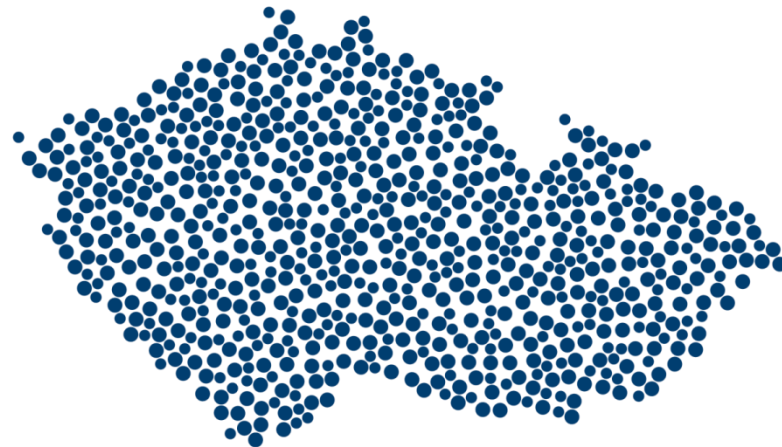




Cyklistika

InsightLab, 25. 12. 2025

Design výzkumu – kvantitativní část

Metodologie	Kvantitativní online dotazování (CAWI)
Cílová skupina	Reprezentativní populace ČR Kvótní výběr podle: pohlaví, věkové kategorie, vzdělání, regionální příslušnost
Velikost výběrového souboru	N = 3000
Délka dotazníku	20 minut
Termín dotazování	1.12.-12.12.2025

Design výzkumu – kvalitativní část

“	
Metodologie	10 online skupinových diskuzí (2 diskuze s každou z 5 cílových skupin)
Cílové skupiny	5 skupin aktivních cyklistů: 1) silniční cyklisté, 2) cyklisté zabývající se primárně horskou cyklistikou, 3) dálkoví cyklisté, 4) cyklisté využívající elektro kola, 5) rodiny s dětmi (převážnou část své dovolené se věnují cyklistice)
Velikost výběrového souboru	N ~ 6 v každé skupině
Délka diskuse	90 minut
Termín dotazování	4.12.-10.12.2025
Interpretace výsledků kvalitativní části	Tato závěrečná zpráva shrnuje poznatky a zjištění získané v průběhu kvalitativního výzkumu. Dotazován byl vzorek převážně aktivních cyklistů. Z toho důvodu není možné závěry a poznatky interpretovat jako reprezentativní. Poskytuje hluboký vhled k tématu, motivaci, bariéry i detailní hodnocení předložených materiálů, nejde ale o závěry a zjištění, které je možné vztáhnout na celou populaci. Výsledky kvalitativní části výzkumu slouží jako doplnění výsledků kvantitativní části.

Závěry

Motivace a charakter české cykloturistiky

Cyklistika je v České republice běžnou aktivitou – téměř čtyři pětiny populace jezdí na kole alespoň sporadicky. Cykloturistika v České republice má výrazně rekreační charakter. Většina cykloturistů kombinuje cyklistiku s koupáním, gastronomií, prohlídkami měst či pozorováním přírody.

Lokální a spontánní povaha cykloturistiky

Typická česká cyklo dovolená je lokální, spontánní a cenově citlivá. Má výrazně lokální charakter – více než polovina cyklistů jezdí výhradně po České republice do 50 km od bydliště.

Téměř polovina výletů je plánována spontánně jeden až sedm dní předem. Dominují kratší výlety (1-4 dny), delší cyklovýlety jsou méně časté.

Cykloinfrastruktura v ČR

Spokojenost s českou cykloinfrastrukturou je rozporuplná – značení tras a dostupnost informací jsou hodnoceny pozitivně (55 % spokojeno), kvalita povrchu, bezpečnost a doprovodná vybavenost vykazují nedostatky.

Srovnání se zahraničím

Česká republika je hodnocena pozitivněji než zahraničí zejména v oblasti rozsahu základní infrastruktury, ale výrazně zaostává v nadstavbových službách. Rakousko a Německo slouží jako hlavní referenční vzor.

Bezpečnost jako kritická bariéra

V městském prostředí se pouze 11 % cyklistů cítí velmi bezpečně, přičemž v největších městech vnímá riziko třetina cyklistů. Asi polovina městských cyklistů uvádí, že více bezpečných cyklostezek by jim zlepšilo podmínky pro dojíždění na kole.

Digitální nástroje a zdroje informací

Mezi fázemi plánování a realizace výletu existují značné rozdíly ve využívaných zdrojích informací – před cestou dominují osobní doporučení od přátel a rodiny (59 %), během cesty pak mobilní aplikace (45 %).

Trendy v cyklistice a otevřenost inovacím

63 % osob by chtělo vyzkoušet alespoň nějaký současný trend v cyklistice. Výrazně dominují trendy spojující cyklistiku s jinými zážitky (tematické trasy, gastronomické cyklostezky, cyklo a wellness).

Závěry kvalitativní části výzkumu

“

Cyklistika je vnímána primárně jako forma psychické regenerace a aktivního odpočinku, který umožňuje únik od pracovního stresu. Důraz na výkonnost a na dosahování sportovních cílů je zastoupen jen menšinově.

Aplikace Mapy.cz představuje dominantní a prakticky jediný široce využívaný nástroj pro plánování tras i navigaci během jízdy. Hodnocena je jako nadprůměrná i v mezinárodním srovnání.

Bezpečnost na silnicích představuje hlavní bariéru rozvoje cykloturistiky, přičemž nedostatečné oddělení cyklostezek od automobilového provozu v kombinaci s častou neohleduplností řidičů je vnímáno jako kritický problém.

Značení cyklotras v České republice je hodnoceno pozitivně a považováno za kvalitní, avšak problémem zůstává nekontinuita cyklotras, které často nečekaně končí na frekventovaných silnicích bez bezpečného napojení.

Elektrokola představují nejvýraznější současný trend s poměrně polarizovaným přijetím, přičemž část respondentů je vnímá jako kompenzační nástroj pro starší generaci a část jako ztrátu sportovní podstaty cykloturistiky.

Rakousko a Německo slouží jako hlavní referenční vzor kvalitní cyklistické infrastruktury, kde jsou oceňovány oddělené cyklostezky, vstřícnější chování řidičů a lepší doprovodná vybavenost tras.

Doporučení

Přizpůsobení komunikační strategie

Osobní doporučení dominují před cestou (59 %) nad weby (38 %), TripAdvisor využívá 10 %, cestovní kanceláře 5 %.

Hlavním motivem návštěvy určité lokality je krajina (55 %), objevování (34 %) a doporučení přátel (31 %). Pro motivaci k častějším cyklovýletům by pomohly nové trasy (28 %) a více informací (21 %).

Při propagaci cyklotras by mohlo být přínosné vhodně adresovat tyto preference a uzpůsobit i využívaný komunikační styl.

Ohled na lokální charakter

54 % jezdí pouze po ČR do 50 km od bydliště, 48 % plánuje spontánně 1-7 dní předem. Jednodenní výlety do 50 km podnikají 76 %, týdenní nebo delší cyklodovolené pouze 8,5 %.

Efektivní by mohlo být zaměřit se na kvalitní jednodenní okruhy v dojezdové vzdálenosti od větších měst a marketing orientovat na "mikro-destinace" a spontánní víkendové výlety.

Zážitkové produkty

Pro 70 % cykloturistů je kolo prostředek k jiným zážitkům, kombinují cyklistiku s koupáním (52 %), prohlídkami měst (50 %), přírodou (50 %) a gastronomií (38 %). Zájem o tematické trasy projevuje 31 %, o gastronomické cyklostezky 24 %.

Mohlo by být přínosné podporovat trasy kombinující cyklistiku s místní gastronomií a kulturními památkami, což lépe odpovídá rekreačnímu charakteru než zaměření na sportovní výkon.

Prioritizace základních potřeb

Hlavní bariérou, se kterou se setkávají cyklisté při cyklovýletu je nebezpečnost (vysoký provoz aut) a špatná kvalita povrchu trasy. Uzamykatelná úschovna kol je klíčová pro 67 % oproti servisním nástrojům (26 %) nebo sušárně (17 %). Městští cyklisté by ocenili bezpečné cyklo-pruhy (54 %), stojany (23 %) a úschovny (20 %).

Účinné by mohlo být zaměřit investice nejprve na základní infrastrukturu a zejména bezpečnost než na komfortní doplňkové služby.

Doporučení kvalitativní části výzkumu

“
”

Infrastruktura a bezpečnost

Ve spolupráci s regiony podporovat prioritní řešení kritických míst, kde cyklostezky končí na frekventovaných silnicích, a dalších míst, kde jsou cyklisté ohroženi automobilovou dopravou.

Vytvoření metodiky pro identifikaci těchto problematických úseků a sdílení příkladů dobré praxe jejich řešení může pomoci regionům efektivněji alokovat prostředky na infrastrukturu. To by mohlo výrazně podpořit pocit bezpečnosti cyklistů a zlepšit celkový zážitek z cykloturistiky v daných regionech.

Digitální nástroje a technologie

Využít dominantní pozici aplikace Mapy.cz a navázat partnerství pro rozšíření a zpřesnění turistických informací relevantních pro cyklisty.

Integrace aktuálních dat o nabíječích stanicích pro elektrokola, informací o reálné kvalitě povrchů tras a databáze cyklo-friendly služeb by odpovídala na identifikované potřeby cyklistů.

Alternativní možností je vytvoření vlastní aplikace, která by mimo jiné obsahovala i recenze cyklistů na konkrétní cyklostezky či úseky tras.

Doprava a udržitelná mobilita

Ve spolupráci s dopravci iniciovat dialog o modernizaci systému přepravy kol ve vlacích a zlepšení informovanosti o možnostech kombinované dopravy.

Konkrétně jde o úpravu držáků pro širší pneumatiky moderních kol, zavedení spolehlivého rezervačního systému pro regionální spoje (včetně cyklobusů) a vytvoření přehledného informačního zdroje o kapacitách a podmínkách přepravy v jednotlivých typech vlaků.

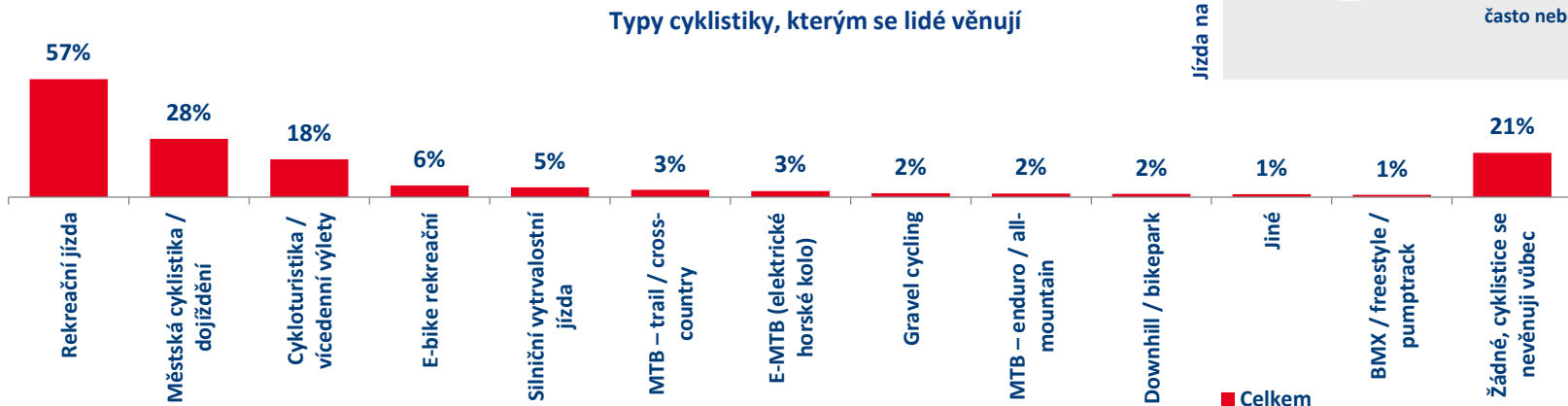
Srovnání se zahraničím

Systematicky analyzovat a komunikovat osvědčené prvky z rakouské a německé praxe, které lze přenést do českého prostředí jako inspiraci pro regionální partnery.

Konkrétně jde o informační tabule s údaji o charakteru nadcházejícího úseku, jeho délce a typu povrchu. Tyto prvky cyklisté v zahraničí oceňují a v Česku postrádají. Další prioritou by měla být pítka s pitnou vodou, odpočívadla s lavičkami a odpadkové koše, které jsou ve srovnání s rakouskými a německými cyklostezkami opakovaně zmiňovány jako chybějící prvek.

Jízda na kole a typy cyklistiky v ČR I.

- Na kole alespoň sporadicky v posledním roce jezdily 4/5 populace, pravidelně na kole jezdí téměř ¼ lidí.
 - Jízda na kole pro rekreaci je nejčastějším typem cyklistiky – praktikuje ji 57 % lidí. Městské cyklistice se věnuje 28 % lidí a cykloturistice 18 % osob. Ostatní typy cyklistiky jsou spíše okrajové.



Jízda na kole v posledním roce



S1 - Jaký je Váš vztah k cyklistice? V posledním roce jste... (N = 3000)

S2 - Jakým typům cyklistiky se věnujete? (N = 3000)

Využívaný typ kola v ČR

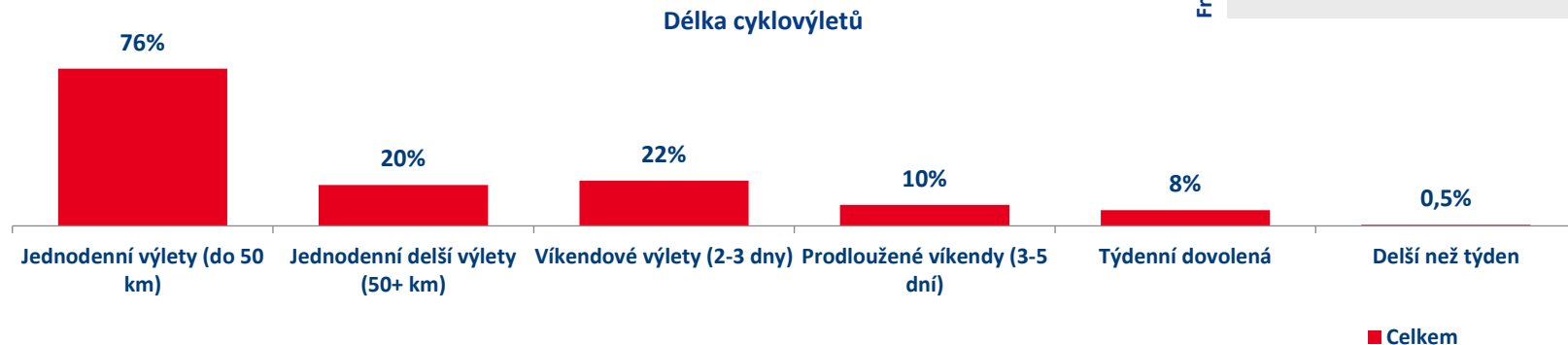
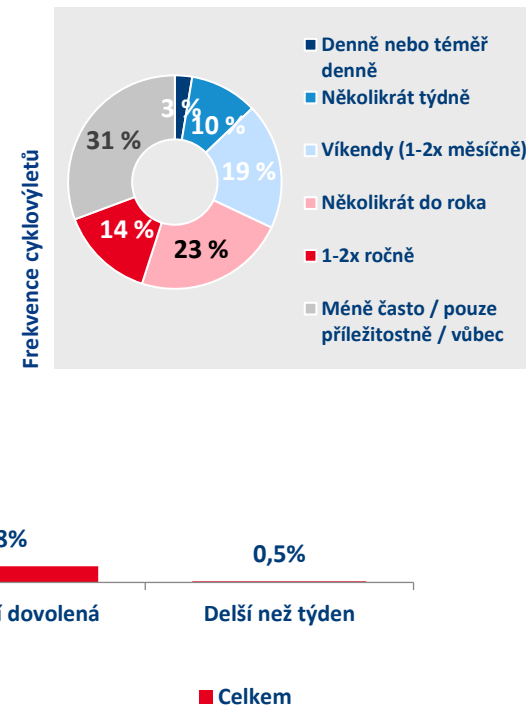
- **Cyklisté v České republice nejčastěji využívají horská kola (40 %), nejspíše jako „univerzální“ typ kola. Využívání horských kol je dominantní zejména u cyklistů ve věku od 30 do 49 let (53 %).**
 - Asi 30 % cyklistů využívá trekkingová/turistická kola a městská kola. Městská kola využívají častěji ženy než muži (36 % vs. 23 %) a cyklisté ve věku 18-29 let (35 %).
 - Elektrokola využívá v ČR jen 14 % cyklistů. Častěji pravidelní cyklisté (21 %) a lidé vyššího věku 60+ let (19 %).
 - Silniční (závodní / vytrvalostní) kola využívají častěji pravidelní cyklisté (12 %) a muži ve srovnání se ženami (11 % vs. 5 %).
 - Ostatní typy kol jsou využívány spíše výjimečně. Gravelová a BMX kola častěji využívají cyklisté nižšího věku (18-29 let).



S3 - Jaké typy kol při cyklistice využíváte? (N = 2358)

Cyklodovolené a cyklovýlety – frekvence a délka

- Asi dvě třetiny cyklistů podnikají cyklovýlety nebo cyklodovolené alespoň 1x ročně – frekvence je ale velmi variabilní, nejčastěji více než 2x ročně, ale méně než každý měsíc (23 %).
 - Jednodenní výlety do 50 km podnikají tři čtvrtiny cyklistů, kteří se cyklovýletům věnují alespoň 1x ročně. Víkendové výlety jsou druhým nejčastějším typem cyklovýletů (22 %), následované jednodenními delšími výlety (20 %).
 - Prodloužené víkendy nebo týdenní dovolené podniká asi desetina osob.
 - Delší cyklodovolené než týden jsou výjimečné (0,5 %).



S4 - Jak často jezdíte na cyklovýlety nebo cyklo dovolené? (N = 2028)

A1 - Jak dlouhé cyklovýlety obvykle podnikáte? (N = 1406)

Jízda na kole a typy cyklistiky v ČR II.

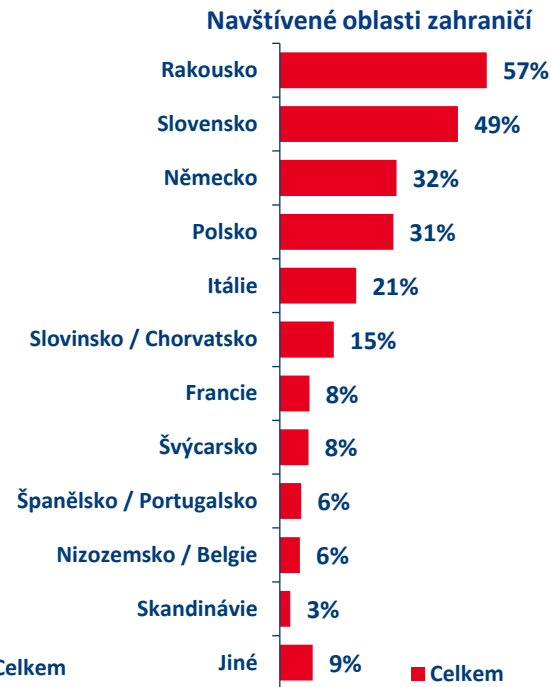
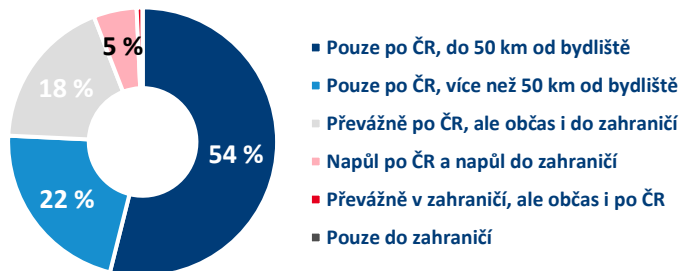
“
”

- Plánování cyklovýletů probíhá převážně krátkodobě a spontánně, typicky den až dva předem podle aktuálního počasí. Dominantním nástrojem pro plánování jsou Mapy.cz oceňované pro detailnost cyklotras.
- Většina účastníků jezdí s rodinou nebo partnerem, méně často s přáteli. Samostatné výjezdy jsou typičtější pro silniční a horské cyklisty zaměřené na sportovní výkon.
- Převaha jednodenních výletů odpovídá preferencím respondentů, kteří cyklistiku vnímají jako víkendovou relaxaci. Delší cyklodovolené jsou spíše výjimečnou událostí vyžadující důkladnější přípravu.
- Při výběru destinace dominuje snaha vyhnout se automobilovému provozu. Rodiny s dětmi volí trasy s lákadly pro děti jako koupání či zmrzlina, sportovněji založení preferují terénní výzvy.
- Nejčastějšími cíli jsou přírodní zajímavosti jako vyhlídky či vodní plochy a gastronomické zastávky. Respondenti často plánují trasy tak, aby zahrnovaly restauraci s terasou nebo kavárnu. Rodiny s dětmi někdy cíleně vyhledávají podniky s dětským hřištěm, horští cyklisté zmiňují potřebu úspěchu dosažení konkrétní lokality jako rozhledna či přírodní útvar.

Cyklodovolené – destinace

- Česká cyklodovolená má výrazně lokální charakter. ¾ cyklistů podnikajících cyklovýlety je podniká pouze po ČR, většina do 50 km od bydliště (54 %).
- Cesty po ČR a rovnoměrně po zahraničí, podniká pouze 5 % cyklistů, převážně po zahraničí pouze 1 %.
- Jihomoravský, Středočeský a Jihočeský kraj jsou z hlediska cyklovýletů nejpopulárnější lokality v rámci ČR. Ze zahraničí jsou nejpopulárnější Rakousko (57 %) a Slovensko (49 %).

Destinace cestování



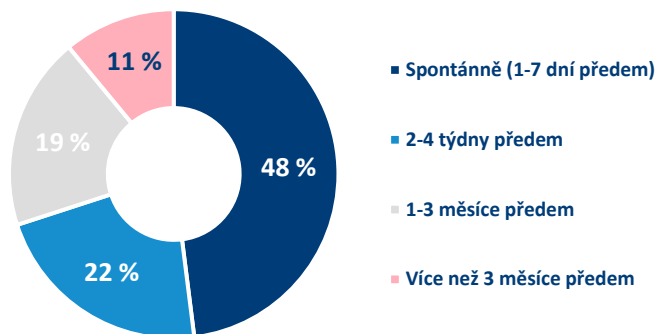
A2 - Kam cyklovýlety podnikáte? (N = 1406)

A2A - Které oblasti v ČR jste za účelem cykloturistiky navštívil/a? (N = 1406)

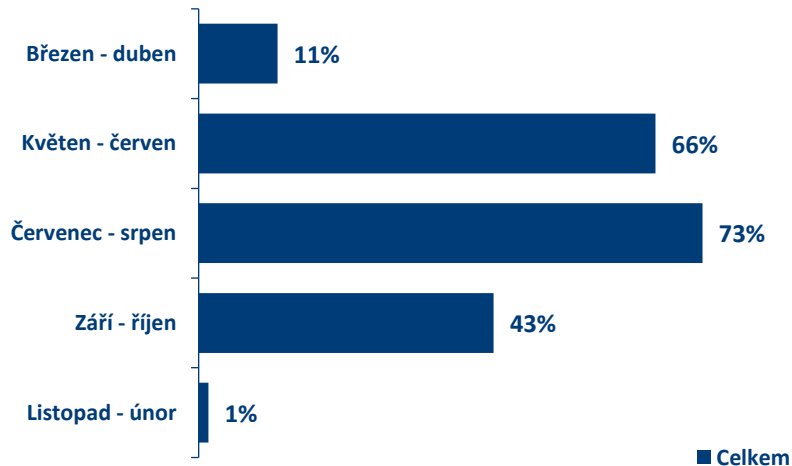
Cyklodovolené – realizace

- **Polovina cyklistů (48 %) cyklodovolenou uskutečňuje spontánně (plánování 1-7 dní předem).**
 - Krátká doba plánování nasvědčuje spíše kratšímu charakteru plánované cyklodovolené (jednodenní-prodloužený víkend).
 - Shodně asi pětina ji plánuje 2-4 týdny předem nebo 1-3 měsíce předem, pouze asi desetina začíná s plánováním více než 3 měsíce předem.
 - Měsíce letních prázdnin (červenec-srpen) jsou nejčastěji využívány pro cyklovýlety a cyklodovolené, během nich vyjíždí 73 % cyklistů, kteří se někdy tomuto typu aktivit věnují.

Doba plánování



Období cyklodovolené

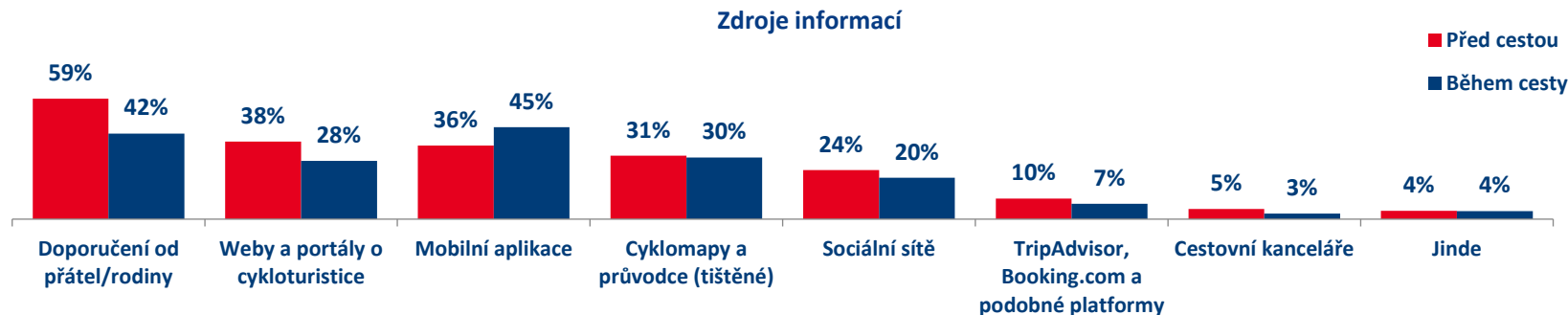


A5 - Jak dlouho dopředu obvykle plánujete cyklodovolenou? (N = 1406)

A4 - V jakých měsících obvykle jezdíte na cyklovýlety / dovolené? (N = 1406)

Cyklodovolené – zdroje informací

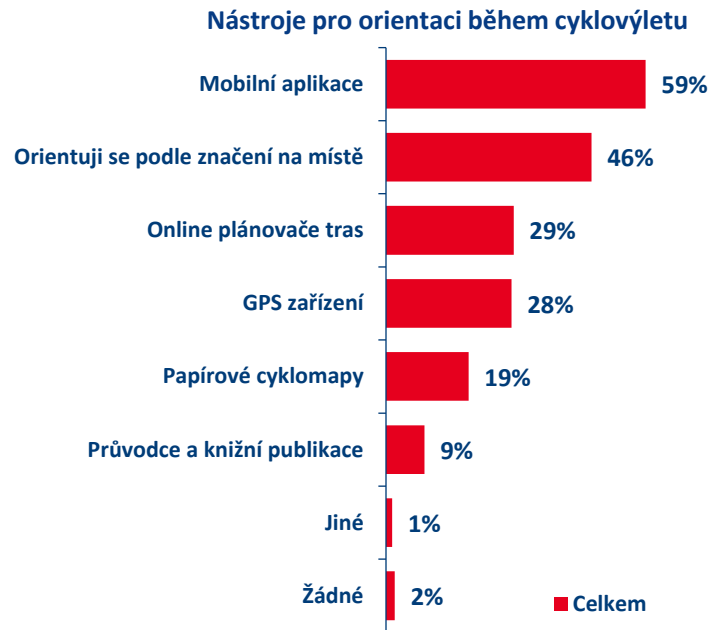
- **Analýza informačních zdrojů využívaných při plánování a realizaci cyklovýletů odhaluje výraznou dualitu mezi fází přípravy a samotným výletem.**
 - Před cestou dominují osobní doporučení od přátel a rodiny (59 %), což je výrazně více než jakýkoliv digitální zdroj – weby o cykloturistice využívá 38 % a mobilní aplikace 36 %.
 - Během cesty však dochází k významnému posunu: mobilní aplikace se stávají primárním zdrojem (45 %), zatímco osobní doporučení zůstávají na druhém místě (42 %).
 - Cyklisté potřebují různé typy informací v různých fázích – před výletem hledají inspiraci a ujištění o kvalitě destinace (důvěryhodné osobní zdroje), během výletu pak praktické navigační a aktuální informace (digitální nástroje).
 - Formální turistické zdroje mají mimořádně nízkou důležitost - TripAdvisor a Booking.com využívá před cestou pouze 10 % cyklistů (během cesty 7 %) a cestovní kanceláře pouhých 5 % (během cesty 3 %).



A6A_R1 - Kde vyhledáváte informace pro plánování cyklovýletů a během nich? - Před cestou (N = 1406)

A6A_R2 - Kde vyhledáváte informace pro plánování cyklovýletů a během nich? - Během cesty (N = 1406)

Cyklodovolené – využívané nástroje pro orientaci



- **Mobilní aplikace jsou nejhojněji využívaným nástrojem pro orientaci během cyklovýletů, využívá je asi 6 z 10 cyklistů podnikajících cyklovýlety.**
 - Samotná značení na cyklostezkách jsou důležité pro orientaci téměř pro polovinu cyklistů (46 %). Online plánovače tras nebo GPS zařízení jsou shodně využívány téměř 30 % cyklistů. GPS jsou využívány častěji pravidelnými cyklisty (34 %).

“

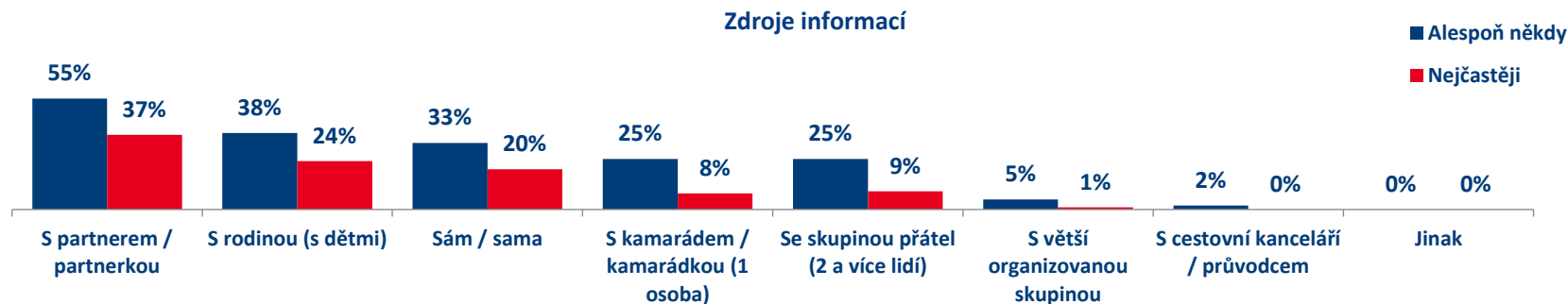
- Aplikace Mapy.cz je napříč všemi segmenty hodnocena jako nejlepší dostupný nástroj díky detailnímu zobrazení cyklotras a turistických značek. Účastníci ji pro české prostředí považují za výrazně lepší než Google Maps.
- Avšak i u aplikace Mapy.cz jsou zmiňovány některé nedostatky. V určitých případech se například cesta značená jako zpevněná silnice ukáže být o dost náročnějším terénem, než cyklisté na základě mapy předpokládali.
- Vedle digitálních nástrojů se účastníci spoléhají také na osobní doporučení od přátel, popřípadě i na některé lokální cyklistické Facebook skupiny. Zejména rodinní cyklisté vnímají zkušenosti známých jako důvěryhodnější než online recenze či oficiální propagaci regionu.
- U elektro–cyklistů zazněl a následně byl celou skupinou podpořen návrh na vytvoření jednotné aplikace kombinující plánování tras s informacemi o nabíjecích stanicích či servisech. Součástí by mohly být i uživatelské recenze o kvalitě povrchů a cyklostezek podobně. Taková aplikace by mohla vzniknout i z iniciativy CzechTourism.

”

A6B - Jaké nástroje používáte během cesty na cyklovýletech pro orientaci? (N = 1406)

Cyklodovolené – společnost na cyklovýletech

- **Cyklovýlety jsou především rodinná a partnerská aktivita, třetina cyklistů jezdí samo, ¼ s přáteli. Nejčastěji na cyklovýlety jezdí partneři (37 %).**
 - Relativně vysoký podíl sólových výletů (33 % alespoň někdy) představuje odlišný segment s jinými potřebami pravděpodobně hledající častěji sportovní výzvy, naopak méně často rodinné aktivity.
- “
 - Složení cyklistické skupiny zásadně ovlivňuje volbu trasy – při jízdě s rodinou či méně zdatnými partnery se trasy přizpůsobují nejslabšímu článku a plánují se motivační zastávky jako občerstvení či koupání.
 - Plánování výletů většinou přebírá jeden člen skupiny (či páru) a ostatní se přizpůsobují – u rodinných cyklistů to bývá častěji žena, u sportovněji zaměřených cyklistů pak iniciátor celého výjezdu.



A7A - S kým alespoň někdy jezdíte na cyklovýlety? (N = 1406)

A7B - S kým nejčastěji jezdíte na cyklovýlety? (N = 1406)

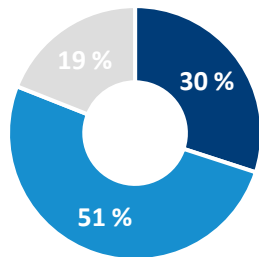
Cyklodovolené – další aktivity

- Pro 70 % cyklistů je kolo především prostředkem, jak se dostat k jiným zážitkům, nikoliv cílem samotným, i když asi pro polovinu je samotná cyklistika zásadní, ovšem v kombinaci s dalšími aktivitami.

- Vysoký podíl kombinace s koupáním (52 %) ukazuje na důležitost vodních ploch a jezer jako cyklistických destinací. Podobně důležité jsou i prohlídky měst nebo pozorování přírody.

- “
- Kombinace cyklistiky s dalšími aktivitami odráží různé motivace jednotlivých typů cyklistů. Zatímco spíše výkonově orientovaní silniční cyklisté preferují nepřerušovanou jízdu bez zastávek, rodinní cyklisté systematicky plánují výlety okolo dalších dětských aktivit, horští cyklisté pak zase vnímají propojení s přírodními zážitky jako nedílnou součást výletu.
- ”

Cíl cyklodovolené

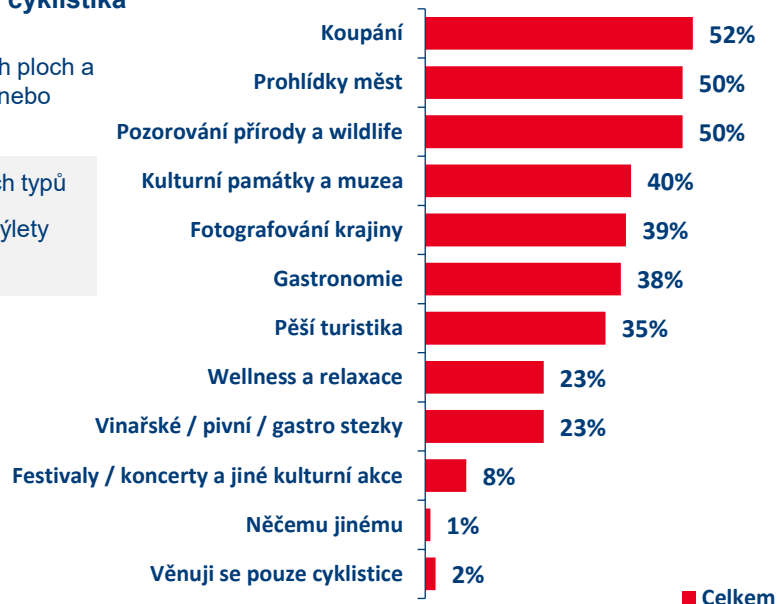


- Ano, cyklistika je pro mě hlavním cílem a primárním účelem cyklovýletu
- Spíše ano, cyklistika je pro mě důležitá, ale chci se věnovat i jiným aktivitám
- Spíše ne, cyklistiku beru především jako formu přepravy

B0 - Je při cyklovýletu / cyklodovolené pro Vás hlavním cílem samotná cyklistika? (N = 1406)

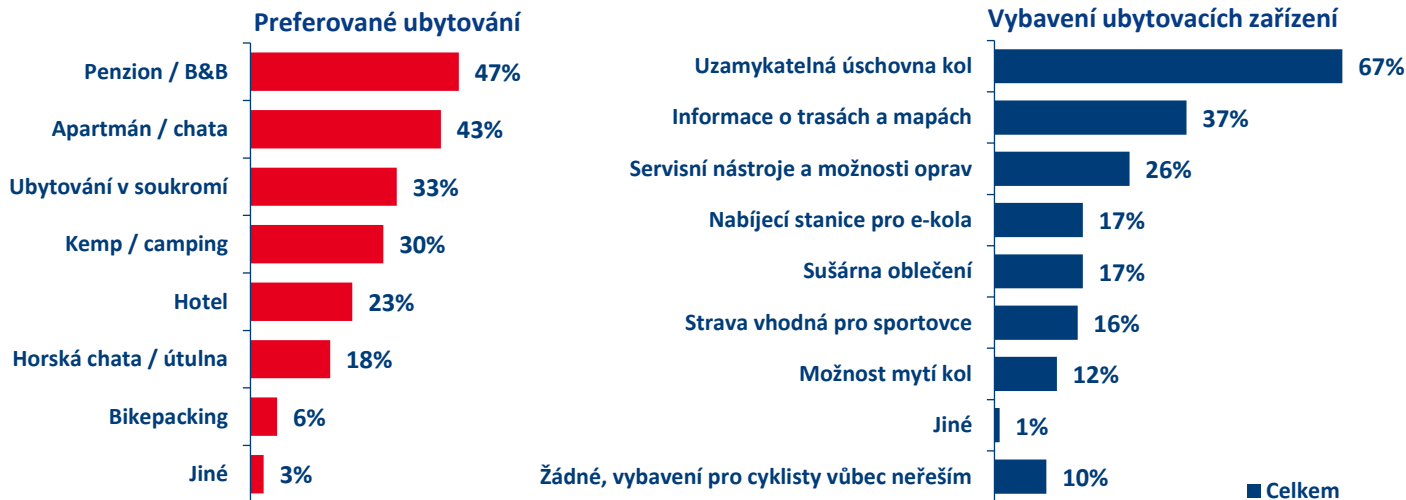
B1 - Čemu se (kromě cyklistiky) věnujete na cyklovýletu / cyklodovolené? (N = 1406)

Další aktivity na cyklodovolené



Cyklodovolené – ubytování

- **Preference penzionů a apartmánů před hotely (47 % vs 23 %) není jen o ceně – je to o charakteru zážitku (osobní přístup, flexibilita, autentičnost). Zároveň je ale očekávaný určitý servis a komfort (bikepacking preferuje jen zlomek cykloturistů).**
 - Extrémně vysoká důležitost úschovny kol (67 %) překvapivě převyšuje zájem o další služby (servis 26 %, sušárna oblečení 17 %, strava pro sportovce 16 %). To ukazuje, že základní bezpečnost je důležitější než prémiové služby.
 - Nízký zájem o nabíjecí stanice pro e-kola (17 %) odráží nízkou penetraci elektrokol.



B2 - Jaký typ ubytování preferujete, nebo byste preferoval/a, při cyklovýletech / cyklodovolené alespoň přes jednu noc? (N = 1406)

B3 - Jaké vybavení pro cyklisty v rámci ubytování je pro Vás klíčové, nebo by bylo klíčové, při cyklovýletu / cyklodovolené s pobytem alespoň přes jednu noc? (N = 1406)

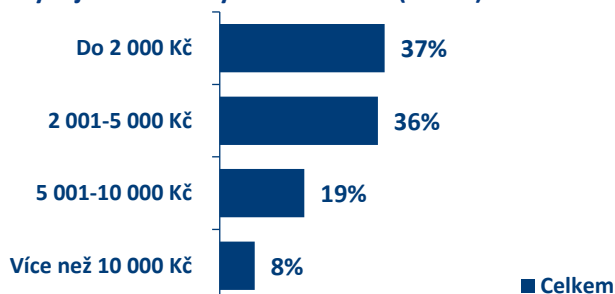
Cyklodovolené – výdaje

- Lidé za cyklodovolenou zaplatí obvykle do 5 tisíc korun (73 %) na osobu. Průměrné denní výdaje se pohybují nejčastěji do 1000 Kč (61 %).

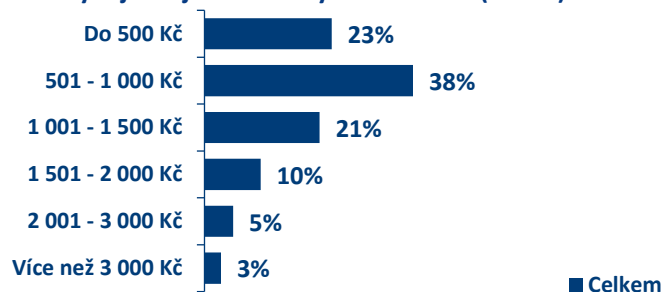
- Mezi pravidelnými cyklisty a sporadickými cyklisty existuje rozdíl ve výdajích – zatímco pravidelní cyklisté počítají s vyššími náklady a berou cyklodovolenou jako plnohodnotnou dovolenou, sporadičtí cyklisté berou cyklodovolenou spíše jako levnější alternativu jiné dovolené a počítají s nižšími náklady. Podobně menší celkový rozpočet mají i cyklisté mezi 18-29 lety (47 % do 2000 Kč).

- “
- Přesto, že z kvantitativní části výzkumu vyplývá, že pravidelní cyklisté berou cyklodovolenou jako plnohodnotnou dovolenou včetně výdajů, tak výsledky kvalitativní části nabízí zajímavé srovnání s klasickými dovolenými bez kola. Respondenti totiž většinou vnímají cyklodovolenou v porovnání s běžnou dovolenou jako finančně výhodnější variantu. To se týká zejména rodin s dětmi, kterým, odpadají náklady na vstupné do aquaparků a dalších placených atrakcí.
 - Bezpečná úschovna kol je pro většinu účastníků klíčovým požadavkem na ubytování, který si aktivně ověřují před rezervací. Jiné specifické cyklistické služby však většinou nevyžadují.

Výdaje na celou cyklodovolenou (na os.)



Výdaje na jeden den cyklodovolené (na os.)



C1 - Jaké jsou Vaše průměrné výdaje na celou jednu cyklodovolenou na osobu? (N = 1406)

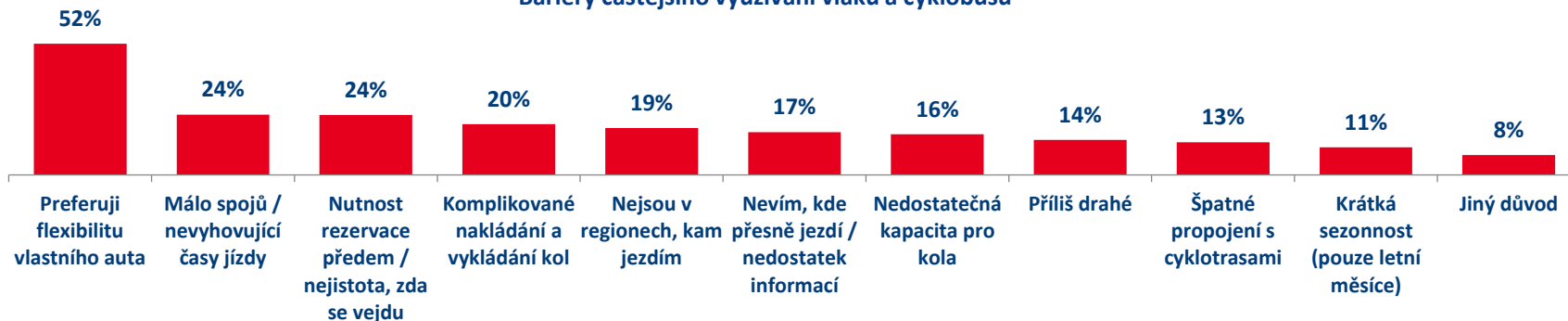
C2 - Kolik v průměru utratíte za den na osobu během cyklodovolené? (N = 1406)

Cyklodovolené – využití dalších typů dopravy (cyklobusy)

- **Cyklobusy alespoň občas využívá téměř třetina cyklistů (31 %), vlaky 52 %. Osobní automobil je využíván při cyklodovolených častěji, využívá ho alespoň občas 75 % cyklistů, častěji cyklisté ve věku 40-59 let (44 % pravidelně)**

- Zkušenosti s přepravou kol veřejnou dopravou jsou rozporuplné – vlak představuje teoreticky atraktivní alternativu k autu, v praxi však respondenti narážejí na nejistotu kapacity, problémy s rezervací místa pro kola a komplikovanou manipulaci s kolem uvnitř dopravního prostředku.
- Opakovaně zmiňovaným problémem jsou úzké držáky ve vlacích dimenzované na starší kola, do kterých se moderní horská kola se širšími plášti vejdou jen obtížně.
- Cyklobusy respondenti kvalitativní části výzkumu využívají minimálně především kvůli nízkému povědomí o jejich existenci a problémy s rezervací místa v nich.

Bariéry častějšího využívání vlaků a cyklobusů

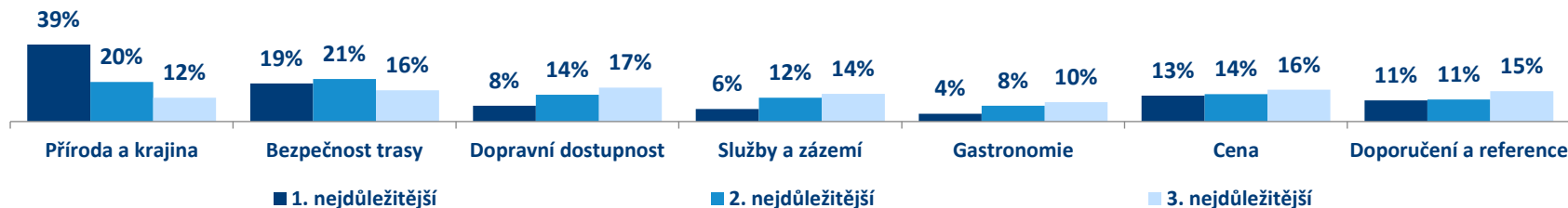


E2 - Co Vám brání častěji využívat vlaky nebo cyklobusy pro cyklovýlety? (N = 1027)

Plánování cyklodovolené – výběr lokality faktory

- Atraktivita přírody je pro 2 z 5 cyklistů prvním faktorem, který ovlivní jejich výběr lokality pro cykloturistiku. Na druhém místě je nejčastěji bezpečnost trasy. Cena a dopravní dostupnost jsou nejčastěji zmiňovány na třetím místě.
 - Vodní plochy, jezera a hory jsou z hlediska atraktivity krajiny hodnoceny nejlépe – vinařské oblasti a kulturně-historické regiony
 - Při hodnocení důležitosti faktorů při výběru destinace pro cykloturistiku je kromě atraktivní krajiny velmi důležitá i kvalita a bezpečnost trasy (78 % udává, že je velmi důležitá nebo spíše důležitá). Cena je pro výběr lokality stále poměrně důležitá (69 % udává, že je velmi důležitá nebo spíše důležitá), ale méně než dostupnost lokality nebo nižší počet turistů, profil trasy.
 - Cyklisté nehledají konkrétní cíl, ale obecný charakter destinace a autentickou zkušenost. Významné je, že osobní doporučení (31 %) výrazně převyšuje tipy z médií a sociálních sítí (7 %), což indikuje vysokou roli důvěryhodných zdrojů.

Nejdůležitější faktory

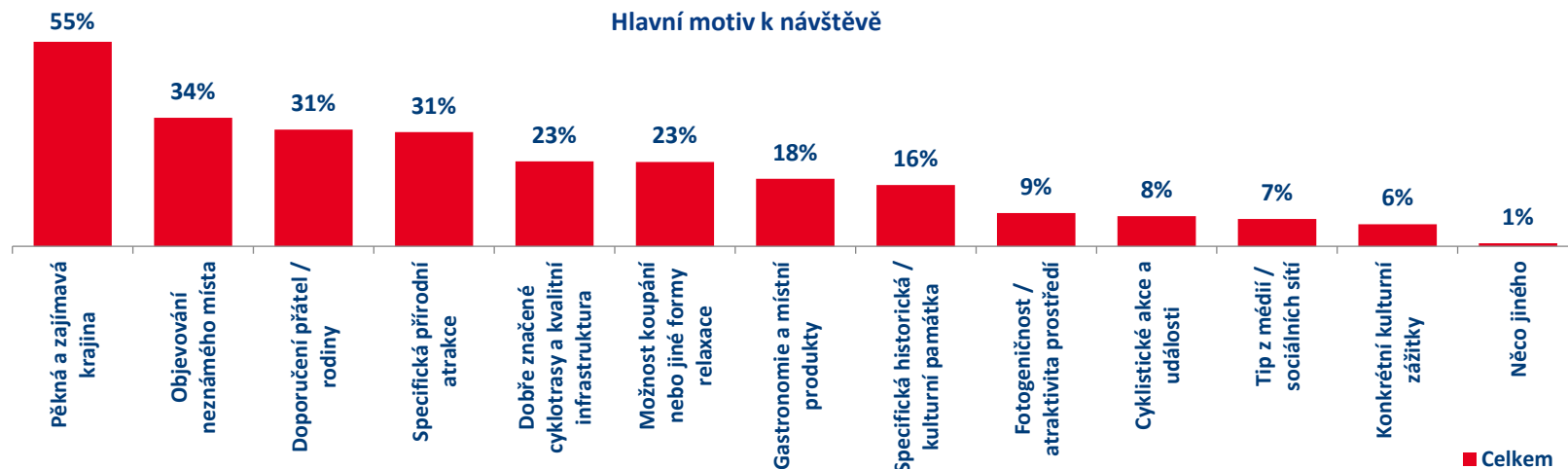


F1- Seřadte prosím níže uvedené faktory podle důležitosti při výběru lokality pro cykloturistiku / cyklovýlet. (N = 1406)

F3 - Jak důležité pro Vás jsou následující faktory při výběru destinace pro cykloturistiku / cyklovýlet? (N = 1406)

Plánování cyklodovolené – hlavní motiv pro výběr lokality

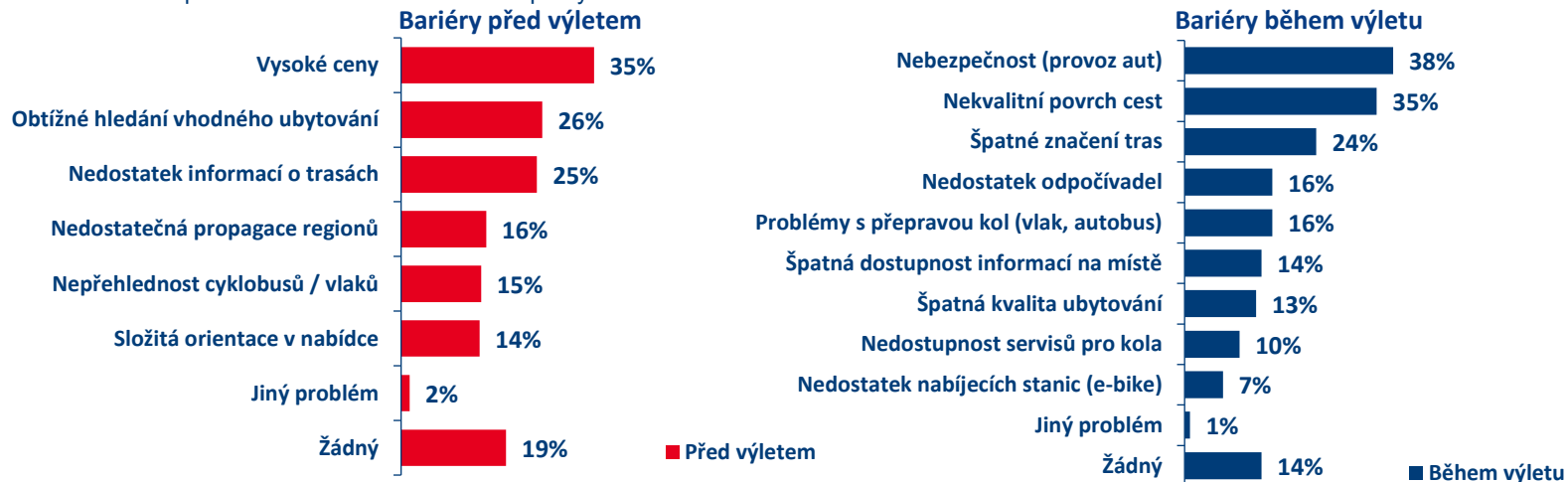
- Analýza hlavních motivů výběru destinace pro cyklovýlety ukazuje význam estetických a explorativních faktorů. Pěkná a zajímavá krajina je hlavním motivem pro nadpoloviční většinu cyklistů (55 %), následovaná objevováním neznámého místa (34 %) a doporučením přátel či rodiny (31 %) či specifickou přírodní atrakcí (31 %).
 - Osobní doporučení (31 %) výrazně převyšuje tipy z médií a sociálních sítí (7 %) nebo fotogeničnost místa (9 %), což indikuje vysokou roli důvěryhodných zdrojů.



F4 - Co je pro Vás hlavním motivem k návštěvě, proč si vyberete konkrétní lokalitu pro cyklovýlet? (N = 1406)

Problémy při přípravě nebo realizaci cyklovýletu I.

- **Před výletem dominují ekonomické a organizační bariéry (cena, ubytování, informace), zatímco během výletu dominují infrastrukturní a bezpečnostní bariéry (provoz aut, povrch, značení).**
 - Více než třetina cyklistů vnímá jako bariéru před uskutečněním cyklovýletu vysoké ceny (35 %), asi čtvrtina nedostatečnou nabídku vhodného ubytování a nedostatek informací o trasách.
 - Během výletu téměř 40 % naráží na vnímanou nebezpečnost tras způsobenou např. automobilovým provozem, 35 % se setkává s nekvalitním povrchem cest a asi čtvrtina se špatným značením tras.



G2A - S jakými problémy jste se při přípravě nebo realizaci cyklovýletu setkal/a? – 1. Před výletem (N = 1406)

G2B - S jakými problémy jste se při přípravě nebo realizaci cyklovýletu setkal/a? – 2. Během výletu (realizace) (N = 1406)

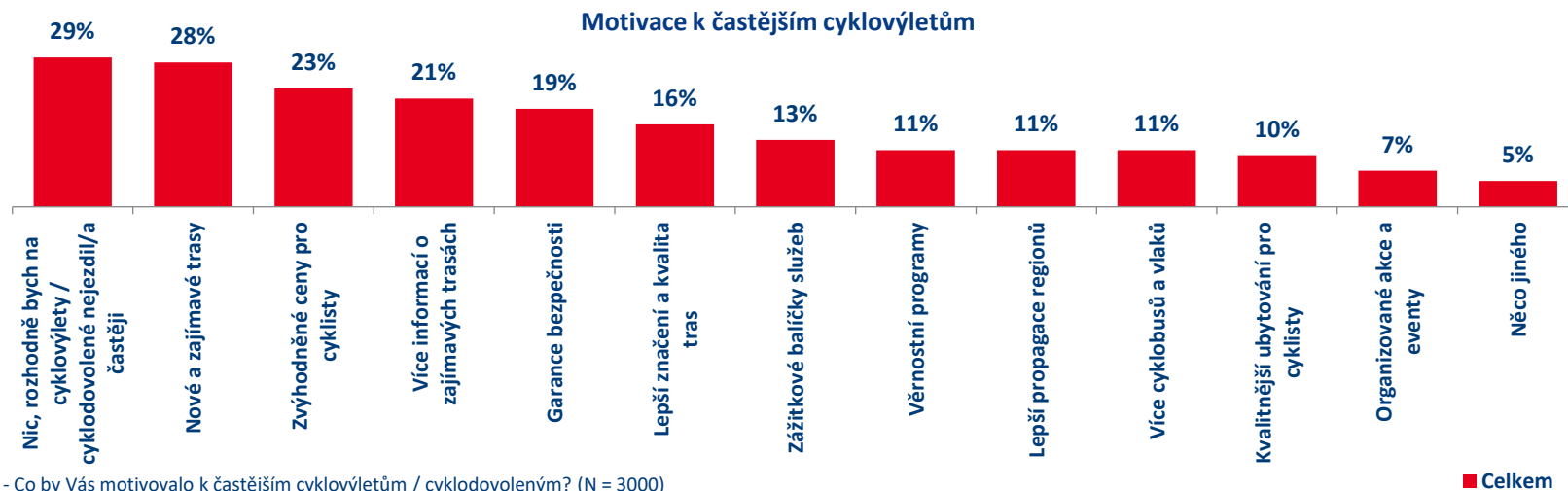
Problémy při přípravě nebo realizaci cyklovýletu II.

“
”

- Napříč různými typy cyklistů jsou opakovaně popisovány situace, kdy cyklostezka náhle končí a vede na frekventovanou silnici s automobilovým provozem. Tyto úseky bez bezpečného napojení či podjezdu vnímají jako zásadní riziko a problém pro cykloturistiku v České republice.
- Zejména rodiče s dětmi zásadně odmítají trasy vedoucí po silnicích s provozem. Bezpečnost je pro ně prioritním kritériem výběru destinace a často limituje možnosti kam vyrazit.
- Vedle bezpečnosti účastníci také kritizují nejednotnou kvalitu povrchů cyklostezek a absenci základní vybavenosti. Opakovaně zmiňují chybějící odpadkové koše, pítka a odpočívadla.

Motivátory k častějším cyklodovoleným

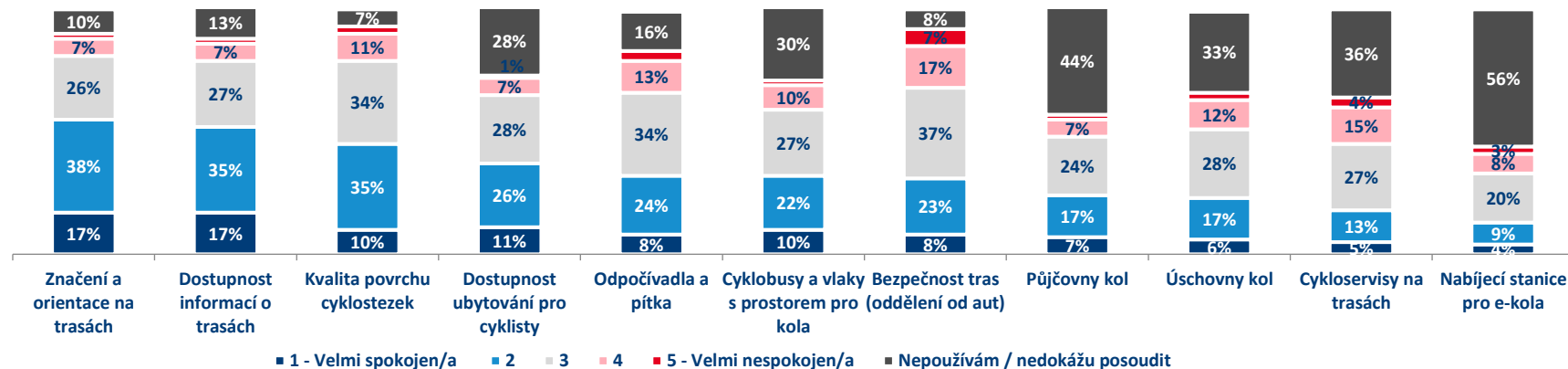
- Téměř 30 % populace by k (častějším) cyklovýletům nemotivovalo nic. U zbývajících 71 % populace, která je potenciálně otevřena zvýšení frekvence, se objevují významně obsahové motivátory (nové a zajímavé trasy, více informací o trasách) - bariérou není primárně cena nebo nedostatek infrastruktury, ale nedostatek inspirace a znalosti o dostupných možnostech.
 - Překvapivě nízký je zájem o infrastrukturní zlepšení (více cyklobusů a vlaků, kvalitnější ubytování) a organizované akce. To odráží relativně nízký zájem o tyto prvky.



Cyklo infrastruktura ČR - spokojenost I.

- Nejvyšší spokojenost vykazují informační a orientační služby: značení tras (55 % spokojeno nebo velmi spokojeno) a dostupnost informací (52 %), což koreluje s pozitivním srovnáním rozsahu a kvality tras se zahraničím. Naproti tomu nejnižší spokojenost se týká bezpečnosti tras – oddělení od automobilového provozu hodnotí negativně 24 % cyklistů, přičemž pouze 31 % je spokojeno.
 - Kvalita povrchu, dostupnost servisu a odpočívadel jsou také spíše rozporuplné. Rozporuplné hodnocení kvality povrchu a odpočívadel může naznačovat vysokou regionální variabilitu.
 - Vysoký podíl odpovědí "nepoužívám/nedokážu posoudit" u většiny servisních služeb (nabíjecí stanice pro e-kola půjčovny kol, cykloservisy, úschovny kol). To může sice indikovat, že služby nejsou potřeba, ale i že nejsou dostupné nebo že o nich cyklisté nevědí.

Spokojenost s aspekty cyklo infrastruktury



D1 - Ohodnoťte spokojenost s následujícími aspekty cyklo infrastruktury v ČR: (N = 2358)

Cyklo infrastruktura ČR - spokojenost II.

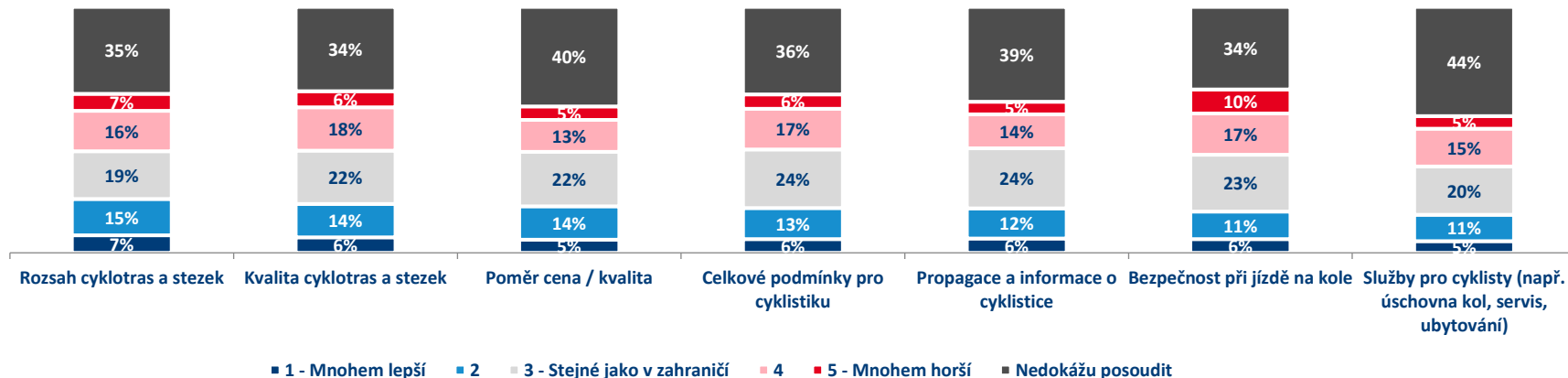
“
”

- Značení cyklotras v ČR je v kvalitativní části výzkumu hodnoceno velmi pozitivně a respondenti ho často označují za jednu z nejlepších stránek cyklistiky v Česku. Někteří ho považují za lepší než v zahraničí a za srovnatelné s kvalitním pěším turistickým značením.
- Jako problematická je částí respondentů vnímána kvalita povrchů cyklostezek kvůli své nejednotnosti. Typy povrchů se střídají od kvalitního asfaltu po rozblácené lesní cesty označené jako cyklotrasy. Respondenti postrádají spolehlivé informace o typu cyklostezek v mapách (zejména Mapy.cz) pro lepší plánování tras.
- Část elektro-cyklistů také kritizuje nedostatek nabíjecích stanic a jejich nekompatibilitu mezi různými výrobci kol. Chybí také kvalitní stojany uzpůsobené pro odložení širších elektrokol.
- Cykloservisy na trasách většina respondentů nevyužívá a nevyžaduje. Převládá snaha o soběstačnost a základní nářadí pro opravy si cyklisté vozí s sebou.

Cyklo infrastruktura ČR – srovnání se zahraničím I.

- Česká republika je hodnocena pozitivněji ve srovnání se zahraničím v oblasti základní infrastruktury (rozsah cyklotras 22 % lepší než zahraničí, kvalita tras 20 %, poměr cena/kvalita 19 %). Naopak je ČR hodnocena hůře v oblasti nadstavbových služeb (služby pro cyklisty 25 % horší, bezpečnost 22 % horší a propagace 20 % horší).
 - Vysoký podíl odpovědí "nedokážu posoudit" (34-44 % podle kategorie), indikuje, že většina populace nemá komparativní zkušenost se zahraničními destinacemi. Hodnocení se navíc koncentruje v neutrální kategorii "stejně jako v zahraničí" (20-24 %), což znamená, že Česká republika není vnímána jako destinace s výrazným konkurenčním profilem – ani pozitivním, ani negativním.

Spokojenost s aspekty cyklo infrastruktury



D2 - Jak hodnotíte Českou republiku ve srovnání se zahraničím z hlediska podmínek pro cyklistiku? (N = 3000)

Cyklo infrastruktura ČR – srovnání se zahraničím II.

“
”

- Ze zemí, kam respondenti kvalitativní části výzkumu někdy vyrazili na cyklovýlet, jsou Rakousko a Německo opakovaně zmiňovány jako vzor díky odděleným cyklistickým komunikacím a výrazně ohleduplnějšímu chování řidičů. Respondenti by ocenili přenesení tohoto modelu paralelních stezek do České republiky.
- Dopravná infrastruktura jako odpočívadla a pítka v ČR zaostává. Zatímco v Rakousku respondenti oceňují veřejná WC a zdroje pitné vody každých pár kilometrů, v Česku tyto prvky chybí nebo bývají poničené vandalismem.
- Respondenti také shodně kritizují chování českých řidičů vůči cyklistům. Popisují těsné předjíždění, troubení a najíždění. Srovnání s Rakouskem či Německem vychází pro Česko výrazně nepříznivě.
- S cykloturistikou v jiných zemích mají respondenti zkušenosti jen ojediněle.

Zahraničí jako vzor cyklistiky

- **Za zahraniční vzor cyklistiky je vnímáno nejčastěji Rakousko, Holandsko, Německo, Itálie nebo Francie.**

“

- Rakousko je vnímáno jako hlavní vzor díky odděleným cyklostezkám od automobilového provozu a bezpečným křižovatkám. Nicméně několik respondentů z Jižních Čech pozitivně hodnotilo kvalitu cyklostezek v jejich regionu, která se podle nich rakouské úrovni blíží.
- České značení cyklotras je na druhou stranu hodnoceno jako kvalitnější než v zahraničí. Zaostává však doprovodná vybavenost jako pítka, odpočívadla a informační cedule o charakteru úseků.
- Zahraniční cyklostezky zejména v alpských oblastech nabízejí propracovanější informační systém s údaji o délce, povrchu a náročnosti trasy, což účastníci považují za inspiraci pro ČR.



D3 - Které zahraniční destinace považujete za vzor cykloturistiky? (N = 3000)

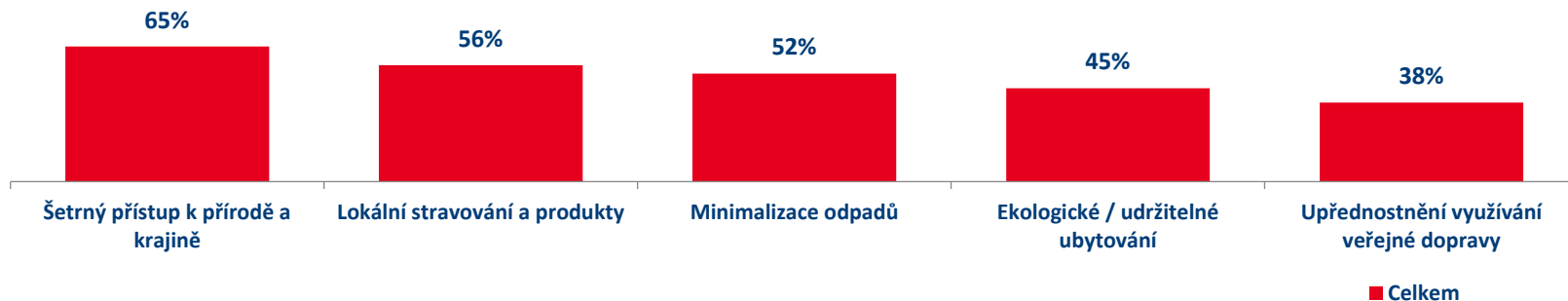
Udržitelnost a ekologické aspekty cyklistiky

- Pro cyklisty věnující se cykloturistice je důležité z hlediska udržitelnosti se zejména chovat šetrně k přírodě a krajině (65 %). Lokální stravování a minimalizace odpadů jsou také vnímány jako důležité (56 % a 52 %).

- Naopak za méně důležité je považováno ekologické ubytování nebo upřednostnění využívání veřejné dopravy.

- “
- Ekologické aspekty cyklisté spontánně netematizují jako rozhodovací kritérium. Cyklistiku vnímají jako přirozeně ekologickou aktivitu a nevnímají potřebu dále posilovat její ekologický rozměr specifickými volbami ubytování či služeb. Deklarovaná důležitost v dotazníku (viz graf) tak může odrážet spíše obecné hodnoty než reálné chování.
 - Šetrný přístup k přírodě odpovídá tomu, že kontakt s krajinou je klíčovou motivací pro cykloturistiku. Nejde však primárně o vědomou ochranu prostředí, ale o osobní prožitek a relaxaci v přírodě, který cyklisté oceňují jako hlavní benefit oproti jiným formám cestování a turistiky.

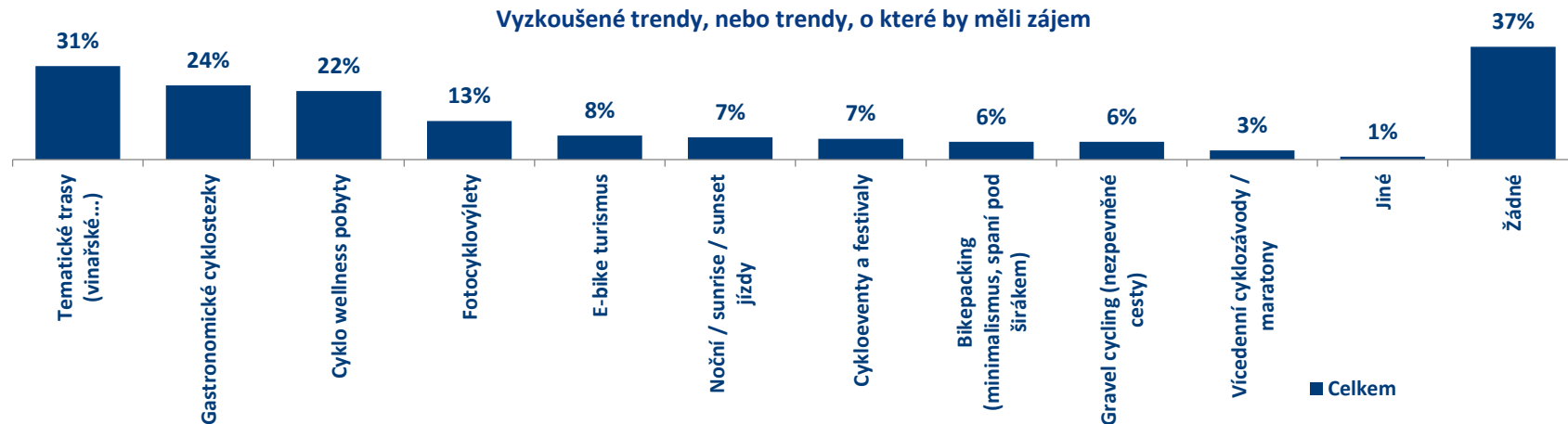
Důležitost ekologických aspektů při cyklovýletech (Top2)



E3 - Jak důležité jsou pro Vás následující ekologické aspekty při cyklovýletech? (N = 1406)

Trendy v cyklistice I.

- Česká populace je relativně otevřená vůči inovacím a novým formám cyklistiky - vyzkoušet alespoň nějaký současný trend v cyklistice by chtělo 63 % osob.
 - Výrazně dominují trendy spojující cyklistiku s jinými zážitky: tematické trasy (vinařské, historické) zajímají 31 % lidí, gastronomické cyklostezky 24 % a cyklo wellness pobyty 22 %.
 - Naproti tomu extrémnější trendy zaměřené na sportovní výkon nebo dobrodružství mají marginální zájem: bikepacking 6 %, gravel cycling 6 %, vícedenní závody 3 %. Překvapivě nízký je i zájem o e-bike turismus (8 %)



E4 - Které z následujících trendů spojených s cyklistikou jste vyzkoušel/a, nebo byste je chtěl/a vyzkoušet? (N = 3000)

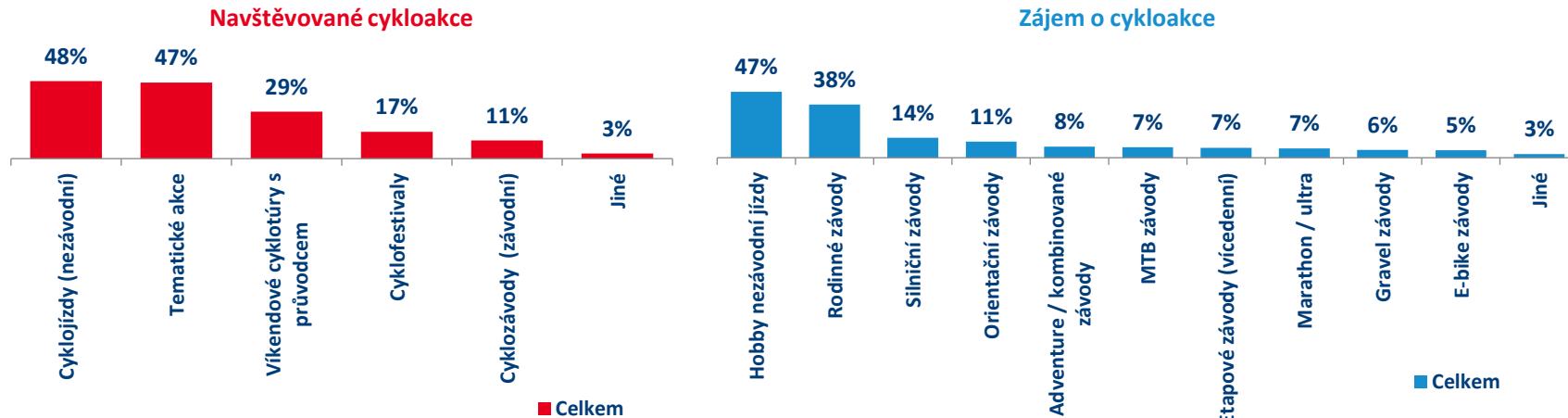
Trendy v cyklistice II.

“
”

- Trend elektro–cyklistiky vyvolává nejrozporuplnější reakce mezi těmi, kdo na e–kolech nejezdí. Část účastníků vnímá e–kola jako pomůcku pro starší či zdravotně limitované, jiní je principiálně odmítají jako ztrátu sportovního charakteru cyklistiky.
- Pro ty, kteří elektrokola využívají, představuje elektrický pohon často prostředek, jak mohou udržet tempo s fyzicky zdatnějšími členy výpravy.
- Tematické a gastro trasy jsou hodnoceny pozitivně jako přirozené propojení cyklistiky s kulinářskými zážitky. Vinařské stezky někteří účastníci opakovaně využívají jako osvědčenou formu relaxačního cyklovýletu.

Organizované cyklo akce - preference

- Organizovaných cykloakcí se alespoň občas účastní 14 % populace. Češi převážně nehledají sportovní výzvu ani výkonnostní porovnání, ale společný zážitek s vyšším smyslem - z těch, kdo mají o organizované cyklo akce zájem, výrazně dominují nesoutěžní formy: hobby nezávodní jízdy s charitativním či komunitním charakterem preferuje 47 % a rodinné závody 38 %.
- Naproti tomu sportovní a výkonnostní závody (silniční, MTB, maratony) oslovují pouze 14 % a méně cyklistů navštěvujících organizované cykloakce, tedy velmi úzkou cílovou skupinu. Organizované akce závodního charakteru přitahují více muže v porovnání se ženami (14 % vs. 7 %) a více věkovou skupinu 30-39 let (18 %). Cyklo festivaly jsou více přitažlivé pro věkovou skupinu 18-39 let (23 %).



E6 - Jakých typů organizovaných cykloakcí jste se účastnil/a, nebo byste se chtěl/a účastnit? (N = 1069)

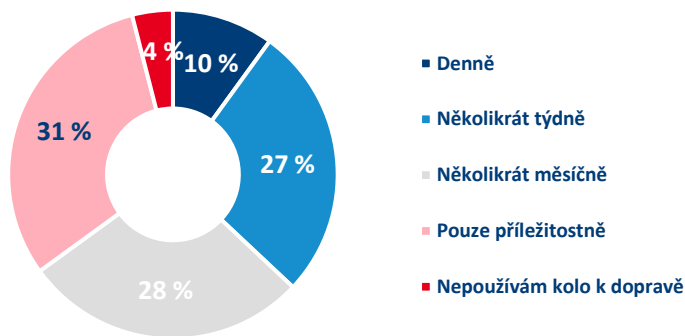
E8 - O které typy cyklistických závodů nebo akcí máte největší zájem? (N = 831)

Městská cyklistika – frekvence a účel

- Denně kolo jako dopravní prostředek využívá 10 % osob věnujících se tomuto typu cyklistiky, několikrát týdně dalších 27 %.
 - 6 z 10 cyklistů používá kolo ve městě pro volnočasové aktivity, ostatní jízdy se týkají zejména dojíždění do práce nebo nákupů a pochůzek (40 %). Kombinace kola a MHD či vlaku je spíše vzácná (12 %). K dojíždění do školy využívají kolo pouze 4 % městských cyklistů.

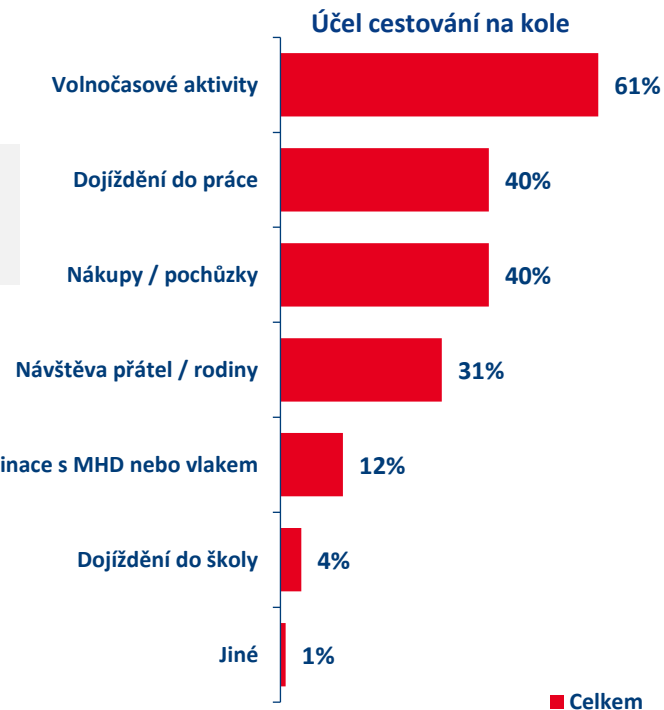
- “
- Řada cyklistů kombinuje rekreační cykloturistiku s každodenním dojížděním do práce na kole. Kolo tak plní dvojí roli a stává se přirozenou součástí životního stylu.
 - Dojíždění na kole je oceňováno pro rychlost přepravy ve městě, finanční úspory a zdravotní benefity.
- ”

Frekvence přepravy na kole



M1 - Jak často v průběhu roku používáte kolo jako dopravní prostředek? (N = 843)

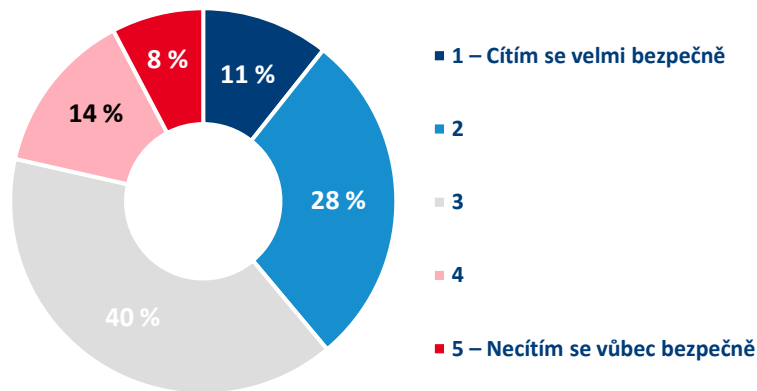
M2 - Za jakým účelem nejčastěji jezdíte na kole v rámci města? (N = 843)



Městská cyklistika - bezpečnost

- Pouze 11 % městských cyklistů se cítí velmi bezpečně, zatímco 40 % udává neutrální pocit a 22 % se necítí bezpečně nebo vůbec ne bezpečně.
 - Pocit bezpečí je zvláště nízký mezi cyklisty z velkých měst, nad 100 tis. obyvatel s vyšším automobilovým provozem (32 % se spíše nebo vůbec necítí bezpečně). Naopak vysoký pocit bezpečí častěji udávají obyvatelé obce do 5 tis. obyvatel (16 %).

Pocit bezpečí při jízdě na kole



“

- Respondenti využívající kola jako běžného dopravního prostředku popisují **konkrétní nebezpečné situace** ve městech včetně těsného předjíždění, troubení či kontaktu se zpětným zrcátkem. Přesto v jízdě na kole po městě pokračují a **riziko přijímají jako nepříjemnou součást každodenní reality**.
- Vnímání bezpečnosti závisí na **kvalitě místní infrastruktury**. Cyklo-pruhy namalované na silnici neposkytují dostatečný pocit bezpečí, respondenti oceňují pouze **fyzicky oddělené cyklostezky**. Problémem jsou také místa, kde cyklostezka náhle končí na frekventované silnici či křižovatce.
- Konflikty ve městě vznikají nejen s řidiči, ale i s chodci na sdílených stezkách či cyklostezkách. Někteří respondenti dokonce vnímají **nepředvídatelné chování chodců a psů** jako srovnatelné riziko s automobilovým provozem.

M3 - Jak hodnotíte bezpečnost jízdy na kole ve vašem městě? (N =843)

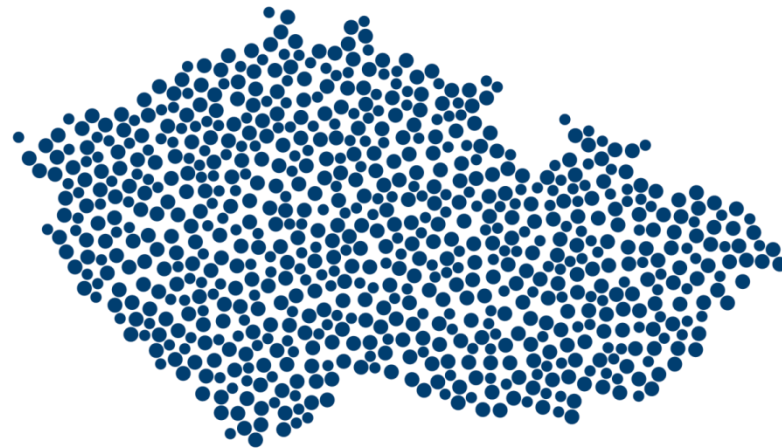
Městská cyklistika – zlepšení podmínek

- Nízký pocit bezpečí při jízdě na kole ve městech se promítá do požadavků na zlepšení služeb – 54 % chce více bezpečných cyklo-pruhů. Tuto možnost by zvláště ocenili cyklisté ve věku 60+ let (64 %).
 - Relativně nízká je priorita spíše prémiových služeb jako sprchy a šatny v zaměstnání (14 %), řeší je méně osob než základní infrastrukturu jako stojany na kola (23 %) či úschovny v práci/školách (20 %). To naznačuje, že městští cyklisté primárně potřebují řešit základní požadavky (bezpečná cesta, kde zaparkovat kolo) před komfortními doplňkovými službami.
 - Sprchy a šatny v zaměstnání by usnadnily dojíždění na kole více mladším cyklistům (18-39 let) a obyvatelům nad 100 tis. obyvatel (20 % a 23 %). Obyvatelé měst nad 100 tis. obyvatel by také více ocenili možnost přepravit kolo ve více spojích MHD (36 %).

Služby zlepšující podmínky pro dojíždění na kole



M6 - Jaké služby by Vám usnadnily nebo zpříjemnily dojíždění na kole? (N = 843)



Děkujeme za pozornost!