

**Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní**

**Analýza a potenciální rozvoj cestovního ruchu ve
vybraném regionu**

Barbora Rumlová

**Bakalářská práce
2012**

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako Školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 28. 5. 2012

Barbora Rumlová

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych touto cestou poděkovala paní RNDr. Šarce Brychtové, Ph.D., vedoucí mé bakalářské práce, za odborné vedení práce, cenné rady a připomínky při vypracování bakalářské práce.

ANOTACE

Tato práce se věnuje analýze cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji, zvláště pak okresu Trutnov a zabývá se jeho rozvojem. Úvodní část je zaměřena na teoretické aspekty cestovního ruchu a historii cestovního ruchu. Dále jsou popsány fondy EU a regionální politika. V další části se zaměřuji na charakteristiku Královéhradeckého kraje a regionu Trutnovsko a cestovní ruch v oblasti. Poslední část se zabývá konkrétním projektem rozvoje cestovního ruchu v okrese Trutnov.

KLÍČOVÁ SLOVA

cestovní ruch; historie; strukturální fondy Evropské unie; Královéhradecký kraj; okres Trutnov; lanová dráha; anketa

TITLE

The analyse and potencial of turism development in choice region

ANOTATION

This work follows the analysis of the tourism in Hradec Kralove region, especially the district of Trutnov and deals with its development. The introductory part of work is focused on theoretical aspects of tourism and the history of tourism. There are described funds of the European Union and the region politics then. I follow the characteristic of Hradec Kralove region and the distrikt of Trutnov and its tourism in the next part. The last part follows the concrete project of the tourism development in the district of Trutnov.

KEY WORDS

the tourism, the history, the region politics, the Hradec Kralove region, the district of Trutnov, the ropeway, the enquiry

Obsah

Úvod	9
1. Cestovní ruch – obecná charakteristika.....	11
1.1. Pojem cestovní ruch	11
1.2. Účastníci cestovního ruchu	11
1.3. Sektory cestovního ruchu	12
1.4. Formy cestovního ruchu	12
1.4.1. Základní formy cestovního ruchu.....	12
1.4.2. Specifické formy cestovního ruchu	13
1.5. Druhy cestovního ruchu.....	13
1.5.1. Podle místa realizace	13
1.5.2. Druhy podle vztahu k platební bilanci	13
1.5.3. Dělení dle místa převažující realizace služeb cestovního ruchu	14
1.5.4. Dělení dle způsobu financování	14
1.5.5. Dělení dle délky pobytu	14
1.5.6. Dělení dle způsobu účasti – zabezpečení cesty	14
1.5.7. Dělení dle počtu účastníků	15
1.5.8. Dělení dle ročního období.....	15
1.5.9. Dělení dle vlivu na životní a socio - kulturní prostředí.....	15
1.6. Faktory ovlivňující cestovní ruch.....	15
1.6.1. Lokační faktory	15
1.6.2. Realizační faktory.....	16
1.6.3. Selektivní (stimulační) faktory.....	16
2. Cestovní ruch – historie a současnost.....	18
2.1. Etapy cestovního ruchu	18
2.1.1. První etapa - prvopočátky cestovního ruchu	19
2.1.2. Druhá etapa - moderní cestovní ruch.....	19
2.1.3. Třetí etapa – novodobý cestovní ruch.....	20
2.1.4. Čtvrtá etapa – 90. léta až po současnost.....	21
3. Cestovní ruch a EU, regionální politika; cestovní ruch v ČR.....	23
3.1. Cestovní ruch a Evropská Unie.....	23
3.2. Operační principy EU.....	23
3.2.1. Princip koncentrace	23

3.2.2. Princip partnerství	23
3.2.3. Princip programování	23
3.2.4. Princip adicionality (doplňkovosti)	24
3.2.5. Princip monitorování a vyhodnocování.	24
3.3. Regionální politika EU	24
3.3.1. Obecná definice regionu	24
3.3.2. Regionální politika	24
3.3.3. Projekty financované z fondů EU.....	26
3.4. Státní politika rozvoje cestovního ruchu v období 2007 – 2013.....	27
3.4.1. Strategické cíle a priority Koncepce.....	28
3.5. Satelitní účet cestovního ruchu v ČR	29
4. Cestovní ruch v Královéhradeckém kraji.....	32
4.1. Úvod do socio–ekonomické analýzy Královéhradeckého kraje	32
4.2. Koncepce rozvoje cestovního ruchu v kraji.....	35
4.2.1. Potencionální partneři	35
4.2.2. Marketingové nástroje	36
4.2.3. Úloha krajského úřadu	36
4.2.4. Priority koncepce rozvoje CR	37
4.3. Úvod do cestovního ruchu a návštěvnost kraje.....	39
4.4. Možnosti rozvoje CR v kraji - SWOT analýza Královéhradeckého kraje.....	40
4.5. Úvod do cestovního ruchu na území jednotlivých okresů	42
4.5.1. Cestovní ruch na území regionu Jičín.....	42
4.5.2. Cestovní ruch na území regionu Hradec Králové.....	43
4.5.3. Cestovní ruch na území regionu Náchod	44
4.5.4. Cestovní ruch na území regionu Rychnov nad Kněžnou	44
4.5.5. Cestovní ruch na území regionu Trutnov.....	45
5. Cestovní ruch na území regionu Trutnovska.....	46
5.1. Region Trutnovsko – úvod do socio-ekonomické charakteristiky	46
5.2. Úvod do cestovního ruchu na území regionu Trutnovsko	48
5.2.1. Lokační faktory	49
5.2.2. Realizační faktory.....	49
5.3. Možnosti potenciálního rozvoje cestovního ruchu v okrese Trutnov.....	50
5.3.1. SWOT analýza	50
5.3.2. Závěrečné hodnocení cestovního ruchu	54

5.4. Projekty související s cestovním ruchem v regionu Trutnovsko.....	54
5.4.1. Projekt Propagace regionu Podkrkonoší	55
5.4.2. Projekt Krkonoše pro všechny a Krkonoše bez bariér	55
5.4.3. Projekt rekonstrukce Lanové dráhy	55
6. Projekt Lanové dráhy Sněžka a vlastní šetření využívání služeb turisty	57
6.1. Základní data o projektu	57
6.1.1. Historie Lanové dráhy	57
6.1.2. Projekt nové Lanové dráhy na Sněžku.....	58
6.1.3. Financování projektu	59
6.2. Šetření o využívání služeb na Sněžce.....	59
6.2.1. Anketa turistům mířících na Sněžku.....	60
6.2.2. Výsledky ankety	60
6.2.3. Vyhodnocení	63
6.3. Propojení projektu s anketou	63
Závěr	64

Seznam zkratk

CR	Cestovní ruch
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
HSS	Politika hospodářské sociální soudržnosti
SF	Fond soudržnosti
ERDF	Evropský regionální fond
ESF	Evropský sociální fond
OSVČ	Osoba samostatně výdělečně činná
UNESCO	Organizace spojených národů na výchovu, vědu a kulturu
IOP	Integrovaný operační program
NUTS	Klasifikace územních statistických jednotek (La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques)
CHKO	Chráněná krajinná oblast
ROP	Regionální operační program
SWOT	Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
KHK	Královéhradecký kraj
ÚPD	Územní plánovací dokumentf
NH	Nominální hodnota
THFK	Tvorba hrubého fixního kapitálu

Úvod

Bakalářská práce se zabývá cestovním ruchem a možnostmi jeho rozvoje, zejména pak v Královéhradeckém kraji. Cestovní ruch je dynamicky se rozvíjející odvětví národního hospodářství. Patří mezi nejvlivnější odvětví celého národního hospodářství. Ovlivňuje další odvětví, jako je doprava, infrastruktura nebo stavební průmysl, ale také slouží jako nástroj pro ovlivňování ekonomických ukazatelů, jakožto HDP či podpory pro tvorbu pracovních míst.

Cestovní ruch se exponenciálně rozvíjí a s ním se ožívují národní památky a budují nová turistická centra a destinace. Toto sebou nese i negativní externality, jako například vyšší zatíženost infrastruktury, snížení kvality životního prostředí nebo zdevastování přirozeného prostředí pro faunu a floru.

Historie turismu sahá až do starověku. Dá se tvrdit, že cestovní ruch provází lidstvo od počátku vývoje civilizace. Toto odvětví prošlo dlouhým vývojem, jakožto důsledek lidského chování. Lidská povaha má totiž potřebu neustále objevovat a zpracovávat nové informace či komunikovat s lidmi. Zatímco ve starověku a středověku lidé cestovali spíše za obchodními či vojenskými účely, v této době je cestovní ruch spíše volnočasová aktivita.

Cestovní ruch je také nástrojem regionální politiky. Ta se pomocí svých nástrojů snaží snižovat rozdíly v životní úrovni v jednotlivých regionech. Jako přínos cestovního ruchu lze uvést možnost přílivu investičních prostředků do hospodářství a tvorbu nových pracovních míst a příležitostí pro soukromé podnikatele.

Od vstupu ČR v roce 2004 do Evropské unie, je kladen větší důraz na rozvoj regionů a na témata týkající se rozvoje cestovního ruchu jsou stále více aktuální. Evropská unie zpřístupňuje své finanční prostředky pro podporu projektů jednotlivých regionů. Díky těmto prostředkům se krajům, obcím, veřejným i soukromým institucím otevírá nová možnost čerpat finance z dotací od Evropské unie. Mne zajímalo, jak tyto finanční prostředky ze strukturálních fondů EU pomohou rozvoji cestovního ruchu. Proto jsem si vybrala téma Analýza a potencionální rozvoj cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji.

Královéhradecký kraj patří mezi nejnavštěvovanější kraje ČR. Jeho atraktivní příroda i nespočet národních památek láká nejen tuzemské turisty. V tomto kraji se nachází velké množství destinací pro trávení volného času a na své si přijde každý. Přesto jsem pátrala po možnostech, které by mohly návštěvnost v kraji ještě zvýšit.

Hlavním cílem mé bakalářské práce je analyzovat možnosti cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji, v němž jsem se zaměřila na okres Trutnov. Tento okres je bezpochyby nejvýznamnějším v kraji a podle mého názoru by se měl brát největší důraz na rozvoj cestovního ruchu právě v tomto okrese. Díky své poloze má výborné předpoklady pro turismus a je tudíž jednou z nejoblíbenějších destinací republiky. Ráda bych charakterizovala současný stav cestovního ruchu, pomocí SWOT analýzy a ankety, kterou zpracuji v poslední části a zaměřím se na možnosti rozvoje cestovního ruchu a nynější projekty, které jsou realizovány díky dotacím z EU.

V bakalářské práci je v úvodní části definován cestovní ruch, popsané formy a druhy, účastníci, předpoklady a faktory, které ovlivňují cestovní ruch. Další část popisuje historii cestovního ruchu od 5. století př. n. l. až do současnosti. Popisuje, za jakými účely se turisté vydávali na cesty, a objasňuje důvody, proč lidé cestují nyní. Dále se pak práce zabývá možnostmi čerpání finančních prostředků z fondů EU. Popisuje strukturální fondy a to, jak funguje princip poskytování dotací. V další části se již zabývám analýzou Královéhradeckého kraje, analýzou předpokladů cestovního ruchu a jednotlivými formami cestovního ruchu, které se vyskytují v jednotlivých okresech. Poté se zaměřím důkladněji na okres Trutnov a na možnosti rozvoje cestovního ruchu s přispěním dotačních prostředků Evropské unie. Domnívám se, že jedním z nejvýznamnějších projektů, které by mohly pomoci dalšímu rozvoji regionu je projekt rekonstrukce lanové dráhy na Sněžku, kterému se budu věnovat v poslední části mé práce. Na tomto konkrétním příkladě se pokusím nastínit průběh stavby, projektové plány a financování projektu. Projekt je finančně velmi náročný a z velké části je dotačně podporován Evropskou unií. Tento projekt je podle mého názoru krokem kupředu v rozvoji CR. Anketa, kterou jsem zpracovala, objasní, zda lidé využívají i další služby, které turistické lokality nabízejí. Závěr by měl zhodnotit výsledky, ke kterým jsem dospěla díky anketě, a hodnotí celkovou bakalářskou práci.

1. Cestovní ruch – obecná charakteristika

1.1. Pojem cestovní ruch

Cestovní ruch je jedno z nejvýznamnějších odvětví národního hospodářství. Vytváří i při malých investicích velké příležitosti a má nesmírný vliv na celé hospodářství. Cestovní ruch je tzv. průřezové odvětví, ovlivňuje tedy další odvětví hospodářství jako je doprava, potravinářský průmysl, infrastruktura, stavební průmysl, a jiné. Od roku 1989 se v České republice exponenciálně rozvíjí a nabízí stále více pracovních příležitostí. Oživuje národní kulturní památky, ale i nově vybudované objekty. V současné době cestovní ruch plní funkci ekonomickou, zdravotnickou, kulturní a informační funkci. Je důležitým druhem moderní služby. Zahrnuje konkrétní poskytované služby, ale jeho součástí je i soubor stimulačních podnětů a realizačních podmínek.

Pojem cestovní ruch bývá definován mnoha způsoby. Tento jev je velice složitý. Například F. W. Ogilvie (1933) chápe cestovní ruch jako „ekonomický jev spojený se spotřebou hmotných a nehmotných statků, hrazených z prostředků získaných v místě trvalého bydliště.“

Ve smyslu ekonomického významu je cestovní ruch chápán jako zprostředkovatelem nabízených i nově vytvářených pracovních míst. Ačkoliv v sobě cestovní ruch zahrnuje celou řadu ekonomických aktivit, má výrazný vliv i na kulturní a sociální život regionů i celých států. Výrazně se podílí na tvorbě hrubého domácího produktu, pozitivně ovlivňuje platební bilanci státu, má vliv na příjmy státního ale i místních rozpočtů.

Mezi specifika cestovního ruchu patří fakt, že produkt cestovního ruchu nelze vyrábět na sklad, má výrazně sezónní povahu, má vysoký podíl lidské práce, apod. Trh je silně podmíněn místními přírodními podmínkami, které jsou ve velké míře předvídatelné. Na cestovní ruch má velký vliv i podmíněné politicko-správní podmínky státu.

1.2. Účastníci cestovního ruchu

U cestovního ruchu rozeznáváme různé druhy účastníků, kteří se liší délkou pobytu na místě i důvodem návštěvy.

- Turista – osoba, která dočasně setrvává na určitém místě. V tomto místě se zdržuje alespoň jednu noc, maximálně však 1 rok. Důvodem návštěvy je většinou využití volného času
- Výletník – osoba, která se na místě zdrží bez přenocování.

- Návštěvník – osoba, která cestuje za účelem jiným, než je výdělečná činnost.

1.3. Sektory cestovního ruchu¹

Cestovní ruch by měl být chápán jako průmysl poskytující veškeré služby spojené s cestováním a turistikou, jež lze rozdělit do jednotlivých sektorů:

Sektor ubytovací služby – poskytovatelé ubytovacích služeb, od hotelových řetězců až po soukromé malé penziony.

- Sektor atrakce – patří sem např. národní parky, kulturní či historická místa a zajímavosti, tematické parky, botanické zahrady, sportovní centra apod.
- Sektor doprava – letecká, lodní, železniční, automobilová a autobusová doprava, půjčovny a zprostředkovatelé půjčování vozidel.
- Sektor zprostředkovatelé – touroperátoři, cestovní kanceláře, agentury, sezonní zprostředkovatelé či agenti, organizátoři konferencí, rezervační systémy a další.
- Sektor organizace – zahrnuje národní turistické centrály, regionální centra, apod.

1.4. Formy cestovního ruchu

Formy cestovního ruchu dělíme na základní a specifické.

1.4.1. Základní formy cestovního ruchu

- **Rekreační cestovní ruch (CR)** – přispívá k regeneraci fyzických a duševních sil člověka, tyto aktivity bývají spojeny s aktivním pobytem v přírodě, sportem, zvláště pro české prostředí je chataření a chalupaření (proto označení „druhé bydlení“)
- **Kulturně poznávací CR** – je cílený na poznávání historie, kultury, tradic, zvyků navštěvovaných zemí a jejich regionů. Nabývá na popularitě, zvláště za předpokladů spojení se společenskými událostmi (slavnosti, festivaly), plní výchovně-kulturní funkci
- **Sportovně-turistický CR** – využívá zájmu lidí o aktivní odpočinek, aktivní i pasivní účast na sportovních činnostech, oblíbenou náplní je turistika, cykloturistika.

¹ RYGLOVÁ, K., BURIAN M. a VAJČNEROVÁ I. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a. s., 2011. ISBN 978-80-247-4039-3., str. 11

- **Léčebný a lázeňský CR** – je zaměřen na zdravotní péči, prevenci, relaxaci, celkovou obnovu fyzických a duševních sil jednotlivce, velmi často je představován pobytem v lázních

1.4.2. Specifické formy cestovního ruchu ²

Specifické formy uspokojují zvláštní potřeby spotřebitelských cestovatelských segmentů. Patří sem například CR seniorský, lidí s postižením, tzv. agroturistika, chalupaření, cykloturistika, mototuristika, nábožensky laděná turistika, rybolov, houbaření, lov, a mnoho dalších.

1.5. Druhy cestovního ruchu

Druhy cestovního ruchu se dají charakterizovat mnoha způsoby. Jde jednak o vztah k platební bilanci, místa čerpání, délky čerpání, ale i jiné.

1.5.1. Podle místa realizace³

Cestovní ruch podle místa realizace rozděluje, kam turista míří. Dělí se na tyto druhy:

- **Domácí** – pohyb a pobyt tuzemských obyvatel na našem území. Další členění tohoto druhu je možné na regionální a meziregionální.
- **Zahraniční** – souhrn aktivit spojených s příjezdem občanů ze zahraničí do dané země nebo občanů ze zahraničí danou zemi projíždějících a aktivit spojených s výjezdy občanů dané země do zahraničí.
- **Vnitrostátní** – aktivity spojené s domácím a příjezdovým CR.
- **Národní** – aktivity spojené s domácím a výjezdovým CR.
- **Světový** – veškerý CR ve světě spojený s překročením hranic státu.

1.5.2. Druhy podle vztahu k platební bilanci⁴

Cestovní ruch podle vztahu k platební bilanci se rozděluje na příjezdový a tranzitní. Liší se tím, zda se přijíždějící osoby setrvávají na území země více či méně jak 48 hodin.

² PALATKOVÁ, M. *Mezinárodní cestovní ruch: analýza pozice turismu ve světové ekonomice: význam turismu v mezinárodních ekonomických vztazích: evropská integrace a mezinárodní turismus*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3750-8. Str. 34

³ ŠILHÁNKOVÁ V. a kol. *Veřejné prostory jako prostředek pro podporu místního cestovního ruchu*. 1. vyd. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2006. 66 s. ISBN 80-903813-2-4. s. 14

⁴ ŠILHÁNKOVÁ, V. a kol. *Veřejné prostory jako prostředek pro podporu místního cestovního ruchu*. 1. vyd. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2006. 66 s. ISBN 80-903813-2-4. s. 14

- **Příjezdový CR** – aktivity spojené s příjezdem občanů ze zahraničí do dané země, z pohledu platební bilance je to přínos platebních prostředků, a proto je též nazýván aktivní CR.
- **Tranzitní CR** – aktivity spojené s tranzitem zahraničních osob přes danou zemi, max. doba průjezdu je 48hodin. Z pohledu platové bilance je to opět přínos do aktivního CR.

1.5.3. Dělení dle místa převažující realizace služeb cestovního ruchu

Tento způsob dělení rozlišuje cestovní ruch podle toho, zda turista cestuje po zemi či vyjíždí ze země.

- **Vnitřní CR** – zahrnuje domácí cestovní ruch, tj. cesty obyvatel po vlastní zemi
- **Národní CR** – zahrnuje domácí cestovní ruch a pasivní (výjezdový) ruch, tj. výjezdové cesty obyvatel dané země do cizích destinací
- **Mezinárodní CR** – zahrnuje veškerý cestovní ruch, při němž dochází k překročení hranice státu, ať už jde o aktivní (příjezdový), nebo pasivní (výjezdový) cestovní ruch

1.5.4. Dělení dle způsobu financování

Dělení cestovního ruchu dle způsobu financování rozlišuje, zda účast na CR je podmíněna určitou podmínkou. CR dělíme následovně:

- **Volný CR** – účast není nijak formálně podmíněna a účastník si ji hradí v plném rozsahu sám ze svých prostředků
- **Vázaný CR** – účast je vázaná na splnění určité podmínky (členství v organizaci, ...), úhrada služeb je hrazena ze společných fondů (z pojištění, podnikových fondů, ...)

1.5.5. Dělení dle délky pobytu

Dělení cestovního ruchu dle délky pobytu rozdělujeme na krátkodobý a dlouhodobý.

- **Krátkodobý** – s dobou pobytu do tří nocí
- **Dlouhodobý** – s dobou pobytu delší tří nocí

1.5.6. Dělení dle způsobu účasti – zabezpečení cesty

- **Organizovaný** – cestu a pobyt zajišťují cestovní kanceláře pro více účastníků
- **Neorganizovaný** – služby si volí i zajišťuje sám účastník

1.5.7. Dělení dle počtu účastníků

- **Individuální** – pouze pro jednoho účastníka, nebo pro rodinu
- **Kolektivní** – pro více účastníků

1.5.8. Dělení dle ročního období

- **Sezonní** – letní, zimní sezona
- **Mimosezonní** – období nízké návštěvnosti destinace

1.5.9. Dělení dle vlivu na životní a socio - kulturní prostředí

Toto dělení rozlišuje tvrdý a měkký cestovní ruch.

- **Tvrký** – je spojen s rozsáhlými „tvrdými“ investicemi, přičemž hlavní měřítko je zisk
- **Měkký** – snaží se uvědoměle dosáhnout vyrovnaného stavu mezi přínosy a dopady na environmentální, socio - kulturní a ekonomické prostředí destinace

1.6. Faktory ovlivňující cestovní ruch

Faktory, které ovlivňují cestovní ruch, se dají rozdělit do tří základních skupin: lokační, realizační a selektivní. Mezi lokační faktory lze zahrnout přírodní a společenské aktivity, které tvoří fyzickou základnu pro uspokojování možné poptávky, ale o jejich využití rozhodují faktory realizační (zejména doprava, ubytování a další služby) a faktory selektivní (spolupráce, řízení, politická situace, vnímání území hosty, atd.). Cestovní ruch je především ekonomická aktivita. Vliv faktorů na cestovní ruch je nezbytné poměřovat a posuzovat pragmaticky z pohledu obchodní úspěšnosti území, jehož faktory jsou analyzovány a posuzovány, z pohledu dlouhodobé ekonomické využitelnosti ve stále sílící konkurenci.⁵

1.6.1. Lokační faktory

Lokační faktory jsou v podstatě neměnné. Patří sem přírodní podmínky, tedy geografické podmínky, podnebí, klimatické podmínky, vodní podmínky a živočišná a rostlinná pestrost. Dále sem patří společenské aktivity, tedy ty, které vznikly za pomoci lidí.

⁵ RYGLOVÁ, K., BURIAN M. a VAJČNEROVÁ I. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a. s., 2011. ISBN 978-80-247-4039-3 s. 34.

Společenskými aktivitami rozumíme zvyky, slavnosti, památky, a podobně. Při vybírání lokality pro cestování se dá říci, že lokační faktory odpovídají na otázku „Co musíme vidět?“

1.6.2. Realizační faktory⁶

Realizační faktory umožňují danou oblast dosáhnout (doprava) a využít (infrastruktura služeb). Bez dostatečné kapacity služeb není možné technicky využít potenciál území a bez dostatečné nabídky služeb určité kvality nelze dobře sestavit turistické produkty, a tím ani oblast nabízet na trhu. Pro hodnocení úrovně realizačních faktorů se používá řada ukazatelů – počet a skladba návštěvníků v určitém prostoru, počet ubytovacích a stravovacích zařízení, velikost přepravních kapacit a jejich kvalita, limit využití území z pohledu materiálně-technické základny, občanská vybavenost atd.

1.6.3. Selektivní (stimulační) faktory⁷

Selektivní faktory se dále dělí na objektivní a subjektivní.

Do skupiny objektivních selektivních (stimulačních) faktorů řadíme:

- Politické faktory – obecně platí, že cestovní ruch se ve větší míře rozvíjí v mírovém uspořádání světa. Pak také záleží na vnitropolitické situaci uvnitř země (regiónu) a na charakteru politického systému. V případě stabilizace politického klimatu dochází k intenzivnějšímu rozvoji vnitrostátního cestovního ruchu a k vyššímu zapojení do mezinárodního cestovního ruchu.
- Dosažená životní úroveň a objem fondu volného času – finančně lépe situované vrstvy zpravidla vyhledávají místa dražší a vzdálenější destinace cestovního ruchu.
- Životní prostředí – obyvatelé oblastí s poškozeným životním prostředím vyhledávají často formy cestovního ruchu, ať už formou individuální rekreace nebo lázeňských pobytů, ozdravných pobytů, škol v přírodě.
- Demografická struktura – největší zájem o cestovní ruch mají ekonomicky aktivní a mladí lidé a lidé středního věku..

⁶ RYGLOVÁ K., BURIAN M. a VAJČNEROVÁ I. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a. s., 2011. ISBN 978-80-247-4039-3 s. 35.

⁷ PALATKOVÁ M. a ZICHOVÁ J. *Ekonomika turismu: turismus České republiky: vymezení a fungování trhu turismu, přístupy k hodnocení významu a vlivu turismu, charakteristika turismu České republiky*. 1. vyd. Praha: Grada, 205 s. ISBN 978-80-247-3748-5. Str. 33

Do skupiny subjektivních selektivních faktorů patří řada psychologických pohnutek, kterými je ovlivňováno rozhodování jednotlivce nebo skupiny obyvatel k účasti na cestovním ruchu a k výběru lokality pro cestovní ruch. Velkou roli zde hraje reklama, propagace, zkušenost, módnost apod.

2. Cestovní ruch – historie a současnost

2.1. Etapy cestovního ruchu

Již v dávné historii lidé spíše cestovali za účelem obchodních a vojenských záležitostí, zatímco v této době je cestování spíše volnočasová aktivita. Pro turistiku je třeba splnit tři základní podmínky – získat volný čas, zajistit si volný pohyb a dostatek finančních prostředků. Cestovní ruch se neustále rozvíjí, což je zapříčiněno lidským chováním, zj. potřebou komunikace a neustálého poznávání a pozorování a potřebou regenerace. Lidé cestují, protože mají potřebu navazovat a obnovovat sociální vazby s ostatními lidmi a poznávat jejich zvyky a životní styl.

Velmi často se vývoj cestovního ruchu dělí do čtyř etap, které znázorňuje následující tabulka.

Tab. 1 Vývoj cestovního ruchu

Etapa	Období	Převládající druh dopravy	Hlavní motivace cestování	Účastníci
Předfáze	do roku 1850	Silniční (nemotorová), pěší, lodní (nemotorová)	Poutní cesty, objevitelské cesty, poznávání, obchod	Šlechta, církev, obchodníci
Počáteční fáze	1850 – 1914	Železniční (parní), pěší, silniční, lodní (parní)	Lázeňství, poznávání, obchod, turistika	Buržoazie, církev, nejbohatší
Rozvojová fáze	1914 – 1945	Železniční (parní), silniční, letecká	Rekreace, obchod, poznávání	Buržoazie, pracující s vyšší životní úrovní
Vrcholová fáze	po roce 1945	Silniční (dálnice), letecká	Rekreace, poznávání, péče o zdraví, dobrodružství, obchod	Všechny vrstvy obyvatelstva (ve vyspělých zemích)

Zdroj: ⁸

Historie cestování zasahuje již do starověké civilizace. Lze říci, že cestovní ruch stojí již na samém počátku vývoje lidstva. S vývojem lidstva se vyvíjel i cestovní ruch, na prvopočátku byl chápán jen jako prostředek obchodu a kolonizace. Postupem času se začal chápat jako možnost rekreace, poznávání a dobrodružství.

⁸ RYGLOVÁ K., BURIAN M. a VAJČNEROVÁ I. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a. .

2.1.1. První etapa - prvopočátky cestovního ruchu⁹

Cestovní ruch tohoto období, tedy 5. století př. n. l. – 16. století, je spojován zvláště s bohatými šlechtici, obchodníky a objeviteli. Za nejstarší cestovatele jsou považováni Řekové, Egypťané a Římané. Ve 13. století nastává počátek obchodních, objevitelských a kolonizačních cest do zámoří. Mezi nejznámější cestovatelé této doby patří Marco Polo, který strávil sedmáct let v Číně. Mezi nejvýznamnější mořeplavce patřil Kryštof Kolumbus, který připlul k břehům Ameriky v roce 1492, dále pak Portugalec Bartolomeo Diaz, který obeplul mys Dobré naděje, Vasco da Gama, který doplul do Indie, či Ital Amerigo Vespucci, který vydal mnoho cestopisných spisů, týkajících se zejména jeho cest do Jižní Ameriky.

2.1.2. Druhá etapa - moderní cestovní ruch

Za počátek vývoje novodobé cestovního ruchu lze považovat období od 17. století do první světové války. Tato etapa v podstatě kopíruje období vývoje novodobé světové ekonomiky a dobudování kolonialismu. V 17. století bylo cestování spíše věcí šlechty a tovaryšů, kteří odcházeli do cizích krajů pro nově zkušenosti. Tato etapa je velmi ovlivněna jednak průmyslovou revolucí, ale také silným pokrokem, který vedl k politickým a sociálním změnám. Toto období bylo charakteristické značnou mírou liberalismu a potřebou pracovních sil, to hlavně z důvodu zrušení nevolnictví a z důvodu velkého technického pokroku ve všech oblastech národního hospodářství. Se zvýšenou poptávkou po cestovním ruchu, bylo třeba rozvíjet i dopravu. S vynálezem parního stroje, později spalovacího motoru, se začala rozvíjet železniční a silniční doprava, později i letecká doprava. Díky těmto změnám začal mít cestovní ruch novodobý význam. Od 19. století se začaly uskutečňovat poznávací cesty, které byly určeny zvláště pro mladou anglickou šlechtu. Rozvíjelo se lázeňství, ubytovací a stravovací služby a velmi populárními se staly cesty za poznáním a horská a pěší turistika. Stále byl ale cestovní ruch spíše záležitostí bohaté buržoazie. V roce 1841 byla založena první cestovní kancelář Angličanem Tomasem Cookem, který uspořádal první organizovanou cestu osobním vlakem pro téměř 570 účastníků protialkoholního spolku. Tato cesta neměla ani tak komerční význam jako spíše sociálně-společenský. Zorganizoval také první zahraniční zájezd na Světovou výstavu do Paříže. Tato cestovní kancelář nyní patří do skupiny nejvýznamnějších cestovních kanceláří světa a stále nese jméno svého zakladatele.

⁹ RYGLOVÁ K., BURIAN M. a VAJČNEROVÁ I. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a. s., 2011. ISBN 978-80-247-4039-3 s. 25.

2.1.3. Třetí etapa – novodobý cestovní ruch

Novodobý cestovní ruch lze spatřovat v období mezi dvěma světovými válkami až do počátku 90. let minulého století, kdy se stal cestovní ruch jedním ze tří nejdynamičtěji se rozvíjejících odvětví světové ekonomiky. Po první světové válce státy do vývoje cestovního ruchu prakticky nezasahovaly a lidé mohli cestovat bez vážnějších administrativních omezení. To se poněkud změnilo v důsledku hospodářské krize ve třicátých letech, kdy řada zemí zavedla určitá opatření v celní, pasové a vízové oblasti.¹⁰

Zatímco do druhé světové války se cestovní ruch rozvíjel v podstatě v celé Evropě stejně, po druhé světové válce se vývoj začal diametrálně odlišovat. Druhá světová válka rozdělila prakticky celý svět na dva politicko-ekonomické systémy (socialistický a kapitalistický). To mělo velký dopad na vývoj cestovního ruchu nejen v České Republice, ale i ve světovém měřítku.

Západ se s druhou světovou válkou vypořádával poněkud lépe než východ a ekonomická situace se začala relativně rychle zlepšovat. To vedlo i ke zvýšené poptávce po cestovním ruchu a možnosti co nejlépe zužít volný čas. K velkému rozmachu cestovního ruchu přispěly i dále se rozvíjející silniční a dálniční sítě. V roce 1947 v USA G. Marshall inicioval tzv. Plán hospodářské obnovy Evropy. Jeho cílem bylo poslat do Evropy finanční a materiální pomoc na stabilizaci a regeneraci států Evropy. Tato pomoc měla být na neválečné účely, na podporu rozvoje hospodářství. Tuto pomoc přijalo 18 zemí, odmítl Sovětský Svaz a na jeho nátlak i další socialistické země včetně Československa. Později, v roce 1949 Winston Churchill uvedl na Evropském kongresu v Haagu, že odmítnutím Marshallova plánu socialistickými zeměmi se svět rozdělil tzv. Železnou oponou. Ta v podstatě zapříčinila zbrzdění rozvoje nejen cestovního ruchu v socialistických zemích.

Ve všech východních státech (včetně Československa) docházelo k zásadnímu omezování ve volnosti pohybu a nebyla splněna ani druhá podmínka pro cestovní ruch, tedy dostatek volných peněžních prostředků. Peněz bylo málo, a proto byla převážná část cestovního ruchu vnitrostátní. Do cestovního ruchu se zapojovaly všechny vrstvy obyvatelstva. Velkou oblibu si získal tzv. krátkodobý turismus (tedy příměstský), velkým fenoménem se také stalo chataření a chalupaření. Nižší vrstvy obyvatel cestovaly spíše za

¹⁰ RYGLOVÁ K., BURIAN M. a VAJČNEROVÁ I. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a. s., 2011. ISBN 978-80-247-4039-3 s. 26.

příbuznými nebo známými, nebo pod stan. Pokud se někdo rozhodl odcestovat do zahraničí, vybíral si z dalších socialistických zemí. Výjezdy do nesocialistických zemí byly velice regulovány a jen málokomu se podařilo odcestovat. Těmto výjezdům předcházelo zdlouhavé administrativní jednání, dotyčný musel mít povolení od řady komunistických orgánů. Cestovní kanceláře, resp. jejich počet byla také regulován. Nejdůležitějším druhem dopravy byla silniční doprava, která byla nejlevnější, stále větší oblibu si ale získávala i letecká doprava.

2.1.4. Čtvrtá etapa – 90. léta až po současnost

Tato etapa je až do současnosti velice ovlivněna technologickým a informačním pokrokem. Počátek této etapy souvisí zejména s politickými a sociálními změnami ve střední a východní Evropě. Pokud se hledí na tuto etapu v celosvětovém měřítku, můžeme říct, že je zde velmi nerovnoměrný rozvoj v jednotlivých regionech. Jsou oblasti, které se bez finanční i materiální pomoci pořád ještě neobejdou (např. Thajsko, Indonésie, Africké země apod.). Na druhou stránku jsou i regiony, které se rozvíjejí velmi dynamicky (Čína, Jižní Korea, Singapur). Na dlouhé vzdálenosti se nejvíce využívá letecká doprava, na kratší vzdálenosti silniční. Lodní doprava se více využívá spíše k přepravě materiálu než lidí, ale mnoho cestovních společností nabízí i výlety zaměřené na plavbu lodí, zj. pak luxusních lodí. Stále se rozvíjející informační technologie (internet, mobilní sítě, apod.) velmi ovlivňují cestovní ruch a poptávku po něm, ale i možnosti distribuce. V současnosti není již problém, aby si zákazník objednal cokoli odkudkoliv z celého světa přímo domů a to v rekordně nízkém čase a s nízkými náklady. Ekonomická situace dovoluje prakticky každé společenské vrstvě podílet se na cestovním ruchu. Vzniká daleko více volného času a poptávky po volnočasových aktivitách.

V Československu se po roce 1989, kdy spadla Železná opona, situace výrazně zlepšila. Byla zrušena vízová povinnost, hotely a ubytovací zařízení prošly mnoha rekonstrukcemi a modernizacemi s rozšířením kapacit a byly vytvořeny nové podmínky pro konkurenceschopné prostředí cestovního ruchu. Za velmi krátké období vznikalo tisíce nových rekreačních a volnočasových středisek. Aktivní i pasivní cestovní ruch se rozvíjel a vznikalo mnoho různých strategických dokumentů napomáhající rozvoji zaostalých regionů. Od roku 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské Unie, se zaostávající regiony ČR staly součástí programů na podporu a rozvoj regionů v EU. To v podstatě znamená, že se zvyšují investice do cestovního ruchu. Zvyšuje se nadále i poptávka po dražších a

luxusnějších službách a zvyšuje se i účast zahraničních společností na českém cestovním ruchu (řetězec hotelů Hilton, Čedok, apod.). Česká republika se stává dražší destinací, než byla dříve. Bez inovací a zvyšování kvality se v konkurenčním prostředí zámořských destinací domácí cestovní ruch již neobejde. Má ovšem stále ještě značné rezervy. Příjmy z cestovního ruchu do roku 2008 stále exponenciálně rostly. Po roce 2008 poklesly z důvodu světové ekonomické krize. Její příčinou lidé začali více šetřit a poptávka po cestovním ruchu klesla.

3. Cestovní ruch a EU, regionální politika; cestovní ruch v ČR

3.1. Cestovní ruch a Evropská Unie

Po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004, mohla Česká republika začít čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů Evropské unie. Evropská unie si zakládá na regionální politice, která má za úkol snižovat rozdíly v životní úrovni mezi regiony. Strukturální fondy jsou jedním z nástrojů regionální politiky, které poskytují finanční prostředky jednotlivým regionům, ke snižování rozdílů. Zaměřuje se zejména na regiony, kde převažuje zemědělská produkce.

3.2. Operační principy EU¹¹

3.2.1. Princip koncentrace

Jedná se o zásadu koncentrace úsilí spočívající v co nejučinnějším využití prostředků fondů k realizaci předem stanovených cílů tak, aby nebyly rozměňovány na řadu drobnějších a méně významných akcí. Jde o snahu věnovat nejvíce prostředků do regionů s největšími problémy, pokud možno na projekty přinášející maximální užitek.

3.2.2. Princip partnerství

Zahrnuje úzkou spolupráci mezi Evropskou komisí a odpovídajícími orgány na národní, regionální a místní úrovni, určenými každým členským státem pro všechny etapy přípravy a realizaci podpůrných programů. Na konkrétním rozdělení prostředků se tak podílejí samotní příjemci, tj. regiony, města, obce i soukromé subjekty, pro něž jsou prostředky určeny.

3.2.3. Princip programování

Klade důraz na komplexní přístup k řešení problémových regionů. Prostředky fondů jsou alokovány na základě víceletých a víceoborových programů předkládaných Evropské komisi vládou členské země, nikoliv na základě jednotlivých projektů. Na realizaci konkrétního programu se v souladu s principem koncentrace podle potřeby podílí všechny Strukturální fondy.

¹¹ Strukturální fondy EU. *MŠMT: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy* [online]. 2002, 2006 [cit. 2012-06-1]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/strukturalni-fondy/strukturalni-fondy-eu>

3.2.4. Princip adicionality (doplňkovosti)

Princip směřuje k zajištění toho, že financování z fondů Společenství se nevyužije jako náhrada národních strukturálních subvencí. Tzn., že prostředky ze Strukturálních fondů EU pouze doplňují výdaje členských států. Členské státy musí poskytnout finanční informace potřebné k ověření adicionality při vytváření plánů a pak pravidelně během poskytování pomoci, přičemž nesmí v důsledku podpory ze SF snížit vlastní výdaje, např. nelze snížit ve státním rozpočtu výdaje na dopravní infrastrukturu v důsledku podpory tohoto okruhu investic z EU.

3.2.5. Princip monitorování a vyhodnocování.

Jde o průběžné sledování a vyhodnocování prováděných opatření a celkové efektivnosti vynakládaných prostředků. Před schválením projektu je vyžadováno podrobné hodnocení jeho dopadů, následuje průběžné monitorování realizace projektu a nakonec zhodnocení skutečných přínosů projektu. Význam tohoto principu se neustále zvyšuje.

V současnosti se začínají uplatňovat ještě další dva principy, a to principy subsidiarity a solidarity.

3.3. Regionální politika EU

3.3.1. Obecná definice regionu

V nejobecnějším pojetí považujeme za region jakýkoliv územní celek, který je podle jednoho či více znaků vyčlenitelný z širšího území, jenž je pomocí těchto znaků vymezován pro konkrétní účel, či jemuž v uspořádání území přísluší konkrétní funkce. V tomto smyslu se region uplatní i jako alternativa k termínům lokalita, okrsek a dalším, označujícím v zásadě již dále nedělené územní jednotky¹²

3.3.2. Regionální politika¹³

Regionální politika Evropské unie, nazývaná též politika hospodářské a sociální soudržnosti (HSS), je odrazem principu solidarity uvnitř Evropské unie, kdy bohatší státy

¹² MATOUŠKOVÁ, Z., MACHÁČEK, J., POSTRÁNECKÝ, J., TOTH, P.: *Regionální a municipální ekonomika*. Vyd. 1. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000. 156 s. ISBN 80-245-0061-2, str.15.

¹³ Regionální politika EU. FONDY EVROPSKÉ UNIE [online]. 2008 [cit. 2012-04-17]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>

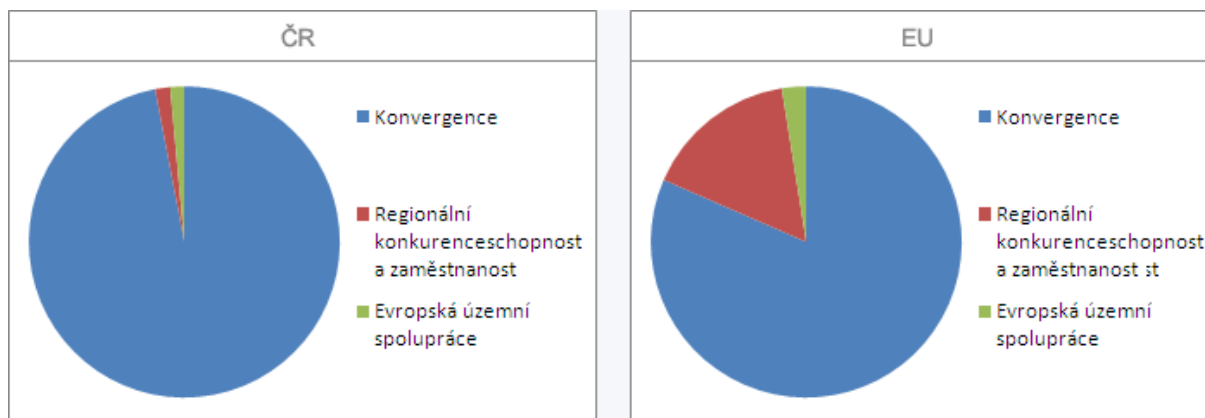
přispívají na rozvoj chudších států a regionů, aby se zvýšila kvalita života obyvatel celé Evropské unie.

Dle evropských nařízení má politika HSS za úkol podporovat harmonický a udržitelný rozvoj ekonomických činností, vysokou úroveň zaměstnanosti, ochranu a zlepšování životního prostředí na území EU. Třetí pilíř HSS představuje teritoriální koheze, tedy podpora územní provázanosti a soudržnosti Unie. Významná role v této souvislosti patří také přeshraniční, nadnárodní a meziregionální spolupráci. V souladu se třetí a čtvrtou kohezní zprávou Evropské komise se regionální politika orientuje na realizaci lisabonské strategie. Prosazují se proto především inovace podporující udržitelný růst, konkurenceschopnost a zaměstnanost při naplňování ambicí změnit Evropu v ještě přitažlivější místo pro investice a práci.

V období 2007–2013 se České republice nabízí z evropských fondů 26,69 miliardy eur. Pro úspěšné čerpání musí náš stát přidat navíc přibližně čtyři miliardy eur, jelikož Evropská unie financuje maximálně 85 procent výdajů z aktivit uskutečněných v rámci regionální politiky.

Hlavními cíli regionální politiky pro plánovací období 2007 – 2013 jsou následující:

- Cíl 1 – Konvergence. Podpora růstu a tvorby pracovních míst v nejméně rozvinutých členských zemích a oblastech. Jde o oblasti s HDP nižším než je 75% průměru EU.
- Cíl 2 – Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. Regionálních programů pro regiony a orgány regionální správy podporující ekonomické změny v průmyslových, městských a venkovských oblastech.
- Cíl 3 – evropská územní spolupráce. Podpora harmonického a vyváženého rozvoje na území EU



Obr. 1 Rozdělení prostředků strukturálních fondů mezi cíle v období 2007 -2013

Zdroj: ¹⁴

3.3.3. Projekty financované z fondů EU¹⁵

Rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury - např. výstavba a opravy silnic, železnic, dálnic, obchvatů, říční infrastruktury, budování přestupních terminálů integrované veřejné dopravy, nákupu dopravních prostředků městské hromadné dopravy apod.

Ochrana životního prostředí - např. budování čistíren odpadních vod, rozvodných sítí pitné vody, výsadba regenerační zeleně, instalace větrných elektráren, budování systémů odděleného sběru odpadů, investiční podpora vzdělávacích, poradenských a informačních center environmentálního vzdělávání apod.

Rozvoj měst a obcí, přeshraniční spolupráce - např. úpravy veřejných prostranství, včetně výsadby okrasné zeleně, infrastruktura pro poskytování sociálních, vzdělávacích a zdravotnických služeb, infrastruktura pro poskytování zájmových a volnočasových aktivit, přeshraniční spolupráce v oblasti rozvoje mezilidských vztahů, společenských a kulturních aktivit, regenerace bytových domů apod.

Rozvoj cestovního ruchu - např. rozvoj kapacit ubytovacích zařízení, vybudování, rekonstrukce a obnova skanzenů, muzeí apod., budování cyklostezek a cyklotras s využitím pro cestovní ruch, prezentace turistických destinací apod.

¹⁴ Regionální politika EU. FONDY EVROPSKÉ UNIE [online]. 2008 [cit. 2012-04-17]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>

¹⁵ Jaké projekty jsou financovány z fondů EU?. *Fondy Evropské unie* [online]. 2005 [cit. 2012-06-1]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU>

Rozvoj lidských zdrojů - např. rekvalifikační kurzy pro nezaměstnané, poskytování sociálních služeb, zvyšování kvality výuky cizích jazyků, vytvoření systému dalšího vzdělávání pedagogických pracovníků, inovace vzdělávacích programů, vzdělávání pracovníků výzkumu a vývoje, podpora dalšího vzdělávání apod.

Zlepšování kvality služeb poskytovaných veřejnou správou a samosprávou - např. výstavba datových sítí pro potřeby služeb veřejné správy, zavádění moderních metod zvyšování výkonnosti, kvality a transparentnosti veřejné správy apod.

Podpora podnikání, vědy a výzkumu - např. podpora při zakládání podniků, nákupu výrobních technologií, podpora patentové aktivity podniků, vědeckovýzkumných institucí a vysokých škol, výstavba a další rozvoj existujících průmyslových parků, podpora rozvoje poradenství v oblasti eko-technologií a environmentálních systémů řízení, podpora marketingových služeb apod.

3.4. Státní politika rozvoje cestovního ruchu v období 2007 – 2013

Sektor cestovního ruchu není co do kvality a rozsahu stále vnímán jako plnohodnotné odvětví národního hospodářství České republiky. Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007–2013 (dále jen "Koncepce") představuje střednědobý strategický dokument, který vychází především z rozvojových možností cestovního ruchu v České republice a účinnými nástroji podněcuje jeho další rozvoj. Základním atributem Koncepce je rozvoj odvětví cestovního ruchu, který vychází z mobilizace zejména privátních zdrojů zaměřených na cestovní ruch a dále také rozvoj systémového a koncepčního přístupu veřejné správy na všech úrovních jako zdroje konkurenceschopnosti, zaměstnanosti a hospodářského růstu zejména v územích s vhodným potenciálem pro efektivní rozvoj tohoto odvětví. Vzhledem k významným dopadům odvětví cestovního ruchu na regionální rozvoj, trh práce, malé a střední podnikání, obchod, kulturu, dopravu, životní prostředí a infrastrukturu je klíčovým úkolem Koncepce koordinace a návaznost strategických doporučení sektorových politik za účelem vytvoření potřebných vztahů a vazeb mezi klíčovými aktéry působícími v odvětví cestovního ruchu.

Česká republika disponuje historickým, přírodním a kulturním potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu a lázeňství. Nachází se zde množství historických, kulturních a technických památek, včetně památek zapsaných do seznamu UNESCO. Tento potenciál však v současnosti není zcela využíván, což je způsobeno především nedostatečnou infrastrukturou a

nízkou kvalitou základních i doplňkových služeb cestovního ruchu, ale také problémy spojenými s kvalitou a kvalifikovaností pracovní síly, která v tomto odvětví působí.¹⁶

Cestovní ruch v ČR lze rozčlenit do několika tematických oblastí:

- Městský a kulturní cestovní ruch
- Dovolená v přírodě
- Sportovní a aktivní dovolená
- Lázeňský cestovní ruch
- Kongresový a incentivní cestovní ruch

3.4.1. Strategické cíle a priority Koncepte¹⁷

- Priorita 1: Konkurenceschopnost národních a regionálních produktů cestovního ruchu
- Priorita 2: Rozšiřování a zkvalitnění infrastruktury a služeb cestovního ruchu
- Priorita 3: Marketing cestovního ruchu a rozvoj lidských zdrojů
- Priorita 4: Vytváření organizační struktury cestovního ruchu

Cílem zpracování Koncepte je harmonizace koncepční činnosti v oblasti cestovního ruchu s programovacím obdobím Evropské unie a vytvoření strategického materiálu, který bude účinným nástrojem podpory udržitelného rozvoje cestovního ruchu v ČR v příštím období a bude dostatečně reflektovat význam cestovního ruchu pro národní hospodářství České republiky.

System priorit Koncepte vychází z předpokladu, že odvětví cestovního ruchu je jedním z mnoha nástrojů regionální politiky. Koncepte je rovněž východiskem pro zpracování Integrovaného operačního programu (IOP) a regionálních operačních programů (financovaných ze strukturálních fondů EU) v oblasti cestovního ruchu, jež tvoří významné

¹⁶ KONCEPCE STÁTNÍ POLITIKY CESTOVNÍHO RUCHU V ČESKÉ REPUBLICE. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2007.

¹⁷ KONCEPCE STÁTNÍ POLITIKY CESTOVNÍHO RUCHU V ČR NA OBDOBÍ 2007-2013. *Královehradecký kraj* [online]. 2008, 2009 [cit. 2012-06-1]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/krajsky-urad/cestovni-ruch/dokumenty-koncepce/koncepce-statni-politiky-cestovniho-ruchu-v-cr-na-obdobi-20072013-28465/>

nástroje její realizace. Současně bude sloužit k inovaci rozvojových programů cestovního ruchu v jednotlivých krajích ČR.

3.5. Satelitní účet cestovního ruchu v ČR

Základní struktura satelitního účtu pro cestovní ruch je založená na obecné rovnováze mezi poptávkou po zboží a službách vytvářenou cestovním ruchem a jejich nabídkou. Satelitní účet má sledovat provázanost poptávky po zboží a službách cestovního ruchu s nabídkou takového zboží a služeb a popsat, jak tato nabídka zapadá do ostatních ekonomických činností. Cílem satelitního účtu je podrobná analýza všech aspektů poptávky v ekonomice, které by mohly mít návaznost na cestovní ruch. Úkolem a cílem satelitního účtu je vyčíslit, jaký podíl ekonomických přínosů jednotlivých statisticky definovaných odvětví (zejména pro tvorbu hrubého domácího produktu, pro zaměstnanost a investiční aktivity) je generován cestovním ruchem. Údaje v následujících tabulkách jsou za rok 2003 – 2010 vypracované v únoru roku 2012.¹⁸

Tab. 2 Podíl cestovního ruchu na HDP v %

HDP - HPH	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Rozdíl 2010-03
Podíl cestovního ruchu na HDP (v %)	3,4	3,5	3,2	3,0	2,9	2,8	2,9	2,7	-0,7

*Zdroj:*¹⁹

V tabulce udávající podíl cestovního ruchu na HDP si můžeme všimnout klesající tendence, která započala v roce 2005. Celkový rozdíl mezi hodnotami roku 2003 a 2010 je pokles 0,7%.

¹⁸ Satelitní účet ČR. *Satelitní účet ČR* [online]. 2005 [cit. 2012-05-29]. Dostupné z: www.magconsulting.cz/articleattachment.aspx?AttachmentID=446

¹⁹ Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account). *Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account)* [online]. 2012 [cit. 2012-05-29]. Dostupné z: www.socr.cz/assets/zpravodajstvi/statisticko-ekonomicky-servis/satelitni-ucet-cr

Tab. 3 Spotřeba cestovního ruchu

Spotřeba CR (mil. Kč)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Index-r. 2010/03
Spotřeba příjezdového CR	112 434	133 020	138 043	141 500	146 120	136 524	125 051	113 479	100,9
Spotřeba domácího CR	87 433	93 667	97 406	98 884	104 821	107 825	104 116	100 536	115,0
Spotřeba vnitřního CR	199 868	226 687	235 449	240 384	250 941	244 349	229 168	214 016	107,1
Spotřeba výjezdového CR	64 988	65 396	66 877	70 181	81 225	87 336	77 251	67 624	104,1

Zdroj:²⁰

Tabulka spotřeby cestovního ruchu udává hodnoty spotřeby jednotlivých druhů cestovního ruchu. Na spotřebě můžeme vidět rostoucí tendenci do roku 2007, kdy začala pomalu klesat. To bylo zapříčiněno ekonomickou krizí, která se v roce 2007 dostavila.

Tab. 4 Zaměstnanost v cestovním ruchu

Zaměstnanost	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Index-r. 2009/03
Počet pracovních míst	233 507	232 870	233 704	231 476	233 481	236 376	236 588	101,3
podíl na zaměstnanosti podle míst	4,74	4,75	4,71	4,58	4,50	4,48	4,56	-0,18
Počet zaměstnaných osob	237 753	236 649	236 682	235 935	236 024	241 236	239 499	100,7
podíl podle počtu zaměstnaných	4,79	4,79	4,74	4,64	4,62	4,56	4,58	-0,21

Zdroj:²¹

Tabulka udává zaměstnanost v cestovním ruchu, která má jen velmi malou tendenci klesat. Počet pracovních míst mírně stoupá, pouze v roce 2006 počet klesl.

²⁰ Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account). *Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account)* [online]. 2012 [cit. 2012-05-29]. Dostupné z: www.socr.cz/assets/zpravodajstvi/statisticko-ekonomicky-servis/satelitni-ucet-cr

²¹ Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account). *Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account)* [online]. 2012 [cit. 2012-05-29]. Dostupné z: www.socr.cz/assets/zpravodajstvi/statisticko-ekonomicky-servis/satelitni-ucet-cr

Tab. 5 Investice

Investice	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Index-r. 2009/03
Objem THFK v CR v mil. Kč	28 608	28 620	34 611	37 950	37 918	41 752	40 572	141,8
Podíl CR na celkové THFK v NH (v %)	4,2	3,9	4,7	4,8	4,3	4,7	5,0	0,8

*Zdroj:*²²

Tabulka investic udává objem tvorby hrubého fixního kapitálu, který představuje pořízení nového majetku nad 20 tis. Kč, modernizaci, rekonstrukce apod. Investici mají rostoucí tendenci, pouze v roce 2007 klesly, což opět zapříčinila přicházející krize.

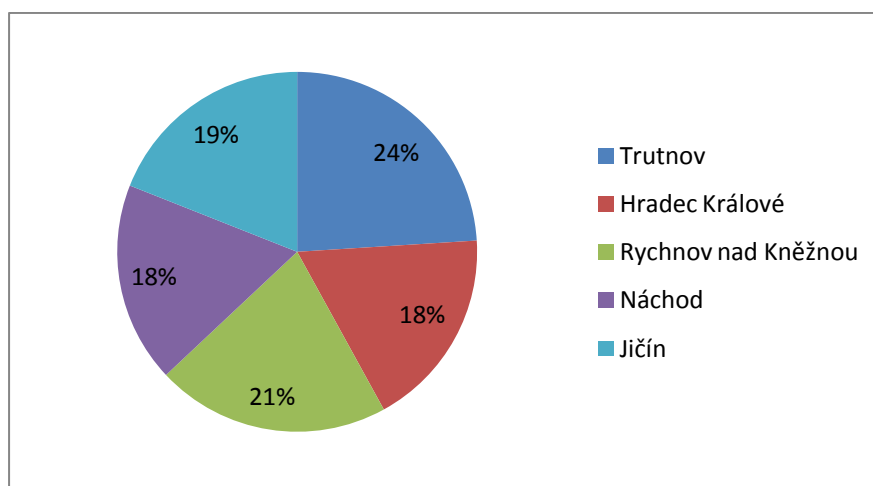
²² Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account). *Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account)* [online]. 2012 [cit. 2012-05-29]. Dostupné z: www.socr.cz/assets/zpravodajstvi/statisticko-ekonomicky-servis/satelitni-ucet-cr

4. Cestovní ruch v Královéhradeckém kraji

4.1. Úvod do socio–ekonomické analýzy Královéhradeckého kraje

Královéhradecký kraj leží v severovýchodní části Čech. Hranici kraje tvoří z více než jedné třetiny státní hranice s Polskem v délce asi 208 km. Se sousedními Libereckým a Pardubickým krajem tvoří oblast NUTS II Severovýchod, která patří mezi tři největší oblasti v republice jak rozlohou, tak počtem obyvatel. Posledním sousedem je kraj Středočeský. Krajskou metropolí je město Hradec králové. Území kraje je po provedené reformě státní správy od 1. 1. 2000 tvořeno pěti okresy – Hradec Králové, Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Trutnov.

Svou rozlohou 4759 km² se Královéhradecký kraj řadí na 9. místo v pořadí krajů a zaujímá 6% rozlohy České republiky. Na severu, severovýchodě se rozkládají Krkonoše a Orlické hory. Nejvyšším vrcholem nejen kraje, ale i celé ČR je Sněžka (1602 m. n. m.). Nejnižším místem kraje je hladina Cidliny u Hradec Králové (202 m.n. m.). Z okresů je největší Trutnov, který tvoří téměř jednu čtvrtinu rozlohy kraje. V Královéhradeckém kraji tvoří zemědělská půda 59%, více než pětina celého území tvoří chráněná území (zj. Krkonošský národní park).



Obr. 2 rozloha jednotlivých okresů v kraji

Zdroj:²³

²³ Královéhradecký kraj. *Královéhradecký kraj* [online]. 2011 [cit. 2012-06-24]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/kraj-volene-organy/kralovehradecky-kraj/statisticke-udaje-108>.

Celkový počet obyvatel kraje dosahuje 553 519. Nejvíce obyvatel kraje žije na území okresu Hradec Králové, nejméně obyvatel pak žije v Rychnově nad Kněžnou. Na území kraje je celkem 448 obcí, z nichž má 48 statut města a 10 statut městyse. Podíl městského obyvatelstva dosáhl celkem 67,8 %. Hlavním centrem kraje je statutární město Hradec Králové, druhým největším městem je město Trutnov.²⁴

Královéhradecký kraj lze charakterizovat jako zemědělsko-průmyslový s bohatě rozvinutým cestovním ruchem. Průmysl je soustředěn do velkých měst, intenzivní zemědělství do oblasti Polabí. Přepočtený hrubý domácí produkt na 1 obyvatele dosahuje 89,4 % republikového průměru a je mezi kraji na 5. Pozici (po hl. m. Praze, Plzeňském, Středočeském a Jihomoravském kraji).²⁵

Nezaměstnanost v kraji činí v tomto roce 7,07%. V měsíci květnu 2012 přibýlo v kraji celkem 1 850 nových uchazečů o zaměstnání, nejvíc v okrese Hradec Králové a Trutnově.

Tab. 6 Míra registrované nezaměstnanosti ke konci sledovaného měsíce v %

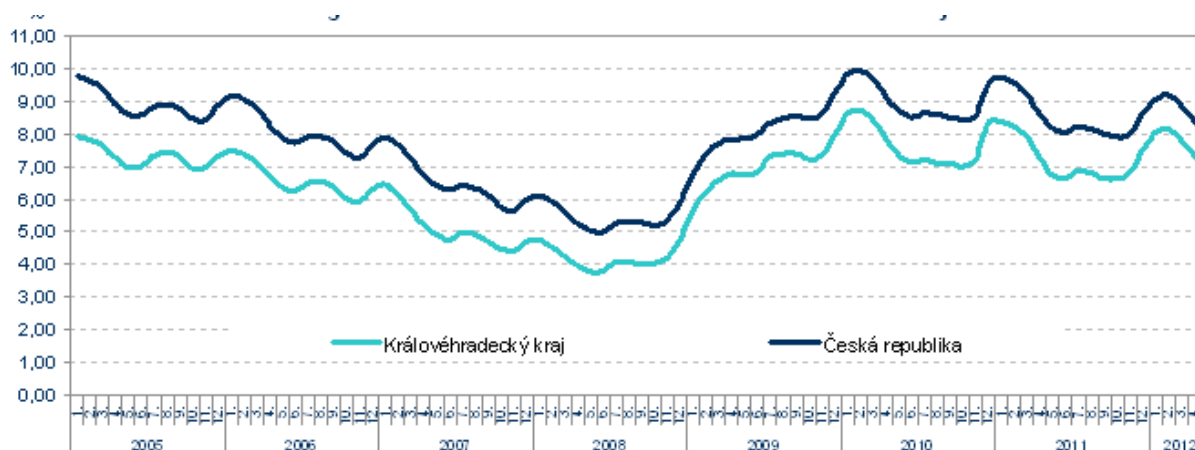
Kraj, okresy	2011								2012				
	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	leden	únor	březen	duben	květen
KHK	6,75	6,64	6,88	6,8	6,65	6,64	6,8	7,49	8,04	8,16	7,82	7,37	7,07
Hradec Králové	6,06	6,03	6,36	6,45	6,39	6,8	6,41	7,18	7,7	7,87	7,4	7	6,81
Jičín	6,43	6,18	6,58	6,42	6,3	6,5	6,8	7,6	8,16	8,2	7,84	7,14	6,75
Náchod	7,1	6,98	7,11	6,91	6,68	6,44	6,59	7,34	7,68	7,83	7,55	6,87	6,45
Rychnov n. K.	7,56	5,5	5,58	5,35	5,03	4,82	4,93	5,4	6,09	6,12	6,12	5,68	5,46
Trutov	5,66	8,28	8,49	8,41	8,3	8,55	8,84	9,39	10,15	9,86	9,86	9,79	9,46

Zdroj:²⁶

²⁴ Charakteristika Královéhradeckého kraje. *BusinessInfo.cz: Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. 2011 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/kralovehradecky-kraj/charakteristika-kralovehradeckeho-kraje/1000926/41671/>

²⁵ Královéhradecký kraj. *Hospodářská komora České republiky* [online]. 2009 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z: <http://www.komora.cz/inmp/knihovna-informaci-pro-podnikani/regionalni-informace/kraje-cr/kralovehradecky-kraj-h/kralovehradecky-kraj.aspx>

²⁶ Nezaměstnanost v Královéhradeckém kraji. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/nezamestnanost_v_kralovehradeckem_kraji_v_květnu_2012



Obr. 3 Míra registrované nezaměstnanosti v kraji a v ČR

Zdroj: ²⁷

V zemědělství převažuje v rostlinné výrobě pěstování obilovin (pšenice, ječmen), řepky a kukuřice, významná je též produkce cukrovky a pěstování ovoce, zejména jablek, rybízu a višní. V živočišné výrobě se jedná především o chov skotu a prasat. V průmyslu převažuje z odvětvového hlediska podle počtu zaměstnanců zpracovatelský průmysl, v jeho rámci pak textilní výroba a výroba elektrických a optických přístrojů a zařízení. ²⁸

Průměrná hrubá nominální mzda v 1. čtvrtletí 2012 dosáhla v Královéhradeckém kraji výše 21 769 Kč a v porovnání se stejným obdobím loňského roku vzrostla o 694 Kč. Tempo růstu bylo nižší než v průměru za Českou republiku (3,6 %) a mezi kraji bylo třetí nejpomalejší po Hl. městě Praze a Kraji Vysočina. ²⁹

²⁷ Nezaměstnanost v Královéhradeckém kraji. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z:

http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/nezamestnanost_v_kralovehradeckem_kraji_v_kvjetnu_2012

²⁸ Charakteristika Královéhradeckého kraje. *BusinessInfo.cz: Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. 2011 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/kralovehradecky-kraj/charakteristika-kralovehradeckeho-kraje/1000926/41671/>

²⁹ Průměrná mzda v Královéhradeckém kraji v 1. čtvrtletí 2012. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/prumerna_mzda_v_kralovehradeckem_kraji_v_1_ctvrtletu_2012

4.2. Koncepce rozvoje cestovního ruchu v kraji³⁰

Královéhradecký kraj patří v rámci České republiky mezi kraje s největším potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu. Je to dáno mnoha faktory, ale mezi hlavní patří značné množství přírodních a kulturních památek a zajímavostí nacházejících se na jeho území. Obdobný charakter mají i oba sousední kraje v rámci regionu soudržnosti Severovýchod – kraje Liberecký a Pardubický, což význam cestovního ruchu pro všechny tři kraje ještě více zdůrazňuje.

Cestovní ruch má významné postavení v kraji. Je chápán jako ekonomické odvětví přivádějící do rozpočtu kraje značné finanční prostředky. Proto je třeba toto odvětví neustále rozvíjet.

Území ČR bylo rozčleněno Českou centrálou cestovního ruchu na 14 turistických regionů. Do Královéhradeckého kraje zasahují 3 turistické regiony, Východní Čechy, Český sever a Český ráj.

4.2.1. Potencionální partneři

Města a obce

Mezi potenciální partnery, se kterými je nutno komunikovat při zabezpečování naznačených úkolů je možno zařadit zejména:

- město Hradec Králové a další významná města - Jičín, Náchod, Rychnov n.Kn, Trutnov a další,
- sdružení měst a obcí (příp. dalších fyzických nebo právnických osob),
- mikroregiony.

Podnikatelská sféra

Mezi potenciální partnery, se kterými je nutno komunikovat při zabezpečování naznačených úkolů je možno zařadit zejména:

- Regionální hospodářskou komoru Hradec Králové,
- Okresní hospodářskou komoru Jičín,
- subjekty zabývající se kongresovou turistikou,

³⁰ PRK - koncepce rozvoje cestovního ruchu. *Královéhradecký kraj* [online]. 2002, 2009 [cit. 2012-05-29]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/scripts/detail.php?id=286>

- jednotlivé podnikatelské subjekty dle dosavadních kontaktů OkÚ.

Nezisková sféra

Mezi potenciální partnery, se kterými je nutno komunikovat při zabezpečování naznačených úkolů, je možno zařadit zejména:

- Klub českých turistů (KČT),
- dosavadní obecně prospěšné společnosti /OPS/ a nadační fondy (nadace) – Branka Náchod, Trutnov, Jičín,
- nově vznikající OPS / nutno je podporovat/.

Ostatní partneři

Kromě toho je nutno soustavně spolupracovat s Euroregionem Glacensis, Euroregionem Nisa, krajskými úřady sousedících krajů, zejména v rámci NUTS 2, Českou centrálou cestovního ruchu, regionálními rozvojovými agenturami, médii a dalšími subjekty.

4.2.2. Marketingové nástroje

V kraji působí velké množství subjektů podílejících se na rozvoji cestovního ruchu. Jejich úroveň je rozdílná a stejně rozdílná je i úroveň jejich marketingových nástrojů. Podrobnosti může přinést jen podrobná analýza potenciálu území kraje. Zcela zřejmé je však to, že o přímém ovlivňování těchto nástrojů zvenčí nelze uvažovat, ať již máme na mysli nějaký konkrétní produkt, nebo packaging.

Z obecnějšího a širšího pohledu je proto třeba věnovat pozornost vytváření předpokladů pro uplatnění marketingových nástrojů při nabízení území kraje jako produktu cestovního ruchu ať již jako celého území, či jeho jednotlivých částí (turistických regionů, turistických oblastí atd.).

4.2.3. Úloha krajského úřadu

- Návaznost na činnost okresních úřadů

I když je zřejmé, že kapacitně nemůže krajský úřad nahradit činnost všech pěti okresních úřadů ve všech oblastech, musí převzít úlohu katalyzátoru a koordinátora při využití území kraje jako marketingového produktu.

- Úloha krajského úřadu při rozvoji cestovního ruchu

Protože krajský úřad nemůže přímo ovlivňovat marketingové nástroje jednotlivých subjektů, měl by se podílet na ovlivňování podmínek pro rozvoje cestovního ruchu, zejména infrastruktury a na podporu oblasti komunikace, ať již se jedná o vnější komunikaci v širším smyslu (informační systémy), nebo o komunikaci mezi krajským úřadem a jednotlivými subjekty a komunikaci mezi samotnými subjekty tak, aby to přispělo k úspěšnému plnění úkolů stanovených Programem rozvoje Královéhradeckého kraje.

4.2.4. Priority koncepce rozvoje CR

Pro rozvoj cestovního ruchu v kraji se s přihlédnutím k výchozím materiálům stanovují tyto priority:

- zlepšování podmínek pro rozvoj cestovního ruchu,
- podpora nabídky území kraje a jeho částí jako marketingového produktu,
- rozvoj programové nabídky,
- rozvoj komunikace a informačních systémů.

Realizace jednotlivých priorit je chápána jako koncepční proces systémového charakteru. Proto nejsou dále zmiňovány konkrétní projekty a aktivity.

Zlepšování podmínek pro rozvoj cestovního ruchu

V rámci úsilí o zlepšování podmínek pro rozvoj cestovního ruchu v kraji je nutno zejména:

- zabezpečit zpracování územně plánovací dokumentace (ÚPD) pro celou oblast kraje,
- v ÚPD na všech úrovních prosazovat řešení problematiky cestovního ruchu jako součásti regionálního rozvoje daného území tak, aby rozvojové aktivity byly konkretizovány podle jednotlivých oblastí (např. cyklotrasy, ubytování, infrastruktura apod.),
- vytvořit vlastní systém krajské podpory konkrétních akcí v této oblasti,
- podporovat formy vícezdrojového zabezpečování aktivit v této oblasti, včetně zdrojů EU,
- využívat možností zákonodárných aktivit v rámci kraje pro zlepšování podmínek v této oblasti.

Podpora nabídky území kraje a jeho částí jako marketingového produktu

Pro úspěšné naplňování této priority je nutno zejména:

- provést rajonizaci kraje nejméně do úrovně turistických oblastí,
- podílet se na zpracování analýz, marketingových studií a obdobných materiálů, týkajících se území kraje nebo jeho částí,
- iniciovat a koordinovat akce zabezpečující prezentaci kraje:
 - na mezinárodních veletrzích a výstavách cestovního ruchu,
 - na tuzemských veletrzích a výstavách cestovního ruchu,
 - na regionálních dnech a dalších prezentačních akcích
- iniciovat a koordinovat propagaci kraje:
 - vydáváním vlastních materiálů, předmětů a publikací,
 - spoluúčastí na vydávání publikací jinými subjekty,
 - publikováním a propagací v médiích (noviny, časopisy, rozhlas, televize),
 - pomocí Internetu,
- využívat možností zákonodárných aktivit v rámci kraje pro zlepšování podmínek v této oblasti.

Rozvoj programové nabídky

Podstatné rozšíření programové nabídky je jednou z nejdůležitějších priorit rozvoje cestovního ruchu v kraji. K tomu je nutno zejména:

- vytvořit vlastní systém krajské podpory konkrétních produktů, programů a programových balíčků
- podporovat formy vícezdrojového zabezpečování aktivit v této oblasti, včetně zdrojů EU
- respektovat uspokojování zvýšené poptávky po produktech a programech z oblastí agroturistiky, cykloturistiky a vodní turistiky s využitím dosavadních systémů a přirozených turistických os, lázeňství a ozdravných pobytů, obchodní a kongresové turistiky apod.
- podporovat využívání státních programů podpory cestovního ruchu a využívat jejich specializovaného zaměření

Rozvoj komunikace a informačních systémů

Komunikace je rovněž jednou z nejdůležitějších, ne-li vůbec nejdůležitější prioritou, která může zásadním způsobem ovlivnit rozvoj cestovního ruchu ve všech jeho oblastech. K nejdůležitějším úkolům patří zejména:

- zabezpečení dosavadních informačních toků a validity údajů zabezpečovaných doposud okresními úřady (shromažďování a vydávání tzv. turistických informací- kulturní a sportovní akce, ubytování, aktivity volného času apod.) tak, aby bylo těmito činnostmi pokryto celé území kraje
- podpora vytváření vlastních informačních systémů a zapojení i využívání jiných informačních systémů, včetně jejich propojování
- iniciování vzájemné komunikace mezi jednotlivými subjekty v rámci kraje,
- vytvoření vlastního systému krajské podpory těchto aktivit
- podpora vícezdrojového zabezpečování aktivit v této oblasti, včetně zdrojů EU

4.3. Úvod do cestovního ruchu a návštěvnost kraje

Cestovní ruch v Královéhradeckém kraji má rostoucí tendenci. S rostoucí kvalitou služeb a rostoucím objemem poskytovaných služeb roste i počet turistů navštěvující turistické destinace v kraji. Ze zdrojů českého statistického úřadu vyplývá, že ubytovaných turistů v ubytovacích zařízeních Královéhradeckého kraje bylo v roce 2011 829 tisíc, což je o 3,1% více než v roce 2010. Díky příznivým zimním podmínkám rostl objem turistů dále i v prvním čtvrtletí tohoto roku. A to zvláště v horských oblastech, které se mohou v poskytování služeb a s kvalitou srovnávat se zahraničními konkurenty.

Téměř tři čtvrtiny turistů, kteří navštívili Královéhradecký kraj byli z tuzemska, ostatní byli turisté ze zahraničí. Největší podíl zahraničních turistů náleží Německu (téměř 46 %). Na druhém místě pak byli turisté z Polska (15,5 %) a na třetím místě turisté z Nizozemska (6,6 %). Meziroční nárůst turistů z Německa a Polska byl 9 %, ale turistů z Nizozemska přijíždí každoročně méně a méně. Minulý rok jich přijelo téměř o 7 % méně než rok předcházející.

Tab. 7 Návštěvnost v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2011

	počet přenocování		rozdíl 2011-2010		Index 2011/2010		průměrný počet přenocování	
	celkem	z toho nerezidenti	celkem	z toho nerezidenti	celkem	z toho nerezidenti	celkem	z toho nerezidenti
ČR celkem	38 187	19 852	1 278	1 486 931	103,5	108,1	3,0	2,9
v tom kraje:								
Hlavní město Praha	13 214 304	11 941 171	1 093 171	993 293	109,0	109,1	2,6	2,7
Středočeský	1 750 990	412 544	62 004	59 481	103,7	116,8	2,6	2,5
Jihočeský	2 613 974	621 179	-98 161	3 459	96,4	100,6	2,9	2,1
Plzeňský	1 359 406	393 392	-25 150	37 659	98,2	110,6	2,7	2,2
Karlovarský	4 381 393	3 224 563	162 392	160 586	103,8	105,2	6,1	6,6
Ústecký	932 341	311 206	55 534	59 685	106,3	123,7	2,9	2,7
Liberecký	2 210 468	577 293	3 989	21 760	100,2	103,9	3,4	3,7
Královéhradecký	3 074	793 789	-59 435	45 569	98,1	106,1	3,7	3,6
Pardubický	879 966	117 976	-80 940	-953	91,6	99,2	2,9	2,6
Vysočina	928 433	120 330	76 387	16 787	109,0	116,2	2,6	2,4
Jihomoravský	2 062 184	689 626	27 450	48 246	101,3	107,5	1,9	1,7
Olomoucký	1 443 272	174 556	27 132	-8 912	101,9	95,1	3,7	2,0
Zlínský	1 537 667	194 806	-30 386	33 936	98,1	121,1	3,2	2,7
Moravskoslezský	1 798 690	280 447	64 758	16 335	103,7	106,2	3,2	2,5

Zdroj: ³¹

4.4. Možnosti rozvoje CR v kraji - SWOT analýza Královéhradeckého kraje

Vypracovaná SWOT analýza popisuje silné a slabé stránky, dále pak příležitosti a hrozby kraje. Hlavním cílem této analýzy je maximalizovat přednosti a příležitosti a minimalizovat nedostatky a hrozby kraje. Tyto faktory jsou zpracovány na základě interních materiálů kraje.

³¹ Cestovní ruch. Český statistický úřad [online]. 2012 [cit. 2012-06-24]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cru_cr

Silné stránky

- Příznivá geografická poloha a husté silniční a železniční síť
- Hraniční přechody do Polska
- Pokrytí celého území základními sociálními službami
- Významný přírodní potenciál pro rekreaci a cestovní ruch, pestrost krajinných typů, atraktivní lokality vhodné pro celoroční i sezónní rekreační pobyty a bohatá kulturní tradice regionu
- Dlouhá průměrná doba pobytů turistů v kraji

Slabé stránky:

- Nedostatek kapitálu na investice, zejména pak na investice do nových technologií
- Problémy s nedostavěnou dálnicí D11 a rychlostních silnic
- Přetíženost komunikační sítě, chybějící obchvaty pro tranzitní dopravu
- Chybějící investiční prostředky na zlepšení infrastruktury
- Sezónnost návštěvnosti kraje
- Nízké vytížení ubytovacích kapacit v KHK
- Meziroční pokles u počtu zahraničních návštěvníků
- Nedostatečně využitá propagace geoturistiky
- Část regionu je mimo hlavní dopravní tahy

Příležitosti:

- možnost čerpání finančních prostředků z fondů EU a z tuzemských programů pro zajištění investic v oblasti cestovního ruchu
- využití potenciálu krajiny pro rozvoj nových forem cestovního ruchu – agroturistiky, venkovské turistiky, ekoturistiky, sportovně-kulturní turistiky a dalších – jako alternativního zdroje příjmů;
- pokračující systematická legislativní a krajinná ochrana přírodních atraktivních lokalit, zvyšování krajinné biodiverzity a zajištění ochrany kvalitního půdního fondu včetně lesů pro udržitelný rozvoj krajiny a přírodních hodnot
- vytvoření kvalitní sítě cyklotras a cyklostezek oddělených od motoristické dopravy s nabídkou komplexních doprovodných služeb
- Velký počet návštěvníků z Německa, Polska, Holandska, Ruska a Slovenska
Strukturování nabídky dle cílových skupin a témat

- Cestovní ruch jako jedna z priorit Dotační strategie KHK 2010 – 2013
- Dobudování navigačního systému k turistickým atraktivitám
- Krajský integrovaný dopravní systém a jeho využití pro CR

Hrozby:

- Nevybudování obchvatů, což bude spojené s dalším nárůstem tranzitní dopravy
- Nedostatek finančních prostředků na propagaci turistických destinací
- Pokles návštěvnosti v souvislosti s hospodářskou krizí
- Konkurence ostatních regionů
- Nekoordinovaný rozvoj cestovního ruchu v KHK v případě nedořešení struktury řízení a organizace cestovního ruchu v KHK
- Přetížení určitých částí regionu nadměrným turistickým ruchem

Zdroj: vlastní zpracování dle vlastního šetření a interních materiálů kraje

4.5. Úvod do cestovního ruchu na území jednotlivých okresů

4.5.1. Cestovní ruch na území regionu Jičín

Region leží padesát kilometrů severovýchodně od Prahy a sídlem je město Jičín. K 31. 12. 2011 byl počet obyvatel v celém kraji je 77 306 osob. Sousedí s regiony Trutnov a Hradec Králové, se střečočeským Nymburkem a Mladou Boleslavý a s regionem Semily z Liberečkéčého kraje.

Okres se rozkládá na oblasti 886,65 km² a jsou v něm zastoupeny veškeré formy cestovního ruchu. Mezi nejvýznamnější patří:

- Rekreační cestovní ruch – nejoblíbenější destinací pro regeneraci sil Český ráj, oblast Jinonických rybníků a Prachovských skal, které se rozkládají na území měst Sobotka, Sychrov, Železný Brod, Jičín, Semily, Mnichovo Hradiště Lomnice nad Popelkou, Železnice a Turnov. Počátky pískovcových skal se datují do druhohor. Oblast je jednou z největších dominant okresu i celého kraje.
- Kulturně poznávací cestovní ruch – oblast je bohatá na hrady, zámky a historická místa. Nejnavštěvovanějším hradem je Kost, který je jedním z mála zbývajících středověkých hradů. Je považován za druhý nejvýznamnější hrad v ČR. Původ se

datuje již do 13. století. Mezi další hrady kraje patří Pecka a Kumburk, ze kterého zbyla pouze zřícenina. Město Jičín je pro vzácný komplex dochovaných památek, vyhlášeno za městskou památkovou rezervaci. Každoročně se zde koná také akce s názvem Jičín, město pohádek, která má za úkol návštěvníkům přiblížit historii města i pohádkové postavy, které Jičín proslavily. Z připomínku stojí také barokní lovecký zámek Humprecht a barokní zámek Dětenice, který je jedním z nejoblíbenějších zámků vůbec. Nachází se v něm velmi dochované gotické a rokokové fresky, sbírka historických zbraní a loveckých trofejí. Součástí resortu zámku je i malý pivovar a středověká krčma s bohatými doprovodnými programy.

- Sportovně turistický CR – oblast Českého ráje je bohatá na turistické cesty jednak pro cyklisty, tak i pro pěší turisty.
- Lázeňský a léčebný CR – tato forma je zastoupena v Lázních Běláhoř, které se zaměřují na případy bolesti zad a kloubů, revmatické choroby, pooperačních stavů pohybového aparátu. Další lázně, které se v regionu nacházejí, jsou Annenské slatinné lázně.

4.5.2. Cestovní ruch na území regionu Hradec Králové

K 31. 12. 2011 byla rozloha regionu 891,62 km² a hlavním centrem regionu je město Hradec Králové. Ten je též statutárním a krajským městem. Počet obyvatel v okrese je 160 100. Sousedí s regiony Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Trutnov a s pardubickým regionem Pardubice a se středočeskými regiony Nymburk a Kolín.

Formy cestovního ruchu:

- Kulturně poznávací cestovní ruch – Královéhradecko je významný svými historickými a kulturními památkami. Mezi dominanty patří historické jádro města Hradec Králové, ve kterém turisté mohou navštívit gotický chrám sv. Ducha, Bílou věž, barokní radnici, či mnoho secesních budov. Oblíbeným návštěvním místem je také Muzeum Východních Čech či hradecké Klicperovo divadlo. Mezi další návštěvní místa patří gotický hrádek u Nechanic nebo barokní zámek Koruna v Chlumci nad Cidlinou.
- Sportovně-turistický cestovní ruch – celé území regionu je lesnatý a protkaný turistickými a cyklistickými trasami. Pro zastánce vodní turistiky se zde nachází mnoho písků, které obklopují ze všech stran město Hradec Králové. Další využití vodních turistů je splavná řeka Orlice a Labe.

4.5.3. Cestovní ruch na území regionu Náchod

K 31. 12. 2011 byla rozloha regionu 851,57 km², počet obyvatel je 112 293 osoby. Region sousedí s regionem Trutnov, Hradec Králové a Rychnov nad Kněžnou. Na severu sousedí s Polskem.

Formy cestovního ruchu:

- Rekreační cestovní ruch – největší počet turistů míří do chráněné krajinné oblasti Broumovsko.
- Kulturně poznávací cestovní ruch – nejoblíbenějším místem CR je národní přírodní památka Babiččino údolí a empírový zámek Ratibořice, které proslavila Božena Němcová se svojí povídkou Babička. Dalším kulturním místem je panství s benediktýnským Broumovským klášteřem.
- Sportovně-turistický cestovní ruch – celé území je protkané turistickými a cyklistickými trasami. Zvláště pak oblast Teplicko-adršpašských skal a dalších pískovcových útvarů jako jsou Broumovské stěny, Borek, Ostaš či kočičí skály. Pískovcové skály v oblasti Adršpašských skal jsou staré přes 120 milionů let. Vznikly z moře, které na tomto místě byl v období druhohor. Na dně moře se ukládaly vápencové a pískovcové sedimenty, které se tvarovaly do dnešní podoby. Významnou každoroční sportovní událostí je pochod Babička, který vede z Velkých Svatoňovic přes Babiččino údolí až do České Skalice. Pochod je jak pro pěší tak pro cyklisty.

4.5.4. Cestovní ruch na území regionu Rychnov nad Kněžnou

K 31. 12. 2012 byla rozloha regionu 981,78 km² a počet obyvatel je 78 640 osob. Metropolí tohoto okresu je Rychnov nad Kněžnou. Sousedí s regionem Hradec Králové, a Náchod, s Ústí nad Orlicí a s regionem Pardubice. Na východě resp. na severovýchodě hraničí s Polskem.

Formy cestovního ruchu:

- Kulturně poznávací cestovní ruch – území je bohaté na historické židovské památky, šlechtické sídla, muzea a galerie. Mezi nejnavštěvovanější památky patří zámek v Rychnově nad Kněžnou, zámek Častovice a hrad Potštejn.
- Sportovně-turistický cestovní ruch – Orlické hory a jejich podhůří je bohaté na turistické trasy, které jsou směřované na síť obranných pevností, které byly

vybudované za první republiky. Nejvyšším vrcholem Orlických hor je Velká Deštná (1 115 m. n. m.).

4.5.5. Cestovní ruch na území regionu Trutnov

K 31. 12. 2011 byla rozloha regionu 1146,78 km² a celkový počet obyvatel přesahuje 120 tisíc. Metropolí regionu je město Trutnov. V regionu Trutnov dosahuje Česká republika nejvyšší nadmořské výšky. Nejvyšším bodem je vrchol Sněžky (1602 m n. m.). Region sousedí s regionem Jičín, Hradec Králové a Náchod. Dále sousedí s regionem Semily z Libereckého kraje a na severu je ohraničen Polskem.

Formy cestovního ruchu:

- Rekreční cestovní ruch – na Trutnovsku je velmi rozvinuté chalupaření. Chaty a chalupy jsou vystavěné jak v horských oblastech, tak i v podhůří.
- Kulturně poznávací cestovní ruch – nejoblíbenější turistickou atrakcí je ZOO ve Dvoře Králové nad Labem, které je celosvětově proslulé, barokní zámek Kuks s betlémem Braunových soch. Ve Vrchlabí se dále nachází sídlo Krkonošského národního parku s muzeem a informačním centrem.
- Sportovně-turistický cestovní ruch – Krkonoše jsou rájem všech turistů. Leží zde nejvyšší vrchol ČR Sněžka. Celá oblast je prosetá turistickými trasami a sportovními atrakcemi (bobové dráhy, opičí dráhy, Cross-Country cyklistika, apod.). V zimních měsících jsou horská území v obležení lyžařů, běžkařů a snowboardistů.
- Lázeňský, léčebný cestovní ruch – tato forma je v regionu zastoupena v Jánských lázních, státních lázních, které se zaměřují na rekondiční pobyty – obnovu psychických a fyzických sil.

5. Cestovní ruch na území regionu Trutnovska

5.1. Region Trutnovsko – úvod do socio-ekonomické charakteristiky

Region se rozkládá na území 1146,78 km² (k 31. 12. 2011) a na celkové ploše kraje se podílí 21,4 %. Území regionu má v porovnání s ostatními regiony kraje vysoce členitý terén s velkými výškovými rozdíly a v důsledku toho i horší půdní podmínky. Sever území tvoří mohutná hradba Krkonoš s nejvyšší českou horou Sněžkou (1 602 m. n. m.). Z krajinářského hlediska patří Krkonoše k nejcennější oblasti ČR s bohatstvím vzácné flóry a fauny. Horský masiv přechází postupně v pahorkatinu, která zasahuje hluboko na jih regionu. Rovněž východní část regionu, na území Žaclěře a Radvanic je značně hornatá. Hlavními hřbety jsou zde Rýchory, Vraní a Jestřebí hory. Nejnižší položenou částí regionu je povodí řeky Labe, kde se v katastru obce Kuks nachází i nejnižší položený bod s nadmořskou výškou 263 m. Celým územím od severu k jihu protékají řeky Labe a Úpa, které pramení v Krkonoších. Z celkové rozlohy tvoří 43,5 % zemědělská půda, z toho více než polovinu tvoří orná půda (55 %) a 39,8 % trvale zatravněné porosty. Lesy pokrývají 46,7 % plochy regionu, to je nejvíce v kraji.³²

Počet obyvatel, podle českého statistického úřadu, je v tomto roce v okrese 120 022 osob, z toho téměř 75% žije ve městech. Hustota zalidnění je 105 obyvatel na km².

Z celkového počtu 75 samostatných obcí jich má 12 statut města. V sídelní struktuře zaujímá první místo okresní město Trutnov s 30 819 obyvateli a je po Hradci Králové druhým největším městem v kraji. Na základě zákona č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a obcí s rozšířenou působností bylo na území okresu vytvořeno sedm správních obvodů pověřených obecních úřadů - Trutnov, Dvůr Králové nad Labem, Hostinné, Svoboda nad Úpou, Úpice, Vrchlabí a Žaclěř a tři správní obvody obcí s rozšířenou působností - Trutnov, Dvůr Králové nad Labem a Vrchlabí. Tyto obce jsou pověřeny výkonem vybraných funkcí státní správy pro všechny obce, které do jejich správního obvodu přísluší.³³

Region Trutnov vykazuje nejvyšší nezaměstnanost kraje, a to kolem 10%. Následující tabulka ukazuje jaký je počet nezaměstnaných jednotlivých okresů kraje. Jak si můžeme

³² Charakteristika okresu Trutnov. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_trutnov

³³ Charakteristika okresu Trutnov. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_trutnov

všimnout, nezaměstnanosti v okrese Trutnov se v roce 2011 v jednotlivých měsících téměř neměnila. Na začátku tohoto roku se dostala nad hodnotu 6000 nezaměstnaných, nyní však zase pomalu klesá.

Tab. 8 Počet nezaměstnaných v jednotlivých sledovaných měsících

Kraj, okres	2011									2012			
	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	leden	únor	březen	duben
Královéhradecký kraj	21703	20357	19943	20466	20249	19799	19757	20294	22185	23588	23974	23039	21691
Hradec Králové	5 942	5 610	5 567	5 753	5 835	5 782	5 720	5 814	6 450	6 875	7 027	6 638	6 282
Jičín	3 090	2 864	2 773	2 853	2 783	2 729	2 768	2 866	3 179	3 372	3 386	3 244	2 933
Náchod	4 387	4 124	4 019	4 171	4 059	3 928	3 850	3 964	4 356	4 587	4 679	4 527	4 167
Rychnov nad Kněžnou	2 547	2 421	2 346	2 366	2 293	2 147	2 092	2 146	2 369	2 613	2 668	2 633	2 460
Trutnov	5 737	5338	5 238	5323	5 279	5213	5 327	5504	5831	6141	6214	5997	5 849

Zdroj: ³⁴

V další tabulce jsou vyčíslena volná pracovní místa celého kraje. Počet volných pracovních míst se v okrese Trutnov v roce 2012 neustále zvyšuje. Avšak celkový počet nezaměstnaných pokryjí volná místa pouze z necelých 10%.

Tab. 9 Počet volných pracovních míst v jednotlivých sledovaných měsících

Kraj, okres	2011									2012			
	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	leden	únor	březen	duben
Královéhradecký kraj	1 912	1 955	2 098	2 085	2	2	1	1 682	1 624	1	1	1 745	1 906
Hradec Králové	720	733	690	761	803	788	682	617	702	869	770	618	657
Jičín	191	197	181	189	240	228	197	192	167	174	187	231	218
Náchod	334	333	388	381	403	334	329	273	230	250	251	270	271
Rychnov nad Kněžnou	270	294	400	311	198	192	147	126	90	117	106	172	190
Trutnov	397	398	439	443	451	497	476	474	435	382	420	454	570

Zdroj: ³⁵

³⁴Nezaměstnanost v Královéhradeckém kraji v měsíci dubnu. *Krajská správa ČSÚ v Hradci Králové* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/nezamestnanost_v_kralovehradeckem_kraji_v_mesici_dubnu_2012

³⁵Nezaměstnanost v Královéhradeckém kraji v měsíci dubnu. *Krajská správa ČSÚ v Hradci Králové* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/nezamestnanost_v_kralovehradeckem_kraji_v_mesici_dubnu_2012

Tento region lze charakterizovat jako průmyslovou oblast s malým podílem zemědělství. Průmysl má zde velkou tradici, zejména pak textilní (Texlen, Grund, a. s., Juta, a. s.), strojírenský, elektrotechnický a potravinářský. Ke konci roku 2010 bylo zaregistrováno na území okresu 28 948 podnikatelských subjektů. 80% z nich tvořily fyzické osoby, 20% pak osoby právnické. Mezi nejvýznamnější zaměstnavatele patří podniky zabývající se průmyslem, který je zde rozšířený hlavně díky elektrárně v Poříčí – Trutnov a velkým průmyslovým podnikům, jako je například TYCO, Continental, Kara, Grund a. s. a další. Tyto podniky zaměstnávají největší část obyvatelstva v regionu. Nejvyšší počet ekonomických subjektů však tvořily podniky, či FO, zabývající se ubytováním, stravováním a obchodem.

5.2. Úvod do cestovního ruchu na území regionu Trutnovsko

Fakt, že okres Trutnov patří k jedné z nejvyhledávanějších cestovních destinací, dokládá následující tabulka, která uvádí počet turistů, kteří v roce 2010 navštívili hromadné ubytovací zařízení jednotlivých okresů. Je patrné, že okres Trutnov daleko předčí ostatní okresy v kraji. To má za důsledek hlavně geografická poloha. Krkonošská oblast nabízí využití ve všech ročních obdobích.

Tab. 10 Počet návštěvníků hromadných ubytovacích zařízení v roce 2010

Kraj, okresy	Hosté	Přenocování	Průměrný počet přenocování	Průměrná doba pobytu
Královéhradecký kraj	804 270	3 133 903	3,9	4,9
Hradec Králové	88 758	159 298	1,8	2,8
Jičín	83 025	339 634	4,1	5,1
Náchod	79 921	298 518	3,7	4,7
Rychnov nad Kněžnou	64 841	222 961	3,4	4,4
Trutnov	487 725	2 113 492	4,3	5,3

Zdroj: ³⁶

V zimním období lákají turisty zvláště horské oblasti, které poskytují nespočet možností pro provozování zimních sportů. Kvalita a spektrum nabízených služeb pro zimní aktivity se exponenciálně zvyšují. Má to za následek hlavně fakt, že zahraniční konkurence je

³⁶ Statistická ročenka Královéhradeckého kraje 2011: cestovní ruch. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ v Hradci Králové* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/krajkapitola/521011-11-r_2011-16

vysoká a tuzemské ekonomické subjekty v minulých letech zaznamenaly ztráty turistů, kteří se rozhodli místo tuzemských hor navštívit zahraniční destinace.

V letních měsících jsou zpřístupněny veškeré turistické trasy a otevírají se zábavní a sportovní centra, národní památky a muzea. Pořádají se různé sportovní a společenské akce (festivaly, koncerty, divadlo, přednášky, apod.). Ze sportovních akcí jsou významné Turistický pochod Babička či Relly Krkonoše.

5.2.1. Lokační faktory

Lokační faktory (viz 1. kapitola), tedy geografické podmínky a společenské atraktivity se v tomto okrese nacházejí. Jde o krásný členitý terén, hor i podhůří. Podnebí je zde chladnější, avšak jsou zde podmínky pro všechny sportovní aktivity, zimní i letní sezony. Hory nabízejí možnosti zimních sportů i turistiky, je zde mnoho možností pro koupání a provoz vodních sportů. Je zde velmi rozšířená turistika a cykloturistika. V horských oblastech je v oblibě také venkovský cestovní ruch a poznávací cestovní ruch.

5.2.2. Realizační faktory

Dopravní obslužnost

- Automobilová – silnice I., II. a III. třídy, rychlostní silnice, dálnice okrese neprocházejí, ale v budoucnu se počítá s rozšíření dálnice D11 Praha – Hradec Králové, která by měla pokračovat přes Jaroměř a Trutnov až do Polska
- Železniční – křižovatka 5 tras: Jaroměř - Trutnov, Chlumeck nad Cidlinou - Stará Paka - Trutnov, Trutnov - Žacléř, Trutnov - Svoboda nad Úpou a Trutnov - Adršpach - Teplice nad Metují
- Cyklistická
- Pěší
- Letecká – vyskytují se zde pouze malá letiště pro ultralehké letadla nebo větroně

Materiálně technická základna

Oblast je bohatá na hotely, motely, penziony, chaty a kempy. V každém městě okresu je možné se občerstvit v mnoha restauracích a bufetech. Vzhledem k tomu, že v Trutnově se nachází pivovar Krakonoš, je oblast bohatá i na hospody a pivnice. Je zde síť turistických center.

5.3. Možnosti potenciálního rozvoje cestovního ruchu v okrese Trutnov

Okres Trutnov je jednou z nejvýznamnějších lokalit republiky a má nadnárodní význam. Zakládá si na cestovním ruchu, který zajišťuje nová pracovní místa a rozvoj obcí. Následující SWOT analýza by měla objasnit silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby, které ovlivňují nebo by mohly ovlivnit cestovní ruch v okrese.

5.3.1. SWOT analýza

Analýza, zpracovaná na základě vlastního šetření, maximalizuje silné stránky a příležitosti a minimalizuje slabé stránky a hrozby. Celková SWOT analýza je rozdělena v rámci jednotlivých faktorů na čtyři okruhy – geografická poloha, podmínky pro podnikání, infrastruktura a cestovní ruch.

Silné stránky:

- **Geografická poloha:**
 - Výhodná poloha ve střední Evropě
 - Existence státních přechodů do Polska
 - Blízká vzdálenost k přechodu s Německem

- **Podmínky pro podnikání**
 - Tradice průmyslu, zvláště pak strojírenského, zpracovatelského, textilního a elektrotechnického
 - Atraktivní podmínky pro zahraniční investory
 - Vysoký podíl soukromého podnikání v cestovním ruchu
 - Velká nabídka nebytových prostor

- **Infrastruktura, ubytovací zařízení**
 - Vyhovující kvalita místních komunikací
 - Vyhovující hustá silniční a železniční síť
 - Kvalitní dopravní obslužnost
 - Vyznačení hustých sítí turistických a cyklistických tras
 - Velké množství hotelů, motelů, penzionů, chat a ubytoven
 - Intenzivní autobusové spojení mezi jednotlivými obcemi

- **Cestovní ruch**
 - Dlouhá historie cestovního ruchu v oblasti
 - Existující národní park a několik přírodních památkových rezervací
 - Velké množství turistických, sportovních, rekreačních a zábavných destinací
 - Množství národních památek
 - Celoroční společenské akce propagující oblast
 - Existence informačních a vzdělávacích center

Slabé stránky:

- **Geografická poloha**
 - Velké turistické zatížení atraktivních turistických oblastí
 - Narušení přírodních podmínek Krkonoš, způsobené ekologickými poruchami (kyselé deště, emise, apod.)

- **Podmínky pro podnikání**
 - Průměrné mzdy
 - Nedostatečné množství ploch pro investory velkých projektů
 - Útlum některých tradičních průmyslových odvětví
 - Neustálý úpadek počtu obyvatel
 - Nepříznivá věková a vzdělanostní struktura obyvatel

- **Infrastruktura, ubytovací zařízení**
 - Kvalita komunikace Trutnov – Kocbeř – Jaroměř
 - Nedostatečná kapacita parkovacích míst, zvláště pak v obydlých oblastech
 - Velká část ubytovacích zařízení jsou „sezónního“ typu
 - Nedořešená vlastnická práva ubyt. zařízení
 - U řady ubyt. zařízení je nedostatečná kapacita lůžek
 - Některá ubyt. zařízení jsou špatně dopravně dostupná
 - Na cyklistických trasách se objevuje mnoho závad
 - Nedostatečná kapacita veřejné dopravy v období špičky

- **Cestovní ruch**
 - Nevyhovující zmapování a propagace oblasti v mediích
 - Úroveň a přístup stravovacích zařízení
 - Řada památek má nevyhovující údržbu a proto jsou ve špatném technickém stavu

Příležitosti:

- **Podmínky pro podnikání**
 - Využívání nástrojů regionální politiky pro podporu malého a středního podnikání
 - Inicie ke zvýšení vzdělanosti pracovníků
 - Zvýšení jazykových schopností pracovníků v cestovním ruchu
 - Zkvalitnění propagačních materiálů pro potencionální investory

- **Infrastruktura, ubytovací zařízení**
 - Prodloužení dálnice D11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – Polsko
 - Výstavba mezinárodního letiště
 - Zlepšení stavu některých komunikací a železniční sítě
 - Výstavba obchvatů pro odklon tranzitní dopravy
 - Vyznačení a propagace nových turistických a cyklistických cest
 - Výstavba železnice, která by vedla až do Pece pod Sněžkou
 - Podpora veřejné dopravy, která je šetrnější k životnímu prostředí než automobilová doprava

- **Cestovní ruch**
 - Ochrana přírodních lokalit, což by napomohlo zvýšení atraktivity oblastí
 - Organizace kulturních, sportovních a vzdělávacích akcí, které zvýší návštěvnost regionu
 - Důkladné zmapování turistický a cyklistických cest

Hrozby:

○ **Geografická poloha**

- Růst turistického tlaku může vést k poškozování památek a životního prostředí

○ **Podmínky pro podnikání**

- Růst ceny pracovní síly a půdy může odradit nové zahraniční investory, i ty stávající, kteří se budou stěhovat na východ, což povede ke zvýšení nezaměstnanosti
- Zavedení přísnějších norem ochrany životního prostředí může vést k omezení podnikání v cestovním ruchu

○ **Infrastruktura, ubytovací zařízení**

- Nedostatek kapitálu pro zkvalitnění komunikací
- Nevybudování obchvatů povede k většímu zatížení komunikací v obcích tranzitní dopravou
- Nedostatečné zkvalitňování vybavenosti a služeb ubytovacích zařízení povede k snížení atraktivnosti okresu
- Nedostatečné využívání veřejné dopravy a zvýšení využití automobilové dopravy povede k vyššímu znečišťování životního prostředí a zvýšení hluku v obcích

○ **Cestovní ruch**

- Pokles zájmu turistů o Krkonoše
- Nedostatek financí na údržbu a rekonstrukci památek
- Nedostatek finančního kapitálu obcí pro spolufinancování projektů pro podporu cestovního ruchu
- Střety mezi provozovateli sportovních a zábavních center s ochránci přírody
- Nedostatečná propagace a následný pokles návštěvnosti

Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření a interních materiálů v rámci kraje

5.3.2. Závěrečné hodnocení cestovního ruchu

Region Trutnovsko má výhodnou geografickou polohu ve středu Evropy, což dokládají fakta o jeho návštěvnosti. Díky hranicím s Polskem a blízké vzdálenosti hranic s Německem, je region oblíbenou destinací zahraničních turistů. V oblasti regionu má cestovní ruch dlouhou tradici a vyskytuje se zde velké množství přírodních i kulturních památek. Kvalita infrastruktury a služeb se exponenciálně zvyšuje, což je způsobeno zvýšenými zákonnými i spotřebitelskými nároky. V případě dokončení úseku dálnice D11 do Polska a vybudování mezinárodního letiště, by se zájem turistů ještě více zvýšil. Pro zvýšení zájmu turistů či udržení stávajícího objemu turistů přijíždějících do regionu, je třeba chránit stávající památky a budovat nová rekreační místa a turistické trasy.

Za nedostatky regionu lze považovat velké turistické zatížení a devastace přírodních památek, díky nimž by mohly v budoucnu některé přírodní útvary úplně zaniknout. V některých obcích regionu jsou nevyhovující dopravní komunikace a ubytovací a stravovací zařízení. V důsledku nedostatečného množství finančních prostředků na údržbu a opravy, jsou některé kulturní památky v nevyhovujícím stavu. Nedostatek finančních prostředků na propagaci regionu a investic do CR, by mohlo vést ke snížení zájmu o region.

Cestovní ruch v regionu je jedním z významných faktorů, ovlivňující celkovou ekonomickou situaci okresu. Proto je nutné zajišťovat kvalitní služby a rozvíjet cestovní ruch. Díky dotačním podporám EU je možné podpořit projekty související s cestovním ruchem. Tyto projekty mají zvýšit zájem o turismus v regionu. Jedná se o projekty, které jsou finančně náročné a obce, které navrhují tyto projekty, nemají dostatek prostředků na realizaci.

5.4. Projekty související s cestovním ruchem v regionu Trutnovsko

V rámci regionu se připravuje několik projektů na podporu cestovního ruchu a dopravní obslužnosti destinace. Díky fondům z EU se mohou tyto projekty realizovat. Takovéto projekty jsou financovány z dotačních prostředků jednotlivých operačních programů pro jednotlivé NUTS II, tedy z regionálních operačních programů. ROP patří do cíle Konvergence. Zaměřuje se na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu vč. modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury i služeb cestovního ruchu, přípravu menších podnikatelských ploch a objektů a zlepšování podmínek k životu v

obcích a na venkově především prostřednictvím zkvalitnění vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury.³⁷

Okres Trutnov spadá do NUTS II Severovýchod, společně s celým Hradeckým, Libereckým a Pardubickým krajem. K dispozici má NUTS II Severovýchod prostředky ve výši 656,46 mil €. Na cestovní ruch je vyčleněno 20% z těchto prostředků.

5.4.1. Projekt Propagace regionu Podkrkonoší

Projekty, financované z fondů ROP na podporu cestovního ruchu, jsou zaměřené spíše na horské oblasti Krkonoš. Jedním z významných plánovaných projektů je Propagace regionu Podkrkonoší. Projekt řeší rozvoj organizace cestovního ruchu na území Podkrkonoší a realizaci komplexních marketingových aktivit. Jedná se o vytvoření grafického manuálu, který bude korespondovat s Krkonošemi. Projekt počítá s náklady na pořízení mobilní expozice Podkrkonoší, která by byla využitelná i pro ostatní propagačně - prezentační akce. Projekt byl zahájen na začátku roku 2011 a realizován bude 28. 6. 2013.³⁸

5.4.2. Projekt Krkonoše pro všechny a Krkonoše bez bariér

Dalšími z projektů pro podporu cestovního ruchu jsou tzv. Krkonoše pro všechny a Krkonoše bez bariér. Na financování se podílí Správa Krkonošského národního parku, Občanské sdružení NO LIMITS, organizace Krkonoše - Svaz měst a obcí, a je také spolufinancován z fondů ROP NUTS II Severovýchod. V rámci tohoto projektu bylo vytvořeno 10 bezbariérových cest, které se budou propagovat. V rámci projektu byly tyto trasy zmapovány a v terénu pracovníky KRNAP vyznačeny turistickými značkami s logem vozičkáře. Tento projekt je v realizaci již od roku 2010.³⁹

5.4.3. Projekt rekonstrukce Lanové dráhy

Nejnovější a nejnákladnější projekt tohoto roku je rekonstrukce Lanové dráhy na Sněžku, který je podrobně popsán v další kapitole. Tento projekt je financován s fondu EU

³⁷ ROP NUTS II Severovýchod. *Strukturální fondy EU* [online]. 2010 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/64ffb8d7-0810-441d-83c2-fd13710eedb3/ROP-NUTS-II-Severovychod>

³⁸ Propagace Podkrkonoší. *RIS: Regionální informační servis* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu/detail?id=90588>

³⁹ Projekty Krkonoše pro všechny a Bezbariérové Krkonoše. *KRKONOŠE* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.krkonose.eu/index.php?s=hendikep&lang=1>

(dotační podpora je 230 mil Kč), zbylou část projektu financuje město Pec pod Sněžkou. Projekt počítá s celkovou rekonstrukcí a modernizací lanovky. Projekt započal na začátku tohoto roku a realizován bude v březnu roku 2014.

6. Projekt Lanové dráhy Sněžka a vlastní šetření využívání služeb turisty

6.1. Základní data o projektu

Nejčastějším výchozím místem výletu na Sněžku je horské město Pec pod Sněžkou (750 m n.m.). Lanová dráha Pec pod Sněžkou - Sněžka je zejména v letních měsících ideálním výchozím místem pro výlet z Pece pod Sněžkou. Lanovka turisty dopraví přes mezistanici na Růžové hoře (1334 m n.m.) na Sněžku (1604 m n.m.). Lanovka překonává převýšení více než 680 m. Ze Sněžky mohou turisté dál pokračovat po značených turistických cestách směrem k Luční boudě, do Špindlerova Mlýna, Pece pod Sněžkou nebo do Horní Malé Úpy.⁴⁰

Lanovka je nejstarší lanovou dráhou svého druhu v Evropě a v roce 1999 oslavila 50 let úspěšného provozu. První úsek na Růžovou horu byl budován již v roce 1949. Visutá lanová dráha dnes slouží k přepravě osob, zavazadel a k zásobování horských turistických chat. K přepravě slouží 105 osobních dvoumístných sedaček. Převážní kapacita je 250 osob za hodinu při dopravní rychlosti 2,5 m/s.⁴¹

6.1.1. Historie Lanové dráhy

Nejznámější a nejstarší česká lanovka vede na nejvyšší českou horu Sněžku už od roku 1949. Krátce po válce byla zakoupena licence švýcarské firmy Von Roll na stavbu sedačkových lanovek s odpojitelnými sedačkami. Tím byl umožněn rychlejší pohyb lana, a tím i vyšší dopravní rychlost. Sedačka byla pro dvě osoby, které seděly poněkud méně obvykle bokem ve směru jízdy. Tímto systémem byly rozestavěny hned tři lanové dráhy, ale lanovka na Sněžku vyjela jako první. Lanovka sestává ze dvou úseků, které mají společnou mezistanici na Růžové Hoře. Zde se trasa lanovky lomí do pravého úhlu a je zde nutné přestupovat. Původně se počítalo s ručním přesunutím sedačky po kovové konstrukci, ale k tomu nakonec nedošlo. Spodní úsek o délce 1560 m byl dočasně otevřen již v roce 1948, definitivní provoz byl zahájen ale až následující rok společně s horním, 1964 metrů dlouhým úsekem. Původní projekt počítal s provozem cca 16 let. Bez jakýchkoliv úprav

⁴⁰ Lanová dráha Sněžka a. s. *Sněžka: Lanová dráha* [online]. 2003 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.snezkalanovka.cz/>

⁴¹ Lanová dráha Sněžka. *Pec pod Sněžkou - Velká Úpa* [online]. 2008, 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.pecpodsnezkou-turistika.cz/lanovky/lanova-draha-snezka/>

ovšem vydržela více než 50let. Rekonstrukce lanovky se připravuje od roku 1971, tedy zhruba 26 let. Většina projektů počítala se stavbou lanovky v nové trase tak, aby vedla pokud možno z centra Pece pod Sněžkou. Nejprve ovšem rekonstrukce narážela na nedostatek finančních prostředků, v poslední době pak podléhá nátlakovým akcím tzv. ochránců přírody. Lanovka byla v červenci 1997 privatizovaná. Jejím majetkem se stala akciová společnost, v níž má obec Pec pod Sněžkou 51 procent, Velká Úpa pak 49 procent.

42

Obě města jakožto akcionáři měli v posledních letech velký problém se domluvit na čemkoliv. Řešení se protahovalo několik let, a pokud by se stala vážnější nehoda na úseku dráhy, vedlo by to k celkovému zastavení provozu a Sněžka by byla přístupná pouze pěšky. Další možností jak vyřešit tuto situaci byl projekt, se kterým přišla Polská strana, spojit přes vrchol hory Pec pod Sněžkou a polské středisko Karpacz. Tento projekt byl zamítnut, protože není v dané lokalitě možný.

6.1.2. Projekt nové Lanové dráhy na Sněžku

Lanová dráha na Sněžku již více než 50 let zajišťuje dostupnost a obslužnost Sněžky, zásobování pitnou vodou, svoz odpadu, napomáhá rychlému přístupu pro záchrannou službu apod. Rekonstrukce lanovky je nyní nezbytná. Byla vybudována na principu dvou-úsekového drážního zařízení, a to Pec pod Sněžkou – Růžová hora – Sněžka. V rámci připravovaného projektu se lanová dráha prodlouží – spodní úsek trasy se prodlouží a bude vybudována nová spodní stanice dráhy. Dále bude kompletně vyměněna technologie a otevřené sedačky budou nahrazeny uzavřenými čtyřmístnými kabinami, které budou prostornější a komfortnější. Kapacita ani rychlost se nezmění. Projekt počítá i s dalšími doprovodnými úpravami jako technické infrastruktury – vodovodní a kanalizační přípojky. Na základě výběrového řízení, které proběhlo v roce 2011, bude stavbu provádět generální dodavatel sdružení firem BAK (stavební společnost Trutnov) s dodavatelem technologie lanových drah LEITNER AG z Itálie.

Projekt je naplánován od 1. září 2011 do 31. března 2014. Stavba byla zahájena předáním staveniště v září 2011. Do konce roku proběhly přípravné práce u budoucí dolní stanice Pec pod Sněžkou. Bylo provedeno odlesnění, provedena překládka místní komunikace do Obřího

⁴² Sedačková lanovka Pec pod Sněžkou - Růžová hora. *Lanové dráhy v České republice* [online]. 2008 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.lanove-drahy.cz/?page=lan&lan=11>

dolu a zemních kabelů vysokého napětí. V listopadu byl dle podmínek stavebního povolení rozšířen průsek trasy na Růžovou horu.⁴³

V současném roce byla dokončena prováděcí dokumentace a byl upřesněn harmonogram stavebních prací. 11. 4. 2012 byl ukončen provoz v zimní sezoně a od 12. – 27. 4. byla prováděna každoroční údržba. Od 28. 4. 2012 byl zahájen provoz v letní sezoně, který v obou úsecích fungoval až do 13. 5. 2012, kdy byl ukončen provoz 2. úseku na Sněžku. V této době funguje pouze spodní úsek lanovky z Pece pod Sněžku na Růžovou horu. Tento úsek bude uzavřen 2. 9. 2012. Pod definitivním ukončení provozu lanovky bude ihned zahájena stavba stanice Růžová hora a trasa 1. úseku. Ty hlavní stavební a montážní práce budou započaty v roce 2013. Tyto práce budou probíhat do března 2014.

6.1.3. Financování projektu

Výběrové řízení na zhotovitele, které se konalo v roce 2011, vyhrálo sdružení firem BAK, a. s. a italský dodavatel a výrobce lanových drah LEITNER AH s cenou 299 mil Kč. Celkové způsobilé výdaje byly vyčísleny na 331 909 905,00 Kč. Projekt rekonstrukce financuje město Pec pod Sněžkou s pomocí dotačních prostředků z fondů Evropské unie. Celkově byl projekt dotačně podpořen částkou 249 927 516,00 Kč – z fondů EU a státní dotace. Dotace z EU činila 229 663 122,81 Kč. Zbylou částku hradí město ze svých a úvěrových prostředků. Uvedené částky vycházejí ze smlouvy o poskytnutí dotace.

6.2. Šetření o využívání služeb na Sněžce

Projekt je spojen s velkými propagačními akcemi a v okrese je jedním z nejdiskutovanějších témat. Turisté mají velký zájem o výlety na Sněžku, a to jak v letní sezoně, tak i v sezoně zimní. V zimě se dá lanovka využít pro zimní sporty, jako jsou běžky či lyže.

V následující tabulce je uveden ceník lanové dráhy, který je platný do konce této sezony. S otevřením zrekonstruované tabulky bude zaktualizovaný i ceník. Zatím není jasné, o kolik se jízdné zvýší. Nyní si můžeme lehce spočítat, že čtyřčlennou rodinu s dvěma dětmi ve věku do 10, vyjde obousměrná cesta na 800 Kč. Slevu na jízdné mají pouze děti do 10 let a držitelé průkazů ZTP a ZTP-P. Na žáky nebo studenty se žádná sleva nevztahuje. Je patrné, že nejvíce se lanovka vyplatí velkým skupinám, či školákům na výletě.

⁴³ Stavba nové lanové dráhy. *Sněžka: Lanová dráha* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: http://www.snezkalanovka.cz/nova_lan.php?lang=1&ro=1

Tab. 11 Ceník jízdného lanovkou

	Pec pod Sněžkou				Růžová hora		Sněžka	
	Růžová hora		Sněžka		Pec p. Sněžkou	Sněžka	Pec p. Sněžkou	Růžová hora
	nahoru	nahoru i dolů	nahoru	nahoru i dolů	dolů	nahoru	dolů	dolů
Dospělí	130	260	190	350	130	100	160	80
Děti do 10 let, ZTP, psi	70	140	100	180	70	60	80	50
Děti do 5 let, děti ZTP, děti ZTP-P	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma
Hromadné zájezdy nad 20 osob	110	220	170	320	110	80	150	70
Školní zájezdy nad 20 osob	80	160	130	240	80	70	110	60

Zdroj:⁴⁴

6.2.1. Anketa turistům mířících na Sněžku

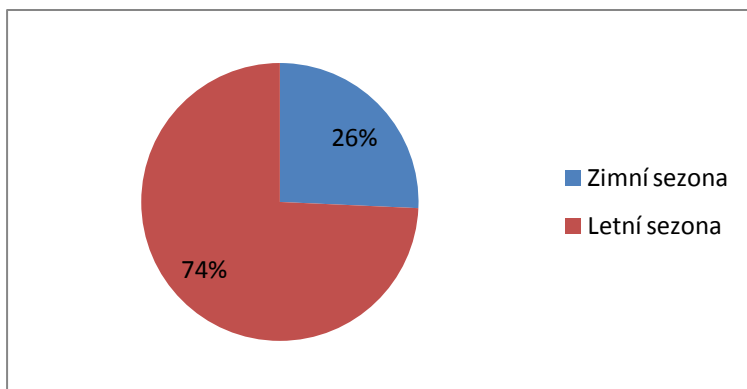
Vypracovaná jednoduchá anketa byla turistům předložila v Peci pod Sněžkou v červnový páteční pracovní den v brzkých odpoledních hodinách. Turistům bylo předloženo 8 jednoduchých otázek, které objasnily, zda turisté míří často na Sněžku a zda využívají služby, které tato turistická destinace nabízí, jakožto ubytování, dopravu, stravování a podobně.

PŘÍLOHA

6.2.2. Výsledky ankety

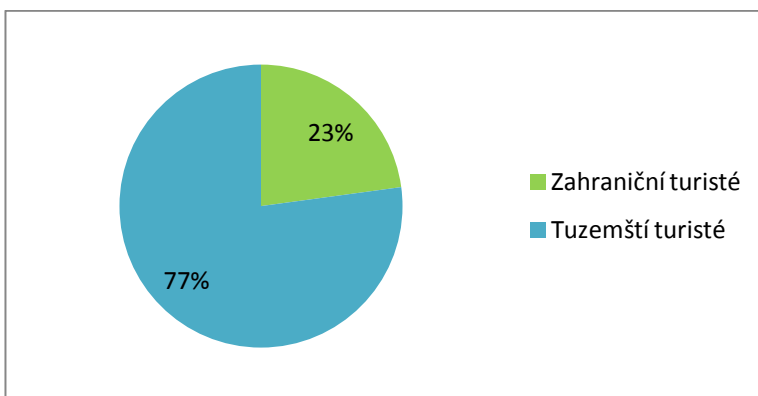
- **Návštěvnost** – Odpovědi na otázku byly závislé na otázku č. 3, tedy na tom odkud turisté byli. Turisté, kteří bydlí v okolí Krkonoš, ať už z české či polské strany, se na Sněžku vydávají i několikrát ročně. Ostatní turisté pouze sporadicky.
- **Sezónnost** – Podíl turistů mířících na Sněžku v letní a zimní sezóně zobrazuje výšečový graf. V zimní sezóně se do této destinace vypravují pouze běžkaři a lyžaři.

⁴⁴ Ceník jízdného. *Sněžka: Lanová dráha* [online]. 2011 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.snezkalanovka.cz/cenik.php?lang=1&ro=1>

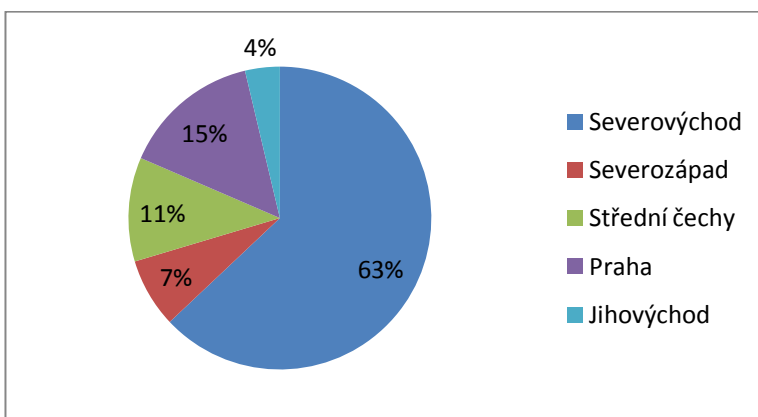


Obr. 4 Sezónnost

- **Bydliště** – turisty jsem v prvním grafu rozdělila na tuzemské a zahraniční a v druhém grafu jsou tuzemští turisté rozděleni v rámci jednotlivých NUTS II.

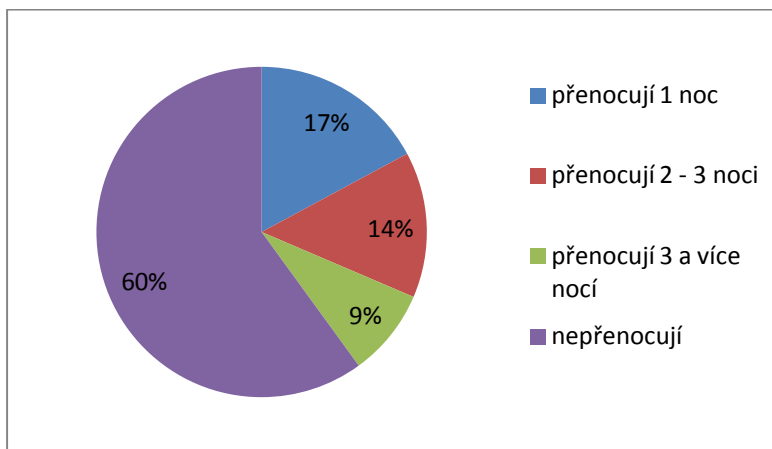


Obr. 5 Podíl tuzemských a zahraničních turistů



Obr. 6 Podíl turistů podle NUTS II

- **Využití lanovky** - Rodiny s dětmi a starší turisté využívají lanovku, mladí návštěvníci a sportovně založení turisté chodí pěšky. V zimních měsících se turisté na vrchol
- **Přnocování** - Turisté, kteří cestují z větších vzdáleností, přespávají v destinaci. Většina turistů z okolí se v Krkonoších zdržuje pouze na jeden den. V období začínající letní sezony jsou Krkonoše, plně zahraničních turistů. Ti jsou pro podniky v turistických destinacích v Krkonoších perspektivnější, než čeští turisté právě proto, že se v těchto místech zdržují delší dobu než tuzemští turisté. Následující graf popisuje, zda turisté přespávají v Krkonoších, popř. jak dlouhý je jejich pobyt.



Obr. 7 Přnocování v turistické oblasti

- **Stravování** - 99% všech dotazovaných se občerstvuje na cestách ve stravovacích zařízeních po cestě. Horská města jsou plná stravovacích zařízení. Jejich kapacita ale je v období letní i zimní sezony mnohdy nedostatečná.
- **Útrata** - Odpovědi byly velmi individuální. Turista, který se na vrchol nenechá vyvézt lanovkou, utratí v průměru 200 – 500 Kč. Turista, který se nechá vyvézt lanovkou, utratí v průměru 500 – 1000 Kč.
- **Doprava** - Odpovědi byly opět velmi individuální. Mladí lidé spíše využívají autobus, rodiny a starší lidé jezdí autem. Je to spíše dané tím, zda turista auto má či nikoli. Autobusy do Pece pod Sněžkou jezdí z mnoha směrů alespoň jednou za dvě hodiny.

6.2.3. Vyhodnocení

Z ankety vyplynulo, že turisté se na Sněžku vypravují v letních měsících spíše pěšky, než lanovkou, avšak pro rodiče s dětmi je příjemnější vyjet na vrchol alespoň z části lanovkou. Zahraniční turisté a turisté, kteří cestují z daleka, se na Sněžku vypravují buď na víkend, nebo v rámci dovolené v Krkonoších. Na území Krkonoš je významné množství hotelů a penzionů, které nabízejí ubytování již od 100 Kč za noc. Ze všech dotazovaných pouze jeden respondent uvedl, že se v destinaci neobčerstvuje a nese si vlastní svačinu. Stravovací zařízení mají celoročně velké množství zakázek. Je známo, že lidé jsou ochotni za příjemně strávený čas utratit hodně peněz, ovšem pěší výlet na Sněžku vyjde na relativně přiměřenou sumu, některým respondentům stačí pouze 200 Kč na celý výlet, turista může utratit i 1000 Kč, což je ovšem zapříčiněno osobními preferencemi. Tabulka cen na začátku kapitoly udává, kolik stojí pro jednotlivé věkové kategorie turistů lanovka jednosměrně i dvojsměrně, což ovlivňuje výši utracených peněz turisty. Výše utracených prostředků se pohybuje kolem 500 – 1000 Kč za osobu, za malé děti se samozřejmě utratí méně. Turisté se do Krkonoš dostávají různými způsoby. Někteří jezdí autem, někdo se dostává vlakem, tím se ovšem nedostanou až do Pece pod Sněžkou. Vlakem je možno se dostat pouze do Svobody nad Úpou, dále se musí autobusem. Někteří turisté se dostávají pouze autobusem.

Dále vyplívá, že ačkoliv se turisté vydávají na výlet na Sněžku, využívají i další služby, které se na horách nabízejí. Dá se předpokládat, že se zvýšeným zájmem o výstupy na Sněžku se bude zvyšovat i zájem o služby doprovodné. Rekonstrukce lanovky by mohla tento zájem zvýšit, a tím i rozvíjet cestovní ruch v Krkonoších.

6.3. Propojení projektu s anketou

Ačkoliv jsem anketní šetření prováděla v pracovní den, podíl turistů v Peci pod Sněžkou byl velký. Se začínajícími letními prázdninami se dá očekávat další nárůst objemu turistů, kteří na vrchol Sněžky míří. Turisté mají zájem o tuto destinaci, ale také o služby, které v rámci cestovního ruchu oblast nabízí.

Projekt lanové dráhy je vítaným krokem kupředu a ze zjištěných dat mohu tvrdit, že s rekonstrukcí se zájem turistů bude dále navyšovat. Nový model lanové dráhy bude nabízet komfortnější služby, které se budou moci již srovnávat se zahraničními konkurenty. Bez nutné rekonstrukce dráhy by nebylo možné po delší dobu provozovat tuto lanovku, což by vedlo ke snížení zájmu turistů o tuto oblast, což by mělo dopad také na provozující ubytovací a stravovací zařízení.

Závěr

Cestovní ruch je oblíbeným způsobem trávení volného času. Lidé cestují proto, aby regenerovali své fyzické i duševní síly, chtějí poznávat nová místa, kultury i lidi. Cestují za sportem, odpočinkem, poznáním, nebo regenerací. Cestovní ruch v České republice se exponenciálně vyvíjí, a to jak tuzemský, tak ji zahraniční.

V úvodní části jsem si stanovila hlavní cíl práce, což je analýza a potenciální rozvoj cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji a zvláště pak v okrese Trutnov, který je v tomto kraji nejvýznamnější v podílu na objemu turistů mířících do KHK.

Problematika cestovního ruchu je velice obsáhlá. V první části této práce jsem se zaměřila na teoretické aspekty tohoto pojmu. Pro porozumění tématu je důležité si vyjasnit některé často používané pojmy. Proto jsem do práce zakomponovala charakteristiku pojmu cestovního ruchu a jeho specializace., popsala jednotlivé formy, účastníky, jednotlivé sektory CR a podobně.

Další část této práce se věnuje historii pojmu, kterou jsem rozdělila do čtyř etap, které charakterizují jednotlivé období vývoje cestovního ruchu. Historie cestovního ruchu sahá na samý počátek lidstva. S jednotlivými vývojovými etapami lidstva se vyvíjel i cestovní ruch. Zatím co ve středověku se cestovalo za válečnými a obchodními zámkami, nyní se cestuje kvůli jiným hodnotám. Dříve si také mohl dovolit cestovat málo kdo, většinou to byla výsada královských a vysoce postavených rodin. Nyní si každý může dovolit alespoň nějaký druh cestovního ruchu.

Cestovní ruch má pro celou ČR velký význam. CR se podílí na tvorbě HDP, ovlivňuje výše příjmů státní pokladny či nezaměstnanost. Postavení země v mezinárodním měřítku ovlivňují nejen přírodní předpoklady, jako je poloha, struktura území a podnebí, ale také na dostupnosti, kvalitě a množství poskytovaných služeb, cenové hladině a celkové atraktivnosti.

V roce 2004 se České republice otevřela možnost čerpání dotačních prostředků z Evropských fondů na rozvoj regionů. Tato možnost je nejen pro kraje či obce, ale i pro jakékoliv jiné veřejné či soukromé instituce. Třetí část práce se zabývá otázkou regionální politiky a principy poskytování finančních prostředků z fondů EU.

Královéhradecký kraj je velmi oblíbenou cestovní destinací. Skládá se z okresů Hradec Králové, Jičín, Náchod, Trutnov a Rychnov nad Kněžnou. Každý z krajů je něčím jiným specifický a lákají turisty na jiné atraktivity. Královéhradecký kraj. Královéhradecký kraj má svou strategii pro rozvoj cestovního ruchu, jednou z částí této strategie je koncepce

rozvoje cestovního ruchu, kterou jsem charakterizovala v této kapitole. Popsala jsem také silné a slabé stránky kraje v oblasti CR, příležitosti a hrozby, tedy SWOT analýzu.

Dílčím cílem, který jsem si v úvodu zadala, zhodnocení současného stavu v okrese Trutnov pomocí SWOT analýzy a ankety, kterou jsem v závěru práce zpracovala, a zhodnocení možností potenciálního rozvoje cestovního ruchu a charakteristika projektů pro podporu CR, které se v této době uskutečňují.

Region Trutnovsko je geograficky nejoblíbenější v rámci turistického využití. Je zde síť turistických a cyklistických tras, možnost sportovního vyžití i nespočet zábavných a odpočinkových center. Ačkoliv se tomuto okresu v oblasti cestovního ruchu velmi daří, nevyužívá naplno svůj potenciál. Proto se snaží pomocí projektů na podporu cestovního ruchu tuto skutečnost změnit. Vypracovala jsem SWOT analýzu, která charakterizuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby okresu v oblasti cestovního ruchu.

Jedním z projektů, který by měl zajistit další potenciální rozvoj cestovního ruchu, je rekonstrukce Lanové dráhy Sněžka, která se v tuto dobu rozjíždí. Tento projekt je z 230 mil Kč dotován z fondů EU, další část peněz vkládá do projektu město Pec pod Sněžkou.

V poslední části této práce jsem vypracovala malou anketu, která mi měla objasnit, zda turisté využívají i doprovodné služby, které Krkonoše nabízí, jako je doprava, občerstvení či ubytování. Z tohoto výzkumu vyplynulo, že turisté, kteří cestují z dálky, či zahraniční turisté v destinaci téměř vždy přespávají a výlet na Sněžku si dopřávají v rámci dvou a více denního pobytu v Krkonoších. 99% všech turistů se občerstvuje v této oblasti a téměř polovina využívá místní dopravy k cestování.

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] Ceník jízdného. *Sněžka: Lanová dráha* [online]. 2011 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.snezkalanovka.cz/cenik.php?lang=1&ro=1>
- [2] Cestovní ruch. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-06-24]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cru_cr
- [3] Co je to evropská politika soudržnosti?. *Fondy Evropské unie* [online]. 2007 [cit. 2012-06-1]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU>
- [4] Co to jsou fondy Evropské unie?. *Fondy Evropské unie* [online]. 2007 [cit. 2012-06-1]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU>
- [5] *Česká centra rozvoje: Královéhradecký kraj* [online]. 2008 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.centrarozvoje.cz/dokument/Kralovehradecko.pdf>
- [6] HORNER, Susan, SWARBROOKE, John. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2003. 488 s. ISBN 80-247-0202-9.
- [7] HRALA, Václav. *Geografie cestovního ruchu*. 3. vyd. Praha : Oeconomica, 2005. 110 s. ISBN 80-245-0858-3.
- [8] Charakteristika Královéhradeckého kraje. *BusinessInfo.cz: Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. 2011 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/kralovehradecky-kraj/charakteristika-kralovehradeckeho-kraje/1000926/41671/>
- [9] Charakteristika okresu Trutnov. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_trutnov
- [10] Jaké projekty jsou financovány z fondů EU?. *Fondy Evropské unie* [online]. 2005 [cit. 2012-06-1]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU>
- [11] *KONCEPCE STÁTNÍ POLITIKY CESTOVNÍHO RUCHU V ČESKÉ REPUBLICE*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2007.
- [12] *KONCEPCE STÁTNÍ POLITIKY CESTOVNÍHO RUCHU V ČR NA OBDOBÍ 2007-2013. Královéhradecký kraj* [online]. 2008, 2009 [cit. 2012-06-1]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/krajsky-urad/cestovni-ruch/dokumenty-koncepce/koncepce-statni-politiky-cestovniho-ruchu-v-cr-na-obdobi-20072013-28465/>
- [13] Královéhradecký kraj. *Hospodářská komora České republiky* [online]. 2009 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z: <http://www.komora.cz/inmp/knihovna-informaci-pro-podnikani/regionalni-informace/kraje-cr/kralovehradecky-kraj-h/kralovehradecky-kraj.aspx>
- [14] Královéhradecký kraj. *Královéhradecký kraj* [online]. 2011 [cit. 2012-06-24]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/kraj-volene-organy/kralovehradecky-kraj/statisticke-udaje-108/>

- [15] Lanová dráha Sněžka. *Pec pod Sněžkou - Velká Úpa* [online]. 2008, 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.pecpodsnezkou-turistika.cz/lanovky/lanova-draha-snezka/>
- [16] Lanová dráha Sněžka a. s. *Sněžka: Lanová dráha* [online]. 2003 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.snezkalanovka.cz/>
- [17] MARKETINGOVÁ STRATEGIE: KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE na období 2011 - 2013. In: *Marketingová strategie* [online]. 2010 [cit. 2012-06-29]. Dostupné z: www.kr-kralovehradecky.cz/assets/krajsky-urad/cestovni-ruch/
- [18] MATOUŠKOVÁ, Z., MACHÁČEK, J., POSTRÁNECKÝ, J., TOTH, P.: *Regionální a municipální ekonomika*. Vyd. 1. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000. 156 s. ISBN 80-245-0061-2.
- [19] Naše města. Naše města: S mapou a kompasem za krásami měst a obcí [online]. 2008, 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.nasemesta.cz/>
- [20] Nezaměstnanost v Královéhradeckém kraji. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/nezamestnanost_v_kralovehradeckem_kraji_v_kvtnu_2012
- [21] Nezaměstnanost v Královéhradeckém kraji v měsíci dubnu. *Krajská správa ČSÚ v Hradci Králové* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/nezamestnanost_v_kralovehradeckem_kraji_v_mesici_dubnu_2012
- [22] PALATKOVÁ, M. *Mezinárodní cestovní ruch: analýza pozice turismu ve světové ekonomice : význam turismu v mezinárodních ekonomických vztazích : evropská integrace a mezinárodní turismus*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3750-8.
- [23] PALATKOVÁ, M. a ZICHOVÁ J. *Ekonomika turismu: turismus České republiky : vymezení a fungování trhu turismu, přístupy k hodnocení významu a vlivu turismu, charakteristika turismu České republiky*. 1. vyd. Praha: Grada, 205 s. ISBN 978-80-247-3748-8
- [24] PRK - koncepce rozvoje cestovního ruchu. *Královéhradecký kraj* [online]. 2002, 2009 [cit. 2012-05-29]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/scripts/detail.php?id=286>
- [25] Program rozvoje cestovního ruchu turistického regionu Krkonoše. In: *Program rozvoje cestovního ruchu turistického regionu Krkonoše* [online]. 2001 [cit. 2012-05-21]. Dostupné z: http://www.krkonoše.eu/docs/program_rozvoje_cr.pdf
- [26] Program rozvoje cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji na období 2003-2007. *Strategie rozvoje cestovního ruchu* [online]. 2007 [cit. 2012-07-03]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/assets/SEA+PRCR+KHK+2007-2013.pdf>
- [27] Projekty KRKONOŠE PRO VŠECHNY a KRKONOŠE BEZ BARIÉR. *Krkonoše.eu* [online]. 2009 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://krkonose.eu/index.php?s=hendikep&lang=1>

- [28] Propagace Podkrkonoší. *RIS: Regionální informační servis* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu/detail?id=90588>
- [29] Průměrná mzda v Královéhradeckém kraji v 1. čtvrtletí 2012. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-06-12]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/prumerna_mzda_v_kralovehradeckem_kraji_v_1_ctvtlet_i_2012
- [30] Regionální politika EU. FONDY EVROPSKÉ UNIE [online]. 2008 [cit. 2012-04-17]. Dostupné z: <http://Program rozvoje cestovního ruchu turistického regionu Krkonoše>. In: *Program rozvoje cestovního ruchu turistického regionu Krkonoše* [online]. 2001 [cit. 2012-05-05]
- [31] Regionální politika EU. *Fondy Evropské unie* [online]. 2007 [cit. 2012-06-1]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>
- [32] ROP NUTS II Severovýchod. *Strukturální fondy EU* [online]. 2010 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/64ffb8d7-0810-441d-83c2-fd13710eedb3/ROP-NUTS-II-Severovychod>
- [33] RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a. s., 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.
- [34] Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account). *Satelitní účet cestovního ruchu v ČR (Tourism Satellite Account)* [online]. 2012 [cit. 2012-05-29]. Dostupné z: www.socr.cz/assets/zpravodajstvi/statisticko-ekonomicky-servis/satelitni-ucet-cr
- [35] Satelitní účet ČR. *Satelitní účet ČR* [online]. 2005 [cit. 2012-05-29]. Dostupné z: www.magconsulting.cz/articleattachment.aspx?AttachmentID=446
- [36] Sedačková lanovka Pec pod Sněžkou - Růžová hora. *Lanové dráhy v České republice* [online]. 2008 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://www.lanove-drahy.cz/?page=lan&lan=11>
- [37] Sněžka. *Sněžka: lanová dráha* [online]. 2002 [cit. 2012-06-03]. Dostupné z: <http://www.snezkalanovka.cz/mapa.php?lang=1&ro=1>
- [38] Stavba nové lanové dráhy. *Sněžka: Lanová dráha* [online]. 2012 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: http://www.snezkalanovka.cz/nova_lan.php?lang=1&ro=1
- [39] Strategický rozvojový plán. *Trutnov: oficiální stránky města* [online]. 2008 [cit. 2012-06-24]. Dostupné z: http://weby.trutnov.cz/files.asp?page=1&folder_id=48
- [40] Strukturální fondy EU. *MŠMT: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy* [online]. 2002, 2006 [cit. 2012-06-1]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/strukturalni-fondy/strukturalni-fondy-eu>.
- [41] ŠILHÁNKOVÁ V. a kol. *Veřejné prostory jako prostředek pro podporu místního cestovního ruchu*. 1.

vyd. Hradec Králové : Civitas per Populi, 2006. 66 s. ISBN 80-903813-2-4.

[42] Trutnov. *SPVD* [online]. 2007, 2011 [cit. 2012-06-24]. Dostupné z:
<http://www.spvd.cz/index.php/trutnov>

Seznam tabulek

Tab. 1 – Vývoj cestovního ruchu	17
Tab. 2 – Podíl cestovního ruchu na HDP.....	28
Tab. 3 – Spotřeba CR.....	29
Tab. 4 – Zaměstnanost v CR	29
Tab. 5 – Investice v CR.....	30
Tab. 6 - Míra registrované nezaměstnanosti ke konci sledovaného měsíce v %	32
Tab. 7 - Návštěvnost v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2011	38
Tab. 8 - Počet nezaměstnaných v jednotlivých sledovaných měsících	45
Tab. 9 – Počet volných pracovních míst v jednotlivých sledovaných měsících	46
Tab. 10 - Počet návštěvníků hromadných ubytovacích zařízení v roce 2010	47
Tab. 11 – Ceník jízdného lanovkou na Sněžku.....	57

Seznam obrázků

Obr. 1 – Rozdělení prostředků strukturálních fondů mezi cíle v období 2007 – 2013.....	25
Obr. 2 – Rozloha jednotlivých okresů v kraji	31
Obr. 3 – Míra registrované nezaměstnanosti v kraji a ČR.....	32
Obr. 4 – Sezónnost	58
Obr. 5 – Podíl tuzemských a zahraničních turistů	59
Obr. 6 – Podíl turistů podle NUTS II.....	59
Obr. 7 – Přenocování v oblasti.....	60

Seznam příloh

[Příloha A] Anketa

[Příloha B] Mapová dokumentace Královéhradeckého kraje a region Trutnovsko

[Příloha A] Anketa

Jak často se vypravujete na Sněžku?

(napište prosím svoji odpověď)

V jaké sezóně se spíše vypravujete na Sněžku?

- V letní sezóně
- V zimní sezóně

Odkud pocházíte?

(napište prosím svoji odpověď)

Jak se na vrchol dostáváte?

- a) Lanovkou
- b) Pěšky

Přespáváte v destinaci? Popř. jak dlouho?

- a) Ano
- b) Ne

Občerstvujete se v destinaci?

- a) Ano
- b) Ne

Kolik průměrně utratíte za osobu za den? (bez noclehu)

(prosím, napište zde svoji odpověď)

Jakým způsobem se dostáváte do destinace?

- a) Autem
- b) Autobusem
- c) Jiným způsobem

[Příloha B] Mapová dokumentace královéhradeckého kraje a Regionu Trutnovska



Obr. 1 Rozdělení kraje mezi jednotlivé okresy

Zdroj: ⁴⁵

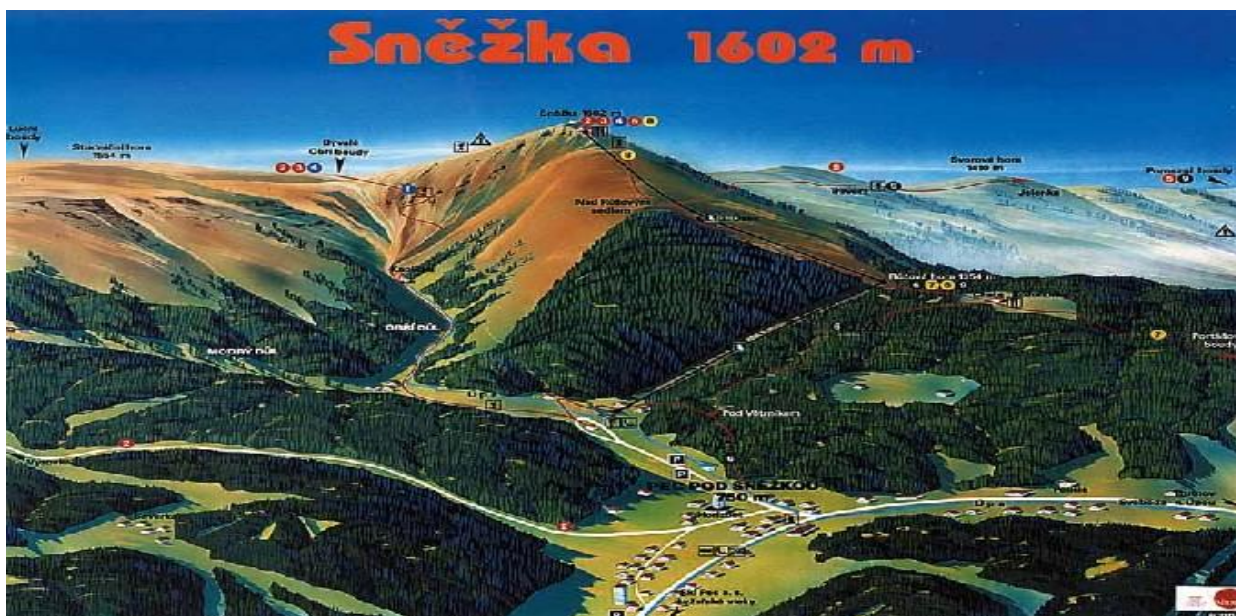
⁴⁵ Projekty KRKONOŠE PRO VŠECHNY a KRKONOŠE BEZ BARIÉR. *Krkonoše.eu* [online]. 2009 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://krkonose.eu/index.php?s=hendikep&lang=1>



Obr. 2 Bezbariérové turistické trasy

Zdroj:⁴⁶

⁴⁶ Projekty KRKONOŠE PRO VŠECHNY a KRKONOŠE BEZ BARIÉR. *Krkonoše.eu* [online]. 2009 [cit. 2012-06-25]. Dostupné z: <http://krkonose.eu/index.php?s=hendikep&lang=1>



Obr. 3 Letní turistická mapa Sněžky

Zdroj:⁴⁷



Obr. 4 Zimní turistická mapa Sněžky

Zdroj:⁴⁸

⁴⁷ Sněžka. *Sněžka: lanová dráha* [online]. 2002 [cit. 2012-06-03]. Dostupné z: <http://www.snezkalanovka.cz/mapa.php?lang=1&ro=1>

⁴⁸ Sněžka. *Sněžka: lanová dráha* [online]. 2002 [cit. 2012-06-03]. Dostupné z: <http://www.snezkalanovka.cz/mapa.php?lang=1&ro=1>