

Rekreace a cykloturistika

Martinek, J., Klučka, P.: Recreation and Cyclotourism. *Životné prostredie*, 2019, 53, 3, p. 153–157.

New government documents on urban and active mobility, including bicycle tourism, will be developed in the Czech and Slovak Republics. The Czech document will also address how to finance a new concept of long-distance and regional cycling network. What is the new concept about, and is the cycling network worth funding?

Key words: cycling, tourism, recreation, Czech Republic, Slovakia

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 nejpoblíbenějším volnočasovým aktivitám u nás.

Ekonomická stránka cyklistiky

Faktem zůstává, že stavění cyklostezek je jednou z neefektivnějších forem investování v celospolečenském měřítku. Za každý kilometr ujetý na kole společnost získává – cyklisté si zlepšují zdraví a prodlužují si střední délku života, řidiči ušetří čas na volnějším silnicích, celá společnost spotřebuje méně energie a vyprodukuje méně emisí, prachu a hluku (obr. 1). Každá investovaná koruna do cyklostezek ušetří ve společenském přínosu v průměru kolem 0,3 eura.

A podobné je to u cykloturistiky, která zůstává důležitou formou cestovního ruchu a hospodářství v Česku i zemích střední Evropy (ECF, 2013). 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 (EP, 2012). 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 nocujících 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 cykloturisty (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 eura včetně ubytování. Na druhou stranu jednodenní cyklisté utrací mnohem méně s odhadovaným průměrem 15,39 eura na den (ECF, 2013).

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 (ČR), kde 65 % všech návštěv zahraničních turistů směřuje do Prahy. Silné značky, které dálkové trasy představují, jsou důležitou hodnotou v cestovním ruchu.

Typologie rekreačních cyklistů jako klientů je různá. Příkladem může být následující struktura:

1. *dálková cyklisté*: skupina, která upřednostňuje trasy dlouhé 50 až 100 km a drží se zejména páteřních tras. Většinou se nejedná o jednodenní výlety, ale o cesty spojené s přespáním (převážně se zdrží na jednu noc). Důležitým hlediskem je kvalitní značení jak tras samotných, tak mobiliáře – odpočívadla, mapy, průvodce aj. Často volí trasy podél řek. Pro tuto skupinu jsou zajímavé produkty připravované ve spolupráci s cestovními kancelářemi;
2. *terénní cyklisté (tzv. bikeři)*: preferují hlavně přírodu blízké cesty a úzké stezky v terénu. Tito cyklisté mají zkušenosti a znalosti s pobytem v přírodě, proto se často věnují i jiným aktivitám, jako horolezectví, orientační běh, vodáctví, turistika aj.
3. *rodiny s dětmi*: skupina cyklistů preferující převážně kratší a bezpečné trasy s kvalitním zpevněným povrchem. Důležitou podmínkou je zaměření se na děti, cíl nebo zastávka s aktivitami pro ně (restaurace se zahrádkou nebo hřiště, turistický cíl se zaměřením na děti). V Česku je v současnosti tato skupina uspokojována nynějšími pro-



Obr. 1. Cykloturistika je pro každého: Chebsko (červen 2004). Foto: Jaroslav Martinek



Obr. 2. Cykloturistika je i o odpočinku: cyklotrasy na Šumavě (červenec 2004). Foto: Jaroslav Martinek

dukty cyklostezek, které kombinují dálkovou cykloturistiku po stezkách vedoucích údolími řek, dopravní cyklistiku a nenáročnou cyklistiku pro méně zdatné. Jedná se o skupinu cyklistů se značným objemem a díky tomu také ekonomickým přínosem;

4. méně zdatní (pohodoví) rekreační cyklisté: cyklisté, kteří ocení spíše nenáročnou kratší trasy do 30 km se zpevněným kvalitním povrchem. Pro tuto skupinu jsou důležitým faktorem zajímavé turistické cíle. V Evropě je již rozšířena nabídka na prohlídku zajímavostí na kole, buď s průvodcem, individuálně nebo ve skupině;

5. zdatnější rekreační cyklisté: skupina cyklistů vyhledávající okružní trasy v rozmezí 40 až 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek. Pro tyto cyklisty není překážkou nekvalitní povrch ani velké převýšení, cílem je radost z jízdy;

6. sportovně-rekreační cyklisté: cyklisté vyhledávající masové akce sportovního typu, např. MTB maratóny nebo silniční maratóny. Testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon. Pověstí se jedná o amatéry, kteří ale mají informace o profesionální přípravě a v rámci svých možností také pravidelně trénují. Zástupci této skupiny cyklistů vyhledávají udržitelné, přírodě blízké stezky (obr. 2).

Cykloturistika jako fenomén současné rekreace

Dle studie *CzechTourism* z roku 2017 jezdí 72 % populace ČR alespoň někdy na kole na cyklovýlety. Přitom 59 % lidí upřednostňuje pohodovou cykloturistiku a 10 % 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 (Ipsos, 2016).

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 aktiv-

ního a pasivního způsobu jejího trávení (40 %). Spíše pasivní styl dovolené upřednostňuje necelá třetina dotázaných (30 %). Naopak aktivnímu způsobu prožití dovolené dává přednost více než jedna pětina respondentů (22 %). Údaje využívají výstupů studie společnosti Focus (Focus, 2016).

Největší atrakci přitom představuje návštěva 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 v představách spojeny nejvíce s moravskými kraji, ať už je to Zlínský, Jihomoravský nebo Olomoucký kraj, tradičně dlouhodobě cykloturistiku zpopularizoval Jihočeský kraj.

Nicméně cykloturistická značka může být spojená jak s regionem, tak i s dálkovou trasou. Každá značka 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 – rekreační cykloturisty a rekreanty. Sem míří dálkové trasy, jakými jsou Moravská stezka, Labská stezka, Cyklostezka Bečva nebo Vltavská cyklistická cesta. Region u určité skupiny cykloturistů mohou zpropagovat např. regionální produkty typu cyklostezky Oslavany – Ivančice – Dolní Kounice. A na popularitě získávají i produkty, které míří na komunitu tzv. bikerů. Mezi nejpobulárnější a zároveň největší v tomto segmentu patří například Singltrek Pod Smrkem, Rychlebské stezky nebo Bike resort Valašsko.

Podle studie *CzechTourism* nejvíce cykloturistů preferuje bezpečné samostatné cyklostezky, které se snaží vyhledávat a maximálně využívat 46 % cyklistů. Cyklotrasy přitom dlouhodobě preferuje zhruba 10 % cyklistů a přibližně 35 % lidí typ trasy a povrchu vůbec nerozlišuje a vyrazí na cyklovýlety podle situace a chuti. Cyklostezky přitom preferují hlavně ženy a mladší lidé, starší lidé typ trasy tolik neřeší. Obecně jsou cyklostezky nejvyužívanějším způsobem ve všech skupinách cykloturistů.



Obr. 3. Moravská cyklostezka u Uherského Hradiště (srpen 2004). Foto: Jaroslav Martinek

Mezi faktory, které nejčastěji rozhodují o výběru trasy nebo lokality cyklovýletu, tak 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 vytíženost stezek.

Bezpečná infrastruktura cyklostezek

Základem úspěšného marketingu cyklotras je tak bezpečná infrastruktura cyklostezek a cyklotras včetně kvalitního značení. Česko disponuje hustou sítí kulturních a přírodních památek, stejně jako základních služeb (ubytovacích a stravovacích) a dobrým napojením 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 %) (ECF, 2011; ECF, 2018).

Historie značení cyklotras ale s bezpečnou infrastrukturou cyklostezek a cyklotras moc nepočítala. Koncem 90. let jak v ČR, tak na Slovensku začal



Obr. 4. Přehled investic Státního fondu dopravní infrastruktury do výstavby cyklostezek a cyklistických pruhů od roku 2000. Zdroj: www.sfdi.cz

prudký rozmach značení cyklotras, a tím i cykloturistiky. V ČR se značilo podle základní sítě cyklotras z roku 1997. Cyklotrasy se rozdělily na dálkové, regionální a místní. Někdy v roce 2001 byl podán první velký česko-slovenský projekt, díky kterému jsme vyznačili všechny trasy v příhraničních okresech se Slovenskem. Vyznačila se i Moravská stezka. Značení tras mělo jedno společné: nic nové se nebudovalo, jen se značilo po stávajících cestách. Někdy cyklotrasa vedla po silnici II. třídy, jindy vedla po lesní cestě a celkem bylo jedno, v jaké kvalitě ta cesta je. Tímto způsobem byla vyznačena např. i dálková cyklotrasa 46, tzv. Beskydsko-karpatká magistrála, která dle názvu vypadá velmi atraktivně. Od vyznačení uběhlo už dvacet let a my se musíme ptát po významu takových cyklotras. Troufáme si napsat, že jen málokdo ji projel v celé délce jako produkt cestovního ruchu pro dálkové cykloturisty. Je třeba si přiznat, že cyklotrasy jsou značené podle logiky a filosofie Klubu českých turistů, který má velkou tradici ve značení pěších tras a jednoduše ji přenesl do cykloturistického značení. Na tom ale není nic špatného. Nicméně v tomto kontextu cyklistickou trasu a cykloturistiku vnímáme jen z pohledu značení, které v terénu usnadňuje cyklistům orientaci. Cyklotrasa je vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán. Kvalitní značení je vždy potřeba, ale je nadměrně nevhodné, pokud cyklisty vede po nebezpečných a neatraktivních trasách, po frekventovaných silnicích II. a III. třídy.

Jednoduché cyklostezky a cyklotrasy

Je potřeba si přiznat, že návrh z roku 1997 je už dále neudržitelný. Prioritou nyní nemá být vyznačení, ale vybudování bezpečných cyklotras. Možná před dvaceti lety se dalo ještě jezdit po méně frekventovaných silnicích, dnes už nikoliv. Bez bezpečné cyklistické infrastruktury se úspěšný „cyklobrand“ nedá postavit. A je nevyhnutné doplnit ještě další faktor: cyklostezky se nebudují jen kvůli cykloturistice, ale především kvůli cyklistické dopravě.

Je třeba vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras, postavenou především na cyklostezkách a dalších komunikacích vhodných pro cyklisty, jako jsou lesní či polní cesty, které propojují obce regionu. Jen za těchto podmínek může být zrealizovaná nová síť cyklistických tras (obr. 3).

Pozitivní zprávou je, že máme z čeho vycházet. Délka chráněných cest pro bezpečnou jízdu na kole u nás čítá celkem 3 240 km. Města a obce nebo jejich svazky mohou k jejich financování využít mimo jiné i zdrojů 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 4 miliardy pocházely z evropských fondů (www.sfdi.cz; obr. 4).

Postavit cyklostezku přesto není tak jednoduché, jak by se mohlo na první pohled zdát. Českou republiku tak stále křížuje síť cyklotras, jejichž kvalita je velmi rozdílná. Prakticky každá z cyklotras

přítom 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, která vyžadují systémovou podporu. Pokusili jsme se je shrnout do několika ucelených skupin. Na základě jednání s kraji, obcemi, městy a spolkem Partnerství pro městskou mobilitu je definováno několik neuralgických bodů, jejichž odstranění by znamenalo podstatné zlepšení podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury:

1. *chybí přehled nutných investičních potřeb pro cyklostezky*: některé kraje připravují realizaci delších a nákladnějších úseků cyklotras a cyklostezek na dálkových a krajských koridorech. Současné podmínky SFDI neumožňují čerpání nákladů ve vyšších částkách, jednotlivé náklady často mohou překročit 100 mil. korun, někdy nelze rozdělit stavbu na více samostatných úseků. V takovém kontextu by bylo vhodné předjednat, aby pro jednotlivé roky byl rozpočet na tyto projekty připraven;
2. *cyklistické stezky a cyklistické trasy se nacházejí na hrázích povodí*: obce i kraje musí řešit vysoké náklady a zvýšené náklady na realizaci cyklostezek a cyklotras na hrázích řek. Jedná se o milionové částky, které jsou hrazeny z rozpočtů obcí a krajů, o neuznatelný výdaj vzhledem k čerpání finančních prostředků ze SFDI. Zároveň není dořešena výstavba cyklistických komunikací na protipovodňových hrázích;
3. *cyklostezky, cyklotrasy a cyklopruhy ve vztahu ke státním a krajským komunikacím*: i když SFDI podporuje údržbu silnic I., II., III. třídy, nedaří se na nich automaticky zřizovat cyklistické pruhy, tam kde to norma umožňuje a kde se to jeví jako nejvýhodnější varianta;
4. *není dořešena role krajů při podpoře cyklistické dopravy a městské mobility*: na jedné straně se jedná o výstavbu problematických úseků na dálkových trasách, tedy v úsecích, kde malé obce nemají finanční prostředky na jejich výstavbu, na druhé straně je to otázka spoluzodpovědnosti kraje za řešení infrastrukturálních projektů, které mají pomoci s řešením městské mobility;
5. *cyklostezky a cyklotrasy ve vztahu ke státním a krajským komunikacím*: často chybí koncepční řešení cyklistické dopravy při realizaci velkých železničních staveb s využitím výstavby nových železničních koridorů a navazujících obslužných komunikací k vedení nových cyklotras či cyklistických koridorů. Obce i kraje musí řešit vysoké náklady při vedení cyklistických tras kolem železnice, kde je to často nejvhodnější.

* * *

Na Slovensku vstoupil 1. července 2019 do účinnosti zákon č. 151/2019 Z. z. o poskytování dotací na podporu rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky. Vytvářejí se tak podmínky, aby se mohla i na Slovensku realizovat cyklistická infrastruktura nejen z financí EÚ, ale i z veřejných zdrojů státních rozpočtů. Je proto třeba mít na paměti všechny výše zmíněné aspekty jejího budování, jen tak se dostaneme do stadia, kdy pohyb na dvou kolech nejenom za prací, školou, povinnostmi, ale i za krásami Česka a Slovenska bude přirozeným a standardním druhem dopravy.

Literatura

- ECF: EuroVelo: Guidance on the Route Development Process. Brussels: European Cyclists' Federation, 2011, 24 p.
- ECF: Calculating the Economic Benefits of Cycling in EU-27. Brussels: European Cyclists' Federation, 2013, 8 p.
- ECF: EuroVelo: European Certification Standard for the European Cycle Route Network. 2nd Revised Edition. Brussels: European Cyclists' Federation, 2018, 18 p.
- EP: The European Cycle Route Network EurVelo. Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism. Brussels: European Parliament, 2012, 192 p.
- Focus: Závěrečná zpráva z marketingového výzkumu Destinační management ČR 2016. Brno: Focus, 2016, 31 s. www.focus-agency.cz/files/contentFiles/destinacni-management-1-16-final.pdf
- Ipsos: CzechTourism: Cykloturistika. Závěrečná správa. Praha: Ipsos Marketing, 2016, 20 s.

Ing. Jaroslav Martinek, jarda@dobramesta.cz
**Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, Chomou-
 tov 338, 783 35 Olomouc-Chomoutov, Česká republika**

Ing. Peter Klučka, peter.klucka@mindop.sk
**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej repub-
 liky, Nám. Slobody 6, P. O. Box 100, 810 05 Bratislava**