



# Jak vyděláme jízdou na kole

*Je jízda na kole spojená především s volnočasovou zábavou, nebo je bicykl dopravní prostředek? Odpovědi se různí podle toho, s kým na toto téma mluvíte. Kolik z projíždějících cyklistů míří do práce nebo na nákup, a kolik na výlet, není tak důležité. Podíl obou skupin se velmi liší region od regionu, ale také podle umístění stezky, denní doby a ročního období. Pro další čtení postačí zjednodušení, že obě skupiny se tak či onak na stezkách potkávají a že jízda po cyklostezkách patří k nejpůvodnějším aktivitám u nás.*



Faktem zůstává, že stavění cyklostezek je jednou z neefektivnějších forem investování v celospolečenském měřítku. Za každý kilometr ujetý na kole společnost získává – cyklisté zlepšením zdraví a prodloužením délky života, řidiči ušetří čas na volnějším silnicích, celá společnost v menší spotřebě energie a méně emisí, prachu a hluku. Každá koruna investovaná do cyklostezek ušetří ve společenském přínosu v průměru kolem 7 Kč.

A podobné je to u cykloturistiky, která zůstává důležitou formou cestovního ruchu a hospodářství. Studie Evropského parlamentu z roku 2012 odhaduje celkové příjmy z cykloturistiky na 44 miliard eur za rok, za kterými se skrývá 2,3 miliardy jednodenních výletů a celkem 20 milionů cyklo dovolených. Přestože v Evropě neexistuje statistika pro monitoring cykloturistiky, která by umožnila zcela bezproblémové mezinárodní srovnání, a metodiky výpočtu se liší, čísla ukazující denní výdaje cykloturistů jsou velmi podobné. Porovnání více než dvaceti národních studií ukazuje, že výdaje přenocujících cykloturistů se pohybují mezi 50 a 70 eury na den a jednodenních cyklistů mezi 10 a 20 eury na den.

Přehled dostupných údajů o výdajích cyklistů znázorňuje rozdíly mezi cyklotu-

risty (kolo jako součást dovolené s přenocováním nebo přímo dálková cykloturistika) a výletníky na kole (jednodenní výlety bez přespání v destinaci). Výsledky ukazují, že cykloturisté utratí denně v průměru 57,08 Eur včetně ubytování. Na druhou stranu jednodenní cyklisté utrácejí mnohem méně, s odhadovaným průměrem 15,39 Eur na den.

Cykloturistika vytváří velké množství nových pracovních míst, a to ve větším měřítku než ostatní obory. Nejde ale pouze o celkové zisky. Dálková cykloturistika přivádí návštěvníky do regionů, které by během své návštěvy a při cestování jinými dopravními prostředky s největší pravděpodobností ani nenavštívili. Tento fakt je důležitý hlavně v případě České republiky, kde 65 procent všech návštěv zahraničních turistů směřuje do Prahy. Silné značky, které dálkové trasy představují, jsou důležitou hodnotou v cestovním ruchu.

## Značky v cestovním ruchu

Co jsou takzvané „cyklobrandy“ a co je tvoří? Podívejme se nejprve na výsledky průzkumů, které se dívají na fenomén cykloturistiky a její popularity v tuzemsku. Dle studie CzechTourism z roku 2017 jezdí 72 procent populace Česka alespoň někdy na kole na cyklovýlety. Přitom 59 procent lidí upřednostňuje pohodovou cykloturisti-

ku a 10 procent aktivní cykloturistiku. Ženy spíše preferují kratší tratě do 20 km, naopak dlouhé tratě nad 50 km jezdí spíše muži. Počet ujetých kilometrů klesá s rostoucím věkem, nebo pokud jedou lidé s dětmi. Aktivní cykloturistiku preferují spíše muži než ženy a spíše mladší než starší.

Pokud jde o dovolenou, nejčastější formou bývá tzv. dovolená s kolem, kdy cykloturistika bývá kombinována s ostatními aktivitami. Nejčastěji tak Češi při svých dovolených preferují kombinaci aktivního a pasivního způsobu jejího trávení (40 %). Spíše pasivní styl dovolené upřednostňuje necelá

## CYKLOTURISTIKA V ČÍSLECH

72%

populace jezdí alespoň někdy na cyklovýlety (47 % jezdí na jednodenní výlety)

59%

preferuje pohodovou cykloturistiku (10 % dává přednost akční cykloturistice)

25%

alespoň někdy na cyklovýletu přespává (nejčastěji v kempech)

32%

jezdí na dovolenou s kolem (nejčastěji lidé ve věku 40–49 let)

6%

jezdí na dovolenou na kole

34%

převládá kolo na dovolenou autem (dalších 18 % vlakem)

10%

jezdí na cyklovýlety do zahraničí (nejčastěji lidé ve věku 30–39 let)

27%

jezdí nejčastěji po cyklostezkách

17%

zaregistrovalo značku Cyklisté vítáni



Zdroj: CzechTourism, 2017



třetina dotázaných (30 %). Naopak aktivnímu způsobu prožití dovolené dává přednost více než jedna pětina respondentů (22 %). Údaje využívají výstupů studie společnosti Focus (2016).

Hlavním lákadlem jsou přitom návštěvy památek a rekreační turistika. Jízdu na kole berou Češi jako jednu z možných dovolenkových aktivit, která zároveň umožní přesun mezi jednotlivými body zájmu v dané destinaci. Nejedná se tedy o intenzivní cykloturistiku, která je zařazena do segmentu aktivní sport. Rozložení nabídky a očekávání se nicméně velmi liší kraj od kraje. Zatímco vnímání Kraje Vysočina souvisí nejvíce s krásnou přírodou, do Karlovarského kraje jezdíme za lázněmi a wellness, cyklostezky jsou našich v představách spojeny nejvíce s moravskými kraji, ať už je to Zlínský, Jihomoravský, nebo Olomoucký kraj, tradičně dlouhodobě cykloturistiku zpopularizoval také Jihočeský kraj.

Takzvaná cykloznačka může být spojená jak s regionem, tak i s dálkovou trasou. Každý brand má přitom jinou cílovou skupinu a jiný obsah. Zatímco značka EuroVelo je v rámci multibrandové strategie komunikace orientována na dálkové cykloturisty s důrazem na zahraniční trhy, regionální, popř. národní značky cykloturistických produktů mají svůj význam pro další dva segmenty – rekreačních cykloturistů a rekreantů. Sem míří dálkové trasy, jakými jsou Moravská stezka, Labská stezka, Cyklostezka Bečva nebo Vltavská cyklistická cesta. Region u určité skupiny mohou zpropagovat např. regionální produkty typu cyklostezky Oslavany – Ivančice – Dolní Kounice nebo Orlická vlečka. A na popularitě získávají i produkty, které míří na komunitu bikerů. Mezi nejpopulárnější a zároveň největší v tomto segmentu patří například Singltrek pod Smrkem, Rychlebské stezky nebo Bike resort Valašsko.

### Základ je bezpečná a přátelská infrastruktura

Podle zmíněné studie CzechTourism z roku 2017 nejvíce cykloturistů preferuje cyklostezky, které se snaží vyhledávat a maximálně využívat 46 procent lidí. Cyklotrasy dlouhodobě preferuje zhruba 10 procent lidí a přibližně 35 procent lidí typ trasy a povrchu vůbec nerozlišuje a vyráží na cyklovýlety podle situace a chuti. Cyklostezky přitom preferují hlavně ženy a mladší lidé,

starší lidé typ trasy tolik neřeší. Obecně jsou cyklostezky nevyužívanějším způsobem ve všech skupinách cykloturistů.

Mezi faktory, které nejčastěji rozhodují o výběru trasy nebo lokality cyklovýletu, tedy patří kvalita cykloturistické infrastruktury, včetně orientačního značení a sportovní infrastruktury v okolí trasy. Dalším kritériem je náročnost trasy, ať už z pohledu cenové náročnosti výletu nebo délky a výškového profilu trasy. Rozhodující jsou samozřejmě také atraktivita na trase nebo v jejím okolí, které je možné v průběhu cyklovýletu navštívit. V neposlední řadě lidé berou ohled na dostupnost služeb na trase a bezpečnost a vytiženost stezek.

Základem úspěšného marketingu cyklotras je tak bezpečná infrastruktura cyklostezek a cyklotras vč. kvalitního značení. Česko disponuje hustou sítí kulturních a přírodních památek stejně jako základních služeb

cest vznikly ve městech v podobě jízdních pruhů pro cyklisty. Města a obce nebo jejich svazky mohou k jejich financování využít mimo jiné i zdroje ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

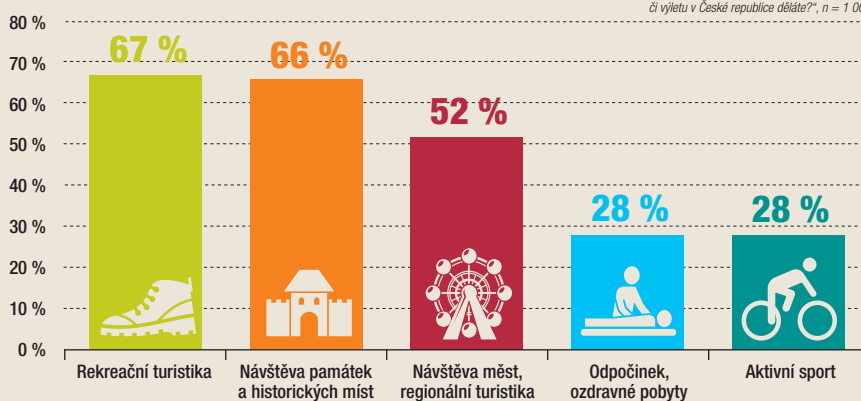
Od roku 2000 SFDI investoval více než 1,9 miliardy korun na výstavbu cyklistických stezek a jízdních pruhů pro cyklisty (údaj je z roku 2018). Další 3 miliardy korun směřovaly na podporu projektů ke zvyšování bezpečnosti chodců a osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Postavit cyklostezku přesto není tak jednoduché, jak by se mohlo na první pohled zdát. Českou republiku tak křížuje síť dálkových tras, jejichž kvalita je velmi rozdílná. Prakticky každá z dálkových tras přitom využívá alespoň zčásti silnice, kde cyklisté jedou společně s motorovou dopravou či náhle končí v terénu.

Je zřejmé, že samotné budování základní infrastruktury naráží na kritická místa,

Graf ZA JAKÝM ÚČELEM LIDÉ NEJČASTĚJI CESTUJÍ V RÁMCI DCR

Zdroj: Ipsos, 2017  
Pozn.: Odpovědi na otázku „Co většinou na své dovolené či výletu v České republice děláte?“, n = 1 001



(ubytovacích a stravovacích) včetně dobrého napojení těchto služeb na veřejnou, především vlakovou dopravu a regionální linky cyklobusů. Důraz na infrastrukturu dávají všechny metodiky a manuály. Například Evropský certifikační standard pro trasy EuroVelo dává při certifikaci hlavní důraz na infrastrukturu (65 %), zatímco menší váhu mají služby (20 %) a marketing a propagace jednotlivých tras (15 %).

### Jednoduché cyklostezky?

Naše země má dlouhou tradici v podpoře cykloturistiky. Délka chráněných cest pro bezpečnou jízdu na kole u nás čítá celkem 3 240 km, další tisíce kilometrů bezpečných

kteřá vyžadují systémovou podporu. Pokusme se je shrnout do několika ucelených skupin. Na základě jednání s kraji, obcemi a městy definovala Asociace měst pro cyklisty několik neuralgických bodů, jejichž odstranění by znamenalo podstatné zlepšení podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury. Jejich výčet najdete na webu asociace [www.cyklo mesta.cz](http://www.cyklo mesta.cz) pod záložkou Aktivity. ■

AUTORKOU TEXTU JE

**Ing. Jitka Vrtalová**

z Asociace měst pro cyklisty.

[jitka.vrtalova@email.cz](mailto:jitka.vrtalova@email.cz)

[www.cyklo mesta.cz](http://www.cyklo mesta.cz)

