VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ
obor Cestovní ruch



Analýza dopadů zavedení certifikace Cyklisté vítáni

Diplomová práce

Autor: Bc. Kateřina Vetešníková

Vedoucí práce: Ing. Liběna Jarolímková

Duben 2013

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a vyznačila všechny citace z pramenů.

V Praze dne 16. 4. 2013 …….....……

Bc. Kateřina Vetešníková

Poděkování

Touto cestou bych chtěla poděkovat paní Ing. Liběně Jarolímkové, Ph.D. za vedení, odbornou spolupráci a cenné rady v průběhu zpracování diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat všem, kteří mi byli ochotni poskytnout potřebné informace, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout.

OBSAH

ÚVOD **1**

1 CESTOVNÍ RUCH **2**

1.1 Typologie 2

1.2 Služby 4

1.3 Certifikace v cestovním ruchu 5

1.4 Cykloturistika 9

1.5 Specifika infrastruktury cykloturistiky 10

2 ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE **13**

2.1 Ministerstvo dopravy 13

2.1.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky 14

2.2 Financování cyklistické dopravy 18

2.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury 18

2.2.2 Strukturální fondy EU 20

2.2.3 Ekonomické nástroje 22

2.3 CzechTourism 23

2.4 Nadace Partnerství 23

2.5 Česko jede 24

2.5.1 První národní cyklo a in-line průzkum 25

3 CYKLISTÉ VÍTÁNI **27**

3.1 Proces certifikace 27

3.2 Kritéria 28

3.2.1 Ubytovací zařízení 28

3.2.2 Stravovací zařízení 30

3.2.3 Kempy 32

3.2.4 Turistický cíl 34

3.3 Propagace 36

3.4 Současný stav a struktura certifikovaných zařízení v ČR 37

3.5 Obdoby certifikace Cyklisté vítáni v zahraničí 38

3.5.1 Vitajte cyklisti 38

3.5.2 Bett+bike 39

3.6 Výhody 40

4 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ 41

4.1 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ MEZI PROVOZOVATELI CERTIFIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ 41

4.1.1 Charakteristika vzorku respondentů 42

4.1.2 Změny po získání certifikace Cyklisté vítáni 45

4.1.3 Doplňkové a další služby 48

4.1.4 Propagace 52

4.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ MEZI PROVOZOVATELI NECERTIFIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ 54

4.2.1 Charakteristika vzorku respondentů 54

4.2.2 Znalost existence certifikace Cyklisté vítáni 56

4.2.3 Jiné certifikace 58

4.2.4 Zaměření na cykloturisty v budoucnu 60

4.3 CYKLOTURISTIKA V TURISTICKÝCH REGIONECH 63

5 SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ A MOŽNÁ DOPORUČENÍ 67

ZÁVĚR 70

SEZNAM ZDROJŮ A POUŽITÉ LITERATURY 72

SEZNAM GRAFŮ 76

SEZNAM OBRÁZKŮ 78

SEZNAM TABULEK 79

SEZNAM PŘÍLOH 80

PŘÍLOHY 81

Úvod

Cykloturistika se v poslední době stává stále oblíbenější aktivitou, jak trávit volný čas i dovolenou. Pokud vyrazí lidé s kolem na víkend nebo na týden, určitě uvítají ubytovací zařízení, které jim vyjde vstříc, pokud chtějí dovolenou trávit aktivně na kole. Taková zařízení budou mít konkurenční výhodu, pokud se o jejich službách „navíc“ bude vědět. Zejména když se tento segment v dnešní době stále více rozrůstá. V jiných zemích Evropy fungují různé systémy a podmínky, které cykloturistiku propagují a podporují. Nadace Partnerství se těmito systémy inspirovala a dala tak šanci nejen ubytovacím zařízením, ale i stravovacím zařízením, kempům a turistickým cílům orientovaným na cykloturisty. V roce 2006 založila projekt certifikace Cyklisté vítáni, fungující po celé České republice.

Certifikace přináší výhody jak cykloturistům, tak samozřejmě provozovatelům zmíněných typů zařízení. Hlavním cílem této diplomové práce bude zhodnotit, jaké dopady má dle názoru provozovatelů zavedení certifikace Cyklisté vítáni na daná certifikovaná zařízení a z jakých důvodů provozovatelé necertifikovaných zařízení certifikaci nevlastní. Na základě těchto informací budou navrženy možnosti, které by mohly projektu certifikace napomoci se zvýšením atraktivnosti a jeho dlouhodobějším fungováním.

První kapitola se bude v první části věnovat cestovnímu ruchu obecně, v druhé části se bude zabývat tématem certifikací a specifiky infrastruktury cykloturistiky. Druhá kapitola bude zaměřena na rozvoj cyklistické dopravy v České republice. Budou rozebrány jak možnosti financování, tak procyklisticky orientované aktivity orgánu státní správy Ministerstva dopravy i obecně prospěšné společnosti Nadace Partnerství. V závěru této kapitoly budou vybrány výsledky prvního národního cyklo a in-line průzkumu v České republice související s tématem této práce. Třetí kapitola se bude zabývat již samotným systémem certifikace Cyklisté vítáni. Budou popsána kritéria, která musí různé typy zařízení splnit, pokud chtějí certifikaci získat. Dále bude popsán současný stav a struktura certifikovaných zařízení v České republice a nebude chybět ani slovo o podobných systémech, kterými se ten český inspiroval. Stěžejní součástí práce budou výsledky dotazníkového šetření, které bude reflektovat odpovědi a názory provozovatelů zmíněných typů zařízení. První část se týká provozovatelů certifikovaných zařízení a dopadů zavedení certifikace na dané zařízení. Druhá část se naopak věnuje provozovatelům těch zařízení, která certifikaci nevlastní. Výsledky dotazníkového šetření budou po jejich vyhodnocení předány koordinátorovi certifikace panu Ing. Petru Kazdovi pro potřeby Nadace Partnerství.

1 Cestovní ruch

Cestovní ruch se stává jednou z významných volnočasových aktivit. Lidé se však stávají účastníky cestovního ruchu v závislosti na své ekonomické situaci; služby cestovního ruchu nejsou nezbytné, tudíž na ně přichází řada až po službách a zboží nezbytném. Většinou lidé opouštějí svá trvalá bydliště za účelem odpočinku, poznání, rekreace a z mnoha dalších důvodů. Na druhé straně je cestovní ruch důležitým ekonomickým odvětvím, které generuje nová pracovní místa, vytváří podnikatelské příležitosti, napomáhá k rozvoji územních celků a v neposlední řadě má samozřejmě multiplikované účinky na národní ekonomiku.

Na cestovní ruch lze kromě ekonomického hlediska pohlížet i z hlediska ekologického, geografického a sociologického a psychologického. Z hlediska ekologického se jedná o vztah cestovního ruchu a životního prostředí, kde jde zejména o to, aby se na úkor nárůstu účasti na cestovním ruchu neničilo životní prostředí. Je zde důležité stanovení rovnováhy a opatření, aby se cestovní ruch nestal masovým s převahou negativních dopadů. Geografické hledisko se soustředí na vazbu mezi geografickým prostředím a cestovním ruchem, stejně jako na vztahy mezi bydlištěm a destinacemi. A nakonec sociologické a psychologické hledisko, které se zabývá zejména motivy účasti na cestovním ruchu a vztahy mezi návštěvníky a místním obyvatelstvem.

1.1 Typologie[1]

Odborná literatura člení většinou cestovní ruch na formy a druhy cestovního ruchu. Formy cestovního ruchu zohledňují zejména motivy účasti na cestovním ruchu, zatímco druhy cestovního ruchu se liší podle způsobu realizace v závislosti na geografických, ekonomických, společenských a jiných podmínkách. Stejně jako je tomu i v jiných oblastech, ani v cestovním ruchu se teorie neshoduje s praxí a formy i druhy se v praxi prolínají.

Ve snaze vyhnout se problémům nejednotnosti a neurčitosti bylo ve skriptech Vysoké školy ekonomické publikováno dělení na typy cestovního ruchu, které se snaží charakterizovat účastníka cestovního ruchu z hlediska jeho motivace účasti, charakterizovat způsob realizace cestovního ruchu i účinky, které cestovní ruch pro společnost i pro jednotlivce přináší.

[1] INDROVÁ J.*: Cestovní ruch (základy)*, 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1252-5

Cestovní ruch tak lze členit podle následujících kritérií:

Převažující motivace účasti na cestovním ruchu

Podle převažující motivace účasti na cestovním ruchu se cestovní ruch dělí do několika následujících typů: rekreační cestovní ruch, kulturně-poznávací cestovní ruch, cestovní ruch s náboženskou orientací, cestovní ruch se vzdělávacími motivy, cestovní ruch se společenskými motivy, zdravotně orientovaný cestovní ruch, sportovně orientovaný cestovní ruch, cestovní ruch orientovaný na poznání přírodního prostředí, cestovní ruch s dobrodružnými motivy, cestovní ruch specificky orientovaný a cestovní ruch s profesními motivy, kam spadá obchodní, kongresový a incentivní cestovní ruch a cestovní ruch veletrhů a výstav.

Místo realizace

Podle tohoto kritéria je cestovní ruch členěn na domácí a zahraniční, který se dále dělí na výjezdový (pasivní) a příjezdový (aktivní).

Vztah k platební bilanci státu

Toto kritérium dělí cestovní ruch stejně, jako je dělen zahraniční cestovní ruch podle předcházejícího kritéria. Zahraniční cestovní ruch aktivní, kdy dochází k přílivu deviz, a zahraniční cestovní ruch pasivní, kdy dochází k odlivu deviz.

Délka pobytu

Podle délky pobytu je cestovní ruch rozdělován na krátkodobý, který trvá zpravidla do 3 přenocování, a dlouhodobý, který zahrnuje pobyty delší než 3 noci.

Způsob zabezpečení cesty a pobytu

Pokud vezmeme v úvahu, kdo zajišťuje cestu, můžeme cestovní ruch rozdělit na organizovaný (organizovaný cestovní kanceláří či jiným podnikatelským subjektem) a neorganizovaný (účastník si vše zařizuje sám).

Počet účastníků

Podle počtu účastníků se cestovní ruch člení na individuální (účastník sám nebo s rodinou) a skupinový (různě vytvořené kolektivy).

Způsob financování

Kritérium způsobu financování dělí cestovní ruch na komerční, který byl dříve nazýván volný a účastník si při něm veškeré náklady hradí sám, a sociální, dříve vázaný, kdy je část nákladů hrazena nějakou organizací či institucí.

Věk účastníků

Věk účastníků je kritérium, které dělí populaci účastnící se cestovního ruchu podle společných nároků souvisejících s věkem. Jedná se tak o následující skupiny – cestovní ruch dětí, cestovní ruch mládeže, cestovní ruch seniorů, cestovní ruch rodin s dětmi a populaci mezi 40. a 50. rokem.

Převažující prostředí pobytu

Poslední kritérium člení cestovní ruch na městský cestovní ruch (hlavním motivem je návštěva turisticky zajímavých měst), venkovský cestovní ruch (pobyty na zemědělských usedlostech, zemědělské práce), lázeňský cestovní ruch (spojený s léčbou nebo odpočinkem) a cestovní ruch ve střediscích cestovního ruchu (horská nebo přímořská střediska).

1.2 Služby

Pro rozvoj cestovního ruchu jsou zapotřebí základní a doplňkové služby, jejichž poskytováním jsou uspokojovány potřeby účastníků cestovního ruchu. Mezi základní služby patří služby ubytovací, stravovací a dopravní, bez nichž by cestovní ruch ani nebyl možný. Mezi služby doplňkové patří služby směnárenské, průvodcovské, prodej různých vstupenek, zprostředkování pojištění, fitness, půjčovny sportovních potřeb a spousta dalších.

Důležitými subjekty jsou vedle podniků poskytujících základní služby cestovního ruchu (ubytovací a stravovací zařízení či dopravní podniky) také cestovní kanceláře a cestovní agentury. Fungují zejména jako zprostředkovatelé daných služeb. Mezi jejich hlavní činnosti patří poskytování informací, zprostředkování jednotlivých služeb a balíčků služeb na přání zákazníka, služby směnárenské nebo zprostředkování pojištění či prodej různých cestovních dokladů. To vše mohou poskytovat cestovní kanceláře i cestovní agentury. Cestovní kanceláře však navíc mohou samy zájezdy tvořit a zároveň prodávat, kdežto cestovní agentury je mohou jen zprostředkovávat.

Každý zákazník může požadovat jiné služby, každý podnik cestovního ruchu může jiné služby poskytovat. Zákazník požaduje jiné služby, pokud cestuje za cílem rekreace

nebo na obchodní cestu, zda cestuje sám nebo s rodinou a samozřejmě i na tom, kolik peněz si může dovolit během této cesty utratit. Podniky cestovního ruchu svou nabídkou služeb vlastně segmentují klientelu. Mohou se zaměřit například jen na cestující na obchodních cestách, na rodiny nebo právě třeba na cykloturisty. Většinou se ale podniky zaměřují na více segmentů, což je často výhodnější - je tu větší šance naplnit kapacitu po celý rok. Například služební cesty ve všední dny a rodinné pobyty přes víkend. Cena služeb se pak samozřejmě odvíjí od jejich množství a kvality.

1.3 Certifikace v cestovním ruchu

Certifikace je obecně proces udělení certifikátu. Jedná se o potvrzení kvality, která je v současné době jedním z nejdůležitějších faktorů úspěchu podniku cestovního ruchu.

„Kvalita vystupuje jako forma vyjádření určité užitné hodnoty či užitných vlastností výrobku či služby. Představuje míru schopnosti výrobku či služby uspokojovat požadavky spotřebitele. Kvalita se neustále vyvíjí, požadavky spotřebitelů jsou tím vyšší, čím více se rozvíjí lidské poznání. V současné době je kvalita považována za důležitý faktor úspěchu v silně konkurenčním prostředí.“[2]

Certifikace je tedy výchozím bodem procesu s cílem zefektivnit řízení podniku. U nás to jsou v cestovním ruchu většinou profesní svazy, které zakládají různé projekty certifikace podle oboru, kterým se zabývají. Proces certifikace má v závěru potvrdit, že daný subjekt (nejčastěji člověk nebo firma) splňuje kritéria daná certifikačními pravidly. Kritéria se liší podle toho, co je cílem certifikovat neboli potvrdit. Například u Ekoznačky EU je vyžadována šetrnost vůči životnímu prostředí, u certifikace Cyklisté vítáni jde zase o pozitivní přístup ve službách vůči cykloturistům. V současnosti se certifikace obecně stávají oblíbenými, stávají se součástí a podmínkou vytvoření příznivé image vůči zákazníkům a spolupracujícím organizacím na dnešním trhu plném konkurence. Většina certifikací je dnes placená, ale podnikatelům se i tak často vyplatí. Jedna věc je dané kvality dosáhnout, druhá si ji udržet. Je tak třeba sledovat vývoj na trhu, požadavky zákazníku a trendy na straně poptávky a pokusit se jim přizpůsobit.

Jedna samolepka na dveřích k provozovně a kvalita je zaručena. Certifikace v cestovním ruchu totiž většinou není jen jednorázový proces. Pokud nějaký subjekt certifikaci jednou získá, jsou zde pak často pravidelné kontroly, zda subjekt může certifikát vlastnit i nadále. Výhodou

[2] INDROVÁ, Jarmila, Petr HOUŠKA a Zdenka PETRŮ. *Kvalita ve službách cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011, 169 s. Odborná kniha s vědeckou redakcí. ISBN 978-80-245-1766-7

pro certifikované subjekty je zejména propagace navíc prostřednictvím propagačním materiálů samotného projektu certifikace.

V České republice jsou nejznámějšími projekty certifikací v cestovním ruchu následující:

Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení České republiky

Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení České republiky funguje v České republice již od roku 2004, a to na dobrovolné bázi. Má tedy pouze doporučující charakter a je jen na samotném provozovateli, zda se rozhodne certifikaci podstoupit nebo ne. Pokud certifikaci podstoupí a uspěje, je tak jeho kvalita potvrzena a oproti ostatním necertifikovaným podnikům získává konkurenční výhodu.

V roce 2010 založily hotelové asociace sedmi zemí Evropské unie mezinárodní „středoevropský" systém Hotelstars Union, jehož součástí se stala i česká Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení České republiky. Jeho cílem je zejména sjednotit klasifikaci hotelových služeb pomocí jednotné metodiky a využití společného marketingu při propagaci certifikovaných zařízení. Tato klasifikace se dnes používá již v 11 zemích - Německu, Rakousku, Švýcarsku, Švédsku, Nizozemsku, Maďarsku, Estonsku, Lotyšsku, Litvě, Lucembursku a u nás, kde sjednocuje klasifikační kritéria tak, aby mohla zaručovat stejné parametry ubytovacích služeb. Rozhodně jde o zvýšení výhody certifikovaných zařízení, která budou díky této certifikaci propagována i v zahraničí a zahraničním turistům tak bude zjednodušena orientace v kategoriích a třídách ubytovacích zařízení nejen v jejich rodné zemi.[3]

Ekoznačení – Ekologicky šetrný výrobek/služba nebo Ekoznačka EU[4]

Již na přelomu 60. a 70. let 20. století se začal objevovat zájem o stav životního prostředí. Ekologicky šetrné výrobky začaly být pro spotřebitele lákavější, takže firmy je za ekologicky šetrné označovaly často i neprávem. V roce 1992 byl založen Systém ekoznačení Evropské unie, o 2 roky později byl v České republice vyhlášen Národní program označování výrobků

[3] Oficiální klasifikace v ČR. *HotelStars: Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení České republiky* [online]. [cit. 2012-10-06]. Dostupné z: http://www.hotelstars.cz/

[4] Jak ekoznačení funguje. *CENIA: česká životní agentura životního prostředí* [online]. [cit. 2012-10-07]. Dostupné z: http://www.ekoznacka.cz/__C12571B20041E945.nsf/$pid/MZPMSFHNSY0V

ochrannou známkou „Ekologicky šetrný výrobek/služba“. Se vstupem České republiky do Evropské unie se součástí Národního programu stala i Ekoznačka EU neboli Květina.

Smyslem ekoznačení je označování výrobků a služeb, které se snaží minimalizovat negativní dopady na životní prostředí a jsou šetrnější i ke zdraví spotřebitele. Kvalita však zůstává stejná nebo spíše ještě vyšší než u necertifikovaných výrobků a služeb.

V cestovním ruchu se to týká zejména ubytovacích zařízení (kategorie Služby v kempech a Turistické ubytovací služby), kde jsou kritéria týkající se například energie z obnovitelných zdrojů, energetické účinnosti žárovek, úspor energie a vody, třídění odpadu nebo vytápění. Kritéria jsou navíc pravidelně aktualizována, aby neustále odpovídala technologickému pokroku a situaci na trhu. Certifikace je dobrovolná, ale podnikatelům poskytuje opět konkurenční výhodu.

„Zařízení poskytující turistické ubytování nesoucí logo „Evropské květiny“, což je označení Evropské ekoznačky, je oficiálně zařazeno mezi ekologicky nejšetrnější ve své lokalitě. Většina hostů v současné době preferuje ubytování s příznivými účinky na jejich zdraví a mnozí z nich též dávají přednost ubytování, které je spojeno s přírodou.“[5]

Díky označení Ekoznačkou EU získává podnikatel, stejně jako v případě HotelStars Union, větší konkurenční výhodu, protože je to systém mezinárodní. Program značení Evropské unie se řídí pravidly nařízení Evropského parlamentu a Evropské rady. Prostřednictvím jedné značky tak může výrobek nebo služba propagována na území několika států a oproti své konkurenci může být pro zahraniční spotřebitele lákavější.

Výhody vyplývající z označení Ekoznačkou Evropské unie jsou následující:

- demonstruje vysokou kvalitu a environmentální výkonnost podnikatele
- ekoefektivita pro úsporu nákladů (možnost identifikovat oblasti, kde lze provozovat činnost efektivněji a zároveň přinášet užitek životnímu prostředí)
- pocit pohodlí a spokojenosti (zaměření na zdravé ubytování, zdravou výživu a čisté životní prostředí – například používáním přírodních stavebních materiálů, nekuřáckými prostory, omezeným množstvím používaných nebezpečných chemikálií a praním ekologicky šetrnými pracími prášky)
- naplnění očekávání hostů (díky certifikaci „dostanou“ skutečně to, co očekávají)
- posílení marketingových nástrojů pro podnikatele (používání oficiálního loga v propagačních materiálech zařízení, využívání Ekoznačky EU a podmínek pro její

[5] INDROVÁ J.*: Cestovní ruch (základy)*, 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1252-5

udělení v rámci tvorby vlastního marketingu, využívání Ekoznačky EU při práci s médii, PR apod.

- nejedná se jen o působnost na českém trhu, certifikace je oficiálně uznávaná i na trhu evropském

Czech Specials[6]

Czech Specials aneb Ochutnejte Českou republiku je společný projekt agentury CzechTourism, Asociace hotelů a restaurací a Asociace kuchařů a cukrářů, který funguje od roku 2009. Jeho cílem je posílit prestiž české gastronomie a nalákat české i zahraniční turisty na kulinářskou turistiku. Důvody byly jasné. V poslední době je v České republice více italských, mexických nebo čínských restaurací než těch českých a možnost ochutnat třeba obyčejný chléb se škvarkovou pomazánkou ve slušné restauraci se tak velmi snižuje.

Součástí tohoto projektu je tedy certifikace stravovacích zařízení, která splní daná kritéria. Mimo obecná kritéria jako profesní způsobilost, poctivost v prodeji nebo čistotu a dobrý stav vybavení restaurace je samozřejmě důležitá nabídka tradičních českých jídel. Certifikát zaručuje, že se na jídelním lístku dané restaurace vždy nachází národní a alespoň jedna regionální specialita.

I u této certifikace je jasná konkurenční výhoda, kdy je zaručena nejen nabídka tradičních českých jídel, ale podle kritérií i celková kvalita restaurace. Značná je i propagace prostřednictvím několika webových portálů (www.czechspecials.cz, www.ochutnejtecr.cz, www.kudyznudy.cz a www.czechtourism) a reklamních kampaní agentury CzechTourism v Evropě v letech 2010-2013.

Například webové stránky www.czechspecials.cz obsahují nejen seznam certifikovaných restaurací podle turistických regionů a podle specialit, ale také tradiční české recepty. A to hned v pěti jazycích – češtině, němčině, angličtině, polštině a ruštině.

Kromě certifikace Czech Specials se gastronomii věnuje ještě Maurerův výběr Grand restaurant, Tajemný servírovací rituál točení piva Master nebo certifikát za čisté trubky.

[6] Czech Specials aneb ochutnejte Českou republiku. *Czech Specials* [online]. [cit. 2012-10-11]. Dostupné z: http://www.czechspecials.cz/

Baby friendly

Certifikace Baby friendly je, jak již název napovídá, přátelská k rodinám s dětmi. Instituce vlastnící tuto certifikaci poskytují služby, které umožňují vyžití pro rodiny s dětmi.

Instituce jsou certifikovány do čtyř kategorií:

„Kategorie červená je nejnižší stupeň, kdy na základě prohlášení dané instituce a vyplnění dotazníku rozhodne pět k tomu určených osob (rodičů) o certifikaci základní kategorie. Kategorie červená nemusí být horší než bronzová, stříbrná nebo zlatá, certifikát je však udělen na základě čestného prohlášení o vyplněném dotazníku a není fyzicky námi auditován.

Kategorie bronzová, stříbrná a zlatá je udělována jako další případný stupeň kategorie červené. V průběhu platnosti certifikátu, která je na jeden rok, dojde ke čtyřem návštěvám za účelem ověření situace, případně přidělení vyššího nebo nižšího certifikátu, popřípadě i jeho odebrání.“[7]

Na webových stránkách www.babyfriendlycertificate.cz si zájemci mohou přímo na mapě prohlédnout, kde taková zařízení hledat.

1.4 Cykloturistika

Cykloturistika je jednou z forem aktivní turistiky. Ta je ve slovníku cestovního ruchu[8] definována jako styl nebo filozofie volnočasového cestování, který kombinuje prvky dobrodružství, přírody a kulturního cestovního ruchu.

V dnešní době je cykloturistika velmi populární, v některých zemích méně, v jiných více. Někde mají kolo jen jako turistickou záležitost, jinde je kolo používáno pro každodenní cesty do školy i do práce. Pro Českou republiku může být v jízdě na kole inspirací například Dánsko nebo Nizozemsko, kde je podpora cyklistické dopravy opravdu vysoká a účinná.

Jízda na kole obecně je pozitivní z několika důvodů. Ať už jde o dojezd do práce nebo celodenní výlet, je to fyzická aktivita, která má pozitivní dopady na zdraví jedince. Někdo může samozřejmě namítat, že ve městech je jízda na kole „nezdravá“ – myšleno tím znečištěné prostředí automobilovým provozem. Ale například i Thomas Krag, bývalý ředitel Dánské cyklistické federace a dnes nezávislý poradce v oblasti cyklistiky, upozorňuje na fakt z několika

[7] Co znamená "baby friendly". *Baby friendly certificate.cz* [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: http://www.babyfriendlycertificate.cz/co-znamena-baby-friendly

[8] *Travel Industry Dictionary* [online]. [cit. 2013-04-14]. Dostupné z: http://www.travel-industry-dictionary.com/active-tourism.html

studií, které potvrzují, že cyklisté nejsou v takovémto prostředí ohroženi více než ostatní účastníci provozu. Studie totiž dokazují, že koncentrace zplodin uvnitř automobilů je vyšší než v otevřeném prostoru, kde dýchají cyklisté. V článku Cyclism, Safety and Health[9] také upozorňuje na další pozitivní fakt, který není úplně zřejmý. Bezpečnost cyklistů na silnici. Riziko zranění nebo smrti je při jízdě na kole relativně vysoké, ale je závislé na objemu cyklistické dopravy v dané zemi, popřípadě i regionu. Pokud je objem cyklistické dopravy relativně vysoký a řidiči aut jsou tak na cyklisty v silničním provozu zvyklí, toto riziko se snižuje. Naopak, pokud je cyklistů méně, riziko je vyšší. Čili čím účinnější podpora a rozvoj cyklistické dopravy, tím nižší riziko pro cyklisty. Další pozitivní dopad, který je zřejmý na první pohled, je z hlediska ekologického - snížení emisí.

Kromě již zmíněných pozitiv cyklistické dopravy je cykloturistika vhodným druhem turistiky k poznávání regionů, krajů, přírody a často i měst. Dokud to zdraví dovolí, dá se oproti pěší turistice totiž například za celý den poznat mnohem více. Dnes je zvýšený zájem i o „dovolenou na kole“, kde závisí na samotném regionu, zda jeho nabídka (infrastruktura atd.) je schopna přilákat cykloturisty třeba i na týdenní dovolenou.

1.5 Specifika infrastruktury cykloturistiky

Na začátku cykloturistiky v České republice byly cyklotrasy většinou vedeny po dopravně vytížených komunikacích. Časem se situace zlepšovala, síť cyklostezek se rozšiřovala a zejména kvalita a bezpečnost cyklostezek se zvyšovala. Jelikož cyklistická doprava je dnes fenoménem a stále se rozvíjí, je třeba stále zlepšovat i podmínky pro její fungování. Nejvhodnější jsou stezky mimo automobilový provoz nebo alespoň málo frekventované komunikace. A oblíbenou novinkou jsou dnes také singltreky.

Nejen podle Daniela Mourka[10] můžeme infrastrukturu pro cyklisty dělit na dvě základní kategorie:

Cyklostezky

„Cyklostezka je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Automobilová a motocyklová doprava jsou z ní vyloučena.

[9] Cycling, Safety & Health by Thomas Kreg. *Copenhagenize.com: Bicycle Urbanism for Modern Cities. Since 2007.* [online]. 03 April 2011 [cit. 2012-10-11]. Dostupné z: http://www.copenhagenize.com/2011/04/cycling-safety-health-by-thomas-krag.html?goback=%2Egde_3958784_member_87855815

[10] MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

Pravidla silničního provozu však povolují užití cyklostezky například in-line bruslařům a lyžařům.“[11]

Jelikož je povrch vhodný i pro in-line bruslaře a silniční cyklistiku, je vždy zpevněný, nejčastěji asfaltový. Protože se zde pohybují cyklisti, bruslaři i maminky s kočárky, je třeba dbát zvýšené pozornosti, aby se vyhnulo možným kolizím.

Cyklotrasy

„Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho prováděcích vyhlášek a příslušných technických předpisů dopravními značkami pro cyklisty.“[12]

Cyklotrasy mohou být vedeny v téměř jakémkoliv dopravním prostředí – po pěšině v lese, po cyklostezce, ale i po městské třídě. Nejčastěji jsou zřizovány, udržovány a financovány kraji a obcemi, někdy pak soukromými či jinými subjekty, například Klubem českých turistů nebo Nadací Partnerství.

Cyklotrasy se dále dělí podle významu – dálkové neboli neregionální (I. a II. třídy), regionální (III. a IV. třídy) a místní (IV. třídy). Dálkové cyklotrasy jsou využívány zejména cykloturisty a spojují vzdálenější cíle. Na těchto trasách by mělo být zajištěno ubytování, servis, mapy a občerstvení. Regionální trasy jsou využívány jak cykloturisty, tak k cyklistické dopravě. Navazují na síť místních cyklotras, které plní zejména funkci dopravní, ale i rekreační.

„Základní podmínkou zvýšené poptávky po cyklistické dopravě je dopravní nabídka, podobně jako u hromadné dopravy, tj. že cyklisté začnou jízdní kolo ve větší míře užívat především tehdy, až budou mít pro jízdu vhodné předpoklady, zejména vhodné cyklistické trasy tvořící funkční cyklistickou síť. Proto je jednou z významných podmínek příznivého vývoje cyklistické dopravy v České republice účelné rozmístění a výstavba cyklistických tras v souladu s komunikačním systémem ostatních druhů dopravy v území a podle zájmů obyvatelstva o cyklistickou dopravu na podkladě zhodnocení současného stavu (např. dopravním průzkumem) a zhodnocením dalších podmínek jejího rozvoje (např. zjištěním potenciální poptávky po cyklistické dopravě dopravně sociologickým průzkumem).“ [13]

---

[11] MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

[12] MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

[13] Závěrečná výzkumná zpráva: Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR "CYCLE21". *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 2008 [cit. 2012-10-11]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/vyzkum26-zaverecnazprava/

V tomto případě se jedná zejména o jízdu na kole jako dopravním prostředku, ale minimálně to samé platí i pro cykloturistiku jako takovou. Cykloturisté však mimo vhodných dopravních komunikací (cyklostezek nebo cyklotras) potřebují i ubytovací zařízení nebo občerstvení, jak již bylo zmíněno v případě dálkových cyklotras. Kromě turistických cílů, které chtějí cykloturisté navštívit, je i rozmístění a kvalita těchto zařízení dalším faktorem, podle kterého se rozhodují, kam se vydají.

2 Rozvoj cyklistické dopravy v České republice

Cyklistická doprava je u nás dnes fenoménem, na celém světě postupně nabývá na významu. Někde dříve a rychleji, třeba jako v již zmíněném Nizozemsku a Dánsku, jinde později a pomaleji.

V současné době je v České republice podíl jízdního kola na přepravních výkonech na 7 % celorepublikového průměru, přičemž cílem je za podpory státu dosáhnout 10 % v roce 2020. Používání jízdních kol roste nejen ve velkých městech, ale i na venkově. Existuje zde tedy potenciál pro zvýšení podílu cyklistiky, zejména když 29 % populace v Praze přiznává, že by na kole jezdilo pravidelně, kdyby k tomu byly dostatečné podmínky co do infrastruktury a do bezpečnosti.[14]

Pro rozvoj je třeba aktivity organizací, které budou usilovat o rozvoj a podporu tohoto druhu dopravy. V neposlední řadě jde samozřejmě i o koordinaci a zajištění financování. V České republice se cyklistika z hlediska kompetencí dělí mezi dva resorty – resort dopravy (cyklistická doprava) a resort místního rozvoje (cykloturistika). V prvním případě se jedná o Ministerstvo dopravy, v druhém případě o organizaci CzechTourism zřízenou Ministerstvem pro místní rozvoj. Velký vliv na rozvoj cyklistické dopravy v České republice má i Nadace Partnerství se svým programem Greenways.

2.1 Ministerstvo dopravy

Pod Ministerstvo dopravy spadají všechny druhy dopravy – silniční, drážní, letecká i vodní. Cyklistická doprava se řadí do kapitoly silniční dopravy.

V rámci rozvoje cyklistické dopravy Ministerstvo dopravy především koordinuje Cyklostrategii neboli Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (viz kapitola 2.1.1). V současnosti zde také v oblasti cyklistické dopravy běží dva výzkumné a vývojové projekty: SONDA – Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury a ROCY – Bezpečnost návrhových prvků pro cyklistickou dopravu. Další dva projekty, které jsou dnes již ukončené, ale též byly věnovány cyklistické dopravě, jsou ŠANCE – Udržitelná doprava: Šance pro budoucnost a CYCLE21 – Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR.

[14] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR: Aktualizovaná Cyklostrategie, materiál pro připomínkové řízení. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2012-11-15]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2012-pracovni-verze-15/

Nezanedbatelnou práci v oblasti cyklistické dopravy vykonává pod Ministerstvem dopravy BESIP, jakožto integrální součást Ministerstva dopravy. Zaměřuje se zejména na preventivní činnost v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, což je ve společném provozu cyklistů a motocyklistů více než důležité. BESIP se věnuje několika tématům – od dětí přes bezpečnostní pásy, alkohol, rychlost, cyklisty až po motocyklisty a nákladní vozidla. Podle těchto témat se snaží také cíleně vést kampaně a různé projekty. Jedním z nejznámějších z poslední doby byla celostátní kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“. Ačkoliv spoty v televizi nevyvolávaly u většiny lidí zrovna pozitivní reakce, právě to bylo cílem. Kampaň využila metody, při které se snažila ovlivnit chování negativním způsobem (tak, že vyvolávala negativní emoce). A to se zřejmě podařilo, spoty měly „úspěch“. O negativním se často mluví více než o pozitivním…

Významná je také aktivita v oblasti dopravní výchovy pro děti. Nejen že děti často nevědí, co je správně, ale navíc jsou zbrklé a rizika na silnicích a v jejich blízkém okolí si ještě neuvědomují. Cílem BESIPu v dopravní výchově je tedy zejména bezpečné chování dětí v silničním provozu, naučit děti vážit si života a chránit jej, celkově se zorientovat v situacích na silnicích a správně je vyhodnocovat a vhodně jednat. [15]

V působnosti Ministerstva Dopravy působí také dopravní vědeckovýzkumná organizace Centrum dopravního výzkumu, jež má dnes právní formu veřejné výzkumné instituce. Jejím posláním je výzkumná, vývojová a expertní činnost s celostátní působností ve všech oborech dopravy, přičemž spolupracuje jak s veřejným, tak soukromým sektorem. Zajišťuje také servisní činnosti pro Ministerstvo dopravy a další orgány a organizace státního, veřejného i soukromého sektoru. Témata její činnosti jsou rozdělena do tří následujících divizí: divize rozvoje dopravy, divize dopravní infrastruktury a životního prostředí a divize bezpečnosti a dopravního inženýrství. Cyklistická doprava je zahrnuta do všech tří divizí, a to zejména do problematiky nemotorové dopravy a podpory pěší a cyklistické dopravy a osob s omezenou pohyblivostí.

2.1.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky neboli Cyklostrategie byla přijata vládou v roce 2004. Ministrům dopravy, pro místní rozvoj a životní prostředí bylo uloženo předložit vládě do 31. prosince 2005 informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Cyklostrategii.

[15] Cíl. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2012-11-15]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/cil

Cyklostrategie je společný projekt Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu, v.v.i., který mimo jiné vychází ze základního dokumentu v oblasti dopravy, a to Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013, zejména ze specifického cíle 4.5.3 „Využití nemotorové dopravy".

„Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Ve většině měst cyklistická infrastruktura úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. V oblasti cyklistické dopravy je třeba rozlišovat dvě oblasti:

- cyklistická doprava plnící základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k individuální automobilové dopravě – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně politického procesu,
- rekreační doprava, která je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu.

Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva prevencí chronických neinfekčních onemocnění. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech - do zaměstnání a do škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických pruhů a stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné s případnou realizací cyklistických pruhů a stezek počítat."[16]

Jak již bylo zmíněno, jízdu na kole lze uvažovat jako cyklistickou dopravu stejně jako cykloturistiku. Stejně jako se fenoménem stává cykloturistika, stejně tak se fenoménem stává i cyklistická doprava. Člověk, používající jízdní kolo jako dopravní prostředek, dělá něco pro své zdraví (tendence zdravého životního stylu je dnes největším motivačním faktorem) i pro životní prostředí. Pokud jsou cyklotrasy vedeny vhodným způsobem i skrze město, může tak i ušetřit čas strávený v zácpě. A v neposlední řadě samozřejmě peníze, ať už za benzín nebo jízdenku na veřejnou dopravu. Je proto důležité, aby cyklistická infrastruktura městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňovala vhodný a plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Základním cílem Cyklostrategie je tedy podpora výstavby a bezpečné cyklistické infrastruktury,

[16] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR: Aktualizovaná Cyklostrategie, materiál pro připomínkové řízení. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2012-11-15]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2012-pracovni-verze-15/

která bude řešit dopravní obsluhu v městském prostředí i v regionech. Cyklistická doprava není dnes tak individuální záležitostí a v městském i regionálním plánování má stejnou pozici jako ostatní druhy dopravy.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR z roku 2004 má 4 následující priority:

- rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území,
- rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu,
- rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví,
- zajištění a koordinace s dalšími resorty a subjekty.

Již z názvů priorit lze poznat, že každá priorita se věnuje jiné problematice a že je všechny nemůže řídit Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy se zabývá jen první prioritou (a je svým způsobem hlavním koordinátorem), druhou má na starost Ministerstvo pro místní rozvoj a zejména jeho příspěvková organizace CzechTourism. O ochranu životního prostředí a zdraví se i v tomto případě stará samozřejmě Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví. Poslední zmíněná priorita zahrnuje spolupráci mezi již zmíněnými ministerstvy a dalšími subjekty, které by mohly být rozvoji cyklistické dopravy nápomocny.

Cyklostrategie se však snaží reflektovat změny, a proto je zde nový dokument Cyklostrategie 2012, který je zatím ve stavu vnitroresortního připomínkového řízení, ale má nahradit současný platný vládní dokument Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky z roku 2004. Na aktualizaci se společně podílí dotčená ministerstva, kraje, neziskové organizace i odborná veřejnost.

K naplnění vizí je stanoveno několik strategických cílů, a to ve dvou úrovních – národní úrovni a místní úrovni.

Strategické cíle na národní úrovni:

- zvýšení podílu cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020,
- snížení počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů o 50 % do roku 2020 ve srovnání s rokem 2010,
- podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky (výstavba kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a vytváření vhodných legislativních podmínek),

- podpořit projekt „Cyklistická akademie“ a poskytovat metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích,
- podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtěji se rozvíjející segment aktivní turistiky v cestovním ruchu.[17]

Kromě čtyř již zmíněných resortů se na naplnění těchto cílů podílí navíc resort zemědělství, protože 70 % území České republiky je právě venkovský prostor, kudy často vede síť cyklistických stezek a cykloturistických tras, čímž je podporován rozvoj cykloturistiky na venkově. Dalším resortem, který se na naplnění strategických cílů na národní úrovni podílí, je resort školství, mládeže a tělovýchovy; zde jde o dopravní výchovu na školách a o podporu aktivního trávení volného času u mládeže. Posledním je resort vnitra, který má na starost kontrolu dodržování pravidel silničního provozu a preventivní programy a opatření proti krádežím kol.

Za strategické cíle na místní úrovni zodpovídají obce, města, kraje a regiony.

Strategické cíle na místní úrovni:[18]

- zvýšit počet cyklistů (aby ve městech jezdilo více lidí na kole, je třeba, aby to bylo bezpečné a lákavé),
- vytvořit podmínky pro mobilitu (najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy),
- zajistit bezbariérovost na trase (zaměřit se na místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů a řešit je),
- vytvořit zázemí v cíli (nepostradatelné služby jako parkování a úschovnu kol),
- realizovat lepší kampaně (otázka efektivního marketingu a pozitivních důsledků cyklistiky),
- vytvořit zázemí pro odpočinek (zejména výstavba doprovodné infrastruktury, aby bylo ve volném čase a o dovolených kam jezdit).

[17]Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020: Základní přehled priorit a cílů. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. Duben 2012 [cit. 2012-10-14]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/strategie-politika-cr-zakladni-prehled-priorit-a-cilu-narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-cr-pro-leta-2013-2020/

[18]Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020: Základní přehled priorit a cílů. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. Duben 2012 [cit. 2012-10-14]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/strategie-politika-cr-zakladni-prehled-priorit-a-cilu-narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-cr-pro-leta-2013-2020/

Aktualizovaná Cyklostrategie vychází z několika dalších dokumentů. V rámci České republiky se jedná o strategicky nadřazené politiky, jako jsou například Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013, Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007 – 2013 nebo Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020. Jelikož je od roku 2004 Česká republika členem Evropské unie, vychází Cyklostrategie 2012 i z několika evropských dokumentů, zabývajících se zejména mobilitou, bezpečností silničního provozu, integrovaným přístupem a udržitelným rozvojem. Např. Evropa 2020; sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Akční plán pro městskou mobilitu; Komise evropských společenství: Na cestě k nové kultuře městské mobility.

2.2 Financování cyklistické dopravy

Cíle a možnosti podpory rozvoje cyklistické dopravy byly již včetně orgánů za ně zodpovědných popsány. Tato kapitola se bude věnovat zajištění přísunu finančních prostředků, bez nichž by rozvoj cyklistické dopravy nebyl možný. Nejedná se jen o výstavbu cyklostezek a cyklotras, ale i o zajištění bezpečnosti, marketing apod. V podmínkách České Republiky jde zejména o prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury a ze Strukturálních fondů EU.

2.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Účelem Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských dopravních cest. Nejen že SFDI poskytuje finanční prostředky na výstavbu a údržbu, ale finančně podporuje i průzkumné a projektové práce a studijní a expertní činnosti, které jsou zaměřené na dopravní infrastrukturu. Jeho příjmy plynou například z výnosů silniční daně nebo z poplatků za použití vybraných druhů dálnic, čímž je zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, je opět použita v oblasti dopravy. V oblasti cyklistické dopravy tento fond finančně přispívá na výstavbu a údržbu cyklistických stezek, na kterých je vyloučen provoz silničních motorových vozidel.

Finanční příspěvek na výstavbu a údržbu cyklistických stezek lze poskytnout do výše 65 % (číslo platné pro roky 2011-2013, v roce 2010 to bylo 75 %) skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo údržbě cyklistické stezky, případně její části realizované v daném roce. Při žádosti je třeba brát v potaz, které

položky jsou a nejsou uznatelnými náklady. Mezi neuznatelné náklady totiž patří například veřejné osvětlené, odpočívací plochy nebo chodníky.[19]

„SFDI poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001 ve výši pouhých 12,0 mil. Kč, kdy podpořil 7 akcí. Od té doby se situace značně změnila. Každým rokem se podpora neustále zvyšovala - v roce 2005, kdy bylo podpořeno 30 projektů, dosáhla téměř 90,0 mil. Kč, v roce 2006 bylo ze SFDI podpořeno již 44 projektů a na jejich realizaci bylo vynaloženo 107 mil. Kč, v roce 2007 poskytl SFDI příspěvek na 36 akcí v limitní výši 114 mil. Kč. V roce 2008 bylo z rozpočtu SFDI financováno 68 akcí týkajících se výstavby a údržby cyklistických stezek ve výši 259,748 mil. Kč. V roce 2009 bylo z rozpočtu SFDI podpořeno 74 projektů ve výši 265,726 mil. Kč. V 2010 bylo přiděleno dalších 183 435 mil. Kč na 41 akcí. V roce 2011 bylo podpořeno 34 projektu v celkové výši 94 mil. Kč. Celkem tak bylo v letech 2001 – 2011 podpořeno 397 akcí ve výši 1 218, 738 mil. Kč. a v roce 2012 bylo podpořeno 35 akcí v celkové výši 130 mil. Kč.“[20]

Na obrázku č. 1 lze pozorovat rostoucí tendenci až do roku 2009, přičemž výše finančních příspěvků se v roce 2010 dostala pod úroveň finančních prostředků vynaložených v roce 2008. Vzhledem k tomu, že klesá nejen objem prostředků v rozpočtu SFDI, ale od roku 2011 i procentní spoluúčast SFDI při podpoře výstavby a údržby cyklostezek, dá se předpokládat, že finanční příspěvky v roce 2011 mohou být ještě nižší než v roce 2010. I tak by objem financí na cyklostezky neměl být nižší než 150 milionů Kč ročně.[21]

[19] Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu. *Sfdi.cz: Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2011 [cit. 2012-10-14]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/2011_pravidla_cyklostezky2012.pdf

[20] Finance: Státní fond dopravní infrastruktury. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2013-03-28]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/finance/statni-fond-dopravni-infrastruktury

[21] Finance: Státní fond dopravní infrastruktury. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2013-03-28]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/finance/statni-fond-dopravni-infrastruktury

Obrázek č. 1 Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek v letech 2001-2010



Zdroj: http://www.cyklostrategie.cz/strategie/info-finance/statni-fond-dopravni-infrastruktury/

Dnes platí Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ale navrhuje se jeho úprava tak, aby bylo možno lépe využívat finanční prostředky k výstavbě a údržbě cyklistických stezek. Zejména možnost rozšíření dotací na další prvky cyklistické infrastruktury (jízdní pruhy pro cyklisty na státních, krajských a místních komunikacích) a možnost dotací pro obce do 1000 obyvatel na projektovou dokumentaci na cyklistické stezky v extravilánu. Zde se jedná zejména o zvýhodnění výstavby cyklostezek v úsecích, kde cyklisté musí používat na svých cestách do škol a zaměstnání nebezpečné silnice I., II. a III. třídy a o realizaci opatření, která pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou (zejména možnost odstavování kol v rámci systému BIKE&RIDE na zastávkách železniční, autobusové a městské hromadné dopravy).

2.2.2 Strukturální fondy EU

Vzhledem k tomu, že Česká republika vstoupila roku 2004 do Evropské unie, otevřely se pro Českou republiku nové finanční možnosti. Regionální politika Evropské unie totiž podporuje regiony s HDP nižším než 75 % průměru úrovně HDP Evropské unie na osobu a regiony se sociálními problémy a poškozeným životním prostředím. Hlavním nástrojem jsou dva strukturální fondy – Evropský fond pro regionální rozvoj a Evropský sociální fond a Fond soudržnosti.

Jelikož je Evropská kohezní politika směřována do územních celků s 800 000 až 3 000 000 obyvateli, což ne každý kraj má, byla Česká republika rozdělena do tzv. regionů

soudržnosti neboli NUTS II. Někde stačil jeden kraj (Moravskoslezský kraj neboli Moravskoslezsko), jinde musely být dva nebo tři kraje spojeny do jednoho regionu (Jihočeský a Plzeňský kraj neboli Jihozápad). Výjimkou je Praha, která překračuje 75 % průměru úrovně HDP Evropské unie a nesplňuje tak kritéria pro příjem prostředků z cíle Konvergence, ale je oprávněna čerpat finanční prostředky z cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. Na prostředky z cíle Evropská územní spolupráce mají nárok všechny regiony České republiky včetně Prahy.

Pro programovací období 2007-2013 bylo pro Českou republiku alokováno přibližně 26,7 mld. EUR (cca 752 mld. Kč). Přičemž aby mohla být celá částka využita, musí se Česká republika podílet 15 % na celku, čili asi 4 mld. EUR (cca 123 mld. Kč), protože Evropská unie financuje maximálně 85 % výdajů z aktivit uskutečněných v rámci regionální politiky.

Každý členský stát, který chce čerpat prostředky z fondů Evropské unie, musí zpracovat Národní strategický referenční rámec, který má udávat systém operačních programů regionální politiky. Analytická část obsahuje identifikaci silných a slabých stránek, které jsou rozhodující v konkurenceschopnosti a možnosti udržitelného rozvoje ekonomiky a společnosti. Strategická část vychází z Národního rozvojového plánu České republiky a opírá se jak o Strategické obecné zásady Společenství, tak v případě České republiky i o strategické dokumenty Strategie udržitelného rozvoje, Strategie hospodářského růstu a Strategie regionálního rozvoje pro léta 2007-2013.

Co se týče podpory cyklistické dopravy, bylo k 25. 1. 2011 evidováno 192 projektů s cyklistickou tematikou, přičemž finanční podpora činila 3,14 mld. Kč a celkové náklady dosáhly 3,59 mld. Kč.

Tabulka č.1 Analýza finančního čerpání ze strukturálních fondů a dalších zdrojů

	Dotace	Celkový rozpočet	Počet projektů
ROP NUTS II	2 343 955 051	2 665 924 528	142
OP Praha	182 799 806	197 621 412	4
Evropská územní spolupráce	614 700 766	731 692 762	46
Celkem	3 141 455 634	3 595 238 703	192

Zdroj: http://www.cyklostrategie.cz/strategie/info-finance/strukturalni-fondy-eu/

Nejvíce finančních prostředků jde do cyklistické dopravy z regionů soudržnosti (ROP NUTS II) – ze zmíněných 192 projektů to je 142, a co se týče finančního podílu, z 3,14 mld. Kč je to 2,34 mld. Kč.

Nejlépe využít těchto fondů se daří regionu NUTS II Střední Morava, který na výstavbu cyklostezek využil 662 mil. Kč bez DPH. Jednalo se zejména o úseky v okolí řeky Moravy a Bečvy. Na druhém místě je Středočeský kraj, kde jsou peníze použity opět na úseky v okolí řek, tentokrát podél Labe, Vltavy a Berounky. Obecně lze říci, že nemalá část nových úseků cyklostezek byla vybudována právě podél řek. Pro další programovací období 2013-2020 se doporučuje vycházet ze zkušeností z období 2007-2013, kde byla u některých ROP NUTS II prioritou výstavba páteřní dálkové sítě cyklostezek. Ta je tvořena mezinárodními cyklistickými trasami sítě EuroVelo a národními a regionálními cyklotrasami v České republice, především podél hlavních řek.[22]

2.2.3 Ekonomické nástroje

Stejně jako na všechny druhy dopravy lze i na cyklistickou dopravu použít administrativní a ekonomické nástroje, které podpoří její rozvoj. Ekonomické nástroje se dělí na tři skupiny, a to podle jejich dopadu na veřejné rozpočty. Výdajové, příjmové a nástroje neutrální.

Výdajovými nástroji jsou dotace z veřejných rozpočtů nebo z mimorozpočtových fondů, které lze použít jak na infrastrukturu, tak na zlepšení služeb pro cyklisty. Příjmové nástroje se dělí na dvě skupiny – poplatky a daně a daňové úlevy. Tyto nástroje vlastně mění relativní cenu, s čímž souvisí atraktivita jednotlivých druhů dopravy a následně rozhodnutí, jakého druhu dopravy využít. Neutrální nástroje jsou neutrální proto, že nemají žádný vliv na veřejné rozpočty. Rozvoj cyklistické dopravy však podporují. Může se jednat například o výhodnou nabídku pojištění proti odcizení kola nebo úrazové pojištění. Je na každém státu, jak se k této problematice postaví. V Evropě je na tom nejlépe Nizozemsko. Nizozemsko viditelně podporuje zelenější druhy dopravy oproti těm méně příznivým, které jsou naopak zpoplatněny. Například i zaměstnavatel může přispět k podpoře rozvoje cyklistické dopravy – za každý ujetý kilometr na kole do práce může zaměstnanci platit až 0,18 EUR a navíc může každé tři roky poskytnout zaměstnanci nové kolo. Obecně samozřejmě závisí na geografické struktuře, historii a politice státu, ale v České republice je na zmíněné ekonomické nástroje stále prostor a inspirací okolo také není málo.

[22] Finance: Státní fond dopravní infrastruktury. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2013-03-28]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/finance/statni-fond-dopravni-infrastruktury

2.3 CzechTourism

CzechTourism neboli Česká centrála cestovního ruchu je státní příspěvková organizace Ministerstva pro místní rozvoj, která se zabývá propagací České republiky doma i ve světě. Snaží se neustále zvyšovat příjezd turistů do České republiky a zároveň usiluje o rozvoj domácího cestovního ruchu. Mezi její hlavní úkoly patří mimo jiné zajišťování a koordinace marketingových aktivit na domácím i zahraničním trhu, příprava, organizace a provádění vzdělávací činnosti v oblasti cestovního ruchu, vytváření příznivého image turistické destinace Česká republika, podpora tvorby produktů cestovního ruchu se šetrným přístupem k životnímu prostředí a vydávání propagačních materiálů o České republice. Při plnění těchto a dalších úkolů spolupracuje s orgány státní správy a samosprávy, profesními organizacemi, školami, výzkumnými instituty, novináři a médii. V České republice se podílí na zakládání turistických center a v zahraničí zakládá síť zastoupení. Jejich cílem je prezentace České republiky jako žádoucí a přitažlivé turistické destinace v dané destinaci – zastoupení tam spolupracují s médii a subjekty cestovního ruchu a zajišťují účast na veletrzích a dalších akcích cestovního ruchu.

Agentura CzechTourism se zaměřuje především na propagaci konkrétních oblastí cestovního ruchu, jako je lázeňství, česká gastronomie, kongresová a incentivní turistika nebo golfová turistika. V neposlední řadě se ale zabývá i zážitkovou a aktivní dovolenou, kam spadá i cykloturistika. V roce 2011 vydala knihu Cykloturistika a velkým dílem se podílela na prvním národním cyklo a in-line průzkumu v ČR.

2.4 Nadace Partnerství

Nadace Partnerství je dalším subjektem, který se podílí na rozvoji cyklistické dopravy. Navíc je nejvýznamnější českou nadací, která podporuje projekty udržitelného rozvoje ve všech regionech České republiky. Nejedná se jen o oblast cyklistické dopravy a cykloturistiky, ale i o zeleň v krajině i ve městech, bezpečné cesty obecně nebo environmentální výchovu dětí.

Poslání Nadace Partnerství zní „Pomáháme lidem, aby chránili a zlepšovali svoje životní prostředí“. Mezi prostředky podpory pak patří udělování grantů, vlastní činnost, organizování různých školících akcí, vydávání publikací a zprostředkovávání informací a kontaktů z oblasti životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje.

Z hlediska cyklistické dopravy a cykloturistiky je zajímavý program Greenways – Zelené stezky.“ Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou

výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Greenways vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.“[23] Mezi stezky Greenways patří Moravské vinařské stezky, Greenways Praha-Wien, Labská stezka a drážní stezky. Přinášejí užitek v několika oblastech – doprava, zdraví, životní prostředí, ekonomika, územní rozvoj, životní prostředí, ekologie, kulturní dědictví, šetrná turistika a kvalita života.

Jedním z projektů Nadace Partnerství je také certifikace Cyklisté vítáni, která bude podrobněji popsána v kapitole 3.

2.5 Česko jede

„Česko jede“ je projekt, který vychází ze švýcarského projektu SchweizMobil. Dnes je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky v České republice s tím, že se výhledově očekává rozšíření i na marketingovou podporu dalších sportů – pěší a vodní turistiku, in-line bruslení, terénní cyklistiku, ale i běžeckou turistiku. Hlavním cílem projektu je poskytovat přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. Cílem do budoucna je spolupráce s portály krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací, díky níž by bylo možné nabízet top cykloturistickou nabídku ČR na jednom místě.

Švýcarská Nadace SchweizMobil je pro projekt Česko jede inspirací při značení, propagaci, marketingu i prodeji služeb a produktů. Důležité jsou také švýcarské zkušenosti, co se týče spolupráce a vzájemné podpory. Při vytváření nabídky a systému značení spolupracují všechny tři úrovně (místní, krajská a národní) a Nadace SchweizMobil přitom hraje roli koordinátora všech partnerů. Její webový portál www.schweizmobil.ch se zaměřuje na všech pět forem bezmotorové mobility – turistiku, cykloturistiku, horskou cykloturistiku, in-line bruslení a vodní turistiku.

V současné době lze na webových stránkách www.ceskojede.cz nalézt spoustu obecných informací jako jsou definice nebo principy propagace produktu, dále značení cyklotras, cyklotipy nebo i informace k veřejné dopravě.

[23] Greenways - Nadace Partnerství. *Nadace Partnerství: Lidé a příroda* [online]. [cit. 2012-12-28]. Dostupné z: http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways

2.5.1 První národní cyklo a in-line průzkum[24]

I již zmíněnému prvnímu národnímu cyklo a in-line průzkumu v České republice patří na webovém portálu www.ceskojede.cz místo. Tento průzkum začal v srpnu 2011 z jasných důvodů. Cyklistů i in-line bruslařů v České republice přibývá, ale neexistovala žádná data, která by reflektovala jak jejich počet (kromě občasných sčítačů cyklistů), tak jejich chování a potřeby. A vzhledem k tomu, že cyklisté a in-line bruslaři mají potřeby podobné, vznikl tento průzkum, který by měl analyzovat potřeby obou skupin, aby bylo možné data využít pro další efektivní rozvoj infrastruktury. Čeští cyklisté a in-line bruslaři často jezdí za lepšími podmínkami za hranice - hlavně do Rakouska. Bývalý ředitel odboru, výzkumu, inovací a trendů agentury CzechTourism Mojmír Mikula si byl vědom toho, že cykloturistika je významným segmentem domácího cestovního ruchu a že je třeba zaměřit se na posílení této oblasti – úpravou dotačních programů, vhodným marketingem a nakonec samozřejmě efektivním rozvojem infrastruktury. Tomu všemu by výsledky průzkumu měly napomoci.

Průzkumu, který probíhal od poloviny srpna do konce září, se zúčastnilo téměř 5000 respondentů – cykloturistů, bikerů a in-line bruslařů. To, že takové množství respondentů vyplnilo 15-20 minut dlouhý dotazník, dokazuje, že je zde o cyklistiku a in-line bruslení skutečně velký zájem.

První otázky se týkaly právě toho, zda a jaké aktivity respondent provozoval v posledních šesti měsících. S největší oblibou se setkala rekreační cyklistika, které se věnuje 42,5 % dotázaných. Terénní cyklistice se věnuje 7,6 % respondentů, což znamená, že se celkově cyklistice věnuje přes 50 % respondentů. Po přepočtu na populaci tak kolo používá 4,75 milionu osob (jedná se o populaci starší 15 let). In-line bruslení se po přepočtu věnuje 1,33 milionu osob (14,8 %). Dále se výzkum zaměřil na aktivní sportovce – kritériem bylo, že vyjíždějí alespoň 1x za dva týdny a pro cyklisty a bikery navíc platilo, že ujedou minimálně 500 km ročně. Aktivních cykloturistů je tak po přepočtu více než 1 milion (11,3 % populace), aktivních in-line bruslařů 780 tisíc (8,7 % populace) a aktivních bikerů 318 tisíc (3,5 %).

V průzkumu byly také zahrnuty otázky týkající se oblíbenosti jednotlivých regionů. Pro cyklovýlety se ukázaly jako nejoblíbenější Jižní Čechy, Šumava, Pálava a Lednicko-Valtický areál a Beskydy-Valašsko. Pro bikové výlety to byla Šumava, Beskydy-Valašsko, Jeseníky a Jizerské hory.

[24] Cyklo a in-line průzkum: První národní cyklo a in-line průzkum v ČR zveřejnil první výsledky. *Cykloturistika v ČR - ČESKO JEDE* [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/cms_dokumenty/cyklo-a-in-line-pruzkum-vysledky.pdf

Cílem průzkumu bylo získat zejména informace o chování cyklistů, co při svých jízdách vyžadují, upřednostňují či postrádají. Šlo zde tedy samozřejmě také o zájem o infrastrukturu a doplňkové služby. Při výběru ubytovacího zařízení považuje celkem 78,1 % vstřícnost zařízení pro cyklisty a související služby za klíčové. Nutno poznamenat, že převažuje odpověď spíše ano (48,1 %) nad odpovědí rozhodně ano (30 %). V otázce, zda respondenti při výběru ubytovacího zařízení sledují, zda zařízení vlastní nějakou certifikaci (pro příklad uvedena právě certifikace Cyklisté vítáni), to bylo téměř nerozhodně. 51,7 % sleduje, zda má zařízení certifikaci, 48,3 % ne. Opět je důležité zmínit, že převažovaly odpovědi spíše ano a spíše ne (obojí okolo 40 %) nad odpověďmi rozhodně ano a rozhodně ne. Preferovaným ubytovacím zařízením je téměř pro polovinu respondentů penzion, na dalších místech se umístily kempy, ubytovny a chaty. Hotel je oblíbený zhruba u 5 % respondentů, přičemž nejoblíbenější je u věkové skupiny nad 60 let (10,6 %). Jako doprovodná aktivita jsou nejvíce žádané relaxační programy na uvolnění unaveného těla (masáže, wellness), které vítá 26 % cykloturistů a 21 % bikerů.

Podle průzkumu není příliš vysoký zájem o organizované akce. Upřednostňovány jsou vyjížďky s přáteli, bikeři mají pak zájem především o závody. Naopak by cykloturisté vcelku rádi využili rezervačního systému cykloturistických/bikových balíčků, které by zahrnovaly ubytování, stravování, případně přepravu zavazadel, služby průvodce, servisu kol apod. Ukázalo se tak, že si cykloturisté zařizují výlety a pobyty raději samostatně, ale balíčky služeb by oproti zájezdům od cestovních kanceláří rádi využili (49 %). Zajímavé pro ně jsou zejména služby jako cyklobus, servis kol, wellness nebo půjčovny kol.

3 Cyklisté vítáni

Jak již bylo zmíněno, Cyklisté vítáni je jedním z projektů Nadace Partnerství, který byl spuštěn v roce 2006. Je to celonárodní certifikační systém, který je zaměřen na zvýšení kvality služeb nabízených cyklistům a cykloturistům. Certifikace byla podpořena ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Společného regionálního operačního programu.[25]

V České republice patří cykloturistika mezi nejpopulárnější formy turistiky. Česká republika má pro tuto formu šetrné turistiky dobré geografické podmínky a poměrně hustou síť jednotně značených cyklistických tras. Zejména na stezkách Greenways roste návštěvnost nejen českých cykloturistů, ale i těch ze zahraničí.[26]

Sousední státy jako například Rakousko a Německo mají ale v nabídce cykloturistických produktů konkurenční výhodu. Nejenže máme menší podíl bezpečných stezek, horší kvalitu informačního systému pro cykloturisty, ale největší rozdíl je právě v kvalitě hlavních a doplňkových služeb. V Evropě je na tom nejlépe Dánsko a Nizozemsko, ale i v ostatních státech se na nabídku pro cykloturisty zaměřují a služby zkvalitňují – např. Rakousko, Německo, Francie nebo Belgie. Nejvýraznější je právě trend ve zlepšování kvality služeb specifických pro cykloturisty. Zavedení certifikace Cyklisté vítáni jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro cyklisty a cykloturisty je tak jedním z kroků vedoucích k dosažení srovnatelné úrovně s evropskými zeměmi orientovanými na cykloturistiku. [27]

Certifikaci mohou získat stravovací zařízení, ubytovací zařízení, kempy i turistické cíle. Ne každé zařízení je totiž připraveno na turisty s kolem. V případě dovolené na kole potřebuje turista minimálně úschovnu kol. I pokud jede jen na jednodenní výlet, uvítal by u stravovacích zařízení stojan na kola, na který by viděl, nebo i nějaké zdravější jídlo, aby se mu po zbytek cesty dobře jelo. Na to a na mnohem víc projekt Cyklisté vítáni myslí.

3.1 Proces certifikace

Pro výkon certifikace vyškolila a akreditovala Nadace Partnerství 50 hodnotitelů po celé České republice. Ti jsou pak zájemcům o certifikaci k dispozici při konzultacích a plnění

[25] MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

[26] Cyklisté vítáni - Nadace Partnerství. *Nadace Partnerství - Nadace Partnerství* [online]. [cit. 2013-03-16]. Dostupné z: http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways/cykliste-vitani

[27] MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

potřebných kritérií. Manažerem projektu je Ing. Petr Kazda, který zájemcům pak předá kontakt na nejbližšího hodnotitele. Zařízení jsou certifikována na základě vyplnění závazného protokolu o certifikaci, který je pak přílohou smlouvy o certifikaci. Pokud jsou splněna všechna potřebná kritéria, je mezi Nadací Partnerství a zařízením uzavřena smlouva o licenci a certifikaci. Během sezony jsou pak certifikované objekty navštěvovány hodnotiteli, kteří ověřují plnění podmínek na místě. Poplatek za certifikaci činí na rok 2400 Kč včetně DPH. Z něj jsou hrazeny kontroly a propagace celé sítě i jednotlivých objektů.

Zařízení se uzavřením smlouvy o licenci a certifikaci zavazuje k umožnění kontroly plnění certifikace formou neohlášených a periodických ročních kontrol osobou k tomu oprávněnou, k označení svého zařízení logem Cyklisté vítáni a k poskytnutí potřebných údajů o zařízení ke zveřejnění do propagačních materiálů.

Kontroly se většinou uskutečňují jednou za dva roky v každém certifikovaném zařízení. Pokud ale manažer projektu nebo hodnotitelé dostanou zprávu o porušení podmínek certifikace od návštěvníků i mimo kontroly, provedou kontrolu co nejdříve. Pokud se u zařízení změní provozovatel, certifikace zaniká a pokud bude mít nový provozovatel o certifikaci zájem, musí uzavřít smlouvu novou.

3.2 Kritéria

Aby mohlo zařízení (ubytovací, stravovací, kemp nebo turistický cíl) obdržet certifikaci Cyklisté vítáni, musí splnit určitá kritéria. Kritéria je třeba splňovat důsledně, trvale a celoročně. Základní povinná kritéria je třeba splňovat všechny, ze seznamu doplňkových si zařízení musí provozovatel vybrat a splňovat dvě nebo tři v závislosti na typu zařízení. Každý typ zařízení má kritéria odlišná.

3.2.1 Ubytovací zařízení [28]

Základní (povinné) požadavky pro hotely, penziony, priváty a chaty jsou následující:

1. Možnost ubytování na jednu noc
2. Nabídka energeticky vydatných snídaní s minimem tuků (na požádání hosta jogurt, müsli, ovoce)
3. Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje

[28] Ubytovací zařízení: Kritéria podrobně. *Cyklisté vítáni - Certifikace služeb pro cyklisty* [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Ubytovaci-zarizeni/ubytovaci-kriteria.aspx

4. Uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování jízdních kol
5. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
6. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
7. Lékárnička
8. Informační místo Cyklisté vítáni: aktuality a informace o službách pro cyklisty.

Každý zmíněný bod je v seznamu kritérií podrobněji specifikován, aby nedocházelo ke zbytečným nedorozuměním. Zde se to týká zejména specifikace nářadí pro opravy kol a jednotlivých položek v lékárničce. Navíc jsou u každého bodu často i doporučení, jak by bylo možné poskytnutí služby co nejvhodněji zabezpečit – například u uzamykatelných místností/boxů pro bezplatné uschování jízdních kol je vyžadován velmi kvalitní prostor a způsob uskladnění kola. Za nevhodné jsou považovány skladové prostory a naopak za nejvhodnější se považuje bezpečně uzamykatelná místnost v objektu s vhodnými stojany s možností individuálního uzamčení kola.

Jako doplňková kritéria musí ubytovací zařízení splnit tři z následujících položek:

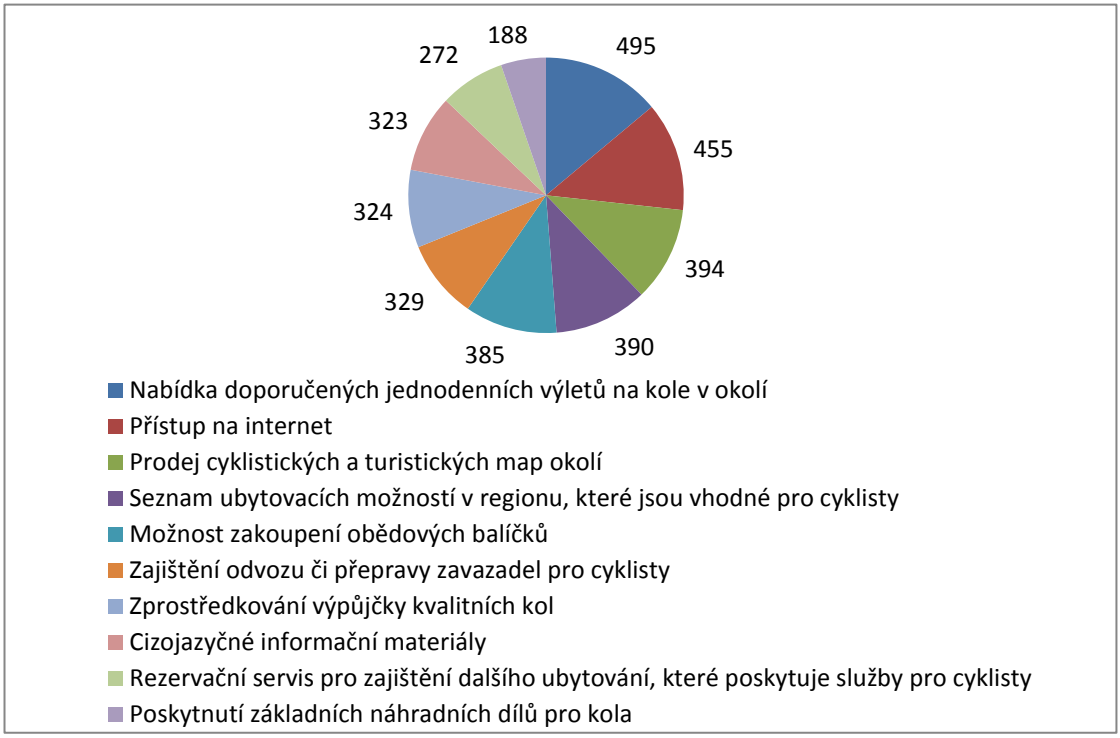
1. Zajištění odvozu či přepravy zavazadel pro cyklisty
2. Zprostředkování výpůjčky kvalitních kol
3. Možnost zakoupení obědových balíčků
4. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
5. Prodej cyklistických a turistických map okolí
6. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí
7. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
8. Rezervační servis pro zajištění dalšího ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty
9. Přístup na internet
10. Cizojazyčné informační materiály

Provozovatel zařízení si sám zvolí, která tři kritéria bude zařízení splňovat. Může se rozhodnout na základě toho, jaké služby již poskytují nebo toho, co by mohlo být pro potenciální zákazníky lákavější.

Mezi nejčastěji poskytované doplňkové služby patří u ubytovacích zařízení nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí (495 zařízení) a možnost přístupu na internet (455 zařízení). Další v pořadí je prodej cyklistických a turistických map okolí, seznam

ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty a možnost zakoupení obědových balíčků. Na posledním místě skončila možnost poskytnutí základních náhradních dílů pro kola (188 zařízení).

Graf č. 1 Doplňková kritéria podle oblíbenosti mezi provozovateli ubytovacích zařízení (ke dni 24. 1. 2013)



Zdroj: vlastní zpracování dat od Ing. Petra Kazdy

3.2.2 Stravovací zařízení [29]

Základní (povinné) požadavky jsou na certifikaci pro restaurace, vinařské sklepy a pivnice tyto:

1. Přizpůsobení nabídky nápojů potřebám cyklistů, v nabídce alespoň jeden osvěžující „cyklonápoj“, ovocné nebo bylinkové čaje. Cena nesmí přesáhnout cenu ostatních nealko nápojů a piva
2. V nabídce alespoň jedno teplé a jedno vegetariánské nesmažené jídlo během celé provozní doby. Nabídka musí obsahovat jídlo s malým obsahem tuků
3. Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla v dohledu hosta nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel
4. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol

[29] Stravovací zařízení: Kritéria podrobně. *Cyklisté vítáni - Certifikace služeb pro cyklisty* [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Stravovaci-zarizeni/stravovaci-kriteria.aspx

5. Lékárnička
6. Informační tabule Cyklisté vítáni

Na první pohled je jasné, že se kritéria musí pro různé typy zařízení lišit. Stravovací zařízení, kde se cyklista zastaví maximálně na 2-3 hodiny, nepotřebuje dávat možnost vyprání oblečení. Naopak se musí zaměřit na kvalitu nápojů a pokrmů. Strava je totiž při sportovním výkonu důležitější, než si někteří možná myslí. Smažený sýr má určitě spousta cyklistů v oblibě, ale na výletě si ho dají spíše ti, kteří mají v plánu rekreační vyjížďku než ti, kteří se chystají podat pořádný výkon. Samozřejmostí je kromě kvality jídla také možnost úschovy kol, lékárnička a základní nářadí na jednoduché opravy kol.

Doplňková kritéria, tedy tři volitelná, si provozovatelé stravovacích zařízení žádající o certifikaci mohou vybrat z následující nabídky:

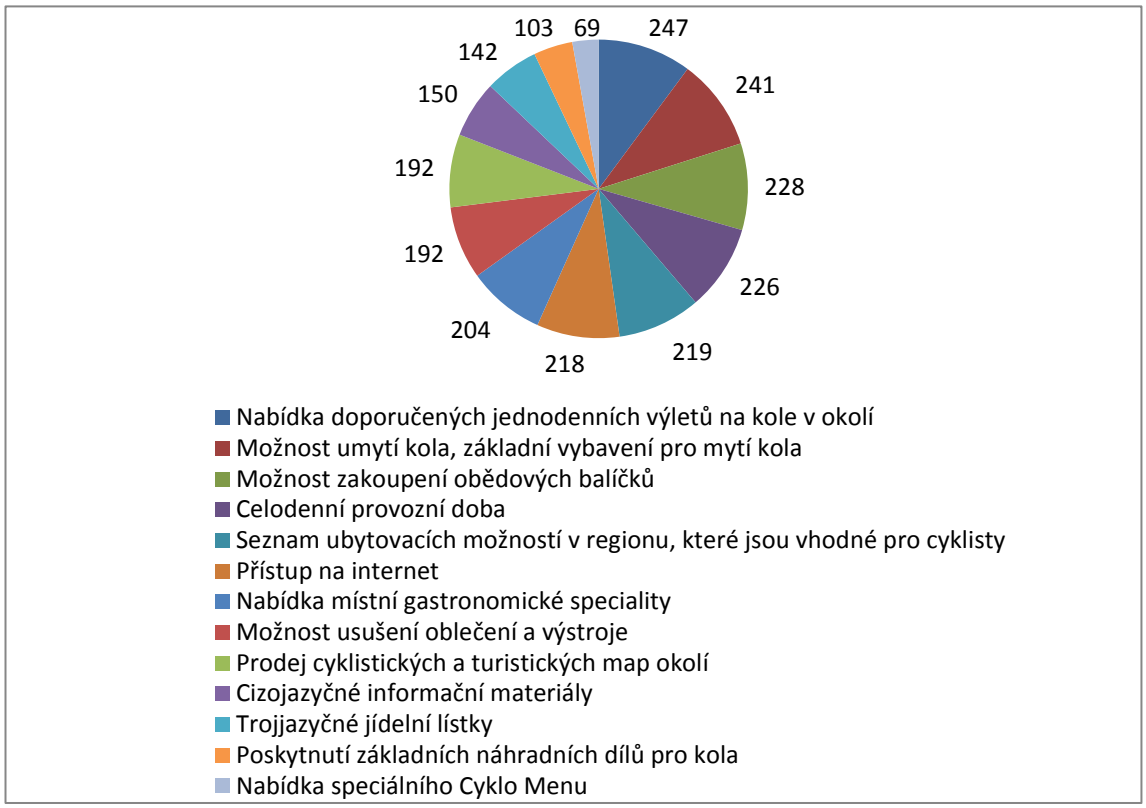
1. Možnost zakoupení obědových balíčků
2. Trojjazyčné jídelní lístky
3. Nabídka místní gastronomické speciality
4. Nabídka speciálního Cyklo Menu
5. Celodenní provozní doba
6. Možnost usušení oblečení a výstroje
7. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
8. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
9. Prodej cyklistických a turistických map okolí
10. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí
11. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
12. Přístup na internet
13. Cizojazyčné informační materiály

Stravovací zařízení by měla být samozřejmě zaměřena především na podávání vhodných pokrmů, ale zde certifikace myslí i na poskytnutí náhradních dílů nebo možnost přístupu k informacím - ať už skrze internetové připojení nebo prodej cyklistických a turistických map.

Nejoblíbenější jsou mezi provozovateli stravovacích zařízení nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí a možnost umytí kola včetně základního vybavení pro mytí

kola. Ačkoliv se jedná o stravovací zařízení, je mezi nimi nejméně oblíbeným doplňkovým kritériem nabídka speciálního Cyklo Menu.

Graf č. 2 Doplňková kritéria podle oblíbenosti mezi provozovateli stravovacích zařízení (ke dni 24. 1. 2013)



Zdroj: vlastní zpracování dat od Ing. Petra Kazdy

3.2.3 Kempy [30]

Základní (povinné) požadavky jsou pro získání certifikace Cyklisté vítáni pro kempy, chatové osady a podobné následující:

1. Vymezená a oddělená stanová zóna pro cyklisty a jiné nemotorizované hosty
2. Povrchy k postavení stanů musí být travnaté, pokud možno hladké a na rovině
3. Odstavné a parkovací možnosti kol v blízkosti stanů, parkování jízdních kol na území kempu bez poplatků
4. Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol
5. Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje
6. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol

[30] Kemp: Kritéria podrobně. *Cyklisté vítáni - Certifikace služeb pro cyklisty* [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Kemp/kempy-kriteria.aspx

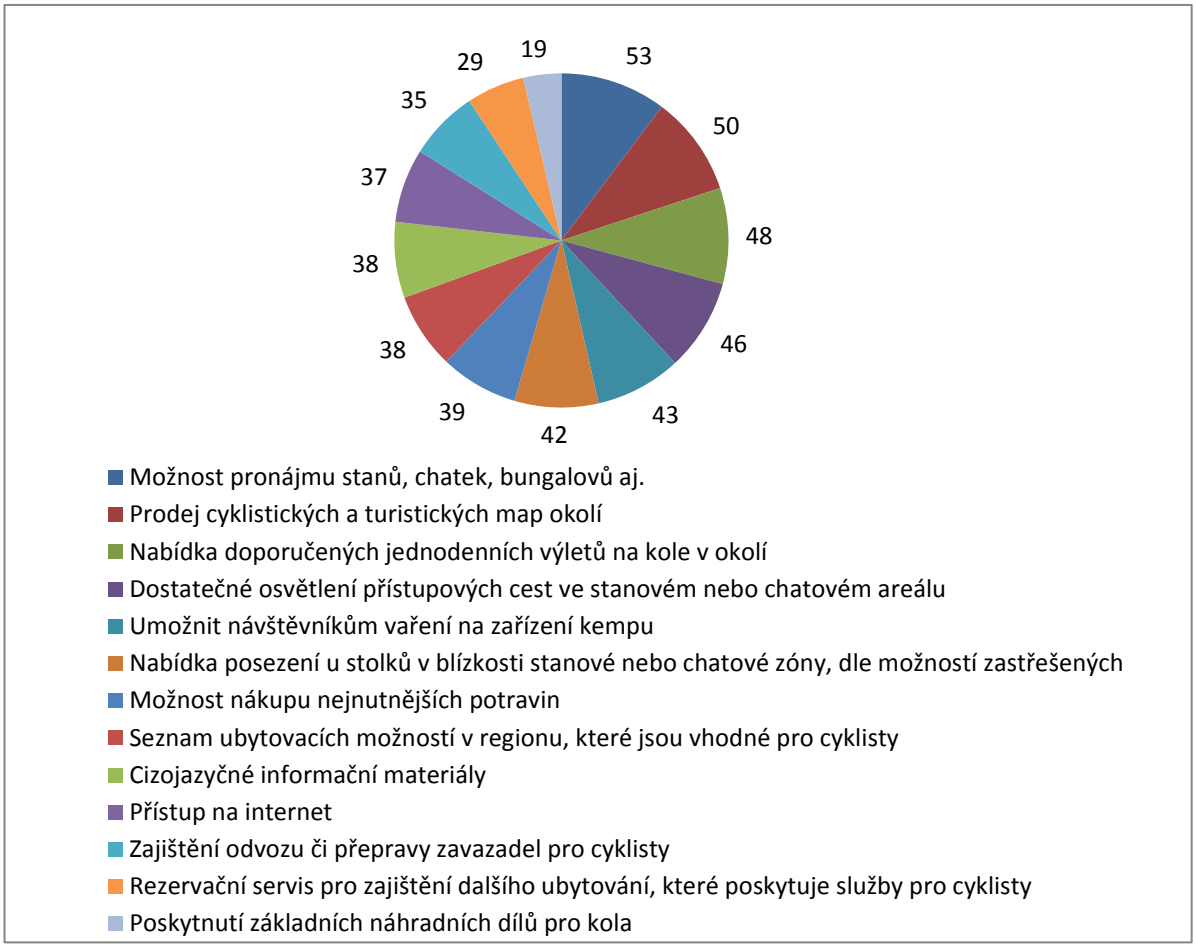
7. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
8. Lékárnička
9. Informační tabule Cyklisté vítáni: aktuality a informace o službách pro cyklisty

3 doplňková kritéria, která kempy splní, si mohou provozovatelé kempů vybrat z této nabídky:

1. Zajištění odvozu či přepravy zavazadel pro cyklisty
2. Nabídka posezení u stolků v blízkosti stanové zóny, dle možností zastřešených
3. Umožnit návštěvníkům vaření na zařízení kempu
4. Možnost nákupu nejnutnějších potravin
5. Dostatečné osvětlení přístupových cest ve stanovém areálu
6. Možnost pronájmu stanů, chatek, bungalovů aj.
7. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
8. Prodej cyklistických a turistických map okolí
9. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí
10. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
11. Rezervační servis pro zajištění dalšího ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty
12. Přístup na internet
13. Cizojazyčné informační materiály

Nejčastěji si provozovatelé vybírají možnost pronájmu stanů, chatek, bungalovů aj, a prodej cyklistických turistických map okolí. Na posledním místě je bohužel již podruhé poskytnutí základních náhradních dílů pro kola, které si vybralo pouhých 19 provozovatelů z celkových 53.

Graf č. 3 Doplňková kritéria podle oblíbenosti mezi provozovateli kempů (ke dni 24. 1. 2013)



Zdroj: vlastní zpracování dat od Ing. Petra Kazdy

3.2.4 Turistický cíl [31]

Provozovatel turistického cíle žádající o certifikaci Cyklisté vítáni musí zařídit, aby daný kemp splňoval následující povinná kritéria:

1. Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel
2. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
3. Lékárnička
4. Informační tabule Cyklisté vítáni

Dále si musí vybrat dvě z následujících doplňkových kritérií:

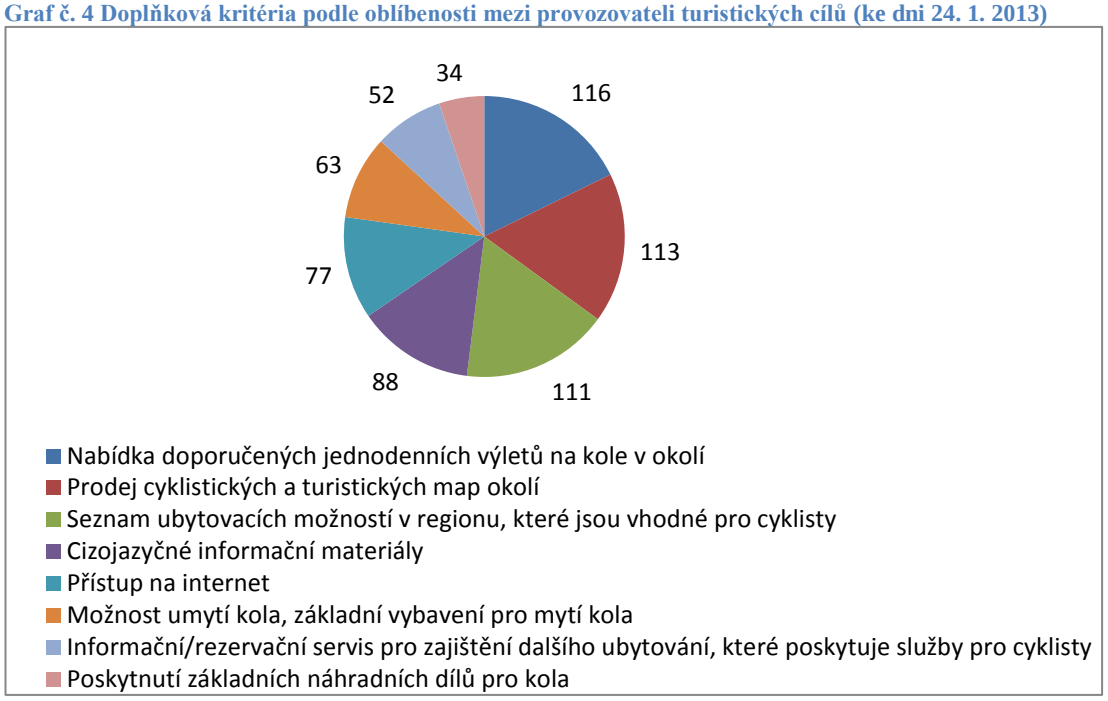
1. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola

[31] Turistický cíl: Kritéria podrobně. *Cyklisté vítáni - Certifikace služeb pro cyklisty* [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Turisticky-cil/turisticky-cil-kriteria.aspx

2. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
3. Prodej cyklistických a turistických map okolí
4. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí
5. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
6. Informační/rezervační servis pro zajištění ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty
7. Přístup na internet
8. Cizojazyčné informační materiály

116 z celkových 132 provozovatelů turistických cílů si za jedno doplňkové kritérium zvolilo nabídku doporučených jednodenních výletů na kole v okolí. Téměř stejný počet si zvolil prodej cyklistických a turistických map okolí a seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty. Avšak na posledním místě v oblíbenosti mezi provozovateli skončilo již potřetí kritérium poskytnutí náhradních dílů pro kola.

Graf č. 4 Doplňková kritéria podle oblíbenosti mezi provozovateli turistických cílů (ke dni 24. 1. 2013)



Zdroj: vlastní zpracování informací od Ing. Petra Kazdy

Na první pohled je jasné, že ubytovací zařízení, kde se člověk může zdržet několik nocí, musí splňovat více a náročnějších kritérií. Naopak provozovatel turistického cíle to tak složité nemá. Cyklisté se tu dlouho nezdrží. Za nejdůležitější požadavky lze tak považovat stojany na kola, nářadí a lékárničku, popřípadě náhradní díly pro kola.

3.3 Propagace

Certifikované zařízení cykloturista od toho necertifikovaného rozezná na první pohled. Zelené logo s usmívajícím se kolem (viz. obrázek č. 2) se u objektu vyskytuje na vývěsním štítu, dále na samolepce na dveřích a navíc může cykloturistu upoutat již značkami u cyklostezek a silnic. Toto logo má certifikované zařízení jako chráněnou značku právo používat na všech jeho propagačních materiálech.

Obrázek č. 2 Logo Cyklisté vítáni



Zdroj: http://www.cyklistevitani.cz/images/Grafika/Loga/CV_2008.jpg

Propagace všech certifikovaných zařízení je zajištěna na portálu www.cyklistevitani.cz, který je hlavním portálem, odkud čerpají informace jak cyklisté, tak cestovní kanceláře nebo vydavatelé turistických map a průvodců. Odtud navíc přebírají databáze certifikovaných objektů i další české a evropské cykloturistické portály jako například biroto.eu, cyklotoulky.cz nebo cykloatlas.cz.

S tím souvisí například i spolupráce s vydavatelstvím ShoCart, jehož cykloturistické mapy jsou cykloturisty hojně využívány. V těchto mapách jsou certifikovaná zařízení oproti těm necertifikovaným výrazně označena. Jelikož jsou dnes i při cykloturistice čím dál více používány GPS navigace, je tu i pro jejich uživatele možnost vyhledávat certifikovaná zařízení po cestě. K tomu slouží navigační software SmartMaps, který mimo kvalitních mapových podkladů obsahuje právě vrstvu Cyklisté vítáni. Spolupráce funguje i s cyklistickými časopisy, které se těmito zařízeními občas na svých stránkách také zabývají. Těmito časopisy jsou například Cyklopedie nebo Cykloturistika.

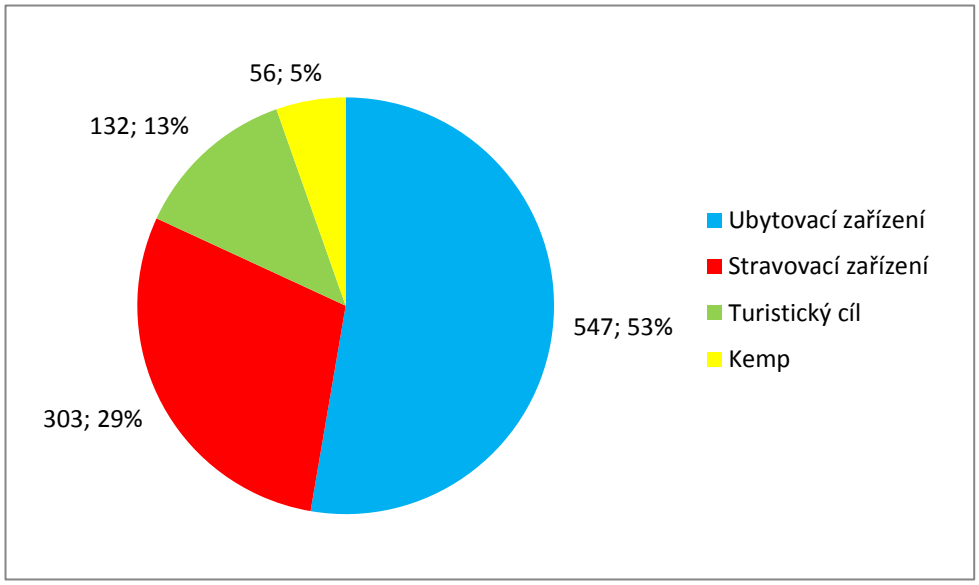
Nadace Partnerství vydává také každé dva roky aktualizovaný katalog, ve kterém jsou všechna certifikovaná zařízení včetně kontaktních informací a GPS souřadnic.

Díky certifikaci jsou tato zařízení propagována navíc i za hranicemi České republiky. Jedná se zejména o Německo a Rakousko, kde funguje spolupráce prostřednictvím partnerů Evropské cyklistické federace.

3.4 Současný stav a struktura certifikovaných zařízení v ČR

V České republice je po sedmi letech fungování projektu certifikace celkem 1038 certifikovaných objektů (data ke dni 24. 1. 2013). Více než polovinu tvoří ubytovací zařízení, téměř třetina jsou stravovací zařízení a necelou čtvrtinu tvoří turistické cíle s kempy.

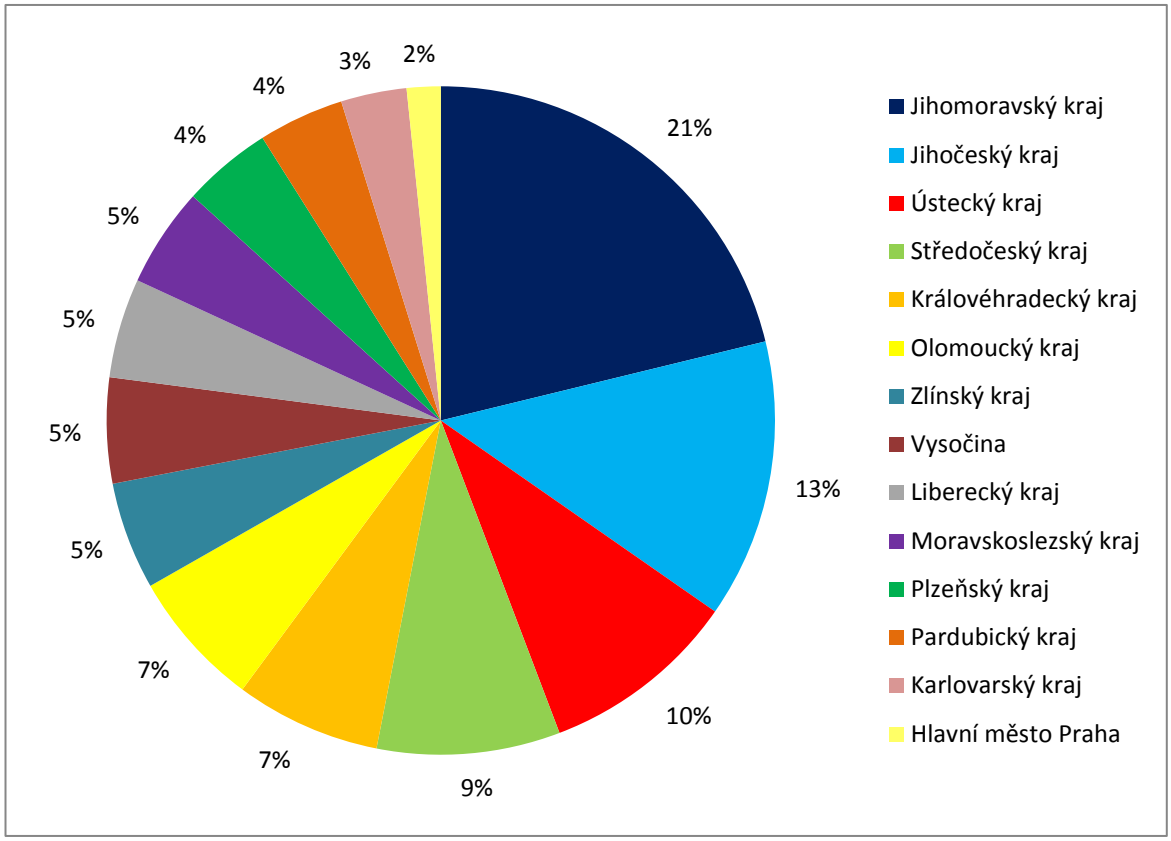
Graf č. 5 Charakter certifikovaných objektů (ke dni 24. 1. 2013)



Zdroj: vlastní zpracování dat od Ing. Petra Kazdy

Co se týče rozložení certifikovaných objektů v krajích České republiky, nachází se nejvíce certifikovaných objektů v kraji Jihomoravském, následováno krajem Jihočeským. Certifikované objekty v těchto dvou krajích tvoří více jak třetinu všech certifikovaných objektů. Další v pořadí, Ústecký kraj, má 10 %, následován Středočeským krajem s 9 %. Naopak nejméně certifikovaných objektů je v Karlovarském kraji (3 %) a v kraji Praha (2 %).

Graf č. 6 Certifikované objekty podle krajů (ke dni 23. 1. 2013)



Zdroj: vlastní zpracování dat od Ing. Petra Kazdy

3.5 Obdoby certifikace Cyklisté vítáni v zahraničí

Jak již bylo naznačeno, certifikace Cyklisté vítáni jako certifikace objektů a služeb vhodných pro cyklisty není v Evropě ojedinělá. Podobné systémy fungují například v Německu, Švýcarsku nebo i na Slovensku.

3.5.1 Vitajte cyklisti

Slovenský projekt certifikace Vitajte cyklisti stejně jako český čerpá zejména ze zkušeností německého Bett und Bike. Přímo však vychází z českého projektu Cyklisté vítáni. Na Slovensku řídí projekt certifikace Nadace Ekopolis, jež je sesterskou nadací Nadace Partnerství. Tento projekt tam funguje od roku 2008.

Kritéria pro získání certifikace jsou u českého a slovenského projektu naprosto totožná. Ke dni 20. 1. 2013 bylo na Slovensku certifikováno 81 objektů, přičemž například hotel může být certifikován jak jako ubytovací zařízení, tak jako stravovací zařízení. V kategorii ubytovacích zařízení je certifikováno 62 objektů, v kategorii stravovacích zařízení 48 objektů. Dále je na Slovensku certifikováno 12 turistických cílů a 3 kempy.

Ačkoliv jsou český a slovenský projekt certifikace téměř stejné a navíc je slovenský projekt mladší, jsou webové stránky slovenského projektu přehlednější. Na www.vitajtecyklisti.cz najde veškeré potřebné informace jak laická veřejnost, cyklista, tak i objekt se zájmem o certifikaci. Na českých stránkách www.cyklistevitani.cz chybí zejména informace pro objekty – jak certifikace probíhá, jaké jsou další podmínky, například kontroly apod. Tyto informace jsou sice na webových stránkách Nadace Partnerství www.nadacepartnerstvi.cz a www.cyklistevitani.eu, ale určitě by bylo uživatelsky vhodnější, kdyby byly všechny užitečné informace na jednom místě.

Pro rok 2012 i 2013 jsou náklady na jednu certifikaci přibližně 134 EUR, ale Nadace Ekopolis tento projekt částečně dotuje a cena pro objekt je tak 67 EUR za 12 měsíců.[32]

3.5.2 Bett+bike[33]

Projekt certifikace Bett+Bike nabízí ubytování ve více než 5400 ubytovacích zařízeních v Německu, Rakousku a Lucembursku. Od kempů až po hotely. Podle průzkumu ADFC – Všeobecného německého klubu cyklistů provozovalo cykloturistiku v Německu v roce 2011 84 % jeho obyvatel. To dokazuje, že je cykloturistika v Německu skutečně populární, tudíž se majitelům zařízení tato certifikace s velkou pravděpodobností vyplatí.

Kritéria certifikace stanovuje již zmíněný Všeobecný německý klub cyklistů. Co se samotných kritérií týče, jsou víceméně totožná s těmi, co u nás uplatňuje Nadace Partnerství pro certifikaci Cyklisté vítáni. Patří mezi ně například možnost rezervace jen na jednu noc, bezpečné uložení jízdních kol, možnost usušení vlhké výbavy a oblečení, nářadí pro menší opravy, seznam nejbližších opraven jízdních kol, informační materiál jako regionální cykloturistické mapy, jízdní řády autobusů a vlaků, cíle pro výlety a v neposlední řadě zdravá cyklistická snídaně.[34]

Velmi podobně pak fungují například projekty certifikace RADfreundliche Betriebe v Rakousku, Velotel ve Švýcarsku, Przyjaznyrowerom v Polsku nebo Happy Bike v Maďarsku.

---

[32] Ako sa certifikovat? *Vitajte cyklisti - Certifikácia turistických služeb* [online]. [cit. 2013-01-13]. Dostupné z: http://www.vitajtecyklisti.sk/informacie-pre-turisticke-zariadenia-a-ciele/ako-sa-certifikovat.html

[33] Bett+Bike – Fahrradfreundliche Gastbetriebe. *Bett+Bike* [online]. [cit. 2013-02-10]. Dostupné z: http://www.bettundbike.de/

[34] Bett und Bike. *Horydoly.cz: Outdoor Generation* [online]. [cit. 2013-02-10]. Dostupné z: http://www.bettundbike.de/

3.6 Výhody

Jak již bylo řečeno na začátku této kapitoly, je tento projekt zaměřen na zvýšení kvality služeb nabízených cyklistům a cykloturistům. Každá certifikace je jistotou pro ty, na které je zaměřena. V tomto případě pro cyklisty a cykloturisty, kterým certifikovaná zařízení nabídnou potřebné či vhodné služby, které rádi využijí. Úschovnu kol určitě nabízí i spousta necertifikovaných zařízení, ale nabídnou zákazníkům na kolech také možnost umytí kola? Nebo možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje, i když se ubytují jen kratší dobu? Certifikovaná zařízení ano. Získávají tak konkurenční výhodu, pro tuto skupinu zákazníků jsou prověřenou jistotou. Pro zařízení je výhodou zejména společná propagace, která byla již podrobně rozebrána v kapitole 3.3. Pokud cykloturista nechce být ubytován na jednom místě celý týden, ale chce každý den popojet dále a nevracet se, může se zaměřit jen na certifikovaná zařízení, která spíše splní všechny jeho požadavky. Na www.cyklistevitani.cz nebo v propagačním letáku tak najde všechna certifikovaná zařízení v České republice Díky jednotnému a jasnému logu jsou certifikovaná zařízení na první pohled identifikovatelná.

Certifikovaný objekt touto certifikací získává konkurenční výhodu, díky které má šanci ovlivnit jak strukturu a počet návštěvníků, tak zejména finanční ukazatele.

4 Dotazníkové šetření

Za účelem zpracování této diplomové práce probíhalo dotazníkové šetření, jehož respondenty byli provozovatelé ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických zařízení. Skládalo ze dvou dotazníků – jednoho pro provozovatele certifikovaných zařízení (viz. Příloha č.1 – dotazník pro provozovatele certifikovaných zařízení), druhého pro provozovatele zařízení necertifikovaných (viz. Příloha č.2 – dotazník pro provozovatele necertifikovaných zařízení).

První část dotazníkového šetření se zaměřuje na certifikovaná zařízení, přičemž hlavním cílem je zjistit, jaké dopady má zavedení certifikace Cyklisté vítáni na daná zařízení. Druhá část se naopak věnuje zařízením bez certifikace. Primárně se zjišťuje, proč tato zařízení certifikaci nemají a zda o ní do budoucnosti uvažují. Třetí část se bude zabývat názory provozovatelů certifikovaných i necertifikovaných zařízení na atraktivnost turistických regionů pro cyklisty a názory na snahu veřejného sektoru na přilákání cyklistů do turistického regionu.

4.1 Dotazníkové šetření mezi provozovateli certifikovaných zařízení

Dotazování probíhalo online na internetových stránkách www.vyplnto.cz v říjnu 2012. Vzhledem k smluvnímu vztahu s certifikovanými objekty a platným normám nebylo možné dostat kontakt na všechna certifikovaná zařízení z databáze (celkem jich je 1038[35]). Díky pomoci Ing. Petra Kazdy byl odkaz na dotazník rozeslán alespoň v rámci newsletteru pro všechna zařízení s certifikací Cyklisté vítáni. Bohužel všem dnes chodí ale tolik newsletterů, že si člověk najde čas otevřít jen pár z nich. Podle zkušeností Ing. Petra Kazdy otevře tento newsletter průměrně zhruba 35 % jeho příjemců, na odkaz umístěný v něm pak kliknou max. 3 % příjemců. Slova Ing. Petra Kazdy se víceméně potvrdila: dotazník otevřelo 412 respondentů, na odkaz s dotazníkem jich kliklo už jen pouhých 89. Nicméně ho celý vyplnila nakonec zhruba jen polovina těch, co na odkaz klikla. Pro získání vyššího počtu respondentů bylo tedy třeba vyhledat emailové adresy jednotlivých zařízení a oslovit je ještě emailem přímo s prosbou. Tímto způsobem bylo osloveno přes 150 zařízení, celkově se tak nakonec podařilo získat 66 respondentů. Cílem bylo původně získat odpovědi 100 respondentů, a tak konečné číslo 66 není úplně uspokojivé, nicméně vzhledem k celkovému počtu certifikovaných zařízení tvoří

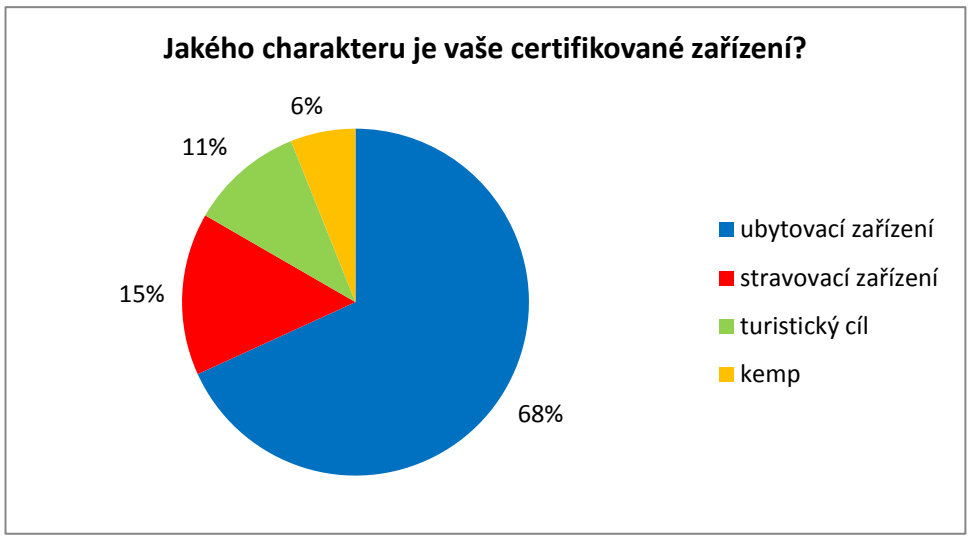
[35]Data od Ing. Petra Kazdy – ke dni 24. 1. 2013

respondenti 6,5 % všech certifikovaných zařízení. Nutno dodat, že dotazník mohl být zodpovídán po omezenou dobu 30 dní.

4.1.1 Charakteristika vzorku respondentů

Ačkoliv byla snaha oslovit provozovatele všech typů zařízení alespoň trochu rovnoměrně, nakonec tvořily odpovědi od provozovatelů ubytovacích zařízení většinu - téměř 70 %. Stravovací zařízení byla zastoupena v 15 %, turistické cíle v 11 % a zbytek tvořily kempy – 6 %. Ačkoliv je toto rozložení nerovnoměrné, víceméně odráží rozložení typů certifikovaných zařízení v celé České republice. Pro lepší ilustraci budou v některých otázkách umístěny i grafy s odpověďmi podle typu zařízení, případně podle procentuálního podílu cykloturistů na všech zákaznících zařízení.

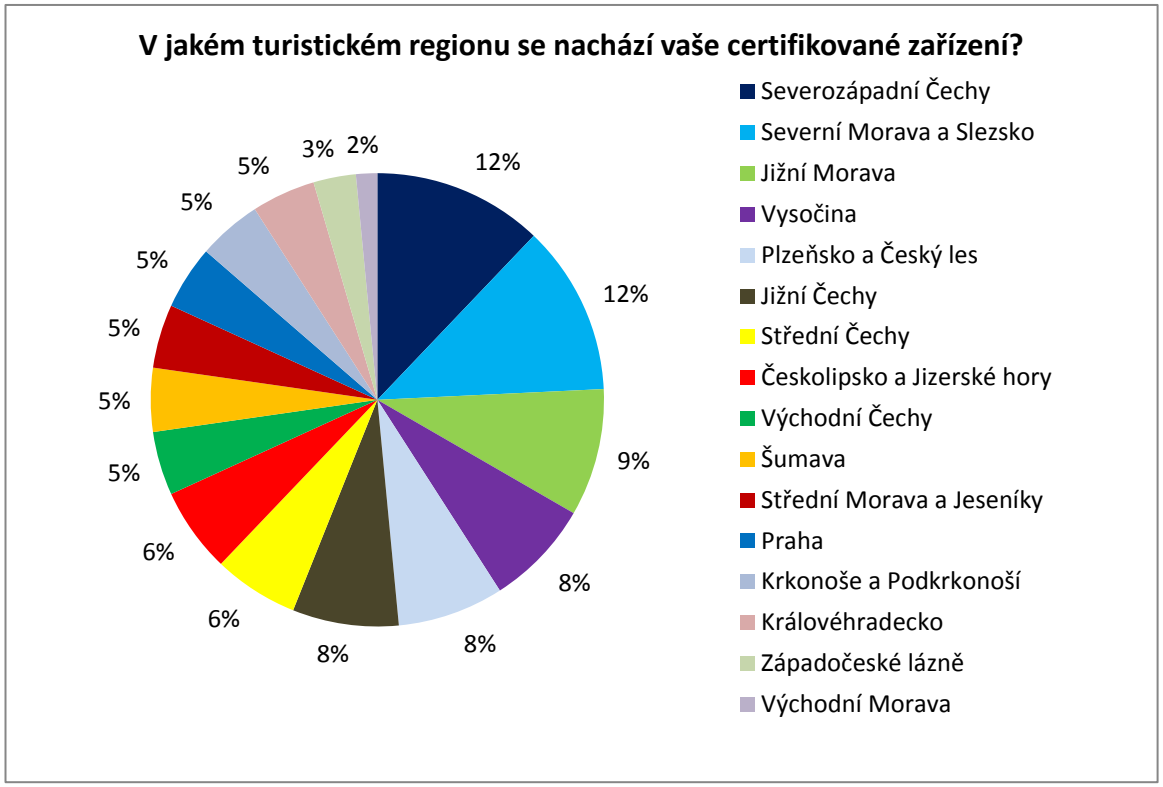
Graf č. 7 Charakter certifikovaného zařízení



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Stejně tak byla snaha oslovit a získat odpovědi provozovatelů certifikovaných zařízení ve všech turistických regionech. Ze 17 turistických regionů se nepodařilo získat odpovědi pouze od zástupců Českého ráje. Nejvíce byly zastoupeny regiony Severozápadní Čechy, Severní Morava a Slezsko a Jižní Morava.

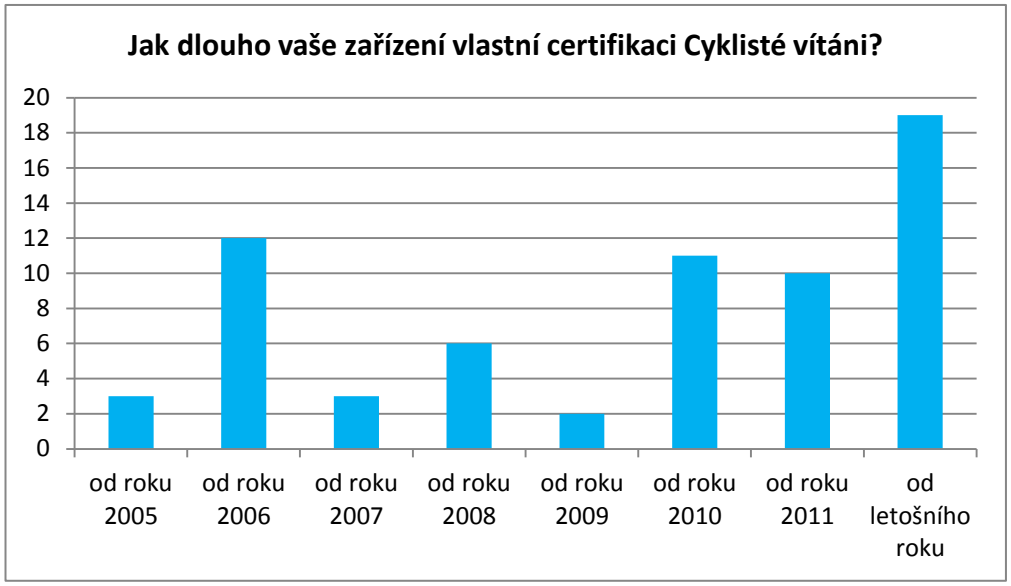
Graf č. 8 Turistický region, kde se nachází certifikované zařízení



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Jelikož projekt certifikace funguje v České republice již 8 let, patřila k charakteristice zařízení i otázka, od jakého roku zařízení certifikaci vlastní. Když vezmeme v úvahu, že se certifikace v České republice objevila již v roce 2005, zařízení mohla být v začátcích k certifikaci zdrženlivá. V roce 2006 už mohla více vědět, o co se jedná a mohl tak být jistý nárůst zájmu o certifikaci. To dokazuje i fakt, že na druhém místě jsou právě ta zařízení, která certifikaci vlastní od roku 2006. Nejvíce zařízení, která dotazník zodpověděla, vlastní certifikaci od roku, kdy dotazník zodpovídala (rok 2012). Vzhledem k čerstvosti certifikace je dotazník velmi pravděpodobně zaujal mnohem více než ty, kteří mají certifikaci déle.

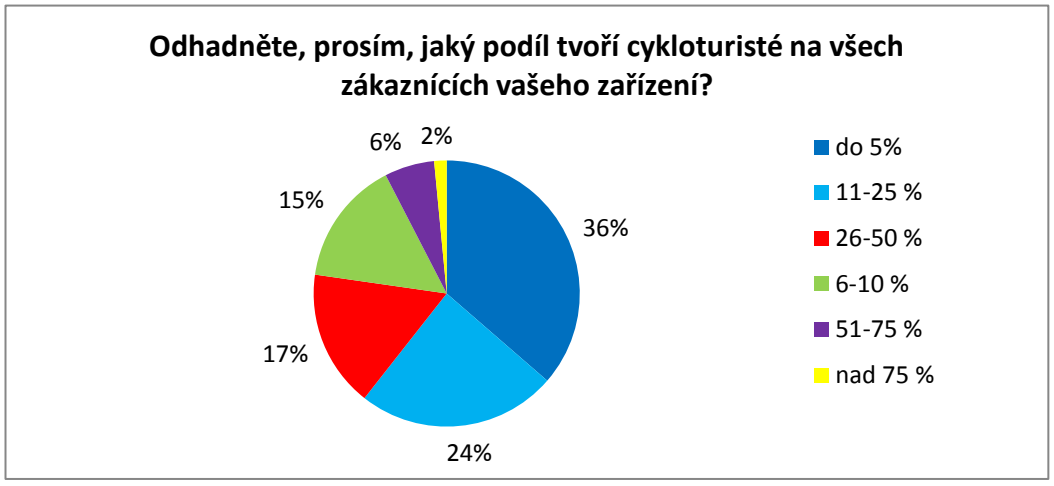
Graf č. 9 Rok první certifikace



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Jelikož se jedná o certifikaci pro cykloturisty, je rozhodně zajímavá otázka, jaký podíl tvoří cykloturisté na všech zákaznících daného zařízení. Zhruba ve třetině zařízení je podíl cykloturistů podle názoru provozovatelů do 5 %. Ve čtvrtině zařízení je to pak podíl 11-25 %, v necelé pětině 26-50 %, což lze považovat za vcelku už vysoký podíl. 15 % zařízení má návštěvnost 6-10 % cykloturistů a 6 % zařízení se hlásí k podílu 51-75 % cykloturistů. Dokonce se našlo i zařízení, které má mezi svými zákazníky více než 75 % cykloturistů (jedná se o stravovací zařízení s certifikací od roku 2006, nacházející se ve Východních Čechách).

Graf č. 10 Podíl cykloturistů v certifikovaném zařízení

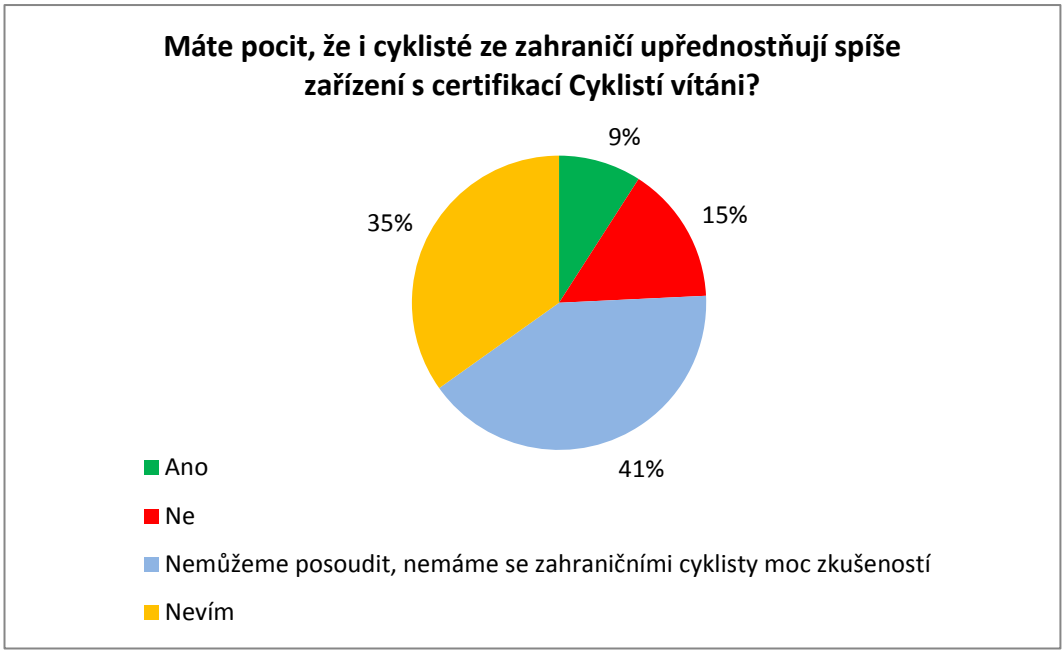


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Další otázka se týkala cykloturistů ze zahraničí. Zda mají provozovatelé pocit, že cyklisté ze zahraničí upřednostňují certifikovaná zařízení oproti těm necertifikovaným. Vzhledem

k tomu, že tři čtvrtiny provozovatelů odpověděly, že nevědí nebo že nemohou posoudit z důvodu nedostatku zkušeností se zahraničními cykloturisty, tak nejsou odpovědi na tuto otázku moc vypovídající. Z provozovatelů, kteří dokázali odpovědět ano nebo ne, se tři pětiny vyjádřily negativně. Zbývající dvě pětiny provozovatelů mají pocit, že cyklisté ze zahraničí certifikovaná zařízení upřednostňují.

Graf č. 11 Vztah cykloturistů ze zahraničí k certifikaci Cyklisté vítáni

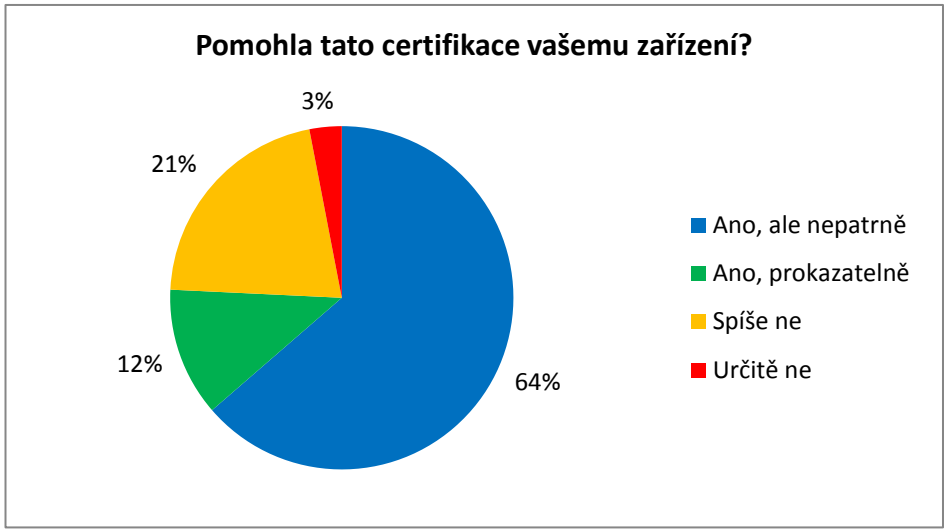


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

4.1.2 Změny po získání certifikace Cyklisté vítáni

Pokud podnikatel investuje do něčeho navíc pro své klienty, očekává, že se mu tato investice vrátí. Investovat může do zavedení nových služeb, například wellness, nebo certifikace služeb. Podnikatel získává konkurenční výhodu. Podle dotazníkového šetření zavedení certifikace Cyklisté vítání pomohlo třem čtvrtinám dotazovaných certifikovaných zařízení. Z toho zhruba 85 % nepatrně a 15 % prokazatelně. Zbývající čtvrtina označila odpovědi negativní. Nad odpověďmi prokazatelně ano a prokazatelně ne opět převažovaly odpovědi spíše ano a spíše ne. Pouhá 3 % respondentů odpověděla, že jim certifikace určitě nepomohla.

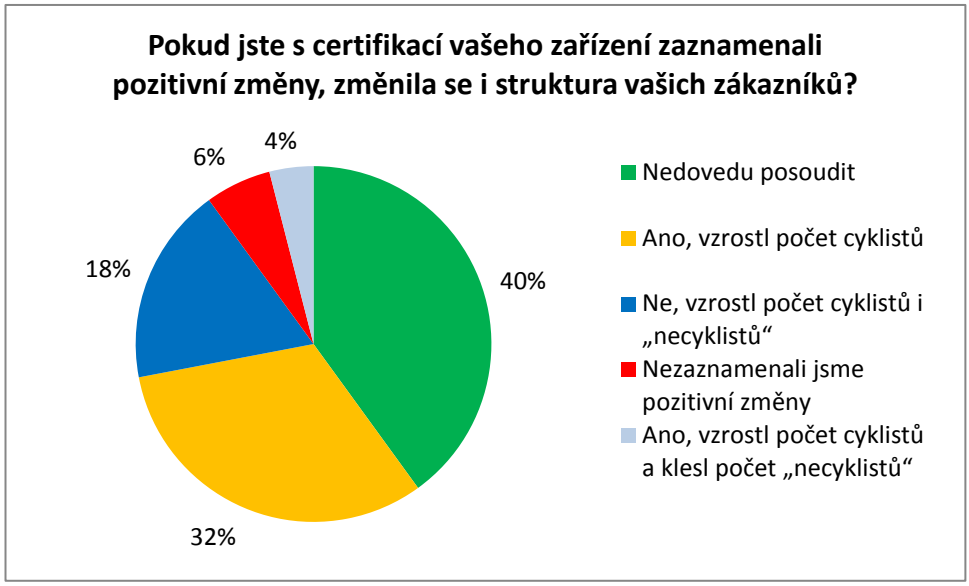
Graf č. 12 Změny po zavedení certifikace



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Pokud certifikovaná zařízení zaznamenala pozitivní změny, mohla jednou z nich být změna struktury zákazníků. Dalo by se předpokládat, že se zvýší počet cykloturistů, a tím se zvýší jejich podíl (pokud zároveň s počtem cykloturistů nevzroste i počet ostatních zákazníků). Bohužel téměř 40 % provozovatelů zařízení nedovedlo posoudit změny struktury. Více než polovina těchto odpovědí byla od provozovatelů, jejichž zařízení vlastní certifikaci čerstvě, od roku 2012, tudíž se dá pochopit, že tuto změnu neměli ještě šanci posoudit. 32 % provozovatelů zařízení zaznamenalo nárůst počtu cyklistů, 18 % zaznamenalo nárůst počtu obou skupin. 4 % provozovatelů zařízení odpověděla, že zaznamenala dokonce nárůst počtu cykloturistů, ale zároveň i pokles počtu ostatních zákazníků. Certifikace sice přiláká ty, na které je zaměřena, na druhou stranu může odradit například klientelu, která upřednostňuje vyšší kvalitu obecně. Někteří potenciální zákazníci si tak mohou myslet, že si zařízení takovou kvalitu nemůže udržet, pokud se zaměřuje právě na cykloturisty.

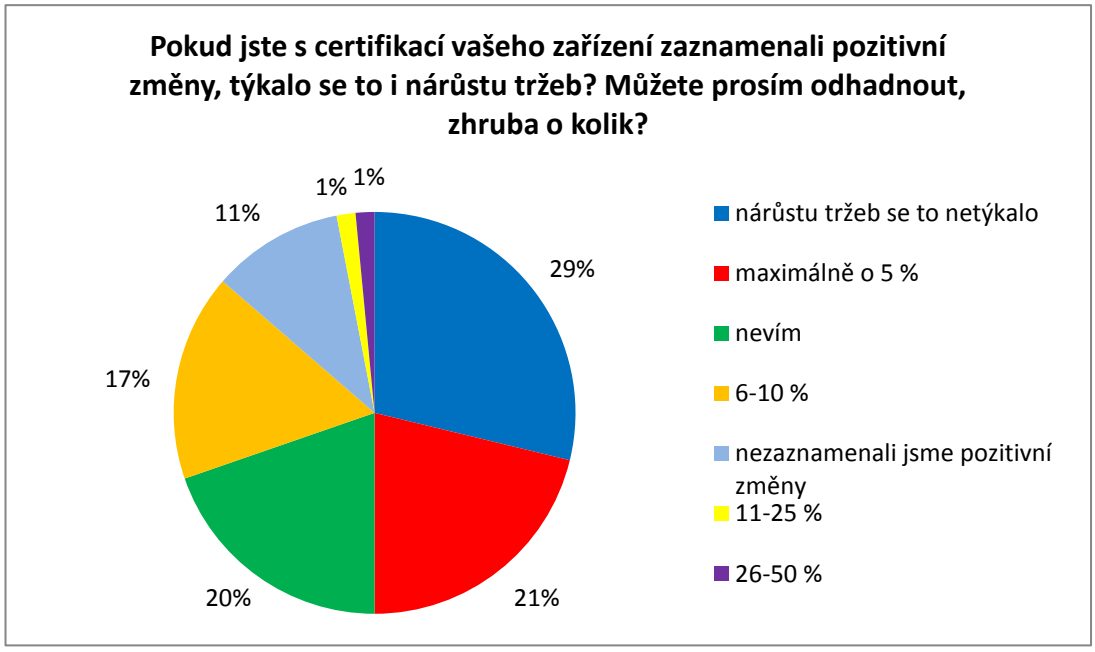
Graf č. 13 Změny po zavedení certifikace - struktura zákazníků



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Na otázku, zda se pozitivní změny týkaly i nárůstu tržeb, odpověděla téměř třetina respondentů negativně. 21 % zaznamenalo nárůst tržeb maximálně o 5 %, 17 % o 6-10 % a jedno procento dokonce o 26-50 %. Jedna pětina bohužel odpověděla, že neví, jak to se změnou tržeb po zavedení certifikace bylo a 11 % odpovědělo, že takové pozitivní změny vůbec nezaznamenalo.

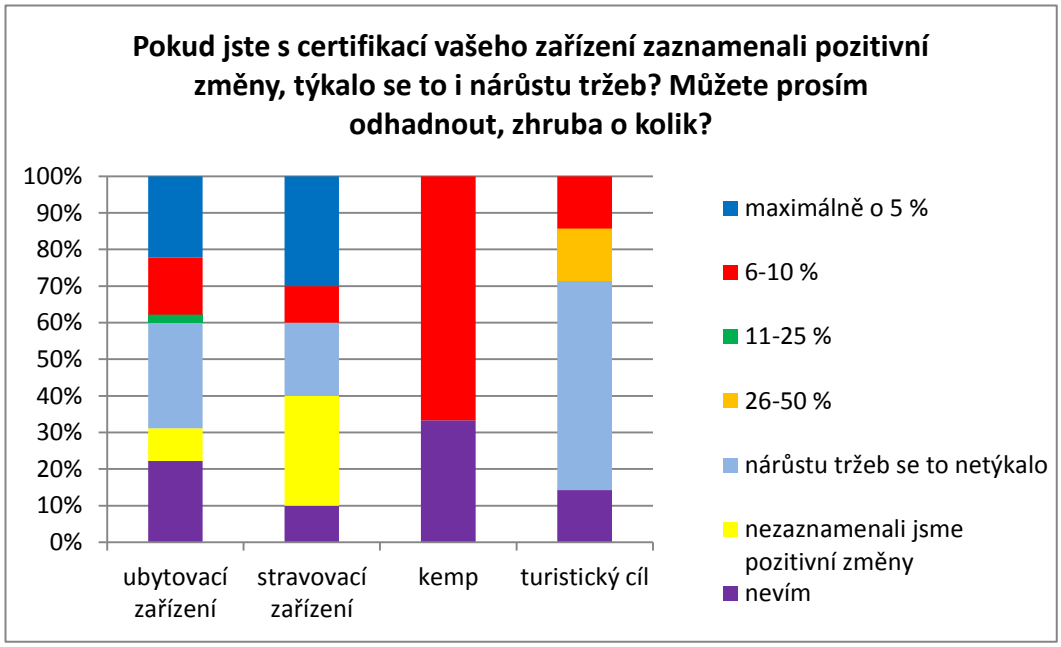
Graf č. 14 Změny po zavedení certifikace - tržby



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

K poslední zmíněné otázce se vztahuje ještě graf č. 15, kde jsou odpovědi rozlišeny podle typu zařízení. Z grafu tak lze vyčíst, že zařízení, které zaznamenalo nárůst tržeb až o 26-50 %, byl turistický cíl. Zároveň lze vidět, že u většiny turistických cílů se změny nárůstu tržeb netýkaly. U kempů se všechny nárůsty tržeb rovnaly 6-10 %, zbytek provozovatelů kempů „nevěděl“. Ubytovací a stravovací zařízení měla strukturu odpovědí podobnou. Stravovací zařízení měla však větší podíl odpovědí (30 %), že pozitivní změny nezaznamenala, kdežto ubytovací zařízení pozitivní změny spíše zaznamenalo, ale nejednalo se o nárůst tržeb.

Graf č. 15 Změny po zavedení certifikace podle typů zařízení - tržby

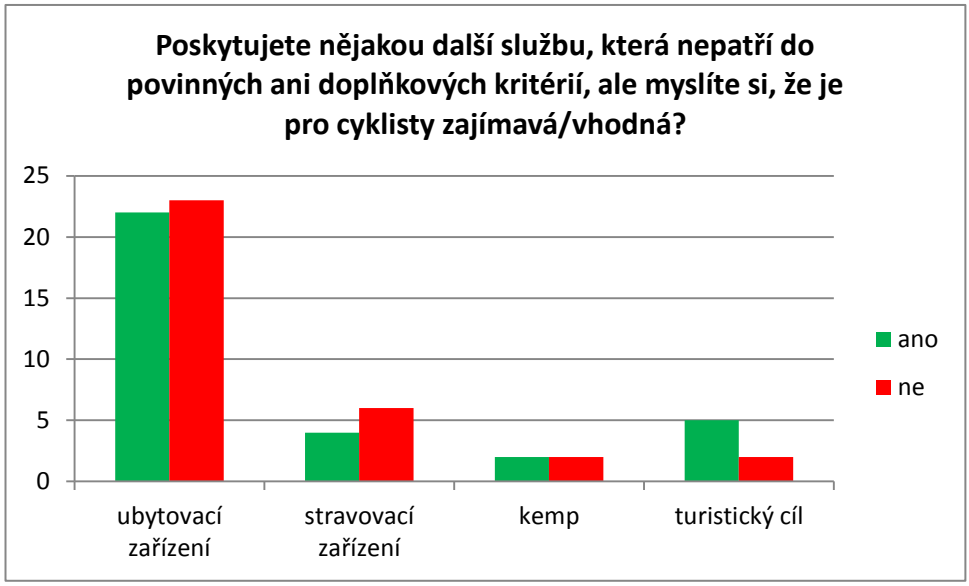


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

4.1.3 Doplňkové a další služby

Certifikovaná zařízení musí splňovat již výše zmíněná kritéria – povinná a doplňková. Jinak by nemohla certifikaci vlastnit. Nicméně mohou nabízet i další služby pro cykloturisty, které pro ně považují za vhodné. Jak lze pozorovat v grafu č. 16, zhruba polovina zařízení, jejichž provozovatelé dotazník vyplnili, další služby nabízí. Druhá polovina ne. Výrazněji převažuje nabídka dalších vhodných služeb u turistických cílů, naopak ubytovacích a stravovacích zařízení je více těch, která další službu nenabízejí. U kempů je to přesně napůl.

Graf č. 16 Další poskytované služby vhodné pro cyklisty

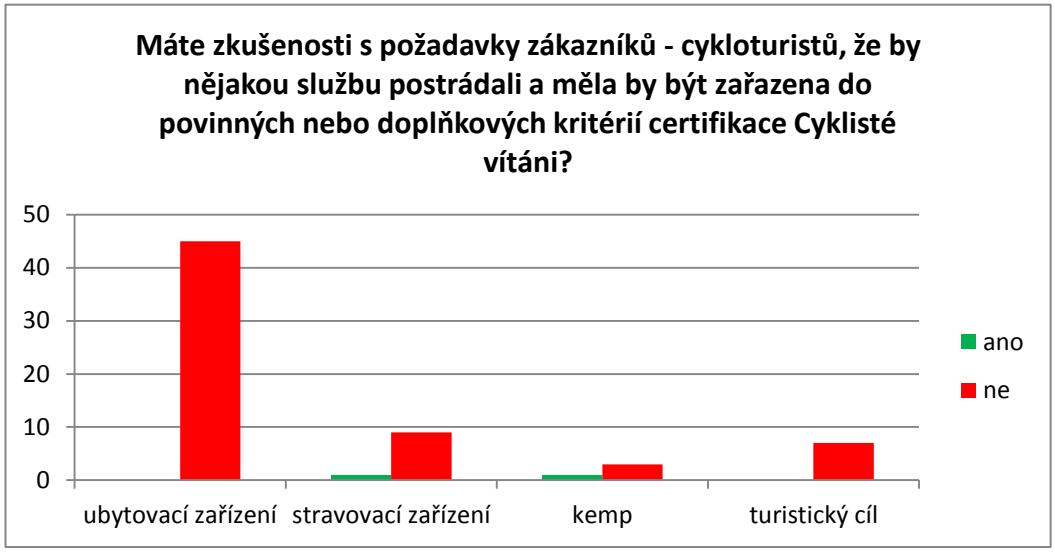


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

V případě ubytovacích zařízení se nejčastěji jednalo o wellness služby – saunu a nabídku masáží. Ty provozovatelé považují zejména pro tuto klientelu jako potřebné. Tuto potřebu potvrdili i sami cykloturisté v již zmíněném prvním národním cyklo a in-line průzkumu, když se doprovodný program na uvolnění unaveného těla (wellness, masáže,..) umístil na druhém místě mezi nejdůležitějšími doplňkovými službami. Dále byla zmiňována možnost zapůjčení grilu a půjčovny kol a kánoí. U stravovacích zařízení bylo nejvíce zmiňováno sportovní zázemí – lanový park, tenisový kurt, plážový volejbal nebo hřiště pro děti. Jako nadstandard byla dvakrát zmíněna dostupná sprcha, jednou dokonce možnost sparťanského přespání a možnost uschovat kolo při pěším výletu do okolí. U kempů byly dalšími nabízenými službami půjčovny kol a dalšího sportovního vybavení a sauna. Turistické cíle uváděly většinou služby, které jsou pro ně uvedeny jako doplňková kritéria v rámci certifikace.

Na otázku, zda zákazníci z řad cykloturistů postrádali nějaké služby, které by bylo vhodné zařadit do povinných nebo doplňkových kritérií certifikace, odpověděli téměř všichni, že nikdo z jejich zákazníků žádnou takovou službu nepostrádal. Pouze u stravovacích zařízení a kempů se objevila vždy jedna pozitivní odpověď. Jednalo se však o úschovu kol, službu, která patří do povinných kritérií. Je možné, že tato zařízení službu zajišťují klasickými stojany na kola, ale zákazníci by upřednostnili úschovnu jako místnost.

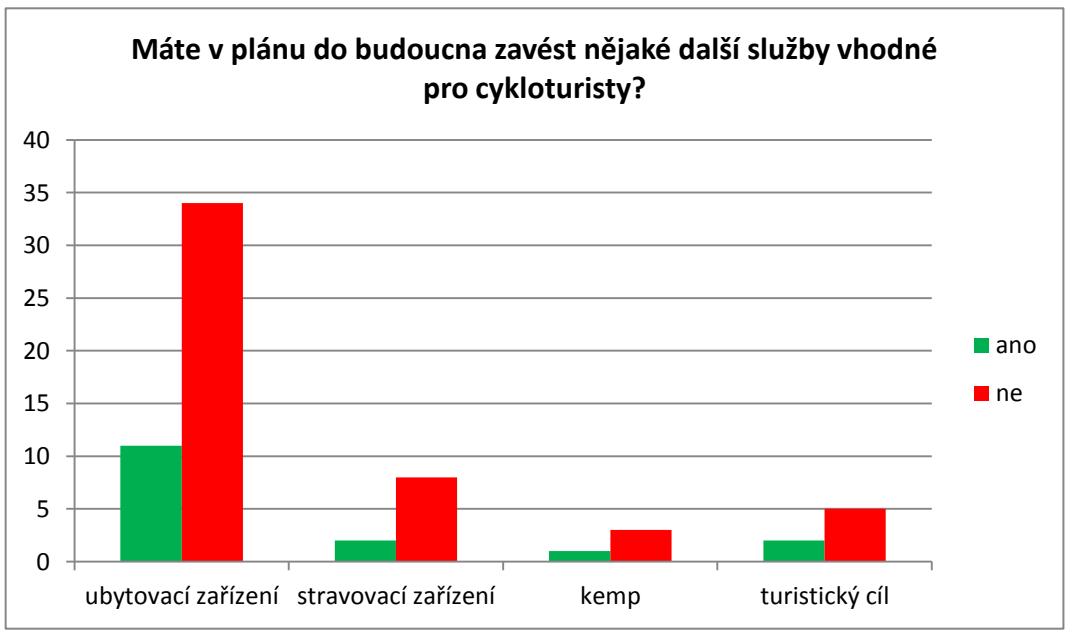
Graf č. 17 Zkušenosti s požadavky zákazníků - chybějící služby



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Ačkoliv většina zařízení žádné další vhodné služby pro cykloturisty nenabízí, zhruba čtvrtina z nich to má v plánu. Provozovatelé ubytovacích zařízení mají v plánu zavést zejména služby týkající se elektrokol – jejich půjčovny a nabíjecí stanice. Dále provozovatelé zmínili zavedení sauny, vylepšení prostoru pro úschovu kol, tisk podrobných cyklomap blízkého okolí a dokonce i bankomat. Provozovatelé stravovacích zařízení chtějí zavést více kolostavů s lepším výhledem na ně a masáže. Provozovatelé kempů a turistických cílů se chtějí zaměřit na již zmíněné zlepšení prostor na úschovu kol.

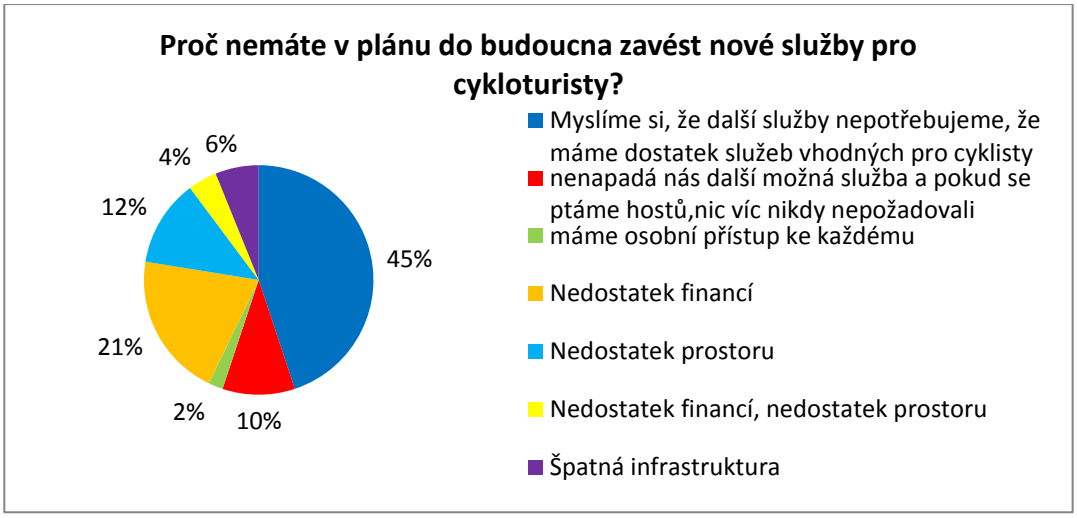
Graf č. 18 Plány do budoucna - zavedení další služby vhodné pro cykloturisty



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Pro ty, kteří odpověděli, že nemají v plánu zavést žádné další služby vhodné pro cykloturisty, následovala otázka proč. Tuto otázku tak zodpovídaly tři čtvrtiny všech respondentů. 45 % z nich považuje služby, které poskytuje, za dostatečné. 10 % odpovědělo, že i když se hostů ptají, nikdy žádnou službu navíc nepožadovali. Jedna pětina nemá na zavedení dalších služeb dostatek financí, 12 % postrádá dostatečný prostor a 4 % postrádají jak prostor, tak finance.

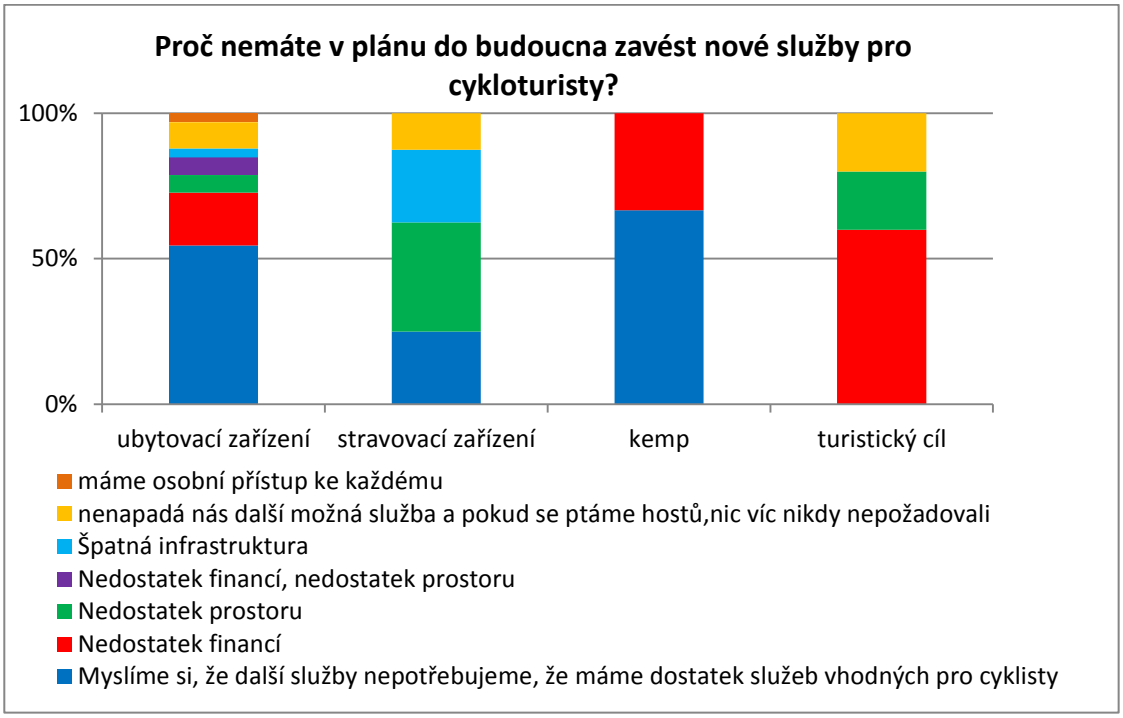
Graf č. 19 Důvody nerozšíření služeb vhodných pro cykloturisty



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Na první pohled je z grafu č. 20 zřejmé, že stravovací zařízení postrádají zejména prostor a turistické cíle a kempy finance. Ubytovací zařízení a kempy mají většinou dle názoru provozovatelů zařízení služeb vhodných pro cykloturisty dostatek.

Graf č. 20 Důvody nerozšíření služeb vhodných pro cykloturisty - podle typu zařízení



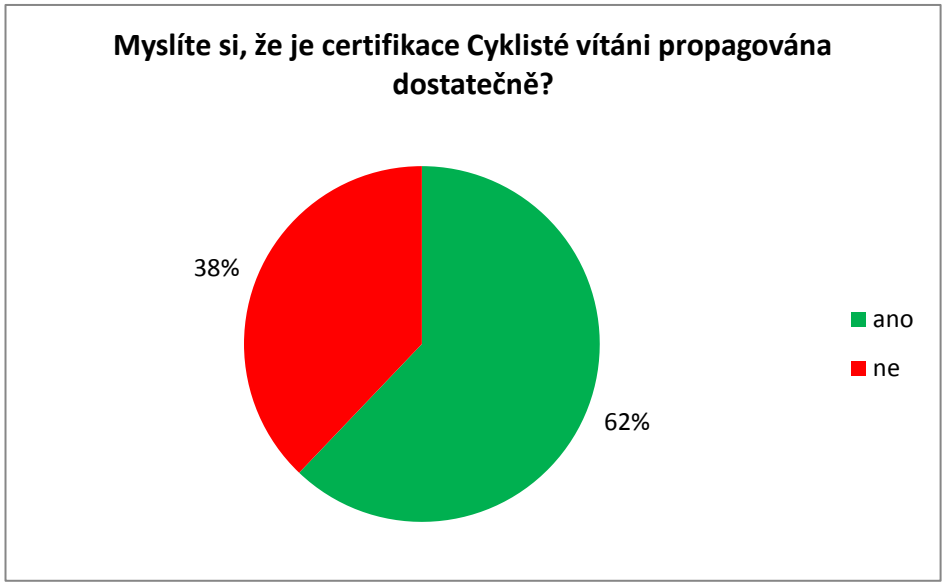
Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

4.1.4 Propagace

Společná propagace prostřednictvím propagačních materiálů samotného projektu certifikace je jednou z výhod certifikace. Na to, co si o ní myslí provozovatelé certifikovaných zařízení, byly zaměřeny další otázky.

62 % provozovatelů si myslí, že je certifikace Cyklisté vítáni propagována dostatečně. Zbylých 38 % tento názor nesdílí. Pro ty, kteří považují propagaci certifikace za nedostatečnou, následovala otázka, co by tedy navrhovali jako zlepšení. Bohužel polovina z nich je sice svým způsobem s propagací certifikace nespokojena, na tuto otázku však odpověděla, že neví. Ostatní navrhovali například spolupráci s navigačními systémy a možnost stáhnout cyklotrasy s GPS ze stránek cyklistevitani.cz. Většina by celkově uvítala lepší marketingovou podporu, jeden provozovatel dokonce odpověděl, že má nedostatek propagačních materiálů a že si museli sami jako zařízení nechat mapy ještě vytisknout na vlastní náklady. Dále bylo navrhováno provázání certifikace na cyklobusy v regionu nebo zavedení nějaké soutěže typu „kešek“.

Graf č. 21 Názor na dostatečnost propagaci certifikace Cyklisté vítáni

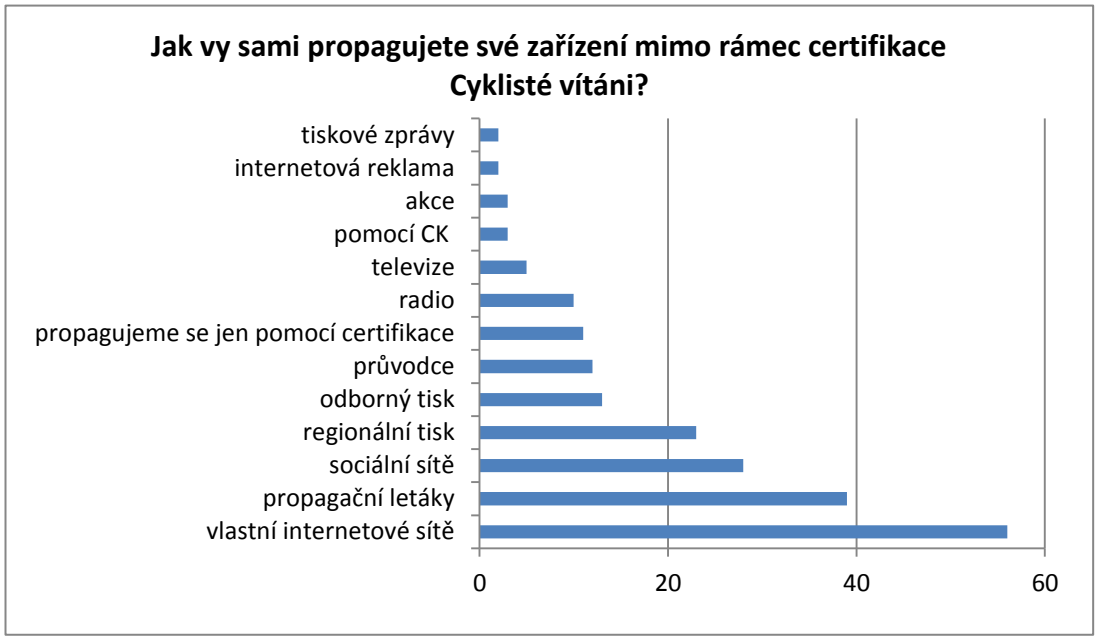


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Jak tedy provozovatelé ještě propagují svá zařízení mimo rámec certifikace, odhaluje další otázka, viz. graf č. 22. Více než polovina zařízení má své vlastní internetové stránky. Na druhém místě jsou před sociálními sítěmi propagační letáky, které i v dnešní době k propagaci používá téměř 40 % provozovatelů.

Za sociálními sítěmi, které využívá téměř 30 % provozovatelů, má své místo tisk – regionální i odborný. 11 % provozovatelů propaguje svá zařízení jen pomocí certifikace. Jen 4 % využívají služeb cestovních kanceláří a 3 % internetové reklamy.

Graf č. 22 Další využívané komunikační kanály



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

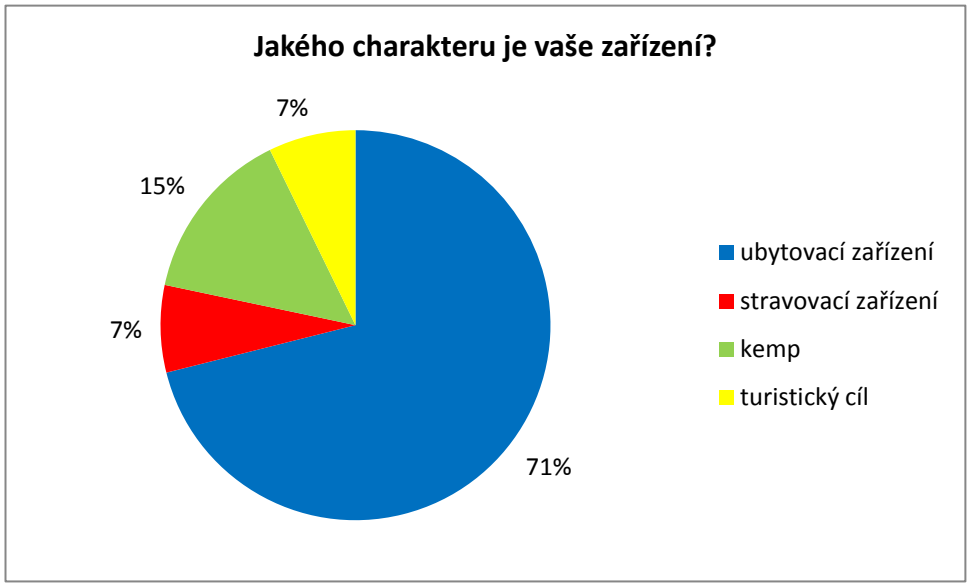
4.2 Dotazníkové šetření mezi provozovateli necertifikovaných zařízení

Dotazování probíhalo opět online na internetových stránkách www.vyplnto.cz. Kontakty na oslovovaná zařízení bylo třeba hledat často přímo na jejich webových stránkách. A to opět se snahou, aby byla stejně jako v případě certifikovaných zařízení oslovena zařízení napříč celou Českou republikou a aby byly zastoupeny všechny čtyři typy zařízení. Celkem bylo emailem osloveno přes 350 respondentů, z čehož dotazník nakonec vyplnilo 83 respondentů.

4.2.1 Charakteristika vzorku respondentů

První část dotazníku věnující se charakteristice vzorku respondentů byla pro obě skupiny respondentů velmi podobná. První otázka opět zjišťovala, jakého typu je dané zařízení. 71 % respondentů byli provozovatelé ubytovacích zařízení. Na druhém místě byly možná trochu překvapivě provozovatelé kempů, a to s 15 %. Po 7 % pak dotazník zodpovídali provozovatelé stravovacích zařízení a turistických cílů.

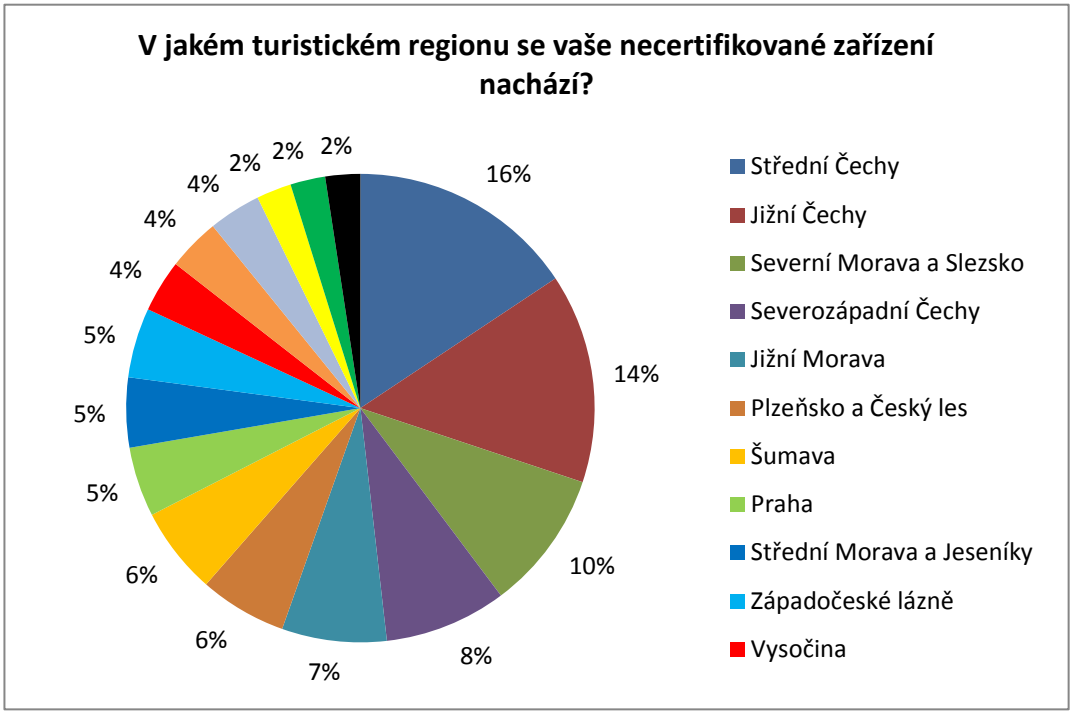
Graf č. 23 Charakter necertifikovaného zařízení



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

I když bylo opět cílem získat odpovědi ze všech turistických regionů, nepodařilo se ani v případě necertifikovaných zařízení sehnat zástupce Českého ráje. Nejvíce byly zastoupeny regiony Střední Čechy a Jižní Čechy. 10 % tvoří odpovědi provozovatelů zařízení na Severní Moravě a Slezsku, 8 % v Severozápadních Čechách. Zbytek se již po menších částech dělí mezi dalších 12 turistických regionů.

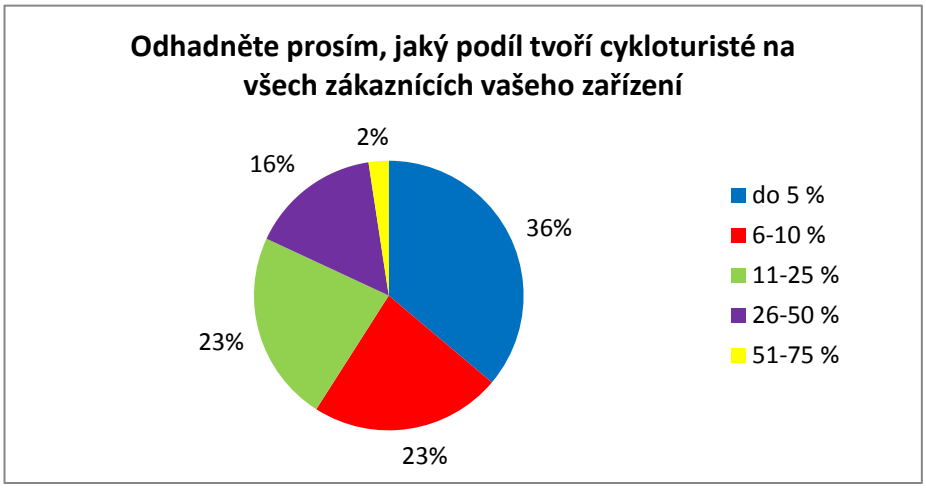
Graf č. 24 Turistický region, kde se nachází necertifikované zařízení



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

I u necertifikovaných zařízení je důležitá otázka, jaký podíl tvoří cykloturisté na všech zákaznících zařízení, aby se dalo následně analyzovat, zda má podíl cykloturistů vliv na budoucí plány provozovatelů. 36 % provozovatelů odhaduje tento podíl do 5 %. Jedna čtvrtina tento podíl odhadla na 6-10 % a další čtvrtina na 11-25 %. Návštěvnost mezi 26-50 % má 16 % zařízení a jsou zde dokonce i dvě zařízení, jež mají tuto návštěvnost mezi 51-75 % (ubytovací zařízení v Jižních Čechách a na Jižní Moravě).

Graf č. 25 Podíl cykloturistů v necertifikovaném zařízení

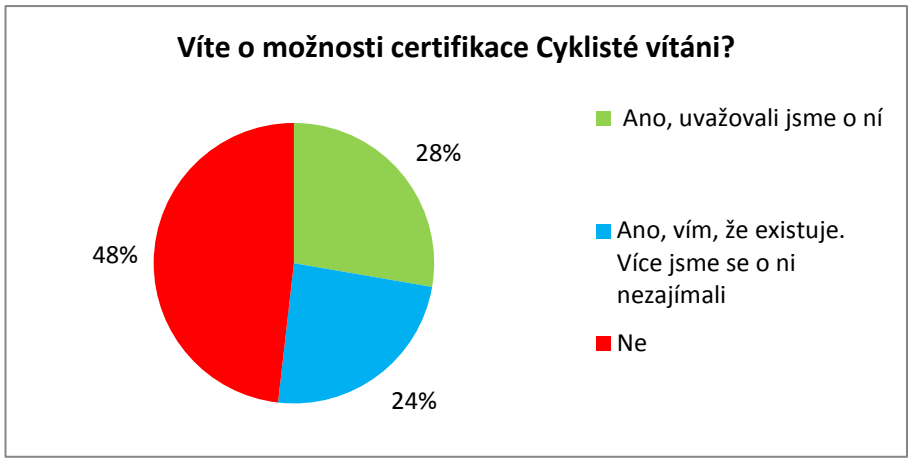


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

4.2.2 Znalost existence certifikace Cyklisté vítáni

Další část dotazníkového šetření se týkala povědomí o existenci certifikace a zájmu/nezájmu o ni. Téměř polovina respondentů odpověděla, že tuto certifikaci nezná. Druhá polovina se víceméně rovnoměrně dělila na ty, kteří certifikaci znají a uvažovali o ní a na ty, kteří o ní sice vědí, ale více se o ni nezajímali.

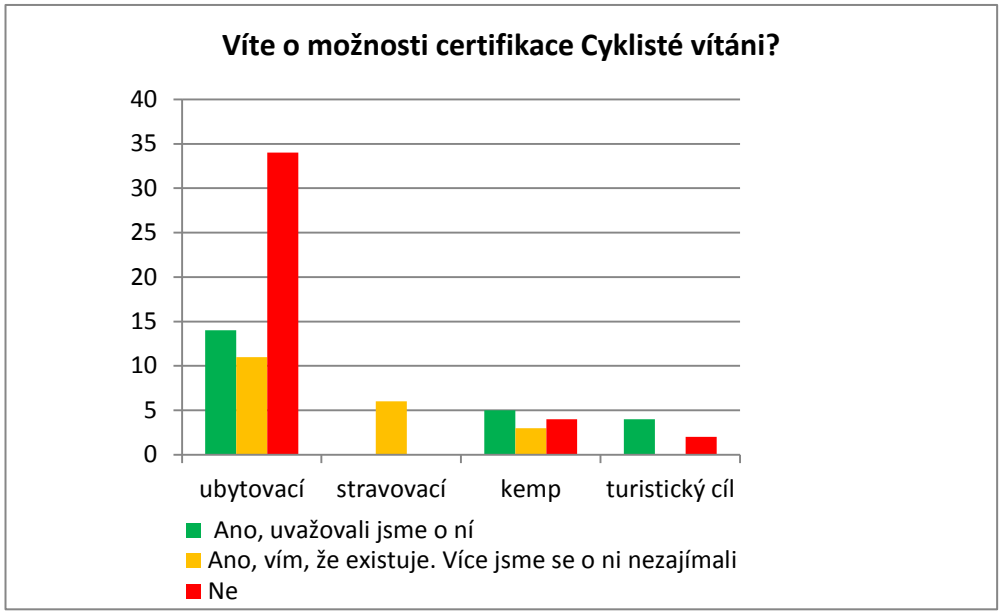
Graf č. 26 Znalost existence certifikace Cyklisté vítáni



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

V grafu č. 27 lze vidět ty samé odpovědi provozovatelů s tím, že jsou odlišeny odpovědi provozovatelů jednotlivých typů zařízení. Na první pohled je jasné, že ubytovacích zařízení bylo více těch, jejichž provozovatelé certifikaci neznají než těch, kteří o ní nějakým způsobem alespoň slyšeli. U zbylých zařízení tvoří provozovatelé, kteří certifikaci neznají, menšiny. Mezi provozovateli stravovacích zařízení se dokonce nenašel žádný, který by certifikaci neznal. Naopak se nenašel ani žádný, který certifikaci zvažoval.

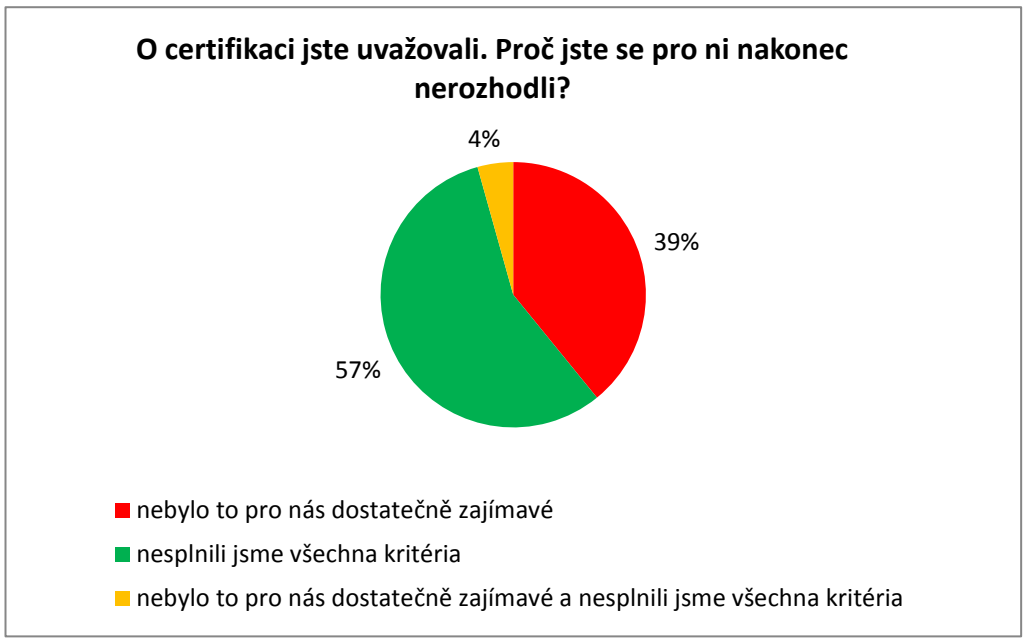
Graf č. 27 Znalost existence certifikace Cyklisté vítáni podle typu zařízení



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Čtvrtina všech respondentů o certifikaci uvažovala. Jaké byly důvody, proč se pro ni nakonec provozovatelé nerozhodli, ukazuje graf č. 28. 57 % provozovatelů zařízení certifikaci zřejmě opravdu chtělo, ale nesplnili všechna kritéria. Téměř dvě pětiny provozovatelů nakonec certifikaci označili pro své zařízení za nedostatečně zajímavou. Zbylá 4 % provozovatelů ji také považovali za nedostatečně zajímavou, ale zároveň nesplnili ani všechna kritéria.

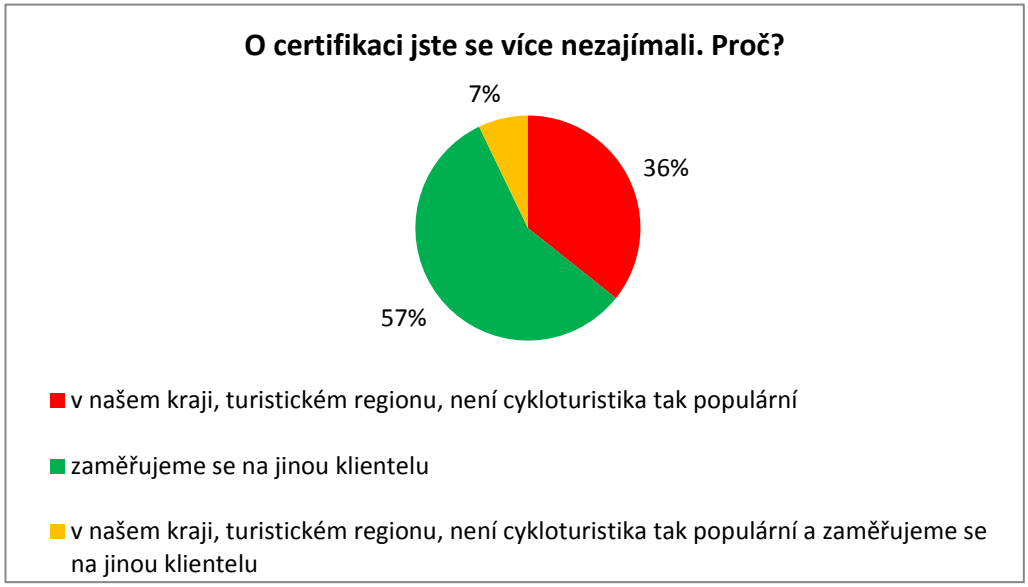
Graf č. 28 Důvody, které vedly k nezavedení certifikace



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Další čtvrtina o možnosti certifikace sice věděla, ale více se o ni už nezajímala. 57 % se zaměřuje na jinou klientelu, 36 % si myslí, že v jejich kraji, turistickém regionu, není cykloturistika tak populární. Zbývajících 7 % v odpovědi označilo oba dva důvody.

Graf č. 29 Důvody nezájmu o certifikaci

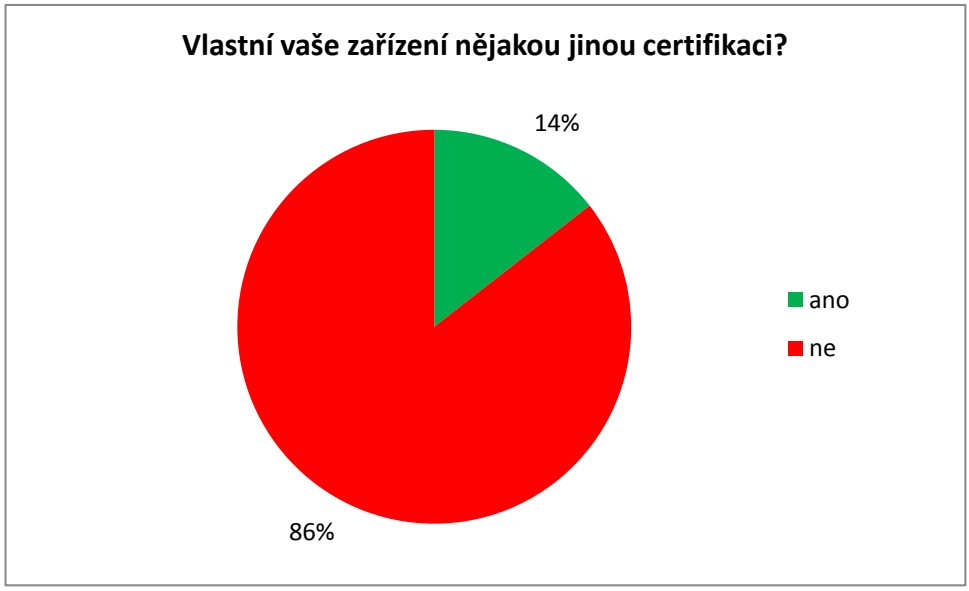


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

4.2.3 Jiné certifikace

Certifikaci Cyklisté vítání nevlastní žádné zařízení, jehož provozovatelé tento dotazník vyplňovali. 14 % z nich odpovědělo, že vlastní jinou certifikaci. Zhruba polovina z nich tím myslela Oficiální jednotnou klasifikaci ubytovacích zařízení České republiky. Druhá polovina vlastní certifikace týkající se gastronomie, rodin s dětmi a kulturního dědictví. Z gastronomie se objevily certifikace Czech Specials, Maurerův výběr Grand restaurant, Tajemný servírovací rituál točení piva Master nebo certifikát za čisté trubky. Kulturní dědictví zastoupily certifikáty Europa Nostra Award a kotevní bod ERIH (European Route of Industrial Heritage). Zmíněny byly i certifikace Baby friendly a ECEAT quality label.

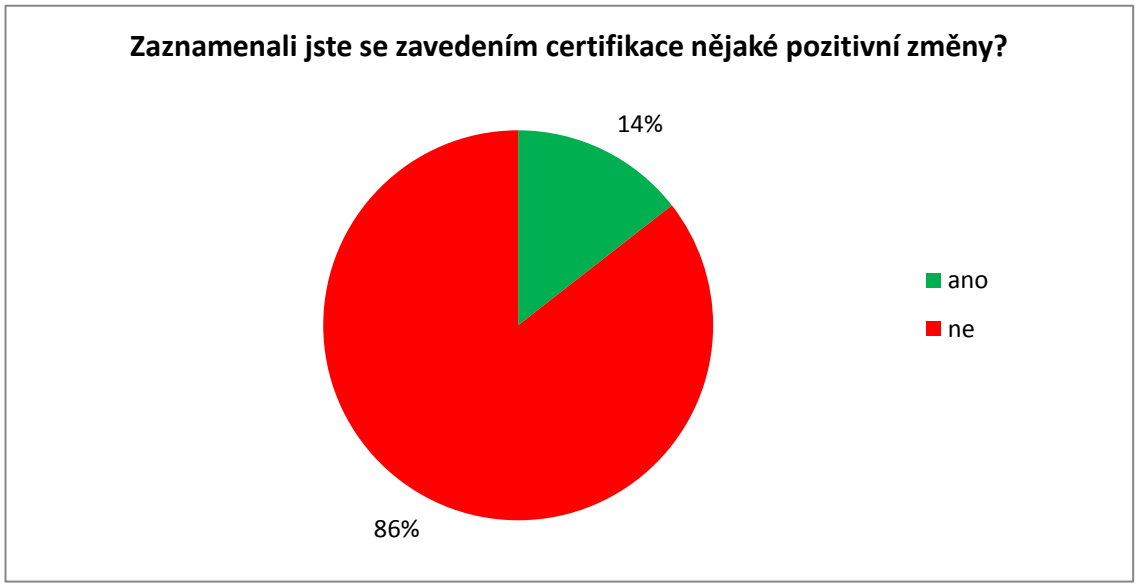
Graf č. 30 Vlastnění jiné certifikace



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

14 % provozovatelů zařízení, která vlastní jinou certifikaci, zaznamenali po jejím zavedení ve svém zařízení pozitivní změny. Například ubytovací zařízení po zavedení certifikace Baby friendly zaznamenalo změnu klientely, konkrétně nárůst příjezdů rodin s dětmi. Stravovací zařízení po zavedení certifikátu točení piva master tajemným rituálem a certifikátu za čisté trubky zaznamenalo zvýšení tržeb. 86 % provozovatelů však u svého zařízení po zavedení certifikace žádné pozitivní změny nezaznamenalo.

Graf č. 31 Zaznamenání pozitivních změn

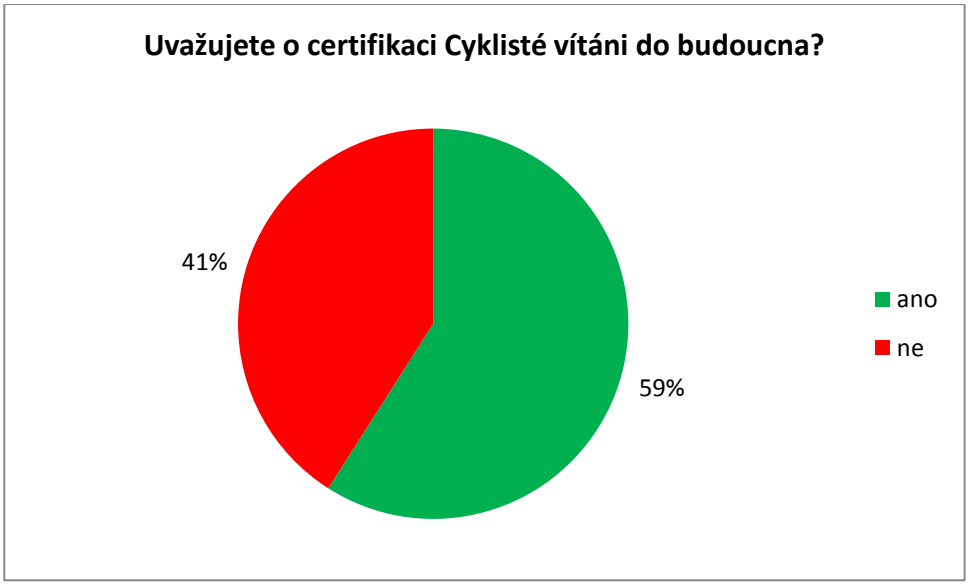


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

4.2.4 Zaměření na cykloturisty v budoucnu

Více než polovina necertifikovaných zařízení, konkrétně 59 %, do budoucna uvažuje o zavedení certifikace Cyklisté vítáni. To je o 7 % více než těch, kteří na začátku dotazníkového šetření uvedli, že certifikaci znají. To pravděpodobně znamená, že po pár otázkách si certifikaci minimálně 7 % těchto provozovatelů na internetu vyhledalo a certifikace v nich vyvolala zájem. Zbývajících 41 % provozovatelů o zavedení této certifikace neuvažuje.

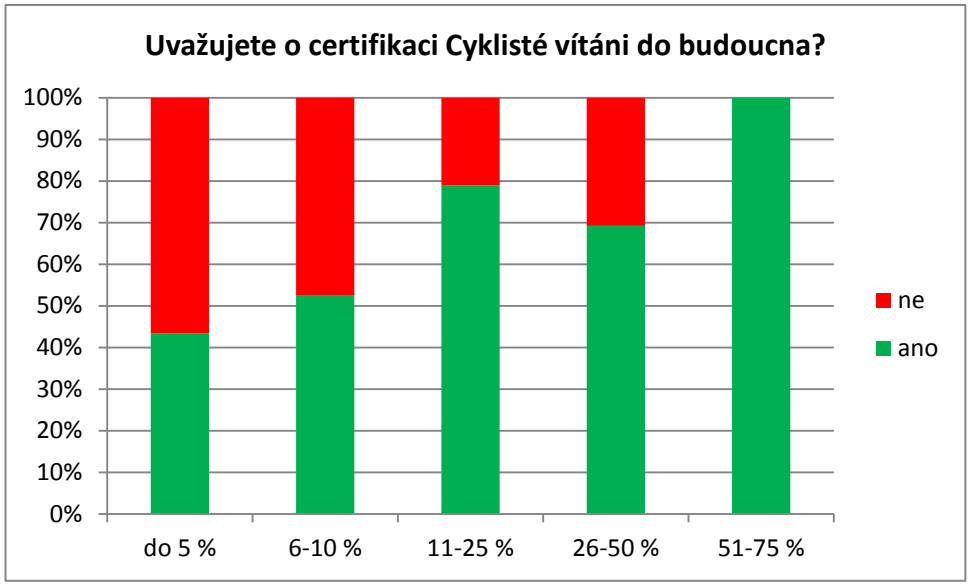
Graf č. 32 Uvažování o zavedení certifikace Cyklisté vítáni



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

V grafu č. 33 lze vidět zájem provozovatelů zařízení v závislosti na podílu cykloturistů na všech zákaznících. Provozovatelé zařízení, která mají návštěvnost cykloturistů do 5 %, mají o tuto certifikaci také nejmenší zájem. Podíl zájmu o certifikaci Cyklisté vítáni roste s narůstajícím podílem cykloturistů, přičemž nejvyšší podíl zájmu mají provozovatelé těch zařízení, která mají návštěvnost 51-75 % cykloturistů. Jedinou výjimku tvoří zařízení s návštěvností cykloturistů 26-50 %, u kterých by se dal očekávat zájem nepatrně vyšší.

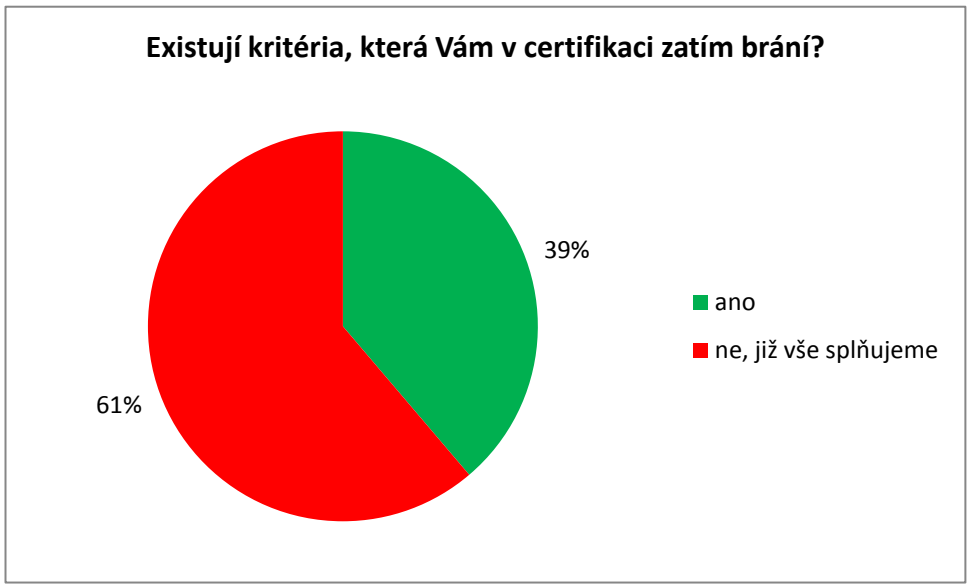
Graf č. 33 Uvažování o zavedení certifikace Cyklisté vítání podle typu zařízení



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Další otázka ohledně existence nesplněných kritérií se týkala pouze těch, kteří o certifikaci do budoucna uvažují. 39 % z nich má již splněna všechna kritéria, pro zbylých 61 % stále existují kritéria, která nemají splněna a v certifikaci jim zatím brání.

Graf č. 34 Existence nesplněných kritérií

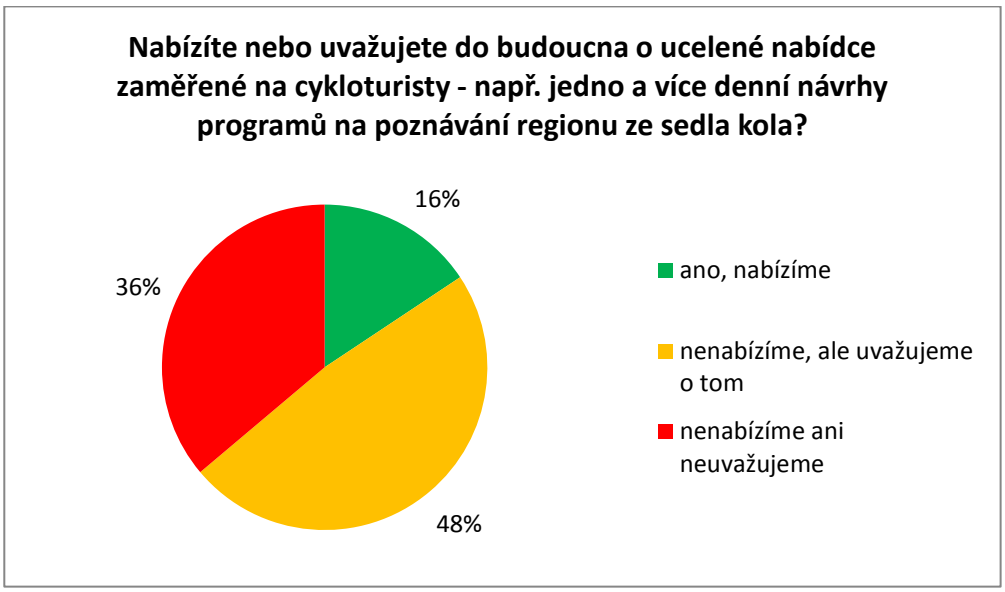


Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Zhruba polovina těch, co nemají všechna kritéria splněna, přiznala, že o projektu slyší poprvé (přesto o jeho zavedení uvažuje) a přesná kritéria tak nezná nebo si to již nepamatuje. Mezi konkrétními nesplněnými kritérii se nejčastěji objevovala nabídka energeticky vydatných snídaní nebo prostory na úschovu kol. Nutno dodat, že jedno ubytovací zařízení, které má

problém se splněním kritéria nabídky energeticky vydatné snídaně, doplnilo, že toto kritérium považuje pro své zařízení za „naprosto nesmyslné“, protože poskytuje ubytování v apartmánech, ve kterých jsou kuchyňky umožňující hostům bezproblémovou přípravu snídaní.

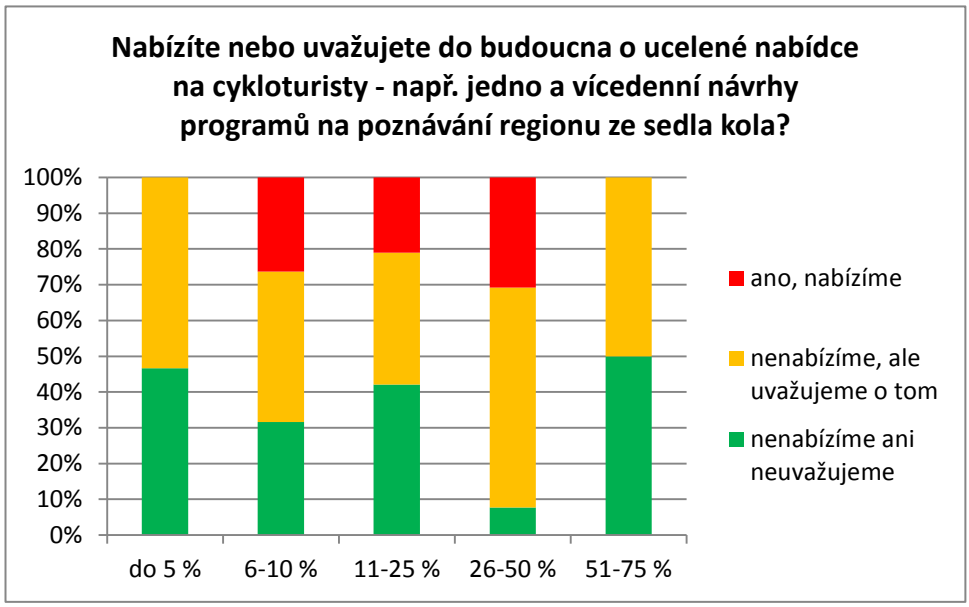
Graf č. 35 Nabídka nebo uvažování o ucelené nabídce zaměřená na cykloturisty



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Další otázka se týkala ucelené nabídky pro cykloturisty. Zda zařízení nabízejí nebo do budoucna zvažují zavedení jedno nebo vícedenních programů pro cykloturisty. Pouhých 16 % provozovatelů tyto programy již nabízí, dalších 48 % je nenabízí, ale uvažuje o jejich zavedení. Zbývající třetina tyto programy nenabízí ani o nich neuvažuje.

Graf č. 36 Nabídka nebo uvažování o ucelené nabídce zaměřená na cykloturisty podle podílu cykloturistů



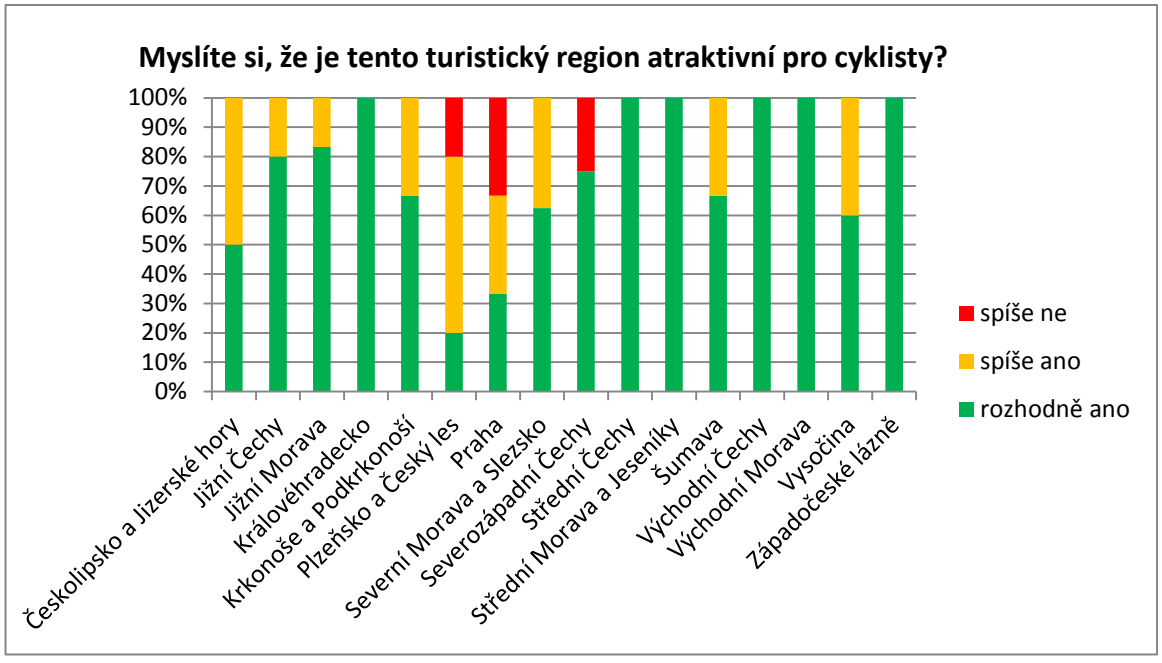
Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

V grafu č. 36 lze vidět odpovědi na tu samou otázku, ovšem odlišené podle podílu cykloturistů na všech zákaznících. V tomto případě však nejsou odpovědi provozovatelů na první pohled závislé na návštěvnosti cykloturistů. Vůči cykloturistům jsou na tom nejlépe zařízení s podílem 26-50 % cykloturistů, kde jen necelých 10 % provozovatelů ucelenou nabídku pro cykloturisty nenabízí ani o ní neuvažuje. Jedna třetina již programy nabízí, téměř dvě třetiny o ní uvažují. Zajímavý je pohled na odpovědi v prvním a posledním sloupci, kde se jedná o zařízení s nejnižším a nejvyšším podílem cykloturistů. Jejich odpovědi jsou téměř shodné, navíc ani jedno zařízení z dané kategorie takový typ programu nenabízí.

4.3 Cykloturistika v turistických regionech

Závěrečná část dotazníkového šetření obsahuje otázky, které zodpovídali jak provozovatelé zařízení certifikovaných, tak necertifikovaných. Tato část se zabývá cykloturistikou v turistických regionech. Jak samotní provozovatelé vnímají turistický region z hlediska atraktivity pro cykloturisty a zda vnímají snahu veřejného sektoru v přilákání cykloturistů do daného turistického regionu.

Graf č. 37 Názor na atraktivnost turistického regionu pro cyklisty - certifikovaní



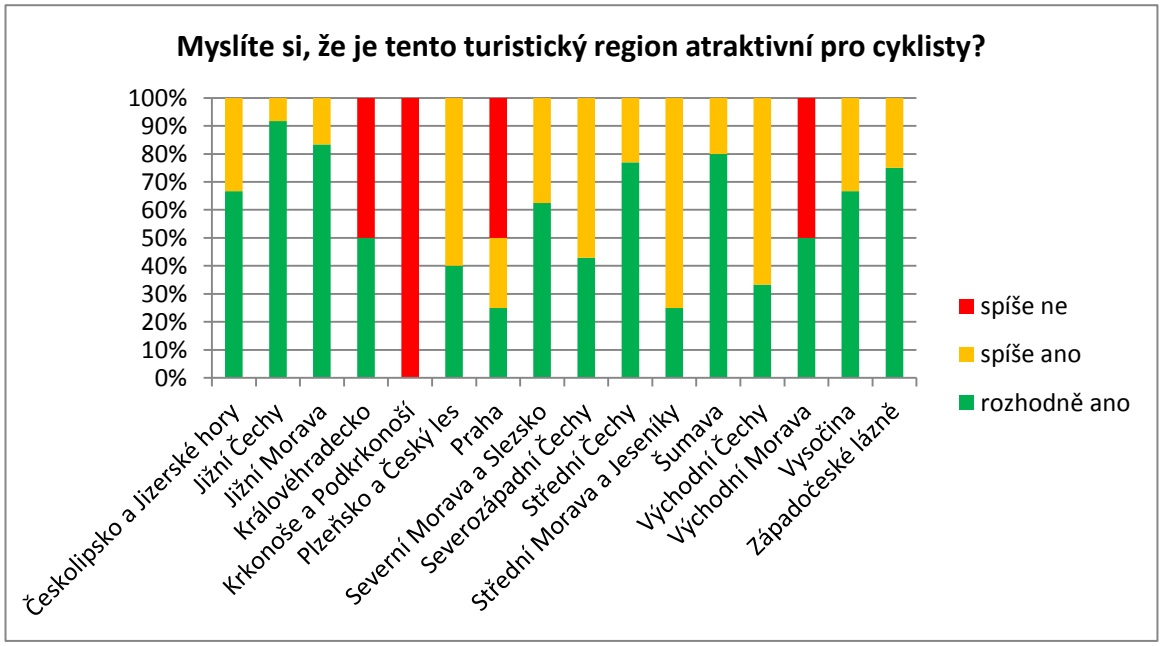
Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Při pohledu na graf č. 37 a graf č. 38 je vidět, že si jsou odpovědi provozovatelů certifikovaných zařízení a provozovatelů zařízení necertifikovaných velmi podobné, ale již na první pohled jsou ohledně atraktivnosti turistického regionu pro cyklisty provozovatelé certifikovaných zařízení pozitivnější. Zejména co se týče turistických regionů Krkonoše

a Podkrkonoší, Střední Čechy, Střední Morava a Jeseníky, Východní Čechy a nejvíce Východní Moravy. Ale existují i turistické regiony, které za atraktivnější považují provozovatelé necertifikovaných zařízení. A to Plzeňsko a Český les a Severozápadní Čechy.

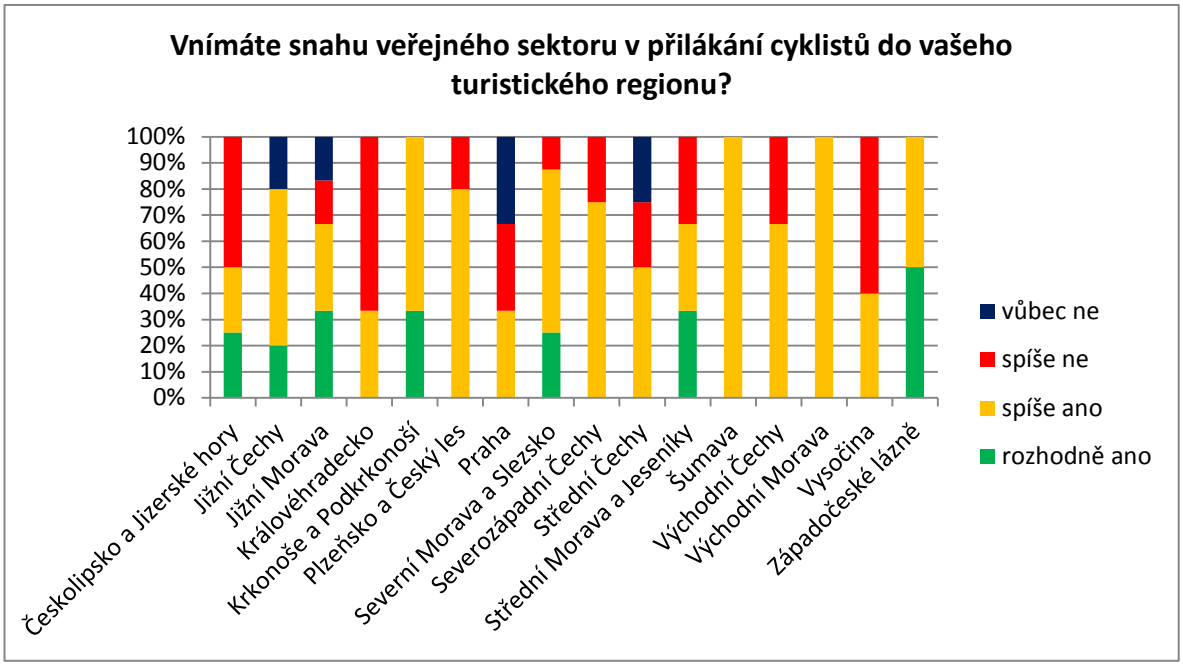
Při současném pohledu na tyto dva grafy týkající se atraktivnosti turistických regionů (graf č. 37 a graf č. 38) a graf č. 6 vypovídající o rozložení certifikovaných zařízení v krajích České republiky lze pozorovat očekávanou souvislost. Turistické regiony, které jsou podle provozovatelů pro cyklisty atraktivnější, patří do krajů umístěných mezi prvními v podílech certifikovaných zařízení. Jedná se například o první dvě místa z graf č. 6 - Jihomoravský kraj a Jižní Moravu nebo Jihočeský kraj a Jižní Čechy a Šumavu. U některých turistických regionů je toto srovnání s příslušejícím krajem složitější, protože území jednoho kraje může být rozděleno na několik ne zrovna podobných turistických regionů. Jedná se například o Královéhradecký kraj, o jehož území se dělí 3 turistické regiony: Královéhradecko, Krkonoše a Podkrkonoší a Český ráj. Ačkoliv je na čtvrtém místě co se týče podílu všech certifikovaných zařízení, podle názoru odpovídajících respondentů dané turistické regiony tak atraktivní nejsou (z Českého ráje se nepodařilo ani respondenta získat).

Graf č. 38 Názor na atraktivnost turistického regionu pro cyklisty - necertifikovaní



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Graf č. 39 Vnímání snahy veřejného sektoru v přilákání cyklistů do turistického regionu - certifikovaní



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

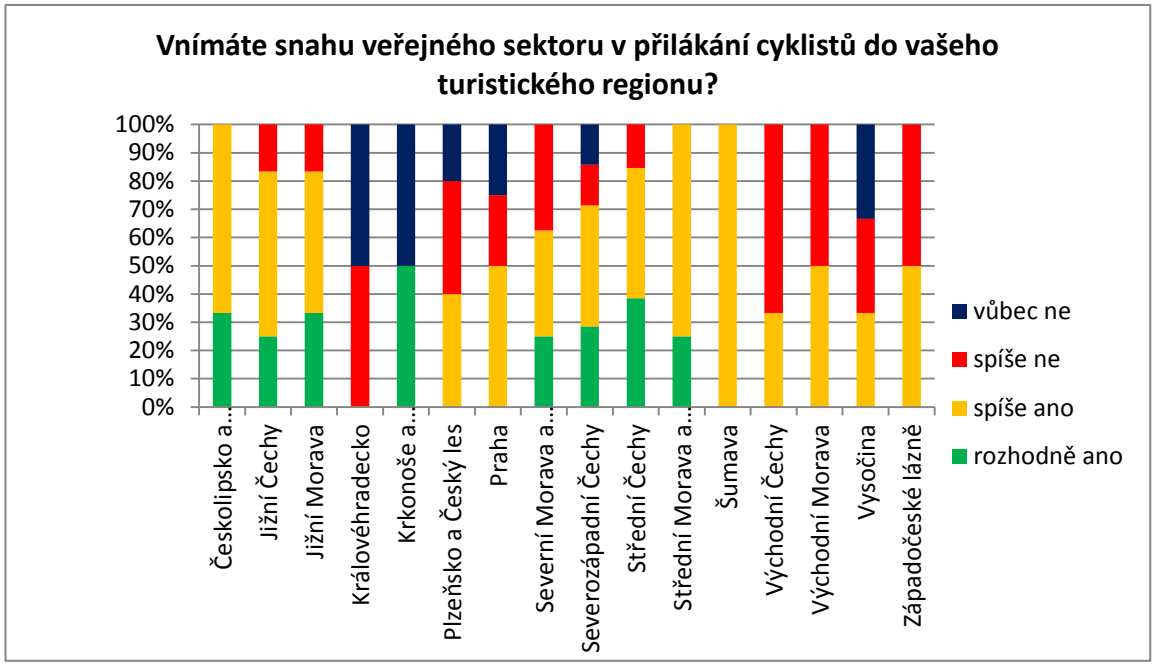
Druhá otázka má reflektovat názory provozovatelů na snahu veřejného sektoru. Grafy už si nejsou tak podobné jako v případě první otázky. Po spočítání pozitivních a negativních odpovědí lze konstatovat, že ani jedna skupina provozovatelů není obecně kritičtější než ta druhá.

Obecně, nejen v tomto dotazníkovém šetření, se používají více odpovědi spíše ano a spíše ne než rozhodně ano a rozhodně ne. V tomto případě byly rozhodnější odpovědi provozovatelů necertifikovaných zařízení, a to o téměř 10 %.

Provozovatelé necertifikovaných zařízení byli ohledně snahy veřejného sektoru na první pohled negativnější v turistických regionech Krkonoše a Podkrkonoší a Královéhradecko. Naprostá shoda byla v případě turistického regionu Šumava, následována druhou nejvyšší shodou při názoru na snahu veřejného sektoru v Praze.

V rámci jednoho turistického regionu se každá skupina provozovatelů v jejich názorech jednou neshodla. Provozovatelé certifikovaných zařízení se neshodli v případě turistického regionu Jižní Morava, kde se jim podařilo dohromady vybrat všechny možné odpovědi. To samé se „podařilo“ provozovatelům necertifikovaných zařízení v případě Severozápadních Čech.

Graf č. 40 Vnímání snahy veřejného sektoru v přilákání cyklistů do turistického regionu - necertifikovaní



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

5 Shrnutí výsledků a možná doporučení

Podle informací od Ing. Petra Kazdy bylo v České republice ke dni 24. 1. 2013 1038 certifikovaných zařízení. Na Slovensku jich v tu dobu bylo pouhých 81. Česká republika zaujímá pro srovnání 1,6 krát větší území než Slovensko, počet hromadných ubytovacích zařízení je v České republice ve srovnání se Slovenskem zhruba 2,5 krát vyšší.[36,37] Tudíž nelze téměř třináctinásobek počtu certifikovaných zařízení v České republice připisovat větší rozloze či celkovému vyššímu počtu hromadných ubytovacích zařízení. V České republice projekt certifikace provozovatele zaujal rozhodně více. S německým projektem Bett+Bike, který funguje nejen na území Německa, ale i Rakouska a Lucemburska, se zatím ten český však srovnávat nemůže.

Z těch zařízení, která již certifikaci vlastní, je více než třetina s nejnižším podílem cykloturistů (maximálně 5 %). Z těch, kteří mají stejný podíl cykloturistů, ale certifikaci zatím nevlastní, ji zvažuje téměř 50 %. S narůstajícím podílem cykloturistů zájem provozovatelů necertifikovaných zařízení roste, nicméně je vidět, že certifikace v nezanedbatelné míře zaujímá i provozovatele, jejichž zařízení jsou cykloturisty navštěvována nejméně. To svědčí o tom, že si jsou provozovatelé potenciálu tohoto segmentu a pozitiv pro zařízení vyplývajících ze zavedení této certifikace vědomi.

Z názorů provozovatelů certifikovaných zařízení vyplývá, že třem čtvrtinám těchto zařízení zavedení certifikace pomohlo. Jedné třetině zařízení vzrostl počet cyklistů, jedna pětina dokonce zaznamenala nárůst počtu cyklistů i „necyklistů“. Prostřednictvím nárůstu počtu cykloturistů lze dosáhnout nejen rozšíření pozitivních referencí mezi daný segment, ale samozřejmě i zvýšení tržeb, což je nakonec cílem všech provozovatelů. U certifikovaných zařízení, která zaznamenala po zavedení certifikace nárůst tržeb, se ve většině jednalo o nárůst maximálně o 5 % nebo o 6-10 %. Nutno dodat, že zařízení s nejnižším nárůstem tržeb vlastní certifikaci čerstvě, zatímco ta s nárůstem tržeb o 6-10 % vlastní certifikaci v průměru rozhodně déle. I tyto výsledky by tak mohly potenciálním zájemcům o certifikaci pomoci v rozhodování.

Certifikovaná zařízení poskytují svým zákazníkům nejen povinné a doplňkové služby, ale i další, které považují pro cykloturisty za vhodné. Projekt certifikace by ze zkušeností těchto provozovatelů mohl vycházet a na internetových stránkách zavést záložku o zkušenostech

[36] Štatistiky. *SACR* [online]. [2013-03-23]. Dostupné z: http://www.sacr.sk/odborna-verejnost/analyzy-a-statistiky/statistiky/

[37] Cestovní ruch - časové řady. *Český statistický úřad* [online]. [2013-03-23]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/home

provozovatelů již certifikovaných zařízení. Nemusela by to být jen pozitivní doporučení, ale třeba i na co si dát pozor, čeho se vyvarovat apod. A právě zde by se hodila i zmínka o kombinacích služeb, které mimo ty povinné a doplňkové cykloturisté skutečně využívají. Internetové stránky by také bylo třeba sjednotit. Jak již bylo zmíněno dříve, bylo by pro všechny přehlednější, pokud by existovaly jedny oficiální stránky, kde by našli informace zájemci o certifikaci i cykloturisté z řad široké veřejnosti.

Jeden z provozovatelů necertifikovaných zařízení zmínil, že má problém se splněním kritéria nabídky energeticky vydatné snídaně. V jeho případě se jedná o poskytování ubytování v apartmánech, kde se snídaně nepodávají, protože hosté mají k dispozici vlastní kuchyňku. I když to byla jen zmínka jednoho respondenta, určitě by stálo za zvážení, zda pro tuto „podkategorii" ubytovacích zařízení kritéria neupravit. Přece jen jsou apartmány cykloturisty na dovolených hojně využívány a byla by škoda jim kvůli tomuto „nesplnitelnému" kritériu certifikaci odepřít.

Projekt certifikace Cyklisté vítání má vzhledem k neustále rostoucímu segmentu cykloturistů rozhodně velký potenciál, jen je třeba držet krok s dobou a nezaspat. I tím si jistě certifikace najde více příznivců. A to jak v řadách provozovatelů zařízení, tak v řadách cykloturistů. V poslední době se díky technickým pokrokům rozmáhá užívání elektrokol a využívání GPS navigací i při jízdě na kole. Co se týče elektrokol, určitě by stálo za úvahu, zda do doplňkových kritérií nezařadit jejich půjčovnu nebo nabíjecí stanici.

Projekt by dále mohl využít narůstající popularity GPS navigací. Cykloturisté do nich mohou již nyní stahovat cyklotrasy z různých webových stránek. To by se dalo propojit s tvorbou balíčků pro cykloturisty, které by cykloturisté podle prvního národního cyklo a inline průzkumu ocenili a spousta zařízení je dnes již nabízí nebo to do budoucna plánuje. Ve spolupráci s certifikovanými zařízeními vytvořit na internetových stránkách cyklotrasy, které si bude možné stáhnout, a budou na nich vyznačené doporučené certifikované objekty. Na tvorbě cyklotras by se možná rádi podíleli i příznivci cykloturistiky a certifikace Cyklisté vítáni. Zároveň by bylo možné přímo na webových stránkách trasu uživateli komentovat. V dnešní době sociálních sítí by i to příznivci určitě uvítali. Navíc zpětná vazba a celková komunikace je zejména v rámci poskytování služeb důležitá. K tomu se váže i facebook, kde byla stránka Cyklisté vítáni založena teprve před pár dny (21. 3. 2013), tudíž není možné posoudit její fungování. Ale dnes většina uživatelů internetu „brouzdá" spíše po facebooku než po novinkách na jednotlivých internetových stránkách. Důvod je jednoduchý. Stačí dát stránce „like" a všechny novinky (aktualizace) „likovaných" stránek se objevují automaticky. Navíc je tu ta možnost zpětné vazby, komunikace. Ač má facebook spoustu negativ, rozhodně je třeba ho

v tomhle případě využít a nepodcenit. Lze ho využít ke komunikaci, k umisťování novinek, anketám, ale i soutěžím, které každého zaujmou.

Na cyklostezkách začíná být také čím dál tím víc populární jejich otevírání a zavírání. I na tom by se zařízení mohla s certifikací podílet a zařadit to mezi své činnosti ke zviditelnění.

Za úvahu by stálo i zřízení „věrnostního programu“, v jehož rámci by cykloturisté sbírali razítka certifikovaných objektů, které navštívili. V případě získání daného počtu razítek by obdrželi odměnu. Tou by mohly být například nějaké předměty s logem certifikace, které by cykloturista využil – lahev na kolo, cyklodres apod.

Ohledně propagace je možná zarážející podíl provozovatelů necertifikovaných zařízení, kteří certifikaci vůbec neznají. Na nedostačující propagaci však upozornil i jeden z provozovatelů, jehož zařízení certifikaci vlastní, že z pohledu aktivního cyklisty se s propagací Cyklisté vítáni za poslední dva roky vůbec nesetkal. Stálo by tedy za to certifikaci více zviditelnit, například výše navrženými akcemi a programy, včetně již zmíněného facebooku. Z dotazníkového šetření je znát, že pokud se provozovatelé o certifikaci dozvědí, zaujme je a začnou o jejím zavedení uvažovat.

Závěr

Tato práce byla zpracována za účelem zhodnocení dopadů zavedení certifikace Cyklisté vítáni a navrhnutí možností, které by projektu certifikace napomohly ke zvýšení atraktivnosti a jeho dlouhodobějšímu fungování. Kromě metody deskripce bylo využito empirické šetření, které bylo prováděno formou dotazníkového šetření.

Cykloturistika je mezi lidmi stále populárnější. Jedná se o rekreační sportovní aktivitu, která není nijak zvlášť náročná na vybavení ani podmínky, může ji dělat téměř každý. K tomu má pozitivní efekt na zdraví, dá se říci, že je ekonomicky nenáročná a navíc se odehrává v přírodě. Není divu, že se dnes cykloturistika často stává náplní dovolených. Zejména v evropských státech jako je Švýcarsko nebo Německo si jsou tohoto fenoménu vědomi a certifikace podobné projektu Cyklisté vítáni tam už roky velmi dobře fungují. A získávají z toho obě strany. Provozovatelé zařízení i cykloturisté.

Nadace Partnerství se těmito podobnými systémy inspirovala a vznikl z toho projekt Cyklisté vítáni. Z dotazníkového šetření je patrné, že provozovatelé certifikovaných zařízení si jsou ve většině výhod vědomi. Tří čtvrtiny těchto provozovatelů odpověděli, že zavedení certifikace jejich zařízení pomohlo. Ačkoliv spousta provozovatelů nebylo schopno pozitivní změny přesně identifikovat, nejen, že ve většině vzrostl počet cyklistů (někdy i „necyklistů“), ale hlavně se 60 % zařízení zvýšily tržby. Kromě povinných a doplňkových služeb zhruba polovina zařízení nabízí další služby, které považuje za vhodné pro cyklisty. Téměř žádné zařízení neodpovědělo, že by některý z jejich zákazníků nějaké služby postrádal. To svědčí o kvalitě projektu a o chuti provozovatelů tento segment oslovit.

Téměř polovina provozovatelů necertifikovaných zařízení o možnosti certifikace Cyklisté vítání vůbec nevěděla. Z těch provozovatelů, kteří certifikaci znají a uvažovali o ní, ji většina nezavedla z toho důvodu, že nesplnili všechna kritéria. Ti, co ji znají a přesto o ní neuvažovali, odpověděli, že se ve většině zaměřují na jinou klientelu nebo u nich není cykloturistika tak populární. I když je stále velká část provozovatelů, kteří certifikaci neznají, ukázalo se, že po pár otázkách položených v dotazníku byli schopni odpovědět, že o zavedení certifikace uvažují. Podíl této pozitivní odpovědi se zvyšoval s procentuálním podílem cykloturistů v zařízení, ale nutno poznamenat, že i zařízení s nejnižším podílem cykloturistů (maximálně 5 %) byla téměř polovina, která o zavedení certifikace uvažovala.

Projekt myslí na služby, které by cykloturisté ocenili. Povinné, i ty doplňkové. Nicméně zaostává v propagaci, v komunikaci. Projekt byl založen v roce 2006, facebook začal být v České republice populární o rok až dva později. Dnes se vše, co je na facebooku, může šířit

až neuvěřitelně rychle. Navíc zdarma. Tudíž je škoda, že se této výhody nevyužilo již dříve a stránka Cyklisté vítáni byla na facebooku založena teprve před několika dny (21. 3. 2013). Lidé mají dnes neustále potřebu komunikace a interakce, facebook je k tomu v dnešní době nejlepším nástrojem.

Je to technickým pokrokem, který je v dnešní době znát téměř každým dnem, v téměř každé oblasti. Lidé žijí na sociálních sítích, místo map používají GPS navigace, kola už jsou poháněna i elektrickou energií. Je tedy třeba jít s dobou. I provozovatelé, kteří vyjádřili návrhy na zlepšení fungování projektu, navrhovali „modernější“ tipy.

Tato práce bohužel nezahrnuje názory cykloturistů na projekt, ale i někteří provozovatelé vypověděli, že mají pocit nedostatečné propagace. Pokud se na ní tedy projekt zaměří a půjde s dobou, je velká šance, že se všem zúčastněným podaří využít obrovského potenciálu, který segment cykloturistů nabízí.

Tato diplomová práce byla předána i s podrobnými výsledky dotazníkového šetření panu Ing. Petru Kazdovi, manažeru projektu Cyklisté vítáni, pro potřeby Nadace Partnerství.

Seznam zdrojů a použité literatury

Literatura

1) INDROVÁ J.*: Cestovní ruch (základy)*, 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1252-5
2) INDROVÁ, Jarmila, Petr HOUŠKA a Zdenka PETRŮ. *Kvalita ve službách cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011, 169 s. Odborná kniha s vědeckou redakcí. ISBN 978-80-245-1766-7
3) MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

Internetové zdroje

1) Ako sa certifikovat? Vitajte cyklisti - Certifikácia turistických služeb [online]. Dostupné z: http://www.vitajtecyklisti.sk/informacie-pre-turisticke-zariadenia-a-ciele/ako-sa-certifikovat.html
2) *Baby friendly certificate.cz* [online]. Dostupné z: http://www.babyfriendlycertificate.cz/co-znamena-baby-friendly
3) Bett und Bike. Horydoly.cz: Outdoor Generation [online]. Dostupné z: http://www.horydoly.cz/cykliste/bett-und-bike.html
4) Bett+Bike – Fahrradfreundliche Gastbetriebe. Bett+Bike [online]. Dostupné z: http://www.bettundbike.de/
5) Cestovní ruch - časové řady. *Český statistický úřad* [online]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/home
6) Cíl. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/cil
7) Co znamená "baby friendly". *Baby friendly certificate.cz* [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: http://www.babyfriendlycertificate.cz/co-znamena-baby-friendly
8) Cycling, Safety & Health by Thomas Kreg. Copenhagenize.com: Bicycle Urbanism for Modern Cities. Since 2007. [online]. 03 April 2011 [cit. 2012-10-11]. Dostupné z: http://www.copenhagenize.com/2011/04/cycling-safety-health-by-thomas-krag.html?goback=%2Egde_3958784_member_87855815
9) Cyklisté vítáni - Nadace Partnerství. Nadace Partnerství - Nadace Partnerství [online]. Dostupné z: http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways/cykliste-vitani

10) Cyklo a in-line průzkum: První národní cyklo a in-line průzkum v ČR zveřejnil první výsledky. Cykloturistika v ČR - ČESKO JEDE [online]. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/cms_dokumenty/cyklo-a-in-line-pruzkum-vysledky.pdf
11) Cyklo a in-line průzkum: Závěrečná zpráva. *Ceskojede.cz* [online]. Prosinec 2011. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/cms_dokumenty/cip_zaverecna_zprava_final+prilohy.pdf
12) Cykloturistika v ČR. *ČESKO JEDE* [online]. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/
13) Czech Specials aneb ochutnejte Českou republiku. Czech Specials [online]. Dostupné z: http://www.czechspecials.cz/
14) CV_2008.jpg. *Cyklisté vítáni* [online]. [cit. 2013-04-13]. Dostupné z: http://www.cyklistevitani.cz/images/Grafika/Loga/CV_2008.jpg
15) CzechTourism. *Czech Tourism* [online]. Dostupné z: http://www.czechtourism.cz/
16) ČR a strukturální fondy 2007-2013. *EUROSKOP.CZ: Věcně o Evropě* [online]. Dostupné z: https://www.euroskop.cz/8640/sekce/cr-a-strukturalni-fondy-v-letech-2007-2013/
17) Ekologicky šetrné výrobky. *CENIA: Česká informační agentura životního prostředí* [online]. Dostupné z: http://www1.cenia.cz/www/ekoznaceni/ekologicky-setrne-vyrobky
18) Ekonomické nástroje podpory cyklistické dopravy a možnosti čerpání financí na cyklistiku. *Cyklodoprava.cz* [online]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/5-4-1-bruhova-foltynova-uk-cozp-praha-ekonomicke-nastroje-podpory-cyklisticke-dopravy/
19) Ekoznačka EU - Květina. *Euroskop.cz: Květina* [online]. Dostupné z: https://www.euroskop.cz/599/sekce/ekoznacka-eu---kvetina/
20) Finance: Státní fond dopravní infrastruktury. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/finance/statni-fond-dopravni-infrastruktury
21) Finance: Strukturální fondy EU. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/finance/strukturalni-fondy-eu
22) Greenways - Nadace Partnerství. Nadace Partnerství: Lidé a příroda [online]. Dostupné z: http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways
23) Greenways. *Nadace Partnerství: Lidé a příroda* [online]. Dostupné z: http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways/
24) *Hotelstars Union: HotelStars.cz* [online]. Dostupné z: http://www.hotelstars.cz/
25) Jak ekoznačení funguje. CENIA: česká životní agentura životního prostředí [online]. Dostupné z: http://www.ekoznacka.cz/__C12571B20041E945.nsf/$pid/MZPMSFHNSY0V

26) Kemp: Kritéria podrobně. Cyklisté vítáni - Certifikace služeb pro cyklisty [online]. Dostupné z: http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Kemp/kempy-kriteria.aspx

27) Národní strategický referenční rámec ČR 2007—2013: verze červenec 2007. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: Strukturální fondy* [online]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Dokumenty/Strategicke-dokumenty/Narodni-strategicky-referencni-ramec-CR-2007-2013

28) Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 - 2020: Základní přehled priorit a cílů. *Cyklodoprava.cz* [online]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/strategie-politika-cr-zakladni-prehled-priorit-a-cilu-narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-cr-pro-leta-2013-2020/

29) Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020: Základní přehled priorit a cílů. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online]. Duben 2012. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/strategie-politika-cr-zakladni-prehled-priorit-a-cilu-narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-cr-pro-leta-2013-2020/

30) Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR: Aktualizovaná Cyklostrategie, materiál pro připomínkové řízení. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2012-pracovni-verze-15/

31) Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení České republiky 2010-2012. *NetNews - redakční systém a internetový obchod* [online]. Dostupné z: http://cms.netnews.cz/files/attachments/671805/9-metodika_oficialni_jednotne_klasifikace.pdf

32) Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení ČR. *Asociace hotelů a restaurací ČR* [online]. Dostupné z: http://www.ahrcr.cz/cz/oficialni-jednotna-klasifikace-ubytovacich-zarizeni-cr

33) Oficiální klasifikace v ČR. HotelStars: Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení České republiky [online]. Dostupné z: http://www.hotelstars.cz/

34) Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu. Sfdi.cz: Státní fond dopravní infrastruktury [online]. 2011. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/2011_pravidla_cyklostezky2012.pdf

35) Projekt Ochutnejte Českou republiku inspiruje ke kulinářským cestám. *CzechTourism* [online]. Dostupné z: http://www.czechtourism.cz/tiskove-zpravy/projekt-ochutnejte-ceskou-republiku-inspiruje-ke-kulinarskym-cestam.html

36) Rozhodnutí komise ze dne 9. července 2009. *EUR-lex: Přístup k právu Evropské unie* [online]. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:198:0057:0079:CS:PDF

37) Rozvoj cyklistické dopravy v České republice. *Ministerstvo dopravy* [online]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/ROZVOJ_CYKLISTICKE_DOPRAVY_V_CR/ROZVOJ_CYKLISTICKE_DOPRAVY_V_CR.htm

38) SchweizMobil: erleben, entspannen, geniessen. *SchweizMobil* [online]. Dostupné z: http://www.schweizmobil.ch/de/welcome.cfm

39) Stravovací zařízení: Kritéria podrobně. Cyklisté vítáni - Certifikace služeb pro cyklisty [online]. Dostupné z: http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Stravovaci-zarizeni/stravovaci-kriteria.aspx

40) Štatistiky. *SACR* [online]. Dostupné z: http://www.sacr.sk/odborna-verejnost/analyzy-a-statistiky/statistiky/

41) *Travel Industry Dictionary* [online]. [cit. 2013-04-14]. Dostupné z: http://www.travel-industry-dictionary.com/active-tourism.html

42) Turistický cíl: Kritéria podrobně. Cyklisté vítáni - Certifikace služeb pro cyklisty [online]. Dostupné z: http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Turisticky-cil/turisticky-cil-kriteria.aspx

43) Ubytovací zařízení: Kritéria podrobně. Cyklisté vítáni - Certifikace služeb pro cyklisty [online]. Dostupné z: http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace/Ubytovaci-zarizeni/ubytovaci-kriteria.aspx

44) What is certification?: Definition and meaning. *BusinessDictionary.com: Online Business Dictionary* [online]. Dostupné z: http://www.businessdictionary.com/definition/certification.html

45) Závěrečná výzkumná zpráva: Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR "CYCLE21". Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online]. 2008. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/vyzkum26-zaverecnazprava/

Ostatní

Emailová komunikace s Ing. Petrem Kazdou, koordinátorem projektu Cyklisté vítáni

Seznam grafů

Graf č. 1 Doplňková kritéria podle oblíbenosti mezi provozovateli ubytovacích zařízení 30
Graf č. 2 Doplňková kritéria podle oblíbenosti mezi provozovateli stravovacích zařízení 32
Graf č. 3 Doplňková kritéria podle oblíbenosti mezi provozovateli kempů 34
Graf č. 4 Doplňková kritéria podle oblíbenosti mezi provozovateli turistických cílů 35
Graf č. 5 Charakter certifikovaných objektů (ke dni 24. 1. 2013) 37
Graf č. 6 Certifikované objekty podle krajů (ke dni 23. 1. 2013) 38
Graf č. 7 Charakter certifikovaného zařízení 42
Graf č. 8 Turistický region, kde se nachází certifikované zařízení 43
Graf č. 9 Rok první certifikace 44
Graf č. 10 Podíl cykloturistů v certifikovaném zařízení 44
Graf č. 11 Vztah cykloturistů ze zahraničí k certifikaci Cyklisté vítáni 45
Graf č. 12 Změny po zavedení certifikace 46
Graf č. 13 Změny po zavedení certifikace - struktura zákazníků 47
Graf č. 14 Změny po zavedení certifikace - tržby 47
Graf č. 15 Změny po zavedení certifikace podle typů zařízení - tržby 48
Graf č. 16 Další poskytované služby vhodné pro cyklisty 49
Graf č. 17 Zkušenosti s požadavky zákazníků - chybějící služby 50
Graf č. 18 Plány do budoucna - zavedení další služby vhodné pro cykloturisty 50
Graf č. 19 Důvody nerozšíření služeb vhodných pro cykloturisty 51
Graf č. 20 Důvody nerozšíření služeb vhodných pro cykloturisty - podle typu zařízení 52
Graf č. 21 Názor na dostatečnost propagaci certifikace Cyklisté vítáni 53
Graf č. 22 Další využívané komunikační kanály 53
Graf č. 23 Charakter necertifikovaného zařízení 54
Graf č. 24 Turistický region, kde se nachází necertifikované zařízení 55
Graf č. 25 Podíl cykloturistů v necertifikovaném zařízení 55
Graf č. 26 Znalost existence certifikace Cyklisté vítáni 56
Graf č. 27 Znalost existence certifikace Cyklisté vítáni podle typu zařízení 57
Graf č. 28 Důvody, které vedly k nezavedení certifikace 57
Graf č. 29 Důvody nezájmu o certifikaci 58
Graf č. 30 Vlastnění jiné certifikace 59
Graf č. 31 Zaznamenání pozitivních změn 59
Graf č. 32 Uvažování o zavedení certifikace Cyklisté vítáni 60
Graf č. 33 Uvažování o zavedení certifikace Cyklisté vítání podle typu zařízení 61
Graf č. 34 Existence nesplněných kritérií 61
Graf č. 35 Nabídka nebo uvažování o ucelené nabídce zaměřená na cykloturisty 62
Graf č. 36 Nabídka nebo uvažování o ucelené nabídce zaměřená na cykloturisty podle podílu cykloturistů 62

GRAF Č. 37 NÁZOR NA ATRAKTIVNOST TURISTICKÉHO REGIONU PRO CYKLISTY - CERTIFIKOVANÍ 63
GRAF Č. 38 NÁZOR NA ATRAKTIVNOST TURISTICKÉHO REGIONU PRO CYKLISTY - NECERTIFIKOVANÍ..... 64
GRAF Č. 39 VNÍMÁNÍ SNAHY VEŘEJNÉHO SEKTORU V PŘILÁKÁNÍ CYKLISTŮ DO TURISTICKÉHO REGIONU - CERTIFIKOVANÍ 65
GRAF Č. 40 VNÍMÁNÍ SNAHY VEŘEJNÉHO SEKTORU V PŘILÁKÁNÍ CYKLISTŮ DO TURISTICKÉHO REGIONU - NECERTIFIKOVANÍ..... 66

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek v letech 2001-2010 20
Obrázek č. 2 Logo Cyklisté vítáni 36

Seznam tabulek

TAB. 1 ANALÝZA FINANČNÍHO ČERPÁNÍ ZE STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ A DALŠÍCH ZDROJŮ 21

Seznam příloh

PŘÍLOHA Č.1 - DOTAZNÍK PRO PROVOZOVATELE CERTIFIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ.....81
PŘÍLOHA Č.2 - DOTAZNÍK PRO PROVOZOVATELE NECERTIFIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ.....85

Přílohy

Příloha č.1 – dotazník pro provozovatele certifikovaných zařízení

1) Jak dlouho vaše zařízení vlastní certifikaci Cyklisté vítáni?

- Od roku 2006
- Od roku 2007
- Od roku 2008
- Od roku 2009
- Od roku 2010
- Od roku 2011
- Od letošního roku

2) Pomohla tato certifikace vašemu zařízení?

- Ano, prokazatelně
- Ano, ale nepatrně
- Spíše ne
- Určitě ne

3) Pokud jste s certifikací vašeho zařízení zaznamenali pozitivní změny, změnila se i struktura vašich zákazníků?

- Ano, vzrostl počet cyklistů
- Ano, vzrostl počet cyklistů a klesl počet „necyklistů“
- Ne, vzrostl počet cyklistů i „necyklistů“
- Nedovedu posoudit
- Nezaznamenali jsme pozitivní změny

4) Máte pocit, že i cyklisté ze zahraničí upřednostňují spíše zařízení s certifikací Cyklistí vítáni?

- Ano
- Ne
- Nemůžeme posoudit, nemáme se zahraničními cyklisty moc zkušeností
- Nevím

5) Odhadněte, prosím, jaký podíl tvoří cykloturisté na všech zákaznících vašeho zařízení:

- Do 5 %
- 6 – 10 %
- 11 – 25 %
- 26 – 50 %
- 51 – 75 %
- Nad 75 %

6) Pokud jste s certifikací vašeho zařízení zaznamenali pozitivní změny, týkalo se to i nárůstu tržeb? Můžete prosím odhadnout, zhruba o kolik?

- Maximálně o 5 %
- 6 – 10 %
- 11 – 25 %
- 26 – 50 %
- Nevím
- Nezaznamenali jsme pozitivní změny
- Nárůstu tržeb se to netýkalo

7) Jakého charakteru je vaše certifikované zařízení?

- Ubytovací zařízení
- Stravovací zařízení
- Turistický cíl
- Kemp

8) Poskytujete nějakou další službu, která nepatří do povinných ani doplňkových kritérií, ale myslíte si, že je pro cyklisty zajímavá/vhodná?

- Ano
  - Uvedli jste, že nabízíte další vhodné služby pro cykloturisty. Jakou/jaké? _____
- Ne

9) Máte zkušenosti s požadavky zákazníků - cykloturistů, že by nějakou službu postrádali a měla by být zařazena do povinných nebo doplňkových kritérií certifikace Cyklisté vítáni?

- Ano
  - Jakou službu/jaké služby by tedy cykloturisté ocenili mimo služby uvedené v povinných a doplňkových kritériích certifikace Cyklisté vítáni?
- Ne

10) Máte v plánu do budoucna zavést nějaké další služby vhodné pro cykloturisty?

- Ano
  - Jaké další vhodné služby pro cykloturisty máte v plánu do budoucna zavést?
- Ne
  - Proč nemáte v plánu do budoucna zavést nové služby pro cykloturisty?
    - Myslíme si, že další služby nepotřebujeme, že máme dostatek služeb vhodných pro cyklisty
    - Nedostatek financí
    - Nedostatek prostoru
    - Špatná infrastruktura
    - Jiné:_____

11) Nabízíte nebo uvažujete do budoucna o ucelené nabídce zaměřené na cykloturisty - např. jedno a více denní návrhy programů na poznávání regionu ze sedla kola?

- Ano, nabízíme
- Nenabízíme, ale uvažujeme o tom
- Nenabízíme ani neuvažujeme

12) Myslíte si, že je certifikace Cyklisté vítáni propagována dostatečně?

- Ano
- Ne

13) Co byste navrhovali jako zlepšení? (pokud vás opravdu nic nenapadá, napište "nevím"):

_____

14) Jak vy sami propagujete své zařízení mimo rámec certifikace Cyklisté vítáni?

- Akce
- Internetová reklama
- Odborný tisk
- Pomocí CK
- Propagační letáky
- Propagujeme se jen pomocí certifikace
- Průvodce
- Radio
- Regionální tisk
- Sociální sítě
- Televize
- Tiskové zprávy
- Vlastní internetové sítě

15) V jakém turistickém regionu se vaše certifikované zařízení nachází?

- Českolipsko a Jizerské hory
- Jižní Čechy
- Jižní Morava
- Královéhradecko
- Krkonoše a Podkrkonoší
- Plzeňsko a Český les
- Praha
- Severní Morava a Slezsko
- Severozápadní Čechy
- Střední Čechy
- Střední Morava a Jeseníky
- Šumava
- Východní Čechy
- Východní Morava
- Vysočina
- Západočeské lázně

16) Myslíte si, že je tento turistický region atraktivní pro cyklisty?

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne

17) Vnímáte snahu veřejného sektoru v přilákání cyklistů do vašeho turistického regionu?

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Vůbec ne

18) Máte nějaké náměty na zlepšení celkového programu certifikace Cyklisté vítáni?

- Ano
  - Jaké?
- Ne

Příloha č.2 – dotazník pro provozovatele necertifikovaných zařízení

1) Jakého charakteru je vaše zařízení?

- Ubytovací zařízení
- Stravovací zařízení
- Turistický cíl
- Kemp

2) Víte o možnosti certifikace Cyklisté vítáni?

- Ano, vím, že existuje. Více jsme se o ni nezajímali
  - Proč jste se o ni více nezajímali?
    - V našem kraji, turistickém regionu, není cykloturistika tak populární
    - Zaměřujeme se na jinou klientelu
    - V našem kraji, turistickém regionu, není cykloturistika tak populární a zaměřujeme se na jinou klientelu
- Ano, uvažovali jsme o ní
  - O certifikaci jste uvažovali. Proč jste se pro ni nakonec nerozhodli?
    - Nebylo to pro nás dostatečně zajímavé
    - Nesplnili jsme všechna kritéria
    - Nebylo to pro nás dostatečně zajímavé a nesplnili jsme všechna kritéria
- Ne

3) Vlastní vaše zařízení nějakou jinou certifikaci?

- Ano
  - Jakou?
    - Zaznamenali jste se zavedením certifikace nějaké pozitivní změny?
      - Ano, změnila se klientela
        - Pokud se Vám změnila klientela, jak? (nárůst, pokles které...). V případě, že se nezměnila, nechte pole prázdné. _____
      - Ano, zvýšily se tržby
      - Ne
- Ne

4) Uvažujete o certifikaci Cyklisté vítáni do budoucna?

- Ano
- Ne

5) Existují kritéria, která Vám v certifikaci zatím brání?

- Ano
  - Která? _____
- Ne, již vše splňujeme

6) Nabízíte nebo uvažujete do budoucna o ucelené nabídce zaměřené na cykloturisty - např. jedno a více denní návrhy programů na poznávání regionu ze sedla kola?

- Ano, nabízíme
- Nenabízíme, ale uvažujeme o tom
- Nenabízíme ani neuvažujeme

7) Odhadněte prosím, jaký podíl tvoří cyklisté na všech zákaznících vašeho zařízení

- Do 5 %
- 6 – 10 %
- 11 – 25 %
- 26 – 50 %
- 51 – 75 %
- Nad 75 %

8) V jakém turistickém regionu se vaše certifikované zařízení nachází?

- Českolipsko a Jizerské hory
- Jižní Čechy
- Jižní Morava
- Královéhradecko
- Krkonoše a Podkrkonoší
- Plzeňsko a Český les
- Praha
- Severní Morava a Slezsko
- Severozápadní Čechy
- Střední Čechy
- Střední Morava a Jeseníky
- Šumava
- Východní Čechy
- Východní Morava
- Vysočina
- Západočeské lázně

9) Myslíte si, že je tento kraj lákavý pro cyklisty?

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne

10) Vnímáte snahu veřejného sektoru v přilákání cyklistů do tohoto kraje?

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Vůbec ne