

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

Potenciál cyklodopravy jako prvku podpory regionálního rozvoje

Bc. Dagmar Krejčová

**Diplomová práce
2014**

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Dagmar Krejčová**
Osobní číslo: **E120112**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Regionální rozvoj: Urbanismus**
Název tématu: **Potenciál cyklo dopravy jako prvku podpory regionálního rozvoje**
Zadávací katedra: **Ústav regionálních a bezpečnostních věd**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Posledních 10 let je v České republice poměrně vydatně podporována výstavba cyklistických stezek jako nástroje rozvoje regionu, a to především v oblasti výstavby infrastruktury pro cestovní ruch.

Cílem této práce je vyhodnotit dopady výstavby cyklostezek do vybraných regionů a případně navrhnout opatření k lepšímu využití jejich potenciálu.

Zásady:

- Rešerše odborné literatury a dalších pramenů.
- Stanovení cílů práce a další hypotézy, volba metod.
- Analýza možností využití cyklo dopravy jako nástroje podpory rozvoje regionů.
- Vyhodnocení dopadů výstavby vybraných cyklostezek na život v regionech.
- Formulace závěru a doporučení.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran

Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

DÍAZ, Pérez, FLORA, María. Competitive strategies and policies for tourism destinations: quality, innovation and promotion. New York: Nova Science Publishers, 2010. xi, 212 s. Tourism and hospitality development and management series. ISBN 978-1-60876-475-4.

FORET, Miroslav a TURČÍNKOVÁ, Jana. Cestovní ruch. Vyd. 1. V Brně: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, 2005. 106 s. ISBN 80-7157-838-X.

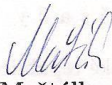
HOLEŠINSKÁ, Andrea. Destinační management jako nástroj regionální politiky cestovního ruchu. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2012. 151 s. ISBN 978-80-210-5847-7.

MARTÍNEK, Jaroslav a kol. 21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu. Vyd. 1. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2007. 72 s. ISBN 978-80-86502-60-1.

Rozvoj cyklistické dopravy v České republice. Díl II, Soubor zařízení pro cyklistickou dopravu a jejich technické prvky (cyklistická infrastruktura). Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2000. 112 s. ISBN 80-902141-7-7.

VAŠKO, Martin. Cestovní ruch a regionální rozvoj. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2002. 95 s. ISBN 80-245-0445-6.

Vedoucí diplomové práce:


Ing. Martin Maštálka, Ph.D.


Ústav regionálních a bezpečnostních věd

Datum zadání diplomové práce:

1. října 2013

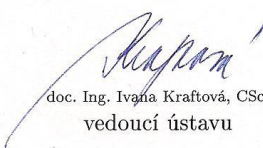
Termín odevzdání diplomové práce:

30. dubna 2014


doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

děkanka

L.S.


doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc.

vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. října 2013

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.

V Pardubicích dne 28. 4. 2014

Dagmar Krejčová

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Martinovi Maštálkovi, Ph.D. za jeho odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování diplomové práce.

ANOTACE

Práce se věnuje cyklistickým stezkám a jejich vlivu na rozvoj regionu. Hodnotí dopad výstavby cyklostezek ve východních Čechách a navrhuje případná opatření ke zlepšení jejich využití. V první části diplomové práce je definován pojem regionální rozvoj a nástroje, které fenomén cyklistiky ovlivňují. Práce popisuje cyklistiku jako součást cestovního ruchu. Druhá část práce je věnována vybraným cyklostezkám ve východočeském kraji a zhodnocení dopadu těchto cyklostezek na region.

KLÍČOVÁ SLOVA

Region, regionální rozvoj, cestovní ruch, cykloturistika, cyklostezka

TITLE

The potential of cycling as an element of regional development support

ANNOTATION

The theses is dealing with cycling paths and their influence on the development of the region. It evaluates the impact of cycling path construction in eastern Bohemia and suggests measures and precautions to improve the use of cycling trails. The first part of the theses defines the concept of a regional development and the instruments that affect the cycling phenomena. It also describes cycling as part of tourism. The second part of the theses presents selected cycling paths in eastern Bohemia and rating of the effect of cycling trails on the region.

KEYWORDS

Region, regional development, tourism, cycling, bicycle path

OBSAH

ÚVOD	11
1 REGIONÁLNÍ ROZVOJ.....	13
1.1 REGION.....	13
1.1.1 Vymezení regionu	16
1.1.2 Příčiny nerovností mezi regiony	17
2 REGIONÁLNÍ POLITIKA	19
2.1 NÁSTROJE REGIONÁLNÍ POLITIKY	19
2.1.1 Makroekonomické nástroje.....	20
2.1.2 Mikroekonomické nástroje.....	22
2.2 REGIONÁLNÍ POLITIKA EU	24
2.2.1 Principy regionální politiky EU.....	24
2.2.2 Hlavní nástroje politiky hospodářské a sociální soudržnosti	25
2.2.3 Politika soudržnosti Evropské unie 2014 - 2020	26
2.3 REGIONÁLNÍ POLITIKA ČR.....	28
2.3.1 Legislativní rámec regionální politiky ČR.....	29
2.3.2 Základní programové dokumenty pro realizaci regionální politiky	29
2.3.3 Podporované regiony	31
3 CESTOVNÍ RUCH.....	33
3.1 CESTOVNÍ RUCH JAKO SYSTÉM	34
3.2 FORMY CESTOVNÍHO RUCHU	36
3.3 DRUHY CESTOVNÍHO RUCHU.....	37
3.4 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ CESTOVNÍ TRH.....	39
3.4.1 Lokalizační faktory	39
3.4.2 Realizační faktory.....	40
3.4.3 Selektivní (stimulační) faktory	40
3.5 VLIV CESTOVNÍHO RUCHU NA ROZVOJ REGIONŮ	41
3.6 ANALÝZA CESTOVNÍHO RUCHU V ČR	41
4 CYKLOTURISTIKA	44
4.1 VÝHODY A PŘEKÁŽKY JÍZDY NA KOLE	45
4.2 PROGRAMY A PROJEKTY CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	46
4.3 EUROVELO	48
4.4 ZNAČENÍ CYKLOTRAS	51
4.5 NOVÁ METODIKA CYKLOTURISTICKÉHO ZNAČENÍ	53
5 CYKLOSTEZKY.....	54
5.1 CYKLOSTEZKA Z HRADCE KRÁLOVÉ DO KUKSU	54
5.1.1 Projekt cyklostezky Hradec Králové – Kuks.....	56
5.1.2 Popis trasy cyklostezky	56
5.1.3 Nabídka doprovodných služeb u cyklostezky	58
5.1.4 Nabídka atraktivit podél cyklostezky	61
5.1.5 Monitoring návštěvnosti cyklostezky Hradec Králové – Kuks.....	63
5.1.6 Návštěvnost cyklostezky.....	66
5.1.7 Subjektivní dopady výstavby cyklostezky na fungování obcí.....	66
5.1.8 Bezpečnost	67
5.1.9 Celkové vyhodnocení cyklostezky	68
5.2 CYKLOSTEZKA LETOHRAD – ÚSTÍ NAD ORLICÍ – CHOCEŇ	69
5.2.1 Projekt cyklostezky Bezprávi – Choceň	71
5.2.2 Popis trasy cyklostezky	71
5.2.3 Nabídka doprovodných služeb u cyklostezky	73
5.2.4 Nabídka atraktivit podél cyklostezky	77
5.2.5 Monitoring návštěvnosti cyklostezky Tichá Orlice	80
5.2.6 Návštěvnost cyklostezky.....	81
5.2.7 Subjektivní dopady výstavby cyklostezky na fungování obcí.....	83
5.2.8 Ekonomické vyhodnocení.....	83

5.2.9	<i>Celkové vyhodnocení cyklostezky</i>	85
6	SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ OBOU CYKLOSTEZEK	87
	ZÁVĚR	90
	POUŽITÁ LITERATURA	93
	SEZNAM PŘÍLOH	100

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Vymezení jednotek NUTS	15
Tabulka 2: Možnosti občerstvení na cyklostezce Hradec Králové – Kuks	59
Tabulka 3: Ubytovací zařízení podél cyklostezky Hradec Králové – Kuks.....	60
Tabulka 4: Možnosti občerstvení na cyklostezkách Letohrad – Ústí nad Orlicí, Ústí nad Orlicí - Choceň.....	74
Tabulka 5: Ubytovací zařízení podél cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí, Ústí nad Orlicí – Choceň.....	75
Tabulka 6: Celkové příjmy obcí po odečtení dotací v letech 2005 – 2012	83

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Cestovní ruch jako systém	35
Obrázek 2: Dálkové trasy EuroVelo v ČR	50
Obrázek 3: Cykloznačky	52
Obrázek 4: Cykloturistické značky	52
Obrázek 5: Nové značení cyklotras	53
Obrázek 6: Logo cyklostezky Elberadweg.....	55
Obrázek 7: Trasa cyklostezky Hradec Králové – Jaroměř – Kuks.....	55
Obrázek 8: Kamenný most na Pláckách	57
Obrázek 9: Hospital Kuks	58
Obrázek 10: Možnosti občerstvení a ubytování na cyklostezce HK – Kuks.....	61
Obrázek 11: Trasa cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí	70
Obrázek 12: Trasa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň.....	70
Obrázek 13: Cyklostezka Letohrad – Ústí nad Orlicí.....	72
Obrázek 14: Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Choceň.....	73
Obrázek 15: Možnosti občerstvení a ubytování na cyklostezce Letohrad – Ústí nad Orlicí....	76
Obrázek 16: Možnosti občerstvení a ubytování na cyklostezce Ústí nad Orlicí – Choceň.....	77

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Návštěvnost lokalit monitoringu cyklostezky Hradec Králové – Jaroměř – Kuks v období 1. 8. 2013 – 31. 10. 2013	65
Graf 2: Návštěvnost cyklostezky HK - Kuks	66
Graf 3: Dopravní nehody na silnicích III. třídy vedoucí podél cyklostezky HK – Kuks v letech 2009 - 2013	68
Graf 4: Návštěvnost cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí.....	81
Graf 5: Návštěvnost cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň.....	82
Graf 6: Příjmy obcí bez přijatých dotací podél cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň v letech 2005 – 2012	84
Graf 7: Míra nezaměstnanosti v obcích podél cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň v letech 2005 – 2011 (v %)	85

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

CR	Cestovní ruch
ČR	Česká republika
ENRF	Evropský námořní a rybářský fond
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESF	Evropský sociální fond
EU	Evropská unie
EZFRV	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
FS	Fond soudržnosti
HK	Hradec Králové
HSS	Hospodářská a sociální soudržnost
CHKO	Chráněná krajinná oblast
KČT	Klub českých turistů
ROT	Region Orlicko-Třebovsko
RRA	Regionální rozvojová agentura
Sb.	Sbírka zákonů
SO ORP	Správní obvody obcí s rozšířenou působností
WTO	World Tourism Organization

ÚVOD

Cyklistická doprava je fenomén, kterému je věnována velká pozornost vzhledem k jeho významu a atraktivitě v rámci cestovního ruchu a vzhledem k jeho rozvojovému potenciálu. Obrovský rozvoj cykloturistiky, který byl v ČR zaznamenán v posledních zhruba patnácti letech, s sebou přinesl tisíce kilometrů nových cyklotras a stovky kilometrů cyklostezek. Vznikla tak hustá síť značených cyklistických tras. Stále se zvyšuje množství turistů, kteří poznávají krásy krajiny a přírody právě na kole. Kolo se stalo nedílnou součástí moderního životního stylu, ale i dopravním prostředkem využívaným k dopravě za prací. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy a další opatření pro cyklistickou dopravu mohou jejich uživatele efektivně dovést (bez dopravní zácpy, kolapsů na silnicích atd.) do zaměstnání, do škol, do historického jádra měst, do městských parků, rekreačních oblastí, na koupaliště apod. Cyklistická doprava má pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obslužnost území, ale současně snižuje dopady na životní prostředí, zlepšuje zdraví a kvalitu života obyvatel.

Cílem práce je vyhodnotit dopady výstavby cyklostezek do vybraných regionů a případně navrhnout opatření k lepšímu využití jejich potenciálu.

V první části práce bude nejprve vymezen pojem regionální rozvoj a region, neboť cykloturistika a budování cyklistických stezek má vždy určitý dopad na region. Dále bude charakterizována regionální politika, a to jak v rámci České republiky, tak v rámci Evropské unie.

Následně se práce bude věnovat cestovnímu ruchu, který má mnoho forem, přičemž jedním z nich je právě cykloturistika. Popsány budou druhy a faktory cestovního ruchu a jeho vliv na rozvoj regionu. Zmíněny budou základní pojmy, programy a projekty cyklistické dopravy. Charakterizována bude také mezinárodní síť dálkových cyklistických tras EuroVelo, jejichž některé trasy procházejí Českou republikou. Opomenuto nezůstane ani značení cyklotras, které v nedávné době prošlo určitými změnami.

Další část se zaměří na existující cyklostezky východních Čech. Vzhledem k jejich délce a prostředí, jímž procházejí, mají tyto trasy potenciál ovlivnit alespoň částečně rozvoj příslušných regionů. Zanalyzovány budou trasy dvou cyklostezek, u kterých budou zmapovány možnosti občerstvení, ubytování, zajímavosti a památky podél cyklostezek. Zmíněn bude i provedený monitoring návštěvnosti cyklostezek s následným doplněním o vlastní monitoring. Na závěr budou vyhodnoceny dopady vybudovaných cyklostezek

na okolní obce z pohledu nabídky atraktivit podél cyklostezek, nabídky služeb, návštěvnosti, bezpečnosti a ekonomických a subjektivních dopadů výstavby cyklostezek na fungování přilehlých obcí.

1 REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Regionální rozvoj je komplexem procesů, které probíhají uvnitř regionů a které se týkají pozitivních ekonomických, sociálních, environmentálních a jiných proměn regionu.

V obecné rovině může být rozvoj označen jako „proces pozitivních změn.“ Obvykle jde o zlepšení kvantitativních a především kvalitativních charakteristik dané oblasti (nejčastěji přírodní a sociálně-ekonomické oblasti). Je ale nutné odlišit od sebe posouzení toho, jak se zlepšilo naplnění kvantitativních charakteristik (délka vybudovaných komunikací, vybudování ubytovacích kapacit apod.), od toho, jakých cílů mělo být dosaženo realizací jednotlivých aktivit (zlepšení dopravní dostupnosti – zrychlení dopravy, usnadnění dojížděky za prací, zajištění průjezdnosti pro různé typy vozidel; zkvalitnění podmínek pro rozvoj cestovního ruchu – zkvalitnění poskytovaných služeb, zajištění potřebné infrastruktury cestovního ruchu, prodloužení doby pobytu hostů atd.).

Konkrétní představa o rozvoji je spojena s vnímáním jednotlivých proměn ze strany příslušných aktérů (obyvatelé, podnikatelé, političtí představitelé, úředníci veřejné správy atd.) Rozvoj se stává ryze subjektivní veličinou, která se odvíjí od hodnotové orientace občanů, lokálních autorit apod. Směrování rozvoje se odvíjí od místních zdrojů a rozvoj získává obrysy přeměnou zdrojů na rozvojové potenciály.

Rozvoj bývá často zjednodušován a zaměňován za růst. Zatímco regionální růst je chápán jako zvýšení celkového produktu regionu v daném časovém období, regionální rozvoj je oproti tomu představován celým komplexem procesů, které probíhají uvnitř regionu. Růst vede k polarizovanému rozvoji a regionální rozdíly spíše zvětšuje [41].

Zajištění účinného regionálního rozvoje představuje nejen v České republice, ale prakticky v celé Evropské unii, jeden z vysoce aktuálních strategických cílů. Zdařilé vypracování pojetí rozvoje, jakož i jeho implementace za pomoci nezbytných materiálních a lidských zdrojů si zákonitě na místní a regionální úrovni vynucuje co nejširší interdisciplinární přístup [37].

1.1 Region

V současné praxi se velmi často skloňují termíny „regionální politika“, „regionální rozvoj“, „mikroregiony“ apod. aniž by si většina populace lámala hlavu tím, co tyto termíny obsahují a od čeho se odvozují. V této části práce půjde o vymezení pojmu „region“.

Nejobecnější výklad, který lze nalézt je: „krajinný celek různého řádu, správní celek, okrsek, rajon [67].“

„Region může být subnárodním celkem – část jednoho státu nebo jednoho národního hospodářství oddělená od ostatních oblastí formálními hranicemi a obvykle s nimi spojená ekonomickými bariérami.“

„Region je území s definovanými prvky, v němž existuje specifická funkční a související infrastruktura a prosazuje se společný zájem na rozvoji regionu a na zlepšení blahobytu občanů.“

Podle zákona o podpoře regionální rozvoje č. 248/2000 Sb. je územní celek vymezený pomocí administrativních hranic krajů, okresů, obcí nebo sdružení obcí, jehož rozvoj je podporován [63].

Současní teoretici urbanismu definují region jako „účelově vymezené území, jehož hranic jsou dány významnými funkčními vazbami (zejména v případě městského regionu) anebo společnými charakteristikami fyzikálními, přírodními, klimatickými, ekonomicko-sociálními, etnickými, jazykovými atd.“

Z hlediska uskutečňování zásad regionální politiky lze region definovat nejčastěji jako „specifický územní celek, který má za účelem dosažení vyšší efektivity jeho řízení - a tím i na provádění obecně odsouhlasené regionální politiky - přiděleny potřebné pravomoci [38].“

Komplexnější pohled na region nám nabízí teorie socioekonomické geografie, kde je region chápán jako „území na zemském povrchu s od ostatních odlišným, ale vnitřně sourodou (konzistentní) strukturou buď fyzických prvků, nebo socioekonomických prvků a jejich rozvoje.“

V této práci bude pod pojmem region vnímána geografická oblast v kontextu krajů.

Z výše uvedené definice je patrné, že na regiony můžeme nahlížet ze dvou základních úhlů pohledu, a to z pohledu fyzickogeografického a z pohledu sociálněgeografického.

Fyzickogeografické vymezení je historicky starší a opírá se o takové faktory jako je poloha a velikost pohoří, toky řek, klimatické podmínky, reliéf apod. Toto vymezení mělo rozhodující vliv zejména v historických etapách vývoje osídlení, kdy byla ekonomická základna těmito prvky limitována. Teprve rozvoj technologií pomohl překonat fyzickogeografické limity území a v praxi se objevili jiné (dnes významnější a dominující faktory) – **faktory socioekonomické**. Mezi tyto faktory lze uvést např. hospodářskou strukturu, rozmístění výroby a spotřeby, rozmístění obyvatelstva, jazykové, kulturní a sociální rozvrstvení obyvatelstva apod. [67].

Zásadní význam má vymezení NUTS jednak pro statistické potřeby EU, jednak pro zařazování regionů různé úrovně pod jednotlivé Cíle regionální strukturální politiky Evropské unie. Přitom platí, že Cíle strukturální politiky EU mohou být v rámci jednoho státu uskutečňovány buď v jedné, nebo více územně správních jednotkách, které mají v jednotlivých evropských státech různá označení.

Z hlediska poskytování podpor z rozpočtu Evropské unie mají klíčový význam statistické jednotky NUTS II. Tyto jednotky jsou ve Velké Británii administrativně tradičně pojmenovány jako „hrabství“, ve Francii mají název „regiony“, v Itálii jsou jimi „oblasti“, v Polsku „vojvodství“. Statistické jednotky NUTS III jsou reprezentovány u nás kraji, jinde skupinami okresů apod. Především na uvedené bázi regiony získávají finanční prostředky ze strukturálních fondů EU [38].

Vymezení jednotek NUTS znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 1: Vymezení jednotek NUTS

NUTS I	Územní jednotka typu velkých oblastí (zemí, makroregionů) daného státu. Je nejrozsáhlejší regionální srovnávací jednotkou. NUTS I je reprezentován teritoriem celého členského státu EU. Obvykle je tvořen několika jednotkami v úrovni NUTS II.
NUTS II	Jednotka řádově nižší, obvykle odpovídá úrovni středního článku územně správního členění státu, její rozloha se pohybuje v počtu obyvatel mezi 1-2 miliony obyvatel (méně má například Rakousko a Finsko, průměr EU činí 1,83 mil. obyvatel). Má přímou vazbu na Strukturální fondy EU. Obvykle odpovídá úrovni středního článku územně správního členění daného státu.
NUTS III	V menších členských státech EU osciluje jejich velikost z hlediska počtu obyvatel mezi 200 000 až 400 000. Rozloha územní jednotky se pohybuje mezi 1 000-3 000km ² . V ČR je ekvivalentem této úrovně jednotek 14 krajů (VÚSC).
NUTS IV	Pro účely regionální a strukturální politiky EU není nutné vymezení uvedených jednotek. V řadě členských států nejsou vytvořeny. Představují úroveň okresů, případně mikroregionů.
NUTS V	Je nejmenší jednotkou. Odpovídá zpravidla úrovni obcí. Naší specifikou je skutečnost, že v ČR přibližně 30% obcí má méně než 200 trvale bydlících obyvatel.

Zdroj: vlastní zpracování dle [38]

Jak je z tabulky patrné, významná je především skutečnost, že regiony NUTS II a III mají přímou vazbu na strukturální fondy. Pokud jde o úroveň NUTS I, IV a V, není vymezení zmíněných územních jednotek z pohledu regionální a strukturální politiky ve smyslu jednotlivých nařízení Rady Evropské unie týkající se Strukturálních fondů vyžadováno [38].

1.1.1 Vymezení regionu

Každý, ať už fyzickogeograficky nebo sociogeograficky pojatý region se vymezuje pomocí tří základních prvků. Jsou jimi jádro, zázemí a hranice regionu [67].

- **Jádrem** se rozumí místo v území, většinou nejstarší sídlo nebo jeho část, která byla základem dalšího strukturálního vývoje sídla resp. systému osídlení v daném místě. Je to v podstatě krystalizační jádro, kolem kterého sídlo resp. systém osídlení rostl. V jádru jsou soustředěny nejintenzivněji vztahy a vazby, které v regionu probíhají – hovoří se zde o vyšší kvalitě a intenzitě aktivit. Jádrem regionu je obvykle město, jehož sídelní vztahy k okolí dosahují takové intenzity, že jsou rozhodujícím faktorem po vznik sídelní regionální aglomerace.
- **Zázemím** regionu se rozumí území, které přiléhá k centru – jádru a má s ním různě intenzivní vztahy a vazby. Podle úhlu pohledu z jakého na toto území nahlížíme, dělíme zázemí regionu na území zájmové a na území spádové. Zájmovým územím je chápáno území přilehlé k centru (sídlu), ve kterém převládají současné nebo výhledové vztahy k tomuto centru (sídlu) a ve kterém se uspořádání musí řešit ve vzájemné funkční a technické závislosti s tímto sídlem tj. jde tu o území, kdy samo centrum – jádro má zájem na užívání tohoto území, ať již z hlediska zdrojů – zejména zásobování centra vodou, z důvodů prostoru pro rekreaci obyvatel jádra, ale např. i jako prostoru pro odvoz a ukládání komunálního odpadu produkovaného centrem. Naproti tomu spádové území, je území, v němž jsou sídla, jejichž obyvatelstvo dojíždí za základním občanským vybavením zpravidla za částí pracovních příležitostí do centra tj. území, které má zájem na užívání výhod, které centrum přináší vysokou intenzitou vztahů a vazeb, které zde probíhají. Jedná se nejen o umístění administrativně – správní vybavenost situované v centru, ale i o další typ zejména občanské vybavenosti vyššího řádu – školství, zdravotnictví, kultura apod.
- **Hranice** regionů jsou většinou tvořeny jako hranice přírodní, historické nebo jako administrativní. Hranice vymezené z hlediska funkce správy a vládnutí vyžadují vytvoření administrativních jednotek na nižší úrovni než je stát. Někdy se jedná o přirozené nebo historické regiony, jindy o administrativní jednotky vytvořené uměle rozhodnutím administrativních orgánů [67].

1.1.2 Příčiny nerovností mezi regiony

Hospodářské a sociální rozdíly mezi regiony se přirozeně vytvářely v průběhu dlouhodobého vývoje. V téměř každé zemi se zformovaly prosperující regiony s vysokou životní úrovní. Současně naopak dlouhodobě existují ekonomicky nevýhodné regiony, které jsou navíc často postaveny před řešení problematiky nezaměstnanosti a dalších závažných problémů. Znamená to, že v jedné zemi se lze současně setkávat s prosperujícími regiony a s dalšími regiony, které sice vykazují relativně přijatelnou ekonomickou úroveň, avšak zároveň jsou charakterizovány značnými bariérami růstu, jež jejich další rozvoj negativně ovlivňují [79].

Vývoj v jednotlivých regionech ČR se podle diferenciací jednotlivých faktorů ovlivňujících regionální rozvoj a v závislosti na různých výchozích podmínkách, poloze a stupni urbanizace projevuje rozdílnou dynamikou i rozdílnými změnami územních ekonomických struktur [59].

Z porovnání hlavních faktorů regionálního rozvoje je zřejmá existence zřetelných meziregionálních disparit, které lze charakterizovat [59]:

- dochází k poměrně významnému prohlubování rozdílů v ekonomické výkonnosti krajů v řadě ukazatelů rozhodujících pro životní úroveň obyvatelstva (HDP/obyvatele, průměrné mzdy, nezaměstnanost aj.),
- existují významné rozdíly mezi okresy v míře nezaměstnanosti a v příjmech na obyvatele,
- v krajích postižených nezbytností rozsáhlé restrukturalizace průmyslu (zejména v Ústeckém a Moravskoslezském kraji) je stále vysoká nezaměstnanost, nedaří se dostatečně rychle efektivně realizovat potřebné strukturální přeměny,
- prohlubuje se odlišnost venkovského prostředí komparativně nevýhodně vůči prostředí městskému, obce ve venkovských oblastech mají nepříznivé podmínky pro podnikání a dochází ke stárnutí venkovského obyvatelstva,
- zaostává ekonomická úroveň značné části příhraničních okresů,
- přetrvává nedostatečné napojení severovýchodní Moravy a Slezska na transevropské komunikační tahy a hlavní město, což výrazně přispívá k nezájmu investorů, zejména zahraničních, o toto území,

- existují rozdíly mezi podílem vysokoškolsky vzdělaných lidí ve dvou největších městech (Praha a Brno) a v ostatních krajských městech,
- projevuje se stále narušené životní prostředí v důsledku minulé průmyslové činnosti v severozápadních Čechách a na severní Moravě, v důsledku rozvoje automobilové dopravy v Praze a dalších velkých městech.

Postižené regiony je možno z pohledu EU rozčlenit do tří základních skupin – a to podle hlavních příčin vzniku jejich problémů [38]:

- **Regiony nedostatečně vybavené přírodními zdroji:** většinou se jedná o odlehlé části států s nepříznivými přírodními podmínkami, jež jsou víceméně pouze zemědělskými regiony. Jejich představitelé proto často vkládají značné naděje do případného intenzivnějšího rozvoje cestovního ruchu.
- **Regiony s nedostatečným využitím vlastních zdrojů:** jsou charakterizovány především nedostatkem kapitálu. Řešení se v nich hledá v technologickém pokroku, tj. v hledání strategických investorů a ve využívání moderních technologií.
- **Regiony se stagnujícími či upadajícími základními odvětvími:** dříve často vyspělé regiony, v jejichž případě by změna ve struktuře poptávky způsobila stagnaci nebo dokonce úpadek tradičního místního průmyslu, který dříve zajišťoval ekonomickou výkonnost regionu. Tradiční průmysl v nich upadá hlavně v důsledku změny struktury poptávky. Tyto regiony bývají postiženy poměrně vysokou mírou nezaměstnanosti.

2 REGIONÁLNÍ POLITIKA

Regionální politika státu představuje v první řadě soubor opatření a nástrojů, s jejichž pomocí má dojít ke zmírnění nebo odstranění rozdílů v ekonomickém rozvoji regionů. Konkrétní podoba cílů i nástrojů závisí na konkrétní hospodářské a politické situaci země. Regionální politika především zahrnuje opatření napomáhající růstu stupně ekonomické aktivity v území, v němž se projevuje vysoká míra nezaměstnanosti a pro něž jsou příznačné malé naděje na přirozený ekonomický růst. Současně na druhé straně obsahuje opatření sloužící ke kontrole ekonomických aktivit v územích s nadměrným růstem [38].

Obecně tedy lze konstatovat, že regionální politika je koncepční a výkonná činnost státu a jeho regionálních orgánů zaměřená [67]:

- na vyrovnaný rozvoj všech regionů a
- na přecházení či zmírňování negativních důsledků územně-nerovnoměrného rozvoje.

Cílem regionální politiky je efektivní a vyvážený rozvoj všech částí státu a aktivace jejich nedostatečně využívaného potenciálu, zejména pokud jde o hospodářský rozvoj a životní podmínky obyvatel, možnost pracovních příležitostí, zvyšování kvalifikace a vzdělávání, dostupnost nejdůležitějších služeb, a to při současném respektování místních zvláštností, přírodních hodnot území a požadavků tvorby a ochrany životního prostředí [67].

K realizaci regionální politiky musí nositelé politiky zajistit splnění tří základních předpokladů [67]:

- existence programů (strategií) regionálního rozvoje ve formě tzv. programových dokumentů, které specifikují priority, cíle a opatření k jejich dosažení,
- zajištění zdrojů na realizaci programů a strategií (finančních, technických a lidských),
- vytvoření institucionálního rámce pro přípravu programových dokumentů, realizaci programů a projektů.

2.1 Nástroje regionální politiky

Nástroje regionální politiky se obvykle člení do dvou základních skupin, a to na nástroje makroekonomické a mikroekonomické povahy. Nicméně se užívají i některé ostatní nástroje, které nemají primární ekonomický obsah [76].

2.1.1 Makroekonomické nástroje

Užití makroekonomických nástrojů je pro řešení regionálních problémů silně omezeno ostatními národohospodářskými cíli, zejména udržením inflace na žádoucí úrovni, vyrovnanosti platební bilance, případně realizaci cílů průmyslové či agrární politiky [76].

Z těchto nástrojů jsou upřednostňovány instrumenty a postupy zaměřené na přilákání kapitálu do postiženého regionu. V první řadě k nim patří výhodné poskytování stavebních pozemků, domů a bytů zainteresovaným podnikatelům obcí, případně regionem.

A. Fiskální politika

Fiskální politika je založena na mezinárodním přerozdělování finančních prostředků. Uskutečňováním zásad fiskální politiky dochází k meziregionálnímu přerozdělování jednak prostřednictvím systému daní a odvodů, jednak strukturou výdajů státního rozpočtu. Důležitou roli v ní hraje *princip solidarity* spočívající ve skutečnosti, že [38]:

- vysoce příjmové regiony odvádějí do státního rozpočtu více finančních prostředků, než kolik jich cestou redistribuce získávají,
- nízko příjmové regiony dostávají více prostředků, a to zejména prostřednictvím sociálních výdajů.

V některých případech se spíše výjimečně ve vybraných problémových regionech též na určitý čas používá snížená sazba daní, nebo se státní zakázky přednostně směřují k podnikatelským subjektům z problémových regionů.

Jinými slovy, tzv. „regionalizace“ takto pojaté politiky státu umožňuje ovlivňovat poptávku v jednotlivých regionech – a to snížením daňových sazeb v regionech s nízkou úrovní poptávky a naopak [38]. Regionalizovaná daňová politika je ovšem spíše teoretickou záležitostí. V praxi tržních ekonomik se regionalizovaná daňová politika nerealizuje [76].

V případě, že by byla uplatňována v delším časovém horizontu, vyvolala by patrně značný nesouhlas obyvatel oblastí s vyšší daňovou zátěží (tj. rozvinutějších regionů) a mohla by dokonce v určitých případech vést k podvázání jejich ekonomického rozvoje. Stát proto spíše upřednostňuje podporu jednotlivých regionů přednostním zadáváním zakázek [38].

B. Monetární politika

Monetární politika je založena na ovlivňování množství peněz v ekonomice. Její tzv. regionalizace se často provádí na základě usnadňování přístupu vybraných (většinou znevýhodněných) regionů k úvěrům cestou stanovení objemu poskytovaných úvěrů, výše

úrokové míry, lhůt splatnosti, atd. Efektivnost těchto opatření bývá ovšem problematická a je do značné míry závislá na kvalitě spolupráce veřejné správy s bankovním sektorem. Reálně je však prostor pro její užití v regionální politice dále silně omezen vzhledem k jejímu negativnímu vlivu na míru inflace. Aplikuje se tudíž většinou formou usnadnění přístupu k úvěrům ve vybraných regionech pomocí stanovení výše objemů úvěrů, úrokové míry a lhůty splatnosti.

C. Protekcionismus

Protekcionismus je představován hlavně dovozními cly a limity, jejichž uplatnění po určitý čas pomáhá obnovit konkurenceschopnost vybraných produktů problémových regionů, respektive jejich firem. Zdejší podnikatelské subjekty mají být s využitím zmíněných nástrojů chráněny tak, aby se poptávka orientovala na vybranou domácí produkci.

Praktické využití uvedeného nástroje je ovšem rovněž omezené, protože existuje vysoce reálné riziko odvetných opatření ze strany ostatních zemí. Jinými slovy, podstatou protekcionismu je ovlivňování dovozů státem na základě stanovování dovozních limitů a cel. Tzv. regionalizace protekcionismu se využívá k řešení regionálních disparit. Spočívá v zavádění dovozních limitů a cel na produkty, jejichž výroba je prostorově koncentrována v upadajících regionech. Zkušenosti dokládají, že zmíněný postup pomáhá zvyšovat poptávku po domácích produktech [38]

Podnikatelské subjekty takto dostávají jistou ochrannou lhůtu, kterou by měly využít ke [38]:

- zvýšení produktivity práce,
- snížení nákladů,
- zvýšení kvality jejich produktů,
- ke změně výrobních programů,
- a k dalším opatřením ústícím v obnovení či ve zvyšování konkurenceschopnosti výrobků z upadajících regionů.

Po vstupu ČR do EU a po vytvoření jednotného celního území podstatně klesl význam cel. Proto nelze počítat s nástroji obsaženými ve skupině „protekcionismus“. Na druhou stranu se nově objevuje zvýhodňování, resp. znevýhodňování určitých oblastí (regionů) v rámci společné zemědělské politiky EU, která se svým uplatňováním blíží zamýšlenému dopadu zmíněných protekcionistických nástrojů, a to včetně jejich regionálního dopadu [63].

2.1.2 Mikroekonomické nástroje

Hlavním posláním mikroekonomických nástrojů je ovlivňovat rozhodování ekonomických subjektů o jejich prostorové lokalizaci. Podle toho, na který ekonomický subjekt jsou nástroje zaměřeny, je lze rozdělit do dvou základních skupin [76]:

- nástroje ovlivňující prostorový pohyb pracovních sil,
- nástroje působící na prostorový pohyb kapitálu.

Mikroekonomické nástroje mají vždy podobu účelově poskytovaných finančních částek ze státního, regionálního případně i místního (municipálního) rozpočtu. Pokud to jsou částky plynoucí ze státního rozpočtu, jde vlastně o konkretizaci fiskální politiky, tedy jednoho z makroekonomických nástrojů. Cílem mikroekonomických nástrojů je obnovení rovnováhy na regionálních trzích práce ovlivňováním jedné či obou stránek tohoto vztahu, čili práce a kapitálu [76].

A. Nástroje realokace pracovních sil

Nástroje většinou bývají zaměřeny na přilákání kapitálu do problémového území, tvorbě nových pracovních příležitostí a tím stabilizaci obyvatelstva v regionu.

Pokud však z jakýchkoliv důvodů vyvstane nutnost podporovat emigraci obyvatelstva z regionu, použité ekonomické nástroje se zaměřují na částečnou úhradu nákladů spojených s emigrací. Mohou nabývat následujících podob [38]:

- úhrada nákladů na stěhování, na přepravu osob a majetku,
- výkup nemovitostí,
- podpora při nákupu nového domu či bytu.

Důležitá je také konkrétní výše nástrojů. Vzhledem k tomu, že obyvatelstvo se k migraci nerozhoduje pouze na základě ekonomických kalkulací, ale přistupují k nim i otázky neekonomické, je nezbytné, aby ekonomické stimuly byly dostatečně vysoké a převážilo tak rozhodování ekonomické nad aspekty.

Nástroje podporující prostorové přemístění pracovních sil se ve větší míře používaly v počátečním období aplikace regionální politiky. V současné době jednoznačně převládají ve vztahu k pracovním silám nástroje podporující rekvalifikaci pracovníků a nástroje přitahující kapitál do problémových regionů.

B. Nástroje realokace kapitálu

Hlavním úkolem těchto nástrojů je ovlivnění tvorby nových pracovních příležitostí v regionu. Toho je možné dosáhnout buď prostřednictvím již zavedených firem v regionu, nebo přilákáním nových firem [38].

Subvence určené k přilákání kapitálu do vybraných regionů mohou nabývat různorodých forem, jako jsou např. kapitálové subvence, subvence na pracovní sílu, subvence na hotovou produkci, subvence na dopravu, levné půjčky, snížené ceny pozemků, snížené daně a další formy, které jsou vázané na stranu vstupů i výstupů. Konkrétní forma poskytované subvence podstatným způsobem ovlivňuje chování firmy, a proto je velmi důležité její podobu zodpovědně zvážit, zejména s ohledem na cíl, kterého se chce dosáhnout, ale i s ohledem na specifické podmínky regionu, případně specifika, o kterou je pro danou oblast zájem.

Rozdíly v konečném působení subvencí a daní nejsou příliš velké. Příjmy ze snížených daňových sazeb mohou být chápány jako určitá forma subvence, jejíž výše do značné míry závisí na úrovni hospodaření podniku. Jestliže je např. snížena sazba daně ze zisku, potom podnik má z tohoto nástroje tím větší užitek, čím vyšší zisk se mu podaří vyprodukovat.

C. Ostatní nástroje

Tyto nástroje nebývají použity často. Patří sem administrativní a institucionální nástroje. V praxi regionální politiky v zemích s tržní ekonomikou byly v minulosti výjimečně použity administrativní nástroje. Z pohledu dotčených ekonomických subjektů měly represivní¹ charakter, neboť vybraným firmám bylo na základě správního rozhodnutí přikázáno zastavit ekonomickou činnost, která nevyhovovala potřebám vyváženého rozvoje v daném území.

Významným institucionálním nástrojem podpory regionálního rozvoje jsou v řadě zemí regionální rozvojové agentury (RRA). V rámci podpory rozvoje území zajišťují relativně široké spektrum úkolů. Jejich hlavní náplní však obvykle bývá zabezpečení tvorby regionálních programů a plánů, poskytování služeb pro podnikatelské subjekty a pro regionální a místní orgány veřejné správy, prezentace regionu a obcí, vzdělávací a školicí aktivity a v neposlední řadě se zapojují do přípravy a realizace programů Evropské unie. RRA existují v řadě zemí EU, včetně České republiky [76].

¹ Represivní = potlačovací, donucovací.

2.2 Regionální politika EU

V rámci Evropské unie existuje několik pojetí a přístupů k regionální politice, též nazývanou jako politika hospodářské a sociální soudržnosti (HSS). Postupně všechny členské země EU přistoupily k realizaci vlastní národní regionální politiky, pomocí níž usilují o snížení rozdílů v životní úrovni mezi regiony a bojují s vysokou regionální nezaměstnaností. Podporují zpravidla socioekonomické struktury v zaostávajících regionech či v územích s nevyhovující strukturou průmyslu [80].

V EU je regionální politika prováděna na třech základních úrovních [63]:

- **nadnárodní** – relativně nezávisle ji provádí přímo EU,
- **národní** – tuto diferencovanou politiku provádějí jednotlivé členské země, přičemž postupně přejímají některá společná pravidla,
- **regionální** – existuje ve většině zemí, její pozice je dlouhodobě posilována.

2.2.1 Principy regionální politiky EU

Regionální politika EU a využívání strukturálních fondů vycházejí při financování jednotlivých projektů ze základních principů [63]:

- **solidarity** – hospodářsky vyspělejší státy financují méně vyspělé státy prostřednictvím příspěvků do společného rozpočtu,
- **subsidiarity** – vyjadřuje nutnost realizace jednotlivých cílů na co nejnižší možné úrovni,
- **koncentrace** – odráží snahu směřovat prostředky do regionů s největšími problémy a dosáhnout největšího možného užitku. Prostředky jsou vynakládány na projekty podle předem stanovených cílů,
- **partnerství** – zahrnuje úzkou vertikální i horizontální spolupráci mezi orgány na všech úrovních, které rozhodují o umístění finanční pomoci ze strukturálních fondů,
- **programování** – udává časový rozvrh pro alokaci prostředků, tzn. pomoc z fondů je poskytována na základě víceletých a víceoborových programů, jejichž zpracováním jsou pověřeny vlády jednotlivých členských zemí,

- **adicionality** – prostředky ze společného rozpočtu EU mají pouze doplňkový charakter pro výdaje členských států, přitom výdaje členských států se nesmějí snižovat,
- **monitorování a vyhodnocování** – jde o průběžné sledování a vyhodnocování prováděných opatření a celkovou efektivnost vynakládaných prostředků. Hodnotí se předpokládaný dopad projektu před jeho schválením, realizace projektu a jeho skutečné přínosy.

2.2.2 Hlavní nástroje politiky hospodářské a sociální soudržnosti

Mezi hlavní nástroje, které Unie používá k dosažení stanovených cílů své politiky hospodářské a sociální koheze patří strukturální fondy a Kohézní fond.

Strukturálními fondy se rozumí Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF) a Evropský sociální fond (ESF). Fond soudržnosti, jinak zvaný také jako Kohézní fond, je někdy nesprávně řazen také do strukturálních fondů. Faktem je, že na rozdíl od strukturálních fondů, je tento fond určen na podporu chudších států, nikoliv regionů [65].

Evropský fond pro regionální rozvoj

První ze strukturálních fondů je soustředěn především na investiční (infrastrukturní) projekty. Mezi ně patří [65]:

- výstavba silnic a železnic,
- odstraňování ekologických zátěží, budování stokových systémů,
- podpora inovačního potenciálu podnikatelů,
- rozvoj a obnova sportovních areálů,
- rekonstrukce kulturních památek,
- výsadba regenerační zeleně,
- výstavba či oprava infrastruktury po poskytování zdravotní péče,
- zavádění služeb elektronické veřejné správy apod.

Evropský sociální fond

Tento fond podporuje aktivity v oblastech zaměstnanosti a rozvoje lidských zdrojů. Svých cílů dosahuje například posilováním sociálních programů členských států, pomáháním

rizikovým skupinám obyvatel, podporou rovných příležitostí na trhu práce a zlepšováním mobility pracovních sil v rámci EU [65].

Z tohoto fondu jsou financovány především neinvestiční projekty, např. [65]:

- rekvalifikace nezaměstnaných,
- speciální programy pro osoby se zdravotním postižením, děti, mládež, etnické menšiny a další znevýhodněné skupiny obyvatel.
- tvorba inovativních vzdělávacích programů pro zaměstnance,
- rozvoj vzdělávacích programů apod.

Fond soudržnosti

Fond soudržnosti, jinak také Kohézní fond, je na rozdíl od strukturálních fondů určený na podporu rozvoje chudších států, nikoli regionů. Podobně jako u ERDF jsou z něj podporovány investiční projekty, avšak jen se zaměřením na dopravní infrastrukturu většího rozsahu (např. transevropské sítě) a ochranu životního prostředí. Nově se zaměřuje také na oblast energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie. Členský stát má možnost čerpat prostředky z FS, pokud jeho hrubý národní důchod na obyvatele nepřekročí 90% průměru EU a má sestavený program vedoucí ke splnění podmínek hospodářského sblížení (tzv. konvergenční program) [65].

2.2.3 Politika soudržnosti Evropské unie 2014 - 2020

Příprava programového období 2014-2020 je v souladu s nadcházejícím rozpočtovým rámcem Evropské unie pro toto sedmileté období. Konečná podoba finanční alokace pro Českou republiku byla stanovena na 21,46 mld. € v běžných cenách [66].

Jedněmi z nejvýznamnějších kapitol evropského rozpočtu v nadcházejícím období budou i ty, jež obsahují fondy zaměřené na podporu politiky soudržnosti, politiky rozvoje venkova a Společné námořní a rybářské politiky. Souhrnně se tyto fondy budou nazývat Evropské strukturální a investiční fondy, ve zkratce ESIF. Jedná se o dva strukturální fondy: Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR), Evropský sociální fond (ESF), dále o Fond soudržnosti (FS), Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) a Evropský námořní a rybářský fond (ENRF). Náplň těchto fondů se oproti jejich současnému zaměření příliš nemění [66]:

- ***EFRR (Evropský fond pro regionální rozvoj)*** bude soustředěn zejména na podporu produktivních investic převážně pro malé a střední podniky, budování

infrastruktur pro základní služby občanům a podnikatelům, investice do výzkumu a vývoje, do zajištění vnitřního potenciálu regionů a pro vytváření sítí, spolupráce a výměnu zkušeností;

- ***cílem ESF (Evropský sociální fond)*** je podpořit vysokou úroveň zaměstnanosti a kvalitních zaměstnání, mobilitu pracovních sil, povzbudit k vyšší úrovni vzdělávání a výcviku, podporovat rovnost pohlaví, rovné příležitosti a nediskriminaci a podpořit sociální začleňování a boj s chudobou;
- ***FS (Fond soudržnosti)*** bude zacílen na investice do infrastruktury v oblastech životního prostředí, dopravní infrastruktury evropského významu a efektivního využívání energie;
- ***cílem EZFRV (Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova)*** je podpora konkurenceschopnosti zemědělství, udržitelné nakládání s přírodními zdroji a vyvážený rozvoj venkovských území;
- ***podpora ENRF (Evropský námořní a rybářský fond)*** bude v ČR zaměřena na podporu akvakultury, která bude konkurenceschopná, životaschopná a sociálně i environmentálně udržitelná, a podpoří rozvoj území.

Cíle regionální politiky ČR a období 2014 – 2020:

Zajistit dynamický a vyvážený rozvoj území České republiky se zřetelem na kvalitu života a životního prostředí, přispět ke snižování regionálních rozdílů a zároveň umožnit využití místního potenciálu pro posílení konkurenceschopnosti jednotlivých územně správních celků (územních jednotek).

Globální cíl je rozveden ve čtyřech základních cílech (hierarchicky rovnocenných) regionální politiky korespondujících s prioritními oblastmi Strategie regionálního rozvoje [35].

Cíl 1: Podpořit zvyšování konkurenceschopnosti a využití ekonomického potenciálu regionů (růstový cíl).

Cíl 2: Zmírnit prohlubování negativních regionálních rozdílů (vyrovnávací cíl).

Cíl 3: Posílit environmentální udržitelnost (preventivní cíl).

Cíl 4: Optimalizovat institucionální rámec pro rozvoj regionů (institucionální cíl).

Prioritní oblasti a priority regionální politiky ČR na období 2014-2020

Prioritní oblast 1 – Regionální konkurenceschopnost

Priorita 1: Využití potenciálu rozvojových území

Priorita 2: Rozvoj klíčové infrastruktury nadregionálního významu

Prioritní oblast 2 – Územní soudržnost

Priorita 3: Zkvalitnění sociálního prostředí rozvojových území

Priorita 4: Vyvážený rozvoj stabilizovaných území

Priorita 5: Oživení periferních území

Prioritní oblast 3 – Environmentální udržitelnost

Priorita 6: Ochrana a udržitelné využívání zdrojů v regionech

Priorita 7: Ochrana přírody a krajiny, kvalitní a bezpečné prostředí pro život

Prioritní oblast 4 – Veřejná správa a spolupráce

Priorita 8: Zkvalitnění institucionálního rámce pro rozvoj regionů

Priorita 9: Podpora spolupráce na místní a regionální úrovni

2.3 Regionální politika ČR

Regionální politika je při srovnání s tradicemi ostatních vládních politik v ČR úplnou novinkou. Přestože rozvoj konkrétních území státu byl akcentován i v době před rokem 1989, nelze vzhledem ke zcela odlišným společenským, a tedy i správním strukturám a za fungování plánovaného hospodářství tyto aktivity označit za regionální politiku.

V roce 1998 byly vládou ČR přijaty zásady regionální politiky, jakožto první dokument, ve kterém vláda vyjádřila svůj postoj vůči regionální politice. O dva roky později následoval zákon č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje. Přijetím tohoto zákona se ČR významně přiblížila k legislativní úpravě regionální politiky obvyklé v rámci EU, a podařilo se tak vytvořit její právní a administrativní rámec [78].

V současnosti je česká regionální politika chápána jako koncepční činnost státu, regionálních a místních orgánů, jejímž cílem je přispívat k vyváženému a harmonickému rozvoji jednotlivých regionů v ČR, ke snižování neodůvodněných rozdílů mezi úrovněmi rozvoje jednotlivých regionů a ke zlepšení regionální hospodářské struktury. Regionální politika tedy [79]:

- představuje koncepční a výkonnou činnost státu a územních samosprávných orgánů,

- stanovuje hlavní směry a strategické cíle regionálního rozvoje na jednotlivých úrovních, tj. národní a regionální,
- vytváří metody a postupy k zajištění realizace stanovených cílů a priorit,
- uskutečňuje se především prostřednictvím systémových opatření na podporu regionálního rozvoje.

2.3.1 Legislativní rámec regionální politiky ČR

Základní systémový, legislativní a institucionální rámec regionální politiky v ČR byl vytvořen v roce 2000 souborem zákonů přijatým v souvislosti se zaváděním krajského zřízení v ČR. Pro regionální politiku jsou v tomto smyslu klíčové [80]:

- zákon č. 129/2000 Sb., o krajích,
- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích,
- zákon č. 132/2000 Sb., o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o hlavním městě Praze a zejména pak **zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje**, v platném znění.

2.3.2 Základní programové dokumenty pro realizaci regionální politiky

Přistoupení České republiky k EU a její zapojení do strukturální politiky vyvolalo nutnost vypracovat celou řadu strategických a programových dokumentů. Všechny dokumenty týkající se regionální politiky v ČR musí být v souladu s dokumenty a mechanismy používanými v EU. České dokumenty související s regionální politikou jsou dvojího druhu: na straně jedné dokumenty pro českou národní podporu regionálního rozvoje, na straně druhé dokumenty pro regionální politiku EU.

Rámcovým strategickým dokumentem pro regionální politiku EU jsou *Strategické zásady Společenství*. Tento dokument obsahuje hlavní zásady a priority politiky hospodářské a sociální soudržnosti EU pro sedmileté programovací období. Úkolem těchto Zásad je poskytnout způsoby, jak by regiony měly co nejlépe využít finanční prostředky, které jsou k dispozici pro vymezené období. Na základě těchto zásad pak každý členský stát vypracuje Národní strategický referenční rámec.

Důležité postavení mezi programovými dokumenty má **Národní rozvojový plán**. Aby mohl členský stát získat prostředky regionální pomoci, musí jasně definovat konkrétní

pravidla a strategie čerpání finančních prostředků. Tento dokument vytyčuje cíle, které mají být splněny, obsahuje rozpracování priorit do dílčích cílů a popisuje postupy jejich realizace.

Národní rozvojový plán slouží jako podkladový materiál pro vyjednávání Národního strategického referenčního rámce s Evropskou komisí [40].

Národní strategický referenční rámec

Národní strategický referenční rámec představuje rámcovou rozvojovou strategii na úrovni státu a referenční nástroj pro přípravu programování fondů. Je podkladem pro jednotlivé operační programy, neboť právě na jeho základě vyjednává daný členský stát jejich podobu s Evropskou komisí. Tvoří jakousi spojnici mezi evropskými prioritami uvedenými ve Strategických zásadách Společenství a národními prioritami politiky soudržnosti rozpracovanými v Národním rozvojovém plánu.

Národní strategický referenční rámec je rozdělen do dvou hlavních částí – strategické a operační. Strategická část specifikuje zvolenou strategii pro všechny definované cíle politiky soudržnosti EU. Základem operační části je seznam operačních programů a rozdělení finančních prostředků mezi tyto programy [40].

Tento dokument ve svých prioritách reaguje na konkrétní faktory, jež negativně ovlivňují dynamiku českého ekonomického a sociálního prostředí. Patří mezi ně [40]:

- špatná vymahatelnost práva a nedostatečně rozvinuté institucionální struktury podporující moderní podnikání v globálním kontextu,
- nedostatečný soulad mezi potřebami zaměstnavatelů a kvalifikací pracovní síly i nabídkou vzdělávacích institucí,
- nedostatečně rozvinuté inovační procesy ovlivňující konkurenceschopnost podniků,
- málo efektivní veřejná správa,
- regionální rozdíly a postupné zhoršování rozvojového potenciálu některých regionů,
- nedostatečné vybavení dopravními a dalšími infrastrukturními sítěmi.

Operační programy

Čerpání finančních prostředků v rámci regionální politiky EU je realizováno pomocí operačních programů, které jsou z hlediska žadatelů a realizátorů projektů nejvýznamnějšími

dokumenty. Operační programy jsou souhrnem priorit, řízení a finančních zdrojů a dále upřesňují oblasti intervencí na národní úrovni i v jednotlivých regionech členského státu [40].

Operační programy se vyskytují ve dvou variantách [40]:

- **tematické operační programy**, které řeší problematiku daného sektoru či oblasti (životní prostředí, doprava, podnikání apod.),
- **regionální operační programy**, které se týkají pouze jednoho regionu (NUTS II).

Významným cílem regionální politiky ČR je konvergence regionů v rámci určitého územního celku a klíčovým znakem je její selektivnost, to znamená diferenciaci zaměření intervencí na podporu vybraných problémových regionů, které výrazně zaostávají ve svém rozvoji za průměrem v míře, která je společensky uznána za nežádoucí.

V podmínkách ČR se regionální politika uplatňuje z úrovně EU vůči vybraným regionům NUTS II, z úrovně ČR vůči vybraným státem podporovaným regionům (§4 zákona 248/2000 Sb.) a z úrovně krajů vůči vybraným mikroregionům [64].

Základními úrovněmi v regionálním rozvoji a realizaci regionální politiky ČR jsou [64]:

- regiony soudržnosti (NUTS II) – statistické oblasti,
- kraje (NUTS III) – vyšší územní samosprávné celky,
- okresy – regionální jednotky pro stanovení regionů se soustředěnou podporou státu,
- správní obvody obcí s rozšířenou působností (SO ORP) – správní okrsky,
- obce – obecní a městské úřady.

2.3.3 Podporované regiony

Zákon o podpoře regionálního rozvoje vymezuje následující základní typy podporovaných regionů [81]:

- a) regiony se soustředěnou podporou státu, které se podle charakteru svého zaostávání člení na:
 - **strukturálně postižené regiony**, ve kterých se soustřeďují negativní projevy strukturálních změn. Dochází k útlumu odvětví a výrobních podniků a k růstu nezaměstnanosti. K jejich vymezení slouží ukazatele charakterizující zejména trh práce a rozvoj podnikání,

- **hospodářsky slabé regiony**, které na základě ukazatelů hospodářského a sociálního rozvoje vykazují podstatně nižší úroveň rozvoje, než je průměrná úroveň v České republice. K jejich vymezení slouží ukazatele charakterizující zejména trh práce, hospodářskou úroveň a strukturu a úroveň příjmů obcí a obyvatel,
 - **venkovské regiony**, které jsou charakterizovány nízkou hustotou zalidnění, poklesem počtu obyvatel a vyšším podílem zaměstnanosti v zemědělství. K jejich vymezení slouží ukazatele charakterizující zejména vývoj počtu obyvatelstva, strukturu jeho zaměstnanosti a podíl obyvatelstva ve venkovských obcích,
- b) ostatní regiony, jejichž podporování státem je žádoucí z jiných důvodů, jedná se o pohraniční regiony, bývalé vojenské prostory, regiony postižené živelními pohromami, regiony se silně narušeným či poškozeným životním prostředím, regiony s méně příznivými podmínkami pro rozvoj zemědělské výroby, regiony s vyšší průměrnou mírou nezaměstnanosti, než je průměrná úroveň v České republice.

3 CESTOVNÍ RUCH

Cestování a cestovní ruch jsou aktivity, jejichž souhrn představuje jedno z největších světových ekonomických odvětví a stává se stále významnějším faktorem regionálního rozvoje. Jedná se o oblast ekonomiky, která je významně fixována na místo (region) svého vzniku (destinaci cestovního ruchu), čímž podporuje stabilitu regionálních a místních ekonomik.

Je významným společensko-ekonomickým fenoménem jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidské populace za rekreaci, poznáváním a naplněním vlastních snů z příjemné dovolené. Je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel zejména ekonomicky vyspělých zemí. Ve světovém měřítku patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem ke třem největším exportním odvětvím [21].

Přesně vymežit a definovat cestovní ruch je velmi obtížné. V minulých letech bylo učiněno mnoho pokusů o jednoznačnou definici, proto se v odborné literatuře vyskytují různá, více či méně výstižná vysvětlení [12].

Definice cestovního by měla v první řadě odkazovat na Světovou obchodní organizaci (WTO), která při realizaci cestovního ruchu definuje cestovní ruch jako „činnost osoby, cestující a pobývající ve volném čase do míst mimo její trvalé bydliště, po dobu kratší než jeden rok a to za jiným účelem, než je vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě [11].“

„Cestovní ruch je mezinárodně definován jak činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu kratší než jeden ucelený rok, za účelem trávení volného času, obchodu a za jinými účely nevztahujícími se k činnosti za kterou jsou z navštíveného místa odměňováni [25].“

„Cestovní ruch je činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu ne delší než jeden ucelený rok, za účelem trávení volného času, podnikání nebo jinými účely, nesouvisejícími s výkonem výdělečné činnosti v navštíveném místě [8].“

„Cestovním ruchem se rozumí soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení a pracovních cest [51].“

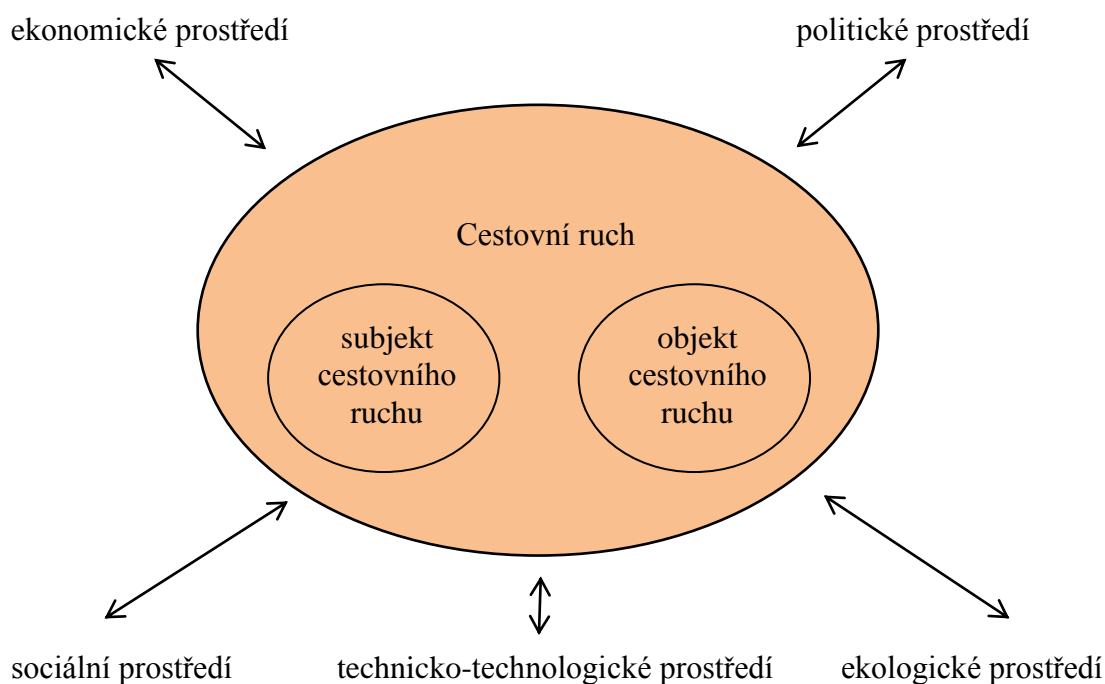
„Cestovní ruch je komplexní, mnoha oblastmi a z mnoha hledisek se prolínající společenský jev bez jakýchkoli pevně stanovitelných hranic, který je synergickým souhrnem všech jevů, vztahů a dopadů v časoprostorovém kontextu, souvisících s narůstající mobilitou lidí, motivovanou uspokojováním jejich potřeb v oblasti využití volného času, rekreace, cestování a poznání, dále v oblasti sociální, kulturní a v dalších oblastech. Jevovou náplní CR jsou především souhrnné aktivity jeho účastníků, procesy souvisící s budováním a provozováním zařízení poskytujícím těmto účastníkům služby, aktivity spojené s rozvojem a ochranou zdrojů pro jeho funkci, souhrn politických a veřejněsprávních aktivit (politika, propagace a regulace CR, mezinárodní spolupráce apod.) a současně i rekreace místních komunit a ekosystémů na uvedené aktivity (zpětná vazba) [54].“

Při zkoumání cestovního ruchu mohou být uplatněna různá hlediska, což dokazuje, že jde o složitý a mnohostranný jev. Cestovní ruch lze charakterizovat jako: oblast spotřeby, při které jsou uspokojovány lidské potřeby, jak je např. potřeba odpočinku, poznávání, potřeba kulturního a sportovního vyžití, lázeňské péče, neobvyklých zážitků, kontaktu s lidmi, významnou součástí národní ekonomiky, kterou tvoří řada podnikatelských aktivit v rámci zajištění účasti lidí na cestovním ruchu (doprava, ubytovací služby, stravovací služby, služby cestovních kanceláří, průvodcovské služby, apod.) [12]. Průřezový charakter cestovního ruchu je tedy patrný nejen v oblasti vědy, ale také v oblasti ekonomické, kdy je cestovní ruch považován za významné odvětví hospodářství, které však není jednoznačně identifikováno, protože se na cestovním ruchu podílí řada ekonomických činností [22].

3.1 Cestovní ruch jako systém

Cestovní ruch je často zkoumán s využitím systémové teorie jako formální vědy o struktuře, vazbách a chování nějakého systému. Systémem se přitom rozumí jednota různých prvků, mezi kterými jsou určité vztahy nebo mezi kterými je možné takovéto vztahy vytvořit.

Cestovní ruch je otevřený a dynamický systém, který tvoří dva podsystémy, a to subjekt cestovního ruchu a objekt cestovního ruchu včetně vzájemných vazeb, viz obrázek 1. Vazby existují i mezi cestovním ruchem jako systémem a jinými systémy, které tvoří jeho okolí – vnější prostředí. Jde o ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické prostředí [21].



Obrázek 1: Cestovní ruch jako systém

Zdroj: vlastní zpracování dle [21]

Subjektem cestovního ruchu je účastník cestovního ruchu. Účastníkem cestovního ruchu je stálý obyvatel, návštěvník, turista, výletník. Uspokojuje svoje potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase.

Objektem cestovního ruchu je všechno, co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka cestovního ruchu. Jde o přírodu, kulturu, hospodářství apod. Objekt je nositelem nabídky cestovního ruchu. Je tvořen podniky, cílovým místem a institucemi cestovního ruchu.

Ekonomické prostředí je pro rozvoje cestovního ruchu velmi významné. Jde zejména o pozitivní anebo negativní vlivy ekonomického růstu, nezaměstnanosti, inflace, stability měny a úrokové míry.

Politické prostředí, které ovlivňuje rozvoj cestovního ruchu, tvoří zejména mírové podmínky v jednotlivých státech a ve světě jako celku, odstraňování bariér v podobě cestovních formalit (např. zrušení vízové povinnosti jednotlivých zemí, zrychlování odbavení cestujících na hraničních přechodech a další).

Sociální prostředí je dáno sociální politikou státu. Sociální politika se zaměřuje na sociální zabezpečení těch občanů, kteří mají nedostačující nebo nemají žádné pracovní

příjmy na zabezpečení základních životních potřeb. Stát určuje podmínky pro nemocenské pojištění, důchodové zabezpečení, přídavky na děti, podpory v nezaměstnanosti apod.

Technicko-technologické prostředí zahrnuje dopravní infrastrukturu a další technickou informačně-technologickou vybavenost umožňující rozvoj cestovního ruchu. V dopravní infrastruktuře jde zejména o existenci a vybavenost sítě dálničních tahů, hustotu, kapacitu a propustnost železniční dopravní sítě, hustotu letišť, existenci lodní přepravy. Rozvoj dopravy má i negativní vliv na cestovní ruch a životní prostředí.

Ekologické prostředí. Ekonomický růst má své hranice a provází jej zhoršování životního prostředí. Cestovní ruch se rozvíjí tam, kde existují vhodné přírodní a kulturně-historické zdroje rozmístěné v zemi. Proto narušení životního prostředí (půda, voda flóra, fauna) vede k omezení, případně i k likvidaci cestovního ruchu [21].

3.2 Formy cestovního ruchu

Formy cestovního ruchu vycházejí ze zaměření cestovního ruchu na uspokojování určitých konkrétních potřeb účastníka, tj. z poptávkově orientované definice cestovního ruchu. Potřeby účastníků cestovního ruchu mají specifikovaný charakter a odlišují se od jiných potřeb několika specifickými znaky. Jednotlivé formy cestovního ruchu obvykle kladou zvláštní požadavky na způsob realizace a zabezpečení služeb (rozsah a kvalitu) [55].

Základními formami cestovního ruchu jsou [61]:

- **rekreační cestovní ruch** – přispívá k regeneraci a reprodukci fyzických a duševních sil člověka, realizuje se ve vhodném rekreačním prostředí (vody, lesy, hory), zvláštností specifickou pro české prostředí je chataření a chalupaření,
- **kulturně-poznávací cestovní ruch** – je cílený na poznávání historie, kultury, tradic, zvyků apod.
- **sportovně-turistický cestovní ruch** – využívá zájmu lidí o aktivní odpočinek, aktivní účast na sportovních činnostech, obsahem může být i organizování pasivní účasti na sportovních akcích,
- **léčebný a lázeňský cestovní ruch** – je zaměřen na léčbu, prevenci, relaxaci, celkovou obnovu fyzických a duševních sil jednotlivce.

Specifické formy uspokojují zvláštní potřeby nejrůznějších specializovaných spotřebitelských/cestovatelských segmentů, přičemž nabídka se bude i nadále rozšiřovat v souladu s nejnovějšími trendy v cestovním ruchu. Ke specifickým formám cestovního ruchu

patří cestovní ruch mládežnický, seniorů, rodinný, lidí s tělesným handicapem, městský, venkovský („rurální“, tj. spojený s venkovem), součástí je agroturistika (tj. cestovní ruch spojený s pobytem na farmě), případně ekoagroturistika (tj. cestovní ruch spojený s ekologicky hospodařícími farmami), kongresový a incentivní, chatařský a chalupářský, náboženský, zábavní a atrakční, gastronomický, cykloturistika, mototuristika, golfová turistika, sportovní lov, rybolov, karavanová turistika, nákupní turistika a další.

Při rozlišování tzv. forem cestovního ruchu se vždy zdůrazňuje určitý prvek, ať už je to věk, způsob dopravy, motiv účasti apod. [61].

3.3 Druhy cestovního ruchu

Druhy cestovního ruchu jsou určeny místem čerpání služeb cestovního ruchu, resp. Podle **vztahu k platební bilanci** (export, import, domácí spotřeba) a dalšími charakteristikami [61]:

- **domácí CR** – osoby trvale sídlící v zemi cestují uvnitř země a nepřekračují její hranice, podle vztahu k platební bilanci jde o domácí spotřebu,
- **zahraniční CR** – dochází k překračování hranic jednoho či více států, patří sem:
 - o **aktivní cestovní ruch**, tedy příjezdy cizinců do destinace, jde de facto o export služeb, které čerpají turisté za cizí měnu na území destinace,
 - o **pasivní cestovní ruch**, tedy výjezdy domácích turistů do zahraničí, z pohledu platební bilance jde o dovoz, import zahraničních služeb, za něž domácí turisté utrácejí své prostředky v zahraničí,
- **tranzitní cestovní ruch** – jedná se o průjezd cestujícího přes území projížděného státu do jiného cílového státu, zpravidla bez přenocování, resp. v rámci lhůty stanovené projížděným státem, anebo se jedná o pohyb cestujícího v letištním prostoru při mezipřistání letadla, aniž prochází celním odbavením a pasovou kontrolou.

Podle **místa** převažující realizace služeb cestovního ruchu se dělí cestovní ruch také na [61]:

- **vnitřní cestovní ruch** – zahrnuje domácí cestovní ruch, tj. cesty obyvatel po vlastní zemi, a aktivní cestovní ruch, tj. cesty a pobyt cizinců v dané zemi,
- **národní cestovní ruch** – zahrnuje domácí cestovní ruch a pasivní cestovní ruch, tj. výjezdové cesty obyvatel dané země do cizích destinací,

- **mezinárodní cestovní ruch** – zahrnuje veškerý cestovní ruch, při němž dochází k překročení hranice státu, ať už jde o aktivní, nebo pasivní cestovní ruch.

Podle **způsobu financování** se dělí cestovní ruch na [61]:

- **volný cestovní ruch**, tj. cestovní ruch, na kterém účast není formálně nijak podmíněna a účastník si ji hradí v plném rozsahu ze svých prostředků, zařízení služeb je volně přístupné, ceny jsou stanoveny na základě dohody,
- **vázaný cestovní ruch**, tj. cestovní ruch, na kterém je účast „vázána“ na splnění určité podmínky (např. členství v organizaci, pacient v lázeňském cestovním ruchu), jedná se o (částečnou) úhradu služeb ze společenských fondů (podnikové fondy, fondy kulturních či sociálních potřeb, z nemocenského pojištění apod.), může jít o podnikovou rekreaci ve vlastních podnikových zařízeních, lázeňskou péči, dětskou rekreaci.

Podle **délky pobytu** se cestovní ruch dělí na [12]:

- **krátkodobý**, který představuje dobu pobytu zpravidla do tří přenocování,
- **dlouhodobý**, při kterém se jedná o více než tři přenocování, ale ne více než 6 měsíců v domácím cestovním ruchu a ne více než 1 rok v zahraničním cestovním ruchu.

Podle **způsobu účasti – zabezpečení cesty** – se cestovní ruch dělí na [12]:

- **organizovaný**, kdy cestu a pobyt zajišťují především cestovní kanceláře nebo jiní zprostředkovatelé,
- **neorganizovaný**, při kterém si veškeré služby a program zabezpečuje účastník sám, tento typ cestovního ruchu má stále rostoucí podíl.

Podle **počtu účastníků** se cestovní ruch dělí na [61]:

- **individuální**, kdy se návštěvník nebo turista účastní cestovního ruchu sám, popř. s rodinou,
- **kolektivní**, jenž je spojen s účastí více osob, může mít dále podobu skupinového, masového cestovního ruchu, zcela zvláštním typem je pak klubový cestovní ruch.

Podle **ročního období** se cestovní ruch dělí na [61]:

- **sezonní** (letní sezona, zimní sezona), kde je sezona obdobím s vysokou koncentrací návštěvnosti místa a tím i maximální nabídkou služeb, současně jde o období maximálních cen,
- **mimosezonní**, jenž je charakteristický obdobím nízké návštěvnosti místa, což je často doprovázeno sníženou nabídkou služeb, jež jsou za nižší ceny.

Podle **vlivu na životní a sociokulturní prostředí** se cestovní ruch dělí na [12]:

- **měkký cestovní ruch**, který minimálně narušuje přirozené prostředí v navštíveném místě a snaží se co nejvíce využívat místních zdrojů (původní obydlí, potraviny, tradiční způsob života),

tvrdý cestovní ruch, který působí výrazné změny v původním životním prostředí, nebere ohled na místní tradice a maximálně využívá všechny zdroje daného místa.

Dalšími hledisky pro typologii cestovního ruchu může být například cíl cesty, použitý dopravní prostředek, destinace, způsob ubytování apod. [61].

3.4 Faktory ovlivňující cestovní trh

Faktory ovlivňující cestovní ruch dělí teoretici cestovního ruchu do tří skupin: na faktory lokalizační, realizační a selektivní. **Lokalizační faktory** (přírodní a společenské atraktivity) tvoří „fyzickou“ základnu pro uspokojování možné poptávky (tedy „co se dá vidět“), o jejich využití rozhodují **faktory realizační** (zejména doprava, ubytování a další služby) a **faktory selektivní** (spolupráce, řízení, politické 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.

3.4.1 Lokalizační faktory

Lokalizační faktory jsou takové faktory či podmínky pro cestovní ruch, které jsou dány územím a jsou prakticky neměnné. Patří mezi ně především přírodní podmínky – klima, charakter a modelace terénu (geologie, reliéf, geomorfologie), vodní poměry, přírodní atraktivity, živočichové a rostliny. Dále sem patří společenské atraktivity, tedy ty, jež vznikly a existují díky činnosti lidí. Společenskými atraktivitami rozumíme památky, zvyky, slavnosti

a podobně. Z pohledu cestovatele je tedy lokalizační faktor především „to, co se musí vidět [61].“

3.4.2 Realizační faktory

Realizační faktory umožňují danou oblast dosáhnout (doprava) a využít (infrastruktura služeb). Bez dostatečné kapacity služeb není možné technicky využít potenciál území. Bez odpovídající nabídky služeb určité kvality nelze ani 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 zařízení, počet lůžek, počet míst u stolu, ukazatele kvality ubytovacích a stravovacích zařízení, velikost přepravních kapacit a jejich kvalita, limit využití území z pohledu materiálně-technické základy, občanská vybavenost atd. [61].

3.4.3 Selektivní (stimulační) faktory

Selektivní faktory dokumentují způsobilost společnosti zúčastnit se cestovního ruchu. Umožňují výběr účastníků cestovního ruchu. Projevují se geograficky, na určitém území a mají také primární význam pro jeho rozvoj. Jejich prostřednictvím se mohou využít podmínky pro cestovní ruch v konkrétních oblastech, střediscích cestovního ruchu. Selektivní faktory se dělí na objektivní a selektivní.

Objektivní faktory

Mezi základní politické faktory stimulující rozvoj cestovního ruchu patří obecně mírové uspořádání světa bez válečných konfliktů jakéhokoliv rozměru, ve vztahu k jednotlivým zemím pak jejich vnitropolitické situace a charakter politického systému. Stabilita vnitropolitické situace umožňuje intenzivnější realizace vnitrostátního cestovního ruchu.

Jako významný faktor se uplatňuje proces urbanizace. Postupující urbanizace však naráží na problém ve sféře životního prostředí. Ukazuje se, že masový rozvoj cestovního ruchu může ohrozit kvalitu přírody v oblastech, kde se nejvíce soustřeďuje.

Subjektivní faktory

Patří mezi ně kulturní úroveň, vzdělanost a řada psychologických pohnutek, kterými je ovlivňováno rozhodování obyvatel k účasti na cestovním ruchu a jeho směřování. Významnou roli zde má reklama a propagace, které mají vliv na vytváření módnosti některých středisek a oblastí. Tyto skutečnosti mohou v relativně krátkém čase zvýšit příliv

návštěvníků a postupně vyvolat značné změny v rozmístění mezinárodního cestovního ruchu v širších oblastech [68].

3.5 Vliv cestovního ruchu na rozvoj regionů

Cestovní ruch v regionech umožňuje ekonomicky zhodnotit přírodní a kulturně-historické atraktivitu, které by bez cestovního ruchu zůstaly většinou nevyužity. Význam cestovního ruchu pro určitý region je potom tím vyšší, čím více využívá místní zdroje pracovních sil a místních produktů. Bezprostřední přínos cestovního ruchu v daném regionu se projevuje [25]:

- v příjmech z cestovního ruchu (výdaje účastníků cestovního ruchu v daném regionu),
- v daňových příjmech a poplatcích – zdroj místních rozpočtů,
- v nových podnikatelských příležitostech zvyšujících zaměstnanost (v cestovním ruchu je třeba značného množství pracovníků různých profesí a různé kvalifikace),
- v nových investičních příležitostech,
- ve zlepšování celkové úrovně infrastruktury a vybavenosti,
- v podněcování aktivit místního obyvatelstva atd.

3.6 Analýza cestovního ruchu v ČR

Analýzou postavení cestovního ruchu v ČR se zabývalo i Ministerstvo pro místní rozvoj ČR při přípravě koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014 – 2020.

Z tohoto hodnocení vyplynula následující pozitiva a negativa současného cestovního ruchu [32].

Silné stránky:

- tematicky bohatá nabídka cestovního ruchu, obecně poměrně vysoká spokojenost s trávením dovolené v ČR, postupný nárůst aktivní turistiky,
- ČR jako bezpečná destinace,
- atraktivní nabídka památek UNESCO, vysoký kulturně-historický a přírodní potenciál,
- rostoucí zájem nových zdrojových trhů o destinace ČR (Rusko, Ukrajina, Čína, Austrálie),

- staletá tradice českého lázeňství, tradice českého kulinářství, pivovarnictví a vinařství,
- hustá a dokonale značená síť turistických tras a stezek, ve světovém měřítku unikátní,
- Praha jako fenomén světového významu,
- geografická poloha ČR ve střední Evropě jako ideální místo pro kongresový cestovní ruch,
- pozitivně se měnící kvalita nabídky ubytovací infrastruktury,
- konání tradičních kulturně-společenských a sportovních akcí regionálního, národního (výběrově i mezinárodního) významu,
- živá tradice a folklor v mnoha turistických regionech.

Slabé stránky:

- přílišná sezónnost nabídky cestovního ruchu,
- stagnace objemu domácí i zahraniční poptávky,
- zkracování délky pobytu domácích i zahraničních turistů,
- nízká kvalita poskytovaných služeb v cestovním ruchu,
- velmi výrazná koncentrace zahraničních návštěvníků do Prahy,
- pokles návštěvnosti německých turistů,
- zaostávání za dynamickým rozvojem nabídky šetrných forem cestovního ruchu v konkurenčních destinacích (Rakousko, Německo, apod.)

Příležitosti:

- tvorba a nabídka nových inovativních produktů cestovního ruchu, zachycení aktuálních trendů v cestovním ruchu,
- zkvalitňování služeb jako zásadní faktor růstu spokojenosti návštěvníků,
- výraznější kultivace lidského kapitálu v cestovním ruchu,
- aktivace hlubší spolupráce jednotlivých subjektů v cestovním ruchu,
- rozvoj IT technologií ve všech oblastech cestovního ruchu,
- další rozvoj venkovské a vinařské turistiky,

- rozvíjející se fenomén wellness a golf.

Hrozby:

- zhoršení image a značky destinace Česká republika,
- silná a aktivní konkurence v sousedních zemích, propad v kvalitě nabídky oproti těmto destinacím,
- příchod další hospodářské krize, výraznější kolísání návštěvnosti ovlivňované aktuálními trendy, na které nebude schopna nabídka ČR reagovat,
- zhoršení zahraničně-politické situace, zavádění restrikcí pro příjezdy zahraničních návštěvníků,
- zhoršené legislativní prostředí pro cestovní ruch,
- nedostatek finančního kapitálu pro další rozvoj cestovního ruchu,
- přetížení vybraných středisek cestovního ruchu jejich rostoucí návštěvností,
- obecný růst daňového zatížení obyvatelstva, výraznější propady příjmů domácností,
- nedostatečná kvalita, struktura a využití infrastruktury cestovního ruchu (zejména veřejné).

4 CYKLOTURISTIKA

Mezi perspektivní produkty využitelné v regionálním rozvoji cestovního ruchu se řadí i sportovní turistika. Jednou z jejích forem, jež se těší v poslední době vzrůstajícímu zájmu obyvatelstva, je cykloturistika.

Sport se stává stále větší součástí moderního životního stylu. Mnoho lidí si oblíbilo jízdu na kole. Dá se říci, že právě jízda na kole zažívá ve světě určitou renesanci jako dopravní prostředek i jako nedílná součást životního stylu. V poslední době lze pozorovat zvyšující se množství turistů, kteří poznávají krásy krajiny a přírody právě na kole. Na to zareagovala i řada cestovních kanceláří a začala nabízet produkty související s cykloturistikou – např. různé typy poznávacích cykloturistických zájezdů. Cestovní kanceláře pak musí mít dokonale připravenou trasu, a to nejen chronologicky, ale i topograficky.

Nejenom, že je tento typ rekreace zdravý, ekologický a bezpečný, ale také nezanedbatelným způsobem přispívá k rozvoji venkova a to i v některých malých, zapomenutých vesničkách.

Cykloturistiku lze definovat jako „moderní formu cestovního ruchu, jejíž aktivity jsou spojeny s kolem, přírodou a venkovským prostředím.“ Pomocí kola lidé poznávají přírodní krásy a okolní krajinu. Dala by se srovnat s pěší turistikou, ale výhodou je, že cyklista toho vidí mnohem více, je mnohokrát rychlejší. Pokud se nejedná o jednodenní výlet, využívají turisté ubytovacích možností v dané oblasti.

V současnosti se buduje řada cyklostezek místního, regionálního i nadnárodního významu. Příkladem mezinárodní cyklotrasy je Jantarová cyklostezka, vedoucí z Rakouska až do Polska, v tuzemsku protínající významná moravská města Olomouc, Brno, Prostějov, Ostravu. Jantarová cyklostezka je součástí mezinárodních cyklistických tras EuroVelo. U Rakouských hranic se na ni napojuje jiná evropská cyklotrasa s názvem Greenways Praha-Vídeň a řada regionálních či místních cyklostezek. Přes Vysočinu vede např. regionální Santiniho cyklotrasa [62].

4.1 Výhody a překážky jízdy na kole

Užívání jízdního kola má několik předností jak pro individuálního uživatele, tak pro společnost i životní prostředí. Hlavní výhody při používání jízdního kola pro účelové cesty lze shrnout takto [53]:

- z *ekonomického hlediska*

- cyklistika jako individuální druh dopravy nabízí rychlou a efektivní přepravu – jízdní kolo představuje pružný dopravní prostředek,
- kola jsou kdykoliv k dispozici a jejich provoz je relativně levný, což snižuje náklady občana na dopravu,
- cyklisté pocítují výhodu úspory času nutné pro přepravu, neboť se jich nedotýkají dopravní zácpy,
- ve městech cyklistická doprava udržuje pohyb a zabraňuje a snižuje dopravní zácpy,
- s cyklistikou je spojen malý zábor prostoru při jízdě, parkování i odstavení,
- užívání jízdních kol šetří prostor, čas a podporuje rozvoj místních hospodářství,

- z *pohledu jednotlivce*

- jízdní kolo přináší pocit soukromí, nezávislosti a svobody,
- cyklistika zlepšuje fyzickou kondici občana a tím upevňuje tělesné zdraví a dává aktivní odpočinek,
- cyklistika rozšiřuje okruh osobních aktivit u všech skupin obyvatel (mladších/starších, movitých/nemajetných, mužů/žen apod.),
- zvýšené užívání jízdního kola lepší přístup k pracovním aktivitám,
- využívání kola přináší možnost dosažení téměř všech cílů,

- z *hlediska prostředí*

- cyklistika má neškodný vztah k životnímu prostředí, zlepšuje životní prostor obyvatel a vitalitu našeho okolí,
- cyklistika je bezhlučná, čistá a trvale udržitelná,
- cyklistika neohrožuje přírodu a krajinu,

- cyklisté jsou pro ostatní jen minimální překážkou,
- jízda na kole nevyžaduje zásoby fosilních paliv.

S využíváním jízdního kola jako prostředku pro cykloturistiku je spojena řada překážek či zábran. Mezi nejčastější bariéry patří [53]:

- určitý odpor cyklisty k používání jízdního kola, který plyne z pocitu ohrožování ostatní dopravou, vynuceného pohybu ve smogu motorových vozidel a vynuceného pohybu v nevhodném terénu,
- fyzická možnost cyklisty (spíše zdravotní stav než věk),
- nepříznivé počasí, zimní období,
- snížená bezpečnost (větší možnost pádů a úrazů u jednostranných vozidel),
- obavy z odcizení kola nebo jejích součástí po zaparkování, nebo z dlouhodobějšího odstavení dražších typů kol na veřejném nehlídaném prostoru.

4.2 Programy a projekty cyklistické dopravy

V této podkapitole budou zmíněny hlavní programy a projekty cyklistické dopravy v ČR.

Nadace Partnerství

Nadace Partnerství je významnou českou nadací podporující projekty udržitelného rozvoje ve všech regionech ČR. Pomáhá nevládním organizacím, obcím a dalším partnerům v péči o životní prostředí, stimuluje trvale udržitelný rozvoj, mezisektorovou spolupráci a účast občanů na věcech veřejných. Svého poslání nadace dosahuje především udělováním grantů a vlastní činností v rámci specializovaných programů. Dále organizováním stáží, školení, seminářů a jiných vzdělávacích modulů, vydáváním publikací, aktivním propojováním obdobných projektů doma i v zahraničí, zprostředkováváním informací a kontaktů z oblasti životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje [45].

Program Greenways

Zelené stezky Greenways je asistenční a grantový program Nadace Partnerství. Jeho prostřednictvím nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům přispívajícím k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat jak mezi sebou, tak s partnerskými organizacemi doma i v zahraničí [6].

Program Zelené stezky Greenways se zaměřuje na projekty, které v sobě integrují řešení několika oblastí, s cílem zlepšení kvality života obyvatel měst i obcí. Hlavní témata programu jsou[6]:

- místní a regionální rozvoj,
- šetrná a bezpečná doprava,
- šetrná turistika,
- ochrana přírodního a kulturního dědictví,
- zdravý životní styl.

V České republice program Zelených stezek - Greenways řídí Nadace Partnerství. Nadace poskytuje metodickou pomoc a finanční podporu organizacím a projektům, které přispívají k udržitelnému rozvoji stezek, přírodních koridorů a přilehlého území. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat [6].

Česko jede

Česko jede je projekt, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Jeho cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. Ve výhledu bude rozšířen o marketingovou podporu dalších odvětví aktivní turistiky – pěší a vodní turistiky, in-line bruslení, terénní cyklistiku, ale i běžeckou turistiky.

Současným úkolem tohoto webového portálu www.ceskojede.cz je lépe a viditelněji prezentovat vize, cíle a myšlenky projektu Česko jede pro jednotlivé partnery. Proto je nutné k tomuto webu přistupovat jako k testovací verzi, která byla poprvé projednána na národní cyklokonferenci dne 2. 6. 2011 ve Velkých Karlovicích [7].

Ambicí www.ceskojede.cz je nabízet na jednom místě top cykloturistickou nabídku ČR, přičemž by spolupracoval s portály krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací, možná i s komerčními weby, kdyby byl z jejich strany zájem o spolupráci. Již nyní zde můžete najít ukázky cyklomarketingových produktů podle typu cílových skupin [7]:

- rodiny s dětmi (kratší a bezpečné trasy, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch),
- tematické produkty,

- méně zdatní rekreační cyklisté, mají obavy z větší fyzické námahy, do této kategorie patří často i senioři (nenáročné kratší trasy, cca do 30 km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch),
- zdatnější rekreační cyklisté, (okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty),
- dálkoví cyklisté (trasy 50 - 100 km, převážně se drží páteřních tras, v cílových destinacích se zdrží zpravidla jen chvíli),
- bikeři, terénní cyklisté (preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu různé náročnosti).

Cyklisté vítání

Certifikaci Cyklisté vítání spustila Nadace Partnerství v roce 2006. Certifikovaná ubytovací a stravovací zařízení, kempy a turistické cíle označuje v terénu usmívající se zelené kolo na bílém pozadí. Tým deseti akreditovaných hodnotitelů prověřuje v sezoně plnění podmínek certifikace ve více než tisícovce zařízení. Certifikace byla v prvních dvou letech podpořena ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Společného regionálního operačního programu.

Cílem je vytvoření certifikačního systému Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro skupinu cyklisté a cykloturisté, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR na základě úspěšných zkušeností ze zahraničí. Na Slovensku se loni rozběhl podobný systém pod značkou Víťajte cyklisti!, který je s českým vzájemně propojený.

Rekreační cyklistika a cykloturistika patří k nejpoblárnějším formám individuální, rodinné a skupinové turistiky v ČR. K rozvoji této specifické formy šetrné turistiky má Česko dobré geografické podmínky a poměrně hustou síť jednotně značených cyklistických tras. Kromě zájmu domácích cyklistů roste i návštěvnost cykloturistů ze zahraničí, vyhledávajících zejména nadregionální tematické trasy (například stezku Greenways Praha Vídeň) [7].

4.3 EuroVelo

Celkem 14 mezinárodních dálkových cyklistických tras v celkové délce přesahující 70 000 km – to je mezinárodní síť s názvem EuroVelo propojující všechny země Evropy. Zrealizovaných je již 45 000 km tras, zbytek má být zrealizován do roku 2020.

Již v polovině 90. let připravila Evropská cyklistická federace návrh ambiciózního projektu, jehož cílem bylo vytvoření evropské sítě cyklotras, která bude základním stavebním kamenem pro rozvoj evropské cykloturistiky. Během patnácti let se za podpory Evropské unie a ve spolupráci s mnoha národními partnery, včetně českého zástupce, Nadace Partnerství, podařilo Evropské cyklistické federaci navrhnout vedení jednotlivých tras a zároveň vyznačit velkou část z nich. Zároveň projekt EuroVelo zahrnuje nejrůznější aspekty silniční dopravy – cestovní ruch, rekreaci, ochranu životního prostředí, plynulost provozu a jeho bezpečnost, ale i rozvoj regionální infrastruktury a v neposlední řadě i podporu kulturní výměny. Jednotlivé trasy se tak stávají velkou výzvou pro obce a podnikatele podél tras EuroVelo. Síť totiž přináší cykloturistům jízdu atraktivními místy a vede je podél historických a přírodních památek světového formátu [20].

EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových cyklotrasách, které splňují stanovené podmínky. Podstatnou část této sítě tvoří již stávající národní, regionální či místní cyklotrasy. Existuje také jednotná forma značení logem EuroVelo, která je daná v Manuálu značení tras EuroVelo. Trasy jsou jednotně označeny číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček (symbol Rady Evropy), názvem trasy (v angličtině či v národním jazyce) a názvem sítě tras (EuroVelo). Toto značení je integrováno do jednotlivých národních systémů značení v Evropě [9].

EuroVelo v České republice

Vedení tras EuroVelo nemůže být náhodné. Tyto koridory se mají stát páteřními trasami, do kterých v budoucnosti potečou největší investice pro další rozvoj. Při budování EuroVela jsou ve výhodě státy, které koordinují rozvoj tras prostřednictvím jediné organizace. ČR tu naráží na problém, protože zde neexistuje taková silná organizace nebo státní instituce. Partnerem Evropské cyklistické federace je Nadace Partnerství. Na rozvoji páteřních tras spolupracuje s Centrem Dopravního výzkumu (CDV), které bylo zřízeno Ministerstvem dopravy ČR, a s Klubem českých turistů (KČT). Do jednání dále vstupují jednotlivé kraje, mikroregiony a místní sdružení. Proto jsou jednání složitá a postupují jen pomalu [46].

Trasy EuroVela

Celkově je v síti EuroVelo zahrnuto již více než 63 tisíc kilometrů cyklistických tras. Českou republikou prochází 4 mezinárodní trasy EuroVelo v celkové délce 2 100 km [17], [18], [19], [16]:

- EuroVelo č. 4 – prochází územím Francie, Velké Británie, Nizozemí, Belgie, Německa, ČR (Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava), Polska a Ukrajiny,

- EuroVelo č. 7 – Středoevropská, nebo-li Sluneční trasa prochází územím Norska, Finska, Švédska, Dánska, Německa, ČR (Děčín, Praha, Tábor, České Budějovice), Rakouska, Itálie a končí na Maltě,
- EuroVelo č. 9 – Jantarová stezka - prochází územím Polska, ČR (Jeseník, Oomouc, Břeclav, Brno), Rakouska, Slovinska a končí v Chorvatsku,
- EuroVelo č. 13 – Stezka železné opony – vedoucí na hranici mezi Ruskem, Norskem a Finskem až po Bospor na hranici mezi Bulharskem, Řeckem a Tureckem. Následně stezka míří k pobřeží Estonska, odkud směřuje do Lotyšska, prochází Litvou, Polskem, Německem, až do místa, kde spolu hraničí Sasko, Bavorsko a Česká republika (Aš, Cheb, Šumava, Vyšší Brod, Slavonice, Znojmo, Mikulov, Valtice), dále prochází Rakouskem, Slovenskem, Maďarskem, Slovinskem, Chorvatskem, Srbskem, Rumunskem, Bulharskem a Makedonií.



Obrázek 2: Dálkové trasy EuroVelo v ČR

Zdroj: [9]

Dále se trasy EuroVela dělí na severojižní trasy, západovýchodní trasy a okruhy [9].

- **Severojižní trasy**
 - o EV 1 – Trasa po pobřeží Atlantiku: North Cape – Sagres (8 186 km)
 - o EV 3 – Poutnická trasa: Santiago de Compostella – Trondheim (5 122 km)

- EV 5 – Via Romea Francigena: Londýn – Brindisi (3 900 km)
 - EV 7 – Středoevropská trasa: North Cape – Malta (6 000 km)
 - EV 9 – Od Baltu k Jadranu (Jadranová cesta): Gdaňsk – Pula (1 930 km)
 - EV 11 – Východoevropská trasa: North Cape – Atény (5 964 km)
 - EV 13 – Stezka Železné opony: Barentsovo – Černé moře (9 000 km)
 - EV 15 – Rýnská stezka: Andermatt – Hoek van Holland (1 320 km)
- **Západovýchodní trasy**
- EV 2 – Cesta hlavními městy: Galway – Moskva (5 500 km)
 - EV 4 – Roscoff – Kiev: (4 000 km)
 - EV 6 – Od Atlantiku k Černému moři (Říční trasa): Nantes – Constanta (3 653 km)
 - EV 8 – Středomořská trasa: Cardiz – Atény (5 388 km)
- **Okruhy**
- EV 10 – Trasa kolem Baltského moře (Hanzovní okruh), (7 930 km)
 - EV 12 – Trasa kolem Severního moře (5 932 km)

Vyznačení dálkových tras EuroVelo je uvedeno v příloze A.

4.4 Značení cyklotras

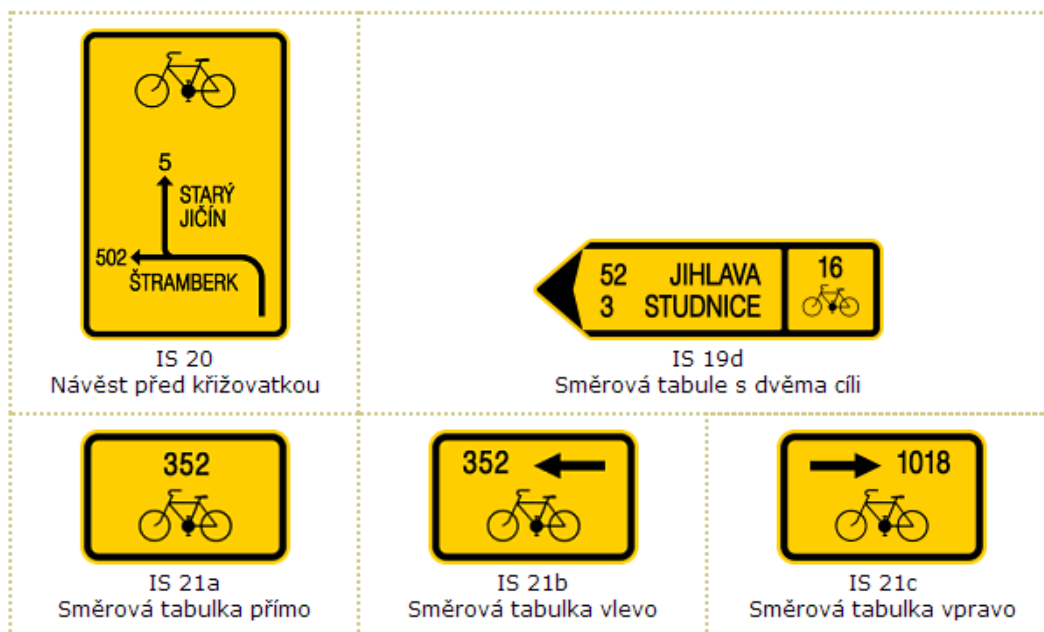
Díky aktivitám krajů a regionů vzniklo v ČR mnoho kilometrů nových cyklotras. Zároveň je ale potřeba této situaci upravit systém značení cyklotras. I proto, že by v ČR měly být vyznačeny i nové dálkové cyklotrasy [31].

Cykloznačení

Cyklistické trasy dělíme na cyklotrasy a cykloturistické trasy. Všechny prvky cykloturistického značení mají žlutou podkladovou barvu.

Cyklotrasy jsou ty, které vedou po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. Používají se tři základní cykloznačky: Návěst před křižovatkou, Směrová tabule a Směrová tabulka. Na všech najdete symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti

k dalším cílům na trase. Umisťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy [30].



Obrázek 3: Cykloznačky

Zdroj: [30]

Cykloturistické trasy jsou ty, které vedou většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénu. Jsou vyznačeny pásovými značkami o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být také doplněny na šipku. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších nebo lyžařských, jen základní barva je žlutá a značky jsou přibližně jednou tak velké, aby byly pro cyklisty lépe viditelné. Pásové značení je doplněno směrůvkami, které oproti těm pěším mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno „Cyklotrasa KČT č. ...“ [30].



Obrázek 4: Cykloturistické značky

Zdroj: [30]

4.5 Nová metodika cykloturistického značení

Jasná pravidla pro navrhování cykloturistického značení zavádí metodická příručka, kterou ve spolupráci s Klubem českých turistů (KČT) připravil tým odborníků projektu Česko jede.

Nová metodika upravuje tvorbu a značení mezinárodních, národních a regionálních cyklotras v jednotné, mezinárodně srozumitelné a technicky snadno proveditelné podobě. Materiál doplňuje současnou podobu značení cyklotras v ČR. Značky na dálkových trasách mohou podle tohoto materiálu obsahovat kombinaci turistických cílů a čísel cyklotras společně s logy dálkových cyklotras. Pro příznivce cykloturistiky z domova i ze zahraničí to představuje jednodušší a srozumitelnější systém, který kromě čísel cyklotras bude obsahovat také loga nadregionálních tras a mezinárodních dálkových tras EuroVelo [4].



Obrázek 5: Nové značení cyklotras

Zdroj: [4]

Nové značení cykloturistických tras vychází ze stávající legislativy a respektuje používanou metodiku Klubu českých turistů.

Nové značky [4]:

- doplňují platný systém dopravního značení cyklotras v ČR,
- umožňují proznačení cyklotrasy číslem i logem, včetně značení mezinárodních tras EuroVelo,
- upozorňují na blízké turistické cíle pomocí mezinárodně srozumitelných piktogramů (např. Nádraží, přívoz, památky, nebezpečná místa atd.),
- jsou mezinárodně srozumitelné a kompatibilní se značením cyklotras v evropských zemích.

5 CYKLOSTEZKY

Následující část práce bude zaměřena na existující cyklostezky ve východočeském kraji. Tyto cyklostezky byly vybrány proto, že patří k nejdelším souvislým cyklotrasám v České republice (přibližně 30 km dlouhé) a proto je možné u nich provést analýzu a vyhodnotit u nich dopady na celý region. Konkrétně se bude jednat o novou cyklostezku vedoucí z Hradce Králové do Kuksu a cyklostezku vedoucí z Letohradu do Ústí nad Orlicí a odtud do Chocně. Nejprve budou cyklostezky uvedeny, poté bude popsána jejich trasa, zmapovány možnosti občerstvení a ubytování v obcích, kterými cyklostezky prochází. Budou zmíněna turisticky zajímavá místa podél cyklostezek, které mohou výletníci projíždějící těmito cyklostezkami navštívit. Dále bude do práce zařazen monitoring návštěvnosti cyklostezek, který byl v obou případech zpracován obecně prospěšnou společností Partnerství. Bude proveden i vlastní monitoring a jeho vyhodnocení. Metodou řízeného rozhovoru se starosty obcí ležících podél cyklostezek, popřípadě s jejich zástupci budou analyzovány dopady cyklostezek na tyto obce.

Dopady cyklostezek budou vyhodnoceny z následujících pohledů:

- nabídky doprovodných služeb u cyklostezek,
- nabídky atraktivit podél cyklostezky,
- návštěvnosti cyklostezek,
- ekonomického vyhodnocení,
- subjektivních dopadů výstavby cyklostezek na fungování obcí,
- bezpečnosti.

5.1 Cyklostezka z Hradce Králové do Kuksu

Labská stezka patří k nejpůvabnějším a nejrozmanitějším dálkovým cyklotrasám v Evropě. Od Severního moře přes Labské pískovce až do Polabí čeká cyklisty 1 270 km rozmanité a nedotčené přírody labských lužních lesů. Úsek v ČR je dlouhý 370 km. V Německu se tato cyklotrasa nazývá Elberadweg. Labská stezka je součástí sítě evropských tras EuroVelo. Česká část Labské stezky je značena jako cyklotrasa 2 a prochází Ústeckým, Středočeským, Pardubickým a Královéhradeckým krajem. Jako část mezinárodních tras EuroVelo je Labská stezka v ČR součástí tras EuroVelo 4 a 7. Elberadweg je na celé své německé trase proznačena svým logem [36].

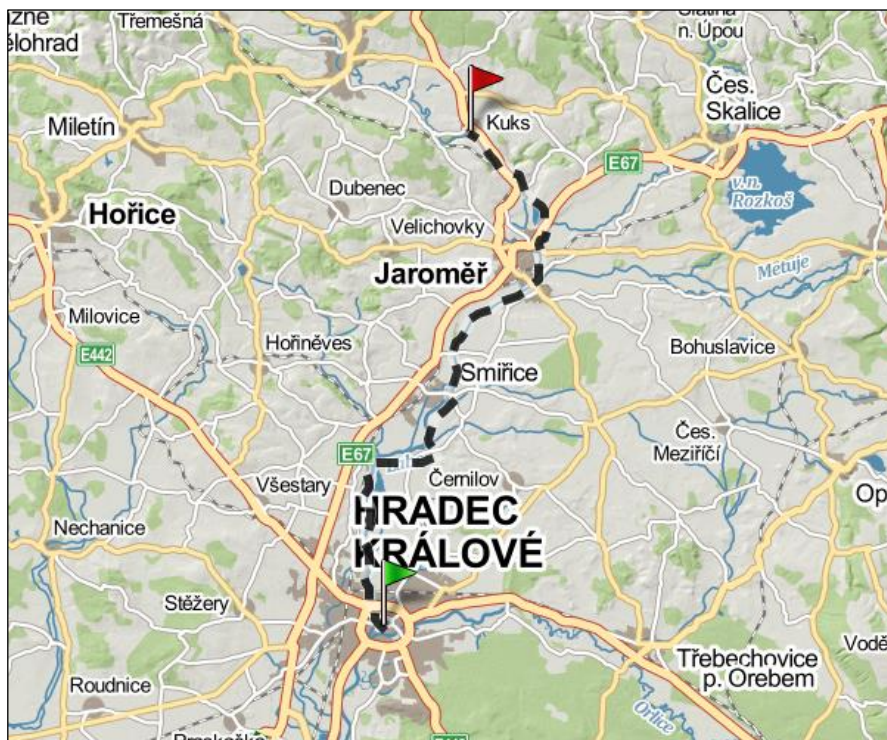


Obrázek 6: Logo cyklostezky Elberadweg

Zdroj: [47]

Cyklostezka Hradec Králové – Kuks byla otevřena 15. 5. 2013 a je součástí dálkové Labské stezky, která začíná u jeho pramene a končí v Hamburku. Její vybudování stálo 67 milionů korun a z toho téměř 48 milionů činila dotace poskytnutá z Evropské unie [57].

Začátek cyklostezky Hradec Králové - Kuks je v Hradci Králové u tzv. Kamenného mostu na Pláckách na levém břehu Labe. Cyklostezka navazuje na městský systém cyklotras a její délka je 26 km. Jak bylo již uvedeno, tato trasa je jednou z nejdelších souvislých cyklotras v České republice. Je vhodná i pro bruslaře, handbiky² a kolečkové vozíky. Trasa vede převážně v těsné blízkosti řeky Labe (v Jaroměři i podél Metuje a Úpy).



Obrázek 7: Trasa cyklostezky Hradec Králové – Jaroměř – Kuks

Zdroj: vlastní zpracování

² Handbike je unikátní mobilní prostředek pro osoby se zdravotním postižením. Jedná se o typ tříkolky s elektropohonem, který je určen pro snadnější mobilitu osob, zejména s tělesným postižením (poranění a nemoci míchy, amputace dolních končetin aj.), které zpravidla používají ortopedický vozík.

5.1.1 Projekt cyklostezky Hradec Králové – Kuks

Cíle projektu

Obecným cílem projektu je vybudování cyklostezky sloužící především pro potřeby rozvoje cestovního ruchu a zvýšení atraktivity regionu pro život obyvatel a návštěvníků kraje. Projekt předpokládá a jeho cílem je vybudovat cyklostezku, která by v sobě integrovala základní potřeby návštěvníků regionu na ekologickou dopravní obslužnost a zároveň by nahradila trasu stávající cyklotrasy č. 24 Labské. Cyklostezka propojí nejzajímavější regionální památky (Kuks) s krajským městem v návaznosti na další cyklostezky, které se křižují ve městě.

Výstupem projektu je vytvoření 20,795 km pro aktivní odpočinek turistů a návštěvníků regionu. Výsledkem projektu je vytvoření páteřní cyklostezky, která je zároveň i cyklistickou stezkou mezinárodní. Její realizací dojde k vytvoření nových kvalitních podmínek pro rozvoj rekreační a turistické cyklistiky v regionu. Užívání cyklostezky je víceúčelové – jedná se o nemotoristickou komunikace sloužící jako cyklistická stezka, pěší stezka, stezka pro in-line bruslaře.

Jediným **indikátorem**, který je v projektu uveden, je délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras v délce 20,79 km.

Tento projekt byl realizován v rámci operačního programu NUTS II Severovýchod, prioritní oblast 3. Cestovní ruch, oblast podpory 3.1. Rozvoj základní infrastruktury a doprovodných aktivit v oblasti cestovního ruchu [83].

5.1.2 Popis trasy cyklostezky

Hradec Králové – Smiřice / návaznost na další cyklotrasy 2 (24), 181, 4197, 4257 (mimo 300m úseku po polní cestě za Lochenicemi je stezka sjízdná i pro in-line)

Labská stezka prochází v Hradci Králové podél řeky Labe, přibližně 500 metrů od historického jádra a 1,5 kilometru od vlakového nádraží a terminálu hromadné dopravy. Po značení se z centra města (od budovy Muzea východních Čech) cyklista dostane ke Kamennému mostu na Pláckách, odkud je stezka vedena po levém břehu až do Předměřic nad Labem.



Obrázek 8: Kamenný most na Pláckách

Zdroj: vlastní zpracování

V Předměřicích se přejede přes jez na pravý břeh a dále se pokračuje do Lochenic. U mostu je nutné ze stezky odbočit vlevo na stávající komunikaci a na prvním odbočení za železničním přejezdem pokračovat vpravo – objíždí se přírodní rezervace Trotina. Po stávající komunikaci (opět se přejíždí železniční přejezd) se za mostkem přes říčku Trotina najíždí na polní nezpevněnou cestu (tu má do asfaltové podoby rekonstruovat Státní pozemkový úřad). Přibližně po 300 metrech polní cesty se cyklista opět dostane na asfaltovou stezku, která jej přivede do zámeckého parku ve Smiřicích. (Parkem se dá projet na kole až k zámku.)

Smiřice – Josefov / návaznost na další cyklotrasy 4252 a 4166 (úsek je v celé délce sjízdňý pro in-line)

Ve Smiřicích stezka pokračuje po stávající komunikaci ke střelnici a nastoupá u jezu na hráz na pravém břehu. Po pravém břehu vede kolem loděnice v Černožicích, pod Semonicemi až k čistírně odpadních vod v Jaroměři. Od čistírny se po stávající komunikaci dojede k mostu, za ním se odbočí doleva na šterkovou cestu podél řeky Metuje kolem tenisových kurtů v Josefově.

Josefov - Jaroměř-Brod nad Labem / návaznost na další cyklotrasy 4034, 4117, 4266 (až na 700 m úsek u tenisových kurtů v Jaroměři je stezka sjízdňá pro in-line)

Z cesty u tenisových kurtů se odbočí doleva na stávající komunikaci a za mostem na silnici směr Rychnovek. Po 500 metrech se za zahrádkami sjede doleva na nový cementobetonový

povrch směrem k průmyslovému komplexu Karsit. Na konci je vlevo přejezd mostu po stávající komunikaci, pak se odbočí vpravo podél řadových domů a za nimi úzkou uličkou dolů k Úpě.

Podél řeky stezka dovede cyklistu k podchodu pod silnicí I. třídy Hradec Králové – Náchod a následuje po stávající komunikaci ke krematoriu. Za ním se sjede dolů z kopce a dále vede stezka pořád po ukazatelích rovnou za nosem přes Heřmanice, Brod nad Labem až do Kuksu.

V Kuksu je návaznost na další cyklotrasy 2 (24), 4098, 4116 [33].



Obrázek 9: Hospital Kuks

Zdroj: vlastní zpracování

Další fotografie z cyklostezky jsou uvedeny v příloze B.

5.1.3 Nabídka doprovodných služeb u cyklostezky

Občerstvení na cyklostezce

Výletníci se mohou ve směru z HK do Kuksu poprvé občerstvit v Předměřicích nad Labem, kde se nachází bufet Hawai. Před ním je malé dětské hřiště s pískovištěm, několik laviček, hřiště na plážový volejbal a jen pár metrů odtud se nachází Správcický rybník. Dětské hřiště ocení především rodiny s dětmi. Nedaleko bufetu je také cukrárna s terasou. Další stánek s občerstvením je výletníkům k dispozici ve Smiřicích. Možnost občerstvení

je zde také naproti baroknímu zámeckému kostelu v městské restauraci. V Černožicích přivítá cyklisty poutací cedule upozorňující na hospůdku se zahrádkou U Saze. O víkendech se zde i griluje. V Jaroměři, konkrétně v její části Jakubské předměstí se nacházejí dvě možnosti občerstvení. První z nich, Občerstvení U mě je umístěno v obytné zóně řadových domů, kde je před jedním řadovým domkem k dispozici sezení. Pár metrů odtud se nachází po pravé straně od cyklostezky ještě jedno občerstvení. Další občerstvení mohou výletníci využít v Brodě nad Labem, vpravo od cyklostezky. Je zde nová, kvůli cyklostezce vybudovaná hospůdka. Jsou zde umístěny lavičky a zastřešení. U této hospůdky se také griluje.

V **Kuksu** se nachází Hostinec U Prd'oly, který je však dočasně uzavřen. V barokním domě na nábřeží probíhá rekonstrukce, která potrvá do podzimu 2014. Hostinec je zapsán mezi národní kulturní památky a sídlí zde od roku 1720. Po skončení rekonstrukce bude v budově otevřen velký multifunkční sál a výstavní prostor v suterénu. V části budovy bude pravděpodobně opět otevřena restaurace [60].

Tabulka 2: Možnosti občerstvení na cyklostezce Hradec Králové – Kuks

Občerstvení na cyklostezce HK - Kuks	
Předměřice nad Labem	Bufet Hawai
Smiřice	2 x občerstvení, městská restaurace
Černožice	Hospoda U Saze
Jakubské předměstí (Jaroměř)	Občerstvení U Mě, občerstvení
Brod nad Labem	Hospoda
Kuks	Hostinec U Prd'oly

Zdroj: vlastní zpracování

Ubytování na trase

Podél cyklostezky se nachází několik ubytovacích zařízení. Obec Předměřice nad Labem a město Smiřice nedisponují žádným ubytovacím zařízením. Mezi nimi leží obec Lochenice, ve které se nachází Ubytovna Lochenice. V této ubytovně se však cyklisté neubytovávají. Výjimkou bylo minulý rok ubytování rodiny s dětmi, která podnikala výlety po Hradecku. Ubytování nebylo spojeno s nově vystavěnou cyklostezkou. V obci Černožice se vedle mezinárodní silnice E67 vedoucí z hlavního města Prahy přes Polsko, Litvu, Lotyšsko a Estonsko do hlavního města Finska - Helsinek, nachází Motel Arkus. Metodou řízeného

rozhovoru ze dne 17. 4. 2014 bylo zjištěno, že tento motel využívají hojně řidiči nákladních automobilů, které obcí po této mezinárodní silnici projíždějí. Turisté se v motelu ubytovávají zcela výjimečně. V Penzionu Expanze v Jaroměři se cyklisté občas ubytovávají. Nárůst počtu ubytování vybudováním cyklostezky však nezaznamenali. Cyklisté se v penzionu ubytovávali i dříve. Naopak v Grand Hotelu, který se nachází také v Jaroměři, majitelé zaznamenali nárůst počtu ubytovaných cyklistů, který nastal právě díky vybudované cyklostezce. V Hotelu 28 v loňském roce nebyl zaznamenán žádný dramatický nárůst v počtu ubytování cyklistů. Hotel se nachází přibližně jeden kilometr od cyklostezky. Poutací cedule na možnost ubytování v hotelu u cyklostezky není. Poslední možností ubytování na cyklostezce je v Chalupě v Kuksu a v Galerii Kuks. Ubytování v Chalupě v Kuksu začalo svůj provoz minulý rok, když byla cyklostezka již vystavěna, proto četnost ubytování nelze hodnotit. Ubytování v Galerii Kuks zatím nebylo cyklisty tolik využíváno. Cyklisté spíše projížděli. Výhledově majitelé očekávají nárůst ubytování v létě, kdy by již měl být po nyní probíhající rekonstrukci znovu otevřen Hospital Kuks, který má návštěvníkům zajisté co nabídnout.

Tabulka 3: Ubytovací zařízení podél cyklostezky Hradec Králové – Kuks

Ubytovací zařízení podél cyklostezky HK - Kuks	
Hradec Králové	Hotel Okresní dům, Hotel Grand, Penzion-Arto, Penzion U Jana, Penzion U Svatého Lukáše (vše v centru) a další
Lochenice	Ubytovna Lochenice
Černožice	Motel Arkus
Jaroměř	Pension Expanze, Grand Hotel, Hotel 28
Kuks	Chalupa v Kuksu, Galerie Kuks

Zdroj: vlastní zpracování

Na následujícím obrázku jsou vyznačeny červeně možnosti občerstvení a zeleně možnosti ubytování na cyklostezce HK – Kuks.



Obrázek 10: Možnosti občerstvení a ubytování na cyklostezce HK – Kuks

Zdroj: vlastní zpracování

5.1.4 Nabídka atraktivit podél cyklostezky

Podél cyklostezky a v jejím blízkém okolí se nachází mnoho památek a zajímavostí, které cyklisté mohou při své projíždce navštívit. Jedná se především o Smiřický zámek a jeho Kapli Zjevení Páně, Železniční muzeum, Muzeum Magie, Pevnost Josefov a Hospital Kuks.

Smiřický zámek a jeho Kaple Zjevení Páně

Největší atrakcí města Smiřice je zámek a jeho kaple Zjevení Páně. Ceněná barokní stavba vznikla v letech 1699 až 1705 a je přisuzována buď K. Dienzenhoferovi nebo J. B. Santinimu [48].

Její složitý, zprohýbaný půdorys má tvar mírně protáhlého osmiúhelníku. Stavba je cenná nejen architektonicky, ale i díky ojedinělému, kompaktnímu, slohově jednotnému interiéru, který od dostavby kaple nedoznal větších změn. Zámecká kaple Zjevení Páně byla pro svoji výjimečnou architekturu prohlášena v roce 1996 za národní kulturní památku. Od roku 2006

je národní kulturní památkou i Brandlův obraz tří králů umístěný na hlavním oltáři smiřického kostela (jako součást souboru šesti oltářních obrazů od P. Brandla a K. Škréty) [34].

Železniční muzeum v Jaroměři

Milovníkům mašinek se bude jistě líbit železniční muzeum, které se nachází ve více než sto let staré výtopně parních lokomotiv. Ta je památkou sama o sobě. Mezi exponáty patří osm parních lokomotiv, nejstarší je z roku 1873. Své obdivovatele potěší unikátní ozubnicová lokomotiva z roku 1901, která sloužila na trati Tanvald – Kořenov. Dále se zde nachází elektrická akumulátorová lokomotiva Ringhoffer z roku 1916, motorové lokomotivy, inspektorská autodrezína TATRA a další nákladní i osobní vozy. Exponáty jsou funkční, což je poměrně unikátní. Do lokomotivy si mohou návštěvníci vlézt, pozorovat vše velice zblízka a opatrně osahat [29].

Muzeum magie

Muzeum magie je zajímavým cílem v Kladském pomezí a unikátem nejen tuzemským, ale také evropským. Muzeum je rozděleno do tří částí. První se věnuje vzniku představ o nadpřirozenu, kouzel a magických praktik spojených s pověrami. Druhá část expozice představuje mistry české magie a historii nejznámějších a nejlepších českých kouzelných divadel. V poslední části jsou vystaveny vlastní práce pana Zacha - intarzie, koláže a asambláže na téma kouzla a magie.

Součástí muzea je také školící, odborné a rekreační středisko kouzelníků se studovnou, knihovnou a videozáznamy světových kouzelnických čísel [73].

Pevnost Josefov

Pevnost Josefov byla postavena rakouským císařem Josefem II. V období 1780 až 1787.

Její hlavním úkolem bylo bránit severní hranice rakouské říše proti Pruskému království. Pevnost měla i svá další využití. Byla obrovskou zbrojnicí, skladištěm střelného prachu, zásob jídla a v neposlední řadě také poskytovala bezpečné ubytování vojákům i civilistům [56].

V období od dubna do října se konají prohlídky podzemních chodeb v pevnosti, každá trvá 70 minut [48].

Hospital Kuks

Národní kulturní památka Hospital Kuks je státní památkový objekt spravovaný Národním památkovým ústavem, územní památkovou správou pro východní Čechy na Sychrově. Zvenku objekt připomíná klasický zámek, tento pocit navíc umocňuje i nádherná zahrada,

kteřá k němu přiléhá. Ve skutečnosti se tento objekt proslavil jako hospital pro vysloužilé vojáky [71].

Špitální budova plní především muzeální funkce a prezentuje historii v podobě expozic barokního umění a vývoje lékárenství [23].

Díky své výzdobě a určení patří kukský Hospital mezi nejvýznamnější barokní památky ve střední Evropě [49].

Metodou řízeného rozhovoru ze dne 18. 4. 2014 bylo zjištěno, že vybudování cyklostezky přispělo k mírnému zvýšení návštěvnosti Muzea Magie v Jaroměři, které se nachází v blízkosti cyklostezky. V Železničním muzeu nebyl zaznamenán nárůst počtu návštěvnosti po vybudování cyklostezky. Cyklisté se zde zastavují podobně, jako v minulých letech. Největší nárůst v počtu návštěvnosti zaznamenal Hospital Kuks. U cyklistů projíždějících po této cyklostezce převažují spíše jednodenní výlety, kdy se výletníci na Kuksu zastaví a projdou si areál, většinou bez prohlídky. Cyklistů, kteří podnikají cyklistické výlety přes celou republiku, zastaví se na Hospitalu a účastní se prohlídky, také zřatelně přibilo. V současné době probíhá rekonstrukce Hospitalu, která by měla být dokončena do začátku června. Kuks bude nabízet větší úložní prostory pro kola a bude se více orientovat na cyklisty. Hospital by se měl zapojit i do programu Cyklisté vítáni, kdy by se stal jedním z certifikovaných turistických cílů s doprovodnými službami. Naopak v Pevnosti Josefov se vybudováním cyklostezky návštěvnost nezvýšila.

Návštěvnost těchto atraktivit by se mohla v dalších letech zvyšovat. Vzhledem k tomu, že cyklostezka byla otevřena teprve v květnu roku 2013 nelze vyvozovat z návštěvnosti atraktivit ucelené závěry. Předpokládá se, že v dalších cyklistických sezonách by se návštěvnost atraktivit mohla zvyšovat.

5.1.5 Monitoring návštěvnosti cyklostezky Hradec Králové – Kuks

Potřeba monitoringu

Rozvoj šetrné dopravy a turistiky se dnes neobejde bez využití moderních technologií, díky kterým lze zjistit návštěvnost jednotlivých lokalit i celých oblastí. Data z monitoringu slouží jak pro plánování kapacit cyklistických a pěších komunikací ve městech, tak pro sledování pohybu turistů v přírodě a chráněných oblastech. Údaje o návštěvnosti jsou nezbytné především pro efektivní rozhodování a odůvodnění plánovaných či realizovaných investic.

Obecně prospěšná společnost Partnerství nabízí širokou paletu monitorovacích zařízení Eco-Counter vyvinutých speciálně pro sledování počtu a směru pohybu cyklistů a pěších na stezkách a v dopravních pruzích. Součástí zařízení je i software pro profesionální zpracování dat.

Přínosy monitoringu

Znalost kvantitativních dat o pohybu cyklistů a pěších na stezkách a v dopravních pruzích vedou ke zvýšení efektivity každodenní práce. Získávají se data potřebná k [43]:

- kvantifikaci atraktivity turistických destinací a stezek,
- zhodnocení vlivu publicity na turistickou návštěvnost,
- zdůvodnění efektivnosti investic a plánování priorit údržby,
- vykazování dat o návštěvnosti médiím a partnerům,
- návrhům úprav pro rozvoj nemotorové dopravy a její bezpečnosti ve městech,
- plánování opatření k ochraně přírody v národních parcích a CHKO.

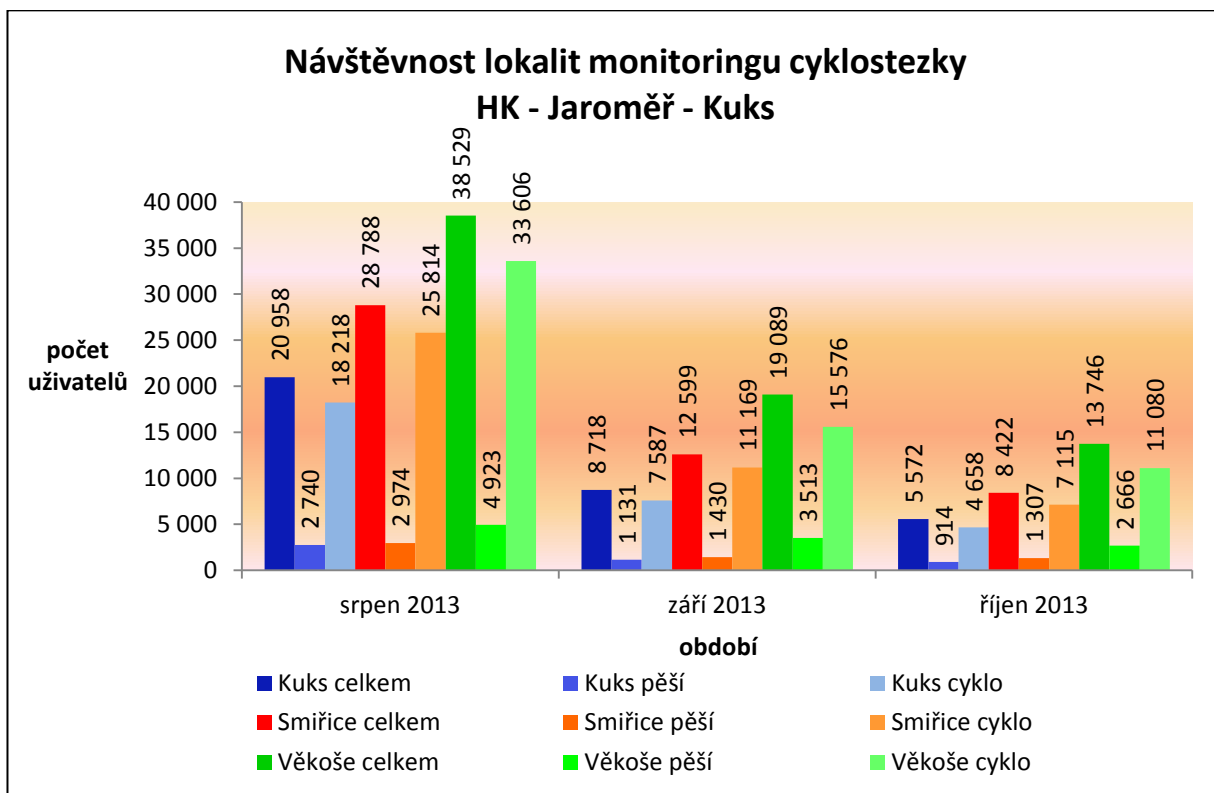
Monitoring návštěvnosti je realizován pomocí automatických sčítačů Eco-counter. Sčítače Ecocounter využívají pro monitoring pěších pyroelektrické senzory, tj. technologii založenou na záznamu skokové změny teploty, kterou vyvolává průchod návštěvníka. V případě cyklistů slouží k jejich určení indukční smyčky instalované pod povrch komunikace, na které monitoring probíhá.

Záznam dat probíhá 24 hodin denně, nepřetržitě po celý rok, a to v hodinových intervalech. Na jednotlivých lokalitách je kromě celkového počtu průchozích zjišťován i směr jejich pohybu. Datová jednotka, do níž se údaje ukládají, je společně s baterií a dalším zařízením umístěna v zamykatelném kovovém sloupku, na němž je nasunut dřevěný kryt, zajištěný visacím zámkem.

Běžně užívané technologie zaznamenávají dvě osoby jdoucí vedle sebe jako jednu, a proto byla pro umístění sčítačů vybírána v případě možnosti úzká místa. Na širokých cestách, kde zúžení nebylo možné dosáhnout, bude pomocí empirického šetření stanoven přepočítací poměr reálného počtu turistů a záznamů automatického sčítače. Tento poměr dosahuje běžně hodnot 1,0 – 1,5.

Celkové výsledky za období 1. 8. – 31. 10. 2013

Jak již bylo uvedeno, monitoring návštěvnosti Labské stezky v Královéhradeckém kraji probíhal ve sledovaném období od 1. 8. do 31. 10. 2013 celkem na 3 lokalitách. Měsíční počty průchodů a průjezdů jednotlivých typů návštěvníků jednotlivými lokalitami jsou uvedeny v následujícím grafu.



Graf 1: Návštěvnost lokalit monitoringu cyklostezky Hradec Králové – Jaroměř – Kuks v období 1. 8. 2013 – 31. 10. 2013

Zdroj: vlastní zpracování dle [43]

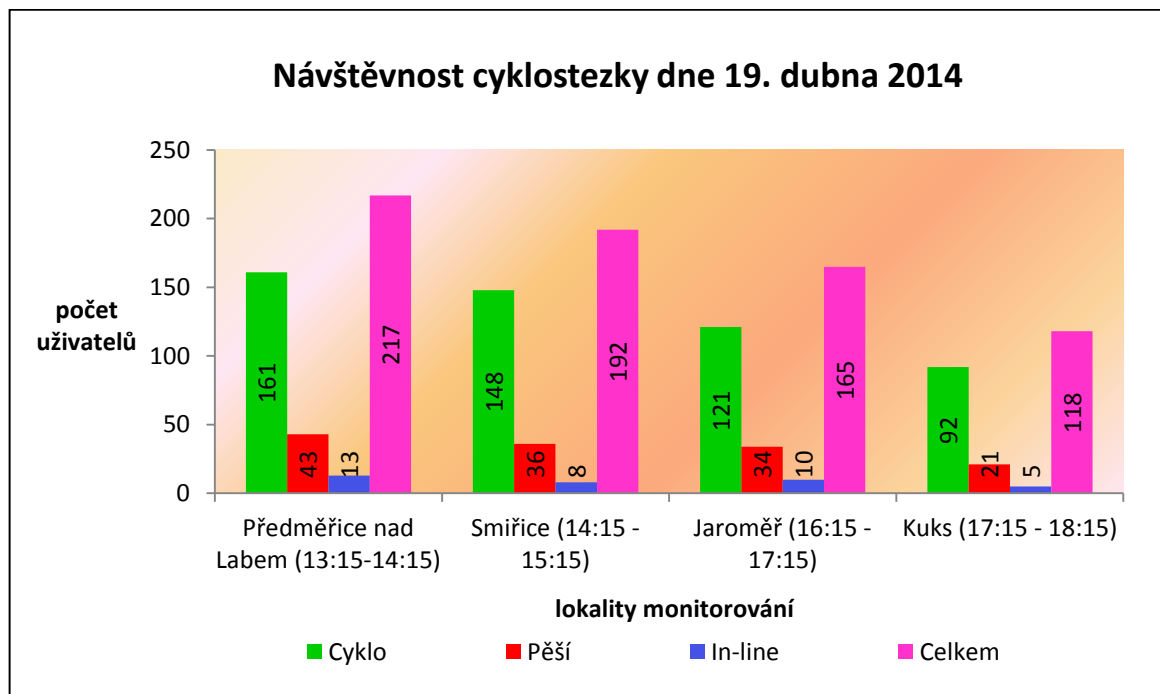
Z grafu je patrné, že nejvyšší celková návštěvnost byla zaznamenána ve Věkoších, následují Smiřice a Kuks. Výrazně se tak uplatňuje vliv vzdálenosti města Hradec Králové na návštěvnost jednotlivých lokalit. V meziměsíčním srovnání celkový počet uživatelů ve všech lokalitách klesal.

Nejvíce cyklistů bylo ve všech měsících zaznamenáno ve Věkoších a jen o něco méně ve Smiřicích. V Kuksu byl počet cyklistů cca o polovinu nižší než ve Věkoších. Mezi měsíci srpna a září došlo ve všech lokalitách k výraznému poklesu počtu cyklistů.

Pěší tvoří méně významnou část uživatelů Labské stezky ve všech sledovaných lokalitách. Nejvíce pěších bylo ve všech měsících zaznamenáno ve Věkoších. Ve Smiřicích a Kuksu byl počet pěších podobný, přibližně s polovičními hodnotami oproti Věkoším [43].

5.1.6 Návštěvnost cyklostezky

Vlastní monitoring na cyklostezce probíhal v sobotu, 19. dubna 2014. Počasí bylo již od rána slunečné a teplota se pohybovala kolem 18 stupňů Celsia. Monitoring byl vybrán záměrně na víkend, neboť v těchto dnech mají výletníci více času, než v pracovním týdnu.



Graf 2: Návštěvnost cyklostezky HK - Kuks

Zdroj: vlastní zpracování

Po dobu 4 hodin monitorování bylo sečteno celkově 692 uživatelů cyklostezky. Zaznamenáno bylo 522 cyklistů, 134 pěších a 36 in-line bruslařů. Monitoring byl prováděn vždy 15 minut. Následně byl pro zjištění počtu návštěvníků za celou hodinu tento počet vynásoben čtyřmi. Z grafu je patné, že největší četnost uživatelů cyklostezky byla u obce Předměřice nad Labem, celkem 217 uživatelů, z toho 161 cyklistů. Cyklostezka byla v sobotu, 19. dubna 2014 hojně využívána, což bylo způsobeno především krásným jarním počasím. Už od rána svítilo slunce a bylo teplo, proto na cyklostezku vyrazilo mnoho výletníků. Četnost cyklistů mírně klesala s přibývajícím časem, nejméně uživatelů cyklostezky bylo zaznamenáno mezi pátou a šestou hodinou odpolední, kdy bylo sečteno celkem 118 uživatelů cyklostezky, z toho bylo 92 cyklistů.

5.1.7 Subjektivní dopady výstavby cyklostezky na fungování obcí

Pro zjištění subjektivních dopadů a vlivu cyklostezky na přilehlé obce byla použita forma řízeného rozhovoru, který byl prováděn dne 31. 3. 2014. Vybrány byly obce Předměřice

nad Labem, Lochenice, město Smiřice a obec Černožice, které leží v bezprostřední blízkosti cyklostezky nebo jimi cyklostezka přímo prochází.

Při rozhovoru se starosty či místostarosty tří obcí a jednoho města ležících podél cyklostezky bylo zjištěno, že cyklostezka má na obce určitý vliv. V Předměřicích nad Labem vedení obce konstatovalo, že cyklostezka má na obec negativní vliv. Cyklisté se pletou a komplikují provoz loděnice, která se kříží s cyklostezkou. Dále bylo řečeno, že projezd cyklistů je složitý u místní elektrárny. Návštěvnost obce nevzrostla, cyklisté obcí pouze projíždí.

Na obec Lochenice má cyklostezka negativní dopad, způsobený průjezdem cyklistů po obecních komunikacích, na kterých se objevuje odpad, pohozené plastové lahve apod. Návštěvnost obce se nezvýšila, cyklisté obcí opět pouze projíždí.

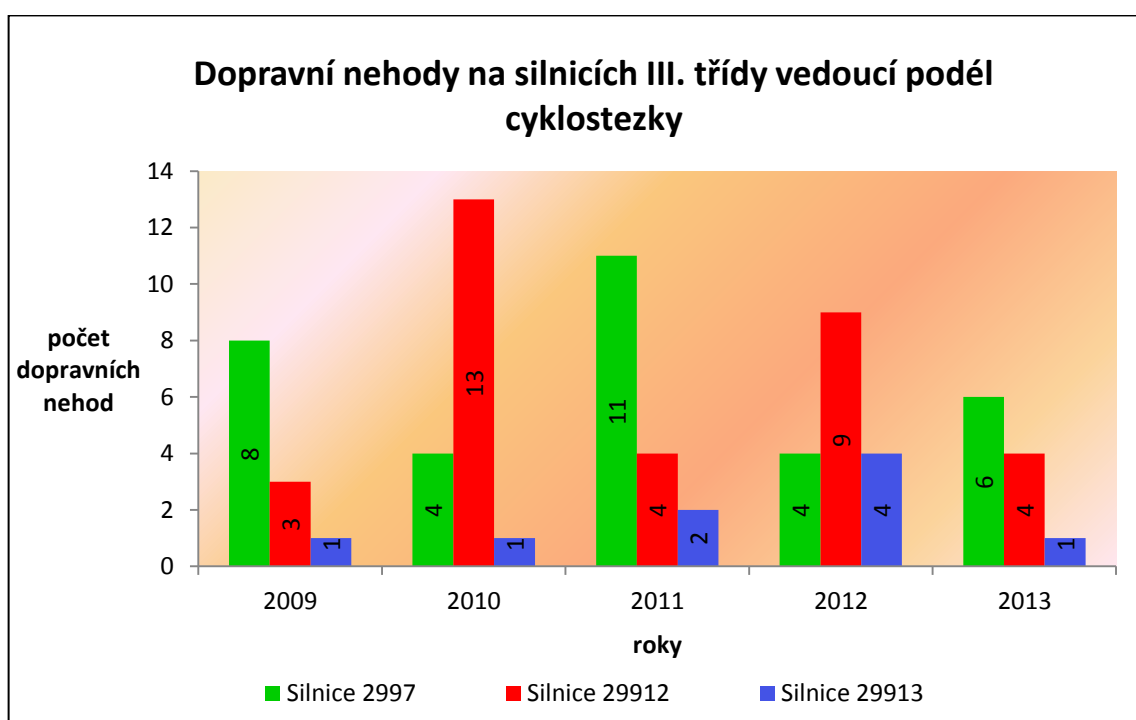
Ve Smiřicích cyklostezka HK – Kuks jednoznačně zvýšila atraktivitu území. Po jejím vybudování se ve Smiřicích otevřely dva stánky rychlého občerstvení. Městská restaurace nemá u cyklostezky v současné době žádnou upoutávku a zatím nevyužila příležitosti spočívající v blízkosti cyklostezky. Díky cyklostezce se zvýšil počet lidí dojíždějících do zaměstnání na kole. Po silnici to bylo dříve nebezpečné. Tím stezka přispívá k zlepšení ekonomiky dopravy pracujících lidí. Starosta města vidí přínos cyklostezky spíše z dlouhodobějšího hlediska, kdy v souvislosti s cyklostezkou město znovu otevírá téma osobní lodní přepravy. Ve Smiřicích pod starým mostem je nejvýše položené kotviště na řece Labe. Pokusy o turistickou lodní přepravu již byly, ale nebyla dostatečná poptávka. Po otevření cyklostezky se město domnívá, že by mohla být lodní přeprava znovu spuštěna. Jednalo by se o další pracovní příležitost a potažmo další možnost, jak do území přitáhnout turistický kapitál.

Na obec Černožice cyklostezka nemá skoro žádný dopad. Jediným přínosem, který byl konstatován, bylo rozšíření Hospody U Saze. U cyklostezky byla umístěna poutací cedule na tuto možnost občerstvení, díky níž se zvýšila jeho návštěvnost. Dále bylo uvedeno, že cyklisté Černožicemi pouze projíždějí, podobně jako je tomu u ostatních obcí.

5.1.8 Bezpečnost

Jednou z pozitivních výhod vybudování cyklostezky HK – Kuks je možné snížení dopravních nehod na silnicích, které vedou v její blízkosti. V případě této cyklostezky se jedná o silnice III. tříd, konkrétně o silnici 2997 vedoucí z Hradce Králové do Josefova, silnici 29912 vedoucí opět z Hradce Králové do Předměřic nad Labem, kde se napojuje

na silnici 29913 a silnici 29913, která vede z Hradce Králové a za Lochenicemi se napojuje na mezinárodní silnici E67. Jak již bylo zmíněno u subjektivního hodnocení cyklostezky, lidé se po cyklostezce dopravují do práce, což zvyšuje jejich bezpečnost dopravy. Z následujícího grafu je vidět počet dopravních nehod na jednotlivých silnicích, které kolísají. V roce 2013 došlo ke snížení počtu dopravních nehod na silnici č. 29912 a silnici č. 29913. Nelze říci, zda k tomuto snížení v určité míře napomohlo vybudování cyklostezky, neboť cyklostezka byla otevřena až v květnu. V dalších letech by se ovšem snížení dopravních nehod na uvedených silnicích III. třídy díky cyklostezce projevit mělo. Na druhou stranu vybudování cyklostezky přispělo a dále přispěje k jejímu většímu využívání rodin s dětmi, neboť je bezpečnější formou, jak s dětmi vyrazit na výlet nebo se někam dopravit na kole.



Graf 3: Dopravní nehody na silnicích III. třídy vedoucí podél cyklostezky HK – Kuks v letech 2009 - 2013

Zdroj: vlastní zpracování dle [28]

5.1.9 Celkové vyhodnocení cyklostezky

Dopady cyklostezky HK – Kuks nelze tak spolehlivě vyhodnotit, neboť cyklostezka byla otevřena v květnu 2013. Je nová a její dopady a vliv na okolní obce bude možné lépe analyzovat v dalších letech. Z ekonomického hlediska nelze vyhodnotit, zda cyklostezka ovlivnila příjmy obcí a nezaměstnanost v obcích, jimiž prochází. Za rok 2013 nejsou tyto údaje k dispozici.

Po vlastním průzkumu in-situ dne 19. dubna 2014 bylo zjištěno, že cyklostezka je opravdu hojně využívána. Vysoké návštěvnosti cyklostezky nahrávalo teplé a slunečné jarní počasí. Během 4 hodin průzkumu bylo napočítáno téměř 700 cyklistů. Cyklostezka je nová a láká výletníky zvláště svou cílovou atraktivitou, Hospitalem Kuks, který zaznamenal značný nárůst návštěvnosti, což bylo způsobeno právě vybudováním této cyklostezky.

Možnost občerstvení je podél cyklostezky hned několik. Na okolní obce má cyklostezka zatím jen mírný dopad. Cyklisté obcemi spíše projíždí, popřípadě se zastavují v místních hospodách, restauracích nebo u občerstvení.

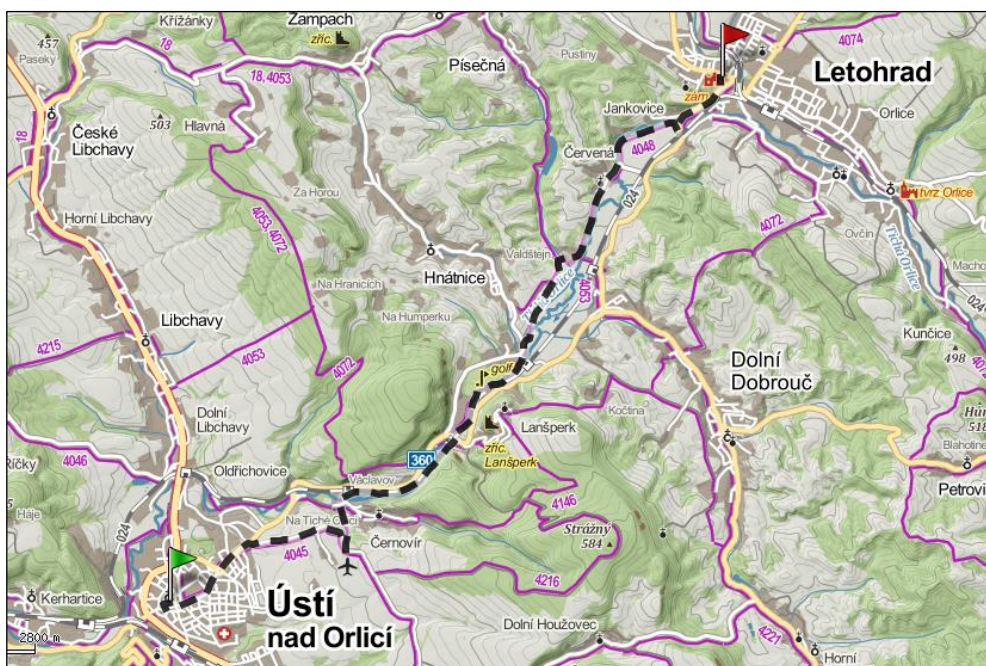
Pro větší provázání cyklostezky a okolních atraktivit by bylo vhodné umístit podél cyklostezky více poutacích a informačních tabulí, aby turisté měli přehled o tom, jaká atraktivita se u cyklostezky nachází. Do informačních center by bylo vhodné umístit průvodce cyklostezky, atlas či brožuru, kde by byly tyto atraktivity uvedeny. Výhledově by se měla snížit dopravní nehodovost cyklistů, neboť využíváním cyklostezky nebudou cyklisté muset jezdit po silnicích. Rodiny s dětmi zajisté využijí pro své výlety nebo dopravu na kole cyklostezky, u nichž vědí, že jsou více bezpečné.

5.2 Cyklostezka Letohrad – Ústí nad Orlicí – Chocẽ

Cyklostezka Letohrad – Ústí nad Orlicí byla otevřena 7. září 2007, je dlouhá 15 km a její šířka je 2,5 – 3 metry. Je značena jako cyklostezka 4048 a zvaná Stezkou „Údolím Tiché Orlice.“ Disponuje asfaltovým povrchem a dobrým značením [50].

Cyklostezka je vedena nádhernými údolními řek Tichá Orlice a Třebovka. Vede romantickým okolím a nabízí relaxaci i aktivní odpočinek. Po celém úseku je cyklostezka vybavena řadou odpočinkových míst a altánů, informačními tabulemi a rozcestníky. Řadí se také mezi nejlepší terény pro in-line v ČR [75].

Cyklostezka Letohrad – Ústí nad Orlicí je značena jako cyklostezka č. 4048 a není součástí žádné dálkové cyklotrasy ani součástí sítě evropských tras EuroVelo. Navazuje na cyklostezku Letohrad – Ústí nad Orlicí.

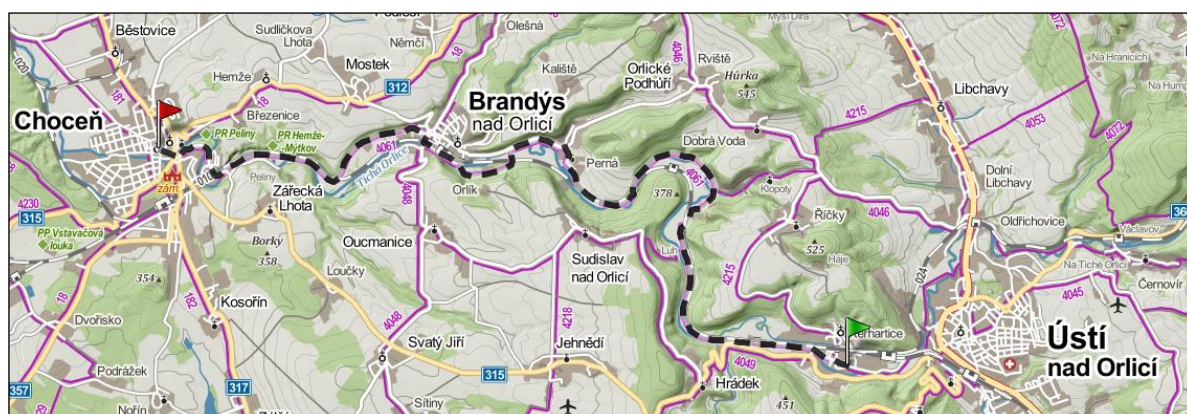


Obrázek 11: Trasa cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí

Zdroj: vlastní zpracování

Druhá část cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň byla otevřena v úseku Bezpráví – Choceň 4. 9. 2009. Je dlouhá celkem 15 km a disponuje kvalitním povrchem o šířce 2,5 – 3 metry. Její vybudování stálo 23 milionů korun, z čehož 17 milionů korun bylo financováno z dotací Evropské unie. Trasa vede malebným údolím Podorlicka podél řeky Tichá Orlice. Díky rovinnatému profilu a asfaltovému povrchu je vhodná pro rodiny s malými dětmi i in-line bruslaře. Cyklostezka se řadí mezi nejlepší terény pro in-line v ČR [77].

Cyklostezka Ústí nad Orlicí - Choceň je značená jako cyklostezka č. 4061 a není součástí žádné dálkové cyklotrasy ani součástí sítě evropských tras EuroVelo [10].



Obrázek 12: Trasa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň

Zdroj: vlastní zpracování

5.2.1 Projekt cyklostezky Bezpráví – Choceň

Cíle projektu

Hlavním cílem projektu je zvýšit bezpečnost cyklistické dopravy v Regionu Orlicko Třebovsko a přilehlém území. Tohoto cíle bude dosaženo vybudováním úseku cyklostezky Bezpráví – Choceň, která v návaznosti na stávající síť propojí zejména dvě velká města Ústí nad Orlicí a Choceň.

Cílem projektu je snížit počet dopravních nehod v Regionu Orlicko Třebovsko a přilehlém území. Tohoto cíle bude dosaženo přesunutím cyklo dopravy ze silnice II. třídy č. 312 v úseku Choceň – Seč a silnice II. třídy č. 315 v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí na cyklostezku Choceň – Brandýs nad Orlicí – Bezpráví – Ústí nad Orlicí. Doprava tak bude plynulejší a ubude dopravních nehod typu srážka auta s cyklistou nebo srážka dvou aut při předjíždění cyklisty.

Cílem projektu je podpořit rozvoj šetrného a ekologického typu dopravy. Tohoto cíle bude dosaženo vybudováním úseku cyklostezky Bezpráví – Choceň, která v návaznosti na stávající síť propojí zejména dvě velká města Ústí nad Orlicí a Choceň. Tímto se zatraktivní pravidelné dojíždění na kole, omezí se počet aut na silnicích a zvýší se tak podíl tohoto ekologického druhu dopravy na celkové dopravě v regionu.

Cílem projektu je zvýšit počet pravidelně dojíždějících občanů Regionu Orlicko Třebovsko a přilehlého území do zaměstnání, škol, na úřady i za zábavou. Tohoto cíle bude dosaženo tím, že se uvnitř stávající sítě cyklostezek v ROT a okolí doplní chybějící úsek Bezpráví – Choceň a vznikne tak propojená síť cyklostezek s celkovou délkou 45 km se spádovým územím 85 tisíc obyvatel.

Jediným zvoleným **indikátorem** projektu je délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras v délce celkem 6,25 km.

Tento projekt byl realizován v rámci operačního programu NUTS II Severovýchod, prioritní osa 1: Rozvoj dopravní infrastruktury, oblast podpory 1.2. Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území [82].

5.2.2 Popis trasy cyklostezky

Trasa vede z Letohradu stále téměř podél železniční trati až do Ústí nad Orlicí. Na začátku cyklostezky je k dispozici parkoviště vybudované přímo pro uživatele cyklostezky. V obci Červená je nutné překonat místní komunikaci, která nemá kvalitní povrch. Po vyjetí

z obce cyklisty čeká stoupání s následným sjezdem. Opatrnosti je třeba dát v obci Lanšperk na železničním přejezdu a také na přejezdech mostků přes Orlici, které mají odlišný povrch než samotná stezka. Poté trasa pokračuje k obci Černovír, kde vede chvíli po místní komunikaci. Následně směřuje k obci Oldřichovice, kde je po levé straně Areál aktivní turistiky Cakle. V Obci Dolní Libchavy vede trasa po místní komunikaci a je nutné překonat železniční přejezd. Poté stezka cyklisty zavede do Ústí nad Orlicí [15].



Obrázek 13: Cyklostezka Letohrad – Ústí nad Orlicí

Zdroj: vlastní zpracování

Druhá část cyklostezky začíná v části Ústí nad Orlicí, Kerharticích v ul. Sokolovská a vede krásným údolím Tiché Orlice. Bruslaři by měli být opatrní při přejezdu železniční tratě a při mírném stoupání a sjezdu před obcí Klopoty. Dále stezka pokračuje po novém povrchu až k obci Perná. Odtud je nutné jet 900 metrů po silnici směrem k Brandýsu nad Orlicí. Po levé straně se přejede dřevěný most a dojede se až k železničnímu přejezdu, který je směrem od Brandýsa z kopce. Pokračuje přibližně 1 km k železničnímu podjezdu v Brandýse nad Orlicí, odtud trasa vede necelý 1 km po místních komunikacích přímo přes město. Za Brandýsem se opět nerušeně pokračuje téměř 4 km po špičkovém povrchu cyklostezky až k Chocni. V těsné blízkosti města se nachází přírodní rezervace Peliny [14].



Obrázek 14: Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Choceň

Zdroj: vlastní zpracování

Další fotografie z cyklostezky jsou uvedeny v příloze C.

5.2.3 Nabídka doprovodných služeb u cyklostezky

Občerstvení na cyklostezce

Možností občerstvit se na cyklostezkách z Letohradu do Choceň je mnoho. Poprvé se cyklisté mohou občerstvit v Hostinci u Suchomelů, který se nachází v obci Červená. Cyklostezka prochází přímo obcí a na menší křižovatce se po pravé straně nachází tento hostinec. Další občerstvení je v obci Hnátnice na místním golfovém hřišti, které leží hned vedle cyklostezky po pravé straně. Dále se mohou výletníci na cyklostezce občerstvit v místní části obce Dolní Dobrouč, Lanšperku. Po levé straně přímo u cyklostezky je občerstvení Pod Lanšperkem. Jsou zde stoly s lavicemi, stojany na kola a dětské pískoviště. V části obce Černovír, která patří k Ústí nad Orlicí, se lze občerstvit v Hostinci U Bobše, který se nachází vlevo, 1 km od cyklostezky. U cyklostezky je umístěn poutač, který na tento hostinec odkazuje. V Ústí nad Orlicí se nachází mnoho restaurací, kde se cyklisté mohou občerstvit. Další občerstvení, které se nachází hned u cyklostezky, po levé straně, je Raně na Tiché Orlicí v Kerharticích. V této části města Ústí nad Orlicí se nachází u cyklostezky ještě jedna možnost občerstvení, a to v Pivnici U Kačera, která je na pravé straně, pár metrů od Ranče. Cyklostezka pokračuje do části obce Orlické Podhůří, kterým je osada Bezprávi. Zde je po levé straně hned u cyklostezky umístěno občerstvení U Pildy. Jsou zde stojany na kola a venkovní sezení. Poslední možností občerstvit se před Choceň mají cyklisté

v Brandýse nad Orlicí. Zde se přímo u cyklostezky, po levé straně u fotbalového hřiště, nachází Občerstvení U Kont'áku. Jsou zde stojany na kola, skluzavka a pískoviště pro děti. Cyklostezka vede přes náměstí, kde je po pravé straně Hospoda U Podkovy a kousek za náměstím se po pravé straně nachází Cukrárna Na Výsluní. Dále se pokračuje do Choceň, kde se výletníci mohou občerstvit v místní Restauraci Panský dům či v Penzionu U Zvonů.

Podél cyklostezek je také mnoho odpočívadel, kde si cyklisté mohou odpočinout a zároveň posvačit.

Tabulka 4: Možnosti občerstvení na cyklostezkách Letohrad – Ústí nad Orlicí, Ústí nad Orlicí - Choceň

Občerstvení na cyklostezkách Letohrad - Choceň	
Letohrad	Nádražní restaurace, Restaurace Nový dvůr, Hotel na Zámku a další
Červená	Hostinec U Suchomelů
Hnátnice	Občerstvení Golf Club Uno
Lanšperk	Občerstvení Pod Lanšperkem, Penzion Lanšperk
Černovír	Hostinec U Bobše
Oldřichovice	Pivnice U skoby, Areál aktivní turistiky Cakle
Ústí nad Orlicí	Nádražní restaurace, Restaurace u Malinů, Bufet u Rakety, Restaurace Sauna, Restaurace Sportcentrum Radava
Kerhartice	Ranč na Tiché Orlicí, Pivnice U Kačera
Orlické Podhůří	Restaurace Klopoty
Bezprávi	Občerstvení U Pildy
Brandýs nad Orlicí	Občerstvení U Kont'áku, Hospoda U Podkovy, Cukrárna Na Výsluní
Choceň	Restaurant – Pizzerie Taverno, Restaurace Panský dům, Penzion U Zvonů a další

Zdroj: vlastní zpracování dle [5],[58]

Ubytování na trase

Podél cyklostezek se nachází hned několik možností ubytování. Některá ubytovací zařízení se nacházejí přímo u cyklostezky, jiná jsou v dostatečné blízkosti cyklostezky, většinou do 1 km.

Tabulka 5: Ubytovací zařízení podél cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí, Ústí nad Orlicí – Choceň

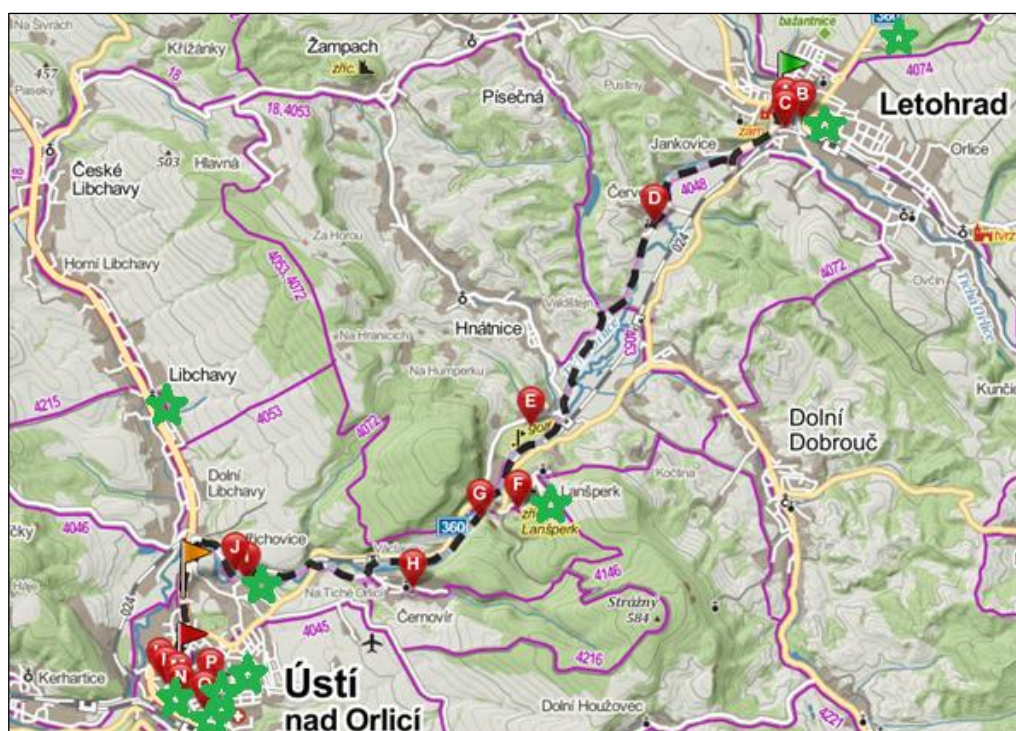
Ubytovací zařízení podél cyklostezek Ústí nad Orlicí - Choceň	
Letohrad	Hotel Na Zámku, Penzion Esmeralda
Lanšperk	Penzion Lanšperk
Oldřichovice	Areál aktivní turistiky Cakle
Libchavy	Penzion Hůrka
Ústí nad Orlicí	Hotel Uno, Hotel Avion, Hotel Florida, Penzion Quattro
Brandýs nad Orlicí	Hotel Jiříčka, Penzion Mítkov
Choceň	Hotel Peliny, Penzion U Zvonů

Zdroj: vlastní zpracování dle [5],[58]

Metodou řízeného rozhovoru dne 14. 4. 2013 bylo zjištěno, že výstavba cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí a Ústí nad Orlicí – Choceň mírně zvýšila návštěvnosti některých ubytovacích zařízení podél těchto cyklostezek. Samozřejmě se tak nestalo u všech ubytovacích zařízení stejně. V Hotelu Na Zámku, který se nachází v Letohradě, majitelé v cyklistické sezoně nepocítili zvýšení počtu ubytování. Ovšem restauraci patřící k hotelu nyní navštěvuje více cyklistů, než v době kdy tu cyklostezka nebyla. V Penzionu Lanšperk se počet ubytování v cyklistické sezoně díky vlastní propagaci na cyklostezce mírně zvýšil. Poutač, který je umístěn přímo u cyklostezky upozorňuje cyklisty na možnost ubytování v tomto penzionu. Penzion Hůrka, který je umístěn v delší vzdálenosti od cyklostezky se o cyklisty zajímá. Na letní sezonu jsou připravené pobyty a slevy přímo pro cyklisty. Penzion disponuje úschovnou kol. Cyklisté se v penzionu stavují především za účelem občerstvení v restauraci, ale ubytování se díky cyklostezce také mírně zvýšilo. V Areálu aktivní turistiky Cakle hodnotí vybudování cyklostezky velmi kladně. Díky ní se v turistické ubytovně ubytovává mnoho cyklistů. Areál se nachází přímo u cyklostezky, což si majitelé velmi pochvalují. V sezoně je toto místo hodně navštěvované. V hotelech, které se nacházejí přímo v Ústí nad Orlicí, se počet ubytování cyklistů nezvýšil.

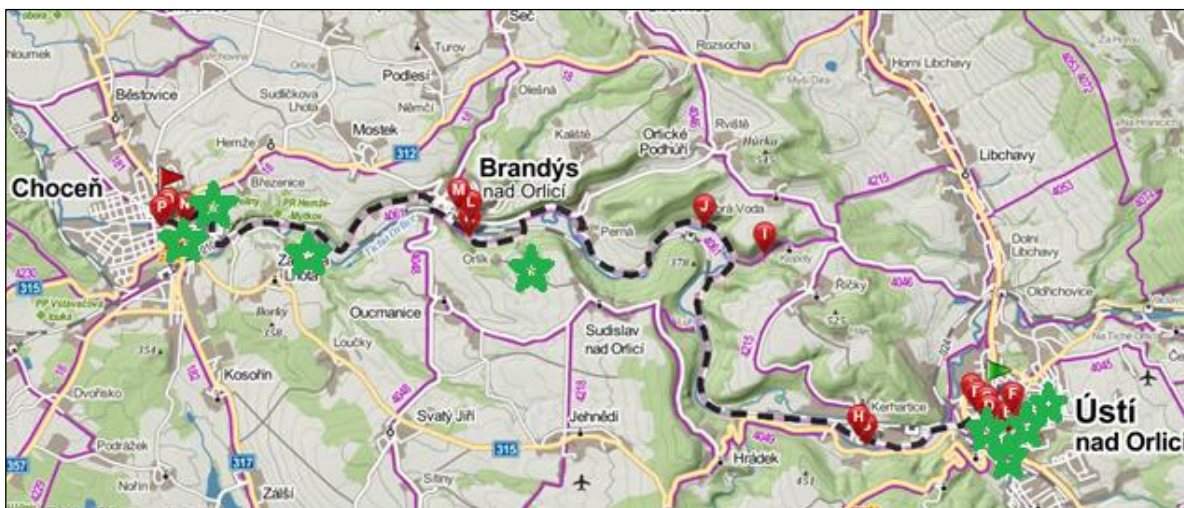
Cyklisté navštěvují hotely spíše za účelem občerstvení v restauracích. V hotelech nemohou vědět, zda cyklisté, kteří se tam zastaví, jeli těmito vybranými cyklostezkami, nebo zda přijeli po místních komunikacích či jiných cyklostezkách. Další možnost ubytování mají cyklisté až v Brandýse nad Orlicí v Penzionu Jiříčka. Počet ubytování se v penzionu nezvýšil. Cyklisté se tam neubytovávají, penzion slouží spíše pro ubytování pacientů, kteří navštěvují rehabilitační ústav v Brandýse nad Orlicí. V Hotelu Peliny a Penzionu U Zvonů v Chocni zaznamenali majitelé díky výstavbě cyklostezky mírný nárůst počtu ubytování. Ubytovávají se zde především rodiny s dětmi. Vybudování cyklostezek tedy mírně přispělo ke zvýšení počtu ubytování v cyklistické sezoně.

Na následujících obrázcích jsou červeně vyznačeny možnosti občerstvení a zeleně možnosti ubytování. V prvním obrázku se jedná o cyklostezku Letohrad – Ústí nad Orlicí, v druhém obrázku jsou vyznačeny možnosti občerstvení a ubytování podél cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň.



Obrázek 15: Možnosti občerstvení a ubytování na cyklostezce Letohrad – Ústí nad Orlicí

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 16: Možnosti občerstvení a ubytování na cyklostezce Ústí nad Orlicí – Choceň

Zdroj: vlastní zpracování

5.2.4 Nabídka atraktivit podél cyklostezky

Nabídka atraktivit podél cyklostezky Letohrad – Choceň je poměrně bohatá. Jedná se především o Areál aktivní turistiky Cakle, zříceninu hradu Lanšperk, Muzeum řemesel, Přírodní bludiště, Golf club Uno, zříceninu hradu Žampach, Přírodní rezervaci Hemže, Přírodní rezervaci Peliny a Orlické muzeum.

Areál aktivní turistiky Cakle

Vodácké tábořiště Cakle, u města Ústí nad Orlicí, nabízí skvělé zážitky v malebném prostředí řek, údolí, kopců, lesů, hradů a dalších přírodních a kulturních zajímavostí.

Areál se nachází na klidném místě vhodném pro rodiny s dětmi v bezprostřední blízkosti cyklostezky. Nabízí ubytování v turistické ubytovně (celoročně) nebo ve vlastním stanu a karavanu. V areálu je volejbalové hřiště, ohniště, bufet a sociální zařízení. Součástí areálu je také půjčovna lodí, vodáckého vybavení, turistických a horolezeckých potřeb. Hosté dále můžou v areálu využít horolezeckou stěnu, dětské Tarzanovo hřiště, střelbu z luků, lasování, práskání bičem, slackline³, chůzi na chůdách a to včetně instruktorských služeb nebo si půjčit kola [2].

Lanšperk

Malebné zříceniny hradu Lanšperk se nachází na okraji stejnojmenné vsi nedaleko města Ústí nad Orlicí. Lanšperk stojí na strmém kopci nad údolím řeky Tiché Orlice. Hrad Lanšperk

³ **Slackline** nebo také zkráceně slack je balancování, chození a skákání na popruhu upevněném mezi dvěma body, například stromy. Na rozdíl od chození po provazu není popruh na slackline natažený napevno, ale je více nebo méně pružný.

byl poměrně vzácným typem hradu s plášťovou zdí a zcela bez věží. Dodnes se dochovaly mohutné zříceniny obvodové zdi na severní, jižní a východní straně a příčné zdi paláce s valeně sklenutou místností, v níž jsou uloženy fragmenty někdejší kamenické výzdoby, nalezené při úpravách Lanšperku. Z hradního vrchu je krásný výhled do hlubokého údolí Tiché Orlice. Areál hradní zříceniny je volně přístupný [72].

Muzeum řemesel

Muzeum řemesel v Letohradě bylo otevřeno 18. května 2000. Je umístěno v památkově chráněném areálu Nového dvora z roku 1750. Plochou 1650 m² je největším muzeem svého druhu v ČR. Zahrnuje více než 50 ucelených expozic řemesel a živností z období 1840 – 1930. Kromě relativně známých profesí, jako je truhlář či řezbář, prezentuje i práci kovotlačitele, koláře, bednáře, šindeláře a mnoha dalších. Mezi nejzajímavější exponáty patří vyřezávaný mechanický skanzen řemesel, mechanické dílny, pilnice se třemi funkčními katry a 100 let stará školní třída s ukázkami národních krojů. V expozici vozovny je možné si prohlédnout nejrůznější historická vozidla. Po prohlídce muzea mohou návštěvníci poobědvat ve stylové Restauraci Nový dvůr, která je umístěna ve stejné budově s muzeem [44].

Přírodní bludiště

Ve městě Brandýs nad Orlicí ležícím na březích Tiché Orlice, se nachází důmyslné přírodní bludiště, které je zdrojem chytré a vtipné zábavy.

Střed bludiště leží asi 50 metrů od jednoho z ramen Tiché Orlice, je umístěn přibližně metr nad jeho hladinou a jižní stranu pozemku částečně kryje zalesněný svah. Přírodní bludiště Brandýs nad Orlicí je čtverec o rozměru 35 x 35 metrů, kterého vnitřek vyplňuje vysázená zjednodušená kresba zeměkoule, jejíž poledníky rovnoběžníky přerušují a komplikují cestu do jeho středu. Pro účel vybudování zelené oázy, ve kterém se člověk ztrácí a zase nachází, byl zvolen habr obecný, který vytváří její linie. Hned naproti bludišti se nachází pomník J. A. Komenského [52].

Golf club Uno

Golfový areál se nachází v překrásné přírodě podhůří Orlických hor. Jeho součástí je devíti jamkové znormované hřiště v obci Hnátnice, které svými 3 418 metry sice nevyčníká délkou, ale rozhodně se o něm nedá říci, že by bylo jednoduché [3].

V současné době je v provozu celoroční tréninkové centrum, které slouží jak členům klubu, tak i široké veřejnosti [13].

Zřícenina hradu Žampach

Zřícenina hradu Žampach se tyčí nad stejnojmennou vsí. Původní hrad byl založen na přelomu 13. a 14. století [26].

V současné době jsou na místě po stranách stopy hospodářských budov. Také jsou zde pozůstatky po klenutém sklepu paláce, zbytky vstupní brány a hradeb. Součástí obranného systému hradu byl dokonce zaniklý hrádek Chudoba, který stál při úpatí hradního kopce. Úkolem hrádku bylo bránění cesty k vlastnímu hradu. V současné době se jedná pouze o zříceninu hradu, kterou navštěvuje spousta turistů [70].

Přírodní rezervace Hemže

Toto chráněné území bylo vyhlášeno v roce 1996 na ploše 29,20 ha. Jedná se o opukové stráně a skalní pilíře, podobné skalám v nedaleké rezervaci Peliny, avšak zde dosahují menších rozměrů.

Hlavním předmětem ochrany přírody je ochrana geomorfologického útvaru opukových skal se suťovými lesy s bohatým výskytem hájní květeny, měkkýšů a obojživelníků v přilehlých slepých ramenech Tiché Orlice. Lesy v rezervaci patří do kategorie lesy zvláštního ručení [39].

Přírodní rezervace Peliny

Jméno tento park získal v 16. stol., a to podle Pelova mlýna. Tato lokalita se táhne od bývalého pivovaru až k osadě Hrádníky. Parkovitě upravený levý břeh Tiché Orlice je rovinatý, z protilehlého pravého břehu vystupují strmé svahy, zakončené mohutnými skalními bloky, místy vysokými až 35 metrů [24].

Orlické muzeum

Orlické muzeum v Chocni se může v současné době chlubit významnými krátkodobými výstavami, koncerty a také přednášky. Nabízí i historický kroužek pro děti a věnuje se další odborné činnosti či konzultaci pro veřejnost. Muzejní pracovníci se starají o více než 13 500 sbírkových předmětů a muzeum skrývá více než osm tisíc knih. V rámci badatelské činnosti mají možnost návštěvníci seznámit se s rozsáhlými sbírkami geologie, archeologie, etnografie, botaniky, mykologie, entomologie a také umění. Muzeum se nachází v prostorách místního zámku [69].

Metodou řízeného rozhovoru ze dne 18. 4. 2014 bylo zjištěno, že vybudovaná cyklostezka měla největší vliv na návštěvnost Přírodního bludiště v Brandýse nad Orlicí. Bludiště

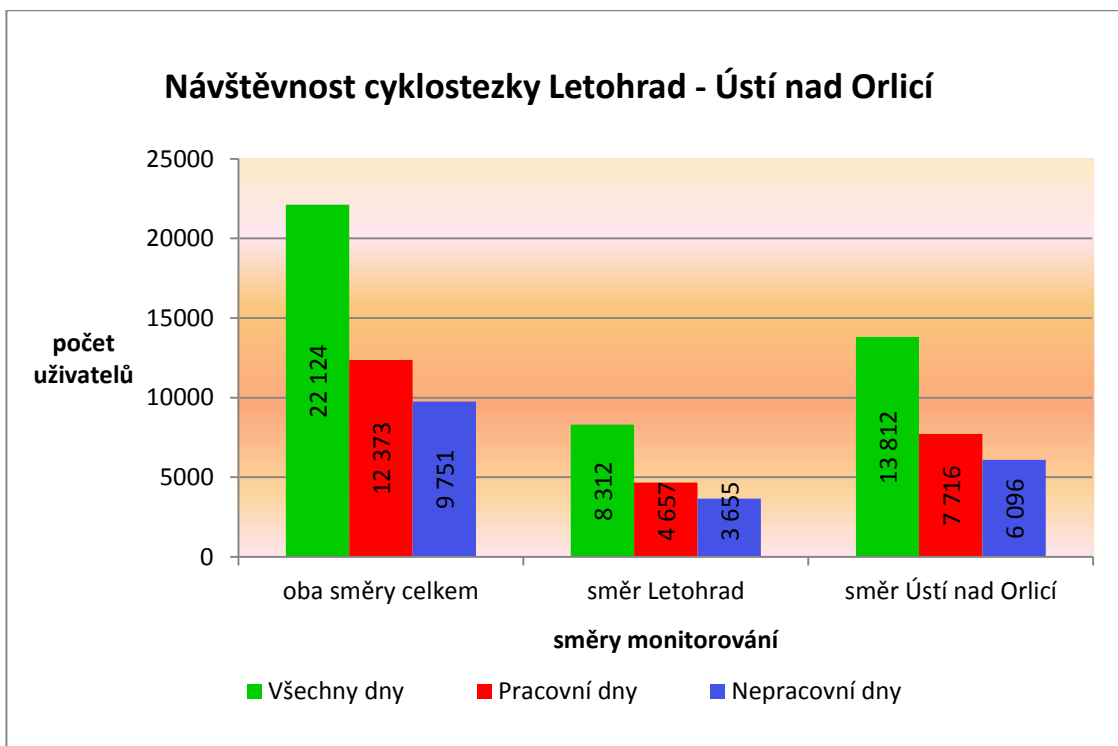
se nachází přímo u cyklostezky a zde byl zaznamenán velký nárůst návštěvnosti, bylo uvedeno, že 70 % návštěvníků jsou hosté právě jedoucí po cyklostezce. Velký nárůst v počtu návštěvníků zaznamenali v Areálu aktivní turistiky Cakle, který se také nachází přímo u cyklostezky. Díky cyklostezce se zde zastavuje mnoho turistů, především v cyklistické sezoně. Naopak v Muzeu řemesel v Letohradě a v Orlickém muzeu v Chocni nepocítili žádný nárůst v počtu návštěvnosti po vybudování cyklostezky. Prohlídek je zhruba stejně jako v ostatních letech. U zřícenin hradů Lanšperk a Žampach a též u přírodních rezervací Hemže a Peliny nelze určit, zda se zvýšila návštěvnost, neboť tyto atraktivity jsou výletníkům volně přístupné.

5.2.5 Monitoring návštěvnosti cyklostezky Tichá Orlice

Pro krátkodobý monitoring návštěvnosti byla vybrána lokalita na cyklostezce podél řeky Tichá Orlice u obce Černovír. Jedná se o stezku se sloučeným provozem cyklistů a pěších se živičným povrchem a šířkou 3 m, tudíž je zde umožněn pohyb cyklistům, pěším i in-line bruslařům.

Monitoring byl prováděn obecně prospěšnou společností Partnerství a to v období 19. 6. 2010 – 9. 7. 2010.

K monitoringu návštěvnosti byl využit automatický sčítač Eco-counter, Pyro Box Compact. Jedná se o kompaktní monitorovací zařízení pro sčítání všech uživatelů stezek (chodců, cyklistů, in-line bruslařů atd. bez odlišení). Sčítání je založeno na rozdílnosti teplot lidského těla a okolního prostředí. Díky dvěma odděleným čidlům dokáže rozlišit směr pohybu. Je nezávislý na externím zdroji energie, obsahuje baterii s garantovanou životností 10 let, paměťovou kartu, tepelný senzor a volitelně také GSM modem pro přenos dat přímo do počítače. Data jsou do paměti ukládána v hodinových intervalech. Flexibilní upevňovací systém umožňuje instalaci na libovolný sloup [42].



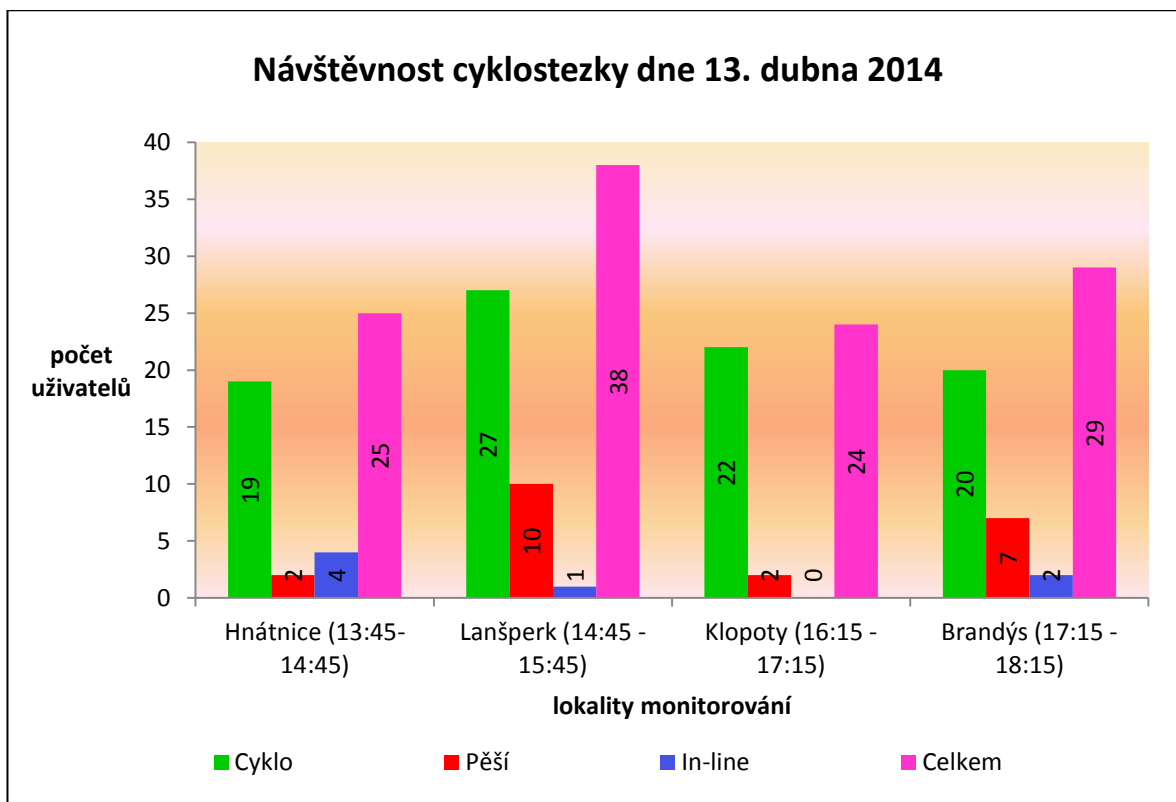
Graf 4: Návštěvnost cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí

Zdroj: vlastní zpracování dle [42]

Ve sledovaném období bylo zaznamenáno celkem 22 124 uživatelů cyklostezky, přičemž 56% z tohoto počtu připadá na pracovní dny (13 dní) a 44% na dny víkendu a státní svátky (8 dní). Z hlediska směrovosti téměř dvojnásobně převažuje počet uživatelů jedoucích do Ústí nad Orlicí nad těmi, kteří směřují do Letohradu. Tento poměr zůstává zachován jak v pracovních, tak nepracovních dnech [42].

5.2.6 Návštěvnost cyklostezky

Vlastní monitoring probíhal v neděli, 13. dubna 2014. Počasí bylo ráno zatažené až deštivé, ale odpoledne se postupně vyjasnilo a svítilo slunce, bylo 15 stupňů Celsia. Záměrně byl pro monitoring opět vybrán víkend, neboť o víkendu mají výletníci více času, než v pracovním týdnu.



Graf 5: Návštěvnost cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň

Zdroj: vlastní zpracování

Po dobu 4 hodin monitorování bylo sečteno celkově 116 uživatelů cyklostezky. Zaznamenáno bylo 88 cyklistů, 21 pěších a 7 in-line bruslařů. Monitoring byl prováděn vždy 15 minut. Následně byl pro zjištění počtu návštěvníků za celou hodinu tento počet vynásoben 4. Z grafu je patrné, že největší četnost uživatelů cyklostezky byla u místa Lanšperk, celkem 38 uživatelů, z toho 27 cyklistů. Cyklostezka byla v neděli, 13. dubna využívána poněkud méně, než tomu tak bylo na cyklostezce HK – Kuks. Důvodem mohlo být dopolední nepříznivé počasí. Po rozhovoru s místní cyklistkou, která cyklostezku využívá k dopravě za svým synem z Chocně do Letohradu a dál pokračuje na Pastviny, je cyklostezka hojně využívaná a to až v negativním slova smyslu, kdy se cyklista musí vyhýbat všem možným uživatelům cyklostezky. V letních měsících se po cyklostezce pohybují rodiny s dětmi (pěšky s kočárky, psi, na kole či in-line). Někteří se chovají neukázněně, tím bylo poukázáno zvláště na malé děti, které se na cyklostezce „válejí“, běhají a pletou se cyklistům, což by mohlo způsobit střet cyklisty s jiným uživatelem cyklostezky.

5.2.7 Subjektivní dopady výstavby cyklostezky na fungování obcí

Pro zjištění dopadu a vlivu cyklostezky na přilehlé obce byla použita forma řízeného rozhovoru, který byl prováděn 14. 4. 2014. Vybrána byla obec Jankovice, Dolní Dobrouč, Hnátnice a město Brandýs nad Orlicí.

Z rozhovoru se starosty či místostarosty tří obcí a jednoho města vyplynulo, že cyklostezky mají na uvedené obce a město určitý vliv. V obci Jankovice zaznamenali v letní sezoně více cyklistů. Návštěvnost obce se ovšem nezvýšila, neboť se jedná o malou obec, která nedisponuje žádnou atraktivitou. Cyklisté obcí pouze projíždějí. V obci Dolní Dobrouč se vybudování cyklostezky projevilo ve zvýšení návštěvnosti obce. Dále bylo konstatováno zvýšení bezpečnosti provozu na místních komunikacích. Na obec Hnátnice nemá cyklostezka žádný vliv, neboť je odkloněná mimo obec, dotýká se pouze nezastavěné spodní části obce. V Brandýse nad Orlicí se díky vybudované cyklostezce zvýšila návštěvnost tohoto města. Kladně je hodnoceno také propojení cyklostezkou s městy Ústí nad Orlicí a Choceň. Jiné dopady nebyly zaznamenány.

5.2.8 Ekonomické vyhodnocení

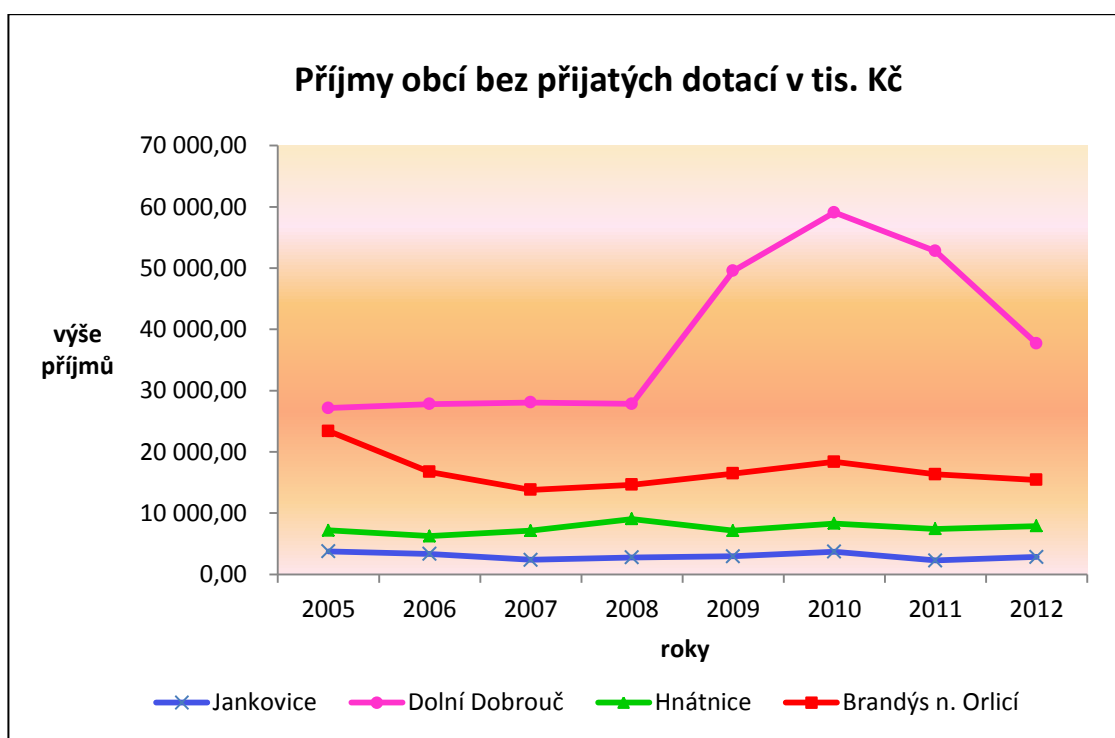
Pro analýzu příjmů byly vybrány tři obce a jedno město. Jedná se o obec Jankovice, Dolní Dobrouč, Hnátnice a město Brandýs nad Orlicí. Tyto obce byly vybrány, protože se nacházejí podél cyklostezek Ústí nad Orlicí – Letohrad a Ústí nad Orlicí – Choceň. Ostatní sídla nemohla být zahrnuta do analýzy, neboť jsou součástí větších obcí a data pro ně tak nelze spolehlivě identifikovat.

Tabulka 6: Celkové příjmy obcí po odečtení dotací v letech 2005 – 2012

Celkové příjmy bez dotací v tis. Kč								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Jankovice	3 754,29	3 345,13	2 371,19	2 765,93	2 943,47	3 724,73	2 265,83	2 863,66
Dolní Dobrouč	27 152,42	27 800,01	28 072,42	27 827,51	49 554,45	59 098,62	52 791,82	37 684,15
Hnátnice	7 190,09	6 241,66	7 129,42	9 049,91	7 128,45	8 314,72	7 429,40	7 905,27
Brandýs n. Orlicí	23 396,87	16 731,19	13 809,22	14 627,89	16 465,93	18 371,91	16 325,73	15 430,55

Zdroj: vlastní zpracování dle [1],[74]

Z tabulky a následujícího grafu je patrné, že výstavba cyklostezky a její provoz nezvýšil příjmy v přilehlých obcích a městě Brandýse nad Orlicí. Jankovice, Hnátnice a Brandýs nad Orlicí vykazují v průběhu let 2005 až 2012 podobné výše příjmů. Pouze v obci Dolní Dobrouč se v roce 2009 a v dalších letech prudce zvýšily příjmy, což bylo způsobeno tím, že v tabulce i grafu jsou uvedeny příjmy před konsolidací⁴. V roce 2009 činila konsolidace příjmů 20 milionů korun, což je podstatná částka a důvod, proč se příjmy v roce 2009 a letech následujících skokově zvýšily. Příjmy po odečtení konsolidace v roce 2009 až 2012 se pohybovaly okolo 30 milionů korun, což je podobně jako v minulých letech. V ostatních obcích konsolidace příjmů není nebo je v nepatrné výši vůči příjmům obce.



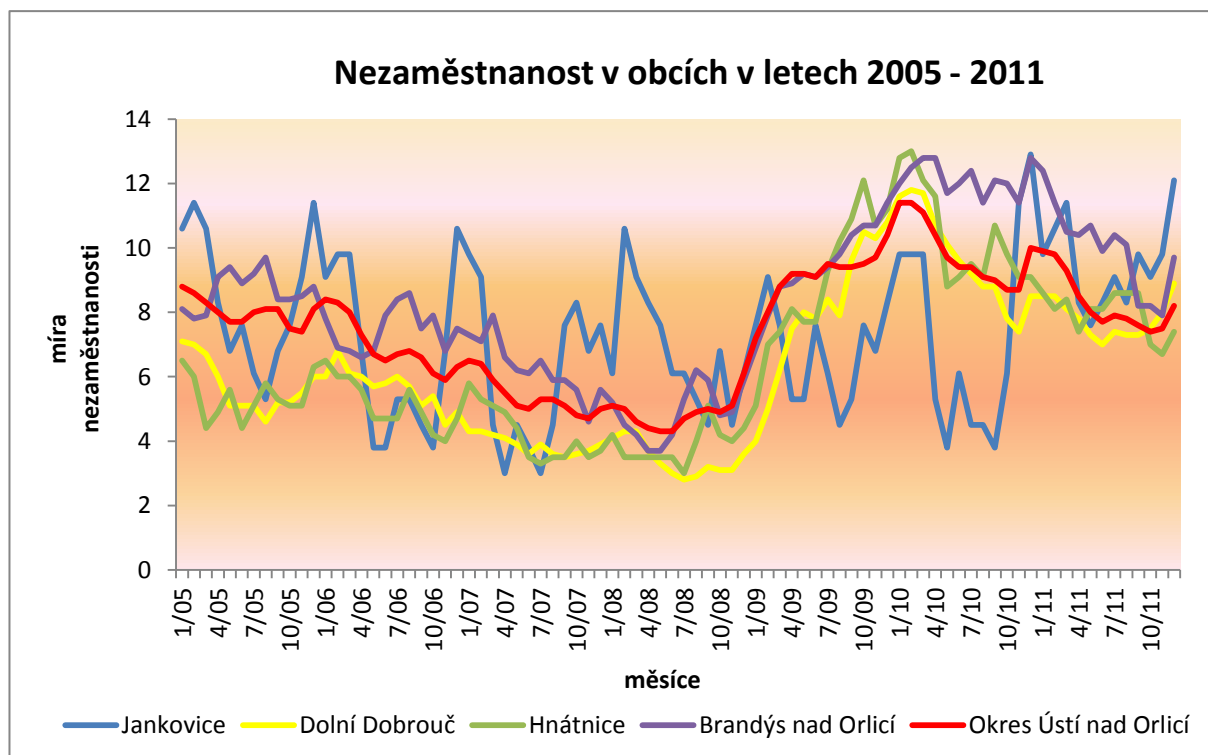
Graf 6: Příjmy obcí bez přijatých dotací podél cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň v letech 2005 – 2012

Zdroj: vlastní zpracování dle [1],[74]

V následujícím grafu lze vidět nezaměstnanost v obcích Jankovice, Dolní Dobrouč, Hnátnice, městě Brandýs nad Orlicí a nezaměstnanost za celý okres Ústí nad Orlicí. V letech 2007 a 2010, kdy byly cyklostezky otevřeny, není patrný pokles nezaměstnanosti. Vybudování cyklostezek nemělo na míru nezaměstnanosti přímý vliv. V obci Hnátnice míra nezaměstnanosti skokově rostla a klesala. Jedná se o sezonní změny, které lze přisuzovat

⁴ Konsolidace: Obce zřizují kromě základního běžného účtu i další účty a fondy např. fond rezerv a rozvoje nebo fond kulturních a sociálních potřeb. Pokud dochází k přesunu peněžních prostředků mezi jednotlivými fondy nebo účty v průběhu je každý takový interní přesun současně výdajem jednoho fondu/účtu a příjmem jiného fondu/účtu.

lidmi zaměstnanými ve stavebnictví a zemědělství, jelikož tato sezonnost se objevuje i před rokem 2007 a 2009, kdy byly cyklostezky vybudovány. V ostatních obcích je tendence nezaměstnanosti podobná jako nezaměstnanost v celém okrese Ústí nad Orlicí. Míry nezaměstnanosti v jednotlivých obcích v letech 2005 – 2011 jsou uvedeny v příloze D.



Graf 7: Míra nezaměstnanosti v obcích podél cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň v letech 2005 – 2011 (v %)

Zdroj: vlastní zpracování dle [27]

5.2.9 Celkové vyhodnocení cyklostezky

Dopady cyklostezky na obce ležící podél trasy nejsou až tak velké. Liší se to obec od obce. Z ekonomického hlediska lze říci, že na výši příjmů obcí a města Brandýs nad Labem nemá cyklostezka vliv. Příjmy obce se díky cyklostezce nezvýšily. S nezaměstnaností je to podobné, cyklostezka nemá vliv na míru nezaměstnanosti. Dolní Dobrouč, Hnátnice a Brandýs nad Labem mají podobnou tendenci příjmů obcí jako celý okres Ústí nad Orlicí. V obci Jankovice se v míře nezaměstnanosti objevují sezonní vlivy, způsobené lidmi zaměstnanými v zemědělství a stavebnictví.

Nabídka služeb podél cyklostezky je na dobré úrovni. Je zde mnoho příležitostí k občerstvení a také několik možností ubytování. Občerstvení jsou v sezoně hojně využívána cyklisty. Ubytovací zařízení jsou využívána méně často. V některých ubytovacích zařízeních počty ubytovaných díky cyklostezce vzrostly, jinde se naopak neprojevíly.

Na okolní obce má cyklostezka určitý vliv. Obec Dolní Dobrouč hodnotí kladně především zvýšení bezpečnosti provozu, kde cyklisté využívají k dopravě do zaměstnání či výlety cyklostezku a také větší návštěvnost obce. Zvýšení návštěvnosti zaznamenali také v Brandýse nad Labem. Na zbylé obce nemá cyklostezka téměř žádný vliv, cyklisté obcemi pouze projíždějí. Při vlastním navštívení cyklostezky dne 13. dubna 2014 bylo zjištěno, že cyklostezka je poměrně využívána i v jarních měsících. Návaznost na atraktivitu nacházejících se v blízkém okolí cyklostezky je dobrá. Podél cyklostezky jsou rozmístěny informační a poutací tabule upozorňující na možnost navštívení okolních zajímavostí.

6 SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ OBOU CYKLOSTEZEK

Vybrané cyklostezky, které byly zkoumány, vedou nenáročným terénem, krásnou přírodou a podél své trasy mají několik zajímavých míst a památek, které mohou cyklisté navštívit. Nabídka atraktivit podél obou cyklostezek je pestrá, výletníci mají podél cyklostezek hned několik zajímavostí. Podél cyklostezky HK – Kuks je největší atraktivitou Hospital Kuks, kde významně vzrostl počet návštěvnosti právě díky vybudované cyklostezce. V blízké době se Hospital chce více zaměřit na cyklisty a poskytovat jim více služeb. Další atraktivitou, u které se díky cyklostezce zvýšila návštěvnost, je Muzeum magie v Jaroměři, které se nachází pár metrů od cyklostezky. Podél cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň je nejvíce navštěvovanou atraktivitou Přírodní bludiště v Brandýse nad Orlicí, kde se díky cyklostezce obrovsky zvýšila návštěvnost. Další atraktivitou, která zaznamenala po otevření cyklostezky výrazné zvýšení návštěvnosti, je Areál aktivní turistiky Cakle v Oldřichovicích, kde se nachází mnoho volnočasových aktivit a je zde i možnost ubytování. Obě tyto atraktivity se nacházejí v bezprostřední blízkosti cyklostezky.

Nabídka služeb podél cyklostezek se týká především možnosti občerstvení a ubytování. Podél cyklostezky HK – Kuks je mnoho možností občerstvení. Některá občerstvení vznikla přímo kvůli cyklostezce po jejím vybudování. Možností ubytování je podél cyklostezky menší množství. Za minulou sezonu nebyl zatím zaznamenán žádný větší nárůst v počtu ubytovaných cyklistů. Cyklisté po cyklostezce spíše jen projíždí, jedná se především o jednodenní výlety. Zvýšení počtu ubytování zaznamenali pouze v jednom hotelu v Jaroměři. Ubytování, která se nachází v Kuksu, výhledově očekávají nárůst v počtu ubytování v letní sezoně. U cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň je mnoho možností občerstvení. Na jednotlivá občerstvení, která neleží přímo u cyklostezky, upozorňují poutací cedule. Ubytovacích zařízení je na této cyklostezce o něco více než u cyklostezky HK – Kuks. Největší nárůst v počtu ubytovaných, byl zaznamenán v Areálu aktivní turistiky Cakle, kde je možnost dalšího sportovního využití. V dalších čtyřech ubytovacích zařízeních byl zjištěn díky vybudované cyklostezce mírný nárůst v počtu ubytování. V ostatních zařízeních se četnost ubytování nezvýšila.

Po vlastní návštěvě cyklostezek bylo zjištěno, že cyklostezky jsou poměrně hojně využívány. Na cyklostezce HK – Kuks bylo v sobotu 19. dubna 2014 během čtyř hodin zaznamenáno téměř 700 uživatelů cyklostezky. Bylo to způsobené i vlivem počasí, které bylo slunečné a teplé. Na cyklostezce Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň bylo v neděli 13. dubna napočítáno během čtyř hodin přes 100 uživatelů cyklostezky. Menší návštěvnost cyklostezky

byla v určité míře způsobena méně příznivým počasím, než tomu bylo v případě cyklostezky HK – Kuks. V letních měsících je tato cyklostezka někdy až nadměrně využívána.

Z ekonomického hlediska dopady cyklostezky na okolní obce podél cyklostezky HK – Kuks nelze zatím hodnotit. Cyklostezka byla otevřena v květnu 2013, proto její dopady bude možné vyhodnotit až v dalších letech. U cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň se v obcích podél cyklostezky díky jejímu vybudování a následnému využívání příjmy obcí v žádném případě nezvýšily. Míru nezaměstnanosti v obcích podél cyklostezky její vybudování a využívání neovlivnilo. Tendence míry nezaměstnanosti je až na obec Jankovice, kde se projeví sezonní vlivy lidí zaměstnaných v zemědělství a stavebnictví, podobná trendu míry nezaměstnanosti jako v celém okrese Ústí nad Orlicí.

Subjektivní dopady spojené s vybudovanými cyklostezkami byly metodou řízeného rozhovoru zjišťovány od jednotlivých představitelů obcí a měst. Byly zjištěny pozitivní i negativní dopady. V některých obcích se po vybudování cyklostezek téměř nic nezměnilo. Na obce ležící podél cyklostezky HK – Kuks má nově vybudovaná cyklostezka malé dopady. V obci Předměřice nad Labem vedení obce uvedlo, že cyklostezka má na obec negativní vliv. Cyklisté se pletou a komplikují provoz místní loděnice, která se kříží s cyklostezkou. V obci Lochenice byl zjištěn také jeden negativní dopad a to v podobě odhozených platových lahví a podobného odpadu. Ve Smiřicích hodnotí vybudování cyklostezky velmi kladně, zvýšil se zde počet lidí, dojíždějících do práce na kole a tím se tedy zlepšila i bezpečnost dopravy. Nově zde vznikly dva stánky s občerstvením a díky vybudované cyklostezce, která přitahuje mnoho výletníků, chtějí spustit provoz lodní dopravy, která ještě více zatraktivní toto území. Na obec Černožice má cyklostezka jeden pozitivní dopad a to rozšíření stávající Hospody U Saze, kterou díky poutací ceduli navštěvuje více lidí, kteří projíždějí po cyklostezce. Podél cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí - Choceň zaznamenali v obci Jankovice v cyklistické sezoně více cyklistů, ale návštěvnost obce se nezvýšila, neboť cyklisté obcí jen projíždějí. V obci Dolní Dobrouč se vybudování cyklostezky projevilo ve zvýšení návštěvnosti obce a bezpečnosti provozu na místních komunikacích. Na obec Hnátnice nemá cyklostezka žádný dopad. V Brandýse nad Orlicí se díky cyklostezce zvýšila návštěvnost města.

Obě cyklostezky mají potenciál přitáhnout turisty z jiných koutů České republiky. U cyklostezky z HK do Kuksu chybí návaznost na místní památky a zajímavosti, ty by měly být více propagovány, např. poutači u cyklostezky. Tím by se zvýšil ekonomický dopad na obce, kterými cyklostezka prochází. Pokud by výletníci více navštěvovali místní památky

a zajímavosti, zvýšily by se příjmy obce. Labská cyklostezka se propaguje na internetových stránkách www.labskastezka.cz, kde jsou informace o stavu a historii Labské stezky, kalendář akcí, uvedeny zajímavosti, které lze na stezce navštívit, informace o možnostech ubytování a elektronický atlas Labské stezky. Atlasy by bylo dobré umístit do informačních center ve městech a obcích kolem cyklostezky. Seznam informačních center je také uveden na zmíněných internetových stránkách.

U cyklostezek z Letohradu do Chocně je návaznost na místní památky a zajímavosti větší. Podél cyklostezky jsou umístěny ukazatele a poutače, které návštěvníky cyklostezky informují o tom, co se v blízkosti stezky nachází. Díky těmto poutačům se může zvýšit návštěvnost okolních zajímavostí a památek. Velmi kladně jsou hodnoceny internetové stránky www.orlicko-trebovsko.cz, které cyklostezky popisují, informují cyklisty, kde se nachází občerstvení a ubytování, možnosti navštívit památky a zajímavosti v okolí, podobné mapky cyklostezek a podobně. Chybí ovšem tištěný průvodce, který by se mohl umístit do informačních center. Cyklostezka byla propagována na veletrhu Regiontour v Brně, který se konal v roce 2012.

ZÁVĚR

Cyklistické dopravě je věnována čím dál větší pozornost a to především z důvodu její atraktivity a rozvojového potenciálu. V ČR byl zaznamenán největší rozvoj cykloturistiky v posledních patnácti letech. Byly vybudovány stovky kilometrů cyklostezek. Kolo se stalo nezbytnou součástí moderního života, ale také dopravním prostředkem využívaným k dopravě za prací. Postupně se propojují městské cyklotrasy s regionálními.

Cílem práce bylo vyhodnotit dopady výstavby cyklostezek do vybraných regionů a případně navrhnout opatření k lepšímu využití jejich potenciálu.

Pro naplnění cíle práce, bylo provedeno šetření na dvou cyklostezkách ve východních Čechách. Konkrétně se jedná o cyklostezku Hradec Králové – Kuks a cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň. Tyto cyklostezky byly vybrány proto, že patří k nejdelším souvislým cyklotrasám v České republice (přibližně 30 km dlouhé) a proto mají potenciál oslovit velké množství turistů. Zároveň je možné u nich provést analýzu a vyhodnotit dopady jejich výstavby a provozu na celý region. Provedením analýzy a vyhodnocením dopadů cyklostezek na obce ležící podél cyklostezek byl cíl práce splněn.

Obě vybudované cyklostezky mají určité, ne však tak výrazné dopady na obce, jimiž procházejí. Nabídka atraktivit podél obou cyklostezek je pestrá. Návštěvnost některých zajímavostí se díky vybudování cyklostezek zvýšila, nestalo se však tak u všech. U cyklostezky HK – Kuks je nejvíce navštěvovanou atraktivitou Hospital Kuks, kde se vybudováním cyklostezky výrazně zvýšila jeho návštěvnost. U cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň je nejvíce navštěvováno Přírodní bludiště v Brandýse nad Orlicí, kde se vybudováním této cyklostezky také výrazně zvýšila návštěvnost, cyklisté tvoří většinu návštěvníků.

Nabídka služeb podél cyklostezky spočívá v možnostech občerstvení a ubytování podél cyklostezek. Podél obou cyklostezek je hned několik možností občerstvení. Hojně jsou využívána občerstvení ležící přímo u cyklostezek. U dalších občerstvení, která neleží přímo u cyklostezky, ale má na ní umístěnou poutací ceduli se návštěvnost také většinou zvýšila. Dále byly zkoumány ubytovací služby. Podél cyklostezky HK – Kuks je několik málo ubytovacích zařízení. Mírné zvýšení v počtu ubytovaných cyklistů zaznamenali pouze v jednom hotelu v Jaroměři. Majitelé Chalupy v Kuksu a Galerie Kuks zvýšení počtu ubytovaných cyklistů očekávají v dalších sezonách. Ubytovací zařízení podél cyklostezky

Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň jsou využívány více. Počty ubytovaných cyklistů se zde až na pár výjimek mírně zvýšily.

Vlastním šetřením obou cyklostezek bylo zjištěno jejich vysoké využívání. Cyklostezka HK – Kuks je hojně navštěvována. Za slunečného a teplého počasí bylo na cyklostezce během 4 hodin nasčítáno téměř 700 uživatelů. To potvrzuje vysokou návštěvnost cyklostezky, která byla zjištěna při jejím monitoringu. U cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň bylo během 4 hodin zaznamenáno téměř 120 cyklistů. Menší návštěvnost byla zřejmě způsobena méně příznivým počasím. Podle místních obyvatelů a uživatelů cyklostezky je v letních měsících cyklostezka také hojně využívána.

Z ekonomického pohledu nelze u cyklostezky HK – Kuks prozatím její dopady hodnotit. Cyklostezka byla otevřena v květnu 2013, za tento rok nejsou dostupné údaje. Její vyhodnocení bude možné provést až v dalších letech. U cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň nebyl zjištěn přímý vliv cyklostezky na příjmy přilehlých obcí, ani na míru nezaměstnanosti v těchto obcích.

Dopady cyklostezky na okolní obce hodnotí jejich představitelé různě. V některé obci hodnotí vybudování cyklostezky kladně, například díky zvýšení návštěvnosti obce, zlepšení bezpečnosti dopravy, možnost pro občany dopravit se do zaměstnání na kole a podobně. V jiných obcích spatřují negativní dopady cyklostezky, především byly uvedeny pohozené odpadky u cyklostezky, složitý průjezd cyklistů v určitých částech obcí, či křížování cyklostezky s jinými atraktivitami.

Z pohledu bezpečnosti dopravy by se měla vybudováním cyklostezek snížit nehodovost na silnicích vedoucích v jejich blízkosti. Z důvodu větší bezpečnosti na cyklostezce ji lidé preferují před jízdou po silnicích. Na cyklostezce HK – Kuks se nehodovost cyklistů snížila na dvou ze tří sledovaných silnic III. třídy vedoucích v blízkosti cyklostezky. Nelze říci, zda k tomuto snížení v určité míře napomohlo vybudování cyklostezky, neboť cyklostezka byla otevřena až v květnu. V dalších letech by se ovšem snížení dopravních nehod na uvedených silnicích III. třídy díky cyklostezce projevit mělo.

Pro lepší návaznost na atraktivity podél cyklostezky a další možné zvýšení cestovního ruchu v obcích je doporučeno více poutacích a informačních tabulí s uvedenými atraktivitami, především podél cyklostezky HK – Kuks. Cyklostezka Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň má lepší návaznost na místní atraktivity. Podél cyklostezky jsou umístěny poutací a informační tabule, což zvyšuje jejich návštěvnost. Pokud by výletníci více navštěvovali místní památky a zajímavosti, zvýšily by se příjmy obce. Obě cyklostezky jsou propagovány

na webových stránkách. Přesto by bylo vhodné umístit do informačních center letáky a brožury propagující obě cyklostezky.

Přestože tato práce neprokázala přímý vliv cyklostezek na ekonomický rozvoj přilehlých obcí, mají cyklostezky zajisté vliv na rozvoj celého regionu. Týká se to především cestovního ruchu, kdy je cyklostezka nejen prostředkem k přilákání turistů k jiným turistickým cílům, ale mnohdy se sama stává atraktivitou, za kterou jsou turisté ochotni vážít cestu do regionu. Další jejich potenciál lze rozvinout s větší návazností na atraktivity v okolí, které by se mohly projevit většími nejen ekonomickými dopady na regiony, ve kterých se nacházejí.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] *ARISweb: Prezentace údajů ÚSC* [online]. 2013 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: <<http://wwwinfo.mfcr.cz/cgi-bin/aris/iarisusc/index.pl>>
- [2] *Cakle.cz: Vodácké tábořiště Cakle* [online]. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.cakle.cz/>>
- [3] *Camp.cz: Golf Club UNO* [online]. 2009-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.camp.cz/cs/info-cr/Sport/Golfova-hriste/Golf-Club-UNO/1184>>
- [4] *CYKLODOPRAVA.CZ: Nová metodika cykloturistického značení usnadní orientaci cyklistům* [online]. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.cyklodoprava.cz/pro-media/novinky/nova-metodika-cykloturistickeho-znaceni-usnadni-orientaci-cyklistum/>>
- [5] *Cyklostezka Ústí nad Orlicí - Letohrad* [online]. 2001-2009 [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: <http://www.orlicko-trebovsko.cz/files/popis_uo_let_f.pdf>
- [6] *Česká republika jako významná cyklistická destinace Evropy, aneb Česko jede* [online]. Česko jede. [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: <<http://2009.cyklokonference.cz/file/ceska-republika-jako-vyznamna-cyklisticka-destinace-evropy-aneb-cesko-jede/>>
- [7] *Českojede.cz: Cyklisté vítáni* [online]. 2011 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: <<http://www.ceskojede.cz/rubriky/cykliste-vitani/>>
- [8] *Českojede.cz: Definice* [online]. 2011 [cit. 2014-03-15]. Dostupné z: <<http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/definice/>>
- [9] *Českojede.cz: EuroVelo a Česko* [online]. 2011 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <<http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/eurovelo-a-cesko/>>
- [10] *Českojede.cz: Orlickým cyklo&in-line královstvím z Chocně do Letohradu* [online]. 2011 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/dalkove-cyklotrasy/9:pardubicky/84:orlickym-cyklo-in-line-kralovstvim-z-chocne-do-letohradu/>>
- [11] DÍAZ PÉREZ, Flora María. *Competitive strategies and policies for tourism destinations: quality, innovation, and promotion*. Hauppauge, NY: Nova Science Publishers, c2010, xi, 212 p. ISBN 978-160-8764-754.

- [12] DROBNÁ, Daniela a MORÁVKOVÁ Eva. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2010. ISBN 978-80-7373-079-6.
- [13] *Golf club Uno Ústí nad Orlicí: O klubu* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.gcu.cz/o-klubu>>
- [14] *Google: Kerhartice - Bezprávi - Choceň* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<https://maps.google.com/maps/ms?hl=cs&ie=UTF8&t=h&source=embed&msa=0&msid=100249476882799739570.00046b47bc4dc2baa3b6c&z=13&dg=feature>>
- [15] *Google: Ústí nad Orlicí - Letohrad* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<https://maps.google.com/maps/ms?hl=cs&ie=UTF8&t=h&source=embed&msa=0&msid=100249476882799739570.000477f60e115a5d05108&ll=50.002664,16.438293&spn=0.094668,0.307274&z=12&dg=feature>>
- [16] *Greenways.cz: EuroVelo 13/Stežka železné opony* [online]. 1998 - 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-13.aspx>>
- [17] *Greenways.cz: EuroVelo 4* [online]. 1998 - 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-4.aspx>>
- [18] *Greenways.cz: EuroVelo 7* [online]. 1998 - 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-7.aspx>>
- [19] *Greenways.cz: EuroVelo 9* [online]. 1998 - 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-9.aspx>>
- [20] *Greenways: EuroVelo* [online]. 1998 - 2013 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <<http://www.greenways.cz/EuroVelo.aspx>>
- [21] HESKOVÁ, Marie a MORÁVKOVÁ Eva. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011, 216 s. ISBN 978-80-7373-107-6.
- [22] HOLEŠINSKÁ, Andrea. *Destinační management jako nástroj regionální politiky cestovního ruchu*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2012. 151 s. ISBN 978-80-210-5847-7.
- [23] *Hospital Kuks: NÁRODNÍ KULTURNÍ PAMÁTKA HOSPITAL KUKS* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.hospital-kuks.cz/info-pro-navstevniky/>>
- [24] *Hotel Peliny: Volný čas* [online]. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://hotelpeliny.cz/volny_cas.html>

- [25] INDROVÁ, Jarmila, HOUŠKA Petr a PETRŮ Zdenka. *Kvalita ve službách cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011, 169 s. ISBN 978-80-245-1766-7.
- [26] *InfoČesko: Zřícenina hradu Žampach* [online]. 2002-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://hrady-zamky.infocesko.cz/content/orlicke-hory-podhuri-historicke-zajimavosti-zricenina-hradu-zampach.aspx>>
- [27] *Integrovaný portál MPSV: Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska* [online]. 2013 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem/?_piref37_240429_37_240428_240428.next_page=%2Findex.do&_piref37_240429_37_240428_240428.statse=2000000000011&_piref37_240429_37_240428_240428.statsk=2000000000013&_piref37_240429_37_240428_240428.send=&_piref37_240429_37_240428_240428.stat=2000000000053&_piref37_240429_37_240428_240428.obdobi=C&_piref37_240429_37_240428_240428.rok=2014&_piref37_240429_37_240428_240428.uzemi=0149000>
- [28] Interní materiály Policie ČR
- [29] *Jaroměř a Josefov: Mašinky na odpočinku* [online]. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.josefov-jaromer.cz/zeleznicni-muzeum.php>>
- [30] *Klub českých turistů: Turistické značení KČT* [online]. 2011-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct#cyklo>>
- [31] *Kolo.cz: Značení cyklotras prochází reformou* [online]. 2011 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://kolo.cz/clanek/znaceni-cyklotras-prochazi-reformou>>
- [32] *Koncepce státní politik cestovního ruchu v České republice na období 2014 – 2020* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. [2014-04-22]. Dostupné z: <<http://www.mmr.cz/getmedia/01144b63-0600-43c1-9bf5-cdd487c313fb/MMR-Cestovni-ruch-v-Ceske-republice.pdf>>
- [33] *Královéhradecký kraj: Cyklostezka z Hradce Králové do Kuksu* [online]. 2000-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.kralovehradeckyregion.cz/dr-cs/102233-cyklostezka-z-hradce-kralove-do-kuksu.html>>
- [34] *Královéhradecký kraj: Kaple Zjevení Páně ve Smiřicích* [online]. 2000-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.kralovehradeckyregion.cz/dr-cs/100412-kaple-zjeveni-pane-ve-smiricich.html>>

- [35] KUČEROVÁ, Zita. *Politika soudržnosti Evropské unie 2014 - 2020: Aktuální stav příprav*. Centrum investic, rozvoje a inovací, Hradec Králové, 2014.
- [36] *Labská stezka: Česká brožura k Oficiálnímu průvodci Labskou stezkou 2014* [online]. 2000-2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.labska-stezka.cz/Pruvodci-a-mapy/Oficialni-pruvodce-Labskou-stezkou.aspx>>
- [37] LACINA, Karel et al. *Regionální rozvoj*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 322 s. Vědecké spisy FES = Research report; 3/2004. ISBN 80-7194-668-0.
- [38] LACINA, Karel. *Regionální rozvoj a veřejná správa*. Praha: PrintActive, 2007. ISBN 978-80-86754-74-1.
- [39] *Lesy ČR: Přírodní rezervace Hemže – Mýtkov* [online]. 2012 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.lesy-cr.cz/o-nas/casopis-lesu-zdar/Stranky/prirodni-rezervace-hemze-mytkov.aspx>>
- [40] MAREK, Dan a KANTOR Tomáš. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Brno: Společnost pro odbornou literaturu - Barrister, 2009. ISBN 978-80-87029-56-5.
- [41] *Metodická podpora regionálního rozvoje: Regionální rozvoj* [online]. 2009 [cit. 2014-03-06]. Dostupné z: <<http://www.regionálnírozvoj.cz/index.php/home.html>>
- [42] *Monitoring návštěvnosti cyklostezky Tichá Orlice* [online]. [cit. 2014-03-06]. Dostupné z: <<http://www.cyklodoprava.cz/file/monitoring-navstevnosti-cyklostezky-ticha-orlice/>>
- [43] *Monitoring návštěvnosti Labské stezky v Královéhradeckém kraji* [online]. Nadace Partnerství. [cit. 2013-12-05]. Dostupné z: <http://www.labskastezka.cz/ladmin/soubory/labskastezka/File/Zpravy/KHK-Zprava_monitoring-2013_08-10.pdf>.
- [44] *Muzeum řemesel Letohrad: Muzeum řemesel* [online]. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.muzeumremesel.cz/o-muzeu/muzeum-remesel/muzeum-remesel>>
- [45] *Nadace Partnerství* [online]. 2009 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://old.nadacepartnerstvi.cz/p-12449>>
- [46] *NaKole.cz: EuroVelo přichází do Česka* [online]. 2003-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.nakole.cz/clanky/330-eurovelo-prichazi-do-ceska.html>>
- [47] *NaKole.cz: Labská cyklotrasa - Německo* [online]. 2003-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.nakole.cz/clanky/261-labska-cyklotrasa-nemecko.html>>

- [48] *NaKole.cz: Tipy na výlety (nejen) pro ženy – Po rovině mezi Gočárem a Braunem* [online]. 2003-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.nakole.cz/clanky/1030-tipy-na-vylety-nejen-pro-zeny-po-rovine-mezi-gocarem-a-braunem.html>>
- [49] *Národní památkový ústav: Kuks - Hospital a Betlém* [online]. 2010 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.npu.cz/sights/hospital-kuks/>>
- [50] *Oficiální turistický portál Pardubického kraje: Ústí nad Orlicí - Letohrad - stezka pro in-line bruslení* [online]. 2006-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://www.vychodni-cechy.info/usti-nad-orlici/10_6452_usti-nad-orlici-letohrad/>
- [51] ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Sprint Servis, 1999. ISBN 80-85970-27-9.
- [52] *Orlické hory - ubytování a zajímavosti: Přírodní bludiště Brandýs nad Orlicí* [online]. 2008-2011 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.region-orlickehory.cz/turisticke-zajimavosti/atrakce-muzea/bludiste-brandys-nad-orlici/>>
- [53] PALOVÁ, Tereza. *Cyklostezky jako jeden z nástrojů rozvoje regionu*. Univerzita Pardubice, 2011. Diplomová práce. Univerzita Pardubice.
- [54] PÁSKOVÁ, Martina a ZELENKA Josef. *Výkladový slovník cestovního ruchu: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2011, 448 s. ISBN 80-239-0152-4.
- [55] PETRŮ, Zdenka. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. Praha: Idea Servis, 2007. ISBN 978-80-85970-55-5.
- [56] *Pevnost Josefov* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.pevnostjosefov.cz/#>>
- [57] *Podnikamvkh.cz: Cyklostezka Hradec Králové - Josefov - Kuks* [online]. 2012 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://podnikamvkh.cz/index.php?area=1&p=static&page=cyklostezkahradeckralove-josefov-kuks>>
- [58] *Region Orlicko-Třebovsko: Cyklo Ústí - Choceň* [online]. 2001-2009 [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: <<http://www.orlicko-trebovsko.cz/?o=dokument-246>>
- [59] Regionální politika a regionální rozvoj v České republice: Charakteristika regionálních rozdílů v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2010, č. 5.

- [60] *Revitalizace Kuks: Hostinec U Prd'oly je uzavřen* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: http://www.revitalizacekuks.cz/?more=222&show_archiv=1&pageshowing=3
- [61] RYGLOVÁ, Kateřina, BURIAN Michal a VAJČNEROVÁ Ida. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vyd. Praha: Grada, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.
- [62] RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch: soubor studijních materiálů*. Vyd. 3., rozš. Ostrava: Key Publishing, 2009. 187 s. Management. ISBN 978-80-7418-028-6.
- [63] STEJSKAL, Jan a KOVÁRNÍK Jaroslav. *Regionální politika a její nástroje*. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-588-2.
- [64] *Strategie regionálního rozvoje* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj. [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=efcee353-71af-428c-9f77-0e327e77504d>
- [65] *Strukturální fondy: Informace o fondech* [online]. 2013 [cit. 2014-03-03]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>
- [66] *Strukturální fondy: Příprava na období 2014 - 2020* [online]. 2013 [cit. 2014-03-03]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Kohezni-politika-EU>
- [67] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7395-019-455-794-07.
- [68] ŠILHÁNOVÁ, Vladimíra. *Veřejné prostory jako prostředek pro podporu místního cestovního ruchu*. Vyd. 1. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2006. ISBN 80-903-8132-4.
- [69] *Turistický atlas: Orlické muzeum* [online]. 2010 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: http://turistickyatlas.cz/vse/misto/7099_orlicke-muzeum.html
- [70] *Turistický atlas: Zřícenina hradu Žampach* [online]. 2010 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: http://turistickyatlas.cz/vse/misto/7280_zricenina-hradu-zampach-.html
- [71] *Turistika.cz: Hospital Kuks* [online]. 2007-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/vylety/hospital-kuks>
- [72] *Turistika.cz: Lanšperk* [online]. 2007-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/mista/lansperk>

- [73] *Turistika.cz: Muzeum magie v Jaroměři* [online]. 2007-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.turistika.cz/mista/muzeum-magie-v-jaromeri>>
- [74] *ÚFIS: Prezentace údajů ÚSC* [online]. 2013 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: <<http://www.info.mfcr.cz/cgi-bin/ufis/iufisusc/index.pl>>
- [75] *Ústí nad Orlicí: Na kole* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.ustinadorlici.cz/turista-volny-cas/tipy-na-vylet/na-kole/>>
- [76] *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.
- [77] *Vylety-zabava.cz: Cyklostezkou údolím Tiché Orlice z Ústí nad Orlicí do Chocně* [online]. 2012-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://www.vylety-zabava.cz/cyklostezky-cyklotrasy-cyklovozik/orlicke-hory/704-cyklostezkou-z-usti-nad-orlici-do-choce-udolim-tiche-orlice>>
- [78] WOKOUN, René a MATES Pavel. *Management regionální politiky a reforma veřejné správy*. Praha: Linde Praha, 2006. ISBN 80-7201-608-3.
- [79] WOKOUN, René et al. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.
- [80] WOKOUN, René. *Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie*. Praha: Oeconomica, 2003. ISBN 80-245-0517-7.
- [81] Zákon č.248/2000 Sb. ze dne 29. Června 2000, o podpoře regionálního rozvoje ve znění pozdějších předpisů. In <<http://www.esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?CP=1997s022&DR=SB>>
- [82] Žádost o dotaci – projekt „Cyklostezka Bezpráví – Choceň
- [83] Žádost o dotaci – projekt „Cyklostezka Hradec Králové – Josefův – Kuks

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Dálkové trasy EuroVelo

Příloha B: Fotografie z cyklostezky Hradec Králové – Kuks

Příloha C: Fotografie z cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň

Příloha D: Míry nezaměstnanosti v obcích podél cyklostezky Letohrad - Ústí nad Orlicí
Choceň v letech 2005 - 2011

Příloha A

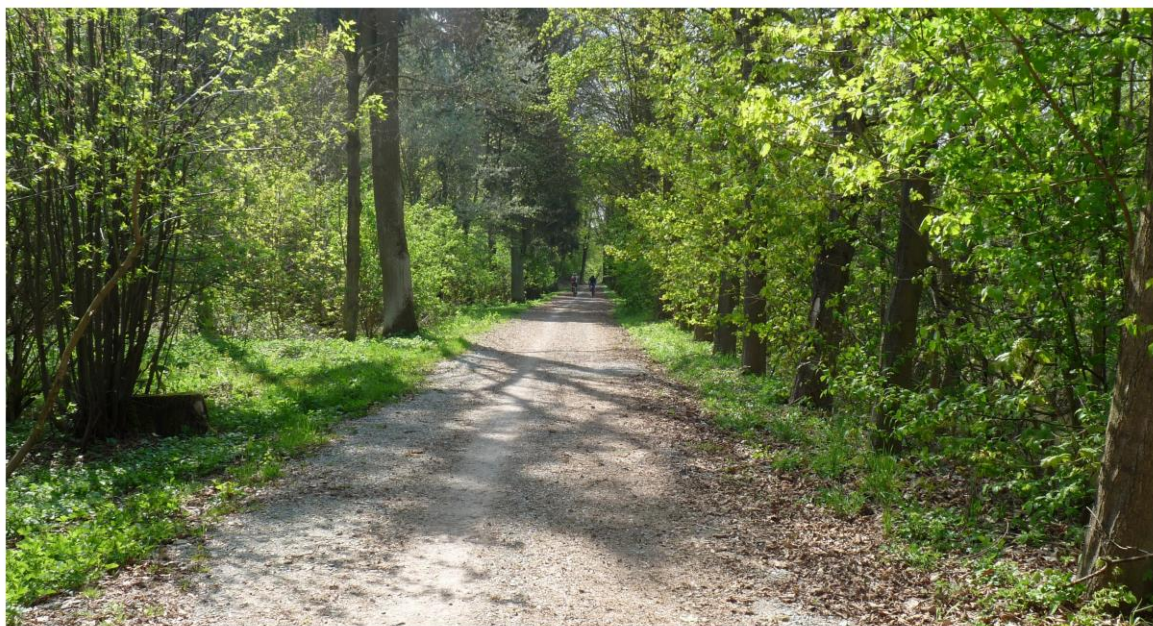
Dálkové trasy EuroVelo



Zdroj:[20]

Příloha B

Fotografie z cyklostezky Hradec Králové - Kuks



Zdroj: vlastní zpracování

Příloha C

Fotografie z cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Chocně



Zdroj: vlastní zpracování

Příloha D

Míry nezaměstnanosti v obcích podél cyklostezky Letohrad - Ústí nad Orlicí – Choceň v letech 2005 - 2011

Míra nezaměstnanosti v obci Jankovice (v %)												
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2005	10,6	11,4	10,6	8,3	6,8	7,6	6,1	5,3	6,8	7,6	9,1	11,4
2006	9,1	9,8	9,8	6,8	3,8	3,8	5,3	5,3	4,5	3,8	6,8	10,6
2007	9,8	9,1	4,5	3	4,5	3,8	3	4,5	7,6	8,3	6,8	7,6
2008	6,1	10,6	9,1	8,3	7,6	6,1	6,1	5,3	4,5	6,8	4,5	6,1
2009	7,6	9,1	7,6	5,3	5,3	7,6	6,1	4,5	5,3	7,6	6,8	8,3
2010	9,8	9,8	9,8	5,3	3,8	6,1	4,5	4,5	3,8	6,1	11,4	12,9
2011	9,8	10,6	11,4	8,3	7,6	8,3	9,1	8,3	9,8	9,1	9,8	12,1

Zdroj: vlastní zpracování dle [27]

Míra nezaměstnanosti v obci Dolní Dobrouč (v %)												
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2005	7,1	7	6,7	6	5,1	5,1	5,1	4,6	5,2	5,2	5,5	6
2006	6	6,8	6,1	6	5,7	5,8	6	5,7	5,1	5,4	4,5	4,9
2007	4,3	4,3	4,2	4,1	3,9	3,6	3,9	3,6	3,5	3,6	3,7	3,9
2008	4,1	4,3	4,3	3,7	3,3	3	2,8	2,9	3,2	3,1	3,1	3,6
2009	4	5	6,2	7,5	8	7,8	8,4	7,9	9,6	10,5	10,3	10,8
2010	11,6	11,8	11,7	10,7	10,1	9,6	9,2	8,8	8,8	7,8	7,4	8,5
2011	8,5	8,5	8,1	7,8	7,3	7	7,4	7,3	7,3	7,5	8	8,9

Zdroj: vlastní zpracování dle [27]

Míra nezaměstnanosti v obci Hnátnice (v %)												
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2005	6,5	6	4,4	4,9	5,6	4,4	5,1	5,8	5,3	5,1	5,1	6,3
2006	6,5	6	6	5,6	4,7	4,7	4,7	5,6	4,9	4,2	4	4,7
2007	5,8	5,3	5,1	4,9	4,4	3,5	3,3	3,5	3,5	4	3,5	3,7
2008	4,2	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3	4	5,1	4,2	4	4,4
2009	5,1	7	7,4	8,1	7,7	7,7	9,3	10,2	10,9	12,1	10,7	11,2
2010	12,8	13	12,1	11,6	8,8	9,1	9,5	9,1	10,7	9,8	9,1	9,1
2011	8,6	8,1	8,4	7,4	8,1	8,1	8,6	8,6	8,6	7	6,7	7,4

Zdroj: vlastní zpracování dle [27]

Míra nezaměstnanosti ve městě Brandýs nad Orlicí (v %)												
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2005	8,1	7,8	7,9	9,1	9,4	8,9	9,2	9,7	8,4	8,4	8,5	8,8
2006	7,8	6,9	6,8	6,6	6,8	7,9	8,4	8,6	7,5	7,9	6,8	7,5
2007	7,3	7,1	7,9	6,6	6,2	6,1	6,5	5,9	5,9	5,6	4,6	5,6
2008	5,2	4,5	4,2	3,7	3,7	4,2	5,3	6,2	5,9	4,8	4,9	5,9
2009	6,9	7,9	8,8	8,9	9,2	9,1	9,4	9,8	10,4	10,7	10,7	11,4
2010	12	12,5	12,8	12,8	11,7	12	12,4	11,4	12,1	12	11,4	12,8
2011	12,4	11,4	10,5	10,4	10,7	9,9	10,4	10,1	8,2	8,2	7,9	9,7

Zdroj: vlastní zpracování dle [27]

Míra nezaměstnanosti v okrese Ústí nad Orlicí (v %)												
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2005	8,8	8,6	8,3	8	7,7	7,7	8	8,1	8,1	7,5	7,4	8,1
2006	8,4	8,3	8	7,3	6,7	6,5	6,7	6,8	6,6	6,1	5,9	6,3
2007	6,5	6,4	5,9	5,5	5,1	5	5,3	5,3	5,1	4,8	4,7	5
2008	5,1	5	4,6	4,4	4,3	4,3	4,7	4,9	5	4,9	5,1	6,1
2009	7,2	8	8,8	9,2	9,2	9,1	9,5	9,4	9,4	9,5	9,7	10,4
2010	11,4	11,4	11,1	10,4	9,7	9,4	9,4	9,1	9	8,7	8,7	10
2011	9,9	9,8	9,3	8,5	8	7,7	7,9	7,8	7,6	7,4	7,5	8,2

Zdroj: vlastní zpracování dle [27]