

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozní ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomiky**



**Diplomová práce**

**Vliv cyklotras na rozvoj regionu**

**Martin Jambura**

© 2011 ZU v Praze

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky

Akademický rok 2009/2010

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

**Martin Jambura**

obor Veřejná správa a regionální rozvoj

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze  
čl. 17 odst. 2 určuje tuto diplomovou práci.

Název práce: **Vliv cyklotras na rozvoj regionu**

### **Osnova diplomové práce:**

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Literární rešerše
4. Vliv cyklotras na rozvoj Plzeňského regionu
5. Závěr
6. Seznam použitých zdrojů
7. Přílohy

Rozsah hlavní textové části: 60 - 80 stran

Doporučené zdroje:

Hesková, M.: Základní problémy cestovního ruchu, Praha, Vysoká škola ekonomická, 1999, ISBN 80-7079-047-4

Jakubíková, Dagmar. Marketing v cestovním ruchu. 1. vyd. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-3247-3

Kostková, Miroslava. Management služeb cestovního ruchu. 1. vyd. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, Obchodně podnikatelská fakulta, 2009. ISBN 978-80-7248-510-9

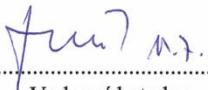
Němčanský, Milan. Analýza a kalkulace v cestovním ruchu. 1. vyd. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, Obchodně podnikatelská fakulta, 2001. ISBN 80-7248-094-4

Štěpánek, V., Kopačka L., Šíp J.: Geografie cestovního ruchu, Praha, Karolinum, 2001, ISBN 80-246-0172-9

Váško, M.: Cestovní ruch a regionální rozvoj, Praha, Oeconomica, Vysoká škola ekonomická, 2002, ISBN 80-245-0445-

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michaela Antoušková**

Termín odevzdání diplomové práce: duben 2011

  
.....  
Vedoucí katedry



  
.....  
Děkan

V Praze dne: 15. 1. 2010

**Prohlá-ení**

Prohlaš-uji, že jsem diplomovou práci na téma:

*Vliv cyklotras na rozvoj regionu*

vypracoval samostatn ě pod odborným dohledem vedoucí diplomové práce za použití pramen  
uvedených v p ilofené bibliografii.

V Praze dne 6.4.2011

í í í í í í í í í í í í

podpis autora

### **Poděkování**

Děkuji Ing. Michaele Antouškové, Ph.D. za odborné vedení práce, poskytování rad a dále děkuji místopředsedovi Odboru Křesťanský Bolevec a členovi oblastního výboru Křesťanský plzeňského kraje Lukáši Ptáčkovi za vstřícnost, poskytování informací a spolupráci při řešení konkrétních problémů.

## Vliv cyklotras na rozvoj regionu

### Effect of cycle route on the development of the region

#### Souhrn:

Diplomová práce zkoumá význam cykloturistiky a cyklotras ve třech vybraných mikroregionech Plzeňského kraje. Zachycuje názory cykloturistů, starostů a poskytovatelů ubytovacích služeb v dané lokalitě na tuto problematiku.

V první části diplomové práce jsou stanoveny cíle a hypotézy. Dále je zde obsažena literární rešerše, která zahrnuje teoretický popis cestovního ruchu a jeho základní pojmy, vymezení cyklistiky společně s marketingovými nástroji pro tvorbu cykloblíků a pro poskytování dalších služeb. V závěru první části jsou definovány cyklotrasy, jejich tvorba, údržba a bezpečnost.

Druhá část se zaměřuje na vyhodnocování dotazníků, na jejichž základě jsou ověřovány hypotézy. Pomocí dotazníků je zjištěván konkrétní dopad mezinárodní cyklotrasy č. 3 na blízké okolí, postoj zastupitelů místních obcí k existenci stávajících a případnému budování nových cyklotras. Dále zjišťují názor cykloturistů na kvalitu samotné cyklotrasy a poskytovaných služeb a názor poskytovatelů ubytovacích služeb na vývoj cykloturistiky a její přínos pro jejich podnikání.

V závěru práce jsou výsledky sumarizovány a jsou shrnuty přínosy cyklotras pro ubytovací zařízení, cykloturisty i celkový rozvoj regionu.

#### Klíčová slova:

cyklotrasa, cykloturista, mezinárodní cyklotrasa, mikroregion, ubytovací služby, kvalita cyklotras, financování

#### Summary:

This dissertation describes the importance of biking and cycle tracks in the three chosen micro regions of the Pilsen county. The views of bikers, mayors and accommodation providers on the issues are included.

In the first part of this dissertation the goals and hypotheses are given. Further, the literature search is contained, which includes: the theoretical description of tourism and its basic concepts, the demarcation of cycling together with marketing tools for creating cycling packs and for providing of the other services. In the end of the first part, the cycle tracks, their creation, maintenance and safety are defined.

The second part focuses on completing the questionnaires, according to which the hypotheses are verified. By using questionnaires, the impact of the international cycle track n. 3 on the surrounding environment and the views of representatives from the local communities on the existence of the cycle tracks and the construction of the new ones are investigated. Further, I seek the views of the bikers on the quality of the cycle tracks and of the services. I also seek the opinions of the accommodation providers on the development of cycling and its benefits for their business.

In the conclusion the results are presented and the benefits of the cycle tracks for accommodation, bikers and local development are summarized.

#### Key words:

cycle route, cycle tourist, international cycle route, mikroregion, accommodation services, quality of cycle route, financing

## Obsah

1 Úvod .....	9
2 Cíl práce a metodika.....	10
2.1 Metodika .....	11
2.1.1 První skupina respondent .....	11
2.1.2 Druhá skupina respondent .....	11
2.1.3 Statistika .....	14
3 Literární re-er-e.....	15
3.1 Cestovní ruch .....	15
3.1.1 Základní pojmy cestovního ruchu .....	15
3.1.2 Typologie cestovního ruchu.....	16
3.1.3 Předpoklady rozvoje cestovního ruchu.....	17
3.1.4 Marketingový mix v oblasti služeb.....	18
3.2 Cyklistika .....	19
3.2.1 Volba vhodného typu cyklobalí ku.....	20
3.2.2 Obsah cyklobalí ku .....	21
3.2.3 Potřeby cyklist :.....	22
3.3 Cyklotrasy .....	23
3.3.1 Bezpečnost.....	23
3.3.2 Značení cyklotras .....	25
3.3.3 Údržba značení cyklotras.....	27
4 Vliv cyklotras na rozvoj Plzeňského regionu.....	29
4.1 Geografie cestovního ruchu v Západní části .....	29
4.2 Plzeňský kraj .....	29
4.3 Okres Domažlice .....	32

4.3.1 Vliv mezinárodní cyklotrasy na ubytovací zařízení .....	33
4.3.2 Shrnutí přínosu cyklotras pro ubytovací zařízení .....	36
4.3.3 Charakteristika cykloturistů a jejich názory na cyklotrasu .....	37
4.4 Okres Plzeň-jih .....	39
4.4.1 Vliv mezinárodní cyklotrasy na ubytovací zařízení .....	39
4.4.2 Shrnutí přínosu cyklotras pro ubytovací zařízení .....	40
4.4.3 Charakteristika cykloturistů a jejich názory na cyklotrasu .....	41
4.5 Okres Rokycany .....	43
4.5.1 Vliv mezinárodní cyklotrasy na ubytovací zařízení .....	44
4.5.2 Shrnutí přínosu cyklotrasy pro ubytovací kapacity .....	46
4.5.4 Charakteristika cykloturistů a jejich názory na cyklotrasu .....	46
4.6 Celkové shrnutí vlivu cyklotras pro ubytovací zařízení .....	49
4.6.1 Informace o cykloturistech .....	49
4.6.2 Informace o ubytovacích zařízeních .....	50
4.7 Souhrn charakteristik cykloturistů a jejich názor na cyklotrasy .....	52
4.7.1 Statistické vyhodnocení .....	55
Závěr .....	58
Seznam použitého zdroje .....	62
Seznam Tabulek .....	64
Seznam Obrázků .....	65
Seznam Obrázků .....	65
Seznam Grafů .....	66
Seznam Zkratk .....	67
Přílohy .....	68



# 1 Úvod

Diplomová práce se zabývá vlivem cyklotras na rozvoj Plzeňského kraje. Konkrétně se zaměřuje na mikroregion Kdyněsko v okrese Domažlice, mikroregion Radbuz v okrese Plzeň-jih a na okres Rokycany. Výběr lokalit byl závislý na existenci mezinárodní cyklotrasy č. 3., která spojuje Regensburg s Prahou. Jde o významnou cyklotrasu, která láká nejen české, ale i zahraniční cykloturisty. Tento druh turistiky se v posledních několika letech stal značně populárním a jeho obliba dále roste. A to nejen v České republice, ale i v sousední Spolkové republice Německo a v dalších zemích. Proto má cykloturistika, a také budování cyklotras slibnou budoucnost. Výhodou je i skutečnost, že dokáže přilákat celé spektrum společností. Provozují ho lidé ve všech věkových i sociálních kategoriích, a proto se na cykloturistiku zaměřují poskytovatelé rozličných služeb.

## 2 Cíl práce a metodika

Hlavním cílem práce bylo zjistit význam cyklotras pro tři regiony, které leží v Plzeňském kraji. Konkrétně se jednalo o Mikroregion Kdyněsko, Mikroregion Radbuzánsko a Rokycansko.

Dílejšími cíli bylo:

1. Identifikovat současný stav cyklotras a cyklistické infrastruktury.
2. Zhodnotit plynulost cyklotras:
  - a) pro subjekty poskytující ubytovací služby v blízkosti cyklotras
  - b) pro turisty, kteří tyto cyklotrasy využívají
3. Zjistit včasnou strukturu cykloturistů
4. Zjistit preferovaný typ ubytovacího zařízení
5. Zjistit výši investic do ubytování a stravování

Dále byly stanoveny hypotézy:

1. Mezinárodní cyklotrasa sama o sobě nezajistí plynulost cykloturistů a tím i peněžní zisk do daného regionu.
2. Mezinárodní cyklotrasa přispívá k rozvoji místních cyklotras.
3. Plynulost mezinárodní cyklotrasy spojuje ve zkvalitování místní infrastruktury (silnic II. třídy).
4. Cykloturista ve většině případů tráví svůj čas s kamarády, délka pobytu nepřesáhne čtyři dny a jeho věk se pohybuje od 20 do 29 let.
5. V pohraničních oblastech je větší koncentrace německých cykloturistů než ve vnitrozemí.
6. Cykloturisté stále tvoří pouze doplňkovou část klientely pro ubytovací zařízení.

## 2.1 Metodika

Za účelem splnění stanovených cílů byl zjištěn význam cyklotras pomocí ankety. Respondenti byli rozděleni do dvou skupin.

### 2.1.1 První skupina respondentů

První skupinu tvořili poskytovatelé ubytovacích služeb spojených s cykloturistikou v daném regionu. U tohoto subjektu bylo zjištěno, jaký význam jim přináší přítomná cyklotrasa, jaké vidí perspektivy v rozvoji nových cyklotras a do jaké míry existuje jejich spolupráce s místními orgány na podporu cykloturistiky. Na základě odpovědí, získaných při dotazování konkrétních provozovatelů služeb na dané trase, byl tazatelem vyplněn dotazník. V nichž nebyla provozovatelem ubytovacího zařízení poskytnuta informace o finančních příjmech, které pro podnik přináší cykloturisté za rok. V těchto případech byl použit odhad, který byl založen na počtu cykloturistů a ceně za ubytování a stravování.

Metodika zahrnovala pouze ta ubytovací zařízení, která ležela bezprostředně na mezinárodní cyklotrase č. 3 nebo byla umístěna v jejím nejbližším okolí.

V mikroregionu Kdyně proběhl výzkum v pěti ubytovacích zařízeních, z nichž se všechny nacházejí přímo ve městě Kdyni.

Mikroregion Radbuzova nabízí možnost ubytování na mezinárodní cyklotrase č. 3 v obci Merklín a ve městě Dobruška. V obou obcích proběhlo metodika v jednom ubytovacím zařízení.

Na Rokycansku proběhla anketa ve třech hotelech a jednom penzionu. Metoda ubytovacího zařízení, která se nacházela v Rokycanech, ležela v blízkosti mezinárodní cyklotrasy a zároveň byla situována v těsné blízkosti historického centra Rokycan a byla tedy i snadno dostupná pro cykloturisty.

### 2.1.2 Druhá skupina respondentů

Druhou skupinu tvořili cykloturisté, u kterých dotazník zaznamenával jejich míru spokojenosti s poskytovanými službami, délkou a kvalitou cyklotras.

U cykloturistů vyplněl tazatel dotazník na základě odpovědí, které byly získány od náhodně dotazovaných respondentů.

V mikroregionu *Kdyžsko* se dotazování uskutečnilo v červenci a v srpnu. V červenci proběhlo dvakrát a v srpnu jednou. Vždy se jednalo o víkendy. Mezi vybrané lokality, kde proběhlo dotazování, patřila rozhledna Koráb, náměstí v Kdyni, odpovídadlo pod zíceninou Rýzmburg, u kostela v obci Věeruby a v městisku Kolove u místního muzea. Celkem bylo získáno 65 odpovědí.

Tab. 1: Seznam termínů, lokalit a respondentů v průběhu dotaznického šetření

Den	Lokalita	Počet respondentů
10. 7. 2010 So	Koráb	13
11. 7. 2010 Ne	Kdyní o náměstí	19
24. 7. 2010 So	Věeruby- u kostela	16
25. 7. 2010 Ne	Rýzmburg	9
14. 8. 2010 So	Kolove	8

V mikroregionu *Radbůž* proběhlo dotazování na dvou místech. Prvním z nich bylo náměstí v Dobrušce. Konkrétně se jednalo o prostor před restaurací za řízením a zároveň informačním centrem. Druhým místem byla obec Merklín, kde část dne probíhalo šetření před zámkem a část dne před ubytovacím zařízením, které slouží i jako restaurace za řízení. Dotazování se uskutečnilo v srpnu. Jednalo se o dva pracovní dny a jeden víkendový. Dvakrát proběhlo v Dobrušce a jednou v Merklíně. Celkem bylo získáno 19 odpovědí.

Tab. 2: Seznam termínů, lokalit a respondentů v průběhu dotaznického šetření

Den	Lokalita	Počet respondentů
9. 8. 2010 Po	Dobruška	5
11. 8. 2010 St	Merklín(zámek/penzion)	2/5
15. 8.2010 Ne	Dobruška	7

Na Rokycansku proběhlo dotazování pouze v městě Rokycany a to proto, že zde byl nejvyšší výskyt cykloturistů. V ostatních lokalitách tohoto regionu bylo velice nepravděpodobné potkat by jen na jednoho respondenta. Konkrétně se šetření uskutečnilo ve čtyřech srpnových dnech na Masarykově náměstí před informačním centrem a přilehlém okolí. Celkem bylo získáno 33 odpovědí.

Tab. . 3: Seznam termín , lokalit a respondent v pr b hu dotazníkového –et ení

Den	Lokalita	Po et respondent
19. 8. 2010 t	Rokycany-nám stí	3
21. 8. 2010 So	Rokycany-nám stí	9
22. 8 2010 Ne	Rokycany-nám stí	10
28. 8. 2010 So	Rokycany-nám stí	11

Celé dotazování prob hlo v m sících ervenci a srpnu. Celkem se jednalo o dvanáct dní. Z toho bylo 9 víkend a 3 v–ední dny, ve kterých se ankety zú astnilo 117 cykloturist .

Tab. . 4: Seznam termín , lokalit a respondent v pr b hu dotazníkového –et ení

Den	Lokalita	Po et respondent
10. 7. 2010 So	Koráb	13
11. 7. 2010 Ne	Kdyn ó nám stí	19
24. 7. 2010 So	V–eruby- u kostela	16
25. 7. 2010 Ne	Rýzmburg	9
14. 8. 2010 So	Kolove	8
9. 8. 2010 Po	Dob any	5
11. 8. 2010 St	Merklín (zámek/penzion)	2/5
15. 8.2010 Ne	Dob any	7
19. 8. 2010 t	Rokycany-nám stí	3
21. 8. 2010 So	Rokycany-nám stí	9
22. 8 2010 Ne	Rokycany-nám stí	10
28. 8. 2010 So	Rokycany-nám stí	11

Dále prob hl nestrukturovaný rozhovor se starosty m sta Kdyn a m stisu Kolove , s místostarostou m sta Rokycany a s koordinátorkou mikroregionu Radbuza v Dob anech. V–echny tyto obce leží na mezinárodní cyklotrase . 3. Cílem bylo zjistit, jak se jednotlivé obce staví k cykloturistice a cyklotrasám, jakým zp sobem je podporují, kolik do nich investují a jaký p ínos pro n má cyklotrasa nebo cykloturistika.

### 2.1.3 Statistika

Data byla zpracována pomocí statistiku kontingenčních tabulek (graf ), na jejichž základ prob hlo testování statistických hypotéz.

Testování hypotéz staví proti sob dvě tvrzení, z nichž jedno n co tvrdí a druhé to popírá. Testovou hypotézou ( $H_0$ ) nazýváme p edpoklad, který ov ujeme a alternativní hypotézou ( $H_1$ ) nazýváme tvrzení, které tento p edpoklad popírá [1].

Pro výb r testované hypotézy je nezbytný statistický test. Jedná se o rozhodovací proces s pravidly, pomocí nichž na základ testového kritéria vypo teného z výb rových dat rozhodneme bu o nezamítnutí testované hypotézy  $H_0$  nebo o jejím zamítnutí a tím o p íjetí alternativní hypotézy  $H_1$  [1].

*š Testové kritérium je vypo teno z dat náhodného výb ru, má tedy charakter náhodné veli iny a m fke nabývat r zných hodnot. P itom obor hodnot testového kritéria tvo í dva neslu itelné obory: obor p íjetí testované hypotézy a obor kritickýõ [1, s. 80].*

*š Kritický obor tvo í hodnoty testového kritéria, které sv d í ve prosp ch alternativní hypotézy  $H_1$ . Oba obory od sebe odd luje kritická hodnotaõ [1, s. 80].*

*š Rozhodnutí o testované hypotéze d láme na základ porovnání testového kritéria s kritickou hodnotou, ímž zjistíme, do kterého oboru vypo tená hodnota spadáõ [1, s. 80].*

Pokud hodnota testového kritéria vypo teného z výb rových dat spadá do kritického oboru, zamítáme hypotézu  $H_0$  a p íjímáme hypotézu  $H_1$ . Jestliffe hodnota testového kritéria spadá do oboru p íjetí, potom  $H_0$  nezamítáme.

P í testování bylo pouffito *testu dobré shody* [1, s. 93]:

$$\chi^2 = \sum \frac{(\chi_{\text{emp}} - \chi_{\text{teor}})^2}{\chi_{\text{teor}}}$$

$\chi_{\text{emp}}$  - empirické etnosti ve skupinách

$\chi_{\text{teor}}$  - teoretické etnosti ve skupinách

k - počet skupin

Stanovené hypotézy byly ov ovány na 5% hladin ýznamnosti. Z dat obsařených v kontingenčních tabulkách byly vypo teny hodnoty testového kriteria, které následn byly porovnány s kritickou hodnotou. V p ípad , ffe hodnota testového kriteria byla v t-í neff kritická hodnota a spadala tak do kritického oboru, byla hypotéza  $H_0$  zamítnuta na 5% hladin ýznamnosti. Pokud hodnota testového kritéria byla men-í neff kritická hodnota a nespadala do kritického oboru, nebyla hypotéza  $H_0$  zamítnuta na 5% hladin ýznamnosti [1].

## 3 Literární rešerše

### 3.1 Cestovní ruch

Podle definice Světové organizace cestovního ruchu (UNWTO) *šjde o innost lidí spoívající v cestování a pohybu v místech mimo místa jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho roku za úelem využití volného času, obchodu a jinými úely* [2, s. 14].

#### 3.1.1 Základní pojmy cestovního ruchu

##### *Stálý obyvatel*

V mezinárodním cestovním ruchu se jedná o osobu, která žije v zemi minimálně jeden rok nepřerávkem do jiné země na dobu kratší než 1 rok. V domácím cestovním ruchu se jedná o osobu, která žije v určitém místě nepřetržitě 6 měsíců nebo nepřerávkem do jiného místa na dobu kratší než 6 měsíců [2].

##### *Návštívčí*

V mezinárodním cestovním ruchu se jedná o osobu, která cestuje do jiné země, než má své trvalé bydliště a mimo jeho obvyklé prostředí na dobu nepřekračující 12 měsíců, přičemž hlavní důvod cesty je jiný než výdělečná innost v navštívené zemi [2].

##### *Turista*

V mezinárodním cestovním ruchu se jedná o návštěvníka, který v navštívené zemi stráví alespo jednu noc v hromadném ubytovacím zařízení nebo v individuálním ubytování [2].

##### *Jednodenní návštěvník*

V mezinárodním cestovním ruchu se jedná o návštěvníka, který v navštívené zemi nestráví ani jednu noc v hromadném ubytovacím zařízení nebo v individuálním ubytování [2].

##### *Cestování*

Cestování je širší pojem než turismus. Cestování může být spojeno i s dalšími motivy, které nepatří do cestovního ruchu [2].

### *Turistika*

Je pouze částí turismu. Jedná se o takovou část cestovního ruchu, která je spojena s pohybovou aktivitou účastníků (horská turistika, cykloturistika, vodní turistika apod.) [2].

### *Průmysl cestovního ruchu*

Zahrnuje veškeré průmyslové ekonomické aktivity spojené přímo a výlučně s realizací turismu. Jedná se tedy o služby ubytovací, průmyslové, vodcovské, animace, dopravní, lázeňské, kulturní apod. [2].

### *Ekonomika cestovního ruchu*

Jedná se o širší pojem. Kromě aktivit zahrnutých do průmyslu cestovního ruchu jsou to i veškeré vyvolané ekonomické aktivity spojené s realizací cestovního ruchu [2].

Cestovní ruch je velice specifické odvětví, které zasahuje a ovlivňuje svým působením mnoho jiných částí světové ekonomiky. Jako všechny ostatní trhy i trh cestovního ruchu má svoje specifika [2]:

- 1) Vysoká míra závislosti na přírodních a kulturně historických atraktivitách
- 2) Aktivity jsou místně vázány
- 3) Pohyb spotřebitele za atraktivitami
- 4) Charakter služeb cestovního ruchu = tvorba, realizace a spotřeba služeb je místně a časově spojena
- 5) Vysoká míra subjektivního vnímání
- 6) Vysoká míra sezónnosti
- 7) Silné ovlivňování mimoekonomickými faktory
- 8) Výrazně mezinárodní charakter

### **3.1.2 Typologie cestovního ruchu**

Druh cestovního ruchu se dělí na základě motivace z pohledu klienta. Formy cestovního ruchu vystihují podstatu, způsob realizace cestovního ruchu, požadavky účastníků i organizátor cestovního ruchu na zajištění služeb a uspokojování potřeb [2].



Typ cestovního ruchu znamená vyjádření jeho jevové formy podle [2]:

- 1) Motivace úasti na cestovním ruchu o rekrea ní, kulturn ípoznávací, s náboflenskou orientací, vzd lávací, společ enský, zdravotní, sportovní, orientovaný na poznání p írodního prost edí, dobrodružný, cestovní ruch specificky orientovaný.
- 2) Místa realizace o domácí, zahrani ní, mezinárodní.
- 3) Vztahu k platební bilanci o zahrani ní cestovní ruch aktivní a pasivní.
- 4) Zp sobu zabezpe ení cesty a pobytu o organizovaný, neorganizovaný.
- 5) Po tu ú astník o individuální, skupinový.
- 6) Zp sobu financování o komer ní, sociální.
- 7) V ku ú astník o cestovní ruch d tí, mládefle, senior , rodin s d tmi.
- 8) P evaflujícího prost edí pobytu o m stský, venkovský, láze ský, cestovní ruch ve st ediscích r zného charakteru.
- 9) Podle ostatních kritérií o dle ro ní doby, dle zp sobu ubytování, dle pouflitého dopravního prost edku, cestovní ruch volný o komer ní, cestovní ruch vázaný o se sociálními aspekty, cestovní ruch mimo ve ejná za ízení.

### 3.1.3 Předpoklady rozvoje cestovního ruchu

Základní podmínky rozvoje cestovního ruchu jsou [2]:

- 1) Mírové podmínky flivota ve sv t
- 2) Ekonomické podmínky: volný as, flivotní úrove , vý-e národního d chodu
- 3) Ekologické podmínky: ochrana flivotního prost edí a vztah k p írodnímu bohatství
- 4) Demografické podmínky: demografické struktura a vzd lanostní úrove obyvatelstva, skladba rodiny
- 5) Odborné profesní podmínky: p ípravenost personálu poskytovat ur itý standard slufleb cestovního ruchu
- 6) Materiáln o technické podmínky: administrativní, legislativní a politické bariéry cestování.
- 7) Administrativní podmínky: administrativní, legislativní a politické bariéry cestování.

### 3.1.4 Marketingový mix v oblasti služeb

K základním typům marketingových nástrojů (produkt, cena, místo, propagace) jsou přidány další prvky: people – lidé, packaging – balíky, programming – tvorba programů, partnerschip – spolupráce.

#### *Lidé*

Lidé jsou poskytovateli v tuzemské službě v cestovním ruchu. Jejich chování do jisté míry ovlivňuje kvalitu produktu a spokojenost zákazníka. Zaměstnanci v odvětví služeb lze rozdělit do tří skupin. V první řadě se jedná o kontaktní personál. Ten se dostává do přímého kontaktu se zákazníkem. Dále to jsou ovlivňovatelé, kteří jsou představení managementem firmy a mají zásadní vliv na produkci služeb. Třetí skupinu tvoří pomocný personál, který se nepřímo podílí na produkci služeb [3].

#### *Balíky*

Balíček je označení pro konkrétně sestavené vzájemně se doplňující služby do komplexní nabídky. Klasickým příkladem je zájezd. Ten obvykle zahrnuje mnoho služeb. Jedná se především o dopravu, ubytování, stravování atd. [3].

Výhody balíků z pozice zákazníka [3]:

- 1) Větší pohodlí
- 2) Větší hospodárnost
- 3) Možnost plánovat prostědky na cestu
- 4) Bezpodmínečně zajištění trvalé kvality
- 5) Uspokojení specifických zájmů

Výhody balíků ze strany organizátorů [3]:

- 1) Zvyšování poptávky v době mimo sezóny
- 2) Atraktivnost pro nové cílové trhy
- 3) Možnost flexibilního využití nových trendů
- 4) Rostoucí spokojenost zákazníka
- 5) Zvýšení tržby na jednoho zákazníka a prodloužení délky pobytu

### *Tvorba program*

Na komplexní nabídku vytvořenou balíky úzce navazuje i obsahová specifikace program určená různým typům klientů. Propojení těchto dvou marketingových nástrojů plní pro tyto klíčové úlohy v marketingu cestovního ruchu. Zprvu eliminují působení faktorů času, zlepšují rentabilitu, podílí se na vyufňování marketingových strategií, jsou komplementární v rámci ostatním součástí mixu výrobek-slужba a při správné kombinaci vytvářejí mnohem působivější a zajímavější nabídku produktů, spojují dohromady vzájemně nezávislé organizace pohostinství a cestovního ruchu [3].

### *Spolupráce*

Jde o spolupráci dvou a více subjektů, kteří spolupracují na rozvoji cestovního ruchu i na poskytování služeb s cestovním ruchem spojených. Příkladem nezbytné spolupráce je zájezd, kde je nutné spolupracovat s dopravci, ubytovacími a stravovacími zařízeními [3].

## **3.2 Cyklistika**

Nabídka produktů cestovního ruchu pro cyklisty je odlišná od běžné nabídky. Při konstrukci těchto služeb je nezbytné brát v potaz specifika tohoto druhu cestovního ruchu. Produkt cestovního ruchu je tvořen nabídkou ucelených služeb. V tomto případě je nutné, aby obsahoval nejenom infrastrukturu jako takovou, ale i doplňkové služby, které významně přispívají k rozvoji cyklistiky. Produkt, který obsahuje všechny uvedené atributy, se nazývá širší cyklobalíček. Pod tímto pojmem si lze představit například: odpočívadla, značené cyklotrasy, informační tabule, ale i ubytovací, stravovací a jiné služby orientované na potřeby cyklistů [4].

Všechny tyto předpoklady jsou ovšem ve skutečnosti naplněny jen zčásti. Problémy přetrvávají především v oblasti služeb cykloprůvodců a infocenter.

Nabídky prezentující možnosti cyklistiky jsou často zaměřeny obecně, tj. na cyklisty jako takové, bez specifikace potřeb jednotlivých specifických skupin.

Cyklisty je možné rozdělit podle následujících kritérií [4]:

*Podle způsobu organizace:*

- 1) individuální,
- 2) skupiny individuální,
- 3) zájezdy a další organizované skupiny.

*Podle typu a délky trasy:*

- 1) rodiny s dětmi (kratší a bezpečné trasy, preferují především kvalitní zpevněný povrch),
- 2) špohodoví cyklisté:
  - a) méně zdatní rekreační cyklisté mají obavy z větší fyzické námahy, do této kategorie patří i senioři (nenáročné kratší trasy, cca do 30km, preferují především kvalitní zpevněný povrch),
  - b) zdatnější rekreační cyklisté, (okružní trasy 40-80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty),
- 3) dálkoví cyklisté (trasy 50-100km, především se drží páteřních tras, v cílových destinacích se zdrží zpravidla jen chvíli),
- 4) bike i, terénní cyklisté (preferují především přírodní blízké cesty a úzké stezky v terénu různé náročnosti),
- 5) sportovní rekreační cyklisté (není na mysli skupina vrcholových sportovců, ale těch, kteří vyhledávají masové akce sportovního typu, například silniční maratony).

*Podle znalosti místa:*

- 1) místní (znají i zkratky)
- 2) cizí (potřebují mapu, uvítají další informace)

### **3.2.1 Volba vhodného typu cyklobalíčku**

V České republice je mnoho rozličných druhů krajiny a potřebností k provozování cyklistiky, a proto bychom měli myslet i na to, aby každý cyklobalíček vyhovoval potřebám dané oblasti a cílovým skupinám [4]:

- rodiny s dětmi,
- běžní špohodoví cyklisté,

- dálkoví cykloturisté,
- bike i, terénní cyklisté,
- sportovní cyklisté,

Pokud má mít produkt –anci na úspěch, musí se zaměřit vždy jen na jednu určitou cílovou skupinu. Pro zajištění co nejlepšího sloužeb je nezbytná spolupráce ve veřejného sektoru a soukromého sektoru. V tomto případě je veřejný sektor reprezentován samosprávami a cestovní kanceláře zastupují soukromý sektor. Mohou tak lépe dosáhnout na granty na rozvoj regionu z Evropské unie, ale i od státu.

### 3.2.2 Obsah cyklobalíčku

Každý produkt v cestovním ruchu musí být vytvářen s ohledem na to, pro koho je určen. Proto i produkt určený pro cyklisty tzv. šcyklobalíček obsahuje jistá specifika [4]:

- 1) charakteristiku nabízeného regionu a nejvíce cykloturistická lánkadla,
- 2) nabídku ubytovacích možností a ideáln v zařízeních s certifikací Cyklisté vítání,
- 3) cyklistické služby a služby, cykloprodejny, půjčovny kol, cyklobusy, cykloprůvodci atp.,
- 4) návrh tras a jejich charakteristiku a komu je trasa určena (skupina), náročnost (povrch tratí), délku (profil), nejzajímavější místa na trase,
- 5) nabídku stravovacích možností na trase a blízkosti, včetně možností občerstvovacích zastávek a restaurace, bistra, studánky, pítka, odpovídky,
- 6) špikniková místa, tj. místa pro občerstvovací zastávku se svačinou a odpovídky, vyhlídky atp.,
- 7) seznam infocenter včetně jejich otevírací doby, kontakty na organizace provozující a podporující rekreaci cyklistiku v daném místě /regionu,
- 8) možnosti úschovy a opravy kol a zavazadel,
- 9) kontakty pro případy nouze - na lékařskou pomoc, na policii,
- 10) kontakt na tvůrce cyklobalíčku,
- 11) datum vydání

ŠCyklobalí ek je produkt a jako takový musí zahrnovat komplexní služby. Jeho základem vždy bude nabídka tras/okruh ov-em s konkrétní specifikací, aby bylo hned z ejmé, které cílové skupin cyklist bude tato nabídka ur ena. Podrobný rozpis tras a služeb na nich je nutností, dal-í služby, jako ubytování i kontakty na informa ní centra jsou pak též povinnou sou ástí cyklobalí kuř [4].

### 3.2.3 Potřeby cyklistů:

Cyklistika je specifický škoní ekř, který pot ebuje pro své provozování jak základní tak i zcela specifické služby a infrastrukturu.

*Služby [4]:*

- 1) infocentra,
- 2) ubytování,
- 3) stravování,
- 4) mapy, propaga ní materiály,
- 5) pr vodce,
- 6) p j ovny kol,
- 7) servisy,
- 8) úschova nebo odstavení a uzam ení kola,
- 9) p eprava kol a zavazadel

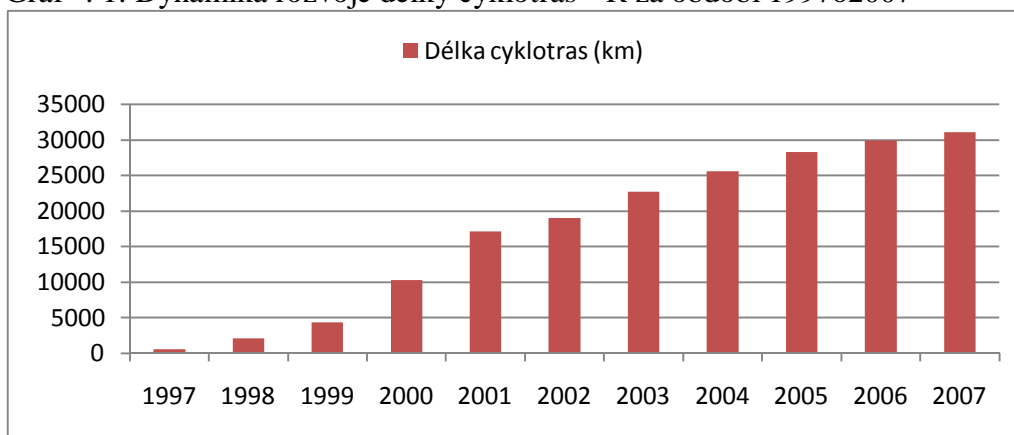
*Infrastruktura [4]:*

- 1) dovybavení ubytovacích kapacit,
- 2) dovybavení stravovacích kapacit,
- 3) dovybavení turistických cíl ,
- 4) stojany (mj. k infocentr m), kolovi-t (=parkovi-t pro kola), úschovny kol,
- 5) zna ené cyklotrasy,
- 6) zpevn né cyklostezky,
- 7) p írodní stezky,
- 8) návaznost na jiná sportovní za ízení (koupali-t , h i-t ),
- 9) infotabule, odpo ívky.

### 3.3 Cyklotrasy

Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i ú elových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena, podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho prováděcí vyhláškou a příslušných Technických předpisů, dopravními značkami pro cyklisty. Jako cyklotrasa je též označována, někdy samostatně vymezovaná, cykloturistická trasa, která představuje dopravní cestu vedenou po silnicích, místních i ú elových pozemních komunikacích, jejíž je z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů a je označena cykloturistickými značkami [5].

Graf . 1: Dynamika rozvoje délky cyklotras ČR za období 1997-2007



Pramen: [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz)

#### 3.3.1 Bezpečnost

Stále existuje řada komunikací, kde jsou cyklisté vystaveni vysokému riziku dopravní nehody, nejčastěji střetu s motorovým vozidlem. Toto riziko souvisí s intenzitou automobilové dopravy a také s maximální povolenou rychlostí. To vedlo k přijetí technických kritérií například pro vymezení mezinárodní cyklistické sítě EuroVelo (European cycle route network). Zde jejich doporučení je na prvním místě zmíněna právě intenzita automobilové dopravy, jejíž by neměla přesáhnout 1000 aut/den. Nebezpečné situace nastávají také například při jízdě křižovatkou, míjením podél zaparkovaných automobilů, špatným technickým stavem komunikací atd. Přehled o dopravních nehodách cyklistů a jejich příčinách a následcích uvádí pro jednotlivé roky nebo určité časové období například Infoserwis Ústeckého automotoklubu ČR nebo publikace Policejního prezidia ČR špřehled

o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR, vřdy za p řslu-ný rok. Dle technických podmínek . 179 (TP179) se pro stanovení, zda je úsek i místo na komunikaci nebezpe né, doporu uje provést vyhodnocení celkové nehodovosti na daném území za uplynulé období alespo 3 roky [5].

Nehodová lokalita neboli místo astých dopravních nehod je stanovena na základ šMetodiky identifikace a e-ení míst astých dopravních nehod a je za ni považováno takové místo, kde dojde na úseku 0,5 km za období 2 rok minimáln k [5]:

ó 10 nehodám na silnici I. t ídy,

ó 7 nehodám na silnici II. a III. t ídy.

Toto kritérium v-ak nebere v úvahu typ nehod a jejich následky. Proto bylo vyvinuto dal-í kritérium ó k iflovatky nebo úseky komunikací o délce afl 250 m se posuzují jako místa astých dopravních nehod, jestliffe se na nich staly [5]:

ó nejmén 3 nehody s osobními následky za 1 rok,

ó nejmén 3 nehody s osobními následky stejného typu za 3 roky,

ó nejmén 5 nehod stejného typu za 1 rok.

Za osobní následky se považují lehká nebo t řká zran ní nebo usmrcení a za nehody v k iflovatce ty nehody, které se staly blífle nefl 125 metr od st edu k iflovatky. Konkrétní plánovací prvky na podporu cyklistiky, nap . úprava k iflovatek, zklid ování dopravy, sniflování rychlosti aj., v etn studie vlivu vybraných zp sob e-ení cyklistické infrastruktury na bezpe nost provozu na pozemních komunikacích detailn ji popisuje výzkumná zpráva šAnalýza vlivu vybraných zp sob e-ení cyklistické infrastruktury na bezpe nost provozu na pozemních komunikacích, jeřl je sou ástí projektu CYCLE21 [5].

Nebezpe ným situacím lze do jisté míry také p edcházet, a to dopravním plánováním, resp. zji-t ním nedostatk a následným provedením preventivních opat ení k ochran cyklist , jak o tom sv d í zku-enosti ze zahrani í.

V novele zákona o provozu na pozemních komunikacích 361/2000 Sb. (v platnosti od ervence 2006) byla p ijata n která opat ení, jeřl by m la bezpe nost cyklistické dopravy rovn fl podpo it nap . [5]:

ó cyklista mlad-í 18 let je povinen za jízdy pouřít ochrannou p ilbu,

ó idi musí dát znamení o zm n sm ru jízdy p i p edjífld ní cyklisty,



ó v minulosti m l idi povinnost dát p ednost chodc m na p echodu pro chodce, nov musí dát p ednost p i odbo ování vpravo i cyklist m na p ejezdu pro cyklisty, pokud mají zelenou [5].

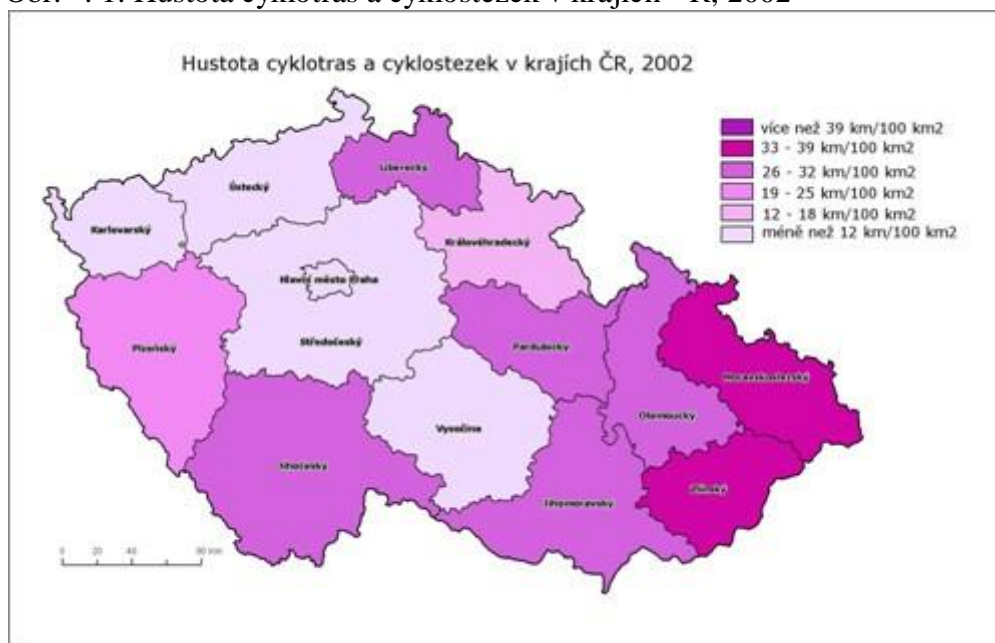
### 3.3.2 Značení cyklotras

Cykloturistika a její rozvoj spadají pod Ministerstvo pro místní rozvoj, které poskytuje p ímé dotace Klubu eských turist . Toto ob anské sdružení vyuffívá dotace ke koordinaci celé síť turistických a cyklistických tras a také zaji– uje jejich zna ení podél mimosilni ních úsek ve spolupráci s regionálními zástupci K T a sponzory. Dal–í dotace jsou poskytovány kraji [6].

V roce 2008 poskytlo MMR dotaci na zna ení ve vý–i 7,7 mil. K , kraje v roce 2007 v novaly 5,509 mil K . I p es tyto p ísp vky muselo K T vlofit do údrflby cyklotras 2, 632 mil. K v roce 2006 a 3,38 mil. K v roce 2007 [6].

*š Sou asná délka cyklistických tras a stezek v R dosahuje tém 37 tisíc km, z toho je k 1.1.2008 evidováno 31 104,5 km íslovaných cyklotras. V roce 2006 bylo nov vyzna eno 1654,5 km cyklotras a v roce 2007 pak 1168 km. Nejv t–í hustotou tras a stezek disponuje hlavní m sto Praha (98 km na 100 km<sup>2</sup>), dále Pardubický (81 km) a Liberecký kraj (69 km). Naopak nejnífl–í hustota je v Ústeckém kraji (30 km) a na Vyso in (35 km). Nejv t–í rozvoj zaznamenalo cyklozna ení na Karlovarsku. B hem –esti let se zde hustota zvý–ila z 11 na 60 km/100 km<sup>2</sup>. Situace se naopak p íli– nezmníla ve Zlínském a Moravskoslezském kraji, kde byla v roce 2002 nejvy–í hustota tras zna ených pro cyklisty a dnes je pouze pr m rnáõ [6].*

Obr. . 1: Hustota cyklotras a cyklostezek v krajích ČR, 2002



Pramen: [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz)

Obr. . 2: Hustota cyklotras a cyklostezek v krajích ČR, 2008



Pramen: [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz)

### 3.3.3 Údržba značení cyklotras

K T je garantem turistických značených tras u nás a již dlouho provádí také kontrolu a následnou údržbu cyklotras. K této činnosti je ovšem potřeba zajistit nezbytné podmínky – jednak legislativní a jednak finanční.

Od 1.1.2001 platí zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a také provádí vyhláška č. 30/2001 Sb. V ní jsou prvky značení cyklotras zobrazeny a zařazeny mezi tzv. informativní dopravní značky. Mají označení IS 19, IS 20 a IS 21. Novelizované TP č. 65: Zásady umístění dopravních značek a dopravních zařízení pak stanovují i základní způsob bočního, výškového a smrového umístění jednotlivých dopravních značek (tedy i značek pro cyklisty), jejich vzdálenosti, uspořádání a kombinace.

hlavní závazný předpis – jak dosud neexistuje způsob pouhování jednotlivých druhů značek pro cyklisty, tedy kde přesně používat smrové tabule pro cyklisty IS 19, kde návěstí před křižovatkou pro cyklisty IS 20 a kde smrové tabulky pro cyklisty IS 21 a v jaké hustotě je osazovat. Důsledkem toho je velká rozdílnost způsobů značení cyklotras v jednotlivých regionech, kde jednotliví organizátoři cyklotras často volí velmi odlišnou hustotu značení a také jiný způsob pouhování jednotlivých druhů značek pro cyklisty [6].

Podstatným problémem značených cyklotras v ČR je problém spojený s jejich údržbou, především s financováním této údržby. Dle zkušeností K T z posledních pěti let, je potřeba na údržbu značení vynaložit na 1 km vyznačené cyklotrasy 300,- Kč za rok.

Klub českých turistů již několik let dostává na údržbu značených tras z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj ČR částku 7,7 mil. Kč. Je to částka, která surými úspornými opatřeními a částečným dofinancováním ze zdrojů jednotlivých KÚ pokryje pouze údržbu pěších a lyžařských značených tras.

Jako možné východisko z této neobré situace je možnost financování údržby značených cyklotras i z rozpočtu jednotlivých krajských správ silnic, p.č. technických služeb velkých měst [6].

Představa K. T. je tato [6]:

- 1) U cyklotras značených dopravními značkami pro cyklisty:
  - údržbu značených cyklotras na silnicích ve správě Krajských správ silnic by zajišťovaly samy tyto správy a také by hradily náklady s tím spojené,
  - údržbu značených cyklotras na území velkých měst, kde jsou zřízeny TS, by zajišťovala sama tato města prostřednictvím svých TS a také by hradila náklady s tím spojené,
  - údržbu značených cyklotras mimo silnic ve správě Krajských správ silnic a mimo území velkých měst by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyčleněných značkářů a náklady s tím spojené by dostával od příslušného KÚ.
- 2) U cyklotras značených pásovými značkami pro cyklisty:
  - údržbu značených cyklotras by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyčleněných značkářů a náklady s tím spojené by byly hrazeny z rozpočtu MMR ČR.

## 4 Vliv cyklotras na rozvoj Plzeňského regionu

### 4.1 Geografie cestovního ruchu – Západní Čechy

Jednou z výhod tohoto regionu je jeho poloha. Leží p i hranicích s N meckem, p es které vedou hlavní tranzitní trasy z ech do západní Evropy.

Z p írodních atraktivit je nejvýznamn j–í poho í Tmava. Tato oblast byla po mnoho let pro b fné náv–t vníky uzav ena, což m lo pozitivní vliv na zachování daného území, ale na druhou stranu zde chybí turistická infrastruktura. Krom Tmavy je také zachovalý í eský les, který je ov–em ídce osídlen a jeho vyuffití pro cestovní ruch je proto velice nejisté. Celkov lze íci, že západní echy mají zachovalou krajinu, což je zap í in no její nízkou zalidn ností.

V t–í turistickou atraktivitu tvo í historická m sta, jako je Plze , Cheb, Domafllice, Klatovy atd. Nejv t–í atraktivitu m fle ov–em nabídnout láze ství, které je v regionu zastoupeno opravdu velmi dob e. Mezi nejznám j–í láze ská st ediska jist pat í Karlovy Vary, Mariánské Lázn , Franti–kovy Lázn a Jáchymov [8].

### 4.2 Plzeňský kraj

Plze ský kraj má zpracováno n kolik koncepních dokument s vazbou na podporu cyklistické dopravy a cykloturistiky v kraji, ale finan ní pomoc na realizaci cyklistických projekt je realizována v minimální vý–i. Také chybí komplexní systémová podpora výstavby cyklistické infrastruktury na hlavních páte ních cyklotrasách kraje, nap . Panevropská (Praha - Plze - Pa ífl) a Praha - Plze - Regensburg (CT3) a její koordinace se sousedními regiony a Bavorskem.

Pro propagaci cyklistiky v Plze ském kraji slouffí soubor 9 cykloturistických map PK dopln ý o 2 lyfla ské mapy (Projekt byl financován ze SROPU v celkové vý–i 1.600.000,- K , celkový náklad 4 000 ks od každého druhu.)

V Plze ském kraji se buduje hned n kolik významných cyklotras. Jednou z nich je mezinárodní cyklotrasa . 3, která vede p es hrani ní p echod V–eruby a dále do m sta Kdyn a m stis Kolove . Trasa poté vstupuje do okresu Plze -jih a vede p es obce Dne–ice a Dob any. Následuje m sto Plze a trasa opou–tí Plze ský kraj v okresu Rokycany v obci Stra–ice. Je vedena po komunikacích II. a III. t ídy, dále pak po místních a ú elových

komunikacích. Další významnou cyklotrasou je dálková cyklotrasa č. 37, která vede na trase Praha – Plzeň – Norimberk. I tato cyklotrasa je vedena po komunikacích III. třídy a místních komunikacích. Mezi dalšími můžeme jmenovat cyklotrasu Iron Curtain Greenway č. 36, která vede po bývalé hranici flezné opony nebo dálková cyklotrasa č. 38 Praha – Plzeň – Vídeň. V rámci této trasy vznikla tzv. šumavská cyklotrasa, která vede ve směru Deggendorf – flezná Ruda – Klatovy – Dobruška. Důvodem vytvoření této cyklotrasy je snaha bavorské i české strany o propojení atraktivní oblasti Šumavy na obou stranách hranice.

Tab. 5: Celkový objem vyplacených dotací na mezinárodní cyklotrasu č. 3 a nadregionální cyklotrasu č. 37 z PSOV PK v letech 2005-2009 (v tis. Kč)

Cyklotrasa / Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2005-2009
CT 3	670	700	400	450	200	120	2 540
CT 37	830	728	350	0	208	0	2 116

\*schválené, ale dosud nevyplacené dotace pro rok 2010

Pramen: <http://www.cyklostrategie.cz/file/3-1-kraje-plzensky-prezentace8/>

Plzeňský kraj podporuje výstavbu cyklotras prostřednictvím Programu stabilizace a obnovy venkova PK. Jedná se o krajský dotační program, který je vyhlášen od roku 2005 a navazuje na Program stabilizace venkovských oblastí. Do roku 2009 bylo podpořeno 49 projektů v celkové hodnotě 13,3 mil. Kč. Tento program může být využít na podporu projektu jedné obce nebo na podporu integrovaných projektů.

Co se týká akce realizované v rámci jedné obce, je podpora poskytována na pořízení, technické zhodnocení, stavební úpravy a opravy majetku obcí, který je hmotného nemovitého charakteru. Výše podpory se pohybuje v rozmezí od 100 do 500 tis. Kč. Dotace pokrývá nejvýše 60 % celkových nákladů. Příjemcem dotace může být v první řadě obec, která má k 31.12. daného roku počet obyvatel méně nebo roven 2 000 a v druhé řadě obec a města, pokud je dotovaná akce realizována v jejich části s počtem obyvatel do 500.

Naproti tomu Integrované projekty jsou projekty, které přesahují možnosti, potěby a dosah jedné obce. Musí být společně financované, realizované a jejich výsledky společně užívané. A musí být realizované v území venkovského charakteru. Příjemcem dotace může být obec bez limitu počtu obyvatel, která je členem svazku obcí nebo zájmového sdružení právnických osob a řídí za tento svazek obcí i zájmové sdružení právnických osob. Nebo svazky obcí nebo zájmová sdružení právnických osob se sídlem na území Plzeňského

kraje, které byly registrovány v souladu s platnými právními předpisy. Výše podpory se pohybuje od 100 tis. do 1 mil. Kč. Maximálně však do výše 60% celkových nákladů. Pod pojmem šintegrovaný projektů si lze představit vybudování zázemí pro cykloturistiku, značení úseků cyklotras, informační tabule na cyklotrase, odpadkové místo na cyklotrase atd.

Tab. 6: Podpořené projekty z PSOV PK v letech 2005-2010

Okres/Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2005/09	2005/10*
Domaflice	3	0	1	1	3	1	8	9
Klatovy	3	1	4	0	0	3	8	11
Plzeň-jih	1	1	2	0	2	1	6	7
Plzeň-město	0	0	0	0	1	0	1	1
Plzeň-sever	0	2	1	3	1	2	7	9
Rokycany	2	2	2	2	1	2	9	11
Tachov	1	1	3	1	1	2	7	9
celkem	10	7	13	7	9	11	46	57

\*včetně schválených, ale dosud nerealizovaných akcí pro rok 2010

Pramen: <http://www.cyklostrategie.cz/file/3-1-kraje-plzensky-prezentace8/>

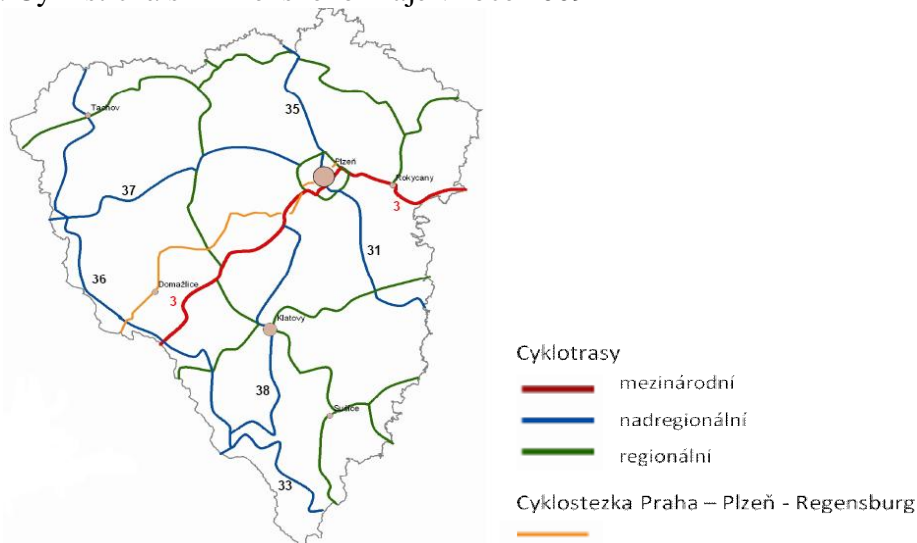
Tab. 7: Celkový objem vyplacených dotací z PSOV PK v letech 2005-2009 (v tis. Kč)

Okres/Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2005/09	2005/10*
Domaflice	1 411	0	300	300	608	275	2 619	2 894
Klatovy	1 273	950	760	0	0	530	2 983	3 513
Plzeň-jih	100	830	180	0	300	230	1 410	1 640
Plzeň-město	0	0	0	0	150	0	150	150
Plzeň-sever	0	297	80	628	550	450	1 555	2 005
Rokycany	770	900	500	585	200	220	2 955	3 175
Tachov	225	728	510	60	140	425	1 663	2 088
Celkem	3 779	3 705	2 330	1 573	1 948	2 130	13 335	15 465

\*včetně schválených, ale dosud nevyplacených dotací pro rok 2010

Pramen: <http://www.cyklostrategie.cz/file/3-1-kraje-plzensky-prezentace8/>

Obr. . 3: Cyklistická sí Plze ňského kraje v roce 2009



Pramen: <http://www.cyklostrategie.cz/file/3-1-kraje-plzensky-prezentace8/>

### 4.3 Okres Domažlice

Na eském území za íná mezinárodní cyklotrasa v obci V–eruby, která leží v t sné blízkosti hranic s Bavorskem. Obec V–eruby pat í spole n s dal–ími 22 obcemi do mikroregionu Kdy sko. Jedná se o region s bohatou historií a z tohoto d vodu je turisticky velice atraktivní. Jednou z mnoha atraktivit je i z ícenina hradu Rýzmburg, který byl založen ve druhé polovin ět ináctého století. Je zde i mnoho církevních památek jako jsou barokní a gotické kostely. Celé území tohoto mikroregionu se dá p ehlédnout z rozhledny na Korábu, která se nachází na nejv t–ím vrchu této oblasti (773 m). M sto Kdyn je se svými p ti tisíci obyvatel nejv t–í v tomto regionu a je hlavním organizátorem a plánova em cyklotras. Zájem o cykloturistiku tohoto m sta podtrhuje fakt, že mezinárodní trasa vede p es Kdyni a ne p es Domažlice, které jsou okresním m stem s daleko v t–ím zázemím a finan ními m offnostmi. Mikroregion Kdy sko dokonale vyuffil p ítomnosti mezinárodní cyklotrasy, na kterou napojil rozsáhlou sí místních cyklotras a tím dosáhl toho, že nejsou pouze pr jezdivým místem, ale hlavn cílovým místem mnoha cykloturist , a také má lep–í pozici p í získávání dal–ích dotací na jejich budování. M sto Kdyn buduje cyklotrasy již od roku 2000. Finance na jejich vybudování získávalo nejprve z programu PHARE a INTEREKT, v sou asnosti z Cíle 3. Vedení m sta mimo jiné spolupracuje i s m sty na Bavorské stran ě. Partnerským m stem je Eschlkam. Po ádají spolu r zné akce na podporu cykloturistiky a spolupracují i p í fládání o p ísp vky z fond



EU. Mimo výdaj , které jdou p ímo na budování nových cyklotras, musí m sto nebo region po ítat s náklady na jejich udrřování. Tato íinnost stojí m sto ro n 20 000 K .

Cykloturistika, podle slov pana starosty m sta Kdyn , má p ímý dopad na rozvoj m sta, ale í celého mikroregionu. V prvé ad cykloturisté p íná-její peníze místním podnikatel m, ale mimo to je také nutí, aby neustále zlep-ovali své slufby a roz-i ovalí jejich nabídku. Zlep-ování slufleb se netýká jenom podnikatel , ale í samotné obce, která je nucena zvy-ovat kvalitu infrastruktury a slufleb informa ního centra.

### **4.3.1 Vliv mezinárodní cyklotrasy na ubytovací zařízení**

#### **Obec V-eruby**

Cykloturista zde nalezne jedno ubytovací za ízení, které zároveň poskytuje í stravování. V ubytovacím za ízení tvo í cykloturisté 40 % klientely. Vyjád eno v absolutních íslech se jedná o po et kolem 150 cykloturist za rok. Pr m rná délka pobytu je rozd lena tém p esn mezi ubytování na jednu noc a ubytování na 4 a afl 7 nocí. Cykloturisté v t-inou p íjífd jí bu s rodinou, s p áteli nebo s partnerem. Podíl jednotlivých skupin je rovnom rn zastoupen. Mofnost, fe se cykloturista rekreuje sám, nebyla v dotazníku za-krtnuta. V-ichni cykloturisté si v tomto ubytovacím za ízení sjednávají ubytování sami, bez ú asti cestovní kancelá e. Z ankety vyplývá, fe hlavní klientelu tvo í e-tí cykloturisté, p íblifn 70 %. Zbývajících 30 % tvo í p eváfn n me tí turisté. Tento stav se za posledních p t let ustálil a má stagnující charakter. Nejřádan j-í je ubytování se snídaní, které je vyuffíváno z 60%, polopenze je vyuffívána z 40%. Ubytovací za ízení nabízí, jak dvoul ílkové pokoje, tak í apartmány. Celkem je zde k dispozici 16 l flek. Nejvíce cykloturist p íjífdí v letní sezón , která trvá od ervna do zá í. Provoz ubytovacího za ízení je sezónní a to od kv tna do íjna. Vytířfenost v hlavní sezón , my-leno od ervna do zá í, je 75 %, v kv tnu a íjnu je to pouze 30 %. Provozovatel vyuffívá p í propagaci svého podniku p edev-ím Internet, reklamní pouta a je uveden v propaga níím letáku slufleb, který je k dispozici v informa níím centru v nedalekém m st Kdyni. Jisté rezervy regionu vidí majitel p edev-ím v dobudování cyklotras, respektive v jejich odklonu od frekventovaných pozemních komunikací a ve spolupráci s místními orgány na rozvoji cykloturistiky. Pro cykloturisty nabízí mofnost opravy a úschovu kol. Celkový finan ní p íjem z cykloturismu respondent odhaduje na ástku pohybující se kolem 90 000 K za rok.

## **M sto Kdyn**

Mezinárodní cyklotrasa pokračuje dále do města Kdyn , kde se nachází hned několik ubytovacích zařízení.

### ***Hotel erný Orel***

Zde tvoří cykloturisté kolem 20% klientely. Jinými slovy se jedná o 100 lidí ročně. Průměrná délka pobytu je dva až tři noci. Cykloturista se nejčastěji rekreuje sám i s kamarády. Obě možnosti jsou zastoupeny rovnoměrně. Stejně jako u penzionu ve Věrušech ani zde cykloturisté nevyužívají služeb cestovní kanceláře. Nejčastějšími provozovateli cykloturistiky jsou Němci a to z 80 %. Zbýlých 20 % připadá na české občany. Nejvíce jich přijíždí od srpence do září. Nejčastěji využívanou možností stravování je snídaně, hned po ní je bez stravování, dále polopenze a plná penze. Kapacita ubytovacího zařízení je 65 lůžek. Jeho provoz je celoroční a vytíženost je v letní i zimní sezóně 50 %. Při prezentaci podniku je využíváno všech druhů nabízených reklam, kromě možností reklamy v cestovní kanceláři. Nejvíce používaným typem reklamy je Internet, spolupráce s místním turistickým centrem, reklamní tabule a inzerce v denících. Na otázku, co by se mělo podle Vás v okolí změnit, aby region lákal více cykloturistů, majitel odpověděl, že je více méně spokojen a nenapadlo ho nic, co by změnil. Spolupráce s místními orgány hodnotí majitel jako dobrou. Převážně se jedná o prezentaci ubytovacích a stravovacích zařízení na pláncích, mapkách a brožurách, které jsou k dispozici v informačním centru. Podnik je velice dobře uzpůsoben, co se týče vybavení pro cykloturisty. Je zde stání pro kola, možnost úschovy kol, potrubné nádrže na jejich opravu. Celkový finanční příjem z cykloturistů pro podnik byl odhadnut na 450 000 Kč za rok.

### ***Rozhledna Koráb***

Je umístěna na nejvyšším místě v celém regionu a z tohoto důvodu sem lidé přijíždí pouze za výhledem do krajiny a občerstvením, než aby se zde ubytovali. I přes tento fakt tvoří cykloturisté 20% klientely, což je přibližně 30 klientů za sezonu. Ve většině případů se ubytovávají na jednu noc. Nejčastěji se rekreují s rodinou a to ve 40% případů. Dále následuje rekreace s kamarády nebo sám. Obě tyto možnosti jsou zastoupeny z 30%. Drtivá většina (95 %) z nich jsou Češi a ani v tomto případě nevyužívají služeb cestovní kanceláři. Nejvíce cykloturistů přijíždí od srpna do září a nejčastěji jsou zde cykloturisté ubytováni bez stravování. Jeho kapacita je 40 lůžek. Zásadním problémem, který te majitelka řeší, je nutná rekonstrukce. Ubytovací prostory nejsou dostatečně izolovány a

chybí další základní vybavení. I z tohoto důvodu je provoz zařízení sezónní (od května do září). Jeho využitelnost se pohybuje kolem 40%. Jako druh reklamy je využíván Internet a na zviditelnění spolupracuje i s místem, které je vlastníkem zařízení. Pro cykloturisty nabízí úschovnu kol. Co se týče ekonomického přínosu, ten je velice těžké vyjádřit, jelikož je za zařízení provozováno první sezónu. Přibližný odhad ekonomických příjmů z cykloturistů pro toto zařízení respondent odhadl na 20 000 Kč za rok.

### ***Kemp***

Nejvyužívaným ubytovacím zařízením v dané oblasti je kemp. Cykloturisté zde tvoří přibližně 50 % klientely, což představuje odhadem 500 cykloturistů ubytovaných za sezónu. Průměrná délka pobytu je 4 až 7 nocí. V 80% případů se cykloturista rekreuje s rodinou a v 20% s kamarády. Většinou přijíždí jí po vlastní ose bez cestovní kanceláře. Nejvíce jsou zde zastoupeni Češi, Němci a Nizozemci. Většinou tyto skupiny mají stejný podíl. Možnost stravování je z 50% využívána v podobě polopenze a z 50% plné penze. Ubytovat se zde je možné jak v chatkách, tak ve vlastním nebo v zapůjčeném stanu. Co se týče chatek, je kapacita 120 lůžek, plus se do kempu vejde přibližně 50 stanů. Provoz je sezónní a trvá od května do září. Nejvíce cykloturisté přijíždí v období letních prázdnin. Tomu odpovídá využitelnost kempu, která je v hlavní sezóně (červenec až srpen) 95 % a mimo sezónu (květen, červen a září) 50 %. Jako druh reklamy je využíván Internet, inzerce v denících a reklamní tabule. Podle názoru respondenta by mělo dojít k propojení jezdce na kolika cyklotras, aby lokalita lákala více cykloturistů, ale jinak vnímá respondent situaci jako velice dobrou. Spolupráci s místními orgány vidí v propagaci svého ubytovacího zařízení v propagačních materiálech, které vydává město. Cykloturistům nabízí možnost úschovy kol. Ekonomický příjem je odhadován na 1 500 000 Kč za rok.

### ***Pension Lenin***

Posledním ubytovacím zařízením v okrese Domažlice, které leží na mezinárodní cyklotrase, je pension Lenin, který se nachází v obci Hradiště. Tato obec ufl není součástí mikroregionu Kdysko, ale leží poblíž městyse Kolove.

V penzionu cykloturisté tvoří 30 % klientely. Za rok se jedná o 80 až 100 cykloturistů, kteří se ubytují převážně na jednu noc a využívají ve většině případů ubytování se snídaní. Cykloturista se v 80% případů rekreuje sám nebo s rodinou. Přibližně 10 % z nich využívá služeb cestovních kanceláří. Nejpočetnější skupinou jsou Češi a

Nmci. Kapacita ubytovacích zařízení činí 18 l flek a jeho provoz je celoroční. Nejvíce cykloturisté přijíždí od srpna do září. Vytíženost je v letním roce menší než v předchozích letech a nižší v letní i zimní sezóně 30 %. Při prezentaci svého podniku využívá respondent Internet. Pro cykloturisty nabízí možnost úschovy kol nebo jejich zamčení ve stojanech na kola. Spolupráce s místními orgány na rozvoji cykloturistiky pokládá respondent za nedostatečnou. Ekonomický příjem respondent odhaduje na částku 60 000 K za rok.

#### 4.3.2 Shrnutí přínosu cyklotras pro ubytovací zařízení

Cykloturisté tvoří průměrně v ubytovacích zařízeních 32 % klientely. Délka pobytu se pohybuje mezi třemi až čtyřmi dny. Nejčastěji se cykloturista rekreuje s rodinou tj. 40 % případů. Následuje rekreace sám a s kamarády. Obě tyto možnosti získaly 26%. Zbýlých 8% získala rekreace s partnerem. Jen 2 % cykloturistů využívá služeb cestovních kanceláří. Tedy 98 % si zařizuje ubytování samo. Většina klientů jsou Češi a to z 54%. Němci jsou zastoupeni v 38 % případů a Nizozemci ve zbylých 8 %. Nejvyužívanější možností stravování je plná penze v 34 %. Bez stravování bylo vybráno v 26% případů. Se snídaním a s polopenzí bylo vybráno v 20%. Celková kapacita ubytovacích zařízení, ve kterých probíhlo dotazování, činí přibližně 400 l flek a jejich provoz je ze dvou třetin sezónní. Cyklistická sezóna začíná v květnu a trvá až do září. Hlavní sezóna je však od srpna do září. V ubytovacích zařízeních, která mají celoroční provoz je vytížení ubytovacích kapacit mimo letní sezonu průměrně 43 %. V letní sezóně je vyšší vytíženost v průměru 63 %. Ve všech případech respondenti uvedli, že pro svou reklamu využívají Internet. Ostatní možnosti reklamy využívají jen sporadicky. Jedná se především o reklamní tabule a inzerci v denících. Na otázku: Šco by se mělo v okolí změnit, aby region lákal více cykloturistů většina (80%) odpověděla, že by se měly dobudovat cyklotrasy, respektive jejich propojení, protože některé části cyklotras vedou přes frekventované silnice, což výrazně zvyšuje možnost úrazu. Pokud existuje nějaký druh spolupráce mezi poskytovateli ubytovacích služeb a místními orgány na rozvoji cykloturistiky, potom jde především o reklamu, která má podobu propagačních materiálů. Všechny dotazované ubytovací zařízení poskytují cykloturistům možnost úschovy kol, případně jejich opravu. Celkový ekonomický příjem činí přibližně 2 120 000 K za rok.

### 4.3.3 Charakteristika cykloturistů a jejich názory na cyklotrasu

V k dotazovaných cykloturist se nej ast ji pohyboval v rozmezí 20 ó 29 let. Konkrétn se jednalo o 32 respondent . Druhou nejpo etn j-í skupinu tvo ili cykloturisté ve v ku od 30 do 39 let, kterých bylo celkem 13. Poté následovala s 11 leny v ková skupina mezi 40 a 49 lety. Zbylých 9 cykloturist bylo ve skupin mezi 50 a 59 lety. Možnosti do 19 let a nad 60 let nebyly v bec zastoupeny. Z celkového po tu 65 respondent byli 34 muži a 31 žena.

Tab. . 8: Pohlavn -v kové rozložení respondent v okrese Domafllice

V k	Pohlaví	
	Muži	žena
do 19 let	0	0
19-29 let	15	17
30-39 let	7	6
40-49let	7	4
50-59 let	5	4
nad 60 let	0	0
<b>Celkem</b>	<b>34</b>	<b>31</b>

Pramen: Vlastní zpracování

V dané oblasti bylo poprvé 20 cykloturist , vícekrát nav-tívilo region 27 cykloturist a pravidelných náv-t vník bylo 18. Dvacet -est respondent odpov d lo, že jsou na jednodenním pobytu. Zbylých 39 dotazovaných bylo na vícedenním pobytu, konkrétn 17 cykloturist na 2 a 3 dny a 22 na 4 a 7 dní.

Tab. . 9: Po et dn strávených na cyklotrasách podle pohlaví v okrese Domafllice

Po et dn	Pohlaví	
	Muži	žena
jednodenní	11	15
2-3 dny	11	6
4-7 dní	12	10
více než týden	0	0
<b>Celkem</b>	<b>34</b>	<b>31</b>

Pramen: Vlastní zpracování

Z nich bylo ubytováno 5 v hotelu, 13 v penzionu a 21 v kempu. S ubytováním bylo velmi spokojeno 13 cykloturistů a spíše spokojeno 26. Velmi spokojeni byli všichni ubytovaní v hotelu a 8 ubytovaných v penzionech. Ostatní byli spíše spokojeni. Nikdo z respondentů nebyl velmi nespokojen ani spíše nespokojen. Přibližně 90 % z dotazovaných by zlepšila výbavu ubytovacího zařízení. Jenom ty i cykloturisté by zlepšili služby ubytovacího zařízení. Z 39 cykloturistů, kteří využili ubytovacího zařízení, jich 15 investovalo do ubytování od 501 do 1000 Kč, 16 respondentů od 1001 do 2000 Kč a zbylých 8 utratilo za ubytování od 2001 do 3000 Kč. Za stravování na jeden den utratilo 9 respondentů do 200 Kč, 37 respondentů od 201 do 400 Kč a 19 respondentů od 401 do 600 Kč.

Důvodem k návštěvě v této lokalitě byla v 52 případech jízda na kole kombinovaná s návštěvou kulturní památky, aquaparku nebo sportovního areálu. U ostatních 13 cykloturistů byla cílem pouze jízda na kole.

Hodnocení kvality cyklistické infrastruktury dopadlo takto. Restaurace byly hodnoceny ve 13 případech jako velmi dobrá, v 28 případech jako celkem dobrá, 17 respondentů je označilo za průměrné a v 7 případech nebyly využity.

Odpověď jako celkem dobrá 16 respondentů, jako průměrná 27 respondentů, jako spíše špatná 19 a jako velmi špatná 3 respondenti.

Cykloservis využilo jen 7 respondentů, kteří jej hodnotili jako velmi dobrý. Podobná na tom byla i případová kola, kterou využilo pouze 5 cykloturistů a jejich hodnocení je také velmi dobré.

Značení cyklotras bylo ohodnoceno 19 respondenty jako velmi dobré, 35 jako celkem dobré a 11 jako průměrné. Cyklotrasa jako taková byla ve 14 případech hodnocena jako velmi dobrá. Za celkem dobrou ji považovalo 28 cykloturistů a 23 dotazovaných ji hodnotilo jako průměrnou.

Každý návštěvník v dané lokalitě by podle názoru 26 cykloturistů přiměřeně více značených cyklotras, deset respondentů odpovědělo více atraktivit. Třináct zvolilo možnost jiné, která obsahovala většinou více volného času nebo více peněz, a 16 vybralo lepší služby.

#### **4.4 Okres Plzeň-jih**

V okrese probíhá mezinárodní cyklotrasa přes mikroregion Radbuz, který leží v západní oblasti okresu. Jedná se o území venkovského charakteru, kde žije přibližně 36 000 obyvatel. Je tvořen 25 plzeňskými a dvěma přidruženými obcemi. V roce 2008 bylo vypracováno celkem 7 cyklotras o celkové délce 97 km, které navazují na mezinárodní cyklotrasu č. 3. O rok později vydal mikroregion pro cykloturisty mapy a v roce 2010 instaloval v každé plzeňské obci informační tabuli. Projekt na vybudování cyklotras stál 70 000 Kč a jejich značení přišlo na 288 000 Kč. Tyto finanční prostředky byly poskytnuty z PSOV (Program stabilizace a obnovy venkova). Vytváření map si vyžádalo investici ve výši 150 000 Kč, z nichž 50 000 Kč zaplatil kraj. Na informační tabule kraj přispěl 230 000 Kč z celkové částky 421 000 Kč. V dalších letech má mikroregion v plánu vybavit cyklotrasy odpovídavými lavicami a altány. I v tomto případě budou vládat finanční podporu z PSOV.

##### **4.4.1 Vliv mezinárodní cyklotrasy na ubytovací zařízení**

###### **Obec Merklín**

V obci Merklín se nachází pouze jeden penzion, ve kterém cykloturisté tvoří 40 % klientů. Za rok se zde ubytuje 300 cykloturistů a většina z nich jen na jednu noc. To znamená, že 90 % klientů si vybírá ubytování se snídaní. Zbýlých 10 % tvoří ubytování s polopenzí. Nejčastěji přijíždí cykloturisté s kamarády a to v 50 % případů. S rodinou se rekreuje 20 % a s partnerem 30 % cykloturistů. Nikdo nevyužívá služeb cestovních kanceláří. Národnostní zastoupení je plynulé. Tedy 50 % čeští a 50 % Němci. Provoz ubytovacího zařízení je celoroční, jeho kapacita je 50 lůžek. Nejvíce cykloturistů přijíždí od května do září. V letní sezóně je vytíženost 70 % a mimo sezónu 35 %. Jako druh reklamy využívá respondent Internet, reklamní poutače a spolupráci s místními turistickými centry. Podle respondenta je region dobře vybaven pro cykloturisty, a proto neshledává nic, co by mohlo přilákat více cykloturistů do regionu. Spolupráce s místními orgány na rozvoj cykloturistiky neexistuje. Ubytovací zařízení poskytuje cykloturistům možnost úschovy kol. Ekonomický příjem cykloturistů pro ubytovací zařízení je respondentem odhadováno na 300 000 Kč za rok.

## **M sto Dob any**

M sto Dob any i p esto, fle se jedná o m sto, nabízí více mén jen jednu mořnost ubytování a to v hotelu p ímo na nám stí. Zde tvo í cykloturisté 30 % klientely. Za rok se jedná odhadem o 350 cykloturist . Jejich pr m rná délka pobytu je jedna noc. Z 60 % p íjřdí jí s kamarády, z 30 % s rodinou a z 10 % s partnerem. P íblifn 30 % cykloturist vyufflívá slufleb cestovních kancelá í. Nejpo etn j-í skupinou jsou n me tí cykloturisté, kte í tvo í 80 % klientely. Zbylých 20 % p ípadá na echy. Nej ast ji si cykloturisté k ubytování p íplácejí snídán , cořl je logické, jelikořl se v t-ina z nich ubytovává na jednu noc. Nejvíce jich p íjřdí od dubna do zá í. Vytířfenost ubytovacího za ízení je v letní sezón 65 % a mimo sezónu 30 %. Provoz ubytovacího za ízení je celoro ní, jeho kapacita je 45 l flek a nabízí mořnost úschovy kol. Jako druh reklamy vyufflívá Internet, rádio, reklamní tabule a spolupráci s místním turistickým centrem. Aby region lákal více cykloturist , m lo by dojít podle respondenta k roz-í ení stávajících cyklotras. Spolupráci mezi místními orgány a poskytovateli ubytovacích slufleb pokládá za nedostate nou. Ekonomický p íjem cykloturist pro ubytovací za ízení se pohybuje okolo 500 000 K za rok.

### **4.4.2 Shrnutí přínosu cyklotras pro ubytovací zařízení**

Pr m rn tvo í cykloturisté v ubytovacích za ízeních 35 % klientely. Nejvyufflívan j-í mořnost ubytování je na jednu noc. Cykloturista se z 55 % rekreuje s kamarády, z 25 % s rodinou a z 20 % s partnerem. Pr m rn 15 % z nich p íjřdí s cestovní kancelá í. Nejpo etn j-í klientelu tvo í z 65 % n me tí cykloturisté. e-í jsou zastoupeni z 35 %. V 95 % p ípad si cykloturista k ubytování p íplácí snídání, zbylých 5 % vyufflívá polopenzi. Kapacita ubytovacího za ízení se pohybuje v pr m ru okolo 47 l flek. Nejvíce cykloturist p íjřdí od kv tna do zá í. Provoz ubytovacích za ízení je celoro ní a vytířfenost v letní sezón je 67 %, mimo sezónu je 32 %. Nejvyufflívan j-ím druhem reklamy je Internet. Potom následuje reklamní tabule a spolupráce s místním turistickým centrem. Aby region lákal více cykloturist , m l by roz-í it stávající sí cyklotras. Chybí zde úpln spolupráce s místními orgány na rozvoji cykloturistiky. Pro cykloturisty nabízí ubytovací za ízení úschovnu kol. Ani v jedné jmenované obci není mořnost opravy kol nebo jejich zap j ení. Ekonomický p íjem pro dané poskytovatele ubytovacích slufleb je p íblifn 800 000 K za rok.



#### 4.4.3 Charakteristika cykloturistů a jejich názory na cyklotrasu

Nejpočetnější v každé skupině v této lokalitě byla mezi 30 - 39 lety, která obsahovala 9 cykloturistů. Druhou nejvíce početnou skupinou byla 40 - 49 let, kam se započítalo 6 respondentů. Ti dotazovaní byli ve skupině od 20 do 29 let a poslední zastoupenou skupinou byla od 50 do 59 let, která obsahovala jednoho cykloturistu. Stejně jako v předchozím vyhodnocení ani zde nebyly zastoupeny skupiny do 19 let a nad 60 let. Mezi 19 respondenty bylo 11 mužů a 8 žen.

Tab. 10: Pohlavní a věkové rozložení respondentů v okrese Plzeň-jih

Věk	Pohlaví	
	Muž	žena
do 19 let	0	0
19-29 let	1	2
30-39 let	5	4
40-49let	4	2
50-59 let	1	0
nad 60 let	0	0
<b>Celkem</b>	<b>11</b>	<b>8</b>

Pramen: Vlastní zpracování

V této oblasti bylo poprvé 12 respondentů a 7 respondentů se označilo za pravidelné návštěvníky. Délka pobytu byla u 6 cykloturistů jednodenní a u zbylých 13 se jednalo o dvoudenní pobyt.

Tab. 11: Počet dní strávených na cyklotrasách podle pohlaví v okrese Plzeň-jih

Počet dní	Pohlaví	
	Muž	žena
jednodenní	1	5
2-3 dny	10	3
4-7 dní	0	0
více než týden	0	0
<b>Celkem</b>	<b>11</b>	<b>8</b>

Pramen: Vlastní zpracování

Zetiinácti cykloturistů bylo 6 ubytováno v hotelu a 7 v penzionu. Respondenti ubytovaní v hotelu a 4 respondenti ubytovaní v penzionu byli s ubytováním velmi spokojeni. Ostatní cykloturisté byli spíše spokojeni. Na ubytování by zlepšili vybavení

ubytovacího zařízení. Zbývající možnosti nebyly využity. Z celkového počtu 19 cykloturistů, z nichž 6 uvedlo jako důvod návštěvy pouze sportovní aktivitu (cílem byla jen jízda na kole) a 13 respondentů kombinovalo jízdu na kole s návštěvou historických pamětihodností.

Cyklistická infrastruktura byla hodnocena následovně. Restaurace byly v průměru v pěti případech označeny za velmi dobré, osm respondentů uvedlo, že byly celkem dobré a za průměrné je označilo šest cykloturistů.

Odpověď byla hodnocena jako celkem dobrá v 6 případech, v 8 případech jako průměrná a v pěti případech jako špatná.

Cykloservis nebyl využit ani jedním dotazovaným cykloturistou, proto zde není jeho hodnocení. Stejně tomu bylo v případě pojízdných kol.

Znázornění se ukázalo v 5 případech jako velmi dobré, v 9 případech jako celkem dobré a v 5 případech jako průměrné.

Cyklotrasu označilo 9 respondentů jako velmi dobrou, 8 jako celkem dobrou a 2 jako průměrnou.

Hodnocení kvality cyklistické infrastruktury dopadlo takto. Restaurace byly hodnoceny ve 13 případech jako velmi dobré, v 31 případech jako celkem dobré a 21 respondentů je označilo za průměrné.

Investice do ubytování se u šesti respondentů pohybovala v rozmezí od 1001 do 2000 Kč, a u 7 respondentů od 501 do 1000 Kč. Jedná se o částku, kterou respondenti vynaložili na tento pobyt. Za stravování se 13 cykloturistů pohybovalo od 201 do 400 Kč za den. Zbývajících 5 respondentů utratilo od 401 do 600 Kč za den.

Cykloturistu by k návštěvě v průměru v 9 případech více značených cyklotras, v 6 případech více atraktivit a ve 4 případech lepší služby.

## 4.5 Okres Rokycany

Okres Rokycany je posledním okresem v Plzeňském kraji, přes který vede mezinárodní cyklotrasa č. 3. Nejvýznamnějším směrem, přes které vede tato cyklotrasa, jsou Rokycany. Místně má 20 km východně od Plzně a má přibližně 15 000 obyvatel. Cykloturista zde může trávit volný čas návštěvou mnoha historických památek, hřbitvů, koupaliště, sportovní haly a tenisových kurtů. Zastupitelé města vnímají cykloturistiku jako příležitost k dalšímu rozvoji nejenom tohoto města, ale i přilehlých obcí. Z tohoto důvodu se snaží připojit obce k mezinárodní cyklotrase. V samotném městě jde spíše o budování cyklostezek, které vznikají postupně, tak jak dochází k rekonstrukci jednotlivých částí města. Rokycany jsou členem Svazu měst a obcí, v rámci kterého se snaží o spolupráci s přilehlými obcemi. Respektive se snaží získat finance na budování cyklotras, případně cyklostezek. Problém je ovšem ve velikosti města. Protože se jedná o relativně malou obec, nezískává finanční podporu z PSOV. Z tohoto důvodu musí cyklistickou infrastrukturu budovat ze svého rozpočtu nebo ji financují z rozpočtů přidružených obcí. To je velice nákladné a především menší obce nemohou poskytnout potřebné peněžní prostředky. Z tohoto důvodu se vedení města obrátilo na státní fond dopravní infrastruktury, ze kterého mohou dostat až 60 % z nákladů na vybudování potřebné infrastruktury. Takto lze ovšem podpořit jen ty projekty, které zvýší bezpečnost obyvatel dané obce. Například pokud tím dojde ke zvýšení bezpečnosti pro děti, které vyúsťávají infrastrukturu k cest do školy nebo obyvatel při cestě do zaměstnání. Jde tedy o budování cyklostezek mimo již existující síť dopravní infrastruktury. Zbýlých 40 % nákladů je ovšem hrazeno z rozpočtů obcí. Mnohdy se jedná o velké částky, a proto by se hodila pomoc od kraje, který by měl přispět 20 %. Tak by obce hradily přibližně 20 % celkových nákladů. V současné době probíhá jednání s vedením kraje na toto téma s mnoha zástupci obcí v Plzeňském kraji a snaží se najít přijatelné řešení pro obě strany.

Kromě budování sítě cyklotras a cyklostezek, se město snaží vylepšovat služby pro cykloturisty. Například budování informačních tabulí, odpovídajících, ale také zlepšení služeb ve svém hotelu. Město totiž patří jeden ze tří hotelů, které zde máme najít. Kromě již zmíněných hotelů, je zde i několik penzionů a ubytoven.

#### 4.5.1 Vliv mezinárodní cyklotrasy na ubytovací zařízení

##### **M sto Rokycany**

###### *Hotel Corso*

V hotelu tvoří cykloturisté 10 % klientely. Jedná se zhruba o 60 cykloturistů za rok. Většina z nich (80 %) se ubytovává na jednu noc se snídaní. Rekreaují se buď s rodinou, nebo s kamarády. Obě tyto možnosti jsou přibližně stejně zastoupeny. Služeb cestovních kanceláří využívá 20 % cykloturistů. Nejvíce klientů pochází z Nizozemí. Jedná se o 80 %. Zbýlých 20 % je rozděleno mezi Itálie a Německo. Provoz zařízení je celoroční a jeho kapacita je 20 lůžek. Většina cykloturistů (90 %) přijíždí od června do září. Obsazenost v letní sezóně je 60 %, v zimní sezóně se pohybuje okolo 35%. Jako druh reklamy využívá Internet, rádio, reklamní tabule a spolupráce s místním turistickým centrem. Ubytovací zařízení poskytuje cykloturistům možnost uschovat kola. Mezi poskytovatelem ubytovacího zařízení a místními orgány neexistuje žádný druh spolupráce. Aby region lákal více cykloturistů a turistů jako takových, měl by podporovat vznik nových atraktivit. Především na aktivní trávení volného času. Ekonomický příjem z cykloturistů pro podnik se pohybuje kolem 100 000 Kč za rok.

###### *Hotel Bílý lev*

Druhý hotel se nachází jen o dvacet metrů dál. I zde tvoří cykloturisté 10 % klientely, což je v reálných číslech kolem 100 osob ročně a nejčastěji využívají ubytování na jednu noc se snídaní. Ve 40 % případů přijíždí s partnerem, v 30 % s kamarády a v 30% s rodinou. Nikdo z nich nevyužívá služeb cestovní kanceláře. Z 90 % tvoří klientelu Německa a z 10 % Itálie. Nejvíce cykloturistů přijíždí od května do srpna. Provoz ubytovacího zařízení je celoroční a jeho kapacita činí 56 lůžek. Obsazenost hotelu je v letní sezóně 80 % a v zimní sezóně 50 %. Ubytovací zařízení poskytuje cykloturistům možnost úschovy kol. Jako druh reklamy využívá inzerci v denících, Internet, rádio a spolupráci s místním turistickým centrem. Jelikož je majitelem hotelu místní, nemá smysl hodnotit otázku, zda existuje nějaká spolupráce mezi poskytovatelem ubytovacích služeb a místními orgány na rozvoj cykloturistiky. Podle respondenta by mělo přibýt v regionu cyklotras, aby lákal více cykloturistů. Ekonomický příjem z cykloturistů pro hotel se pohybuje okolo 170 000 Kč za rok.

### ***Sport Hotel Garni***

Jedná se o t etí a zároveň poslední hotel. Nachází se v t sné blízkosti zimního stadionu. Cykloturisté zde plní jen doplňkovou funkci. Proto tvoří přibližně 7 % klientely. Za rok je to okolo 35 osob. Nejčastěji je ubytování na jednu noc se snídaní v 40 % nebo bez snídaní v 60 %. Nejčastěji cykloturisté cestují s partnerem. Tato možnost získala 60 %. Možnost, že se rekreují s kamarády, dostala 30 % a zbylých 10 % připadlo na možnost, že se rekreuje sám. Část z zde ubytovaných cykloturistů nevyužívá služeb cestovních kanceláří. Nejpočetnější skupinu tvoří Nizozemci, kteří se na celkovém počtu cykloturistů zde ubytovaných podílejí 60%. Nemají-li někteří cykloturisté tvoří 20 %. Provoz ubytovacího zařízení je celoroční a jeho kapacita činí 60 lůžek. Nejvíce cykloturisté přijíždí od března do srpna. Vytíženost hotelu v letní sezóně se pohybuje kolem 90%. Mimo letní sezónu je to odhadem 60 %. Jako druh reklamy využívají Internet a reklamní tabule. Pro cykloturisty je zde, jako i ve většině předchozích ubytovacích zařízení, možnost úschovy kol. Podle názoru respondenta by prospělo regionu, kdyby zde bylo více značených cyklotras a jejich vzájemná provázanost. Stejně tak by mu prospěla spolupráce s místními orgány na rozvoji cykloturistiky, kterou považuje za nedostatečnou. Ekonomický přínos z cykloturistů pro hotel za rok odhaduje respondent na částku 20 000 Kč.

### ***Pension No. 1***

Posledním místem, kde proběhlo dotazování, je penzion No. 1. Jeho poloha není příliš výhodná, jelikož přímo sousedí s městským hotelem. Z celkového množství turistů, kteří se zde ubytují, tvoří cykloturisté 15 %, což představuje asi 45 cykloturistů za rok. Nejčastěji je ubytování je jako většinou předchozích případech, na jednu noc se snídaní. Cykloturisté přijíždí z 70 % s kamarády a z 30 % s rodinou. Nikdo z nich nevyužívá cestovní kanceláře. Z 90 % případů tvoří klientelu Nizozemci. Zbylých 10 % tvoří němečtí. Provoz penzionu je celoroční a jeho kapacita je 25 lůžek. Nejvíce jich přijíždí od března do září. Vytíženost v letní sezóně je 75 % v zimní sezóně 50 %. Pro svoje zviditelnění využívají inzerce v denících, Internet, reklamní tabule a místní turistické centrum. I zde nabízejí cykloturistům možnost úschovy kol. Pro zvýšení počtu cykloturistů v regionu by mohlo vzniknout více cyklotras nebo cyklostezek. Tento názor se objevuje u více poskytovatelů ubytovacích služeb a jasně ukazuje, že tento region nevyužívá plně svůj potenciál, což se týká cykloturistiky. Problém je i skutečnost, že i v tomto případě

respondent nevidí žádnou spolupráci s místními orgány na rozvoji cykloturistiky. Ekonomický příjem byl respondentem odhadnut na 40 000 Kč za rok.

#### **4.5.2 Shrnutí přínosů cyklotrasy pro ubytovací kapacity**

Cykloturisté v této oblasti tvoří přibližně 10 % klientů v ubytovacích zařízeních. V drtivé většině případů se ubytovávají na jednu noc a ač na malé výjimky vyuffívají možnosti snídaní. Jedná se zhruba o 85 % cykloturistů. Ostatních 15 % se nestravuje v ubytovacím zařízení. Cykloturista se z 45% rekreuje s kamarády, z 27,5 % s rodinou, z 25 % s partnerem a z 2,5 % sám. Služeb cestovních kanceláří vyuffívá jen 5 % klientů. Nejvíce klientů (57,5 %) přijíždí z Nizozemí. Nejvíce cykloturisté jsou zastoupeni 30 % a z nich 12,5 % tvoří. Průměrná kapacita ubytovacích zařízení je 40 lůžek. Jejich provoz je celoroční a vytíženost se v letní sezóně blíží 77% a v zimní sezóně 50 %. Co se týče změn, které by měly region udělat, aby začal lákat více cykloturistů, jednoznačně vedl názor vybudovat více cyklotras a cyklostezek. Nejvíce cykloturisté přijíždí v období letních prázdnin. Nejčastěji používaným druhem reklamy byl Internet. Ten byl vybrán ve všech případech. Stejně tak tomu bylo i u spolupráce s místním turistickým centrem. Následuje vyuffívání reklamních tabulí a inzerce v denících. Problém tohoto regionu je v chybějícím dialogu mezi poskytovateli ubytovacích služeb a místními orgány na rozvoji cyklotras. Veškerá ubytovací zařízení nabízejí možnost úschovy kol. Ekonomický příjem pro vybrané ubytovací zařízení se pohybuje okolo 330 000 Kč za rok.

#### **4.5.4 Charakteristika cykloturistů a jejich názory na cyklotrasu**

Z 33 cykloturistů bylo 13 ve věku od 20 do 29 let, mezi 30 až 39 lety jich bylo 8, ve věku od 40 do 49 let 4, 6 jich bylo mezi 50 a 59 lety a 2 cykloturisté byli ve skupině do 19 let. Skupina nad 60 let nebyla zastoupena. Z celkového počtu respondentů bylo 20 mužů a 13 žen.

Tab. . 12: Pohlavní rozložení respondentů v okrese Rokycany

Věk	Pohlaví	
	Muži	ženy
do 19 let	1	1
19-29 let	7	6
30-39 let	5	3
40-49let	4	0
50-59 let	3	3
nad 60 let	0	0
<b>Celkem</b>	<b>20</b>	<b>13</b>

Pramen: Vlastní zpracování

Poprvé bylo v této oblasti jen 5 respondentů. Naopak v dotazovaných byla v této lokalitě vícekrát. Konkrétně se jednalo o 24 cykloturisty. Zbylí 4 respondenti se označili za pravidelné návštěvníky. U 26 cykloturistů se jednalo o jednodenní výlet a 7 z nich bylo na 2 až 3 dny.

Tab. . 13: Počet dní strávených na cyklotrasách podle pohlaví v okrese Rokycany

Počet dní	Pohlaví	
	Muži	ženy
jednodenní	15	11
2-3 dny	5	2
4-7 dní	0	0
více než týden	0	0
<b>Celkem</b>	<b>20</b>	<b>13</b>

Pramen: Vlastní zpracování

V hotelu se ubytovali 3 a v penzionu 4 respondenti. Všichni byli s ubytováním velmi spokojeni, proto by nikdo z nich nic nezlepšoval na daném typu ubytování. Dřívější návštěvy byly pro 18 cykloturistů pouze jízda na kole. Sedm kombinovalo jízdu na kole s návštěvou bazény a 8 cykloturistů spojilo výlet na kole s návštěvou kulturních památek.

Kvalitu cyklistické infrastruktury hodnotili takto. Restaurace byly v 9 případech označeny za velmi dobré, v 15 případech za celkem dobré, v 6 případech za průměrné a ve 3 případech nebyly vyhodnoceny.

Odpočívadla nebyla v 16 případech hodnocena, protože nebyla k dispozici, za průměrná je označilo 10 respondentů a 7 cykloturistů je nehodnotilo, jelikož je nevyužili.

Cykloservis nebyl vyuffit ani v jenom p ípad , i kdyfl jsou v dané lokalit t i. Ani p j ovna kol nebyla hodnocena, jelikofl se v dané lokalit nenachází.

Zna ení ozna ilo 6 respondent za velmi dobré, 15 za celkem dobré a 12 za pr m rné.

Cyklotrasa byla hodnocena jako velmi dobrá v 6ti p ípadech, jako celkem dobrá v 19ti p ípadech, a v 8mi p ípadech byla ozna ena za pr m rnou.

Do ubytování p i této náv-t v ze 7 respondent 3 vlofili od 501 do 1000 K a 4 od 1001 do 2000 K . Za stravování na den jich 8 utratilo od 0 do 200 K , 21 investoval od 201 do 400 K a 4 utratili od 401 do 600 K .

K ast j-í náv-t v by 16 cykloturist p im lo více cyklotras, 13 by uvítalo více atraktivit a 4 respondenty by p im lo k ast j-í náv-t v více asu.



## 4.6 Celkové shrnutí vlivu cyklotras pro ubytovací zařízení

### 4.6.1 Informace o cykloturistech

Ve těchto sledovaných regionech, které leží v blízkosti mezinárodní cyklotrasy 3, tvoří cykloturisté v průměru 26 % klientely. Nejvíce cykloturisté se ubytovávají v mikroregionu Kdyško, kde tvoří v průměru 35 % klientely. Jak je vidět, cykloturisté jsou stále jen doplňkovou záležitostí. Ovšem jejich podíl roste, a pokud se budou nadále zlepšovat infrastruktura, služby a další věci s tím spojené, je zde reálná možnost, že mohou hrát v budoucnu daleko větší roli.

Co se týče délky jejich pobytu, jednoznačně vede pobyt na jednu noc. Ze 70 % si cykloturisté připlácejí k pobytu snídaní. Plnou penzi si objednává 11 %, bez stravování se ubytuje 10 % a polopenzi využívá 9 % cykloturistů.

Cykloturista se v průměru rekreuje ze 42 % s kamarády, z 30,8 % s rodinou, z 17,7 % s partnerem a z 9,5 % sám. Největší výkyv byl v rekreaci s kamarády mezi mikroregionem Kdyško a mikroregionem Radb za a inil 29 %. Další výrazný rozdíl byl v situaci, kdy se cykloturista rekreuje sám. V mikroregionu Kdyško se jednalo o 26 %, podíl v ostatních dvou regionech byl prakticky nulový.

Služeb cestovní kanceláře využívá pouhých 7,3 % cykloturistů. Toto nízké číslo je zapříčiněno poměrně krátkým pobytem, který nejčastěji neprekročí jednu noc. Tomuto stavu přispívá i skutečnost, že cykloturisté si plánují trasu individuálně a nabídka cestovních kanceláří jim nemusí vždy vyhovovat. A to buď v trase nebo délce pobytu.

Národnostní složení je následující. Nejpočetnější zastoupení tvoří němeští cykloturisté s 44 %. Druzí jsou Češi s 34 % a také národnosti, která se nejčastěji vyskytuje v ubytovacích zařízeních, jsou Nizozemci s 22 %. Je poměrně překvapující, že v mikroregionu Kdyško, který leží bezprostředně u hranic s Bavorskem, je 54 % cykloturistů z Německa. Němci převažují v mikroregionu Radb za, kde tvoří 65 % klientely a Nizozemci na Rokycansku s 57%.

## 4.6.2 Informace o ubytovacích zařízeních

Průměrné kapacity ubytovacích zařízení je do jisté míry ovlivněna kempem, který se nachází v mikroregionu Kdyšsko. Pokud bychom vynechali toto ubytovací zařízení, dostaneme průměrnou kapacitu kolem 75 lůžek. Což je i tak velice nadhodnocený stav. V zimou se počet lůžek pohybuje od 16 do 45 lůžek. Hotely se pohybují při horní hranici, aby mohly případně ubytovat autobusový zájezd. Penziony se pohybují při spodní hranici, protože zde se ubytovávají v zimou méně početné skupiny cykloturistů.

Začátek cyklistické sezóny je podle respondentů od května a konec sezóny je v září. Ovšem nejvíce cykloturistů přijíždí v období letních prázdnin.

Provoz ubytovacích zařízení byl ve v zimě téměř celoroční. Začátek provozu u sezónních ubytovacích zařízení se logicky shodoval se začátkem cyklistické sezóny. Stejně tak konec provozu byl naplánován na září, nejpozději na říjen.

Vytíženost v letní sezóně (měsíce od května do září) se pohybuje kolem 69 %. Naproti tomu v zimní sezóně (měsíce od října do dubna) je vytíženost 42 %. Nejvyšší obsazenost z 77 % v letní sezóně mají Rokycany. V ostatních dvou regionech je obsazenost o 10 % nižší. Stejně je tomu tak i v zimní sezóně, kdy je obsazenost v tomto regionu 50 %. V mikroregionu Radbuzice jen 32 % a v mikroregionu Kdyšsko 43 %.

Co se týče změn, které by přilákaly více cykloturistů, je na tom každý region jinak. V mikroregionu Kdyšsko je síť cyklotras hustá a jediné co se potřebuje doladit je propojit některé úseky cyklotras, tak aby nevedly po frekventovaných silnicích. V mikroregionu Radbuzice vedou všechny cyklotrasy po méně frekventovaných komunikacích, ale poskytovatelům ubytovacích zařízení nepřipadá příliš hustá. A na Rokycansku je problém jak s hustotou, tak s propojením cyklotras. Dá se říci, že nejvyšší a nejpropracovanější síť cyklotras je v mikroregionu Kdyšsko. Což není překvapující, protože se tomuto problému v minulosti mnohem déle než v ostatních regionech. Také tomu přispívá fakt, že zde prakticky nedošlo mnoho let ke změně zastupitelstva, takže nedochází k neustálému přehodnocování cílů a tím k pozastavení budování a plánování cyklotras.

Všechny ubytovací zařízení, ve kterých probíhala dotazování, poukávají ke své propagaci Internet. To je celkem očekávaný fakt. Dnes je Internet stejně nutností a ne pouze možností, kterou si můžeme a nemusíme vybrat. Internet je své době medium, které dnes vyvolává širokou veřejnost nejenom k práci, ale i k zábavě. K této samozřejmě patří i výběr

dovolené. Dalším dosti nezbytným druhem reklamy je spolupráce s místním turistickým centrem. V tina turist nejprve zamíí do informa ního centra, kde si krom jiného vyfládají seznam ubytovacích za ízení v dané lokalit . Takfle pokud se nevyskytuje ubytovací za ízení v podobné broflue, dostane se k n mu turista jen írou náhodou. Také velmi ásto pouflívaným typem reklamy je reklamní tabule. Ne kaflký turista chce bloudit po m st a podle mapy hledat adresu, na které sídlí hotel nebo penzion. Proto je dobré, zvlá-t ve v t-ích obcích, mít ukazatele, které turistu navedou na sm r, kterým leflí dané ubytovací za ízení. Mén vyuffívaným typem reklamy je inzerce v denících nebo v rádiu. Je to pochopitelné, protofle tento druh reklamy je relativn drahý oproti p edchozím a je také mén ú inný. Málokdo z turist , zvlá-t z t ch zahrani ních, si p jde koupit eské noviny nebo bude poslouchat rádio. Ze stejných d vod není vyuffívána reklama v televizi. Nikdo z respondent nevyuffívá moflnost reklamy prost ednictvím cestovních kancelá í. Tomu pln odpovídá skute nost, fle drtivá v t-ina cykloturist p íjfdí po vlastní ose. Posledním druhem reklamy, který ubytovací za ízení pouflívají je inzerce v katalogu profesních zájmových sdružení.

Poskytovatelé ubytovacích slufleb si nejsou ve v t-in p ípad v domi spolupráce s místními orgány na rozvoj cykloturistiky. Maximální míra spolupráce má podobu inzerce ubytovacích za ízení na informa ních tabulích. Ov-em chybí zde zcela dialog o podob budoucích cyklotras. Tato komunika ní bariéra by m la být co nejrychleji p ekonána, protofle tento stav -kodí jak obcím, tak samotným podnikatel m.

V-echna ubytovací za ízení jsou na cykloturisty p ípravena v tom smyslu, fle si zde m fle cykloturista uschovat kolo. P ípadn je zde i moflnost drobných oprav. V t-inou je v dané oblasti opravna kol, takfle nemá mysl, aby kaflký hotel í penzion poskytoval tento druh slufleb. Velice praktická je moflnost kolo uzamknout do stojan , které se nacházejí taktéfl p ed v t-inou t chto za ízení. Pokud musí cykloturista nechat kolo bez dozoru nebo sloflit hledat p edm t, ke kterému by ho mohl uzamknout, hrozí nebezpe í, fle se rad ji poohlédne n kde jinde.

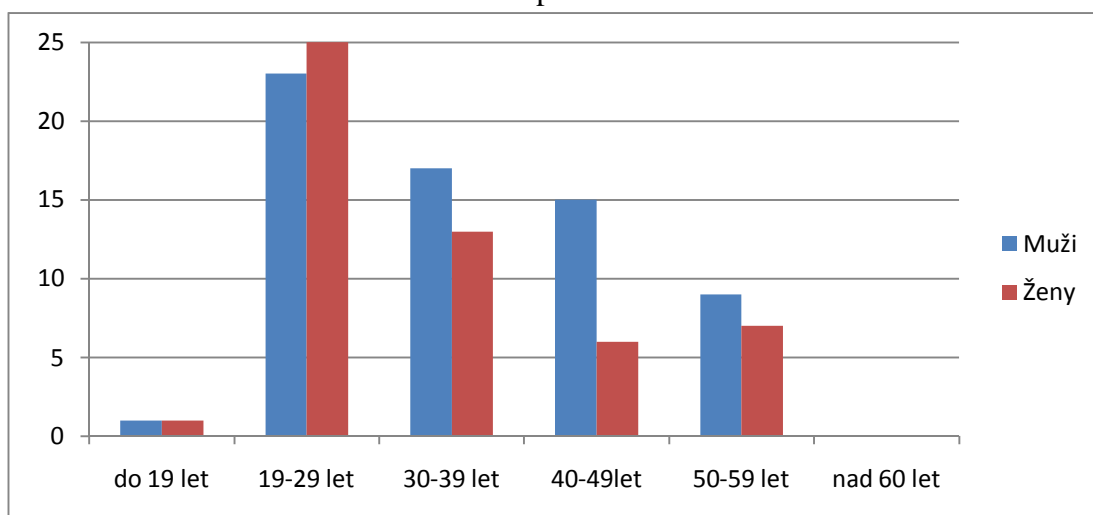
Ekonomický p ínos je samoz ejm pro kaflkého poskytovatele jiný. Záleflí na mnoha faktorech, jako je jeho umíst ní, kvalita a -í ka nabízených slufleb, cen za ubytování atd. Hotely jsou obecn drafl-í nefl penziony. V hotelech, kde prob hlo dotazování, m fle cykloturista sehnat ubytování na jednu noc pro dv osoby ve dvoul íkovém pokoji se snídaní od 1 100 do 1 400 K . V penzionech se pohybují ceny od

800 do 1 200 K . To potvrzuje skutečnost, že průměrný ekonomický přínos pro hotel se pohybuje okolo 200 000 K , zatímco u penzionu se jedná o částku 160 000 K . Celkový ekonomický přínos pro všechny sledované ubytovací zařízení činí 3 250 000 K . Jedná se o částku utrženou během letní sezóny, tedy od května do září.

#### 4.7 Souhrn charakteristik cykloturistů a jejich názorů na cyklotrasy

Celkový počet respondentů byl 117. Zastoupeny byly všechny věkové skupiny až na věkovou skupinu nad 60 let. Dva cykloturisté byli ve věkové skupině do 19ti let, 48 jich bylo ve věkové skupině od 20 do 29 let, 30 respondentů bylo ve věkové skupině od 30 do 39 let, 21 byl ve věkové skupině od 40 do 49 let a zbylých 16 jich bylo ve věku od 50 do 59 let. Z celkového počtu 117 cykloturistů bylo 65 mužů a 52 ženy.

Graf . 2: Pohlavní - věkové rozložení respondentů



Pramen: Vlastní zpracování

Jak v mikroregionu Kdycko, tak na Rokycansku bylo nejvíce cykloturistů, kteří tam byli již vícekrát (2 - 3 krát). Naproti tomu v mikroregionu Radbuzice nebyl v této skupině nikdo.

V délce pobytu byla nejfrekventovanější varianta jednodenního pobytu, kterou využilo 58 cykloturistů. U vícedenních pobytů byla nejvyužívanější možnost ubytování na 2 až 3 dny. Tu využilo 37 respondentů a zbylí 22 byli ubytováni na 4 až 7 dní.

V hotelech z celkového počtu 59 respondentů, bylo ubytováno 14, penzion využili 24 cykloturisté a 21 cykloturista byl ubytován v kempu. Nikdo z dotazovaných nevyužil ubytování v ubytovnách, v chatě nebo u známých i příbuzných.

Tab. . 14: Počet respondentů dle typu ubytování

Typ ubytování	Pohlaví	
	Muži	Ženy
hotel	7	7
penzion	10	12
ubytovna	0	0
kemp	14	9
chata	0	0
u známých	0	0
<b>Celkem</b>	<b>31</b>	<b>28</b>

Pramen: Vlastní zpracování

S ubytováním bylo 28 respondentů velmi spokojeno a spíše spokojeno bylo 31 dotazovaných. S ubytováním v hotelu byli všichni velmi spokojeni. Tento výsledek znamenal, že na ubytování by toho moc cykloturisté neměli. Pokud by ještě něco měli, bylo by to vybavení v ubytovacích zařízeních. Tuto možnost převážně vybírali klienti kempu, kteří by uvítali v chatkách vlastní sociální zařízení. Část klientů ubytovacích zařízení by zlepšila nabízené služby například ve stravování. Na kterém respondent úplně nevyhovoval z poskytování snídaní nebo sortimentu potravin. A na které dotazování by zlepšili v každém úseku něco.

Do ubytování při této návštěvě v dané lokalitě investovalo 25 cykloturistů v rozmezí od 501 do 1000 Kč. V rozmezí od 1001 do 2000 Kč bylo 26 respondentů a zbylých 8 se pohybovalo v intervalu od 2001 do 3000 Kč.

Za stravování na jeden den utratilo 17 respondentů od 0 do 200 Kč, 71 utratilo od 201 do 400 Kč a 28 se pohybovalo v rozmezí od 401 do 600 Kč.

Dle vodem návštěvy v dané lokalitě bylo pro 37 cykloturistů pouze jízda na kole. Ostatní respondenti kombinovali pořízek z jízdy na kole s ostatními aktivitami. Dvacet sedm z nich kombinovalo návštěvu akvaparku i koupaliště s návštěvou kulturních památek, 18 cykloturistů navštívilo do sportovního areálu, 21 respondentů strávil pobyt v akvaparku i na koupališti nebo nakupováním a zbylých 14 respondentů vyuffilo dané lokality k návštěvě svých známých, rodiny nebo prostě jen výletem do přírody.

Kvalitu cyklistické infrastruktury hodnotili respondenti následovně. Restaurace byly ve všech těchto regionech nejčastěji hodnoceny jako celkem dobré. Dohromady je takto hodnotili 54 respondenti. Za prvním je označilo 33 dotazovaných. Za velmi dobré

považovalo restaurace 27 cykloturistů a v 10 případech nebyly hodnoceny, jelikož je respondenti nevyužili.

Tab. . 15: Počet dní strávených na cyklotrasách podle pohlaví

Počet dnů	Pohlaví	
	Muži	Ženy
jednodenní	27	31
2-3 dny	26	11
4-7 dní	12	10
více než týden	0	0
<b>Celkem</b>	<b>65</b>	<b>52</b>

Pramen: Vlastní zpracování

Odpověď byla podrobena v té kritice, než tomu bylo u restaurací. Nejlépe byla hodnocena v mikroregionu Kdyně, ale i zde je za špatně považovalo 11 respondentů a 3 dokonce za velmi špatně. Ovšem za celkem dobré je označilo 16 dotazovaných a 27 je hodnotilo jako průměrné. Celkem zvláštní situace nastala na Rokycansku, kde je 16 cykloturistů odmítlo hodnotit s tím, že odpověď na cyklotrase nebyla k dispozici, 7 je nehodnotilo, jelikož je nevyužilo a zbylých 10 je označilo za průměrné. Co se týče mikroregionu Radbuz, zde je 6 respondentů hodnotilo jako celkem dobrá, 8 jako průměrná a 5 jako špatně. Celkově byla odpověď hodnocena v 22 případech jako celkem dobrá, v 45 případech jako průměrná, v 16 případech jako špatně, v 3 případech jako velmi špatně, v 16 případech nebyla k dispozici a v 7 případech nebyla využita.

Cykloservis a půjčovna kol byly využity pouze cykloturisty v mikroregionu Kdyně. Konkrétně cykloservis využilo 7 respondentů, kteří jej hodnotili jako velmi dobrý a půjčovnu kol vyzkoušelo 5 cykloturistů a ti ji hodnotili také jako velmi dobrou. V ostatních regionech nebyly hodnoceny, protože je cykloturisté buď nevyužili, nebo nebyly k dispozici.

Značení cyklotras ohodnotilo 30 respondentů jako velmi dobré, 59 jako celkem dobré a 28 jako průměrné. Ani v jednom případě nebylo hodnoceno špatně nebo dokonce velmi špatně, a také vždy bylo k dispozici.

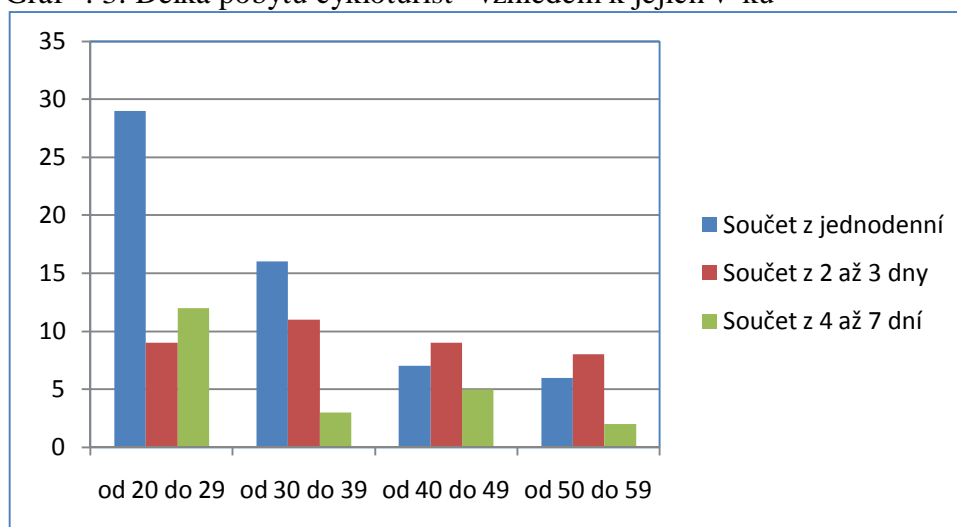
Cyklotrasu považovalo za velmi dobrou 29 respondentů, za celkem dobrou ji považovalo 55 dotazovaných a 33 cykloturisté ji označilo za průměrnou.

Nejast ji by k ast j-í náv-t v p im lo cykloturisty více zna ených cyklotras, i kdyfl je jich v daném regionu celá ada a vybrat si m fle opravdu kařdý. Tyto odpov di dokazují fakt, fle cykloturisté nejsou dob e informováni o mořnostech v daném regionu nebo se o danou problematiku p řli- nezabývají. Docela astá byla i odpov více atraktivit. Ty jsou bohuřel v podstat dané historicky a krom výstavby nap řklad aquaparku nebo sportovního areálu není moc mořností, jak jejich po et zvý-it. Krom toho, výstavba nových atraktivit je dosti finan n náro ná. Jen málo lidí by p ilákaly lep-í slufby. Bu to se za poslední roky výrazn zlep-ily nebo ufl jsme si na jejich nep řli- dobrou úrove zvykli. Spí-e se bude jednat o první mořnost. A to i díky zahrani ní klientele, která by k nám jinak nejezdila v tak hojném po tu. Mezi dal-í celkem asté odpov di pat í nap řklad více volného asu, více pen z nebo n koho do skupiny, aby nemusel respondent jet sám.

#### 4.7.1 Statistické vyhodnocení

První kontingen ní graf (graf . 3) zachycuje délku pobytu dotazovaných cykloturist podle jejich v ku. Úkolem bylo na 5% hladin významnosti ov it hypotézu ( $H_0$ ), fle v k dotazovaných cykloturist nemá vliv na jejich délku ubytování. Hodnota testového kritéria vy-la 10,684. Kritická hodnota byla stanovena ve vý-i 12,6. To znamená, fle hodnota testového kritéria je men-í neř kritická hodnota a nespadá tedy do kritického oboru. Proto nezamítáme na 5% hladin významnosti hypotézu  $H_0$ . Jinými slovy, v k cykloturist nemá vliv na délku jejich pobytu.

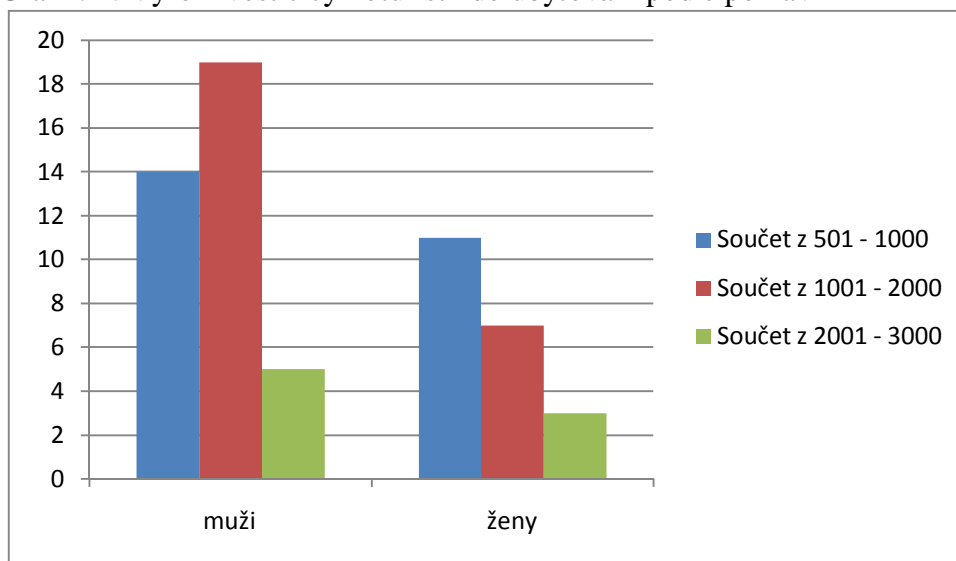
Graf . 3: Délka pobytu cykloturist vzhledem k jejich v ku



Pramen: Vlastní zpracování

Druhý kontingenční graf (graf . 4) znázorňuje výdaje za ubytování podle pohlaví cykloturistů. Na 5% hladině významnosti byla ověřována hypotéza  $H_0$ , že pohlaví dotazovaných cykloturistů nemá vliv na výši investovaných prostředků do jejich ubytování. Hodnota testového kritéria je 1,636. Kritická hodnota byla stanovena ve výši 9,49. Hodnota testového kritéria je tedy menší než kritická hodnota a nespadá proto do kritického oboru. Z toho důvodu nezamítáme na 5% hladině významnosti hypotézu  $H_0$ , tedy že pohlaví cykloturistů nemá vliv na výši investovaných prostředků.

Graf . 4: Výše investic cykloturistů do ubytování podle pohlaví



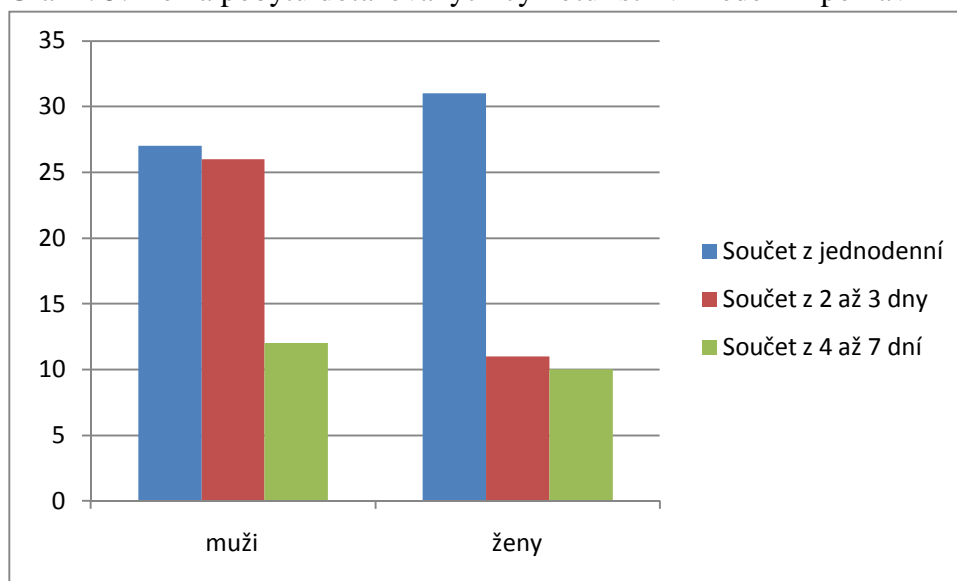
Pramen: Vlastní zpracování

Poslední kontingenční graf (graf . 5) znázorňuje délku pobytu dotazovaných cykloturistů vzhledem k jejich pohlaví. Na 5% hladině významnosti ověřována hypotéza  $H_0$ , že pohlaví cykloturistů nemá vliv na délce jejich ubytování. Hodnota testového kritéria byla 5,157. Kritická hodnota byla stanovena ve výši 5,99. Hodnota testového kritéria je menší než kritická hodnota a nespadá proto do kritického oboru. Z toho důvodu nezamítáme na 5% hladině významnosti hypotézu  $H_0$ , tedy že pohlaví cykloturistů nemá vliv na délce pobytu dotazovaných cykloturistů.

Pokud bychom neověřovali hypotézu  $H_0$  na 5% hladině významnosti, ale na 10% hladině významnosti, potom by byla hodnota testového kritéria větší než kritická hodnota. Spadala by tedy do kritického oboru a hypotézu  $H_0$  bychom zamítli.



Graf . 5: Délka pobytu dotazovaných cykloturist vzhledem k pohlaví



Pramen: Vlastní zpracování

## Závěr

Prínos mezinárodní cyklotrasy . 3 spoívá v tom, že dokáže přilákat více cykloturistů a to samozřejmě i ze zahraničí. Bylo by ovšem neoprotentné se domnívat, že pouhá existence cyklotrasy stačí k tomu, aby přinále prospích svému okolí, aniž by se někdo staral o její údržbu a rozvoj dalších cyklotras regionálního významu. Z informací, které byly získány od starostů případně lidí zodpovědných za rozvoj cykloturistiky v daném regionu, je zřejmé, že budování lokálních cyklotras je naprostou nezbytností k tomu, aby nebyla daná lokalita pouze pro jezdovce. Příkladem je například město Kdyně, které dokázalo přibližně za deset let vybudovat účtyhodnou síť cyklotras, která navazuje na tuto mezinárodní cyklotrasu. Při plánování těchto tras plně vyutilo existující atraktivitu, ale neváhalo budovat i nové, jako je například aquapark. Také velice dobře dokázalo zhodnotit svoji příhraniční polohu, díky které navázalo kontakty s jinými městy na bavorské straně. Naopak jiné obce jako je třeba město Koloveč, se staly místem, přes které cykloturista pouze projede. A není divu, protože zde nenalezneme ubytování, restauraci a ani žádné atraktivitu, které by ho přiměly zastavit. Je jasné, že cyklotrasa nemůže mít po celé své délce hotely, penziony, muzea nebo dalšími atraktivitami, ale v nich kterých případech jde ze strany vedení obcí o nezájem. Takže jako vždy a všude rozvoj cyklotras jednoznačně závisí na lidech v daném regionu i obci. Lze tedy říci, že hypotéza *šMezinárodní cyklotrasa sama o sobě nezajistí příchod cykloturistů a tím i peněz do daného regionu* byla předchozím výzkumem potvrzena.

Není to ovšem jen o dobré vůli pár naděnců. Stejně náročné, jako získat kvalitní pracovní sílu, je získávání finančních prostředků. V dnešní době se, alespoň to tvrdí politici představitelé, netíká, kde se dá, a tak se zastupitelé obcí obrací na všechny instituce, které by mohly přispět alespoň nějakou částkou. V takto nabyté konkurenci je jistě snazší přesvědčit příslušné úředníky, aby uvolnili část finančních prostředků na financování cyklotras kolem mezinárodní cyklotrasy než na projekty, které nejsou tak vidět. Toto tvrzení potvrzuje hypotézu, že *šMezinárodní cyklotrasa přispívá k rozvoji místních cyklotras*. Proto je dobré i při této příležitosti spolupracovat s více subjekty. Nemusí jít zrovna o spolupráci se zahraničními městy, ale je podstatné zainteresovat do dané problematiky co nejvíce subjektů, vytvořit kvalitní projekt a dokázat, že poskytnuté peníze prostě budou smysluplně využity. Co se týče výhodné spolupráce, lze opět poukázat na město Kdyně, které spolupracuje s několika městy v okolí a v předstihu o peníze

z fondů EU. Někdy se ovšem vyplatí být spíše menší subjekt, jako je tomu u žádostí o finanční podporu z PSOV. Například Rokycany, podle slov pana místostarosty, doplácet na to, že jsou poměrně velké město, a proto nemají nárok na tyto prostředky a musí složit hledat jiné zdroje. Jak již bylo řečeno, finanční náročnost cyklotras není tak velká jako je tomu u cyklostezek, a proto je jejich přínos snáze definovatelný. Nejvíce finanční náročná je jejich samotná výstavba, značení a zpracování projektů. Další peněžní prostředky stojí vytyčení map, postavení informačních cedulí a také jejich údržba. Nicméně všechny tyto položky dohromady dosahují nanejvýš částky několika set tisíc. Za tyto prostředky je vybudováno mnoho desítek kilometrů cyklotras. Naproti tomu budování cyklostezek, je o poznání nákladnější. Ufň z toho důvodu, že nevyužívají stávající síť pozemních komunikací, ale staví se nové. Proto pouhý jeden kilometr této cyklostezky se může vyplhat až k 5 až 8 milionům. Samozřejmě záleží na tom, jak dobře si dokáže obec ohlídat projekt, ale i tak je tato částka nesrovnatelná s množstvím peněz potřebovaných na výstavbu cyklotras.

Kromě problému s financováním je zde také mnoho administrativních překážek. Například v mikroregionu Radbuzice bylo velmi obtížné sehnat všechny stavební povolení jen na to, aby mohla být v každé přidružené obci postavena informační tabule pro cykloturisty. Protože skoro každá obec spadá pod jiný stavební úřad, zabrala tatoinnost mnoho času. K tomu musíme samozřejmě přidat čas strávený plánováním samotných projektů a psaní žádostí o jejich financování.

Vytváření cyklotras je celkově vzato časově náročná práce a musí být řešena komplexně. Také by bylo mylné přistupovat k této problematice jako k jednomu z mnoha odvětví cestovního ruchu. Je důležité si uvědomit, že budování cyklotras neznamená jen podporu jednoho z mnoha sportů nebo koníků. Cyklotrasy by měly sloužit nejen cykloturistům, ale i místnímu obyvatelstvu k snazší cestě do zaměstnání, do školy nebo třeba jen k přátelům. Nejde jen o zlepšení životního prostředí tím, že budeme méně jezdit autem, což je dosti obehnané téma a v ústech lidí spíše irituje, než aby to byl pro ně nějaký argument. Jde především o to, pochopit, že na rozvoj cyklotras přímě i nepřímě navazuje mnoho dalších odvětví. Dochází k rozvoji stávajících služeb a rozvoji zcela nových, které ovšem neslouží pouze cykloturistům, ale smyslem je, aby fungovaly i pro místní obyvatele.

Abychom se nepohybovali pouze v teoretické rovině. Například díky rozvoji cykloturismu došlo v mikroregionu Kdýsko k rekonstrukci několika silnic II. třídy, které

ovšem neslouží pouze cykloturistům, ale slouží především místnímu obyvatelstvu. To potvrzuje hypotézu, že *Přínos mezinárodní cyklotrasy spoívá ve zkvalitování místní infrastruktury (silnic II. třídy).*

Rekonstrukce pozemních komunikací není samozřejmě jediným přínosem. Dochází ke zkvalitování ubytovacích a stravovacích služeb z toho důvodu, že v nich kterých oblastech tvoří cykloturisté ze zahraničí více než polovinu, jak bylo dotazníkovým průzkumem prokázáno. Ti mají pochopitelné výhradní požadavky na jejich kvalitu, a pokud by se poskytovatelé těchto služeb nepřišli sobě, přišli by o značnou část příjmů. Ze zlepšení služeb mají samozřejmě prospěch především místní obyvatelé, kteří jsou hlavně mimo sezónu nezanedbatelným finančním příjmem. Cykloturisté představují rozšíření klientely pro tyto poskytovatele služeb. Jinými slovy je to pro ně další příležitost, jak získat nové klienty a zvýšit tím i svůj zisk. I když se jedná v souhrnu jen o doplňkovou klientelu, je jasné, že v budoucnu bude tento druh rekreace narůstat. Z výše uvedeného textu je patrné, že hypotéza *„Cykloturisté stále tvoří pouze doplňkovou část klientely pro ubytovací zařízení“* byla potvrzena.

Budování cyklotras, infrastruktury a dalších služeb by bylo zbytečné, pokud by nebylo cykloturistů, kteří by je využívali. Z ankety vyplývá, že cykloturistiku provozují prakticky lidé ve všech věkových kategoriích. V tom spoívá její největší výhoda a je to vlastně důvod, proč se tak rychle rozmáhá. Nejpočetnější skupinu tvoří cykloturisté od 20 do 29 let, délka jejich pobytu nepřesáhla čtyři dny a svůj čas trávili s kamarády. To jednoznačně potvrzuje hypotézu, že *„Cykloturista, ve volném čase tráví svůj čas s kamarády, délka pobytu nepřesáhne čtyři dny a jeho věk se pohybuje od 20 do 29 let.“*

Ale i ostatní věkové skupiny jsou hojně zastoupeny. Překvapivé bylo, že jen malé procento (2 %) respondentů bylo ve věkové skupině do 19 let. Tento nezájem o cykloturistiku je zřejmě způsoben do jisté míry malou atraktivitou tohoto sportu u teenagerů. Další poukázání složitější problém lze spatřovat v tom, že se jedná o sport, na jehož provozování je zapotřebí relativně více finančních prostředků, než na jiné aktivity.

Anketou bylo dále zjištěno, že v pohraničních oblastech tvoří zahraniční cykloturisté většinu. Dalo by se předpokládat, že díky své blízkosti, nízkým cenám a celé řadě atraktivit zde budou trávit volný čas ve větším počtu než u nás. Ti ovšem tvoří přibližně polovinu cykloturistů. Druhou polovinu tvoří Němci a Nizozemci. Tato struktura klientely se dá vysvětlit tím, že němečtí cykloturisté již mají mnoho let na poznání našeho

přes hranici, a proto se nyní rekreují dále ve vnitrozemí. Naproti tomu němečtí, kteří tráví dovolenou doma, je čím dál tím více. Mimo jiné je to způsobeno i ekonomickou krizí. Lidé si nemohou dovolat dovolenou v zahraničí, a proto tráví kratší dovolené v České republice. Anketou a předchozím textem byla vyvrácena hypotéza, že *šV pohraničních oblastech je v t-í koncentrace n meckých cykloturist nejlve vnitrozemíõ.*

Z výše uvedeného je zřejmé, že cyklotrasy mají pozitivní vliv na rozvoj daného území. Tento vliv na rozvoj regionu nespočívá pouze ve zvýšení tržeb konkrétních ubytovacích nebo stravovacích zařízení, ale jejich přínos spočívá v tom, že dokáží přilákat novou klientelu. Tím se daný region stává konkurenceschopnější a atraktivnější. Cyklotrasy samozřejmě neslouží pouze cykloturistům, ale i běžným návštěvníkům, kteří si touto cestou mohou zpestřit pobyt. Jde tedy o další možnost aktivního odpočinku. Ovšem přínos cyklotras nepřichází automaticky a jsou s ním spojeny nemalé administrativní a finanční obtíže. Pokud chceme, aby byl region schopný přilákat cykloturisty, je nutné, aby byly vybudovány smysluplné cyklotrasy nebo lépe síť cyklotras, které na sebe navazují a mají logický podklad. Tedy že nevedou odnikud nikam a je na ně navázaná cyklistická infrastruktura plus další služby, které cykloturistům dokáží nabídnout potřebné zázemí. Jedině díky těmto službám jsou cykloturisté ochotni strávit v dané lokalitě více času, a tím teprve dochází k rozvoji regionu. Tím je myšleno zlepšení nabízených služeb, jejich rozšíření, oprava a výstavba nových atraktivit, které nabízejí další možnosti trávení volného času. K vybudování bohužel nestačí jen dobrá vůle zastupitelstva a nadšení pro věci. Jako vždy i zde hrají důležitou roli finanční prostředky. Vybudování cyklotras není tak náročné jako budování cyklostezek, ale i tak tyto projekty stojí v celkovém úhrnu na kolik stovek tisíc, a proto je schopnost je získat tak důležitá.

## Seznam použitých zdrojů

- [1] Blatná, Dagmar. *Statistika a pravd podobnost*. 3. vyd. Praha: Bankovní institut vysoká škola, a.s., 2007. 114 s. ISBN 978-80-7265-109-2
- [2] Kostková, Miroslava. *Management služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, Obchodní podnikatelská fakulta, 2009. 256 s. ISBN 978-80-7248-510-9
- [3] Jakubíková, Dagmar. *Marketing v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009. 288 s. ISBN 978-80-247-3247-3
- [4] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online] 2010 [cit. 14.3.2010] Dostupné z <http://www.cyklostrategie.cz/temata/tema-2-2-cyklobalicky/>.
- [5] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online] 2010 [cit. 24.8.2010] Dostupné z <http://www.cyklostrategie.cz/file/5-3-6-nuts-2-jihozapad/>.
- [6] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online] 2010 [cit. 14.3.2010] Dostupné z <http://www.cyklostrategie.cz/temata/tema-4-5-znaceni-cyklotras-v-cr/>.
- [7] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online] 2010 [cit. 16.7.2010] Dostupné z <http://www.cyklostrategie.cz/file/jednotna-gis-databaze-cyklisticke-infrastruktury/>.
- [8] Třípáněk, V., Kopačka L., Třípáněk J.: *Geografie cestovního ruchu*, Praha, Karolinum, 2001. 228 s. ISBN 80-246-0172-9
- [9] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online] 2010 [cit. 7.9.2010] Dostupné z <http://www.cyklostrategie.cz/file/3-1-kraje-plzensky-prezentace8/>.

- [10] Hudeková, Helena. *Metodologie sociologického výzkumu pro nesociology*. 1. vyd. Praha: Česká zemědělská univerzita, Provozní ekonomická fakulta, katedra humanitních věd, 2001. 116 s. ISBN 80-213-0791-9
- [11] Hesková, M. *Základní problémy cestovního ruchu*, Praha, Vysoká škola ekonomická, 1999, ISBN 80-7079-047-4
- [12] Němanský, Milan. *Analýza a kalkulace v cestovním ruchu*. 1. Vyd. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, Obchodní podnikatelská fakulta, 2009. ISBN 80-7248-094-4
- [13] Vaško, M.: *Cestovní ruch a regionální rozvoj*, Praha, Oeconomica, Vysoká škola ekonomická, 2002, ISBN 80-245-0445

## Seznam Tabulek

Tab. . 1: Seznam termínů, lokalit a respondentů v průběhu dotazníkového šetření .....	12
Tab. . 2: Seznam termínů, lokalit a respondentů v průběhu dotazníkového šetření .....	12
Tab. . 3: Seznam termínů, lokalit a respondentů v průběhu dotazníkového šetření .....	13
Tab. . 4: Seznam termínů, lokalit a respondentů v průběhu dotazníkového šetření .....	13
Tab. . 5: Celkový objem vyplacených dotací na mezinárodní cyklotrasu . 3 a nadregionální cyklotrasu . 37 z PSOV PK v letech 2005-2009 (v tis. Kč) .....	30
Tab. . 6: Podpořené projekty z PSOV PK v letech 2005-2010.....	31
Tab. . 7: Celkový objem vyplacených dotací z PSOV PK v letech 2005-2009 (v tis. Kč) .....	31
Tab. . 8: Pohlavní -v kové rozložení respondentů v okrese Domažlice .....	37
Tab. . 9: Počet dní strávených na cyklotrasách podle pohlaví v okrese Domažlice.....	37
Tab. . 10: Pohlavní -v kové rozložení respondentů v okrese Plzeň-jih.....	41
Tab. . 11: Počet dní strávených na cyklotrasách podle pohlaví v okrese Plzeň-jih.....	41
Tab. . 12: Pohlavní -v kové rozložení respondentů v okrese Rokycany .....	47
Tab. . 13: Počet dní strávených na cyklotrasách podle pohlaví v okrese Rokycany .....	47
Tab. . 14: Počet respondentů dle typu ubytování .....	53
Tab. . 15: Počet dní strávených na cyklotrasách podle pohlaví .....	54



## **Seznam Obrázků**

Obr. . 1: Hustota cyklotras a cyklostezek v krajích R, 2002 .....	26
Obr. . 2: Hustota cyklotras a cyklostezek v krajích R, 2008 .....	26
Obr. . 3: Cyklistická sí Plze ského kraje v roce 2009 .....	32

## Seznam Grafů

Graf . 1: Dynamika rozvoje délky cyklotras R za období 1997-2007 .....	23
Graf . 2: Pohlavní -v kové rozložení respondent .....	52
Graf . 3: Délka pobytu cykloturist vzhledem k jejich v ku .....	55
Graf . 4: Výše investic cykloturist do ubytování podle pohlaví.....	56
Graf . 5: Délka pobytu dotazovaných cykloturist vzhledem k pohlaví .....	57

## Seznam Zkratek

EuroVelo	European cycle route network
CYCLE21	Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR
K T	Klub českých turistů
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek-
ROP	Regionální operační program
SROP	Společný regionální operační program
PSOV PK	Program stabilizace a obnovy venkova Plzeňského kraje

# Přílohy

## Dotazník pro cykloturisty

- 1) V k:
  - a) do 19 let
  - b) 19 ó 29 let
  - c) 30 ó 39 let
  - d) 40 ó 49 let
  - e) 50 ó 59 let
  - f) nad 60 let
  
- 2) Pohlaví:
  - a) Mufl
  - b) fiena
  
- 3) Tuto oblast jste nav-tívil/a:
  - a) Poprvé
  - b) Vícekrát
  - c) Pravidelný náv-tovník
  
- 4) Jaká byla délka Va-eho pobytu:  
(Pokud za-krtnete mofnost a), p ejd te na otázku . 9)
  - a) Jednodenní
  - b) Vícedenní: 1) 2 ó 3 dny
  - 2) 4 ó 7 dní
  - 3) více
  
- 5) U vícedenního pobytu jste k ubytování vyuffil/a:
  - a) Hotel
  - b) Penzion
  - c) Ubytovnu
  - d) Kemp
  - e) Chatu
  - f) Známé / p íbuzné

- 6) Jste spokojen/a s ubytováním:
- a) Velmi spokojený/á
  - b) Spíše spokojený/á
  - c) Spíše nespokojený/á
  - d) Velmi nespokojený/á
- 7) Co byste zlepšil/a na ubytování (je možné vybrat více odpovědí):
- a) Stravování
  - b) Výbava ubytovacího zařízení
  - c) Služby ubytovacího zařízení
  - d) Jiné: í í í í í í í í í í í .
- 8) Kolik jste investoval/a do ubytování při této návštěvě v dané lokalitě:
- a) 0 ó 500 K
  - b) 501 ó 1 000 K
  - c) 1001 ó 2 000 K
  - d) 2 001 ó 3 000 K
  - e) 3 001 ó 4 000 K
  - f) 4 001 a více K
- 9) Kolik v průměru utratíte za stravování za den:
- a) 0 ó 200
  - b) 201 ó 400
  - c) 401 ó 600
  - d) 601 a více

10) Jaký byl důvod návštěvy této lokality: (možné více odpovědí)

- a) Pouze sportovní aktivita (cílem je jen jízda na kole)
- b) Jízdu na kole kombinujete s návštěvou atrakcí
  - 1. Aquapark / bazénu/ koupaliště
  - 2. Sportovní areál
  - 3. Kulturní památky
  - 4. Nákupy
- c) Jiné: \_\_\_\_\_

11) Ohodnoťte kvalitu cyklistické infrastruktury:

Kvalita cyklistické infrastruktury	Nebyla k dispozici	Velmi dobrá	Celkem dobrá	Průměrná	Spíše špatná	Velmi špatná	Nebyla využita
Restaurace	0	1	2	3	4	5	6
Odpovídavá	0	1	2	3	4	5	6
Cykloservis	0	1	2	3	4	5	6
Půjčovny kol	0	1	2	3	4	5	6
Značení	0	1	2	3	4	5	6
Cyklotrasa	0	1	2	3	4	5	6

12) Co by Vás přimělo k návštěvě této lokality:

- a) Lepší cyklistické vybavení
- b) Více značených cyklotras
- c) Více atrakcí
- d) Lepší služby
- e) Jiné: \_\_\_\_\_

## Dotazník pro poskytovatele ubytovacích služeb

- 1) Kolik procent z Vašich klientů tvoří cykloturisté:  
í í í %
- 2) Kolik cykloturistů se u Vás za rok ubytuje:  
í í í í í
- 3) Jaká je průměrná délka pobytu cykloturistů :
  - a) Na 1 noc
  - b) Na 2-3 noci
  - c) Na 4-7 nocí
  - d) Více než týden
- 4) Cykloturista se rekreuje (pokuste se odhadnout v procentech):
  - a) Sámí í %
  - b) S rodinou í %
  - c) S partnerem/a partnerkou í %
  - d) S kamarády í %
- 5) Kolik % cykloturistů k Vám přijíždí s cestovní kanceláří:  
í í .
- 6) Kteří turisté nejvíce provozují cykloturistiku - návratnost Vašeho ubytovacího zařízení v % (v závorce pak podtrhněte, jaká je tendence v návratnosti za posledních 5 let)?
  - Češi í í % (klesající, stagnující, stoupající)
  - Němci í í % (klesající, stagnující, stoupající)
  - Poláci í í % (klesající, stagnující, stoupající)
  - Nizozemci í í % (klesající, stagnující, stoupající)
  - Slováci .....í í % (klesající, stagnující, stoupající)

- 7) Ve kterém období p íjídí nejvíce cykloturist :
- \_\_\_\_\_
- 8) Co by se m lo podle Vás v okolí zm nit, aby region lákal více cykloturist :
- Popi-te: \_\_\_\_\_
- 9) Provoz Va-eho ubytovacího za ízení je:
- Celoro ní
  - Sezónní (od - do) - íslicí vyjád ete m síceí í
- 10) Kapacita Va-eho ubytovacího za ízení (po et l flek):
- í í í ..
- 11) Jaké jsou mofnosti stravování (za-krtn te typy stravování, které poskytujete a odhadn te v % jejich využití cykloturisty)
- Bez stravování í í %
  - Se snídaní í %
  - Polopenzeí í %
  - Plná penzeí í %
  - Samostatné va ení (kuchy ka)í í í %
- 12) Jaký druh reklamy vyuffívá p i prezentaci Va-e ubytovací za ízení:
- (m flete za-krtnout více mofností)
- Inzerce v denících a asopisech
  - Rádio
  - Televize
  - Internet
  - Katalogy profesních zájmových sdružení
  - Cestovní kancelá e
  - Reklamní tabule (pouta e)
  - Spolupráce s místními turistickými centry
  - Dal-í:



- 13) Jaké je vytížení (obsazenost) Va-eho ubytovacího zařízení během roku v %:
- a) V letní sezón : í í . %
  - b) Mimo sezónu: í í %
- 14) Existuje nějaký druh spolupráce mezi poskytovateli ubytovacích služeb a místními orgány na rozvoji cykloturistiky:
- a) Ano (jaký):
  - b) Ne
- 15) Je vybavení Va-eho ubytovacího zařízení užs sobeno pro cykloturisty:
- a) Ano: (jak)
  - b) Ne
- 16) M fete odhadnout finan ní p ínos cykloturist pro Va-e ubytovací zařízení:  
í í í í í