

Pracovní podklad pro konferenční den 27.5.2009



Česká republika jako významná cyklistická destinace Evropy, aneb

Česko jede

Upozornění: Tento pracovní materiál je určen především pro účastníky Cyklokonference 2009. Jedná se o otevřený pracovní podklad, u kterého se předpokládá, že bude doplňován a upřesňován jak v průběhu Cyklokonference 2009, tak i po ní. Každý z účastníků Cyklokonference 2009 bude mít rovněž prostor pro doplnění svých tipů pro jednotlivé druhy „cyklobalíčků“. Kromě připomínek, které budou zapracovány přímo v průběhu cyklokonference 2009, tak mohou být zasílány průběžně elektronicky na adresu jaroslav.martinek@cdv.cz. Daný pracovní materiál by se měl stát odrazovým můstkem pro definování toho, kam by měla směřovat marketingová podpora rekreační cyklistiky v ČR.

OBSAH

1	Základní informace	3
1.1.	Definice	3
1.2.	Cykloprodukty, cyklobalíčky.....	4
1.3.	Program Zelené stezky Greenways	8
1.4.	Terénní cyklistika.....	9
1.5.	Cyklistická destinace.....	12
1.6.	Stručný souhrn východisek.....	13
2	Inspirace ze zahraničí.....	15
2.1.	Německo – obecná strategie, Labská stezka.....	15
2.2.	Rakousko – obecná strategie, Dunajská stezka.....	15
2.3.	Cyklistika, marketing a střediska cestovního ruchu v období světové ekonomické krize	15
2.4.	Evropská síť cyklotras EuroVelo.....	16
2.5.	Mike Van Abel – IMBA, terénní cyklistika	16
3	Modelové příklady z česka	17
3.1.	Cyklobalíčky pro rodiny s dětmi, in-line	17
3.2.	Cyklobalíčky pro „pohodové“ cyklisty	19
3.3.	Cyklobalíčky pro dálkové cyklisty	21
3.3.1.	EuroVelo a Česko	21
3.3.2.	Mezinárodní produkty s napojením na zahraniční iniciativy	21
3.3.3.	Marketingové produkty dálkového typu (realizovány v regionu).....	22
3.4.	Příklady programů pro terénní cyklisty	23
3.4.1.	Příklad singltreku	23
3.4.2.	Příklady závodní terénní cyklistiky	23
4	Služby	24
4.1.	Dopravní služby.....	24
4.1.1.	Cyklisté a železnice	24
4.1.2.	Cykloturisté a autobusy.....	25
4.2.	Cyklisté vítání - Národní certifikace služeb v cestovním ruchu	26
5	Cyklistická infrastruktura	27
5.1.	Plánování a projektování cyklistických komunikací	27
5.2.	Doprovodná cyklistická infrastruktura	27
5.3.	Značení cyklotras v ČR.....	28
5.3.1.	Obecně o značení cyklotras – základní fakta.	28
5.3.2.	Údržba značení cyklotras.....	30
6	„Cyklistická rada“	31
6.1.	Příklad popisu člena skupiny - Agentura CzechTourism	31
7	Úkoly	32

1 ZÁKLADNÍ INFORMACE

1.1. Definice

Volný čas

Definice praví: „Volný čas je doba, kdy člověk koná činnosti podle své vůle takovou intenzitou, aby si odpočinul, bez záměru produktivity pro prospěch společnosti.“ Volný čas je mimopracovní doba, osvobozená od času přesčasové práce a dojíždění na místo pracoviště (čas vázaný).

Tři základní **funkce** volného času:

- odpočinek (délassement), zotavení, reprodukce pracovní síly. Volný čas osvobozuje od únavy, odstraňuje fyzické nebo nervové poruchy vyvolané napětím, výkonem povinností a zejména práce
- rozptýlení (divertissement), zábava, rozptýlení, kompenzace, únik z monotónnosti práce
- rozvoj osobnosti (développement) fyzický, kulturní, sociální

Cestovní ruch

Definice praví: „Cestovní ruch je činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu ne delší než jeden ucelený rok, za účelem trávení volného času, podnikání nebo jinými účely, nespojujícími s výkonem výdělečné činnosti v navštíveném místě“.

Formy cestovního ruchu:

- oddychový cestovní ruch (nejmasovější)
 - rekreační cestovní ruch
 - sportovně turistický cestovní ruch
 - lázeňsko léčebný cestovní ruch
 - kulturně poznávací c.r.
- zaměstnanecký cestovní ruch (veletrhy, výstavy)
- zvláštní formy cestovního ruchu (lov, sportovní soutěže)



obr. Ilustrativní foto: Roman Kalabus

Rekreace

Slovo rekreace pochází z latinského „creare“, což znamená tvořit. Předpona „re“ značí vratný charakter a z toho plyne, že „rekreace“ je nové tvoření nebo lépe: znovutvoření. Samotný význam slova nabádá jedince k činorodému a rozvíjejícímu způsobu využití volného času ve smyslu harmonického rozvoje osobnosti v somatické, psychické a psychosociální oblasti, přičemž intenzita a míra uspokojování potřeb závisí čistě na vůli a motivaci jedince.

Rekreační cyklistika

Cyklistiku můžeme spojit jak s volným časem, cestovním ruchem, tak s rekreací. Pro zjednodušení terminologie se nejčastěji používá termín rekreační cyklistika, která zastřešuje všechny uvedené spojení. Rekreační cyklistika v České republice je téma velmi přitažlivé a aktuální. V dnešní době jsou lidé hnáni neodolatelnou touhou po co nejširším poznání, co v nejkratším možném časovém úseku a co nejlevnějším způsobem. Jízdní kolo se pro splnění těchto cílů stává univerzálním a přitom dostupným prostředkem. Celý svět se globalizuje. Stává se jedinou „vesnicí“. Veškerá naše konání, záměry, touhy, vysněné mety neodvisí pouze od našich finančních možností, ale i času, který jim ze svých rozhodnutí věnujeme. Rekreační cyklistika je z hlediska obou citovaných hodnot – času i peněz – příjemným, zdraví prospěšným a úsporným řešením. Na kole jsme bytostně spjati s prostředím, kterým projíždíme. Ať s městskou aglomerací nebo volnou přírodou. Přesouváme se mnohem rychleji než chůzí a přesto plně vnímáme lokalitu, již jsme si určili za cíl poznání. Na kole navíc poznáváme sami sebe, svoji fyzickou i psychickou kondici, svoji vůli. Po každé absolvované túře nám náš organizmus sděluje svůj momentální zdravotní stav bez lékařských vyšetření. I rekreační cyklistika se může stát pro určité jedince adrenalinovým sportem, jenž je v mnohých sportovních odvětvích současně preferenční podmínkou.

Také předpoklady pro rozvoj rekreační cyklistiky jsou v naší zemi skvělé. Máme krásnou krajinu s členitým reliéfem, lesy, vodními plochami, nespočtem kulturně-historických a technických památek

a spoustou přírodních krás. Rekreační cyklistika má potenciál obohatit naše zážitky v krátkém časovém úseku a k životnímu prostředí zůstává přátelská. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turisticky zajímavým místům v České republice a přispívá i k rozvoji zaostalejších regionů. K propagaci těchto zajímavých míst by měl aktivně přispět destinační management. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb cestovního ruchu a podporuje udržení životní úrovně střední třídy obyvatel České republiky.

1.2. Cykloprodukty, cyklobalíčky

Z pohledu cestovního ruchu je nabídka dovolené s kolem či dokonce na kole od běžné nabídky odlišná. Nabídka ucelených služeb je v oblasti cestovního ruchu nazývána produkt. Pro přípravu produktů cestovního ruchu pro cyklisty, tzv. „cyklobalíčků“ je třeba mít na paměti potřeby cyklistů, jejich kol, ale i mnohé aspekty, které nabídka dovolené s kolem či na něm zahrnuje. Cyklobalíčky jsou jednou z možností, jak zvýšit počet turistů v regionu. Nejde přitom jen o samotnou infrastrukturu (cyklostezky), jako spíše o související vybavení a služby, které zpříjemní nebo dokonce umožní její využívání. Jde zejména o vybavení cyklostezek, ale i značených cyklotras, odpočívkami, informačními tabulemi s mapami či popisem okolních zajímavostí. Ubytovací, stravovací zařízení a turistické cíle nabízející služby s přihlédnutím ke specifickým potřebám cyklistů (vyprání, vhodné jídlo a nápoje, servis, uložení kol atp.) mají také možnost získat certifikaci Cyklisté vítáni, která uživatelům garantuje rozsah a kvalitu cyklistických služeb.



Přestože existuje velké množství map a propagačních materiálů, které mohou cyklisté využít jako informační zdroj pro přípravu trasy, či celé dovolené, jen velice málo z nich je koncipováno jako „cyklobalíček“, tedy materiál poskytující kompletní informace vč. služeb pro cykloturistiku v daném místě. Infocentra pak poskytují často jen základní informace, služby cykloprůvodců téměř chybí.

Aktivity měst a obcí podporující turistiku se často zaměřují na propagaci architektonických památek, přičemž cyklisté pravděpodobně preferují jízdu přírodou a poznávání zajímavostí přírodních (přírodní památky), oceňují krásné výhledy do krajiny a cesty přírodou mimo zastavěné lokality. Propagace takového typu turistiky vyžaduje tedy aktivitu a koordinaci spíše útvarů regionálních – mikroregiony, kraje.

Nabídky prezentující možnosti cyklistiky jsou často zaměřeny obecně, tj. na cyklisty jako takové, bez specifikace potřeb jednotlivých specifických skupin. Cyklisty je možné rozdělit podle následujících kritérií.

Rozdělení cyklistů

Podle způsobu organizace:

- individuálové,
- skupiny individuálů,
- zájezdy a další organizované skupiny.

Podle typu a délky tras:

- rodiny s dětmi (kratší a bezpečné trasy, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch),
- „pohodoví“¹ cyklisté:
 - méně zdatní rekreační cyklisté, mají obavy z větší fyzické námahy, do této kategorie patří často i senioři (nenáročné kratší trasy, cca do 30km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch),
 - zdatnější rekreační cyklisté, (okružní trasy 40-80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty),
- dálkoví cyklisté (trasy 50-100km, převážně se drží páteřních tras, v cílových destinacích se zdrží zpravidla jen chvíli),

¹ Každá skupina může být pohodová – i ten co jede 150 km může jet v pohodě a užít si to. Jde ale o to si nějakým způsobem definovat tuto cílovou skupinu

- bikeři, terénní cyklisté (preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu různé náročnosti),
- sportovně rekreační cyklisté (není na mysli skupina vrcholových sportovců, ale těch kteří vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratony nebo silniční maratony).

Podle znalosti místa:

- místní (znají i zkratky)
- přespolní (potřebují mapu, uvítají další informace)

Srovnání typů cyklistů dle požadavků a potřeb

	náročnost terénu	Služby	finanční bonita	pomoc/ podpora	trasy/ stezky
s dětmi	1	3	1-2	2-3	2-3
pohodoví	1-2	1-2	2	2	1-2
dálkoví	2	2-3	2-3	2-3	
bikeři	2-3	2-3	3	1	3

1= malý 2= střední 3= největší

Volba vhodného typu cyklobalíčku

Česká republika je kraj pestrý, a tak by se měly cyklobalíčky lišit dle charakteru krajiny a potenciálu jednotlivých regionů. Cyklistika u nás je stále převážně záležitostí domácího cestovního ruchu, ze zahraničí k nám ale cyklisté jezdí stále častěji.

Pokud chceme připravit kvalitní cyklobalíček, je nutné si vybrat cílovou skupinu, z následujících:

- rodiny s dětmi,
- běžní „pohodoví“ cyklisté,
- dálkoví cykloturisté,
- bikeři, terénní cyklisté,
- sportovní cyklisté,

Cyklobalíček bude prioritně určen jedné z uvedených skupin, jejím potřebám a zvykům. Délka pobytu by se měla přizpůsobit potenciálu regionu, a to nejen z pohledu pouhé cyklistiky, ale také z pohledu turistiky, tedy množství zajímavých míst.

Přestože dosud neexistují přesná statistická čísla o tom, kolik lidí pro svou dovolenou v ČR využívá kola (prioritně, nebo jen doplňkově), lze odhadnout, že nejpočetnější skupinou u nás jsou cyklisté „pohodoví“. Stále se ale zvětšuje skupina dálkových cyklistů a terénních cyklistů, kteří se ze skupiny "pohodoví" po čase rekrutují.

Z pozice samosprávy, resp. jejích správních celků, lze připravit cyklobalíčky jen pro individuály popř. skupiny individuálů. Pro skupiny cyklistů, jejichž cesta je organizována cestovní kanceláří, je nutná spolupráce s místním subjektem zajišťujícím služby cestovního ruchu, nejlépe s incomingovou cestovní kanceláří – zde se nabízí podpora takovéto aktivity formou grantů regionálního charakteru.

Potřeby cyklistů:

Služby:

- infocentra,
- ubytování,
- stravování,
- mapy, propagační materiály,
- průvodce,
- půjčovny kol,
- servisy,
- úschova nebo odstavení a uzamčení kola,

- přeprava kol a zavazadel

Infrastruktura:

- dovybavení ubyt. Kapacit,
- dovybavení strav. Kapacit,
- dovybavení turist. cílů,
- stojany (mj. k infocentrům), koloviště (=parkoviště pro kola), úschovny kol,
- značené cyklotrasy,
- zpevněné cyklostezky,
- přírodní stezky,
- návaznost na jiná sportovní zařízení (koupaliště, hřiště),
- infotabule, odpočívky.

Cyklobalíček zahrnuje zejména služby pro cyklisty, infrastruktura je nezbytná pro vytvoření trasy/okruhu jako základu cyklobalíčku.

Co musí cyklobalíček obsahovat a proč:

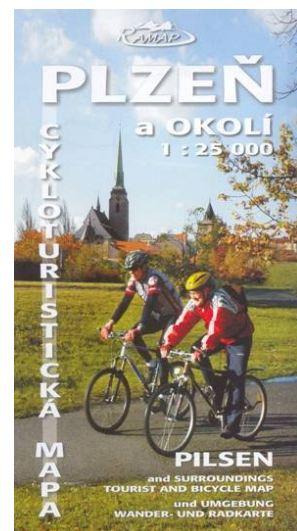
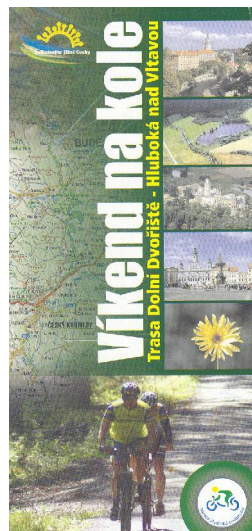
1. charakteristiku nabízeného regionu a největší cyklo+turistická lákadla,
2. nabídku ubytovacích možností – ideálně v zařízeních s certifikací Cyklisté vítáni,
3. cyklistické služby – servisy, cykloprodejny, půjčovny kol, cyklobusy, cykloprůvodci atp.,
4. návrh tras a jejich charakteristiku – komu je trasa určena (skupina), náročnost (povrch tratě), délku, (profil), nejzajímavější místa na trase,
5. nabídku stravovacích možností na trase a blízko ní, vč. možností občerstvovacích zastávek – restaurace, bistra, studánky, pítka, odpočívky,
6. „pikniková místa“, tj. místa pro občerstvovací zastávku se svačinou – odpočívky, vyhlídky atp.,
7. seznam infocenter vč. jejich otevírací doby, popř. kontakty na organizace provozující či podporující rekreační cyklistiku v daném místě/regionu,
8. možnosti úschovy a přepravy kol a zavazadel,
9. kontakty pro případy nouze - na lékařskou pomoc, na policii,
10. kontakt na tvůrce cyklobalíčku,
11. datum vydání

Cyklobalíček je produkt a jako takový musí zahrnovat komplexní služby. Jeho základem vždy bude nabídka tras/okruhů ovšem s konkrétní specifikací, aby bylo hned zřejmé, které cílové skupině cyklistů bude tato nabídka určena. Podrobný rozpis tras a služeb na nich je nutností, další služby, jako ubytování či kontakty na informační centra jsou pak též povinnou součástí cyklobalíčku.

Formy a příklady produktů

1. tištěné
 - Víkend na kole (vydala Nadace Jihočeské cyklostezky)
 - Plzeň a okolí, cykloturistická mapa (RAMAP pro Magistrát města Plzně)
 - Na kole ze Spáleného Poříčí, víkendový cyklobalíček se třemi výlety ze Sp. Poříčí (RAMAP a cykloRADKA)
 - Cyklobusem do Českého lesa, cyklobalíček 3 tras s využitím cyklobusu a možností přespání v regionu (RAMAP a cykloRADKA)
 - Specialized - Hornovsacká Bike Tour (Valašsko – Horní Vsacko)
2. elektronické
 - regionální cykloportály s kompletními informacemi a jazykovými mutacemi (www.plzenskonakole.cz, www.cyklo-jizni-morava.cz, www.sedlcanskemnakole.cz)
 - cyklobalíčky na internetu (Nepomucké cyklobalíčky – připravují se)

Pro produkt je vhodné využít jak tištěné, tak elektronické verze zveřejňování. Tištěná forma pak může být kromě obvyklých míst také distribuována na cyklisticky frekventovaných místech. Obě formy se navíc mohou doplňovat, internetová může být průběžně aktualizována a k dispozici i v jazykových mutacích. Při vhodné propagaci je tak lépe k dispozici zájemcům mimo region či v zahraničí.



Trasa/Okruh jako základ cyklobalíčku



Každý cyklista ví, že ne vždy se výlet vydaří, jak by si člověk přál, ale k tomu, aby se zdařil co nejlépe, je vhodné řídit se následujícími radami k přípravě trasy/okruhu:

1. náročnější část trasy by měla být v její první polovině*
2. kopec s kamenitou nebo jinak náročnou cestou by se měl sjíždět dolů, pro stoupání volit cesty s lepším povrchem*
3. jsou-li na trase místa, kde fouká často protivítr, upozornit na ně, případně doporučit za větru změnit směr
4. upozornit na nebezpečná místa na trase
5. uvést možnosti zkrácení trasy (i vlakem) za špatného počasí či objížděky blátivých míst za mokra
6. trasy nabízené v rámci balíčku nelze plánovat nad mapou „od stolu“ – je nutné je projet a zjistit reálný stav v terénu

*) pro bikerské trasy toto platit nemusí

1.3. Program Zelené stezky Greenways



Slovo **Greenway (zelená stezka)** znamená:

1. stezka, přirozený nebo vytvořený koridor, využitelný pro rekreaci, táhnoucí se podél přírodních prvků, jako jsou vodní toky, údolí, hřebeny hor, nebo kolem cest, kanálů, vyhlídkových tras či jiných komunikací
2. přirozená trasa vedoucí krajinou, vhodná především pro pěší turisty a cyklisty
3. stezka spojující obydlená místa s historickými a kulturními památkami
4. vyznačený souvislý prostor ve městě nebo jeho okolí, vyhlášený jako parkové nebo zelené pásmo (například nábřeží řek, zrušená železnice apod.)
(Greenway=americký neologismus: zelená + cesta; vznik nejasný)

DEFINICE POUŽÍVANÁ EUROPEAN GREENWAYS ASSOCIATION:

Greenways jsou komunikace určené pro bezmotorovou dopravu, zejména pro pěší, cyklisty, koně, vozíčkáře, kolečkové bruslaře... Tyto cesty vedou částečně nebo úplně nevyužívanými dopravními liniemi, jako jsou opuštěné železnice, obslužné cesty podél kanálů a řek, lesní cesty, málo frekventované tiché silnice, poutní cesty a podobně. Tyto cesty jsou často základem pro další rozvoj území.

DEFINICE PRO ČESKÉ A STŘEDOEVROPSKÉ GREENWAYS:

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 k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Zelené stezky vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.

POSLÁNÍ PROGRAMU GREENWAYS

Zelené stezky Greenways je asistenční a grantový program Nadace Partnerství. Jeho prostřednictvím nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům přispívajícím k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat jak mezi sebou, tak s partnerskými organizacemi doma i v zahraničí.

Program Zelené stezky Greenways se zaměřuje na projekty, které v sobě integrují řešení několika oblastí, s cílem zlepšení kvality života obyvatel měst i obcí. Hlavní témata programu jsou:

- místní a regionální rozvoj
- šetrná a bezpečná doprava
- šetrná turistika
- ochrana přírodního a kulturního dědictví
- zdravý životní styl

GREENWAYS V ČESKÉ REPUBLICE

V České republice program Zelených stezek - Greenways řídí Nadace Partnerství. Nadace poskytuje metodickou pomoc a finanční podporu organizacím a projektům, které přispívají k udržitelnému rozvoji stezek, přírodních koridorů a přilehlého území. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat.

Více na adrese: www.nadacepartnerstvi.cz

1.4. Terénní cyklistika

česká
mountainbiková
asociace



©ČeMBA o.s., autoři kapitoly: Dafydd Davis, Tomáš Kvasnička, Hana Hermová

Jako terénní cyklistika se označuje veškerá cyklistika odehrávající se mimo silnice a asfaltové povrchy. Terénní cyklistiku je možné rozdělit do těchto segmentů (převzato z prací D. Davise a společných prací výše uvedených autorů):

- **Rodinná/odpočinková mimo-silniční cyklistika**

Tento segment má největší objem a jeho členy jsou cyklisté všeho věku, fyzické kondice a schopnosti ovládat kolo, včetně malých dětí a starších občanů, často jako rodinné skupiny. V tomto segmentu se překrývají rekreační cyklisté preferující asfaltové cyklostezky a cyklotrasy a cyklisté preferující nenáročné stezky na přírodě blízkých površích. Stav poptávky je zkreslen dlouhodobým omezením stávající řízené nabídky na stezky s živíčním (či betonovým) povrchem. V Česku je v současnosti tato skupina uspokojována stávajícími produkty cyklostezek, které kombinují dálkovou cykloturistiku po stezkách vedoucích údolími řek, dopravní cyklistiku a nenáročnou cyklistiku pro méně zdatné.

obr. Ilustrativní foto:
Ján Tekel'

Segment rodinné/odpočinkové mimo-silniční cyklistiky má značný objem a díky tomu také ekonomický přínos. Pokud však vztáhneme ekonomický přínos na velikost segmentu a objemy výdajů na užívané produkty stezek, ukáže se, že relativní hodnota ekonomického přínosu rodinné/odpočinkové mimo-silniční cyklistiky je nízká.

V posledních letech je celosvětově tento segment cyklistiky uspokojován stezkami typu Greenways. Přestože Greenways nebývají ve svém designu přímo zacíleny na tento segment, dokáží uspokojivě vyhovět jeho požadavkům.

- **Náročná terénní cyklistika**

Náročná terénní cyklistika, kterou provozují zkušení terénní cyklisté (také bikeři, bajkeři) je v současné době jádrem terénní cyklistiky v České republice. Cyklisté, kteří ji provozují, mají zkušenosti s pobytem v přírodě a mají znalosti potřebné k jejímu provozování. Často se věnují i jiným aktivitám pobytu v přírodě, jako je lyžování, horolezectví, orientační běh, vodáctví atd.

Zkušení terénní cyklisté v Česku jezdí na všech typech / kategoriích lesních cest a včetně lesních stezek a lesních chodníků. V návaznosti na globální vývoj terénní cyklistiky v rámci tohoto segmentu stoupá poptávka po úzkých lesních stezkách. Stávající podmínky v Česku, spočívající v naprostém nedostatku přístupných podmínek pro terénní cyklistiku, způsobují, že tento segment je zatím dominující. Vlastnosti a požadavky náročných terénních cyklistů jsou omylem kvůli nízkému porozumění problematice přisuzovány celému poli terénní cyklistiky.

- **Závodní terénní cyklistika**

Tento segment je populací závodních terénních cyklistů zaměřených na soutěživé a sportovní aspekty. Kromě samotné účasti na organizovaných závodních akcích jeho členové trénují v přírodních podmínkách. Ve své většině jsou velmi fyzicky zdatní a umějí ovládat kolo.

Do tohoto segmentu lze také zařadit jezdce bez licence, kteří se účastní amatérských dálkových závodů (tzv. maratónů), které jsou v České republice velmi oblíbeny. Lze odhadnout, že v plné sezóně se o sobotách takových akcí pořádaných na různých místech republiky účastní až 8 tis. Závodníků. Zástupci závodních terénních cyklistů budou podobně jako v jiných zemích vyhledávat udržitelné přírodě blízké stezky, pokud jim začnou být nabízeny.

- **Rekreační terénní cyklistika**

Rekreační terénní cyklisté jsou skupinou, která se aktivitě věnuje v nezávodním pojetí nejčastěji jednou až několikrát měsíčně. Tito cyklisté nemají nijak zvlášť dobrou tělesnou kondici, ale umějí poměrně dobře ovládat kolo a dokáží ocenit jednostopé lesní stezky (tzv. singltrek). Vyjíždka rekreačních cyklistů obvykle trvá mezi 1 až 4 hodinami a je mezi 10 až 30 km dlouhá. Podobně jako závodní terénní cyklisté při tréninku, se i rekreační terénní cyklisté na svoji oblíbenou trasu vracejí opakovaně.

Rekreační terénní cyklisté nebývají příliš zruční v orientaci v terénu. Někteří z nich nemají schopnosti plánovat vlastní trasy v neznámých oblastech a proto s velkou pravděpodobností budou užívat speciálně vybudovaných sítí lesních stezek.

Mezi segmenty terénní cyklistiky mají rekreační terénní cyklisté nejsilnější sklony k realizování poměrně častých víkendových návštěv do destinací, kde existuje nabídka stezek pro terénní cyklistiku. Často takové výjezdy dělají proto, aby se projeli po specifické trase nebo stezce. Pokud budou nabídnuty lesní rekreační stezky, podstatně nabude tento segment na objemu i ekonomické hodnotě, pravděpodobně do míry větší, než k tomu došlo jinde ve světě.

Zkušenosti ze světa, zejména z USA, Kanady či Velké Británie ukazují, že segment rekreačních terénních cyklistů, kteří poptávají přístupné udržitelné lesní stezky spíše než stávající infrastrukturu lesních cest, je klíčem k růstu objemu poptávky i ekonomického přínosu terénní cyklistiky.

- **Sjezd na horských kolech**

Sjezdaři na horských kolech jsou jezdci zapojení do závodů na specializovaných horských kolech a za použití chráničů částí těla. Jsou to technicky velmi zdatní jezdci se zájmem o velmi náročné sjezdy. Sjezd na horských kolech spočívá v jízdě dolů na čas po předem určené trati, která obsahuje velmi technické a náročné pasáže včetně sekcí s velkými schody, zlomy, klopenými zatáčkami, a skoky různých typů.

Sjezd na horských kolech je dnes světově rozšířeným fenoménem, který nalézá stabilní místo v letní nabídce lyžařských středisek. Sjezd na horských kolech je třeba i přesto považovat za velmi specializovanou aktivitu, které se účastní pouze úzký výsek velmi dedikovaných terénních cyklistů.

- **Freeride**

Freeridoví jezdci na horských kolech používají podobné tratě jako tratě pro sjezd. Od sjezdu na horských kolech se ale liší tím, jsou méně formalizované. Freeride je pak méně organizovaná aktivita než sjezd na horských kolech. Freeridoví jezdci jsou zkušené cyklisté, kteří aktivně vyhledávají velice náročné tratě. Často jezdí na relativně malé ploše a využívají klíčové prvky jako skoky, prudké propady, skalní převisy, klády, atd. Freeridoví jezdci si často upravují existující prvky nebo si budují nové jako např. skoky. Své oblíbené oblasti či místa pak pravidelně navštěvují a využívají.

Freeride stále zůstává velice malou částí pole jízdy na horských kolech, protože se mu věnuje pouze tvrdé jádro zkušených a oddaných jezdců. Ve značné míře jedná o aktivitu provozovanou na okrajích měst.

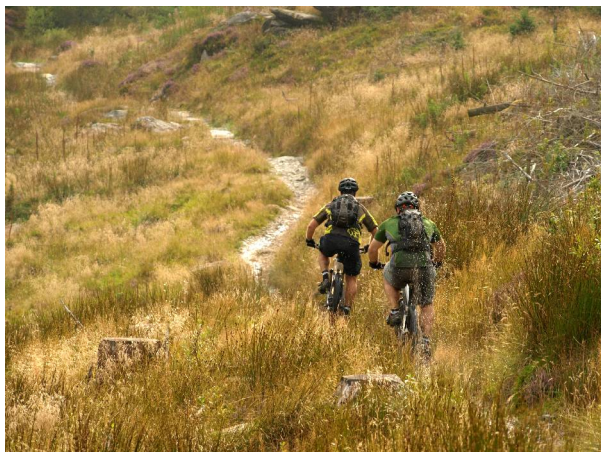
ČeMBA o.s. je členskou neziskovou organizací s celorepublikovou působností, která hájí zájmy českých terénních cyklistů. Aktivně se podílí na vytváření lepších podmínek pro terénní cyklistiku v Česku, a snaží se tak touto aktivitou přinést prospěch široké veřejnosti. Její činnost je založena na kvalitě kovaném a odborném přístupu. Důraz klade na odpovědné a ohleduplné chování k přírodě, lidem a majetku.

Česká mountainbiková asociace, o.s. v současné době rozvíjí tyto hlavní programy pro terénní cyklistiku:

Singltrek – program, který do Česka přináší ustálenou dobrou praxi plánování a realizace přírodě blízkých rekreačních stezek pro terénní cyklistiku a sdílené užívání, přičemž klade maximální důraz na ochranu přírody a krajiny a uživatelský zážitek. Zejména v tomto programu ČEMBA o.s. dlouhodobě spolupracuje s britským odborníkem Dafyddem Davisem a americkou organizací IMBA. **Více informací, publikace a kontakty na www.cemba.cz, www.singltrek.cz**

Lesní stezky – program, který si klade za cíl aktivně vyhledávat, opravovat a udržovat historické lesní stezky, které desetiletí neudržované chřadnou a mizí. Tyto lesní chodníky, které byly budovány často před více než stoletím, jsou lidmi stále vyhledávány a vysoce ceněny, protože jim poskytují skutečný zážitek z blízkosti přírody. Tento projekt se hlásí k obnově tradice českého turistického hnutí, přitom ji uvádí do moderního prostředí 21. století. Přínosem projektu není pouze faktické zlepšení kvality odpočinku v přírodě, ale také záchrana cenného dědictví a posílení odpovědného vztahu lidí k přírodě. Důležitou roli hraje také rozvoj občanské společnosti a dobrovolnictví v Česku, protože stěžejní část projektu je prováděna dobrovolníky. **Více informací a kontakty na www.lesnistezky.cz**

Bajková školka – tento program chce dětem ukázat, že i v době počítačových her a internetu může být pobyt v přírodě velkou zábavou. Eventy na společenských i sportovních akcích dětem nabídnou atraktivní program v čele s možností lákavé projížďky na horském kole na „přírodním hřišti“. Důležitou součástí projektu je osvěta vedoucí ke kladnému vztahu k přírodě a ohleduplnosti k ní. **Více informací a kontakty na <http://www.cemba.cz/deti/>**



Singltrek. Foto: Pavel Horník



Bajková školka. © ČEMBA, o.s.

1.5. Cyklistická destinace

Na základě rčení „u nás je krásně“ vycházejme z předpokladu, že každá turistická destinace má určitý potenciál navrhnout své cyklobalíčky pro následující skupiny cyklistů:

- rodiny s dětmi,
- „pohodoví“ cyklisté,
- dálkoví cyklisté (delší okruhy pro zdatnější cyklisty)
- bikeři, terénní cyklisté,
- sportovně rekreační cyklisté.

Na druhé straně by každá „turistická destinace“ měla být soudná v tom, zda skutečně splňuje potřebné parametry z hlediska vybudování úspěšného turistického produktu pro zahraniční a domácí klientelu. Je třeba proto pečlivě posoudit:

- nosný marketingový potenciál/nápad – například se zaměřit jen na jednu cílovou klientelu;
- soulad turistické atraktivity a geografických podmínek;
- organizační a finanční předpoklady pro realizaci (v první etapě by se mělo jednat o destinace, kde je daný produkt po technické stránce již zrealizován)

Kritéria po návrh a posouzení :

- existence klíčových partnerů v území deklarujících zájem o realizaci destinace s dostatečnou sítí tras/stezek,
- prokazatelný marketingový nápad pro zahraniční i domácí trh,
- systém tras odpovídající nabídce vícedenních túr (minimálně 3 atraktivní nabídky pro prodloužený víkend – PÁ, SO, NE)
- dostatečná atraktivita pro domácí i zahraniční klientelu,
- terén vhodný pro nespécializovanou klientelu běžných turistických a rekreačních cyklistů či speciálně zaměřenou klientelu (např. MTB),
- všeobecný soulad s rozvojovými dokumenty ČR a regionů/obcí,
- dodržování principů udržitelného rozvoje, zvláště šetrné turistiky a udržitelné mobility.

ÚZEMNÍ ČLENĚNÍ TURISTICKÉHO POTENCIÁLU ČESKA NA ZÁKLADĚ ROZHODNUTÍ KRAJŮ



1.6. Stručný souhrn východisek

Přínosy rekreační cyklistiky:

- cyklisté navštíví více míst v cílové destinaci než běžní turisté,
- cyklisté jsou v cílové destinaci mobilnější a aktivnější,
- cyklisté využijí více služeb v cílové destinaci (spojených s cyklistikou) - vyšší poptávka po službách přináší více příležitostí pro podnikání,
- dyklistika je součástí šetrné/trvale udržitelné turistiky,
- cyklistika zatraktivní cílovou destinaci a rozšíří povědomí o ní.

Negace, například:

- tendence vytvářet trasy i tam, kde není nic zajímavého (jen proto, že je to nyní cool mluvit o cykloturistice).
- proasfaltování míst, kde by stačil přírodní povrch (pak nenarušuje udržitelnost a šetrnost).

Základní fakta:

- cyklistika je jednou z nejoblíbenějších aktivit v domácím cestovním ruchu ČR. V nejrůznějších výzkumech od roku 2004 se opakovaně umístila na 1.-3. pozici mezi sporty. Podle zatím nejrozsáhlejšího výzkumu cestovního ruchu „Monitoring návštěvníků v turistických regionech ČR“ je cyklistika zajímavá pro 21 % návštěvníků (23 % Čechů a 13 % zahraničních návštěvníků)
- zpracovaná byla řada generelů cyklistických tras na úrovni krajů a měst
- v kvalitě infrastruktury pro cyklistiku a cykloturistiku ale ČR stále výrazněji zaostává za sousedními státy, zejména Rakouskem a Německem a dosud tedy není na evropském trhu cestovního ruchu v sektoru cykloturistiky plně konkurenceschopná;
- nedostatečná koordinace na národní úrovni způsobuje i nízkou synergii v kofinancování velkých projektů z různých zdrojů a tím roztržitost ve využívání poměrně omezených zdrojů financování;
- z důvodů koncepční a projektové nepřipravenosti velkých stezek není dostatečně formulována společenská objednávka vůči státnímu rozpočtu, Státní fond dopravní infrastruktury i přes strmý nárůst alokuje pouze necelá 0,3% svého ročního rozpočtu na budování cyklostezek;
- jednotný systém číselného značení tras je potřebné doplnit o značení páteřních stezek prioritních cyklistických koridorů případně tematických cyklotras (tzv. produktové značení) s ohledem na potřeby marketingu a snadné orientace uživatelů (především jednotným evropským značením tras EuroVelo, mezinárodních tras greenways, značením říčních a dalších tematických tras apod.);
- od roku 2007 funguje v ČR národní systém certifikace stravovacích, ubytovacích a cykloturistických zařízení a turistických cílů **Cyklisté vítáni**, v jejímž rámci je certifikováno na 800 zařízení ve všech regionech ČR. Je nutné rozšířit počet certifikovaných zařízení především podél prioritních cyklokoridorů a v cyklodestinacích a v kategorii **památek**, především hradů, zámků či zahrad z důvodů zvýšení návštěvnosti těchto zařízení;
- v ČR chybí jakékoliv kvantitativní údaje o počtu uživatelů stezek, chybí pravidelný monitoring pohybu po stezkách či kvalitativní data o cykloturistech – je proto nutné začít systematicky sledovat počty uživatelů stezek a prokazovat účelnost veřejných investic a vliv na místní ekonomiku s tím souvisí i chybějící ekonomické vyčíslení přínosů cykloturistiky
- v ČR existuje na 40.000km značených cyklotras, 40.000 km pěších tras, cca 1300km tras pro jezdce na koních, stovky kilometrů tras pro vodáky či stezky pro in-linisty, chybí však prostředky na jejich kvalitní údržbu a jednotný systém jejího financování. Pro potřeby národní prezentace je třeba vybrat prioritní trasy mezi/národního významu a regionálního významu a sestavit z nich jednotný turistický produkt pro AKTIVNÍ DOVOLENOU
- chybí zde nástroj podporující spolupráci mezi regiony a kraji při výstavbě a společné propagaci delších úseků cyklotras v jejich přeměny na cyklostezky
- chybí základní marketing v oblasti cyklistiky pro domácí a zahraniční cyklisty (např. na veletrzích využívat kola jako exponát in natural, více manifestačních jízd).

Důsledky z hlediska rozvoje turistických produktů

- podpora cykloturistických projektů má spíše plošný charakter, vede k rozšiřování sítě značených cyklotras, případně tras tématických, v omezené míře podporuje vybavenost informačními systémy, důraz na kvantitu převažuje nad kvalitou,
- chybí koordinace postupu při návrhu a budování mezinárodních a národních produktů, postavených na prioritních trasách. Chybí soustředěná podpora vybraným produktům schopným konkurovat nabídce na evropském turistickém trhu,
- málo pozornosti se věnuje zapojení podnikatelských subjektů, hlavně zvyšováním kvality služeb ve srovnání s běžnými standardy vyspělých zemí EU,
- investice do budování prioritních dálkových cyklistických koridorů zatím nelze financovat ze státních zdrojů,
- celkově je potenciál ČR ve vytvoření nabídky konkurence schopných produktů pro evropský trh zatím nevyužitou příležitostí.

2 INSPIRACE ZE ZAHRANIČÍ

Pro zpracování jednotné propagace využijeme metod benchmarkingu a zkušeností expertů na cykloturistiku ze sousedních zemí (Německa a Rakouska).

2.1. Německo – obecná strategie, Labská stezka

Magdeburger Tourismusverband • Elbe-Börde-Heide e.V.

Irene Mihlan

ředitelka turismu a koordinátorka střední části Labské stezky, Domplatz 1b, 39104 Magdeburg

Telefon: 0391 / 73 87 90, Fax 0391 / 73 87 99

e-mail: mitte@elberadweg.de, info@elbe-boerde-heide.de

Německý partner je zodpovědný za koordinaci a propagaci Labské stezky na německém území a spolupracuje s nadací partnerství na celkové propagaci této nejpůvodnější evropské cyklostezky. V loňském červnu byl na pozvání ministra hospodářství Saska-Anhaltska zástupce ministra MMR účasten výměny zkušeností pro Labskou stezku v Magdeburku.

Součástí této prezentace bude:

- Labská stezka a její význam pro turistiku v bývalé NDR
- Partneři při rozvoji stezky /koordinační místa, hospodářské komory, kraje a obce/
- Ekonomické studie na Labské stezce
- Přeshraniční propagace stezky s partnery v ČR
- Potenciál stezky pro ČR

Prezentace bude dostupná na www.cyklokonference.cz

2.2. Rakousko – obecná strategie, Dunajská stezka

Mag. Ernst Miglbauer

Invent GmbH - Büro OÖ, Linzer Str. 14, 4100 Ottensheim

Tel. 07234/83627, 0699-12331957 / Fax 07234/83746

E-mail: miglbauer@invent.or.at

Konzultant rakouského ministerstva pro hospodářství a turismus a Oberoesterreich Werbung, autor studií (poslední např. O významu cykloturistiky pro hospodářství v Rakousku <http://publikationen.lebensministerium.at>), publikací (např. „Požitek z jízdy na kole - Dunajská stezka,, příběh úspěšné cyklostezky na Dunaji a Innu“) a znalec české cykloturistiky.

Součástí prezentace bude:

- Současný stav a vyhlídky ČR z pohledu středoevropského trhu cykloturistiky
- Doporučení v oblasti marketingu stezek a priorit při jejich rozvoji
- Zvýraznění USP cykloturistiky v ČR
- Dunajská stezka, úspěšný příběh a šance pro ČR, přínos stezky pro rakouskou ekonomiku

Prezentace bude dostupná na www.cyklokonference.cz

2.3. Cyklistika, marketing a střediska cestovního ruchu v období světové ekonomické krize

Viera Štupáková (Slovensko), konzultant na cestovní ruch

Mobil: 00421 1905634180

E-mail: horeadole@gmail.com

Shrnutí poznatků o tom, jak „světoví hráči“ v oblasti turizmu uvažují o příčinách krize, její dopadech na byznys a způsobech, jak překlenout toto období s minimálními ztrátami. Téma bude zajímavé hlavně pro lidi, kteří se zabývají strategickým plánováním a marketingem.

Prezentace bude dostupná na www.cyklokonference.cz

2.4. Evropská síť cyklotras EuroVelo

Plány na její rozvíjení vznikaly v letech 1995 – 1997 a to prostřednictvím pracovní skupiny Evropské cyklistické federace. Projekt rozvíjí 12 trans-evropských cyklotras spojujících všechny země Evropy a jeho podstatnou část tvoří již stávající státní regionální a místní cyklotrasy. Cíl projektu:

- podporovat a doporučovat cyklo dopravu a cykloturistiku
- propagovat cyklistiku jako „tip na dovolenou“ a motivovat k využití kola pro jízdy při běžných cestách
- rozvíjet síť EuroVelo pro zvýšení profilu cyklistiky v zemích, kde byla potlačována minulými politikami

Evropská komise cestovního ruchu označila EuroVelo za „první význačný zdroj rozvoje nového evropského cestovního ruchu pro další desetiletí, schopný vytvořit zcela nové tržní odvětví, ale i zvýšit počet pracovních míst ve venkovských oblastech.“



obr. síť tras EuroVelo - www.eurovelo.org

Celkově je v síti EuroVelo zahrnuto již více než 63 tis. km cyklistických tras.

Kontakty a odkazy:

EuroVelo - www.eurovelo.org

ECF - <http://www.ecf.com>

ECF European Cyclists' Federation c/o ADFC, Grünenstrasse 120, 28199 Bremen, Deutschland

Telefon: +49 - 421 346 29 39, Telefax: +49 - 346 29 50 email: office@ecf.com

Horst Hahn-Klöckner gf@adfc.de

Jens Erik Larsen JE@Friefugle.dk, Philip Insall philipi@sustrans.org.uk

Navazující informace, které je možno stáhnout na www.cyklostrategie.cz:

- (1) Podrobné informace o projektu EuroVelo
- (2) Příklad popisu EuroVelo n.7 procházející Rakouskem
- (3) Příklad vedení trasy EuroVelo n.9 Rakouskem
- (4) Příklad sítě dálkových tras s trasami EuroVelo v regionu Niederösterreich
- (5) Příklad užití loga EuroVelo

2.5. Mike Van Abel – IMBA, terénní cyklistika

Přednáška navazuje na kapitolu 1.4.

Prezentace bude dostupná na www.cyklokonference.cz

3 MODELOVÉ PŘÍKLADY Z ČESKA

3.1. Cyklobalíčky pro rodiny s dětmi, in-line

Pracovní prostor pro oblasti / úseky, které jsou vhodné pro tento druh „cyklobalíčků. Každý z účastníků cyklokonference bude mít prostor pro doplnění svých tipů, a to buď v písemné podobě a nebo elektronicky je může zaslat po konferenci na adresu jaroslav.martinek@cdv.cz. V daném výčtu by měly být ale reálné, opravdu velmi atraktivní úseky.

Níže jsou uvedeny příklady, které uvedla pracovní skupina, která tvořila daný materiál.

- Jihomoravský kraj
 - Moravská stezka (úseky podél Baťova kanálu a Hodonín - Lanžhot)
 - Cyklostezka Svratka (úsek v Brně)
- Jihočeský kraj
 - Vltavská stezka (úsek České Budějovice – Hluboká nad Vltavou)
 - Otavská stezka (úsek v Písku)
 - Cyklostezka Malše (úsek České Budějovice - Římov - od 2011)
- Hlavní město Praha
 - Vltavská stezka (úsek Troja - Podhoří)
 - Cyklostezka Rokytka (úsek ve Vysočanech)
- Karlovarský kraj
 - Cyklostezka Ohře (úseky v Chebu, Kynšperk – Sokolov a Loket – Karlovy Vary)
 - Cyklostezka Rolava (úsek Karlovy Vary - Nová Role)
- Královéhradecký kraj
 - Cyklostezka Metuje (úsek Velké Poříčí – Náchod – Peklo)
 - Cyklostezka Úpa (úsek Babiččiným údolím)
 - Labská stezka (úsek Hradec Králové - Jaroměř - od 2010)
- Liberecký kraj
 - Jizerská stezka (úsek Turnov - Dolánky)
 - Drážní stezka Varhany (úsek Česká Lípa - Manušice)
 - Cyklostezka Ploučnice (úsek Česká Lípa - Vítkov)
 - Cyklostezka Odra-Nisa (úseky v Liberci a Hrádku nad Nisou)
- Moravskoslezský kraj
 - Cyklostezka Opava (úseky Krnov - Opava a Dolní Benešov - Ostrava)
 - Cyklostezka Moravice (úsek Opava – Hradec nad Moravicí)
 - Cyklostezka Odra/Jantarová stezka (úsek Jistebník – Landek)
- Olomoucký kraj
 - Cyklostezka Bystřice (úsek Olomouc - Hlubočky)
 - Hanácké Benátky (Mladeč, Litovel, Rozvadovice),
 - Cyklostezka Bečva (úsek Hranice – Lipník – Přerov),
 - Hanácká pole (Prostějov, lázně Skalka)
 - Moravská stezka (úsek v Litovelském Pomoraví)
 - Cyklostezka Hloučela (Prostějov – Mostkovice)
- Pardubický kraj
 - Cyklostezka Tichá Orlice (úseky Letohrad - Oldřichovice a Kerhartice - Choceň)
 - Cyklostezka Třebovka (úsek Hylváty - Česká Třebová)
 - Labská stezka (úsek Pardubice – Kunětická hora)
 - Cyklostezka Chrudimka (úsek Chrudim - Slatiňany - Svídnice)
- Plzeňský kraj
 - Cyklostezka Klatovy – Běšiny
 - Cyklostezka Rabuza (úsek v Plzni)
 - Cyklostezka Rokycany - Strašice
 - Cyklostezka Řezná/Regen (úsek Železná Ruda - Alžbětín)
- Středočeský kraj
 - Labská stezka (úsek Libice nad Cidlinou – Poděbrady – Nymburk)
 - Greenway Berounka-Střela (úsek Rakovník - Křivoklát)
 - Cyklostezka Berounka (úseky Beroun - Srbsko a Řevnice - Dobřichovice)

- Ústecký kraj
 - Labská stezka (úsek Ústí nad Labem - Děčín - Bad Schandau - od 2010)
 - Cyklostezka Ploučnice (úsek Děčín - Benešov nad Ploučnicí - od 2010)
 - Cyklostezka Ohře (úseky v Kadani a Nechranice - Žatec)
- Kraj Vysočina
 - Cyklotrasa Jihlava - Třebíč - Raabs (úsek Jihlava - Luka nad Jihlavou)
 - Posázavská stezka (úsek Žďár nad Sázavou - Velké Dářko)
- Zlínský kraj
 - Cyklostezka Rožnovská Bečva (úsek Valašské Meziříčí - Horní Bečva)
 - Cyklostezka Vsetínská Bečva (úsek Vsetín - Velké Karlovice)
 - Moravská stezka (úseky Kroměříž - Otrokovice - od 2010, podél Baťova kanálu a odbočka Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou)
 - Cyklostezka Salaš – Velehrad – Staré Město
 - Cyklostezka Uherský Ostroh - Hluk
 - Cyklostezka Olšava (úsek Uherský Brod - Šumice)
 - Podřevnická stezka (úseky ve Zlíně)

Poznámka č.1: dané TOP „cyklobalíčky“ by měly být rozděleny podle turistických destinací, ale nepodařilo by se nám v časovém horizontu blížící se cyklokonferenci to připravit. Rozdělení podle krajů je tak pracovní verze, která má nám nyní usnadnit práci.

Poznámka č.2: některé úseky lze spojit a vytvořit z toho program pro pohodové nebo dálkové cyklisty

3.2. Cyklobalíčky pro „pohodové“ cyklisty

Pracovní prostor pro oblasti / úseky, které jsou vhodné pro tento druh „cyklobalíčků. Každý z účastníků cyklokonference bude mít prostor pro doplnění svých typů a to buď v písemné podobě a nebo elektronicky je může zaslat po konferenci na adresu jaroslav.martinek@cdiv.cz. V daném výčtu by měly být ale reálné, opravdu velmi atraktivní úseky.

Níže jsou uvedeny příklady, které uvedla pracovní skupina, která tvořila daný materiál.

- Jihomoravský kraj
 - Moravské vinařské stezky
 - Okruh Lichtenštejnského dědictví (Lednicko-valtický areál)
 - Greenway Brno - Vídeň (celá délka)
 - Oslavanské stezky (Pivovarská, Templářská, Energetická) – náročnější, některé úseky vhodné pro terénní cyklisty
 - Cyklostezka Svatka (úsek Veverská Bítýška - Brno)
 - Cyklostezka Svitava (úsek Brno - Blansko - Moravský kras)
 - Okruh NP Podyjí (místa kopcovité úseky)
- Jihočeský kraj
 - Vltavská trasa (úsek České Budějovice - Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou – od 2010)
 - Okruhy na Šumavě (Kvilda-Modrava-Kvilda)
 - Vltavská stezka (Lipensko) a Lipenský okruh (kombinace s přívozy)
 - Otavská stezka (úseky Katovice - Strakonice a Zátaví - Zvíkov)
 - Vyklostezka Blanice (úsek Vodňany - Protivín - Písek)
 - Cyklostezka Schwarzenberský kanál (celá délka)
 - Cyklostezka Malše (úsek České Budějovice - Římov - Velešín - od 2011)
- Hlavní město Praha
 - Vltavská stezka (všechny dokončené úseky, v kombinaci s pravidelnými přívozy je možné se dostat až do centra)
 - Cyklostezka Berounka (úsek Radotín - Smíchov)
 - Cyklostezka Rokytka (úsek Hrdlořezy - Troja)
 - Greenway Botič (úsek Průhonice - Výtoň)
- Karlovarský kraj
 - Valdštejnova cyklostezka (Cheb-Marktredwitz-Waldsassen-Cheb)
 - Cyklostezka Ohře (úsek Kynšperk-Sokolov-Loket-Karlovy Vary)
 - Cyklostezka Rolava (úsek Karlovy Vary - Nová Role - Nejdek)
- Královéhradecký kraj
 - Hradec Králové – okruhy městskými lesy
 - Cyklostezka Divoká Orlice (úsek Pastviny - Žamberk - Potštejn - Kostelec)
 - Labská stezka (úsek Dvůr Králové - Kuks - Jaroměř - Hradec Králové)
 - Cyklostezka Cidlina (úsek Smidary - Nový Bydžov - Chlumeck nad Cidlinou - Žiželice)
 - Cyklostezka Metuje (úsek Adršpach – Hronov – Náchod – Nové Město – Jaroměř)
 - Cyklostezka Úpa (úsek Úpice – Babiččino údolí – Česká Skalice)
- Liberecký kraj
 - Jizerská stezka (úsek Malá Skála - Turnov - Příšovice - od 2010)
 - Cyklostezka Odra-Nisa (úsek Liberec - Hrádek nad Nisou - Zittau)
 - Cyklostezka Ploučnice (úsek Hamr na Jezeře - Stráž pod Ralskem - Mimoň - Česká Lípa)
 - Cyklostezka Varhany (úsek Kamenický Šenov - Česká Lípa - od 2010)
 - Cyklostezka Smědá (úsek Smědava - Hejnice - Frýdlant)
 - Cyklookruh Máchovo jezero
- Moravskoslezský kraj
 - Cyklostezka Moravice (úsek Vítkov - Hradec nad Moravicí - Opava)
 - Cyklostezka Ostravice (úsek Ostravice - Frýdek-Místek - Vratimov, je třeba dobudovat úsek do centra Ostravy)
 - Cyklostezka Opava (úsek Krnov - Opava - Ostrava)
 - Cyklostezka Odra (úsek Kunín – Jistebník – Ostrava)

- Cyklostezka Morávka (úsek Bebek – Morávka)
- Kraj má doporučení na: <http://navstevnik.kr-moravskoslezsky.cz/cz/aktivni-dovolena/cykloturistika-a-in-line/cyklotrasy/default.aspx>
- Olomoucký kraj
 - Moravská stezka (úsek Mohelnice - Olomouc)
 - Cyklostezka Bystřice (úsek Olomouc - Hlubočky - Jívová)
 - Cyklostezka Bečva (úsek Valašské Meziříčí - Hranice - Lipník - Přerov - Tovačov)
 - Mladečský okruh (Mladeč – Nové Zámky – Řimice – Mladeč)
 - Cyklostezka Moravská Sázava (úsek Zábřeh – Hoštejn – Lanškroun - Výprachtice)
- Pardubický kraj
 - Cyklostezka Tichá Orlice (úsek Letohrad - Ústí nad Orlicí - Choceň)
 - Cyklostezka Třebovka (úsek Česká Třebová - Ústí nad Orlicí)
 - Labská stezka (úsek Pardubice – Kunětická Hora - Hradec Králové)
 - Cyklostezka Chrudimka (úsek Pardubice - Chrudim - Slatiňany - Svídnice)
 - Cyklostezka Loučná (úsek Vysoké Mýto - Zámrsk)
- Plzeňský kraj
 - Cyklostezka Mže/Přátelství (úsek Buben - Město Touškov - Plzeň)
 - Cyklostezka Plzeň - Rokycany - Strašice
 - Spálenopoříčský cyklobalíček (Na kole kolem Spáleného Poříčí)
 - Cyklostezka Radbuza (úsek Chotěšov - Dobřany - Plzeň)
 - Cyklostezka Úslava (úsek Kozel – Starý Plzenec – Plzeň)
 - Okruhy Konstantinolažeňskem
 - Cyklostezka Úhlavka (úsek Bor - Stráž - Prostiboř - Kladruby - Stříbro)
- Středočeský kraj
 - Labská stezka (pravobřežní i levobřežní trasy v úseku Poděbrady - Brandýs nad Labem)
 - Krajem blanických rytířů
 - Vltavská stezka (úsek Veltrusy - Nelahozeves - Kralupy nad Vltavou - Dol, možnost přívozu a napojení na vlak nebo zpět, skvělý cyklobalíček po propojení přes Řež a Dolany do Prahy)
 - Jizerská stezka (úsek Stará Boleslav - Tuřice - Benátky nad Jizerou - Zdětín)
 - Cyklostezka Berounka (úsek Beroun - Karlštejn - Praha)
 - Cyklostezka Cidlina (úsek Poděbrady - Libice nad Cidlinou - Žehuň)
 - Sedlčanskem na kole
 - Svatá cesta (úsek Ctěnice - Přezletice - Brandýs nad Labem)
- Ústecký kraj
 - Labská stezka (úsek Litoměřice - Ústí nad Labem - Děčín - Bad Schandau - od 2010)
 - Cyklostezka Ohře (úsek Klášterec - Kadaň - Nechanice - Žatec)
 - Cyklostezka Ploučnice (úsek Žandov - Benešov - Děčín)
 - Cyklostezka Bílina (úsek Kalek - Jirkov a Bílina - Trmice)
 - Cyklostezka Chomutovka (úsek Hora Svatého Šebestiána - Chomutov - Postoloprty)
 - Podkrušnohorská magistrála (úsek Chomutov - Jirkov)
- Kraj Vysočina
 - Posázavská trasa (úsek Přibyslav - Žďár nad Sázavou - Velké Dářko - od 2011)
 - Cyklostezka Oslava/Mlynářská stezka (úsek Velké Meziříčí - Náměšť nad Oslavou)
 - Cyklostezka Jihlava - Třebíč - Raabs (úsek Jihlava - Třebíč - od 2010)
- Zlínský kraj
 - Moravská stezka (úsek Kroměříž - Otrokovice - Uherské Hradiště - Veselí nad Moravou - od 2010)
 - Podřevnická stezka (úsek Otrokovice - Vizovice - od 2011)
 - Cyklostezka Vsetínská Bečva (úsek Velké Karlovice - Vsetín - Valašské Meziříčí)
 - Cyklostezka Rožnovská Bečva (úsek Horní Bečva - Rožnov - Valašské Meziříčí)

Poznámka: dané TOP „cyklobalíčky“ by měly být rozděleny podle turistických destinací, ale nepodařilo by se nám to v časovém horizontu blížící se cyklokonferenci připravit a navíc faktické rozdělení turistických destinací a jejich propagace v řadě případů neodpovídají turistickým destinacím vymezeným organizací CzechTourism. Rozdělení podle krajů je tak pracovní verze, která má nám nyní usnadnit práci.

3.3. Cyklobalíčky pro dálkové cyklisty

3.3.1. EuroVelo a Česko

Českou republikou prochází 3 z 12 mezinárodních tras EuroVelo:

EuroVelo č. 4 – prochází územím Francie, Belgie, Německa, ČR (Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava), Polska a Ukrajiny

- Panevropská trasa/Paříž - Praha (CZ, D), (Praha, Beroun, Plzeň) - je třeba upřesnit napojení do Německa (Cheb není propojen s Plzní žádným národním projektem)
- Mezi Prahou a Brnem – nesoulad
 - Středočeský kraj navrhuje vedení trasy po Labské stezce směrem na Pardubice a dále přes Orlicko-Třebovsko na Svitavy a Brno
 - Jihomoravský kraj navrhuje vedení trasy směrem na Kuřim (Tišnov) a dále po původní cyklotrase č.1 na Bystřici nad Pernštejnem
 - Pardubický kraj a Vysočina dosud trasu neřeší
- Mezi Brnem a Ostravou - je třeba ještě upřesnit mezi Olomouckým, Zlínským, Moravskoslezským a Jihomoravským krajem
 - Pravděpodobně – Brno – Hodonín – Moravská stezka Zlínským krajem, cyklostezka Bečva Olomouckým krajem a Poodřím na Ostravu

EuroVelo č. 7 – prochází územím Norska, Finska, Švédska, Německa, ČR (Děčín, Praha, Tábor, České Budějovice), Rakouska a Ukrajiny

- Labská stezka (D, CZ)
- Vltavská stezka a cyklostezka Malše (CZ, A)

EuroVelo č. 9 – prochází územím Polska, ČR (Jeseník, Olomouc, Brno, Mikulov), Rakouska, Slovinska a Chorvatska

- Je třeba ještě upřesnit mezi Olomouckým, Zlínským, Moravskoslezským a Jihomoravským krajem

Pro Českou republiku z toho pramení ale dva problémy, které bude nutné řešit:

- 1) Nemáme přesně definovanou síť dálkových tras, proto ani nemůžeme upřesnit kudy vedou trasy EuroVelo přes české území.
- 2) V Česku se vede velká diskuse o duplicitě značení. Systém tras EuroVelo přichází s návrhem svého loga, který navíc naráží na dosud nepovolené společné značení číselné a produktové.

3.3.2. Mezinárodní produkty s napojením na zahraniční iniciativy

Mezinárodní produkty

- Labská stezka (D, CZ), souběh s EV 7
- Vltavská stezka (CZ, A), souběh s EV 7
- Propojení Praha – Berlín (CZ, D) (podél Jizery, Mladá Boleslav, Liberec, Hrádek n/J)
- Panevropská trasa/Paříž - Praha (CZ, D), (Praha, Beroun, Plzeň), souběh s EV 4
- Praha-Plzeň-Regensburg (CZ,D), (Praha, Beroun, Plzeň), zatím souběh s Panevropskou v úseku Praha-Plzeň

Aktivity Greenways:

- Greenways Praha Vídeň (CZ, A)
- Greenways Krakov-Morava-Vídeň (Jantarová stezka), (Č.Těšín, Olomouc, Brno, Hevlín) (PL, CZ, A), souběh s EV9 (brno, Mikulov, Břeclav)
- Greenways 3 řek Odra-Morava-Dunaj (Moravská stezka) (PL, CZ, SK), (Ostrava, Nový Jičín, Kroměříž, Uherské Hradiště, Břeclav), souběh s EV 9
- Iron Curtain Greenway – stezka bývalé železné opony a Evropského zeleného pásu (CZ, SK, A, D), (Břeclav, Znojmo, Slavonie, Dolní Dvořiště, Domažlice, Cheb, Aš)

Poznámka - Kritéria po návrh daných mezinárodních koridorů

- Dostatek informací a dat o využívání, respektive využitelnost trasy pro mezinárodní koridor
- Existence klíčových partnerů v území deklarujících zájem o realizaci koridoru
- Prokazatelný marketingový nápad se šanci uspět na evropském trhu
- Dostatečná délka trasy pro nabídku vícedenních túr
- Dostatečná atraktivita, propojení turisticky významných destinací
- Současné plnohodnotné zapojení vhodných ale méně navštěvovaných oblastí
- Terén vhodný pro nesespecializovanou klientelu běžných turistických a rekreačních cyklistů
- Ověření souladu vedení koridoru se zájmy sousedních regionů a států
- Všeobecný soulad s rozvojovými dokumenty ČR
- Dodržování principů udržitelného rozvoje, zvláště šetrné turistiky a udržitelné mobility

3.3.3. Marketingové produkty dálkového typu (realizovány v regionu)

Jedná se o úseky, které mají svého garanta na prohlubování marketingu. Současně se ale jedná o úseky, které mají hluchá místa (nejsou místy vhodná pro in-liny a pro rodiny s dětmi). Proto zde např. není stezka podél Bečvy, Moravy apod., neboť jsou zahrnuty v prvním balíčku

1. Greenways Jizera
2. Greenway Ploučnice
3. Greenway Berounka – Střela
4. Vltavská stezka (Jihočeský kraj – garant Nadace Jihočeské cyklostezky)
5. Otavská cyklostezka
6. Moravské vinařské stezky (Znojmo, Brno, Mikulov, Břeclav, Uh.Hradiště)
7. Mlýnská stezka Vysočinou – jenže ta se dále nerozvíjí (původně mlynářská Jihlava)
8. Jihlava – Třebíč - Raabs

Poznámka č.1: Kritéria po návrh daných daných tras:

- Existence klíčových partnerů v území deklarujících zájem o realizaci koridoru, nebo sítě tras/stezek
- Prokazatelný marketingový nápad pro domácí trh
- Délka trasy odpovídající nabídce jednodenních nebo vícedenních túr
- Dostatečná atraktivita pro domácí klientelu
- Plnohodnotné zapojení vhodných ale méně navštěvovaných oblastí
- Terén vhodný pro nesespecializovanou klientelu běžných turistických a rekreačních cyklistů
- Všeobecný soulad s rozvojovými dokumenty ČR a regionů/obcí
- Dodržování principů udržitelného rozvoje, zvláště šetrné turistiky a udržitelné mobility

Poznámka č.2: otázka zní – co s dálkovými trasami podél hranic, které byly navrženy v roce 2003, např.

- Krušnohorská magistrála
- Krkonošská magistrála
- Šumavská magistrála (D, CZ)
- Jizerská magistrála
- Iron Curtain Greenway (Železná opona)
- Apod.

Ty jsou atraktivní sami o sobě a nepředpokládá se další výstavba (mimo významu pro místní lokalitu). Ani se nepředpokládá, že budou mít svůj management

3.4. Příklady programů pro terénní cyklisty

3.4.1. Příklad singltreku

Singltreku pod Smrkem - V okolí Nového Města pod Smrkem a Lázní Libverda vzniká za pod odborným vedením ČEMBy za spolupráce s obcemi, s.p. Lesy ČR a v konzultacích s SCHKO Jizerské hory modelový projekt destinace cestovního ruchu terénních cyklistů založeného na produktu sítě přírodně blízkých stezek. Projekt je připravován spolu se světovými experty na design a správu stezek, zejména s velkým konzultantem Dafyddem Davisem a odborníky z organizace IMBA.

3.4.2. Příklady závodní terénní cyklistiky

Amatérské dálkové závody pro veřejnost (tzv. maratony) jsou v ČR velmi populární. Přestože existují i akce zaměřené na silniční cyklistiku, největší počet účastníků přitahují závody terénních kol. Nelze podceňovat pozitivní vliv tohoto fenoménu na popularizaci cyklistiky, podporu turismu i zprostředkovaně na zdraví populace. Je však třeba mít na paměti, že tyto akce nemají téměř žádný pozitivní vliv na stav přístupu terénních cyklistů do krajiny a stav infrastruktury určené pro terénní cyklistiku. V některých případech jsou trasy maratonů trvale vyznačeny, jejich organizátoři však nejsou v pozici, kdy by mohli dlouhodobě garantovat stav cest a stezek na trati. Mezi nejoblíbenější akce patří například seriál Kolo pro život, Král Šumavy či Rallye Sudety. V současné době představují tratě maratonů v den pořádání závodu nejkvalitnější infrastrukturu cest a stezek určených pro terénní cyklistiku. Zástupci závodních terénních cyklistů budou podobně jako v jiných zemích vyhledávat udržitelné přírodně blízké stezky, pokud jim začnou být nabízeny, díky jejich dlouhodobé přístupnosti a garanci kvality uživatelského zážitku.

Příklad - seriál Kolo pro život v číslech:

- Každoročně 15 závodů pro všechny věkové a výkonnostní úrovně účastníků, pro jednotlivce, týmy i rodiny (14 000 účastníků ročně), od roku 2000 se uspořádalo cca 140 závodů
- V závodech startovalo celkem více než **105.000 účastníků**
- Závodům přihlíželo **300.000 diváků**.
- Na závodech se organizačně podílelo přes **10.000 pořadatelů** na celém území České republiky.
- Za 9 let se na cenách rozdalo **7000 cyklistických dresů** v designu Kola pro život.
- Vyrobito se přes **110.000 startovních čísel** s logem České spořitelny.
- Účastníkům závodů se za tu dobu rozdalo **100.000 ks reklamních předmětů** v designu Kolo pro život (trička, cyklistické láhve, ledvinky atd..)
- Zdarma se na adresy účastníků rozeslalo **přes 600.000 ks Zpravodaje** Kolo pro život.



4 SLUŽBY

4.1. Dopravní služby

Podstatná část cykloturistů pochází z městských aglomerací nebo jsou hosty velkých středisek cestovního ruchu - autokempů a rekreačních oblastí u rybníků, přehrad a horských středisek. Tito rekreační cykloturisté tedy často řeší problém, jak se dostat do lokality, která je zajímavá, a zdaleka ne vždy jej mohou či chtějí řešit automobilovou dopravou. V druhé polovině devadesátých let začala veřejná doprava v Česku reagovat na nový společenský fenomén. Souhrnné informace k dané problematice jsou uvedeny na:

http://www.spvd.cz/?p=ruzne/cyklobus/cyklobus.html&m=menu_ruzne.html

Níže jsou pak převzaty některé údaje z daného webu:

4.1.1. Cyklisté a železnice

Kolo jako spoluzavazadlo

„Nejjednodušší a mezi cyklisty nejoblíbenější je přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla,“ říká ředitel Odboru koncepce a obchodu osobní dopavy Jiří Nálevka. Touto formou lze přepravovat kola ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem jízdního kola a v omezené míře i v dalších osobních spojích a v rychlících. Jiří Nálevka vysvětluje, jak v takovém případě kolo přepravit: „Cestující sám kolo naloží a vyloží do vozu, který je označen piktogramem jízdního kola. Pokud je v jízdním řádu u vlaku uveden stejný symbol, lze v něm přepravit několik kol. V opačném případě je možná přeprava kola v označeném voze nebo u prvních a posledních dveří vlaku.“ Zároveň ale upozorňuje, že v takovém případě je omezena kapacita jen na dvě jízdní kola v jednom nástupním prostoru vozu.

Cena za přepravu kola jako spoluzavazadla je 25 Kč za jeden vlak nebo 50 Kč na celý den. Jiří Nálevka dodává: „Cestujícím, kteří využijí více spojů a budou třeba i jen přestupovat se vyplatí celodenní doklad. Stejně jako poplatek za přepravu v jednom vlaku ho mohou koupit v pokladně nebo bez přírážky u průvodčího ve vlaku.“

Kolo v úschově během přepravy

Druhou možností přepravy jízdního kola je tzv. úschova během přepravy. „V tomto případě cestující předá a následně v cílové stanici si vyzvedne jízdní kolo u služebního vozu u našeho zaměstnance. Zákazník pak sám cestuje v běžném voze pro cestující a kolo má pod dozorem vlakový doprovod Českých drah,“ uvádí ředitel Jiří Nálevka a dodává: „Za tuto přepravu v jednom vlaku zaplatí cestující 30 Kč a nebo si může koupit celodenní doklad za 60 Kč. Pokud zákazník kombinuje při své cestě vlaky se zjednodušenou přepravou a úschovou, pak platí tento doklad pro obě tyto služby.“

Rezervace pro kolo

„Pokud chcete mít garantované místo na svou plánovanou cestu, pak je možné si rezervovat i místo pro jízdní kolo,“ říká Jiří Nálevka a upozorňuje, že některé vlaky mají povinnou rezervaci: „Především z kapacitních důvodů je u většiny vlaků SuperCity, EuroCity nebo InterCity s přepravou jízdních kol povinná rezervace. Toto opatření se dotýká také všech rychlíků na trase Praha – Tábor – České Budějovice a většiny rychlíků na trase Praha – Plzeň – Cheb z důvodu pokračující modernizace tratí a omezené kapacity při náhradních dopravách během výluk. Celkem jde o necelou stovku spojů.“

Cena za rezervaci místa pro jízdní kolo se odvíjí od druhu použitého vlaku a druhu jízdného, které cestující zaplatili:

Místenka SC nebo místenka SC s rezervací pro jízdní kolo	200,-
Místenka SC nebo místenka SC s rezervací pro jízdní kolo pro držitele slevy Rail plus2	100,-
Místenka nebo místenka s rezervací pro jízdní kolo nebo poplatek za vyhrazení místa pro jízdní kolo (vyjma vlaků SC)	70,-
Místenka nebo místenka s rezervací pro jízdní kolo nebo poplatek za vyhrazení místa pro jízdní kolo (vyjma vlaků SC) pro držitele slevy Rail plus	35,-

S kolem v příhraničí

Velmi oblíbené cyklistické regiony jsou na pomezí České republiky a Německa nebo Rakouska. Také v nich lze využít vlaky Českých drah, německých a rakouských železničních partnerů. „K příhraničním zvýhodněným jízdenkám SONE+DB, REGIONet+DB, REGIONet Libnet+ nebo REGIONet Labe-Elbe do Německa lze dokoupit celodenní doklad za 90 Kč. Ten platí ve všech vlacích s přepravou jízdních kol, ve kterých platí také uvedené nabídky,“ dodává Jiří Nálevka, ředitel Odboru koncepce a obchodu osobní dopravy. Pro vybrané tratě v oblasti jižních Čech a Horního Rakouska pak platí speciální jízdenka s názvem Sport karta Vltava – Dunaj, v rámci které je možné přepravovat jízdní kolo zdarma. Z hlediska využití dálkových mezinárodních tras by měla být na trasách kopírujících dálkové cyklostezky umožněna přeprava kol v celé délce přímého vlakového spojení, což například u přímých vlakových spojů z Prahy přes Plzeň do Norimberku (dálková trasa Praha-Paříž) zatím nelze.

Speciální cyklovlaky a půjčovny kol

České dráhy vypravují v některých oblastech se zvýšeným zájmem o cykloturistiku také speciální cyklovlaky, případně posilují vybrané spoje. „Nejznámější je vlak s názvem „Cykloturistika“, který jezdí od dubna do konce října každý víkend z Prahy do Slaného po trati nedaleko známé zříceniny hradu Okoř,“ zmiňuje Jiří Nálevka. Podobné vlaky se speciálně upravenými vagóny pro cyklisty však jezdí ve vrcholné cyklistické sezóně i na Šumavě, na Krušnohorskou Moldavu nebo z Liberce do Tanvaldu a dále do Harrachova.

České dráhy nabízejí ve vybraných „prázdninových“ regionech také půjčovny kol se zvýhodněnými podmínkami pro jejich přepravu na vybraných tratích.

4.1.2 Cykloturisté a autobusy

V Česku je mnoho turisticky atraktivních oblastí, kam bohužel železnice nevede (Brdy, povodí Berounky, Šumavské Pláně, Novohradské hory) a nebo její využití v dopravě cykloturistů je komplikované či časově nereálné (Český les). Do těchto lokalit je tedy vhodné rozvíjet autobusovou dopravu z krajských, okresních center či oblastí s vyšší koncentrací turistických zařízení. Jednodenní výlety mezi cykloturisty převažují a neexistence dopravy do zajímavých lokalit by je pak omezovala v pohybu pouze na nejbližší okolí.

Financování cyklo dopravních projektů

Provoz zvláštních cyklobusových linek není bohužel pro dopravce sám o sobě rentabilní. Zjednodušeně řečeno - muselo by pravidelně docházet k podstatnému zaplnění spoje jak cestujícími i jízdními koly, což prakticky nelze dosáhnout. Frekvence na linkách je silně závislá na počasí, deštivé počasí téměř spolehlivě cyklobusový spoj vyprázdňuje. Pokud je však systém cyklobusů v regionu dobře nastaven, v horizontu několika málo let se dostaví pozitivní výsledky plynoucí ze zvýšení návštěvnosti turistických lokalit a spokojenosti jejich návštěvníků, což bude mít nepřímý důsledek v ekonomické síle regionu. Turistický průmysl získá následně ekonomický zájem provoz cyklobusového systému dále rozvíjet a podporovat jej, což přinese citelné snížení příp. zcela odbourání finanční podpory ze strany kraje či města.

V současnosti bývají podporovatelé provozu cyklobusů zejména zainteresované krajské odbory cestovního ruchu či dopravy. Některé kraje vyhláší každoročně grantové programy na podporu těchto projektů, příjemci prostředků bývají sdružené obce. Jinde podporovatelem provozu cyklobusů jsou správy národních parků (např. NP Šumava) a nebo města (Děčín). V některých případech náklady na provoz cyklobusů nesou z reklamních důvodů dopravci. Cyklobusové linky totiž bývají věčným tématem pozitivního zpravodajství sdělovacích prostředků a velmi populární u veřejnosti i politiků.

Příklad - Dopravní systém CYKLOTRANS ideální partner pro cykloturisty i pěší turisty

Jihočeský dopravní systém CYKLOTRANS je významnou službou všem turistům, cykloturistům i široké veřejnosti. V době letní sezóny (od 16.6. do 30.9.) pokrývá téměř celý Jihočeský kraj dostatečně hustým a rozsáhlým systémem pravidelných autobusových linek a svým pasažérům vytváří ideální možnost snadného a levného pohybu v zájmové oblasti naprosto nezávisle na osobním automobilu. Jednotlivé spoje uvnitř systému spolu komunikují, umožňují vzájemný přestup mezi linkami a dopravní systém jako celek externě spolupracuje se systémy sousedními, ať už s vlakovými spoji ČD, dopravním systémem NP Šumava provozovaným v západočeské části Šumavy nebo lokálními dopravci včetně lanovek a lodní dopravy. DS CYKLOTRANS je tvořen šesti linkami víkendovými (červená,

modrá, zelená, žlutá, vltavská, novohradská) a čtyřmi linkami „všednodenními“ (šedá, zelená, vltavská, novohradská). Provozovatelem DS je dopravní společnost ČSAD JIHOTRANS, a.s. České Budějovice, partnerem je Jihočeský kraj.

4.2. Cyklisté vítání - Národní certifikace služeb v cestovním ruchu (ubytovací, stravovací a informační služby)



V roce 2006 spustila brněnská Nadace Partnerství systém certifikace ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů. Během jednoho roku vyhledal tým 50 akreditovaných hodnotitelů z řad cyklistů 1011 zařízení, která se rozhodla poskytnout cyklistům a cykloturistům speciální nabídku služeb. Konkrétně bylo certifikováno 546 ubytovacích zařízení (hotely, penziony, chaty), 363 stravovacích zařízení (restaurace, hospody, vinárny), 49 kempů (kempy, chatové osady) a 53 turistických cílů (hrady, zámky, koupaliště, informační centra). Certifikované objekty jsou v terénu označeny usmívajícím se zeleným kolem na bílém pozadí. Certifikace byla podpořena ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Společného regionálního operačního programu.

Cílem je vytvoření certifikačního systému Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro skupinu cyklisté a cykloturisté, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR na základě úspěšných zkušeností ze zahraničí. Na Slovensku se loni rozběhl podobný systém pod značkou Víťajte cyklisti!, který je s českým vzájemně propojený.

Rekreační cyklistika a cykloturistika patří k nejpobulárnějším formám individuální, rodinné a skupinové turistiky v ČR. K rozvoji této specifické formy šetrné turistiky má Česko dobré geografické podmínky a poměrně hustou síť jednotně značených cyklistických tras. Kromě zájmu domácích cyklistů roste i návštěvnost cykloturistů ze zahraničí, vyhledávajících zejména nadregionální tematické trasy (například stezku Greenways Praha Vídeň).

Překážkou ve zvýšení konkurenceschopnosti cykloturistických produktů vůči sousedním státům jako Rakousko a Německo, je nedostatečná infrastruktura cestovního ruchu. Cyklistické trasy obsahují malý podíl bezpečných cyklistických stezek a informační systém o cílech a službách pro cyklisty je nedokonalý. Nejslabší stránkou však stále zůstává nízká kvalita hlavních a doplňkových služeb.

Naproti tomu standard služeb pro cykloturistiku ve státech Evropské unie rychle roste. Vedle proslulých cyklistických destinací jako jsou Holandsko a Dánsko, roste nabídka produktů a kvalitních služeb v Rakousku, Německu, Francii, Belgii a v poslední době i jižních státech Evropy, Španělsku a Itálii. Nejvýraznější trend je právě ve zlepšení kvality služeb specifických pro cykloturisty. V Německu a Rakousku je využíván certifikační systém Bett und Bike, resp. Radfreudliche Betriebe, který zajišťuje poskytování všech služeb pro cyklistu i jeho kolo. Do aplikací těchto certifikačních systémů jsou zapojené státní i komunální organizace zájmová sdružení podnikatelů i cyklistů.

Pro další rozvoj cykloturistiky v Česku a lepší využití potenciálu jejího rozvoje je nezbytné přijmout opatření pro zvýšení kvality služeb a dosažení srovnatelné úrovně se sousedními státy v rámci EU. Jedním z kroků, je zavedení certifikace Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro cyklisty a cykloturisty.

5 CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

5.1. Plánování a projektování cyklistických komunikací

Jednou ze základních podmínek pro podporu cyklistické dopravy je existence kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. Proto tato kapitola shrnuje poznatky, přičemž navazuje na právě vydané TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“, norma ČSN 73 61 10 a nová metodika „Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty.“

5.2. Doprovodná cyklistická infrastruktura

Stojany na kola, odpočívky, informační tabule – klasický servis, který by měl být již nepostradatelnou součástí našich cyklotras a cyklostezek.

1. Stojany na kola - Stojany jednotné konstrukce a designu, nejlépe kovové, dimenzované dle očekávané koncentrace turistů v dané lokalitě	Stojany na odložení kol s možností jejich uzamčení musí být k dispozici vždy v těchto místech: <ul style="list-style-type: none">• parkoviště a odstavné plochy• památky, turistické cíle a atraktivity, naučné stezky (začátek a konec NS, jednotlivá zastavení),...• stravovací a ubytovací zařízení• sportovní zařízení• místa nástupů na cyklotrasy• na trase na místech odkud se bude vycházet k turistickým cílům dostupným pěšky• v každé obci (náves, náměstí, obchod)
2. Přístřešky, odpočívky, lavičky (plní stejnou funkci jako odpočívadla pro řidiče na silnicích)	Přístřešky (odpočívadla) se doporučuje umístit v těchto místech: <ul style="list-style-type: none">• budovat pravidelně na frekventovaných trasách nejlépe na křižovatkách pěších tras a cyklotras• parkoviště a odstavné plochy• památky, turistické cíle a atraktivity, naučné stezky (začátek a konec NS, jednotlivá zastavení),...• stravovací a ubytovací zařízení• sportovní zařízení• místa nástupů na cyklotrasy• na trase na místech odkud se bude vycházet k turistickým cílům dostupným pěšky• v každé obci (náves, náměstí, obchod) Přístřešek (odpočívadlo) by měl poskytovat tyto služby: <ul style="list-style-type: none">• místo kryté před deštěm, případně i větrem• možnost posezení (stůl, lavice)• odpadkové koše• informační místo• mapa mikroregionu, tras (součást IVIS)
3. Informační tabule	Propagace mikroregionu může být postavena na navržených cyklookruzích, které jsou pak prezentovány na informačních panelech a v informačních brožurkách. V každé obci jsou dvě informační tabule – jedna představuje daný mikroregion, druhá pak danou obec.

5.3. Značení cyklotras v ČR

5.3.1. Obecně o značení cyklotras – základní fakta.

MMR podporuje rozvoj cykloturistiky formou přímé dotace občanskému sdružení Klubu českých turistů, které na území České republiky koordinuje celou síť turistických a cyklistických tras a dbá o výrobu, a instalování značek a směrovek podél mimosilničních úseků cyklotras a zabezpečuje údržbu cyklotras na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci KČT a sponzory. Další dotace na údržbu cykloznačení poskytují kraje.



Poskytnutá dotace na značení ze strany MMR byla v roce 2008 ve výši 7,7 mil. Kč, kraje v roce 2007 poskytly 5,509 mil Kč. V dané částce jsou však zahrnuty i náklady na značení pěších a lyžařských tras. Přesto do údržby cyklotras KČT investovalo v r. 2006 2,632 mil Kč a v roce 2007 3,83 mil Kč. Kontrolu cyklotras provádí KČT ve všech krajích mimo Libereckého a údržbu financuje KČT ve všech krajích mimo Libereckého a Jihočeského. V Olomouckém kraji financuje KČT jen údržbu mimo silnice.

Současná délka cyklistických tras a stezek v ČR dosahuje téměř 37 tisíc km, z toho je k 1.1.2008 evidováno 31 104,5 km číslovaných cyklotras, z toho v roce 2006 bylo nově vyznačeno 1654,5 km cyklotras a v roce 2007 pak 1168 km. Na území ČR však jsou i trasy a stezky, které vznikají díky dalším subjektům, jako jsou Nadace Partnerství (stezky Greenways), jednotlivé obce či soukromé subjekty. Co se týče tras mezinárodního významu, jejich délka představuje asi 2,5 tisíce km. Patří sem např. stezka Greenways Praha – Wien, Jantarová stezka, Moravská stezka, stezka Labe a další. Velké oblibě se těší také tematické stezky, např. vinařské na jižní Moravě (1254 km) nebo Radegast cyklotrack v Beskydách (306 km).

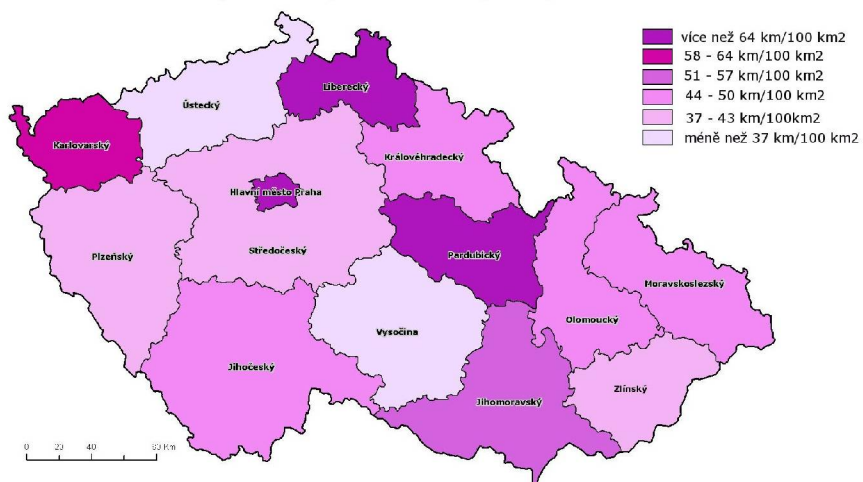
Největší hustotou tras a stezek disponuje hlavní město Praha (98 km na 100 km²), dále Pardubický (81 km) a Liberecký kraj (69 km). Naopak nejnižší hustota je v Ústeckém kraji (30 km) a na Vysočině (35 km). Největší rozvoj zaznamenalo cykloznačení na Karlovarsku, během šesti let se zde hustota zvýšila z 11 na 60 km/100 km². Situace se naopak příliš nezměnila ve Zlínském a Moravskoslezském kraji, kde byla v roce 2002 nejvyšší hustota tras značených pro cyklisty a dnes je pouze průměrná.

Svou hustotou tras s cyklistickým značením je ČR evropským unikátem. Vždyť sousední Rakousko udává kolem 10 tisíc, Švýcarsko 8,5 tisíce a Slovensko 5,5 tisíce km cyklistických tras a stezek. Tato čísla ale pravděpodobně nezahrnují trasy a stezky lokálního významu.

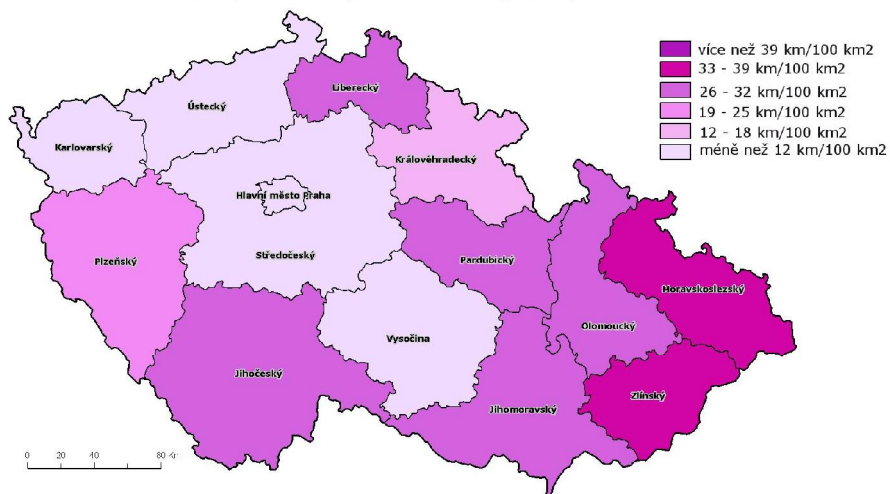
Kvalita tras poněkud pokulhává za kvantitou, kdy jen necelých 3 % cyklotras vede po stezkách určených jen pro cyklisty. Celá síť bude se ale postupně zkvalitňovat prostřednictvím rozsáhlých cyklistických projektů. Cílem dalšího rozšiřování by mělo být přetváření cyklotras na cyklostezky a to na spojitých úsecích v délce desítek kilometrů.

Značení dále probíhá, ovšem vyhledávání a zajištění vhodných tras je obtížnější. Navíc v souvislosti se značením cyklotras se vynořily dva problémy. Není zcela přesně definována síť dálkových cyklotras (či cyklokoridorů) a často dochází k duplicitě značení. To vychází ze skutečnosti, že systém značení cyklotras vychází ze zastaralé studie značení cyklotras z roku 1996, která byla sice poplatná své době, ale je nutné ji již zaktualizovat a zapracovat do ní nové prvky a nové výzvy.

Hustota cyklotras a cyklostezek v krajích ČR, 2008



Hustota cyklotras a cyklostezek v krajích ČR, 2002



Obr. (Agentura Czech Tourism) – Hustota cyklotras a cyklostezek v krajích ČR

5.3.2. Údržba značení cyklotras

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

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

Žádný závazný předpis však dosud neřeší způsob používání jednotlivých druhů značek pro cyklisty, tedy kde přesně používat směrové tabule pro cyklisty IS 19, kde návěsti před křižovatkou pro cyklisty IS 20 a kde směrové tabulky pro cyklisty IS 21 a v jaké hustotě je osazovat. Důsledkem toho je velká rozdílnost způsobu značení cyklotras v jednotlivých regionech, kde jednotliví zřizovatelé cyklotras často volí velmi odlišnou hustotu značení a také jiný způsob používání jednotlivých druhů značek pro cyklisty.

Podstatným problémem značených cyklotras u nás je problém spojený s jejich údržbou, přesněji s financováním této údržby. Dle zkušeností KČT z posledních pěti let, je potřeba na údržbu značení vynaložit na 1 km vyznačené cyklotrasy 300,- Kč za rok. V případě Královéhradeckého kraje se tak jedná přibližně o 350 tis. Kč.

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

Jako možné východisko z této nedobré situace je možnost financování údržby značení cyklotras i z rozpočtu jednotlivých krajských správ silnic, příp. technických služeb velkých měst. Představa KČT je tato:

1) U cyklotras značených dopravními značkami pro cyklisty:

- údržbu značení cyklotras na silnicích ve správě Krajských správ silnic by zajišťovaly samy tyto správy a také by hradily náklady s tím spojené,
- údržbu značení cyklotras na území velkých měst, kde jsou zřízeny TS, by zajišťoval sama tato města prostřednictvím svých TS a také by hradila náklady s tím spojené,
- údržbu značení cyklotras mimo silnic ve správě Krajských správ silnic a mimo území velkých měst by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyškolených značkařů a náklady s tím spojené by dostával od příslušného KÚ.

2) U cyklotras značených pásovými značkami pro cyklisty:

- údržbu značení cyklotras by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyškolených značkařů a náklady s tím spojené by byly hrazeny z rozpočtu MMR ČR.

Doporučené podklady:

- (1)** Klub českých turistů (Rada značení): Učební texty pro značkaře, díl N, Značení cyklotras. Tyto učební texty jsou určeny členům KČT pracujícím ve značkařských složkách i ostatním subjektům, které se zabývají značením a údržbou cyklotras. Ve smyslu jednotného řízení značení tras spravovaných KČT jsou závaznou směrnici pro tuto činnost.

6 „CYKLISTICKÁ RADA“

Návrh na složení (organizace a její zástupci)

- MMR – Rostislav Hošek (záštita ministra Rostislava Vondrušky)
- MD – Václav Krumphanzl (záštita ministra Gustáva Slamečky)
- MŽP – Jiří Bendl
- MZ – Karla Říhová
- MV ČR – odbor prevence - ???
- Zástupci krajů – např. cyklokoordinátor Jihomoravského kraje, Jaroslav Keprt

- Agentura CzechTourism – Petr Kratochvíl / Pavel Klicpera
- CDV – Jaroslav Martínek
- KČT – Karel Markvart/ Jan Stráský
- Nadace Partnerství – Dan Mourek / Juraj Flamík
- ČEMBA – Tomáš Kvasnička/ Hana Hermová
- Dopravní řešení, legislativa – Květoslav Syrový / Adolf Jebavý
- Parkování, cyklo-marketing – Radka Žáková
- Cykloturistika – Jitka Vrtalová
- NGO+cykloaktivisté – Jiří Rutkovský / Ondřej Fábera / Michal Křivohlávek
- Regionální cyklo organizace – Vladimír Votřel (NJČC), apod.
- Výrobci a dovozci kol

6.1. Příklad popisu člena skupiny - Agentura CzechTourism

V roce 2007 Agentura CzechTourism zprodukovala image materiál o cykloturistice v angličtině, němčině a češtině. Celkový náklad činil 13 tis. Kč a materiál je ještě k dispozici. V roce 2009 neplánuje však podobný materiál vydávat. V říjnu roku 2008 vydala tiskovou zprávu „Je Česko cykloturistickou velmocí?“, která byla převzata řadou celostátních i regionálních médií.

Na portálu www.kudyznudy.cz nabízí Agentura CzechTourism cyklomapy a „cykloaktivity“. Mapová aplikace obsahuje podrobnou cyklomapu včetně možnosti vyhledávání tras. Plánovač spojení umožňuje volit minimální - maximální preferenci cyklotras. Itinerář obsahuje jednotlivé úseky nalezené trasy s označením čísla cyklotrasy, názvu křižovatky, dílčí a kumulovanou délku a dokonce i profil trasy. Nedílnou součástí portálu jsou také nabídky aktivit typu „cykloturistika“ (v současnosti je zde nabízeno 210 nabídek) Mezi nimi jsou vyzkoušené trasy pro cyklisty, bikeparky, půjčovny kol, muzeum cyklistiky, zážitky a radost z pohybu ve vztahu k rekreační cyklistice. Aktivity se na portálu průběžně doplňují. S velkým ohlasem se v regionech setkala akce „Krásná země“, která po dvou ročních ale dál nepokračovala. Mnohým účastníkům ukázala krásy poznávací cyklistiky v Čechách a přivedla je k pravidelné cykloturistice. Dle ohlasů by obnovení akce mnozí uvítali.

Dílčí aktivity realizují také zahraniční zastoupení Agentury CzechTourism. Např. ve Francii jsou cyklotrasy pravidelně zmiňovány ve všech prezentacích v rámci sportovních aktivit, např. při press tripu pro časopis BIKE v červnu 2007. Zastoupení v Berlíně informuje o cykloturistice ve své výloze. Zastoupení ve Vídni každoročně spolupracuje s Nadací Partnerství a soustřeďuje se na koridor Greenways Praha - Wien. Vyčlenilo na jaře na 14 dní výkladní skříň s jejich informacemi a rozdávalo jejich prospekty. Cykloturistiku bere jako speciální téma na všechny regionální veletrhy v Rakousku V rámci kooperace s Niederösterreich Tourismus a Linz-Tourismus předává brožury rakouským cykloturistům, kteří chtějí dělat výlety do ČR (hlavně po Jižních Čechách a Vysočině). Spolupracuje s rakouskou cestovní kancelářkou Elite tours, která vozí specializované cykloturistické zájezdy do Česka. V roce 2008 se aktivně zúčastnilo akce, kterou zaštiťovala česká ambasáda, a to byl dojezd skupiny cyklistů lékařů, v čele s MUDr. Procházkou z Brna, jehož doprovázel na části cesty i pan Zimovčák (vysoký monobicykl). Skupina po celé trase propagovala možnost cykloturistiky v Česku, dojela na kolech do Vídně a byla přijata pracovníky ambasády. V katalogu :“ Wir reisen in die Tschechische Republik 2008“ je jedna strana věnována tématu „ Radreisen mit Cyklobussen“ a uvádí několik cyklotras.

V rámci připravovaných projektů je cykloturistika zařazena stejně jako hipoturistika, agroturistika, pěší turistika, lázeňství apod. mezi témata, na které budou marketingové kampaně upozorňovat. Zastoupení ve Vídni připravuje další katalog, který vyjde na přelomu roku 2008 a 2009 a bude opět obsahovat nabídku cykloturistiky v Česku.

7 ÚKOLY

Specifické cíle:

1. detailně **definovat** (s kraji a sousedními státy) a **proznačit** mezinárodním značením EuroVelo **mezinárodní cyklistické trasy** na území ČR v souladu se sítí Německa, Rakouska a Polska; zajistit související legislativní změnu značení (dosud nelze kombinovat číselné a produktové značení),
2. vytvořit předpoklady pro vznik konkurenceschopných **produktů rekreační cyklistiky - cykloturistiky** (jak pro dálkové cykloturisty či spíše destinační včetně nabídky pro in-line brusle), a odborně zpracovat i **produkty pěší, vodácké a hippoturistiky** pod pracovním názvem **ČESKO JEDE a jejich propojení s nabídkou ČD** a dalších osobních železničních a lodních dopravců,
3. vytvořit metodiku a strategii pro tvorbu produktů cestovního ruchu pro terénní cyklistiku spočívající v sítích přírodě blízkých stezek realizovaných podle ustálené dobré praxe, tak, jak ji do ČR přináší ČEMBA ve spolupráci s IMBA,
4. zlepšit vybavení a služby pro aktivní turisty a sjednotit **certifikaci pro rekreační cyklisty** v rámci národní certifikace **Cyklisté vítáni** především v turistických cílech (**hradech, zámcích a zahradách**) ve vlastnictví státu a vytvořit obdobné certifikace pro další uživatele /především vodáky a hippoturisty/ zajistit společnou propagaci těchto systémů v rámci sektoru cestovního ruchu v ČR i v zahraničí,
5. sjednotit nabídku pro cykloturisty na webu a v rámci nového materiálu **Cykloturistika v ČR a ČESKO JEDE/ŠLAPE**,
6. zajistit pravidelný **monitoring pohybu cyklistů a aktivních turistů** na všech mezi/národních trasách a v cyklodestinacích a prosadit průzkum mezi cyklisty v ČR – jejich chování, motivace, způsob a četnost používání kola, překážky atp., dále vytvořit systém monitoringu jejich využívání – čítače apod. jako nezbytnou podmínku pro schválení realizace projektů, především z grantů a dotací,
7. navrhnout vytvoření zastřešující organizace/instituce hájící zájmy všech cyklistů – cyklistické Rady
8. dořešit systém správy a údržby cykloznačení vč. jeho financování (kraj od kraje se liší),
9. vyčíslit přínosy cyklistiky – ekonomicky, ekologicky, na zdraví (jako např. v USA uvádějí, že je obézní člověk stojí stát o 37% víc!),
10. zajistit cykloinformace pro zahraniční cyklisty – mezinárodní trasy, produkty v cyklodestinacích, základní info – značení, stezky, parkování, certifikace Cyklisté vítáni v tištěné i internetové podobě,
11. zprovoznit v rámci web cykloportálu mapový server (VectorMap), kde budou všechny významné cyklotrasy a k nim navázané informace, rovněž grafická podoba navrhovaných průběhů např. tras EuroVelo umožní snažší připomínkování ze stran krajů apod., využít aplikaci VM i pro potřeby NP (tématické mapové projekty zaměřené např. na trasy greenways, služby cyklisté vítáni apod.).