování starších lidí ze společnosti. Mohou tak vznikat problémy s navazováním nových přátelských i partnerských vztahů.

2.1.2 Demografická charakteristika populace ČR

Výrazným fenoménem současné české společnosti je stárnutí populace, kdy se každý rok zvyšuje podíl seniorů a klesá podíl dětí a mládeže. Průměrný věk obyvatel České republiky se zvyšuje a dle prognóz vývoje obyvatelstva se dá i nadále očekávat nárůst podílu starších osob (Sak, Kolesárová, 2012).

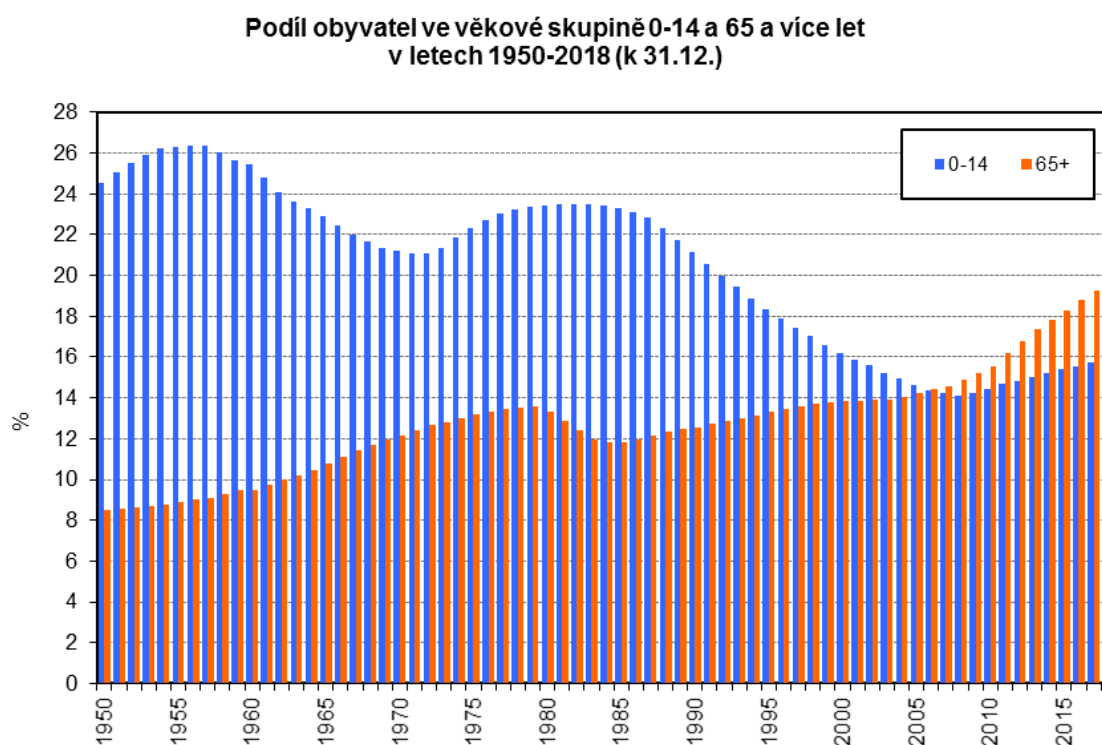
Dvořáčková (2012) uvádí, že pokračující proces stárnutí populace, který způsobuje nízká porodnost a vzrůstající doba dožití, bude v následujících šedesáti letech příčinou významných změn v demografické struktuře populace na území České republiky.

Dle českého statistického úřadu počet obyvatelstva České republiky vzrostl v průběhu roku 2018 o 39 745 osob. Velkou mírou se na růstu populace podílela zahraniční migrace. Koncem roku již měla Česká republika 10 649 800 obyvatel. Počet obyvatel se v roce 2018 ve třech hlavních věkových skupinách vyvíjel obdobně jako v předchozích letech. Složka dětské populace (0–14 let) se zvýšila o 22,4 tisíce na 1,69 milionu. Populace seniorů ve věku 65 a více let se v roce 2018 rozrostla o 46,4 tisíce na 2,09 milionu. Skupina osob v produktivním věku oproti tomu početně klesá. Meziroční pokles se nicméně od roku 2012 zmírňuje. V produktivní složce došlo meziročně ke snížení o 29,1 tisíc osob a koncem roku 2018 měla tato skupina 6,87 milionu osob.

Věkové skupiny (2018)

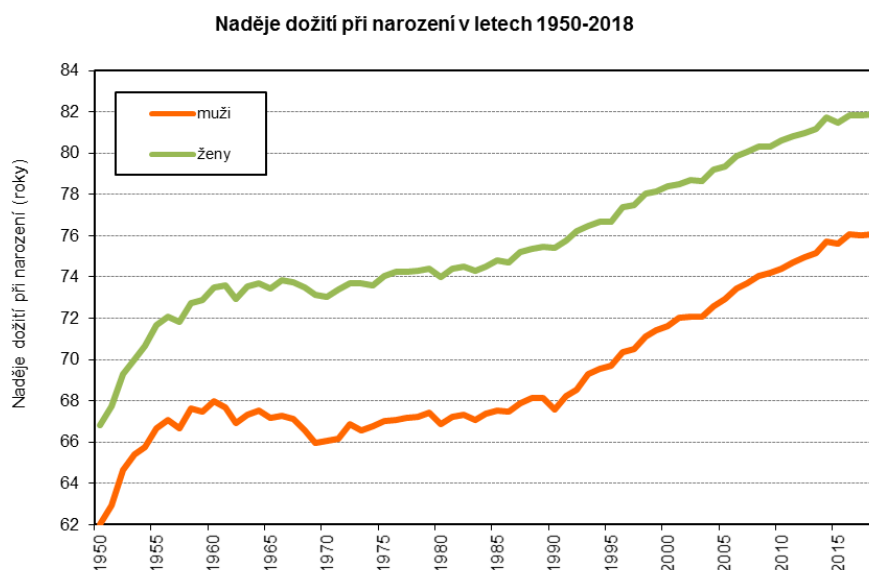
věk	miliony	%	% žen
65+	2,09	19,6	58
15-64	6,87	64,5	49,1
<15	1,69	15,9	48,7
Celkem	10,65	100	50,8

Tabulka 1. Věkové skupiny obyvatel ČR (zdroj: Český statistický úřad).



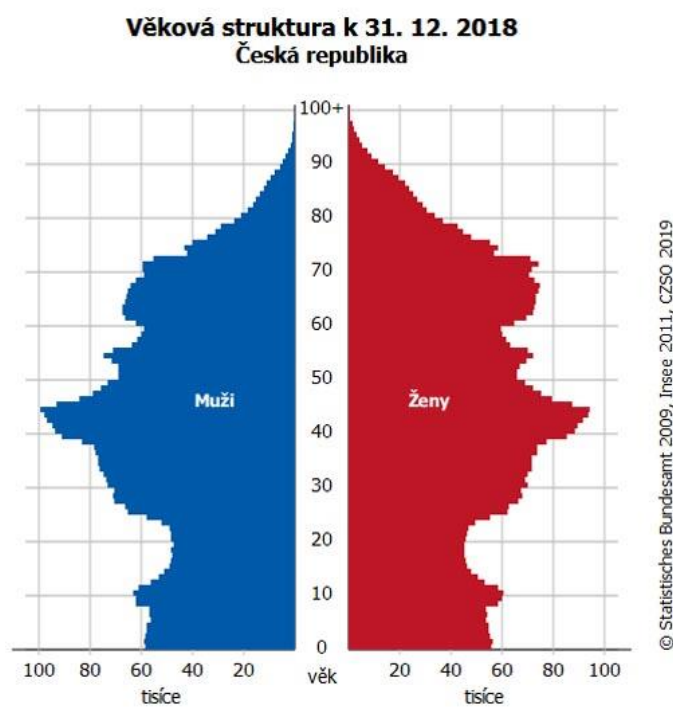
Obrázek 1. Podíl věkových skupin 0-14 a 65 a více let, (zdroj: Český statistický úřad).

Statistická data tedy potvrzují, že seniorská složka narůstá a má početní převahu nad dětskou složkou a s početní redukcí produktivní částí populace pokračoval dlouhodobý proces stárnutí populace i v roce 2018. Průměrný věk obyvatel České republiky meziročně vzrostl o jednu desetinu a dosáhl 42,3 let. Mírně poklesla úroveň úmrtnosti a naděje na dožití při narození v roce 2018 vzrostla u obou pohlaví o desetinu roku. U mužů tak dosáhla na 76,1 let a u žen na 81,9 let (zdroj: ČSÚ).



Obrázek 2. Naděje dožití mužů a žen 1950–2018, (Česky statistický úřad).

Věková struktura obyvatelstva se postupně mění. Podíl osob starších 60 let se zvyšuje a starší věkové skupiny rostou početně rychleji než populace jako celek. Dlouhodobé prognózy budoucího vývoje počtu a věkové struktury obyvatelstva jasně ukazují, že podíl starších lidí v populaci bude i nadále růst. Zásadním bodem se stane nárůst podílu osob nad 70 let (Holczerová, Dvořáčková, 2013).



Obrázek 3. Věková struktura obyvatel ČR, (zdroj: Česky statistický úřad).

Stárnutí populace není pouze problémem České republiky. Obdobná situace je i v dalších vyspělých zemích Evropy. Jarošová (2006) zmiňuje dlouhodobou projekci OSN, podle které se dá očekávat značný nárůst obyvatelstva velmi vysokého věku, tj. osob osmdesátiletých a starších. U této populační skupiny se předpokládá do roku 2050 nárůst na 3 % a do konce roku 2100 nárůst více než 7 %.

Také v České republice se u této věkové skupiny předpokládá dramatický vývoj a početnost skupiny bude narůstat. Již v polovině století bude žít v ČR asi 500 000 osob starších 85 let, z nichž přibližně 200 000 bude ve věku nad 90 let.

Z demografické charakteristiky vývoje obyvatelstva České republiky vyplývá, že senioři budou velmi významnou a početnou skupinou obyvatelstva.

2.2 Cestovní ruch, jeho formy a význam

Cestovní ruch plní významné hospodářské, kulturní a sociální funkce a patří mezi nejrychleji rostoucí odvětví moderní ekonomiky. Je to velmi složitý systém, navzájem provázaný a propojený v rámci všech odvětví a má obrovský ekonomický význam.

Hesková (2011) uvádí, že z pohledu jednotlivce i společnosti je cestovní ruch významným společensko-ekonomickým fenoménem, který je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel zejména ekonomicky vyspělých zemí. Cestovní ruch představuje každoročně největší pohyb lidské populace za rekreací, poznáváním a naplněním vlastních snů.

Je mnoho způsobů, jak lze definovat cestovní ruch. Zpravidla se liší podle zaměření vědeckého oboru autora. Při definování pojmu cestovní ruch byl důležitým mezníkem rok 1991, kdy se v Ottavě uspořádala konference Světové organizace cestovního ruchu (WTO), z níž pak vzešla definice cestovního ruchu. Ta byla následně v roce 1993 přijata jako oficiální. V knize *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu* zmiňuje tuto definici Kotíková (2013) a její znění je následující: „*Cestovní ruch představuje činnost lidí, spočívající v cestování a pobytu mimo místo jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely.*“

Dle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) definuje cestovní ruch Mezinárodní sdružení expertů cestovního ruchu (AIEST) jako „*souhrn jevů a vztahů, které vyplývají*

z cestování nebo pohybu osob, přičemž místo pobytu není trvalým místem bydlení a zaměstnání.“

S ohledem na širokou provázanost je definice cestovního ruchu neustále obtížnější. Pásková a Zelenka (2002) definují cestovní ruch jako „*komplexní společenský jev, zahrnující aktivity osob cestujících mimo jejich obvyklé prostředí nebo pobývajících na těchto místech ne déle než jeden rok za účelem zábavy, rekreace, vzdělání, pracovní či jiným účelem, i aktivity subjektů poskytujících služby a produkty těmto cestujícím osobám, tedy i provozování zařízení se službami pro tyto cestující osoby včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně správních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity.“*

Současný cestovní ruch je výrazně ovlivněn mohutným rozvojem dopravy a také stále rychlejším rozvojem informačních technologií. Pro zákazníky se turistické cíle staly dostupnější. Rostoucí fond volného času a zlepšující se ekonomická situace umožňuje prakticky všem vrstvám společnosti účast na cestovním ruchu (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011).

Trh cestovního ruchu je do značné míry trhem služeb a ty zažívají v současné době veliký rozmach. Lidé v moderní společnosti bohatnou a produkty běžné potřeby jim už nestačí. Místo nich chtějí více služeb a zážitků (Seifertová a kol., 2013).

Formy cestovního ruchu

Ryglová a kol. (2011) rozděluje formy cestovního ruchu na základní a specifické. Ty základní uspokojují nejširší potřeby zákazníků a specifické formy uspokojují zvláštní požadavky účastníků cestovního ruchu. Mezi základní formy patří:

- rekreační cestovní ruch – přispívá k regeneraci a obnově fyzických i psychických sil člověka. Realizace probíhá ve vhodném rekreačním prostředí (vody, lesy, hory). Pro české prostředí je specifické chalupaření a chataření,
- kulturně poznávací cestovní ruch – zaměřuje se na poznávání historie, kultury, tradic a zvyků,
- sportovně turistický cestovní ruch – je předmětem zájmu lidí o aktivní odpočinek nebo aktivní účast na sportovních činnostech,

- léčebný a lázeňský cestovní ruch – zaměřuje se na léčbu, prevenci, relaxaci, celkovou regeneraci fyzických i psychických sil člověka.

Specifické formy uspokojují zvláštní potřeby a požadavky nejrozličnějších cestovatelských kategorií a s nejnovějšími trendy v cestovním ruchu se bude nabídka neustále rozšiřovat. Mezi specifické formy lze zařadit cestovní ruch mládeže, seniorů, handicapovaných, cestovní ruch rodinný, městský, venkovský, kongresový, chatařský a chalupářský, náboženský, zábavní, gastronomický a jiné nové formy cestovního ruchu.

Význam cestovního ruchu

Cestovní ruch je důležitou součástí národního hospodářství a pro většinu zemí má strategický význam, protože vytváří značný multiplikační efekt. Má vliv na regionální rozvoj, dopravu, infrastrukturu, obchod, kulturu, malé a střední podnikání, trh práce, životní prostředí, působí na zaměstnanost obyvatelstva a spoustu dalších oblastí. Cestovní ruch pozitivně zasahuje do různých odvětví ekonomiky, mezi které patří především stavebnictví, bankovníctví, telekomunikace, ubytovací služby a sport.

Rygllová a kol. (2011) zmiňuje, že „v souhrnu vytváří cestovní ruch více než 10 % celkového světového hospodářského výkonu a zaměstnává přes 230 mil. lidí. Každé 12 místo je tedy spojeno s cestovním ruchem.“ Pro Českou republiku je význam cestovního ruchu zásadní, protože je výrazně příjezdovou zemí cestovního ruchu, což znamená, že příjezdy značně převyšují výjezdy občanů ČR.

Význam cestovního ruchu pro společnost i jednotlivce shrnuje Schwartzhoffová (2013) do následujících bodů:

- podílí se na rozvoji osobnosti,
- slouží k účelnému využití volného času,
- pomáhá utvářet životní styl lidí,
- slouží k poznání, k získávání jazykových znalostí,
- je prostředkem vzdělávání a výchovy lidí,
- má léčebné (relaxační) působení,
- generuje ekonomický přínos.

Schwartzhoffová (2013) uvádí, že vymezením významů v jednotlivých oblastech, na které cestovní ruch působí, lze následně odvodit i funkce, které cestovní ruch plní v každé civilizované společnosti. Těmito funkcemi jsou:

- funkce ekonomická (finanční, zaměstnavatelská),
- funkce rekreačně – zdravotní,
- funkce kulturně – poznávací,
- funkce informačně výchovná,
- funkce kontaktní.

2.2.1 Cestovní ruch seniorů

V posledních desetiletích se výrazným způsobem mění životní styl seniorů, kteří jsou v moderní společnosti aktivnější, více sportují, cestují a vzdělávají se na univerzitách třetího věku. Početná cílová skupina seniorů se dostává do popředí zájmu jako potencionální zákazník pro mnoho nabídek zboží i služeb, mezi které patří také cestovní ruch.

S rostoucím zastoupením seniorů v populaci roste paralelně i jejich kupní síla. Starší lidé nelitují peněz na dobrodružství, poznávání, mají snahu žít déle a lépe. Senioři se tak stávají novým fenoménem v cestovním ruchu (Seifertová a kol., 2013).

V ekonomicky vyspělých státech jsou účastníky seniorského cestovního ruchu (senior tourism) lidé v produktivním, tzv. třetím věku, pro které je typický dostatek volného času a finančních možností, proto mohou cestovat častěji a dlouhodoběji.

Hesková (2011) uvádí, že senioři mají své potřeby a cíle. Vyžadují osobní formu nabídky, zejména balíky služeb, slevové akce, speciální jídla, příjemnou atmosféru a prostředí. Při výběru dovolené preferují poznávací zájezdy, lázeňské a zdravotní pobyty, lodní zájezdy a dlouhodobé pobyty v klimaticky příjemných místech. Při cestování seniorů jsou důležitými faktory komfort, informace a jistota.

Dle Reidla (2012) nejsou senioři homogenní cílovou skupinou, ale skupinou velmi rozmanitou, což se projevuje i ve vztahu k cestovnímu ruchu. Při volbě své cesty berou senioři v úvahu kritéria, jako jsou věk, zdravotní stav, tělesná kondice, příjmy, rodinný stav, cestovatelské zkušenosti a samotný zájem o cestování.

Důležitým prvkem pro zapojení seniorů do cestovního ruchu je zejména jejich zdraví. Klíčovým faktorem je také ekonomická situace seniorů, která ovlivňuje jejich

spotřebitelské chování. U skupiny seniorů, která má menší finanční prostředky, převládá cestování v rámci domácího cestovního ruchu. Možností je také trávení volného času na chatách a chalupách (Kotíková, 2013).

V cestovním ruchu seniorů lze za trh budoucnosti označit zdravotní cestovní ruch. Žádané jsou odpočinkové a wellness pobyty, které zaujmají první místa co do typu dovolené. Rostoucí zájem je také o nabídky, které zaručují pohyb a aktivitu účastníků ve volné přírodě. Tradiční formou aktivit starší generace je horská a pěší turistika a k tomuto typu dovolené se přidává také cykloturistika (Reidl, 2012).

2.2.2 Charakteristika cestovního ruchu seniorů

Senioři patří mezi velmi důležitou skupinu zákazníků, která se podílí na cestovním ruchu. O seniorech však nelze hovořit jako o homogenním cílovém segmentu, protože tato skupina je velmi různorodá.

Mladší senioři jsou zpravidla zcela nezávislí a většinou cestují individuálně. S přibývajícím věkem se zvyšuje ochota cestovat skupinově, což může souviset s možností využití asistenčních služeb nebo služeb lékaře, které jsou někdy součástí programu pro skupiny při organizovaném cestování. Všichni senioři preferují při cestování služby vysoké kvality, pohodlí a klidné prostředí. Starší senioři nejčastěji cestují mimo hlavní sezonu a mimo dny pracovního volna, kdy mohou využít slevy, příjemnější počasí a dostatek času (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011).

Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011) rozlišují v rámci seniorského cestovního ruchu tyto skupiny seniorů:

- **mladší senioři** (50-64 let) – lidé v dobré fyzické kondici, kteří většinou ještě pracují a jsou finančně nezávislí,
- **starší senioři** (65-70 let) – lidé v důchodovém věku s dostatkem volného času,
- **veteráni** (nad 70 let) lidé, kterým je třeba věnovat největší péči, protože v tomto věku přibývá tělesných handicapů. Nezbytné je citlivé jednání, zvláštní péče a pohodlí při dopravě, bezbariérové ubytování. Vhodná je také asistenční služba a přítomnost lékaře.

Velmi podobně začleňuje seniory také Kotíková (2013), věkové rozpětí mezi skupinami je však o něco vyšší:

- **mladší senioři:** 50-66 let,
- **starší senioři:** 66-75 let,
- **nejstarší senioři:** 76 a více let.

V cestovním ruchu seniorů jsou velké rozdíly v přístupu k cestování. V nejmladší věkové skupině 55-65 let se cestování seniorů od ostatní populace liší nejméně. Výraznější rozdíly jsou u věkové skupiny 66-75 let a nad 75 let již dochází k postupnému až úplnému omezení cestování (Kotíková, 2013). Starší senioři si nejčastěji vybírají méně náročnou pěší turistiku a oblíbené jsou také autobusové poznávací zájezdy. Častým důvodem cestování je také návštěva příbuzných a známých, navazování společenských kontaktů, odpočinek, relaxace a nákupy.

Senioři jsou velmi početnou a zajímavou cílovou skupinou. Dle Pattersona (2006), Reidla (2012) a Slavíka (2012) je možné z hlediska potencionální účasti na cestovním ruchu definovat tyto znaky seniorů:

- rozdíly v segmentech seniorského cestovního ruchu podle věku,
- významný segment (nejen v cestovním ruchu) - dlouho přehlížený,
- v rámci cestovního ruchu cestují mimo hlavní sezónu,
- cítí se mladší, než ve skutečnosti jsou,
- relativní dostatek finančních zdrojů,
- dostatek volného času,
- využívají služeb cestovních kanceláří

V cestovním ruchu má cílová skupina seniorů také svá omezení a limity, mezi které patří zpravidla špatný zdravotní stav, nedostatek finančních prostředků a nedostatek času. Mezi další důvody, proč senioři necestují, patří chybějící společník pro cestování, obava z dopravy a obava o svoji bezpečnost (Kotíková, 2013).

2.2.3 Cykloturistika jako součást cestovního ruchu

Ondráček a Hřebíčková (2007) uvádí, že „v současnosti je cykloturistika chápána jako relativně nová, dynamicky se rozvíjející forma aktivního cestovního ruchu a

součástí šetrné ekologické formy turistiky“. Cykloturistům, se jako perspektivní cílové skupině, konečně věnuje pozornost především v marketingu služeb cílových destinací.

Dle Orišky (2010) má cykloturistika nejbližší ke sportovnímu cestovnímu ruchu, který charakterizuje pobyt ve vhodném přírodním prostředí s vykonáváním různých sportovních aktivit, u nichž je předpokladem určitá fyzická schopnost účastníků. Mezi takové aktivity například patří turistika (pěší, horská, vodní), mototuristika a také cykloturistika.

Pro rozvoj cestovního ruchu a cykloturistiky jsou častým, někdy i nejdůležitějším předpokladem v dané oblasti, kulturně-historické památky, které vznikly činností člověka a seznamují cykloturisty s historií, architekturou, technickými památkami a kulturou území (Toušek, Kunc a Vystoupil, 2008).

Halada a kol. (2010) zmiňuje, že Česká republika má ideální podmínky pro rozvoj aktivní turistiky a cykloturistiky, zejména díky dostatečné hustotě turistických cílů, zajímavému a členitému terénu, husté síti komunikací a napojení cyklotras na veřejnou dopravu.

Cykloturistika je také součástí venkovského cestovního ruchu, který je často označován jako rurální cestovní ruch. Zahrnuje rekreační činnosti realizované na venkově a pobyt ve venkovském prostředí (Oriška, 2010).

Při výběru dovolené a trávení volného času se k cykloturistice přiklání stále více lidí. Pro obce a místní podnikatele, které cykloturisté na svých cestách míjejí, to má značný ekonomický přínos. (Mourek a kolektiv, 2011).

V každé zemi je rozvoj cykloturistiky do značné míry závislý na celkovém systému rozvoje cestovního ruchu. V České republice z hlediska kategorizace bývá cykloturistika označována za víceméně univerzální a dá se provozovat ve všech destinacích (Mourek a kolektiv, 2011).

2.3 Vznik a vývoj jízdního kola

K cykloturistice neodmyslitelně patří jízdní kolo a bez rozšíření tohoto dopravního prostředku by nemohla cykloturistika vůbec vzniknout. Významným faktorem při jejím rozvoji je rovněž volný čas.

Z hlediska historie se vedou o prvenství tohoto vynálezu neustálé spory. Makeš a Král (2002) uvádí, že Francouz Médé de Sivrac vyrobil kolem roku 1791 první dřevěný

bicykl, jehož název byl celerifera. Na dřevěném rámu byla v jedné řadě připevněna dvě loukot'ová kola bez možnosti řízení. Norimberský novinář Johan Hautzche sestrojil již kolem roku 1650 vozidlo poháněné lidskou silou.

Dle Soulka a Martínka (2000) pochází první zmínky o něčem, co vzdáleně připomíná kolo, již z doby rozkvětu sumerské kultury a další zmínky jsou ze starého Egypta z dob faraonů, kde se kolo nachází mezi vytesanými hieroglyfy.

Tento názor rovněž sdílí i Ondráček a Hřebíčková (2007) a dále jej rozšiřují o pohled na novodobou historii počátku jízdního kola, která zasahuje do 1. poloviny 19. století, kdy vynálezce baron Ludwig von Drais ze Sauerbronu v Bádensku vynalezl stroj „draisina“. Na tomto stroji urazil 12. července 1817 vzdálenost 15 km a později si ho nechal i patentovat. Jednalo se kolo, které se pohánělo odrážením nohou od země a přední kolo se řídilo pomocí oje. V Německu se tento stroj příliš neujal, ale ve Francii došlo k jeho výraznému rozšíření zejména v rámci rozvoje volnočasových aktivit.

S postupem času obliba drezíny upadala, ale stále docházelo k různým vylepšením tohoto vynálezu. Důležitým krokem bylo zrealizování nápadu syna pařížského kočárníka, Pierra Michauxe, který pomocí šlapacích klik využil nohy k pohonu kola. V roce 1855 byl tak vyroben první pedál a o šest let později byl sestrojen bicykl poháněný klikami a pedály, které byly upevněny na předním kole. Tento stroj měl dřevěný rám a dřevěná kola s ocelovými obručemi a nazýval se „velocipéde“ (Makeš, Král, 2002).

Obliba velocipédů narůstala, ale limitem stroje byla malá rychlost. Z tohoto důvodu byl postupně zvětšen průměr předního kola, přičemž zadní kolo zůstávalo malé. Zvětšení průměru kola umožnilo vyšší rychlost jízdy, protože pedály byly upevněné přímo na předním kole. Takové stroje se nazývaly také „kostitřasy“. Jezdec seděl přímo nad předním kolem, což vedlo k menší stabilitě a častým pádům. (Sidwells, 2004).

Makeš a Král (2002) uvádí, že první oficiální celokovové kolo s pryžovou obručí v ráfcích bylo patentováno roku 1870 a bylo výtvozem Britů Williama Hillmana a Jamese Starleyho. Nová konstrukce přinesla sportovní nadšení a začaly vznikat kluby velocipedistů. Pořádaly se také četné závody. Technický pokrok zapříčinil nahrazení loukotí drátěnými paprsky, používána byla také kuličková ložiska a došlo k celkovému snížení hmotnosti kol. Popularita velocipédů nadále rostla, ale vysoká kola byla stále vratká a nejedna jízda tak skončila pádem. Prioritou mnohých výrobců, zejména v Anglii, bylo postavení bezpečného kola, na kterém by mohly jezdit i ženy. Vznikaly

tak pohodlnější, ale také pomalejší tříkolky. Jednostopý velocipéd byl ale preferován pro svou nízkou hmotnost a skladnost.

V roce 1885 představil John Kemp Starley bicykl Rover, u kterého se průměr předního kola přibližoval průměru kola zadního. Pohonem tohoto kola byly pedály, kliky, řetěz a ozubená kola. Rám měl tvar čtyřúhelníku a sedlo již bylo nad zadním kolem. Ve stejném roce postavila továrna Humber v Anglii již skutečně nízké kolo s konstrukcí rámu z trubek, která má již téměř shodnou podobu s koly dnešní doby. Výrazným mezníkem ve vývoji jízdního kola byl v roce 1890 vynález pneumatiky plněné vzduchem. Irský zvěrolékař z Dublinu John Boyd Dunlop sestrojil pryžové roury, které nahustil vzduchem a namontoval na ráfky kola. Pneumatika se však nasazovala na ráfek pevně a natrvalo. Tato konstrukce pneumatiky neumožňovala opravu, a proto byla později nahrazena snímatelnou pneumatikou bratří Michelinů (Ondráček, Hřebíčková, 2007).

Koncem 19. století měla kola ale stále jeden velký nedostatek. Byl to pevný zadní náboj, kdy se při otáčení zadního kola otáčela i šlapátka, což bylo nevýhodné zejména při sjezdu z kopce, kdy jezdci kladly nohy na stupačky přední vidlice. Muselo se ale brzdit i opíráním do šlapátek, protože při použití pouze přední špalíkové brzdy často docházelo ve větších rychlostech k pádu přes řídítka. Tento problém odstranila jednosměrná volnoběžka a následný vynález brzd inženýra Bovdena. Výroba komponentů se s technickým vývojem stále více zdokonalovala a v roce 1911 navrhl Francouz Joanny Panel první měnič převodů. Výrazným jménem 20. století je pak Shozaburo Shimano, který v roce 1921 založil v Japonsku firmu Shimano Iron Works. Ve světě cyklistiky patří tato rodinná dynastie k největším výrobcům komponentů pro různé druhy kol. Neustálé vylepšování vlastností jízdního kola vedlo k většímu rozmachu a dostupnosti cyklistiky pro široké spektrum obyvatelstva. Rychlý technický pokrok měl vliv i na rozdílná využití kola a vzniklo mnoho sportovních odvětví cyklistiky. Mezi tato odvětví patří například silniční cyklistika, cyklokros, mountain bike, crosscountry, freeride, street-freestyle, flatland, biketrial, dirt jump, vert, downhill, tandemy, sálová či dráhová cyklistika a také cykloturistika (Makeš, Král, 2002).

2.3.1 Historie cykloturistiky

Historie cykloturistiky je úzce spjata s vynálezem jízdního kola, ale o cykloturistice v pravém slova smyslu můžeme hovořit až od poloviny 19. století, kdy jezdci na kolech uskutečňovali první výlety po okolí.

To bylo možné až poté, co bylo kolo konstrukčně na takové výši, že poskytovalo jeho majiteli při pohybové aktivitě alespoň základní komfort, čímž mohlo být využíváno následně i k přepravě na větší vzdálenosti. S ekonomickým vývojem společnosti se postupně rozrůstala také infrastruktura a kvalita cest. Podstatným faktorem při rozvoji cyklistiky a cykloturistiky byl tedy ekonomický stav společnosti, možnost pořízení kola turistou a také dostatek volného času k provozování této činnosti (Ondráček, Hřebíčková, 2007).

Cykloturistika si ve svých počátcích získala řadu příznivců a fanoušků. Po ústupu cyklistiky, jako módního trendu v polovině 19. století, se zbývající cykloturisté začali i u nás organizovat v klubech. Kössl, Štumbauer a Waic (2018) uvádí, že v roce 1881 vznikl první český Klub velocipedistů Smíchov a následně se cyklistika bouřlivě rozvíjela. V roce 1883 vznikla Česká ústřední jednota velocipedicistů, která sdružovala 4 kluby s téměř 150 členy. Hlavní činností těchto klubů bylo rozšíření praktického využití kola a organizování různých výletů a vyjížděk.

V průběhu 20. století zbrzdily rozvoj cykloturistiky v Evropě obě světové války. Díky poválečnému technickému pokroku se rozvíjela zejména individuální motorová doprava a využití kola jako dopravního prostředku již nemělo takový význam. Z cykloturistiky se tak stala forma aktivního odpočinku (Sidwells, 2004).

Vlivem rozdílného poválečného vývoje mezi západní a východní Evropou došlo k rozdílným možnostem rozvoje cykloturistiky, zejména proto, že obyvatelé východního bloku nedosahovali na stejné materiálové vybavení. S rozpadem socialistického společenství na přelomu 80. a 90. let se začíná tato situace srovnávat. Na konci 20. století dochází k výraznému rozvoji motorové dopravy a spolu s novými trendy zdravého životního stylu ve vyspělých zemích Evropy a Ameriky se cykloturistika dostává opět do popředí zájmu (Ondráček, Hřebíčková, 2007).

Znovuobjevení rekreace na kole významně napomohlo zkonstruování horského kola, které umožnilo odklon turistů z frekventovaných komunikací. Historie vzniku horského kola sahá do roku 1973, kdy dva Kalifornané sjížděli na svých bicyklech značky Schwinn vrchol Tamalpais. Jednalo se o divoké jízdy a kola byla vždy velmi

poničena a musela se opravovat. Těmto „sjezdům“ se tak začalo říkat závody „Repack“. Rozvoj jízdy v terénu otevřel cykloturistice nové možnosti a jezdcům nové, ojedinělé zážitky (Hrubíšek, 2002).

Současná novodobá cykloturistika nabízí celou škálu moderních kol, vybavení a doplňků. Díky rozvoji elektrokol mohou provozovat cykloturistiku i starší osoby nebo jedinci se zdravotním omezením či znevýhodněním. Dle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) zažívá kolo jako dopravní prostředek určitou renesanci a stává se nedílnou součástí životního stylu.

2.3.2 Charakteristika cykloturistiky a její rozdělení

Cykloturistika je jeden z nejlepších způsobů, jak poznávat okolní svět, protože je rychlejší jako chůze a kolo na rozdíl od automobilu neničí cesty a nezpůsobuje znečištění životního prostředí (Sidwells, 2004).

Dle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) je z pohledu uživatele velkou výhodou cykloturistiky větší akční rádius, nezávislost na dopravě a potencionálně větší sportovní výkon v porovnání s pěší turistikou.

Pásková a Zelenka (2002) charakterizuje cykloturistiku jako jednu z forem turistiky, kdy účastník k cestování aktivně využívá jízdní kolo. Zpravidla se jedná o upravené cestovní kolo nebo horské kolo, díky němuž poznává účastník cestovního ruchu přírodní a společenské zajímavosti. Zvláštností přitom je, že k provozování cykloturistiky je nutné mít „kolo“ a přesto se tato aktivita nazývá „cykloturistikou“ a nikoli „koloturistikou“.

Z širšího hlediska definuje Ondráček a Hřebíčková (2007) cykloturistiku jako pohyb v přírodě, vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole, se stanoveným cílem a odůvodněním, bez soutěžních ambicí. Další aspekty cykloturistiky jsou pak stejné jako u ostatních druhů turistiky. Cykloturistika však kombinuje jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich přednosti a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole nenarušuje životní prostředí, umožňuje intenzivně vnímat okolí a má pozitivní vliv na zdraví člověka.

Makeš a Král (2002) uvádí, že cykloturistika značně rozšiřuje také cestovatelské možnosti tím, že odpadá nepříjemné návraty k daleko zaparkovanému autu a není nutné časově sladit délku výletu s jízdním řádem vlaků.

Cykloturistiku lze rozdělit do více kategorií. Ondráček, Hřebíčková (2007) rozděluje cykloturistiku dle prostředí, v němž se provozuje a druhu kola a také dle vlastního provozování.

Dělení cykloturistiky dle druhů kol a prostředí:

- silniční kola – cykloturistika prováděná na silnicích,
- horská kola – speciálně upravená kola určená pro pohyb v terénu,
- trekingová kola – mezistupeň mezi oběma předchozími typy kol, vhodné pro zpevněné komunikace,
- city bike – kola pro městskou cykloturistiku.

Dělení cykloturistiky dle vlastního provozování:

- rekreační cyklistika – souvisí se zdravotním aspektem této pohybové činnosti a je prováděna v mimoměstském nebo příměstském prostředí,
- hobby cyklistika – provozují sportovní jezdci (bikeři), kteří mají výkonnostní ambice, ale bez sportovního zázemí,
- vlastní cykloturistika – naplňuje tři základní složky turistiky – pohybovou, odborně technickou a poznávací. Tato kategorie je vhodná pro všechny věkové skupiny. Prováděna bývá v mimoměstském i městském prostředí.

Cykloturistika dosahuje v současné době velkého rozmachu a dá se předpokládat, že počet lidí, kteří si oblíbí tento druh aktivity na kole, bude neustále stoupat. Důležitý motivující faktor je sociální nebo společenský kontakt, navázání nových přátelství a v neposlední řadě samotná aktivita prospívající zdraví (Soulek, Martinek, 2000).

2.3.3 Cykloturistika seniorů

Cykloturistika je již historicky neodmyslitelně spojena s volným časem, pohybem na kole a přírodou. Dvořáčková (2012) uvádí, že hlediska volného času seniorů jsou důležité realizované pozitivní pohybové volnočasové aktivity, které mají zároveň charakter vytrvalosti a stálosti.

Dle Novotného (2017) poskytuje trénink na kole postarším i starým cyklistům řadu výhod, které u jiných sportů nebývají tak zřetelné. Cyklistický výkon totiž neovlivňuje pouze věk a kvalitní kolo, ale i další proměnné jako sebekázeň, vůle,

důslednost, trénink a cyklistova hmotnost. To vše napomáhá k nalezení výkonnostní rezervy i v pokročilém věku. Důležitým aspektem pro provozování cykloturistiky seniorů je zejména zdravotní stav a celková kondice. Pro cyklisty ve vyšším věku může chybějící kondici nebo častější nedostatek energie vyřešit elektrokolo, které dopomůže třeba při jízdě do kopce. Problémem může být také u starších osob obtížné opakované sesedání z kola a opětovné nasedání, což může mnohdy odstranit vhodná konstrukce kola (Filler, Motýl, 2018).

Skupina seniorů není však homogenní skupinou. Existují značné rozdíly mezi seniory různého věku. Skeřil a Čegan (2003) poukazují na skutečnost, že zejména starší osoby musí při jízdě na kole dbát na prvním místě na svoji bezpečnost a nepřeceňovat své síly. Základním prvkem bezpečné jízdy na kole je především rovnováha a důležité jsou správné a rychlé reakce na nepředvídatelné události.

S přibývajícím věkem jsou senioři stále méně ochotni riskovat fyzické zdraví a duševní pohodu. Pro sílící obavy o své zdraví vyhledávají méně rizikové sporty. Preferují nesoutěžní sportovní aktivity, sportovní výzvy přiměřené věku a tělesné kondici. Důležitým prvkem je prožitek, radost s pohybu, mezilidské vztahy a sociální kontakt. Mezi významné faktory patří touha seniorů po zdravém pohybu v přírodním prostředí (Sekot, 2008).

2.3.4 Vliv cykloturistiky na kondici a zdraví seniorů

Za nejkritičtější období pro zachování zdraví a kondice uvádí Friel (1998) věk mezi 50-60 rokem života a zdůrazňuje důležitost pravidelné pohybové aktivity, zdravé stravy a rovnováhy mezi zatížením a odpočinkem.

Landa a Lišková (2004) považují jízdu na kole za ideální způsob snižování tělesné hmotnosti, kdy lze konat pohybovou aktivitu mírné intenzity po relativně dlouhou dobu bez přílišného zatěžování kloubů. Pohyb může být vykonáván vsedě, při využití velkých svalových skupin dolních končetin. Díky modernímu vybavení kola lze postupně měnit intenzitu zatížení od minimálního po maximální. Cyklistika se doporučuje i v rámci rehabilitace jako ideální sport pro trénování síly a kvality svalově-šlachovitého aparátu.

S tvrzením Landy a Liškové souhlasí i Frischknecht (2004), který doporučuje jízdu na horském kole pro osoby s nadváhou nebo jedince, kteří mají problémy

s klouby. Při správně zvolené intenzitě považuje kolo za ideální sportovní nástroj i pro začátečníky a osoby, které nejsou v dobré kondici.

Mezi zdravotní benefity cyklistiky patří zlepšování činnosti srdce, zvýšení plicní kapacity a snížení klidové tepové frekvence a krevního tlaku. Cyklistika je prevencí před vznikem kardiorespiračních nemocí, snižuje úmrtnost na následky rakoviny a kardiovaskulárních nemocí. U mužů středního věku také pomáhá předcházet obezitě (Ojal, Titze, et al. 2011).

Je-li cyklistická činnost provozována pravidelně a trvá dostatečně dlouhou dobu, dochází mimo výše uvedené benefity postupně také ke snižování hladiny nebezpečného cholesterolu v krvi, což napomáhá potlačit případný vznik aterosklerotických plátů na stěnách velkých tepen (Soulek, Martinek, 2000). Pravidelná pohybová aktivita vytrvalostního charakteru tak pomáhá předcházet mnohým civilizačním chorobám.

Dle Skeřila a Čegana (2003) rozvíjí cykloturistika fyzickou zdatnost a přináší mimo zážitků z cest také duševní pohodu.

Cykloturistika seniorů má svá omezení a limity. Starší lidé by měli vždy zvážit své schopnosti a aktuální zdravotní stav, zejména při jízdě na horském kole v terénu, kdy mohou otřesy neúměrně zatěžovat tělo. V dnešní době sice moderní celoodpružená kola tyto negativní vlivy zmírňují, je však vždy třeba volit trasy přiměřené možnostem jedince. Limitem seniorů může být při fyzickém zatížení únava, která se projevuje zhoršením svalové práce, snížením koordinace a pozdější svalovou bolestí. Z hlediska řízení kola může být pro cyklistu tento stav nebezpečný, protože při únavě dochází také k porušení nervosvalové koordinace, prodlužuje se reakční a reflexní doba, což může mít za následek špatný odhad situace. Hrozbou jsou nenadálé pády, ke kterým by jinak za normální situace vůbec nedošlo. Rychlost nástupu únavy závisí na fyzické zdatnosti, teplotě a vlhkosti okolního prostředí (Skeřil, Čegan, 2003).

Neopomenutelným benefitem cyklistiky je také vliv na veřejné zdraví, jelikož dochází ke snížení emisí znečišťujících ovzduší a také k menšímu počtu dopravních nehod. S přihlédnutím k bezpečnosti cyklistiky uvádí Hartog, Boogaard, et. al (2011), že přínosy cyklistiky pro zdraví jsou podstatně větší než rizika spojená s jízdou v autě.

2.3.5 Vybavení pro cykloturistiku

Pro provozování cykloturistiky je nejdůležitějším momentem výběr vhodného typu kola, protože každé jízdní kolo má specifické účelové určení. Rozhodujícím kritériem je převažující terén, styl jízdy a délka tras. Kola vhodná pro cykloturistiku můžeme rozdělit do tří základních kategorií:

Silniční kolo – patří mezi nejstarší typ kola a preferují ho vyznavači rychlé sportovní jízdy. Je lehké, rychlé a vhodné spíše pro hladké asfaltové povrchy a nezpevněné povrchy se příliš nehodí. *„Hlavními znaky tohoto kola jsou říditka – berany, se svisle upevněnými brzdami a velikost kol 28 palců. Úzké ráfky a tenké gumy zajišťují minimální valivý odpor, uchopení řídítek vede jezdce k aerodynamickému posedu.“* (Halada a kol., 2010).

Horské kolo – je určeno pro polní a lesní cesty s těžším terénem, kde vyniká jeho stabilita a obratnost. Na dlouhou jízdu po silnici se příliš nehodí, protože má široké pneumatiky a velký valivý odpor. Dle Landy a Liškové (2004) je pro tento typ kola charakteristická robustní konstrukce rámu, menší průměr kol (26 palců) a široký plášť s výrazným vzorkem. Kolo je o poznání těžší než kolo silniční, hmotnost se pohybuje okolo 12–14 kg.

Trekové kolo – je kombinací mezi kolem silničním a horským. Kolo je vhodné na silnici, ale také na nezpevněné polní či lesní cesty. Rám není tak robustní jako u horského kola a průměr kola odpovídá kolům silničním (27-28 palců). Říditka a převody jsou stejné jako u horského kola, ale pláště jsou užší a nemají tak hrubý vzorek. Trekové (trekkingové) kolo je určeno pro cestování a pro cykloturistiku je nejvhodnější (Landa a Lišková, 2004).

K cykloturistice patří různé vybavení a doplňky, které poskytují jezdcovi vyšší komfort a bezpečnost. Doporučené vybavení pro cykloturistiku (Škeřil a Čegan, 2003, Sidwells, 2004):

Přilba – je nejdůležitějším vybavením každého cyklisty a z hlediska bezpečnosti je přilba naprostou nezbytností. Každé dítě do 18 let musí mít při jízdě na kole přilbu, což vymezuje zákon. Význam ochrany hlavy by neměli rozhodně podceňovat ani starší cyklisté.

Brýle – při větších rychlostech jsou brýle nutností. Brýle chrání nejen před sluncem, ale hlavně před hmyzem a prachem. Pokud nosí cyklisté dioptrické brýle, mohou si pořídit speciální cyklistické brýle, do kterých lze vložit dioptrická skla.

Cyklistické rukavice – odsávají pot, úchop řídítek neklouže a je stabilnější. Rukavice zabraňují také nadměrnému otlačení, snižují následky otřesů a při pádu chrání dlaně a prsty před zraněním.

Obuv – cyklistické tretry (a nášlapné pedály) přispívají k zlepšení techniky jízdy. Kvalitní cyklistické boty jsou vybaveny tvrdou podrážkou, což umožňuje zabírat celou plochou nohy a dochází tak k maximálnímu využití energie při šlapání.

Cyklistické oblečení – vhodné oblečení chrání zdraví a poskytuje větší komfort. Při cykloturistice je lepší oblékat více tenkých vrstev než méně tlustých. Důležitou součástí jsou cyklistické kalhoty s antibakteriální vložkou proti otlaku či odírání a cyklistický dres.

Osvětlení – světla a odrazky patří k nezbytnému vybavení a cyklisté jsou povinni za tmy a snížené viditelnosti svítit. Kolo by mělo být vpředu vybaveno bílým světlem a vzadu červeným světlem, které může svítit i blikat. Přídavné reflexní proužky na oblečení či kole zvyšují viditelnost a bezpečnost.

Další cyklistické doplňky:

Cyklocomputery, brašny, batohy, lahev na vodu, hustilka, nářadí, zámek na kolo

2.3.6 Cyklistická infrastruktura

Mourek a kolektiv (2011) uvádí, že se cyklistická infrastruktura v České republice dělí na dvě základní kategorie:

- Cyklistická stezka (dále jen „cyklostezka“),
- Cyklistická trasa (dále jen „cyklotrasa“).

Cyklostezka – je pozemní komunikace, či její jízdní pás (nikoli však jízdní pruh) označený na svém začátku a konci dopravní značkou a tato komunikace je vyhrazená výhradně pro jízdu na kole. Automobilová i motocyklová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu povolují využití cyklostezky také in-line bruslařům a lyžařům. Uživatelé cyklostezky jsou povinni respektovat a dodržovat přesně stanovená

pravidla, která jsou určena vodorovným a svislým dopravním značením. Pokud je cyklostezka vedena souběžně se silnicí, má cyklista povinnost tuto stezku využívat. Povrch cyklostezky je zpravidla zpevněný (dlažba, asfalt) a má minimální šířku 3 m.

Cyklotrasa – je dopravní cesta, která vede po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích a z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle zákona o provozu na pozemních komunikacích dopravními značkami pro cyklisty. Cyklista je povinen při jízdě po cyklotrase dodržovat pravidla silničního provozu a v žádném případě nepoživá zvláštních výhod. V České republice jsou cyklotrasy značeny pásovým značením a od roku 2001 jsou pro značení používány i speciální směrové dopravní značky. Toto značení tvoří síť číslovaných cyklotras a garantem značení je Klub českých turistů (Mourek a kolektiv, 2011).

Dle Ondráčka a Hřebíčkové (2007) má cyklotrasa účelně spojovat místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to pozemními komunikacemi, které jsou pro jízdu na silničním kole vhodné.

Cykloturistická trasa – je trasa, která vede většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénem a její účel je spíše turisticko-rekreační, případně sportovní. Cykloturistické trasy jsou určeny především pro uživatele horských kol.

2.3.7 Druhy cyklistických tras

V podstatě celé území ČR pokrývají vhodné lokality pro provozování cykloturistiky. Značené cyklotrasy se u nás dělí podle úrovně na 4 třídy a přidělováním čísel se zabývá Klub českých turistů.

Ondráček a Hřebíčková (2007) zmiňuje, že podle trasování, geografické polohy a převažujícího druhu cyklistické dopravy se rozlišují tyto druhy cyklistických tras:

Dálkové (nadregionální) – hlavní páteřní trasy první třídy, které na hranicích navazují na systémy cyklotras našich sousedů. Propojují vzdálené cíle (např. Prahu a Vídeň). Jsou určeny především pro rekreaci, zejména prázdninovou. Tomu také odpovídá vedení tras, výběr turisticky atraktivních cílů a vybavenost na trasách (servisy, ubytovny, mapy). Pokud jsou vedeny přes obce, měly by využívat místní cyklistické trasy. Patří sem cyklistické trasy I. třídy (značeny jednomístným značením) a II. třídy (značeny dvojmístným značením).

Regionální – propojují cíle ležící mimo obec. Pro jejich správné fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Regionální trasy můžeme rozdělit na dopravní (pro každodenní cyklistiku) nebo rekreační (pro cyklistiku rekreační). Jsou to trasy III. třídy (značeny trojmístným značením).

Místní – nejčastěji jsou využívány pro dopravu v obcích zejména pro každodenní cyklistiku a pro napojení na trasy regionální. Tyto trasy nesou označení IV. třídy (značeny čtyřmístným značením).

Místní trasy se dále dělí na trasy:

- Základní – cyklistické trasy ve městě, spojují významné cíle pro cyklistickou dopravu a vytvářejí základní síť cyklistických tras ve městě.
- Doplňkové – jsou také cyklistické trasy ve městě, ale spojují méně významné cíle buď přímo, nebo propojují síť základních cyklistických tras.

Dle evidence Klubu českých turistů je k 1. 1. 2015 délka značených cyklotras I. – III. tř. v České republice:

- Cyklotrasy I. tř. – celkem 1453 km
- Cyklotrasy II. tř. – celkem 3855,5 km
- Cyklotrasy III. tř. – celkem 2816 km

Zdroj: dokument „Soupis vyznačených cyklotras I. - III. tř. v ČR k 1.1.2015“

2.3.8 Značení cyklotras a cyklostezek

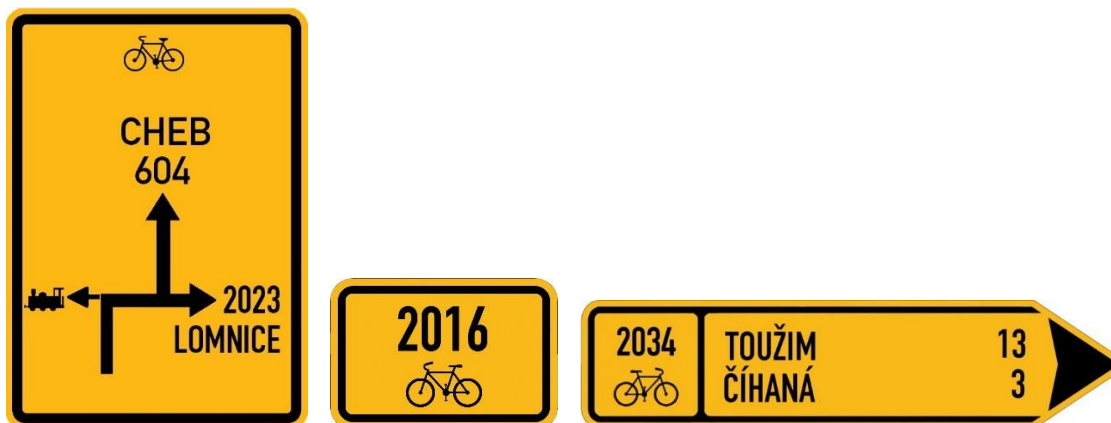
Cyklotrasy

Spolu s naučnými stezkami tvoří turistické, cyklistické a lyžařské trasy nejdůležitější část infrastruktury pro turisty. Značené trasy jsou vytvářeny a spravovány Klubem českých turistů a jsou jedním z důležitých faktorů, které přispívají k návštěvnosti daného místa (Burian, Vajčnerová, 2011).

Cyklistické trasy dělíme na cyklotrasy a cykloturistické trasy. V terénu se značí dvěma rozdílnými způsoby, přičemž oba z nich používají žlutou podkladovou barvu jako základní.

Cyklotrasy vedou po silnicích a kvalitních místních a účelových komunikacích a jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. V terénu se používají tři základní typy značek: návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrová

tabulka. Na všech je vyobrazen symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Stejně jako dopravní značky se umisťují před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy (Ondráček, Hřebíčková, 2007)



Obrázek 4. Značení cyklotras, návěst před křižovatkou, směrová tabulka, směrová tabule (zdroj: kct.cz)

Orientace po značených trasách – trasy vždy vedou z jednoho místa do druhého a tvoří okruhy. Výjimkou ale mohou být některé tematické trasy označené logem. Začátek a konec trasy je označen koncovou značkou. Rozcestí je vždy vyznačeno pomocí směrových tabulí. Za rozcestí se považuje místo, kde trasa začíná nebo končí a každé křížení dvou a více značených tras, případně odbočka ke kulturní nebo turistické zajímavosti.

Trasy značené čísly – značená síť cyklotras používá jedno až čtyřmístná čísla podle důležitosti tras. Jedno a dvoumístnými čísly jsou vyznačeny dálkové národní trasy. Třímístnými čísly jsou vyznačeny regionální trasy a čtyřmístnými čísly pak trasy místního významu (zdroj: kct.cz).

Trasy značené logem – tyto značky se používají pro vyznačení evropských cyklistických tras EuroVelo nebo tematických tras jako jsou např. Vinařské stezky, nebo některé přeshraniční dálkové trasy. Takto značené trasy mohou vést v souběhu s číslovanými trasami nebo samostatně (zdroj: kct.cz).

Cykloturistické trasy vedou většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénu. Vyznačují se pásovými značkami o rozměru 14 x 14 cm, které mají žluté krajní pásy a prostřední je červený, zelený, modrý nebo bílý. Doplněny mohou být i na špičku. Je to tedy podobné značení jako u pěších tras, ale základní barva je žlutá a značky jsou pro lepší viditelnost přibližně jednou tak velké. Pásové značení doplňují směrovky, které mají

rovněž žlutý podklad a v horní části je napsáno Cyklotrasa KČT č. ... (Ondráček, Hřebíčková, 2007).



Obrázek 5. Pásové značení červené, modré, zelené, bílé a pásová šipka modrá (zdroj: kct.cz).

Tyto značky vycházejí z pěšího značení a používají se shodně. Zpravidla jsou v horských oblastech nebo na hůře přístupných trasách. Na rozcestích jsou směrovky a trasa je vyznačena pásovým značením se žlutými vodičými pruhy. Další změnou je, že se pro cyklisty používá místo žluté značky bílá.

Cyklostezky

Cyklistické stezky jsou pozemní komunikace nebo jízdni pásy, které jsou vyhrazené dopravní značkou pro jízdu na kole. Na cyklostezce jsou přesně vymezené prostory pohybu pro cyklisty, které vyznačuje vodorovné a svislé dopravní značení. Vyznačený pruh může být také odlišen barevným povrchem, zpravidla červenou barvou, kdy šipka a symbol kola jsou provedeny v bílé barvě nebo odlišným provedením povrchu. Takto značená stezka slouží pouze pro cyklisty, jezdce na in-line bruslích a v zimě také pro lyžaře. Pokud je cyklostezka vedena souběžně se silnicí, má cyklista povinnost tuto stezku použít. Velkou výhodou cyklostezek je především bezpečnost, protože při jízdě nedochází ke kontaktu s automobily. V místech, kde dochází ke křižování cyklostezky s komunikací, je vybudován buď přejezd pro cyklisty, nebo je cyklista dopravním značením vyzván, aby sesedl z kola.



Obrázek 6. Dopravní značení stezky pro cyklisty (zdroj: celysvet.cz, superco.cz).

2.3.9 EuroVelo, Greenways, Drážní stezky, Moravské vinařské stezky

EuroVelo

EuroVelo je evropská síť cyklotras, která zahrnuje na 15 evropských dálkových cyklotras o délce přesahující 70.000 km. Koordinuje ji Evropská cyklistická federace a u nás je zastoupena Nadací Partnerství v součinnosti s Centrem dopravního výzkumu. Tyto trasy mají sloužit nejen pro denní použití v cyklistické dopravě, ale především také pro vyznavače dlouhých cyklotras. Výhodou dálkových tras EuroVelo je dobré napojení na veřejnou dopravu, především na vlaky, přívozy a cyklobusy. Trasy EuroVelo vedou po stávajících národních či regionálních cyklotrasách a jejich proznačení mají v kompetenci kraje a obce. Přes území ČR vedou celkem 4 trasy EuroVelo v celkové délce 2 100 km (eurovelo.cz).

Jedná se o tyto trasy:

- **EuroVelo 4** - Trasa střední Evropou: Roscoff – Kyjev (4 000 km),
- **EuroVelo 7** - Sluneční trasa: Nordkapp – Malta (7 409 km),
- **EuroVelo 9** - Balt - Jadran: Gdaňsk – Pula (1 930 km),
- **EuroVelo 13** - Stezka železné opony: Barentsovo moře – Černé moře (10 400 km).



Obrázek 7. Mapa tras EuroVelo v ČR, (zdroj: cistoustopou.cz).

Greenways

Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, které jsou využívány v souladu se svou ekologickou funkcí a potenciálem pro turistiku, rekreaci a sport. Greenways existují především kolem řek a potoků, ale využívány jsou i například pásy kolem zrušených železnic. Zelené stezky přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro nemotorovou dopravu (pěší, cyklisté, in-line bruslaři), rekreaci a turistiku. Jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Greenways vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.

V České republice program Greenways řídí Nadace Partnerství, která je nejvýznamnější českou nadací podporující projekty udržitelného rozvoje (zdroj: greenways.cz).

Termín „greenways“ je spojen s moderním důrazem na ochranu, kultivaci i obnovu a zároveň má podporovat cykloturistiku a poznávací turistiku. Motivujícím faktorem je investiční zájem obcí a místních podnikatelů na rozvoji turistického ruchu (zdroj: wikipedie.cz).



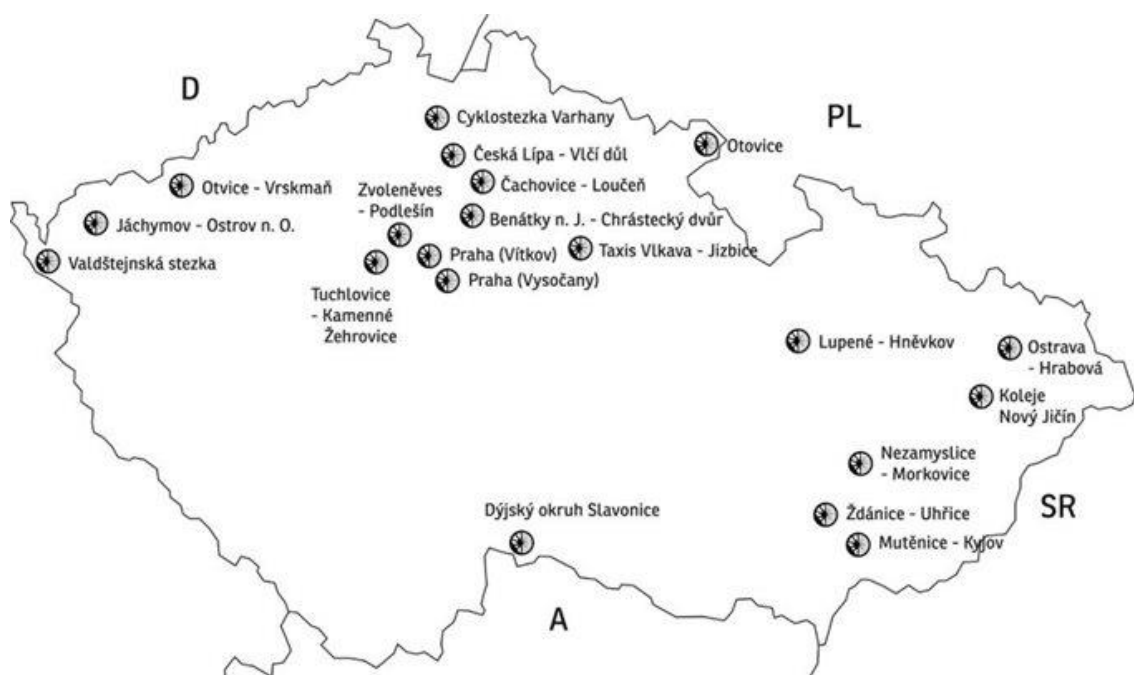
Obrázek 8. Mapa tras Greenways v ČR, (zdroj: eurovelo.cz).

Drážní stezky

V České republice je více než 1000 kilometrů neprovozovaných železnic. Většina z těchto stanic byla již zrušena a některé další se rušit teprve budou. Opuštěné

železniční tratě se dají smysluplně využít. Po odstranění kolejí a pražců nabízí ideální základ pro budování cyklostezek, které mají hned několik výhod. Vedou mimo stávající silniční síť, proto na nich nehrozí střet s auty a také jejich převýšení je i v kopcovitém terénu minimální. Jsou vhodné pro cyklisty všech věkových kategorií, in-line bruslaře, pěší, a dokonce i pro aktivní vozíčkáře. Na takových stezkách může zážitek z cesty ještě umocnit přejezd mostů nad řekami či hlubokými údolími nebo průjezd osvětlenými tunely. Opuštěné vlakové stanice jsou vhodné k vybudování zázemí pro turisty (odpočívadla, půjčovny, ubytovací a stravovací zařízení). Díky nízkému převýšení jsou také drážní stezky ideální i pro každodenní dojíždění do zaměstnání a školy (zdroj: greenways.cz).

Fenomén přestavby zrušených železničních tratí na cyklostezky pronikl do ČR ze zahraničí. V roce 2016 bylo na našem území evidováno 20 drážních stezek a jejich celková délka byla 127,4 km. Z neprovozovaných železničních tratí bylo na drážní stezky přebudováno 9,5 % tratí a dá se očekávat, že tento trend výstavby stezek bude narůstat (zdroj: arcgis.com).



Obrázek 9. Mapa Drážních stezek v ČR, (zdroj: eurovelo.cz).

Moravské vinařské stezky

Moravské vinařské stezky jsou sítí cykloturistických tras, dlouhých 1200 km, spojených do deseti okruhů, pojmenovaných podle původních vinařských oblastí. Ty propojuje 245 km dlouhá páteřní Moravská vinná stezka mezi Znojmem a Uherským Hradištěm. Přeshraniční Skalická vinařská stezka na moravsko-slovenském příhraničí vznikla jako jedenáctá. Na síť hlavních okruhů navazují ještě další místní naučné vinařské stezky, které turistům přibližují vinohradnictví a vinařské tradice regionu.

Iniciátorem a koordinátorem tohoto projektu byla Nadace Partnerství. Díky spolupráci více než 250 vinařských obcí a s podpory Státního fondu pro obnovu venkova, se v letech 2001–2003 podařilo vydat první mapy a průvodce. Následně byla vyznačena síť vinařských cyklotras v délce 1200 km a jako součást terénního informačního systému bylo na stezky instalováno více než 300 informačních panelů, které měly jednotný designu ve tvaru moravského žudra.

Tento projekt byl přijat médii i odbornou turistickou veřejností jako nejrozsáhlejší síť tematických cyklistických tras v České republice (zdroj: stezky.cz).



Obrázek 10. Mapa – Moravské vinařské stezky, (zdroj: stezky.cz).

3 CÍLE

3.1 Hlavní cíl

Hlavním cílem této diplomové práce je zjistit, jak se čeští senioři věnují cykloturistice a o jaký typ služeb v oblasti cykloturistiky mají největší zájem.

3.2 Dílčí cíle

Dílčí cíle, které mají za úkol upřesnit pohled na cykloturistiku seniorů. Vymezují a zodpovídají výzkumné otázky:

- Jak často provozují senioři cykloturistiku a jakým způsobem?
- Jak dlouhé jsou trasy, na které senioři vyjíždí?
- S kým nejčastěji senioři cestují?
- Jaký typ cyklovýletů preferují?
- Jak tyto výlety plánují?
- Jaké informační zdroje nejčastěji využívají?
- Jaké jsou omezení pro provozování cykloturistiky seniory?

4 METODIKA

Pro zpracování diplomové práce jsem využil metodu kvantitativního výzkumu. Ke sběru potřebných dat byla použita forma dotazníkového šetření. Dotazník je jednou z nejčastěji využívaných metod výzkumu a slouží ke zjištění názoru většího počtu respondentů.

Sedláková (2014) uvádí, že dotazníkové šetření je technika poskytující vysoce standardizovaná data a pro všechny dotazované jsou vytvořeny stejné podmínky. To zajišťuje vyšší srovnatelnost získaných dat a přispívá k vyšší spolehlivosti výzkumu. Při sestavování dotazníku jsem dbal na jeho přehlednost, stručnost a srozumitelnost.

Dotazník

Dotazník vychází z výzkumu Czech Tourismu, který prováděla agentura Ipsos v roce 2016 a závěrečná zpráva Cykloturistika (kvantitativní a kvalitativní část) byla prezentována v lednu 2017. S ohledem na výzkum cykloturistiky seniorů v ČR byl dotazník upraven pro tuto cílovou skupinu. Původní otázky R3, R4, Q4, Q5, Q10, Q11, Q12 a Q16 byly vynechány a doplněna byla otázka č. 21.

Upravený dotazník má celkem 21 otázek, z toho 20 uzavřených a jednu otázku otevřenou. Na uzavřené otázky odpovídá respondent výběrem jedné možnosti. Otázka č. 10 má 11 podotázek, které jsou uspořádány v přehledné tabulce, kde na každém řádku vybírá respondent jednu možnost.

Před zahájením odpovědí byli seniorům dány pokyny, jak postupovat. Dotazník byl předem ověřen u skupiny 5 seniorů, kterým se zdál být srozumitelný. Vzor dotazníku je uveden jako příloha č. 1 této diplomové práce.

Cílová skupina

Cílovou skupinu tvořili senioři z České republiky ve věku 55 a více let.

Výběr respondentů

Osloveny byly seniorské kluby a skupiny na internetu a Facebooku zabývající se tematikou seniorů, cykloturistikou, cyklocestováním, výlety na kole, jízdou na kole, cyklisté, ale i turisté, protože v této skupině je i vždy velký počet seniorů. Při vložení dotazníku bylo však důležité úvodní sdělení, že se dotazník týká cykloturistiky osob

starších 55 let. Odkaz na dotazník s průvodním textem, poděkováním a uvedením, že se jedná o anonymní údaje, které budou použity výhradně pro účely diplomové práce, byl vložen na tyto skupiny na Facebooku:

Aktivní mladí duchem, Aktivní senioři z Prahy a okolí, Aktivní senioři západních Čech, Aktivní senior Kopřivnice, AkSen - aktivní senior, z.s., Seniorclub, Seniorsklub, Veselí senioři, Cykloturistika, Jezdíme na kole, Cyklisté Liberecka, Cyklisté sobě, Na kole i pěšky, NaKole.cz, Výlety a cestování - pěšky i na kole, Cyklocestování, Cykloturistika, cyklotoulání, Cyklistika pro radost, Turistika, Cyklistika a sport, Cyklistika a turistika, Cyklovýlety, Cyklovýlety - Sekce Kladno, Beroun a okolí, Cykloporadna bez zbytečných pravidel, Česko - výlety, cestování, cyklotrasy, Spolujízda pro radost, Seznamka Cyklistů, Pohodová Seznamka Cyklistů, Turistika.cz, Výlety a turistika nejen po České republice, Turistika v Beskydech, Výlety na kole, Cyklistika pro všechny, Cyklotoulky, Cyklo Jižní Morava, Kam na výlet?

Dále byly vybrány internetové stránky, na které byl dotazník rozeslán mailem. Jednalo se o tyto stránky:

<http://www.aktivnistari.eu/>, <http://spokojenysenior-klas.cz/>, <https://www.vyletnik.cz/>,
<https://www.vyletnik.cz/>, <http://www.cyklotoulky.cz/>, <http://senioribezhranic.cz/>,
<http://mladiduchem.cz/>.

Šetření se zúčastnilo celkem 242 respondentů z výše uvedených zdrojů.

Sběr dat

Výzkum byl připravován od 1.9.2019 do 20.10.2019 a realizace proběhla od 22.10.2019 do 15.11.2019. Cílem bylo shromáždit odpovědi minimálně od 150 respondentů. Ke sběru potřebných dat byl použit dotazník v elektronické podobě (<https://forms.gle/GuLemyVpkuLn7wAo7>), vytvořený pomocí formuláře Google.

Na výše uvedeném webovém odkazu vyplnilo dotazník 242 respondentů. Z těchto odpovědí byli vyřazeni respondenti mladší 55 let (otázka č. 2) a dále dotazovaní, kteří nejezdí na kole (otázka č. 3). Po odečtení těchto nepodstatných dat zůstalo pro výzkumné šetření 192 vyplněných relevantních dotazníků.

Zpracování dat

Po sběru dat byly shromážděné údaje zpracovány a vyhodnoceny v programu MS Excel. Úkolem zpracování bylo uspořádat tyto informace přehledně a zajistit jim potřebný řád a úroveň.

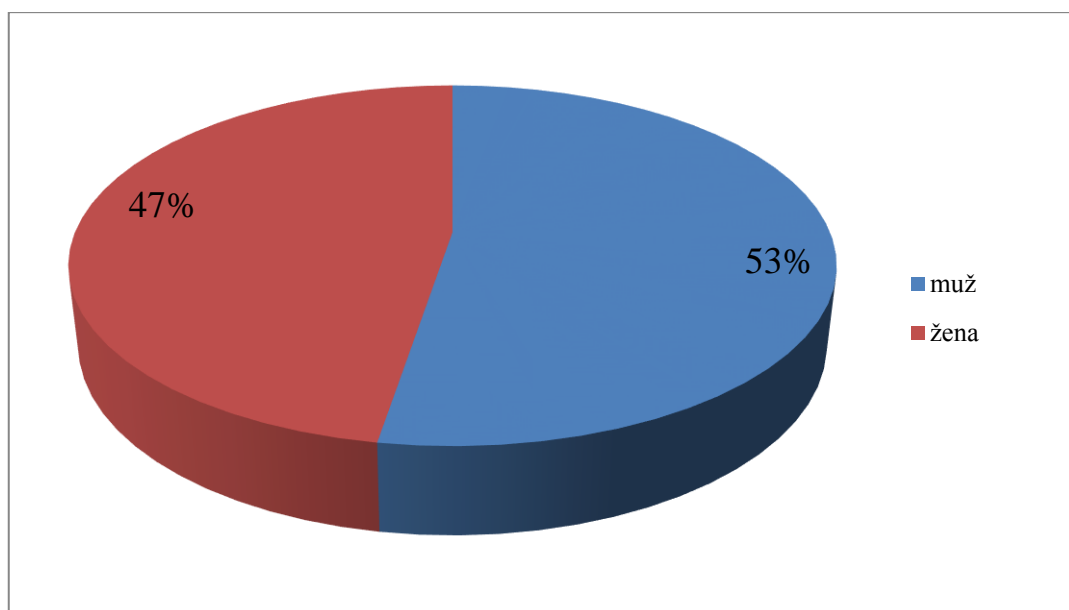
5 VÝSLEDKY

V této kapitole jsou vyhodnoceny výsledky dotazníkového šetření. Dotazník obsahuje 21 otázek. Všechny shromážděné údaje byly zpracovány do tabulek a grafů a v následujícím textu jsou prezentovány získané výsledky dle jednotlivých položek dotazníku.

Otázka č. 1:

Pohlaví?

Otázka č. 1 měla za cíl zjistit, kolik mužů a žen se dotazníkového šetření zúčastnilo.



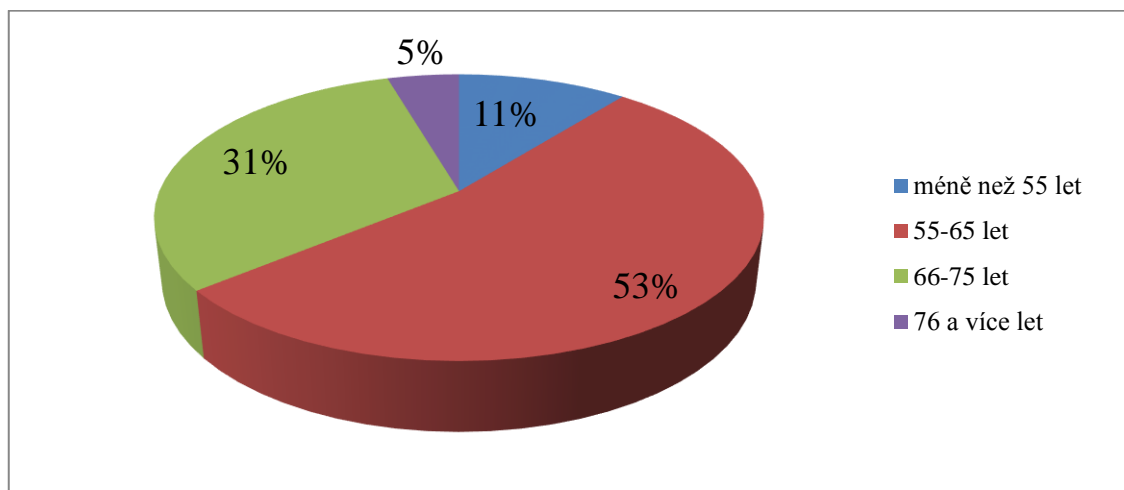
Obrázek 11. Rozdělení dle pohlaví dotazovaných

K otázce se vyjádřilo celkem 242 respondentů (119 žen a 123 mužů). Jelikož bylo nutné dodržet strukturu zkoumaného vzorku (pouze respondenti starší 55 let, kteří jezdí alespoň někdy na kole na cyklovýlety) byli do grafu u této otázky zanesena pouze data, která tyto parametry splňovala. Po očištění dat se tedy jednalo o 192 seniorů (101 mužů a 91 žen). Z grafu je patrné, že **ve výzkumném souboru je 53 % mužů a 47 % žen**. Početní zastoupení mužů provozující cykloturistiku je tedy o něco vyšší.

Otázka č. 2:

Věk?

Úkolem otázky č. 2 bylo rozdělit seniory do věkových skupin. V případě, že dotazovaný odpověděl, že je mu méně než 55 let, nebyl do výzkumného šetření dále zařazen a dotazník byl ukončen.



Obrázek 12. Věk dotazovaných seniorů

Na otázku odpovědělo 242 respondentů. Z vyhodnocených odpovědí a z výše uvedeného grafu je patrné, že **nejpočetnější skupinou (53 %) byli senioři ve věkovém rozmezí 55-65 let.** Druhá, velmi početná skupina seniorů s 31 % byla ve věkovém rozmezí 66-75 let. Menší část respondentů 5 %, tvořili senioři věku 76 a více let.

Věková skupina mladších 55 let byla zastoupena 11 % a jednalo se o 26 respondentů, kteří byli z dalšího dotazníkového šetření vyloučeni.

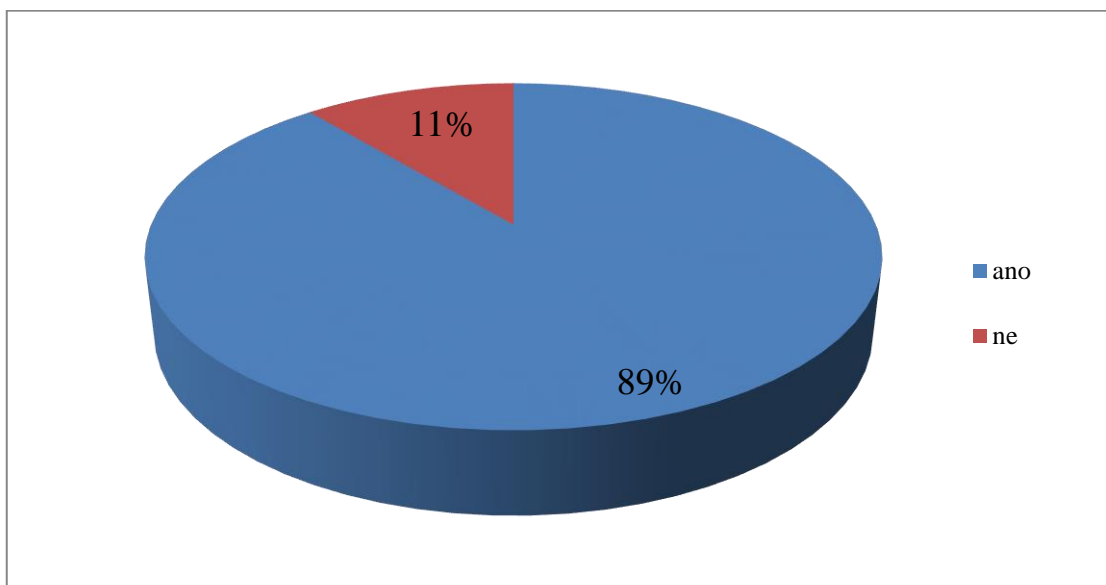
Věková kategorie	Množství seniorů	V procentech
méně než 55 let	26	10,7 %
55-65 let	129	53,3 %
66-75 let	76	31,4 %
76 a více let	11	4,5 %

Tabulka 2. Rozdělení respondentů podle věku

Otázka č. 3:

Jezdíte alespoň někdy na kole na cyklovýlety?

Otázka č. 3 měla za cíl zjistit, zda senioři jezdí či nejezdí alespoň občas na kole na cyklovýlety. Zároveň tato otázka sloužila jako filtrovací a pokud dotazovaný v této části odpověděl ne, byl dotazník ukončen a další otázky již respondent nezodpovídal.



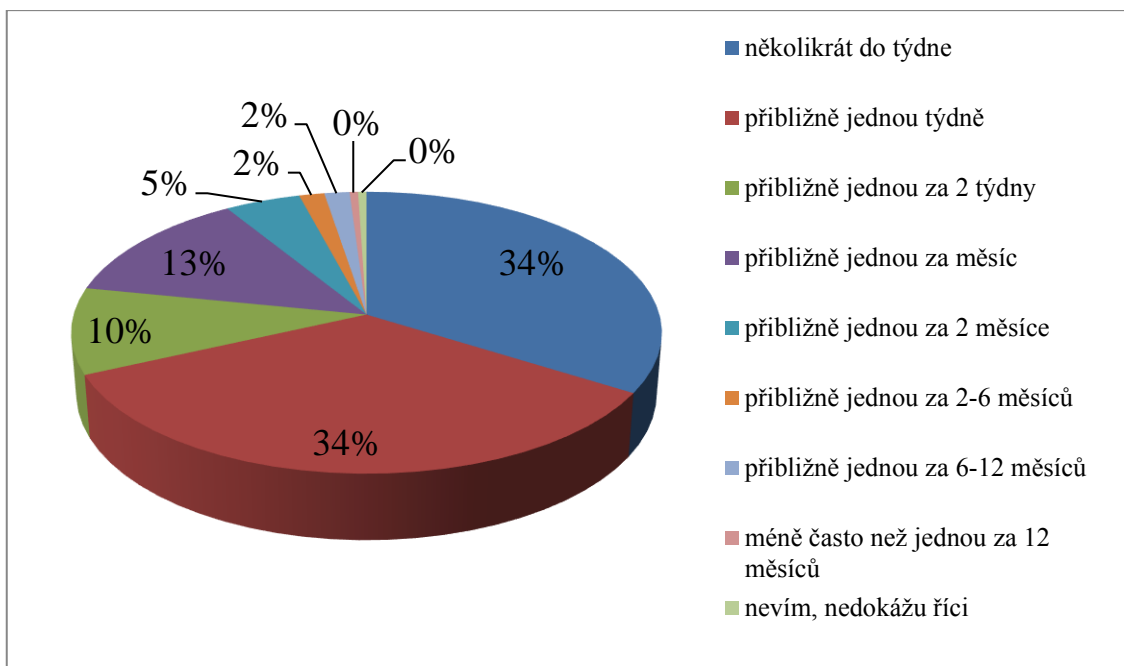
Obrázek 13. Rozdělení seniorů na ty, co jezdí a nejezdí na cyklovýlety

Na otázku odpovědělo 216 seniorů starších 55 let. Z výše uvedeného grafu je patrné, že **89 % dotazovaných podniká alespoň občas cyklovýlety**. Zbýlých 11 % (24 osob) uvedlo, že na cyklovýlety nejezdí, a proto byli z dalšího výzkumného šetření vyřazeni. To umožnilo definovat zkoumaný vzorek o počtu 192 seniorů, kteří splňují stanovená kritéria.

Otázka č. 4:

Jak často jezdíte na cyklovýlety?

Otázka č. 4 měla za úkol zjistit četnost podnikaných cyklovýletů seniory.



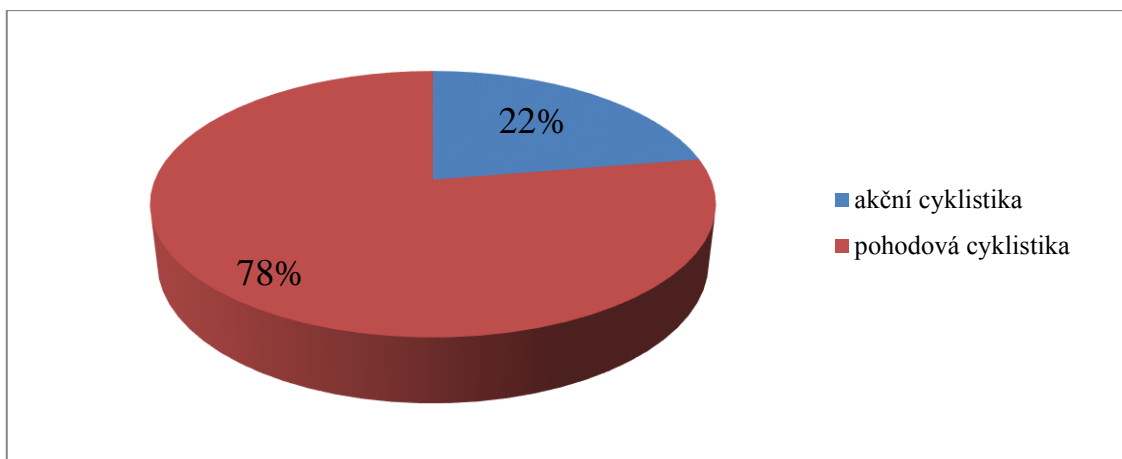
Obrázek 14. Četnost cyklovýletů u seniorů

Vyhodnocením odpovědí a z výše uvedeného grafu vyplývá, že senioři podnikají cyklovýlety poměrně často. **Několikrát do týdne či alespoň jednou týdně vyrazí na kole 68 % seniorů.** Přibližně jednou za 2 týdny podniká vyjížděky na kole dalších 10 % dotazovaných a 13 % seniorů si na tuto aktivitu najde čas přibližně jednou za měsíc. Z celkového počtu 192 respondentů podniká cyklovýlety přibližně jednou za 2 měsíce a méně často pouze 17 seniorů (9 %).

Otázka č. 5:

Jaký typ cyklovýletů preferujete?

Otázka č. 5 zkoumá, zda senioři upřednostňují spíše akční cyklistiku, která není spojená s žádnou turistickou aktivitou (jedná se spíše o sportovní cyklistiku) nebo dávají přednost pohodové cyklistice, která je spojena s turistickou aktivitou (delší dovolená na kole, celodenní výlety, využívání externích služeb jako jsou návštěvy restaurací, památek atd.).



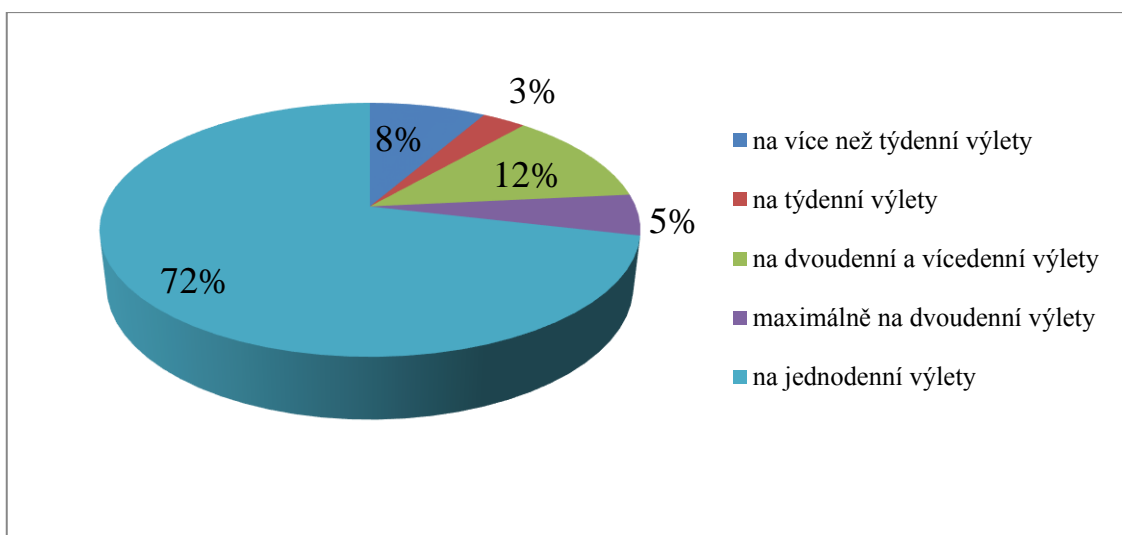
Obrázek 15. Typ preferovaných cyklovýletů

Z výše uvedeného grafu je patrné, že **78 % seniorů dává přednost pohodové cyklistice** a 22 % dotazovaných preferuje cyklistiku akční.

Otázka č. 6:

Na jak dlouhé cyklovýlety obvykle vyrážíte?

Tato otázka měla za cíl zjistit, na jak dlouhé cyklovýlety senioři vyráží a který segment bude početnější.



Obrázek 16. Délka realizovaných cyklovýletů

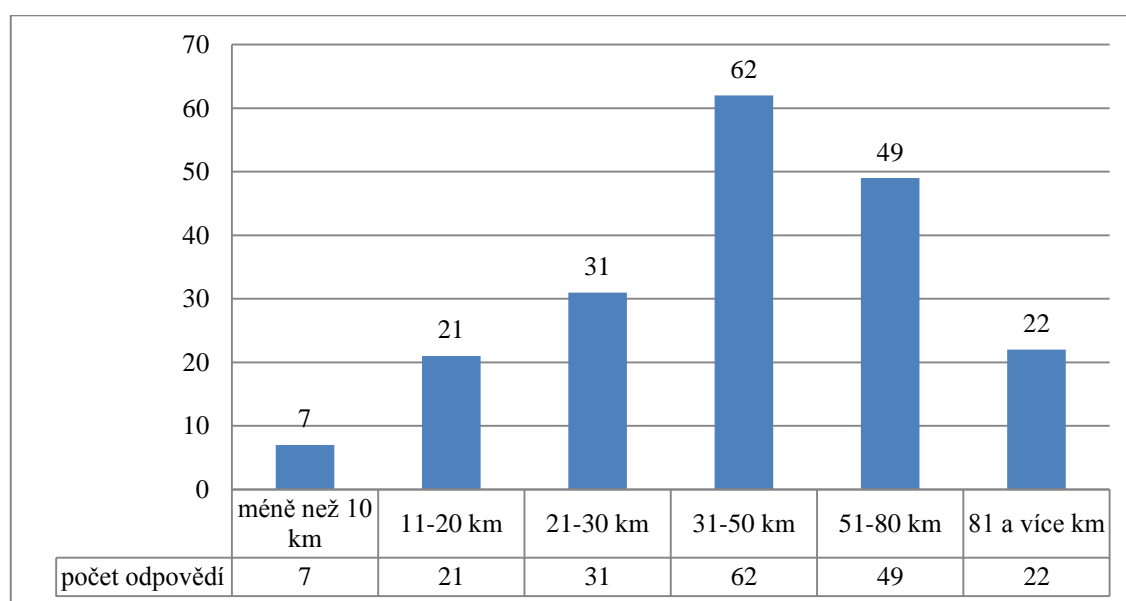
Z grafu je patrné, že **72 % seniorů jezdí na jednodenní výlety**. Dvoudenní a vícedenní výlety podniká 12 % dotazovaných a na více než týdenní výlet vyjíždí 8 %

respondentů. Nejméně zastoupenou skupinou jsou pouze dvoudenní výlety (5 %) a týdenní výlety (3 %), které nejsou mezi seniory tolik preferovány.

Otázka č. 7:

Jak dlouhé jsou trasy, na které obvykle vyrážíte?

Tato otázka měla za cíl zjistit, jak dlouhé jsou trasy, na které senioři nejčastěji vyráží na cyklovýlety a také určit, která délka tras je nejvíce početně zastoupena. Na otázku odpovědělo 192 respondentů.

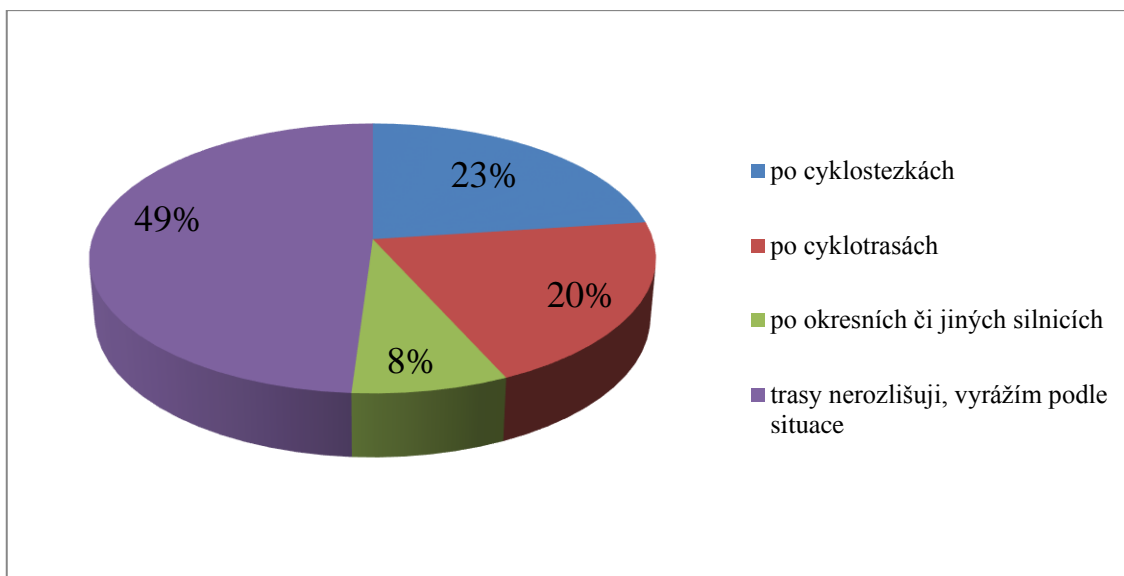


Obrázek 17. Nejčastější délka trasy

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že **nejvíce seniorů (32 %) vyráží na cyklovýlety dlouhé 31-50 km**. Druhá nejpočetnější skupina (26 %) volí délku trasy v rozmezí 51-80 km. Další v pořadí jsou trasy dlouhé 21-30 km, které uvedlo 31 dotazovaných (16 %). Na trasy dlouhé 11-20 km nebo 81 a více km vyráží 11 % respondentů. Ze 192 dotazovaných uvedlo pouze 7 osob délku trasy do 10 km.

Otázka č. 8:

Po jakém typu cest obvykle vyrážíte?

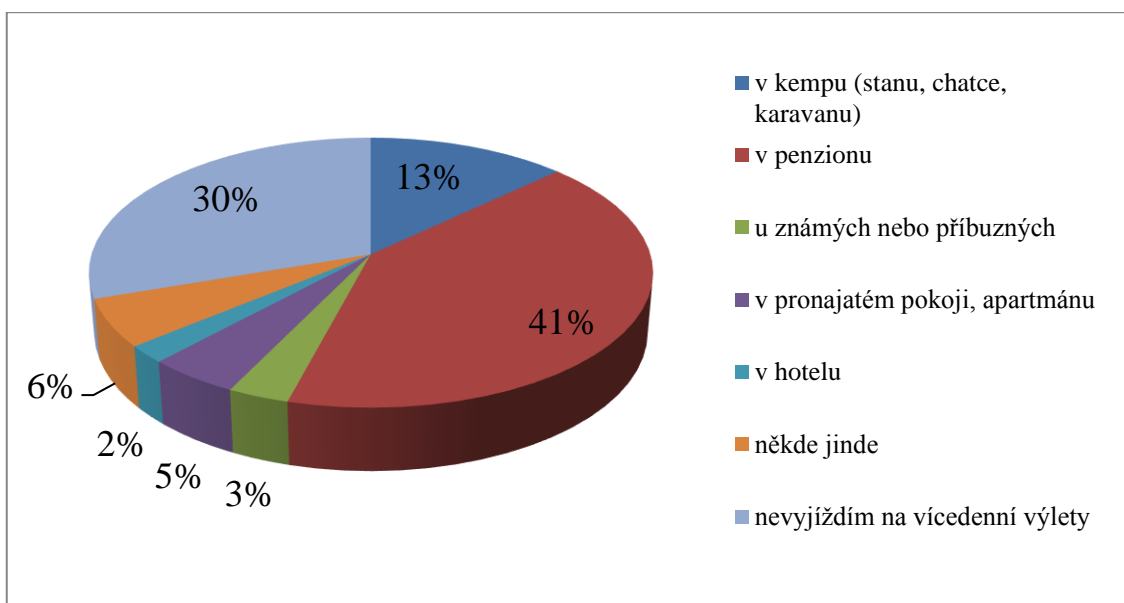


Obrázek 18. Typ cest, po kterých obvykle senioři vyráží na kole

Z výše uvedeného grafu je patrné, že **49 % respondentů nerozlišuje trasy, po kterých vyráží na cyklovýlety**, ale přizpůsobují se spíše dané situaci. Přednost cyklostezkám dává 23 % dotazovaných a cyklotrasy preferuje 20 % seniorů. Po okresních či jiných silnicích vyráží pouze 8 % respondentů.

Otázka č. 9:

Pokud vyjíždíte na vícedenní výlety, ubytováváte se většinou:



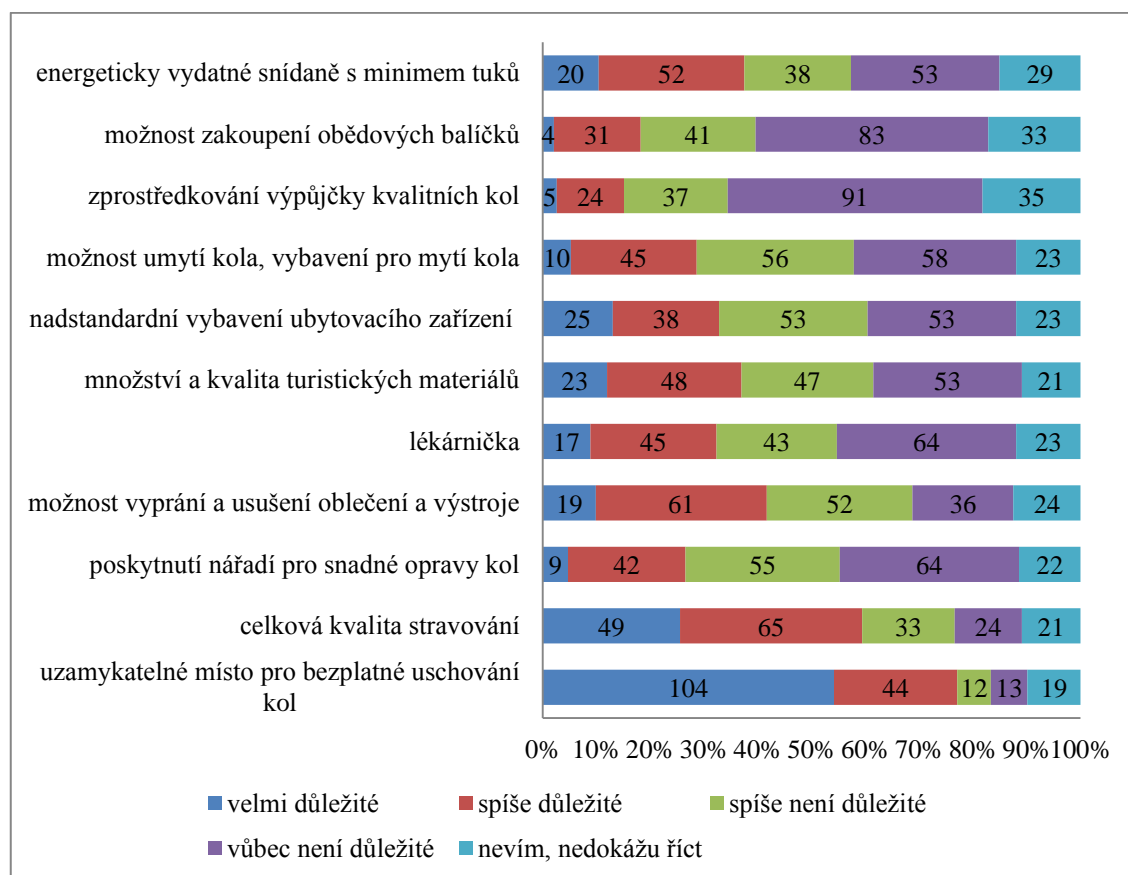
Obrázek 19. Využívané ubytování při vícedenních výletech

Při zkoumání odpovědí seniorů u vícedenních výletů bylo zjištěno, že 41 % z nich se ubytovává v penzionech. Ubytování v kempu (stanu, chatce, karavanu) dává přednost 13 % dotazovaných. Méně se již senioři při cykloturistice ubytovávají v pronajatých pokojích či apartmánech (5 %), v hotelích (2 %) nebo u známých a příbuzných (3 %). Jiné možnosti ubytování zvolilo 6 % respondentů. Poměrně významná část dotazovaných (30 %) uvedla, že na vícedenní výlety na kole nevyjíždí.

Otázka č. 10:

Do jaké míry jsou pro Vás následující atributy spojené s ubytovacími zařízeními důležité?

Otázka č. 10 měla za cíl zjistit, jaká kritéria jsou pro seniory při výběru ubytování důležitá, co považují dotazovaní při tomto výběru za podstatné a jaké služby či atributy naopak rozhodující nejsou vůbec nebo mají na rozhodování malý vliv. Otázka obsahuje 11 vnořených podotázek, které jsou vyhodnoceny v grafu s uvedením jednotlivých odpovědí.

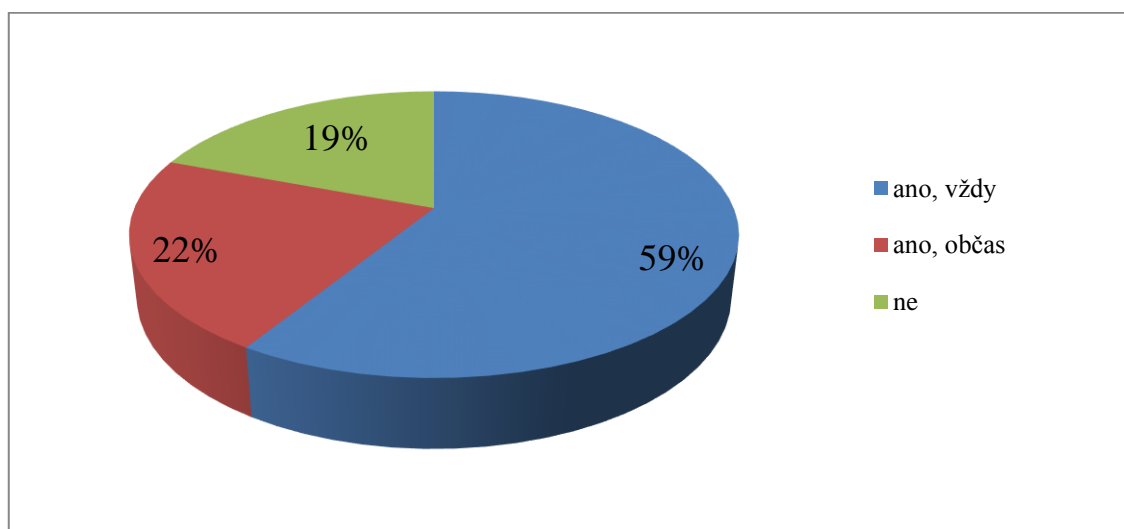


Obrázek 20. Důležitost atributů spojených s ubytovacími zařízeními

Ze získaných odpovědí vyplývá, že **za nejdůležitější služby spojené s ubytováním považují senioři možnost bezpečného a bezplatného uschování kola.** Velmi důležitá je také kvalita stravování. Z dalších služeb senioři ocení možnost vyprání a usušení výstroje a oblečení, nabídku kvalitních turistických materiálů nebo energeticky vydatné snídaně s minimem tuků. Mezi služby, které nejsou pro seniory důležité, patří možnost zakoupení obědových balíčků nebo zprostředkování výpůjčky kvalitních kol.

Otázka č. 11:

Vyhledáváte si s předstihem informace o rekreačních zařízeních, ve kterých se ubytováváte?



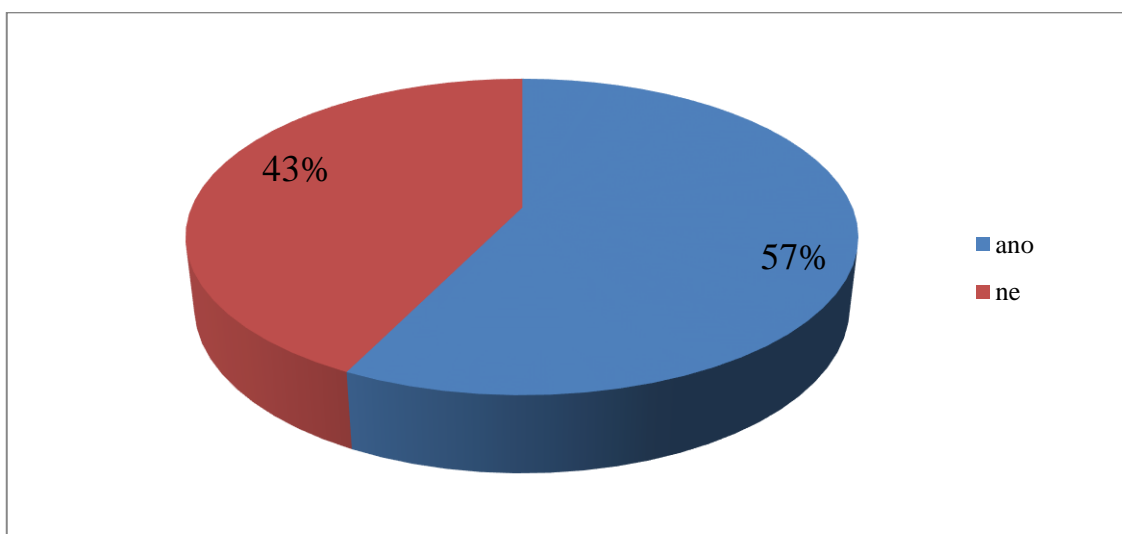
Obrázek 21. Vyhledávání informací o rekreačních zařízeních

Z výše uvedeného grafu je patrné, že **59 % seniorů si vždy s předstihem vyhledává informace o rekreačních zařízeních,** ve kterých se ubytovává. Občas si tyto informace vyhledává 22 % respondentů a 19 % dotazovaných si informace nevyhledává.

Otázka č. 12:

Jezdíte na cyklovýlety také do zahraničí?

Úkolem této otázky bylo zjistit, zda respondenti jezdí na cyklovýlety také do zahraničí.

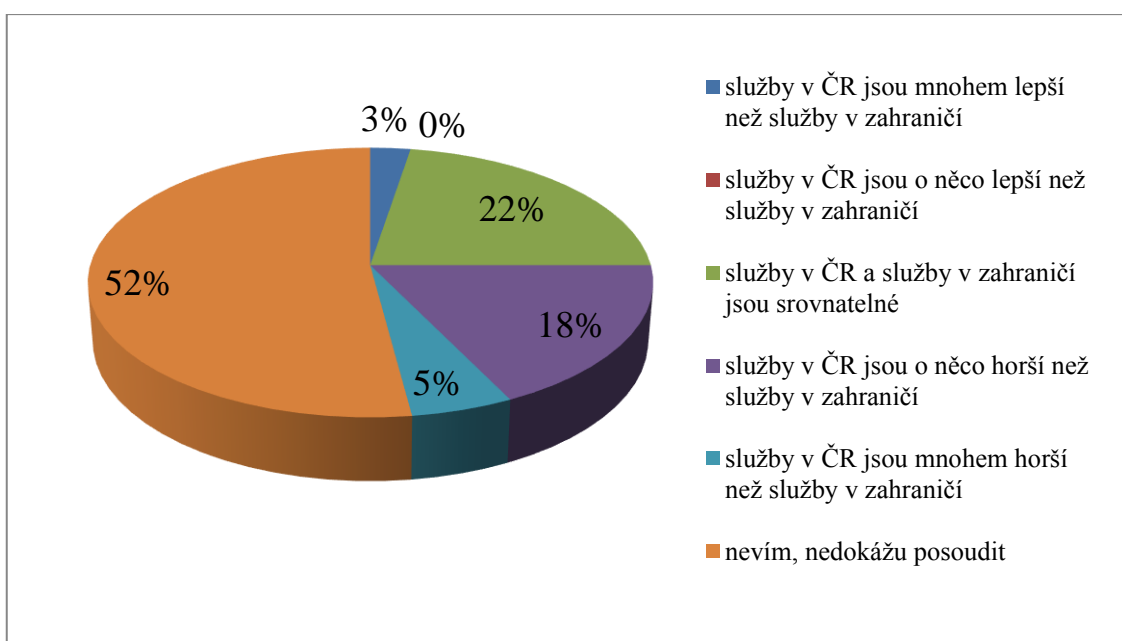


Obrázek 22. Využití zahraničních destinací pro cyklovýlety

Z grafu je patrné, že **57 % dotazovaných jezdí na cyklovýlety také do zahraničí** a 43 % respondentů takové cyklovýlety nepodniká.

Otázka č. 13:

Pokud byste měl/a porovnat služby pro cyklisty v ČR a v zahraničí, řekl/a byste, že?



Obrázek 23. Porovnání služeb pro cyklisty v ČR a zahraničí

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že **52 % dotazovaných seniorů neví nebo nedokáže posoudit, zda jsou služby pro cyklisty v ČR srovnatelné, horší nebo lepší než v zahraničí.** Pouze 3 % dotazovaných si myslí, že jsou služby v České republice mnohem lepší a za srovnatelné je považuje 22 %. Naopak 18 % dotazovaných uvedlo, že jsou služby v ČR o něco horší a za mnohem horší služby ve srovnání se zahraničím je považuje 5 % dotazovaných.

Otázka č. 14:

Jaké služby, které jsou poskytovány v zahraničí a v současnosti v ČR scházejí, byste uvítal/a i zde?

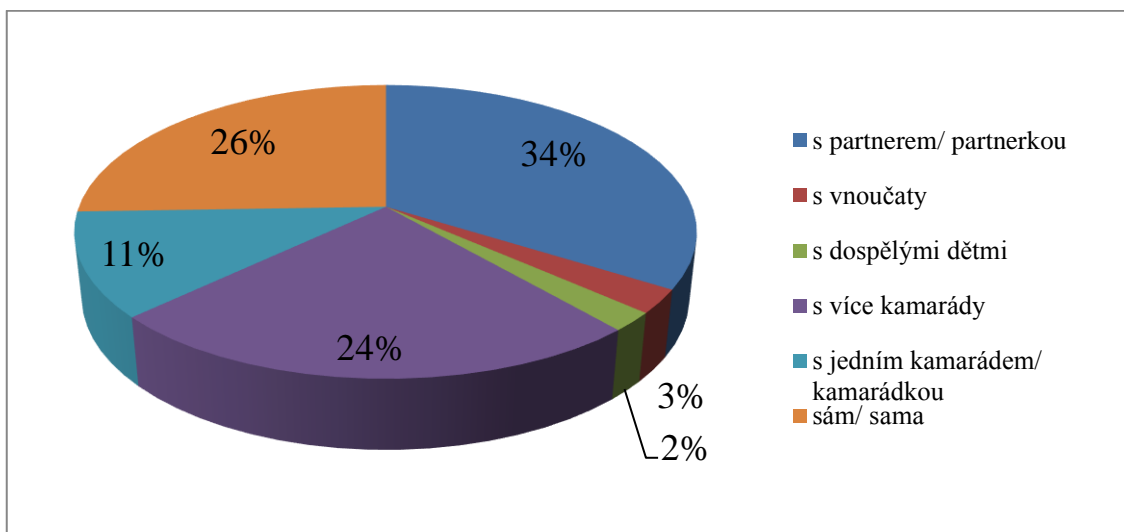
Z dotazníkového šetření je patrné, že ve srovnání se zahraničím nejvíce seniorům v České republice chybí tyto služby:

- Více nabíjecích stanic pro elektrokola.
- Souvislé a kvalitní cyklostezky a cyklotrasy.
- Propojitelnost s okolními městy a vesnicemi.
- Více stezek a tras mimo silnice.
- Kvalitní, srozumitelné a jasné značení cyklotras.
- Čistější povrch na cyklostezkách.
- Uzamčení kol přes noc (zabezpečené místo, prostor).
- Služby cykloservisů v okolí tras, opravny kol otevřené i o víkendu.
- Servisní zázemí s náradím a kompresorem, možnost zakoupení pneu.
- Půjčování kol s možností odevzdání na jiném místě.
- Rozsáhlejší síť cyklobusů.
- Místa určená pro veřejné táboření, mapy tábořišť.
- Lepší zázemí a služby v kempech.
- Kvalita služeb úměrná ceně, ochota a vstřícnost personálu.
- Ohleduplnost motoristů k cyklistům.

Na otázku č. 14 odpovědělo celkem 192 respondentů, z toho 109 dotazovaných uvedlo, že do zahraničí nejezdí, nic jim nechybí, neví nebo nemohou posoudit. Limitem této otevřené otázky bylo méně vhodných odpovědí ke zpracování nicméně i tak se podařilo definovat, jaké služby seniorům v porovnání se zahraničím chybí nejvíce.

Otázka č. 15:

S kým obvykle vyrážíte na cyklovýlety?

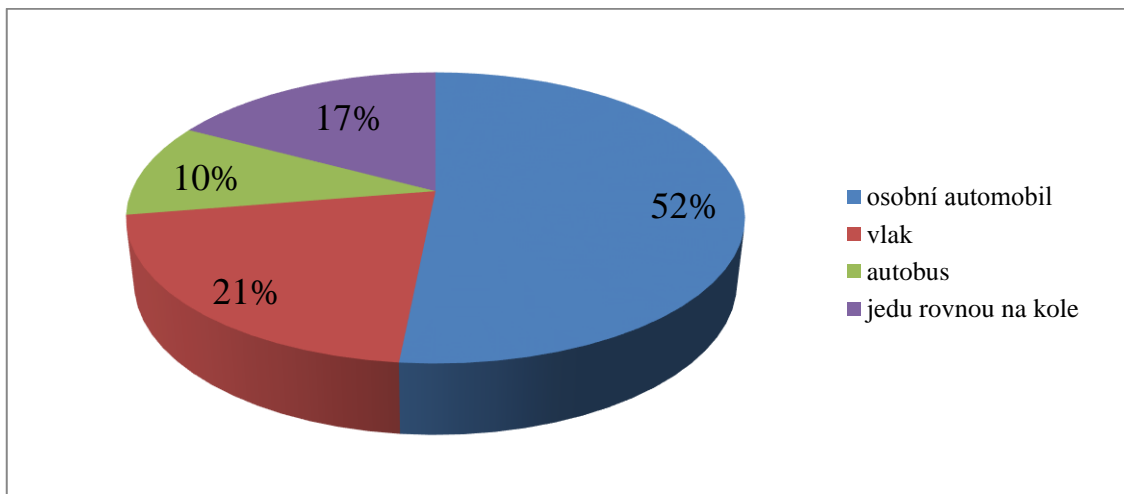


Obrázek 24. S kým podnikají senioři cyklovýlety

Z grafu je patrné, že **34 % seniorů obvykle vyráží na cyklovýlety s partnerem či partnerkou**. S více kamarády vyráží 24 % a s jedním kamarádem podniká cyklovýlety 11 % dotazovaných. Z celkového počtu 192 odpovědí uvedlo 49 respondentů (26 %), že vyráží na cyklovýlety samotní. Velmi málo seniorů podniká cyklovýlety s vnoučaty (3 %) a dospělými dětmi (2 %).

Otázka č. 16:

Pokud převážíte kolo na dovolenou, jaký přepravní prostředek k tomu používáte?

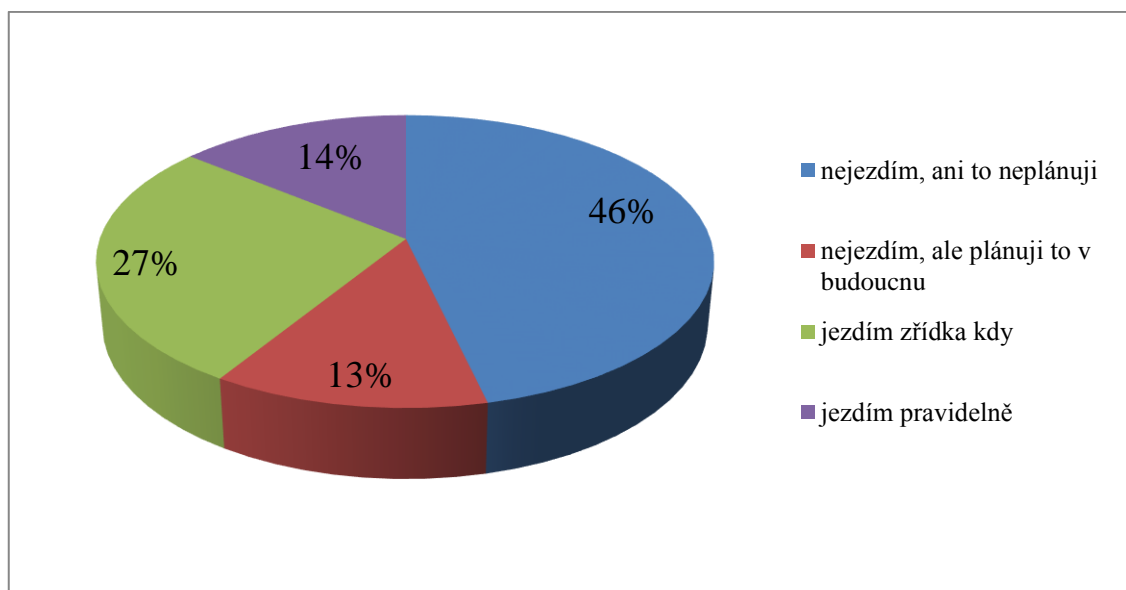


Obrázek 25. Využití přepravních prostředků pro přepravu kola

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že **52 % seniorů využívá k přepravě kola na dovolenou osobní automobil**. Vlák využívá 21 % respondentů a nejméně je kolo na dovolenou převáženo vlakem (10 %). Rovnou na kole jede 17 % dotazovaných.

Otázka č. 17:

Jezdíte na organizované cyklovýlety (tyto výlety jsou organizované agenturami a většinou se jedná o zahraniční výlety, kam se jede autobusem)?

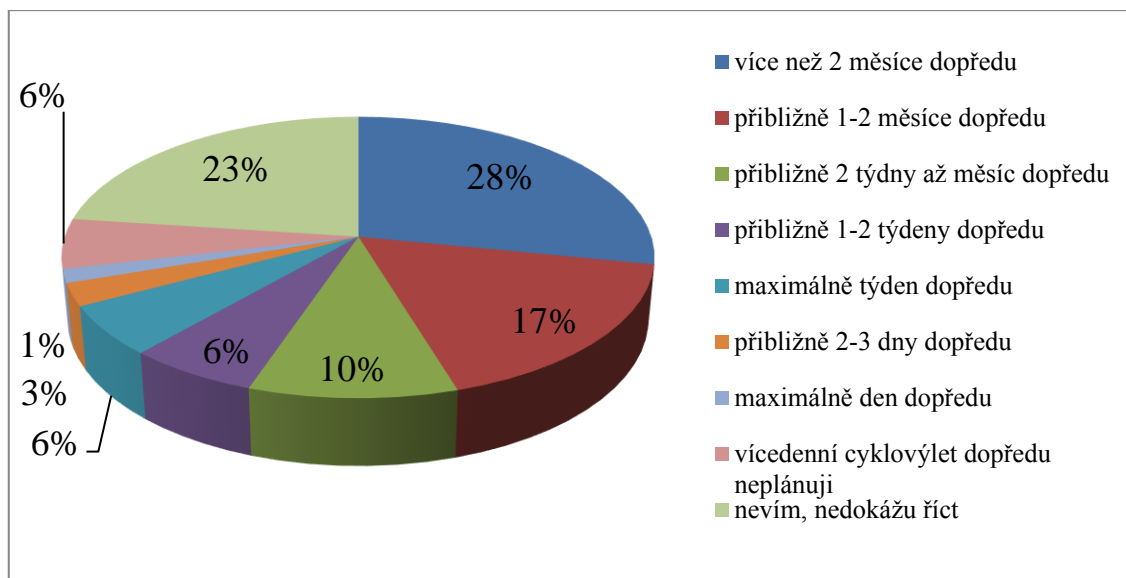


Obrázek 26. Organizované cyklovýlety

Z dotazníkového šetření se zjistilo, že **59 % seniorů nejezdí na organizované výlety** a pouze malá část z nich (13 %) to v budoucnu plánuje. Zřídka kdy jezdí na tyto výlety 27 % dotazovaných a dalších 14 % se organizovaných výletů zúčastňuje pravidelně.

Otázka č. 18:

Pokud jedete na vícedenní cyklovýlet, jak moc dopředu jej plánujete?



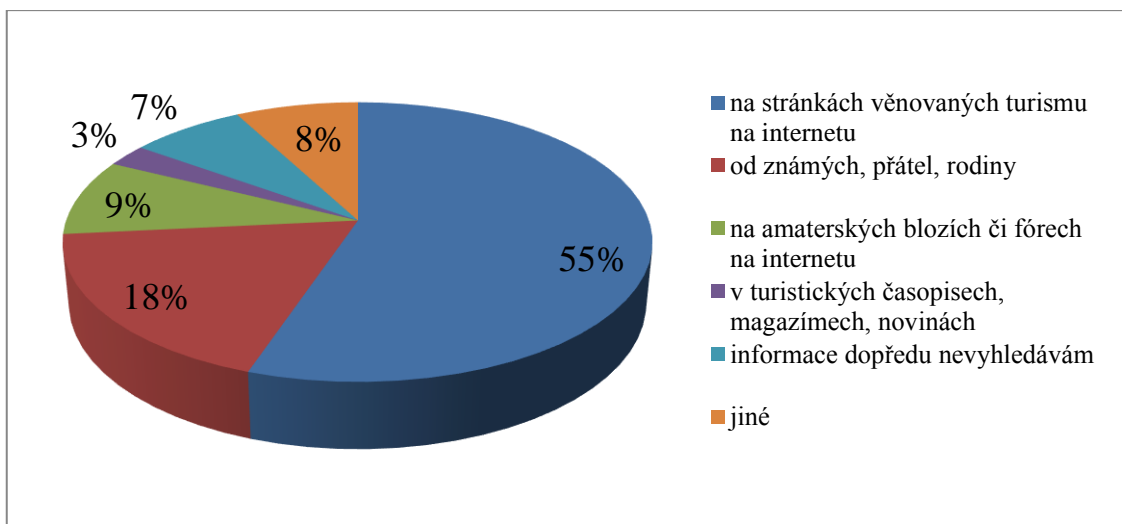
Obrázek 27. Plánování vícedenních cyklovýletů

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že **senioři plánují vícedenní výlety ve větší míře spíše delší dobu dopředu**. Více než 2 měsíce dopředu plánuje vícedenní cyklovýlet 28 % a dalších 17 % plánuje takový výlet 1-2 měsíce předem. Přibližně 2 týdny až měsíc předem plánuje cyklovýlet 10 % dotazovaných a shodně po 6 % jsou cyklovýlety plánovány 1-2 týdny dopředu a také pouze 1 týden dopředu. Ze zkracující se dobou výrazně ubývá počet odpovědí a pouze 11 jedinců ze 192 cyklovýlet předem neplánuje. Za zmínku pak stojí 23 % dotazovaných, kteří neví nebo nedokáží říct, jak dlouho předem cyklovýlet plánují.

Otázka č. 19:

Kde hledáte informace o lokalitě, do které plánujete jet na cyklovýlet?

Otázka č. 19 měla za cíl zjistit, kde senioři vyhledávají informace o lokalitě, kam chtějí podniknout cyklovýlet. Tato otázka měla definované možnosti odpovědí a jednu možnost pro uvedení jiné varianty formou volné odpovědi. Zvolit bylo možné pouze jednu odpověď.

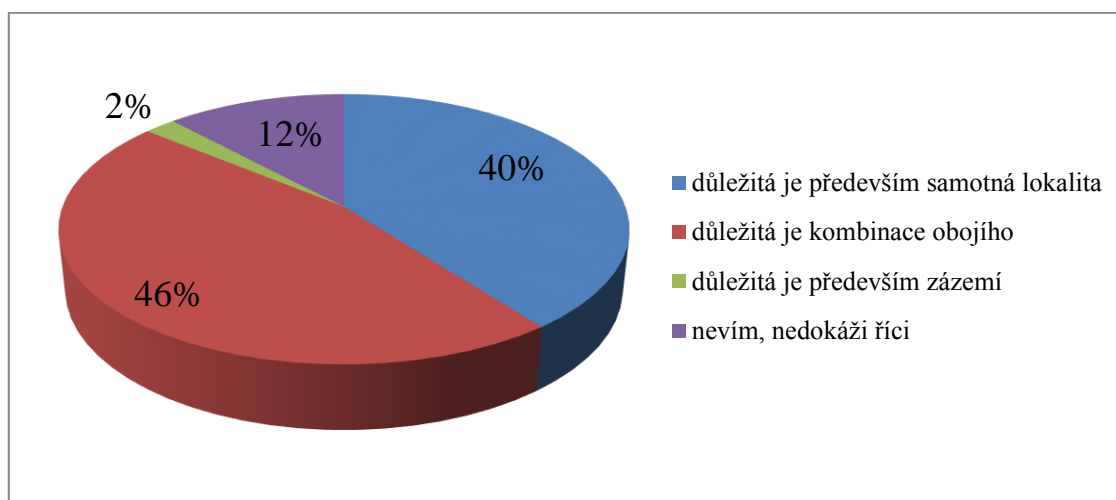


Obrázek 28. Vyhledávání informací o lokalitě cyklovýletu

Ze získaných odpovědí vyplývá, že **55 % dotazovaných hledá informace na internetu na stránkách věnovaných turismu**. Od známých, přátel a rodiny má informace 18 % dotazovaných a 9 % zúčastněných hledá informace na amatérských blozích či fórech na internetu. V turistických časopisech a magazínech vyhledává informace velmi málo respondentů (pouze 3 %) a přibližně 7 % si informace dopředu vůbec nevyhledává. Jinou možnost zvolilo 15 respondentů (nejčastěji uváděné zdroje hledání – mapy, internet a kombinace všech dostupných zdrojů). Na otázku odpovědělo 192 respondentů.

Otázka č. 20:

Je pro vícedenní výlet důležitější lokalita nebo zázemí? (ubytování, stravování)

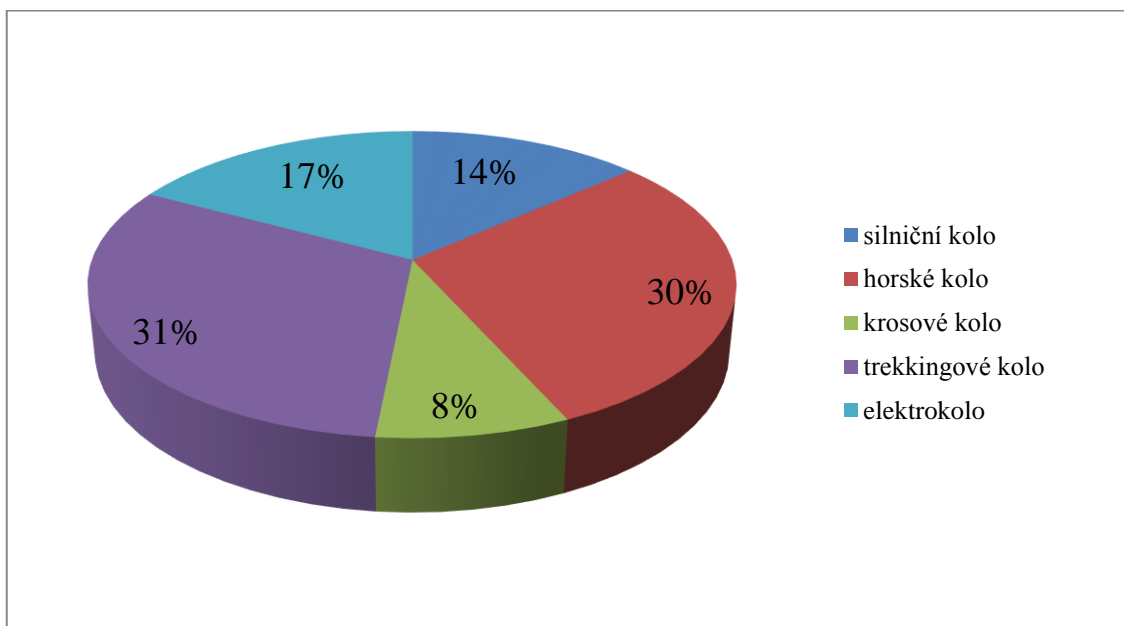


Obrázek 29. Důležitost lokality nebo zázemí

Při vícedenních výletech jsou důležitými aspekty také okolní prostředí a zázemí jako je kvalita ubytování či stravování a s tím související celková kvalita poskytovaných služeb. **Pro 46 % seniorů**, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, **je důležitá kombinace obojího**. Tedy jak lokality, tak i služeb. Samotnou lokalitu pak preferuje 40 % respondentů a pouze pro 4 osoby (2 %) ze 192 je důležité především zázemí. Důležitost lokality nebo zázemí pro vícedenní výlet nedokáže posoudit 12 % dotazovaných.

Otázka č. 21:

Jaký druh kola na cyklovýlety nejčastěji využíváte?



Obrázek 30. Druh nejčastěji využívaných kol

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že **31 % seniorů využívá na cyklovýlety trekkingové kola**. Velmi podobně jsou využívána **horská kola (30 %)** a méně již kola silniční (14 %). Nejméně jsou pak k cyklovýletům používána kola krosová, což uvedlo přibližně 8 % dotazovaných. Zajímavým zjištěním u této otázky je využití elektrokol, což uvedlo 17 % respondentů. Elektrokola využívá 19 žen a 15 mužů, nejvíce ve věkové skupině 66-75 let (20 osob) a následně 55-65 let (12 osob). Ve věkové skupině 76 a více let využívají elektrokolo pouze 2 respondenti. Je nutno ale připomenout, že tato věková skupina měla v dotazníkovém šetření nejmenší zastoupení.

6 DISKUZE

Prostřednictvím dotazníkového šetření byly zjištěny důležité informace o cykloturistice seniorů v České republice. V následující diskuzi budou uvedeny nejdůležitější poznatky těchto zjištění.

Základem pro definování výzkumných otázek této práce byl výzkum agentury Ipsos, který proběhl v roce 2016 pro Czech Tourism a prezentován byl v lednu 2017 pod názvem Cykloturistika, závěrečná zpráva (kvantitativní a kvalitativní část). Výzkum se zabýval cykloturistikou populace 18-65 let. Většina otázek byla tedy převzata z tohoto již provedeného výzkumu a upravena pro potřeby cílové skupiny seniorů. Limitem pro začlenění respondentů mezi seniory byla na základě zjištění v odborné literatuře uváděná spodní hranice věku 55 let.

Ke sběru potřebných dat byl použit dotazník vytvořený v elektronické podobě pomocí formuláře Google. Vygenerovaný link s odkazem na dotazník byl poté rozeslán emailem na vybrané internetové stránky a se souhlasem vkládán na Facebook do vhodných skupin. Bariérou při získávání potřebných dat byla mnohdy neochota správců některých uzavřených skupin, dotazník do takové skupiny vložit nebo jakkoliv na žádost odpovědět. Bylo tedy nutností, najít tematicky zaměřených skupin co nejvíce. Dalším limitujícím faktorem bylo případné vložení příspěvku správcem z hlediska nevhodného času. Úskalím práce mohlo být získání nedostatečného počtu respondentů.

Elektronická forma komunikace se mohla stát pro některé seniory limitem, zejména pak pro část převážně starších seniorů, kteří neholdují moderním technologiím. Tyto obavy se však nepotvrdily, jelikož se výzkumného šetření zúčastnilo také 31 % seniorů ve věkové skupině 66-75 let. Nejstarší věková skupina 76 a více let, byla zastoupena 5 %. Zde však nelze s určitostí říci, zda je tento počet dostatečný, protože seniorů věnujících se cykloturistice s přibývajícím věkem je obecně méně.

Zvolení pouze elektronické formy dotazníků mohlo vzhledem k anonymitě internetu přinést také částečné zkreslení relevantních dat. Bylo tedy nutné snížit riziko takového zkreslení. Na začátku výzkumného šetření byly proto nastaveny 2 filtrovací otázky a v případě uvedení nerelevantních dat byl dotazník ukončen. Vyřazení tak byli všichni respondenti mladší 55 let a také všichni dotazovaní, kteří uvedli, že nejedí na kole.

Výzkumného šetření se zúčastnilo celkem 242 mužů a žen z České republiky, přičemž po očištění dat (mladší 55 let, všichni, co nejezdí na kole 11 %) byl definován výzkumný soubor 192 seniorů (101 mužů, 91 žen), v kterém převažovalo 53 % mužů.

Z hlediska věkového složení respondentů byla nejpočetnější skupina ve věkovém rozmezí 55-65 let.

Obecně z dotazníkového šetření vyplývá, že 89 % seniorů jezdí alespoň někdy na kole na cyklovýlety. V porovnání s výzkumem Czech Tourismu (72 %) se zdají být senioři v tomto směru aktivnější. Senioři podnikají cyklovýlety poměrně často. Několikrát do týdne, či alespoň jednou týdně, vyrazí na kole 68 % seniorů. Oproti populaci 15-65 let je to výrazně více. Co se týká preferovaného typu cyklovýletu, zde se již hodnoty přibližují, i když ne zcela. Pohodovou cyklistiku více upřednostňuje populace 18-65 let. Akční cyklistika vykazuje stejné parametry u obou porovnávaných skupin. Vždy se jí věnují spíše muži než ženy, spíše ti mladší jedinci, kteří také shodně jezdí na kole několikrát týdně.

Porovnáme-li cyklovýlety podle délky trvání, jezdí 72 % seniorů spíše na jednodenní výlety. Zde jsou charakteristiky obou porovnávaných skupin velmi podobné, pouze u seniorů nejsou na druhém místě maximálně dvoudenní výlety, ale až výlety v délce trvání od 2-7 dnů.

Překvapivým zjištěním je porovnání obvyklé délky trasy. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že nejvíce seniorů (32 %) vyjíždí na cyklovýlety dlouhé 31-50 km. Na druhém místě jsou pak trasy dlouhé 51-80 km, na které vyrazí 26 % seniorů. Výzkum Czech Tourismu uvádí shodné procentuální zastoupení (58 %), liší se však výrazně délka trasy, která je mezi 11-30 km. V tomto porovnání si vedou senioři výrazně lépe. Obecná zjištění při porovnání délky trasy mezi muži a ženami se shodují v obou výzkumech. Muži oproti ženám preferují spíše trasy delší.

Při zkoumání odpovědí seniorů u vícedenních výletů bylo zjištěno, že se nejvíce ubytovávají v penzionech. Méně již využívají ubytování v kempu a hotely či apartmány využívají velmi málo. Oproti tomu výzkum v populaci 18-65 uvádí ubytování v kempu (stanu či chatce) na prvním místě. Tento rozdílný přístup k ubytování lze vysvětlit vyššími nároky starších lidí na komfortní a klidné přespání s ohledem na cenu ubytování.

Za nejdůležitější služby spojené s ubytováním považují senioři možnost bezpečného a bezplatného uschování kola. Velmi důležitá je také kvalita stravování. Z dalších služeb ocení možnost vyprání a usušení výstroje a oblečení. V tomto směru

vykazují oba výzkumy podobné parametry. Většina seniorů si vždy s předstihem vyhledává informace o rekreačních zařízeních, ve kterých se ubytovává. Také zde se získané údaje téměř shodují. Na cyklovýlety do zahraničí jezdí 57 % seniorů, velká část z nich však nedokáže služby v zahraničí posoudit. Služby v ČR a v zahraničí považuje za srovnatelné 22 % dotazovaných seniorů a 18 % uvádí, že služby v ČR jsou o něco horší. Ve výzkumu Czech Tourismu jezdí respondenti do zahraničí méně, shodně však považují služby v zahraničí za lepší. V České republice cyklistům nejvíce chybí souvislé a kvalitní cyklostezky a cyklotrasy, propojitelnost s okolními městy a vesnicemi, kvalitní značení cyklotras, servisní místa, přeprava kol, úschova kol, lepší zázemí a služby v kempech. Senioři velmi často uváděli chybějící stanice pro nabíjení elektrokol.

Z výzkumného šetření vyplynulo, že 34 % seniorů obvykle vyrazí na cyklovýlety s partnerem či partnerkou a více jak polovina všech dotazovaných používá k přepravě kola na dovolenou osobní automobil. Oblíbená je také vlaková přeprava. Srovnáme-li cestování seniorů z populací 18-65 let, je mezi seniory také více těch, kteří cestují sami. Velmi málo cestují s dospělými dětmi či vnoučaty.

Na organizované cyklovýlety nejezdí 59 % seniorů, ale přibližně 14 % dotazovaných jezdí na tyto výlety pravidelně. Vícedenní cyklovýlety jsou plánovány ve velké míře delší dobu dopředu. Informace o lokalitě hledá 55 % seniorů na internetu na stránkách věnovaných turismu a část také získává informace od známých, přátel a rodiny. Důležitým aspektem se při výběru destinace stává především lokalita a o něco více je uváděná kombinace obojího (tedy lokality i zázemí). Srovnáme-li výzkumné šetření Czech Tourismu s výše uvedeným, tak 90 % dotazovaných u populace 18-65 let na organizované cyklovýlety výlety nejezdí. Senioři tak přece jen tuto možnost využívají více, což může být dáno větší potřebou sociálního kontaktu s pohodlím, nemusí se zpravidla o nic starat a využívají nabízené služby. U vícedenních cyklovýletů je již menší množství respondentů, kteří je plánují déle předem. I v tomto směru jsou senioři pečlivější. Vyhledávání informací a informační kanály jsou velmi podobné a pro vícedenní výlety je rovněž důležitější kombinace lokality a zázemí.

S ohledem na cílovou skupinu seniorů bylo také důležité zjistit, jaký druh kol je pro cykloturistiku využíván. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že nejvíce je využíváno trekkingové kolo (31 %) a kolo horské (30 %). Zajímavým zjištěním u této otázky je oblíbenost elektrokol, které využívá přibližně 14 % seniorů.

Zde však již porovnání obou výzkumů chybí, protože u Czech Tourismu nebyla tato otázka předmětem zkoumání.

Bariérou při provozování cykloturistiky seniory může být vyšší věk, méně vitality, horší zdravotní stav, nedostatek volného času a horší finanční situace.

Z dotazníkového šetření vyplynula také řada zajímavých zjištění:

- velká část seniorů je aktivních a vyrazí alespoň občas na cyklovýlety,
- četnost cyklovýletů je u většiny seniorů minimálně 1 týdně,
- senioři upřednostňují pohodovou cyklistiku a nejvíce podnikají jednodenní výlety,
- většina seniorů překvapivě volí cyklovýlety dlouhé 31-50 km,
- u vícedenních výletů preferují senioři ubytování v penzionu a za důležité služby považují bezplatné uschování kola a kvalitní stravování. Vícedenní výlety plánují zpravidla 1-2 měsíce dopředu,
- informace o rekreačních zařízeních si senioři vyhledávají s předstihem,
- většina seniorů jezdí na cyklovýlety také do zahraničí,
- nejčastěji vyrazí na cyklovýlety s partnerem či partnerkou a ve srovnání s běžnou populací jezdí část seniorů i na organizované výlety,
- informace o lokalitě vyhledávají senioři nejčastěji na stránkách věnovaných turismu na internetu a od známých, přátel a rodiny,
- při cyklovýletech je pro seniory důležitá kombinace lokality a zázemí,
- senioři využívají na cyklovýlety nejčastěji trekkingová a horská kola.

Pro zlepšení poskytovaných služeb seniorům v oblasti cykloturistiky byla na základě šetření navržena tato doporučení:

- zřizovat souvislé a kvalitní cyklotrasy, které jsou vzájemně propojené s okolními městy a vesnicemi,
- budovat a udržovat kvalitní a srozumitelné značení cyklotras,
- pravidelně udržovat čistý povrch cyklostezek,
- zřizovat nabíjecí stanice pro elektrokola,
- zlepšit dostupnost servisních služeb v okolí cyklotras,

- při ubytování poskytnout možnost bezplatného uschování kol, nabídnout servisní zázemí pro drobné opravy kola,
- vytvořit rozsáhlejší síť cyklobusů,
- v turistických lokalitách půjčovat kola s možností vrácení na jiném místě,
- zlepšit zázemí a služby v kempech (kvalita úměrná ceně, ochota a vstřícnost personálu).

7 ZÁVĚRY

Tato diplomová práce je zaměřena na cykloturistiku seniorů v České republice. Hlavním cílem bylo zjistit, jak se čeští senioři věnují cykloturistice a o jaký typ služeb v oblasti cykloturistiky mají největší zájem. Ze syntézy poznatků a z dotazníkového šetření vyplynula řada zajímavých zjištění.

Senioři podnikají cyklovýlety poměrně často, jsou aktivnější a většina z nich vyjíždí na kole minimálně jednou týdně a častěji. Ve větší míře preferují pohodovou cyklistiku, zvláště s přibývajícím věkem. Pokud zvolí akční cyklistiku, jsou to spíše senioři ve věkové skupině 55-65 let. Většina seniorů jezdí na jednodenní cyklovýlety, a dále pak na dvoudenní a vícedenní výlety. Délka trasy je zpravidla v rozmezí 31-50 km nebo 51-80 km. Obecně lze říci, že muži jezdí na trasy delší a ženy dávají přednost trasám kratším. Necelá polovina dotazovaných trasy nerozlišuje a vyráží podle dané situace. Senioři raději vyráží po cyklostezkách nebo cyklotrasách. Okresní či jiné silnice využívají pro cykloturistiku velmi málo. U vícedenních cyklovýletů se senioři ubytovávají spíše v penzionech, méně již v kempech a apartmánech. Důležitými atributy při výběru ubytovacího zařízení je uzamykatelné místo pro bezplatné uschování kol, kvalita stravování a možnost vyprání a usušení výstroje a oblečení. Informace o rekreačních zařízeních si s předstihem vyhledává 81 % seniorů. Většinou jsou tyto informace vyhledávány na stránkách věnovaných turismu na internetu nebo získávány od známých, přátel a rodiny.

Senioři jezdí také na výlety do zahraničí, což uvedlo 57 % dotazovaných. Při porovnávání služeb v ČR a zahraničí, neví nebo nedokáže toto posoudit 52 % dotazovaných. Ostatní se přiklání k tomu, že služby v ČR jsou buď srovnatelné se zahraničím, nebo uvádí, že služby v zahraničí jsou o něco lepší. Mají-li senioři definovat, jaké služby jim v tomto porovnání v České republice chybí, nejčastěji uvádí nedostatek nabíjecích stanic pro elektrokola, nedostatek cykloservisů v okolí cyklotras, možnost půjčení kola a jeho odevzdání na jiném místě, lepší zázemí a služby v kempech, zabezpečené místo či prostor na uzamčení kola, servisní zázemí s nářadím a kompresorem. Seniorům také chybí více souvislých a kvalitních cyklostezek a cyklotras a jejich lepší propojitelnost s okolními městy a obcemi, více tras mimo silnice a čistější povrch na cyklostezkách.

Výlety na kole podnikají senioři nejčastěji s partnerem či partnerkou. Často se také stává, že vyráží na cyklovýlety sami, případně pak s více kamarády. Je-li nutné převážet kolo na dovolenou, je zpravidla využíván osobní automobil, případně vlak. Na organizované cyklovýlety nejezdí 59 % dotazovaných. Ve srovnání s běžnou populací jsou však senioři pro organizátory těchto výletů stále zajímavými zákazníky. Senioři jsou také pečlivější a zodpovědnější. Vícedenní výlety plánují ve větší míře spíše delší dobu dopředu a při výběru těchto cyklovýletů je rozhodující kombinace samotné lokality i zázemí. Při výběru kola, dávají přednost kolům trekkingovým a horským. Zajímavým zjištěním je také využívání elektrokol. Tento druh kola používá pro cyklovýlety 14 % dotazovaných a v budoucnu se dá předpokládat nárůst využívání elektrokol mezi českými seniory.

Česká republika nabízí mnoho zajímavých míst a pro provozování cykloturistiky má ideální terén. Je zde dostatečné množství hradů, zámků, kostelů, kulturních i historických památek, vodních ploch, lesů a dalších turisticky atraktivních míst.

Senioři moderní společnosti se postupně mění, více používají nové moderní technologie a mají větší potřebu získat dostatek informací. Cítí se mladší, než ve skutečnosti jsou a chtějí poznávat nová místa, kulturu, architekturu a historii. Aktivita a cestování seniorů má přímou spojitost s jejich věkem, vitalitou, zdravotním stavem, volným časem a finančními možnostmi, což může být pro některé seniory při provozování cykloturistiky limitujícím faktorem. Na základě demografického vývoje v České republice dochází k prodlužování střední délky života a počet aktivních seniorů narůstá. Dle projekce obyvatelstva a prognóz budoucího vývoje se bude i nadále zvyšovat počet starších osob ve společnosti. Cílová skupina seniorů bude v budoucnu stále výrazným segmentem na trhu cestovního ruchu.

8 SOUHRN

Cílem této diplomové práce bylo zjistit, jak se čeští senioři věnují cykloturistice a o jaký typ služeb v oblasti cykloturistiky mají největší zájem. Nedílnou součástí práce bylo i dílčí zjištění, upřesňující způsoby cestování seniorů včetně využívaných informací. V kapitole syntéza poznatků se práce zaměřila na vymezení pojmu senior, problematiku stáří a stárnutí, včetně demografického vývoje v České republice. V práci je obecně definován cestovní ruch a popsán cestovní ruch seniorů včetně charakteristiky tohoto segmentu. Jako součást cestovního ruchu je také uvedena cykloturistika, na kterou navazuje vznik a vývoj jízdního kola a popis historie cykloturistiky. V syntéze poznatků je také vymezen pojem cykloturistiky, její charakteristika, rozdělení, formulování cykloturistiky seniorů a její vliv na zdraví a kondici seniorů. Následně je popsáno vybavení potřebné pro provozování cykloturistiky, cyklistická infrastruktura a její značení. Charakterizovány jsou také trasy EuroVelo, Greenways, Drážní stezky a Moravské vinařské stezky. V kapitole cíle byl definován hlavní cíl diplomové práce a stanoveny byly také cíle dílčí. V kapitole metodika výzkumu je uvedena použitá metoda výzkumného šetření, cílová skupina a výběr respondentů, včetně sběru a zpracování získaných dat. V kapitole výsledků výzkumu jsou vyhodnoceny a popsány výsledky z dotazníkového šetření, kterého se zúčastnilo 192 respondentů ve věku 55 a více let, kteří jezdí alespoň občas na cyklovýlety. V kapitole diskuze jsou komentovány zjištěné výsledky a porovnávány s výzkumem Czech Tourismu zaměřeným na cykloturistiku v České republice. Tato kapitola obsahuje také doporučení, jaké služby zlepšit v oblasti cykloturistiky seniorů. V závěru jsou stručně popsána zjištění a výsledky výzkumného šetření. Ze získaných výsledků vyplynulo, že se senioři věnují cykloturistice poměrně často, zpravidla s partnerem či partnerkou. Preferují pohodovou cyklistiku a délka zvolené trasy je nejčastěji 31-50 km. Ubytování si vyhledávají s předstihem na internetu, většinou na stránkách věnovaných turismu.

9 SUMMARY

The aim of the thesis was to find out how Czech seniors are engaged in cycling and what type of services in the field of cycling they are most interested in. An integral part of the thesis were also partial findings specifying the modes of traveling for seniors, including the information they use. In the chapter Synthesis of knowledge, the thesis focused on the definition of the term senior, the issue of old age and aging, including demographic development in the Czech Republic. The thesis defines tourism in general and describes the tourism of seniors including the characteristics of this field. Cycling is also mentioned as part of tourism, followed by the invention and development of bicycles and a brief history of cycling. The concept of cycling, its characteristics, classification, formulation of cycling for seniors and its impact on the health and fitness of seniors are also defined in the chapter Synthesis of knowledge. Subsequently, the equipment needed for cycling, cycling infrastructure and its marking are described. EuroVelo, Greenways, Railway Trails and Moravian Wine Trails are also characterized. In the chapter Objectives, the main and the partial objectives are described. The chapter Methodology describes the research method used, the target group and selection of respondents, including the collection and processing of the obtained data. The chapter Results of the research evaluates and describes the results of the questionnaire survey, which was attended by 192 respondents aged 55 and over who set off, at least occasionally, on cycling trips. In the chapter Discussion, the results are commented and compared with the research of Czech Tourism focused on cycling in the Czech Republic. This chapter also contains recommendations on what services to improve in the area of cycling for seniors. In the chapter Conclusion, the findings and results of the research are briefly described. The obtained results showed that seniors engage in cycling quite often, usually with a partner. They prefer relaxed cycling and the length of the chosen route is usually 31-50 km. They search for accommodation in advance on the Internet, mostly on websites dedicated to tourism.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Burian, M., Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Čevela, R., Čeledová, L., Kalvach, Z., Holčík, J., Kubů, P. (2014). *Sociální gerontologie: Východiska ke zdravotní politice a podpoře zdraví ve stáří*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Dvořáčková, D. (2012). *Kvalita života seniorů v domovech pro seniory*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Filler, V., Motýl, J. (2018). *Městem na kole – příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Friel, J. (1998). *Cycling Past 50*. USA: Human Kinetics
- Frischknecht, T. (2004). *Jezdíme na horském kole*. České Budějovice: KOPP
- Halada, A., Křemeček, I., Macka, J., Krejčí J., Jakeš, A. (2007). *Na kole křížem krázem po Moravě a Slezsku*. Praha: Fragment.
- Hartl, P. (2004). *Stručný psychologický slovník*. Praha: Portál.
- Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H., Hoek, G. (2011). Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? *Ciência & Saúde Coletiva*, 16, 4731-4744.
- Haškovcová, H. (2010). *Fenomén stáří*. Praha: Havlíček Brain Team
- Hesková, M. (2011). *Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna
- Holczerová, V., Dvořáčková, D. (2013). *Volnočasové aktivity pro seniory*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Hrubíšek, I. (2002). *Horské kolo od A do Z*. Praha: Sobotáles.
- Janiš, K., Skopalová, J. (2016). *Volný čas seniorů*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Jarošová, D. (2006). *Péče o seniory*. Ostrava: Ostravská univerzita (Repronis).
- Klvetová, D., Dlabalová, I. (2008). *Motivační prvky při práci se seniory*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Kössl, J., Štumbauer, J., Waic, M. (2018). *Kapitoly z dějin tělesné kultury*. Praha: Karolinum.
- Kotíková, H. (2013). *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Landa, P., Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada Publishing, a.s.

- Langmeier, J., Krejčířiková, D. (1998). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Makeš, P., Král, L. (2002). *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press.
- Mourek, D., Vrtalová, J., Žáková, R., Martinek, J. (2011). *Cykloturistika – Současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Czech Tourism.
- Novotný, P. (2017). *Extrémní sport ve starobním důchodu*. Liberec: Dialog.
- Ojal, P., Titze, S., Bauman, A., de Geus, B., Krenn, P., Reger-Nash, B., Kohlberger, T. (2011). Health benefits of cycling: a systematic review. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, 21, 496–509.
- Ondráček, J., Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Blansko: Masarykova universita.
- Orieška, J. (2010). *Služby v cestovním ruchu*. Praha: Idea Servis.
- Pacovský, V., Heřmanová, H. (1981). *Gerontologie*. Praha: Avicuum.
- Pásková, M., Zelenka, J. (2002). *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Linde.
- Patterson, I. (2006). *Growing Older: Tourism and Leisure Behavior of Older Adults*. Wallingford: CABI.
- Pelclová, J. (2015). *Pohybová aktivita v životním stylu dospělé a seniorské populace*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Reidl, A. (2012). *Senior – zákazník budoucnosti*. Brno: BizBooks.
- Roslowski, A. (2005). *Jak zůstat fit ve stáří*. Brno: Computer Press, a.s.
- Ryglová, K., Burian, M., Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Říčan, P. (2004). *Cesta životem: vývojová psychologie*. Praha: Portál.
- Sak, P., Kolesárová, K. (2012). *Sociologie stáří a seniorů*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Sedláková, R. (2014). *Výzkum médií, Nejužívanější metody a techniky*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Seifertová, V., Hlouška, P., Voleman, S., Myslivcová, J. (2013). *Průvodcovské činnosti*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Sekot, A. (2008). *Sociologické problémy sportu*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Schwartzhoffová, E. (2013). *Služby v cestovním ruchu*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Sidwells, Ch. (2004). *Bicykle a cyklistika*. Bratislava: SLOVART, spol. s r.o.
- Skeřil, M., Čegan, P. (2003). *Cykloturistika pro všechny*. Ostrava: MONTANEX, a.s.
- Slavík, L. (2012). *Seniorský cestovní ruch*. Praha: Univerzita Karlova v Praze.
- Soulek, I., Martinek, K. (2000). *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing.

- Špatenková, N., Smékalová, L. (2015). *Edukace seniorů: Geragogika a gerontodidaktika*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Tošnerová, T. (2002). *Ageismus. Průvodce stereotypy a mýty o stáří*. Praha: Ústav lékařské etiky UK.
- Tošnerová, T. (2009). *Jak si vychutnat seniorská léta*. Brno: Computer Press, a.s.
- Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (2008). *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o.
- CelySvet.cz (nedatováno). *celysvet.cz*. Získáno 10 2019, z <http://www.celysvet.cz/dopravni-znacka-c-8a-stezka-pro-cyklisty>
- Český statistický úřad (2018). *czso.cz*. Získáno 9 2019, z <https://www.czso.cz/csu/czso/nadeje-dozeni-pri-narozeni-v-letech-1950-2018>
- Český statistický úřad (2018). *czso.cz*. Získáno 9 2019, z <https://www.czso.cz/csu/czso/podil-obyvatele-ve-vekove-skupine-0-14-a-65-a-vice-let-v-letech-1950-2018>
- Český statistický úřad (2018). *czso.cz*. Získáno 9 2019, z <https://www.czso.cz/staticke/animgraf/cz/index.html?lang=cz>
- Čistou stopou (nedatováno). *cistoustopou.cz*. Získáno 10 2019, z <https://www.cistoustopou.cz/kolo/projekt/dalkove-cyklotrasy-euro-velo-136>
- Drážní stezky (nedatováno). *arcgis.cz*. Získáno 10 2019, z <https://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=f32f9a86f5de4892972a2c6dc6b90c70>
- Drážní stezky (nedatováno). *greenways.cz*. Získáno 10 2019, z <https://www.greenways.cz/Greenways-v-CR/Drazni-stezky>
- EuroVelo (nedatováno). *greenways.cz*. Získáno 10 2019, z <https://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR>
- Google Formuláře (nedatováno). *docs.google.com*. Získáno 8 2019, z <https://forms.gle/GuLemyVpkLn7wAo7>
- Klub českých turistů (nedatováno). *kct.cz*. Získáno 9 2019, z <https://kct.cz/system-turistickeho-znaceni>
- Moravské vinařské stezky (nedatováno). *stezky.cz*. Získáno 10 2019, z <https://www.stezky.cz/o-stezkach>
- Soupis vyznačených cyklotras (2015). *cykloserver.cz*. Získáno 10 2019, z <http://www.cykloserver.cz/zpravy-prilohy/1-3trida.pdf>

Superco (nedatováno). *superco.cz*. Získáno 10 2019, z
<https://www.superco.cz/sluzby/vodorovne-dopravni-znaci/>

Wikipedie–Greenway (nedatováno). *wikipedie.cz*. Získáno 10 2019, z
<https://cs.wikipedia.org/wiki/Greenway>

11 PŘÍLOHY

Příloha 1. Dotazník – Cykloturistika seniorů v České republice

DOTAZNÍK – CYKLOTURISTIKA SENIORŮ V ČESKÉ REPUBLICE

Dobrý den,
obracím se na Vás s prosbou a s žádostí o vyplnění následujícího dotazníku týkajícího se cykloturistiky seniorů. Dotazník je anonymní a získané informace budou použity výhradně pro zpracování mé diplomové práce.

Pokyny pro vyplnění:

- a) Zaškrtněte prosím (křížkem v rámečku) pouze jednu odpověď, není-li uvedeno jinak
- b) U otevřené otázky máte možnost vyjádřit svůj názor formou volné odpovědi

Předem Vám děkuji za ochotu a vyplnění dotazníku
Petr Vlk - student FTK, UP v Olomouci

1) Pohlaví?

- Muž
- Žena

2) Věk?

- Méně než 55 let
- 55-65 let
- 66-75 let
- 76 a více let

3) Jezdíte alespoň někdy na kole na cyklovýlety?

- Ano
- Ne

4) Jak často jezdíte na cyklovýlety?

(Za předpokladu, že k tomu jsou vhodné podmínky, jako např. cyklistice příznivé roční období, Váš zdravotní stav apod.)

- Několikrát do týdne
- Přibližně jednou týdně
- Přibližně jednou za 2 týdny
- Přibližně jednou za měsíc
- Přibližně jednou za 2 měsíce
- Přibližně jednou za 2 až 6 měsíců
- Přibližně jednou za 6 až 12 měsíců
- Méně často než jednou za 12 měsíců
- Nevím, nedokážu říci

5) Jaký typ cyklovýletů preferujete?

(Akční cyklistika není spojená s žádnou turistickou aktivitou - jedná se o sportovní cyklistiku. Pohodová cyklistika je spojena s turistickou aktivitou, např. delší dovolená na kolech, celodenní výlety na kole, při kterých využíváte externí služby – návštěvy restaurací, památek apod.)

- Akční cyklistika
- Pohodová cyklistika

6) Na jak dlouhé cyklovýlety obvykle vyrážíte?

- Na více než týdenní výlety
- Na týdenní výlety
- Na dvoudenní a vícedenní výlety
- Maximálně na dvoudenní výlety
- Na jednodenní výlety

7) Jak dlouhé jsou trasy, na které obvykle na kole vyrážíte?

- Méně než 10 km
- 11 - 20 km
- 21 - 30 km
- 31 - 50 km
- 51 - 80 km
- 81 a více km

8) Po jakém typu cest obvykle vyrážíte?

(Cyklostezky - asfaltové stezky či stezky se zpevněným povrchem, většinou s malým převýšením.
Cyklotrasy - trasy v horách, většinou s nezpevněným povrchem a větším převýšením.)

- Po cyklostezkách
- Po cyklotrasách
- Po okresních či jiných silnicích
- Trasy nerozlišuji, vyrazím podle situace

9) Pokud vyjíždíte na vícedenní výlety, ubytováváte se většinou:

- V kempu (stanu, chatce, karavanu)
- V penzionu
- U známých nebo příbuzných
- V pronajatém pokoji, apartmánu
- V hotelu
- Někde jinde
- Nevyjíždím na vícedenní výlety

10) Do jaké míry jsou pro Vás následující atributy spojené s ubytovacími zařízeními důležité?

*Na každém řádku zaškrtněte jednu možnost - X	Velmi důležité	Spíše důležité	Spíše není důležité	Vůbec není důležité	Nevím, nedokážu říct
Uzamykatelné místo pro bezplatné uschování kol					
Celková kvalita stravování					
Poskytnutí náradí pro snadné opravy kol					
Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje					
Lékárnička					
Množství a kvalita turistických materiálů					
Nadstandardní vybavení ubytovacího zařízení (WiFi, TV)					
Možnost umytí kola, vybavení pro mytí kola					
Zprostředkování výpůjčky kvalitních kol					
Možnost zakoupení obědových balíčků					
Energeticky vydatné snídaně s minimem tuků					

11) Vyhledáváte si s předstihem informace o rekreačních zařízeních, ve kterých se ubytováváte?

- Ano, vždy
- Ano, občas
- Ne

12) Jezdíte na cyklovýlety také do zahraničí?

- Ano
- Ne

13) Pokud byste měl/a porovnat služby pro cyklisty v ČR a v zahraničí, řekl/a byste, že?

- Služby v ČR jsou mnohem lepší než služby v zahraničí
- Služby v ČR jsou o něco lepší než služby v zahraničí
- Služby v ČR a služby v zahraničí jsou srovnatelné
- Služby v ČR jsou o něco horší než služby v zahraničí
- Služby v ČR jsou mnohem horší než služby v zahraničí
- Nevím, nedokážu posoudit

14) Jaké služby, které jsou poskytovány v zahraničí a v současnosti v ČR scházejí, byste uvítal/a i zde?

.....
.....

15) S kým obvykle vyrážíte na cyklovýlety?

- S partnerem/ partnerkou
- S vnoučaty
- S dospělými dětmi
- S více kamarády
- S jedním kamarádem/ kamarádkou
- Sám/ sama

16) Pokud převážíte kolo na dovolenou, jaký přepravní prostředek k tomu používáte?

- Osobní automobil
- Vlák
- Autobus
- Jedu rovnou na kole

17) Jezdíte na organizované cyklovýlety (tyto cyklovýlety jsou organizované agenturami a většinou se jedná o zahraniční výlety, kam se jede autobusem)?

- Nejezdím, ani to neplánuji
- Nejezdím, ale plánuji to v budoucnu
- Jezdím zřídka kdy
- Jezdím pravidelně

18) Pokud jedete na vícedenní cyklovýlet, jak moc dopředu jej plánujete?

- Více než 2 měsíce dopředu
- Přibližně 1-2 měsíce dopředu
- Přibližně 2 týdny až měsíc dopředu
- Přibližně 1-2 týdny dopředu
- Maximálně týden dopředu
- Přibližně 2-3 dny dopředu
- Maximálně den dopředu
- Vícedenní cyklovýlet dopředu neplánuji
- Nevím, nedokážu říci

19) Kde hledáte informace o lokalitě, do které plánujete jet na cyklovýlet?

- Na stránkách věnovaných turismu na internetu
- Od známých, přátel, rodiny
- Na amatérských blozích či fórech na internetu
- V turistických časopisech, magazínech, novinách
- Informace dopředu nevyhledávám
- Jiné (uveďte).....

20) Je pro vícedenní výlet důležitější lokalita nebo zázemí? (ubytování, stravování, atd.)

- Důležitá je především samotná lokalita
- Důležitá je kombinace obojího
- Důležité je především zázemí
- Nevím, nedokáži říci

21) Jaký druh kola na cyklovýlety nejčastěji využíváte?

- Silniční kolo
- Horské kolo
- Krosové kolo
- Trekkingové kolo
- Elektrokolo

Děkuji Vám za ochotu a spolupráci při vyplňování ankety

Petr Vlk