

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

**CYKLISTICKÉ TRASY V KARLOVARSKÉM
REGIONU**

Bakalářská práce

Pavel Pustina

Olomouc 2011

Vedoucí práce: Doc. RNDr. Marián HALÁS, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci *Cyklotrasy v karlovarském regionu* vypracoval samostatně pod vedením doc. RNDr. Mariána Haláse, Ph.D. a uvedl veškeré literární a odborné zdroje.

V Olomouci, dne 19. dubna 2011

.....

podpis

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavel PUSTINA**
Osobní číslo: **R08112**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Cyklistické trasy v karlovarském regionu**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je kategorizace cyklistických tras v karlovarském regionu podle vybraných skupin ukazatelů, základní prostorová diferenciací cyklistických tras a analýza prodeje kol v regionu.

Předběžná struktura práce:

- Úvod
- Teoretický vstup, metodika, vymezení regionu
- Kategorizace cyklistických tras v karlovarském regionu podle vybraných ukazatelů (terén, převýšení, charakteristika zázemí cyklistických tras apod.)
- Prostorová diferenciací cyklistických tras v karlovarském regionu
- Analýza prodeje typů kol v karlovarském regionu
- Syntéza (hlavně vztah kategorie cyklistických tras vs. prodej), závěry
- Rozsah 5 000 - 8 000 slov

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Atlas cestovního ruchu ČR. Praha, Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006.
Brinke, J. Úvod do geografie dopravy. Praha, Karolinum, 1999.
Hrala, V. Geografie cestovního ruchu. Praha, Idea servis, 2001.
Mirvald, S. Geografie dopravy. Plzeň, Pedagogická fakulta ZČU, 1999.
Štěpánek, Kopačka, Šíp. Geografie cestovního ruchu. Praha, PřF KU, 2001.
- materiály a studie Centra dopravního výzkumu
- turistické a cykloturistické mapy regionu

Vedoucí bakalářské práce: **Doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **27. května 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2011**

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

L.S.

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 27. května 2010

Děkuji doc. RNDr. Mariánu Halásovi, Ph.D. za vřelý přístup, cenné rady a připomínky, které mi poskytnul při vypracování této bakalářské práce.

OBSAH

1. ÚVOD.....	8
2. CÍLE PRÁCE A METODIKA PRÁCE.....	9
2.1 Cíle práce	9
2.2 Metodika práce.....	9
3. VYMEZENÍ A VOLBA ÚZEMÍ.....	11
3.1 Vymezení území.....	11
3.2 Volba území	12
4. CHARAKTERISTIKA CYKLOTURISTIKY	14
4.1 Cykloturistika.....	14
4.1 Cyklotrasa	15
4.2 Hierarchie cyklotras	15
4.3 Značení cyklotras	16
5. KATEGORIZACE CYKLOTRAS V KARLOVARSKÉM REGIONU.....	18
5.1 Kategorizace.....	18
5.1.1 Kategorizace cyklotras dle převýšení.....	20
5.1.2 Kategorizace dle typu komunikace / povrchu na cyklotrasách	21
5.1.3 Kategorizace dle regionálního rozsahu cyklotras.....	22
5.2 Kategorizace cyklotras dle přírodní a kulturní atraktivity	23
5.2.1 Kategorizace cyklotras dle zázemí s certifikací Cyklisté vítání	25
5.2.2 Kategorizace dle zatížení cyklotras	26
6. ANALÝZA PRODEJE KOL V KARLOVARSKÉM REGIONU	29
6.1 Prodej kol v ČR.....	29
6.2 Prodej kol v karlovarském regionu	29
6.3 Syntéza kategorizace cyklistických tras versus prodej	31
7. PROSTOROVÁ DIFERENCIACE ATRAKTIVNÍCH TRAS KARLOVARSKÉHO REGIONU.....	33

8. SWOT ANALÝZA CYKLOTRAS A CYKLOTURISTIKY V KARLOVARSKÉM REGIONU	35
9. ZÁVĚR	38
10. SUMMARY	39
11. PŘEHLED POUŽITÝCH ZDROJŮ	40
12. PŘÍLOHY	42

1. ÚVOD

Cykloturistika potažmo cyklistika v dnešním pojetí je moderním, sportovně rekreačním trendem, který splňuje požadavky mnoha uživatelů vyhledávajících aktivní pohyb spojený s poznáním. Zároveň je ale již pro mnohé uživatele dopravním prostředkem zprostředkovávajícím možnost přepravy za účelem přemístění se v rámci jejich denních povinností v městském prostředí s výhodou minimálních nákladů, časové nenáročnosti, šetrnosti k životnímu prostředí a také pozitivnímu vlivu na zdravotní stav.

Rozvoj masové cykloturistiky byl v prostředí České republiky zaznamenán především po roce 1990, kdy se na místní trh dříve tvořený především bicykly tamní produkce začala dodávat horská kola, která se stala naprostou a převratnou novinkou. V této chvíli se pro cyklisty zpřístupnila velká část cest a míst, které byly do té doby dostupné jen formou pěší turistiky. V návaznosti na tuto skutečnost se v nově rozvíjející společnosti začal rodit trend cykloturistiky a rapidně vzrůstal zájem o poznání různorodých geograficky odlišných oblastí pomocí bicyklu. Logickým vyústěním této cyklistické masovosti se v rámci prostředí České republiky začala budovat potřebná cyklistická infrastruktura v podobě cyklostezek a speciálně značených cyklistických tras.

Tyto změny v infrastruktuře byly legislativně potvrzeny a se vstupem České republiky do Evropské unie byly ještě posíleny především díky finanční podpoře ze strukturálních fondů a v rámci příhraničních regionů také díky vzniku euroregionů a jejich vzájemné kooperaci v této oblasti. V dnešní době je cykloturistika již velmi významným prvkem dopravy, zahrnutým v celonárodním měřítku do Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy a na regionální úrovni je řešena v podobě zapracování do jednotlivých územních plánů obcí a měst, generelů cyklo dopravy apod.

Je patrné, že cykloturistika v tomto směru prošla obrovským vývojem ve velmi krátkém časovém úseku a její rozvoj je stále aktuálním tématem, který je nadále nutno řešit na všech úrovních, tím posilovat její postavení a také jistou rovnocennost ostatním druhům dopravy.

2. CÍLE PRÁCE A METODIKA PRÁCE

2.1 Cíle práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je kategorizace cyklistických tras v karlovarském regionu dle vybraných ukazatelů (terén, převýšení, regionální rozsah cyklotras, přírodní a kulturní atraktivita, kterou cyklotrasy nabízejí, dle zázemí, které poskytují) a dále jejich prostorová diferenciaci. Dílčím cílem je také analýza prodeje kol v karlovarském regionu včetně syntézy vztahu prodeje a kategorizace cyklistických tras.

2.2 Metodika práce

Ke zpracování této bakalářské práce bylo využito několika rozdílných informačních zdrojů, které vycházely jak z podoby elektronické, softwarové, tak z podoby literární a dále z dotazníkového šetření. Vzhledem k nedostatku literatury zabývající se tématem cykloturistiky proto byla využívána ve většině data v elektronické podobě. Z literárních zdrojů byla stěžejní publikace (Cykloturistika - Hřebíčková, Ondráček, 2007), která posloužila především k vymezení pojmů týkajících se cyklistické infrastruktury a charakteristiky cykloturistiky jako celku a také učební texty Klubu českých turistů, v nichž jsou k nalezení informace týkající se regionálního rozsahu cyklotras a cykloturistického značení.

Elektronická data pak pocházela především z těchto zdrojů:

- Centrum dopravního výzkumu - cyklostrategie
- Český statistický úřad
- Ředitelství silnic a dálnic ČR
- Cykloportál Karlovarského kraje
- Portál Cyklisté vítáni

Data z Českého statistického úřadu byla použita zejména ke zpracování dat v socioekonomické charakteristice regionu a k porovnání jednotlivých krajů České republiky s karlovarským regionem. Podstatným zdrojem dat bylo Centrum dopravního výzkumu, v jehož databázi se nachází data o celkové kilometráži cyklotras dle jednotlivých krajů a dále webové stránky cykloportálu Karlovarského kraje poskytující

především informace o jednotlivých cyklotrasách procházejících karlovarským regionem, v poslední řadě byl využit portál Cyklisté vítání k získání informací o počtu zázemí s touto certifikací a k samotné charakteristice této certifikace.

Velmi podstatným zdrojem dat se stal software Cyklotrasy verze 2.20 firmy EAGLE Ing. Stanislava Ubíka, jehož pomocí bylo vymezeno území a v jeho rámci veškeré cyklotrasy zpracované v této práci, o nichž byly dále čerpány informace o povrchu, převýšení, jejich délce, které byly následovně kategorizovány samotným autorem. Mapové vymezení karlovarského regionu včetně výpočtů plochy a délky komunikací bylo zpracováno pomocí softwaru ArcGIS 9.3, jehož mapový podklad tvořila data JTSK_CR. Ostatní data získaná pro účely této práce byla zpracována programy sady MS Office 2010, a to především MS Word a MS Excel. Dotazníkové šetření prováděné autorem práce bylo zdrojem informací ke zjištění prodejnosti kol v regionu a názoru prodejců kol k problematice cykloturistiky v karlovarském regionu. Shrnutím dílčích výsledků práce se zabývá v jejím závěru vypracovaná SWOT analýza.

3. VYMEZENÍ A VOLBA ÚZEMÍ

3.1 Vymezení území

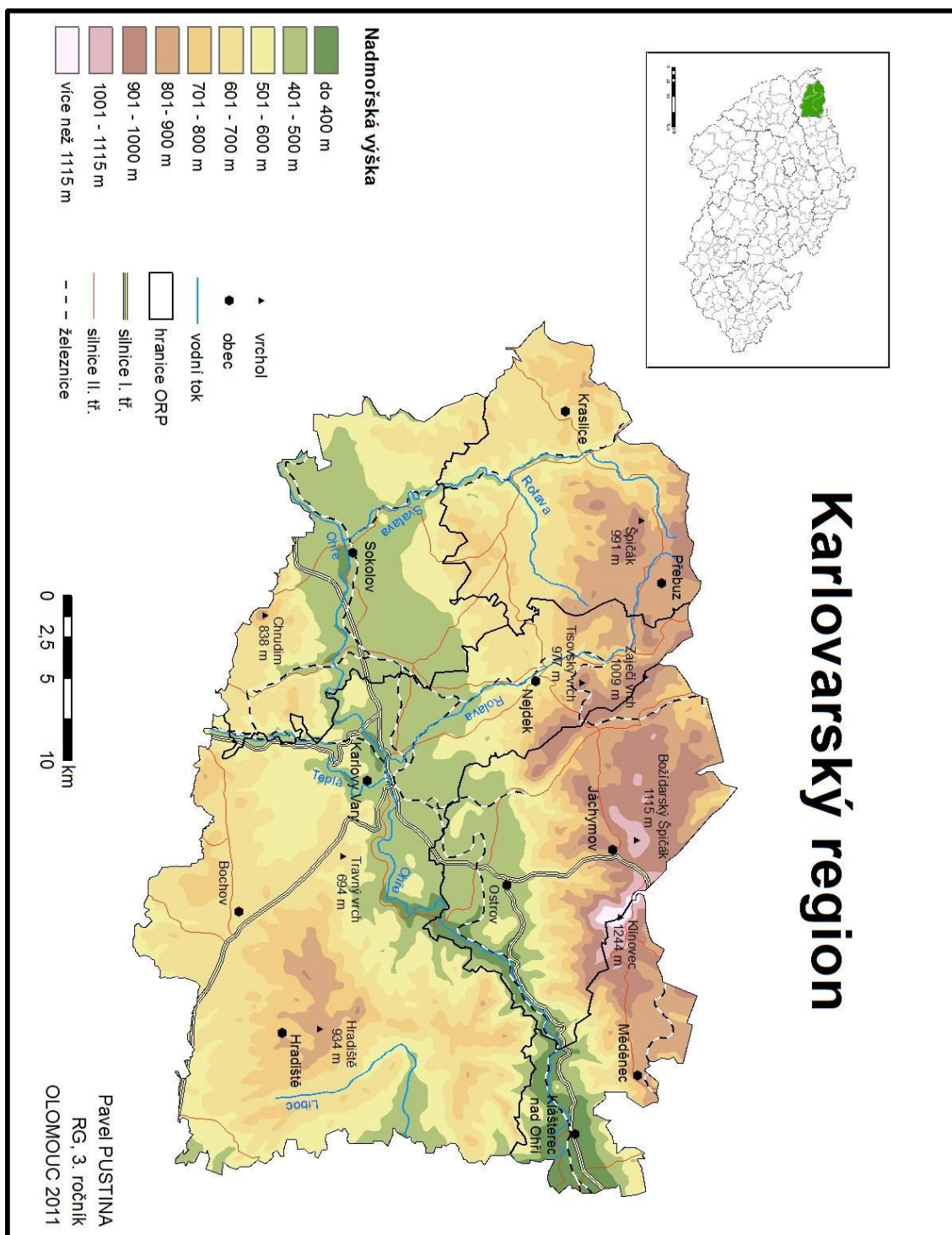
Pro účely této práce byl vymezen tzv. karlovarský region, ležící na západě České republiky v Karlovarském kraji a velmi malou částí zasahující do kraje Ústeckého. Tento region zaujímá plochu 1813 km² (vlastní výpočet pomocí ArcGIS 9.3), tj. 55 % plochy Karlovarského kraje, jehož rozloha činí 3314 km² (ČSÚ, 2009), po odečtení plochy Vojenského újezdu Hradiště, který je pro veřejnost nepřístupný je plocha vymezeného regionu rovna 1485 km² (vlastní výpočet pomocí ArcGIS 9.3) a je tvořen SO ORP Karlovy Vary, SO ORP Kraslice, SO ORP Sokolov, SO ORP Ostrov nad Ohří a malou částí na SV území také SO ORP Kadaň. Centrem regionu jsou Karlovy Vary s počtem obyvatel 51 320 k 1. 1. 2010 (ČSÚ, 2010), dalšími většími městy v regionu jsou Ostrov nad Ohří, Nejdek, Jáchymov, Chodov, Kraslice, Sokolov, Klášterec nad Ohří. Pro potřeby cykloturistiky je důležitým faktorem struktura silniční sítě v regionu, v tomto ohledu je v karlovarském regionu vedeno 126,4 km silnic I. třídy, 315,6 km silnic II. třídy a 404,9 km silnic III. třídy (vlastní výpočet pomocí ArcGIS 9.3).

Z fyzickogeografického pohledu dle (Demek, 1987) největší část regionu zaujímá geomorfologický celek Krušných hor s nejvyšším vrcholem Klínovec (1244 m n. m.), na východě do regionu zasahuje celek Doupovských hor s nejvyšším vrcholem Hradiště (934 m n. m.) a stejnojmenným Vojenským újezdem, v jižní části do regionu také vstupuje geomorfologický celek Slavkovského lesa. Za zmínku stojí v okolí Sokolovska geomorfologický celek Sokolovské pánve, s významným antropogenním vlivem na krajinu v důsledku těžby hnědého uhlí. Nejvyšším vrcholem Karlovarského regionu je výše zmíněný Klínovec (1244 m n. m.), mezi další významné vrcholy v oblasti Krušných hor patří například Božídarský Špičák (1115 m n. m.), Blatenský vrch (1043 m n. m.), v Doupovských horách Hradiště (934 m n. m.). Nejnižším bodem regionu je v SV části údolí řeky Ohře opouštějící region u obce Klášterec nad Ohří, zde dosahuje nadmořské výšky necelých 283 m n. m. Významnějšími vodními toky jsou řeka Ohře, Teplá, Rolava, Rotava, Svatava a v Doupovských horách pramenící řeka Liboc.

3.2 Volba území

Karlovarský region byl pro zpracování této práce zvolen účelově, a to z několika důvodů:

- nehomogenita prostředí, sever území při hranicích se SRN je tvořen nejvyššími částmi Krušných hor v kontrastu s antecedentním údolím řeky Ohře ve směru z Karlových Varů do Lokte
- v důsledku této nehomogenity atraktivita prostředí a jeho potenciál pro vykonávání cykloturistiky ať za účelem rekreačním, tak účelem sportovním
- centrem regionu jsou světoznámé lázně Karlovy Vary, které nabízí dostatečné zázemí pro cyklisty především svými ubytovacími kapacitami, prodejny kol, servisy apod.
- shodnost území s mapovým listem č. 121 (Krušné hory – Karlovarsko) ze souboru cyklistických map firmy SHOCART, ve kterém jsou k nalezení všechny cyklotrasy zpracováváné v této práci
- zkušenost autora s tímto prostředím.



Obr. 1 Vymezení území karlovarského regionu (vlastní mapa)

4. CHARAKTERISTIKA CYKLOTURISTIKY

4.1 Cykloturistika

(Hřebíčková, Ondráček, 2007, s. 12) uvádí, že cykloturistiku chápat jako pohyb vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole v přírodě (ale zároveň také v městských podmínkách) se stanoveným cílem a bez ambic soutěžit. Je to tedy druh turistiky s primárním využitím jízdního kola jako dopravního prostředku. Autoři ovšem dále dělí cykloturistiku do jednotlivých prostředí, kde je provozována a s tím související užití jednotlivých druhů kol: silniční, horská, trekingová a tzv. city bike. Kategorizací, která cykloturistiku dle autorů uvozuje, je z hlediska vlastního provozování cyklistiky, resp. cykloturistiky tzv. rekreační cyklistika, hobby cyklistika a vlastní cykloturistika.

Rozdílnou definicí se prezentuje (KČT, 2007, s. 5), který uvádí, že cykloturistika je jízdou na bicyklu provozována pomocí trekingových kol, horských kol, ale méně již silničních kol především pak za cíli umístěnými mimo zastavěná území. K této činnosti využívá komunikace se zpevněným povrchem, ale také povrchem přírodním. Požadavkem cykloturistiky je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. Dnešní skupina cykloturistů je velmi rozmanitá věkově, cyklistickou zdatností a tím i dosahovanou průměrnou rychlostí. Dále vymezuje pojem cyklo doprava, jehož význam spočívá v jízdě na bicyklu do určitého cíle, a to především každodenní dojíždění do zaměstnání, školy, za nákupy. Jeho hlavním požadavkem jsou nejkratší trasa a co nejmenší časová náročnost.

Jak dále uvádí (Hřebíčková, Ondráček, 2007, s. 13), cykloturistika přináší hodnotnou alternativu k pasivním formám rekreace i turistiky a zároveň udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků, a to vše při minimálním zatížení životního prostředí. Cykloturistika přestává být v posledních několika letech (cca od poloviny 90. let) individuální záležitostí a ocitá se v zájmu městského a regionálního plánování a je zde patrná snaha o koexistenci s ostatními druhy dopravy, nabízí výraznou flexibilitu při pohybu v městských a příměstských oblastech, stejně jako v oblastech s čistě přírodním charakterem. Celkově lze říci, že cyklistika a cykloturistika má ve světě vzrůstající tendenci v důsledku zvyšující se životní úrovně obyvatel a jejich zájmu o volnočasové aktivity a v neposlední řadě také o zdravý životní styl.

4.1 Cyklotrasa

Definice cyklotrasy dle (Hřebíčková, Ondráček, 2007, s. 79) uvádí, že cyklotrasou je myšlena trasa, vedená po pozemních komunikacích s kvalitním silničním povrchem, je značena dopravními značkami zavedenými v r. 2001 vyhláškou č. 30/2001 Sb., přičemž jejich funkce je především dopravní. Cyklotrasa by měla být spojnicí míst, mezi kterými je možné předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole. Cyklotrasa tedy může být vedena po cyklostezkách, vozovce nebo po vyhrazeném jízdním pruhu.

Definice cyklotrasy dle (KČT, 2007, s. 7) je následující a rozdílná. Cyklotrasou je v tomto případě dopravní cesta vedená po silnicích, místních a účelových pozemních komunikacích, která je z bezpečnostního hlediska a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena dle Zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, jeho Prováděcí vyhlášky a příslušných Technických předpisů (TP) dopravními značkami pro cyklisty.

Hierarchie cyklotras dle (Hřebíček, Ondráčková, 2007, s. 79) byla sestavena v r. 1996 Centrem dopravního výzkumu v Brně, a to na zakázku Ministerstva dopravy ČR. Systém cyklotras je stejný jako u silnic, jsou rozlišovány v hierarchii I. – III. třídy, na cyklotrasy I. třídy navazují cyklotrasy II. třídy atd. Od r. 1997 je tento systém uplatňován KČT a dalším trasám jsou přidělována čtyřmístná evidenční čísla. Jednomístným číslem se označují hlavní páteřní trasy první třídy, které na hranicích ČR navazují na systémy cyklotras sousedních států. Cyklotrasy II. třídy se značí dvojcifernou číslicí, měří zhruba 3000 km (2007) a spojují především české, moravské a slezské regiony.

4.2 Hierarchie cyklotras

Cyklotrasy se ve svém členění, které je zmíněné výše, člení dle (KČT, 2007, s. 5) na tři kategorie, dle svého významu, a to:

- **Dálkově - nadregionální cyklistické značené trasy** (dále jen CZT) – které jsou vyznačeny mezi vzdálenými cíli. Jejich značení je jednocifernými (CZT I. třídy) a dvojcifernými čísly (CZT II. třídy). Tyto trasy by měly mít zajištěno ubytování, servis, mapy, občerstvení. Tyto CZT mají funkci především rekreačně- turistickou.

- **Regionální cyklotrasy** - je důležité, aby tyto trasy měly návaznost na síť místních CZT. Tyto trasy mají funkci jak dopravní tak i rekreační. Jsou považovány za CZT III. třídy (značení trojčifernými čísly) a CZT IV. třídy (jsou značeny čtyřčifernými čísly).
- **Místní CZT** – jsou považovány za CZT IV. třídy (jsou značeny čtyřčifernými čísly). Mají funkci dopravní i rekreační.

V systému komunikací pro cyklisty se dále rozlišuje pojem cykloturistická trasa, kterou definují (Hřebíček, Ondráčková, 2007, s. 79) jako trasu, která vede po horších polních nebo lesních cestách či terénem, přičemž její účel je především turisticko – rekreační, případně sportovní. Velmi důležitou komunikací cyklistické infrastruktury je také cyklostezka, která je definována jako pozemní komunikace nebo jízdní pás. Na cyklostezkách jsou pro cyklisty přesně vymezené prostory pohybu vyznačené vodorovným a svislým značením. Cyklostezka je vždy ohraničena na svém začátku a konci a je výhradně určena pouze pro cyklistickou dopravu, její povrch je zpravidla zpevněný a její šířka je minimálně 3 metry.

4.3 Značení cyklotras

Dle (Cykloportál Karlovarského kraje, 2010) je garantem cykloznačení v České republice KČT, kromě KČT existuje několik dalších subjektů zabývajících se cykloznačením, které užívají své vlastní značení, v důsledku této nejednotnosti může docházet k matení cyklistů, dalším aspektem je dále estetická nejednotnost. Ani značení KČT, které by mělo být jednotné pro síť cyklotras v České republice, ovšem není bezchybné, například nerozlišuje obtížnost cyklotras a jejich určení pro cílovou skupinu, rodina s dětmi těžko sjede trasu, kterou jezdí zkušený „bikeři“. V karlovarském regionu převládá cykloznačení KČT.

Cyklistické značení KČT je dle (Cykloportál Karlovarského kraje, 2010) dvojího typu, rozlišené na silniční a terénní značení. Silniční značení je součástí veřejného dopravního značení a jeho vzhled a užití se řídí stanovenými zákony a technickými pokyny. Veškeré prvky tohoto značení nesou žlutou podkladovou barvu, jsou označeny černým logem kola a černým číselným označením, případně černým textem, směrovkou, viz příloha č. 2. V rámci dopravního značení jsou zařazeny do skupiny informativních směrových značek. Terénní značení, kterým se většinou označují trasy

vedené po lesních či polních cestách nebo terénem mohou být vyznačeny pásovými značkami o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Provedení je podobné jako u tras turistických, s rozdílem žlutého ohraničení. Dále je toto pásové značení doplněno směřovkami, kterým dominuje žlutý podklad a dvě řádky textu a v záhlaví napsáno černým textem „Cyklotrasa KČT č. 1234“, příklad tohoto značení viz příloha č. 3.

5. KATEGORIZACE CYKLOTRAS V KARLOVARSKÉM REGIONU

5.1 Kategorizace

V karlovarském regionu o ploše 1485 km² je vyznačeno celkem 39 cyklotras, jejichž kompletní přehled je uveden v tab. 2. Všechny cyklotrasy jsou kategorizovány do příslušných kategorií dle jednotlivých ukazatelů, kterými v tomto případě jsou: převýšení cyklotras, kategorizace na základě regionálního rozsahu cyklotras, kategorizace dle jednotlivých typů komunikací, kterými jsou cyklotrasy tvořeny, dle počtu přírodních a kulturních zajímavostí, které se na trasách nebo v jejich blízkosti vyskytují, dle zázemí, které je pro cyklisty nabízeno (certifikace Cyklisté vítáni) a v poslední řadě dle zátěže a celkové atraktivity. Každá kategorie je tvořena tabulkou, grafickým znázorněním a dodatečným komentářem.

Celková délka cyklotras v karlovarském regionu je 826 km, což při rozloze území 1485 km² činí průměrnou hustotu sítě cyklotras 0,56 km cyklotrasy na 1 km² území, tento údaj je v rámci celé České republiky i v rámci vybraných krajů nadprůměrným. Na území České republiky je průměrná hustota sítě cyklotras 0,42 km / km² v Plzeňském kraji sousedícím s Karlovarským je tato hodnota 0,41 km / km², v Ústeckém kraji 0,27 km / km², další údaje jsou porovnány v tab. 1.

Tab. 1 Průměrná hustota sítě cyklotras v rámci krajů ČR (k 1. 1. 2010)

kraj	rozloha (km ²)	cyklotrasy (km)	hustota sítě cyklotras (km / km ²)
Karlovarský	3314	1279	0,39
Plzeňský	7561	3085	0,41
Ústecký	5335	1440	0,27
Středočeský + Praha	11 015	2857,5	0,26
Liberecký	3163	1111,5	0,35
Olomoucký	5267	1860	0,35
Královehradecký	4759	1704,5	0,36
Pardubický	4519	2847,5	0,63
Jihočeský	10 057	4334	0,43
Vysočina	6796	2326,5	0,34
Moravskoslezský	5427	2185,5	0,40
Zlínský	3964	1236	0,31
Jihomoravský	7195	2162	0,30
Karlovarský region	1485	826	0,56
ČR	78 864	32 863,50	0,42

Zdroj: CDV, ČSÚ, upravil Pavel Pustina

Tab. 2 Kompletní přehled cyklotras v karlovarském regionu

č. trasy	délka (km)	Typy jednotlivých úseků cest (km)				převýšení (m)
		lesní / polní	vozová	II. tř.	III. tř. / mk	
2000	19,7	2,1	12,4	2,5	2,7	210
2001	19,7	12,4	5,8	1,2	0,4	348
2002	24,8	5,3	14,3	3,2	2,1	307
2003	23,6	3,1	11	4	5,5	295
2004	6,4	–	4,7	1,7	–	225
2005	10,8	–	8,1	1,7	0,7	220
2008	19,1	3,8	8,6	–	6,7	363
2009	19,8	–	7,4	10,8	1,6	170
2011	16,2	1,7	13,1	–	1,45	536
2012	11,1	–	9,7	–	1,43	45
2013	4,8	–	4,3	–	0,6	100
2016	15,8	2	6,7	1	5,5	166
2017	24,3	3,4	19,1	–	1,85	545
204	60,5	3,6	33,5	4,2	19,2	244
2043	25,2	–	8,5	1,6	14,1	315
2044	23,6	3,5	2,9	3,3	13,9	360
2045	15	1,9	2	5	6,1	140
2073	19,8	1,1	3,3	2,2	5,2	225
2074	19,4	5,7	1,2	–	12,5	164
2076	10,4	0,6	5,3	–	4,5	125
2178	30,8	–	–	5,6	25,3	290
2179	14	–	1,5	–	12,5	170
2181	4,5	–	–	–	4,5	65
2182	13,9	–	–	10,2	3,7	140
2183	5	–	5	–	–	155
2184	3,2	1,6	1,6	–	–	100
2198	57,4	–	10,4	19,7	27,2	670
2233	6,5	–	2,9	–	3,7	45
2249	46,1	0,5	30	3,3	12,3	347
2276	6,9	–	2,6	–	4,4	100
23	1,7	–	–	1,7	–	77
3001	23,1	–	3	–	20,1	250
3002	20,5	–	–	4,3	16,3	540
3004	14,7	–	–	0,4	14,3	567
3005	9,1	1,4	1	–	6,8	495
35	24	1,4	4,6	9,4	8,6	703
36	65	–	7,1	34	23,6	660
362	6,2	–	–	6,2	–	100
E. Egrensis	93,4	–	26,9	38,1	28,2	671
Celkem	826	55,1	278,5	175,3	318	11248

Zdroj: Cyklotrasy 2.20, upravil Pavel Pustina

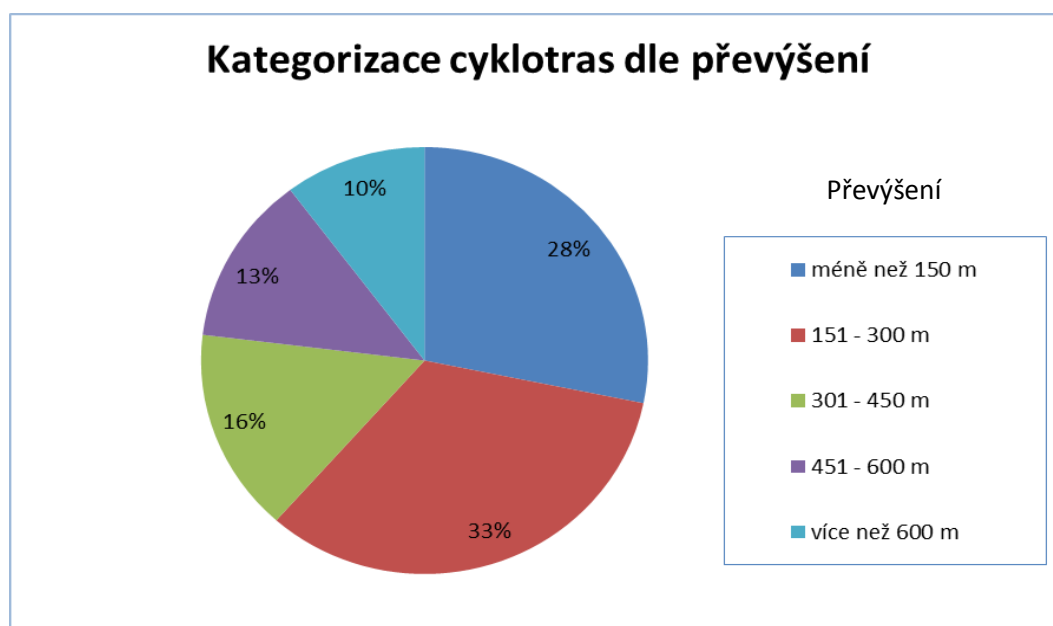
5.1.1 Kategorizace cyklotras dle převýšení

Jedním z určujících faktorů obtížnosti cyklotrasy je hodnota jejího celkového převýšení, kterou trasa nabývá na své délce. Výběr konkrétní cyklotrasy dle jejího převýšení může být jedním z rozhodujících faktorů při plánování cyklistických výletů, při plánování nových cyklotras, ale také aspekt, který určuje návštěvnost cyklotrasy a v návaznosti na to například budování doprovodné infrastruktury. V následujícím případě byly cyklotrasy kategorizovány do 5 kategorií, dle hodnoty převýšení a na základě této kategorizace byla určena jejich obtížnost. Nejvíce zastoupeny jsou v karlovarském regionu cyklotrasy s převýšením v intervalu 151 – 300 m, kterých je 13, tj. 33,3 % z celkového počtu cyklotras. Další hodnoty jsou uvedeny v tab. 3 a obr. 2. Průměrné převýšení všech cyklotras v karlovarském regionu je 288,4 m, maximální převýšení má trasa č. 35 (Vrbice – Měděnec), a to 703 m.

Tab. 3 Kategorizace cyklotras dle převýšení

Celkem tras	39	Zastoupení (%)	Obtížnost
z toho:			
méně než 150 m	11	28,2	velmi lehká
151 - 300 m	13	33,3	lehká
301 - 450 m	6	15,4	středně těžká
451 - 600 m	5	12,8	těžká
více než 600 m	4	10,3	velmi těžká

Zdroj: Cyklotrasy 2.20, upravil Pavel Pustina



Obr. 2 Graf kategorizace cyklotras dle převýšení

5.1.2 Kategorizace dle typu komunikace / povrchu na cyklotrasách

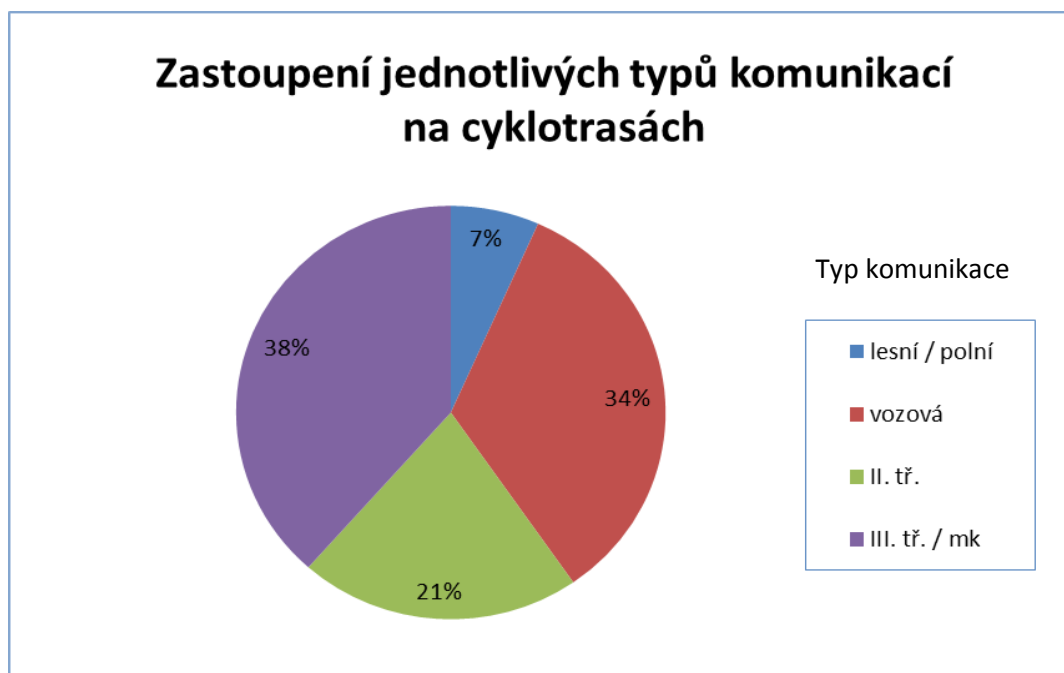
Další vymezená kategorie se týká podílu jednotlivých typů povrchu na cyklotrasách, v karlovarském regionu jsou cyklotrasy vedeny po pěti kategoriích komunikací / povrchů, tyto kategorie jsou následující: lesní / polní cesta, vozová komunikace, komunikace II. třídy a komunikace III. třídy / místní komunikace. Nejvíce zastoupenou komunikací je v tomto případě komunikace typu vozová, po které je vedeno 278,5 km z celkových 826 km cyklotras. Naopak nejméně zastoupenou je kategorie lesní / polní cesta, která tvoří pouze 55,1 km cyklotras. Další údaje včetně podílů jsou znázorněny v tab. 4 a obr. 3.

Cílem budování a provozování cyklotras je primárně vedení po vedlejších komunikacích, které se vyznačují nízkým provozem automobilů a zároveň snaha vést trasy po komunikacích, které nebudou příliš technicky obtížné, a bude možné je projet bez problémů například na trekingovém kole, proto je preferován především zpevněný povrch, viz (KČT, 2007, s. 20):*“ Zásadně se doporučuje vedení CZT po méně významných silnicích III. tř., a po místních a vhodných účelových (lesních a polních) cestách. Ideální je samozřejmě cyklostezka určená pouze pro cyklodopravu. “*

Tab. 4 Zastoupení jednotlivých typů komunikací na cyklotrasách

Celkem (km)	826	Zastoupení (%)
z toho komunikace:		
lesní / polní	55,1	6,7
vozová	278,5	33,7
II. tř.	175,3	21,2
III. tř. / mk	318	38,5

Zdroj: Cyklotrasy 2.20, upravil Pavel Pustina



Obr. 3 Graf zastoupení jednotlivých typů komunikací na cyklotrasách

5.1.3 Kategorizace dle regionálního rozsahu cyklotras

Jak již bylo uvedeno v kapitole 4.2, cyklotrasy se dělí v rámci svého regionálního rozsahu na jednotlivé kategorie, a to na dálkově - nadregionální cyklotrasy, regionální cyklotrasy a regionálně - místní cyklotrasy. Z celkového počtu 39 cyklotras, viz (Cyklotrasy 2.20) nacházejících se v karlovarském regionu jsou 4 trasy dálkově – nadregionálního rozsahu, mezi tyto trasy patří přeshraniční cyklotrasa Euregio Egrensis spojující Bavorsko – Duryňsko – Sasko a Čechy, dále cyklotrasa č. 36 Měděnec – Kraslice nebo cyklotrasa č. 35 Měděnec – Vrbsice. Cyklotrasy regionálního rozsahu se nacházejí v karlovarském regionu dvě, a to velmi frekventovaná páteřní Cyklostezka Ohře č. 204, která byla, jak uvádí (Cykloportál Karlovarského kraje, 2010) Centrem dopravního výzkumu zařazena do kategorie národních dálkových cyklotras a během let 2011 – 2013 dojde k jejímu přečíslování na cyklotrasu č. 6, stane se tak první národní dálkovou cyklotrasou v Karlovarském kraji. Druhá regionální cyklotrasa je č. 362, vedena z Lokte do Kláštera Teplá, která ovšem zasahuje do karlovarského regionu pouhými 6,2 km. Přehled kategorizace viz tab. 5 a obr. 4.

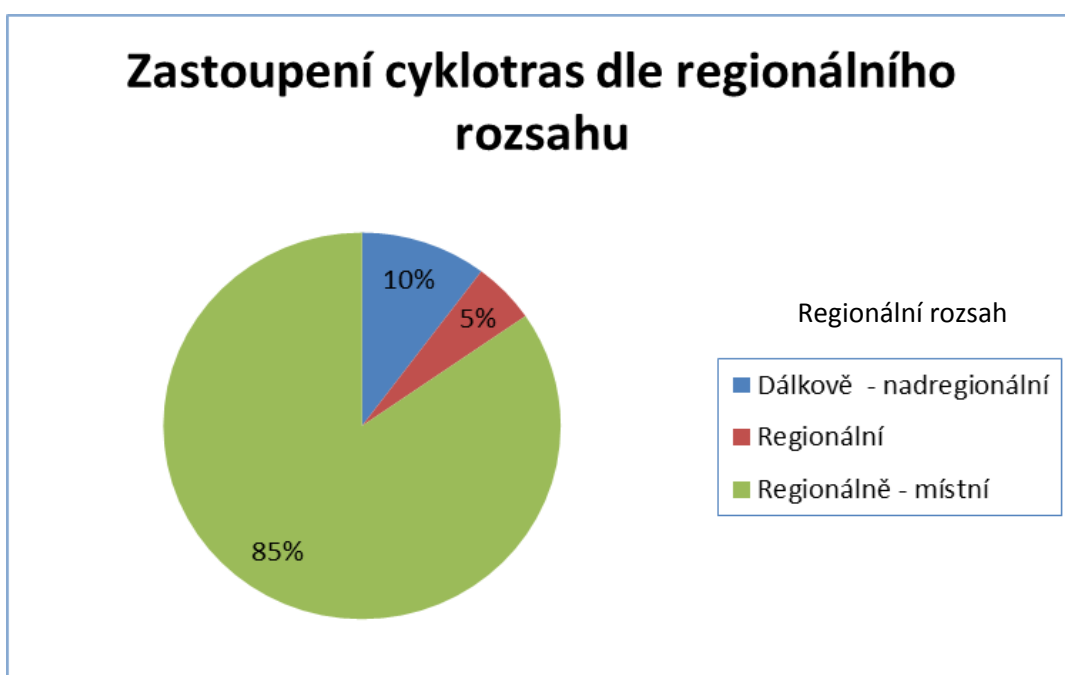
V případě budování nových cyklotras je prioritou vytváření komplexní sítě cyklotras a cyklostezek, jak uvádí (KČT, 2007, s. 20): “*Je bezpředmětné projektovat CZT odnikud nikam, vždy musí být návaznost na další síť. Důležité je také vzít v potaz*

případnou krajskou koncepci rozvoje cyklo dopravy a stanovisko značkařských orgánů KČT. Rozhodně není vhodné značit jako CZT každou silnici.,,

Tab. 5 Kategorizace cyklotras dle regionálního rozsahu

Celkem tras		Zastoupení (%)
39		
z toho:		
Dálkově - nadregionální	4	10,3
Regionální	2	5,1
Regionálně - místní	33	84,6

Zdroj: Cyklotrasy 2.20, upravil Pavel Pustina



Obr. 4 Graf zastoupení cyklotras dle regionálního rozsahu

5.2 Kategorizace cyklotras dle přírodní a kulturní atraktivity

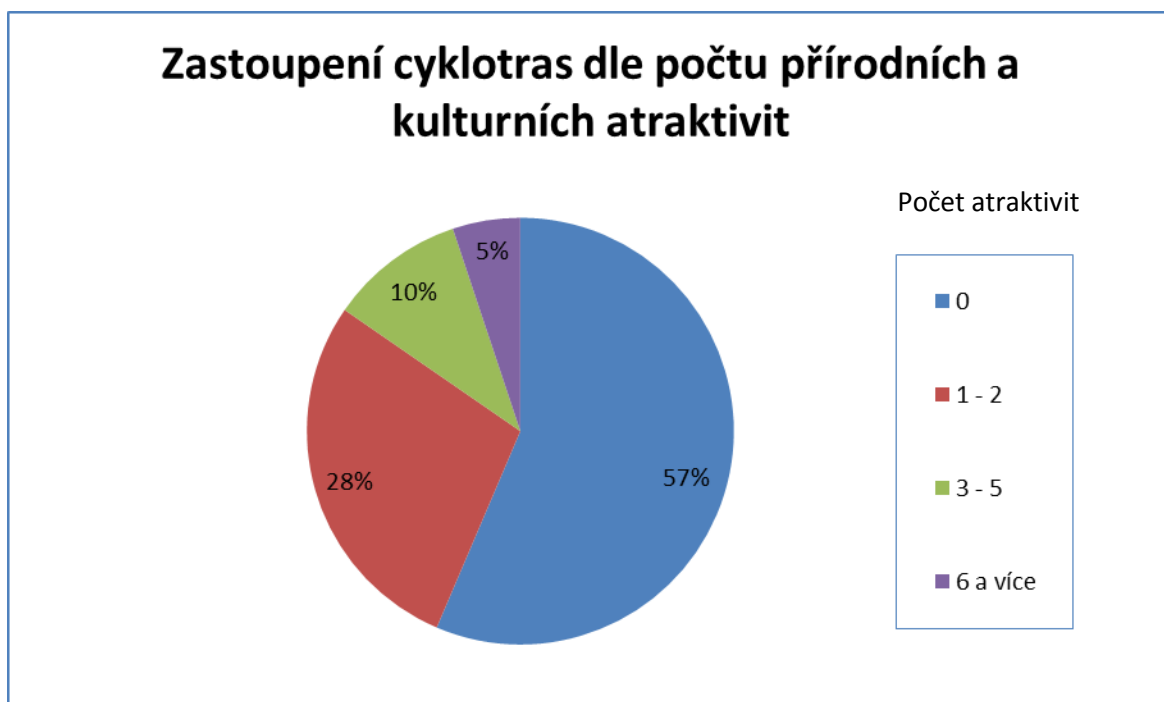
Tato kategorie se snaží určit atraktivitu cyklotrasy na základě přírodních nebo kulturních zajímavostí ležících přímo na cyklotrase nebo v jejím blízkém okolí. Vzhledem k tomuto faktu byly stanoveny intervaly, které vyjadřují počet těchto zajímavostí, a zároveň byla hierarchicky stanovena jejich atraktivita. Faktor atraktivity na základě přírodních a kulturních zajímavostí může být významným v případě návštěvnosti cyklotrasy a v návaznosti na to budování její doprovodné infrastruktury, ale také například propagace cyklotrasy. Jak je patrné z tab. 6 a obr. 5 ,největší

zastoupení mají trasy s 0 – 2 zajímavostmi, pod tuto kategorii spadá 33 z celkových 39 cyklotras, tedy 84,6 %. Naopak jen dvě cyklotrasy zaujímají kategorii 6 a více zajímavostí, a to cyklotrasa č. 2249 (Bělá – Ostrov nad Ohří), v jejíž blízkosti se nachází např. Skalky Skřítků viz příloha č. 4, viklan Dominik, viz příloha č. 5 a cyklotrasa č. 36 (Měděnec – Kraslice), v jejíž blízkosti se nachází např. Vlčí ledová jáma viz příloha č. 6 nebo Malé a Velké jeřábí jezero viz příloha č. 7.

Tab. 6 Kategorizace cyklotras dle přírodní a kulturní atraktivity

Celkem tras		Zastoupení (%)	Atraktivita
Zajímavostí:	tras:		
0	22	66,7	neatraktivní
1 - 2	11	17,9	méně atraktivní
3 - 5	4	10,3	atraktivní
6 a více	2	5,1	velmi atraktivní

Zdroj: Cykloportál Karlovarského kraje (2011), upravil Pavel Pustina



Obr. 5 Graf zastoupení cyklotras dle počtu přírodních a kulturních atraktivit

5.2.1 Kategorizace cyklotras dle zázemí s certifikací Cyklisté vítáni

V této kategorii je třeba v první řadě uvést, jaké výhody sebou nese zázemí typu Cyklisté vítáni a jaké podmínky musí splňovat zázemí tohoto typu. Dle (Cyklisté vítáni, 2011) je tento projekt celonárodním certifikačním systémem, který z pohledu cyklistů prověřuje vybavenost a nabídku stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a jiných turistických cílů. Turistická označení, která projdou touto certifikací, jsou označena logem usmívajícího se kola na zeleném podkladu, viz příloha č. 7. Tato certifikace se vyznačuje standardy srovnatelnými se systémy ostatních zemí v Evropě, v Německu např. Bett & Bike, v Rakousku RADfreundliche betriebe aj, mezi podmínky, které musí daná stravovací a ubytovací zařízení splňovat povinně patří:

- možnost ubytování na jednu noc
- nabídka energeticky vydatných snídaní s minimem tuků (na požádání hosta jogurt, müsli, ovoce)
- možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje
- uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování jízdních kol
- poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
- možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
- lékárnička
- informační tabule Cyklisté vítáni

Dalšími všeobecnými podmínkami jsou tzv. povinně volitelné, kdy je potřeba splňovat alespoň určitý počet a dále dělení dle kategorie kritérií pro stravovací zařízení, kempy a turistické cíle.

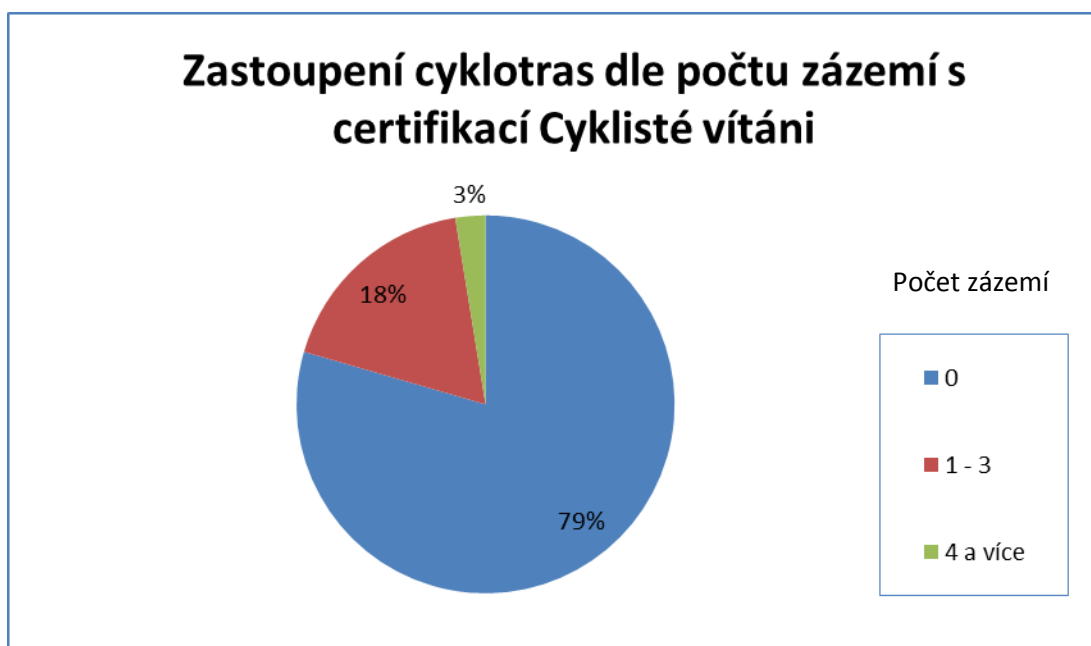
V této kategorizaci byly vymezeny tři kategorie dle počtu zázemí, která se nacházejí na cyklotrasách a zároveň stanovena vybavenost těchto tras. První kategorii s počtem 0 zázemí dle (Cyklisté vítáni, 2011) bohužel zaujímá největší počet cyklotras, a to 31 z 39, tj. 79, 5 %, poslední kategorii se 4 a více zázemí zaujímá jedna cyklotrasa, a to č. 2198 (Potůčky – Velichov), na které se v obci Abertamy nachází Hotel Villa Rosse, v obci Horní Blatná Ubytování Picura ad., obcí s největším zastoupením ubytovacích zařízení s touto certifikací je Boží Dar s celkovým počtem tří zařízení. Jak

je patrné i z tab. 7 a obr. 6, počet zázemí s certifikací Cyklisté vítání je v karlovarském regionu velmi nízký. Je otázkou, zda je tato skutečnost dána neochotou zařízení přizpůsobit se podmínkám certifikace Cyklisté vítání nebo malou propagací tohoto projektu a nízkou informovaností subjektů, které by mohly tuto certifikaci obdržet.

Tab. 7 Kategorizace dle zázemí s certifikací Cyklisté vítání

Celkem tras:		Zastoupení (%)	Vybavenost
zázemí:	tras:		
0	31	79,5	nedostatečná
1 - 3	7	17,9	dostatečná
4 a více	1	2,6	velmi dobrá

Zdroj: Cyklisté vítání 2011, upravil Pavel Pustina



Obr. 6 Graf zastoupení cyklotras dle počtu zázemí typu „Cyklisté vítání“

5.2.2 Kategorizace dle zatížení cyklotras

Vzhledem k faktu, že tato kategorizace je velmi subjektivní záležitostí a v karlovarském regionu doposud neproběhlo žádné sčítání cyklistů na vybraných cyklotrasách, byla v případě této kategorie zvolena syntéza jednotlivých předchozích kategorií, které jsou omezeny určitými podmínkami. Výsledkem této syntézy je nalézt tzv. ideální cyklotrasu, která by z pohledu cykloturistů měla být nejatraktivnější a

v důsledku této skutečnosti také nejnavštěvovanější. Podmínky pro jednotlivé kategorie jsou následující:

- převýšení do 300 m, tj. trasy s obtížností velmi lehkou a lehkou, tuto podmínku splňuje 24 tras z 39
- dle regionálního rozsahu jsou uvažovány trasy z kategorie regionálních a regionálně – místních, tuto podmínku splňuje 35 z 39 tras
- typ komunikace v tomto případě není stanoven jako podmínka, jelikož cyklotrasy jsou tvořeny několika typy komunikací a určit primární typ komunikace by mohlo být nešťastným řešením např. vůči cyklotrase, která je atraktivní z jiného pohledu, ale bude vyselektována díky tomu, že vede z části po komunikaci II. tř.
- zázemí dle certifikace Cyklisté vítáni, v tomto případě jsou brány v úvahu trasy, s dostatečnou a velmi dobrou vybaveností, tuto podmínku splňuje 8 cyklotras z 39
- dle přírodní a kulturní atraktivity byla stanovena podmínka alespoň 1 přírodní nebo kulturní zajímavosti na trase nebo v její blízkosti, tuto podmínku splňuje 17 cyklotras z 39

Jak je patrné z tab. 8, tzv. ideální trasy, které splňují veškerá kritéria zmíněná výše, jsou dvě, a to trasa č. 2012 (Nová Role – Vintířov) a č. 2016 (Nová Role – Loket). Jak již bylo uvedeno, cykloturistika je sportovní činnost vyznačující se velkou individualizací a taktéž stanovení této syntézy na základě několika podmínek, které by měla ideální cyklotrasa splňovat, je subjektivní záležitostí.

Pozn. autora: “Ačkoliv je osobní hodnocení a názor v odborných pracích skutečností nepovolenou, zde si autor dovoluje upozornit a subjektivně dle své osobní zkušenosti zhodnotit fakt, že nejfrekventovanější cyklotrasou v karlovarském regionu je cyklotrasa č. 204 (Kláštevec nad Ohří - Karlovy Vary - Loket – Sokolov – Citice), která je především v letních měsících v úseku Karlovy Vary – Loket - Sokolov velmi oblíbená pro svůj nenáročný profil, atraktivní prostředí údolí řeky Ohře a také díky hojně navštěvovanému městu Loket se známým hradem.“

Tab. 8 Stanovení ideálních cyklotras na základě syntézy jednotlivých kategorií

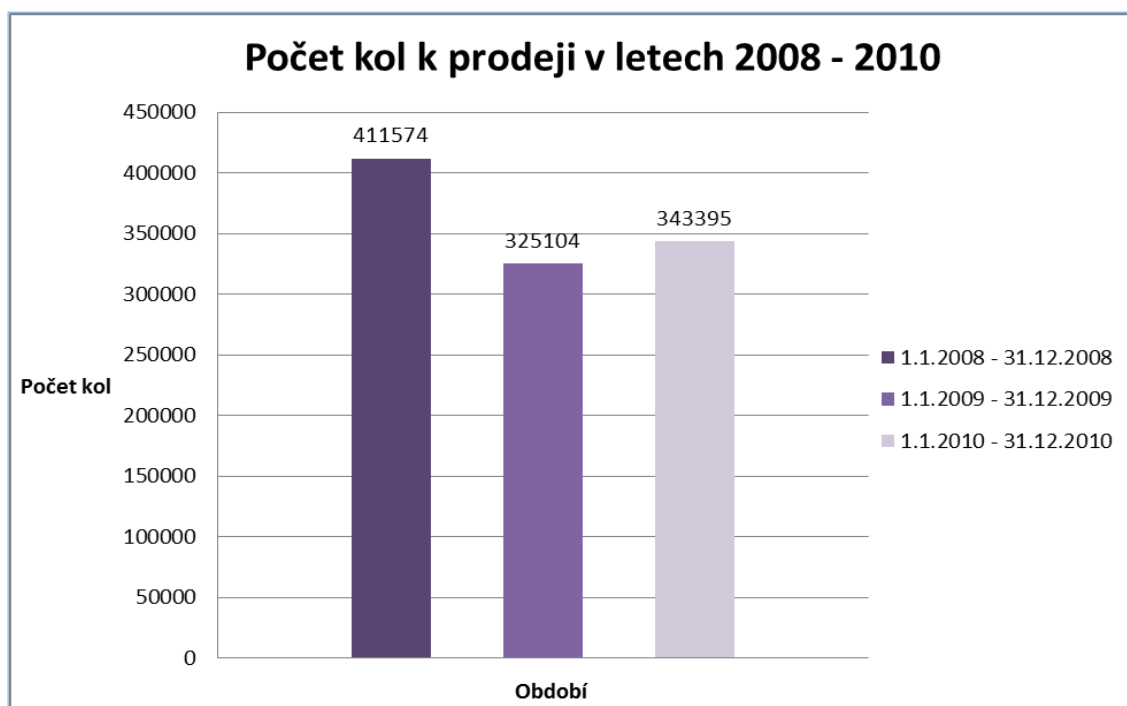
č. trasy	Převýšení (m)	č. trasy	Převýšení (m)	č. trasy	Reg. rozsah
2000	210	2000	210	2000	reg.
2001	348	2003	295	2003	reg.
2002	307	2004	225	2004	reg.
2003	295	2005	220	2005	reg.
2004	225	2009	170	2009	reg.
2005	220	2012	45	2012	reg.
2008	363	2013	100	2013	reg.
2009	170	2016	166	2016	reg.
2011	536	204	244	204	reg. - místní
2012	45	2045	140	2045	reg.
2013	100	2073	225	2073	reg.
2016	166	2074	164	2074	reg.
2017	545	2076	125	2076	reg.
204	244	2178	290	2178	reg.
2043	315	2179	170	2179	reg.
2044	360	2181	65	2181	reg.
2045	140	2182	140	2182	reg.
2073	225	2183	155	2183	reg.
2074	164	2184	100	2184	reg.
2076	125	2233	45	2233	reg.
2178	290	2276	100	2276	reg.
2179	170	3001	250	3001	reg.
2181	65	362	100	362	reg. - místní
2182	140	č. trasy	Přírodní zajímavosti	č. trasy	Cyklisté vítání
2183	155				
2184	100	2000	3	2012	1
2198	670	2012	1	2016	1
2233	45	2016	2		
2249	347	204	2		
2276	100	2045	1		
23	77	2181	1		
3001	250	2182	4		
3002	540	2183	1		
3004	567	2233	1		
3005	495				
35	703				
36	660				
362	100				
E. Egrensis	671				

Zdroj: Cyklotrasy 2.20, CDV, Cyklisté vítání, upravil Pavel Pustina

6. ANALÝZA PRODEJE KOL V KARLOVARSKÉM REGIONU

6.1 Prodej kol v ČR

K prodejnosti kol v celonárodním měřítku (Hřebíčková, Ondráček, 2007, s. 68) uvádějí, že prodejnost kol dle kvalifikovaných odhadů prodejců kol (přesná statistika těchto prodejců se bohužel nevede), za rok 2006 byla cca 380 000 kol, z čehož bylo 50 – 60 000 dětských, 120 – 140 000 horských, 160 – 180 000 trekingových a minoritní prodej, tj. cca 2 – 3000 silničních. Z této statistiky jednoznačně vyplývá, že převažuje prodej kol určených primárně do lehčího a těžšího terénu, i z pohledu běžného uživatele je patrné, že většinu cyklistů tvoří právě ti na horských, či trekingových kolech. Také dle výpočtů Centra dopravního výzkumu (2011) byl v rámci České republiky průměrný počet kol k prodeji za období 2008 – 2010 cca 360 000, jednotlivé údaje za uvedené období viz obr. 8.



Obr. 7 Počet kol k prodeji v letech 2008 – 2010 (CDV, 2011)

6.2 Prodej kol v karlovarském regionu

V rámci analýzy prodeje kol v karlovarském regionu byl zpracován dotazník obsahující šest otázek, z nichž jsou čtyři konkrétní kvantifikující a dvě otevřené (viz příloha č. 1). Tento dotazník byl předložen vedoucím čtyř nejznámějších a největších cyklocenter v karlovarském regionu, přičemž tři cyklocentra se nacházejí v Karlových Varech a jedno cyklocentrum v Ostrově nad Ohří. Je nutné podotknout, že údaje o

prodeji kol za rok 2010 jsou orientační, v některých případech cyklocentra přesné statistiky prodejů kol nevedou, v jiném případě nechtějí vzhledem ke konkurenci poskytovat přesné údaje, pro orientační přehled o prodeji kol jsou však tyto údaje dostatečné. Jednotlivé uzavřené otázky jsou zpracovány v tab. 9 a tab. 10.

Tab. 9 Analýza prodeje kol dle typu a poměru nákupů kol muži / ženy

Prodejna	prodaných kol / rok (ks)	horská kola (%)	silniční kola (%)	muži	ženy
				(%)	
Cyklo Čechman	200	90	10	70	30
Cyklo Vondráček	350	90	10	70	30
Cyklo Gašek	150	95	5	60	40
Theosport	400	95	5	50	50
celkem / průměr	1100	92,5	7,5	62,5	37,5

Zdroj: vlastní šetření

Tab. 10 Analýza prodeje kol – podíl jednotlivých cenových relací na prodaných kolech

Prodejna	< 10 tis. Kč	11 - 20 tis. Kč	21 - 30 tis. Kč	31 - 40 tis. Kč	> 40 tis. Kč
	(%)				
Cyklo Čechman	10	40	20	20	10
Cyklo Vondráček	20	50	10	10	10
Cyklo Gašek	10	60	20	5	5
Theosport	30	25	25	10	10
průměr	17,5	43,8	18,8	11,3	8,8

Zdroj: vlastní šetření

V karlovarském regionu se tedy během roku 2010 prodalo přibližně 1100 jízdních kol, z nichž více než 90% je kol horských a méně než 10 % kol silničních, nákupy kol uskutečňují více muži než ženy, a to v poměru 2/3 mužů ku 1/3 žen. V cenových relacích je největší počet kol, přes 40 % prodán v cenové relaci 11 – 20 000 Kč, celých 80 % prodejů všech kol pak tvoří kola v cenové relaci do 30 000 Kč.

V otevřených otázkách, v první řadě v otázce č. 5: “Myslíte si, že karlovarský region má dostatečně využitý potenciál pro cykloturistiku? (ano / ne – proč)“, převládají tyto názory:

- ne, je zde malé množství cyklotras, slabé zázemí, velký potenciál v sobě skrývají Krušné hory a lázeňské lesy v okolí Karlových Varů, kde se nabízí využít i turistické trasy pro ortodoxnější „bikery“

- ano i ne, nabízejí se zde velké možnosti využití například lázeňských cest, ale lidé o tom nevědí, je tedy kam jet, ale lidé by potřebovali větší informovanost
- ne, jsou zde patrné velké rezervy, prozatím jsou v provozu pouze dvě cyklostezky, komunikace III. třídy využívané jako cyklotrasy jsou ve velmi špatném stavu, je na čem pracovat
- snaha o zpřístupnění regionu pro cykloturisty je patrná, ale stále jsou k nalezení velké rezervy.

Otázka č. 6 na prodejce kol měla následující znění: “Osobně preferujete značené cyklotrasy nebo si vybíráte trasy vlastní?” Na tuto otázku převládaly velmi podobné odpovědi:

- v karlovarském regionu vybírám spíše neznačené vlastní trasy, v cizích místech vyhledávám značené trasy
- v cizím prostředí vybírám značené trasy, v okolí Karlových Varů značené i neznačené
- spíše vlastní trasy, ale lidé se hodně ptají v cyklocentru, jaké trasy bychom jim doporučili
- trasy si vybírám z poloviny značené a z poloviny neznačené

6.3 Syntéza kategorizace cyklistických tras versus prodej

Jak je patrné z analýzy prodeje kol, cyklisté v Karlovarském regionu preferují významně cykloturistiku na horských kolech, také vzhledem k faktu že 373 km cyklotras je vedeno po komunikacích III. tř. / mk a lesních / polních cestách, které se v prvním případě vyznačují sice zpevněným povrchem, ale ne příliš kvalitním a v druhém případě nezpevněným povrchem, je volba koupě horského kola poměrně logickým krokem. Ovšem vzhledem k rostoucímu počtu kilometráže cyklistických tras a cyklostezek a minoritnímu prodeji silničních kol by stálo za zvážení nastartovat také propagaci silniční cyklistiky, a to jak ze strany prodejců kol, tak ze strany KČT, v jehož kompetenci by bylo značení cyklotras vhodných pro cyklistiku na silničním kole po kvalitnějších vedlejších komunikacích II. a III. tř.

Důležitým faktorem je cena prodaných kol, jak bylo uvedeno, 80 % prodaných kol v karlovarském regionu je v cenové relaci do 30 tis. Kč, z toho 60 % tvoří kategorie kol do 20 tis. Kč. Horská kola v cenové relaci do 20 tis. Kč jsou vhodná především do lehčího terénu, těžko říci, zda s tímto faktem kalkulují také tvůrci nových cyklotras i vzhledem k tomu, že pouhých 55 km cyklotras je vedeno po polních / lesních cestách. Sami prodejci kol v tomto směru zastávají názor, že je málo využitý potenciál lázeňských lesů v blízkosti Karlových Varů, jejichž cesty jsou tvořeny často nezpevněným povrchem, vyžadujícím větší zkušenost jezdce a odpovídající vybavení, zkušenější cyklisté s odpovídajícím vybavením proto často volí vlastní trasy technicky obtížnějšího charakteru.

Jak se dále potvrdilo v kategorizaci tras dle zázemí s certifikací Cyklisté vítání, i dle názoru prodejců kol, cyklotrasy v karlovarském regionu jsou nedostatečně vybaveny doprovodným zázemím. Vše závisí na propagaci této certifikace i na ochotě jednotlivých zařízení vybavit se potřebným vybavením k získání této certifikace, prozatím je cyklista často odkázán především sám na sebe.

Poměrně rozporuplné je tvrzení prodejců kol, kteří zastávají většinový názor, že karlovarský region má nedostatečně vybudovanou infrastrukturu cyklotras / cyklostezek. V porovnání s ostatními kraji v České republice se karlovarský region vyznačuje nadprůměrnou hustotou sítě cyklotras, lze souhlasit pouze s nedostatečnou sítí cyklostezek, které jsou v karlovarském regionu pouze dvě. Toto tvrzení prodejců si lze vysvětlit také tím, že si sami vybírají spíše trasy neznačené, které jsou pro ně atraktivnější.

7. PROSTOROVÁ DIFERENCIACE ATRAKTIVNÍCH TRAS KARLOVARSKÉHO REGIONU

Statut atraktivní trasy splňuje devět cyklotras, které jsou uvedeny ve sloupci „přírodní atraktivita“ v tab. 8, jedná se o trasy, které splňují veškerá kritéria výběru nejatraktivnější trasy včetně dvou tras, které splňují podmínky zázemí s certifikací Cyklisté vítáni. Je potřeba dodat, že žádné jiné trasy v regionu nesplňují podmínky pro status atraktivní cyklotrasy, a to ani při zohlednění jednotlivých tří jiných podmínek. Tyto trasy jsou v karlovarském regionu rozmístěny poměrně disperzně, nedá se říci, že by tvořily komplexní síť nebo na sebe nějakým způsobem logicky navazovaly. I vzhledem k tomuto faktu se tyto trasy vyznačují rozdílným zastoupením z hlediska jednotlivých SO ORP, ve vztahu ke geomorfologickým celkům, ve kterých se nacházejí a také zastoupením dle nadmořské výšky.

Největší zastoupení atraktivních cyklotras je v SO ORP Karlovy Vary, na jehož ploše leží nebo ji protíná pět cyklotras včetně dvou cyklotras č. 2016 a č. 2012, které jsou tzv. nejatraktivnějšími, druhým v pořadí je SO ORP Sokolov se čtyřmi cyklotrasami. Do SO ORP Kraslice zasahují malými částmi tři cyklotrasy, do SO ORP Ostrov nad Ohří cyklotrasy dvě a v SO ORP Kadaň na SV území jedna cyklotrasa. Při pohledu do obr. 8 je patrné, že páteř sítě cyklotras v karlovarském regionu tvoří cyklostezka č. 204 podél řeky Ohře, jenž protíná téměř celý karlovarský region od JZ k SV a v něm prochází geomorfologickými celky Sokolovské pánve, Slavkovského lesa a Krušných hor.

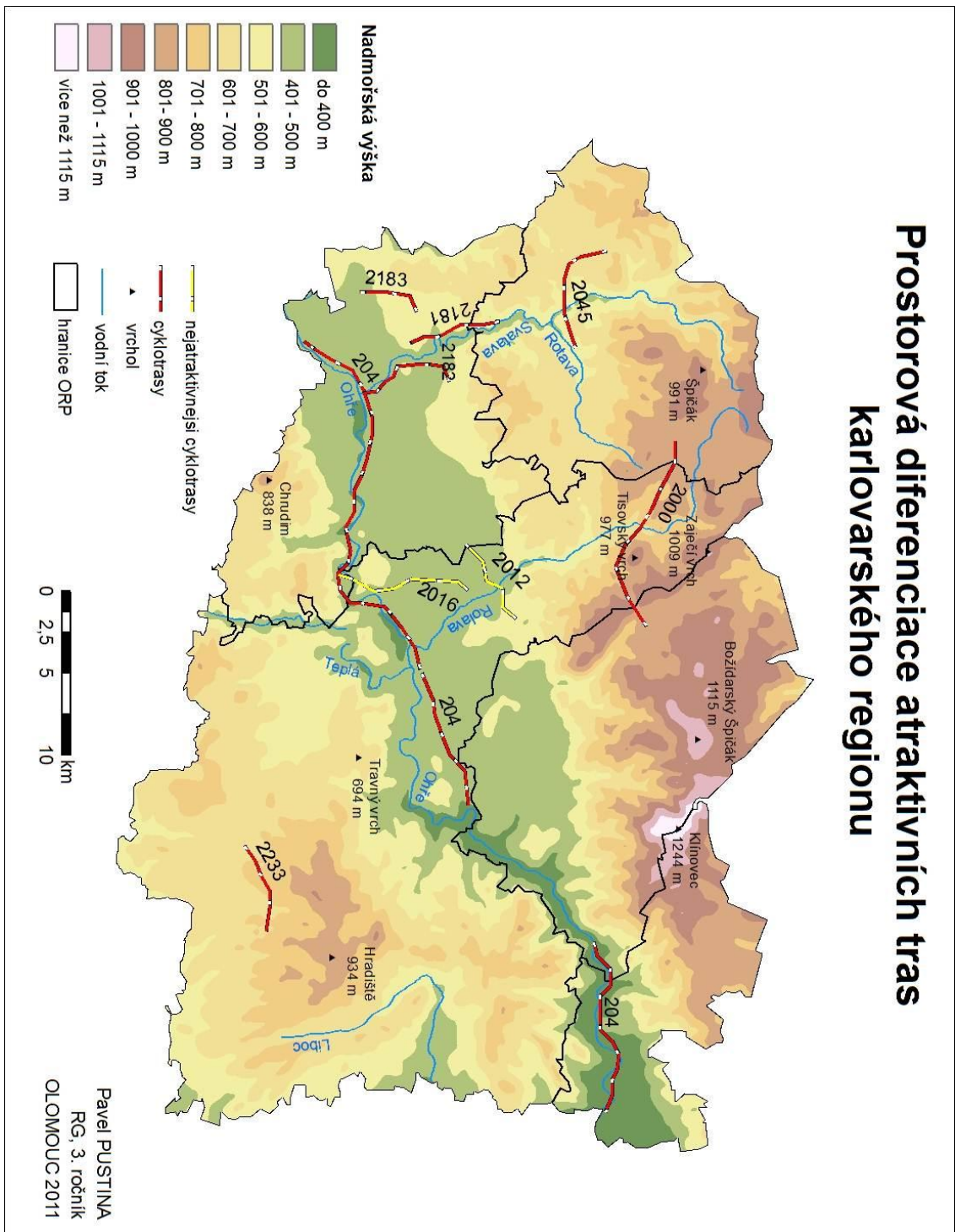
Prostorově tedy lze diferencovat vybrané trasy do čtyř geomorfologických celků: Krušné hory, Sokolovská pánev, Doupovské hory, Slavkovský les, nejvíce tras je zastoupeno v celku Sokolovské pánve, celkem šest z devíti cyklotras. Druhým v pořadí je celek Krušných hor, do kterého zasahují dvě cyklotrasy a v SV části regionu také cyklostezka č. 204. Celek Doupovských hor je potom zastoupen jedinou cyklotrasou, č. 2233.

Diferenciací cyklotras dle nadmořské výšky, ve které se nacházejí, je z obr. 8 patrné, že čtyři cyklotrasy leží v nadmořské výšce do 500 m n. m., dvě trasy v nadmořské výšce 500 – 600 m n. m., dvě v nadmořské výšce 600 – 700 m n. m. a jedna cyklotrasa protíná nadmořské výšky 700 – 900 m n. m. K ještě lepší ilustraci

výškového profilu těchto tras včetně kilometráže slouží přílohy č. 9 – č. 17, ve kterých jsou tyto profily znázorněny.

Shrnutím těchto faktů vyplývá, že prostorově se nejvíce atraktivních cyklotras nachází v SO ORP Karlovy Vary a SO ORP Sokolov v geomorfologickém celku Sokolovské pánve v nadmořských výškách do 500 m n. m., ve stejné nadmořské výšce a zároveň v SO ORP Karlovy Vary také leží dvě nejatraktivnější trasy č. 2012 a č. 2016.

Prostorová diferenciace atraktivních tras karlovarského regionu



Obr. 8 Prostorová diferenciace atraktivních cyklotras karlovarského regionu (vlastní mapa)

8. SWOT ANALÝZA CYKLOTRAS A CYKLOTURISTIKY V KARLOVARSKÉM REGIONU

Na základě zjištěných faktů kategorizace cyklotras, jejich dostatků a nedostatků, kterými se vyznačuje celková infrastruktura, zázemí a propagace v karlovarském regionu byla sestavena následující SWOT analýza.

Silné stránky

- v konkurenci ostatních krajů ČR velká hustota stávající sítě cyklotras
- podpora cykloturistiky na krajské úrovni
- atraktivní prostředí regionu – Krušné hory, Slavkovský les, Doupovské hory
- dostatečné ubytovací kapacity a zázemí v Karlových Varech
- projekt páteřní Cyklostezky Ohře č. 204
- strategické dokumenty rozvoje cykloturistiky v Karlovarském kraji

Slabé stránky

- nedostatečná propagace cykloturistiky ze strany města a kraje
- nedostatečné doprovodné zázemí pro cykloturisty, viz Cyklisté vítání
- nízký počet půjčoven kol, kompletního vybavení
- nedostačující zajištění bezpečnosti uložení kol především ve městech – odkládací stojany apod.
- nedostatečný rozsah cyklostezek
- nedokonalý systém značení – trasy pro horská kola, trekingová, pro rodiny apod.

Příležitosti

- stále velký potenciál pro budování budoucích atraktivních cyklotras
- větší propagace silniční cyklistiky ze strany prodejců
- rozšiřování doprovodných služeb – ubytování, půjčovny kol apod.

- možnost čerpání finančních prostředků z fondů EU
- rozvoj městské cyklistiky – jízdní pruhy

Hrozby

- nedostatečný zájem podnikatelských subjektů o rozvoj doprovodného zázemí
- z finančního hlediska nelze spoléhat jen na fondy EU
- nedořešené majetkoprávní spory při budování cyklostezek
- nadále nedostatečná propagace cykloturistiky ze strany kraje
- neodpovědné chování cyklistů v místech kde by mohla být narušena ekologická stabilita – především volnou jízdou v terénu

9. ZÁVĚR

Cílem této práce bylo charakterizovat cyklotrasy v karlovarském regionu dle jednotlivých kategorií stanovených autorem, zároveň také analyzovat pomocí dotazníkového šetření prodejnost kol v regionu a v návaznosti zpracovat syntézu prodejnosti kol v kontextu jednotlivých kategorií. Dílčím cílem byla také prostorová diferenciací atraktivních cyklotras karlovarského regionu.

Stěžejní částí zpracované práce byla kategorizace cyklotras dle jednotlivých kategorií, v této části se prokázalo, že karlovarský region i díky svému nehomogennímu prostředí nabízí dostatek cyklotras jak pro cyklisty vyznávající rekreační cykloturistiku, tak pro ty se sportovními ambicemi. Trasy karlovarského regionu jsou většinou regionálního rozsahu vyznačující se prozatím ne příliš vysokou přírodní a kulturní atraktivitou a dále nedostatečným zázemím. Ideálními cyklotrasami z hlediska ne příliš velké obtížnosti, vysoké kulturní a přírodní atraktivity a dostatečnému zázemí jsou trasy č. 2016 a č. 2012.

V karlovarském regionu se prodá za sezonu přibližně 1100 jízdních kol, která jsou z více než 90 % zastoupena horskými koly, jejichž koncová cena je v 80 % všech nákupů do 30 000 Kč. Mezi nakupujícími převládají muži nad ženami v poměru 2/3 mužů ku 1/3 žen. Sami cykloprodejci považují karlovarský region za region s velkým potenciálem pro cykloturistiku, který je ale třeba dále rozvíjet, vzhledem ke stále patrným nedostatkům. Prostorová diferenciací atraktivních tras v regionu ukázala, že atraktivní trasy jsou nejvíce zastoupeny v geomorfologickém celku Sokolovské pánve v SO ORP Karlovy Vary a SO ORP Sokolov a zároveň nacházející se v nadmořské výšce do 500 m n. m.

Karlovarský region je v dnešní době regionem s nadprůměrnou kilometrází cyklotras na svou plochu, jejichž počty je ovšem nadále možné rozšiřovat, velký potenciál lze nalézt v sice pro cyklisty obtížnějším, ale atraktivním prostředí lázeňských lesů se zázemím v Karlových Varech. Je nutné zapojit další podnikatelské subjekty ke spolupráci v budování potřebného zázemí pro cyklisty a ze strany města a kraje zlepšit především propagaci cykloturistiky jako ideálního doplňku pro trávení volného času hostů, ale i rezidentních obyvatel karlovarského regionu. S tím souvisí také zabezpečení doprovodného zázemí v samotných Karlových Varech, ale i okolních obcích.

10. SUMMARY

This bachelors thesis is mainly focused on categorization of cycling routes in Karlovy Vary region. These categories divide cycling routes into six groups, category of degree of incline, category of regional extent, category of type of communication, category of cultural and natural attraction, category of certification Cylisté vítáni and category of traffic on cycling routes. Each category is described by text, graph and table. Result of this categorization is to find strong and weak sites of cycling routes in Karlovy Vary region these sites are mention in SWOT analysis at the close of the work.

Another aim of this work was to find out the saleability of bicycles in Karlovy Vary region and also reason of bicycle sellers to current situation of cycling routes in the region. For this examination were chosen four bicycle stores in region and the sellers were asked to answer six questions in questionnaire.

The result of this bachelors thesis is that Karlovy Vary region has higher than average density of cycling routes in compare to another regions in Czech republic. These routes are located in attractive heterogeneous areas but they have still lot of shortcomings especially in background along the routes. Also promotion of cycling from leaderships of region and city of Karlovy Vary is not as good as it could be. Still there are lot of opportunities to sign more cycling routes for example near Karlovy Vary in „spa forests“.

11. PŘEHLED POUŽITÝCH ZDROJŮ

Použitá literatura:

[1] HŘEBÍČKOVÁ, Sylva; ONDRÁČEK, Jan. *Cykloturistika*. Brno: Masarykova Univerzita, 2007. 123 s.

[2] DEMEK, Jaromír a kol. *Zeměpisný lexikon ČSR: Hory a nížiny*. Praha. Academia, 1987. 584 s.

[3] KLUB ČESKÝCH TURISTŮ – RADA ZNAČENÍ. *Učební texty pro značkáře díl N – Značení cyklotras*. Praha, 2007. 32 s.

Použité internetové zdroje:

[4] ČSÚ. *Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2010* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z:

<[http://czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/06003C3DD7/\\$File/13011003.pdf](http://czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/06003C3DD7/$File/13011003.pdf)>

[5] ČSÚ. *Krajské srovnání v roce 2009* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <[http://czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/ED00377ECB/\\$File/14091004.pdf](http://czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/ED00377ECB/$File/14091004.pdf)>

[6] CDV. *Vyznačené cyklotrasy v ČR dle krajů k 1. 1. 2010* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <<http://cyklostrategie.cz/file/cyklodata-statistiky-vyznacene-cyklotrasy-v-cr-dle-kraju/>>

[7] Cykloportál Karlovarského kraje. *Značení tras* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <<http://www.kr-karlovarsky.cz/Cyklo/znaceni/>>

[8] Cykloportál Karlovarského kraje. *Cyklotrasa 204 po cyklostezce Ohře* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z:

<http://www.kr-karlovarsky.cz/Cyklo/cyklotrasy/Cyklostezka_ohre.htm>

[9] Cykloportál Karlovarského kraje. *Přírodní zajímavosti v Karlovarském kraji* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <<http://www.kr-karlovarsky.cz/Cyklo/priroda/>>

[10] Nadace Partnerství. *Cyklisté vítáni – Co je Cyklisté vítáni*. [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <<http://www.cyklistevitani.cz/cyklistevitani/cykliste-vitani-info.php3>>

- [11] Nadace Partnerství. *Cyklisté vítáni – Podmínky pro udělení značky Cyklisté vítáni*. [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <<http://www.cyklistevitani.cz/cyklistevitani/cykliste-vitani-info.php3>>
- [12] CDV. *Statistiky importu a exportu jízdních kol 2008 – 2010* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <<http://cyklostrategie.cz/cyklodata/statistiky/pocty-kol/>>
- [13] Památky a příroda Karlovarska – Jaroslav Vyčichlo. *NPP Skalky skřítků* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <<http://www.pamatkyaprirodakarlovarska.cz/npp-skalky-skritku/>>
- [14] Památky a příroda Karlovarska – Jaroslav Vyčichlo. *PP Viklan* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <<http://www.pamatkyaprirodakarlovarska.cz/pp-viklan/>>
- [15] MLČOCH, B (2003): Foto - Velké jeřábí jezero. In: Fotoarchiv České geologické služby [online databáze]. Praha, Česká geologická služba [cit. 18. 4. 2011]. Dostupné z: <<http://www.geology.cz/foto/13454>>
- [16] MLČOCH, B (2003): Foto - Velké jeřábí jezero. In: Fotoarchiv České geologické služby [online databáze]. Praha, Česká geologická služba [cit. 18. 4. 2011]. Dostupné z URL <http://www.geology.cz/foto/13455>
- [17] Klub českých turistů. *Cykloznačení* [online]. [cit. 18. 4. 2011] Dostupné z: <<http://www.kct.cz/turisticke-znaceni/cykloznaceni>>

12. PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Dotazník “Prodej kol v karlovarském regionu 2010”

Příloha č. 2: Informativní cyklistické značení – klasické

Příloha č. 3: Informativní cyklistické značení – terénní

Příloha č. 4: NPP Skalky skřítků

Příloha č. 5: PP Viklan Dominik

Příloha č. 6: PP Vlčí jámy

Příloha č. 7: PR Malé a Velké jeřábí jezero

Příloha č. 8: Informační logo certifikace Cyklisté vítáni

Příloha č. 9: Výškový profil cyklotrasy č. 204

Příloha č. 10: Výškový profil cyklotrasy č. 2000

Příloha č. 11: Výškový profil cyklotrasy č. 2012

Příloha č. 12: Výškový profil cyklotrasy č. 2016

Příloha č. 13: Výškový profil cyklotrasy č. 2045

Příloha č. 14: Výškový profil cyklotrasy č. 2181

Příloha č. 15: Výškový profil cyklotrasy č. 2182

Příloha č. 16: Výškový profil cyklotrasy č. 2183

Příloha č. 17: Výškový profil cyklotrasy č. 2233

Příloha č. 1: Dotazník “Prodej kol v karlovarském regionu 2010”

„Prodej kol v karlovarském regionu 2010“

Vážená paní, vážený pane,

jsem studentem Přírodovědecké fakulty Univerzity Palackého v Olomouci a na Katedře geografie v rámci své bakalářské práce zpracovávám dotazník týkající se prodeje kol v Karlovarském regionu. Rád bych Vás touto cestou požádal o zodpovězení několika níže položených otázek. Budu rád, najdete-li si pro mě několik minut vašeho času. Mnohokrát děkuji.

Kontakt: Pavel Pustina, e-mail: p.pustina@seznam.cz tel: 777 210 273

1) Kolik kol (ks) se ve Vašem cyklocentru prodá za rok?

2) V jakém poměru (kolik %) horská vs. silniční?

3) Kolik % prodaných kol byste zařadili to těchto cenových relací?

méně než 10 tis. Kč -

10 – 20 tis. Kč -

20 – 30 tis. Kč -

30 – 40 tis. Kč -

více než 40 tis. Kč -

4) V jakém poměru nakupují kola muži / ženy?

5) Myslíte si, že Karlovarský region má dostatečně využitý potenciál pro cykloturistiku?
(ano/ne – proč?)

6) Osobně preferujete značené cyklotrasy nebo si vybíráte trasy vlastní?

Příloha č. 2: Informativní cyklistické značení – klasické



Zdroj: KČT (2011)

Příloha č. 3: Informativní cyklistické značení – terénní



Zdroj: KČT (2011)

Příloha č. 4: NPP Skalky skřítků



Zdroj: Příroda Karlovarska – Jaroslav Vyčichlo (2011)

Příloha č. 5: PP Viklan Dominik



Zdroj: Příroda Karlovarska – Jaroslav Vyčichlo (2011)

Příloha č. 6: PP Vlčí jámy



Zdroj: Pavel Pustina (6. 11. 2010)

Příloha č. 7: PR Malé a Velké jeřábí jezero



Zdroj: MLČOCH, Bedřich (2003)



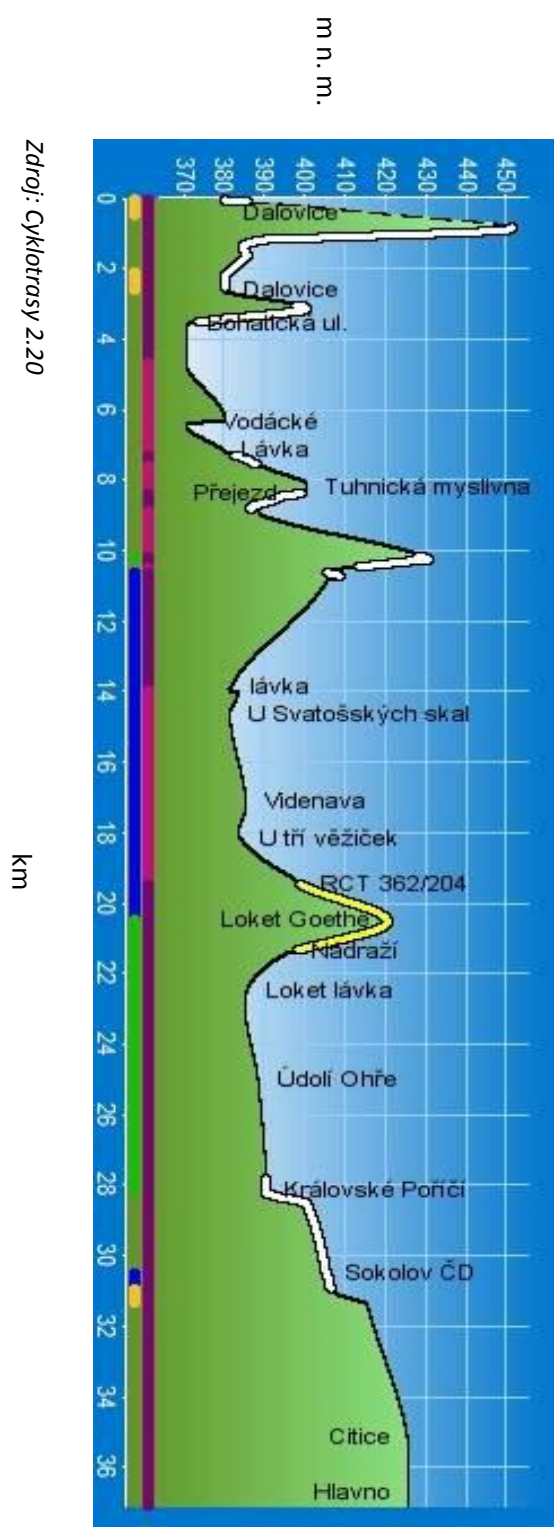
Zdroj: MLČOCH, Bedřich (2003)

Příloha č. 8: Informační logo certifikace Cyklisté vítáni



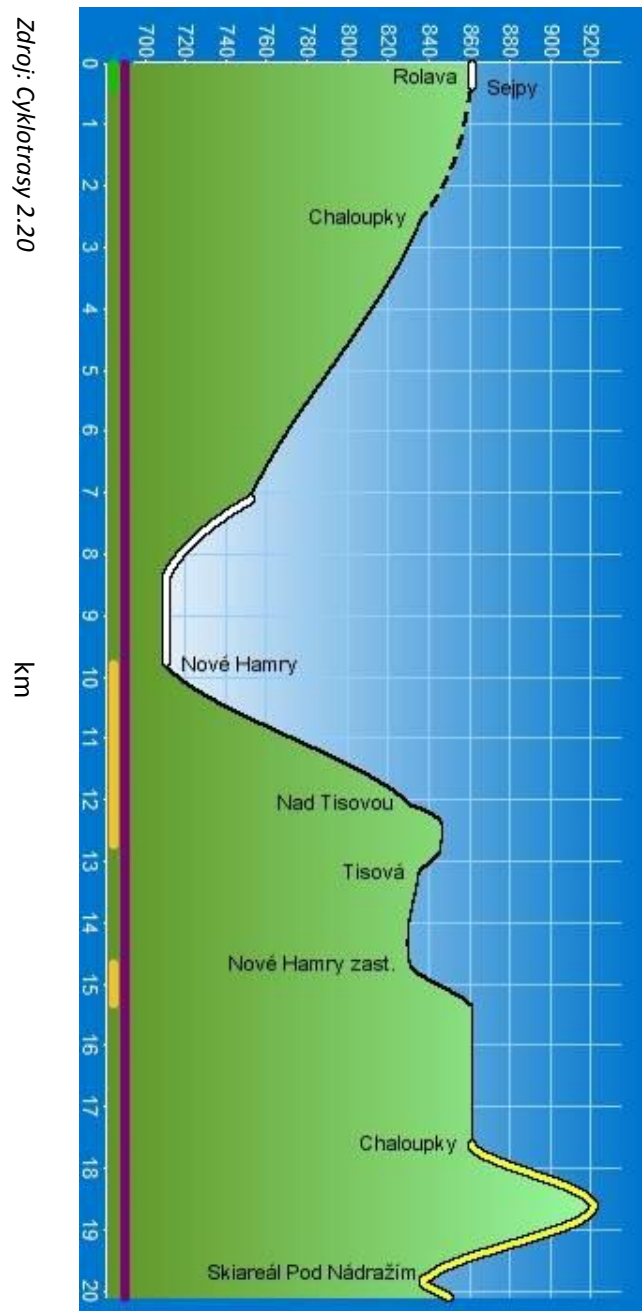
Zdroj: Cyklisté vítání (2011)

Příloha č. 9: Výškový profil cyklotrasy č. 204



Příloha č. 10: Výškový profil cyklotrasy č. 2000

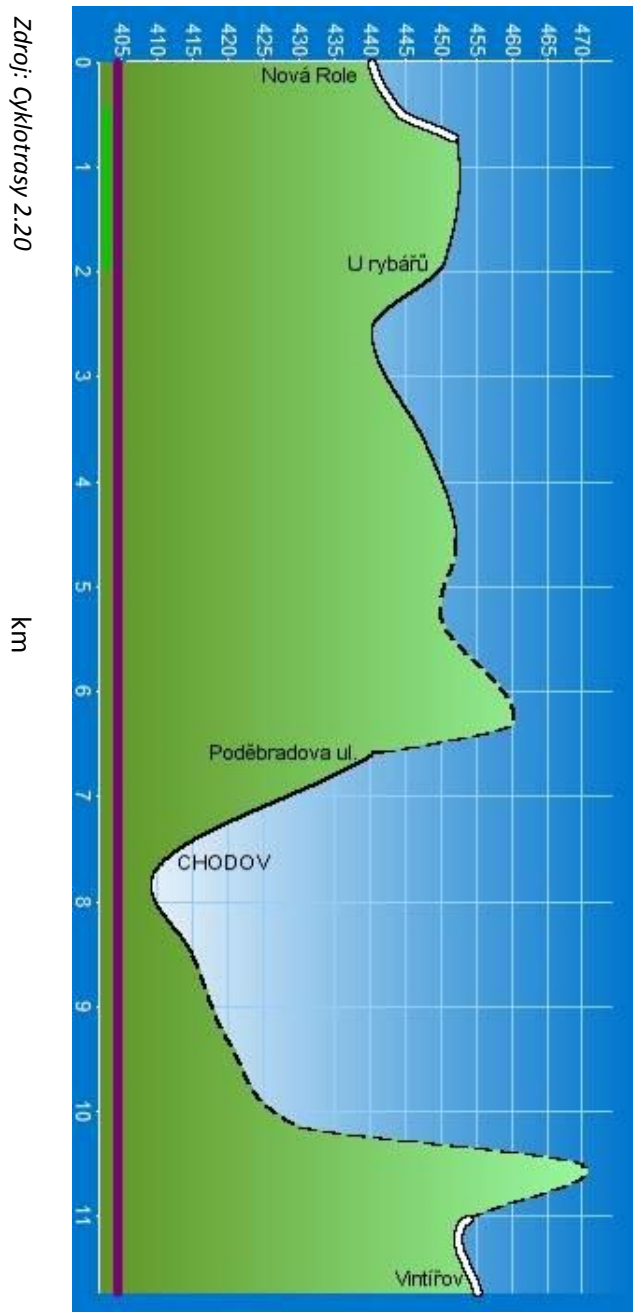
m. n. m.



Zdroj: Cyklotrasy 2.20

Příloha č. 11: Výškový profil cyklotrasy č. 2012

m n. m.

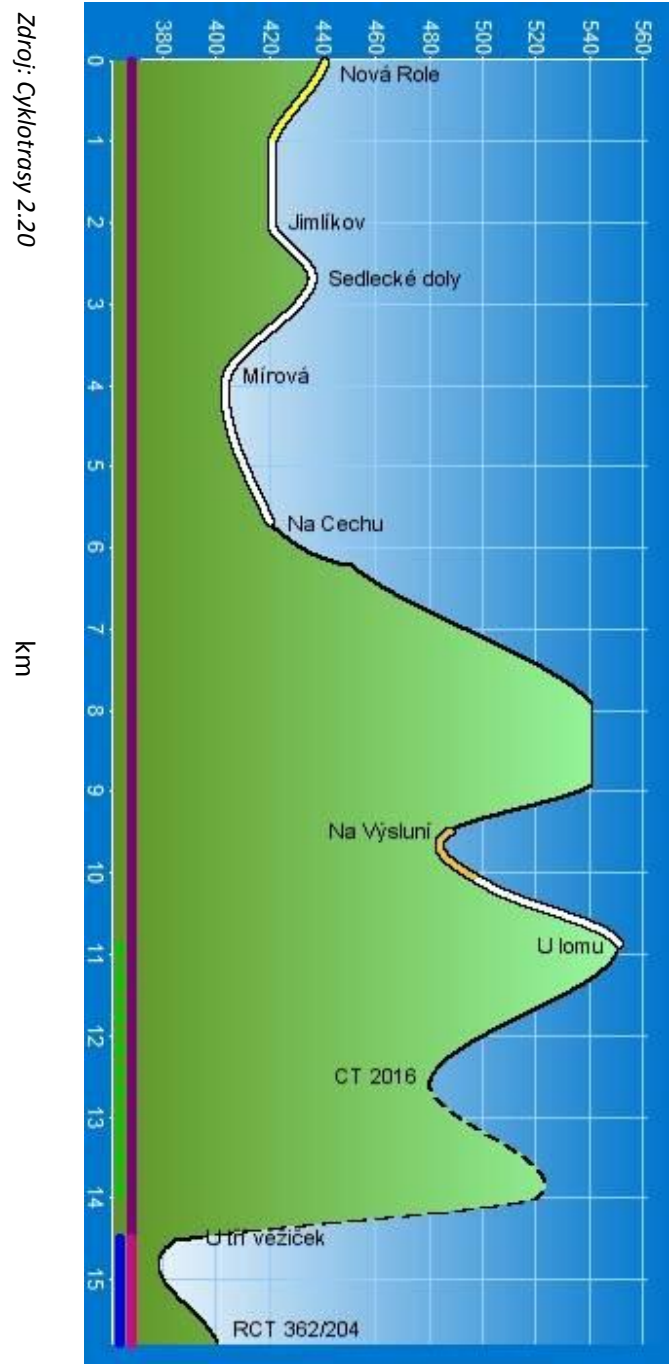


Zdroj: Cyklotrasy 2.20

km

Příloha č. 12: Výškový profil cyklotrasy č. 2016

m n. m.

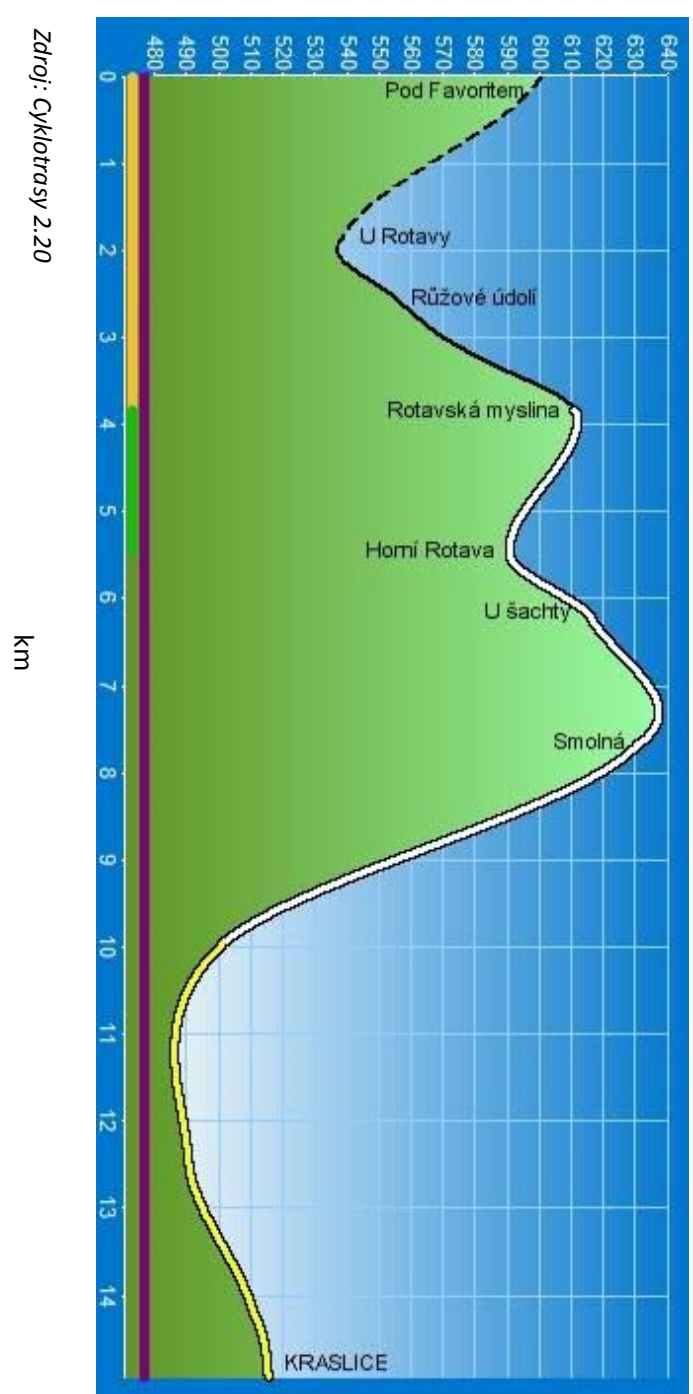


Zdroj: Cyklotrasy 2.20

km

Příloha č. 13: Výškový profil cyklotrasy č. 2045

m.n.m.

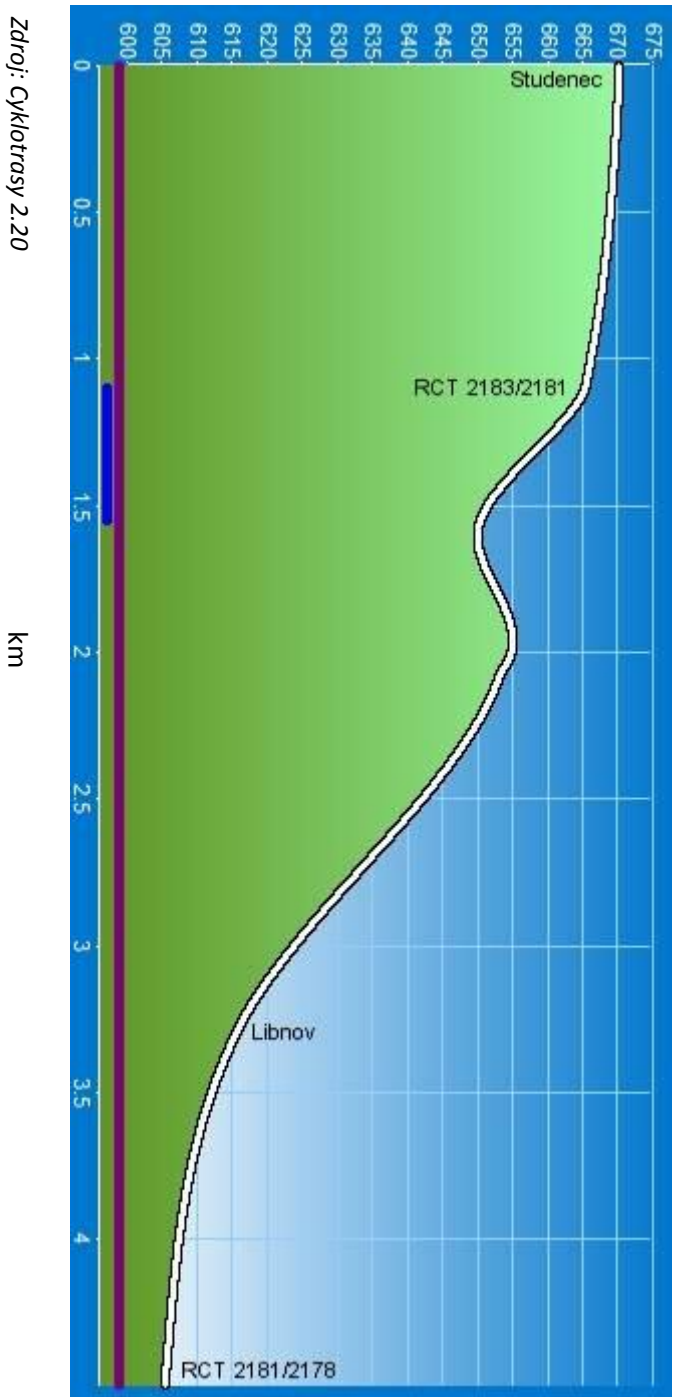


Zdroj: Cyklotrasy 2.20

km

Příloha č. 14: Výškový profil cyklotrasy č. 2181

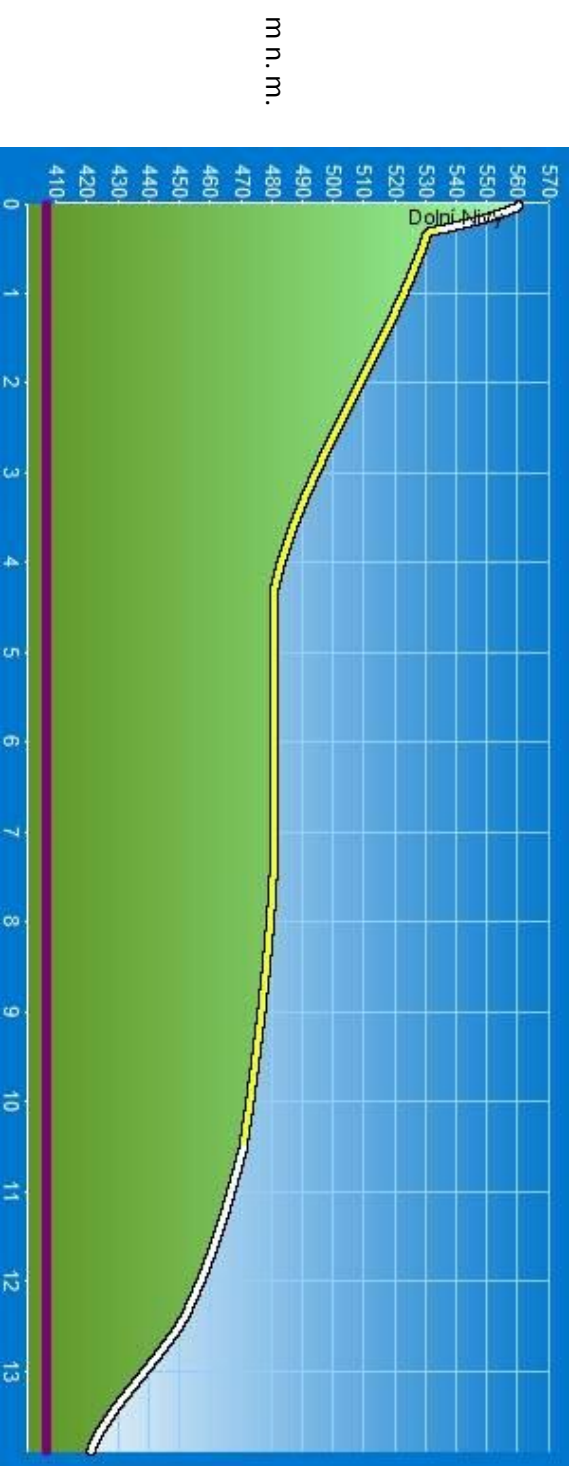
m. n. m.



Zdroj: Cyklotrasy 2:20

km

Příloha č. 15: Výškový profil cyklotrasy č. 2182



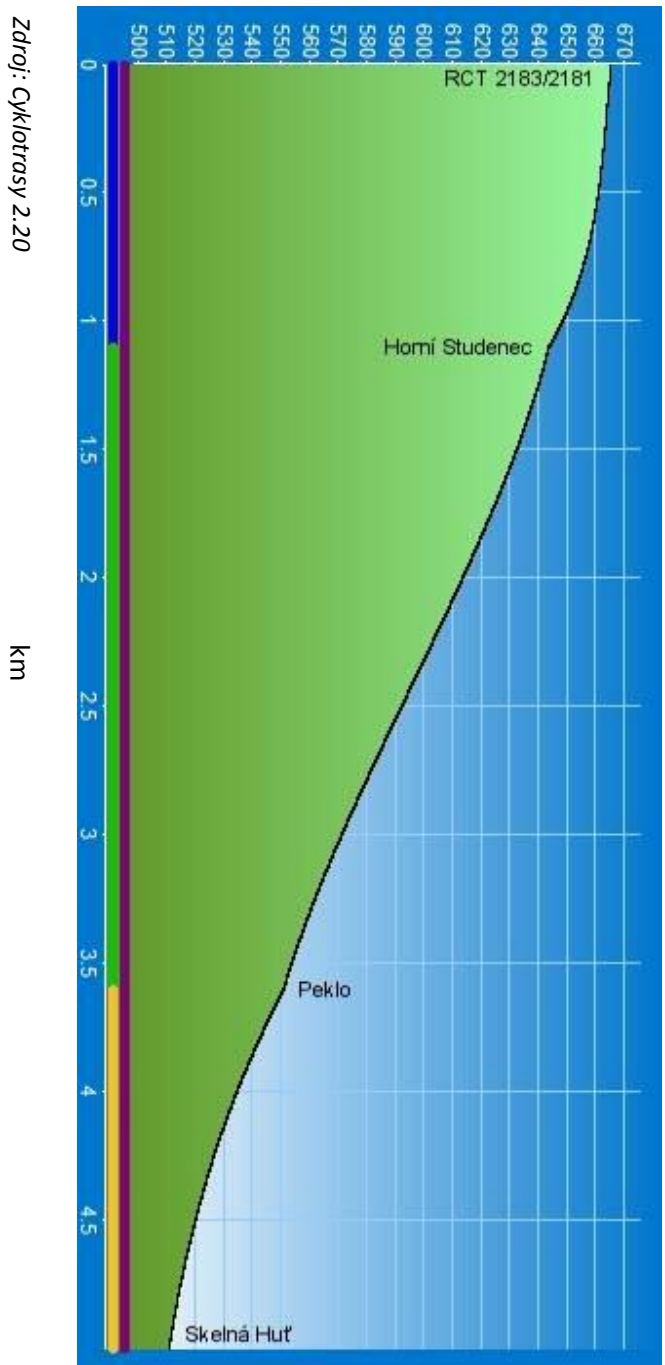
m.n.m.

Zdroj: Cyklotrasy 2.20

km

Příloha č. 16: Výškový profil cyklotrasy č. 2183

m n. m.

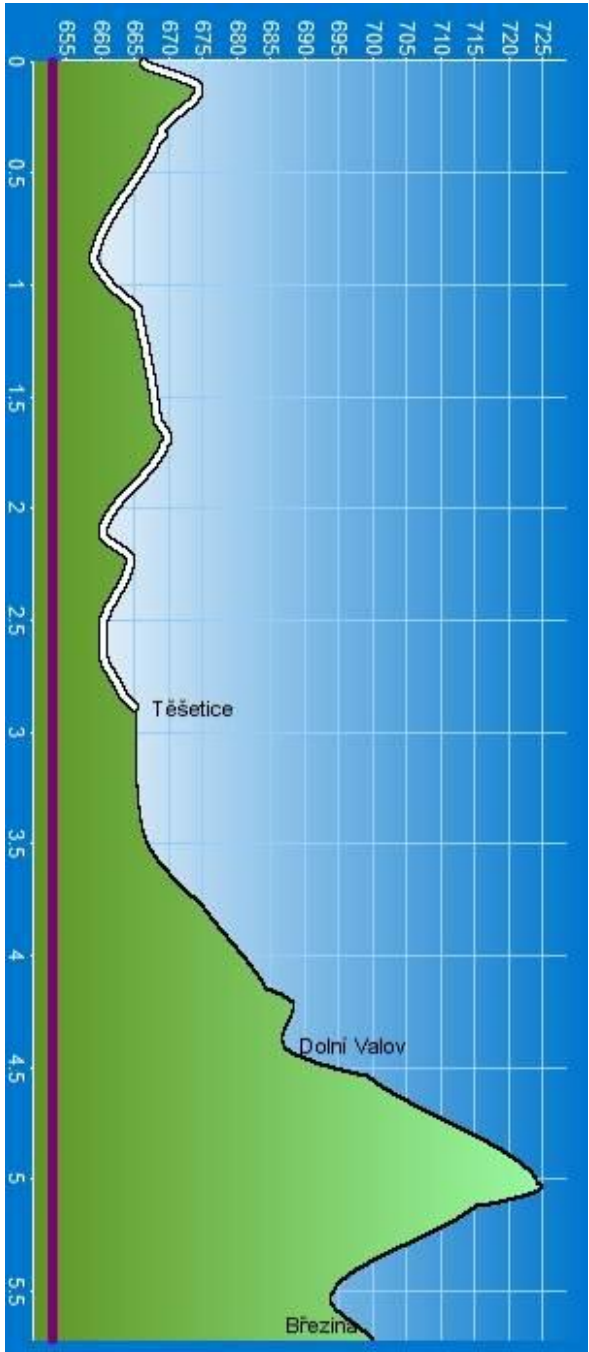


Zdroj: Cyklotrasy 2.20

km

Příloha č. 17: Výškový profil cyklotrasy č. 2233

m.n.m.



Zdroj: Cyklotrasy 2.20

km