

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ



Hlavní specializace: Cestovní ruch

Vyhodnocení přínosů Labské stezky pro turistický
region Krkonoše a Podkrkonoší

Vypracovala: Bc. Kateřina Kolmanová

Vedoucí diplomové práce: Ing. Liběna Jarolímková, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že diplomovou práci na téma „Vyhodnocení přínosů Labské stezky pro turistický region Krkonoše a Podkrkonoší“ jsem vypracovala samostatně a vyznačila všechny citace z pramenů.

V Praze dne 5. prosince 2012

.....

Kateřina Kolmanová

Poděkování:

Ráda bych poděkovala vedoucí mé diplomové práce Ing. Liběně Jarolímkové, Ph.D. za její odbornou spolupráci a za cenné rady a připomínky, jež mi pomohly při psaní této práce. Dále bych chtěla poděkovat těm, kteří byli ochotni poskytnout potřebné informace, a bez kterých by tato práce nemohla vzniknout – Ing. Danielu Mourkovi a Ing. Arch. Janu Ritterovi. V neposlední řadě patří poděkování mé rodině.

Obsah

Úvod.....	6
1 Cyklistická doprava	8
1.1 Cyklistika	8
1.1.1 Cykloturistika.....	9
1.1.2 Cyklistika jako forma cestovního ruchu šetrná k životnímu prostředí	10
1.2 Infrastruktura potřebná pro cykloturistiku	11
1.2.1 Cyklistické stezky (cyklostezky)	11
1.2.2 Cyklistické trasy	15
1.2.3 Evropská síť cyklotras – EuroVelo.....	17
1.2.4 Doprovodná infrastruktura.....	19
1.3 Instituce a organizace činné v oblasti cykloturistiky	20
1.3.1 Nadace Partnerství	21
1.3.2 Labská stezka o. s.	22
1.4 Přínosy cestovního ruchu pro vybraný region	23
1.5 Přínosy cykloturistiky	24
2 Labská stezka	26
2.1 Základní popis stezky.....	26
2.2 Historický vývoj.....	27
2.3 Propagace Labské stezky	29
3 Metodika dotazníkového šetření - sledování přínosů určité činnosti pro region.....	31
3.1 Postup při přípravě dotazníkového šetření.....	31
3.1.1 Formulace cílů dotazníkového šetření	31
3.1.2 Výběr vhodných respondentů	32
3.1.3 Způsob sběru dat.....	33
3.1.4 Návrh a zpracování dotazníku	34
4 Analýza cyklistické dopravy na vybraném úseku Labské stezky.....	36
4.1 Turistický region Krkonoše a Podkrkonoší.....	36

4.2	Popis oblasti a vybrané cyklostezky, na které proběhl výzkum.....	37
4.3	Kvalitativní výzkum.....	39
4.3.1	Zdroj dat.....	39
4.3.2	Průběh výzkumu	40
4.3.3	Analýza výsledků.....	41
4.3.4	Vyhodnocení přínosů.....	57
4.3.5	Návrhy a opatření.....	65
4.4	Kvantitativní výzkum.....	69
4.4.1	Zdroj dat.....	69
4.4.2	Průběh výzkumu	70
4.4.3	Analýza výsledků.....	70
4.4.4	Vyhodnocení výsledků kvantitativního šetření.....	72
5	Celkové shrnutí získaných výsledků.....	73
5.1	Charakteristika návštěvníků	73
5.2	Charakteristiky návštěvnosti stezky	73
5.3	Spotřební chování respondentů	74
	Závěr	75
	Zdroje:.....	77
	Knižní zdroje.....	77
	Ostatní tištěné zdroje	78
	Elektronické zdroje	78
	Seznam obrázků.....	79
	Seznam tabulek	80
	Seznam grafů	80
	Seznam příloh	80
	Přílohy.....	81

Úvod

Tématem předkládané práce je v poslední době stále více oblíbený sport, relaxační aktivita či způsob dopravy, kterým je cyklistika. V posledních letech se tato aktivita těší výraznému nárůstu zájmu – rok od roku přibývá lidí, kteří se cykloturistice věnují rekreačně nebo dokonce profesionálně. Popularita sportu jako volnočasové aktivity stoupá v čím dále větším tempu. Vliv na tuto skutečnost má zejména neustálá propagace zdravého životního stylu a narůstající hrozba kardiovaskulárních a jiných tzv. civilizačních onemocnění.

Podobný trend jako cyklistika vykazují také podmínky pro rozvoj infrastruktury, potřebné pro vykonávání této aktivity - prošly velkými změnami k lepšímu. Každoročně je prováděna výstavba nových cyklostezek, dostavba a oprava stávajících a mnoho dalších aktivit přispívajících ke zkvalitnění infrastruktury, která rozvoj cykloturistiky ve značné míře podmiňuje. Pozitivní je také zjištění, že k budování stezek už nedochází „na poslední chvíli“ – tj. v situaci, kdy už je stav stezky neúnosný a kapacita nedostačující. Od tohoto přístupu se pomalu upouští a odpovědné státní orgány a jiné kompetentní instituce se přeorientovávají na opačný postup, v rámci kterého je nejdříve vytvořena infrastruktura a teprve potom se promýšlí jakým způsobem zvyšovat počet jejích uživatelů. Kladný dopad na rozvoj infrastruktury má také možnost čerpání finančních prostředků z fondů Evropské Unie, kterou Česká republika získala členstvím v této instituci.

Cyklistika nepřináší výhody pouze těm, kteří ji provozují, ale také svému okolí. Zejména v podobě zanedbatelného dopadu na životní prostředí ve srovnání s ostatními druhy dopravy, vytvářením nových pracovních příležitostí, zvyšováním návštěvnosti ubytovacích, stravovacích a podobných zařízení umístěných v blízkosti cyklostezek a cyklotras. Právě zjištěním přínosů, které přináší cyklostezky svému okolí, se bude zabývat předkládaná práce. Vzhledem k tomu, že cykloturistika spadá pod aktivity úzce související s cestovním ruchem, bude zkoumán zejména přínos cykloturistiky pro zařízení činná v oblasti cestovního ruchu – tj. ubytovací a stravovací zařízení, poskytovatele dopravy, informační centra apod. S jistotou lze předpokládat, že přínos cykloturistiky bude přesahovat obor cestovního ruchu, a proto bude následně zjišťováno, v jakých dalších oblastech lze přínosy dále spatřovat.

Diplomová práce je zaměřena na jednu z nejznámějších dálkových stezek na území České republiky, kterou je Labská stezka. Jedná se o stezku vedoucí podél řeky Labe od jejího pramene, který se nachází v Krkonoších, po českém a německém území až k jejímu ústí

do Severního moře. Na německém území se stezka těší značné oblibě. Na českém území je situace podobná, ovšem při porovnání kvality infrastruktury, úrovně služeb a dalších faktorů je možné nalézt nemálo rozdílů, které by mohly představovat pro stezku na českém území inspiraci k lepšímu využití potenciálu pro její budoucí rozvoj.

První část práce je teoretická a je věnována vysvětlení základních pojmů souvisejících s cykloturistikou, včetně nastínění významu infrastruktury a značení potřebných pro její provozování. Jedna z kapitol je věnována Labské stezce a přibližuje její vývoj od počátků až po současný stav, včetně popisu stezky a způsobu její propagace. Druhá část práce bude praktická a její hlavní účel spočívá v odkrytí a vyhodnocení přínosů stezky pro region a možnosti jejího dalšího rozvoje do budoucna. Jako hlavní nástroj pro sběr podkladů pro vyhodnocení přínosů bude použito osobní dotazníkové šetření na vybraném úseku Labské stezky, přičemž respondenty šetření budou sami uživatelé stezky – tedy cyklisté a cykloturisté. Výsledky dotazníkového šetření budou poté podrobeny analýze, jejímž výstupem bude, mimo jiné, zjištění spotřebního chování návštěvníků stezky, stav infrastruktury z pohledu uživatelů stezky či odkrytí potenciálu pro její zkvalitňování. Kvalitativní výzkum bude doplněn kvantitativními daty v podobě počtu návštěvníků určitého úseku šetřené stezky, získanými s pomocí Nadace Partnerství. Získané výsledky kvalitativního i kvantitativního šetření budou využity ke zpracování návrhů a opatření, které by měli přispět k lepšímu budoucímu využití potenciálu Labské stezky. Vzhledem ke specifickému tématu jsou častými využívanými zdroji pro zpracování diplomové práce, mimo odbornou literaturu, také cyklistické mapy, materiály a informace poskytnuté Nadací Partnerství a občanským sdružením Labská stezka, zprávy z tisku a z webových prezentací šetřené stezky.

1 Cyklistická doprava

Následující kapitola bude mít za úkol přiblížit problematiku cyklistiky zejména jako sportovní volnočasové aktivity a upřesnit základní pojmy s ní spojené.

1.1 Cyklistika

V souvislosti s rostoucí životní úrovní obyvatel dochází ke zvyšování fondu volného času, v rámci kterého se lidé čím dál častěji uchylují k pohybovým aktivitám různého druhu. Jedná se o důsledek změny životního stylu, který je možné v posledních několika desetiletích sledovat a který se projevuje v každodenním životě většiny z nás. K nejviditelnějším změnám oproti minulým dobám patří zejména stále častěji prosazovaná zdravá výživa, relaxace a pohyb. Je třeba uznat, že zatímco v dnešní době je zaměstnání spojeno zejména s „vysedáváním v kanceláři“, často do pozdních hodin, bylo v minulosti spojeno s větší mírou pohybu. Fyzická aktivita byla každodenní součástí života většiny obyvatel, naproti tomu pro současnou uspěchanou dobu bývá charakteristický život ve stresu, práce přesčas a minimum aktivního pohybu. V posledních několika letech naštěstí dochází ke zlepšování této situace a lidé opět zařazují pohyb do svého života.

K velmi oblíbeným aktivitám v současnosti patří fitness, golf, in-line bruslení a stále častěji také cyklistika. Cyklistika má tři základní podoby – jedná se o prostředek určený k dopravě, relaxaci a sportu. V souvislosti s tímto rozdělením je rozlišována:

- *cyklodoprava* – pod tímto pojmem rozumíme jízdu na jízdním kole do určitého cíle, může se jednat například o každodenní dojíždění do zaměstnání nebo do školy, cyklodoprava se vyznačuje co nejkratší trasou a co nejmenší časovou náročností
- *cykloturistika* – pojmem je označována jízda na trekkingových, městských a horských kolech mimo zastavěná území (podrobněji viz. podkapitola 1.1.1)

Pro obě skupiny je charakteristická věková i výkonnostní rozmanitost. V souvislosti s tématem předkládané práce bude stěžejním pojmem cykloturistika.

1.1.1 Cykloturistika

Pojmem cykloturistika je myšlena jízda na trekkingových, městských a horských kolech (případně na kolech silničních) především za cíli mimo zastavěná území. Jsou při ní využívány komunikace se zpevněným i přírodním povrchem. Na rozdíl od cyklodopravy není nutností co nejkratší trasa – naopak nevádí jakákoliv zajižďka. Významným požadavkem pro cykloturistiku je atraktivní prostředí a bezpečnost.

Převažujícím motivem cykloturistiky je motiv sportovně - rekreační, tedy využívání kola pro sportovní účely a relaxaci. Podskupinami v této oblasti jsou silniční a terénní cyklistika:

- *silniční cyklistika* – zahrnuje velmi početnou skupinu cyklistů, kteří využívají volný čas k jízdě na bicyklu; vyznačují se „vyššími ambicemi“ – tj. vyšší průměrnou rychlostí a vyžadují kvalitní povrch vozovky

- *terénní cyklistika* – cyklisté, kteří sem patří, využívají volný čas stejně jako cyklisté v předchozím případě, ale s tím rozdílem, že se jedná o horská kola a jízdu mimo vozovky - především, jak už napovídá název, v terénu; výrazy jako například horská cyklistika, „bajkování“, „bikování“ nebo MTB jsou synonymy k tomuto výrazu.

V rámci terénní cyklistiky je dále rozlišována řada odvětví, která se od sebe liší typem terénu, způsobem jízdy nebo jinými charakteristikami:

- *cross country* („XC“) – nejrozšířenější druh terénní cyklistiky, který v sobě skrývá volnou jízdu terénem; zahrnuje projížďky krajinou po lesních a polních cestách i trasy v horském terénu, které jsou spojeny s vyšší fyzickou (i technickou) náročností; pro tento druh terénní cyklistiky jsou využívána kola subtilnější konstrukce s odpružením i bez odpružení; v tomto odvětví jsou pořádány i závody

- *all – mountain* – odvětví terénní cyklistiky vhodné pro cyklisty, kteří si chtějí užít pocit z jízdy v terénu a podívat se na odlehlá místa; oproti předchozímu odvětví spojeno s vyšší technickou náročností (jízda „přes hory, přes doly“); kola využívaná pro all – mountain jsou celoodpružená s širšími plášti a hrubším vzorkem

- *enduro* – v tomto odvětví jde zejména o pokoření nejnáročnějších přírodních cest, je zde preferován sjezd terénu před jeho výjezdem, jde zejména o jízdu na menším území

s velkou koncentrací technicky náročných pasáží – využívaná kola proto musí být schopna vydržet velkou zátěž

- freeride („FR“) – v této disciplíně je na prvním místě umění jízdy, pohyb vlastní silou je zde minimální – jedná se o sjezd přírodního terénu upraveného člověkem (umělé překážky v podobě lávek, překlopek či skoků); důležitá je dobrá ovladatelnost kola v terénu a jeho schopnost ustát dopady z vysokých skoků

- downhill („DH“) – sjezd, při kterém je hlavním cílem dostat se v co nejkratší době dolů z kopce, důležitá je tedy technika jízdy a zejména rychlost; charakteristické pro trať v této disciplíně je velké převýšení, sklon, terénní nástrahy, skoky a prudké zatáčky – ve většině případů proto bývá uměle vytvořená; v DH jsou velmi často pořádány závody

1.1.2 Cyklistika jako forma cestovního ruchu šetrná k životnímu prostředí

Cyklistika je významnou aktivitou v oblasti cestovního ruchu, jejíž oblíbenost stále stoupá. Jedná se o aktivitu vhodnou pro všechny věkové kategorie – výběr trasy, její délky a náročnosti je na každém jednotlivci. Ve srovnání s některými sporty, jako je například golf, je cyklistika relativně finančně nenáročnou. Řečeno s mírnou nadsázkou - k tomu, abychom se jí mohli začít věnovat, je třeba pořídit si pouze jízdní kolo. I to je ale relativní - v současnosti je na trhu k dispozici velké množství půjčoven sportovního vybavení a tak ani není nutné kolo vlastnit, stačí si jej na potřebnou dobu za určitý poplatek vypůjčit.

Velkou výhodou cyklistiky je schopnost přitáhnout turisty i do jinak nepřilíživě turisticky zajímavých lokalit. V souladu s tím je třeba zajistit výstavbu infrastruktury potřebné k jejímu rozvoji, ke které patří zejména cyklostezky a cyklotrasy. V oboru cestovního ruchu všeobecně platí, že je třeba ho rozvíjet s ohledem na jeho limity – ať už jde o kteroukoliv jeho formu. Je třeba dbát nejen na potenciál dané oblasti, ale zároveň také na ekologickou a kapacitní únosnost rozvoje cykloturistiky pro dané území. Jinými slovy je třeba rozvíjet cykloturistiku takovým způsobem, aby nedošlo k narušení nebo znečištění životního prostředí v dané oblasti a zároveň byla zachována možnost provozování této aktivity také pro budoucí generace. Jedná se o rozvoj tzv. udržitelným způsobem, který má za cíl *„současně uspokojovat potřeby turistů i hostitelských regionů a zároveň chránit a zvyšovat tyto možnosti do budoucna. Zároveň má vést k řízení všech zdrojů, a to tak, aby byly uspokojeny ekonomické, sociální a estetické*

potřeby při zachování kulturní integrity, nejdůležitějších ekologických procesů, biologické různorodosti a procesů, které umožňují život“¹.

1.2 Infrastruktura potřebná pro cykloturistiku

U základní infrastruktury využívané cyklisty jsou rozlišovány dvě kategorie a to cyklistické stezky a cyklistické trasy. Při svých cestách, zejména těch na delší vzdálenosti, využívají cyklisté mnohé další služby z oblasti cestovního ruchu – především ubytovací a stravovací služby, ale také služby servisů a drobných oprav kol nebo cyklopůjčoven.

1.2.1 Cyklistické stezky (cyklostezky)

Odborná literatura definuje cyklostezku jako „*vyhrazenou samostatnou komunikaci speciálně vybudovanou pro cyklisty, oddělenou od ostatní dopravy*“². Nejčastější podobou cyklostezky v České republice je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Pravidla silničního provozu ale povolují její použití také in-line bruslařům, případně chodcům. Automobilová a motocyklová doprava je z provozu na ní vyloučena. Sítě cyklostezek jsou nejčastěji k vidění v zemích Západní Evropy (např. Nizozemí), stále častěji je možné se s nimi setkat i v našich podmínkách. Ucelené sítě cyklostezek fungují v rámci některých českých měst, mezi které patří mimo jiné Hradec Králové, Pardubice nebo Olomouc. V mnoha dalších je jejich výstavba plánována.

K 1. 1. 2011 bylo v České republice evidováno 1903 kilometrů cyklostezek, z toho 1005 kilometrů připadá na města a obce. Uvedený údaj představuje délku cyklostezek nebo jejich úseků, plnících významnou dopravní či rekreační funkci ve vztahu k cyklistům – chybí zde například nemálo významné polní a lesní stezky nebo úseky pozemních komunikací využívané zemědělskou technikou.

¹ Zdroj citace: PETRŮ, Zdenka. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. 2. vydání. Praha: IDEA SERVIS. 2007. 124 s. ISBN 978-80-85970-55-5

² Zdroj citace: ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vydání. Praha: ASPI. 2007. 286 s. ISBN 978-80-7357-

² Zdroj citace: ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vydání. Praha: ASPI. 2007. 286 s. ISBN 978-80-7357-266-2

1.2.1.1 Typologie stezek³

Na základě rozmanitých charakteristik, které mají stezky společné, je možné rozeznat několik základních typů cyklostezek. Zmíněnými charakteristikami může být například terén a prostředí, kterým jsou vedeny – na základě toho jsou rozlišovány tři hlavní skupiny stezek. Jsou jimi stezky podél řek, drážní stezky a tzv. greenways.

1.2.1.1.1 Stezky podél řek

Řeky a jiné vodní toky představují vhodnou příležitost pro vedení cyklistických stezek s co nejméně klikatým průběhem a s co nejnižším převýšením. Pro většinu cyklistů jsou poměrně atraktivní díky svému přírodnímu charakteru - jsou vhodným místem k projížďkám a relaxaci ve volném čase. K nejznámějším cyklostezkám tohoto typu u nás patří často zmiňovaná Labská stezka. Jak je zřejmé z názvu, jedná se o stezku vedenou podél řeky Labe a to jak na českém, tak na německém území – tj. od jejího pramene v Krkonoších až po ústí do Severního moře. Na území České republiky je v současnosti zhotoveno něco málo přes 300 kilometrů. Zatím ale netvoří celek – některé úseky je třeba ještě dobudovat, jiné vedou po poměrně frekventovaných pozemních komunikacích a je na nich proto třeba dbát zvýšené opatrnosti. V současné době probíhá výstavba úseku Hradec Králové – Josefov, která má být dokončena na podzim roku 2012⁴.

K dalším cyklistickým stezkám vedeným podél vodních toků na našem území patří Vltavská cyklistická stezka, stezka podél řeky Moravy a Bařova kanálu nebo cyklostezka Bečva.

1.2.1.1.2 Drážní stezky⁵

Hlavním iniciátorem budování tzv. drážních stezek je Nadace Partnerství (viz. podkapitola č. 1.3.1). V rámci svého projektu Greenways přišla s nápadem využít pro výstavbu cyklostezek nepoužívané nebo zrušené železniční tratě, u kterých není obnovení provozu pravděpodobné, ať už z finančních nebo jiných důvodů. Na území České republiky je v současnosti evidováno asi 1000 kilometrů opuštěných nevyužívaných tratí, které se v budoucnu mohou stát

³ Uvedená typologie je využívána Nadací Partnerství. Zdroj: MOUREK, Daniel. *Cykloturistika – Současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Nakladatelství Czech Tourism. 2011. 129s. ISBN 978-80-87560-00-6

⁴ Zdroj: Labská stezka – Aktuality [online]. 2011. [citováno 09-01-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.labska-stezka.cz/cs/news>

⁵ Podkapitola drážní stezky byla vypracována pomocí internetového zdroje: Nadace Partnerství – Drážní stezky [online]. 2012. [citováno 22-01-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways/drazni-stezky>

oblíbenými a hojně navštěvovanými cyklostezkami - na opuštěné chátrající tratě se tak v budoucnosti opět vrátí provoz. Budování drážních stezek je v České republice stále ještě v počátcích - nachází se u nás jen pár realizovaných projektů tohoto typu v délce několika kilometrů. Již nyní ale existují plány na výstavbu dalších potenciálních cyklostezek – například stezka mezi Sázavou a Příbyslaví či drážní stezka Plzeň - Chrást. Z již realizovaných stezek je možné zmínit stezku z České Lípy do Kamenického Šenova, Valdštejnskou stezku v blízkosti města Chebu nebo drážní stezku v pražských Vysočanech. Jejich jedinou nevýhodou jsou vyšší náklady na výstavbu oproti klasickým cyklostezkám – je to dáno zejména stavem tratí (mostů, tunelů, atp.) a prodejní cenou pozemků, na kterých trať stojí⁶.



Obrázek 1 Drážní stezka v pražských Vysočanech (vystavěna roku 2009)⁷

Charakteristický je pro tyto stezky průběh s minimálním převýšením. S výjimkou několika křížení jsou vedeny v bezpečí mimo pozemní komunikace s motorovou dopravou. Díky těmto charakteristikám jsou vhodné také pro in-line bruslaře a pro vozíčkáře. Stezky

⁶ Většina železničních tratí je ve správě a vlastnictví státní organizace Správa železniční dopravní cesty - v případě prodeje pozemků, na kterých je železniční trať vystavěna, je nutný souhlas vlády. Státem stanovená cena se odvíjí od ceny zůstatkové a znaleckého posudku – k veřejně prospěšnému účelu potenciální cyklostezky není při jejím určování přihlíženo.

⁷ Zdroj: iVelo.cz – Draha nebo drážní? Cyklostezka za 150 milionů [online]. 8.2.2010. [citováno 05-02-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.ivelocz/servis-tipy-rady/aktualne-zpravodajstvi/redakce/draha-nebo-drazni-cyklostezka/>

využitelné všemi výše zmíněnými uživateli jsou ve světě známé pod názvem „greenways – zelené stezky“ (viz. dále).

1.2.1.1.3 Greenways – zelené stezky

„Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou ke zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů“⁸. Jsou určené výhradně pro uživatele bezmotorové dopravy – tj. pro pěší, cykloturisty, in-line bruslaře, vozičkáře a další. Podle délky, umístění a významu rozlišujeme dálkové, místní a regionální a městské greenways.

K zeleným stezkám se na našem území řadí stezka mezinárodního významu s názvem Greenways Praha – Vídeň, vedoucí z Prahy přes Tábor, Jindřichův Hradec, Znojmo a Valtice do Rakouska (konkrétně po dvou turisticky oblíbených stezkách Weinviertelweg a Donauradweg přes města Ernstbrunn a Stockerau do Vídně). Definici greenways dále splňuje projekt Moravské vinařské stezky. Tvoří ho v současnosti asi 1200 kilometrů cyklostezek, vedoucích vinařskými oblastmi jižní Moravy – celkem 10 tematických okruhů propojených třísetkilometrovou páteří stezkou Znojmo – Uherské Hradiště. Obě zmíněné cyklostezky získaly v minulých letech cenu pro nejlepší Evropské zelené stezky udělovanou Evropskou organizací Greenways.



Obrázek 2 Logo Greenways Praha – Vídeň⁹ a Greenway Jizera¹⁰

⁸ Definice Nadace Partnerství, zdroj: MOUREK, Daniel. *Cykloturistika – Současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Nakladatelství Czech Tourism. 2011. 129s. ISBN 978-80-87560-00-6 (definice uvedena na straně 44)

⁹ Zdroj: NaKole.cz [online]. 22.5.2010. [citováno 05-02-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.nakole.cz/images/clanky/26/s/687-greenways-praha-viden-logo.jpg>

¹⁰ Zdroj: Cyklojízda Greenway Jizera 2011 [online]. 2011. [citováno 05-02-2012]. Dostupné z WWW: http://www.cesky-raj.info/galerie/212692_240_192.jpg

Greenways je zároveň názvem asistenčního a grantového projektu výše zmiňované Nadace Partnerství, jehož prostřednictvím dochází k podpoře projektů přispívajících k udržitelnému rozvoji prostředí kolem stezek a přírodních koridorů. Důležitým vedlejším efektem této činnosti je vznik sítě organizací, které si navzájem vyměňují zkušenosti a spolupracují na projektech s obdobnou tematikou. Spolu s Partnerskými organizacemi z okolních států vytváří Nadace Partnerství Středoevropskou asociaci Greenways (zkratka CEG), která členské státy¹¹ zastupuje u výše postavené Evropské organizace Greenways (EGWA). Hlavním cílem obou organizací je podpora rozvoje a propagace projektů zelených stezek, spolupráce a sdílení zkušeností v rámci oboru.

1.2.2 Cyklistické trasy

Cyklistickou trasou, neboli zkráceně cyklotrasou, je rozuměna dopravní cesta vedená po silnicích nebo místních a účelových 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 dopravními značkami pro cyklisty.

1.2.2.1 Značení cyklotras

V rámci České republiky funguje velmi dobrý, propracovaný způsob značení turistických tras, včetně cyklotras. Garantem značení je Klub českých turistů (dále jen KČT) – organizace činná ve všech oblastech turistiky, jejíž počátky sahají do roku 1888. Na značení KČT spolupracuje s ostatními zřizovateli cyklotras a koordinuje tak vznik ucelené sítě. Následně se zabývá také údržbou značení.

Způsob, jakým jsou u nás značeny cyklotrasy, je poměrně jednoduchý:

- *mezinárodní a nadregionální cyklotrasy (dálkové)* – značeny jedno - či dvoucifernými čísly (I. a II. třída), spojují vzdálené cíle a plní především funkci rekreačně – turistickou; cyklistům by na nich měly být k dispozici ubytovací a stravovací služby, servis, mapy apod.

- *trasy regionálního významu* – značeny trojčifernými a čtyřčifernými čísly (III. a IV. třída); plní dopravní a rekreační funkci; měla by být zajištěna jejich návaznost na síť místních cyklotras

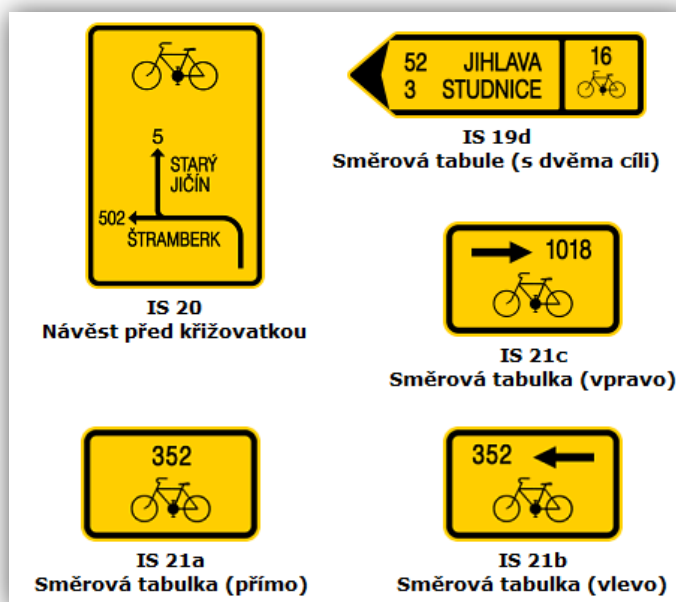
¹¹ Členskými státy Středoevropské asociace Greenways jsou Česká republika, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Bulharsko a Rumunsko.

- *lokální trasy* – čtyřciferná čísla (IV. třída); dopravní a rekreační funkce; první číslice značí kraj, kterým je cyklotrasa vedena

Tento způsob značení je využíván již od roku 1997. S postupným rozvojem nových cyklotras přestává tento způsob odpovídat současným potřebám a zvažuje se zavedení nového, podrobnějšího značení. Z toho stávajícího nelze vyčíst kvalitu cyklotrasy (typ povrchu, zda je zpevněný či nezpevněný) ani to, zda nevede po komunikaci s motorovou dopravou, což je informace důležitá například pro rodiny s malými dětmi. Na některých trasách je navíc využíváno vlastní značení dané cyklostezky – Labská stezka, Moravské vinařské stezky, apod.

Podkladovou barvou pro cykloznačení je žlutá. Vzhledem k tomu, že KČT při značení odlišuje cyklotrasy od cykloturistických tras, můžeme se setkat s cykloznačením ve dvojitým provedení:

- *značení cyklotras* – cyklotrasami jsou myšleny ty trasy, které vedou po silnicích nebo místních a účelových komunikacích; na značkách se vyskytuje symbol kola, číslo dané trasy a vzdálenost k dalším cílům na trase uvedená v kilometrech – vše provedeno v černé barvě na žlutém podkladu



Obrázek 3 Značení cyklotras¹²

¹² Zdroj: Klub českých turistů. Cykloznačení [online]. 2011. [citováno 20-01-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.kct.cz/turisticke-znaceni/cykloznaceni> (upraveno)

- *značení cykloturistických tras* – trasy vedené po polních a lesních cestách nebo terénu; k jejich značení se používá pásových značek o velikosti 14x14 cm se třemi pásy – dva krajní pásy ve žluté barvě a prostřední v červené, zelené, modré nebo bílé



Obrázek 4 Značení cykloturistických tras¹³

Značení je v současné době financováno hned z několika zdrojů a to formou dotací Ministerstva pro místní rozvoj, dotacemi jednotlivých krajů a mikroregionů, případně dotacemi sponzorů.

1.2.3 Evropská síť cyklotras – EuroVelo

Českou republikou je vedeno také několik tras mezinárodního významu, patřících do tzv. evropské sítě cyklotras. Tento projekt je výsledkem činnosti Evropské cyklistické federace a zahrnuje 14 cyklotras, vedených napříč evropskými zeměmi. Celková plánovaná délka tras bude okolo 80 000 kilometrů, přičemž v současnosti je realizováno přibližně 45 000 kilometrů. Nedílnou součástí projektu jsou již existující národní, regionální a místní trasy jednotlivých zemí. Pro přehlednost bylo zavedeno jednotné značení. K zařazení konkrétní trasy do projektu EuroVelo je nutné schválení Evropské cyklistické federace. Rozvoj a provozování tras je v kompetenci národních, regionálních a místních vlád a samospráv, poskytovatelů služeb či neziskových organizací jednotlivých zemí (v České republice například Nadace Partnerství).

¹³ Zdroj: Klub českých turistů. Cykloznačení [online]. 2011. [citováno 20-01-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.kct.cz/turisticke-znaceni/cykloznaceni> (upraveno)

Územím České republiky prochází čtyři trasy, spadající pod projekt EuroVelo¹⁴:

- *EuroVelo 4*: (Norimberk) – Cheb – Rakovník – Beroun – Praha – Brno – Strážnice – Hranice – Ostrava – (Krakov)
- *EuroVelo 7*: (Drážďany) – Děčín –¹⁵ Mělník – Praha –¹⁶ České Budějovice – Dolní Dvořiště – (Linec)
- *EuroVelo 9*: (Vídeň) – Břeclav – Mikulov – Brno – Olomouc – Mikulovice – (Vratislav)
- *EuroVelo 13*: (Hof) – Trojmezí – Cheb – Šumava – Novohradsko – Podýjí – Břeclav – Hohenau – (Bratislava)



Obrázek 5 Návrh vedení tras EuroVelo územím České republiky¹⁷

¹⁴ Jednou ze základních charakteristik cyklotras EuroVelo je jejich vedení hlavními městy států a jednotlivých regionů. Základní pravidla pro vedení tras EuroVelo – viz. publikace: MOUREK, Daniel. *Cykloturistika – Současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Nakladatelství Czech Tourism. 2011. 129s. ISBN 978-80-87560-00-6

¹⁵ Labská stezka

¹⁶ Vltavská stezka

¹⁷ Zdroj obrázku: Dálkové trasy. Cyklokonference 2011 [online]. 2011. [citováno 04-01-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.cyklokonference.cz/dalkove-trasy/>

1.2.4 Doprovodná infrastruktura

Mohlo by se zdát, že k tomu, aby mohl člověk začít jezdit na kole, mu stačí pouze kolo a vhodná stezka. V případě kratších výletů tomu tak víceméně je - cyklisté si bez problémů vystačí s tím, co si vezou s sebou – ať už se to týká občerstvení nebo vybavení potřebného k případné opravě kola. Pokud se ale jedná o vícedenní cestu, využívají cyklisté služby některých dalších zařízení, která jim ulehčují cestu. V první řadě se jedná o služby ubytovacích zařízení různého typu a kategorií a s nimi úzce souvisejících stravovacích zařízení. V průběhu cesty se také může stát, že bude nutné využít služeb servisů či opraven kol nebo informačních center.

Ještě donedávna chyběl v České republice jakýkoliv přehled či seznam ubytovacích, stravovacích a podobných zařízení, která jsou vhodná pro cyklisty. Ve snaze tento nedostatek napravit a přiblížit se standardům, platným v sousedních zemích, vznikl certifikační systém prověřující nabídku a vybavenost zařízení nabízejících služby tomuto segmentu turistů (viz. následující podkapitola).

1.2.4.1 Certifikace Cyklisté vítáni

Roku 2006 byl zahájen projekt Nadace Partnerství s názvem „Cyklisté vítáni“. Jedná se o celonárodní systém certifikace ubytovacích a stravovacích zařízení a turistických cílů, který cyklistům a cykloturistům pomáhá rozeznat zařízení vhodná pro pobyt s kolem – tzn. ta, která svým návštěvníkům poskytují mimo klasické služby také úschovu kol, jejich opravu nebo alespoň možnost vypůjčení náradí k jeho opravě a v některých případech dokonce vypůjčení kola samotného. Projekt je inspirován již fungujícími projekty *Bet & Bike* v Německu a *Radfreundliche Betriebe* v Rakousku. Stejný projekt s názvem „Vítajte cyklisti“ byl spuštěn na Slovensku.

Certifikovaná zařízení jsou označena bílo – zeleným symbolem usmívajícího se kola. Subjekt, který chce certifikaci získat, musí prokázat splnění určitých, předem daných, podmínek. Podmínky jsou určeny zvláště pro ubytovací zařízení (hotely, penziony, priváty, chaty apod.), zvláště pro stravovací zařízení (mezi ta se řadí kromě restaurací také vinařské sklepy či pivnice) a zvláště pro kempy a turistické cíle (hrady, zámky). Pro každou z těchto skupin jsou určeny základní požadavky, které je třeba k získání certifikace bezpodmínečně splňovat, a dále tzv. doplňková nabídka, ze které si daný subjekt vybírá minimálně tři

požadavky¹⁸. Certifikovaná zařízení se poté objevují například na mapách nebo ve speciálních brožurách s názvem „Cyklisté vítání – Česko a Slovensko“. Jejich aktuální přehled je možné nalézt na oficiálních webových stránkách projektu www.cyklistevitani.cz.



Obrázek 6 "Cyklisté vítání" - symbol pro certifikaci ubytovacích a stravovacích zařízení¹⁹

Kromě výše zmíněného záměru by měl tento projekt přispět k pozvednutí úrovně turistických služeb v České republice a tím zlepšení podmínek pro vznik a rozvoj nových moderních produktů cestovního ruchu. Tento fakt by mohl přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti České republiky na trhu cestovního ruchu v oblasti cykloturistiky a k přiblížení úrovně našich služeb a infrastruktury evropským standardům. Vedlejším pozitivním efektem se může stát růst podílu cykloturistiky, jakožto jedné ze šetrných forem cestovního ruchu s minimálním dopadem na životní prostředí.

1.3 Instituce a organizace činné v oblasti cykloturistiky

Oblast cykloturistiky spadá do kompetencí hned několika ministerstev. V první řadě se jedná o Ministerstvo dopravy České republiky, do jehož kompetencí spadá problematika dopravy – určování podmínek provozu, plánování a výstavba infrastruktury, legislativní stránka dopravy apod. Od roku 2004 Ministerstvo dopravy spolupracuje s Centrem dopravního výzkumu na tzv. Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy, pomocí které chce dosáhnout rozvoje tohoto druhu dopravy jako alternativy k dopravě motorové a podnítit vybudování kvalitní infrastruktury pro cyklistiku.

¹⁸ Konkrétní požadavky na jednotlivé druhy zařízení jsou uvedeny na webové adrese: <http://www.cyklistevitani.cz/cyklistevitani/cykliste-vitani-podminky.php3>

¹⁹ Zdroj: Cyklisté vítání. Národní certifikace služeb pro cyklisty. [online]. 2012. [převzato 18-02-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.cyklistevitani.cz/cyklistevitani/cykliste-vitani-info.php3>

Cyklistickou dopravou z pohledu cestovního ruchu – tzn. propagací tohoto druhu turistiky, marketingem, rozvojem služeb apod., se zabývá Ministerstvo pro místní rozvoj (zkratka MMR). Nutnost jejího rozvoje je hned na několika místech zmíněna v Koncepci státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007 – 2013. Jako silnou stránku rozvoje cestovního ruchu v České republice zde ministerstvo uvádí „*pestrost zastoupených typů krajiny vhodných pro rozvoj cykloturistiky, venkovského cestovního ruchu a agroturistiky*“²⁰. Naopak za slabou stránku považuje nízký podíl produktů šetrných forem turistiky na trhu cestovního ruchu, mezi které je počítána mimo jiné také cykloturistika. Skutečnost, že kvalita a struktura infrastruktury je v našich podmínkách nedostatečná posuzuje ministerstvo jako hrozbu pro budoucí rozvoj cestovního ruchu, kterou je třeba urychleně řešit. Cykloturistika je brána, spolu s mnoha dalšími druhy sportu, jako aktivita patřící mezi nejvýznamnější formy cestovního ruchu, pro které má naše země výborné předpoklady a která by z tohoto důvodu měla být podporována a nadále rozvíjena²¹.

Dopad cykloturistiky a především dopad výstavby infrastruktury potřebné pro její provozování na životní prostředí je zahrnován do působnosti Ministerstva životního prostředí. Zájmy všech tří ministerstev v problematice cyklistické dopravy se prolínají, a proto mezi nimi dochází k časté spolupráci. Cyklistická doprava a cykloturistika ale není pouze v zájmu státu – můžeme u nás nalézt velké množství nestátních organizací, které se ať už ve větší či menší míře, snaží přispět k jejímu rozvoji – vhodným příkladem takové organizace je Nadace Partnerství (viz. podkapitola 1.3.1).

1.3.1 Nadace Partnerství²²

V současnosti představuje jednu z nejvýznamnějších společností podporující projekty v oblasti udržitelného rozvoje na území České republiky – tento cíl se odráží i v mottu této obecně prospěšné společnosti, které zní: „*Pomáháme lidem, aby chránili a zlepšovali svoje životní prostředí*“. Počátky Nadace Partnerství sahají do roku 1992, kdy vznikla díky programu ochrany životního prostředí a posílení demokracie s názvem „*Enviromental*

²⁰ Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj. Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007 – 2013 [online]. Praha 2007. [citováno 29-02-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=9436a891-44cd-426a-88b9-373e4ce4900a>

²¹ V koncepci zaujímá místo ve druhé prioritě s názvem „*Rozšiřování a zkvalitňování infrastruktury a služeb cestovního ruchu*“.

²² Kapitola je zpracována na základě informací uvedených na oficiálních webových stránkách Nadace Partnerství – zdroj: Nadace Partnerství [online]. 2012. [citováno 21-01-2012]. Dostupné na WWW: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/>

Partnership for Central Europe“. Program vznikl činností několika amerických neziskových organizací, které se spojily na pomoc novým demokraciím ve střední Evropě. Postupem času docházelo k rozrůstání organizace co do počtu zaměstnanců, zkušeností v oboru, spolupráce se soukromým sektorem a zejména úspěchů v oblasti ochrany životního prostředí. Současnou náplň činnosti Nadace Partnerství představuje poskytování grantů a odborných služeb, přenášení dobré praxe a odborné vzdělávání a to především v následujících oblastech:

- výsadba zeleně v krajině a ve městech
- obnova a oživení veřejných prostranství
- bezpečná doprava ve městech a bezpečná doprava do školy
- environmentální výchova
- rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky

Služby jsou poskytovány různorodým subjektům od krajů, mikroregionů, neziskových organizací, škol nebo obecních úřadů až po jednotlivce. Za dobu své existence podpořila svými příspěvky ve výši 280 milionů korun realizaci více než 3000 projektů.

V oblasti cykloturistiky se angažovala prostřednictvím projektů typu Greenways, Cyklisté vítáni a také iniciací výstavby mnoha cyklostezek na našem území.



Obrázek 7 Logo Nadace Partnerství o.p.s.²³

1.3.2 Labská stezka o. s.

Labská stezka je dobrovolné, nezávislé a nepolitické občanské sdružení, k jehož hlavní činnosti patří podpora rozvoje cyklostezek a to především Labské stezky a cyklostezek v oblasti Polabí. Zabývá se také iniciací vzniku nových greenways a obecně se snaží

²³ Zdroj: Loga Nadace Partnerství [online]. 2012. [citováno 29-02-2012]. Dostupné z WWW: <http://old.nadacepartnerstvi.cz/p-12572>

podporovat environmentální smýšlení občanů a přispívat k součinnosti veřejnosti, podnikatelské sféry a všech odpovědných institucí. Jedním z nejdůležitějších cílů, které si sdružení předsevzalo, je dokončení Labské stezky po obou březích řeky a po celé její délce. Konkrétní aktivity sdružení jsou popsány v kapitole 4.3.5.

1.4 Přínosy cestovního ruchu pro vybraný region²⁴

Přítomnost cestovního ruchu představuje přínos pro danou oblast ve třech hlavních oblastech. Jsou jimi ochrana životního prostředí, sociálně kulturní oblast a oblast ekonomická. V případě první zmíněné oblasti generuje cestovní ruch finanční prostředky, využitelné pro financování ochrany životního prostředí v daném regionu, stejně tak je tomu i v případě daní a poplatků, které jsou v místě vybírány (například lázeňské poplatky, daně z příjmů). Svým způsobem cestovní ruch přispívá k uznání důležitosti ochrany životního prostředí veřejností a podporuje vznik národních parků, přírodních rezervací a podobných oblastí, které se vyznačují vysokou atraktivitou přírodního prostředí. Vznik chráněných oblastí zvyšuje pravděpodobnost jejich zachování pro budoucí generace, což je v souladu s konceptem tzv. udržitelného rozvoje cestovního ruchu, který je definován jako „*takový rozvoj, který zabezpečuje uspokojení současných potřeb, aniž by ohrozil možnosti uspokojení potřeb generací budoucích*“²⁵.

Druhou oblastí, ve které cestovní ruch generuje přínosy, je oblast sociálně-kulturní. Jedním z hlavních přínosů s velkým významem pro daný region, je bezpochyby vytváření pracovních míst a podpora sociálního rozvoje prostřednictvím přerozdělování příjmů. Neméně důležitým je také zapojování místních obyvatel do aktivit spojených s rozvojem cestovního ruchu – vytváří se tím zainteresovanost místních na ochraně přírodního a kulturního bohatství regionu a také na snaze rozvíjet region udržitelným způsobem. Místním navíc vzniká možnost využívat veškerá zařízení cestovního ruchu, která jsou zde návštěvníkům regionu k dispozici.

Nejvíce viditelnými, a často také nejvíce oceňovanými, jsou přínosy ekonomické. „*V řadě míst, které nemají výraznější předpoklady pro rozvoj jiných ekonomických činností*

²⁴ Zpracováno podle publikace: CzechTourism. *Vytváření organizací cestovního ruchu v turistických regionech*. [online]. Praha. 2007. [citováno 25-11-2012]. Dostupné z WWW: http://www.czechtourism.cz/files/regiony/rozvoj/organizace_cr_v_regionech.pdf

²⁵ Zdroj citace: Kolektiv autorů katedry cestovního ruchu Vysoké školy ekonomické v Praze. *Odborná školení a vzdělávání pracovníků územní veřejné správy pro oblast cestovního ruchu*. Cestovní ruch pro všechny. Praha. Ministerstvo pro místní rozvoj. 2008. 89 s. ISBN 978-80-7399-407-05

nebo u kterých jejich přírodní a kulturně-historické atraktivity mají vysokou míru kvality či jedinečnosti, se cestovní ruch stává dominantním činitelem jejich rozvoje s významnými ekonomickými dopady. Ty plynou především z:

- *výdajů účastníků cestovního ruchu,*
- *daňových příjmů a různých poplatků, které se stávají významnými zdroji místních rozpočtů,*
- *vytváření podnikatelských příležitostí a zaměstnanosti,*
- *vytváření investičních příležitostí (stimulace investic do místní infrastruktury),*
- *podněcování rozvoje řady ekonomických aktivit.* ²⁶

Při rozvoji daného regionu a podpoře realizace cestovního ruchu v ní je třeba dbát zvýšené opatrnosti pro případ negativních dopadů těchto aktivit. Vznikat mohou ve stejných oblastech, ve kterých je cestovní ruch v rámci daného regionu přínosem – tedy v oblasti ochrany životního prostředí, sociálně-kulturní oblasti i v oblasti ekonomické. Ve spojení s cykloturistikou, která je hlavním předmětem zájmu této práce, se jedná zejména o hrozbu v podobě narušení životního prostředí neopatrnou výstavbou cyklistických stezek a tras a o nutnost regulace počtu jejich uživatelů. Přínosy šetřené aktivity v podobě cykloturistiky jsou zmíněny v následující kapitole.

1.5 Přínosy cykloturistiky

Cykloturistika je považována za jednu z šetrných forem cestovního ruchu a jako taková má pouze nepatrný negativní dopad na životní prostředí. Ve srovnání s ostatními druhy dopravy využívanými v cestovním ruchu je její vliv na přírodu okolo nás minimální a proto je třeba ji nadále rozvíjet. Její pozitivní vlastnosti lze spatřovat také v tom, že může být rozvíjena i v oblastech, které jinak nejsou pro rozvoj cestovního ruchu nijak atraktivní – tj. nenabízejí žádné významné turistické cíle, atraktivity a jiné zajímavosti, kterými by přilákaly návštěvníky. Neméně významný je ekonomický přínos cykloturistiky pro obce i jednotlivé podnikatele, kteří se v blízkosti cyklistických tras a stezek vyskytují. Ti mohou získanými finančními prostředky podporovat další rozvoj této stále oblíbenější sportovní aktivity a přispívat tak k její udržitelnosti do budoucna. Cykloturistika na oplátku působí pozitivním vlivem na ekonomický rozvoj daných regionů a vytváří zde podmínky pro zaměstnanost v oblasti cestovního ruchu.

²⁶ Zdroj citace: INDROVÁ, Jarmila. *Cestovní ruch (základy)*. Praha: Oeconomica. 2007. 120 s. ISBN 978-80-245-1252-5

Nezanedbatelný je vliv aktivního života na zdraví obyvatel. Cykloturistika představuje nejen vhodný způsob pohybu, ale zároveň i relaxace. Často je také podporována jako vítaná alternativa motorové dopravy a v čím dále větší míře je ve městech a obcích vyvíjena snaha o vytváření podmínek pro její využívání v tomto smyslu.

2 Labská stezka

2.1 Základní popis stezky

Labskou stezkou je označována dálková cyklistická stezka vedoucí podél toku řeky Labe na českém a německém území. Na území České republiky prochází hned několika kraji – Královéhradeckým, Pardubickým, Středočeským a Ústeckým. Řadí se mezi stezky evropského významu, neboť spadá do evropské sítě cyklotras EuroVelo. Přesněji řečeno tvoří část trasy EuroVelo 7, označované také jako „sluneční“ nebo „středoevropská“, vedoucí z nejsevernějšího norského mysu Nordkapp jižně přes území Dánska, Německa, České republiky, Rakouska, Itálie a Sardínie až na ostrov Malta.

Na českém území lze podél řeky Labe ujet 373 kilometrů. Mezi větší města, kterými stezka na území České republiky prochází, patří Špindlerův Mlýn, Vrchlabí, Dvůr Králové nad Labem, Hradec Králové, Pardubice, Kolín, Nymburk, Mělník, Litoměřice, Ústí nad Labem a Děčín. Ve většině případů se jedná o města, která mají svým návštěvníkům co nabídnout – Špindlerův Mlýn je známým výchozím bodem pro pěší turistiku a cykloturistiku, v zimním období pak zejména pro lyžování a běžkování. Dvůr Králové nad Labem se pyšní zoologickou zahradou s rozsáhlou sbírkou fauny, pocházející zejména z afrického kontinentu. Za zmínku také stojí Hradec Králové patřící k věnným městům se zachovalým a velmi dobře udržovaným historickým centrem. Podél stezky se nachází také mnoho přírodních krás, mezi kterými je možné jmenovat například soutěsky řeky Kamenice u Hřenska v chráněné oblasti Českého Švýcarska (viz. obrázek č. 8).



Obrázek 8 Soutěsky na řece Kamenici²⁷

²⁷ Zdroj obrázku: Galerie: Soutěsky u Hřenska: České Švýcarsko [online]. 2007. [citováno 16-10-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.soutesky-hrensko.cz/galerie/>

2.2 Historický vývoj

Počátky vzniku Labské stezky spadají na přelom 70. a 80. let 20. století. Tehdy iniciátor jejího vzniku, Jaroslav Ritter, zhotovil první náskres budoucí trasy, který vycházel z plavební mapy řeky Labe. Jako vzor pro doložení potřeby vzniku stezky podél Labe a jejího významu použil již existující, šest kilometrů dlouhý, úsek u města Poděbrady. Na zmíněném úseku dokládal, že „*podél Labe se dá, bez velkých nákladů, vybudovat pro zlepšení životního prostředí, rekreaci a oddych potřebná komunikace pro pěší i cyklisty*“²⁸. Hlavním účelem zamýšlené stezky bylo umožnit široké veřejnosti provozování cykloturistiky v ekologicky zdravém prostředí.

O stezce se v té době mluvilo jako o „cyklopěší labské magistrále“. Měla vést z Mělníka do Pardubic a sloužit jak pro pěší, tak pro cykloturisty. Navrhováno bylo na budoucí stezce dokonce pořádání různorodých závodů typu cyklistické časovky jednotlivců či běžeckých závodů. Celková délka navrhované trasy činila 130 kilometrů. Vzhledem k záměru vést stezku „zdravým prostředím“, byl návrh později zkrácen na úsek z Neratovic do Kolína, který měřil už jen 72 kilometrů. Požadavku ekologicky zdravého prostředí totiž nevyhovovala hned dvě města – Pardubice, ve kterých se nacházela továrna na výrobu výbušnin Explosia Semtín a.s., a Neratovice se společností Spolana a.s., která se specializovala na výrobu chemikálií.

Ritter zdůrazňoval potřebu vedení stezky mimo automobilový provoz, aby byla možná rekreace „bez smogu a všudypřítomných automobilů“. Zároveň by tím byla zajištěna větší bezpečnost turistů, kteří se po stezce budou pohybovat. Na poděbradském úseku si dále cenil vybudovaných občerstvovacích stanic pro turisty nebo autokempinku, schopným poskytnout ubytování „cyklopěším“ turistům ze vzdálených lokalit. K výhodám výstavby magistrály podél Labe řadil snadnou dostupnost veřejnými železničními spoji. Podél celé délky navrhované magistrály vedla trať, která by umožnila využití jejích dílčích úseků. Podobná dostupnost by byla zajištěna také pravidelnou autobusovou dopravou, a v případě optimální splavnosti řeky Labe viděl stejný potenciál i v osobní lodní dopravě. Výhodou bylo samotné vedení stezky podél toku řeky – ta totiž vytváří výškově nejplynulejší terén a v jistém smyslu tak usnadňuje výstavbu stezek.

Za svůj návrh „Polabské cesty zdraví“, jak byla stezka později pojmenována, byl J. Ritter spolu se svým synem oceněn třetím místem v soutěži s názvem „Hledáme dokonalé

²⁸ Zdroj citace: Cyklopěší magistrála [online]. 1982. [citováno 16-10-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.labskastezka.cz/cz/historie-cest/rok-1982/1982-cyklopesi-magistrala->

projekty '83'. Prvním městem, ve kterém výstavba začala, byly již zmíněné Poděbrady – již kolem roku 1990 byla stezka na katastru spadajícím pod město kompletně vystavěna. O rok později proběhlo tzv. koordinační jednání, jehož náplní byla výstavba návazného úseku od soutoku řek Labe a Cidliny po Kolín. Vleklým problémem tohoto úseku se stalo přemostění řek Labe a Cidlina, který měl být vyřešen zavěšením lávky na dálniční most u Libic nad Cidlinou. Na to se při projektování bohužel zapomnělo a dlouhá léta byli obyvatelé přílehlých vesnic nuceni používat pro překonání řeky Labe vzdálené mosty v Poděbradech a Kolíně, v horším případě porušovali zákon a zkracovali si cestu odstavným pruhem dálnice. Zároveň s výstavbou dálnice D11, na které se most nacházel, byly totiž zrušeny do té doby hojně využívané přívozy na Labi. Řešení problému přišlo až o mnoho let později – kolem roku 2006 výstavbou lávky.

Až do roku 1998 přibývaly nové úseky jen velmi pozvolna. Mezi těmi významnějšími je možné zmínit stezku v okolí Děčína a stezky vedoucí z Mělníka do Staré Boleslavi a Brandýsa nad Labem. Dokončena byla také naučná stezka z Lysé nad Labem do Čelákovic, která byla hned poté navržena jako vhodná ke včlenění do stezky Labské.

Důležitým podnětem k oživení pozapomenuté myšlenky vytvoření dálkové Polabské stezky zdraví byla iniciativa města Hradec Králové, jehož vedení se rozhodlo seznat zástupce měst a obcí ležících na trase. Obdobná iniciativa v té době probíhala i na území Německa a z myšlenky dálkové stezky se tak stala myšlenka evropského významu. V květnu 1999 bylo v Hradci Králové uspořádáno koordinační setkání se seminářem na téma „Polabská cyklotrasa od pramenů Labe po toku ke státní hranici s Německem“. Většina z přítomných přislíbila výstavbě cyklotrasy podporu a zároveň došlo k vytvoření potřebných metodických pokynů pro výběr a vedení trasy, její značení a propagaci.

V dalších letech následovalo otevření hned několika nových úseků, zejména v okolí Nymburka, a to na levém i pravém břehu řeky Labe. Roku 2004 byla zpracována studie Labské stezky pro Královéhradecký kraj. Poté opět nastala na delší dobu odmlka a až roku 2010 vydal kraj prohlášení, že ve spolupráci s městem Hradec Králové podpoří výstavbu stezky v úseku Kuks – Hradec Králové – Pardubice. V září roku 2012 bylo potvrzeno, že na mnoha úsecích 26 kilometrů dlouhé trasy Hradec Králové – Smiřice – Jaroměř – Kuks je již položen finální povrch.²⁹ Podle plánu by stavba měla být dokončena v lednu roku 2013. Pro

²⁹ Zdroj: Město Smiřice – oficiální prezentace města [online]. 2012. Aktuality ze stavby cyklostezky. [citováno 18-10-2012]. Dostupné na WWW: <http://www.mestosmirice.cz/default.php?id=365&ai=365&lang=cz&idk=975.1342417943&idka=>

úsek stezky Hradec Králové – Pardubice (tzv. Stezka mechu a perníku) je již nějakou dobu hotový plán pro její výstavbu. Podle informace z února letošního roku byl obcemi, kterými stezka povede, vytvořen svazek s názvem Hradubická labská, jehož úkolem bude získat z fondu dopravní infrastruktury potřebné finance pro realizaci stavby. Podle zástupců Královéhradeckého kraje by celá 23 kilometrů dlouhá stezka měla být hotová nejdříve za pět let. Přes veškeré výše zmíněné snahy je nutné podotknout, že většina trasy na území Královéhradeckého kraje je i nadále vedena po frekventovaných komunikacích a vše nasvědčuje tomu, že tento stav ještě dlouhou dobu potrvá.

Podobný stav vykazuje stezka i na území kraje Pardubického, kde se v současné době jedná o výstavbě úseku Pardubice – Kolín. O poznání lépe vypadá situace v kraji Středočeském, kde úsek Libice nad Cidlinou – Poděbrady – Nymburk – Lysá nad Labem – Čelákovice, je řešen samostatně vedenou asfaltovou stezkou. Nejvíce však do výstavby, údržby a značení Labské stezky v současnosti investuje Ústecký kraj, což se mu vrací pozitivními výsledky - část stezky vedoucí jeho územím by měla být kompletně vystavěna do konce roku 2013. Stezka v Ústeckém kraji se tak začíná pomalu přibližovat úrovni té německé. Na základě informací z počátku roku 2012 se uskutečnilo jednání iniciované Nadací Partnerství, které mělo za cíl prosadit zahrnutí úseku Děčín – Praha do německého průvodce po Labské stezce. Jednání mezi oběma stranami proběhlo s pozitivním výsledkem a v současné době probíhá příprava oficiálního česko – německého průvodce pro rok 2013 po trase Praha – Cuxhaven. Vyjít by měl již v letošním roce v nákladu 260 000 výtisků v provedení v německém jazyce³⁰. Český úsek, nově zahrnutý v průvodci, bude prezentován plnohodnotným způsobem, shodným s prezentací německých úseků.

2.3 Propagace Labské stezky

Propagace stezky je prováděna několika způsoby. Prvním z nich je internetová prezentace, přičemž existuje několik webových stránek s tematikou Labské stezky. Asi nejvýznamnější z nich se nachází na adrese www.labska-stezka.cz. Prezentace obsahuje popis jednotlivých úseků stezky od pramene řeky Labe až po Drážďany, informace o aktualitách, týkajících se Labské stezky či cyklistiky obecně a také základní informace o certifikaci „*Cyklisté vítáni*“ – bohužel bez odkazů na jednotlivá ubytovací a stravovací zařízení. Stránky jsou poměrně přehledné, ale poskytují opravdu jen základní informace o stezce samotné. Další internetová prezentace Labské stezky je dostupná na internetových stránkách

³⁰ Informace poskytl Ing. Daniel Mourek, vicepresident Evropské cyklistické federace, zástupce České republiky v Evropské asociaci Greenways a koordinátor příhraničních projektů Nadace Partnerství.

občanského sdružení Labská stezka na adrese www.labskastezka.cz. Nejedná se o internetové stránky určené primárně pro prezentaci Labské stezky, ale přesto obsahují řadu využitelných dat. Návštěvník stránky zde může vyčíst podobné informace, jako u předchozí prezentace. Oproti ní tu navíc nalezne zmínky o historii stezky, o lodní dopravě na Labi, seznam informačních center, které je možné po cestě navštívit, nebo fotografie stezky. Velmi užitečné je doplnění stránek o mapy stezky - návštěvník si tak může prohlédnout, kudy přesně stezka prochází a případně si naplánovat trasu svého výletu. Poslední z internetových prezentací je k dispozici na internetové adrese www.labska-cyklostezka.cz. Základem prezentace je podrobná a přehledná mapa stezky, na které je možné zobrazení ubytovacích a stravovacích zařízení a kulturních a přírodních atraktivit v okolí stezky. Na mapě je vyznačena doporučená trasa a kromě ní ještě trasa alternativní a úseky s horším povrchem. Obsaženy jsou samozřejmě základní informace o stezce a jejím blízkém okolí, využitelné při plánování výletu či informace o cyklistice v České republice obecně.

U posledních dvou prezentací je dostupná anglická a německá jazyková mutace stránek a jsou tak využitelné i pro zahraniční návštěvníky. Svým způsobem lze říci, že Labská stezka je prezentována také na oficiálních stránkách německé Elberadweg, na kterých je dostupná i česká jazyková mutace. Informace obsažené na stránkách se ale bohužel vztahují pouze ke stezce vedoucí po německém území.

Hlavními komunikačními nástroji, využívanými pro propagaci Labské stezky, jsou oficiální tištěný průvodce (*Offizielles Elberadweg Handbuch 2012*) a webová prezentace. Mimo to jsou vydávány brožury v různých jazycích a několik prezentací Labské stezky je dostupných také na sociálních sítích, které nabývají čím dál více na významu. V loňském roce byl také vydán atlas Labské stezky, obsahující mapy jednotlivých úseků stezky, včetně vyznačení druhu povrchu stezky, což je informace užitečná zejména pro handicapované návštěvníky stezky či rodiny s dětmi. U každého úseku je navíc obsažena informace o atraktivitách v okolí, které je možné navštívit.

Významnými distribučními kanály, kterými je prezentace stezky šířena jsou direct mailing a odborné veletrhy (např. veletrh Euro Bike, Infotour a cykloturistika), včetně národních a mezinárodních veletrhů cestovního ruchu (ITB Berlín).

3 Metodika dotazníkového šetření³¹ - sledování přínosů určité činnosti pro region

Hlavní metodou pro zjišťování přínosů vybrané cyklistické stezky pro region bylo v případě této práce dotazníkové šetření. Jeho účelem je obecně zjištění veřejného mínění o určité záležitosti nebo otázce, na kterou subjekt provádějící šetření hledá odpověď. Z hlediska účelu lze vyzdvihnout zejména účel informativní a částečně také predikční, přičemž informativním účelem je myšleno zjištění aktuálního stavu určitého jevu či situace. Dotazníková šetření s predikčním účelem jsou realizována s úmyslem získat potřebné informace pro odhadnutí nebo předpověď budoucího vývoje určité věci, děje nebo jiné skutečnosti. Stěžejní metodou pro realizaci dotazníkového šetření je především individuální rozhovor.

3.1 Postup při přípravě dotazníkového šetření

Fázi před samotnou realizací dotazníkového šetření, tedy jeho přípravu, lze označit za klíčovou z hlediska použitelnosti a kvality posléze získaných dat. Je proto třeba věnovat přípravě dostatek času a pozornosti. Přípravu šetření můžeme rozčlenit do několika kroků, kterými jsou formulace cílů šetření, výběr vhodných respondentů (tj. cílové populace, u které chceme dotazování realizovat), způsob sběru dat a nakonec návrh dotazníku.

3.1.1 Formulace cílů dotazníkového šetření

Na začátku každého dotazníkového šetření je nějaký problém nebo otázka, na kterou je třeba nalézt odpověď. Je vlastně podnětem k tomu, aby subjekt začal vůbec uvažovat o realizaci šetření. Zároveň určuje tematickou oblast, která bude náplní šetření. Na základě přesně definovaného problému jsou zformulovány konkrétní cíle, které nám upřesňují, co má být výzkumem zjištěno. Poté se dostáváme k vytvoření hypotéz, předvídajících možné souvislosti mezi jevy, jejichž smyslem je jejich následné potvrzení nebo vyvrácení a to nejen na základě výzkumu samotného, ale také na základě dalších analýz s pomocí odborné literatury a dalších relevantních zdrojů.

Mezi hlavní cíle dotazníkového šetření, prováděného na Labské stezce, patří charakteristika návštěvníků stezky (kdo stezku navštěvuje, zda spíše místní či lidé ze vzdálenějších lokalit, jaké je věkové složení návštěvníků apod.). Na základě získaných výsledků bude možné vytvořit profil charakteristického návštěvníka stezky, který je možné

³¹ Kapitola byla zpracována s pomocí publikace: Kreislová Gabriela. Dotazníkové šetření – bakalářská práce. Plzeň 2008. Západočeská univerzita v Plzni. [kapitola zpracována dne 25-02-2012].

využít například při marketingových aktivitách. Dalším z cílů bude zjištění charakteristik, které jsou spojené s cykloturistikou samotnou – k nim patří například ujetá vzdálenost, délka pobytu na Labské stezce a v jejím blízkém okolí, frekvence návštěv, typ jízdního kola. Za velmi hodnotný je považován názor uživatelů na stezku, který se stal také předmětem zjišťování. Posledním a neméně významným cílem šetření bude vyhodnocení ekonomického přínosu cykloturistů pro šetřenou oblast. Hodnocena bude na základě odpovědí, uvedených u otázek zjišťujících využívané služby a denní útratu za ně – tedy z charakteristik spotřebního chování návštěvníků stezky.

3.1.2 Výběr vhodných respondentů³²

Při dotazníkovém šetření jde o hledání odpovědí na otázky, které nemohou být vysvětleny názorem jedince a je proto třeba oslovit větší množství respondentů. Podle účelu šetření je třeba vymezit tzv. základní soubor – skupinu lidí (tzv. populaci), které budeme podrobovat dotazování a kteří mají odpovídající vlastnosti k tomu, aby byli do šetření zahrnuti. Jde o charakteristiky jako je například věk, odpovídající vzdělání, místo bydliště, profese, volnočasová aktivita, které se věnují a mnoho dalších.

Častokrát není možné podrobit šetření všechny členy tohoto základního souboru a tak je třeba omezit se na reprezentativní vzorek a výsledky poté vztáhnout k celé populaci. K tomu, aby bylo možné výsledky dotazování zobecnit na celou populaci, bychom se v průběhu dotazování měli snažit o výběr takového reprezentativního vzorku, který se svými vlastnostmi blíží co možná nejvíce cílové populaci (tj. základnímu souboru). Výběr respondentů tohoto reprezentativního vzorku pro šetření na Labské stezce byl proveden prostým náhodným výběrem – tedy výběrem, při kterém má každá jednotka stejnou pravděpodobnost, že bude pro šetření vybrána. Velikost tohoto vzorku se poté odvíjí od velikosti základního souboru.

Klíčovou charakteristikou pro určení základního souboru je volnočasová aktivita v podobě cyklistiky. Základním souborem pro dotazníkové šetření na Labské stezce jsou cyklisté a cykloturisté, kteří stezku využívají ať už na každodenní bázi (například při dojíždění do škol, zaměstnání apod.) nebo jen občasně (tj. při výletech, dovolených, cestách za známými a příbuznými). Reprezentativním vzorkem pro účely předkládané diplomové práce se stalo 106 respondentů, cyklistů a zejména cykloturistů, kteří byli ochotni se dotazování účastnit.

³² Podkapitola byla zpracována s pomocí publikace: GROSOVÁ, Stanislava. *Marketing – postupy, principy, metody*. 1. vydání. Vysoká škola chemicko-technologická v Praze. Praha. 2002. 165 s. ISBN 80-7080-505-6.

3.1.3 Způsob sběru dat

Dotazování může probíhat různými způsoby, přičemž každý z nich má své výhody a nevýhody. Nejjednodušší je dělení na přímé a nepřímé dotazování. Při přímém dotazování respondent osobně vyplňuje předložený dotazník, při nepřímém je jeho vyplnění zprostředkované – tazatel pokládá respondentovi otázky a následně je sám zaznamenává do dotazníku. Na základě toho, jakou „distribuční cestu“ využijeme, dále rozlišujeme dotazování na osobní, písemné, telefonické a elektronické. Pro účely předkládané práce byli hlavními způsoby dotazování osobní a elektronické.

3.1.3.1 Osobní dotazování

Zcela bez pochyby je osobní dotazování nejvyžívanějším způsobem provádění dotazníkového šetření. Jedná se o přímý způsob dotazování, při kterém dochází ke kontaktu zpravidla dvou osob – tazatele a respondenta (dotazovaného), kdy tazatel klade respondentovi předem připravené otázky v pořadí určeném dotazníkem a následně zapisuje jeho odpovědi do dotazníku. Výhodou je možnost motivovat dotazovaného k odpovědím nebo upřesnit znění otázky v případě nepochopení. V případě nesprávného způsobu vedení rozhovoru nebo způsobu vystupování tazatele může dojít k opačnému účinku. Samotné dotazování může probíhat na veřejných místech, v podnicích, obchodních řetězcích nebo například v domácnostech – záleží na tom, ve které oblasti je šetření prováděno a kdo tvoří základní soubor. V případě dotazníkového šetření na Labské stezce probíhalo dotazování v terénu – tj. na vybraných úsecích stezky.

3.1.3.2 Elektronické dotazování

Sběr dat je při tomto způsobu dotazování prováděn pomocí internetu – buď umístěním dotazníku na webových stránkách nebo zasláním dotazníku nebo odkazu na dotazník respondentovi pomocí elektronické pošty. Elektronické dotazování je jedním z novějších způsobů dotazování, při kterém nedochází k přímému kontaktu tazatele s respondentem. Respondent si proto může rozmyslet, kdy na dotazník odpoví a zda vůbec odpoví – což je nevýhodou, která může v důsledku znamenat narušení zamýšlené struktury reprezentativního vzorku. V případě předkládané práce bylo využito při doplňkovém dotazníkovém šetření, jehož respondenty byla ubytovací zařízení.

3.1.4 Návrh a zpracování dotazníku

Samotný dotazník má významný vliv na kvalitu získaných dat a tím i na jejich využitelnost a věrohodnost. Měl by být přehledný a usnadňovat tak tazateli, případně dotazovanému, orientaci v něm – například aby se neztráceli v pořadí otázek apod. Neméně důležitá je samotná formulace otázek. Každý zúčastněný by měl bez problému pochopit, na co je tázán. Je proto nutné otázky formulovat co nejpřesněji a nejkonkrétněji a před samotnou realizací dotazníkového šetření si ověřit, zda jsou otázky respondenty chápány tak, jak by měly být, aby nedošlo k jejich chybnému zodpovídání a tím znehodnocení dat. Pro jednoduchost jsou upřednostňovány spíše kratší otázky. Otázky by neměly být pro dotazovaného jakkoli nepříjemné, v případě citlivých témat (například finanční příjem) je vhodné využití tzv. uzavřených otázek (např. v podobě intervalů) - dotazovaný si zvolí jednu či více z předem stanovených odpovědí, čímž dochází k větší „anonymitě“ odpovědi³³.

Základními typy otázek využívaných v dotazníkovém šetření jsou otázky otevřené a uzavřené. Na otevřené otázky odpovídá respondent „přímo“ bez možnosti výběru z předem daných odpovědí. Respondent se tak může rozepsat a poskytnout tazateli širší pohled na danou problematiku. Nevýhodou je složitější způsob zpracování takovýchto odpovědí a možnost výskytu nepředpokládaných odpovědí, které poté mohou zkreslit výsledek či způsobit nepoužitelnost dotazníku pro potřeby šetření.

V případě uzavřených otázek je dotazovanému nabízeno několik variant odpovědí, ze kterých si následně vybírá tu nejvhodnější (případně více). Výhodou je jednoduchost zodpovězení otázky a snadné zpracování odpovědí. Může ale nastat případ, že si respondent nedokáže vybrat z nabízených odpovědí – tedy žádná z možností nevystihuje jeho odpověď. K tomuto účelu jsou využívány tzv. polo-uzavřené otázky, které mu umožňují k nabízeným variantám doplnit vlastní. V rámci uzavřených otázek rozlišujeme otázky dichotické, na které lze odpovědět buď „ano“ nebo „ne“; trichotické, u kterých je k možnostem „ano“ a „ne“ přidána možnost úniku v podobě odpovědi typu „nevím“; a otázky vícehodnotové, které nabízejí výběr z několika variant konkrétních odpovědí.

Ve velké míře je v dotazníkovém šetření využíváno tzv. škálování, při kterém respondenti vyjadřují své názory ohodnocením jednotlivých variant odpovědi pomocí bodů z předem dané stupnice. Z takto získaných odpovědí je možné lépe zjistit, jaký význam má pro respondenta

³³ Typy otázek viz. ŠUBRT, Jiří: *Kapitoly ze sociologie veřejného mínění - teorie a výzkum*. 1. vydání. Praha: Karolinum. 1998. 241 s. ISBN 80-7184-522-1

ta která konkrétní odpověď. Podle typu vztahů mezi hodnotami pak rozlišujeme mnoho typů škál od kvantitativních, nominálních či kvalitativních až po slovní a číselné³⁴.

Co se týče struktury uspořádání otázek v dotazníku, řadíme na začátek nejprve tzv. kontaktní otázky, sloužící převážně k navázání kontaktu s respondentem, na které navazují otázky filtrační – těmi se ujišťujeme, zda je respondent schopen poskytnout nám potřebné informace a názory. Poté přicházejí na řadu samotné otázky potřebné k realizaci šetření. Závěr dotazníku patří identifikačním otázkám. Před realizací šetření je třeba seznámit respondenta s účelem šetření – krátce mu představit co je cílem zjišťování a k čemu budou získaná data použita, proto by měl být tazatel s těmito informacemi obeznámen a řádně proškolen. Po ukončení dotazování je pak vhodné respondentovi poděkovat za spolupráci.

Abychom předešli chybám ve struktuře dotazníku, špatné stavbě pokládaných otázek nebo jejich nedostatečné srozumitelnosti, je vhodné si před samotnou realizací dotazníkového šetření jeho správnost ověřit na malém vzorku populace. Zjištěné nedostatky lze poté snadno opravit.

Po realizaci šetření následuje etapa, ve které dochází ke zpracování a vyhodnocení získaných dat. Fáze začíná vyříděním dotazníků a následným vyřazením nerelevantních. Data je poté možné pro lepší přehlednost a snadnější zpracování převést do elektronické podoby, přičemž je třeba dávat pozor na možné chyby při jejich přepisování. Pro ulehčení zpracování se využívá tzv. kódování dat, kdy každé odpovědi přiřazujeme číselnou hodnotu. Při samotné analýze dat je využíváno nesčetné množství statistických metod.

Na analytickou fázi navazuje závěrečná interpretace zjištěných výsledků, vyvození závěrů a na základě toho případné přijetí odpovídajících opatření. Současně dochází v této fázi k ověření či vyvrácení hypotéz, přijatých v průběhu přípravy dotazníkového šetření. Při interpretaci výsledků využíváme nejen slovní formu, ale doplňujeme ji také grafy, tabulkami a jinými názornými pomůckami.

³⁴ Jednotlivé druhy škál viz. publikace: ŘEZANKOVÁ, Hana. *Analýza dat z dotazníkových šetření*. 1. vydání. Praha: Professionla Publishing. 2007. 212 s. ISBN 978-80-86946-49-8

4 Analýza cyklistické dopravy na vybraném úseku Labské stezky

Šetření přínosů Labské stezky pro turistický region Krkonoše a Podkrkonoší proběhlo na podnět Nadace Partnerství, která ho navrhla jako téma vhodné pro zpracování v rámci diplomové práce. Bylo zrealizováno v období od března do října roku 2012 – tj. v hlavní cyklistické sezoně. V následujících kapitolách jsou obsaženy informace o průběhu šetření a jeho výsledcích.

4.1 Turistický region Krkonoše a Podkrkonoší

Turistický region a zároveň turistická oblast Krkonoše a Podkrkonoší se nachází v severních Čechách. Už podle názvu je zřejmé, že na jeho území se nachází nejvyšší pohoří České republiky, Krkonoše. Ty se roku 1963 staly krajinnou oblastí s nejvyšším stupněm ochrany - národním parkem. Oblíbené jsou zejména pro účely pěší turistiky, cykloturistiky, lyžování, běžkování a mnoha dalších sportovních a volnočasových aktivit. Představují jednu z turisticky nejnavštěvovanějších lokalit východních Čech. Ke známým rekreačním střediskům se řadí zejména Pec pod Sněžkou, Harrachov nebo Špindlerův Mlýn. Na území Krkonoš začíná svou dlouhou pouť k Severnímu moři řeka Labe, která zde pramení.

Region toho nabízí mnohem více. Z jihu je ohraničen městy Hořice nebo Dvůr Králové nad Labem, které se pyšní známou zoologickou zahradou. Zahrada má více než šedesátiletou tradici – vznikla v polovině 40. let 20. století. – a svým návštěvníkům nabízí, mimo tematické pavilony se zvířaty (převážně z afrického kontinentu), také zajímavý zážitek v podobě safari. Město Hořice se pak proslavilo zejména krajovou gastronomickou specialitou – Hořickými trubičkami. Na podobné krajové speciality lze natrefit na mnoha dalších místech – patří k nim Miletínské modlitbičky, Krkonošské kyselo a mnoho dalších.

V oblasti turistického regionu Krkonoše a Podkrkonoší se nachází velké množství historických památek – zejména hradů a zámků. Mezi jinými je možné jmenovat hrad Pecka, zámek Miletín nebo barokní komplex Kuks, který v minulosti sloužil jako špitál. V souvislosti s tím nelze nezpomenout lázně, které se na území turistického regionu nacházejí. Jsou jimi Janské Lázně, které se specializují na léčbu pohybového aparátu, nervová onemocnění a onemocnění dýchacích cest. Janské Lázně jsou zároveň oblíbeným sportovním střediskem – nacházejí se na úpatí Černé Hory, která je oblíbeným cílem pro účely

sjezdového a běžeckého lyžování. Onemocnění pohybového aparátu jsou léčena v Lázních Běláhrad, které leží v jihozápadní části regionu.

4.2 Popis oblasti a vybrané cyklostezky, na které proběhl výzkum

Pro účely této práce byl vybrán úsek Labské stezky v oblasti výše popsaného turistického regionu Krkonoše a Podkrkonoší. Úsek začíná u Labské boudy vzdálené přibližně jeden kilometr od pramene Labe. Odtud vede po prašné cestě značené Klubem českých turistů (značení pro pěší turistiku) k Vrbatově boudě. U tohoto objektu se nachází výstupní a nástupní zastávka autobusů, určených pro pěší turisty a v některých případech i pro cykloturisty. Autobusy sem přijíždějí po místní komunikaci z Horních Míseček, Špindlerova Mlýna i vzdálenějších zastávek. Po té samé silnici do Horních Míseček vede i trasa Labské stezky. Vzhledem k omezenému přístupu motorových vozidel (pouze horská služba, správa KRMAP, autobusová kyvadlová linka a vozidla osob s průkazem ZTP³⁵) se jedná o klidnou a málo frekventovanou silnici. Z Horních Míseček stezka pokračuje do Špindlerova Mlýna - tato trasa je už o něco frekventovanější. Na komunikaci mají přístup i osobní motorová vozidla, využívající parkoviště v Horních Mísečkách jako výchozí bod výletů. Oblíbenou alternativou k cestě ze Špindlerova Mlýna do Horních Míseček, tedy především v opačném směru, je lanová dráha Medvědí, která nabízí možnost přepravy kol zdarma.

Ze Špindlerova Mlýna opět nevede samostatná stezka, ale je využita silnice II. třídy číslo 295. Jedná se o velmi frekventovanou silnici, která není zrovna nejbezpečnější variantou Labské stezky. Dalším významnějším městem na trase je Vrchlabí, ve kterém se nachází začátek trasy číslo 24, jak je Labská stezka oficiálně označována. Trasa začíná před vlakovou stanicí Vrchlabí nedaleko autobusového nádraží, odkud je svedena ulicemi Kpt. Jaroše a Žižkovou na samostatně vedenou stezku až k vesnici s názvem Podhůří. Vesnicí pokračuje po klidné silnici mezi rodinnými domy. Stejně je tomu i v následující obci – Kunčicích nad Labem, na jejímž konci se opět napojuje na frekventovanou silnici vedoucí do obce Hostinné.

Na území Hostinného proběhla v letech 2007 až 2009 výstavba samostatně, mimo automobilový provoz, vedené cyklostezky s několika odpočívadly. Každé odpočívadlo je vybaveno lavičkami, odpadkovými koši a ve většině případů také mapou města nebo okolí pro usnadnění orientace. Do výstavby město investovalo celkem 10,5 milionů Kč. Stezka ale vede pouze po území města a na jeho okraji se opět napojuje na frekventovanou silnici druhé

³⁵ O povolení vjezdu motorovým vozidlem na komunikaci vedoucí k Vrbatově boudě mohou držitelé průkazu ZTP požádat obsluhu parkoviště Horní Mísečky.

třídy číslo 325, která se opodál kříží se silnicí první třídy číslo 16. Zmíněná silnice 325 nemá navíc na některých svých částech povrch v optimálním stavu – v lepších případech je záplatovaná a cyklisté si tak musí dát pozor nejen na kamiony, které jsou tu poměrně četné, ale zároveň i na nerovnosti v povrchu vozovky.



Obrázek 9 Křížení komunikací č. 325/ II a 16/ I u obce Hostinné³⁶

Později se stezka ze silnice odklání a vede po samostatné prašné cestě přes louku. Zhruba po jednom kilometru se opět napojuje na silnici druhé třídy – tentokrát číslo 299. Ta je o něco méně frekventovaná, než předchozí. Vede povětšinou lesem přes obce Horní a Dolní Nemojov k jednomu z nejzajímavějších vodních děl na toku řeky Labe, přehradě Les Království. Asi po čtyřech stech metrech za přehradou se silnice třetí třídy, která se v okolí přehrady nachází, mění na prašnou polní cestu vedoucí do obce Filířovice. Přes obec Nové Lesy je poté vedena silnicí druhé třídy až do Dvora Králové nad Labem, kde míjí Zoologickou zahradu a pokračuje do centra.

³⁶ Zdroj ilustračního obrázku: vlastní

Popisovaná trasa měří přibližně šedesát kilometrů a z velké části je vedena po frekventovaných silnicích. Ze zmíněné délky je pouhých čtyři a půl kilometru tvořeno cyklostezkou, určenou výhradně pro provoz cyklistů, případně pěších a in-line bruslařů. Podobnou klidnou povahu má také úsek Labská Bouda – Horní Mísečky, který je určen zejména pro pěší turistiku a cykloturistiku, nejedná se ale o cyklostezku v pravém slova smyslu. Výškový profil celého šetřeného úseku je možné vidět na následujícím obrázku č. 10.



Obrázek 10 Výškový profil šetřeného úseku³⁷

4.3 Kvalitativní výzkum

Pojmem kvantitativní výzkum je označováno zkoumání pohledu subjektů na určitý problém nebo na určitou situaci. Podklad pro toto zkoumání tvoří ve většině případů velké množství informací o méně početném vzorku jedinců – v tomto případě získaných na základě dotazníkového šetření. Hlavním cílem kvantitativního výzkumu je vytvoření tzv. holistického neboli celkového obrazu zkoumaného předmětu nebo jevu.

4.3.1 Zdroj dat

Šetření probíhalo v terénu v období od března do října roku 2012. Pro dotazování bylo vybráno několik úseků Labské cesty na území turistického regionu Krkonoše a Podkrkonoší, na kterých bylo možné oslovit cyklisty, aniž by bylo nutné je zastavovat či jinak rušit v jízdě. Jedním z nich je klidný úsek Labská bouda - Špindlerův Mlýn. Dalšími jsou pak samostatně vedená cyklostezka na území města Hostinné a úseky v okolí vodní nádrže Les Království a města Vrchlabí. Na všech zmíněných úsecích se nachází odpočívadla, občerstvovací stanice, restaurace s venkovními zahrádkami a jiná zařízení vhodná k oslovení cyklistů. Dotazování

³⁷ Zdroj: Seznam [online]. 2012. Aplikace Mapy – Plánování a měření trasy. [citováno 30-10-2012]. Dostupné z WWW: <http://mapy.cz>

probíhalo v dopoledních i odpoledních hodinách (přibližně v době od 9. do 15. hodiny) v různých dnech týdne, přičemž převažovaly dny víkendové. V těchto dnech byl provoz na Labské stezce nejvíce frekventovaný a podařilo se tak oslovit nejvíce respondentů.

V případě oslovení skupiny cyklistů byl pro účely šetření vybrán jeden respondent, v případě početnějších skupin (od 15 osob) více. Důvodem bylo předejít situacím, kdy by respondenti odpovídali na otázky podobným způsobem. Tento postup by měl zajistit větší různorodost získaných odpovědí.

Podkladem pro získání dat od respondentů byl dotazník složený z dvaceti čtyř otázek, včetně otázek identifikačních. Cílem otázek bylo zejména zjištění četnosti a délky návštěvy Labské stezky, důvodu výběru stezky pro výlet apod. Šetřen byl také názor na její stav (povrch, značení) a na úroveň služeb poskytovaných cyklistům v okolí stezky. Nechyběla ani otázka, která měla za úkol ověřit potenciální zájem o opětovnou návštěvu stezky.

4.3.2 Průběh výzkumu

Celkem se podařilo získat odpovědi od 106 respondentů všech věkových kategorií. Dotazování probíhalo bez větších problémů, respondenti byli ve většině případů ochotni odpovídat na kladené otázky. Našli se dokonce někteří, kteří poskytli podrobnější názor na danou problematiku – zejména se vyjadřovali ke stavu povrchu Labské stezky či jejímu značení. Cyklisté, kteří navštívili také německou část Labské stezky, poskytli cenné informace o svém dojmu z její návštěvy a v některých případech také svůj názor na srovnání české a zahraniční části.

Kromě dotazníkového šetření mezi cyklisty bylo provedeno doplňkové šetření, jehož respondenty byla ubytovací zařízení. Cílem bylo získat pohled „druhé strany“ – tj. poskytovatelů ubytovacích služeb. Doplňkové dotazování probíhalo převážně elektronickou formou – tj. pomocí dotazníku umístěného na internetu. Odkaz na dotyčný dotazník byl poté cíleně rozeslán ubytovacím zařízením na území turistického regionu Krkonoše a Podkrkonoší.

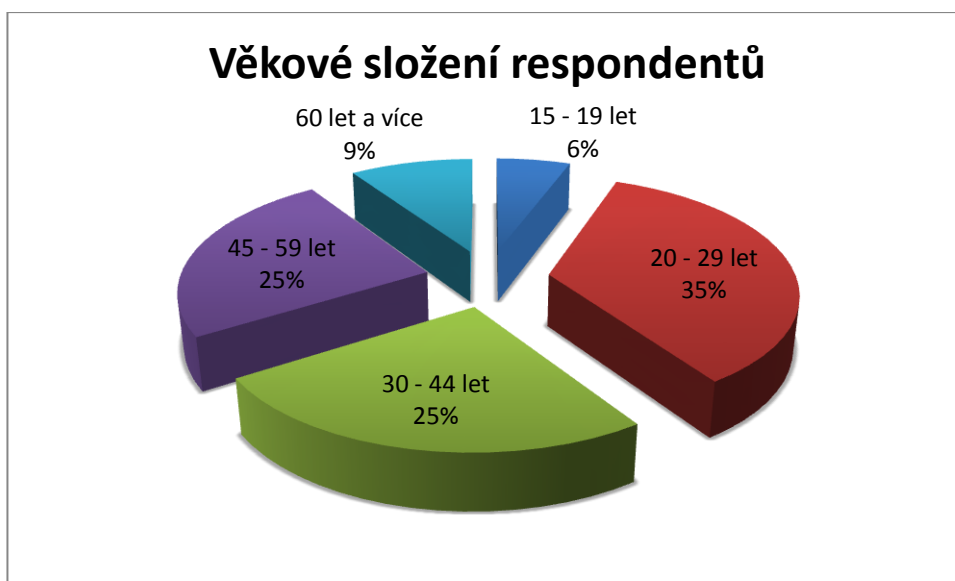
4.3.3 Analýza výsledků

4.3.3.1 Charakteristika respondentů

Z celkového počtu 106 respondentů, které se podařilo oslovit, bylo 14 cyklistů. Tímto pojmem jsou označováni respondenti, kteří jízdní kolo využívají zejména jako dopravní prostředek – například pro jízdu do zaměstnání, škol, apod. Charakteristická je pro ně přímá a co nejkratší trasa do zamýšleného cíle.

Naopak převážnou většinu respondentů, tedy 92 osob, tvořili tzv. cykloturisté. Pro tuto skupinu je častým důvodem pro jízdu výlet, projížďka nebo třeba trénink. Svou trasu si vybírají na základě odlišných faktorů, než je tomu u skupiny předchozí. Pro výletníky může být důvodem vyjížděky návštěva nějakého turistického cíle, poznání nových míst, okolí bydliště či navštíveného místa. Hlavní roli při výběru trasy u nich přestává hrát vzdálenost, i když i ta je brána v úvahu, ale spíše atraktivita trasy a příjemné okolní prostředí. Na cestu se vydávají proto, aby navštívili turisticky či jinak zajímavé místo a po cestě jim nedělá potíže udělat si menší zajížděku kvůli návštěvě dalších.

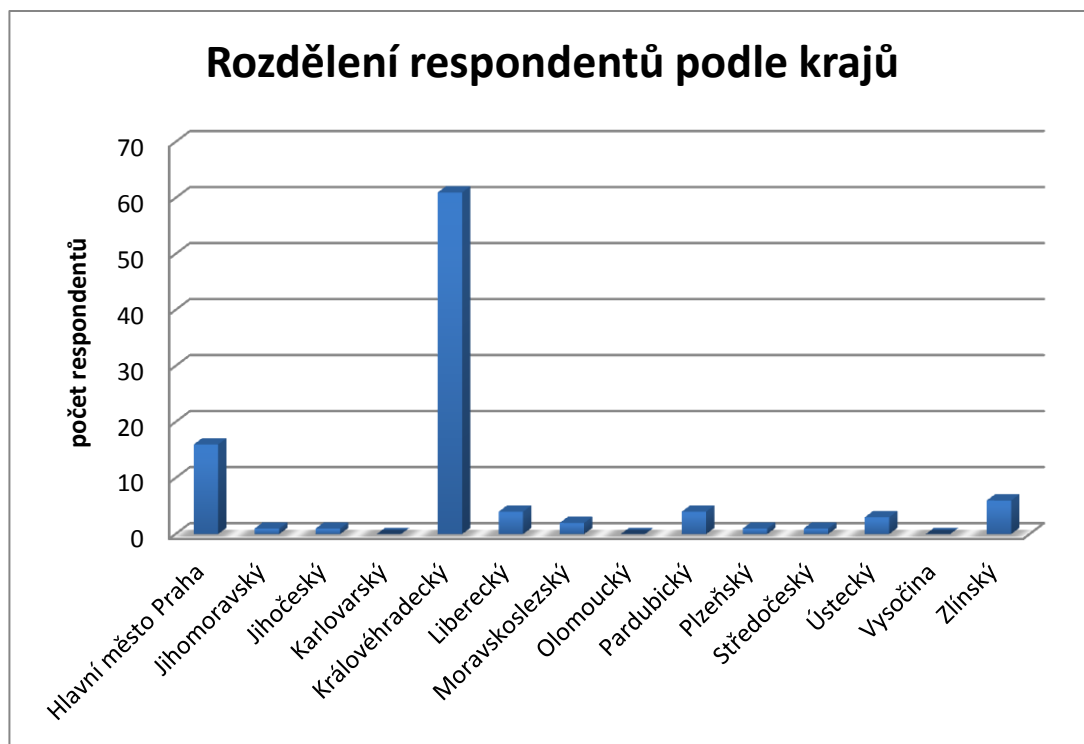
Mezi respondenty bylo možné sledovat mírnou převahu mužů nad ženami. Z celkového počtu dotázaných bylo 47 žen a 59 mužů. Z hlediska věkového složení byly zastoupeny všechny věkové skupiny s nevýraznou převahou mladších a středních věkových kategorií. Nejméně četnými kategoriemi byli věková skupiny od 15 do 19 let a osoby nad 60 let. Podrobné věkové složení viz. graf č. 1.



Graf 1 Věkové složení respondentů (zdroj: vlastní zpracování)

Jednou z identifikačních otázek bylo bydliště respondentů. Na základě odpovědí bylo zjištěno, že pouhých šest respondentů pocházelo ze zahraničí. Jeden respondent přicestoval z Nizozemí, zbylých pět pocházelo ze Slovenska. Rozčleněním respondentů – občanů České republiky – do krajů, ze kterých pocházejí, bylo možné získat přesnou informaci o tom, zda přijíždějí i ze vzdálenějších lokalit nebo zda má návštěvnost Labské stezky spíše lokální charakter.

Vyhodnocením získaných dat bylo zjištěno, že sledovaný úsek vykazuje v převážné většině případů návštěvnost lokálního charakteru. Pro ilustraci významného rozdílu, který šetření odhalilo, byly výsledky přeneseny do grafu (viz. graf č. 2). Na grafu je možné vidět, že téměř 60% návštěvníků pochází z Královéhradeckého kraje, tedy toho, na jehož území se sledovaný úsek nachází. Dalšími frekventovanými kraji byli hlavní město Praha a Zlínský kraj. Ostatní kraje byly zastoupeny jen nepatrným počtem respondentů.



Graf 2 Rozdělení respondentů podle krajů (zdroj: vlastní zpracování)

Úkolem poslední otázky, spadající pod charakteristiku respondentů, bylo odhalit, jaké je jejich nejvyšší dosažené vzdělání. U 15 respondentů se objevila odpověď „bez maturity“.

Vzdělání s maturitou dosáhlo 33 respondentů. Nejčtenější odpovědí bylo vysokoškolské vzdělání, kterým se prokázalo 58 dotázaných cyklistů a cykloturistů.

4.3.3.2 Charakteristika návštěv stezky

Jedním z cílů dotazníkového šetření bylo zjistit charakteristiky, které vykazuje návštěvnost sledovaného úseku Labské stezky. Celkem bylo do dotazníku zařazeno dvanáct otázek, které měly odhalit důvod cesty, četnost návštěv stezky, způsob dopravy do výchozího místa a také několik charakteristik, týkajících se samotných cykloturistů a cyklistů.

Mezi hlavními důvody návštěvy stezky převažoval výlet, který uvedlo 48 respondentů. Druhé místo obsadil trénink nebo sport a třetím nejčastěji uváděným důvodem byl relax. Popsané skutečnosti potvrzují, že hlavními návštěvníky Labské stezky jsou cykloturisté. Mezi cyklisty byli nejčastějšími podněty pro návštěvu stezky cesta do zaměstnání, nákup nebo cesta na poštu. Desetkrát se objevila odpověď návštěva známých, z čehož vyplývá, že někteří z dotazovaných cykloturistů spojují vyjížďku na kole s návštěvou svých známých nebo příbuzných. Jednou z nabízených variant byla odpověď „jiné“, u které byli respondenti požádáni o doplnění své vlastní. Objevili se mezi nimi teambuilding, dovolená a již zmíněná cesta na poštu.

S důvodem cesty souvisí také její trasa, proto byla do dotazníku zařazena otázka, která trasu zjišťovala. Zároveň bylo na základě získaných odpovědí možné ověřit, zda respondenti opravdu pro svou cestu využili Labskou stezku. Nejfrekventovanějším se stal úsek Labské stezky od Špindlerova Mlýna po pramen řeky Labe, který byl zmíněn ve třetině odpovědí (36 respondentů). Z celkového počtu 106 odpovědí se 65% cest uskutečnilo na severní části sledovaného úseku – tj. na území Krkonoš. Lze tedy usoudit, nejen z výsledků, ale i na základě zkušeností při získávání odpovědí pro tuto práci, že úsek Labské stezky, který se nachází v Krkonoších, je mnohem frekventovanější. Možným důvodem pro tuto skutečnost je větší atraktivita okolního prostředí Labské stezky, která tu vede chráněnou přírodou. Zároveň byli respondenti dotazováni, zda se po stejné trase, kterou uvedli jako odpověď, budou vracet zpět nebo zda k tomu využijí trasu jinou. Z poskytnutých odpovědí vyplynulo, že pouhá pětina cest byla plánována jako okruhy – tedy s návratem po jiné trase. Stejnou cestu k návratu do výchozího místa volilo 87 respondentů. Šetřena byla průměrná vzdálenost ujetá za den výletu nebo dovolené. Nejčastější odpovědí byla vzdálenost do 30 kilometrů, kterou uvedla téměř polovina respondentů. Druhou frekventovanou odpovědí byla vzdálenost

v rozmezí od 31 do 50 kilometrů. Nejméně se pak vyskytovaly varianty „51 – 70 kilometrů“ a „71 kilometrů a více“.

Bezpochyby zajímavou informací je motiv k výběru trasy pro výlet či dovolenou respondentů. V rámci této otázky byli respondenti požádáni, aby uvedli jeden až dva důvody, na základě kterých si k realizaci výletu vybrali právě Labskou stezku. Mezi nejčastějšími důvody, uváděnými na prvním místě, převládala příroda, hory, krajina a prostředí, ve kterém se stezka nachází. Druhým nejčastějším faktorem, který respondenty přesvědčil právě k výběru Labské stezky, se stezkou samotnou souvisí spíše nepřímě. Byl jím odpočinek nebo relax. Mezi dalšími často uváděnými důvody se vyskytovalo doporučení známých, příbuzných či přátel, vzdálenost a různorodé důvody spojené se sportem, tréninkem a kondicí. S velmi malou četností se objevily odpovědi jako návštěva turistických cílů, svatební cesta, čerstvý vzduch, dárek, dovolená nebo ekonomická výhodnost vybrané trasy.



Obrázek 11 Nejčastější důvod pro výběr trasy (zdroj:vlastní zpracování)

Často se tvrdí, že nejlepší reklama je doporučení známých. Tento fakt se potvrdil i v případě šetření mezi cyklisty a cykloturisty. Pro čerpání informací při plánování trasy

uvedlo jako zdroj doporučení svých příbuzných a známých polovina respondentů. Dalším nejčastějším informačním zdrojem se staly internetové stránky regionů a turistických cílů spolu s tiskovinami³⁸. V několika případech se respondenti obraceli na informační centra, diskusní fóra a sociální sítě. Méně čtené byly situace, ve kterých se respondenti inspirovali články v tisku, veletrhy cestovního ruchu nebo rozhlasovými a televizními pořady. Jednou z nabízených variant byla odpověď „jiné“, Využívali ji zejména respondenti bydlící v okolí Labské stezky, kteří stezku dobře znali a čerpali tak informace na základě vlastních znalostí a zkušeností.

Důležitou součástí pro uskutečnění cyklistického výletu je samozřejmě výbava a to především v podobě jízdního kola. Vzhledem k tomu, že je v současné době na trhu k dispozici mnoho typů pro různé druhy a náročnost terénu, bylo mezi respondenty zjišťováno také to, jaké kolo používají. Z nabízených variant byla nejfrekventovanější varianta „horské kolo“, která se objevila u poloviny respondentů. Ve velké části případů volili tento typ kola cykloturisté, kteří cestovali po trase Špindlerův Mlýn – pramen Labe, tedy na území Krkonoš, kde lze předpokládat náročnější trasu. Přibližně stejně čtené byly odpovědi obsahující kola trekkingová a silniční. V minimálním počtu případů se objevila kola skládací a elektrokola. Oba druhy kol jsou určeny spíše pro lokální účely. Zajímavostí proto bylo využití elektrokola pro cestu na trase Špindlerův Mlýn – pramen Labe, což není moc obvyklé. Ve dvou případech respondenti použili tzv. MTB kola, tedy kola určená primárně pro horskou neboli terénní cyklistiku, využívající trasy mimo komunikace – tedy v případě Krkonoš zejména značené trasy v podobě horských cest. V obou případech se jednalo o respondenty mladší věkové kategorie, kteří se věnovali sjezdu lyžařských sjezdových tratí na kolech. Pro výjezd využívali sedačkovou lanovou dráhu lyžařského areálu Svatý Petr. Důvodem jejich zahrnutí do dotazníkového šetření bylo to, že do výchozího místa se dostali po Labské stezce z Vrchlabí.

Cyklistů a cykloturistů se týkala i následující otázka, která zjišťovala, v jakém období roku se aktivně věnují cyklistice. Hlavním sezonou pro tento sport je období od dubna do září, kdy je poměrně stálé a teplé počasí. V letních měsících je navíc realizována většina dovolených, v rámci kterých jsou sporty, a pohybové aktivity vůbec, poměrně frekventovanými. Případně lze do sezony ještě zahrnout měsíce březen a listopad, což jsou už poměrně studené a v případě počasí nestálé měsíce. Neznamena to ale, že cyklistiku nelze provozovat celoročně. Profesionální cykloturisté při svých trénincích vyjíždějí kdykoliv bez

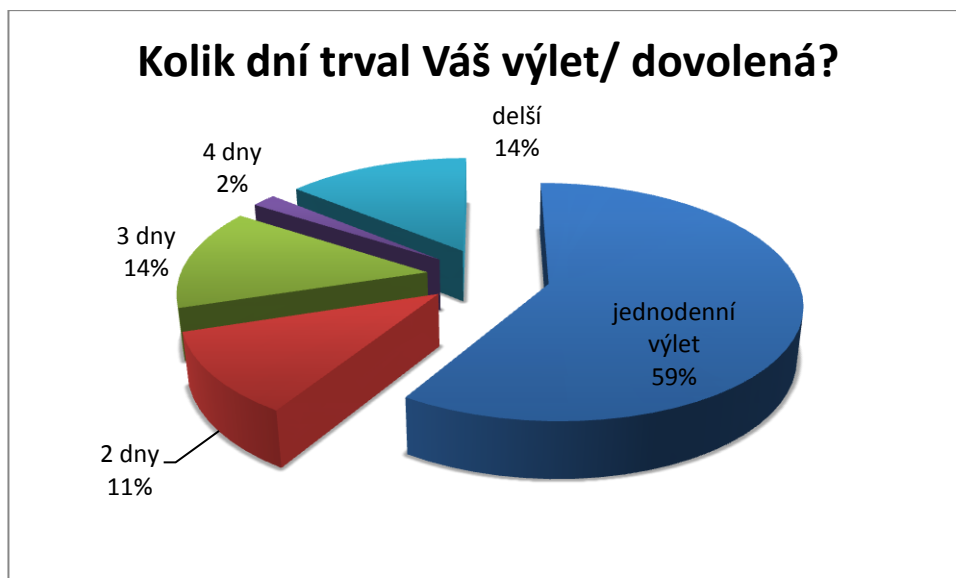
³⁸ Pojem tiskoviny zahrnoval turistické mapy, tištěné průvodce, knihy a další prostředky, využitelné pro plánování tras výletů.

ohledu na charakter počasí. Výsledky dotazování ovšem potvrdili období hlavní sezony. V době od dubna do září provozuje cykloturistiku nebo cyklistiku 46 respondentů ze 106 – tj. téměř polovina. Odpověď „od března do listopadu (mimo mráz)“ označilo 36 respondentů. Celoročně se sportu věnuje 23 dotázaných respondentů, přičemž pět z nich jsou cyklisté, využívající jízdní kolo jako dopravní prostředek pro cesty lokálního charakteru.

Na denní bázi Labskou stezku využívá pouze 13 respondentů. Většinu z nich navíc tvoří cyklisté, kteří se po ní dopravují na kratší vzdálenosti. Několikrát týdně stezku využívá pětina dotázaných, další pětina několikrát měsíčně. Zbývající polovina respondentů se na stezku vydává méně často, než několikrát měsíčně. Lze předpokládat, že jsou to respondenti, kteří pocházejí ze vzdálenějších lokalit a stezku navštívili v rámci své dovolené. Z tohoto důvodu byli dotazováni na délku výletu nebo dovolené ve dnech. Z odpovědí je mimo jiné částečně možné odvodit, zda při jízdě využívali také služby ve výchozích, tranzitních a cílových lokalitách. V případě tohoto šetření to ale není nutné, neboť využívání služeb cestovního ruchu bylo náplní jedné z otázek (viz. podkapitola 4.3.3.3 - využívané služby). Kolik dní tedy trvala dovolená respondentů, realizovaná v době návštěvy Labské stezky? A kolik bylo mezi respondenty výletníků³⁹? Z výsledků bylo zřejmé, že jednodenní výlety výrazně převažují nad dlouhodobějšími pobyty. Z celkového počtu dotázaných absolvovalo 59% jednodenní výlet. Pobyt v délce víkendu, tedy dvoudenní, uvedlo ve své odpovědi 12 respondentů. Jen nepatrně více respondentů absolvovalo pobyt třídenní, zatímco čtyřdenní pobyt se objevil pouze dvakrát. Dobu delší než čtyři dny v navštíveném místě strávilo 15 osob. Z uvedených výsledků lze vyvodit, že mezi cykloturisty jsou oblíbené spíše jednodenní výlety a pobyty v maximální délce prodlouženého víkendu.

³⁹ Pojmem výletník je v oboru cestovního ruchu označována osoba, která se v navštíveném místě nezdrží déle, než 24 hodin a bez přenocování.

Zdroj definice: PÁSKOVÁ, Martina; ZELENKA, Josef. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s., ISBN 80-239-0152-4.



Obrázek 12 Délka pobytu cykloturistů v oblasti Labské stezky (zdroj: vlastní zpracování)

Poměrně vyrovnané odpovědi, z hlediska četnosti, byly získány v rámci otázky „s kým právě jedete na kole“, která měla za úkol zjistit, kdo respondenty při jejich cestě doprovází. Ve 29 případech cestovali dotazovaní cyklisté a cykloturisté sami bez doprovodu. V doprovodu partnera nebo partnerky realizovalo svou cestu 33 dotázaných, v doprovodu svých přátel pak 26 dotázaných. O trochu méně četná byla odpověď v doprovodu rodiny. Ve všech uvedených případech se jedná o cesty naplánované individuálně. V nabízených variantách byla také odpověď „s cestovní kanceláří“. V této situaci by cestu na výchozí místo výletu, případně využívané služby, dopravu kol a zavazadel a vše související zajišťovala cestovní kancelář – jednalo by se tedy o cestu organizovanou. Tato varianta se ale nevyskytla ani jednou, všichni respondenti si tedy svůj výlet či dovolenou naplánovali a zrealizovali samostatně. Mimo nabízené varianty se vyskytla pouze jedna odpověď a to „s kolegy“. V případě součtu všech členů skupin, do kterých respondenti dotazníkového šetření patřili, vychází číslo 346. Nejpočetnější skupina čítala 21 členů. Ze zmíněného počtu cyklistů a cykloturistů tvořily třetinu ženy (116 žen). Poměrně překvapivé bylo zjištění, že mezi všemi bylo pouze 22 dětí do 15 let. Možným důvodem tak nízkého počtu dětí by mohla být skutečnost, že velká část šetřeného úseku je vedena po frekventovaných komunikacích, které jejich rodiče hodnotí, z důvodu bezpečí, jako nevhodné k vyjíždce na kole. Dalším možným faktorem může být nízký zájem současných dětí o sport. Jedná se ale o pouhé dohady, ze kterých nelze vyvodit jakýkoli konkrétní závěr.

4.3.3.3 Využívané služby

Cykloturistika je vnímána jako sport, který je schopen přilákat návštěvníky i do méně atraktivních míst. Zejména těch, které se nemohou pochlubit žádnými turistickými atraktivitami v podobě hradů, zámků, slavností, festivalů, přírodních atraktivit a podobných lákadel. K tomu, aby bylo místo pro cykloturisty zajímavé a vhodné k potenciální návštěvě, stačí většinou příjemné prostředí, neznečištěná příroda a také vhodný terén, v nejlepším případě v podobě cyklostezek a cyklotras. K úplné spokojenosti pak cyklistům stačí mít po cestě k dispozici nějaké zařízení, které jim poskytne občerstvení, úkryt v případě náhlého zhoršení počasí, u delších pobytů také ubytování a jiné tzv. doplňkové služby. Návštěva těchto míst a zejména využití služeb, které jsou k dispozici nejen cykloturistům, představuje pro daná místa vítaný přínos v podobě přílivu finančních prostředků, vyšší zaměstnanosti v oboru cestovního ruchu a obecně v oboru služeb. Cyklisté mohou v navštíveném místě využívat služby půjčoven a opraven jízdních kol, restaurací a drobných občerstvoven nebo pošt k zaslání pozdravů z výletu známým. Přínos je samozřejmě tím větší, čím je návštěva daného místa delší.

Mezi významné služby patří kromě ubytování a stravování také doprava. V rámci šetření byli proto respondenti dotazováni, jakým způsobem se dostali do výchozího místa, ze kterého podnikli výlet po Labské stezce. Nejčastěji uváděným dopravním prostředkem se stal automobil, který využilo 44 dotázaných. Jízdní kolo se objevilo hned na druhém místě. Rozdíl mezi zmíněnými dvěma prostředky byl pouze nepatrný – na jízdním kole se do výchozího místa dostalo 40 respondentů. Ostatní druhy dopravy, mezi které patří vlak, autobus a městská hromadná doprava, se objevily jen v několika málo případech. U pěti dotazníků se objevila odpověď „jsem místní“, z čehož vyplývá, že výchozím místem bylo bydliště respondentů.

V kapitole „*Charakteristika návštěv stezky*“ bylo na základě výsledků zjištěno, že 63 respondentů absolvovalo jednodenní výlet. U zbylých 43 respondentů, jejichž pobyt v místě přesahoval délku jednoho dne, byly zjišťovány podrobnosti o způsobu a typu ubytování. Ze získaných odpovědí vyplynulo, že naprostá většina z nich dává přednost ubytování na jednom místě, ze kterého poté absolvují cyklistické výlety do blízkého i vzdálenějšího okolí. Pouhých 7 respondentů měnilo ubytování a každou noc tak využívalo služby jiného ubytovacího zařízení. Jedna osoba využívala kombinaci obou uvedených způsobů. Nejoblíbenějším typem ubytovacího zařízení, které využila polovina dotázaných cykloturistů, se stal penzion. Ve 14 případech přenocovali respondenti v hotelu. Mezi dalšími nabízenými variantami byla ubytovací zařízení typu kempů, privátů či ubytování u známých a příbuzných, přičemž u

každé z těchto variant se objevily pouze dvě odpovědi. Svým způsobem unikátní se stala odpověď jednoho respondenta, který v dotazníku uvedl, že „k přespání na svých cestách využívá v případě dobrého počasí například les, jinak dává přednost penzionu“⁴⁰.

Také následující otázka se týkala svým způsobem ubytování. Na rozdíl od dvou předchozích na ní odpovídali také respondenti, jejichž cyklistický výlet byl pouze jednodenní. Předmětem zjištění byla znalost a využívání služeb, poskytovaných zařízeními s certifikací Cyklisté vítáni, která je blíže popsána v první kapitole diplomové práce. Lze tvrdit, že výsledky dopadly pozitivně, tedy ve prospěch certifikace. S certifikací se někdy setkala 68 respondentů z celkového počtu 106. Podrobnější výsledky viz. graf č. 13.



Obrázek 13 Znalost certifikace Cyklisté vítáni a její využití (zdroj: vlastní zpracování)

Jaké služby využívali cykloturisté a cyklisté, kteří navštívili Labskou stezku v době šetření? Nejvyhledávanějšími službami se stalo stravování a občerstvení, ubytování a služby informačních center. Poměrně častým úkazem se stala i návštěva kulturních, sportovních a jiných zařízení podobného charakteru.

⁴⁰ Odpověď respondenta, uvedená v dotazníku číslo 52.



Obrázek 14 Využívané služby (zdroj: vlastní zpracování)

Mezi odpověďmi, uvedenými u varianty „jiné“ se objevil nákup cyklistického vybavení (helma), nákup (v případě dvou cyklistů) a v pěti případech odpověď žádná. Jak bylo popsáno výše, konzumace služeb cykloturisty představuje ekonomický přínos pro navštívené místo. V rámci šetření na Labské stezce se podařilo tento přínos alespoň náznakem vyčíslit. Respondenti byli požádáni, zda by výběrem jednoho z nabízených intervalů, mohli kvantifikovat průměrnou denní útratu.

Průměrná denní útrata	Počet respondentů
do 200 Kč	33
201 – 500 Kč	30
501 – 1000 Kč	31
1001 Kč a více	12

Tabulka 1 Denní útrata respondentů (zdroj: vlastní zpracování)

V případě, že by denní útrata každého z respondentů byla násobena dny jeho pobytu v místě, vyšla by přibližně částka mezi 100 000 Kč a 200 000 Kč, která představuje celkovou útratu šetřených respondentů za dobu jejich pobytu v okolí Labské stezky. V souvislosti s denní útratou byla provedena zkouška závislosti na několika faktorech, kterými byly délka pobytu, pohlaví, věk a nejvyšší dosažené vzdělání respondentů. Závislost denní útraty se projevila jako pozitivní pouze ve spojení s délkou pobytu respondentů. S každým dalším dnem pobytu se útrata zvyšuje o 28,68%. Podrobné výsledky šetření je možné vidět v následující tabulce:

. reg l_útrata dlkapobytu

Source	SS	df	MS			
Model	18.0955758	1	18.0955758	Number of obs =	106	
Residual	37.6764278	104	.362273344	F(1, 104) =	49.95	
Total	55.7720036	105	.531161939	Prob > F =	0.0000	
				R-squared =	0.3245	
				Adj R-squared =	0.3180	
				Root MSE =	.60189	

l_útrata	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
dlkapobytu	.2868218	.040583	7.07	0.000	.2063442	.3672994
_cons	5.667012	.1006503	56.30	0.000	5.467419	5.866606

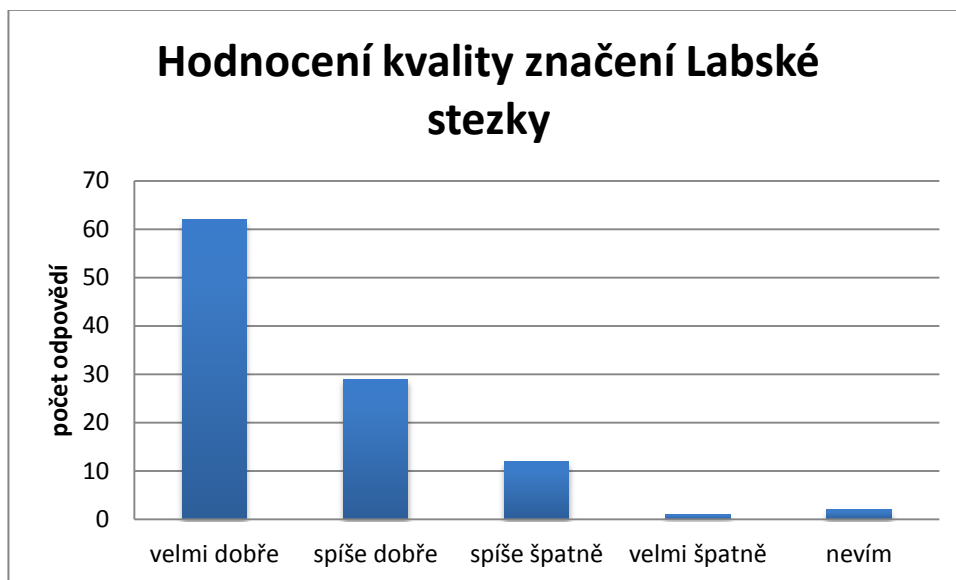
Tabulka 2 Výsledky šetření závislosti denní útraty respondentů na délce jejich pobytu (zdroj: vlastní zpracování)⁴¹

4.3.3.4 Hodnocení Labské stezky a služeb v jejím okolí

V závěru dotazníkového šetření byli respondenti požádáni o ohodnocení dostupných služeb a značení a kvality povrchu Labské stezky. U každé z otázek bylo respondentovi nabídnuto několik variant, ze kterých vybral tu, která nejvíce odpovídala jeho názoru. První otázka hledala odpověď na to, jak respondenti hodnotí značení Labské stezky. Celkem 81 respondentů značení ohodnotilo buď „velmi dobře“ nebo „spíše dobře“. Dva z respondentů se odpovědi vyhnuli tím, že zvolili odpověď „nevím“. Zbývajících 13 respondentů hodnotilo značení „spíše špatně“ nebo „velmi špatně“. Ve výsledku lze říci, že značení Labské stezky je hodnoceno uživateli velmi kladně. Při realizaci šetření několik cykloturistů zmínilo problém nejednotného značení Labské stezky. Na některých částech (na území Krkonoš) je stezka značena turistickými značkami Klubu českých turistů, na jiných úsecích je využito cykloturistických značek (od Vrchlabí směrem po proudu řeky značena jako stezka č. 24) a na

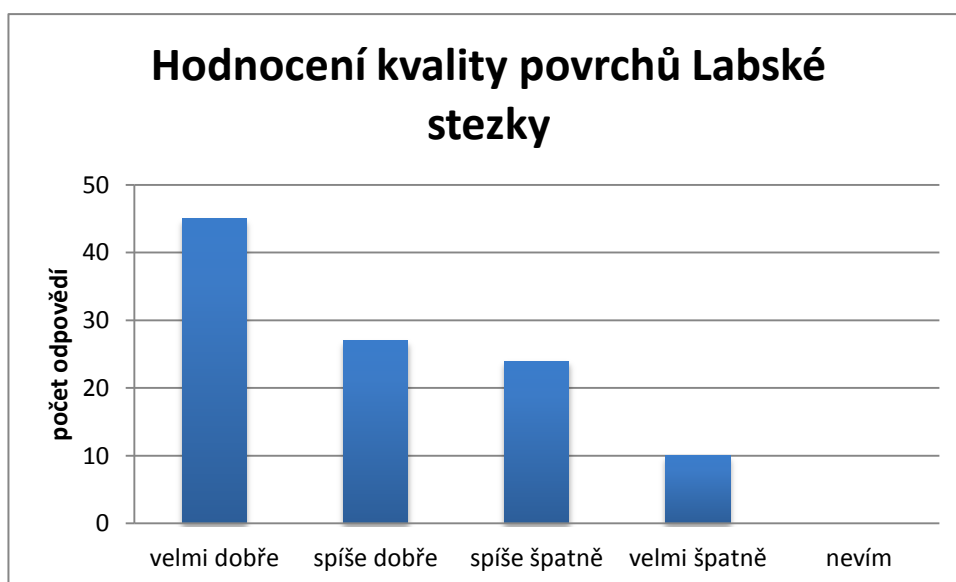
⁴¹ Důležité výsledky jsou obsaženy v pravém horním sloupečku. Hodnota „P-value“ vyšla rovno 0, z čehož vyplývá, že mezi šetřenými charakteristikami existuje závislost. Tuto skutečnost potvrzuje také vysoká hodnota „F-statistiky“, která vyšla 49,95. Hodnota „R-squared“ udává, že se podařilo vysvětlit 32,45% variability modelu. Mezi denní útratou respondentů a délkou jejich pobytu tedy existuje závislost. S každým dnem pobytu navíc se denní útrata zvyšuje o 28,68%.

několika málo kilometrech je použit symbol převzatý z Německa (například na území města Hradce Králové). Na části stezky vedoucí na území České republiky je tedy využito tří druhů značení, což může být pro cykloturisty poněkud matoucí. Několik jedinců zmínilo také problém „přehnaně velkých rozestupů mezi značkami v oblasti mezi Dvorem Králové nad Labem a Vrchlabím“.



Graf 3 Názor respondentů na kvalitu značení (zdroj: vlastní zpracování)

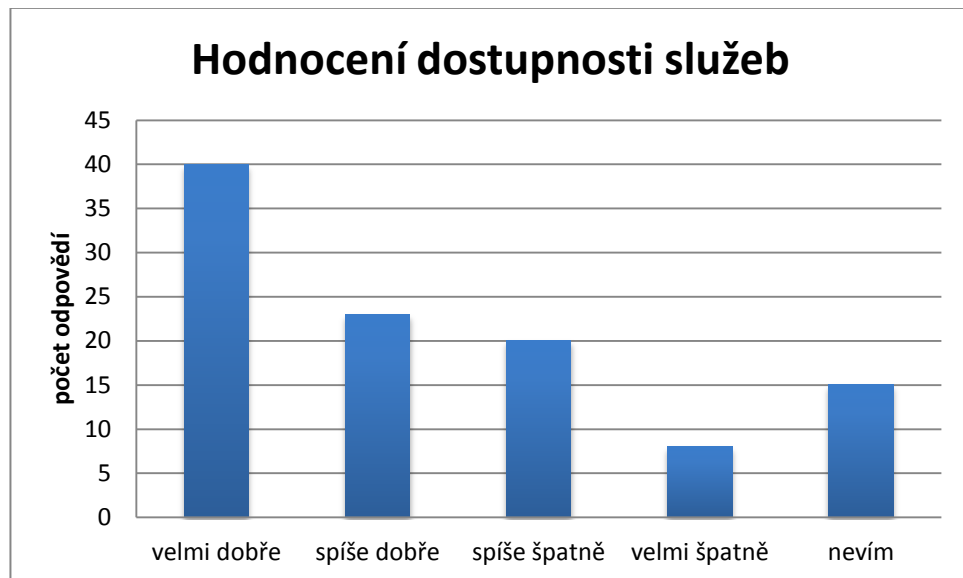
Stejně hodnocení bylo provedeno také s ohledem na kvalitu povrchů Labské stezky. V této problematice už hodnocení nebylo tak kladné, jako u značení. Jako velmi dobrá nebo spíše dobrá byla kvalita povrchů hodnocena v 72 případech, V ostatních případech byla kvalita hodnocena záporně. Stejně jako u předchozí otázky, i u této se objevilo několik respondentů, kteří byli ochotni svůj názor blíže obhájit. Nejčastěji se objevoval nesouhlas s vedením stezky po komunikacích. Na území Krkonošského národního parku lidé plně souhlasí s vedením Labské stezky po již existujících silnicích, aby se tak předešlo jakémukoliv ničení přírody. V nižších polohách, tedy od Vrchlabí dále, již s tímto řešením nesouhlasí a většina z nich poukazuje na Labskou stezku na německém území, kterou již v minulosti navštívili a která je podle některých názorů na nesrovnatelné úrovni s českou částí.



Graf 4 Názor respondentů na kvalitu povrchů (zdroj: vlastní zpracování)

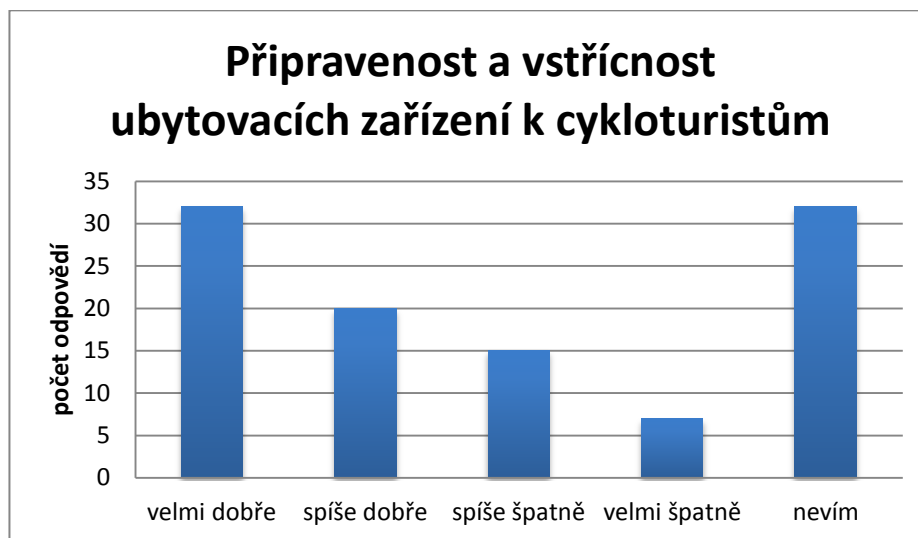
Další hodnocenou charakteristikou byla dostupnost služeb pro cykloturisty, kde opět převažovala kladná hodnocení nad těmi zápornými. Otázka se vztahovala na služby obecně – tj. na ubytovací, stravovací, dopravní, služby opraven a půjčoven kol apod. Spokojenost s dostupností služeb vyjádřilo dohromady 63 respondentů, naopak nespokojenost vyjádřilo 28 respondentů. Zbývajících 15 respondentů nedokázalo na otázku odpovědět a označilo variantu „nevím“. Zčásti by se mohlo jednat o jedince, kteří na svém výletě nevyužili žádných služeb. Nespokojenost byla vyjadřována hlavně v souvislosti se situací, kdy si návštěvník nemá kam

odložit své jízdní kolo. Na základě zkušeností respondentů nemívá každé ubytovací či stravovací zařízení stojany, úschovny a podobná místa, kde si jejich návštěvníci mohou ponechat svá jízdní kola. Majitel jízdního kola je tak donucen vymýšlet různá řešení kam kolo na potřebnou dobu odložit, v horších případech pak zařízení raději opustí a vyhledá jiné, vhodnější. Původní zařízení tím přichází o svého potenciálního zákazníka.



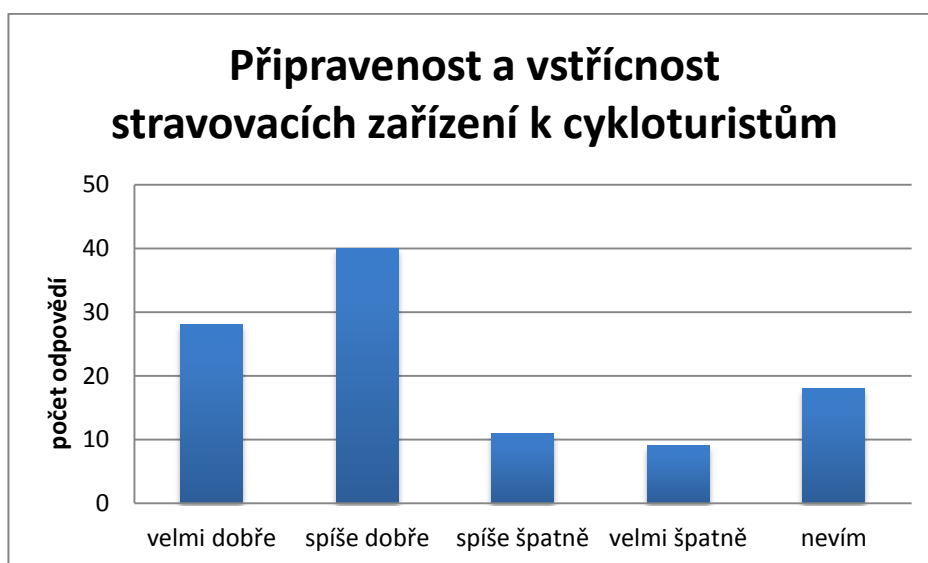
Graf 5 Názor respondentů na dostupnost služeb pro cykloturisty v okolí Labské stezky (zdroj: vlastní zpracování)

V následujících otázkách byli respondenti požádáni o hodnocení ubytovacích a stravovacích služeb, konkrétně hodnocení jejich připravenosti a vstřícnosti k návštěvníkům v podobě cykloturistů. Přibližně polovina respondentů považuje připravenost ubytovacích zařízení pro poskytování svých služeb cykloturistům kladně. Pětina respondentů hodnotila ubytovací zařízení záporně a to zejména kvůli chybějícím místům pro úschovu kol. Vzhledem k tomu, že mezi respondenty tvořili velkou část ti, kteří podnikli pouze jednodenní výlet bez ubytování, objevilo se 32 respondentů, kteří využili pro svou odpověď variantu „nevím“.



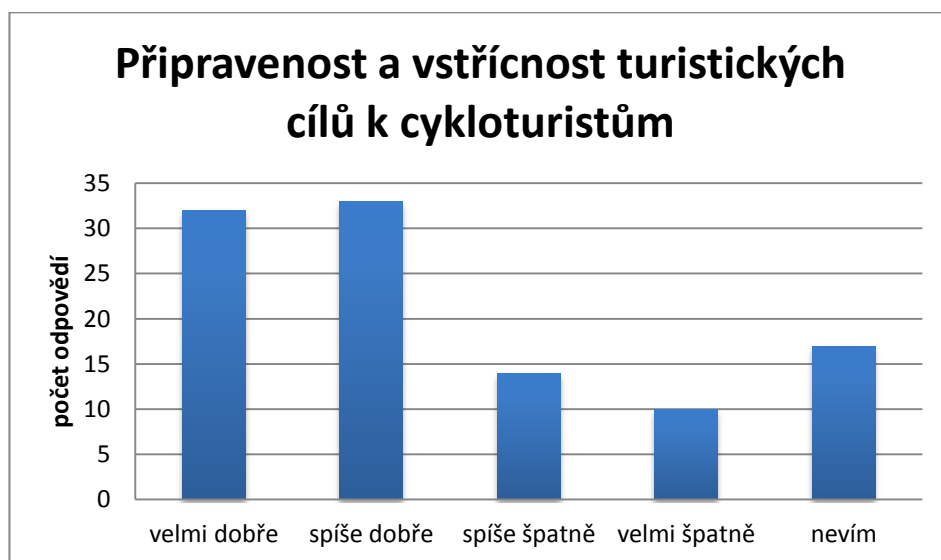
Graf 6 Názor respondentů na připravenost a vstřícnost ubytovacích zařízení (zdroj: vlastní zpracování)

V případě stravovacích zařízení byla situace podobná. Spokojena s jejich službami byla opět většina respondentů. Nespokojenost souvisela s již zmíněným nedostatkem prostoru pro odložení kol na dobu návštěvy stravovacích zařízení.



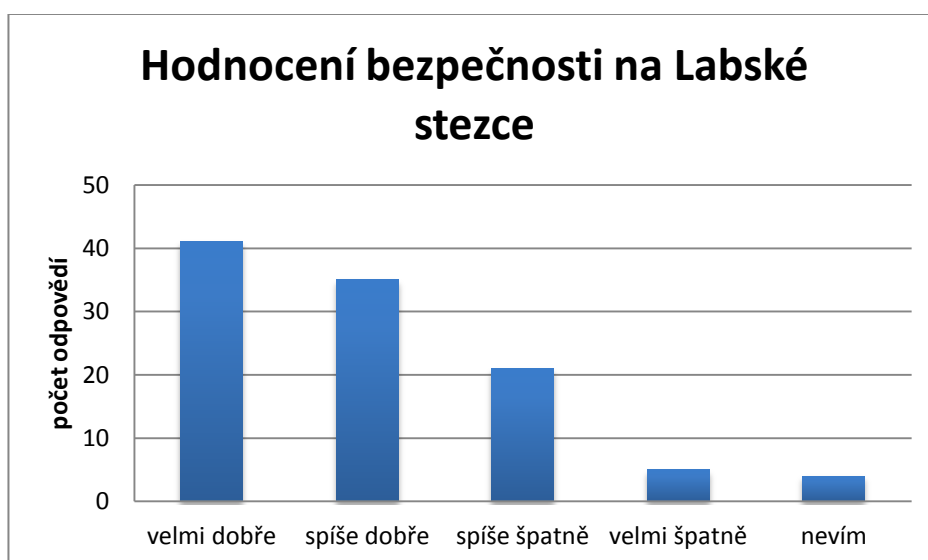
Graf 7 Názor respondentů na připravenost a vstřícnost stravovacích zařízení (zdroj: vlastní zpracování)

Připravenost a vstřícnost turistických cílů byla jednou z dalších charakteristik, určených k ohodnocení. Také tady měla četnost jednotlivých nabízených variant podobné rozložení, jako tomu bylo u ubytovacích a stravovacích zařízení.



Graf 8 Názor respondentů na připravenost a vstřícnost turistických cílů (zdroj: vlastní zpracování)

Poslední charakteristikou Labské stezky, kterou respondenti hodnotili, byla bezpečnost na stezce. V souvislosti s nesouhlasem, který vyslovovali respondenti faktu, že většina stezky je vedena po silnicích, v některých případech poměrně frekventovaných, byl výsledek poměrně překvapivý. Téměř 72% respondentů označilo stezku za bezpečnou.



Graf 9 Názor respondentů na bezpečnost na Labské stezce (zdroj: vlastní zpracování)

Shrnou – li se veškeré výsledky hodnocení, lze říci, že ve všech charakteristikách získala Labská stezka kladné hodnocení. Obecně je tedy možné tvrdit, že stezka, stejně jako zařízení poskytující služby v jejím okolí, svým uživatelům s několika málo výhradami vyhovuje. Navštívili by však stezku znovu? Ani u této otázky nedopadlo hodnocení jinak. Celkem 93 respondentů ze 106 oslovených by souhlasilo s opětovnou návštěvou Labské stezky. O pár respondentů méně by pak její návštěvu doporučilo svým známým.

4.3.4 Vyhodnocení přínosů

Turistický region Krkonoše a Podkrkonoší, v rámci kterého bylo prováděno dotazníkové šetření, je sám o sobě hojně navštěvovaný a Labská stezka tak spíše přispívá k vyššímu počtu návštěvníků, než že by byla jeho „hlavním lákadlem“. Podle průzkumu⁴² agentury CzechTourism představuje klíčový motiv pro návštěvu Krkonoš turistika a sport, mezi kterými je hlavním lákadlem pěší turistika. Jako svůj hlavní motiv ji uvedly tři čtvrtiny účastníků průzkumu. Cykloturistika, spolu s horskou turistikou, se umístila hned na druhém místě. Mezi hlavními důvody návštěvy Podkrkonoší se vyskytly poznání, odpočinek a na třetím místě turistika a sport. Z pohledu jednotlivých aktivit získala převahu pěší turistika. Přesto, že výsledky výzkumu pocházejí z let 2005 – 2007, lze předpokládat, že k výraznějším změnám nedošlo a současná situace vykazuje podobné charakteristiky.

Vezmeme – li v úvahu výsledky, získané dotazníkovým šetřením na Labské stezce, na první pohled jsou zřejmé zejména ekonomické přínosy pro navštívený region i jednotlivé subjekty. Přesto, že se většina respondentů v místě výletu zdržela pouhý jeden den, využilo zbývajících 42 respondentů služby ubytovacích zařízení. V mnoha případech se jednalo o kratší pobyty do délky prodlouženého víkendu, vyskytlo se ale i pár delších. I kratší pobyty ovšem znamenají nezanedbatelný příliv finančních prostředků do navštívených zařízení. Ubytovací zařízení mohou tyto prostředky využít například k opravám budov a jejich vybavení, k zavedení nových služeb pro své zákazníky, ke zlepšení úrovně stávajících služeb nebo pro svou propagaci, která jim přiláká nové potenciální zákazníky. Zároveň je třeba, aby o své stávající zákazníky pečovali takovým způsobem, aby byli ochotni se vrátet. Mezi navštěvovanými ubytovacími zařízeními převládaly kategorie penzion a hotel. Cykloturisté tedy dávají při výběru ubytování přednost většímu pohodlí, neboť zařízení typu kemp či

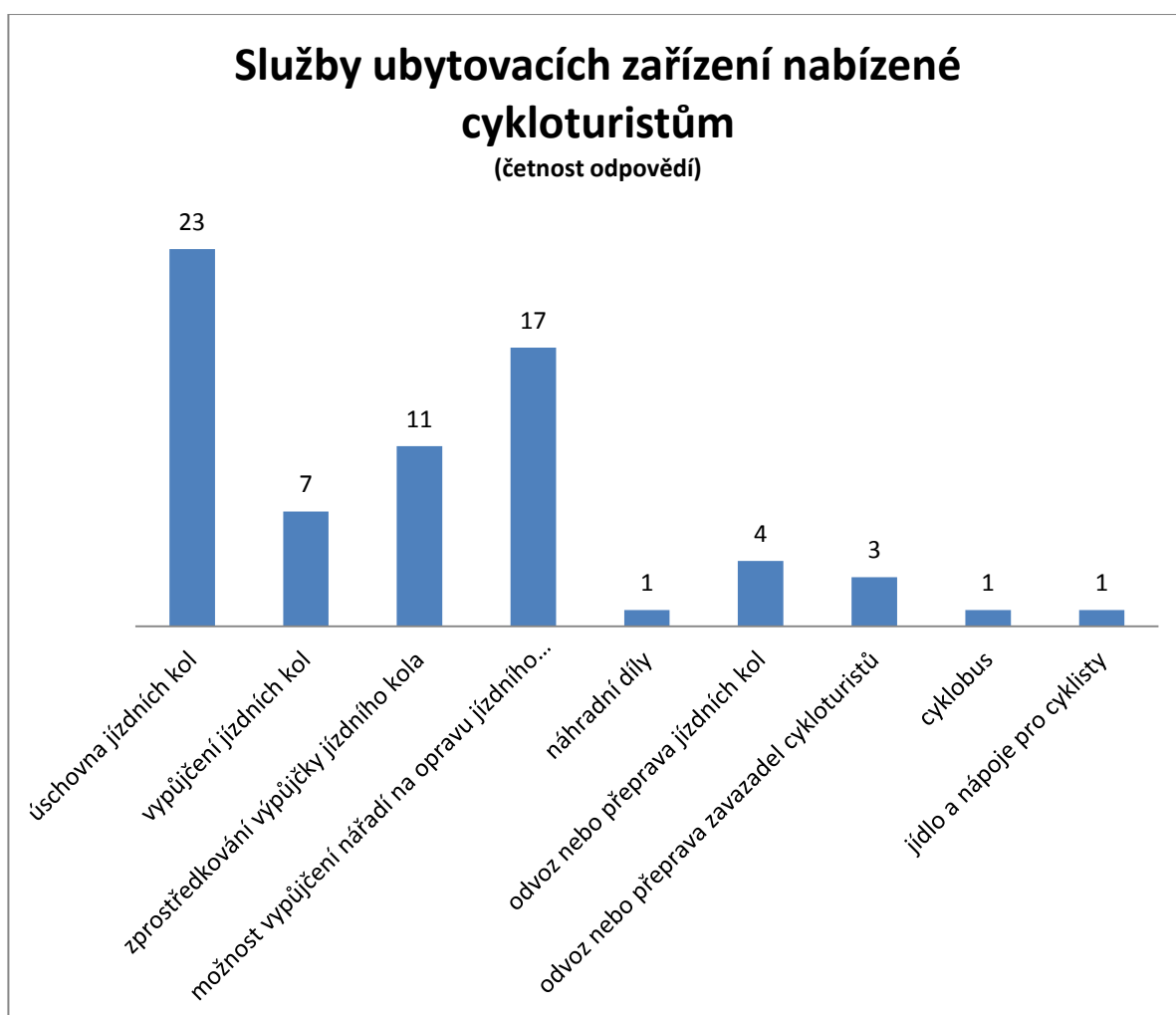
⁴² Zdroj: *Monitoring návštěvníků v turistických regionech České republiky. 2005 – 2007.* CzechTourism. 122 s. (brožura vydaná agenturou CzechTourism, která obsahuje informace a výsledky výzkumu provedeného v letech 2005 – 2007)

turistická ubytovna se mezi získanými odpověďmi vyskytovala jen zřídka nebo vůbec. Oblíbená jsou i zařízení, která jsou držiteli certifikace Cyklisté vítáni. Přesto, že se tato certifikace v oblasti služeb pro cykloturisty objevuje na trhu již od roku 2006, ještě stále o ní není mezi cyklisty dostatečné povědomí. Přibližně třetina dotazovaných tuto certifikaci neznala, další třetina služby certifikovaných zařízení nevyužívá. V souvislosti s certifikací byl poměrně zajímavý obsah článku *“Cyklisté, jsme opravdu vítáni?”*, dostupný na internetové stránce s cyklistickou tematikou⁴³. Autor v něm hodnotí kritéria, která mají certifikovaná zařízení splňovat, s realitou. Provádí tak na základě vlastních zkušeností i zkušeností čtenářů internetové stránky. Překvapivou informací je, že Česká republika měla v době publikace článku ve srovnání s Německem čtyřikrát více certifikovaných zařízení v přepočtu na obyvatele. Na základě této informace a zmíněných vlastních zkušeností se autor domnívá, že udělení certifikace probíhá na úkor kvality poskytovaných služeb a že podmínky udělení jsou nastaveny moc obecně, což umožňuje jejich splnění prakticky komukoliv. Je-li vše výše uvedené pravdou, možná i to se podepsalo na faktu, že zařízení s certifikací využila menšina respondentů. Jedná se pouze o domněnku, ale přesto by bylo minimálně zajímavé provést kontrolu toho, zda se certifikovaná zařízení řídí tím, k čemu se zavázala.

Pro lepší představu o významu cykloturistů pro poskytovatele ubytovacích služeb bylo provedeno doplňkové dotazníkové šetření, jehož výsledky jsou uveřejněny na následujících řádcích. Respondenty dotazníkového šetření byla ubytovací zařízení na území turistického regionu Krkonoše a Podkrkonoší. Oslovení ubytovacích zařízení, probíhalo elektronickou formou (e-mail) a rozeslané dotazníky vykazovaly 28% návratnost. Z celkového počtu 98 oslovených ubytovacích zařízení se podařilo získat odpovědi od 28 zařízení různých kategorií, z nichž převážnou část tvořili penziony (14) a hotely (11). Ostatní kategorie v podobě ubytování v soukromí, apartmán a apartmán garni se objevily jen jedenkrát. Pro účely diplomové práce byla důležitá otázka, zda ubytovací zařízení poskytuje služby cyklistům. Z celkového počtu zařízení, která poskytla informace, odpovědělo 23 ubytovacích zařízení kladně. Jaké konkrétní služby svým hostům – cykloturistům poskytují? Třemi nejčastějšími odpověďmi byly úschovna jízdních kol, možnost vypůjčení nářadí na opravu kola a zprostředkování výpůjčky jízdního kola.

⁴³ Zdroj: FARKA, Petr. *Cyklisté, jsme opravdu vítáni?* [online]. 2011. [citováno 15-11-2012]. Dostupné z WWW: <http://kolo.cz/clanek/cykliste-jsme-opravdu-vitani/kategorie/kolo-o-cem-se-mluvi>

Četnost a varianty jednotlivých odpovědí znázorňuje graf č. 10.



Graf 10 Služby ubytovacích zařízení nabízené cykloturistům (zdroj: vlastní zpracování)

V souvislosti s cykloturistikou bylo nezbytné zjistit, zda jsou ubytovací zařízení držiteli certifikace „Cyklisté vítáni“. I přesto, že většina zařízení uvedla, že poskytují služby cykloturistům, certifikací se mohla prokázat pouze třetina. Zajímavostí je, že všechna zařízení z těch, která neposkytují služby cykloturistům, uvedla, že nabízejí možnost vypůjčení náradí na opravu jízdního kola. Otázkou však je, zda se jedná o veškeré náradí potřebné pro opravu a zda je toto náradí také v odpovídající kvalitě.

Důležitými charakteristikami pro posouzení toho, jaký význam má cykloturistika, provozovaná na Labské stezce a v jejím okolí, pro ubytovací zařízení, jsou kapacita jednotlivých zařízení, průměrná obsazenost a podíl cykloturistů na celkovém počtu hostů. Mezi respondenty převládala zařízení s kapacitou 11 – 30 lůžek a 31 – 50 lůžek. Tři zařízení

uvedla kapacitu přesahující 91 lůžek. Průměrná obsazenost v letní sezoně dosahovala nejvyšších četností u odpovědí 26 – 50% a 51 – 75%. Podíl cykloturistů na celkovém počtu hostů ubytovacích zařízení je uveden v tabulce č. 2

Podíl cykloturistů na celkovém počtu hostů	
Podíl cykloturistů	Četnost odpovědí
0 – 5%	10
6 – 10%	5
11 – 20%	7
21 – 30%	3
31 – 40%	3
41% a více	0

Tabulka 3 Podíl cykloturistů na celkovém počtu hostů dotazovaných ubytovacích zařízení (zdroj: vlastní zpracování)

Vynásobí-li se střední hodnoty charakteristik „kapacita ubytovacího zařízení“, „obsazenost ubytovacího zařízení v letní sezoně“ a „podíl cykloturistů na celkovém počtu hostů“, je možné získat průměrný počet cykloturistů v jednotlivých ubytovacích zařízeních. Sečtou-li se následně tyto získané hodnoty, vyjde číslo, které představuje průměrný počet cykloturistů, kteří denně navštívili během sezony dotazovaná zařízení. V případě provedeného šetření je výsledkem popsaneho výrazu 92 osob. Počet je pouze přibližný a neodpovídá přesně reálnému počtu cykloturistů, kteří ubytovací zařízení opravdu navštívili. Slouží spíše pro vytvoření lepší představy o tom, kolik cykloturistů denně navštíví během hlavní cyklistické sezony dotazovaná ubytovací zařízení v okolí Labské stezky.

Na základě výsledků dotazníkového šetření, jehož respondenty byli cykloturisté využívající Labskou stezku, lze tvrdit, že většinu jejích návštěvníků tvoří jednodenní návštěvníci z okolí. Ze zřetelně vyšší návštěvnosti, než v případě ubytovacích zařízení, se tak mohou těšit zařízení stravovací. Tuto domněnku potvrzují výsledky šetření, ze kterých je jasně zřetelné, že vyšší návštěvnost vykazují stravovací zařízení, která během svého výletu či dovolené využilo 87 návštěvníků, zatímco ubytovací zařízení pouhých 45. K návštěvníkům stravovacích zařízení patří i výletníci, jejichž pobyt v navštíveném místě nepřesahuje délku jednoho dne, a tudíž nevyužívají služeb ubytovacích zařízení. Některá z využitých stravovacích zařízení mohou být, a s velkou pravděpodobností jsou, součástí ubytovacích

zařízení (restaurace v penzionu, hotelová restaurace apod.). Také v případě stravovacích zařízení je nejmarkantnějším přínosem přínos ekonomický. Podobně jako u ubytovacích zařízení představuje příliv finančních prostředků možnost, jak zlepšit úroveň svých služeb, vzhled objektu, ve kterém jsou stravovací služby nabízeny a jeho okolí, apod. a přilákat tak potenciální zákazníky.

Jednou z možností, jak mohou poskytovatelé služeb nové zákazníky přilákat, je snažit se uspokojit nabízenými službami specifické potřeby nějaké konkrétní skupiny zákazníků. Příkladem mohou být právě cyklisté. Tím, že zařízení nabídne cyklistům možnost bezplatně využívat úschovnu kol, vypůjčit si nářadí na drobné opravy kol, možnost vyprat si a usušit oblečení nebo využít přepravu kol a zavazadel, zvýší tím pravděpodobnost jejich návštěvy. Úplně by však postačilo, nabídnout cykloturistům možnost ubytovat se nebo možnost v klidu se najíst bez toho, aby se strachovali o to, co se děje s jejich koly či zavazadly. Ke zvýšení počtu zákazníků může vést samozřejmě, často finančně méně náročná, propagace zařízení na veřejných místech, v tiskovinách či jiných mediálních prostředcích. V případě, že zařízení není schopné uspokojit svou nabídkou potřeby svých potenciálních zákazníků, nepomůže takovému zařízení ani sebelepší reklama. Proto je důležité, aby se poskytovatelé služeb snažili o získání zpětné vazby od svých zákazníků. Na základě získaných informací pak mohou snáze reagovat na jejich potřeby, což se časem jistě odrazí v návštěvnosti. Do jisté míry by mohly být k těmto účelům využity výsledky, získané dotazníkovým šetřením na Labské stezce, doplněné o názory návštěvníků, získané při osobním rozhovoru s personálem či šetřením spokojenosti návštěvníků se službami, poskytovanými daným zařízením.

Mezi další významné služby v oboru cestovního ruchu spadají služby dopravní. S ohledem na vybraný region lze říci, že sem spadají poskytovatelé služeb v rámci většiny oborů dopravy. Klíčovými jsou zejména doprava silniční a železniční. Mezi druhy dopravy pak převládá doprava osobní – individuální i hromadná - a v souvislosti s Krkonošemi také tzv. nekonvenční doprava. Nekonvenční dopravou jsou myšleny veškeré lyžařské vleky a v letním období především lanové dráhy. Většina poskytovatelů přepravních služeb v současné době umožňuje přepravu kol, v některých případech dokonce bezplatnou. Na území Krkonoš byly pro zlepšení mobility turistů zavedeny takzvané cyklobusy, které pomáhají překonávat menší i větší vzdálenosti cykloturistům i pěším turistům. V provozu bývají od začátku června do konce září, letos již devátým rokem. Přepravní kapacita jednoho autobusu je přibližně 12 jízdních kol. Na základě rozhovoru s několika řidiči se podařilo zjistit, že ve velmi frekventovaných dnech letní sezony je možné přepravit jich až 20. Na

hlavních trasách jsou navíc cyklobusy vybaveny přívěsem, na který je možné umístit dalších 38 jízdnicích kol a zvýšit tím kapacitu výrazným způsobem (viz obrázek č. 15). Služby cyklobusů jsou potenciálním uživatelům k dispozici na šesti trasách, které spojují větší města v oblasti a usnadňují tak cestujícím jejich dostupnost.



Obrázek 15 Krkonošský cyklobus s přívěsem pro přepravu jízdnicích kol⁴⁴

Přeprava jízdnicích kola autobusem není bezplatná. Za převoz jednoho jízdnicích kola se platí symbolický poplatek ve výši 10 Kč⁴⁵. Služby cyklobusů jsou určeny nejen cykloturistům, jak by se podle názvu mohlo zdát, ale také pěším turistům. Na pravidelné autobusové spoje dále navazují některé železniční spoje, které také umožňují přepravu jízdnicích kol a zlepšují tak dostupnost Krkonoš návštěvníkům ze vzdálenějších lokalit.

Dalšími subjekty z oblasti cestovního ruchu, které mají z návštěv Krkonoš užitek v podobě přílivu finančních prostředků, jsou informační centra. Jejich služby vyhledává přibližně čtvrtina návštěvníků. Samotné poskytnutí informací bývá zpravidla bezplatné. Činnost informačního centra bývá navíc doplněna o prodej map, tištěných průvodců a suvenýrů, což s sebou přináší zmíněné finanční prostředky. Na základě šetření bylo zjištěno, že nákup výše vyjmenovaných předmětů během svého výletu či pobytu využila necelá čtvrtina respondentů. V centrech jsou navíc propagována místní ubytovací a stravovací zařízení, sportovní zařízení a mnozí další poskytovatelé služeb a výrobci, kteří z toho profitují zvýšeným počtem svých zákazníků. Ekonomický přínos je tak možné sledovat také u

⁴⁴ Zdroj: Internetové stránky města Svoboda nad Úpou. *Cyklobusy a cyklostezky*. [online]. 2011. [citováno 15-11-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.svobodanadupou.eu/cz/leto/cyklobusy-a-cyklostezky>

⁴⁵ Uvedená cena je platná pro rok 2012. Informaci poskytli řidiči cyklobusu.

sportovních, kulturních a společenských zařízení, půjčoven sportovního vybavení a prodejců různorodého zboží.

Jednou z důležitých výhod přílivu návštěvníků do určité oblasti je rostoucí zaměstnanost. Aby byl návštěvníkům umožněn pobyt v oblasti, je třeba poskytnout jim alespoň základní služby v podobě stravování a ubytování. Už samotná výstavba zařízení zajistí zaměstnání několika jedincům, kteří se pohybují v oboru stavebního průmyslu. Aby mohlo být zařízení využíváno, je třeba ho zařídit nábytkem a vším potřebným vybavením, které umožňuje uspokojit potřeby hostů. Poté zbývá už jen personální zajištění lidmi s odpovídající kvalifikací (kuchaři, číšníci, recepční, pokojské apod.), uvedení zařízení do povědomí potenciálních hostů a poté do provozu. V současné době je v oboru cestovního ruchu zaměstnáno přibližně 235 569 osob⁴⁶, což představuje pouze přímou zaměstnanost, tedy v zařízeních s cestovním ruchem přímo souvisejících. Údaj pochází z roku 2010, kdy se tento obor na celkové zaměstnanosti podílel 4,66 procenty. Ve srovnání s lety předchozími vykazoval podíl zaměstnanosti v oboru rostoucí tendence.

S přicházejícími návštěvníky plynou do oblasti finanční prostředky, které pro navštívenou oblast znamenají možnost dalšího rozvoje a zvýšení atraktivity pro potenciální návštěvníky. Je třeba dbát na to, aby byl rozvoj dané oblasti realizován udržitelným způsobem. Myšlen je takový způsob, který oblast samotnou – tj. její charakter – a zejména atraktivity, které lákají k její návštěvě, nezničí, ale uchová pro budoucí generace. To se týká nejen atraktivit v podobě historických budov, hradů, zámků, muzeí či skanzenů, ale také těch přírodních, které v dané oblasti existovaly ještě před zásahem člověka.

V souvislosti s touto tematikou nelze zapomenout na vyzdvihnutí ekologických přínosů cyklistiky a cykloturistiky. Ve srovnání s motorovou dopravou je tento způsob dopravy nesrovnatelně šetrnější k okolnímu prostředí a to především proto, že při něm nedochází k emisím škodlivých látek do ovzduší. Cykloturistika se tedy jeví jako vhodná alternativa k pěší turistice, která nezatěžuje životní prostředí o nic víc. V souvislosti s šetřeným úsekem je, na základě získaných výsledků, možné konstatovat, že více než třetina respondentů využila jízdního kola nejen k výletu, ale také jako prostředku k dopravě do výchozího místa výletu. Naproti tomu lze předpokládat, že mezi pěšími turisty by byl podíl těch, kteří nevyužili k dopravě do výchozího místa motorovou dopravu, daleko nižší. Z tohoto pohledu by

⁴⁶ Zdroj: Český statistický úřad. Zaměstnanost v odvětvích cestovního ruchu v ČR. [online]. 2012. [citováno 29.11.2012]. Dostupné z WWW: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/tsa_t7_zamestnanost_v_odvetvich_cestovniho_ruchu_v_cr

cykloturistika překvapivě vycházela jako šetrnější k okolnímu prostředí. K zachování přírody v oblasti Krkonoš a Podkrkonoší částečně přispělo také zavedení cyklobusů, a to snížením podílu turistů, kteří přicestují do výchozího místa výletu automobilem.

Přínos Labské stezky pro oblast Krkonoš a Podkrkonoší lze tedy spatřovat především u veškerých zařízení, činných v oblasti cestovního ruchu. Zasahuje ale samozřejmě i do ostatních oborů lidské činnosti. V určitém slova smyslu lze za přínos cyklistiky a cykloturistiky považovat pozitivní vliv na zdraví jedinců, kteří se těmito aktivitám věnují. Pohyb je, spolu se zdravou výživou a odpočinkem, nedílnou součástí neustále propagovaného zdravého životního stylu. Často se lze setkat s tvrzeními typu, že pravidelný pohyb působí jako prevence kardiovaskulárních a jiných tzv. civilizačních onemocnění, nebo alespoň snižuje riziko jejich výskytu. Pohyb obecně nabízí výhod mnohem více, není však třeba věnovat se mu profesionálně – stačí ho zařadit „nenásilnou formou“ do běžného života. Právě cykloturistika a pěší turistika jsou příkladem aktivit, které jsou pro lidské tělo nejvíce přirozené a nenáročné.

Ve srovnání s kulturními atraktivitami má Labská stezka jednu velkou výhodu. Například zámek je v přeneseném významu „bod“, ke kterému návštěvník přicestuje, prohlédne si ho a případně navštíví ještě nějakou další atraktivitu nebo stravovací zařízení v blízkém okolí zámku. Ekonomický přínos tak plyne zámku a v lepším případě ještě dalšímu jednému až dvěma subjektům. Oproti tomu Labská stezka prochází rozsáhlejším územím, jedná se v podstatě o „křivku“, podél níž se nachází velké množství atraktivit, ubytovacích a stravovacích zařízení, sportovních a kulturních center a mnoha dalších zařízení, které v průběhu své cesty mohou cyklisté navštívit. Cykloturistům ve většině případů nedělá problém trochu si kvůli nějaké zajímavosti v okolí stezky zajet a po její návštěvě opět pokračovat v plánované trase. Srovnáním jednodenního výletu na zámek a jednodenního výletu po cyklistické stezce lze konstatovat, že za výše zmíněných předpokladů by pro vybraný region představovala vyšší potenciální přínos právě stezka.

4.3.5 Návrhy a opatření⁴⁷

Labská stezka představuje jednu z přibližně čtyřiceti dálkových stezek na území České republiky. Na německém území je nejoblíbenější dálkovou stezkou, která se pyšní vysokou návštěvností z řad residentů i zahraničních návštěvníků. Vzhledem k přímé návaznosti německé části na českou lze předpokládat podobný trend i na české části. V návštěvnosti tu ale zaujímá třetí místo za Vltavskou stezkou a Moravskými vinnými stezkami. Nemálo českých cykloturistů pak dává raději přednost zahraničním dálkovým stezkám – třeba rakouské Donauradweg nebo již mnohokrát zmíněné německé Elberadweg. Srovnáním zmíněných dálkových stezek s Labskou stezkou lze vyzdvihnout jeden klíčový faktor, který by mohl mít velký vliv na její nižší návštěvnost. Zatímco zahraniční stezky jsou cyklostezkami v pravém slova smyslu – tedy jsou vedeny samostatně mimo motorový provoz, velká část Labské stezky je i po tolika letech od počátků jejího vzniku stále „rozestavěna“ a mnohé úseky vedeny po frekventovaných komunikacích a tudíž neatraktivním prostředím. Jako hlavní cíl v rámci jejího budoucího vývoje se tedy bezpodmínečně jeví nutnost její dostavby v co možná nejbližším období.

V této oblasti v současné době vyvíjí velké úsilí občanské sdružení Labská stezka. Sdružení spolupracuje se zástupci jednotlivých krajů (a jinými odpovědnými osobami a institucemi), kterými stezka prochází a snaží se o prosazení dostavby chybějících úseků. S některými zástupci měst a krajů pořádá cyklistické vyjížděky, díky kterým si odpovědné osoby mohou vytvořit lepší představu o stavu Labské stezky na jejich území. Činnost sdružení tak přispěla v posledním roce k dostavbě významných úseků na území Královéhradeckého a Ústeckého kraje. Velkým problémem Labské stezky, který je úzce spjat s nedostavěnými úseky vedoucími po frekventovaných komunikacích, je bezpečnost provozu na ní. Také v této oblasti sdružení významně přispívá svou činností ke zlepšení situace. Na několika úsecích navrhuje vedení stezky bezpečnějšími trasami. Na šetřené části Labské stezky se nacházejí dva klíčové úseky, jejichž „přetrasování“ se snaží prosadit – úsek z Vrchlabí do Špindlerova Mlýna a úsek ze Dvora Králové nad Labem k vodní nádrži Les Království. První zmíněný úsek je v současnosti veden po frekventované silnici druhé třídy číslo 295. Občanské sdružení Labská stezka navrhuje jeho vedení klidnější oblastí přes Benecko, případně s využitím lanové dráhy na vrch Žalý. V této lokalitě by stezka využívala již existující a podstatně méně

⁴⁷ Kapitola zpracována na základě informací, získaných při osobním setkání s předsedou občanského sdružení Labská stezka Ing. Arch. Janem Ritterem, dále na základě informací získaných konzultací s partnerem příhraničních projektů Nadace Partnerství Ing. Danielem Mourkem a v neposlední řadě na základě provedeného dotazníkového šetření a vlastních zkušeností při návštěvě stezky.

frekventovanou komunikaci a turisticky značené trasy (žlutá a červená trasa značená KČT). Druhý úsek je v současné době tvořen silnicí druhé třídy číslo 299, která se vyznačuje obzvláště frekventovaným provozem (příjezd k zoologické zahradě ve Dvoře Králové nad Labem). Sdružení se snaží o prosazení „přetrasování“ této části Labské stezky s využitím stávajících komunikací, které procházejí obcemi Filířovice a Borovička.

K významným záměrům občanského sdružení Labská stezka, kterým se hodlá do budoucna věnovat, patří projekt „*Labská cyklotrasa – od pramene k moři – bez bariér*“. Hlavním cílem projektu je zpřístupnění Labské stezky osobám s handicapem a to nejen osobám se sníženou pohyblivostí, ale také s poruchami zraku, seniorům, rodinám s dětmi a mnohým dalším, kteří jsou nějakým způsobem „omezení“ v pohybu. Při hodnocení současného stavu Labské stezky lze konstatovat, že se na ní nachází jen málo úseků, které těmto skupinám osob umožňují pohyb bez jakýchkoli problémů. Sdružení při hodnocení stavu Labské stezky vychází z osobních zkušeností účastníků akce „*Tour de Labe - handicap*“, které se od roku 2010 účastní právě osoby se sníženou pohyblivostí na tzv. handbikes⁴⁸. Během několika dní absolvují spolu s cyklisty – svými asistenty - cestu po Labské stezce od pramene Labe až po určitý, předem daný cíl a po cestě mapují jednotlivé bariéry, které jsou pro ně obtížně překonatelné. Jedná se zejména o schody, obrubníky, nepevněný povrch stezky, frekventované úseky vedené po silnicích, ale také tzv. orientační bariéry v podobě chybějícího či nepřehledného značení. Jednotlivé úseky stezky a bariéry na nich jsou v průběhu cesty dokumentovány a následně po skončení akce je vyvíjena aktivita na nápravu nevyhovujících úseků. Součástí projektu je mapování ubytovacích zařízení vhodných pro handicapované osoby – tj. zařízení s bezbariérovým přístupem a odpovídajícím zařízením a vybavením. Existuje záměr vytvořit certifikaci ubytovacích zařízení podobnou té s názvem „*Cyklisté vítání*“, ale se zaměřením právě na handicapované osoby a vytvoření sítě ubytovacích zařízení, která budou ve vzdálenosti denního dojezdu handicapovaných osob. Labská stezka by se tak mohla v blízké budoucnosti proměnit v jednu z mála lokalit, vhodných pro využití handicapovanými osobami se zájmem o sport.

Na území Královéhradeckého kraje sdružení v současné době vytipovává úseky Labské stezky, vhodné pro vytvoření podmínek pro pěší turistiku a hippoturistiku – tj. jízdu na koni. Inspirací mu je úsek Labské stezky na území německého města Pirna, kde jsou na břehu řeky

⁴⁸ Handbike je označení pro jízdní kolo speciálně uzpůsobené osobám se sníženou pohyblivostí. Zásadními rozdíly oproti klasickému jízdnímu kolu je pohon silou horních končetin, tři kola (hnacím kolem je přední kolo) a posazení celého handbiku nízko u země.

Labe souběžně vedeny pěší stezka, cyklistická stezka a zatravněný pás, vhodný pro odpočinek a různé volnočasové aktivity v podobě rybaření, procházek s dětmi, procházek se psy a případně vyjížděk na koních. Svým způsobem podobný úsek již existuje na území ústeckého kraje – souběžně tu procházejí oddělené pásy stezky pro pěší, cyklisty a osoby zrakově postižené. Jedná se ale o poměrně na prostor náročné řešení a tak nebude jeho realizace možná v celé délce Labské stezky. V současné době probíhají jednání mezi občanským sdružením Labská stezka, respektive jeho předsedou Ing. Arch. Janem Ritterem, a vedením magistrátu města Pardubice, jehož výsledkem by měl být plán na realizaci úseku Labské stezky mezi Pardubicemi a Hradcem Králové zahrnující možnost využití krajiny podél stezky k rekreačním účelům, tedy podobně jako je tomu na zmiňovaném německém úseku v Pirně.

V budoucnosti by tedy Labská stezka měla sloužit nejen cyklistům a cykloturistům, jako tomu bylo doposud, ale také in-line bruslařům, pěším a handicapovaným osobám. Vybrané úseky bude možné využít k jízdě na koních a plánováno je také splavnění Labe pro účely rekreační plavby. Zajímavostí je pak využití stezky pro běžkování – zkouška toho, zda je to reálné, je občanským sdružením plánována již na letošní rok. Vytipován k tomu byl úsek na území Krkonoš. Aby ale bylo možné tak široké využití Labské stezky, je třeba ještě hodně práce. Stezka vzniká již od 80. let 20. století a i po tak dlouhé době ještě stále není dobudována. Samostatně vedená cyklistická stezka se zpevněným povrchem se v současnosti nachází přibližně na třetině její celkové délky. Dle názoru pana architekta Rittera *„by stezka mohla být, ve velmi optimistickém případě, dobudována do 5 let, spíše je ale reálné její dobudování v průběhu alespoň 10 let“*.

Pro návštěvnost Labské stezky je důležitá také doprovodná infrastruktura v podobě občerstvovacích zařízení a odpočívadel, rozmístěných v přiměřené dojezdové vzdálenosti. S využitelností stezky souvisí také její značení, které by bylo vhodné sjednotit, aby bylo jasné, kudy stezka vede a o jakou stezku se jedná. Vzhledem k napojení české části na německou, která využívá ke značení speciálního symbolu, a vzhledem k jeho současnému využití na některých částech české Labské stezky, by bylo nejvhodnější využít právě tento způsob značení. Poměrně přínosným se také jeví instalace informačních tabulí podél stezky, které by obsahovaly informace o atraktivitách v jejím okolí (kulturní a přírodní památky, festivaly, apod.).

Při dotazování respondentů na Labské stezce, v rámci prováděného dotazníkového šetření, byl odhalen ještě další poměrně závažný problém. Ačkoli lidé stezku využívají, často

nevědí o tom, že se jedná právě o Labskou stezku. Někteří z respondentů dokonce ještě nikdy o existenci Labské stezky neslyšeli⁴⁹. Ve srovnání s Německem, kde Elberadweg představuje nejoblíbenější trasu pro cyklistiku a je doslova fenoménem, který zná každý, je velká škoda, že o české Labské stezce s podobným potenciálem neslyšeli ani někteří z jejích uživatelů. Problémem je tedy zřejmě nedostatečná propagace Labské stezky v rámci České republiky.

Pro dosažení zvýšeného povědomí o Labské stezce je možné využít výsledků provedeného dotazníkového šetření. Shrnutím získaných údajů o respondentech lze vytvořit charakteristiku typického návštěvníka stezky a odvodit tak cílovou skupinu, na kterou by měla být propagace stezky především orientována. Je jím osoba mladšího věku, spíše muž, s vysokoškolským vzděláním. Charakteristický návštěvník pochází z Královéhradeckého kraje a jeho hlavním důvodem pro návštěvu Labské stezky je absolvování cyklistického výletu. Na kole jezdí nejčastěji s partnerkou nebo partnerem, případně s přáteli nebo sám. Segmentem, na který by se tedy propagace Labské stezky měla zaměřit, je tedy mladší generace. Možností, jak zvýšit návštěvnost stezky je například vytvoření poutavé prezentace na sociálních sítích, které jsou mezi osobami mladšího věku velmi populární.

Inspirací by mohla být také webová prezentace německé části stezky – Elberadweg. V Německu existuje pouze jedna oficiální webová prezentace, která obsahuje veškeré potřebné informace pro návštěvníky stezky. Při plánování výletu tak není potřeba kombinovat více informačních zdrojů, což návštěvníkům značně ulehčuje práci. Na webové prezentaci lze nalézt vše od map pro naplánování trasy, přes ubytovací a stravovací zařízení a informační centra, až po tipy na atraktivitu či události konané v okolí stezky, vhodné k navštívení. V České republice existuje naopak hned několik webových prezentací, přičemž žádná neobsahuje kompletní informace, potřebné pro naplánování celého výletu či dovolené. U některých stránek nejsou k dispozici ani jejich jazykové mutace pro případ, že by stezku chtěl navštívit zahraniční návštěvník. Bylo by tedy vhodné vytvořit jednotnou webovou prezentaci s veškerými potřebnými či užitečnými informacemi a zajistit jejich jazykové mutace pro potenciální zahraniční návštěvníky. Výběr jazyků, ve kterých by byla prezentace k dispozici, by závisel na struktuře zahraničních návštěvníků turistického regionu Krkonoše a Podkrkonoší. Odkaz na oficiální webovou prezentaci by bylo poté vhodné umístit na oficiální prezentaci Krkonoš a dalších územních celků a oblastí, kterými stezka prochází.

⁴⁹ Informace získané od respondentů v průběhu dotazování při osobním rozhovoru.

Na základě provedeného dotazníkového šetření byla vytvořena charakteristika tzv. cílového návštěvníka, kterým se stala osoba mladšího až středního věku s vysokoškolským vzděláním, která pochází nejčastěji z Královéhradeckého kraje (podrobnější popis viz. kapitola č. 4.3.3.1). Charakteristiku je možné využít pro marketingové aktivity, zejména ke zvýšení návštěvnosti stezky a celkového povědomí o ní. Z dotazníkového šetření byla získána struktura návštěvníků z hlediska krajů, ze kterých pocházejí, což je možné využít pro účely cílené propagace Labské stezky například prostřednictvím regionálních rádií nebo tisku.

4.4 Kvantitativní výzkum

Kvantitativní výzkum byl proveden na základě dat, získaných s pomocí Nadace Partnerství. Jedná se o počty návštěvníků stezky v jednotlivých dnech v průběhu období jednoho roku. Podrobné informace o průběhu sběru dat i jejich vyhodnocení jsou uvedeny v následujících kapitolách.

4.4.1 Zdroj dat⁵⁰

Od září roku 2011 je v okolí Labské boudy umístěno monitorovací zařízení Eco-counter, jehož úkolem je zajistit informace o počtu cyklistů a pěších turistů, kteří využili sledovaný úsek stezky. Jedná se o speciální zařízení, které je schopné rozeznat ve smíšeném provozu pěší turisty od cyklistů a zároveň zjistit jejich počet a v některých případech i směr, kterým se pohybovali. Zařízení tak poskytuje užitečné informace o návštěvnosti vybraných míst. Nasbíraná data jsou ze zařízení posílána pomocí systému Eco - GSM do počítače, kde probíhá jejich zpracování a následná prezentace nasbíraných dat. Při sčítání je třeba počítat s možnou odchylkou v rozpětí +/- 5%.

Existuje několik typů zařízení Eco – counter, z nichž každé pracuje na trochu odlišném principu. Nejvšestrannějším je zařízení MULTI, které se skládá z tzv. pyroelektrického senzoru PYRO a indukční smyčky ZELT. Pyroelektrický senzor (viz. obrázek č. 9) zaznamenává infračervené záření lidského těla a na základě toho je schopné zaznamenat pohyb osob. Samo o sobě není schopné rozlišit, zda je zachycenou osobou pěší turista nebo cykloturista. Je však schopné rozeznat směr pohybu dané osoby.

⁵⁰ Zdroj informací pro zpracování podkapitoly: Partnerství o.p.s. [online]. Monitorovací zařízení Eco – counter. 2012. [citováno 29-10-2012]. Dostupné z WWW: <http://old.partnerstvi-ops.cz/p-12414>



Obrázek 16 Eco - counter PYRO a ZELT (Praha, ilustrační obrázek)⁵¹

Druhá složka, indukční smyčka ZELT, zaznamenává elektromagnetický impulz a slouží výhradně ke sčítání cyklistů. Stejně jako pyroelektrický senzor je schopna rozlišit směr pohybu cyklisty. Pro potřeby rozlišení pěších turistů od cyklistů je vhodné využít obě zařízení společně. V tom případě ale nastává problém v podobě neschopnosti rozlišení směru.

4.4.2 Průběh výzkumu

Sběr údajů o počtu cyklistů, kteří navštívili Labskou stezku, probíhá od září roku 2011. Pro sběr dat byla použita indukční smyčka ZELT, která byla umístěna v Krkonoších v blízkosti Labské Boudy zhruba jeden kilometr od pramene řeky Labe. Jedná se o jediné relevantní zařízení v turistickém regionu Krkonoše a Podkrkonoší, umístěné na Labské stezce, které je využitelné pro účely práce. V provozu je dvacet čtyři hodin denně za jakéhokoliv počasí. U získávaných dat je, mimo počtu cykloturistů, rozlišován také směr, kterým jeli.

Data jsou ve správě Krkonošského Národního Parku, který poskytl svolení využít je pro účely diplomové práce. Konkrétně se podařilo získat data za jeden rok provozu zmiňovaného zařízení – tedy za období od měsíce září roku 2011 do října roku 2012.

4.4.3 Analýza výsledků

Na základě získaných dat je možné odvodit informace o tom, kolik cykloturistů celkem navštívilo Labskou stezku – přesněji řečeno šetřený úsek stezky – během sledovaného období. Zároveň je možné zjistit, které měsíce jsou stěžejními z hlediska její návštěvnosti a které jsou naopak méně významné.

⁵¹ Zdroj obrázku: Nadace Partnerství [online]. Aktuality – Stezkou v pražském Podolí vloni projelo na čtvrt milionu cyklistů. 26.1.2012. [citováno 30-10-2012]. Dostupné z WWW: <http://old.nadacepartnerstvi.cz/p-12358>

Z hlediska návštěvnosti stezky se k nejvýznamnějším měsícům řadí letní měsíce červenec a srpen. V průběhu srpna roku 2012 navštívilo stezku celkem 853 cykloturistů, což je nejvyšší možný počet návštěv během jednoho měsíce, který bylo možné sledovat. V letním období je realizována většina výletů a dovolených, v rámci kterých má cykloturistika významné postavení, a proto nejsou výsledky nikterak překvapivé. Období od ledna do dubna vykazuje naopak nejnižší návštěvnost – jedná se o zimní měsíce, ve kterých jsou nejméně vhodné podmínky pro provozování cykloturistiky. Pro sledovanou oblast to platí tím spíše – Labská Bouda se nachází v horách v nadmořské výšce 1340 metrů. Sníh se tu tedy drží podstatně déle a jaro a teplé počasí sem přichází o poznání později, než je tomu v nížinách. Tyto skutečnosti jsou poměrně dobře patrné na získaných výsledcích.

Za celé sledované období stezku navštívilo 2931 cykloturistů. U získaných dat je rozlišován směr jízdy jednotlivých cykloturistů – data jsou tedy uváděna zvlášť pro směr jízdy od rozcestí U čtyř pánů k prameni Labe a zvlášť pro opačný směr. Uvedený počet se vztahuje k prvnímu z uvedených směrů. V opačném směru projelo úsekem, ve kterém dochází ke sčítání, už o něco méně cykloturistů – 2547 osob. Lze tedy předpokládat, že pro svůj návrat si 384 cykloturistů zvolilo odlišnou trasu. Konkrétní počty cykloturistů uvádí tabulka č. 3.

POČET CYKLOTURISTŮ NA ŠETŘENÉM ÚSEKU LABSKO STEZKY		
Měsíc	Směr pramen Labe	Směr rozcestí U čtyř pánů
Září 2011	468	413
Říjen 2011	189	157
Listopad 2011	42	29
Prosinec 2011	4	4
Leden 2012	0	0
Únor 2012	0	0
Březen 2012	0	0
Duben 2012	0	0
Květen 2012	172	140
Červen 2012	421	345
Červenec 2012	782	678
Srpen 2012	853	781
Celkový počet cykloturistů	2931	2547

Tabulka 4 Počet návštěvníků šetřeného úseku během jednotlivých měsíců (zdroj: vlastní zpracování)

Vzhledem k tomu, že získána byla data za období delší, než jeden rok, jsou obsaženy návštěvnosti z měsíců září a říjen pro rok 2011 i 2012. Jejich porovnáním je možné zjistit, který z roků byl z hlediska návštěvnosti úspěšnější. Z porovnání návštěvnosti v měsíci září roku 2011, kdy stezku využilo 468 cykloturistů, s návštěvností ve výši 412 osob v měsíci září roku 2012, je patrné, že o trochu úspěšnějším byl rok 2011. Podobně je na tom měsíc říjen – roku 2011 bylo zaznamenáno 189 návštěvníků, zatímco v roce 2012 bylo návštěvníků 166. Celkově se tedy zdá být úspěšnější rok 2011. Na to, aby bylo možné vytvářet platné závěry nebo dokonce trendy návštěvnosti stezky v budoucích letech, by bylo třeba dat za výrazně delší období.

4.4.4 Vyhodnocení výsledků kvantitativního šetření

Z prezentovaných výsledků se může zdát, že Labská cyklostezka je poměrně často navštěvovaná. Porovnáním výsledků Labské stezky například s šetřením na cyklostezce Bečva⁵², které proběhlo v letních měsících roku 2011, lze dojít k překvapivému zjištění. Šetření na cyklostezce bylo prováděno v období od 15. července do 31. srpna a během této krátké doby ji navštívil téměř dvojnásobný počet návštěvníků, než šetřený úsek Labské stezky v průběhu celého roku. Celkový počet návštěvníků v průběhu zmíněného období činí 4963 osob, z nichž 3911 osob tvořili cyklisté a cykloturisté.

Významný vliv na rozdíl mezi návštěvností Labské stezky a cyklostezky Bečva může mít například fakt, že šetřený úsek Labské stezky se nachází v poměrně náročném terénu, který si jen tak někdo netroufne zdat. Vzhledem k tomu, že se úsek nachází na území Krkonošského národního parku, nelze říci, že by výsledky návštěvnosti byly nějakým způsobem tragické. Krkonoše jsou zejména oblíbeným cílem pěších turistů a o návštěvníky rozhodně nemají nouze. Razantní nárůst počtu návštěvníků by mohl pro Krkonoše a jejich překrásnou přírodu být naopak hrozbou ve smyslu udržitelnosti rázu krajiny do budoucna. Snahy o zvyšování počtu návštěvníků by se měly soustředit spíše na ostatní úseky Labské stezky, které jsou situovány mimo chráněné přírodní rezervace.

⁵² Výsledky šetření na cyklostezce Bečva jsou dostupné na oficiální internetové stránce stezky: http://www.cyklostezkabecva.com/?q=system/files/MONITORING_N%C3%81V%C5%A0T%C4%9AVNOSTI_CYKLOSTEZKY_BE%C4%8CVA%202011.pdf

5 Celkové shrnutí získaných výsledků

Účelem této kapitoly je zdůraznit nejdůležitější poznatky, získané prostřednictvím provedených šetření – kvalitativního i kvantitativního – a zprostředkovat ucelenou charakteristiku využívání Labské stezky.

5.1 Charakteristika návštěvníků

Výraznou většinu návštěvníků sledovaného úseku Labské stezky tvořili cykloturisté, jejichž motivem pro provozování cyklistiky bývá zejména sport či relaxace. Oproti tomu cyklisté, kteří vnímají cyklistiku především jako způsob dopravy, se podíleli na celkovém počtu respondentů pouhými 13%. Mezi návštěvníky bylo možné sledovat mírnou převahu mužů, o kterých je všeobecně známo, že se tomuto sportu věnují častěji, než ženy. Každý z respondentů v dotazníku uvedl počet členů skupiny, se kterou cestuje, i její složení, na základě čehož bylo možné odvodit celkový počet a složení všech oslovených skupin. Výsledkem bylo 345 osob, z nichž bylo 116 žen a 22 dětí do 15 let. Právě věková kategorie dětí do 15 let spolu s věkovou kategorií nad 65 let byly nejméně početné. Mezi návštěvníky převažovali osoby od 20 do 29 let, na druhém místě se pak se shodnou četností objevovaly věkové kategorie od 30 do 44 let a od 45 do 59 let. Převažujícím nejvyšším dosaženým vzděláním se stalo vzdělání vysokoškolské.

Téměř 60% návštěvníků uvedlo jako místo svého bydliště obce v rámci Královéhradeckého kraje, návštěvnost stezky tak vykazuje spíše lokální charakter. Dalšími frekventovanými kraji byly hlavní město Praha a Zlínský kraj. Celkově se mezi respondenty objevilo pouze 6 zahraničních návštěvníků, přičemž jeden pocházel z Nizozemí a pět ze Slovenska.

5.2 Charakteristiky návštěvnosti stezky

Na základě získaných kvantitativních dat bylo zjištěno, že šetřený úsek Labské stezky navštívilo v šetřeném období jednoho roku (od 1. září roku 2011 do 31. srpna roku 2012) celkem 2931 cykloturistů. Převažujícím důvodem pro návštěvu Labské stezky se stala realizace výletu, dalšími častými důvody byla realizace tréninku či sportování a odpočinek. Mezi nejčastěji uváděnými motivy k výběru trasy patřili příroda, krajina, hory a prostředí, na druhém místě byl odpočinek. Nemalou váhu mělo také doporučení známých, které se stalo zároveň nejčastějším zdrojem pro získávání informací při plánování výletu.

Nejfrekventovanějším se stal úsek ze Špindlerova Mlýna k prameni řeky Labe, tedy úsek ležící na území Krkonoš. Na základě zkušeností z dotazování respondentů lze tvrdit, že úsek stezky na území Krkonoš se jevil celkově jako frekventovanější a tedy i oblíbenější. Výsledky dotazníkového šetření toto tvrzení dokládají, neboť 65% cest bylo realizováno právě na území Krkonoš. Většina respondentů absolvovala při svém pobytu na Labské stezce pouze jednodenní výlet, v 41% případech se jednalo o vícedenní dovolené.

5.3 Spotřební chování respondentů

Nejfrekventovanějším dopravním prostředkem pro cestu do výchozího místa se stal automobil, následovaný jízdním kolem, využívaným zejména respondenty z Královéhradeckého kraje. Automobil byl využíván především respondenty, pocházejícími ze vzdálenějších lokalit. Ti také ve většině případů absolvovali pobyt delší, než jednodenní, s čímž je spojeno využití služeb ubytovacích zařízení. Vícedenní pobyt absolvovalo 43 respondentů. Obecně lze říci, že upřednostňují ubytování na jednom místě, nejčastěji v podobě penzionu. Předmětem šetření se stalo také povědomí o certifikaci Cyklisté vítáni. Z výsledků vyplynulo, že s certifikací se již někdy setkala 68 respondentů, služby těchto zařízení však využívá pouze 33 z nich.

V závěru dotazníkového šetření byli respondenti požádáni o ohodnocení vybraných charakteristik Labské stezky. Mezi šetřenými charakteristikami se objevilo značení stezky, její povrch, dále dostupnost služeb, připravenost a vstřícnost ubytovacích a stravovacích zařízení a turistických cílů a také bezpečnost. Celkově je možné výsledky zhodnotit jako pozitivní, tedy ve prospěch Labské stezky. Lze říci, že stezka svým návštěvníkům, až na několik málo výhrad, vyhovuje a většina z respondentů potvrdila, že by se na Labskou stezku opět vrátili. Výhradami je míněno zejména časté vedení stezky po frekventovaných komunikacích a nejednotné značení a neodpovídající kvalita služeb pro cykloturisty, kteří mívají při návštěvě ubytovacích a stravovacích zařízení problém s možností odložení kola na bezpečné místo. I přes tyto výhrady by většina z nich doporučila návštěvu stezky svým známým.

Závěr

Ačkoliv je Labská stezka poměrně oblíbenou a hojně navštěvovanou, stále ještě vykazuje poměrně dost nedostatků, které je třeba řešit. Na zlepšování této situace mají v současné době významný podíl dvě instituce, jsou jimi Nadace Partnerství a občanské sdružení Labská stezka. Obě instituce přispívají zvyšování povědomosti stezky její propagací v České republice i zahraničí a různorodými aktivitami, kterými podporují dobudování stezky na území všech krajů, kterými prochází. V současnosti je zcela dokončena přibližně třetina Labské stezky, zbylé dvě třetiny jsou vedeny po frekventovaných silnicích, prašných stezkách a podobným, při jízdě ne zrovna příjemným terénem. Počátky vzniku stezky přitom spadají do 80. let 20. století, což je poměrně dlouhá doba na to, aby byla stezka dobudována do stavu, jaký známe z její německé části. Dobrou zprávou je, že v letošním roce přibylo na území Královéhradeckého a Ústeckého kraje několik nových samostatně vedených úseků stezky, odpovídajících standardům cyklostezek v pravém slova smyslu. Představa stezky, samostatně vedené po celé své délce a s kvalitním povrchem se tak opět o něco přiblížila realitě.

Mimo nekvalitní povrch, který je momentálně asi nejslabší stránkou Labské stezky, je poměrně výraznou hrozbou také s tím spojená bezpečnost na stezce. Jak již bylo zmíněno, některé úseky jsou vedeny poměrně frekventovanými silnicemi, a tak jsou cyklisté a cykloturisté nuceni v některých situacích dávat si pozor nejen na výmoly v povrchu, ale zároveň také na automobily a kamiony. Největší nebezpečí přitom hrozí zejména rodinám s malými dětmi, které z tohoto důvodu vybrané úseky raději nevyužívají.

Ze zmíněných faktů vyplývá, že potenciál stezky v současné době není a svým způsobem ani nemůže být plně využíván. K jeho lepšímu využití by mohly přispět výsledky dotazníkového šetření, které jsou zveřejněny v praktické části této práce. V rámci teoretické části byla přiblížena problematika cyklistiky a cykloturistiky a pojmy s těmito aktivitami spojené. Popsána byla infrastruktura, nezbytná pro realizaci cykloturistiky, včetně infrastruktury doplňkové a nechybí informace o významných institucích, činných v této oblasti. Samostatná kapitola je věnována představení Labské stezky, jejímu vývoji po současný stav a její propagaci v Čechách i zahraničí. Praktická část práce je věnována kvalitativnímu a kvantitativnímu šetření Labské stezky a jejich výsledkům. V rámci kvalitativního šetření bylo provedeno dotazování cyklistů a cykloturistů, využívajících stezku k rekreačním či dopravním účelům.

Celkem byly získány odpovědi od 106 respondentů. Z výsledků šetření vyplynulo, že nejčastějším návštěvníkem stezky jsou osoby mladšího či středního věku, častěji muži, pocházející z Královéhradeckého kraje. Návštěvnost šetřeného úseku, kterým byl úsek stezky na území turistického regionu Krkonoše a Podkrkonoší – tedy od pramene řeky Labe po město Dvůr Králové nad Labem, vykazuje lokální charakter. Nejvyšším dosaženým vzděláním charakteristického návštěvníka stezky bylo vzdělání vysokoškolské. Nejčastěji se tomuto sportu věnuje v doprovodu partnera či partnerky, případně svých přátel. Mezi hlavními důvody návštěvy stezky převažovala realizace výletu, přičemž na stezce návštěvníky nejvíce lákala okolní příroda. Cesty po Labské stezce byly v převážné většině případů plánovány jako jednodenní. Vícedenní cesty se objevily v 41% získaných odpovědích, přičemž pro přenocování návštěvníci využívali zejména služeb hotelů a penzionů. V souvislosti s cykloturistikou bylo zjišťováno povědomí o certifikaci zařízení, vhodných pro cykloturisty, která nese název Cyklisté vítáni. S certifikací se již někdy setkalo celkem 68 respondentů z celkového počtu 106, menší část z nich ji už využívá – přibližně třetina všech dotázaných.

Výsledky kvantitativního výzkumu Labské stezky vykazovaly poměrně vysokou návštěvnost v podobě 2931 osob v průběhu období jednoho roku. Srovnáním získaných dat s výsledky šetření na cyklostezce Bečva, které bylo realizováno v podstatně kratším časovém úseku, představu o vysoké návštěvnosti umínilo. Během necelých dvou měsíců ji navštívil téměř dvojnásobek cykloturistů. Důvodů, které by tuto skutečnost vysvětlovaly, je více – například skutečnost, že měřený úsek Labské stezky se nachází v poměrně náročném terénu, lepší přístupnost cyklostezky Bečva či lepší kvalita jejího povrchu.

Zjištěné skutečnosti, které vyplývají z obou provedených šetření, je možné využít ke zlepšení současné situace na Labské stezce. Vzhledem k tomu, že výsledky diplomové práce budou po jejím dokončení předány Nadaci Partnerství i občanskému sdružení Labská stezka, které v problematice dostavby a propagace vyvíjí značné úsilí, lze v brzké době předpokládat, že se stav stezky zlepší, což se zajisté odrazí ve výrazném nárůstu oblíbenosti a především návštěvnosti šetřené stezky, jaký je možné sledovat na její německé části.

Zdroje:

Knižní zdroje

1. PETRŮ, Zdenka. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. 2. vydání. Praha: IDEA SERVIS. 2007. 124 s. ISBN 978-80-85970-55-5
2. ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vydání. Praha: ASPI. 2007. 286 s. ISBN 978-80-7357-266-2
3. MOUREK, Daniel. *Cykloturistika – Současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Nakladatelství Czech Tourism. 2011. 129s. ISBN 978-80-87560-00-6
4. Kolektiv autorů katedry cestovního ruchu Vysoké školy ekonomické v Praze. *Odborná školení a vzdělávání pracovníků územní veřejné správy pro oblast cestovního ruchu*. Cestovní ruch pro všechny. Praha. Ministerstvo pro místní rozvoj. 2008. 89 s. ISBN 978-80-7399-407-05
5. INDROVÁ, Jarmila. *Cestovní ruch (základy)*. Praha: Oeconomica. 2007. 120 s. ISBN 978-80-245-1252-5
6. GROSOVÁ, Stanislava. *Marketing – postupy, principy, metody*. 1. vydání. Vysoká škola chemicko-technologická v Praze. Praha. 2002. 165 s. ISBN 80-7080-505-6.
7. ŠUBRT, Jiří: *Kapitoly ze sociologie veřejného mínění - teorie a výzkum*. 1. vydání. Praha: Karolinum. 1998. 241 s. ISBN 80-7184-522-1
8. ŘEZANKOVÁ, Hana. *Analýza dat z dotazníkových šetření*. 1. vydání. Praha: Professional Publishing. 2007. 212 s. ISBN 978-80-86946-49-8
9. PÁSKOVÁ, Martina; ZELENKA, Josef. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s., ISBN 80-239-0152-4
10. PETERKOVÁ, Jana. *Tvorba diplomové práce*. Praha: Oeconomica. 2007. 88 s. ISBN 80-245-0776-5
11. MORRISON, Alastair M. *Marketing a pohostinství cestovního ruchu*. 1. vydání. Praha: Victoria Publishing. 1995. 523 s. ISBN 80-85605-90-2
12. HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. Praha: Portál. 2008. 407 s. ISBN 978-80-7367-485-4
13. HENDL, Jan. *Úvod do kvantitativního výzkumu*. Praha: Karolinum. 1999. 278 s. ISBN 80-246-0030-7
14. MALÝ, Václav. *Marketingový výzkum: teorie a praxe*. Praha: Oeconomica. 2008. 181 s. ISBN 978-80-245-1326-3

15. ZBOŘIL, Kamil. Marketingový výzkum: metodologie a aplikace. 2. vydání. Praha: Oeconomica. 2003. 171 s. 80-245-0615-7
16. SYNEK, Miloslav; SEDLÁČKOVÁ, Helena; VÁVROVÁ, Hana. Jak psát bakalářské, diplomové, doktorské a jiné práce. Praha: Oeconomica. 2007. 57 s. ISBN 978-80-245-1212-9

Ostatní tištěné zdroje

17. Kreislová Gabriela. *Dotazníkové šetření* (bakalářská práce). Plzeň 2008. Západočeská univerzita v Plzni.
18. *Monitoring návštěvníků v turistických regionech České republiky*. CzechTourism. 2005 – 2007. 122 s.
19. *Labská stezka v Královéhradeckém kraji*. Královéhradecký kraj. 2010.
20. *Cyklisté vítáni Česko a Slovensko*. Partnerství o.p.s. 2011.
21. *Labská stezka: Z Mělníka k prameni Labe*. Nadace Partnerství. 2012.
22. *Polabská stezka*. Středočeský kraj. Rok vydání neuveden.
23. *SchweizMobil*. Nadace Partnerství. 2010.
24. *Koncepce státní politiky cestovního ruchu 2007 – 2013*. Ministerstvo pro místní rozvoj. 2007.
25. *Offizielles Elberadweg Handbuch 2011*.
26. RITTER, Jan. *Labská cyklotrasa v České republice 2011*. Labská stezka o.s. 2011. 76 s. (atlas)

Elektronické zdroje

27. *Labská stezka*. [online]. URL: <<http://www.labska-stezka.cz>>
28. *Nadace Partnerství*. [online]. URL: <<http://www.nadacepartnerstvi.cz>>
29. *iVelo*. [online]. URL: <<http://www.ivelo.cz>>
30. *Na Kole*. [online]. URL: <<http://www.nakole.cz>>
31. *Český ráj*. [online]. URL: <<http://www.cesky-raj.info>>
32. *Klub českých turistů*. URL: <<http://www.kct.cz>>
33. *Cyklokonference 2012*. URL: <<http://www.cyklokonference.cz>>
34. *Cyklisté vítáni*. URL: <<http://www.cyklistevitani.cz>>
35. *Ministerstvo pro místní rozvoj*. URL: <<http://www.mmr.cz>>
36. *CzechTourism*. URL: <<http://www.czechtourism.cz>>
37. *Labská stezka*. URL: <<http://www.labskastezka.cz>>

38. *Město Smiřice*. URL: <<http://www.mestosmirice.cz>>
39. *Seznam – Mapy*. URL: <<http://mapy.cz>>
40. *Kolo.cz*. URL: <<http://www.kolo.cz>>
41. *Svoboda nad Úpou*. URL: <<http://www.svobodanadupou.eu>>
42. *Český statistický úřad*. URL: <<http://www.czso.cz>>
43. *Partnerství o.p.s.* URL: <<http://www.old.partnerstvi-ops.cz>>
44. *Cyklostezka Bečva*. URL: <<http://www.cyklostezakabecva.cz>>
45. *Labská stezka*. URL: <<http://www.labska-cyklostezka.cz>>
46. *Elberadweg*. URL: <<http://www.elberadweg.de>>
47. *Česko jede*. URL: <<http://www.ceskojede.cz>>
48. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy*. URL: <<http://www.cyklostrategie.cz>>
49. *Erlebnis Elbe*. URL: <<http://www.erlebnis-elbe.de>>

Seznam obrázků

Obrázek 1 Drážní stezka v pražských Vysočanech (vystavěna roku 2009)	13
Obrázek 2 Logo Greenways Praha – Vídeň a Greenway Jizera	14
Obrázek 3 Značení cyklotras	16
Obrázek 4 Značení cykloturistických tras	17
Obrázek 5 Návrh vedení tras EuroVelo územím České republiky	18
Obrázek 6 "Cyklisté vítání" - symbol pro certifikaci ubytovacích a stravovacích zařízení	20
Obrázek 7 Logo Nadace Partnerství o.p.s.	22
Obrázek 8 Soutěsky na řece Kamenici	26
Obrázek 9 Křížení komunikací č. 325/ II a 16/ I u obce Hostinné	38
Obrázek 10 Výškový profil šetřeného úseku	39
Obrázek 11 Nejčastější důvod pro výběr trasy (zdroj:vlastní zpracování)	44
Obrázek 12 Délka pobytu cykloturistů v oblasti Labské stezky (zdroj: vlastní zpracování) ...	47
Obrázek 13 Znalost certifikace Cyklisté vítání a její využití (zdroj: vlastní zpracování)	49
Obrázek 14 Využívané služby (zdroj: vlastní zpracování)	50
Obrázek 15 Krkonošský cyklobus s přívěsem pro přepravu jízdních kol	62
Obrázek 16 Eco - counter PYRO a ZELT (Praha, ilustrační obrázek)	70

Seznam tabulek

Tabulka 1 Denní útrata respondentů (zdroj: vlastní zpracování).....	50
Tabulka 2 Výsledky šetření závislosti denní útraty respondentů na délce jejich pobytu (zdroj: vlastní zpracování).....	51
Tabulka 3 Podíl cykloturistů na celkovém počtu hostů dotazovaných ubytovacích zařízení (zdroj: vlastní zpracování)	60
Tabulka 4 Počet návštěvníků šetřeného úseku během jednotlivých měsíců (zdroj: vlastní zpracování).....	71

Seznam grafů

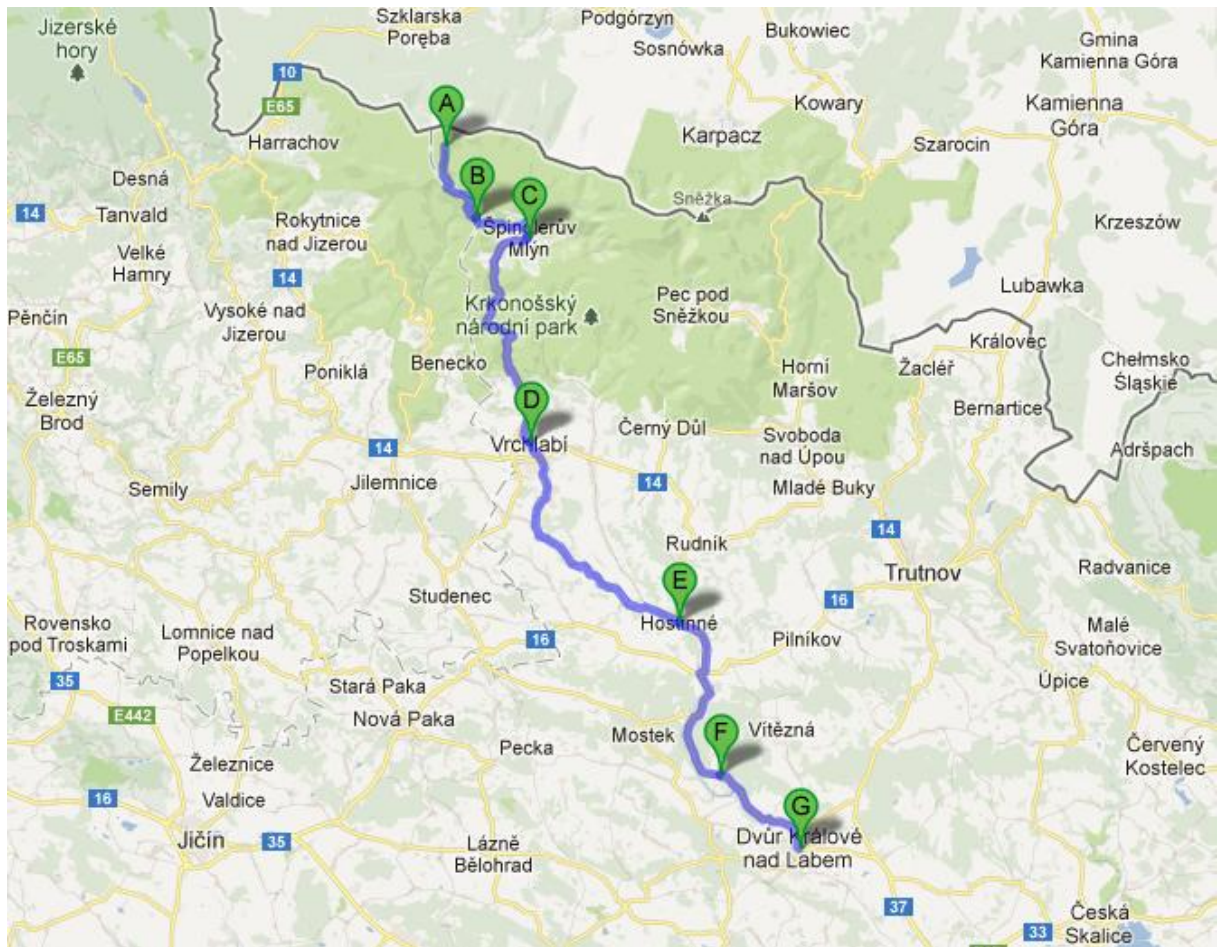
Graf 1 Věkové složení respondentů (zdroj: vlastní zpracování).....	41
Graf 2 Rozdělení respondentů podle krajů (zdroj: vlastní zpracování)	42
Graf 3 Názor respondentů na kvalitu značení (zdroj: vlastní zpracování)	52
Graf 4 Názor respondentů na kvalitu povrchů (zdroj: vlastní zpracování).....	53
Graf 5 Názor respondentů na dostupnost služeb pro cykloturisty v okolí Labské stezky (zdroj: vlastní zpracování).....	54
Graf 6 Názor respondentů na připravenost a vstřícnost ubytovacích zařízení (zdroj: vlastní zpracování).....	55
Graf 7 Názor respondentů na připravenost a vstřícnost stravovacích zařízení (zdroj: vlastní zpracování).....	55
Graf 8 Názor respondentů na připravenost a vstřícnost turistických cílů (zdroj: vlastní zpracování).....	56
Graf 9 Názor respondentů na bezpečnost na Labské stezce (zdroj: vlastní zpracování).....	56
Graf 10 Služby ubytovacích zařízení nabízené cykloturistům (zdroj: vlastní zpracování)	59

Seznam příloh

Příloha 1 Mapa šetřeného úseku Labské stezky (zdroj: maps.google.cz)	81
Příloha 2 Vzor dotazníku pro šetření na Labské stezce	82
Příloha 3 Dotazník pro ubytovací zařízení	86

Přílohy

Příloha 1 Mapa šetřeného úseku Labské stezky (zdroj: maps.google.cz)



Příloha 2 Vzor dotazníku pro šetření na Labské stezce

DOTAZNÍK – CYKLOTURISTIKA NA LABSKÉ STEZCE

Dobrý den, dovoluujeme si Vás požádat o vyplnění dotazníku, jehož účelem je monitorovat současný stav cykloturistiky na Labské stezce (úsek Hostinné – Dvůr Králové nad Labem). Prosíme, doplňte nebo zakroužkujte odpověď, která nejlépe vyjadřuje Vaši situaci nebo názor. Data budou využita pro zpracování diplomové práce na téma „Vyhodnocení přínosů vybrané cyklostezky pro region“.

Tazatel: Kolmanová Kateřina Datum a čas: Místo: Počasí:

1. Uveďte hlavní důvod Vaší cesty (zaškrtněte pouze 1 možnost):
 výlet relax trénink/ sport cesta do zaměstnání
 nákup návštěva známých jiné, uveďte:
2. Odkud a kam jedete:
Z (město/ obec):do (město/ obec):
Pojedete tudy i zpět? ano ne
3. Jaké používáte kolo?
 silniční trekkingové horské skládací
 městské elektrokolo jiné, uveďte:
4. Aktivně jezdím na kole v období:
 cca duben – září (sezóna) cca březen – listopad (mimo mráz) celoročně
5. Jak často tudy jezdíte?
 téměř denně několikrát týdně několikrát měsíčně méně často
6. Kolik dní trvá Váš výlet/ dovolená?
 jednodenní 2 dny 3 dny 4 dny delší
7. Na kole nyní jedu:
 sám s partnerem/ -kou s rodinou s přáteli
 s cestovní kanceláří jiné, uveďte:

8. Kolik cyklistů je ve Vaší skupině:
Doplňte: Z toho žen: z toho dětí do 15 let:
9. Jakou průměrnou vzdálenost denně za Váš výlet/ dovolenou ujedete?
 do 30 km 31 – 50 km 51 – 70 km 71 km a více
10. Uveďte prosím 1-2 převažující důvody výběru trasy pro Váš výlet/ dovolenou:
a.
b.
11. Odkud jste čerpali informace pro plánování Vašeho výletu/ dovolené? (možné označit více odpovědí):
 doporučení známých internetové stránky regionů/ turistických cílů
 diskusní fóra, sociální sítě veletrhy cestovního ruchu
 televizní a rozhlasové pořady články v tisku
 tiskoviny (mapy, průvodce apod.) informační centra
 jiné, prosím uveďte:
12. Jak jste se dopravili do výchozího místa Vašeho výletu/ dovolené?
 autem vlakem autobusem na kole MHD
 jiné, prosím uveďte:
13. Pokud jste na vícedenním výletě/dovolené, jakým způsobem jste ubytováni? Pokud ne, přejděte na otázku číslo 15.
 ubytování na jednom místě různá ubytování každou noc kombinace obou
14. Jaký typ ubytování na Vašem výletě/ dovolené využíváte?
 hotel penzion kemp/ tábořiště privat
 známí, rodina jiné, prosím uveďte:
15. Využíváte služeb certifikovaných ubytovacích a stravovacích zařízení Cyklisté vítáni?
 ano občas ne neznám certifikaci Cyklisté vítáni

16. Jaké služby jste během Vašeho výletu/ dovolené využili/ plánujete využít? (možné označit více možností)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> ubytování | <input type="checkbox"/> stravování a občerstvení |
| <input type="checkbox"/> doprava (MHD, vlak, atd.) | <input type="checkbox"/> kulturní, sportovní, zábavní a jiná zařízení |
| <input type="checkbox"/> servis kol | <input type="checkbox"/> půjčovna kol |
| <input type="checkbox"/> informační centrum | <input type="checkbox"/> průvodcovské služby |
| <input type="checkbox"/> nákup suvenýrů | <input type="checkbox"/> nákup map, průvodců |
| <input type="checkbox"/> jiné, prosím uveďte: | |

17. Jaká je Vaše průměrná denní útrata za výše uvedené služby a zboží?

- do 200 Kč 201 – 500 Kč 501 – 1000 Kč 1001 Kč a více

18. Jak hodnotíte následující charakteristiky cykloturistiky na Labské stezce? (zakroužkujte)

	Velmi dobře	Spíše dobře	Spíše špatně	Velmi špatně	Nevím
Kvalita značení cyklotras	1	2	3	4	5
Kvalita povrchů cyklotras	1	2	3	4	5
Dostupnost služeb pro cykloturisty	1	2	3	4	5
Připravenost a vstřícnost ubytovacích zařízení k cykloturistům	1	2	3	4	5
Připravenost a vstřícnost stravovacích zařízení k cykloturistům	1	2	3	4	5
Připravenost a vstřícnost turistických cílů k cykloturistům (hrady, zámky, muzea apod.)	1	2	3	4	5
Bezpečnost na cyklotrase	1	2	3	4	5

19. Hodláte opětovně navštívit Labskou stezku?

- ano ne

20. Doporučili byste výlet po Labské stezce svým známým?

- ano ne

Identifikační údaje:

21. Jste:

muž

žena

22. Věk:

15 – 19 let

20 – 29 let

30 – 44 let

45 – 59 let

60 let a více

23. Bydliště:

ČR – uveďte, prosím, město/ obec:

zahraničí – uveďte, prosím, zemi:

24. Nejvyšší dosažené vzdělání:

bez maturity

s maturitou

vysokoškolské (Bc., Mgr., Ing., atd.)

Děkujeme Vám za vyplnění dotazníku a přejeme příjemnou jízdu.

Příloha 3 Dotazník pro ubytovací zařízení

Dotazník pro ubytovací zařízení v blízkosti Labské cyklostezky – turistický region Krkonoše a Podkrkonoší

Dobrý den,

prosím o vyplnění krátkého dotazníku, který se týká ubytovacích zařízení umístěných v blízkosti Labské cyklostezky. Jedná se o cyklostezku vedenou podél řeky Labe (pro dotazník je relevantní úsek od pramene Labe přes Horní Mísečky, Špindlerův Mlýn, Vrchlabí, Hostinné až po Dvůr Králové nad Labem). Cílem dotazníku je zjistit, jaký dopad má přítomnost cyklostezky v turistickém regionu Krkonoše a Podkrkonoší na obsazenost ubytovacích zařízení.

1. Nachází se vaše ubytovací zařízení na území turistického regionu Krkonoše a Podkrkonoší?
ano/ ne
2. O jakou kategorii ubytovacího zařízení se jedná?
hotel/hotel garni/motel/botel/hostel/penzion/turistická ubytovna/kemp/jiné
3. Poskytuje Vaše ubytovací zařízení služby cyklistům? (úschova kol, ...)
ano/ne
4. Jaké služby cyklistům vaše ubytovací zařízení nabízí?
úschovna kol/ možnost zapůjčení náradí/ půjčovna kol/ jiné ...
5. Je Vaše ubytovací zařízení držitelem certifikace „Cyklisté vítání“?
ano/ne
6. Jaká je kapacita Vašeho ubytovacího zařízení?
do 10 lůžek/ 11-30 lůžek/31-50 lůžek/ 51-70 lůžek/ 71-90 lůžek/ 91 a více lůžek
7. Jaká je průměrná obsazenost Vašeho ubytovacího zařízení v letním období?
0 - 25%/ 26 - 50%/ 51 - 75%/ 76 – 100%
8. Jaký je podíl cyklistů na celkovém počtu hostů/ návštěvníků?
0 - 5%/ 6 - 10%/ 11 - 20%/ 21 - 30%/ 31- 40%/ 41% a více
9. Název obce, ve které se nachází Vaše ubytovací zařízení?

Děkuji za vyplnění dotazníku, přeji příjemný den.