

Univerzita Karlova
Přírodovědecká fakulta

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Geografie a kartografie



Anna Jáchimová

Konfliktní situace mezi cykloturisty a rezidenty na Třeboňsku

Conflict situations between cyclists and residents in the area
of Třeboňsko

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Dana Fialová, Ph.D.

Praha, 2022

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, dne 28. července 2022

.....

Anna Jáchimová

Poděkování:

Tímto bych chtěla poděkovat své vedoucí bakalářské práce RNDr. Daně Fialové, Ph.D. za její cenné odborné rady a připomínky. Dále velice děkuji také svým rodičům za vytváření příjemného rodinného zázemí a za podporu.

Abstrakt

Tato bakalářská práce řeší problematiku konfliktních situací mezi cykloturisty a rezidenty v lokalitě Třeboňsko. Jejím cílem je zanalyzovat, s jakými konkrétními problémy se oblast potýká, popsat, kde a proč k nim dochází, a na základě získaných informací navrhnout možná řešení daných problémů. K tomu byla využita metoda polostrukturovaného rozhovoru s hlavními aktéry cestovního ruchu v zájmové destinaci a dotazníkové šetření s obyvateli města Třeboň. Provedeným výzkumem bylo zjištěno, že vybraná oblast se v letní sezóně potýká s nadměrným počtem cykloturistů, pro které na určitých místech chybí vhodná cyklistická infrastruktura. Cykloturisté, mimo jiné, velmi často nedodržují pravidla silničního provozu a jsou neukáznění, což způsobuje vzrůstající míru nevraživosti rezidentů.

Klíčová slova

cykloturistika – cestovní ruch – Třeboň – Česko

Abstract

This bachelor's thesis deals with the issue of conflict situations between cyclists and residents in the Třeboň region. The aim of the thesis is to analyse what specific problems the area faces, describe where and why they occur and, based on the information obtained, to propose possible solutions to the problems. For this purpose, the method of semi-structured interviews with the main actors of the tourism and a questionnaire survey with residents of Třeboň is used. The research found that the selected area faces an excessive number of cyclists in the summer season, for which there is a lack of cyclo-infrastructure in certain places. The cyclists, among other things, very often do not follow the traffic rules and are unruly, that causes an increasing level of resentment among residents.

Key words

bicycle touring – tourism – Třeboň – Czechia

Seznam grafů, obrázků a map

SEZNAM GRAFŮ:

Graf 1: Struktura vzorku respondentů.....	31
Graf 2: Názor rezidentů na nasycenost Třeboně cykloturisty.....	32
Graf 3: Postoj rezidentů k cykloturistům v Třeboni a blízkém okolí.....	33
Graf 4: Odpovědi na otázku „Pocít'ujete v našem městě neukázněnost cykloturistů?“.....	33
Graf 5: Četnost konfliktních situací rezidentů s cykloturisty.....	34
Graf 6: Nejčastější problémy týkající se cykloturistů v Třeboni očima rezidentů.....	35
Graf 7: Odpovědi na otázku „Souhlasili byste s výstavbou parkovacího domu mimo centrum města?“.....	35
Graf 8: Odpovědi na otázku „Využívali byste ho?“.....	35
Graf 9: Názor rezidentů na omezení vjezdu cyklistů na Masarykovo náměstí.....	36
Graf 10: Názor rezidentů na hustotu sítě cyklotras na Třeboňsku.....	36

SEZNAM OBRÁZKŮ A MAP:

Obr. 1: Značení cyklotrasy.....	11
Obr. 2: Značení cykloturistické trasy.....	12
Obr. 3: Značení cyklostezky.....	12
Obr. 4: Značení stezky pro chodce a cyklisty.....	12
Obr. 5: Síť oficiálních cyklotras v Jihočeském kraji.....	22
Obr. 6: Hradecká brána.....	24
Obr. 7: Světelné prvky a zpomalovací zařízení u hráze rybníka Svět.....	24
Obr. 8: Hráz rybníka Svět.....	25
Obr. 9: Ulice Táboritská.....	25
Obr. 10: Část I. klidové zóny v NPR Stará a Nová řeka protkaná „doporučenými“ cyklotrasami (růžově).....	26
Obr. 11: Brod přes Starou řeku.....	27

Seznam zkratek

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
CR	cestovní ruch
ČR	Česká republika
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
ČSÚ	Český statistický úřad
DMO	Organizace destinačního managementu
JCCR	Jihočeská centrála cestovního ruchu
KČT	Klub českých turistů
MP	městská policie
NPR	Národní přírodní rezervace
SPRM	strategický plán rozvoje města
TO	Turistická oblast
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNWTO	United Nations World Tourism Organization
VOŠ	vyšší odborná škola

Obsah

1	Úvod	8
2	Cestovní ruch.....	10
2.1	Účastník cestovního ruchu.....	10
2.2	Typy cestovního ruchu.....	10
2.2.1	Cykloturistika	11
2.3	Destinace cestovního ruchu	12
2.3.1	Destinační management	13
3	Vztah mezi turistou a rezidentem.....	15
3.1	Teorie sociální směny	15
3.2	Koncept únosné kapacity území	15
3.3	Doxeyho iritační index.....	17
3.4	Overturismus.....	18
4	Třeboňsko jako destinace cestovního ruchu.....	19
4.1	Charakteristika zájmového území.....	19
4.2	Cykloturistika na Třeboňsku.....	20
5	Metodika a zdroje dat.....	21
6	Současná situace pohledem klíčových aktérů.....	22
6.1	Situace ve městě Třeboň a blízkém okolí	23
6.2	Situace v dalších městech na Třeboňsku	27
6.3	Situace v sousedících turistických oblastech.....	28
7	Postoje rezidentů Třeboně k cykloturistům	30
7.1	Struktura vzorku respondentů.....	30
7.2	Názory respondentů.....	32
8	Návrhy na prevenci konfliktních situací.....	38
9	Závěr	40
10	Zdroje.....	42
11	Přílohy.....	46

1 Úvod

V posledních letech lze v Česku, ale i v zahraničí, zaznamenat prudký nárůst oblíbenosti cykloturistiky. Toto tvrzení podporují data Evropské cyklistické federace z roku 2020, kdy celosvětově narostla četnost vyhledávání cyklistických tras přes aplikaci Google Mapy o 69 % a v Evropě zaznamenaly země jako Finsko či Polsko až čtyřnásobný nárůst počtu vyhledávání (Haubold 2020). Příčin může být celá řada. Nynější globální strmý vzestup popularity je pravděpodobně způsoben koronavirovou pandemií a opatřeními s ní spojenými. Obliba však roste také dlouhodobě. Jedná se o aktivitu vhodnou pro udržení si fyzického zdraví bez přílišného zatěžování pohybového aparátu, odreagování se v přírodě od každodenních starostí a poznání místní kultury. Jediným vybavením, které cykloturista nutně potřebuje, je jízdní kolo, mezi jehož přednosti patří relativně nízké náklady na pořízení a případné opravy, stejně jako i šetrnost k životnímu prostředí. Díky současnému rychlému rozvoji elektrokol se postupně zpřístupňuje tato aktivita rovněž pro méně zdatné jedince.

S cykloturistikou, zvláště pokud není v dané oblasti správně koordinována, se mnohdy pojí i určité problémy, a to hned ve více sférách. Z hlediska pohybu po silničních komunikacích se může jednat o nedostatečnou dopravní a cyklistickou infrastrukturu, špatné, nebo dokonce chybějící turistické značení či nezalost a nedodržování dopravních předpisů jak cykloturisty, tak ostatními účastníky silničního provozu, kteří jsou s nimi v přímém kontaktu. Ze socio-kulturního pohledu mohou cykloturisté narušovat původní ráz měst i přírodních památek, obtěžovat místní obyvatele nevhodným chováním a dostávat se s nimi do konfliktů, což vyvolává zvyšující se míru podráždění rezidentů. Nadměrný cestovní ruch v destinaci má za následek růst hladiny cen zboží a služeb, zvyšující se životní náklady a ekonomickou závislost na cestovním ruchu (Madara 2012). Souhrnně lze ale říci, že cykloturistika je jednou z forem udržitelného cestovního ruchu, která, je-li v dané oblasti systematicky řízena a usměrňována, přináší výhody jak cykloturistům, tak rezidentům i místní ekonomice (Gazzola a kol. 2018).

Téma zaměřené na konfliktní situace mezi cykloturisty a rezidenty na Třeboňsku jsem pro svou práci zvolila, protože ho z vlastní zkušenosti vnímám jako dlouholetý a nedostatečně diskutovaný problém, který ve velké míře negativně ovlivňuje běžný život místních obyvatel. Hlavním cílem práce je pomocí řízených rozhovorů zanalyzovat, s jakými problémy týkajícími se cykloturistiky se oblast potýká a následně vysvětlit, na jakých místech a z jakého důvodu dochází na Třeboňsku ke konfliktům mezi cykloturisty a rezidenty. Součástí je návrh na potenciální řešení daného problému.

V teoretické části práce nejprve definuji základní pojmy související s cestovním ruchem a zejména pak s cykloturistikou. Nedílnou součástí je vysvětlení pojmů destinace cestovního ruchu a destinační management. Ve třetí kapitole jsem se v teoretické rovině zaměřila na vztah mezi turistou a rezidentem skrze základní koncepty a teoretická východiska. Čtvrtá kapitola podrobněji představuje zájmové území. Praktická část poskytuje výsledky výzkumu, vyhodnocení dotazníkového šetření s rezidenty a na závěr též samotné návrhy na prevenci konfliktních situací.

2 Cestovní ruch

V průběhu 20. století se začaly častěji objevovat snahy o přesné definování pojmu cestovní ruch (CR), neboli turismus. Definice se však vzájemně lišily v mnoha aspektech podle toho, která vědní disciplína pojem vymezovala. Přelomový okamžik nastal v roce 1991, kdy Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO) na Mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu v Ottawě unifikovala tento pojem jako „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí (mimo místo bydliště), a to na dobu kratší, než je stanoveno (u mezinárodního turismu je tato doba jeden rok, u domácího turismu 6 měsíců), přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě“ (Indrová a kol. 2007, s. 12).

2.1 Účastník cestovního ruchu

Zejména kvůli přesné klasifikaci a sjednocení používané terminologie je potřeba jasně vymezit také typy účastníků cestovního ruchu. Účastníkem cestovního ruchu (neboli návštěvníkem) se rozumí osoba, která cestuje na místo mimo své bydliště na dobu kratší, než je stanovena (viz definice pojmu cestovní ruch), cílem jejíž cesty není vykonávání výdělečné činnosti v daném místě a účastní se tedy některého druhu nebo formy cestovního ruchu. Jestliže tato osoba v daném místě stráví méně než 24 hodin a nepřenocuje zde, označuje se jako jednodenní návštěvník či výletník. Pokud však na příslušném místě alespoň jednou přenocuje, jedná se o turistu (Zelenka, Pásková 2012). Stálý obyvatel (neboli rezident) je podle UNWTO definován jako osoba, která žije na daném místě alespoň jeden rok (v domácím cestovním ruchu alespoň šest po sobě jdoucích měsíců) před příjezdem na jiné místo na dobu kratší jednoho roku (respektive šesti měsíců) (Indrová a kol. 2007).

2.2 Typy cestovního ruchu

V současné době neexistuje jednotná mezinárodní klasifikace cestovního ruchu. Ve Výkladovém slovníku cestovního ruchu jej Zelenka a Pásková (2012) rozčleňují podle druhu a formy. Občas se ale pro zjednodušenou interpretaci používá termín *typ cestovního ruchu*, jež vznikl sjednocením výše uvedených pojmů. Typy cestovního ruchu se obvykle třídí podle následujících kritérií: převažující motivace účasti na cestovním ruchu, místo realizace, vztah k platební bilanci státu, délka pobytu, způsob zabezpečení cesty a pobytu, počet účastníků, způsob financování, věk účastníků, převažující prostředí pobytu a ostatní kritéria (Indrová a kol. 2007, s. 17–18). Pokud se zaměříme na typy CR podle převažující motivace účasti na

cestovním ruchu, můžeme je dále dělit na, pro zkoumanou oblast nejrelevantnější, zdravotně orientovaný cestovní ruch, kam patří například pobyt v lázních, a na sportovně orientovaný cestovní ruch, kam řadíme vodní turistiku, pěší turistiku a v neposlední řadě i cykloturistiku.

2.2.1 Cykloturistika

Cykloturistika je jednou z forem turismu, k jejímž hlavním cílům patří aktivní cestování na kole propojené s poznáváním přírodních a kulturních atraktivit v určité lokalitě. Cykloturisté běžně kombinují pohyb na kole s návštěvou festivalů, hradů, zámků, místních trhů a jiných pozoruhodností. Zdolaná vzdálenost a výkon nepředstavují pro tuto formu turistiky klíčové faktory, důraz se klade především na bezpečnost a atraktivní prostředí. Mezi nejvhodnější typy kol pro cykloturistiku patří horská, trekingová, případně městská kola (Zelenka, Pásková 2012). Typickým prvkem je střídání zpevněné a přírodní komunikace, proto se nedoporučují silniční kola. V posledních letech cykloturisté hojně využívají také elektrokola (Vaicekauskienė, Spiriajevas 2021).

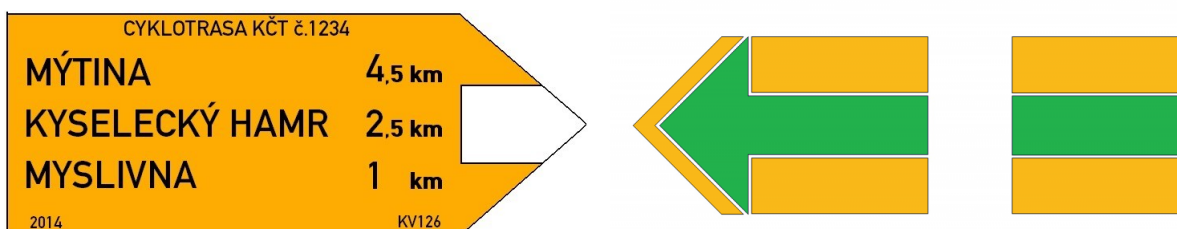
V empirické části práce budu využívat pojmy cykloturistická trasa, cyklotrasa a cyklostezka, které bývají mnohdy v běžné mluvě, ale i v médiích, nesprávně používané a často mezi sebou zaměňované. Proto je nutné tyto termíny předem jasně definovat. V chápání těchto pojmů vycházím z definic Výkladového slovníku CR (Zelenka, Pásková 2012, s. 89–90) a vymezila bych je následovně:

Cyklotrasa (nebo *cyklistická trasa*) využívá stávající místní a účelové komunikace (polní a lesní cesty, silnice III. a II. třídy bez vysoké frekvence provozu). Ke značení se používají základní cykloznačky – návěst před křižovatkou, směrová tabule či směrová tabulka (obr. 1).



Obr. 1: Značení cyklotrasy
Zdroj: Vlastní foto 2022

Cykloturistická trasa je taková trasa, která je vedena po horších cestách lesem nebo po poli, většinou však náročnějším terénem v horských oblastech a špatně přístupných místech vhodných jen pro horská kola. V Česku bývá vyznačena pásovými značkami Klubem českých turistů – tzn. cykloturistická značka a šipka, případně cykloturistická směrovka (obr. 2).



Obr. 2: Značení cykloturistické trasy

Zdroj: KČT (2022)

Cyklostezka (nebo *cyklistická stezka*, *stezka pro cyklisty*) se od výše uvedených pojmů liší tím, že není přístupná jiným dopravním prostředkům. Slouží pouze pro cyklisty a inline bruslaře (případně také uživatele kolečkových lyží). *Stezka pro chodce a cyklisty* je společná stezka pro cykloturistiku, pěší turistiku a inline bruslaře (a lyžaře). V obou případech se jedná o účelovou komunikaci se zpevněným povrchem, která je oddělena od frekventované silniční dopravy (výjimku tvoří křižování se silnicemi). Cykloznačky se nacházejí před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy (obr. 3 a 4).



Obr. 3 a 4: Značení cyklostezky (vlevo) a stezky pro chodce a cyklisty (vpravo)

Zdroje: Valašsko moje (2022) a vlastní foto 2022

2.3 Destinace cestovního ruchu

Destinací cestovního ruchu se rozumí cílové místo cestování, které nabízí specifické atraktivity, služby a infrastrukturu cestovního ruchu a má potenciál pro rozvoj cestovního ruchu. Územně se může jednat o prostorové celky různých řádovostních úrovní – jako o jednotlivé země či regiony, tak i menší oblasti, pro které je typická dlouhodobá, často velká, koncentrace návštěvníků (Vystoupil, Holešinská, Šauer 2007). Tento pojem je možné chápat jako

homogenní území vyznačující se převážně podobností z fyzicko-geografického hlediska (Pásková 2014). Na příkladu destinace Třeboňska jde o výjimečný georeliéf a krajinný pokryv, jimiž se území výrazně liší od okolí. V současné době je však vhodnější pojetí destinace cestovního ruchu jako heterogenní oblasti, u které se zdůrazňují vzájemné vztahy a vnitřní integrita spíše než hledání podobných vlastností jako u homogenního vymezení (Šauer a kol. 2015).

Kromě výše popsaného vymezení destinace jako území, respektive regionu, přichází Pearce (2012) s dalšími třemi přístupy: destinace jako systém, destinace jako sociální prostor sdílený rezidenty a návštěvníky a destinace jako síť. V systémovém pojetí je destinace vnímána jako jakýsi „produkt“, jehož úkolem je poskytnout návštěvníkovi tzv. řetězec služeb (od prvotního poskytnutí informací o destinaci, přes přijetí, zajištění ubytování a zábavy až po péči o klienty po návratu z destinace) za účelem uspokojení jeho potřeb (Pearce 2012). Destinace může být také pojímána ze společensko-ekonomického pohledu, kdy se do vztahů vně i uvnitř destinace zapojují rezidenti a pomocí politiky turismu zasahují do místní ekonomické situace (Palatková 2011). V neposlední řadě lze interpretovat destinaci jako kombinaci mnoha subjektů veřejného, soukromého, nevládního neziskového sektoru a rezidentů vytvářející společně složitou síť vazeb a vzájemných vztahů (Šauer a kol. 2015). Na závěr je důležité podotknout, že vymezení pojmu destinace cestovního ruchu může mít mnoho dalších podob v závislosti na oblasti zkoumání.

2.3.1 Destinační management

Základ pro fungování destinace cestovního ruchu tvoří destinační management. Jedná se o proces řízení, používaný pro koordinované plánování, organizaci, komunikaci a regulaci cestovního ruchu v dané destinaci. Pro zajištění chodu destinace slouží Organizace destinačního managementu (DMO), jejíž hlavním úkolem je strategicky plánovat a vést marketingové aktivity za účelem propojení nabídky destinace s poptávkou, vytvářet udržitelné a konkurenceschopné produkty cestovního ruchu, provozovat společný informační a rezervační systém či provádět výzkum a sběr dat z oblasti cestovního ruchu aj. Klíčovým a mnohdy nefungujícím atributem je spolupráce mezi jednotlivými aktéry cestovního ruchu v destinaci. Efektivní koordinace, komunikace a kooperace (3K: základní princip destinačního managementu) s sebou v ideálním případě přináší benefity pro všechny zúčastněné subjekty: podnikatelé získají nové příležitosti a konkurenceschopnost, rezidenti nová pracovní místa, vyšší příjmy a kvalitu života, zvýší se také příjmy do veřejných rozpočtů a v neposlední řadě návštěvnost dané destinace (Tůma a kol. 2020). V destinačním managementu významně

figuruje koncept životního cyklu destinace. Destinační manažeři a další aktéři mohou díky němu lépe porozumět turistifikačnímu procesu a v závislosti na aktuální fázi životního cyklu dané destinace vhodně usměrňovat rozvoj cestovního ruchu (podrobněji viz Pásková 2014).

3 Vztah mezi turistou a rezidentem

V rámci cestovního ruchu se stává téměř nevyhnutelnou interakce mezi turisty a místními obyvateli. Ta s sebou přináší jak pozitivní, tak negativní vlivy na danou lokalitu. Do jaké míry ovlivní hosté své hostitele a jejich komunitu závisí podle Pearce (1982) na velikosti, sofistikovanosti a izolovanosti příslušné hostitelské společnosti. Autor tvrdí, že čím je tato společnost větší, technologicky vyspělejší a má podobnější životní úroveň s hosty, tím menší dopad má jejich kontakt na samotnou hostitelskou společnost. V následujících podkapitolách bych ráda představila základní teorie a koncepty zabývající se tímto vztahem.

3.1 Teorie sociální směny

Důležitým ukazatelem pro studium vztahů mezi návštěvníky a rezidenty je teorie sociální směny. Homans (1961, cit. v Keller 1988) v této teorii kombinuje dva hlavní směry: behaviorální psychologii a politickou ekonomii, s cílem rozšířit použitelnost kategorií právě politické ekonomie. Autor tvrdí, že veškeré lidské chování lze vysvětlit v kategoriích směny služeb a sociálního uznání (podrobněji viz Keller 1988). Teorie se tedy zaměřuje na vnímání relativních nákladů a přínosů interakcí a jejich důsledky pro vzájemnou spokojenost aktérů. Návštěvníci dané destinace vyhledávají stabilizující momenty jako duševní rovnováha, odpočinek, určité sebepotvrzení apod. Místní obyvatelé naopak hledají primárně dynamizující momenty (nové kontakty, inovace, ekonomický rozvoj, modernizace atd.) (Pásková 2014).

Podle autorek Berno a Ward (2011) je teorie sociální směny limitována určitými omezeními a pro zkoumání vztahu mezi návštěvníky a rezidenty je sama o sobě nedostačující. Významnou roli podle nich také kontaktní hypotéza, integrovaná teorie hrozeb či meziskupinová teorie emocí, a je proto žádoucí zabývat se všemi teoriemi komplexně. Tento předpoklad potvrdily pomocí výzkumu zaměřeného na postoj rezidentů k turistům na Fidži a Novém Zélandu, na jehož příkladu dokumentovali právě výše zmíněnou omezenost aplikace teorie sociální směny a nutnost její kombinace s ostatními teoriemi a koncepty.

3.2 Koncept únosné kapacity území

V literatuře zabývající se udržitelným cestovním ruchem se velmi často objevuje koncept únosné kapacity území. Definovat jej lze více způsoby. Podle Zelenky a Páskové (2012) se jedná o maximální míru jednorázového či dlouhodobého zatížení konkrétního území antropogenními vlivy souvisejícími s cestovním ruchem, při němž nedochází ke snížení kvality místního životního prostředí a ekosystémů. Podle Šauera a kol. (2015, s. 226) únosná kapacita

„identifikuje schopnost (i změny této schopnosti) řešeného území unést reprezentativní soubor na něm provozovaných aktivit cestovního ruchu“. Únosná kapacita území může být posuzována i intuitivně, což má za následek její mnohdy nesprávné stanovení pomocí jednoduchých vzorců, jejichž hlavní proměnnou je počet návštěvníků. V cestovním ruchu je však potřeba současně sledovat a vyhodnocovat i druh aktivit a způsob chování těchto návštěvníků, stav a hustotu infrastruktury na daném území aj. Je také potřeba si uvědomit, že únosná kapacita území není fixní a vyvíjí se s časem (Zelenka 2012). V odborné literatuře se obvykle setkáváme se šesti různými dimenzemi únosné kapacity území:

1. *Fyzicky únosná kapacita* je pravděpodobně nejběžněji používaná dimenze únosné kapacity území. Určuje maximální počet uživatelů, který se může v daném objektu či lokalitě vyskytovat, aniž by ho jakkoli fyzicky poškodil. Zpravidla se používá pro uzavřené a ohraničené prostory, které mají regulovaný vstup (Horáková, Fialová 2014).

2. *Ekonomicky únosná kapacita* určuje podle Šauera a kol. (2015) míru maximálního ekonomického přínosu cestovního ruchu pro danou destinaci při současné minimalizaci čerpání kapitálu cestovního ruchu. Pásková (2014) doplňuje, že zásadním ukazatelem je zde podíl cestovního ruchu na celkové ekonomice v oblasti. Čím vyšší je příspěvek CR místní ekonomice, tím zranitelnější se oblast stává.

3. *Institucionálně únosná kapacita* neboli „organizační“ kapacita zahrnuje administrativní připravenost destinace pro budoucí rozvoj cestovního ruchu, tzn. celkovou úroveň destinačního managementu v oblasti, schopnost spolupráce jednotlivých aktérů cestovního ruchu, úroveň strategického plánování aj. (Horáková, Fialová 2014).

4. *Ekologicky únosná kapacita* je naplněna, když se prostředí začne potýkat s trvalými následky způsobené návštěvníky destinace (např. snížení biodiverzity, nadměrná eroze či fragmentace habitatů určitých druhů živočichů). Jako ukazatel se většinou používá hustota výskytu návštěvníků (Horáková, Fialová 2014).

5. *Sociokulturně únosná kapacita* tvoří hranici rozvoje cestovního ruchu, kdy doposud není vlivem turismu snížena kvalita života místních obyvatel a v oblasti se zatím neprojevují nevratné nežádoucí změny. Stav destinace z hlediska sociokulturní únosné kapacity se zpravidla zjišťuje pomocí dotazníkového šetření s rezidenty, přičemž základním ukazatelem je míra turistické iritace či Defertova funkce (Pásková 2014).

6. *Psychologicky únosná kapacita* představuje maximální intenzitu návštěvnosti, při níž ještě nedochází ke snížení spokojenosti návštěvníka. Jedná se o velmi subjektivní ukazatel únosné kapacity území (Horáková, Fialová 2014).

3.3 Doxeyho iritační index

V praktické části práce je pracováno s pojmem Doxeyho iritační index (neboli ukazatel turistické iritace), a proto je nutné jej předem podrobněji popsat. V průběhu životního cyklu destinace se obvykle mění vztah místních obyvatel k turistům. George Victor Doxey (1975) tento jev rozdělil do čtyř (respektive pěti) stádií. Zpočátku nastává fáze *euforie*. Do destinace přicházejí návštěvníci, kteří jsou zde vřele vítáni. Místní obyvatelstvo je nadšeno ze získání nových kontaktů, nabití zkušeností a poznání cizích zvyků, podnikatelé z finančních zisků. Euforie postupně přechází do stádia *apatie*, kdy se návštěvnost destinace zvyšuje, nadšení rezidentů pomalu opadá a kontakt s nimi nabývá formálnějšího rázu. Stále jsou zde však návštěvníci tolerováni a nezpůsobují větší problémy. Ve třetí fázi (*znechucení*) začínají převládat negativní dopady cestovního ruchu v destinaci. Dochází totiž k neustálému rozšiřování infrastruktury cestovního ruchu namísto omezení růstu a zájmy místních obyvatel jsou upozaděny ve prospěch návštěvníků. V poslední fázi (*antagonismu*) již rezidenti otevřeně vyjadřují svou nenávist vůči návštěvníkům a únosná sociokulturní kapacita území je překročena. Někdy bývá uváděno i páté stádium tzv. *vzájemné rezignace*, kdy nadměrné vyčerpání destinace odradí i její návštěvníky a donutí je k vyhledání jiné lokality a rezidenti se z dané lokality odstěhují.

Jednotlivé fáze na sebe nemusejí ve skutečnosti vždy plynule navazovat a průběh může být ovlivněn mnoha faktory, které Doxey (1975) nebere v potaz. Index například nezahrnuje závislost na geografickém umístění, specifických lokálních problémech, míře kulturní odlišnosti mezi rezidenty a návštěvníky nebo délce pobytu. Dále je nutné dodat, že vývoj postoje rezidentů k návštěvníkům mnohdy mívá i opačný průběh, tzn. od negativního k pozitivnímu (Wall, Mathieson 2006). Podle Páskové (2014) záleží na míře endogenosti rozvoje cestovního ruchu. Pokud dochází k rozvoji převážně vnějšími aktéry a importem surovin, včetně pracovní síly, je pravděpodobné, že zpočátku bude postoj místních obyvatel nepřátelský. Postupně však může dojít ke ztotožnění se s rozvojem cestovního ruchu v destinaci a postoj rezidentů dosáhne pozitivnějšího rázu.

3.4 Overturismus

Pojem overturismus (neboli nadměrný turismus) se začal hojně využívat v oblasti cestovního ruchu v roce 2016, kdy jej použil generální ředitel webu Skift.com Rafat Ali v úvodu článku o dopadech cestovního ruchu na Island. Ali vytvořil tento termín, aby apeloval na společnost s použitím prvku strachu. To může být důvodem, proč se tento termín ve společnosti tak uchýtil (Ali 2018). Jednotná definice overturismu není stanovena, UNWTO jej interpretuje jako „dopad cestovního ruchu na cílovou destinaci nebo její část, který nadměrně negativně ovlivňuje vnímanou kvalitu života občanů nebo kvalitu zážitků návštěvníků“ (UNWTO 2018, s. 4).

Příklady overturismu lze v současné době nalézt po celém světě. Nejrychlejší relativní růst počtu návštěvníků a s ním spojený negativní dopad na místní obyvatelstvo zaznamenáváme v oblasti Blízkého východu a v jihovýchodní Asii – například thajská metropole Bangkok se stala v roce 2018 nejnavštěvovanějším městem na světě, když přilákala přes 22 milionů turistů (Dodds, Butler 2019). Také v Evropě se města a přírodní památky potýkají s nadměrným cestovním ruchem. Typickým příkladem jsou centra měst Amsterdam, Paříž, Barcelona, Palma de Mallorca, Dubrovnik nebo Benátky (Viskupová 2021).

V Česku zatím nezaznamenáváme tak výrazné projevy overturismu, avšak i zde se objevují oblasti, které jsou v hlavní letní sezóně přeplněny a nadměrný turismus tam způsobuje komplikace. Jedná se především o Chráněnou krajinnou oblast (CHKO) Český ráj, Krkonoše a Šumavu, historické centrum hlavního města Prahy nebo Českého Krumlova (Strnad 2020). Konkrétně Jihočeský kraj navštívil v létě v roce 2021 rekordní počet turistů, od července do září jich do jižních Čech zavítalo, téměř 820 tisíc. Nevyhledávanějšími lokalitami bylo Lipensko, Šumava a Třeboňsko (ČSÚ 2021a).

4 Třeboňsko jako destinace cestovního ruchu

Třeboňsko, jak již bylo zmíněno, se řadí mezi nejnavštěvovanější oblasti Jihočeského kraje. Patří mezi jednu z devíti turistických oblastí (dále TO) nacházejících se na území jižních Čech. Na jihozápadě sousedí s TO Novohradsko–Doudlebsko, na severozápadě s TO Budějovicko, ze severu jej obklopuje TO Toulava a na východě sdílí hranici s TO Česká Kanada (JCCR 2022).

4.1 Charakteristika zájmového území

Destinace Třeboňsko se s plochou téměř 700 km² rozkládá na území Chráněné krajinné oblasti Třeboňsko a zasahuje do okresů Jindřichův Hradec, České Budějovice a Tábor na jihovýchodě Jihočeského kraje. Jižní část destinace hraničí s Dolním Rakouskem. Charakteristickým znakem oblasti je nízká relativní členitost reliéfu, jelikož leží v Třeboňské pánvi, která je součástí geomorfologického celku Jihočeských pánví. Jedná se o jednu z mála chráněných lokalit, jež byla vyhlášena v rovinaté krajině, po staletí kultivována člověkem, a přesto se zde zachovala vysoká pestrost biotopů a rozmanitá flora i fauna. Území patří od roku 1977 mezi jednu ze šesti českých biosférických rezervací vyhlášených v rámci programu Člověk a biosféra UNESCO. V CHKO Třeboňsko se nachází 17 evropsky významných lokalit a ptačí oblast, patřící do územní sítě NATURA 2000 (AOPK ČR 2007). Významnou dominantu zdejší krajiny tvoří vodní plochy, zejména rybníky. Jejich počet dosahuje téměř pěti set a zauímají svou plochou 10,3 % území. Nejzastoupenějším typem krajinného pokryvu na Třeboňsku jsou lesy, které zabírají téměř polovinu z celkové rozlohy (Hátle 2014).

V Třeboni, jakožto v jádru oblasti, se každoročně koná řada tradičních kulturních akcí, jejichž nabídka se dynamicky rozrůstá od druhé poloviny 90. let 20. století. Hudební festival Okolo Třeboně, Třeboňská nocturna, Historické slavnosti Jakuba Krčína, Lázeňská Třeboň, Rybářské slavnosti, Čochtanova Třeboň a mnoho dalších společenských akcí nabízí město v průběhu celého roku (Klufová, Dvořáková-Líšková 2018). Mezi nejnavštěvovanější kulturní památky v lokalitě patří Státní zámek Třeboň a Schwarzenberská hrobka. Místní zámek v roce 2019 přilákal přes 50 tisíc návštěvníků, v roce 2020 jejich počet klesl na 36 tisíc, stále se však řadí k dvaceti nejnavštěvovanějším atraktivitám jižních Čech (JCCR 2021).

Dominantními odvětvími cestovního ruchu v destinaci jsou cykloturistika, pěší turistika, lázeňství, vodácká turistika a kulturně poznávací turismus. Třeboňsko s oblibou navštěvují lidé, kteří mají rádi jak přírodu a s ní spojenou aktivní dovolenou, tak i památky,

kulturu a historii. Důležitým aspektem je pro ně klid a kvalitní životní prostředí. Díky celoročnímu provozu Lázní Třeboň láká město specifický typ návštěvníků také mimo letní období. Přesto zde má CR výrazně sezónní charakter. Na propagaci destinace v oblasti CR se podílejí především Turistická oblast Třeboňsko, která se snaží o celkovou koordinaci rozvoje regionu, a její partner Destinace Třeboňsko o.p.s. spravující internetový portál www.trebonsko.cz. Kompletní informační servis o městě Třeboň i okolí a prodej vstupenek, map, pohlednic a suvenýrů nabízí turistické informační centrum, jež je součástí odboru kultury a cestovního ruchu města Třeboň (SPRM Třeboň 2021).

4.2 Cykloturistika na Třeboňsku

Velmi hustá síť silnic i menších cest, příhodný reliéf a malebná krajina s mnoha významnými přírodními i kulturními památkami patří mezi hlavní faktory, díky nimž na Třeboňsko každoročně zavítá velké množství cykloturistů. Jízda na kole je oblíbená i mezi místními obyvateli. Kolo jim neslouží pouze k rekreaci, ale také jako často využívaný dopravní prostředek. Pro cestu do zaměstnání ho volí více než 40 % z nich (Bílová 2007).

Cykloturisté mají možnost vybrat si z různých typů cyklotras. Město Třeboň protíná dálková cyklotrasa Rožmberského dědictví, která je součástí stezek Greenways Praha – Vídeň. Podél rakouských hranic skrz Novohradské hory a Chlum u Třeboně vede dálková Česko-rakouská příhraniční stezka, která dále pokračuje do oblasti České Kanady. Pro turisty toužící hlouběji poznat krásy Třeboňska jsou vytvořeny dvě naučné cyklistické trasy, začínající i končící v Třeboni (viz příloha 1). První z nich, naučná cyklistická trasa Rožmberk, je 22 km dlouhý okruh, vedený především po polních cestách a hrázi největšího rybníka v Česku, po němž byla trasa pojmenována. Naučná cyklistická trasa Okolo Třeboně zavede cyklistu na východ od Třeboně kolem národní přírodní rezervace (NPR) Stará a Nová řeka přes obce Stříbřec, Lutová a Majdalena. Obě trasy doplňují zastávky vybavené informačními tabulemi, na kterých jsou popsány typické přírodní i historické prvky oblasti. Kromě těchto tras uvádí Destinace Třeboňsko o.p.s. na svých webových stránkách tipy na cyklovýlety v celkové délce přes 300 km (Třeboňsko.cz 2022). Cykloturistům je k dispozici také Průvodce Turistickou oblastí Třeboňsko – po cyklotrase Lužnice, vydávaný TO Třeboňsko (viz příloha 2). Brožura je doplněna o tipy na ubytování a zajímavá místa v okolí. Součástí tvoří Návštěvnícké desatero, ve kterém se může návštěvník dočíst o platných pravidlech chování při jízdě na kole i mimo ni (viz příloha 3). Průvodce představuje důležitý produkt turistické oblasti, zobrazující stávající cyklotrasu, která na severu pokračuje do oblasti Toulavy.

5 Metodika a zdroje dat

Bakalářská práce se skládá ze dvou hlavních částí – teoretické a praktické, které jsou dále členěny do podkapitol. Pro účely praktické části práce proběhlo šest polostrukturovaných rozhovorů s hlavními aktéry v oblasti cykloturistiky: velitel městské policie Třeboň, zástupkyně CHKO Třeboňsko, starostka městyse Chlum u Třeboně, zástupce městské policie Veselí nad Lužnicí, produktová manažerka Turistické oblasti Třeboňsko a náměstek hejtmana Jihočeského kraje, od kterých byly získány cenné informace a data pro výzkum. Zástupkyně CHKO Třeboňsko mi poskytla výroční zprávu se zpracováním průzkumu návštěvnosti na vybraných místech v CHKO. Všechny rozhovory se uskutečnily formou osobního setkání, trvaly zhruba 20–30 minut, byly se souhlasem nahrávány a následně přepsány. Připravené otázky se drobně lišily v závislosti na oblasti působení daného aktéra (viz příloha 4). Tyto rozhovory byly posléze doplněny o stručný průzkum mezi produktovými manažery turistických oblastí sousedících s TO Třeboňsko, jehož cílem bylo primárně získat širší přehled a porovnat situaci v ostatních turistických oblastech. Přes email jim byly zaslány otázky (viz příloha 5), na které stejným způsobem odpověděli.

Stěžejní část praktické části práce tvoří výsledky dotazníkového šetření s obyvateli města Třeboň. Dotazník (viz příloha 6) byl vytvořen za pomoci Google formulářů a zveřejněn na neoficiálních facebookových stránkách města Třeboň na začátku června 2022. Jako nevýhody této formy distribuce dotazníku shledávám vyplňování na základě dobrovolnosti, což způsobuje větší zájem lidí s více vyhraněným názorem na dané téma, a ne zcela reprezentativní vzorek respondentů, zvláště co se věkové struktury týče. Pro získání kvalitnějších dat by bylo vhodnější provádět dotazníkové šetření v terénu (např. přímo v místě bydliště respondenta) a dotázané volit na základě kvótního výběru tak, aby byl výsledný vzorek respondentů reprezentativní z hlediska zastoupení pohlaví, věkových kategorií či vzdělanostních skupin obyvatel města. Tato forma sběru dat však kvůli omezeným časovým a finančním možnostem nemohla být uskutečněna.

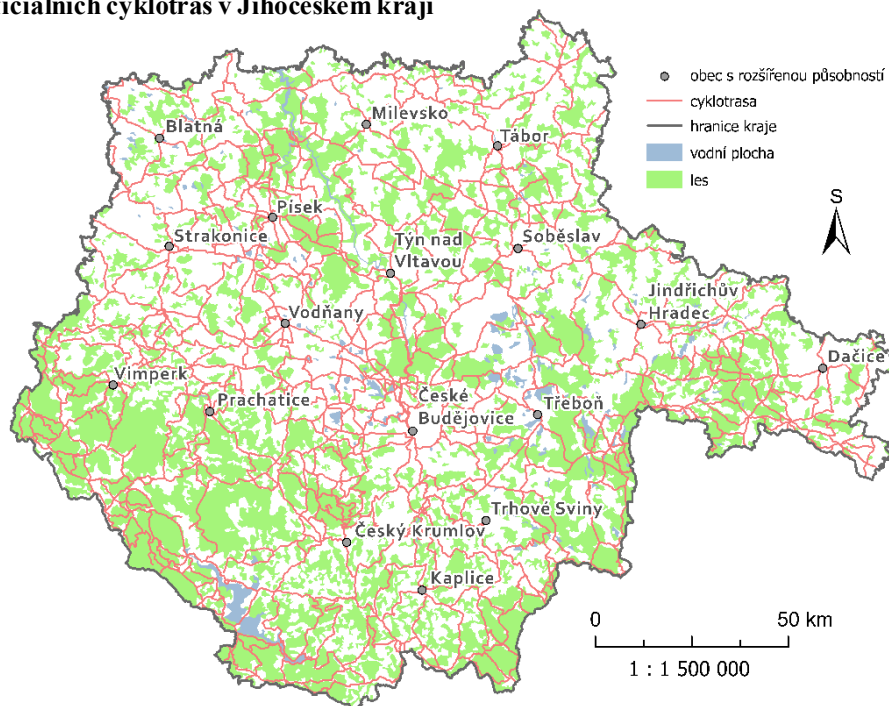
Sběr dat probíhal tři týdny a po ukončení čítal 488 kompletních odpovědí respondentů. Obsahoval celkem 18 otázek, zformulovaných na základě získaných informací z rozhovorů s hlavními aktéry působícími v území (viz výše). Otázka týkající se neukázněnosti cykloturistů byla převzata z výzkumu Klufové a kol. (2018), který se zaměřoval na změny využití venkovského prostoru Třeboňska cestovním ruchem očima místních aktérů. Pro zpracování výsledků formou popisné statistiky a vytvoření grafů jsem použila program Microsoft Excel.

6 Současná situace pohledem klíčových aktérů

Jižní Čechy mají nejdelsí a nejhustější síť cyklotras v Česku. Jejich celková délka v roce 2017 činila 4 362 km (Česko v datech 2019). O pravidelnou kontrolu, správu a údržbu cyklostezek a cyklotras se kromě měst a dalších subjektů stará Nadace Jihočeské cyklostezky spolu s Klubem českých turistů. Tato organizace, založená již v roce 2004, si klade za cíl koordinaci a podporu cyklistiky v rámci kraje. Jejimi zřizovateli jsou Jihočeská centrála cestovního ruchu, Jihočeský kraj, ČSAD JIHOTRANS a.s. a 22 jihočeských obcí (Nadace Jihočeské cyklostezky 2022).

Ačkoli se kraj pyšní prvenstvím v celkové délce cyklotras (rozmístění viz obr. 5), náměstek hejtmana Jihočeského kraje pro regionální rozvoj, cestovní ruch a životní prostředí vidí problém v nepravidelném rozmístění cykloturistů a s tím související přeplněnost nejexponovanějších míst. Dle něj se v kraji nachází velice vytížené oblasti (např. v okolí Hluboké nad Vltavou nebo právě na Třeboňsku) a naopak oblasti, které by pro tento typ aktivity byly také perspektivní, ale cyklistická infrastruktura chybí nebo má nevyhovující stav. Částečným řešením by mohl být probíhající projekt Jihočeského kraje Vltavská cyklostezka, začínající nedaleko Lipenské přehrady a končící v Týně nad Vltavou, který má přispět rovnoměrnějšímu rozprostření cykloturistů, ale také propojit a zatraktivnit přilehlé mikroregiony za využití síly marketingových tahounů v oblasti (Vyšší Brod, Rožmberk nad Vltavou, Český Krumlov, Hluboká nad Vltavou aj.).

Obr. 5: Síť oficiálních cyklotras v Jihočeském kraji



6.1 Situace ve městě Třeboň a blízkém okolí

Téměř výhradně v letní sezóně se Třeboňsko proměňuje v oblíbenou cykloturistickou destinaci pro domácí a částečně i zahraniční návštěvníky. Podle dat ze sčítačů, která spravuje CHKO Třeboňsko, se stala v roce 2021 nejnavštěvovanější monitorovanou lokalitou na Třeboňsku, stejně jako v předchozích letech, hráz Opatovického rybníka. Bylo zde zaznamenáno přes 167 tisíc průchodů a průjezdů, což je nejvíce za poslední tři roky. Pouze za červenec jich sčítač zaregistroval rekordních 48 tisíc. Jedná se však o lokalitu hojně využívanou jak návštěvníky, tak i místními obyvateli. Oblastí, ve které budou velmi pravděpodobně převažovat návštěvníci, je hráz rybníka Rožmberk. Sčítač se nachází u zpevněné cesty v dubové aleji, po níž vede červená turistická značka, několik cyklotras (č. 1035, Lužnická, Greenway Rožmberského dědictví) a také naučná stezka Rožmberk. Počet průchodů a průjezdů zde v roce 2021 činil více než 73 tisíc průchodů a průjezdů, denní průměr se pohyboval kolem 200. Při kalibračním fyzickém sčítání v letech 2018 a 2020 v lokalitě dominovali cyklisté, kteří tvořili 93 % ze všech procházejících a projíždějících dohromady. CHKO Třeboňsko provozuje od poloviny roku 2018 celkem pět sčítačů, data jsou shromažďována primárně s cílem získat podklady pro vyhotovení plánu péče nebo souhrnu doporučených opatření (Zahradník, Banaš, Misiáček 2022).

Centrem cykloturistiky na Třeboňsku je samotné město Třeboň. Jak již bylo zmíněno v teoretické části práce, v okolí se nachází velké množství cyklotras, z nichž většina se protíná v jádru města na Masarykově náměstí, což může být jednou z hlavních příčin výrazné přeplněnosti města v letních měsících. Náměstí ale není jediným problémovým místem. S vysokou četností konfrontací cyklistů, aut a pěších se setkáváme téměř ve všech bránách ve městě. Největší komplikace způsobuje podle městské policie Třeboň (dále MP Třeboň) Hradecká brána (lokalizace viz příloha 7). Cyklisté zde nerespektují zákaz vjezdu cyklistů a projíždějí na kole velmi stísněným průchodem pro chodce. Pokud zvolí pro průjezd brány silnici, je nutné dodržovat stanovenou přednost v jízdě (obr. 6).



Obr. 6: Hradecká brána

Zdroj: Vlastní foto 2022

Mezi Novohradskou bránou a hrází rybníka Svět prochází poměrně frekventovaná a nepřehledná část silnice II/154, kterou musí překonat každý, kdo míří z centra k rybníku a naopak (lokalizace viz příloha 7). Do nedávna zde vznikaly velmi nebezpečné situace hlavně ve směru do centra, kdy cyklisté, kvůli prudšímu sklonu hráze, vjížděli ve vysoké rychlosti na silnici. Z toho důvodu bylo před přechod postaveno zpomalovací zařízení a na silnici nainstalovány světelné prvky (obr. 7). Přesto stále řadí MP Třeboň toto místo k problémovým.



Obr. 7: Světelné prvky a zpomalovací zařízení u hráze rybníka Svět

Zdroj: Vlastní foto 2022

Samotná hráz rybníka Svět není pro průjezd cyklistů ideální. Po prašné části hráze sice nejezdí auta, avšak střetávají se zde peší, cyklisté a vyhlídkový vláček „Třeboňáček“ (obr. 8). V úseku od loděnice k přístavišti jezdí cyklisté v hustém provozu přímo po silnici nebo po chodníku, který je však určený pouze pro peší. V současné době zde probíhá dostavba nové stezky pro chodce s povolením vjezdu cyklistů (lokalizace viz příloha 7).



Obr. 8: Hráz rybníka Svět
Zdroj: Vlastní foto 2022

Z vlastní zkušenosti vnímám jako nejproblematictější a nejnebezpečnější úseky pro pohyb cyklistů ulice Táboritská a Svobody od kruhového objezdu směrem k městskému úřadu (lokalizace viz příloha 7). Jedná se o frekventovanou komunikaci s chodníkem pouze pro pěší na obou stranách, podél něhož stojí zaparkovaná auta. Pro cyklisty je riskantní samotná jízda po silnici, při které mohou být ohroženi lidmi, kteří vystupující ze zaparkovaných aut (obr. 9).

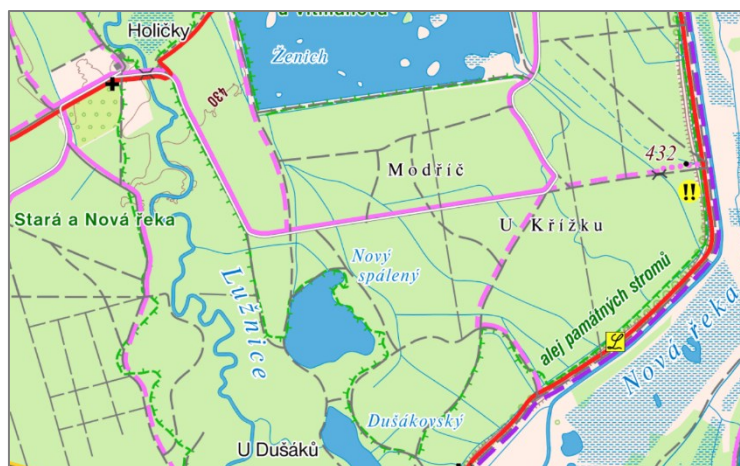


Obr. 9: Ulice Táboritská
Zdroj: Vlastní foto 2022

I přes výše zmíněné problémy podle velitele MP Třeboň ve městě každoročně stoupá disciplína cykloturistů. Odhaduje, že pouze 5–8 % cykloturistů z celkového počtu vytváří problémy a dodává, že dle jeho názoru se stává velmi málo dopravních nehod, ve kterých figuruje cykloturista. Podle dat MP Třeboň bylo v roce 2019 zaznamenáno 320 přestupků (vážnějších, řešených buď domluvou nebo pokutou) způsobených cyklisty, v následujícím roce rovných 100 a v roce 2021 pouze 62. Tyto hodnoty ovšem nemusí nutně značit vzrůstající kázeň, nýbrž byla data pravděpodobně ovlivněna koronavirovou epidemií. MP Třeboň klade velký důraz na prevenci. Vydává Cyklistická pravidla v Třeboni a okolí (viz příloha 8) – letáček

s pravidly a zásadami bezpečné jízdy na kole, který distribuuje do turistického informačního centra, penzionů, kempů a do dalších míst, ve kterých se koncentrují cykloturisté. V rámci prevence organizuje každý rok společně s autoškolou Ille a oddělením Ministerstva dopravy BESIP cyklistický výcvik pro děti ze všech místních základních škol na dopravním hřišti, pořádá přednášky na třeboňském gymnáziu, ale nechybí ani preventivní školení pro seniory ve spolupráci se Svazem důchodců.

Pracovnice správy CHKO Třeboňsko, zabývající se problematikou cykloturistiky již několik let, vidí situaci pesimističtěji. Cykloturistika měla dle ní v oblasti nenápadný nástup. Cyklotrasy a naučné stezky nebyly budovány pro masový cykloturismus, neočekával se. Jak postupem času narůstal počet cykloturistů, přibývaly problémy. V současné době podle jejího názoru byla překročena sociokulturně únosná kapacita destinace (viz kapitola 3.2). Za jeden z největších problémů považuje nadměrně hustou síť neoficiálních tzv. „doporučených“ cyklotras. Na Třeboňsku se nachází relativně hustá síť oficiálních cyklotras. Ty jsou pomocí žlutých cedulek vyznačené v terénu, přičemž CHKO Třeboňsko je schvaluje tak, aby nezasahovaly do míst, kde se kříží jiné zájmy. Třeboňsko je však doslova přehlceno právě i neoficiálními (doporučenými) cyklotrasami. Tyto trasy jsou doporučovány například v rámci on-line cykloatlasu na internetové stránce www.cykloserver.cz, fungujícím ve spolupráci s vydavatelem tištěných map SHOCart, a vznikají bez jakékoli domluvy s CHKO. Mnohdy nemají žádný smysl či zajímavý cíl cesty a procházejí přes k cykloturistice nepřizpůsobené cesty, klidové zóny či soukromé pozemky (obr. 10). Zda jsou tímto jevem negativně ovlivněny předměty ochrany nelze stoprocentně potvrdit, objevují se zatím pouze domněnky o krotnutí ptáků.



Obr. 10: Část I. klidové zóny v NPR Stará a Nová řeka protkaná „doporučenými“ cyklotrasami (ružově)
Zdroj: Cykloserver (2022)

Cykloturisté, kteří se podle těchto tras řídí, se mohou lehce v terénu ztratit, jelikož jsou trasy vyznačeny pouze virtuálně na cykloturistických serverech. Jedním z konkrétních problémových míst je brod na žluté turistické trase přes Starou řeku (obr. 11). Dříve zde stála dřevěná lávka. Ta však musela být kvůli špatnému stavu stržena a na místě zůstal pouze brod. Patřila do majetku Lesů České republiky (dále Lesy ČR), které její obnovu neplánují. Město Třeboň proto požádalo Povodí Vltavy, Jihočeskou centrálu cestovního ruchu a také Nadaci Jihočeské cyklostezky o poskytnutí finančních zdrojů na stavbu nové lávky, bohužel neúspěšně. Nabízí se však otázka, zda je stavba nové lávky, zejména kvůli cykloturistům, relevantní, jelikož těmito místy žádná oficiální cyklotrasa neprochází.



Obr. 11: Brod přes Starou řeku

Zdroj: Foto M. Drábková

6.2 Situace v dalších městech na Třeboňsku

Mezi cykloturisty hojně navštěvovaná místa se bezpochyby řadí městy Chlum u Třeboně. Leží necelých 20 kilometrů jihovýchodně od Třeboně u hranic s Rakouskem. K jeho dominantám patří barokní zámek stojící nedaleko rybníku Hejtman a barokní kostel Nanebevzetí Panny Marie, který se nalézá na chlumeckém náměstí. Rybník slouží zejména k rekreačním účelům, v jeho blízkosti se nachází mnoho kempů a penzionů. Podle odhadu místní starostky zavítají až tři čtvrtiny návštěvníků do městyse s kolem a stejně jako Třeboň se i Chlum u Třeboně v hlavní sezóně potýká s problémy s cykloturisty. Ti velmi často nerespektují pravidla silničního provozu a jezdí po chodnících v pěší zóně, do míst se zákazem vjezdu všech vozidel či v protisměru jednosměrnými ulicemi. Nežádá se stává, že cykloturisté jedou vedle sebe nebo ve velkých skupinách za sebou bez patřičných rozstupů a není možné je předjet. Rezidenti mají nutkání poučovat je a upozorňovat na dodržování předpisů, čímž se občas dostávají do vzájemných střetů. Dříve si místní obyvatelé stěžovali na opírání kol o domy, ploty apod.

V nynější době tento problém téměř vymizel. Jednak ve městě přibylo stojanů na kola, ale také vzrostl počet elektrokol a obecně dražších kol, což zapříčinilo, že si je návštěvníci raději nechávají poblíž sebe.

Chlum u Třeboně využívá řadu preventivních opatření pro předcházení konfliktním situacím. Před sezónou se provádí nástřiky na pěší zónu pro zdůraznění zákazu vjezdu cyklistů a koná se pravidelná revize značení. Do měsíčníku Hejtman bývají v letní sezóně zařazena pravidla chování pro návštěvníky přijíždějící do města za cykloturistikou. V současné době je v plánu městyse úprava předměstí – vytvoření odpočinkové zóny s dostatkem stojanů na kola a dalším mobiliářem pro cyklisty. Podobně jako v Třeboni zde absolvují žáci základní školy hodiny na dopravním hřišti, kde se seznamují se s pravidly silničního provozu.

Směrem na sever od Třeboně se rozprostírá malebná oblast Veselska, v níž se vyskytuje mnoho významných přírodních i kulturních pamětihodností. Asi 4 km jihovýchodně od města Veselí nad Lužnicí se nalézají přírodní rezervace a evropsky významná lokalita Písečný přesyp u Vlkova, hodnotná zejména unikátní flórou a faunou. Oblastí prochází cyklotrasa Greenway Selského baroka, která navazuje na dálkovou cyklotrasu Greenways Praha – Vídeň (Stašková 2009). Přestože se zde podle městské policie Veselí nad Lužnicí zpravidla nestřetávají místní obyvatelé s cykloturisty, přímo ve městě se MP v létě setkává s obvyklými problémovými situacemi, jako je jízda po chodníku, jízda vedle sebe, sesedání z kola směrem do vozovky apod. Pouze nárazově dochází k větší koncentraci tohoto typu návštěvníků, a to především v letní sezóně v ulici Třída Čs. armády a na silnicích ve směru k veselským pískovněm. Žádná preventivní opatření, kromě pravidelných přednášek ve školách, MP neprovádí.

6.3 Situace v sousedících turistických oblastech

Pro porovnání a širší přehled o situaci ohledně cykloturistiky jsem oslovila i jednotlivé produktové manažery čtyř turistických oblastí sousedících s TO Třeboňsko. Tři z nich (kromě zástupce TO Budějovicko) se shodli, že se také potýkají s určitými komplikacemi, avšak ani v jednom případě se nejednalo o závažnější problémy. V oblasti České Kanady řeší v hlavní sezóně zejména nedostatek míst k úschově kol a také cyklisty, kteří obvykle jezdí po hlavních komunikacích ve velkém provozu. Proto zde byla v nedávné době vytvořena a zveřejněna nová nabídka tras vedoucích mimo hlavní silnice. Na Novohradsku–Doudlebsku se primárně jedná o problémy s údržbou orientačního značení a doplňkového mobiliáře, který se nachází na cyklotrasách. I tady se usiluje o nápravu, především za pomoci různých dotačních programů.

V TO Toulava je snaha o instalaci co nejnázornějšího cyklistického značení, protože největší komplikace tu způsobují cyklisté jezdící po pěších stezkách.

V Konceptu rozvoje cestovního ruchu Jihočeského kraje 2021–2030 je jako jeden z cílů uvedena spolupráce a vytváření společných produktů jednotlivých turistických oblastí, zejména za účelem posilování konkurenceschopnosti značky Jižní Čechy (JCCR 2021). Z rozhovoru s produktovou manažerkou TO Třeboňsko jsem se však dozvěděla, že zde dosud neexistuje, ani se v brzké době neplánuje, žádná komplexnější spolupráce s okolními turistickými oblastmi. Zajímalo mě, zda i ostatní produktoví manažeři vidí situaci stejně. Zjistila jsem, že i když zatím nevznikl žádný společný produkt, mezi oblastmi probíhá nepřímá spolupráce. Příkladem může být cykloturistická naučná stezka Paměti Vitorazska, která vede přes území TO Novohradsko–Doudlebsko a Třeboňsko. O její údržbu se stará Novohradsko–Doudlebsko a současně ji i propaguje, čím nepřímou propaguje rovněž území Třeboňska. Budějovická oblast ve svém turistickém informačním centru doporučuje výlety i mimo své území např. právě do Třeboně a jejího okolí. V rámci přímé spolupráce je podle produktové manažerky TO Česká Kanada plánován společný produkt cestovního ruchu zaměřený na elektrokola.

7 Postoje rezidentů Třeboně k cykloturistům

Dotazníkové šetření s rezidenty proběhlo elektronickou formou prostřednictvím neoficiálních facebookových stránek Třeboně v průběhu měsíce června 2022 (více viz kapitola 5). Dotazník kompletně vyplnilo celkem 488 respondentů, což tvoří přibližně 6 % všech obyvatel Třeboně (ČSÚ 2022). Takto velký zájem o vyplnění dotazníku (a mnohými také jeho následné sdílení) by mohl ukazovat, že pro spoustu rezidentů je problematika cykloturistiky v jejich městě velmi relevantní. Tuto skutečnost podporuje i fakt, že se v komentářích u původního facebookového příspěvku spustila bohatá diskuse ohledně cykloturistů v Třeboni.

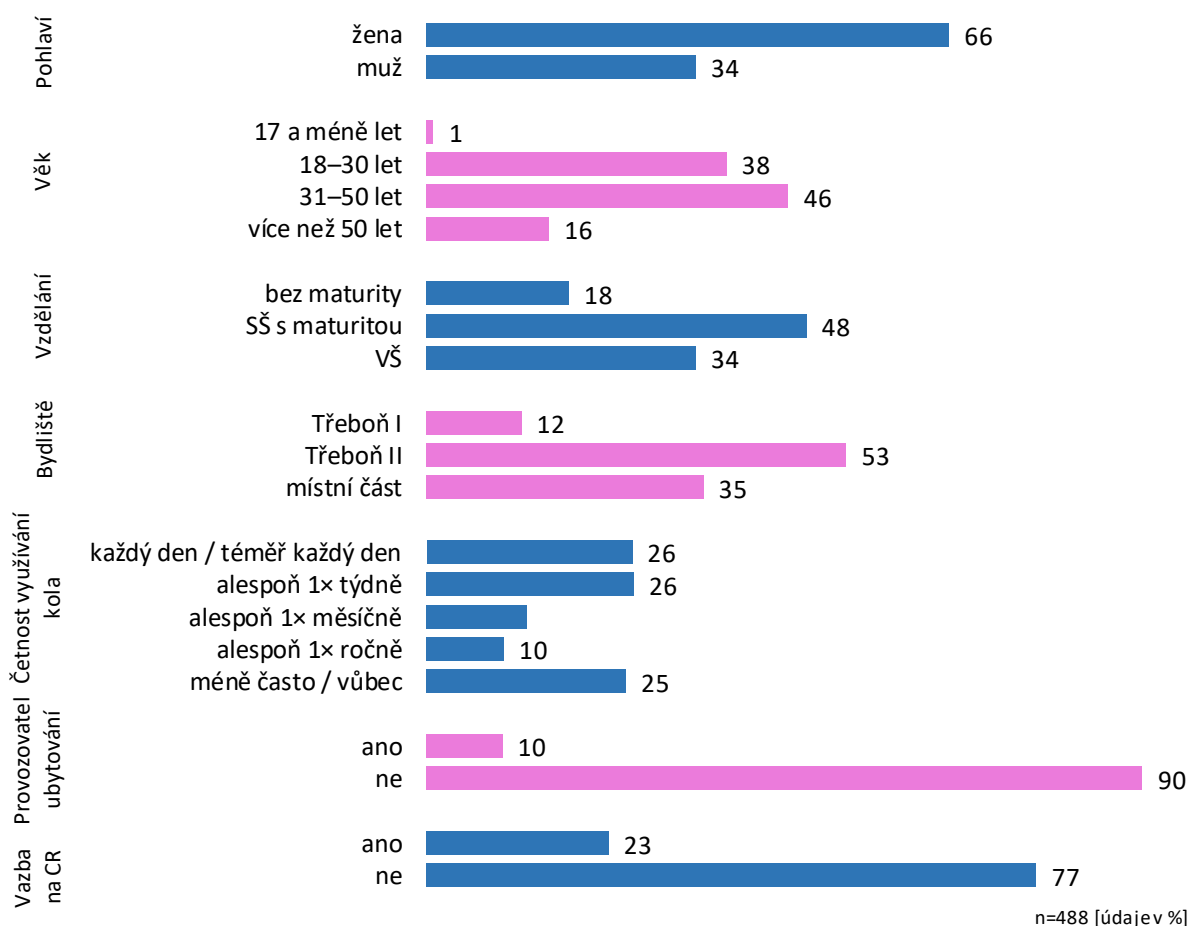
Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit, jaký mají rezidenti postoj k cykloturistům, zda podle nich způsobují problémy, a pokud ano, jaké konkrétně. Součástí byly i otázky zaměřené na prevenci konfliktních situací. První se týkala úpravy vjezdu cyklistů do centra Třeboně – na Masarykovo náměstí, ve druhé jsem se místních obyvatel zeptala, zda by souhlasili s vybudováním parkovacího domu pro kola mimo centrum města. Zajímal mě také pohled na nasycenost města cykloturisty obecně v hlavní sezóně (v červenci a srpnu) i mimo ni (na jaře a na podzim). V neposlední řadě dotázaní vyjádřili svůj názor na hustotu sítě cyklotras na Třeboňsku. Na závěr dotazníku jsem připojila identifikační otázky – pohlaví, věk, nejvyšší dosažené vzdělání a místo bydliště. Právě místo bydliště bylo zahrnuto s cílem zjistit, zda mezi ním a postojem k cykloturistům existuje určitá korelace.

7.1 Struktura vzorku respondentů

Pro vyhodnocení dotazníku je nutné na úvod uvést strukturu vzorku respondentů (viz graf 1). Šetření se zúčastnilo více žen, od nichž pochází přibližně dvě třetiny odpovědí. Věková struktura respondentů je značně nevyrovnaná. Nejpočetnější skupinu tvoří lidé ve věku 31–50 let, následuje skupina 18–30 let. Pouze přibližně každý šestý spadl do věkové skupiny nad 50 let. Hlavní příčina této nevyváženosti se pravděpodobně nachází ve formě distribuce dotazníku. Co se týče nejvyššího dosaženého vzdělání respondentů, téměř polovina uvedla střední školu s maturitou, třetina dotázaných dosáhla vysokoškolského vzdělání (včetně VOŠ). V otázce dotazující se na místo bydliště byly nabídnuty tři možnosti odpovědí – první dvě se týkaly samotného města Třeboně, třetí souhrnně všech místních částí. Každý druhý oslovený bydlí ve vnější části katastrálního území – Třeboni II, zatímco v historickém jádru města pouze osmina respondentů.

Zajímavé výsledky přinesla otázka, ve které jsem se místních obyvatel ptala, jak často využívají v Třeboni jízdní kolo. Více než 50 % dotázaných využívá kolo alespoň 1× týdně, z toho polovina každý nebo téměř každý den. Naopak pouze každý čtvrtý jezdí na kole méně často než 1× ročně nebo vůbec. Lze tedy předpokládat, že místní obyvatelé budou mít k uživatelům kola spíše vstřícný a tolerantní vztah. Mezi identifikační otázky jsem zařadila i dvě týkající se vazby na cestovní ruch. Zeptala jsem se, zda má jejich ekonomická aktivita vazbu na cestovní ruch v Třeboni. V literatuře se totiž často setkáváme s pojmem dualizace společnosti, což je označení pro proces, v němž se společnost rozděluje na dvě třídy – na profitující, která má z CR značný ekonomický užitek, a na strádající, která z turismu nijak netěží a spíše trpí zvýšenými životními náklady způsobenými nadměrným cestovním ruchem v dané lokalitě (Pásková 2014). Kladně odpověděla zhruba čtvrtina respondentů. Jelikož se v Třeboni a blízkém okolí nachází velké množství ubytovacích zařízení (ČSÚ 2021b), rozhodla jsem se zahrnout do dotazníku i dotaz na toto téma. Z celkového počtu 488 respondentů ubytovací službu v současné době poskytuje 47 osob.

Graf 1: Struktura vzorku respondentů



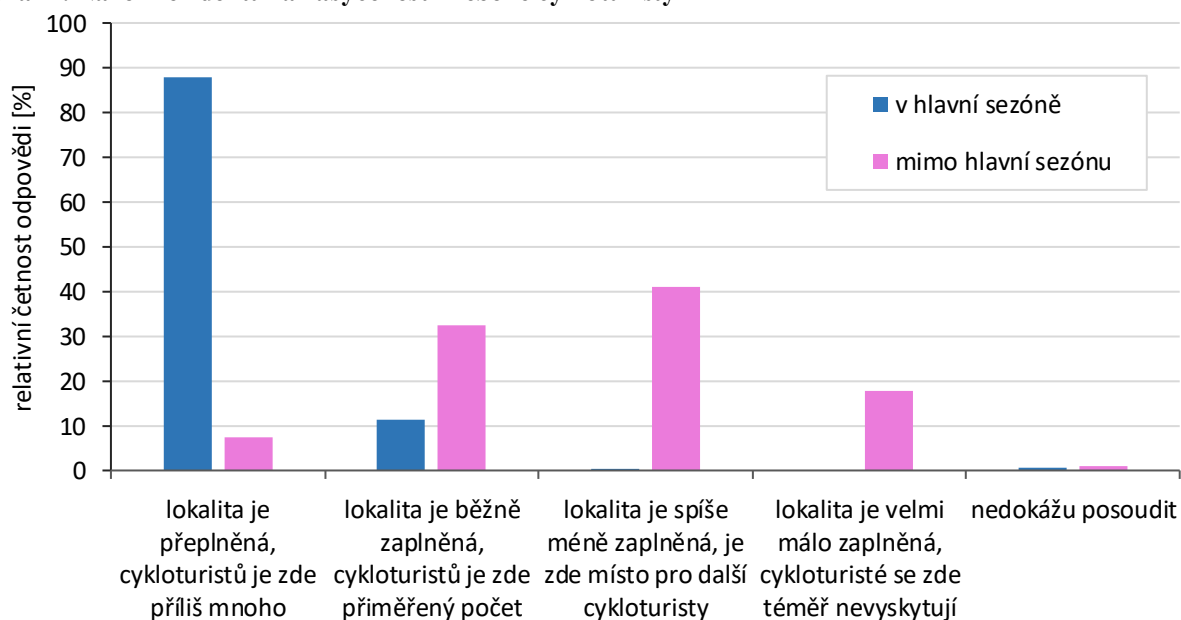
Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Pozn.: Třeboň I – širší historické centrum města, Třeboň II – vnější část katastrálního území, místní část – mimo katastrální území Třeboň

7.2 Názory respondentů

V této kapitole uvedu výsledky jednotlivých meritorních otázek. V úvodu dotazníku jsem se zeptala místních obyvatel na jejich názor na nasycenost Třeboně a blízkého okolí cykloturisty. Většina oslovených se shodla, že lokalita je v hlavní sezóně (v červenci a v srpnu) přeplněná a cykloturistů je zde příliš mnoho. Podle 1/8 dotázaných, mezi kterými se nachází významný podíl lidí provozujících ubytování, se zde nachází přiměřený počet cykloturistů a lokalita je jen běžně zaplněná. Na druhou stranu na otázku nasycenosti města mimo hlavní sezónu (na jaře a na podzim) jsem získala naprosto odlišné odpovědi. Pouze podle méně než 10 % respondentů se město potýká s nadměrným počtem cykloturistů. Nejčastěji se lidé přiklání k názoru, že je lokalita spíše méně zaplněná a stále zde zůstává místo pro další cykloturisty (viz graf 2). Tyto odpovědi přinesly předem očekávatelný výsledek, který potvrzuje vysokou sezónnost cestovního ruchu v Třeboni, kde se mimo hlavní sezónu nejspíše nacházejí z velké části pouze lázeňští hosté.

Graf 2: Názor rezidentů na nasycenost Třeboně cykloturisty

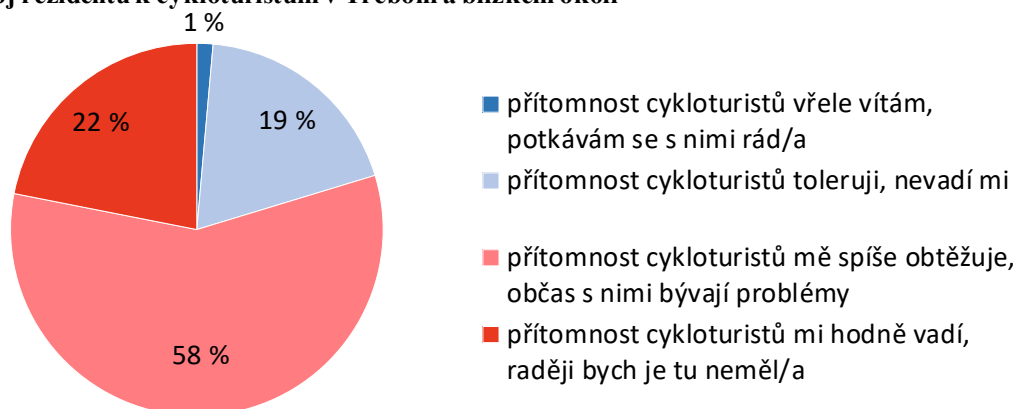


Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Další série otázek se zabývá samotným postojem rezidentů k cykloturistům v dané lokalitě. Z výsledků vyplývá, že pouze 7 lidí, z toho 5 mužů, z celkových 488 zde tento typ návštěvníků vřele vítá a potkávají se s nimi rádi. Přibližně každému třetímu provozovateli ubytovacího zařízení přítomnost cykloturistů nevádí a toleruje ji. Avšak více než polovinu ze všech respondentů cykloturisté spíše obtěžují, občas s nimi mívají problémy a zhruba pětina by byla ráda, kdyby cykloturisté do Třeboně vůbec nejezdili. Touto otázkou jsem nepřímo zjišťovala stupeň iritace rezidentů (viz podkapitola 3.3). Podle výsledků (viz graf 3) je možné tvrdit, že se

Třeboň pravděpodobně nachází ve třetím stádiu turistické iritace, tedy ve fázi znechucení. Rezidenti si postupně začínají všimnout upozadění jejich zájmů na úkor cykloturistů. Domnívala jsem se, že obyvatelé s bydlištěm v centru města budou obecně více znechuceni cykloturisty než obyvatelé okrajových částí. Tento předpoklad se ovšem nepotvrdil.

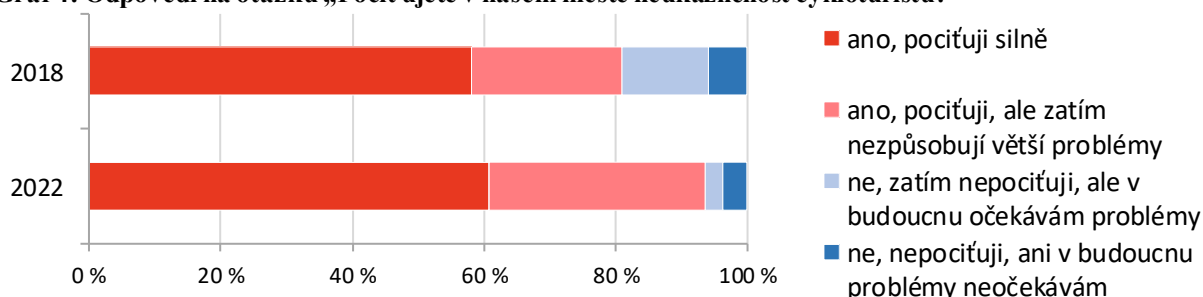
Graf 3: Postoj rezidentů k cykloturistům v Třeboni a blízkém okolí



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Následující otázka se zabývá neukázněností cykloturistů. Do dotazníku je zařazena hlavně kvůli porovnání s výsledky výzkumu z roku 2018 (Klufová a kol. 2018). Jak je zobrazeno v grafu 4, v roce 2018 pociťovaly určitou neukázněnost cykloturistů více než 4/5 dotázaných. V roce 2022 už tento názor zastávalo dokonce 9 z 10 respondentů. V obou případech oslovení nejčastěji tvrdili, že neukázněnost pociťují silně, výrazně častěji tuto odpověď zvolili lidé, kteří na kole jezdí méně často než 1× ročně nebo vůbec (mezi necyklisty přibližně tři čtvrtiny). S neukázněností se v současné době nesetkávají pouze jednotky procent oslovených, mezi nimiž je významný podíl lidí, jejichž ekonomická aktivita má vazbu na CR v Třeboni, tudíž mají k turistům celkově vřelejší vztah. Samotná neukázněnost byla v dotazníku zmiňována mnohokrát i v dalších otázkách. Rezidenti si nejčastěji konkrétně stěžují na hluk a s ním související nedodržování nočního klidu, drzost, arogantní chování a nadřazování se nad místním obyvatelstvem. Ačkoli obě šetření přinesla podobné výsledky, je diskutabilní, zda je možné tyto průzkumy srovnávat, jelikož dotázaní byli osloveni odlišnou formou a lišila se struktura vzorku respondentů.

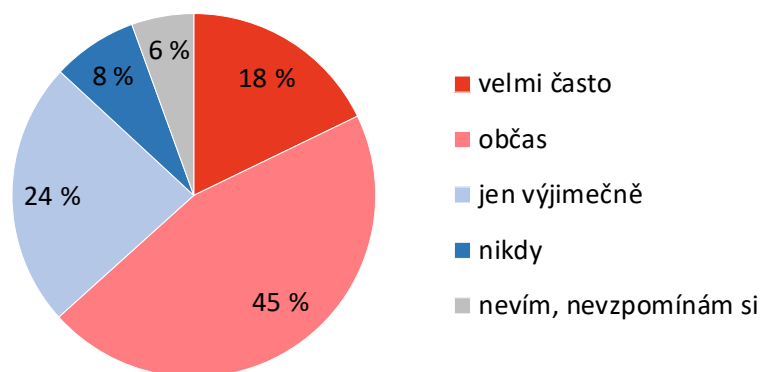
Graf 4: Odpovědi na otázku „Pociťujete v našem městě neukázněnost cykloturistů?“



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování, doplněno o data Klufová a kol. (2018)

V další otázce jsem se místních obyvatel zeptala, zda se někdy dostávají do konfliktní situace s cykloturistou. Pouze minimum oslovených se do takové situace nikdy nedostalo. Naopak velmi často se s touto zkušeností setkává přibližně pětina respondentů, mezi nimiž převládají lidé ve věku 31–64 let. Tuto odpověď ne zvolil nikdo starší 64 let. Je patrné, že existuje určitá souvislost s otázkou předešlou. Z výsledků vyplývá, že čím častěji se respondenti dostávají do konfliktních situací s cykloturisty, tím více pociťují jejich neukázněnost.

Graf 5: Četnost konfliktních situací s cykloturisty

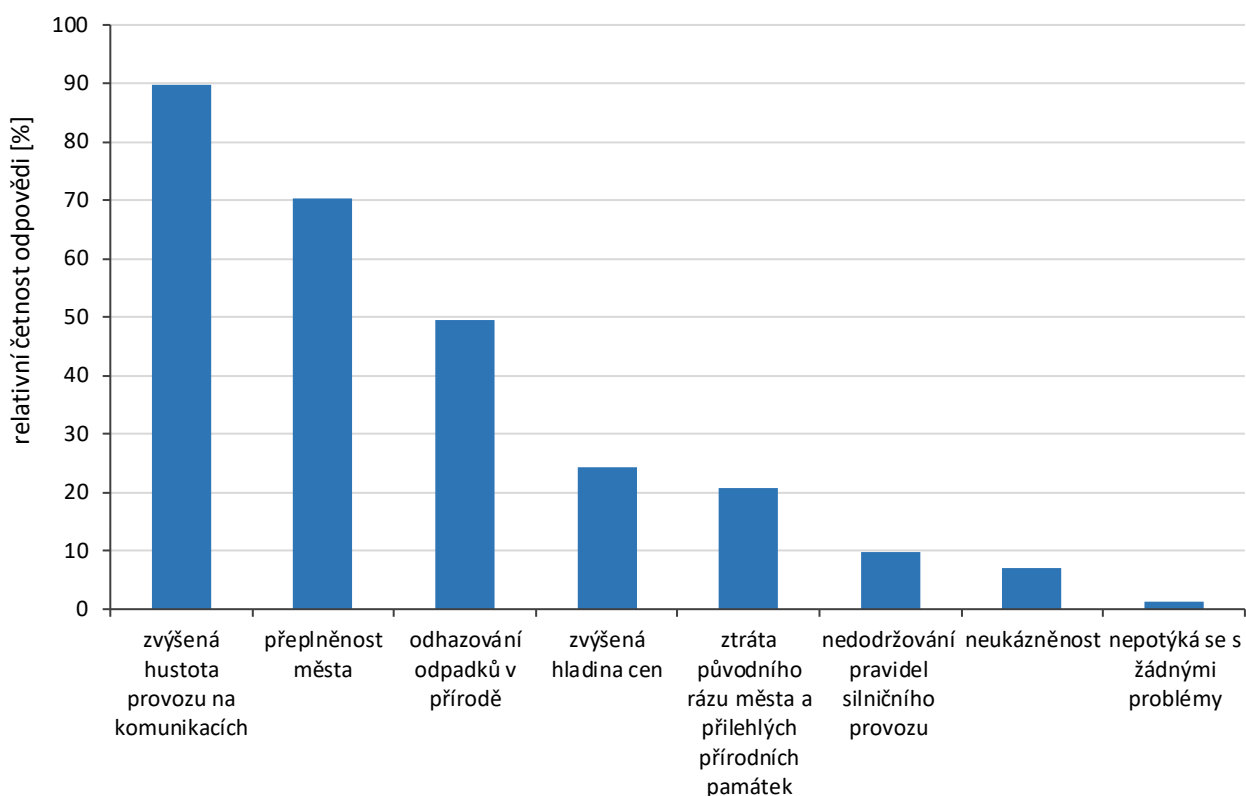


Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Pomocí polouzavřené vícevýběrové otázky jsem dále zjišťovala, jaká negativa související s cykloturisty a cykloturistikou trápí místní obyvatele nejvíce (viz graf 6). Výběr předdefinovaných odpovědí byl složen ze šesti možností a přidala jsem i pole „jiná“ pro případné připsání dalších poznatků. Z nabízených odpovědí vadí 9 z 10 lidem zvýšená hustota provozu na komunikacích a přibližně 7 z 10 dotázaných vidí jako problém přeplněnost města způsobenou právě cykloturisty.

Dodatečné odpovědi respondentů u možnosti „jiná“ ukázaly, že výčet nabízených problémů nebyl zdaleka vyčerpávající. Lidé nejčastěji doplňovali nedodržování pravidel silničního provozu a neukázněnost cykloturistů – konkrétně byla mnohokrát jmenována jízda na kole po chodnících a přes přechody pro chodce, jízda vedle sebe, bez osvětlení aj. Spíše sporadicky se objevovaly také stížnosti na časté opírání kol o místa k tomuto účelu nevhodná, nedostatek parkovacích míst, nekvalitní či chybějící cyklostezky, ztrátu bezpečnosti pohybu po městě nebo nedostatečné kroky politického vedení ke zlepšení situace.

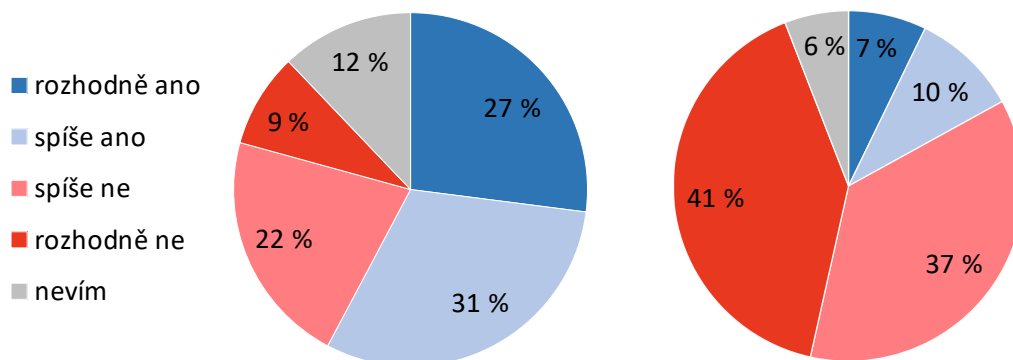
Graf 6: Nejčastější problémy týkající se cykloturistů v Třeboni očima rezidentů



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Jak již bylo zmíněno v úvodu kapitoly, zahrnula jsem do dotazníku tři otázky týkající se určité prevence konfliktních situací. V prvních dvou jsem se místních obyvatel zeptala, zda by souhlasili s výstavbou parkovacího domu mimo centrum města a zda by ho potenciálně využívali i oni sami. Zatímco převážná část by s výstavbou spíše či rozhodně souhlasila, využívala by ho méně než pětina dotázaných. V dodatečných poznámkách respondentů se několikrát objevil názor, že zřízení parkovacího domu je dobrý nápad, ale musí být současně omezen vjezd na Masarykovo náměstí. Pro některé rezidenty jeho výstavba mimo centrum není řešením, jelikož by to vedlo k jeho malé využitelnosti.

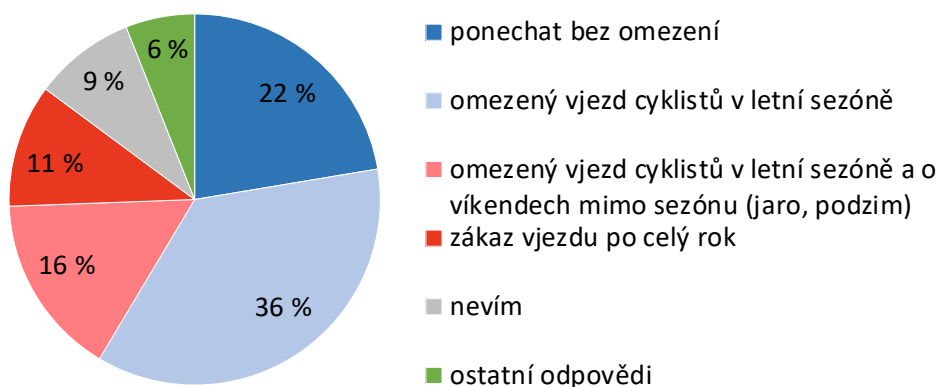
Grafy 7 a 8: Odpovědi na otázky „Souhlasili byste s výstavbou parkovacího domu mimo centrum města?“ (vlevo) a „Využívali byste ho?“ (vpravo)



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Dále jsem se zabírala úpravou vjezdu cyklistů na Masarykovo náměstí. Pomocí polouzavřené otázky jsem nabídla čtyři možnosti a ponechala prostor pro jiné návrhy. Lidem by nejvíce vyhovovalo omezit vjezd cyklistů v letní sezóně, pro omezený vjezd po celý rok se vyslovil pouze každý devátý respondent. K ponechání vjezdu bez omezení se přiklání více než pětina respondentů. Několikrát byl navrhnut omezený vjezd cyklistů při konání kulturních akcí a trhů na náměstí. Tři dotázaní vidí řešení přeplněnosti centra ve vytvoření cyklistické stezky přímo na Masarykově náměstí.

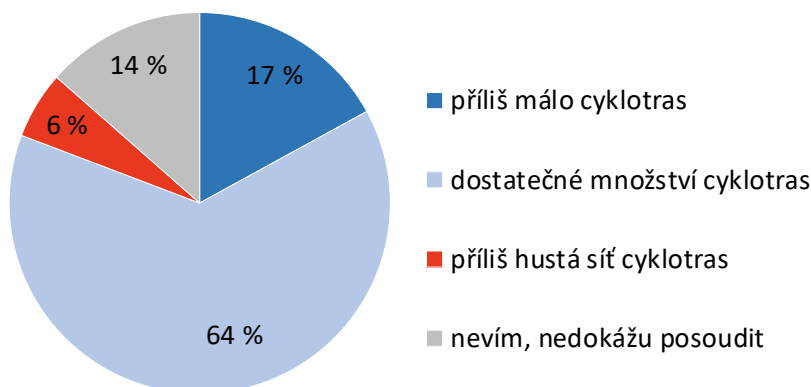
Graf 9: Názor rezidentů na omezení vjezdu cyklistů na Masarykovo náměstí



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Zajímavé výsledky poskytla otázka ohledně vnímání hustoty sítě cyklotras na Třeboňsku. Většina respondentů zastává názor, že se na Třeboňsku nachází dostatečné množství cyklotras, podle každého šestého je jich zde dokonce příliš málo. Pouze 1 ze 17 si myslí, že síť je moc hustá. Na základě těchto výsledků se domnívám, že mnoho oslovených nezná definici pojmu „cyklotrasa“ a pravděpodobně jej zaměňují s pojmem „cyklostezka“.

Graf 10: Názor rezidentů na hustotu sítě cyklotras na Třeboňsku



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Na úplném závěru dotazníku jsem ponechala prostor pro případné připomínky či vyjádření názoru k dané problematice. Využil ho každý desátý respondent. Mimo již obvyklé odpovědi

stěžující si na neukázněnost cykloturistů a neznalost předpisů se zde objevily například stížnosti na nezkušené řidiče elektrokol. Jeden respondent uvedl, že „nekoordinovaný turismus naprosto změnil ráz Třeboně velmi negativním způsobem“. Některé poznámky však byly i pozitivního rázu. Rezidenti několikrát vyjádřili názor, že díky cykloturismu (příp. turismu obecně) je ekonomická situace města i místních podnikatelů velmi příznivá a cykloturisté jsou zde potřební. Zajímavý postřeh zmínil jeden respondent bydlící v centru města. Dle něj jsou „více neukáznění a hádaví místní cyklisté, např. v zámeckém areálu, kde „coby znalí terénu“ jezdí příliš rychle a neuvědomují si, že mohou srazit malé děti. Cykloturista po výzvě většinou sesedne, místní se hádá a uráží. Pokud procházejícího cykloturistu předjede místní senior na kole, cykloturista nasedne a jede také, a to i tam, kde nesmí. Je to začarovaný kruh“.

V komentářích pod původním facebookovým příspěvkem s odkazem na dotazník se hojně objevovaly velmi agresivní až vulgární reakce rezidentů mířené na cykloturisty, mezi nimiž však byly navrhovány i možná řešení situace. Jednalo se třeba o vytvoření cykloparkoviště zkombinované s ekologickou dopravou do centra nebo navýšení kapacit městské policie a častější pokutování přestupků.

8 Návrhy na prevenci konfliktních situací

Návrh 1: Odklonění hlavních cyklotras od Masarykova náměstí

Všechny hlavní cykloturistické trasy procházejí v Třeboni skrz Masarykovo náměstí, což zde zapříčiňuje vysokou kumulaci lidí. Bylo by vhodné vést přinejmenším některé z nich mimo centrum města. Jelikož tento problém byl v nedávné době řešen místní cyklistickou expertní skupinou, ale byl kvůli epidemii onemocnění Covid-19 utlumen, považuji za příhodné pokračovat nyní v realizaci započatého projektu. Nabízí se však otázka, zda bude mít tento počín vliv na množství cykloturistů ve městě, jelikož je pravděpodobné, že i přes odklonění tras zůstane náměstí vyhledávaným cílem.

Návrh 2: Omezení vjezdu cyklistů na Masarykovo náměstí

Zvláště v době konání kulturních akcí či trhů se stává téměř nemožné projet přes treboňské náměstí na kole. Nabízí se tedy varianta zákazu vjezdu cyklistů alespoň při těchto událostech, případně v celé letní sezóně. Cyklisté budou muset své kolo vést, popřípadě ho ponechat ve stojanu na kola. Protože by po takovémto omezení výrazně vzrostla potřeba míst pro odložení kola, mohla by být znovu zřízena úschovna kol v Rožmberské či Krčínově ulici v prostorách města Třeboň, kde již dříve byla provozována, ale nikdy nebyla plně využívána. Současně bude potřeba navýšit množství stojanů na kola hlavně v okolí Budějovické brány (lokalizace viz příloha 7).

Návrh 3: Budování nových cyklostezek (případně stezek pro chodce a cyklisty)

Z výsledků dotazníkového šetření, ale i z rozhovorů, vyplynulo, že velká část konfliktních situací vzniká na chodnících pro pěší, na které by cyklisté vůbec neměli jezdit. Kvůli ohrožení bezpečnosti jízdy při hustému provozu na komunikacích se však pro cyklisty často jeví chodník jako nejlepší varianta. Přestože se přímo ve městě Třeboň nenachází žádná samostatná cyklostezka, v posledních letech proběhla výstavba či oprava mnoha stezek pro chodce a cyklisty. Stále se ale ve městě nachází celá řada problematických míst, kde taková infrastruktura chybí. Nejvíce je dle mého názoru v současné době potřeba vyřešit situaci v ulicích Táboritská a Svobody od hlavního kruhového objezdu ve směru k městskému úřadu (lokalizace viz příloha 7).

Návrh 4: Vytvoření návrhu vybraných cyklotras vedoucích cykloturisty do méně exponovaných, ale přesto atraktivních, lokalit

V destinaci Třeboňsko je potřeba využít síť stávajících cyklotras a navázat na ně nové cyklotrasy, které zavedou návštěvníky do turisticky méně vytížených oblastí (např. do příhraničního Vitorazska) a uleví přeplněnému jádru lokality. Cílem bude budovat tyto trasy jen na určité časové období a obměňovat je (např. vynechat místa, na kterých v daném období probíhá těžba dřeva), což přinese pozitivní vliv jak pro místní podnikatele, tak rezidenty i samotné cykloturisty a nedojde k trvalému narušení místní flory a fauny z důvodu dlouhodobého pohybu cykloturistů. Při tvorbě návrhu by měli spolupracovat a společně se shodnout CHKO Třeboňsko, město Třeboň, Lesy ČR, Turistická oblast Třeboňsko, zástupci podnikatelské sféry a případné další zainteresované subjekty.

Návrh 5: Snížení propagace lokality v letní sezóně, zaměření se spíše na jaro a podzim

Do oblasti není potřeba v létě lákat další návštěvníky, lokalita je naplněna. Mnoho podnikatelů však vzápětí po letní sezóně přestane poskytovat služby a zavře i přesto, že určitá nabídka akcí se zde nachází i mimo hlavní sezónu (např. Otevírání lázeňské sezóny, Svatováclavské slavnosti, Jihočeský festival zdraví, tradiční výlovy rybníků aj.). Narážíme zde tedy na problém nedostatečné spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Dobré kroky dělá v tomto směru pan kastelán, který zpřístupnil zámek Třeboň i Schwarzenberskou hrobku téměř celoročně.

9 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zanalyzovat současný stav cykloturismu na Třeboňsku, zejména prostřednictvím polostrukturovaných rozhovorů s klíčovými aktéry cestovního ruchu v této destinaci a rovněž skrze dotazníkové šetření mezi obyvateli města Třeboň, které představuje centrum zkoumaného regionu. Kromě celkového pohledu na cykloturismus byl kladen hlavní důraz na konfliktní situace mezi cykloturisty a rezidenty. Na základě realizovaných rozhovorů a výsledků dotazníkového šetření bylo možné identifikovat nejdůležitější problémy a představit alespoň stručný nástin návrhů na řešení těchto konfliktních situací.

Z výsledků výzkumu vyplynulo, že jižní Čechy mají nejdelší a nejhustější síť cyklotras ze všech krajů Česka, ovšem cykloturismus je zde rozvinut značně nerovnoměrně. Mezi jednu z nejvíce vytižených lokalit patří právě oblast Třeboňska, dominantně samotné město Třeboň. V oblasti se nachází dostatečné až nadměrné množství oficiálních cyklotras. Problémem jsou ale spíše takzvané „doporučené“ (neoficiální) cyklotrasy, které vznikají bez jakékoli domluvy s organizacemi, koordinujícími zdejší rozvoj cestovního ruchu.

Paradoxním zjištěním například je, že ačkoliv data třeboňské městské policie ukazují na vzrůstající disciplínu cyklistů (úbytek přestupků) v posledních letech, rezidenti nyní pocítují neukázněnost cykloturistů silněji než dříve. Postoj místních obyvatel k cykloturistům dosáhl z pohledu Doxeyho iritačního indexu fáze znechucení, kdy 80 % oslovených občanů přítomnost cykloturistů obtěžuje. Lokalita je podle většiny dotázaných (včetně předních aktérů cestovního ruchu) cykloturisty přeplněná pouze v letní sezóně, proto se jako jeden z možných návrhů do budoucna jeví zvýšená propagace destinace pouze mimo období letních prázdnin.

Žádoucí by byla i větší spolupráce veřejného a soukromého sektoru a snaha nasměrovat cykloturisty do turisticky méně exponovaných, přesto atraktivních lokalit. V samotné Třeboni je nejvíce problematickým a cykloturisty přeplněným místem Masarykovo náměstí, na kterém se střetávají všechny cyklotrasy. V úvahu přichází jak odklonění alespoň některých hlavních cyklotras, tak omezení vjezdu cyklistů (minimálně v době konání kulturních akcí či v celé letní sezóně). Bakalářská práce by mohla být poskytnuta především vedení města Třeboň, případně Turistické oblasti Třeboňsko nebo Krajskému úřadu Jihočeského kraje a Jihočeské centrále CR a mohla by sloužit jako komplexní podkladový materiál při plánování budoucích rozvojových aktivit.

V rámci pokračování výzkumu by se nabízelo zaměřit se na problematiku nadměrného cykloturismu v širším kontextu, nejlépe též ve vybraných cykloturisticky vytižených lokalitách v zahraničí, a pomocí rešerše příkladů dobré praxe vytvořit komplexnější seznam návrhů na řešení konfliktních situací. Rozhodně by bylo vhodné zahrnout do práce i pohled z perspektivy samotných cykloturistů pro celkový obraz o dané problematice.

10 Zdroje

Literatura

BERNO, T., WARD, C. (2011): Beyond social exchange theory: Attitudes toward tourists. *Annals of tourism research*, 38, 4, 1556–1569.

BÍLOVÁ, M. (2007): Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc.

DODDS, R., BUTLER, R. (2019): The phenomena of overtourism: a review. *International journal of tourism cities*, 5, 4, 519–528.

DOXEY, G. V. (1975): A causation theory of visitor–resident irritants: Methodology and research inferences. In: *The Impact of Tourism: Sixth Annual Conference Proceedings*. Travel Research Association, San Diego, 195–198.

GAZZOLA, P., PAVIONE, E., GRECHI, D., OSSOLA, P. (2018): Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-Known or Remote Territories: The Experience of the Apennine Regions of Northern Italy. *Sustainability*, 10, 6, 1–19.

HÁTLE, M. (2014): CHKO Třeboňsko – 35 let velkoplošné ochrany unikátní krajiny. *Ochrana přírody*, 69, 4, 2–9.

HORÁKOVÁ, H., FIALOVÁ, D. (2014): Transformace venkova: Turismus jako forma rozvoje. Aleš Čeněk s.r.o., Plzeň.

INDROVÁ, J., MALÁ, V., MLEJNKOVÁ, L., NETKOVÁ, J., PETRŮ, Z. (2007): Cestovní ruch (základy). *Oeconomica*, Praha.

KELLER, J. (1988): Sociální jednání: z hlediska marxistické sociologie. Univerzita J. E. Purkyně, Brno.

KLUFOVÁ, R., VOCETKOVÁ, K., DVOŘÁKOVÁ-LÍŠKOVÁ, Z., HRUBEŠOVÁ, M., ROST, M. (2018): Změny využití venkovského prostoru Třeboňska očima místních aktérů. In: Šíp, J. a kol. (eds.): *Venkovský cestovní ruch*. SVECR, Brno, 132–141.

KLUFOVÁ, R., DVOŘÁKOVÁ-LÍŠKOVÁ, Z. (2018): Vývoj cestovního ruchu na Třeboňsku ve vztahu k jeho autenticitě. In: Linderová, I., Pachrová, S. (eds.): *Aktuální*

problémy cestovního ruchu – Autenticita v kontextu cestovního ruchu. Vysoká škola polytechnická Jihlava, Jihlava, 190–199.

MADARA, L. (2012): Contribution of cycling tourism to sustainable tourism development in Riga. In: Zarina, V. (ed.): Sustainable business under changing economic conditions. Turība University, Riga, 72–81.

PALATKOVÁ, M. (2011): Marketingový management destinací. Grada Publishing, Praha.

PÁSKOVÁ, M. (2014): Udržitelnost cestovního ruchu. Gaudeamus, Hradec Králové.

PEARCE, D. G. (2012): Frameworks for Tourism Research. CABI, Wallingford.

PEARCE, P. (1982): Tourists and their Hosts: Some Social and Psychological Effects of Inter-Cultural Contact. In: Bochner, S. (ed.): Cultures in Contact. Pergamon Press, Oxford, 199–221.

STRNAD, D. (2020): Overturismus v České republice. Diplomová práce. Fakulta mezinárodních vztahů, Vysoká škola ekonomická v Praze, Praha.

ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J., HOLEŠINSKÁ, A. a kol. (2015): Cestovní ruch – učební text. Masarykova univerzita, Brno.

VAICEKAUSKIENE, V., SPIRIAJEVAS, E. (2021): Smart city innovation: urban transport and structure elements. Publishing House of Bialystok University of Technology, Białystok.

VISKUPOVÁ, K. (2021): Overturismus v destinacích kulturního turismu. Bakalářská práce. Filozoficko-přírodovědecká fakulta v Opavě, Slezská univerzita v Opavě, Opava.

VYSTOUPIL, J., HOLEŠINSKÁ, A., ŠAUER, M. (2007): Vymezování destinace a formulace jejích charakteristik a organizace cestovního ruchu v destinaci. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha.

WALL, G., MATHIESON, A. (2006): Tourism: change, impacts, and opportunities. Pearson Prentice Hall, New York.

ZAHRADNÍK, D., BANAŠ, M., MISIAČEK, R. (2022): Zpracování průzkumu návštěvnosti na vybraných lokalitách CHKO Třeboňsko. Výroční zpráva. Monitoring návštěvnosti s. r. o., Dolany.

ZELENKA, J. (2012): Únosná kapacita v cestovním ruchu. *Czech Journal of Tourism*, 1, 2, 114–134.

ZELENKA, J., PÁSKOVÁ, M. (2012): *Cestovní ruch: Výkladový slovník*. Linde, Praha.

Internetové zdroje

ALI, R. (2018): The Genesis of Overtourism: Why We Came Up With the Term and What's Happened Since, <https://1url.cz/3roJ2> (23. 7. 2022).

AOPK ČR (2007): Charakteristika oblasti, <https://trebonsko.ochranaprirody.cz/charakteristika-oblasti/> (23. 7. 2022).

ČESKO V DATECH (2019): Česko na dvou kolech, <https://www.ceskovdatech.cz/clanek/135-cesko-na-dvou-kolech/> (23. 7. 2022).

ČSÚ (2021a): Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních, Český statistický úřad, <https://1url.cz/zro1h> (22. 7. 2022).

ČSÚ (2021b): Kapacity hromadných ubytovacích zařízení, <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky&katalog=31742> (23. 7. 2022).

ČSÚ (2022): Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2022, <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112022> (23. 7. 2022).

CYKLOSERVER (2022): Cykloatlas on-line, <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=49.009893P14.827449P14@b=2> (25. 7. 2022).

HAUBOLD, H. (2020): Is the COVID-19 cycling boom real? The numbers say yes!, <https://ecf.com/news-and-events/news/covid-19-cycling-boom-real-numbers-say-yes> (22. 7. 2022).

JCCR (2021): Koncepce rozvoje cestovního ruchu, <https://www.jccr.cz/jizni-cechy/koncepce-rozvoje-cestovniho-ruchu> (23. 7. 2022).

JCCR (2022): Turistické oblasti, <https://www.jccr.cz/jizni-cechy/turisticke-oblasti> (23. 7. 2022).

KČT (2022): Systém turistického značení, <https://kct.cz/system-turistickeho-znaceni> (23. 7. 2022).

NADACE JIHOČESKÉ CYKLOSTEZKY (2022): O nadaci, <https://www.jihoceske-cyklostezky.cz/njc/#kdo-jsme> (23. 7. 2022).

STAŠKOVÁ, I. (2009): Turistické zajímavosti, <https://veseli.cz/turisticke-zajimavosti/d-202175/p1=49165> (27. 7. 2022).

SPRM TŘEBOŇ (2021): https://www.mesto-trebon.cz/uploads/_mesto/strategie/SPRM_2021_2030.pdf (23. 7. 2022).

TŘEBOŇSKO.CZ (2022): Cyklotrasy – Třeboňsko, <https://www.trebonsko.cz/cyklotrasy-mapy> (23. 7. 2022).

TŮMA, Z., ŠPAČEK, O., CHALOUPKA, R., SEDLÁŘ, J. (2020): Kategorizace organizací destinačního managementu: Technický předpoklad, <https://1url.cz/Gro1O> (22. 7. 2022).

UNWTO (2018): Overtourism: Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284420070> (23. 7. 2022).

VALAŠSKO MOJE (2022): Cyklostezka Bečva, <http://www.valasskomoje.cz/cyklostezka-becva> (23. 7. 2022).

Zdroje dat

ARCDATA PRAHA (2016): Digitální geografická databáze ArcČR 500, verze 3.3., www.arcdata.cz (23. 7. 2022).

ČÚZK (2020): Základní mapa ČR 1 : 10 000, www.cuzk.cz (25. 7. 2022).

NADACE JIHOČESKÉ CYKLOSTEZKY (2022): Mapa cyklostezek a cyklotras v Jihočeském kraji, <https://1url.cz/jrogf93> (27. 7. 2022).

11 Přílohy

SEZNAM PŘÍLOH:

Příloha 1: Naučná cyklotrasa Rožmberk a Okolo Třeboně

Příloha 2: Cyklotrasa Lužnice

Příloha 3: Návštěvnícké desatero

Příloha 4: Základní struktura otázek pro hlavní aktéry cestovního ruchu

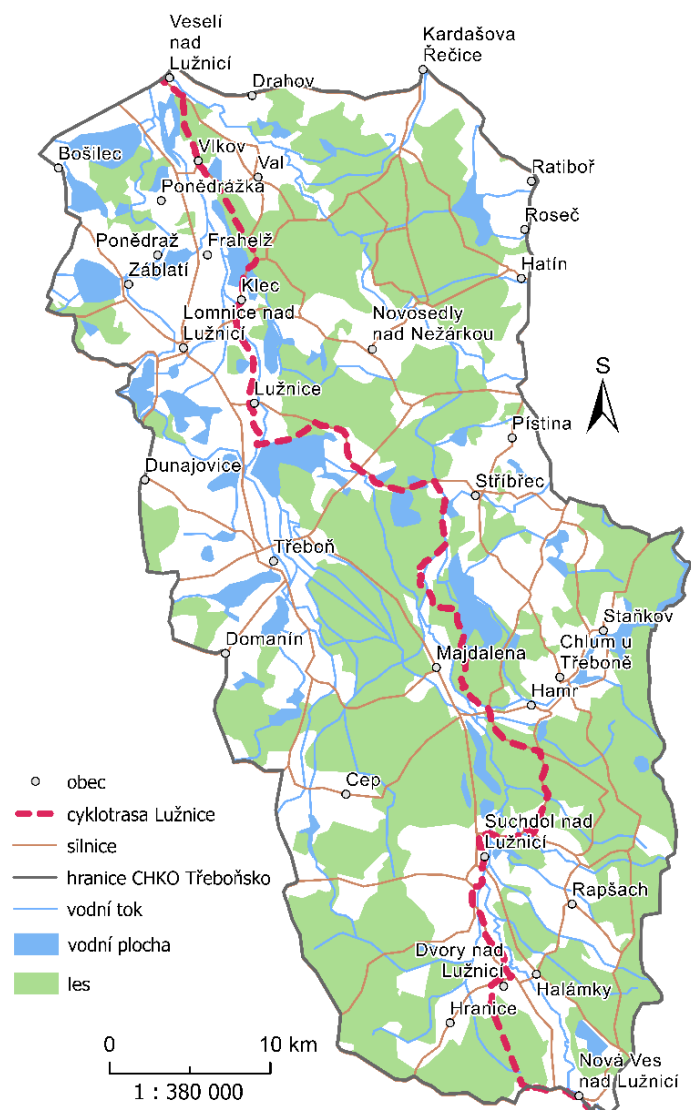
Příloha 5: Otázky pro produktové manažery sousedících Turistických oblastí

Příloha 6: Dotazník pro rezidenty města Třeboň

Příloha 7: Plán Třeboně s vyznačením cyklotras a problematických částí

Příloha 8: Cyklistická pravidla v Třeboni a okolí

Příloha 2: Cyklotrasa Lužnice



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat Nadace Jihočeské cyklostezky (2022) a Arcdata Praha (2016)

Příloha 3: Návštěvnícké desatero

Návštěvnícké desatero

Vážení návštěvníci,

jsme rádi, že jste v rámci své dovolené zavítali k nám na Třeboňsko. Nejen krásné památky, ale také výjimečná krajina dělá z Třeboňska oblíbenou destinaci. Aby soužití všech, kteří se zde setkávají, bylo příjemné a udržitelné, dodržujte prosím následující desatero.

- 1. Buďte ohleduplní.** Nejen k ostatním lidem, ale i k přírodě a krajině, která leží z velké části v chráněné krajinné oblasti. Nepoškoďte návštěvníckou infrastrukturu ani jakýkoliv jiný majetek. Respektujte tradiční venkovskou zástavbu s neoplocenými pozemky a držte se cest, nevstupujte na louky, pastviny, záhumenky apod.
- 2. Vyhněte se alkoholu a omamným látkám.** Kdo by se po ujetých kilometrech rád neosvěžil? Stále jste však bráni jako řidiči. Neriskujte proto ničí bezpečnost.
- 3. Odpadky včetně nedopalků vyhazujte pouze na místa k tomu určená.**
- 4. Stanování a parkování je povoleno pouze na určených místech.** Jsou vyhrazena orgánem ochrany přírody tak, aby nedocházelo k ohrožení vzácných druhů fauny a flóry.
- 5. Nerozdělávejte prosím oheň ve volné přírodě.** Také ohniště jsou vyhrazena tak, aby nedocházelo k ohrožení. Ač jsme v krajinně rybníků, jsme obklopeni loukami, lesy a především rašeliništi, která je obzvláště obtížné či dokonce nemožné uhasit.
- 6. Jezděte po komunikacích k tomu určených.** Nepoužívejte chodníky, průchody v městských branách apod. V místech s větší koncentrací lidí (náměstí) kolo raději vedte. Na ostatních místech se řiďte místním značením a pokyny, - respektujte například pokyny lesních správců při jízdě po lesních cestách. Pouze některé jsou značeny jako cyklotrasy.
- 7. Pro bezpečnost nejen svou, ale i okolí jezděte důsledně vpravo** nejen na silnici, ulici, ale i cyklostezce. Pokud je vás víc, poskytněte prostor pro předjetí vytvořením menších skupin s rozešty. Umožněte řidičům motorových vozidel mít přehled a nevíždějte jim do jejich trasy předtím, než se ujistíte, že je auto dostatečně daleko. Různá „ukazování“ jsou často matoucí a nebezpečná.
- 8. Dbejte na stav kola a jeho výbavu.** Správně seřízené kolo a hlavně brzdy jsou základem. U mladších 18 let nezapomeňte na helmu.
- 9. Vidět a být viděn.** Udržujte vizuální kontakt se svým okolím a dbejte na osvětlení při zhoršené viditelnosti.
- 10. Kola odkládejte na bezpečné místo a zamykejte.** Neopírejte je prosím o budovy, stromy, ploty apod., pokud je to možné, použijte kolostav.



Zdroj: Turistická oblast Třeboňsko

Příloha 4: Základní struktura otázek pro hlavní aktéry cestovního ruchu

1. Dochází podle Vás na Třeboňsku ke konfliktním situacím mezi cykloturisty a rezidenty? Jak často? Co je hlavní příčinou?
2. Dokázal/a byste lokalizovat problematická místa?
3. Jaký je podle Vás nejúčinnější nástroj pro předcházení konfliktních situací mezi rezidenty a cykloturisty?
4. Jaká preventivní opatření v současné době využíváte?
5. Máte k dispozici nějaká data týkající se cykloturistů, např. data ze sčítačů apod.?

Příloha 5: Otázky pro produktové manažery sousedících Turistických oblastí

1. Zaznamenáváte ve Vaší destinaci nějaké problémy související s cykloturistikou?
2. Pokud ano, s jakými problémy, souvisejícími s cykloturistikou, se potýkáte?
3. Jak tyto problémy řešíte?
4. V Koncepci rozvoje cestovního ruchu Jihočeského kraje 2021–2030 je mimo jiné kladen důraz na přeshraniční spolupráci mezi jihočeskými destinacemi. Spolupracuje Vaše destinace s Turistickou oblastí (dále TO) Třeboňsko v oblasti cykloturistiky?
5. Pokud ano, jakým způsobem s TO Třeboňsko spolupracujete?
6. Pokud ne, máte to v plánu?
7. Nabízí Vaše turistická oblast nějaké komplexnější produkty, související s cykloturistikou?
8. Pokud ano, jaké?

Příloha 6: Dotazník pro rezidenty města Třeboň

1. Jaký je Váš názor na nasycenost Třeboně a blízkého okolí cykloturisty mimo hlavní sezónu (na jaře a na podzim)?

- a) Lokalita je přeplněná, cykloturistů je zde příliš mnoho
- b) Lokalita je běžně zaplněná, cykloturistů je zde přiměřený počet
- c) Lokalita je spíše méně zaplněná, je zde místo pro další cykloturisty
- d) Lokalita je velmi málo zaplněná, cykloturisté se zde téměř nevyskytují
- e) Nedokážu posoudit

2. Jaký je Váš názor na nasycenost Třeboně a blízkého okolí cykloturisty mimo hlavní sezónu (na jaře a na podzim)?

- a) Lokalita je přeplněná, cykloturistů je zde příliš mnoho
- b) Lokalita je běžně zaplněná, cykloturistů je zde přiměřený počet
- c) Lokalita je spíše méně zaplněná, je zde místo pro další cykloturisty
- d) Lokalita je velmi málo zaplněná, cykloturisté se zde téměř nevyskytují
- e) Nedokážu posoudit

3. Který z následujících výroků nejlépe vystihuje Váš postoj k cykloturistům v Třeboni a blízkém okolí?

- a) Přítomnost cykloturistů vřele vítám, setkávám se s nimi rád/a
- b) Přítomnost cykloturistů toleruji, nevadí mi
- c) Přítomnost cykloturistů mě spíše obtěžuje, občas s nimi bývají problémy
- d) Přítomnost cykloturistů mi hodně vadí, raději bych je tu neměl/a

4. Někteří lidé si myslí, že cykloturisté mohou být neukáznění. Pociťujete takovou neukázněnost i v našem městě?

- a) Ano, pociťuji silně
- b) Ano, pociťuji, ale zatím nezpůsobují větší problémy
- c) Ne, zatím nepociťuji, ale v budoucnu očekávám problémy
- d) Ne, nepociťuji, ani v budoucnu problémy neočekávám
- e) Nevím, nedokážu posoudit

5. Dostáváte se někdy do konfliktní situace s cykloturistou?

- a) Velmi často
- b) Občas

c) Jen výjimečně d) Nikdy

e) Nevím, nevzpomínám si

6. Se kterými problémy, týkajícími se cykloturistů, se podle Vás Třeboň potýká?

Můžete vybrat více možností, případně využijte i pole „Jiné“

a) Zvýšená hustota provozu na komunikacích

b) Ztráta původního rázu města a přílehlých přírodních památek

c) Zvýšená hladina cen

d) Přehlněnost města

e) Odhazování odpadků v přírodě

f) Nepotýká se s žádnými problémy

g) Jiné:

7. Jak byste upravit/a vjezd cyklistů na Masarykovo náměstí?

a) Ponechat bez omezení

b) Omezený vjezd cyklistů v letní sezóně

c) Omezený vjezd cyklistů v letní sezóně a o víkendech mimo sezónu (jaro, podzim)

d) Zákaz vjezdu cyklistů po celý rok

e) Nevím

f) Jiné:

8. Souhlasil/a byste s vybudováním parkovacího domu pro kola mimo centrum města?

a) Rozhodně ano b) Spíše ano

c) Spíše ne d) Rozhodně ne

e) Nevím

9. Využíval/a byste parkovací dům pro kola i Vy?

a) Rozhodně ano b) Spíše ano

c) Spíše ne d) Rozhodně ne

e) Nevím

10. Jak byste zhodnotil/a množství (hustotu sítě) cyklotras na Třeboňsku?

- a) Příliš málo cyklotras
- b) Dostatečné množství cyklotras
- c) Příliš hustá síť cyklotras
- d) Nevím, nedokážu posoudit

11. Jak často využíváte v Třeboni jízdní kolo?

- a) Každý den / téměř každý den
- b) Alespoň 1× týdně
- c) Alespoň 1× měsíčně
- d) Alespoň 1× ročně
- e) Méně často / vůbec

12. Má Vaše ekonomická aktivita vazbu na cestovní ruch v Třeboni?

- a) Ano
- b) Ne

13. Pokud jste odpověděl/a v předchozí otázce "ano", na jaký typ turistu máte vazbu?

- a) Cykloturista
- b) Lázeňský host
- c) Turista obecně
- d) Jiné:

14. Provozujete v Třeboni nebo blízkém okolí ubytovací zařízení?

- a) Ano, provozuji
- b) Ne, ale dříve jsem provozoval/a
- c) Ne, neprovozuji

15. Jste:

- a) Žena
- b) Muž

16. Kolik Vám je let?

- a) 17 a méně
- b) 18–30
- c) 31–50
- d) 51–64
- e) 65 a více

17. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- a) Základní
- b) SŠ bez maturity / vyučení
- c) SŠ s maturitou
- d) Vysokoškolské (včetně VOŠ)

18. Ve které části Třeboně bydlíte?

- a) Třeboň I – širší historické centrum města
- b) Třeboň II – vnější část katastrálního území Třeboň
- c) Branná / Břilice / Holičky / Nová Hlína / Přeseka / Stará Hlína

19. Prostor pro vaše dodatečné poznámky, názor, připomínky, aj.

Příloha 8: Cyklistická pravidla v Třeboni a okolí

TŘEBOŇSKÁ PĚTKA

Tipy na celodenní cyklovýlety

- 1 Přes hory a dolů | 53,5 km**
Popis trasy: www.trebon.cz/hcyklo/
- 2 Objevte Borovansko | 57 km**
Popis trasy: www.trebon.cz/borovansko
- 3 Na blata k Mazelovu | 57 km**
Popis trasy: www.trebon.cz/blata
- 4 K Nežárce za Emou Destinovou | 52 km**
Popis trasy: www.trebon.cz/nezarka
- 5 Baroko v krajině Třeboňska | 55 km**
Popis trasy: www.trebon.cz/baroko

Zpracování a vydání:
Město Třeboň, Pačického nám. 46, Třeboň v rámci projektu:
Zřizovatel: Město Třeboň, www.mesto-trebon.cz
Grafický design a sazba: [studio22.cz](http://www.studio22.cz)
Tisk: RAJN tisárna, s. r. o., Jindřichův Hradec
1. vydání, 2021

CYKLISTICKÁ PRAVIDLA

v Třeboni a okolí

CYKLISTICKÁ PRAVIDLA V TŘEBOŇI A OKOLÍ

- 1 DODRŽUJ PRAVIDLA A DOPRAVNÍ ZNAČKY**
cyklista je v marném jako řidič vozidla
- 2 POUŽÍVEJ PŘILBU**
ochrání tě tvé zdraví
- 3 BUĎ VIDĚN**
použitím reflexních prvků a světla tě ostatní lépe uvidí
- 4 NEJEZDI PO CHODNÍKU - POUŽÍVEJ CYKLOSTEZKY**
chodník je určen pro chodce
- 5 JEZDI V PRAVO A DODRŽUJ BEZPEČNÝ ODSTUP**
- 6 NA PŘECHODU PRO CHODCE SESEDI Z KOLA**
přechod pro chodce není tvořeno místo pro přejezd cyklistů
- 7 PŘI JÍZDĚ VE SKUPINĚ JEĎTE ZA SEBOU**
jízda na kole včetně sebe je dopravním prostředkem
- 8 PŘEDJÍZDEJ BEZPEČNĚ**
vždy předjíždění důležitě neriskuj
- 9 NEBLOKUJ STEZKU - BUĎ OHLEDUPNÝ**
respektuj ostatní uživatelů cyklostezky
- 10 NEUŽÍVEJ ALKOHOL A OMAMNÉ LÁTKY**
ani před jízdou, ani během jízd
- 11 KOLO MĚJ V BEZVADNÉM TECHNICKÉM STAVU**
správně seřízené kolo a funkční brzdý jsou základem
- 12 ZVOL TRASU, NA KTEROU STAČÍŠ**
nepřetahuj své síly a připravíš se nejlépe
- 13 ODKLÁDEJ A ZAMKNI KOLO NA MÍSTĚ K TOMU URČENÉM**
nepřeházej kola o stromy, ploty a budovy, ve městě používej kolostoj
- 14 UDRŽUJ ČISTOTU**
nezapomínej, že odpadky do přírody nepatří
- 15 POTŘEBUJEŠ-LI POMOC PŘI ÚRAZU ČI KRÁDEŽI, VOLEJ:**
155 - Zdravotnická záchraná služba
156 - Městská policie Třeboň
158 - Policie ČR

Zdroj: Turistické informační centrum v Třeboni