

Rozvoj cestovního ruchu a územní plánování



Sborník z konference AUÚP, Rožnov pod Radhoštěm 21.–22. 4. 2017

Mimořádná příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 3/2017

© Ústav územního rozvoje 2017
© Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2017
© Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR 2017

ISBN 978-80-87318-58-4

Rozvoj cestovního ruchu a územní plánování

Sborník z konference AUÚP, Rožnov pod Radhoštěm 21.–22. 4. 2017

Mimořádná příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 3/2017

Brno, Ústav územního rozvoje

2017

1. vydání

Obsah

Slovo úvodem Vladimír Mackovič	5
Potenciál cestovního ruchu ve Zlínském kraji Dana Daňová	6
Rožnov pod Radhoštěm – vítejte v srdci Valašska Radim Holiš	8
Cestovní ruch z hlediska územního plánování Jitka Mejsnarová	11
CHKO Beskydy a rozvoj cestovního ruchu František Jaskula	16
Projekt Pomoravie Peter Derevenec	20
Dolnoslezská cyklopolitika Anna Bocian, Alexandra Sieradzka-Stasiak	25
Zkušenosti městského architekta s rozvojem cestovního ruchu v Olomouci Stašek Žerava	28
Panelová diskuse přinesla nové pohledy na roli cestovního ruchu Radim Perlín	31
Ekonomický pohled na cestovní ruch Jiří Mejstřík	33
Případová studie Lipno nad Vltavou Zdeněk Zídek	40
Golfová hřiště v obraze hlavního města Jaroslav C. Novák	43
Některé aspekty cestovního ruchu ve středoevropském prostoru Milan Körner	50
Zkušenosti s hodnocením rekreace a cestovního ruchu v ÚAP Romana Vačkářová	56
Propojení Klápa – Hraničnick Regulační plán Martin Krupauer	61

Poděkování

zástupcům Ministerstva pro místní rozvoj, Zlínského kraje, města Rožnova pod Radhoštěm a České komoře architektů za zástitu a pomoc při organizaci této odborné konference.

Slovo úvodem

Konference AUÚP na téma Rozvoj cestovního ruchu a územní plánování se konala pod záštitou ministryně pro místní rozvoj Ing. Karly Šlechtové, hejtmána Zlínského kraje Jiřího Čunka, starosty Rožnova pod Radhoštěm Ing. Radima Holíše a České komory architektů. Konference byla zařazena do programu celoživotního vzdělávání architektů při ČKA.

Na jaře roku 2017 pokračoval cyklus konferencí Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR (dále jen Asociace) v Rožnově pod Radhoštěm. Místo konání bylo vybráno v souladu s tématem konference. Rozvoj cestovního ruchu výrazně ovlivňuje rozvoj Rožnova.

Cestovní ruch je občas chápán jako „všespasitelný“ nástroj pro rozvoj území. Je to opravdu tak účinný nástroj rozvoje území? Jako každý jev má i cestovní ruch jak pozitivní, tak i negativní stránku. Jaké podmínky je potřeba v území vytvořit, aby převažovaly jeho pozitivní účinky? Společným jmenovatelem odpovědí na obdobné otázky, je hledání vazeb na územní plánování.

Existují ale vazby mezi cestovním ruchem a územním plánováním? Turisté přece jezdí za poznáním či odpočinkem. Očekávají zážitky, prožitky, pohodu, klid, dobré jídlo a pití apod. A to jim územní plánování nenabízí.

Cestovní ruch však lze interpretovat jako souhrn procesů budování a provozování zařízení cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit spojených s využíváním atraktivit a zvýšených hodnot území. Z této definice jsou již lépe patrné styčné body cestovního ruchu a územního plánování.

Do destinace cestovního ruchu je například potřeba promítat jeho nároky na dopravní a technickou infrastrukturu, plošné nároky vyvolané aktivitami cestovního ruchu, požadavky na změny využití území, na jeho management apod. Těmito skutečnostmi se územní plánování primárně zabývá.

Cestovní ruch může být v území finančním zdrojem či může být podnětem pro tvorbu nových pracovních příležitostí. Pro řadu regionů, měst či obcí České republiky proto představuje cestovní ruch pozitivní příležitost podpořit vlastní rozvoj. Víme však jak na to?

Na druhé straně cestovní ruch nesmí vyvolat riziko zvýšeného poškození hodnot území či výrazné snížení obytného standardu místních obyvatel. Udržitelnou formu cestovního ruchu podmiňuje „vyváženost“ všech tří aspektů udržitelného rozvoje území, tj. ochrany životního prostředí, přínosů pro lidské společenství a přiměřeného ekonomického růstu. Udržitelný rozvoj území, který patří mezi hlavní cíle územního plánování, tak představuje hlavní styčný bod rozvoje cestovního ruchu a územního plánování.

Program konference byl sestaven tak, aby poskytl na vazby rozvoje cestovního ruchu a územního plánování pohledy z celého spektra úhlů. Rámcové shrnutí vazeb rozvoje cestovního ruchu a územního plánování prezentoval příspěvek „Cestovní ruch z hlediska územního plánování“.

Výrazný podíl přednášek byl spojen se zkušenostmi samosprávy jak na úrovni měst (Rožnov pod Radhoštěm, Vimperk, Lipno), tak na úrovni kraje (Zlínský kraj).

Zahraniční účast se již stala tradiční součástí konferencí Asociace. Jeden příspěvek se týkal přeshraniční spolupráce ČR a Slovenska v oblasti cestovního ruchu. Polský příspěvek je zaměřen na zkušenosti s vytvářením systému cyklostezek na regionální úrovni. Se zahraničím souvisí i příspěvek nazvaný „Vybrané aspekty cestovního ruchu ve středoevropském prostoru“.

Významným předmětem zájmu cestovního ruchu jsou zvýšené přírodní hodnoty území. Hledání potřebného kompromisu je prezentován na zkušenostech z CHKO Beskydy. Opmenuto nebylo ani ekonomické hledisko rozvoje cestovního ruchu, které je analyzováno v samostatném příspěvku.

V roce 2006 byl ustanoven nový nástroj územního plánování. Jedná se o územně analytické podklady, které jsou v pravidelných intervalech aktualizovány. Jejich součástí je rozbor udržitelného rozvoje území. Mezi základními tematickými oblastmi, kterými se má rozbor zabývat, je uvedena i rekreace. Jak je z hlediska rekreace využíván tento nástroj v procesu územního plánování uvádí příspěvek „Zkušenosti s hodnocením rekreace v územně analytických podkladech“.

Pohled urbanisty na rozvoj cestovního ruchu ve velkém městě uvádí příspěvek bývalého městského architekta Olomouce.

Panelová diskuse byla na konferenci v Rožnově pod Radhoštěm zaměřena na úlohu veřejné správy, samosprávy a urbanistů při rozvoji cestovního ruchu. Poznatky z diskuze shrnuje příspěvek jejího moderátora.

*Ing. Vladimír Mackovič
za přípravnou skupinu konference*

Potenciál cestovního ruchu ve Zlínském kraji

Dana Daňová

Obecně prospěšná společnost Centrála cestovního ruchu Východní Moravy (CCRVM) byla Zlínským krajem založena v roce 2007 zejména proto, aby zajišťovala koordinaci, rozvoj, propagaci a prezentaci cestovního ruchu ve východomoravském turistickém regionu, který geograficky pokrývá území Zlínského kraje. Z tohoto pohledu je role Centrály cestovního ruchu v propagaci turistického potenciálu Zlínského kraje zcela zásadní. Centrála propaguje území kraje jako celek, koordinuje propagaci napříč turistickými oblastmi (Slovácko, Valašsko, Kroměřížsko, Zlínsko a Luhačovicko).

Účinnost propagace dokumentuje dlouhodobě rostoucí počet hostů a přenocování, kde zejména v dynamice růstu zahraniční klientely patří Zlínský kraj k těm nejlepším v České republice.

V letech 2012 až 2016 se ve Zlínském kraji zvýšil počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních (hotelích, penzionech, kempech apod.) z 571 719 v roce 2012 na 666 661, což představuje růst o 20,1 %. Ve stejném období počet přenocování hostů vzrostl o 270 119 z 1 740 672 v roce 2012 na 2 055 406 v roce 2016, což znamená růst o 18,1 %. Roste jak počet tuzemských hostů (+21,1 %), tak hostů ze zahraničí (+15,1 %). U zahraničních hostů je zaznamenán nejvyšší růst u hostů ze Slovenska a Polska.

Z pohledu hodnocení celého roku 2016 je výborný zejména výsledek počtu přenocování, který v roce 2016 dosáhl 2 055 406, což je takřka o 45 tisíc více přenocování než v roce 2015. Přehoupnutí se přes dvoumilionovou hranici počtu strávených nocí Zlínský kraj zaznamenal poprvé v loňském roce. Je skvělým výsledkem všech aktérů cestovního ruchu jak těch z privátního, tak i veřejného sektoru, že tato pomyslná hranice byla nejen překonána, ale byl zaznamenán další růst. Kraj se tím řadí k těm výkonnějším.

Velmi zajímavé je sledovat tzv. intenzitu cestovního ruchu, což je ukazatel, který říká, jak významný je cestovní ruch pro danou destinaci. Je to poměr mezi počtem přenocování a počtem obyvatel. Tento údaj například při hodnocení významu cestovního ruchu na ekonomiku destinace používá evropská agentura EUROSTAT, ale třeba i německý statistický úřad. Zatímco v roce 2015 byla intenzita cestovního ruchu ve Zlínském kraji 3,4 %, rok loňský přinesl její další zvýšení na 3,5 %. Intenzivní ukazatele v cestovním ruchu jsou při srovnávání destinací výrazně vhodnější než jakékoliv jiné statistiky. Tento údaj Zlínský kraj řadí na šesté místo v rámci České republiky.

Z pohledu statistiky za Zlínský kraj je velmi zajímavým i údaj týkající se počtu lázeňských hostů a jejich přenocování. V roce 2016 do lázeňských zařízení Zlínského kraje přijelo 66 409 hostů, počet přenocování byl 590 458. O rok dříve do lázní v kraji přijelo 66 384 hostů, počet přenoco-

vání byl 558 219. Na celkovém počtu přenocování se tak lázeňští hosté podílejí takřka třetinou (28,73 % v roce 2016 a 27,88 % v roce 2015).

V hledáčku Centrály cestovního ruchu Východní Moravy je dlouhodobě dvacet turistických atraktivit, mezi kterými jsou např. muzea, hrady, zámky, rozhledny, galerie a také 18 turistických informačních center, v nichž se měří tzv. jednodenní návštěvnost. Dvacítku vybraných cílů v roce 2016 navštívilo 2,1 milionu návštěvníků. To je oproti roku 2015 růst o 7 %, ale od roku 2008, kdy byl monitoring cílů zahájen, se návštěvnost zvýšila o 46 %. Zájem turistů o region indikuje mimo jiné i počet služeb poskytnutých v síti turistických informačních center. V 18 sledovaných infocentrech bylo v roce 2016 obslouženo 633 tisíc hostů, což je proti roku 2015 růst o 9 %, ale ve srovnání s rokem 2008 je to dokonce 44 %.

Růst počtu hostů a jejich přenocování souvisí mj. s vybudováním, resp. dobudováním veřejné infrastruktury (cyklostezky, rozhledny, muzejní expozice, zážitkové expozice, koupaliště) i soukromé infrastruktury (hotely, wellness centra, lázeňská zařízení, restaurace apod.) cestovního ruchu, ale také marketingu cestovního ruchu, který je z úrovně kraje realizován a organizován Centrálou cestovního ruchu Východní Moravy. Tato organizace za dobu své existence realizovala výkony v oblasti marketingu cestovního ruchu ve výši téměř 140 mil. Kč, z toho 121 mil. Kč činily dotace z dotačních programů Evropské unie. Tyto aktivity jsou doplňovány ještě vlastními výkony CCRVM zejména v oblasti poradenství a PR, kdy tyto výkony dosahují v přepočtu cca 20 mil. Kč ročně.

Díky prostředkům z Regionálního operačního programu bylo v letech 2007–2014 do podpory cestovního ruchu investováno 1,8 miliardy Kč. Do tří integrovaných území s nejvyšším potenciálem cestovního ruchu díky ROP přišlo více než 800 milionů korun, které byly rozděleny ve prospěch investičních projektů posilujících infrastrukturu cestovního ruchu. Mimo území IPRÚ bylo rozděleno dalších takřka 900 mil. Kč. Vliv významu investic do infrastruktury v oblasti kultury a cestovního ruchu je zřejmý např. na projektu Zlínského kraje: 14/15 Bažův institut. Návštěvnost nové expozice Princip Baťa v roce 2015 dosáhla hodnoty 141 137 osob, zatímco návštěvnost původního obuvnického muzea a expozice MJVM na zlínském zámku dosahovala ročně v průměru 46 tis. návštěvníků. Jako velmi významné se ukazují investice do páteřních cyklostezek. Návštěvnost cyklostezky Bečva (dle měření v Janově u Vsetína) každoročně převyšuje hodnotu 220 tis. průjezdů, cyklostezka podél Bažova kanálu (měřeno ve Starém Městě) má obdobnou vytíženost. Tyto páteřní trasy jsou motivací k vytváření ucelené nabídky vyžití pro cykloturistiku jakou takovou (bike arény, terénní trasy, tematické trasy apod.). Z tohoto pohledu je pozitivní, že se aktuálně

pracuje na třetím páteřním projektu (Bečva – Vlára – Váh), kterým se má propojit údolím Vlára trasa cyklostezky Bečva se slovenským Povážím.

Zcela určitě nám také svědčí – stejně jako i jinde v regionech – daleko větší zájem domácích hostů o možnost trávit dovolenou doma.

Dlouhodobě je ve Zlínském kraji největší zájem o nabídku lázeňských služeb zejména v Luhačovicích, dále o prohlídku zlínské zoologické zahrady, která jako jediná za Zlínský kraj je v top desítku nejnavštěvovanějších turistických cílů ČR. K těm nejnavštěvovanějším patří také Valašské muzeum v přírodě v Rožnově p. Radhoštěm, Arcibiskupský zámek a Květná zahrada v Kroměříži, archeoskanzen v Modré. Velkému zájmu se těší hotelové resorty na Valašsku, ale

třeba také rozhledny, na které je Zlínský kraj bohatý. K top akcím v regionu pak patří Barum rally, která každoročně do Zlína a jeho okolí přiláká obrovské množství nejen domácích, ale i zahraničních milovníků motoristického sportu a svým výkonem se směle řadí po bok Moto GB Brno. Obdobnou vyhledávanou akcí je zlínský filmový festival, Slovácké slavnosti vína či gastronomické festivaly – tradiční Karlovský gastrofest.

Také obce i města Zlínského kraje patří v oblasti výkonu cestovního ruchu k jedněm z nejlepších. Stačí jako příklad uvést obec Modrou a její aktivity v cestovním ruchu, obec Horní Lideč, Vlčnov či Velké Karlovice. Díky osvíceným a naprosto mimořádným osobnostem v čele obcí se bez nadsázky dá říct, že tyto obce z cestovního ruchu žijí a jejich nabídka je pro celkový obraz cestovního ruchu v kraji zásadní.

PhDr. Dana Daňová
ředitelka Centrály cestovního ruchu Východní Moravy, o. p. s.



Foto © mark, archiv CCRVM

Cyklostezka podél Baťova kanálu

Rožnov pod Radhoštěm – vítejte v srdci Valašska

Radim Holiš

Základní údaje o městě

Rozloha území: 39,47 km²

Nadmořská výška: 378 m nad mořem

Počet obyvatel: 16 834 (31. 12. 2016)

Poloha: 49°27' severní šířky, 18°10' východní délky

Město **Rožnov pod Radhoštěm** leží v okrese Vsetín ve Zlínském kraji; 17 km severovýchodně od Vsetína na řece Rožnovská Bečva a na úpatí Beskyd. Rozkládá se na katastrálních územích Rožnov pod Radhoštěm, Tylovice a Házovice. Rožnov je obcí s rozšířenou působností pro dalších osm obcí, což je cca 36 tisíc obyvatel.



Letecký pohled na město



Rožnovské náměstí

Historie města

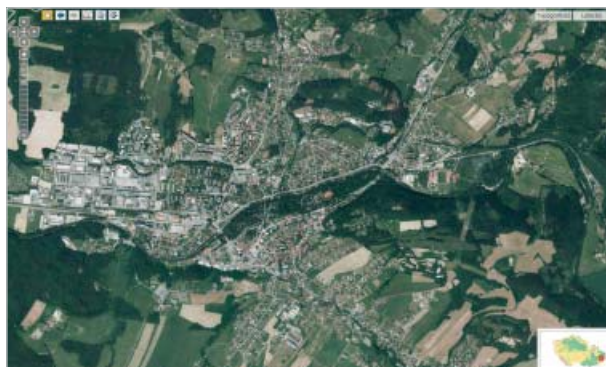
Rožnov pod Radhoštěm byl založen mezi lety 1246–1267 olomouckým biskupem Brunem ze Schaumburku. Letos slaví Rožnov pod Radhoštěm 750 let od svého založení. Ještě počátkem dvacátého století zde byly v malebném údolí na úpatí památné hory Radhošť světově proslulé klimatické lázně.



Historie

Současnost města

V posledních desetiletích se Rožnov pod Radhoštěm proměnil v moderní turistické, kulturní, obchodní a průmyslové centrum.



Současnost

Atraktivity města

- Dnes je Rožnov proslaven především **Valašským muzeem v přírodě**, které je tvořeno souborem dřevěných lidových staveb přenesených z valašského regionu do prostředí městského parku (Dřevěné městečko) a na přilehlou



Lidové slavnosti

stráň (Valašská dědina a Mlýnská dolina). Dvě posledně jmenované části tvoří živé muzeum. Valašské muzeum je nejstarším a největším svého druhu ve střední Evropě. Vzniklo v roce 1925 a ročně jej navštíví více než 300 tisíc návštěvníků. Lidové umění dalo základ bohaté kulturní tradici, ve které dnes pokračují národopisné soubory, hudební tělesa, pěvecké sbory a výtvarní umělci.



Dřevěné městečko

- Jednou z nových dominant dříve lázeňského města Rožnov pod Radhoštěm je od roku 2012 **Jurkovičova rozhledna**. Své jméno dostala podle slovenského architekta Dušana Sáma Jurkoviče, který, naštěstí, zanechal díky své tvorbě výraznou stopu také v našem kraji. Jurkovičova rozhledna se nachází na východním okraji Rožnova pod Radhoštěm. Stojí na Karlově kopci (též Petřekovy stráně) nad Valašským muzeem v přírodě, na kótě 480 m n. m. Výška rozhledny: 31,09 metrů. Výška vyhlídkové plošiny: 18,8 metrů nad úrovní terénu. Použitý materiál: kámen, dřevo, kov. V loňském roce zde byla rekordní návštěvnost a to 42 456 hostů z celkem 22 zemí.



Jurkovičova rozhledna

- Město a jeho okolí je vybaveno řadou sportovišť pro zimní i letní sporty. V jeho okolí se nacházejí stovky kilometrů značených turistických cest a cyklistických tras.



Cyklostezka



Golfové hřiště



Koupaliště

- Svou polohou je Rožnov přímo předurčen pro rekreaci a sport; například rožnovské pivní lázně navazují na prvorepublikovou tradici klimatických lázní, které do Rožnova pod Radhoštěm přitahovaly hosty z celé republiky. V areálu je zážitková restaurace, mořské lázně, pohádkové lázně pro děti, pivovar s tradicí od roku 1712, malý penzion a nejen to – je zde také vlastní čokoládovna a vyrábí se zde kosmetika s přídavkem piva, chmele či pivních kvasnic.



Rožnovské pivní lázně

Územní studie – Písečný Láz (nové vize zastavovací studie)



Architektonická soutěž – přístavba městské knihovny



Architektonická soutěž – kulturní centrum



Hosté a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních na území Rožnova p. Radhoštěm

Přenocování celkem		Poplatek	
		Za lázeňský nebo rekreační pobyt (v tis. Kč)	Z ubytovací kapacity (v tis. Kč)
Rok 2014	117 247	665	663
Rok 2015	150 102	943	841
Rok 2016		1062	895

Lázeňský poplatek za osobu/den je 15 Kč a za lůžko je 6 Kč.

Hosté a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních na území SO ORP Rožnova p. Radhoštěm

Přenocování celkem		Průměrná počet přenocování
Rok 2012	274 258	2,6
Rok 2013	271 622	2,5
Rok 2014	264 506	2,6
Rok 2015	292 686	2,4



Radhošť

Město, obklopeno sluncem prozářenými loukami, modrými horami, stráněmi vonícími jalovcem a borůvkám, si podnes uchovalo přívětivou tvář.

Kdo někdy do Rožnova zavítal, rád se vrací.

Grafický doprovod © MěÚ Rožnov p. Radhoštěm

*Ing. Radim Holíš
starosta města Rožnov pod Radhoštěm*

Cestovní ruch z hlediska územního plánování

Jitka Mejsnarová

Text je zaměřený na problematiku rekreace a cestovního ruchu (dále CR) z hlediska územního plánování, kterou ilustruje na vybraných příkladech. Článek se nezabývá marketingem CR ani se nezmiňuje o popisných geografických aktivitách, které mají u nás dlouhou tradici a svoje pevné místo ve studijních programech příslušného vysokého školství. Nezmiňuje ani řešení areálů cestovního ruchu v zastavitelných plochách nebo v zastavěném území.

Cestovní ruch je z pohledu územního plánování druh rekreace, jejíž vlastností je zejména zdravotně-preventivní funkce, vyhledávání mimořádně atraktivních míst účastníky a má i ekonomický význam. **Rekreace je širší pojem, CR je určitou specifickou formou rekreace**, která využívá zejména území mimo bydliště – na rozdíl od každodenní rekreace (dále též KR), která je vázaná na docházkovou vzdálenost.

Nejčastější zájem CR je o:

- poznávání,
- odpočinek,
- aktivní pohyb a sport,
- vzdělávání,
- kulturní vyžití
- nebo jen změnu prostředí.

CR přispívá k rozvoji řady hospodářských odvětví (je však hodně závislý na změnách poptávky). Podílí se na tvorbě HDP, tvoří příjmy státního rozpočtu, které mírně stoupají v závislosti na zkvalitňování služeb (služby pro CR v ČR považují zahraniční turisté z 64 % dosud za průměrné). Ne každá forma CR je ekonomicky jasně definovatelná a přináší okamžitý zisk.

Přesto, že rekreace je jedna ze základních funkcí využití území v územním plánování uvedená už v Athénské chartě, jedná se o téma, které nemá ve veřejné správě partnera k potřebným odborným konzultacím. Rekreace je tématem, kterému se věnuje územní plánování na základě příslušných předpisů (SZ, vyhlášky) více než 10 let – např. téma vyhodnocení udržitelného rozvoje území (§ 4, vyhláška č. 500/2006 Sb., definice plochy rekreace – vyhláška č. 501/2006 Sb., je zakotvena i v prioritách PÚR 21, 22, 29 a 38). CR není v předpisech upravujících problematiku územního plánování uváděn, až na jedinou výjimku v § 18/5 stavebního zákona.

Hlavní problémy v návrhu ÚPD

V problematice CR zmíním zejména vazbu na **přírodní a kulturně-historické atraktivity, které nejvíce lákají tuzemské i zahraniční turisty k návštěvě dané oblasti**. Až 66 % zahraničních turistů tento druh CR v ČR považuje za vynikající až nadprůměrný. Tato forma CR je také jedna z nejvýznamnějších, územní plánování proto řeší řadu vyvolaných střetů a problémů.

A – problém střetu rekreace (a CR zejména) s ochranou přírody

Návrhy na rozvoj rekreace a CR, řešené v územním plánování, se často dostávají do střetu s **ochranou přírody v nezastavěném území**, kde ochrana přírody je koncipována v právním předpise jako veřejný zájem, kdežto CR a rekreace nemá jednoznačný charakter veřejného zájmu.¹⁾

Negativa

Rozvoj cestovního ruchu se neobejde bez zásahu do krajiny, např. nutná výstavba nové infrastruktury – zejména dopravy, která generuje větší zátěž počtem turistů a tedy následně změnu charakteru rekreačního území; dále ohrožení ekologické stability, narušení klidového režimu přírodních složek flóry a fauny, znečišťování a řada dalších jevů.

Příklad 1

problém cyklotrasy v ÚSES – nová cyklostezka navržená a realizovaná v koridoru ÚSES představuje střet s migrací zvěře a rušení zvěře v jejich koridoru, dále střet s chemickou údržbou vozovky a trasy a následně střet se zajištěním bezpečnosti cyklistů kácením stromů s „padajícími“ větvemi apod.

Při rekreačním využívání krajiny je nutno v územním plánování zohledňovat její zatížení, aby nedocházelo ke změně charakteru a hlavní funkce krajiny, jako např. návrh veřejně prospěšné stavby silnice, která ale změní charakter okolí. Pět komponentů krajiny, které jsou ve starších metodikách doporučovány pro posuzování zátěže, tj. fyzická kapacita, schopnost krajiny přijímat rekreanty, ekologická kapacita, sociálně-psychologická kapacita, nejsou ve skutečnosti měřitelné – věrohodné a nepomohou definovat skutečný vliv na okolí (spíše mohou sloužit pro zmanipulování odůvodnění).

1) Zájem na zajištění podmínek rekreace je třeba konfrontovat s těmito názory Ústavního soudu:

- veřejný zájem nelze ztotožňovat se zájmem většiny;
- správní orgán nemůže sám formulovat veřejné zájmy;
- ne každý kolektivní zájem lze označit za veřejný zájem (po pečlivém zvážení základní podmínky, zda je omezení nutné);
- ústavněprávním předpokladem k omezení vlastnického práva je veřejný zájem;
- základní právo či svobodu lze omezit pouze v zájmu jiného základního práva či svobody nebo veřejného zájmu.

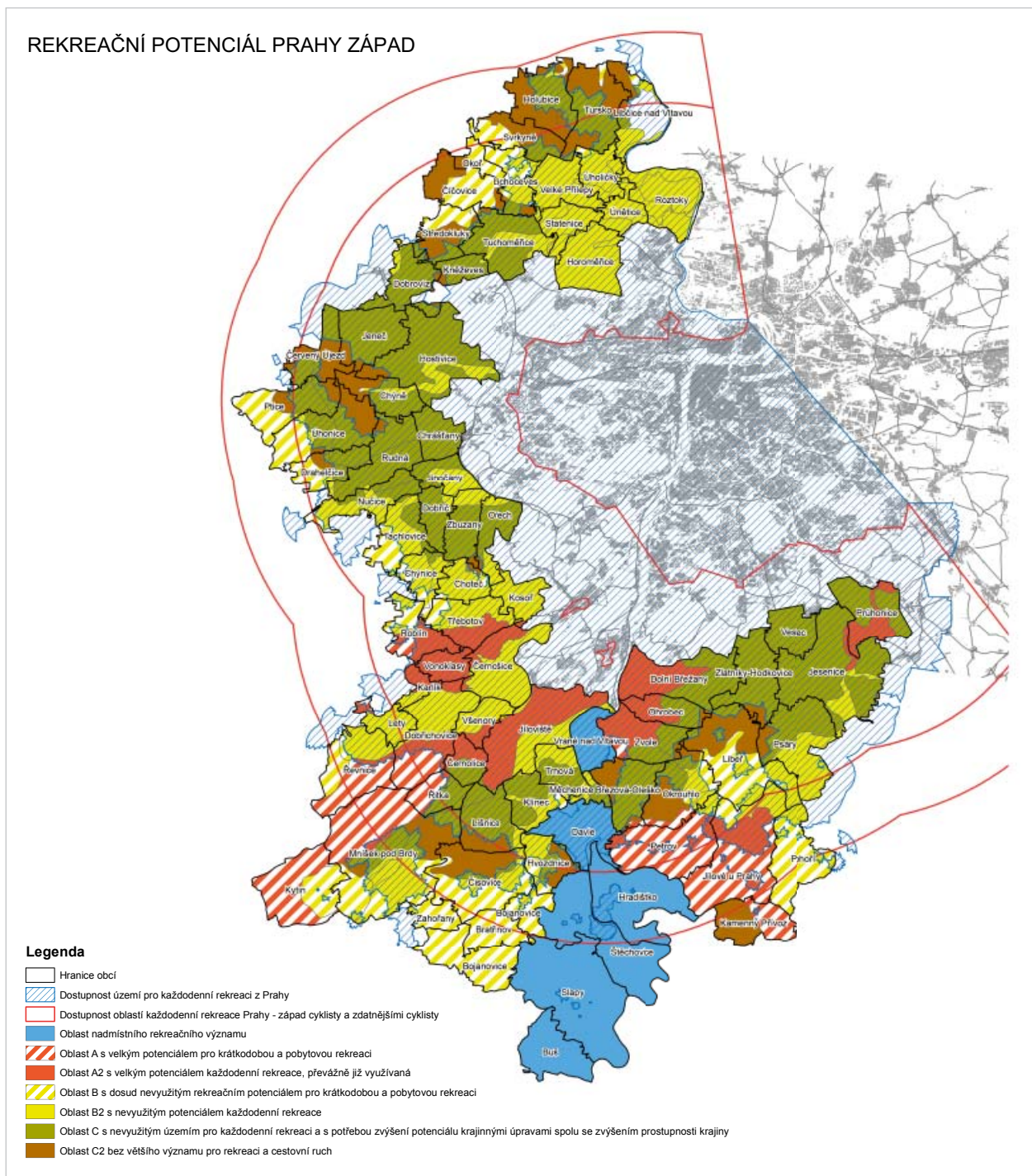
Pozitiva

Finanční výtěžek z CR může naopak zajistit údržbu cest, uhradit informační materiály, zajistit bezpečnost návštěvníků a udržovat čistotu v oblasti.

V současnosti se zpracovávají **územní studie krajiny**, se **zadáním**, které požaduje zpracovat téma „rekreace a cestovního ruchu“²⁾ (viz kpt. B):

- rozbor – schopnost krajiny zabezpečovat krátkodobou rekreaci,
- rozbor krajinného potenciálu pro rekreaci (předpokládá se každodenní i CR),
- návrh opatření pro rozvoj každodenní rekreace a cestovního ruchu.

V horizontu dvou let lze tedy očekávat první koncepční přístup k řešení rekreace a tedy i CR v členění dle potřeb místních obyvatel a spádových center i dle potřeb CR.



Příklad 3

2) V metodickém pokynu se nepoužívá termín každodenní nebo rekreace místních obyvatel, ale obecně pojem rekreace.

B – problematika střetu každodenní rekreace a cestovního ruchu

Častým problémem jsou jiné podmínky využití území pro každodenní rekreaci a CR, které jsou v územním střetu a tento střet roste s rozvojem CR – např. cyklostezek nadmístního významu. Jádrem problému v územním plánování je pojem „rekreace“, který nerozlišuje každodenní rekreaci a CR.³⁾

Příklad 2

Řešení rekreace v konkrétní ZÚR, která v ad a) rozlišuje potřeby KR, v ad b) však mluví o rekreaci velmi obecně – citace:

„ZÚR stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:

a) vytvářet kvalitní prostředí pro krátkodobou rekreaci obyvatel vlastního území i centra (center) osídlení⁴⁾;

b) změny využití území nesmí snižovat rekreační potenciál a prostupnost pro nemotorovou přepravu.⁵⁾“

Územní plán určuje potřeby každodenní rekreace, koordinuje a navrhuje takovou potřebnou ochranu a plochu každodenní rekreace, která bude funkční. Z pohledu právních předpisů lze plochy chránit pouze jako veřejná prostranství – to lze aplikovat ale většinou jen v zastavěném území a zastavitelných plochách, kde je plocha samostatně vymezená za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost pozemků veřejných prostranství a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem. To se ovšem týká v podstatě veřejné zeleně v sídle; v nezastavěném území nelze veřejné prostranství uplatnit vzhledem k dalším (a většinou dominujícím) funkcím (zejména zemědělské a lesní) území.

Příklad 3 (obrázek vlevo)

v rámci ÚAPo zpracovaný návrh oblastí rekreace

Oblasti se vymezují dle potenciálu pro určitý typ rekreace. Ke každé oblasti jsou stanoveny podmínky pro využití rekreačního potenciálu a jsou tedy podkladem pro ÚPD.

Rekreační potenciál a návrh využití – grafická část:

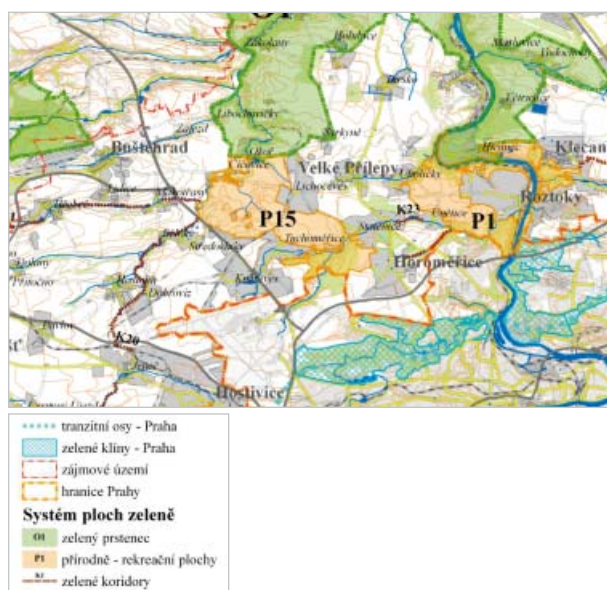
Na obrázku (Rekreační potenciál Prahy západ) je promítnuta dostupnost území z centra osídlení pěšky vč. MHD a cyklisty. Ve finálním návrhu je vymezeno 6 druhů oblastí s názvy: oblasti pro každodenní rekreaci – stávající, s velkým potenciálem pro rozvoj, nevyužitým potenciálem KR, s nevyužitým potenciálem a potřebou rozvoje prostupnosti, okrsky se smíšenou KR a CR a modré území nadmístní rekreace, tedy CR. Každá kategorie oblastí má v textové části navrženy požadavky pro zadání ÚP.

Příklad 4

Zelené pásy, systém ploch veřejně přístupné zeleně v zázemí Prahy.

Pojem je zaveden v PÚR, prioritě č. 21. Cílem zelených pásů je mj. zachování: „souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace... a zachování prostupnosti krajiny“.

Zpracované podklady jsou pro ÚP jako podklad a požadavek zadání ÚP. Ukázka zpracované studie, která byla podkladem pro vymezení krajinných typů v ZÚR, jako součást výroku.



Příklad 4

Návrh potřeb CR v přírodě využívajících atraktivitu přírodních i historických hodnot je velmi těžkou disciplínou pro územní plánování – návrhy územních plánovačů se ne vždy potkávají se zájmy investorů (do cestovního ruchu byly investice EU poměrně štedré), ochrany přírody a obcí. Např. dotace do cyklostezek se zcela míjely s potřebnými úpravami sítě cest Klubu českých turistů nebo do této unikátní sítě byly navrženy cyklotrasy, které jsou ve vážném střetu s chodci.

Jako poslední příklad je uvedena studie pro Krajský úřad Jihočeského kraje, který formuloval zadání – koordinaci zájmů na území Šumava, kde jsou ve střetu zájmy ochrany přírody, zájmy rozvoje CR a zájmy obcí.

3) Obec jako objednavatel, ani pořizovatel neumějí pojmenovat problematiku ochrany ploch pro rekreaci místních občanů.

4) ZÚR tím prosazují nadřazení „veřejného zájmu“ každodenní rekreace nad zájmy CR.

5) Bez rozlišení CR a každodenní rekreace, takže řešení střetů je přeneseno na ÚP každé obce.

Příklad 5*Územní studie Šumava*

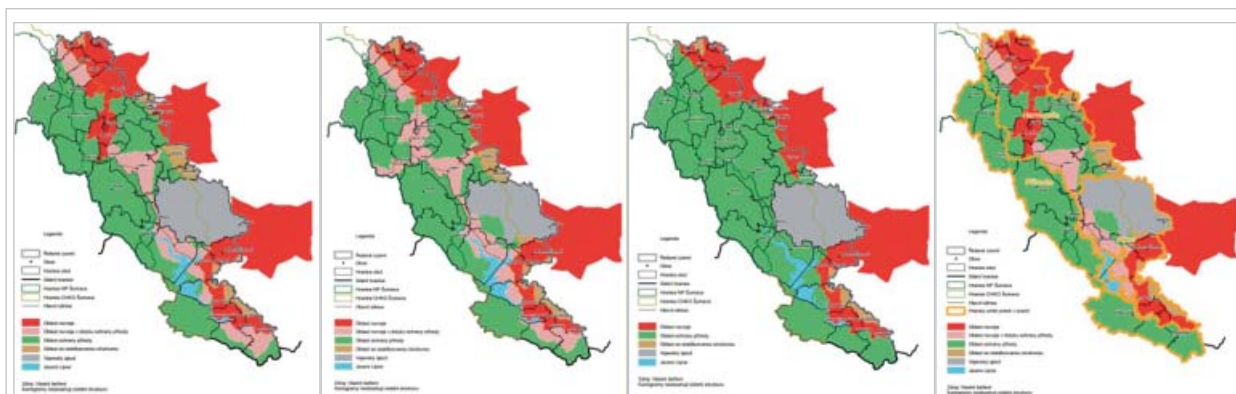
Specifická oblast Šumava je vymezena na území, ve kterém se, v porovnání s ostatním územím ČR, dlouhodobě projevují problémy z hlediska udržitelného rozvoje území, tj. problémy se zajištěním vyváženého vztahu příznivého životního prostředí (dominuje), hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území. Přitom se jedná o území se specifickými hodnotami anebo se specifickými problémy mezinárodního a republikového významu, nebo které svým významem přesahují území kraje. V týmu pracovalo cca 20 projektantů a specialistů.

Výsledná studie nakonec vyřešila návrh čtyřmi rozvojovými scénáři:

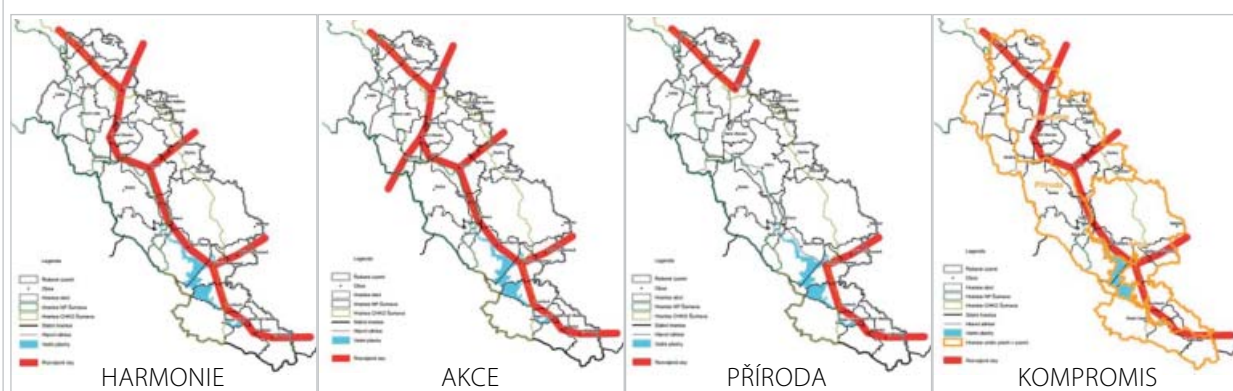
Závěr

Vzhledem k omezenému rozsahu úvodní přednášky nejsou zmiňována další důležitá témata rekreace – tedy KR i CR (např. turistika a absence návrhů obnovy a trasování turistických tras, výbušná tematika chat a jejich transformace na funkci bydlení anebo tematika lázní s rozvojem aktivit do okolí). Pět příkladů uváděných v článku ilustruje, že cestovní ruch má nadmístní dopad a náleží tedy především do ZÚR, ale také do analýz a rozborů ÚAP, které jsou prozatím této funkci dost dlužny – alespoň do doby, než budou zpracované územní studie krajiny, a kde, doufejme, bude téma rekreace (KR a CR) věnována náležitá pozornost. Příklady též ilustrují střet s ochranou přírody a dopady do území v případech, kdy se dostatečně neprověří a nenavrhne funkce rekreace chráněné pro místní obyvatele a funkce nadmístního charakteru – cestovní ruch.

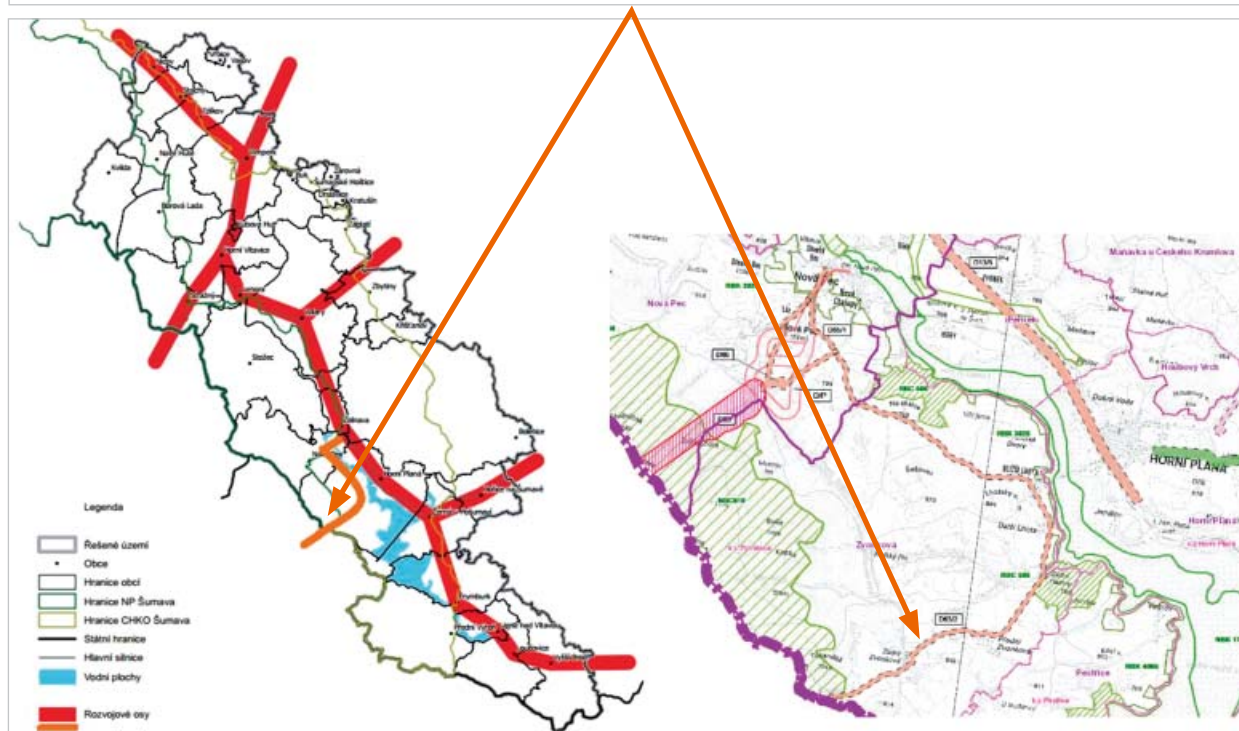
HARMONIE	AKCE	PŘÍRODA	KOMPROMIS
Tématem scénáře je kvalita života.	Tématem scénáře je soustředěný růst.	Tématem je ochrana přírody a jejich hodnot.	Tématem scénáře je rozdělení území.
Tento scénář posiluje zejména sociální pilíř udržitelného rozvoje v celém řešeném území, jeho cílem je vytvořit co nejlepší podmínky života obyvatelům řešeného území.	Tento scénář posiluje zejména ekonomickou konkurenceschopnost území jako celku, přičemž pro dosažení této priority vychází z rozdílného ekonomického potenciálu v jednotlivých dílčích prostorech řešeného území. Ve scénáři se proto posiluje ekonomický pilíř zejména v rozvojové ose Volary – Horní Planá – Lipno – Vyšší Brod.	Vychází z priority české části Šumavy jako ve středoevropském kontextu jedinečného prostoru s minimálním vlivem lidské činnosti na ekosystémy a chrání relativní nedotčenost tohoto prostoru jako celoevropskou hodnotu.	Scénář důsledně respektuje stávající limity využití území vyplývající z předpisů a norem.
Zlepšení dostupnosti služeb a pracovišť pro obyvatele.	Zlepšení konkurenceschopnosti regionu.	Posílení ekologického pilíře udržitelného rozvoje.	Nekonfliktní územní uspořádání, sídelní funkce a rekreační využití přiměřené atraktivitě a stupni ochrany území.
Podpora obslužné funkce „střediskových“ obcí. Podpora přiměřeného rozvoje rekreačních funkcí i mimo prostor oblasti levého břehu Lipna.	Výrazné zlepšení dostupnosti i přeshraničním kontextu se zdůrazněním dostupnosti rozvojové osy. Rozšíření spektra ekonomických činností s ohledem na místní podmínky (wellness, dlouhodobé pobyty seniorů, zpracovatelský průmysl s vysokou přidanou hodnotou, event. ICT business). Rozvoj intenzivního rekreačního využití v prostoru kolem Lipna a kolem Zadova (Churáňova).	Trvalá přísná ochrana ZCHÚ přírody. Využití image neporušené přírody ve středu Evropy jako zdroje prosperity (např. wellness, dlouhodobé pobyty v doteku s „opravdovou“ přírodou, ekologické zemědělství). Vše vždy s ohledem na potřebnou míru ochrany přírody, tedy v souladu s hierarchicky odstupňovanou mírou ochrany přírody tyto aktivity především mimo zvláště chráněná území NPŠ.	Rozčlenění území na části: <ul style="list-style-type: none"> ■ s preferencí ochrany přírody (stávající ZCHÚ), ■ intenzivní rekreace, turistického ruchu a dalších volnočasových aktivit – Lipensko, zejména levý břeh Lipna, Churáňov (Zadov) ■ venkovského prostředí – Podhůří, okolí Vimperka – s prioritou zajištění elementární obslužnosti a dostupnosti základních veřejných infrastruktur.



Nadmístními osami rozvoje jsou oblastí napojené na dopravní infrastrukturu navržené k územnímu rozvoji:



Náhledem do výseku současného právního stavu ZÚR je zřejmé, že byla využita varianta AKCE, která byla navíc posílena o rozvojovou osu podél silnice na přechod Zadní Zvonková:



Příklad 5

Ing. arch. Jitka Mejsnarová
Autorka je projektantka, která působila
v urbanistickém atelieru,
na FA a FSV ČVUT v Praze
a podílela se na výzkumných
úkolech zejména pro obor rekreace

CHKO Beskydy a rozvoj cestovního ruchu

František Jaskula

Ochrana přírody a krajiny má v České republice dlouhou tradici. Nejceněnější rozsáhlá území jsou chráněná formou velkoplošných chráněných území. Rozlišujeme dva základní typy – národní parky (4 NP) a chráněné krajinné oblasti (25 CHKO). Tato území se pak dělí podle stupně ochrany na zpravidla čtyři zóny, mohou zde být maloplošná zvláště chráněná území, území soustavy Natura 2000, územní systém ekologické stability krajiny, biotopy zvláště chráněných druhů... Jinými slovy zde existuje řada limitů pro výstavbu a změny využití krajiny, včetně rozvoje cestovního a turistického ruchu. Samotný zákon o ochraně přírody a krajiny (zákon č. 114/1992 Sb.) připouští rekreační využití chráněných krajinných oblastí, pokud nepoškozuje jejich přírodní hodnoty.

CHKO Beskydy je v rámci republiky významným a jedinečným územím. Jedná se o součást karpatského regionu s odlišnými přírodními i krajinnými charakteristikami v porovnání se sudetskými pohorími. To se odráží také ve výskytu řady vzácných druhů rostlin, živočichů i celých společenstev, které se směrem na západ vyskytují velmi vzácně, nebo vůbec ne. Stejně tak v krajině nalezneme řadu znaků spojenou s historickými formami využívání území, zemědělstvím, osídlením a kulturní charakteristikou, jaká již není jinde běžná. Velmi významným znakem je trvalé osídlení území a kontinuita jeho obhospodařování. Místní obyvatelé – hospodáři pečující o území, představují jeden ze základních pilířů hodnoty území.

Pro vyhodnocení dopadu cestovního ruchu musíme nejdříve pochopit vývoj území, charakteristiky jeho využití v minulosti, přírodní, krajinné a kulturní hodnoty. Zcela jednoznačně můžeme konstatovat, že Beskydy jsou turisticky velmi atraktivním územím. Důležité je si uvědomit, proč tomu tak je. Jedná se o jedny z posledních „živých hor“ u nás. Jsou to hory obydlené, se svěbytnou dpo-

sud zachovalou kulturou, folklorem a zvyky. S trochou nadsázky můžeme říci, že turista sem přichází jako vítaný host do rodiny. Pokud bude rodina pečovat o svůj dům, zahradu a vztahy v rodině budou v pořádku, pak se i hosté budou cítit dobře. Pokud se ale zaměříme pouze na hosty a zanedbáme potřeby hostitelů (například na určitou míru soukromí), může se situace rychle změnit. Bohužel již nyní se objevují v některých lokalitách stížnosti na neúměrný rozvoj turistických a rekreačních aktivit, které nepříznivě ovlivňují hospodaření v území nebo omezují vlastníky v přístupu ke svým nemovitostem atd.

Pro samotný turistický ruch je důležité nejen vybavení turistických středisek, množství vybudovaných atrakcí, úroveň poskytovaných služeb, ale i charakter území, kde se lze rekreovat a načerpat energii. Pro Beskydy to je typický reliéf území, hluboké lesy s kvalitní sítí značených cest a především malebný charakter krajiny daný rozptýlenou zástavbou, prolnutý mozaikou luk a pastvin hýřících barvami horských květin, doplněný stádečky ovcí nebo jiného dobytka. Mezi nejatraktivnější lokality celých Beskyd patří hřeben Pustevny – Radhošť, který každoročně navštíví více než čtvrt milionu turistů. Důvodem nejsou jen Jurkovičovy stavby, kaple nebo socha Radegasta, ale především bezlesý skoro pětikilometrový hřeben s úžasnými výhledy. Na rozdíl od podpory nejrůznějších investičních záměrů v lokalitě (jako například stezky v korunách stromů) není údržba tohoto hřebene předmětem žádné podpory ze strany turistického ruchu. A stejná je situace i u ostatních krajinářsky atraktivních lokalit. Z pozice vlastníků se jedná o obtížně využitelné zemědělské pozemky, které je jednodušší zalesnit nebo rozprodat na stavební místa, než tradičně obhospodařovat. Tento trend ve vývoji krajiny je velmi patrný a ochrana přírody ho může pouze zbrzdit, nikoliv zcela zastavit. Zemědělské dotace pro údržbu krajiny jsou zaměřené především na velké subjekty a drobní hos-



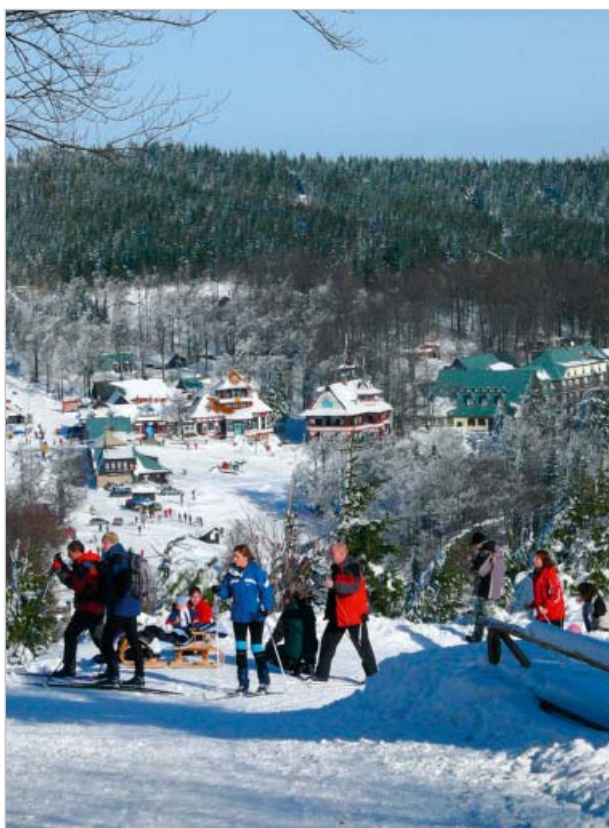
Cestovní ruch těží ze zdravé a pěkné krajiny. Plánujeme však pouze aktivity, které se na krajinu navazují, využívají ji, ale již ji nedodávají požadovanou malebnost a přírodní hodnoty.



Rekreační využívání území by se mělo soustředit také na údržbu krajiny. Pokud v Beskydech bude zanikat zemědělská krajina na úkor lesa a zástavby, pak území ztratí velkou část své atraktivity bez ohledu na rozvoj hotelů, wellness, sportovišť a jiných investic.



Krajinu formoval hospodář (zemědělec, lesník) do podoby, která je dnes atraktivní pro oddech a rekreaci. Formujeme ji dnes také tak?



Ochrana přírody nechce „zakonzervovat“ stav území k nějakému datu, ale pouze usměrnit jeho využití tak, aby bylo co nejvíce extenzivní a umožnilo v CHKO jak lidské aktivity, tak bohaté přírodní a krajinné prostředí.

podáři, kteří zachovali jedinečné krajinné hodnoty Beskyd, na ně velmi často vůbec nedosáhnou. Prostředky, kterými disponuje Správa CHKO, jsou natolik omezené, že pokrývají údržbu pouze části přírodně nejhodnotnějších lokalit, nepostačují však na krajinářsky atraktivní a tedy turisticky významné rozsáhlé lokality. Pokud bych opět použil metaforu, z prostředků cestovního ruchu se zajímáme o to, aby měl klient pohodlné křeslo, ve kterém sedí, kvalitní jídlo a pití, ale už se nestaráme o dům, do kterého jsme ho pozvali, neboť považujeme za samozřejmé, že ten tady bude stát stále a bude pořád v bezvadném stavu...

Cestovní ruch je dnes pro Beskydy velmi důležitý. V Beskydech žije kolem 50 000 lidí a možnosti zaměstnání jsou poměrně omezené. Rozvoj služeb v cestovním ruchu představuje významný ekonomický faktor a v řadě lokalit vyřešil problémy se zaměstnaností. Přesto však má jeho rozvoj určité limity a některé jeho formy dosáhly takového rozmachu, že vyžadují určitou regulaci (budování nových lyžařských areálů, rozvoj sítě značených cest na účelových lesních komunikacích negativně ovlivňující lesní hospodaření...). Na druhou stranu se podařilo vyřešit některé na první pohled problémové záměry tak, že slouží cestovnímu ruchu a zároveň umožňují existenci chráněných druhů – příkladem může být golfové hřiště ve Velkých Karlovicích, sjezdovka Seník v Javorníkách.

Spolu s nárůstem počtu domů, rozvojem cestní sítě dochází také doplňováním infrastruktury cestovního ruchu k silnému nárůstu fragmentace krajiny. To značně ovlivňuje řadu citlivých lesních druhů živočichů. Kupříkladu rozvoj lyžařských areálů s sebou nese potřebu zasněžování, odběru vody z potoků, které v zimě nemají dostatek vody a následně může docházet k jejich vymrzání, nasvícení pro večerní provoz a hluk z noční údržby představuje v širokém okolí rušivý vliv pro zvěř i pro místní obyvatele. Záměna vleku za lanovku přináší požadavek na také letní využití území, dobudování infrastruktury a rozšíření aktivit a tím i dopadu z plochy původní sjezdovky na širší okolí (nové nástupní místo pro pěší



Valašské muzeum v přírodě představuje nejen jeden z nejatraktivnějších cílů cestovního ruchu v Beskydech, ale zároveň obohacuje folklor, kulturu i krajinu. Město Rožnov p R. z jeho provozu dlouhodobě profituje (i přes drobné problémy se sezónní vysokou návštěvností a následnými dopravními problémy). Vliv VMP je patrný v celém regionu, spolu s Pustevnami a nejvyšší horou Beskydy (Lysou horou), tvoří pilíř turistického ruchu v Beskydech.



Rychle se rozvíjí turisticko-rekreační centrum ve Velkých Karlovicích. Zde můžeme pozorovat výrazný dopad na původní osídlení a využití krajiny. Silné subjekty vykupují pozemky a obytná stavení a přetvářejí významné části údolí v rekreačně ubytovací kapacity.

i cykloturistiku atd.). S investicemi stoupá požadavek na čím dál intenzivnější formy využití území a silnější dopady do přírodních a krajinných hodnot. Problémem se stává i nárůst pohybu lidí v přírodě. Množství rekreačních, houbařů, borůvkářů, turistů, cyklistů, běžců, skialpinistů, dostupnost vybavení umožňující pohyb v dříve nepřístupném terénu a to i v nočních hodinách, vede k tak velkému rušení, že některé druhy z Beskyd mizí a jiné (například jeleni) se ve stresu ukrývají do mladých lesních porostů, které se pak bojí opustit a namísto pastvy ve velkém okusují mladé stromky.

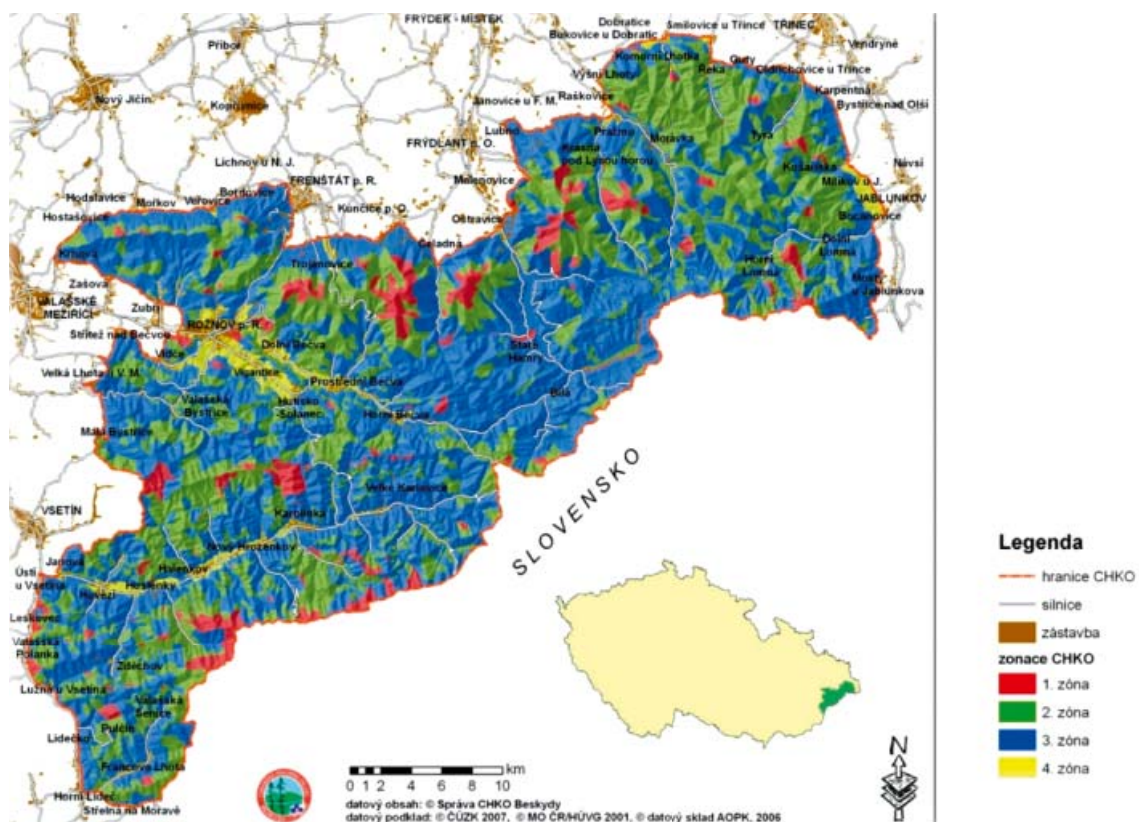
Cestovní ruch je nepostradatelnou složkou využití Beskyd. Při jeho rozvoji je potřeba postupovat uvážlivě, plánovitě, s ohledem na potřeby přírody i místních obyvatel. Nelze se zaměřovat jen na jednotlivé požadavky, ale je potřeba vše vyhodnocovat v souvislostech. Z tohoto pohledu je důležité využívat možnosti územního plánování a respektovat skutečnost, že se nacházíme v chráněném území.

1. Zóna (červená) – 5,6% má nejpřísnější režim ochrany.

2. Zóna (zelená) – 39,4%

3. Zóna (modrá) – 50,4%

4. Zóna (žlutá) – 4,6%



1



2

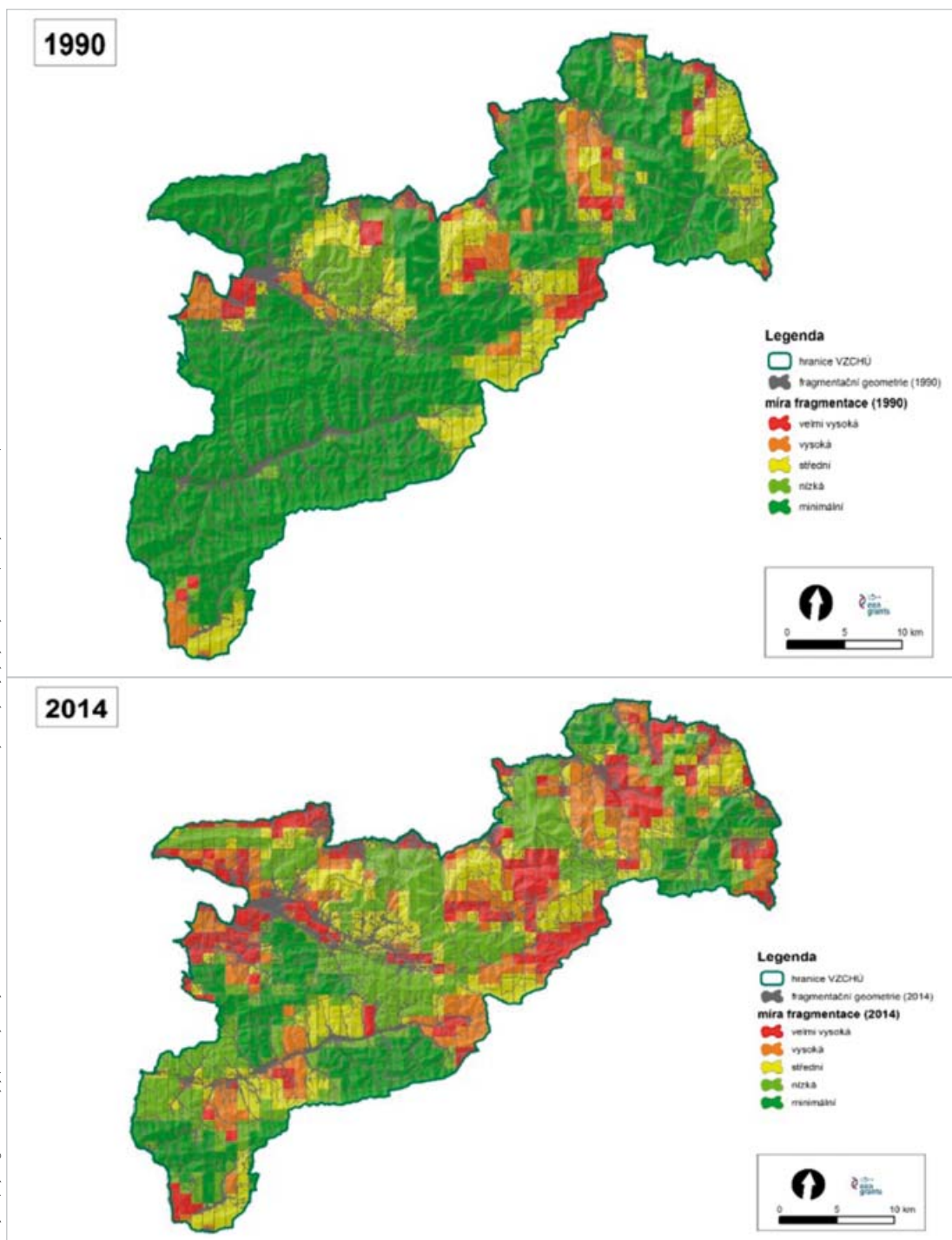


3



Posláním CHKO je zachovat kulturní krajinu (člověkem ovlivněné území) s vysokými přírodními a krajinnými hodnotami. Ochrana území je odstupňována podle zón.

Zdroj: Mapky fragmentace byly převzaty z Projektu EHP-CZ02 OV-1-02-1-2014 Hodnocení dynamiky krajiny vybraných velkoplošných území, Romportl D. a kol. 2016



Míra fragmentace krajiny se v posledních desetiletích velmi významně zvyšuje také v chráněných územích. Takto fragmentované prostředí je pro řadu náročných lesních druhů (jako je rys nebo tetřev) nevyhovující.

Mgr. František Jaskula
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
regionální pracoviště Správa CHKO Beskydy

Projekt Pomoravie

Peter Derevenec

Východiská projektu

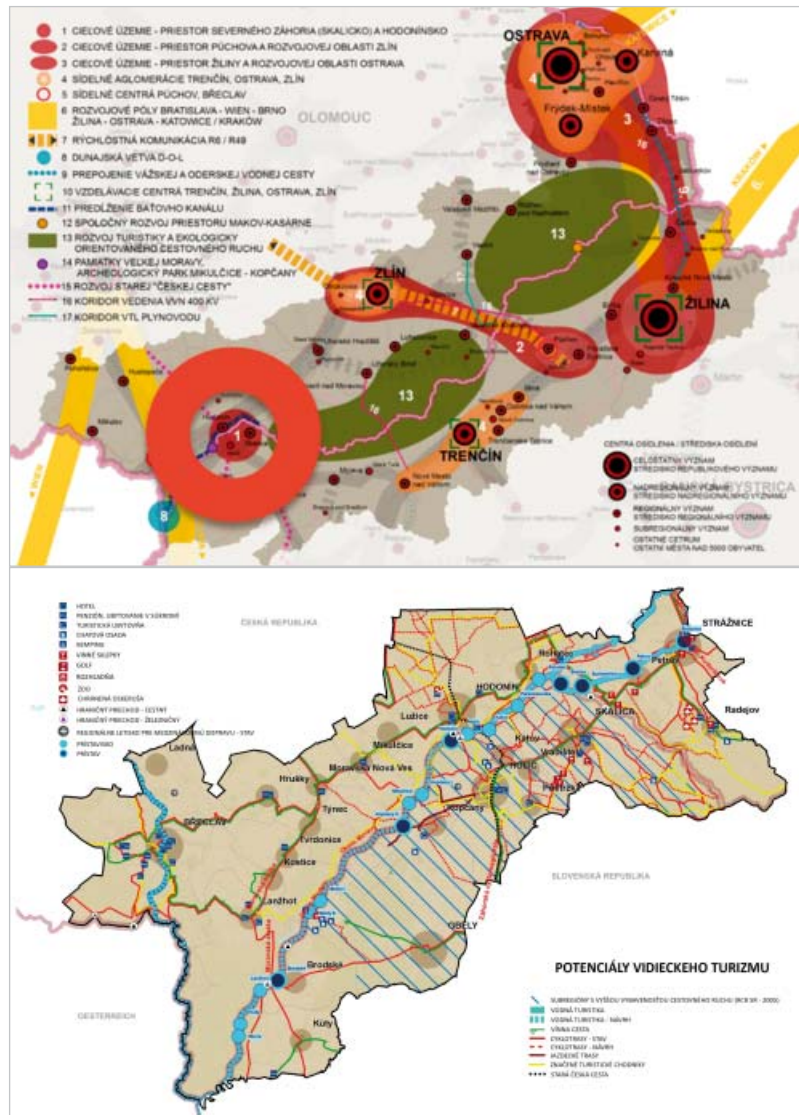
Na česko-slovenskej hranici existujú veľmi silné spoločenské a hospodárske väzby, ktoré majú dlhú tradíciu, a to aj napriek tomu, že tieto väzby utrpeli rozdelením republík v 90.-tych rokoch. Jedným z dôvodov je fakt, že táto hranica nie je limitovaná jazykovou bariérou a tiež to, že tradičné aktivity Čechov a Slovákov sú si prirodzene blízke. Od éry samostatnosti oboch republík, a predovšetkým od ich vstupu do EÚ sa tieto väzby obnovujú a upevňujú a získavajú novú dimenziu a kvalitu. V regióne existuje množstvo spoločenských, umeleckých a kultúrnych aktivít a akcií, ale ich želanému rozšíreniu bránia nedostatočné kapacitné a finančné prostriedky a tiež nevyhovujúca dopravná a technická vybavenosť.

Zásadným a vstupným podkladom pre projekt „Pomoravie“ bol spoločný projekt „Urbanistická štúdia rozvoja slovensko-českého prihraničného územia“, s výstupom vo forme publikácie „Štúdia rozvoja slovensko-českého prihraničného územia“ (2008) v slovensko-českej a anglickej verzii. Spoločná štúdia bola prvým výsledkom dohody podpísanej v roku 2002 medzi Ministerstvom pro miestny rozvoj ČR a MŽP SR (po prechode kompetencií MDVRR SR) v oblasti územného plánovania a formulovala rozvojovú stratégiu pre celé slovensko-české prihraničie, ciele rozvoja a najdôležitejšie výzvy a oblasti spolupráce, ktoré tvorili vstupný rámec pre spoločný postup na projekte Pomoravie.

Na území pozdĺž slovensko – českého prihraničného územia priestor Pomoravia (severné Záhorie a Hodonínsko) predstavuje fenomén, ktorý má výnimočnú pozíciu vyplývajúcu z prírodných, kultúrno-historických a priestorových daností. Na rozdiel od ostatných priestorov v rámci celej slovensko-českej hranice, ktoré majú „pásový“ charakter, priestor Pomoravia vytvára priestorovú štruktúru s jasnou „kompozičnou osou“ – riekou Morava, rozdeľujúcou a zároveň spájajúcou obidve časti republík.

Vymedzenie riešeného územia

Na slovenskej strane ho tvorí 10 obcí: Brodské, Gbely, Holíč, Kúty, Kopčany, Kátov, Prietržka, Skalica, Trnovec a Vrádišťa a na českej strane ho tvorí 16 obcí: Břeclav, Hodonín,



Hrušky, Kostice, Ladná, Lanžhot, Lužice, Mikulčice, Moravská Nová Ves, Petrov, Radějov, Rohatec, Strážnice, Súdomeřice, Týnec a Tvrdonice.

Hlavné ciele, účel a charakter projektu

Hlavným cieľom spoločného cezhraničného projektu je rozvoj územia v priestore Pomoravia s dôrazom na rekreáciu a cestovný ruch, pri využití sídelného, kultúrno-historického a krajinného potenciálu. Koordinácia a zosúladenie spoločných aktivít na obidvoch stranách rieky Moravy, pri zachovaní princípov vyváženého a trvalo udržateľného rozvoja.

Projekt Pomoravie má územnoplánovací charakter. Účelom projektu bolo vytvoriť ideovú bázu najmä pre územnoplánovacie dokumentácie miest a obcí na obidvoch stranách re-

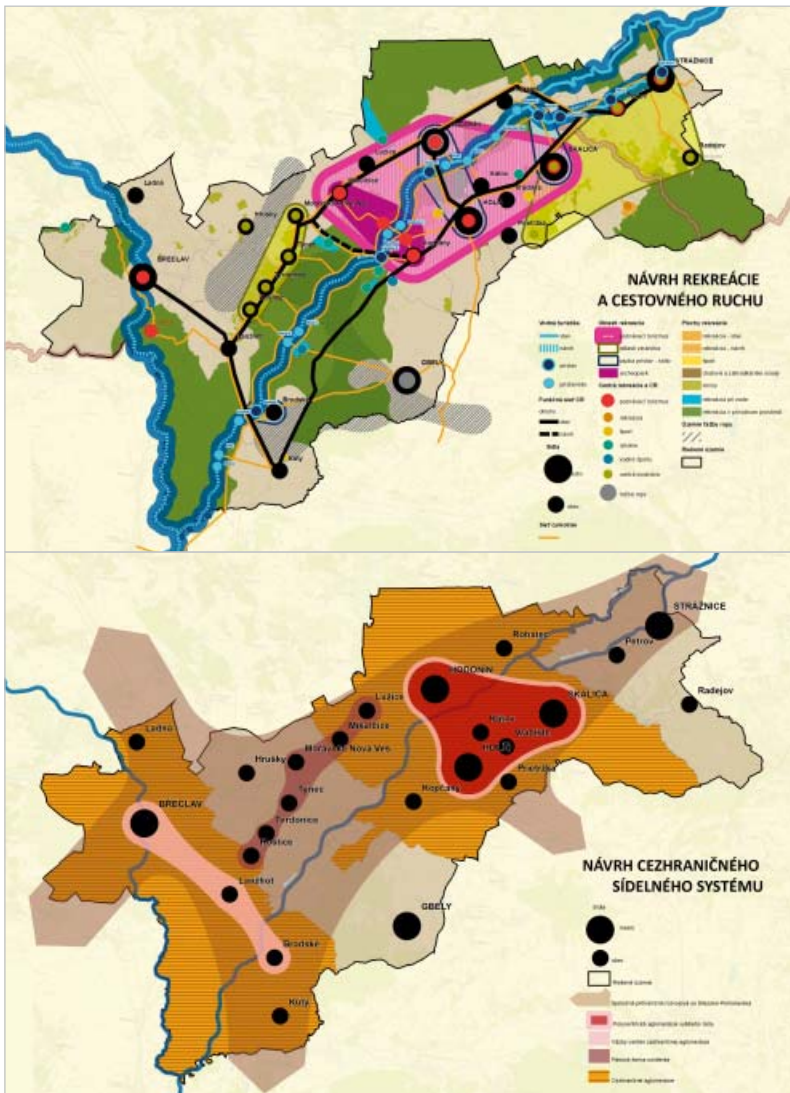
Rozvojová stratégia

Stratégia je špecifikovaná pre oblasti:

- rekreácia a cestovný ruch
- sídelná štruktúra
- dopravná infraštruktúra
- ochrana a prezentácia kultúrno-historického dedičstva
- ochrana prírody a tvorba krajiny

Rozvojová stratégia územia riešeného v projekte „Pomoravie“ vychádza z uvedených špecifik územia, dokumentov územnoplánovacieho a strategického charakteru na regionálnej a komunálnej úrovni, realizovaných a pripravovaných cezhraničných projektov, SWOT analýzy spracovanej v rámci prvej fázy tohto projektu ako aj konzultácií na úrovni miest a obcí dotknutého územia.

Strategickým zámerom v oblasti rekreácie a cestovného ruchu je spoločné využitie potenciálu rieky Moravy pre rozvoj rekreačnej vodnej plavby. Zámer predĺženia Baťovho kanála o úsek Hodonín – sútok Morava/Dyje. Prioritou je vybudovanie potrebnej siete prístavov a prístavísk na pravej a ľavej strane rieky Morava.



Návrh komplexného systému cestovného ruchu v regióne:

- Rozvoj rekreačných aktivít nadväzných na prístavy
- Rozvoj cestovného ruchu sprístupnením a prezentáciou prírodných a kultúrohistorických hodnôt územia s dôrazom na ich zachovanie a ochranu
- Rozšírenie a dobudovanie cezhraničnej cyklistickej siete prepájajúcej ciele cestovného ruchu
- Rozširovanie a skvalitňovanie ponuky agroturizmu a vidieckeho turizmu
- Presadzovanie tradičných a moderných foriem rekreácie
- Rozširovanie a skvalitňovanie ponuky produktov CR

Podpora rozvoja významných urbanizačných osí

Dôležitú úlohu pri rozvoji sídelného systému zohrávajú urbanizačné osi, ktoré prepájajú jednotlivé centrá osídlenia, pričom vytvárajú podmienky pre stabilizáciu širších priestorových štruktúr, vrátane posilňovania socioekonomických aktivít v území.

Na českej strane riešeného územia je definovaná silná rozvojová os (celoštátneho a mezinárodného významu) OS11 – Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR/Rakousko. Na slovenskej strane je špecifikovaná dolnomoravská sídelná rozvojová os 3. stupňa (regionálneho významu): Kúty – Holíč – Skalica,

ktorá končí na hranici SR/ČR. Z hľadiska nazerania na územie Pomoravia ako na jeden prihraničný priestorový celok, sa javí potreba prehodnotenia klasifikovania dvoch rôznych kategórií rozvojových osí (na národných úrovniach) a definovania spoločnej prihraničnej rozvojovej osi – Sliezske – pomoravská rozvojová os.

Projekty

V súlade so strategickými cieľmi projektu vyplývajúcimi z územnoplánovacích a strategických dokumentov regionálnych a komunálnych na oboch stranách spoločnej hranice a na základe konzultácií s predstaviteľmi miest a obcí v dotknutom území, ako aj na základe vzájomných dohôd, sú v nasledujúcej časti uvedené zábery a potenciálne projekty, ktoré môžu byť na základe podrobnejšieho skúmania problémov spoločne riešené, v záujme zabezpečenia trvalo udržateľného rozvoja prihraničného územia.

Z hľadiska rozvoja rekreácie a cestovného ruchu pôjde o nasledovné projekty:

1. Štúdia možností rozvoja komplexnej siete cyklotrás,
2. Štúdia možností rozvoja hypotrás.

Z hľadiska sídelného rozvoja pôjde o nasledovné projekty:

1. Štúdia možností rozvoja prihraničných miest Hodonín – Holíč,
2. Štúdia možností rozvoja prihraničných miest Skalica – Strážnice,
3. Štúdia možností rozvoja prihraničných obcí Brodské – Lanžhot,
4. Študovanie spoločnej prihraničnej rozvojovej osi – Sliezsko – pomoravská rozvojová os.

Cieľom spoločných projektov bude preukázať vytvorenie dostatočných územných možností pre rozvoj v širšom priestorovom kontexte, v záujme zvyšovania konkurencieschopnosti oboch miest a zvyšovania sídelného komfortu a obsluhy obyvateľov.

Z hľadiska rozvoja dopravnej infraštruktúry pôjde o nasledovné projekty:

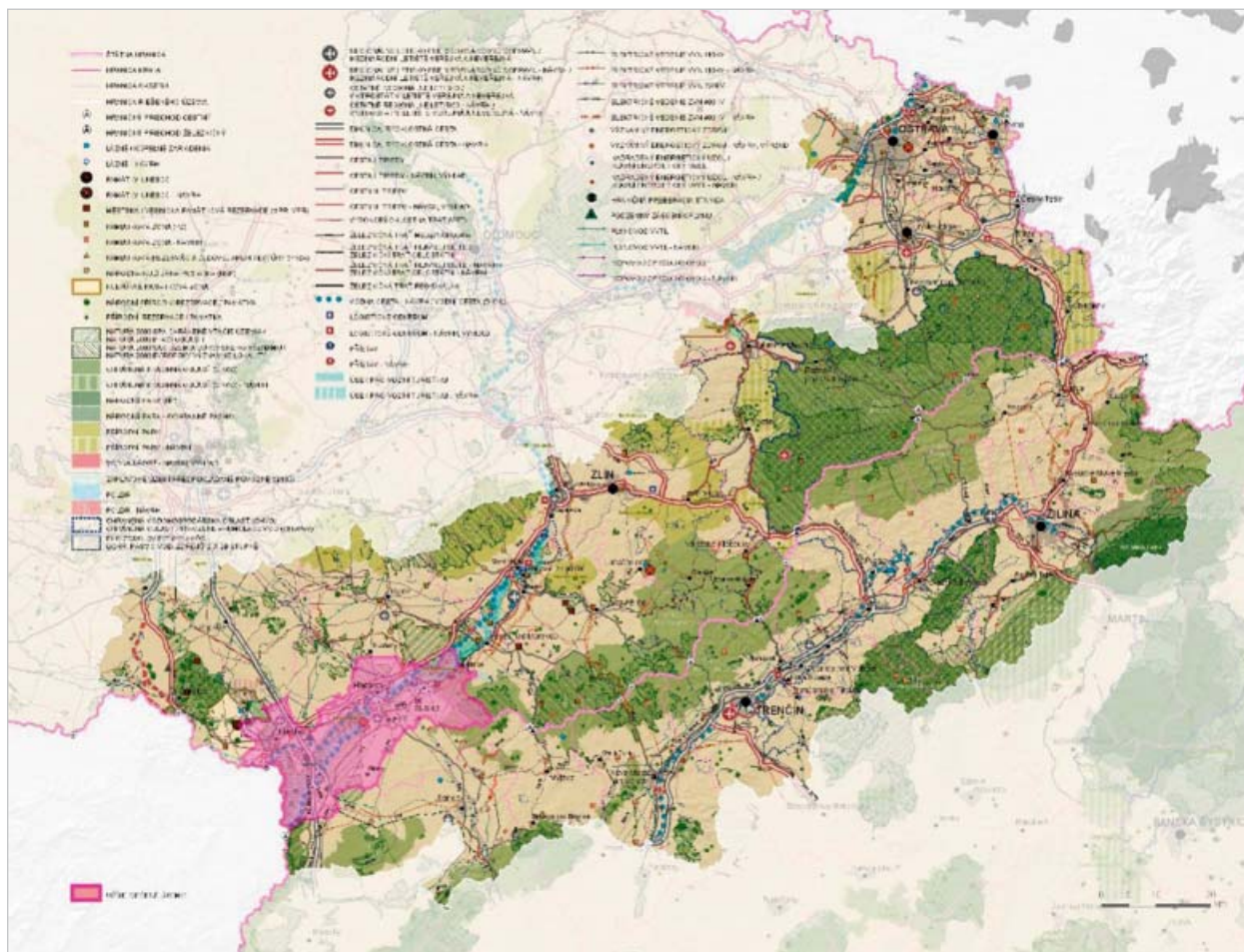
1. Výhľadové cestné prepojenie obcí Moravská Nová Ves – Kopčany,
2. Zámer prevádzkovania malej železničnej dopravy s dôrazom na rozvoj prihraničného cestovného ruchu v okruhu (pamiatky Břeclavska, Skalice, Holíča (okružné linky: Hodonín – Holíč – Skalica – Sudoměřice – Veselí nad Moravou – Bzenec – Kyjov – Mutěnice – Hodonín)
3. Projekt na využitie opustených vlečiek pre rozvoj CR (šľapajúca drezina Rohatec – Ratíškovice).

Z hľadiska obnovy kultúrnohistorických hodnôt pôjde o nasledovné projekty:

1. Zámer rekonštrukcie zámku v Holíči a príľahlej bažantnice, rekonštrukcia bývalej tabačiarne na kongresové centrum,
2. Revitalizácia parku v Holíči v rozsahu cca 50 ha, obnova drevín, terénne úpravy,
3. Zámer regenerácie a znovuoživenia kultúrnej barokovej krajiny pôvodných alejí v priestore Holíčsky zámok s prepojením na areál žrebčína v Kopčanoch,
4. Zámer obce Kopčany postupnej rekonštrukcie žrebčína, pôvodnej kačenárne a rybníka,
5. Zámer rekonštrukcie objektu horárne (podobná stavba existuje v obci Ladná na českej strane – možnosť pre vytvorenie spoločného projektu),
6. Spoločný projekt prezentácie ťažby ropy v priestory Gbely – Hrušky – Hodonín.

Z hľadiska rozvoja trvaloudržateľného cestovného ruchu

1. Projekt pre organizované pozorovanie vtáctva tzv. birdwatching,
2. projekt „Podpora biodiverzity, budovanie biokoridorov a vetrolamov v prihraničnej oblasti“,
3. Projekt pre sprístupnenie a prezentáciu prvkov prírody pre verejnosť (náučné chodníky, expozície) formou udržateľného turizmu na základe trojstrannej spolupráce.



Konkrétné spoločné projekty SR a ČR v území Pomoravie

- Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice – Kopčany



- Cyklotrasy bez hranic (Mesto Skalica, Město Strážnice / Obec Sudoměřice)



- Rekonštrukcia a dobudovanie prístupových komunikácií, chodníkov v archeoparku Mikulčice – Kopčany na slovenskej strane k lávke cez rieku Moravu



- Podpora biodiverzity, budovanie biokoridorov a vetro-lamov v prihraničnej oblasti (Sudoměřice, Skalica)



- Žrebčín Kopčany



- Prístav Skalica



*Ing. arch. Ing. Peter Derevenec
autorizovaný architekt SKA*

Dolnoslezská cyklopolitika

Anna Bocian, Alexandra Sieradzka-Stasiak

Systém územního plánování a turistika

Systém územního plánování v Polsku je rozdělen do tří úrovní: celostátní, regionální a lokální. Na každé z nich se vyhotovují plánovací dokumenty, jejichž rozsah odpovídá stupni podrobnosti úrovně, jíž se týká. Celostátní plánovací dokumenty zahrnují ustanovení na úrovni státu, regionální na úrovni vojvodství a lokální na úrovni obce. Regionální a lokální dokumenty musejí zohledňovat ustanovení z plánů na vyšší úrovni. Celostátní a regionální dávají doporučení pro nižší úroveň.

Turistika je považována za jedno z odvětví hospodářství, tedy za oblast, která není přímo upravována v plánovacích dokumentech. Avšak rozvoj turistiky je závislý na přírodních a kulturních hodnotách a také na systému dopravy a infrastruktury. Tyto otázky do oblastí plánovacích dokumentů spadají. V plánovacích dokumentech jsou tak chráněny hodnoty území a plánovány podmínky pro rozvoj turistiky.

Na regionální úrovni se zpracovává plán územního rozvoje vojvodství. V tomto dokumentu se zohledňují předpoklady strategie rozvoje vojvodství, která určuje úlohu turistiky jako jednoho ze směrů rozvoje vojvodství. V plánu územního rozvoje Dolnoslezského vojvodství je definována sídelní síť, včetně měst, která plní úlohu specializovaných turistických středisek, chráněné oblasti a dopravní a infrastrukturní propojení, která jsou základem rozvoje turistiky v regionu.

Do plánovacích lokálních dokumentů se implementují dva druhy ustanovení z plánu územního rozvoje vojvodství v oblasti turistiky. Jsou to ustanovení závazná pro obce týkající se dopravy a technické infrastruktury a ochrany území s přírodními a kulturními hodnotami. Druhý druh ustanovení je formulován formou požadavků, tedy tzv. měkkých ustanovení. V případě turistiky to jsou magistralní cyklistické trasy a oblasti s predispozicemi pro rozvoj turistiky.

Dolnoslezská cyklopolitika

Jedním z klíčových projektů zahrnujících proces projektování a zavádění cykloturistiky v Dolnoslezském vojvodství je Dolnoslezská cyklopolitika. Zahrnuje komplexní přístup k problematice cyklistického ruchu, a to jak v dopravním, tak i turistickém aspektu.

V posledních letech pozorujeme určitou renesanci jízdního kola, kterou je možno rozeznat jak podle počtu cyklistů na ulicích, silnicích, cyklostezkách, tak i podle množství nové infrastruktury nebo také cyklistických akcí. Někdy se však stává, že četnost uskutečňovaných aktivit vede k informačnímu chaosu, neexistenci návaznosti a nečitelnosti tras, a v krajních případech k nebezpečným situacím.

Tato situace přiměla samosprávu Dolnoslezského vojvodství naplánovat řadu aktivit, které mají za cíl podporu rozvoje cyklistického ruchu v regionu. Tím, že vytvořila Dolnoslezskou cyklopolitiku (Dolnośląska Polityka Rowerowa – DPR) se samospráva vojvodství zavázala **provádět koordinační aktivity**, které zahrnují mj. plánovací, projektové, vzdělávací, propagační, organizační a realizační prvky (např. výstavba cyklostezek v tazích vojvodských silnic).

Dolnoslezská cyklopolitika se skládá ze tří základních komponentů:

1. plánovacích a projekčních nástrojů,
2. organizačních nástrojů,
3. vzdělávacích a propagačních nástrojů.



Základním prvkem jak při tvorbě, tak i realizaci jednotlivých součástí Dolnoslezské cyklopolitiky je široce chápaná spolupráce. Zavádění politiky nebude účinné bez zapojení jiných jednotek, včetně především místních samospráv, které kromě stimulování rozvoje spojitěho cyklistického systému v lokálním měřítku jsou odpovědné za finanční realizaci naplánovaných akcí na „vlastním“ území.

1. Plánovací a projektové nástroje

Dolnoslezská cyklopolitika podtrhuje význam koordinační úlohy plánovacích aktivit na regionálním a lokálním stupni. Příprava plánovacích a strategických dokumentů, propojených mezi sebou věcně a územně, je klíčová pro dosažení cíle spojeného s rozvojem systému cyklistické dopravy v oblasti spojitosti tohoto systému.

Hlavními regionálními plánovacími a technickými studii, ze kterých vyplývají upřesněná doporučení pro obce a okresy, jsou:

- **Koncepce sítě hlavních cyklotras Dolnoslezského vojvodství**, která jako hlavní regionální plánovací nástroj určí (v dohodě s lokálními samosprávami):
 - podrobný průběh hlavních koridorů cyklotras v území vojvodství,

- zásady plánování cyklotras v oblastech realizace DPR obsažených ve výše uvedeném dokumentu.

Za účelem zajištění spojitosti aktivit na regionální a lokální úrovni se ustanovení tohoto dokumentu doporučuje implementovat do dokumentů vyšších stupňů. Doporučuje se, aby na lokální úrovni byla nástrojem zavádění DPR *Okresní strategie rozvoje cyklistického ruchu*, jejíž podrobný rozsah určuje příloha k DPR, a v městských oblastech – Městské koncepce rozvoje cyklotras, jako příloha ke Studii podmíněností a směrů územního rozvoje.

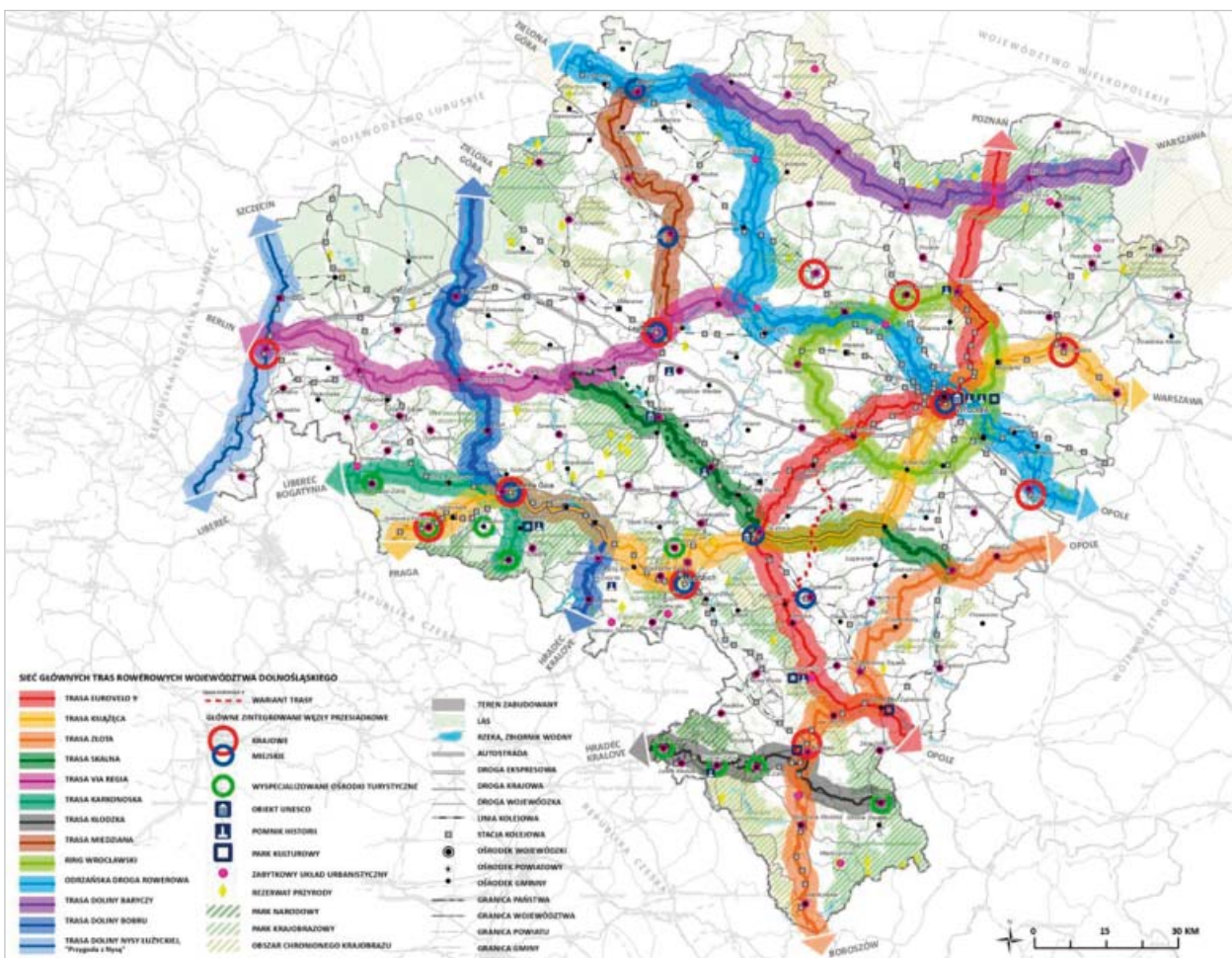
Řešení přijatá v lokálních cyklistických dokumentech musejí být shodná s vizí rozvoje cyklistického systému regionu prezentovanou v DPR (v *Koncepci sítě hlavních cyklotras pro Dolnoslezské vojvodství*).

Jednotlivé trasy vyznačené v *Koncepci* vyžadují podrobné vytýčení ve spolupráci s lokálními samosprávami. Takovou první vzorovou studií je *Oderská cyklistická cesta*, která vyznačuje podrobný průběh cyklotrasy podél řeky Odry. Jiným realizovaným projektem je *Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky na polsko-českém pomezí*. Výsledkem projektu bude vyznačení dálkové trasy podél polsko-českého pomezí a zahájení procesu zavádění ustanovení projektu.

- **Projekční a prováděcí standardy pro cyklistickou infrastrukturu Dolnoslezského vojvodství**, které jako hlavní regionální technický nástroj určuje jednotný systém projektových a prováděcích zásad pro cyklistickou infrastrukturu uskutečňovanou v Dolnoslezském vojvodství. K uplatňování Standardů je zavázán Maršálovský úřad Dolnoslezského vojvodství a všechny jednotky, které mu podléhají, mj. v posuzování a také projektování silničních projektů, zařazení Standardů jako jednoho z kritérií hodnocení žádostí cyklistických projektů, které žádají o finanční dotaci v rámci ROP DV 2014–2020 (Prioritní osy 3 Nízkouhlíkové hospodářství – Typ 3.4.Ad).

Pro ostatní jednotky územní samosprávy by *Standardy* měly sloužit jako směrnice ve všech etapách projektování a provádění cyklistické infrastruktury. Doporučuje se, aby obce a okresy – hlavní realizátoři cyklistických investic, uplatňovali *Standardy* jako pomocný materiál při tendrech na projekční a stavební práce týkající se cyklotras, a také investic, které mají vliv na cyklistický ruch v regionu (příspěvek ke *Specifikaci podstatných podmínek zakázky (SPPZ)*, funkčně užitných programů (FUO) apod.

Je také třeba podtrhnout otázky, které jsou v plánovacím procesu nesmírně důležité, třeba upevnování spolupráce uvnitř úřadů jednotek územních samospráv, otevřenost



Koncepce hlavních cyklistických tras Dolnoslezského vojvodství

na konzultace investičních plánů a projektů (doporučení lidí zapojených do rozvoje cyklistického ruchu mohou být zdrojem cenných informací) nebo také doplňování, upřesňování a popularizace projekčních řešení o dobré příklady v projektování cyklistické infrastruktury, které nejsou upřesněny v závazných předpisech.

2. Organizační nástroje

Tvorba systému cyklistické dopravy vyžaduje účinný a funkční řídicí systém, který je klíčovým prvkem v procesu tvorby efektivních vylepšení pro cyklistický ruch. Správná organizace práce samospráv, která identifikuje cyklistické otázky jako trvalý prvek správní struktury, a také vysoká kvalita řízení jsou mnohem důležitější než množství finančních prostředků vynakládaných na cyklistickou infrastrukturu.

Proto se pro správné řízení cyklistické infrastruktury doporučuje určení ve strukturách úřadů obcí a okresů úředníka odpovědného za rozvoj cyklistického ruchu (např. cyklistického důstojníka), mezi jehož kompetence bude patřit utváření, koordinace, zavádění a monitorování cyklopolitiky samosprávy, v tom především:

- vnější spolupráce – s regionem, okresem, sousedními obcemi, institucemi a společenskými či vědeckými organizacemi,
- vnitřní spolupráce – s odbory úřadu, s lokálními institucemi a společenskými organizacemi,
- zpracování lokálních cyklistických dokumentů,
- plánování, zavádění a kontrola cyklistických investic,
- posuzování projektů týkajících se cyklotras, a také investic, které mají vliv na cyklistický ruch,
- monitoring cyklistických investic,
- vzdělávání a propagace cyklistické mobility,
- aktivity lobbující za nutné legislativní změny (spolupráce s regionem).

Velmi důležité je zařazení do projektových postupů požadavku získání posudku cyklistického důstojníka, který působí v rozsahu kompetencí jednotky, která ho jmenuje. Velmi podstatná je rovněž spolupráce jednotek různých stupňů a jiných zainteresovaných stran dané oblasti při koncepčních řešeních, se zvláštním zohledněním nezbytných vazeb, které tvoří systém.

K organizačním nástrojům uskutečňovaných Ústavem územního rozvoje patří nástroje pro komunikaci a shromažďování dat. Patří k nim webový portál Dolnoslezské cyklopolitiky (<http://dpr.irt.wroc.pl/>), který je informačním kanálem a prostorem pro zpřístupňování uskutečněných projektů. Avšak místem pro prezentaci průběhů navržených cyklotras a shromažďování informací od obcí je geoportál Dolnoslezské cyklopolitiky (<http://geodpr.irt.wroc.pl:8080/dpr/>).

3. Vzdělávání a propagace

Cíle, které si vytyčuje samospráva vojvodství v DPR týkající se popularizace ruchu a růstu společenské akceptace pro jeho rozvoj, budou realizovány prostřednictvím aktivit stanovených ve *Strategii vzdělávání a propagace cyklopolitiky Dolnoslezského vojvodství*. Její návrhy musejí být upřesněny lokálně na etapě zpracování okresních strategií rozvoje cyklistického ruchu.

Doporučuje se provádění vzdělávacích aktivit ve dvou aspektech, jako jsou:

- **vlastní vzdělávání**, spočívající v provádění vzdělávacích aktivit, které slouží popularizaci mezi pracovníky samosprávních jednotek a zvýšení jejich znalostí z oblasti následujících problematik:
 - plánování a projektování moderní cyklistické infrastruktury,
 - řízení cyklistické politiky,
 - nutnost spolupráce JUS s jinými institucemi v rámci aktivit ve prospěch rozvoje cyklistického ruchu,
 - technik propagace jízdního kola,
 - tvorby cyklistických turistických produktů,
 - možnost cyklistického vzdělávání ve školách (rozsah, metody, možnosti spolupráce s JUS),
 - výhody jízdy na kole (zdravotní, ochrana životního prostředí, dopravní),
 - zobecňování dobrých praktik;
- **vzdělávání obyvatel** – všech účastníků silničního provozu.

Závěr

Při účinném zavádění systémových cyklistických řešení – spojených s plánováním, projektováním, realizací cyklistické infrastruktury nebo také zahrnujících vzdělávací a propagační aktivity – má rozhodující význam víceúrovňová spolupráce. Je nutno pamatovat, že systém cyklistického ruchu není extrahovaný systém, je to velmi podstatný prvek celého dopravního systému, proto jeho realizace musí zajistit úzkou integraci s individuální a hromadnou dopravou. V souvislosti s tím je podstatné vytvoření příslušných plánovacích postupů (jako u jiných dopravních systémů), správných zaváděcích mechanismů a vzdělávacích nástrojů všech účastníků provozu, aby vytváření cyklistické infrastruktury negenerovalo konflikty, ale posilovalo možnosti mobility občanů.

Anna Bocian
Aleksandra Sieradzka-Stasiak
Instytut Rozwoju Terytorialnego
Wrocław

Překlad: Ing. arch. Vít Řezáč

Zkušenosti městského architekta s rozvojem cestovního ruchu v Olomouci

Stašek Žerava

Cestovní ruch je jeden. A jeho vztah k územnímu plánování jakbysmet. Tak proč by se měl pohled městského architekta na cestovní ruch lišit od pohledu ostatních architektů-urbanistů, kteří se zabývají územním plánováním? Pokusím se to ve svém příspěvku vysvětlit, abych v jeho závěru paradoxně dospěl k tomu, že se ten pohled neliší vlastně vůbec ničím.

Úvod

Nevím, kdo z vás nějakého živého městského architekta viděl na vlastní oči. Kdo s některým mluvil nebo dokonce spolupracoval. V této zemi je to – ke škodě věci – pořád spíše výjimkou než pravidlem. Pro ty, kterým se to ještě nepodařilo, zkusím o městském architektovi, přesněji řečeno o jeho „dobře znějící“, ale jinak poměrně sebevražedné profesi na úvod něco říci. A abych nezdržoval a nenudil, omezím se na jediné, ale možná vůbec nejvýraznější specifikum této profese, které lze shrnout do jediné věty:

Městský architekt sedí na dvou židlích.

Ne, nedělá to z rozmaru, hamižnosti, ani vinou dobrého bydla a tělesných proporcí, ale z podstaty role, kterou by měl při správě města plnit. Přes dvojnásobnou šířku sedáku to, věřte, není vůbec nic komfortního.

Ta první židle je „politická“ a týká se jeho pozice v struktuře správy a řízení města:

Městský architekt není ani součástí státní správy, ani ho nikdo nevolí. Městský architekt je poradcem, apolitickým členem týmu politické „městské vlády“. Má-li mít jeho odborné „urbanistické“ působení při správě, konsolidaci, kultivaci a směřování města potřebnou účinnost, být jim musí. A to není tak úplně snadné. Musí si získat úctu a respekt, aby politikům před jejich rozhodnutím dávalo smysl si vyslechnout jeho názory... přemýšlet o nich, klást přízemní (protože pragmatické) otázky, diskutovat, přít se. A stejně jako se politici musejí postupně naučit chápat městského architekta, stejně tak se městský architekt musí naučit chápat politiky a jejich kompromisy, což je axiom (nezřídka dost otravný axiom) demokratického vládnutí. Městský architekt má hlas poradní, sám nerozhoduje. Tím spíše musí mít k členům městské vlády blízko, ale ne zase tak moc...

Hlavní potíž je v tom, že politik (i ten s těmi nejčistšími úmysly) má svůj:

- volební program,
- koaliční dohody,
- málo peněz v rozpočtu,
- málo času
- a obecnou nechuť zasívat semínka dlouhodobých koncepcí, jejichž plody se budou sklízet až po skončení volebního období... (kterými mohou být např. opatření ve prospěch udržitelného cestovního ruchu...).

Pokud umíte „vydýchat“ prohry a kompromisy, pokud jste schopni jako Fénix otřepat ze sebe popel, nezatrpnout a dál se pokoušet o nemožné, abyste dosáhli maxima možného, je to práce pro vás. Pokud ne, stanete se po dvou měsících buď militantním fundamentalistou (pak vás brzy z radnice vyrazí), Johankou z Arku (pak dáte sami výpověď) anebo – v nejhorším případě – beznázorovým „kývačem“ (pak se budete snažit být neviditelní a vydržet do důchodu).

Ta druhá židle je „odborná“, je synonymem pro kvalifikovanost a profesionalitu:

Proč o ní mluvím až na druhém místě? Vždyť přece poznat a pochopit město, jeho hodnoty, potenciály a limity, mentalitu, potřeby a tužby jeho obyvatel... to přece bez vysoké odbornosti městského architekta, bez neustále „upgradeovaného“ vzdělání a zkušeností, bez opory specializovaných odborných partnerů a bez schopnosti a ochoty vnímat zpětné signály od uživatelů a spolutvůrců města (obyvatel, návštěvníků, podnikatelů, developerů a kolegů tvůrčích architektů) není možné?!

Ne, není, samozřejmě. Bez toho to nejde. Ale nestačí to. Pozitivní kroky se nedějí proto, že jsou správné. Dějí se až tehdy, kdy je jako správné začnou chápat ti, kteří mají moc je prosadit. V úrovni sídla jeho radní a zastupitelé. Pokud jim městský architekt nedokáže předložit lapidární (příp. variantní) řešení, vysvětlit jeho plasy a mínusy, snést jasné argumenty pro variantu, kterou vyhodnotí jako optimální a správnou, jsou jeho odborné názory a vize odsouzeny k věčné archivaci.

Ale zpět k tématu. Když jsem v pozici hlavního architekta města Olomouce měl se zastupiteli města řešit otázku dalšího rozvoje cestovního ruchu, uvědomil jsem si, jak málo o něm vlastně víme: fotografující Japonci a blahobytně vypadající němečtí důchodci, nářky hoteliérů na prázdné hotely o víkendech a mimo hlavní sezonu, zmatený řidič švédského Volva platící pokutu za jízdu v protisměru... Je to ale dost informací k tomu, abychom se mohli radit o koncepci cestovního ruchu ve městě na desetiletí dopředu?

A je vůbec v silách městského architekta, natož v silách politiků – zastupitelů města zhodnotit „od stolu“ stav cestovního ruchu, vytvořit si relevantní názor na potřebu jeho přiměřené eskalace, nebo naopak útlumu? A učinit správné rozhodnutí, co pro jedno či druhé musí město udělat? Zvlášť když jsem z neformálních rozhovorů věděl, že většina zastupitelů ví o cestovním ruchu jenom to, že v době olomoucké Flory se nedá nikde ve městě zaparkovat?



Jak ale přesvědčit politiky, že rozhodovat bez informací nelze? Resp. lze; že je to dokonce nesrovnatelně snazší, ale že pravděpodobnost chybného rozhodnutí pak hraničí s jistotou?

Napadlo mě položit radním a zastupitelům několik pro ně asi dost nesmyslných otázek: „Jste si jisti, že rozvoj cestovního ruchu chcete? Jste přesvědčeni, že je v zájmu města? A že ho chtějí obyvatelé města?“

Dívali se na mě s údivem a pochybnostmi, jestli to myslím vážně. Rozvoj cestovního ruchu totiž chápe 99 procent lidí ze sta jako „úkaz“ s automaticky kladným znaménkem. Ale platí to bezvýhradně? Není to u každého sídla trochu jinak? Není zapotřebí analyzovat množství návštěvníků, motivy, druhy, rozložení v roce, délku pobytu, způsob dopravy, ubytovací standard atd. atd.? A není zapotřebí analyzovat využití i nevyužití potenciály pro vznik cestovního ruchu? A na opačném pólu schopnost konkrétního sídla a jeho obyvatel dané nebo navrhované formy a objemy cestovního ruchu absorbovat a akceptovat? Není třeba posoudit rovnováhu mezi poptávkou a nabídkou? A není nutné (s vědomím křehké hranice udržitelnosti) stanovit nepřekročitelný limit rozvoje cestovního ruchu v daném sídle?

Poznámka:

Prokletím slova „ROZVOJ“ (čehokoliv) je, že nás ho socialismus naučil chápat jako opak „ÚPADKU“. Nebo přinejmenším opak „STAGNACE“. A už i ta byla (a je) z hlediska optimistické politické propagandy nepřijatelná. Socialismus už máme za sebou, ale jeho rétoriku a způsob uvažování máme vryté hluboko pod kůží. A „ROZVOJ“ je (a obávám se, že v našem myšlení už natrvalo bude) kvantitativním nárůstem, nikoliv procesem stabilizace, kultivace, zkvalitňování, zlepšování podmínek... Adjektivum „UDRŽITELNÝ“ přidané ke slovu „ROZVOJ“ byl jistě dobře míněný pokus... Ale stejně si myslím, že „UDRŽITELNÝ ROZVOJ“ často vnímáme jen jako korektnější označení

kvantitativního „NÁRŮSTU“ na jehož konec raději nechceme (a často ani neumíme) dohlédnout... Existuje vůbec něco trvale udržitelné? Vše v přírodě, vesmíru, společnosti, kultuře se mění: vzniká, vyvíjí, existuje, dožívá a zaniká. Dokonce i v architektuře – gotika prošla raným, vrcholným a pozdním obdobím, zanikla a byla nahrazena barokem. Je územní plánování výjimkou? Je revoltou, pokusem o popření této zákonitosti, když usiluje o trvalou existenci sídel, krajiny, o důstojné životní podmínky a sociální spravedlnost i pro posledního člověka planety, o rovnováhu a stabilitu... tedy o udržitelnost? Nechci soudit, jestli je to v jeho moci, jestli má dost mocné a oddané zastánce a spojence, jestli to není boj s větrnými mlýny...

Proč jsem zařadil tuto lingvistickou a filozofickou vsuvku? Abych připomněl, že pokud bere územní plánování tuto svoji ambiciózní (nebo donquichotskou?) roli vážně, nemůže ani k cestovnímu ruchu a jeho rozvoji či nerozvoji přistupovat nekriticky – bez informací a zhodnocení všech souvislostí. Nesmí se nechat strhnout k zjednodušení, že rozvoj cestovního ruchu je za všech okolností pozitivní a žádoucí. A že nemá limity – sídelní, regionální ani globální. To prostě není pravda.

chat strhnout k zjednodušení, že rozvoj cestovního ruchu je za všech okolností pozitivní a žádoucí. A že nemá limity – sídelní, regionální ani globální. To prostě není pravda.

Zeptejte se obyvatel měst pořádajících olympiádu, jaké nadšení v nich vzbudila exploze cestovního ruchu při konání olympijských her. A nevyužitá chátrající sportoviště po nich za miliardy dolarů, které by byly zapotřebí na naléhavější věci.

Zeptejte se obyvatel Prahy, jak nadšení jsou z opileckého cestovního ruchu mladých Dánů.

Zeptejte se horolezců na komerční nájezdy na osmitisícové vrcholy, kam se s kyslíkem a nosiči dostanou i chromí. Tedy bohatí chromí...

Přesuny lidí po zeměkouli jsou extrémní a jejich počet neustále roste. Každý den vzlétne 120 000 letadel.

V roce 2010 vycestovalo např. z Číny 27 mil. turistů, v roce 2018 to bude 122 mil. Mimochodem Čína má 1,34 mld. obyvatel...

Je neomezený nárůst cestovního ruchu (za účelem turistiky, zábavy, rekreace, vzdělávání, sportu, kultury, pracovních a obchodních aktivit atd.) z globálního hlediska udržitelný? Cestovat má přece právo každý.

Stát může podpořit příliv turistů zavedením volného pohybu osob (viz např. schengenský prostor), a naopak ho brzdit vízovou povinností. Jaké možnosti regulace cestovního ruchu má město?

Na druhé straně o ekonomických přínosech cestovního ruchu nemůže být pochyb. Tvorba hrubého domácího produktu, pracovních příležitostí, příznivý vliv na platební bilanci státu, příjmy státního a místních rozpočtů, investiční

aktivita při budování infrastruktury, rozvoj malého a středního podnikání, rozvoj meziregionální spolupráce...

Ale jaký ekonomický efekt přinášejí turisté, kteří si koupili zájezd v zahraniční cestovní kanceláři, bydlí v nadnárodním hotelovém řetězci a stravují se v nadnárodním restauračním řetězci...

Podíl na tvorbě HDP (cca 3%) a počet pracovních míst (cca 230 000) ještě v České republice není naplněn, má své rezervy. Ale platí to i pro Olomouc? A pokud ano, jsme na další příliv turistů připraveni?

Šlo mi o to, aby si zastupitelé města uvědomili, že podobné otázky je zapotřebí si klást. A že získat na ně kvalifikované odpovědi není věcí hlubšího zamyšlení při jednání zastupitelstva... Chce to přece jenom něco víc...

Úkoly územního plánování při řešení problematiky cestovního ruchu v sídle

Nakonec jsme se shodli na tom, že:

1. Cestovní ruch, míra pozornosti a podpory (případně omezení) ze strany města není a priori územně plánovacím, nýbrž strategickým rozhodnutím. Je součástí strategického plánu města – existuje-li. Ale žádnou účinnou strategii nelze stanovit bez informací o současném stavu a bez co nejobjektivnějšího zhodnocení dalšího možného vývoje, jeho silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb. V oblasti strategické analýzy na to existuje nástroj: SWOT analýza. A protože nejde o strategii výrobního podniku, ale strategii funkcí, prostorů a mezilidských vztahů v sídle, musí bezpodmínečně zahrnovat a zohledňovat územně analytické aspekty. To je první úkol územního plánování.
2. Pro přijetí a především pro budoucí naplňování strategického plánu ale samotná analýza nestačí. Její závěry je zapotřebí zpětně syntetizovat, promítnout do území a ověřit, jestli je možné potřebné úpravy, chybějící infrastrukturu pro cestovní ruch do organismu sídla začlenit bez narušení křehké rovnováhy všech tří složek

„udržitelnosti“. A to je opět „parketa“ územního plánování. Protože generely (zde rozvoje cestovního ruchu) už současné územní plánování nezná, udělá to jiným územně plánovacím podkladem – územní studií.

Ta umožní městu přijmout již s čistým svědomím strategii cestovního ruchu (ať už rozvoje, stabilizace nebo omezení). Už nikoliv na základě „pocitů“ zastupitelů, ale na podkladě seriózního vyhodnocení stavu, stanovení účelné tendence a po územně plánovacím ověření její reálnosti a udržitelnosti v organismu sídla.

3. A třetím, posledním úkolem územního plánování, je promítnutí územní studie cestovního ruchu v rámci aktualizace územního plánu.

Závěr

- Cestovní ruch je nezanedbatelný fenomén sídla, krajiny, prostředek poznání, setkávání lidí, kultur, generuje ekonomické efekty. Ale jako každá jiná aktivita i on má v každém z uvedených aspektů svá rizika, úskalí.
- Cestovní ruch se neodbývá ve vzduchoprázdnu, ale v prostoru sídla či krajiny. Vyžaduje zdroje, dopravní a technickou infrastrukturu, specifická zařízení občanské vybavenosti, ohleduplnou koordinaci zájmů a potřeb návštěvníků s prioritními zájmy a potřebami stálých obyvatel. A pokud zasahuje do environmentální oblasti, neobejde se bez opatření na ochranu životního prostředí.
- Cestovní ruch vyžaduje regulaci a nepochybně i stanovení mezních limitů.

A to vše je předmětem územního plánování.

Městský architekt roli územního plánování suplovat nemůže. Jeho úkolem je ale přesvědčit politiky a občany, že dosažení „udržitelného“ cestovního ruchu, který je pro město přínosem a ne obtěžující zátěží není bez územního plánování, jeho metod a nástrojů reálné.

*Ing. arch. Stašek Žerava
Ateliér BONMOT, spol. s. r. o., Olomouc*

Panelová diskuse přinesla nové pohledy na roli cestovního ruchu

Radim Perlín

V panelové diskusi se jednotliví panelisté zaměřili na problémy a možnosti cestovního ruchu při rozvoji města. V panelu zasedli Ing. Radim Holíš, starosta města Rožnov pod Radhoštěm, který představil pozitivní dopady cestovního ruchu na rozvoj města, doc. Ing. arch. Petr Durdík z Katedry urbanismu a územního plánování FA ČVUT uváděl jak praktické příklady ze své urbanistické praxe, tak upozornil i na některé obecnější otázky a na problematiku pojmosloví v cestovním ruchu. Ing. Romana Vačkářová z Krajského úřadu Jihočeského kraje uvedla celou řadu pozitivních příkladů, jak je problematika cestovního ruchu řešena v rámci ÚAP Jihočeského kraje. Zastupitelka a bývalá starostka Ing. Jaroslava Martanová zdůraznila význam cestovního ruchu v regionech, kde je cestovní ruch velmi intenzivní. Vimperk jako brána na Šumavu a sídlo správy Národního parku Šumava patří mezi města s velmi vysokou nabídkou služeb pro turisty a návštěvníky a tyto fenomény se projevují nejen ve správě města, ale i v konkrétních koncepcích rozvoje, které jsou uvedeny v územním plánu města. Ing. arch. Stašek Žerava se zkušeností městského architekta zdůrazňoval v diskusi nutnost propojení územního plánu a konkrétního rozhodování správy města při každodenním řešení jednotlivých i dílčích problémů.

V krátkém úvodu moderátora panelové diskuse RNDr. Radima Perlína, Ph.D. z Přírodovědecké fakulty UK byly položeny základní otázky vlivu nebo dopadu cestovního ruchu a rekreace na rozvoj města a regionu. Radim Perlín upozornil především na často přeceňovanou roli cestovního ruchu a rekreace ve strategických, ale i územně plánovacích dokumentech obcí a měst v Česku. Mnoho představitelů samosprávy chápe cestovní ruch jako samospasitelný nástroj rozvoje a jsou připraveni do infrastruktury pro návštěvníky obce investovat vlastní nebo dotační prostředky. Prakticky celé Česko je krásné, příjemné a zajímavé, ale jen některé obce mohou nabídnout skutečně zajímavé a turisticky přitažlivé lokality přírodního nebo kulturního charakteru, které přitáhnou významnou skupinu domácích nebo zahraničních návštěvníků a tento počet se promítne do ekonomiky města a tím i do jeho rozvojových předpokladů.

Při hledání předpokladů rozvoje je nutné odlišit kvantitativní růst daný například zvyšováním počtu obyvatel, a kvalitativní rozvoj, který může být spojován především se zvyšováním kvality života obyvatel ve městě i zvyšováním kvality poskytovaných služeb jak pro obyvatele, tak i pro návštěvníky města nebo regionu. To se týká právě cestovního ruchu a cílem územního plánu by mělo být zvyšovat kvalitu nabízených služeb a nikoliv jen zvyšovat počet návštěvníků města.

Úvodní diskuse se vedla nad možnostmi stanovení koncepce rozvoje území. Má-li být územní plán skutečně úspěšný dokument, měl by jasně formulovat koncepci rozvoje, která je realizovatelná a kterou schvalují, doporu-

čují nebo akceptují všichni rozhodující aktéři rozvoje území. Z diskuse vyplynulo, že pro politiky ve městě je obtížné formulovat dlouhodobou koncepci rozvoje, protože často musejí řešit především aktuální problémy. Mnozí diskutující z panelu, ale stejně tak i z pléna upozornili, že koncepce rozvoje by měla být uvedena již v zadání územního plánu, a že právě zadání umožňuje diskusi nad jednotlivými tématy a jejich možným řešením.

První téma diskuse „**Jaká je role veřejné správy (pořizovatele, schvalovatele, dotčených orgánů), investorů, veřejnosti při přípravě záměrů rozvoje cestovního ruchu v územním plánování?**“ rozpoutalo širokou diskusi. Všichni panelisté se shodli na tom, že klíčovou roli musí sehrát právě představitelé samosprávy, kteří musejí být ochotni a schopni diskutovat se zpracovatelem územního plánu a společně hledat opatření vedoucí k rozvoji cestovního ruchu ve městě. Role samosprávných orgánů je především iniciační, rozvojová a jejich připomínky by měly směřovat zejména k hledání možností rozvoje města nebo hledání nabídek pro cestovní ruch. Oba zástupci samosprávy v panelu zdůraznili právě iniciační roli veřejné správy. Kromě této pozice ale veřejná správa ve městě podle názoru panelistů musí být schopna usměrňovat nebo vést diskusi s aktivní veřejností nebo dalšími aktéry ve městě od zástupců podnikatelského sektoru až po zástupce neziskových organizací a spolků a společně formulovat hlavní cíle rozvoje cestovního ruchu. Role orgánů státní správy včetně dotčených orgánů vidí panelisté ve shodě i s dalšími účastníky diskuse, především v regulaci nevhodných záměrů nebo takových záměrů rozvoje cestovního ruchu, které jsou v rozporu s dalšími chráněnými veřejnými zájmy.

Druhé téma diskuse zaměřené na **součinnost jednotlivých typů územně plánovacích dokumentů** umožnilo shodu všech účastníků. V souladu s dikcí stavebního zákona jsou jednotlivé dokumenty z hlediska svého zaměření jasně odlišeny a měly by vcelku pregnantně formulovat národní a přeshraniční cíle rozvoje cestovního ruchu v případě politiky územního rozvoje, regionální cíle a úkoly v případě zásad územního rozvoje a konkrétní aktivity a činnosti v případě územních plánů obcí. Někteří diskutující v plénu ovšem vyjádřili jistou míru skepse, zda se tyto obecně formulované cíle daří naplňovat a zda skutečně regionální dokumenty (ZÚR) umožňují rozpracovat obecnější cíle rozvoje cestovního ruchu do konkrétních podmínek rozvoje města. Diskutující také vyslovili jistou míru pochybností nad souborem dat evidovaným v krajských ÚAP. Především paní Ing. Vačkářová z Krajského úřadu Jihočeského kraje upozornila na to, že celá řada nutných nebo důležitých podkladů pro rozvoj cestovního ruchu neexistuje nebo nejsou pro zpracování ÚAP k dispozici, a to i přesto, že orgány státu evidují a sbírají neuvěřitelné množství územně orientovaných dat.

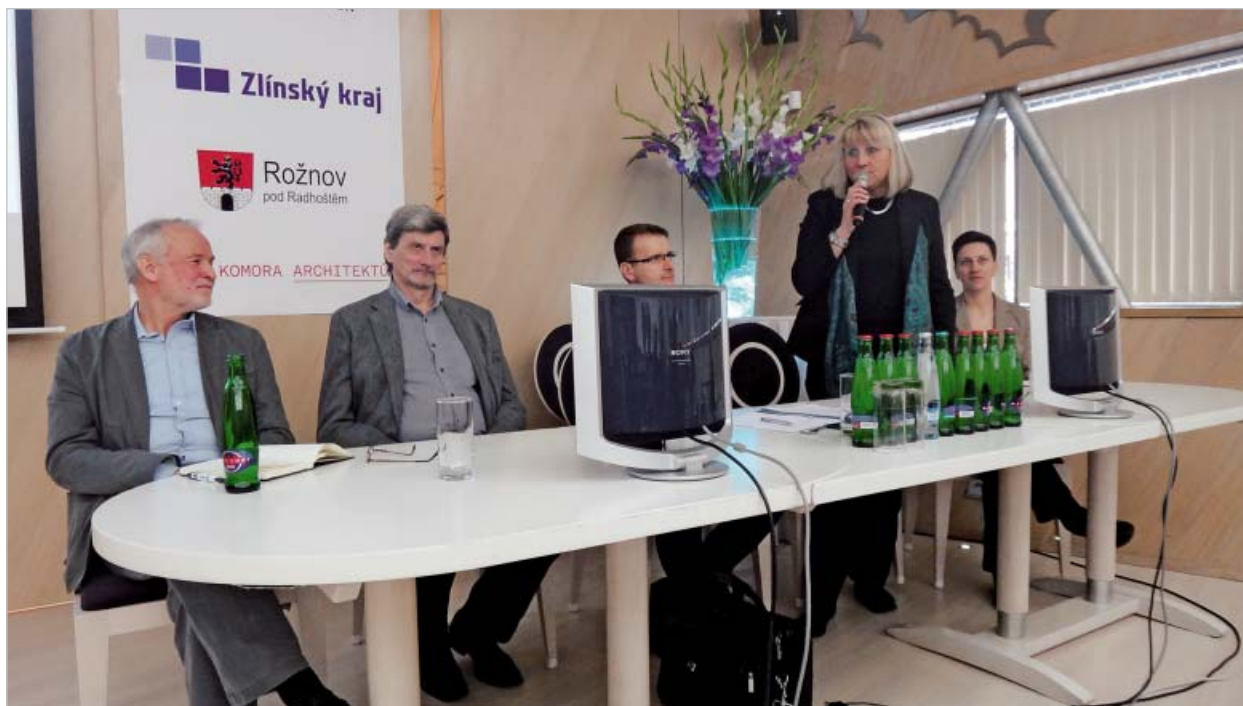


Foto © Tamara Blatová

Panelisté (zleva: Stašek Žerava, Petr Durdík, Radim Holíš, Jaroslava Martanová, Romana Vačkářová)

Do diskuse k třetímu tématu „**Kdo může efektivně ovlivňovat cestovní ruch jako jeden z faktorů územního rozvoje při přípravě územního plánu, při přípravě projektu, při realizaci?**“ se již zapojilo formou poznámek a připomínek velké množství aktivních účastníků diskuse z pléna. Pozornost byla soustředěna na konkrétní příklady, které účastníci panelu i diskutující získali během své praxe. Pozitivní i negativní příklady dokládali absenci městského architekta jako koordinátora konkrétní praxe územního rozvoje. Ing. Žerava zdůraznil, že právě městský architekt představuje pomyslný svorník mezi lokálními politiky, městským úřadem a investory nejen v oblasti cestovního ruchu a rekreace, ale i v dalších oblastech. Proto musí být schopen velmi vyváženě argumentovat a trpělivě budovat důvěru všech stran a současně koordinovat územní rozvoj ve městě. Diskutující zdůrazňovali významnou roli investora/developeru, který přináší do městského prostředí nebo do regionu konkrétní rozvojové impulzy. Stejně tak podstatná je i role stabilního územního plánu, který formuluje obecně sdílenou a dlouhodobou koncepci rozvoje města. Tato koncepce by nemě-

la být závislá na aktuálních proměnách politického vedení na radnici. Bohužel ne vždy se jí daří dlouhodobé cíle a vize naplňovat a komunální volby mohou přinést nejen změnu konkrétních politiků, ale i zcela odlišnou vizi rozvoje města. To vede k rozkolísání dlouhodobých záměrů rozvoje cestovního ruchu ve městě a obecně i dalších složek rozvoje města.

V diskusi jsme se téměř nedotkli významu rekreace a role rekreatantů na rozvoj sídla. Především chataři a chalupáři, kteří pravidelně pobývají ve svých rekreačních domech, mohou mít často odlišné požadavky na cíle rozvoje a přitom jsou také významnými uživateli území. Jejich pozice v procesu územního plánování, při projednávání jednotlivých etap zpracování dokumentu je často podceňována.

Celá diskuse umožnila jednotlivým členům panelu, ale i diskutujícím z řad posluchačů se aktivně zapojit do řešení jednotlivých témat a vyjádřit tak svůj pohled na řešené problémy. Právě diskuse různorodých aktérů je jedním z klíčů k nalezení problémů současného územního plánování v Česku.

*Podle výsledků diskuse zapsal:
RNDr. Radim Perlín, Ph.D.
Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje
Přírodovědecká fakulta UK*

Ekonomický pohled na cestovní ruch

Jiří Mejstřík

Cestovní ruch (CR), jako každá oblast, která se dotýká činnosti člověka, se vyvíjí, proměňuje. A o cestovním ruchu můžeme prohlásit, že změny probíhají nadprůměrným tempem i v současnosti. Možná, že pro hodně lidí je toto konstatování překvapením. Ale připomeňme si jen takové termíny, jako wellness, incentivní turistika, business turistika, team building, agroturistika, pivní lázně, zážitková turistika atd. Výše zmíněné aktivity realizované v rámci cestovního ruchu jsou, alespoň u nás v České republice, většinou dosti nové. Z hlediska ekonomiky pak představují rozsáhlou škálu faktorů, kterými je jejich výkonnost, ale i formy realizace, ovlivňována.

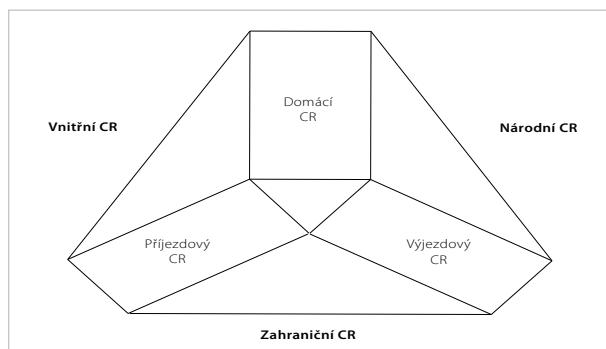
Navíc řada aspektů, o které se opírá cestovní ruch, a v řadě případů jsou jeho základním existenčním předpokladem, má své ekonomické parametry jen odvozené, někdy v plném rozsahu. Takovými může být přírodní prostředí, genius loci lokality vyplývající z její historie nebo existující historické hmotné památky. Aniz bychom chtěli zneužít pejorativní obsah toho slova, v některých případech jde o jisté komerční „parazitování“.

Na druhé straně cestovní ruch může v řadě případů být pozitivním nastartováním využití místních materiálních podmínek i dalších nemateriálních faktorů. To může vést ke vzniku aktivit, které ve svých důsledcích vedou ke vzniku polyfunkčního potenciálu s významným příznivým ovlivněním ekonomického výnosu a vedou i k sociálnímu prospěchu v dané lokalitě. Vybalancovat tyto vztahy, ocenit přínos využití daných podmínek a stanovit způsoby s jejich nakládáním není často jednoduché. Již proto, že profit jak ekonomický, tak mimoekonomický může být výrazný – a to oběma směry, může přinést prospěch, ale i značně uškodit.

Je skutečností, že cestovní ruch s růstem globální životní úrovně a růstem technických možností, promítajících se v této oblasti zejména do získávání informací o určité destinaci nebo její dopravní dostupnosti, se stal fenoménem posledního století. Jeho celkový objem se trvale zvětšuje i přes některé dočasné i dlouhodobé politické a ekonomické nepříznivé okolnosti. Vzhledem ke své oborové mnohočetnosti i komplexnosti se stal významnou součástí národního hospodářství většiny zemí. A pro některé z nich představuje turistika příjmy fiskální i individuální zcela zásadní. Proto je potřeba sledovat ekonomické parametry a výsledky cestovního ruchu ze všech hledisek, které jeho ekonomiku přímo či nepřímo tvoří nebo ovlivňují.

Jednoduché schéma znázorňuje základní typy cestovního ruchu, které však mají odlišný vztah k ekonomice státu. Některé představují příjmy, některé naopak výdaje do/z finančních zdrojů státu a jeho obyvatel.

Schéma struktury cestovního ruchu (ČSÚ podle podkladů WTO)



Základní ukazatelé CR ukazují na jeho zřetelný ekonomický význam pro Českou republiku. V posledních letech se výkony vnitřního cestovního ruchu, měřené tzv. spotřebou, pohybují kolem 250 mld. Kč za rok. Přibližují se tak 3 % celkové nabídky spotřeby národního hospodářství. (V přepočtu na hrubou přidanou hodnotu je tento podíl obdobný a objem překračuje 100 mld. Kč).

Uvedené údaje vycházejí ze statistických dat a následných propočtů a odhadů, které jsou součástí tzv. satelitního účtu, který připravuje podle mezinárodní metodiky Český statistický úřad s využitím dat Ministerstva financí o zahraničním obchodu. Komplikovanost satelitního účtu (SAT) je dána právě mimořádnou oborovou členitostí CR, a tedy i datovou náročností, kdy spotřeba u jednotlivých oborů je značně odlišná podle forem a programu cestování. To ukazuje tabulka 1.

Obtížnost zjišťování údajů i dodržení reprezentativnosti výstupů satelitního účtu se odráží v tom, že údaje v této komplexnosti bohužel existují pouze na úrovni celé České republiky. Absentuje jejich regionální či jiný územní průměr (dle aktuální informace ČSÚ se předpokládá, že údaje satelitního účtu v podrobnějším územním třídění, pravděpodobně krajů, by mohly být k dispozici v průběhu roku 2017). Přesto řada údajů o typických výkonech a faktorech CR v územním průřezu existuje a je v následujícím textu využita. Participace cestovního ruchu na jednotlivých oborech celkové nabídky je značně rozdílná. Nejvíce je tomu u ubytování a možná překvapivý je značný podíl CR na výkonech osobní dopravy.

Přínos CR pro českou ekonomiku je dán tzv. celkovou spotřebou vnitřního CR (výdaje cestujících osob realizované na území ČR), kdy významným činitelem je bilance zahraničního CR. Zásadní je skutečnost, že základní saldo spotřeby je kladné, neboť výnosy z CR realizované v ČR převyšují výdaje občanů vyjíždějících za turistikou mimo hranice státu.

Domácí nabídka a spotřeba vnitřního cestovního ruchu podle produktů v ČR, rok 2015, mil. Kč		
Ukazatel	Spotřeba vnitřního cestovního ruchu	Podíl cestovního ruchu na celkové nabídce (%)
A. SPECIFICKÉ PRODUKTY	250 034,2	5,2
A.1 Charakteristické produkty	165 135,8	27,9
1 – Ubytovací služby	45 357,6	88,0
2 – Stravovací služby	49 971,1	33,9
3 – Služby osobní dopravy	48 965,7	41,4
4 – Služby cestovní kanceláře/agentury a průvodce	6 705,0	100,0
5 – Kulturní služby	9 418,4	25,5
6 – Rekreační a ostatní zábavní služby	3 874,0	5,1
7 – Různé služby cestovního ruchu	844,0	0,9
A.2 Související produkty	84 898,4	2,0
B. NESPECIFICKÉ PRODUKTY	0,0	0,0
Výstup celkem	250 034,2	1,7

Zdroj: ČSÚ – Satelitní účet cestovního ruchu

Tabulka 1

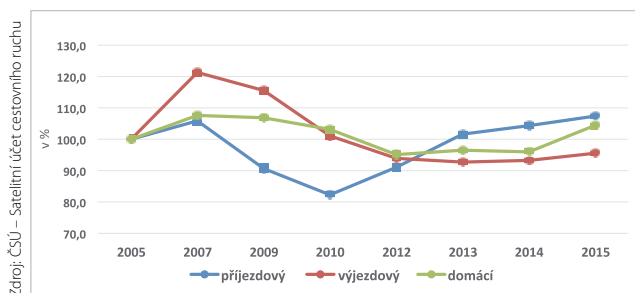
150 mld. Kč – příjezdový CR
 + 100 mld. Kč – domácí CR
 = 250 mld. Kč – spotřeba vnitřního CR (výdaje na území ČR)

150 mld. Kč – příjezdový CR
 – 65 mld. Kč – výjezdový CR
 = 85 mld. Kč – saldo zahraničního CR („čistý příjem“)

100 mld. Kč – domácí CR
 + 85 mld. Kč – saldo zahraničního CR („čistý příjem“)
 = 185 mld. Kč – celková bilance – příjem CR

Pro organizátory CR je také významnou informací, že přínos domácího cestovního ruchu je vyšší než kladný rozdíl (saldo) mezi příjezdovým a výjezdovým CR. Proto je třeba analyzovat zvyklosti i požadavky tuzemských spotřebitelů/cestovatelů, které mohou být odlišné, ale pro příjmy fiskální i soukromé jsou významné a v řadě případů převažující. Ekonomický cyklus, který se projevil výraznou krizí v prvním desetiletí 21. století, se projevil i v oblasti turistiky. Pro českou ekonomiku je celkem příznačné, že tyto vnější vlivy v ní nalézají odraz s určitým zpožděním. To ukazuje graf vývoje s výchozím rokem 2000.

Vývoj spotřeby cestovního ruchu – rok 2005 = 100

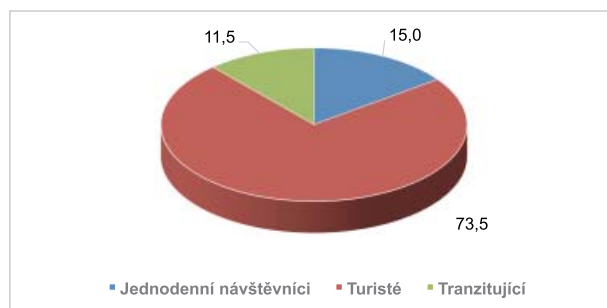


Příjezdový cestovní ruch reagoval na zhoršení kupní síly (i dalších, např. bezpečnostních faktorů) na konci první dekády 21. století podstatně rychleji než výjezdový, k jeho intenzivnímu oživení však došlo již po roce 2010 a na předkrizovou úroveň se dostává v roce 2013. V případě výjezdového CR ani v roce

2015 jeho spotřeba nepřekročila úroveň roku 2010. Domácí CR nereagoval na zhoršení ekonomických podmínek tak razantně a v posledním období je znatelný příznivý vývoj.

Pro příjmy národní ekonomiky je rozhodující příjezdový cestovní (a domácí) cestovní ruch. Spotřeba zahraničních cestujících je však rozdílná podle typu cest. Tři čtvrtiny spotřeby představují „turisté“, tj. osoby, které na území ČR stráví alespoň jednu noc v ubytovacím zařízení.

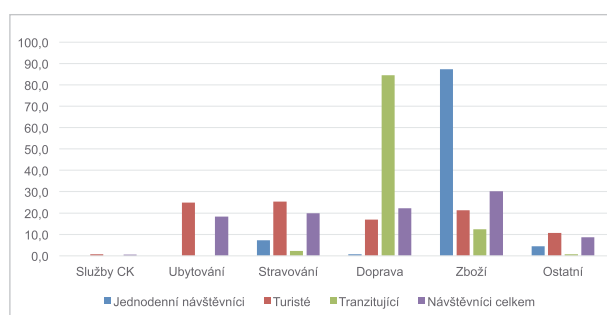
Podíly spotřeby příjezdového CR podle typu cesty v %



Zdroj: ČSÚ – Satelitní účet cestovního ruchu

Pro plánování podmínek dobrého fungování CR je nezbytná bližší analýza jednotlivých spotřebních položek, neboť ty se významně odlišují právě od jednotlivých typů cest.

Spotřeba dle produktu a typu návštěvníků – příjezdový CR, v %



Zdroj: ČSÚ – Satelitní účet cestovního ruchu

Zatímco u vícedenních návštěvníků – turistů jsou výdaje rovnoměrně rozloženy do jednotlivých oblastí spotřeby, v případě tranzitujících logicky převažuje podíl dopravních nákladů. Za povšimnutí stojí mimořádný podíl výdajů jednodenních návštěvníků za zboží, což představuje trvající masivní přeshraniční příjezdy za nákupy. Tyto závěry jsou zřejmé i z přehledu o denních výdajích jednotlivých typů návštěvníků, uvedených v tabulce 2.

Průměrné výdaje za jeden den krátkodobého pobytu zahraničního návštěvníka i osoby pobývající delší dobu jsou v podstatě shodné. Velké rozdíly jsou v rozptýlení jednotlivých položek. V případě ubytování výdajový průměr u turistů ovlivňuje rozdílnost kvality a ceny (hotel x místo v kempu, nebo větší výdaje na dopravu u jednodenních). Cestující rezidenti utratí 4krát méně (cca 500–600 Kč/den a 1 300 Kč/cestu – průměr za soubor všech domácích návštěvníků).

V činnostech spadajících do satelitního účtu CR pracuje zhruba 230 tisíc osob (podle ČSÚ je podíl zaměstnaných v CR v České republice, tj. 4,5 %, obdobný jako ve Švýcarsku nebo Holandsku) – tabulka 3.

Necelá 1/5 zaměstnaných jsou živnostníci nebo jejich rodinní příslušníci. Více než 100 tisíc osob v ubytovacích a stravovacích zařízeních poskytuje služby přímo cestovnímu ruchu. Velký počet je i zaměstnaných při zajišťování CR v cestovních kancelářích.

Výkony cestovního ruchu jsou přirozeně územně diferencovány. Není to dáno jen absolutními počty návštěvníků, ale také cenovou hladinou jednotlivých zařízení a typem poskytovaných služeb. Základní srovnávací údaje v územním průřezu jsou k dispozici za kapacity tzv. Sektoru I – Stravování a ubytování (tabulka 4).

Ve většině krajů se výkony zvýšily, výjimkou je Karlovarský kraj (úbytek turistů z Ruska). Praha překračuje 1/3 celorepublikového objemu a do určité míry pozitivně ovlivňuje i úroveň ukazatele ve Středočeském kraji. Zřetelný nárůst zaznamenal i Jihomoravský kraj.

Kolika cestujících osob se uvedené údaje týkají? Propočty SAT obsahují i některé položky, které výkaznictví nemůže postihnout. Např. menší ubytovací zařízení vč. ubytování v soukromí, ať již příbuzných, známých nebo v nových formách individuálního pronájmu. Rovněž zahrnují i krátkodobé po-

Spotřeba příjezdového CR – 1 osoba/1 den a 1 osoba/1 cesta					
	Jednodenní návštěvníci a tranzitující	Turisté		Návštěvníci celkem	
		Kč/den	Kč/cesta	Kč/den	Kč/cesta
Služby CK		69	16	27	12
Ubytování		2 336	708	917	708
Stravování	112	2 379	553	1 001	436
Doprava	810	1 587	369	1 115	486
Zboží	1 197	2 007	467	1 515	660
Ostatní	63	1 004	233	432	188
Celkem	2 181	9 381	2 346	5 007	2 490

Tabulka 2

Počet zaměstnaných osob v cestovním ruchu			
Odvětví cestovního ruchu	Sebezaměstnaní	Zaměstnanci	Celkem
Hotely a podobná zařízení	4 060	35 080	39 140
Restaurace a podobná zařízení	16 473	50 741	67 214
Osobní železniční doprava	1	13 153	13 157
Osobní silniční doprava	1 217	10 634	11 851
Osobní lodní doprava	3	48	51
Osobní letecká doprava	0	2 058	2 058
Doplňkové služby osobní dopravy	57	3 554	3 611
Pronájem zařízení pro osobní dopravu	11	93	104
Cestovní agentury a podobná zařízení	2 800	10 053	12 853
Kulturní služby	1 997	9 706	11 703
Sportovní a ostatní rekreační služby	693	1 965	2 658
Charakteristická odvětví CR	27 311	137 086	164 397
Související odvětví CR	13 517	46 395	59 912
Nespecifická odvětví CR	471	2 895	3 366
Odvětví cestovního ruchu celkem	41 300	186 376	227 676

Tabulka 3

Hrubá přidaná hodnota za NUTS 3/kraj, sektor I, 2013–2015, mil. Kč				
	2013	2014	2015	2015 podíl v %
ČR	72 104	72 975	77 807	100
Hl. m. Praha	25 436	26 114	29 132	37,4
Středočeský kraj	5 887	6 143	6 279	8,1
Jihočeský kraj	3 779	3 851	3 957	5,1
Plzeňský kraj	2 672	2 763	2 881	3,7
Karlovarský kraj	3 530	3 571	3 071	3,9
Ústecký kraj	3 358	3 238	3 428	4,4
Liberecký kraj	2 106	2 152	2 207	2,8
Královéhradecký kraj	3 107	3 189	3 283	4,2
Pardubický kraj	2 373	2 335	2 558	3,3
Kraj Vysočina	2 286	2 144	2 220	2,9
Jihomoravský kraj	6 640	6 666	7 237	9,3
Olomoucký kraj	2 759	2 661	2 912	3,7
Zlínský kraj	2 942	2 931	2 901	3,7
Moravskoslezský kraj	5 229	5 217	5 741	7,4

Zdroj: ČSÚ – Sateletní účet cestovního ruchu

Tabulka 4

Vnitřní cestovní ruch – počet cest a přenocování podle typu CR a kategorie návštěvníků v ČR v letech 2012 a 2015, v tis.							
Rok	Ukazatel	Příjezdový CR			Domácí CR		
		Jednodenní návštěvníci	Turisté	Návštěvníci celkem	Jednodenní návštěvníci	Turisté	Návštěvníci celkem
2015	Počet cest	17 985	11 619	29 604	49 492	28 325	77 817
	Počet přenocování	x	38 341	38 341	x	102 260	102 260
2012	Počet cest	15 627	10 123	25 750	47 109	29 220	76 328
	Počet přenocování	x	33 771	33 771	x	103 639	103 639

Zdroj: ČSÚ – Sateletní účet cestovního ruchu

Tabulka 5

byty chalupářů a chatařů, kteří pořizují některé služby a zboží v místě svých objektů. Z uvedených důvodů jsou celkové součty návštěvníků vnitřního CR, někdy vycházející z odborných odhadů a individuálních šetření, vyšší (maximální) oproti jiným údajům. Tímto způsobem je podchycen i vliv „šedé ekonomiky“, která v řadě oborů CR existuje (tabulka 5).

Podle SAT přijíždí aktuálně do ČR na jednodenní návštěvu kolem 18 mil. osob, tj. v denním průměru 50 tisíc osob a dalších více než 30 tisíc osob (turistů) denně, kteří zde ovšem stráví více dnů – ročně celkem téměř 40 mil. nocí, tzn. denní průměr pobývajících cizinců přes 100 tisíc. Domácích obyvatel je v rámci CR celkem v pohybu denně v průměru přes 400 tisíc, na cestě přenocuje průměrně denně skoro 280 tisíc rezidentů, jejichž celkový počet přenocování překračuje 100 milionů za rok.

Podrobnější údaje o účastnících CR, kteří využijí ubytovacích kapacit, poskytují pravidelná šetření ČSÚ o návštěvnosti a kapacitách v hromadných ubytovacích zařízeních (HUZ). Tyto údaje umožňují vytvářet i přehledy v územním průřezu a jsou použity v další části tohoto textu.

Srovnatelnost údajů před rokem 2012, kdy došlo k jejich revizi, s následujícím obdobím, je obtížná, přesto graf ukazuje jak vliv globálních ekonomických problémů kolem roku 2010, tak i celkový trend růstu v posledních letech. Rozhodujícím vlivem na výkony CR je, vedle počtu návštěvníků – turistů, je délka jejich pobytu, která se odvíjí od počtu přenocování v HUZ. Celosvětovým trendem, který se nevyhnul ani ČR, je zkracování pobytu. To se dotýká zejména turistů-nerezidentů přijíždějících ze vzdálenějších zemí a především u formy tzv. městské turistiky. Tento „překotný“ trend poklesu je zřetelný i v posledních 10 letech a je významným motivem k vytváření nových programů – náplně pobytu návštěvníků.

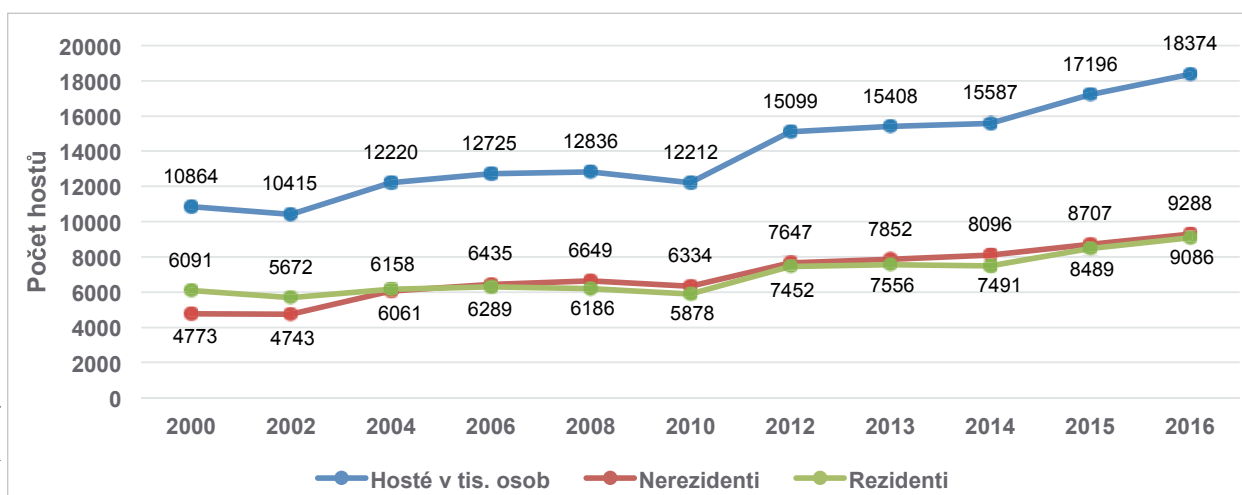
Průměrný počet přenocování v HUZ						
	2000	2005	2010	2012	2014	2016
celkem	4,1	3,3	3,0	2,9	2,8	2,7
v tom						
nerezidenti	3,3	3,1	2,9	2,8	2,7	2,6
rezidenti	4,7	3,4	3,2	2,9	2,8	2,8

Zdroj: ČSÚ – Šetření o návštěvnosti a kapacitách v hromadných ubytovacích zařízeních

Tabulka 6

Počet návštěvníků v HUZ v letech 2000–2016, v tis.

Zdroj: ČSÚ – Šetření o návštěvnosti a kapacitách v hromadných ubytovacích zařízeních/HUZ – ubytovací zařízení s nejméně 5 pokoji (10 lůžky) pro hosty



Postupný pokles délky pobytu se týká jak domácích, tak i příjezdové turistiky. Znamená to, že celkový rozsah pobytu (dnů) turistů roste pomaleji, a to i v období příznivého trendu posledních let. Přesto se počet přenocování ve sledovaných ubytovacích zařízeních přiblížil v roce 2016 hranici 50 mil., tzn. v průměru každý den přenocovalo v těchto zařízeních v ČR téměř 140 tisíc. osob (tabulka 6).

Nejvíce hostů i přenocování podle očekávání představují občané Německa s více než 10 %. Mezi 15 zemí s největším počtem příjezděících do ČR se výrazně v posledním období prosazují země z východní Asie, jejichž přírůstek byl zcela mimořádný – index zvýšení 2016/2012 činí – Jižní Korea 234 % a Čína 232 % (Indie 264 %)! Do objemu přenocování však zasahují méně vzhledem k výrazně podprůměrné délce pobytu, neboť právě pro tyto země je typický rychlý pohyb mezi destinacemi. Naopak u další východoasijské země – Japonska – došlo v letech 2012 až 2016 k rychlému poklesu (74 % – 105 tisíc hostů). Největ-

ší pokles hostů byl zaznamenán v hodnoceném období u občanů Ruska – téměř o jednu polovinu, přesto téměř dvojnásobná délka pobytu znamená, že objem přenocování Rusů je stále druhý největší.

Různorodost charakteru CR v jednotlivých regionech i lokalitách logicky ovlivňuje jak počet hostů, včetně zemí původu, tak i rozsah pobytových dní. V případě Prahy jednoznačně převládá zahraniční klientela (více než 85 % hostů a téměř 90 % přenocování), která celostátně reprezentuje 2/3 podíl příjezděících turistů. V řadě krajů je tento poměr zcela opačný. Ilustraci kvantity a zastoupení jednotlivých krajů představuje ukazatel počtu přenocování (tabulka 7).

Mimo Karlovarského kraje, kde lázeňské kapacity podstatně ovlivňují strukturu klientely i délku pobytu (a samozřejmě Prahu), ve všech ostatních krajích jednoznačně převládá ubytování rezidentů. Zatímco rozptýl podílů krajů na objemu ČR je v případě hostů-rezidentů menší, u ne-

Zdroj: ČSÚ – Šetření o návštěvnosti a kapacitách v hromadných ubytovacích zařízeních

Hosté a přenocování v HUZ podle zemí, rok 2016			
	Hosté celkem	Přenocování celkem	Průměrný počet přenocování (noci)
Celkem	18 374	49 646	2,6
Německo	1 880	5 621	3,0
Slovensko	646	1 319	2,0
Polsko	543	1 135	2,1
Spojené státy americké	512	1 243	2,4
Spojené království	471	1 203	2,6
Rusko	406	1 886	4,6
Itálie	369	995	2,7
Čína	355	567	1,6
Jižní Korea	322	512	1,6
Rakousko	284	561	2,0
Francie	279	699	2,5
Španělsko	233	625	2,7
Ostatní asijské země	228	625	2,7
Nizozemsko	221	681	3,1
Izrael	169	632	3,7

Tabulka 7

Podíly rezidentů a nerezidentů v krajích a krajů na ČR – přenocování, v %					
	Podíly v kraji		Podíly krajů na ČR		Průměrný počet přenocování (nocí)
	rezidenti	nerezidenti	rezidenti	nerezidenti	celkem
Česká republika	51,3	48,7	100,0	100,0	2,7
Hlavní město Praha	10,7	89,3	7,0	61,6	2,4
Středočeský kraj	78,5	21,5	7,2	2,1	2,5
Jihočeský kraj	77,2	22,8	12,0	3,7	2,7
Plzeňský kraj	71,4	28,6	4,8	2,0	2,6
Karlovarský kraj	34,3	65,7	6,5	13,2	5,0
Ústecký kraj	66,0	34,0	3,8	2,0	2,7
Liberecký kraj	79,0	21,0	8,4	2,3	3,1
Královéhradecký kraj	75,5	24,5	11,2	3,8	3,2
Pardubický kraj	86,7	13,3	4,3	0,7	2,8
Kraj Vysočina	88,0	12,0	4,4	0,6	2,5
Jihomoravský kraj	70,8	29,2	9,2	4,0	2,0
Olomoucký kraj	87,3	12,7	6,6	1,0	3,2
Zlínský kraj	87,9	12,1	7,1	1,0	3,0
Moravskoslezský kraj	81,2	18,8	7,5	1,8	2,9

Tabulka 8

Kapacity hromadných ubytovacích zařízení v krajích, rok 2015							Čisté využití lůžek pokojů – hotely a penziony, v %	
	Kapacity celkem			Podíly krajů v %			2012	2016
	Počet zařízení	Lůžka	Místa pro stany a karavany	Počet zařízení	Lůžka	Místa pro stany a karavany		
Česká republika	9 163	529 250	48 585	100	100	100	34,8	47,1
Hlavní město Praha	797	91 059	1 062	8,7	17,2	2,2	53,9	63,9
Jihočeský kraj	1 205	58 839	13 017	13,2	11,1	26,8	25,7	41,7
Jihomoravský kraj	813	45 236	5 353	8,9	8,5	11,0	23,1	35,2
Karlovarský kraj	471	32 706	1 088	5,1	6,2	2,2	51,2	55,7
Kraj Vysočina	445	23 989	3 268	4,9	4,5	6,7	20,7	28,7
Královéhradecký kraj	1 055	49 628	5 070	11,5	9,4	10,4	27,9	44,7
Liberecký kraj	892	43 651	2 592	9,7	8,2	5,3	27,1	38,4
Moravskoslezský kraj	576	29 923	1 935	6,3	5,7	4,0	22,0	33,6
Olomoucký kraj	465	22 834	1 124	5,1	4,3	2,3	22,6	31,2
Pardubický kraj	341	19 068	1 807	3,7	3,6	3,7	20,3	40,0
Plzeňský kraj	521	28 503	3 818	5,7	5,4	7,9	24,4	38,7
Středočeský kraj	669	34 812	5 469	7,3	6,6	11,3	25,0	34,3
Ústecký kraj	468	23 351	1 609	5,1	4,4	3,3	20,5	32,8
Zlínský kraj	445	25 651	1 373	4,9	4,8	2,8	28,2	41,2

Tabulka 9

rezidentů jsou rozdíly markantnější. Zatímco Karlovarský kraj u zahraničních hostů překračuje výrazně 10% podíl, početná skupina krajů nedosahuje nebo se jen rovná podílu 1%. Naopak v případě průměrného počtu přenocování jsou pražská HUZ výrazně pod průměrem. Nízké průměry některých dalších krajů by vyžadovaly podrobnější analýzu z hlediska typu pobytu apod. Naopak v případě domácích turistů zřetelně vyšší podíly Jihočeského a Královéhradeckého kraje potvrzují nadprůměrný objem některých lokálních typů – „klasické“ letní, resp. zimní turistiky.

Rovněž ubytovací kapacity jsou místně rozdílné, zejména jejich kvalita i velikostní struktura. Přehled podává ukazatel počtu lůžek v HUZ, i když diference např. jejich počtu na 1 pokoj může být rozdílná (Praha a Karlovarský kraj 2,1 lůžka a naopak Liberecký kraj, Kraj Vysočina, Jihočeský 2,9 lůžka) – tabulka 8.

Specifika nároků jednotlivých typů CR jsou zřejmá ze struktury jejich materiální základny v oblasti ubytování a potvrzují údaje zjištěné u předcházejících ukazatelů. Nadprůměrná velikost ubytovacích zařízení je typická pro městský (lázeň-

ský) CR, převážná část „běžné“ turistiky se realizuje v kapacitně menších zařízeních. Zcela zřetelně tuto odlišnost struktury typů CR ilustruje ukazatel „Místa pro stany a karavany“.

Od roku 2012 se snížil počet HUZ i počet lůžek ve všech krajích, celkově přibližně o 10 % (2012: HUZ celkem 10 057, lůžka 92 246). Tento proces měl do určité míry „očistný“ charakter, neboť z trhu odešly některé nevhodné a kvalitou nepostačující objekty. Z vývoje struktury je pak zřejmé, že posílil sektor kvalitativně vyšších kategorií ubytování. Ekonomiku ubytovacích zařízení však ovlivňuje nejen rozsah do nich vložených investic a tedy jejich nabízená kapacita a kvalita, ale především stupeň její obsazenosti. Tato efektivita se měří mimo jiné ukazatelem „Čisté využití lůžek“. Jak je patrné z posledních dvou sloupců předchozí tabulky, rozdílnost dosažené úrovně mezi kraji je značná. Hodnota ukazatele je nesporně ovlivněna v řadě krajů např. sezonností, kdy její výše může být i individuálním důsledkem časově omezených příznivých x nepříznivých klimatických podmínek apod.

Údaje svědčí o příznivé tendenci růstu využití kapacit, v některých krajích velmi zřetelné. Z části mohl být vývoj ovlivněn i zmíněným snížením celkové nabídky ubytovacích kapacit, ale celkově je možno konstatovat, že vývoj nabídky se postupně krystalizuje do racionální rovnováhy s poptávkou. Kapacity dovedly v posledním období uspokojit růst jak příjezdového CR ze zahraničí, tak i tuzemské poptávky. Podrobnější rozbor jednotlivých kvalitativních kategorií pak ukazuje na růst využití i ubytovacích zařízení nejvyšší kvality, a to při jejich současném dostatečném rezervním prostoru pro další zvýšení počtu klientů. Posílení individualizace turistiky, která se odráží jak ve formách ubytování, tak také v celkovém charakteru pobytu a ekonomických aspektech, přispívají i nové komunikace – např. zprostředkování pronájmu ubytování na webu (airbnb), pronájem chalup a chat aj.

Závěr

Tak, jak je členitá struktura aktivit a celého prostředí a základny tvořících cestovních ruch, tak je komplikované hodnocení ekonomické. Některé typy turistiky vyžadují zajištění náročných podmínek, často velmi individualizovaných, a jejich výnosnost může být velmi dobrá, týká se však současně velmi omezeného počtu účastníků. Naopak větší turistika pracuje s menšími nároky, tzn. i individuálně menším finančním profitem, ale celkový přínos je velký.

Zdrojem financování je jak soukromý, tak veřejný sektor. Některé materiální podmínky zajišťuje z velké části soukromý sektor, který tak vytváří tržní nabídku zboží a služeb a jejich využití je postaveno na komerčním základě. Naopak řadu přímých i nepřímých podmínek pro existenci cestovního ruchu, zabezpečuje svými financemi veřejný sektor – ať na úrovni státu, kraje nebo municipalit. Při jejich využití často (a často z velké části) participuje právě cestovní ruch, který je na nich zcela závislý. Cestovní ruch však bývá i pozitivním iniciátorem vzniku těchto podmínek. Na druhé straně bývá účast soukromé sféry na vytváření těchto podmínek převážně minimální. Navíc přímá zainteresovanost místní správy na výnosech činnosti cestovního ruchu je velmi malá, resp. zprostředkovaná přes rozdělování v rámci státního rozpočtu. Přímými příjmy jsou v podstatě jen poplatky (rekreační a za využití kapacit), které hradí zanedbatelnou část výdajů místní/regionální správy zajišťující oblast týkající se cestovního ruchu. Tato situace není oboustranně dostatečně motivující. Přitom tyto výdaje z veřejných zdrojů někdy směřují, mimo vytváření materiálních i nemateriálních podmínek CR, i do odstraňování nepříznivých následků spojených s provozováním cestovního ruchu.

Při určitém zjednodušeném „ekonomickém“ pohledu lze konstatovat jen omezené přínosy do celkové bilance cestovního ruchu. Proto je vložené prostředky z titulu výlučné podpory CR nutno posuzovat obezřetně, ale vždy v komplexnějších souvislostech dalších efektů pro lokalitu, případně celého státu.

Shrnutí

- Nedocnění domácího cestovního ruchu.
- Rozvoj materiální základny i celkového prostředí, který využívá CR má i jiné role (kulturně-historická, národní, krajina, udržitelnost rozvoje...), které by měly být často preferovány.
- CR často participuje („komerčně parazituje“) na veřejných výdajích do materiálních i nemateriálních kapacit a aktivit.
- CR však může být prvotním impulzem místního rozvoje a kulturního oživení.
- CR je významná součást ekonomiky, má i druhotné vlivy – prezentace země (vč. společnosti a kultury), ale vklady (veřejné i soukromé) do něj by však měly být podrobně posuzovány.
- Přímé příjmy z CR pro místní rozpočty jsou často nižší než výdaje.
- Medostatečná (?) zainteresovanost soukromé sféry na rozvoji některých podmínek pro CR (systémová/lokální).

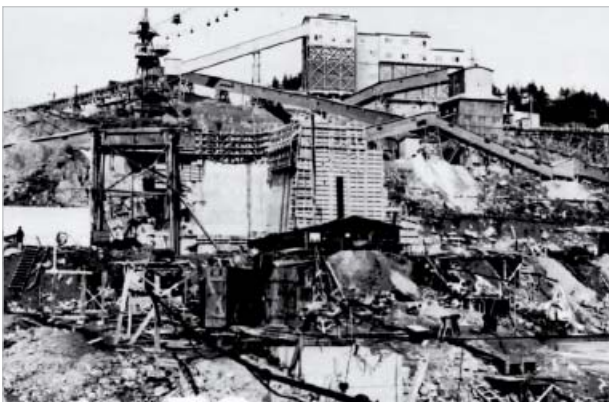
*Ing. Jiří Mejstřík
urbanistický ekonom*

Případová studie Lipno nad Vltavou

Zdeněk Zídek

Východiska:

Obec vznikla jako zařízení staveniště při stavbě vodního díla v 50. letech minulého století.

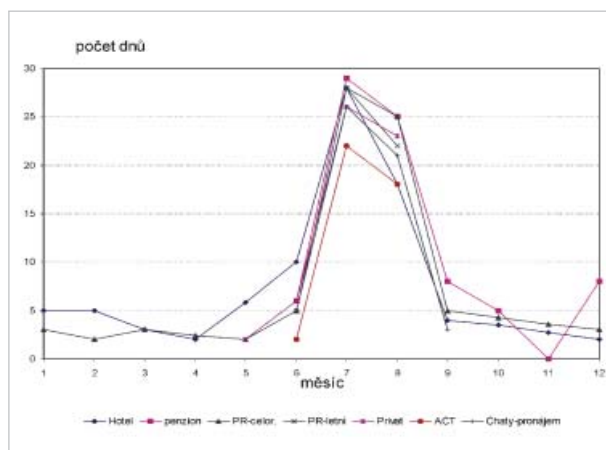


V téměř nezměněné, ale amortizované podobě přežila do roku 1989.



Po roce 1989 se ukazuje, že obec je ekonomicky neživotaschopná. Výdaje na prostý provoz třikrát převyšují příjmy. V obci zaniká během několika let polovina pracovních míst. Obec nemá žádný historický majetek. V okolí se postupně rozpadá průmysl i zemědělství. V bezprostředním okolí, které obývá 5 400 obyvatel zaniká 2 000 pracovních míst převážně ve výrobě a zemědělství. Vzhledem k současnému pojetí průmyslu a zemědělství se jeví jejich obnova jako nereálná. V této situaci sází obec vše na cestovní ruch.

Tou dobou existovalo v obci několik rekreačních zařízení různých socialistických podniků, která byla postupně privatizována. Celková kapacita cca 500 lůžek, vytíženost 10–15 procent. Cestovní ruch fungoval pouze po dobu letních prázdnin.



Na získání rozvojových ploch a vybudování základní technické infrastruktury si obec prostředky půjčuje a na dlouhá léta se stává jednou z nejzadluženějších obcí v zemi.

Postupně obec získává strategickou pozemkovou držbu a začíná územně plánovat. V té době dochází k funkčnímu spojení s architekty Atelier 8000, které trvá dodnes. Společně hledají zkušenosti v turistických destinacích téměř celé Evropy. Na výhradní pozemkové držbě obce vzniká

v roce 1994 první územní plán zóny, na který je dopracován developerský dodatek sloužící k oslovování a orientaci investorů. Na svém území buduje obec základ technické infrastruktury (vše za půjčené prostředky).

V roce 1995 získává obec zahraničního investora na první zásadní projekt s názvem Marina Lipno. Projektem je rekreační park s kapacitou 1 200 lůžek, přístavem pro 138 lodí, akvaparkem a gastronomickým provozem.

Zásadním problémem pro jednání s investory byla podmínka obce, která požadovala, aby se projekt nestal uzavřeným parkem, ale byl veřejně přístupnou součástí sídla a působil kladně na jeho budoucí rozvoj a život. Podmínka byla ošetřena majetkovou účastí obce.

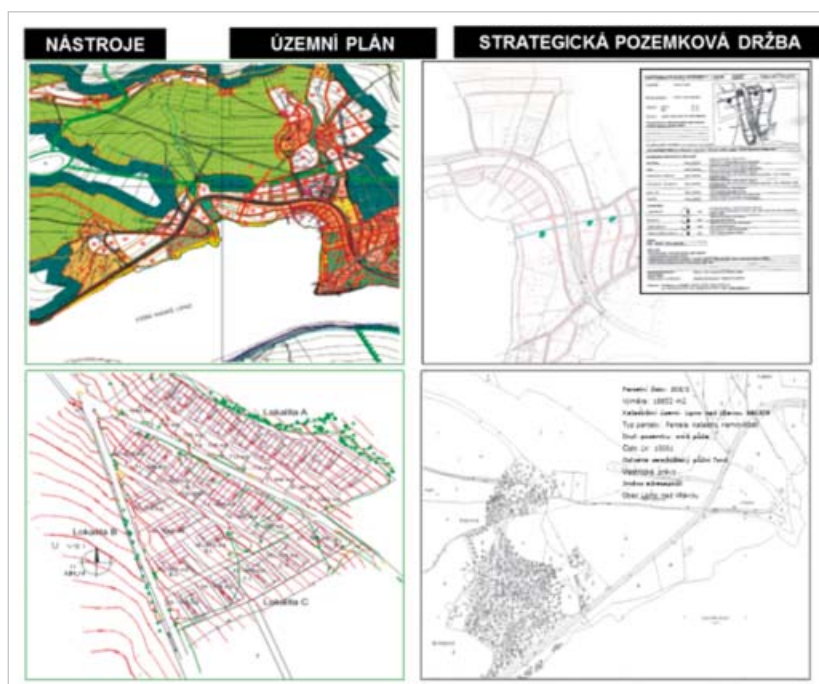
Tento projekt měl zásadní vliv na ekonomiku obce a umožnil splácet přijaté úvěry.

Projekt přináší obci též zvýšenou pozornost, a proto obec přistupuje k řešení celého katastru. V roce 1997 vzniká územní plán celého sídelního útvaru obce Lipno nad Vltavou. I tento plán je velmi proročejový a obsahuje developerský dodatek. Do obce postupně přichází řada dalších investorů a obec je postupně nucena měnit proročejovou tvář územního plánu a zavádět stavební, architektonické a prostorové regulace. To se nejdříve děje dílčími změnami a v roce 2008 pořizuje nový územní plán sídelního útvaru, který mnohem podrobněji specifikuje požadavky na jednotlivé plochy a aktivně pracuje s institutem územních studií. Ten platí dodnes.

Dá se říci, že dnes je obec stabilizovaným sídlem žijícím z cestovního ruchu.

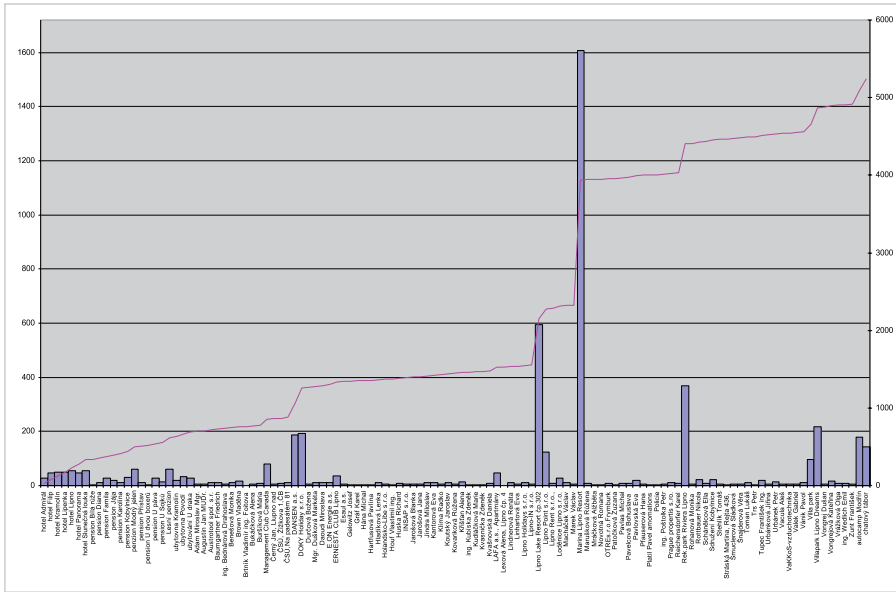
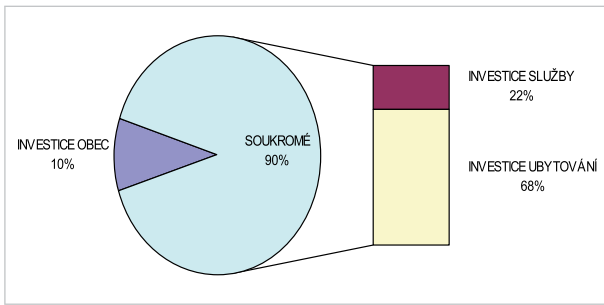
V obci s 610 obyvateli je 118 ubytovatelů a 5 624 lůžek. Ti v roce 2015 realizovali 469 tisíc přenocování. Obec pravidelně staví rozpočet okolo 50 mil. Kč. Rozvoj obce vytvořil 500 přímých a 500 nepřímých pracovních míst.

O investice v ubytování se stejným dílem dělí investoři tuzemští a zahraniční. Investice do služeb jsou výhradně tuzemsko záležitostí.

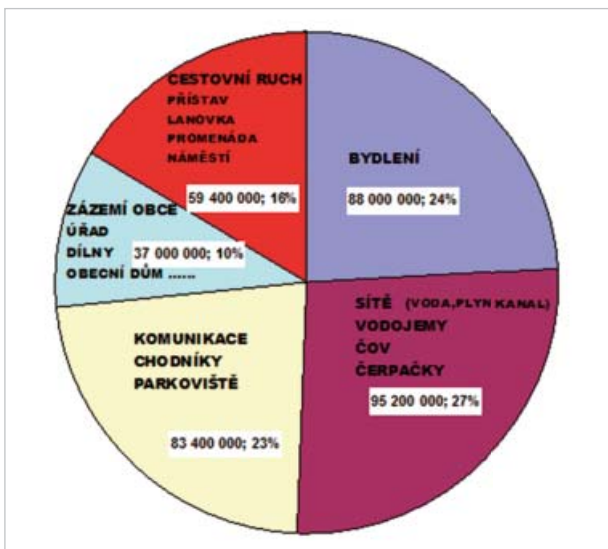


Vysvětlení je asi prosté. Investice do služeb jsou mnohem rizikovější, provozně náročnější, mají často velmi dlouhou návratnost. Toto břímě zpravidla nejsou zahraniční investoři ochotni nést. Přitom služby jsou pro úspěšné fungování cestovního ruchu naprosto zásadní a nakonec i na tvorbě pracovních míst se podílejí největším dílem více než 70 procenty.

Struktura ubytovatelů



Struktura investic realizovaných obcí.



Vývoj majetku obce



Ing. Zdeněk Zidek
starosta města

Golfová hřiště v obraze hlavního města

Jaroslav C. Novák

Do Rakouska-Uherska dorazil golf až na chvostu průmyslové revoluce, s fázovým zpožděním oproti ostatním evropským zemím. C&K mocnářství v tomto směru jen těsně předběhlo Norsko, Finsko a Island. Ale i golfově pokročilá západní Evropa jen pokulhávala za „světem“, jenž byl ve druhé polovině 19. století vykolíkován námořními trasami britského námořního loďstva. Příčiny tkví v tom, že starý kontinent té doby se ocitl zcela mimo jeho koloniální obchodní zájmy, nestal se cílem masivní skotské emigrace, ani se mu nedostávalo žádné zvláštní pozornosti viktoriánské zahraniční politiky.

V rámci monarchie byla, byť se zpožděním, samozřejmě první na (golfově) ráně Vídeň v r. 1901 – a v těsném závěsu za ní Budapešť v r. 1902. Následoval triangl západočeských měst: Karlových Varů, Mariánských a Františkových Lázní v letech 1904–05. Osamělou hornouherskou destinací se stala Tatranská Lomnica v r. 1906 a nakonec Piešťany, otevřené doslova v předvečer vypuknutí první světové války v r. 1914. Žádný z těchto „klubů“ nespĺňoval parametry spolkového sportování v dnešním slova smyslu. Jednalo se o nepřilíhší kvalitní hřiště, rozšiřující nabídku volnočasových aktivit pro sezonní hosty nejluxusnějších lázeňských hotelů. Vyšším sportovním nárokům vyhovovalo pouze hřiště v karlovarském Kaiser-parku, kde se odehrálo několik mezinárodních mistrovství Rakouska a již před válkou zde působil několik profesionálních trenérů ze St. Andrews.

Svébytným zjevením a výjimkou z popsaného pravidla byl „rodinný podnik“ smíchovského továrníka barona Františka Ringhofferera, který v r. 1913 vybudoval golfově hřiště v zámecké oboře jednoho ze svých sídel ve Volešovicích (dříve Wolleschowitz, dnes Olešovice) na Benešovsku. Jako dědic průmyslového impéria, bonviván a nefalšovaný příslušník pražské „zlaté mládeže“ měl vřelý vztah i ke všem dalším moderním disciplínám – hokeji, fotbalu a tenisu, ale zejména k automobilismu. Jeho láska ke golfu, který z Británie importoval stejně samozřejmě jako novou strojírenskou technologii, však šla tak daleko, že nechal jednoho z popovických talentovaných mláďenců v Anglii vycvičit na profesionála – a po celý svůj život jej pak zaměstnával jako rodinného trenéra a sparingpartnera.

Počátkem dvacátých let minulého století bylo nové vedení státu postaveno před otázku, čím zabavit pražský diplomatický sbor a vojenské přidělenec vítězných mocností. Hlavní město bylo vybaveno pouze chuchelským závodistěm, veřejnou šermírnou „Rieger“, střelnicí v Kobylisích, cyklistickou dráhou na žižkovské Ohradě a několika tenisovými kurty na Štvanici, Letné a Střeleckém ostrově. Pořádání diplomatických honů bylo jednou z mála vládních aktivit. Izolované pokusy golfových a jezdeckých nadšenců získat pro své aktivity alespoň omezený prostor na Císařské louce či v Královské oboře končily zpravidla diplomatickými roztržkami, které následně zahlazovala až ministerstva zahraničí a obrany.

Za této situace se vedení zmíněných resortů obrátila o pomoc na představitele pražských podnikatelských kruhů. Největším problémem bylo zajistit vhodné pozemky. Když všechny snahy troskotaly, nabídla „Obrana“ k pronájmu pozemky starého vojenského cvičiště v Motole, pro Pražany smutně proslulého ještě z předchozího režimu vzpourou a popravou „pěšáka Kudrny“. Rozprostíraly se na vyprahlém jižním svahu v prostoru pod dnešní nemocnicí Na Homolce. Přední pražští advokáti, bankéři a průmyslníci na čele s Fr. Ringhofferem, který jediný měl s golfem osobní zkušenost, ustavili v r. 1924 přípravný výbor a během dvou let zařídili vše potřebné ke vzniku Golf Clubu Praha (15. března 1926) – pod patronací ministra zahraničí E. Beneše, primátora K. Baxy, britského vyslance Sira G. R. Clerka a amerického L. D. Einsteina, ředitele Živnobanky J. Preisse, rakouského mistra B. Grosse, generálů Gajdy a Weinereka, pod předsednictvím Jana Masaryka, našeho velvyslance v Londýně. Tak se stalo, že se – po rychlém dokončení devítijamkového motolského „Old Course“ – mohl od následující sezony 1927 začít hrát golf i v Praze.

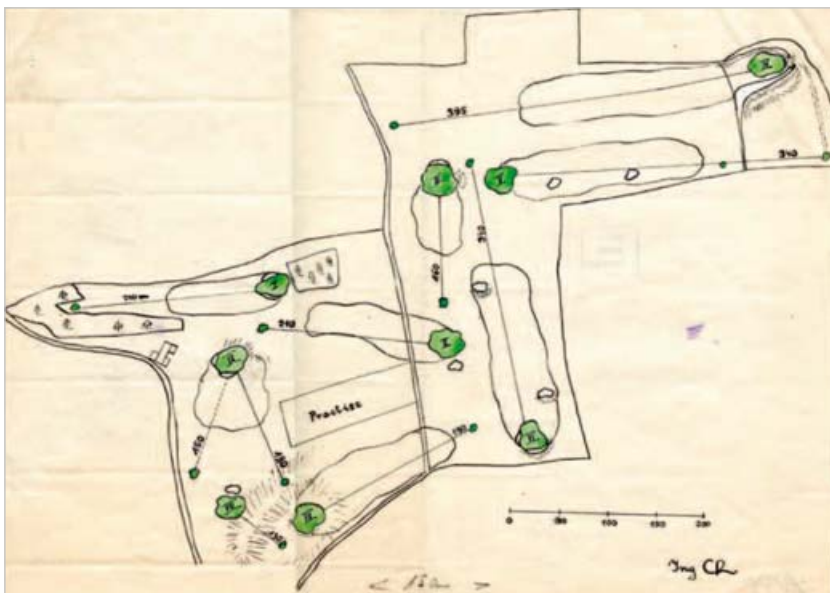
Motolský klub zůstal epicentrem českého golfu až do konce třicátých let. Hřiště bylo, vzhledem k omezené výměře disponibilních pozemků, docela krátké – a navíc trpělo jak nepříznivou expozicí, tak větrnou i vodní erozí. Časem došlo k jeho vynucenému zkracování s tím, jak pokračovala postupná výstavba nových pavilonů Fakultní nemocnice v Motole. Proto se GCP od samého počátku své existence snažil o obstarání vlastních pozemků pro nové a „dospělé“ (tj. 18jamkové) hřiště, kde by netrpěl ústrky od pronajímatele a nemusel ustupovat magistrátnímu nátlaku v souvislosti s plánovanou investiční výstavbou. Z několika desítek podrobně prověřovaných lokalit stojí za zmínku nerealizovaný projekt na golfový resort v prostoru Chodova – Milíčova, o němž byl dokonce natočen dokumentární film, promítaný na valné hromadě GCP v r. 1934. Z transakce bohužel sešlo v okamžiku podepisování kupní smlouvy.

Po několika dalších neúspěšných peripetiích, shodou okolností v okamžiku, kdy klub obdržel definitivní výpověď z Motola, byl problém vyřešen dohodou s hrabětem Liechtensteinem o odprodeji části klánovického lesa Vidřholce. Složitá právní konstrukce zahrnovala, kromě půjček a bankovních úvěrů i vlastní kupní, resp. směnné smlouvy (za jiné pozemky, které k tomuto účelu musely být prodávajícímu obstarány), také soustavu dohod řešících nejen právo odlesnění a povinnost zpětného odprodeje vytěženého dřeva, ale i úhradu „ekologické újmy“ – řečeno dnešním jazykem EIA. Klub disponoval sice malým, ale výkonným aparátem na čele s manažerem Ing. J. Charvátém, který se vypracoval na mezinárodně uznávaného golfového architekta s řadou zahraničních kontaktů a čerstvou zkušeností s přestavbou a rozšiřováním hřišť v Mariánkách, Karlových Varech, Piešťanech i Tatranské Lomnici.



Golf Club Praha

Exhibiční zahájení motolské sezóny 1929, sedící: paní Blochová, baron Fr. Ringhoffer, A. Hecht, paní Lechnerová; stojící: H. Petschek, Dr. B. Ryznar, Ing. Teller, Mr. Turner, kons. Lechner, Q. Bloch, Dr. Proskowetz, Dr. Rössler, Fr. Ringhoffer ml., M. Švestka a britský trenér A. Linacre (přezdívaný „Oranžová hlava“).



Výstavba Klánovic byla pečlivě připravena a dobře zorganizována, takže postupovala velmi rychle. K výpovědi z Motola přibyl v okamžiku otevření nedokončeného hřiště i stres z odtržení Sudet (a ztráty západočeských lázeňských klubů, které vzápětí vstoupily do Deutsche Golf Verbund), takže ani nebylo kde hrát celostátní mistrovské soutěže. První devítka sklídila mimořádný ohlas a byla Evropskou golfovou asociací označena za „událost roku“. Na její inspekci se dostavil prezident EGA mjr. P. C. Burton, aby o ní následně velmi pochvalně referoval na stránkách *Golf Illustrated*. Hrát se sice začalo, ale po pár turnajích opět „promluvily dějiny“ – a vše bylo jinak. Celý tragický rok tak jako tak zabralo zahájení výstavby druhé devítky a dostavba klasické klubovny podle návrhu arch. V. Fürta. Dříve než ji stačili vybavit nábytkem, byla vlastně k nepotřebě.

Kromě Ringhofferových Volešovic, se golf v nejbližším okolí Prahy hrál trvale na Líšnici, kde si od r. 1928 upravovala obecní pastvinu pro prázdninovou kratochvíli skupina mladých pražských právníků. Neúrodný čedičový pahorek,

dobře patrný ze strakonické výpadovky, měl svá specifika: řídký porost tu a tam doplněný šípkovými a janovcovými keři, občas kamenitá proláklina. Výhodou bylo, že o sekání hřiště se staral místní skot – za což měl podle nájemní smlouvy zajištěnu přednost před hráči. Na bedrech golfistů tak zůstala, zjednodušeně řečeno, starost o úpravu greenů a odpališť. Zprvu recesisticky míněný projekt, koncipovaný jako „konkurence“ motolského GCP, se uchytil. Klub přežil válku, neblahá 50. léta i pozdější pokusy MZV ČSSR o jeho „nepřátelské převzetí“ ve prospěch Správy služeb diplomatického sboru. Devítijamkové hřiště skotského typu prošlo řadou prospěšných úprav, které postupně zvyšovaly jeho herní kvalitu, aniž by pozměnily jeho původní charakter. Představuje dnes nejstarší český golfový klub na svém původním hřišti s bezmála devadesátiletou právní kontinuitou.

První polovina 30. let byla svědkem ještě jedné zvláštní epizody, která stojí za zaznamenání. V zahradě svého dejvického letohrádku Hadovka (pozdější rezidenci kanadského velvyslanectví) si krátké hřiště nechala postavit mecenáška českého golfu Z. M. Havránková. Inspirací a vzorem jí bylo volešovické hřiště Fr. Ringhoffer, s nímž ji pojilo osobní přátelství. Později organizovala výstavbu klánovického hřiště i klubovny, jejíž vybavení financovala z vlastních prostředků. Co se týká „miniaturního hřiště“ na Hadovce – první zmínku o něm,

popisující „slavnostní zahájení dne 17. června, k němuž se dostavila nejvybranější společnost pražská“, najdeme v časopisu *Tennis-Golf Revue*, roč. 1930. Funkci hřiště výstižně charakterizuje např. zpráva z časopisu *Golf in der Tschechoslovakie* č. 6/1932 pod titulkem „Golfová garden-party“. Poslední svědectví, popisující hřiště jako dobře udržované, pochází ze sezony 1935/36.

Osud zcela odlišný od Líšnice mělo golfové hřiště, které si v polovině 30. let začala budovat parta mladých pražských úředníků nedaleko Raputovského rybníka na loukách u Leletic pod Třemšínem. Pro odlehlost lokality uprostřed brdských lesů byla tato skupina Pražáků označována za „golfové trampy“ či „Robinsony“. Uspořádali zde několik meziklubových utkání, jež byla spíše výrazem podpory ze strany zavedených klubů, než sportovními událostmi. Golfový kroužek Třemšín, později přejmenovaný na „klub“, své šestijamkové hřiště udržoval jenom do začátku války – a poté opustil lokalitu definitivně. Ve válečných letech se v Praze pokoušel o úpravu předpolí obory Hvězda na Vypi-



Nahoře: Letecký snímek z r. 1938 (z archivu VGHU Dobruška) zachytil hřiště rok po ukončení činnosti GCP v Motole. Na severu usedlost Šafránka, velký světlý objekt v centru je Lupusový ústav T. G. M. Mezi kolonií Homolka a hřbitovem Kotlářka jsou patrné bunkery Starého hřiště. **Dole:** Na ortofotomape z r. 2008 je hřiště zastavěno sídlištěm, Klinikou dětské onkologie FNM a nemocnicí na Homolce.



chu na další krátké hřiště – zůstalo však jen u provizorní akce „podzim/jaro“, na kterou se již nepodařilo navázat. Neaktivnější představitelé GKT, později přejmenovaného na Český golfový klub, v poválečných letech zcela ovládli jak orgány Golf Clubu Praha, tak jeho nové klánovické hřiště.

Během války se v Klánovicích mnoho nedělo. V letech 1939–43 se sice každoročně odehrálo několik turnajů, za heydrichiády byla sportovní činnost utlumena, na jaře 1944 byla klubovna a přilehlé jamky zabrány Wehrmachtem, hospodářské budovy se proměnily na sklad techniky. V květnu 1945 zaměstnanci klubu přemluvili německou posádku, aby se odstěhovala. V červnu se konala „obnovovací“ společná valná hromada všech pražských klubů, o měsíc později byla znovuotevřena klubovna i restaurace. Léta 1946–47 byla ve znamení dostavby druhé devítky, opakovaných úprav stanov a nekončících personálních sporů mezi zastánci „starých“ a nositeli nastupujících „nových pořádků“. Zatímco starí členové klubu bránili svá akcionářská práva, noví členové, rekrutující se z řad bývalých nosičů a dalších zaměstnanců klubu, za podpory několika levicově orientovaných členů, vedli stále intenzivněji svůj třídní boj – mladých proti starým, sluhů proti pánům, chudých proti bohatým.

Do zjiřené společenské atmosféry z kraje r. 1948 rozhodným způsobem promluvil „Vítězný únor“. Golf Club Praha jej nepřežil ani o měsíc. Veškerou moc převzal tzv. Akční výbor GCP, který obratem zařídil jeho vyvlastnění formou „dobrovolného“ sloučení s Českým golfovým klubem. Hned v následující sezoně vstoupila na scénu Československá obec sokolská (ČOS), která sehrála mouřenínskou roli sjednotitele našeho sportu pro budoucího hegemonu ČSTV. Klánovický golfový oddíl byl ústředím ČOS zrušen v r. 1950 a hřiště uzavřeno. Dva roky pak ještě pokračovaly neúspěšné pokusy o administrativní nápravu těchto kroků. Klubovna byla přeměněna na školici tělovýchovné středisko, posléze určené pro fotbalovou reprezentaci. Na dráze číslo 1 bylo vytyčeno fotbalové hřiště, ostatní jamky byly postupně zalesněny, důmyslný drenážní systém rozkopán. Pražský golf byl na 30 příštích let prakticky vygumován ze sportovní scény.

Zatímco ve zbytku republiky golf v 50. letech stagnoval, v další dekádě se začal šířit ze západočeských lázní do regionálních center. Postupně se budovala hřiště ve Svatce, Poděbradech, Semilech a Šilheřovicích na Ostrav-

sku. Souviselo to s politickým oteplováním i demokratizací ČSTV. Stejně jako ostatní „neolympijské“ sporty si i golf v r. 1968 směl vytvořit svůj vlastní ústřední orgán – Čs. golfový svaz. Ani jeho protagonistům – pražským funkcionářům – se však nedařilo prosadit vznik ryze golfové tělovýchovné jednoty, natolik silné, aby si mohla v hlavním městě vybudovat vlastní golfové hřiště. Zbytky pražských golfistů byly roztrženy do drobných oddílů při velkých jednotách, v nichž logicky dominovaly masové sporty. Většina Pražanů se tak i nadále tísnila na malém líšnickém hřišti, kde navíc musela dávat přednost členům diplomatického sboru. Na víkendy se dlouho jezdilo z Prahy do Karlových Varů, na dovolené do ještě vzdálenějších Mariánských Lázní.

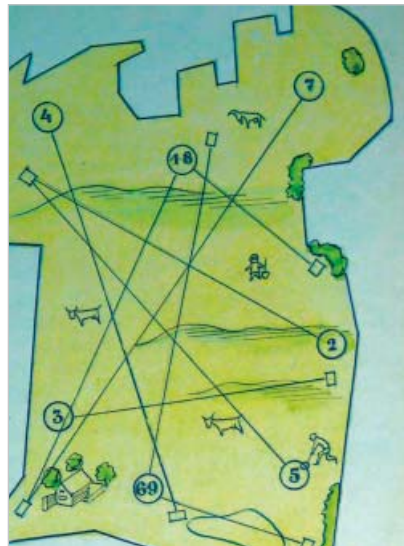
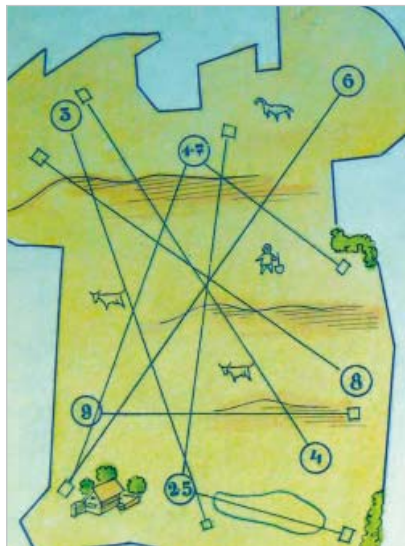
Situace se změnila až v r. 1969 založením nové TJ (se starým názvem) Golf Club Praha, pod jejíž křídla během dvou let přešli členové ze všech roztroušených oddílů. Při hledání vhodných pozemků pro nové hřiště byly prověřovány lokality od Hradiřka p. Medníkem, přes zbraslavské louky,



Líšnice

(1930–37)

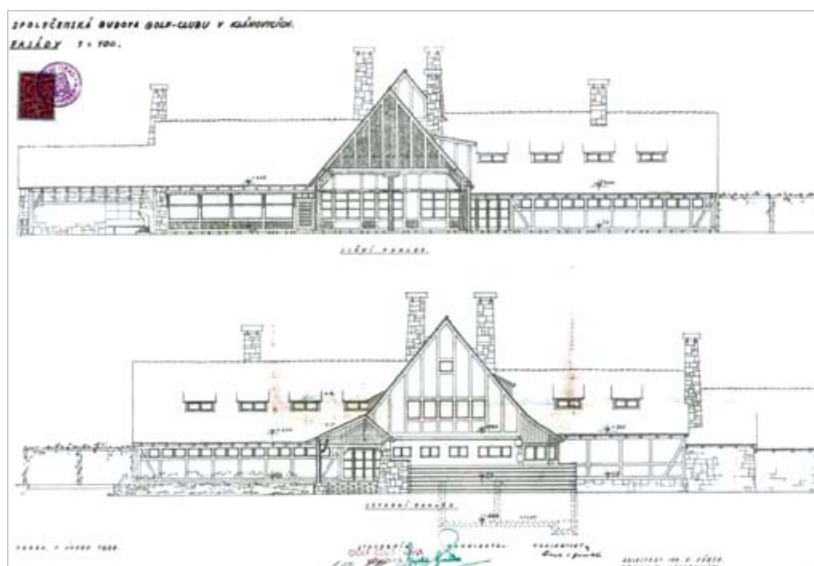
(1938–40)



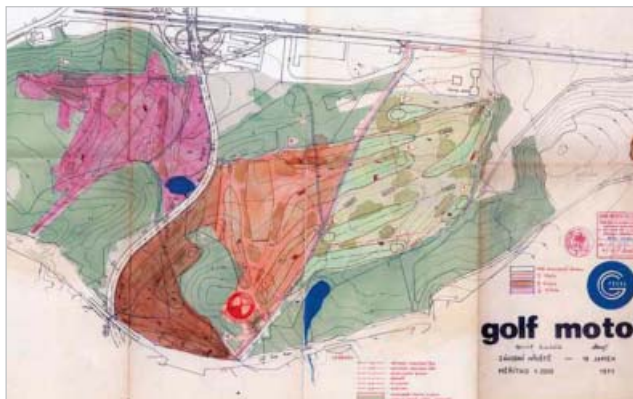
chuchelské závodíště či hostivařský lesopark – aby se nakonec, v historii již podruhé během padesáti let, vzalo zavděk vojenským cvičištěm v Motole. Tentokrát se jednalo o severní svah nad motolskou vozovnou (historicky tramvajovou remízou), pomístně nazývaný Na Hliníku, letitě využívaný vysokoškolskými vojenskými katedrami UK a ČVUT k výcviku „absolventů“. Výstavba zabrala celá 70. léta. Byla realizována v rámci tzv. „Akce Z“, tj. svépomocí v objemu cca 45 tis. brigádnických hodin, odpracovaných členy klubu. S projektem metodicky pomohl i předseda technické komise Evropské golfové asociace arch. J. F. Pennink. Devítijamkové hřiště bylo zkolaudováno v r. 1981 – a na dvacet let zůstalo jedinou pražskou příležitostí ke hře.

Poloha motolského hřiště v metropoli je téměř „předpisová“ – nalézá se v nezastavitelné oblasti na okraji stejnojmenného přírodního parku, v jednom ze dvou náletových kuželů ruzyňského letiště, u dálničního přívaděče k plzeňské dálnici D5 – a při tom všem nedaleko od centra, v pohodlném dosahu MHD (k tramvaji přibyla v nedávné době navíc i stanice metra A „Nemocnice Motol“). Tento koncept veřejného devítijamkového hřiště se osvědčil, i když je jen „poloviční“. Nejenže umožňuje korektní hru, ale navíc skýtá řadu praktických výhod: zaměstnanými golfisty je s oblibou využíváno ke hře v časných ranních startovních časech (tj. před začátkem pracovní doby), stejně jako naopak v „sun-set“ režimu (tj. po návratu ze zaměstnání). Alternativní sociální skupiny jako manažeři, studenti či senioři hřiště bohatě vytěžují i v průběhu dne.

Z nově vzniklých golfových hřišť je třeba uvést, bez ohledu na posloupnost, zejména dvě dlouhá a dvě krátká nová hřiště. Ze dvou 18jamkových hřišť je to jednak resort, vybudovaný na jihu Prahy na pozemcích náležejících ke zbraslavskému panství – v inundačním území při soutoku Berounky s Vltavou. Druhým je komplex Černý Most, který se nalézá na opačné straně při východním okraji města. Vznikl jako rozsáhlá rekultivace deponie stavební suti, na městských pozemcích při křížení Pražského okruhu R1 s hradeckou dálnicí D11. Obě tato hřiště mají tradiční herní uspořádání a spolu se svým bohatým tréninkovým, výukovým, obchodním i restauračním či ubytovacím zázemím patří mezi našimi golfisty k nejvýše hodnoceným. Jsou velkoryse založena i prostorově uspořádána, zejména pro druhé ze jmenovaných platí, že nově modelovaného terénu, vodních prvků a výsadeb vzrostlé zeleně bylo bohatě využito ku prospěchu věci.



Dvojici 9jamkových hřišť představují lokality Hodkovičky na pravém vltavském břehu a Hostivař, představující klasickou rekultivaci bývalých průmyslových „brownfields“. Zatímco první se rozvíjí podél řeky, respektive v její nivě coby klasické „links“ (původně ve Skotsku dráhy na písčinych dunách rovnoběžné s mořským pobřežím), druhé podél frekventované železniční trati na pomezí katastrů Horních a Dolních Měcholup. Typických rozdílů lze uvést více: Hodkovičky jsou příkladem podnikání na pozemcích hlavního města Prahy a Povodí Vltavy, zatímco Hostivař je v místních poměrech ojedinělým projektem hřiště, budovaného po etapách a v přímé vazbě na paralelně vznikající rezidenční čtvrť, s rezervou pro druhou devítku. Co je spojuje? Obě lokality patří k nejnavštěvovanějším a kluby k obchodně nejúspěšnějším díky nově zavedenému modelu tzv. „go-členství“. Zájemcům se zde prodává sezonní balíček slev ke hře, aniž by byli zatěžováni jakoukoli spolkovou agendou. Tato tendence odosobňující tradiční klubový princip, je dovedena do extrému ve formě tzv. „virtuálních“ klubů, které nemají vlastní hřiště, ale za „člen-



Nový Motol (GCP)



Golfové hřiště v Dolních Počernicích

ský" poplatek nabízejí po internetu mix slev pro omezený počet her na vybraných hřištích, případně účast na seriálu takto organizovaných turnajů.

Zcela jiný ekonomický model (exkluzivního členství klubového typu) většinou nabízejí velké golfové resorty, vznikající v blízkém okolí metropole. Z krajinářského hlediska většinou přinášejí vyšší kvalitu, zejm. pokud byly – alespoň zčásti – vybudovány úpravou zámeckých zahrad (Štířín) či celých obor (Konopiště), případně v alespoň dílčím vizuálním kontaktu s atraktivní architekturou (Karlštejn). Poněkud specifické podmínky, zejména masivní vstupní investice, provázely zakládání hřišť korejskými investory (na Kutnohorsku a v Berouně). K poměrně výjimečným patří i hřiště u Vysokého Újezdu, které se od letoška na několik sezon stává dějištěm sportovních podniků série Evropské profesionální golfové túry. V této souvislosti stojí za zmínku

rozestavěný sportovně rezidenční projekt v Nebřenicích u Popovic, již předem začleněný do sítě hřišť s mezinárodní licencí „PGA National Golf Course“.

Vrátíme-li se zpátky do města, musíme zmínit i řadu drobnějších forem, doplňujících jeho golfovou scénu. Kromě „kamenných“ tréninkových středisek (sportovních hal) jako jsou smíchovský Erpet nebo vysočanský Step, najdeme ve městě spíše výjimečně komplexy s velkými cvičnými plochami typu karlínské Čechie, zato dost venkovních cvičných areálů („driving-range“) – například na Rohanském ostrově, u dejvického Džbánů v Šárce, na letišti v Letňanech, u sádek v Lahovicích či v ojedinelém „vodním“ parku Chateau St. Havel v Krči aj. Z hlediska městské scény jde spíše jen o doplňkové plochy zeleně, jejichž formát zřídka přesahuje rozlohu fotbalových trávníků.

Všechna nová golfové hřiště, která v Praze vznikla od 90. let, se vyznačují zásadně odlišnými majetkoprávními charakteristikami – jsou soukromá, na rozdíl od tradičně „kolektivního“ vlastnictví sportovními spolky (se všemi decizními riziky, danými stanovami a nevyzpytatelností volených orgánů) jsou přímo či nepřímo řízena vlastníky. Jejich vznik má zpravidla rysy „podnikatelského záměru“, což je v praxi třeba číst tak, že byl umožněn či alespoň usnadněn specifickou ekonomickou expozicí, otevírající cestu minimálně k daňovým úlevám, případně dotacím. Takto obvykle (nejen v Praze a nejen v Čechách) rostou hřiště v silně znevýhodněných lokalitách, k jakým patří např. záplavové oblasti, plochy rekultivací či lokality natolik zatížené imisemi z nejrůznějších druhů dopravy (s překročenými limity znečištění ovzduší a hluku), že neumožňují žádnou lukrativní zástavbu.



Golf Club Hostivař

Položme si však opačnou otázku – které z dalších situací „typicky vhodných“ pro výstavbu golfových hřišť se v Praze nenajdou? Z oblíbených rekultivací jde např. o skládku komunálního odpadu formou zavezení slepého ramene řeky, známou z Poděbrad, výsypek po povrchové důlní činnosti, úspěšně realizovanou v Sokolově či deponii elektrárenských popílků, na které se rozprostírá hřiště pod Kunětickou Horou. Další z potenciálních možností je využívání vnitřních částí okruhových závodišť – hypodromů ve Slušovicích a Karlových Varech, nebo automotodromu v Brně. Na tomto místě lze připomenout, že vzhledem k sezonní povaze golfu bývají hřiště často využívána pro sport a rekreaci i v období „zimního spánku“ – podle klimatických okolností zejména jako přesporní běžecké či běžecké terény.

Z hlediska budování sportovní infrastruktury města, stejně jako rozšiřování nabídky volnočasových aktivit pro jeho obyvatele i tuzemské či zahraniční návštěvníky, je rozvoj golfu jistě přínosný. V podmínkách metropole tím spíše, že skutečné využití (naplněnost) „žlutých“ ploch v platném územním plánu nedosahuje ani pět procent. Z hlediska obrazu města je to snad také v pořádku, protože se tímto způsobem daří kultivovat rozsáhlá území jinak vágní zeleně. Z hlediska ochrany přírody a krajiny dochází, především díky posunům k ekologicky šetrnému zemědělství a využívání nových technologií a materiálů, k postupné proměně přístupů dotčených orgánů – od militantně odmítavých k relativně tolerantnějším.

Vše, co bylo uvedeno v závěru, lze v souhrnu považovat za pozitivní příslib pro budoucí rozvoj našeho golfu – nejen v hlavním městě...

*Ing. arch. Jaroslav C. Novák, CSc.
Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy*

Některé aspekty cestovního ruchu ve středoevropském prostoru

Milan Körner

Obdobně jako v jiných oblastech i v cestovním ruchu a rekreaci nelze uvažovat jen v republikové dimenzi, naopak, tyto aktivity mají spíše globální souvislosti.

Cestování (rekreace a poznávání) jsou již dlouhodobě významným segmentem ekonomiky.

Ve většině rozvojových koncepcí je často považován „turismus“ za významný generátor regionálního rozvoje. Jako ve všech oblastech, **i zde je velmi rozdílný rozvojový potenciál regionů a měst a též rozdílná schopnost jej využít.**

Tento příspěvek je zaměřen na země střední Evropy – ČR, Slovensko, Polsko, Rakousko a Německo.

Některé faktory jsou v podstatě neměnné: morfologie terénu, struktura osídlení, přírodní hodnoty a kulturní dědictví.

Významným faktorem je infrastruktura, která zabezpečuje vazby a obslužné funkce. V řadě regionů však vykazuje značné deficity.

Z hlediska **přírodních podmínek** je Česká republika přibližně průměrným regionem s příjemně členitým terénním reliéfem. Nižší je zastoupení vodních ploch a vzhledem k rozvodí též větších řek.

Mezi největší středoevropská jezera patří (v km²): Balaton 595, Lac Léman 502, Bodensee 572, Neusieder See 152, Müritz 117, Swiadry 114, Memry 102, Chiemsee 80; Slovensko – Hrušov 60; Česká republika – Lipno 49.

Z hlediska **struktury osídlení** má ČR poměrně dobré rozložení vyšších a středních center. Značným problémem jsou malá centra, která by měla zajišťovat stabilizaci venkovských území. Zejména v jihozápadním pohraničí, v souvislosti s poválečným odsunem německého obyvatelstva, došlo i k oslabení center a zániku mnoha sídel. Tato situace je jedním z limitů rozvoje rekreace a cestovního ruchu v příhraničních (horských) regionech. Po r. 1990 došlo ke zrušení „železné opony“, byly obnoveny některé bývalé přechody, došlo k „posílení“ sídelní struktury, ale ke z kvalitnější přehraníčních spojení, až na výjimky, nedošlo. Současné pojetí ochrany přírody na Šumavě to bohužel neumožňuje.

Kulturní hodnoty (dědictví) jsou taktéž významným potenciálem. V tomto segmentu má ČR, kde ve válkách nedošlo k rozsáhlému ničení sídel, mimořádný rozsah zachovaných památek. Za nejvyšší potenciál cestovního ruchu lze považovat zejména městské památkové rezervace (41 měst), z nich 4 (Praha, Český Krumlov, Telč a Kutná Hora) jsou v seznamu kulturního dědictví UNESCO. Čtyři zastoupení má též Polsko, tři Rakousko a Slovensko, Švýcarsko a Maďarsko mají jen jedno město. Šest historických center má Německo; Drážďany byly kvůli novému mostu přes Labe vyškrtnuty (předmětem ochrany bylo mimo centra též 40 km dlouhé údolí Labe).

V seznamu jsou historická jádra hlavních měst Praha, Warszawa, Budapest, Wien a Bern.

Historická města v Německu (Regensburg, Lübeck, Bamberg, Stralsund i Wismar), Polsku (Krakow, Toruň, Zamoc) i Rakousku (Graz, Salzburg) jsou významnými póly sídelní struktury. Mimo Prahy jsou česká města nižšími centry.

Některá (zejména německá a rakouská) města vykazují též vysokou prosperitu (HDP/obyv.). Nad průměrem EU (100) jsou města: Regensburg (280), Bamberg (205), Warszawa (188), Praha (172), Wien (165), Salzburg (160), Budapest (148), Graz (143), Lübeck (115). Průměru se blíží města Krakow, Stralsund a Wismar. Zápis v seznamu sice znamená určitou turistickou atraktivitu, ta se však na prosperitě velkých (zejména hlavních) měst podílí jen částečně. Důležitým faktorem jsou další (kongresové, kulturní aj.) aktivity. Větší význam má zápis na atraktivitu menších českých a slovenských měst.

Vymezování zón historických center UNESCO je v některých případech diskutabilní, většinou však odpovídá přibližně středověké realitě. V poslední době můžeme sledovat rozšiřování o „přílepy“ Wien (Belvedere garten), Praha (Průhonický park), Graz (zámek Eggenberg). Dále je vymezováno ochranné pásmo, které je v některých případech velmi rozsáhlé. Památková ochrana významným způsobem ovlivňuje revitalizaci centrálních území měst.

Významným segmentem cestovního ruchu je **lázeňství**, které obvykle vykazuje stabilní využívání hotelových kapacit. O významném ekonomickém vlivu lze konstatovat jen v některých případech (Baden-Baden, Baden b. Wien, Bad Hall, Bad Urach a Bad Ischl. Jedná se o německá a rakouská města ležící v prosperujících regionech. V ČR je mimořádné soustředění lázeňských kapacit v Karlovarském kraji (Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně, Jáchymov s celkovou kapacitou cca 12 tis. lůžek), který patří k nejproblémovějším českým regionům.

Většina lázní souvisí s výskytem termálních vod. K velkému rozvoji došlo zejména v Maďarsku.

Mimo historických lázeňských destinací vznikají nové areály. Zřejmě nejvýznamnější lokalitou jsou lázně Bad Füssing (cca 30 km jižně od Passau). Lázně mají 80 termálních bazénů s celkovou plochou 1 000 m² (léčivý pramen vyvěrá z hloubky 1 000 m, obsahuje síru a má teplotu 56 °C). V areálu je pět klinik, počet obyvatel města je 7 tis. K rozvoji lázní došlo v 80. letech, současná kapacita lůžek je 12 tis. (cca 2,3 mil. noclehů v r. 2014).

Středoevropská historická města

zapsaná v seznamu kulturního dědictví UNESCO

založení	město	zápis do UNESCO	rozloha (ha)		rozloha města v km ²	počet obyv. v tis.	HDP/obyv. $\text{€ EU} = 100$	význam v sídel. struktuře	vzdál. od vyššího centra (v km)	dostupnost letiště			
			zóna	OP						výkon v mil. cest./rok	blízké	výkon v mil. cest./rok	vzdál. km
1191	Bern	1983	84		52	123		B	•	0,2	Zürich	26,3	90
1221	Wien	2001	371	462	415	1689	165	A	•	23,4			
996	Salzburg	1996	236	467	66	148	160*	B	•	1,7			
1233	Graz	1999			128	257	143	B	•	0,9			
1143	Lübeck	1987	81	694	214	210	114	B	•	0,3	Hamburg	16,2	70
1007	Bamberg	1993	142	444	55	70	205	B	•		Nürnberg	3,4	70
843	Regensburg	2006	16	113	81	134	280	B	•		München	42,3	120
1017	Quedlinburg	1994	90	270	120	25	67*	C	47 Dessau		Leipzig	2,2	90
1234	Stralsund	2002			54	58	96	B	•		Rostock	0,3	75
1229	Wismar	2002	168	448	42	43	95	B	•		Rostock	0,3	50
1138	Kraków	1978	150	907	327	757	94	A	•	5,0			
1263	Toruň	1997	48	300	116	207	67*	B	•		Bydgoszcz Poznaň	0,3 1,7	50 150
1339	Warszawa	1980	26	667	517	1719	188	A	•	12,8			
1580	Zamosc	1992	75	215	30	66	35*	B	•		Lublin Rzeszów	0,4 0,7	85 160
1244	Budapest	1987	473	494	525	1734	148	A	•	11,4			
1240	B. Štiavnica	1993	20	62	47	10	54*	D	35 Zvolen		Bratislava	1,6	170
1376	Bardejov	2000	24	13	72	33	41	C	50 Prešov		Košice	0,4	80
1405	Levoča	1993	1351	12561	64	13	41	D	25 Poprad		Košice	0,4	85
1234	Praha	1992	1106	9887	496	1249	172	A	•	13,1			
1309	Č. Krumlov	1992	52	1073	22	13	68*	B	25 Č. Buděj.		Linz Praha	0,4 13,1	95 170
1366	Telč	1992	36	297	25	5	65*	E	35 Jihlava		Brno Praha	0,5 13,1	100 170
1289	K. Hora	1995	62	650	33	20	70*	C	65 Praha		Praha	13,1	75
	Dresden	2004	1930	1340	328	517	115	A	•	1,7			

Pozn.:

HDP na obyvatele ($\text{€ EU} = 100$) dle regionů NUTS 3 (Eurostat)

Hl. města Praha, Wien, Budapest, velká polská města a vyšší centra v Německu (obdoba českých statutárních měst) jsou regiony NUTS 3

Ostatní údaje (*) jsou za vymezené regiony, které jsou v ČR kraje, v jiných zemích většinou okresy či jejich souhrny.

Postavení ve struktuře osídlení – centra A – metropolitní, B – vyšší, C – střední, D – nižší, E – lokální

Švýcarsko není členem EU; HDP Bernu je nepochybně vyšší než 200.

Středoevropské lázně

město	země	obyv. (v tis.)	HDP/obyv.	hl. žel. tratě	letišťe	město	země	obyv. (v tis.)	HDP/obyv.	hl. žel. tratě	letišťe
Baden-Baden	BW	54,0	190	✓	✓	K. Vary	ČR	50,0	57		✓
B. Mergentheim	BW	23,1	81			M. Lázně	ČR	13,6	57	✓	
B. Urach	BW	12,1	118			Fr. Lázně	ČR	5,6	57		
B. Reichenhal	BY	17,4	97	✓		Luhačovice	ČR	5,1	67		
B. Kissingen	BY	21,7	93			Třeboň	ČR	8,4	64		
B. Tölz	BY	15,0	92			Teplice	ČR	50,0	65		
B. Aibling	BY	18,4	94			Poděbrady	ČR	14,0	70		
B. Dürkheim	RP	18,5	92			Šliaoč	Slov.	5,0	54	✓	✓
B. Doberan	MV	12,1	71			Piešťany	Slov.	27,9	82	✓	
B. Ischl	A	14,0	110			Kudowa Zdr.	Pol.	10,0	47		
Baden b. Wien	A	28,0	152	✓		Krynica Zdr.	Pol.	13,0	37		
B. Gastein	A	4,2	101	✓		Eger	Maď.	51,1	41		
B. Hall	A	5,0	127			Heviz	Maď.	6,0	65	✓	

Letiště Baden-Baden – Karlsruhe má výkon cca 1 mil. cest/rok, ostatní letiště méně než 100 tis. cest/rok

Velmi podobná situace je i u **horských středisek**, kde ani v nejatraktivnějších alpských areálech není významný vliv na ekonomiku regionů.

Lyžařské areály v zemích střední Evropy

	areál	délka sjezd. v km		nadm. výška v m	lanovky, vleky	střediska tis. obyv.	vzdálenost		HDP/obyv.	vzdál. v km	
		celk.	nejdelší				železn.	dálnice		Praha	Mnichov
ČR	Černá hora	41	2,6	641-1246	2.2.15	Jánské Lázně 0,7	5	120	70	160	
	Pec p. S.					Pec p. S. 0,6	13				
	Špindl. Mlýn	25	2,7	696-1235	0.5.12	Špindl. Mlýn 1,2	17	100	70	140	
	Klínovec	18	3,0	949-1230	0.2.12	Jáchymov 2,8 Oberwiesenthal 2,2	16 ü	125	57	165	
Slov.	Chopok	49	3,0	1028-2024	3.8.11	Jasná 0,3	14	12	65	520	
	Vrátná dolina	14	3,1	620-1520	1.1.6	Terchová 4,1	20	20	65	440	
Bavorsko	Ga-Pa	67	3,7	740-2720	9.4.24	Ga-Pa 26,3	✓	ü	96	475	90
	Mittenwald	22	6,5	933-2244	4.2.5	Mittenwald 7,4	✓	26	94	500	115
	Oberstdorf	43	7,5	826-2224	5.7.12	Oberstdorf 9,6	✓	23	94	720	220
	Schwangau	34	6,5	810-1720	2.2.12	Schwangau 3,2 Füssen 15,3	✓ ✓	✓	104	520	132
Rakousko	Zillertal	143	9,0	630-2500	7.17.22	Mayrhofen 3,8	✓	32	133	540	160
	Kitzbühel	215	6,8	800-2000	11.27.7	Kitzbühel 8,3 St. Johann 9,2	✓ ✓	32	133	520	137
	Kaprun - Zell am See	136	4,0	756-3029	5.6.11	Zell a.S. 9,8 Kaprun 3,1	✓ 8	52	122	460	185
	Flachau - Wagrain	147	7,0	890-2100	13.22.26	Flachau 2,8 Wagrain 3,1 Radstadt 4,9	✓ 1,3 ✓	3	122	450	190
	Gastainertal	191	7,9	843-2650	14.17.9	Bad Gastein 4,2 Bad Hofgastein 6,7	✓	42	122	460	200
	Schladming - Dachstein	166	7,7	752-270	10.21.44	Schladming 6,8 Ramsau 2,8	✓ 5	18	110	380	208
	Saalbach - Hintertglenn	200	7,0	840-2100	15.16.9	Saalbach 2,9 Maishofen 3,5	21 ✓	80	122	470	180

Nejsou sledovány areály u velkých měst (Innsbruck). Údaje o HDP jsou za jednotky NUTS 3 (v ČR a Slovensku kraje, v Bavorsku a Rakousku souhrny okresů). Rakouské a bavorské areály mají většinou železniční napojení a jsou dostupné z dálnic (A) prostřednictvím státních silnic (B), které jsou vybaveny obchvaty sídel nebo tunely.

V Rakousku mají jen některé sledované oblasti (např. Kitzbühel) vyšší HDP než průměr země (127). V Bavorsku jsou naopak tyto oblasti (např. Ga-Pa) hluboko pod průměrem země (135). Přesto má Ga-Pa vynikající dopravní spojení (dálnice, vysokorychlostní železnice) s relativně blízkým Mnichovem (90 km, dostupnost do 1 hod.).

České lyžařské areály mají mimo velmi špatného dopravního spojení další minusy:

- velmi nízký počet stálých obyvatel sídel;
- malá převýšení (nižší nadmořská výška);
- malý (řádově) rozsah sjezdovek, menší šířka a malý počet kabinových lanovek.

Velmi zajímavou oblastí je vzdělávání, které má nepochybně velký vliv na oživení měst a jejich center. **Univerzity** a další vysoké školy vyvolávají relativně dlouhodobý pobyt stážistů. V našem přehledu sledujeme města s významnými historickými univerzitami (založené před r. 1650). Nejsou uváděna hlavní města zemí a další města nad 200 tis. obyv., která sice mají v řadě případů vyšší počet studentů, v relaci s počtem obyvatel však méně významný.

Středoevropské historické univerzity (bez měst nad 200 tis. obyv.)

pořadí dle doby založení

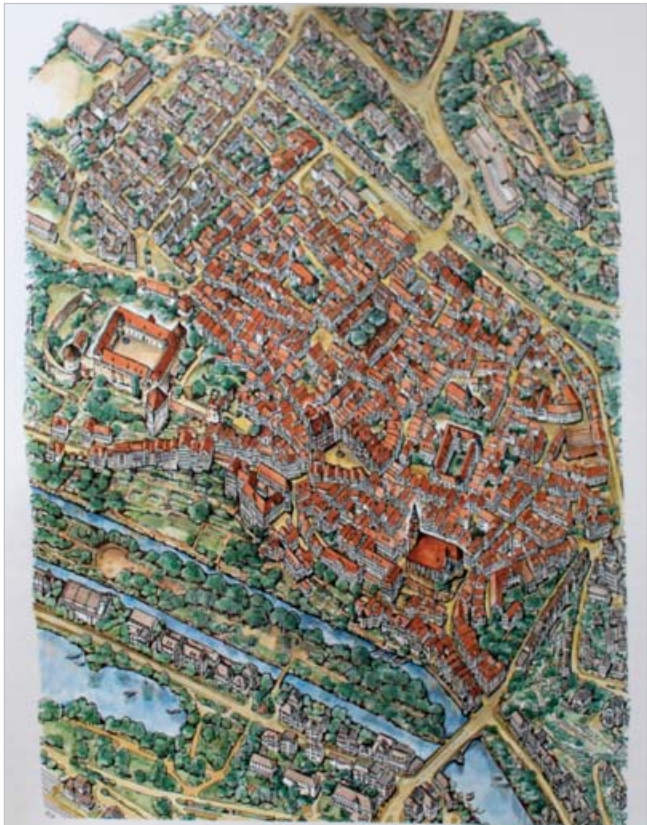
město	založení		počet obyvatel (v tis.)					počet studentů (v tis.)	HDP/obyv. 2010	země
	měst. práva	univerzita	1870	1900	1935	1970	2010			
Pécz	1009	1367	30	53	75	148	150	30,6	48	Maďarsko
Heidelberg	1169	1386	20	40	85	130	147	30,0	193	Bádensko-Württembersko
Würzburg	1032	1404	41	76	102	117	134	25,0	173	Bavorsko
Greifswald	1250	1456	18	23	30	47	55	11,7	95	Meklenbursko-Př. Pomoř.
Freiburg i. B.	1120	1457	25	62	101	164	224	24	154	Bádensko-Württembersko
Trier	285	1473	21	44	68	103	105	15,0	143	Porýní-Falc
Tübingen	1231	1477	9	15	24	68	88	27,0	124	Bádensko-Württembersko
Wittenberg	1294	1502	12	18	35	47	49	12,0	74	Sasko-Anhaltsko
Marburg	1228	1527	9	18	28	50	81	28,0	113	Hesensko
Olomouc	1253	1573	15	22	66	92	100	21,0	84	Česká republika
Jena	1263	1588	8	21	61	88	105	21,0	115	Durynsko
Toruň	1233	1605	18	30	56	129	205	32,0	67	Polsko
Paderborn	799	1614	14	24	38	69	146	19,0	108	Sev. Porýní-Vestfálsko
Trnava	1238	1635	13	13	28	64	67		114	Slovensko

HDP 2010	– Ø EU 100	
	– Německo	119 (Hesensko 142, Bavorsko 135, Bádensko-Württembersko 131, Meklenbursko-Přední Pomořansko 81, Severní Porýní-Vestfálsko 120, Porýní-Falc 106, Sasko-Anhaltsko 83)
	– Rakousko	127
	– ČR	80
	– Slovensko	73
	– Polsko	62

Historická centra některých univerzitních měst



Heidelberg



Tübingen



Freiburg



Marburg

Zdroj obrázků: MAUSBACH, Hans. Stadtbilder. Düsseldorf: Werner, 1992.

Dopravní infrastruktura

Letiště

Z hlediska zahraničních návštěvníků je nejvýznamnějším vstupem do ČR Praha, která je též jejich nejvýznamnějším cílem. Přes Prahu také létá většina českých turistů, směřujících do vzdálenějších destinací. Výkony letiště Praha-Ruzyně představují 93 procent výkonů všech českých letišť. Z hlediska cestování jsou významná letiště s výkonem nad

1 mil. cest./rok, která mají alespoň některá pravidelná spojení. Problémem letiště Ruzyně je neexistence kolejového spojení s centrem Prahy a hlavním nádražím. Na rozdíl od Švýcarska, Německa či Rakouska není zajímavá kombinace letadlo – vlak. Neexistence Pražského okruhu výrazně komplikuje dostupnost letiště silniční dopravou z východní části ČR.

Významná středoevropská letiště (bez severní části Německa) v mil. cest./rok v roce 2016:

Švýcarsko: Zürich (27,7), Geneve (15,8), Basel (7,1)
 Baden-Württemberg: Stuttgart (10,6), Karlsruhe (1,1)
 Bavorsko: München (42,3), Nürnberg (3,5), Memmingen (1,0)
 Rakousko: Wien (23,4), Salzburg (1,7), Innsbruck (1,0), Graz (1,0)
 Sasko: Leipzig (2,2), Dresden (1,7)
 Polsko: Warszawa (12,8), Kraków (5,0), Katowice (3,2),
 Gdaňsko (4,0), Poznaň (1,7)
 Maďarsko: Budapest (10,3)
 Slovensko: Bratislava (1,6)
 Česko: Praha (13,1), ostatní letiště v souhrnu nedosahují
 1 mil. cest./rok

V souvislosti s rozvojem vysokorychlostní železniční dopravy došlo k poklesu výkonů letišť: Nürnberg, Leipzig/Halle, Dresden, Erfurt a Linz.

Západní část Slovenska a Maďarska a jižní Morava mají velmi dobrou dostupnost letiště Wien.

Vodní cesty

Využívané jsou zejména velké řeky (Rýn, Dunaj), po kterých mohou plout i „hotelové“ lodě. Projížďka lodí je možná na řadě dalších řek ve větších městech a některých regionech.

Lodní doprava pochopitelně existuje na řadě vnitrozemských jezer (Balaton, Lac Léman, Bodensee aj.) a na pobřeží Baltu.

Silniční doprava

Silniční síť jako jediná umožňuje plošnou obsluhu území. V podstatě všechny turisticky atraktivní centra a oblasti v Německu, Rakousku a Švýcarsku jsou dostupná dálnicemi, resp. hlavními silnicemi odpovídajícího standardu. Velmi dobrá je též dálniční a silniční síť v Maďarsku.

Česko, Slovensko a Polsko vykazují významné deficity v přeshraničních spojeních a v řadě případů též v dostupnosti významných měst a rekreačních areálů. Lze však konstatovat, že zásadní zlepšení silniční infrastruktury v řadě středoevropských regionů se významně nepromítlo do jejich atraktivity či ekonomické výkonnosti. Samozřejmě existují prosperující města či území, odlišující se od nižší regionální úrovně.

Shrnutí

Česká republika má, vzhledem k rozsahu a hodnotě historických měst, i řadu dalších objektů či areálů – velmi dobrý potenciál pro poznávací turistiku. Má velmi dobré podmínky pro pěší a cykloturistiku. Vzhledem k nízkému stavu řek jsou podmínky pro jejich sjíždění omezené. Pro jachting je jediným významnějším areálem Lipno. Velkým problémem je parkování a to jak ve městech, tak v rekreačních oblastech (nástupní místa). V řadě regionů je nízká kvalita služeb, která též souvisí s malou poptávkou stálých obyvatel velmi malých obcí. Týká se to zejména regionů, jejichž návštěvnost je omezena jen na několik měsíců v roce. Nízká je nabídka aktivit v případě nepříznivého počasí i kvalita služeb a kultury pro náročnější klientelu.

Značným problémem ČR jsou deficity v dopravní infrastruktuře. Modernizace hlavních železničních tratí dosud nebyla ukončena, přičemž jen na části realizovaných přestaveb bylo dosaženo standardu 160 km/hod. Silniční síť vykazuje významné meziregionální deficity (Praha – České Budějovice, Praha – Karlovy Vary, Praha – Olomouc). Chybí napojení na již existující (či dokončovaná) spojení v sousedních zemích na blízká zahraniční centra (Wien, Linz, Regensburg).

Významným vstupním místem pro zahraniční návštěvníky je letiště Praha-Ruzyně. To však nemá kolejové propojení s centrem a hlavním nádražím. Vzhledem k tomu, že Praha je nejvýznamnějším dopravním uzlem ČR, deficity Pražského okruhu komplikují velkou část meziregionálních spojení.

Zlepšení dopravní infrastruktury umožní zlepšení vazeb v sídelní struktuře i dostupnost oblastí cestovního ruchu. Rozvojový potenciál regionů však zásadně neovlivní.

Počet zahraničních návštěvníků ČR s určitými výkyvy stále roste. Vysoký podíl však mají jednodenní pobyty (a tranzit) bez přenocování a pobyty krátkodobé (víkendy). Pobytů s více než čtyřdenním ubytováním je relativně málo.

V řadě segmentů cestovního ruchu výrazně dominuje domácí klientela (pěší a cykloturistika, sjíždění řek, lyžování aj.) a většinou se jedná o krátkodobé pobyty. Stále významná část obyvatel užívá své pobyty mimo hotely, v chalupách či chatách vlastních či pronajatých, s malými nároky na služby. Naopak čeští občané podstatnou část pobytové rekreace (letní i zimní) realizují v zahraničí (moře, hory).

V článku nebyla zmíněna kongresová a kulturní „turistika“, která nepochybně znamená významné ekonomické i společenské přínosy. Pro akce evropského formátu má podmínky mimo Prahu (i zde však chybí adekvátní budova „filharmonie“) jen několik dalších měst.

*Ing. arch. Milan Körner, CSc.
 AURS, s. r. o.*

Zkušenosti s hodnocením rekreace a cestovního ruchu v ÚAP

Romana Vačkářová

Územně analytické podklady (dále jen „ÚAP“) vznikly s novým stavebním zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, jehož účinnost se datuje k 1. 1. 2007 (dále jen „stavební zákon“). Jednalo se tehdy o zcela nový územně plánovací nástroj, který měl nastartovat soustavné sledování stavu a vývoje území, jeho potřeb a změn, oproti do té doby zpracovávaným průzkumům a rozborům. Průzkumy a rozborů se dělaly dle původního stavebního zákona jen při pořizování územního plánu jako jeho úvodní etapa. Prvním úkolem při plnění povinností pořizování ÚAP v roce 2007 bylo zajistit co nejvíce informací a dat podle přílohy č. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti (dále jen „vyhláška č. 500“). Při zavádění ÚAP do života bylo stěžejní zajistit maximum informací o limitech využití území v co největší kvalitě a tomu bylo věnováno obrovské úsilí i po dobu následujících osmi let. Mezitím se pořizovatelé ÚAP snažili nějak vypořádat s obsahem rozboru udržitelného rozvoje území (dále jen „RURÚ“) definovaného pouze § 4 vyhlášky č. 500. V kontextu nastavených témat a definovaných sledovaných jevů byl hledán způsob, jak hodnotit stav a vývoj území, zejména z pohledu vyváženosti vztahu územních podmínek, a k jakým závěrům bychom vlastně měli dospět. S každou následující aktualizací docházelo k vylepšování této analytické činnosti, zejména tam, kde fungovala intenzivní spolupráce mezi pořizovateli ÚAP a územně plánovací dokumentace (dále jen „ÚPD“). Někteří témata se s postupem času dařilo zkvalitňovat z pohledu jejich obsahu, způsobu hodnocení stavu a vývoje území a definování požadavků k řešení problémů. Bohužel některá témata dodnes tak trochu stagnují. Jedním ze stagnujících témat je právě téma „rekreace“.

Obecná úvaha k rekreaci v ÚAP

Co to je rekreace a jaký má vztah k cestovnímu ruchu? Rekreace bývá prezentována jako každodenní, víkendová nebo dlouhodobá a jeden z mnoha výkladů zní, že potřebujeme-li opustit naše bydliště za účelem rekreace nebo pokud konáme pracovní cestu, již se podílíme na cestovním ruchu. Pro zjednodušení lze asi konstatovat, že rekreace je jakousi podmnožinou cestovního ruchu. A zde právě vzniká první otázka, zda téma „rekreace“ vyjmenované ve vyhlášce č. 500 pro potřeby analytické činnosti v územním plánování je dostačující, či nikoliv? Stačí nám pro potřeby územně plánovací činnosti zohledňovat pouze téma rekreace? Další otázka kolem tématu „rekreace“ se objevuje při zohlednění úrovně zpracovaných ÚAP, tedy zda se jedná o RURÚ obcí nebo RURÚ krajů. Potřebujeme, resp. jsme vlastně schopni hodnotit na úrovni krajských ÚAP téma rekreace? Není v těchto poněkud širších souvislostech potřeba vyhodnocovat spíše komplexnější cestovní ruch, zejména v jeho nadmístních souvislostech?

Politika územního rozvoje ČR, ve znění 1. aktualizace, má ve svých prioritách stanoven úkol (22) „Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů pro různé formy cestovního ruchu...“. Územní plánování může být cestovnímu ruchu a jeho případnému rozvoji velkým pomocníkem. Umí vymezit plochy např. pro rekreaci, pro sport, pro občanskou vybavenost, umí zajistit územní podmínky pro dostupnost veřejné infrastruktury atd. Abychom však mohli v územně plánovací dokumentaci navrhnout opatření směřující k podpoře nebo rozvoji cestovního ruchu, potřebujeme nejprve vědět, zda je území pro cestovní ruch vlastně vhodné, jaké má předpoklady (pro jaký druh cestovního ruchu, jak významný je zjištěný potenciál). Neméně důležitou informací je i to, zda politická reprezentace obce má vůbec o takové směřování zájmů na svém území vlastně zájem.

Základní vize a cíle rozvoje cestovního ruchu by asi měly vyplývat hlavně ze strategického plánování na úrovni celostátních, krajských a obecních koncepcí cestovního ruchu či programů rozvoje. Koncepční materiály, pokud vůbec existují, však obvykle obsahují pouze obecná konstatování a závěry s doporučeními vztahujícími se často k fungování managementu v území, k přerozdělování finančních prostředků, ale žádná směřování rozvoje cestovního ruchu s vazbou do území z těchto dokumentů vyčíst nelze. Proto je často představa obce o případném rozvoji cestovního ruchu známa až během pořizování a zpracování územního plánu.

Vzhledem k výše uvedenému je na místě otázka, jak by tedy měla vypadat analytická činnost v ÚAP, co by mělo být jejím výsledkem? Za menší území je jistě možné v některých případech dospět až ke konkrétním problémům k řešení v ÚPD, jako může být např. hledání umístění určitého zařízení nebo infrastruktury cestovního ruchu. Někdy je však vhodné pouze posoudit potenciál cestovního ruchu v území, omezení v území, která mohou rekreační využívání území ovlivnit, posouzení, zda je další rozvoj cestovního ruchu v daném území ještě udržitelný (limitní kapacity), a to vše jako podklad pro pořizovatele a zpracovatele územně plánovací dokumentace.

Hodnocení rekreačních oblastí v ÚAP Jihočeského kraje

Jedním ze sledovaných jevů daných vyhláškou č. 500 k řešení krajům je jev B16 – rekreační oblasti s celoročním a sezonním využitím. Ve vazbě na tento sledovaný jev se Jihočeský kraj ve své analytické činnosti v ÚAP zaměřil na zjišťování potenciálu pro cestovní ruch, na sledování využitelnosti z pohledu jeho celoročního nebo pouze sezonního využití. Za tímto účelem bylo využito

ál v území (nejen v oblasti cestovního ruchu) dle definovatelných scénářů se zohledněním dostupnosti jednotlivých zařízení, nikoliv pouze z pohledu jejich pouhé existence. Dostupnost byla do projektu přepočtena na základě jízdní doby individuální automobilovou dopravou. S využitím tohoto nástroje byl znovu přehodnocen potenciál pro cestovní ruch na území Jihočeského kraje, a to s využitím stejné metodiky jako v předchozím hodnocení. Hlavním rozdílem v hodnocení byl právě fakt, že již nebyla hodnocena pouhá existence zařízení či atraktivit v dané obci, ale její dostupnost v určitém časovém limitu.



Zájmové území projektu ERRAM CZ-AT
(EÚS Rakousko – Česká republika 2000–2013)

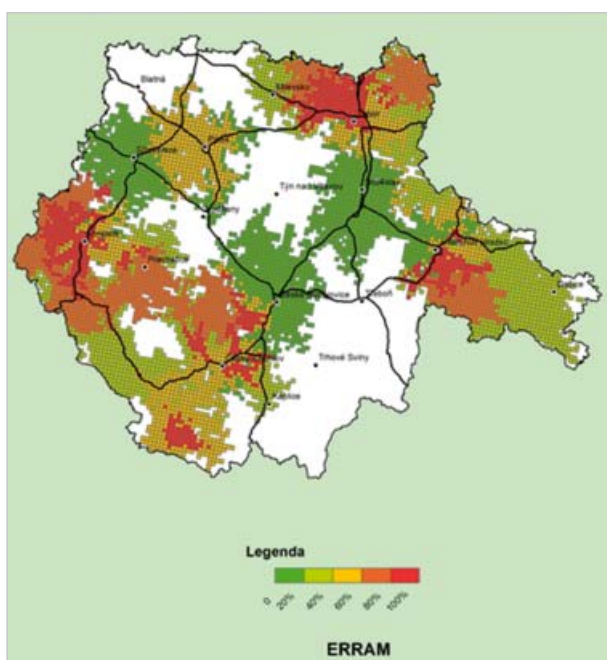
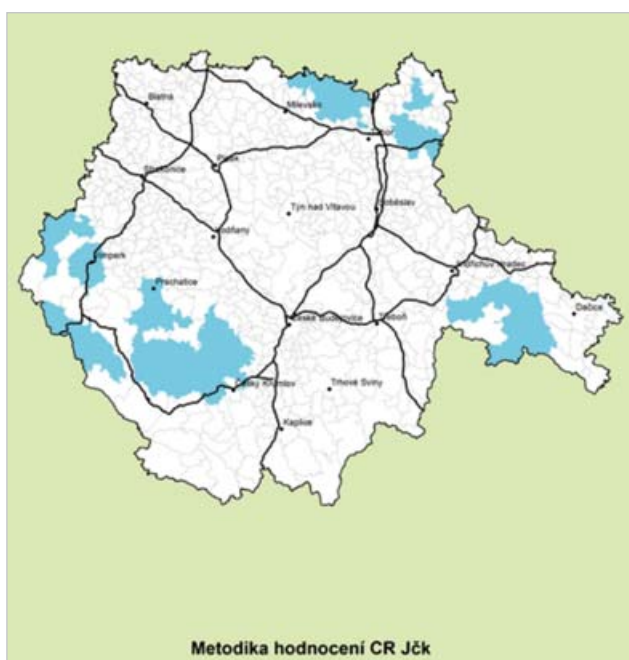
Výsledky porovnání obou metod byly velmi zajímavé a vnesly nový pohled na hodnocení potenciálu cestovního ruchu v území. Závěry se příliš zásadně nezměnily, ale metoda se zohledněním dostupnosti dokázala místa s vyšším potenciálem přesněji lokalizovat a navíc dokázala za poten-

ciálně významná místa označit i území dalších obcí, které byly dle původní metody vyhodnoceny jako nevýznamné. Na tomto příkladu je možné si ověřit, jak významnou roli v cestovním ruchu hraje dostupnost zařízení a atraktivit cestovního ruchu, resp. kvalitní dopravní napojení.

Dostupnost údajů k tématu rekreace, resp. cestovního ruchu

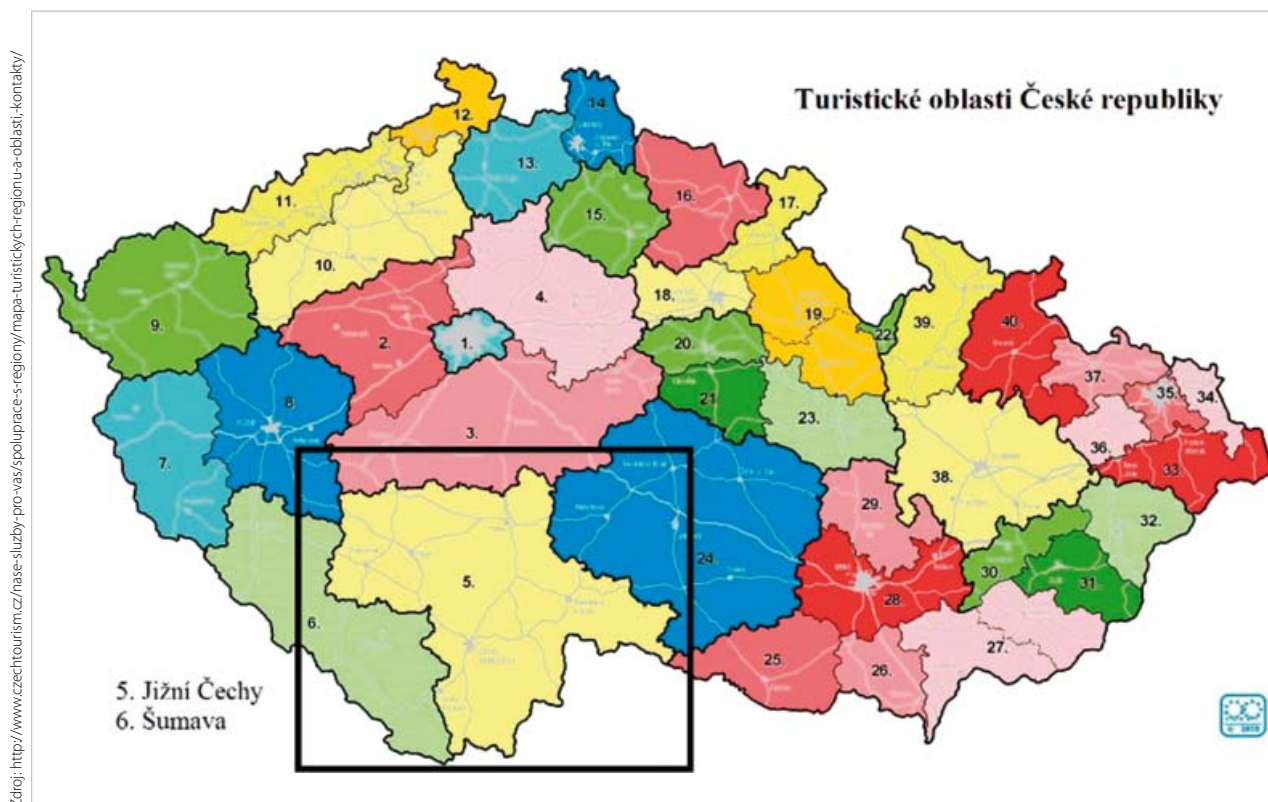
Základní rámec údajů využitelných při zpracování tématu rekreace v RURÚ byl vymezen již zmíněnou přílohou č. 1 vyhlášky č. 500, z níž je možné čerpat pro téma rekreace zejména jevy zastupující část atraktivit z oblasti památkové péče, ochrany přírody a krajiny, cyklostezky, hipostezky, turistické trasy, lázeňská místa, ale také informace o počtu staveb pro rodinnou rekreaci a ubytovací kapacity. Ne všechny z těchto jevů jsou jednoduše dosažitelné a ne zcela vypovídající. Například údaje o stavbách užívaných pro rodinnou rekreaci jsou pravidelně dostupné pouze ze sčítání lidu, domů a bytů, které probíhá v 10letém cyklu a údaje jsou navíc dovozovány z počtu neobydlených bytů, kdy byl jako důvod uveden právě rekreační účel. Vypovídací schopnost těchto údajů pro posuzování rodinné rekreace je tudíž omezena a jiný zdroj, který by garantoval i pravidelnou aktualizaci, nebyl dosud identifikován.

Velmi významnou složkou cestovního ruchu jsou kapacity a kvalita ubytovacích zařízení v území. Kapacity a kategorie ubytovacích zařízení jsou sledovaným jevem (B17) s roční periodicitou. Bohužel praxe přinesla i při naplňování takto zdánlivě jednoduchého jevu komplikace. Český statistický úřad sleduje pouze tzv. hromadná ubytovací zařízení a navíc je vázán tzv. ochranou individuálních údajů. Co to znamená? Není možné v některých případech získat údaje o kapacitách ubytovacích zařízení – v někte-



Zdroj: ÚAP JčK 2015

Porovnání výsledků vyhodnocení oblastí pro zimní cestovní ruch dle hranic obcí a dle ERRAM



Vymezení turistických oblastí ČR dle CzechTourism

rých územích bude předán místo číselného údaje tzv. „i. d.“ údaj. Údaje o kapacitách zařízení tudíž nejsou celoplošně použitelné pro analýzy v území. Aby bylo možné zohlednit v analýzách potenciál kapacity ubytovacích zařízení v podrobnosti obcí, musel být vzat v úvahu pouze údaj o počtu hromadných ubytovacích zařízení, což je velmi zkrslující údaj, jelikož velký hotel nemůže být postaven na úroveň malého garni hotelu. Součástí údajů navíc nejsou ubytovací kapacity menšího rozsahu (do 5 pokojů nebo 10 lůžek), tedy ubytování v soukromí, které je oblíbené zejména v souvislosti s venkovskou turistikou.

Skutečné kapacity (počty lůžek) v hromadných ubytovacích zařízeních lze získat v případě rozdělení území na větší celky, aby se co nejvíce snížila pravděpodobnost, že se bude jednat o údaj „i. d.“. Dosud bylo jako doplňující údaj pro tento účel používáno alespoň vyjádření kapacit v podrobnosti obcí s rozšířenou působností (ORP), ale cestovní ruch a jeho fungování samozřejmě nerespektuje administrativní hranice ORP, takže toto vyjádření bylo spíše formální než využitelné. Hodnocení stavu a vývoje cestovního ruchu je smysluplné pouze v případě posuzování fungujících celků cestovního ruchu, nikoliv jejich fiktivního vymezení dle hranic administrativního členění. Prvním zdrojem při hledání fungujících oblastí byly tzv. turistické regiony a oblasti dle CzechTourism. Jihočeský kraj je v tomto materiálu rozdělen na 2 oblasti – Jižní Čechy a Šumava (přesahující až do Plzeňského kraje). Ani toto oficiální rozdělení na pouhé 2 turistické oblasti (Šumava + zbytek kraje) není pro vypovídající hodnocení stavu a vývoje a sledování trendů v cestovním

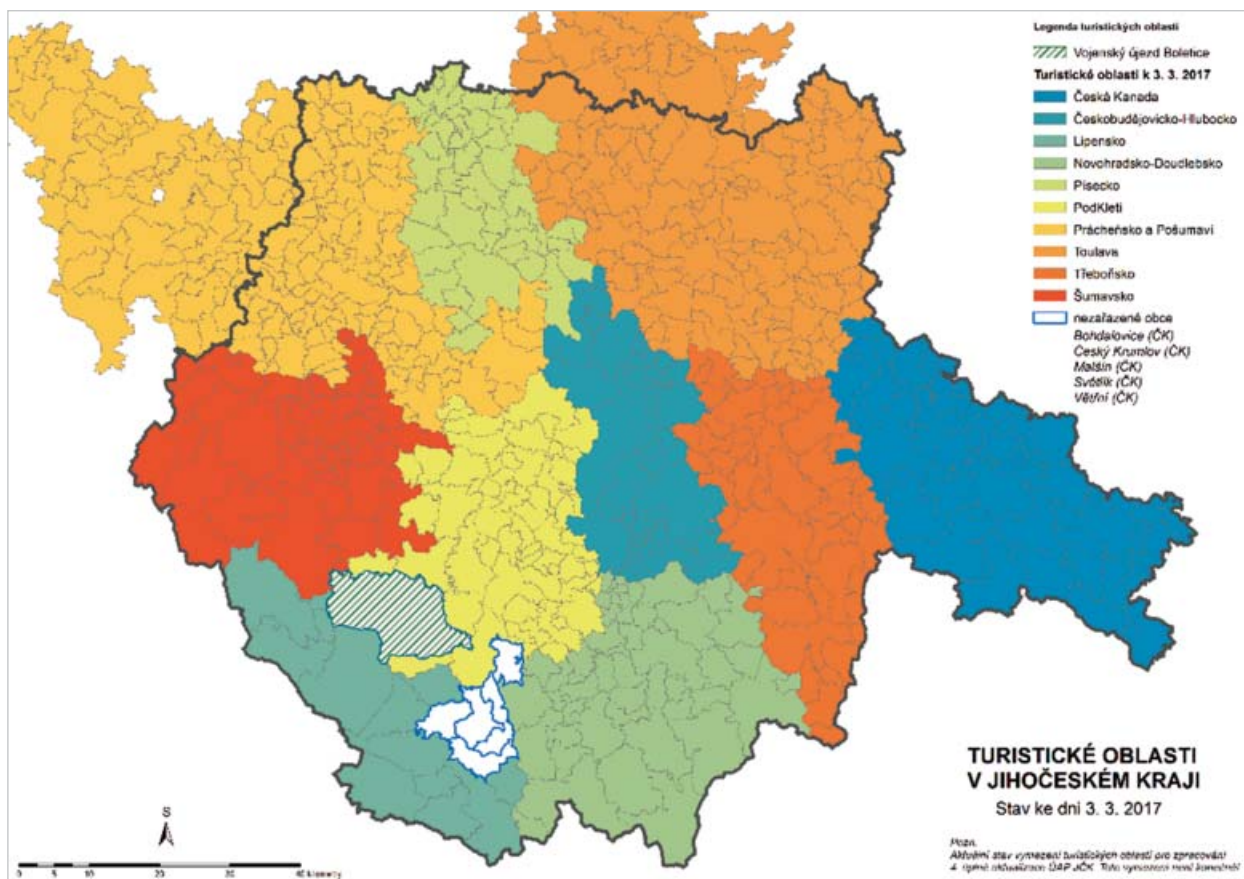
ruchu dostatečné. V nové Koncepti rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji 2015–2020 je součástí jednoho z cílů aktivita směřující k certifikaci turistických oblastí.

Ve spolupráci s Jihočeskou centrálou cestovního ruchu byly vymezeny skutečně fungující turistické oblasti, jejichž certifikace Jihočeským krajem bude dokončena do konce roku 2017. V rámci 4. úplné aktualizace ÚAP Jihočeského kraje již bude stav a vývoj v tématu rekreace hodnocen podle těchto turistických oblastí. Za tímto účelem existuje s Českým statistickým úřadem dohoda, že údaje o kapacitách ubytovacích zařízení, návštěvnosti, přenocování a skladbě hostů dle zemí budou přepočteny za tato vymezená území. Další analytická činnost v oblasti cestovního ruchu bude v budoucnu vždy zohledňovat tyto fungující oblasti.

Závěry

S ohledem na připravovanou novelizaci stavebního zákona se otevírá možnost zasáhnout i do prováděcích právních předpisů, tedy i do vyhlášky č. 500, která upravuje problematiku ÚAP. Ve vazbě na zkušenosti získané při pořizování ÚAP obcí a krajů podle dnešní právní úpravy by bylo vhodné provést revizi jak přílohy č. 1 (sledované jevy a jejich chybějící definice), tak i § 4 (obsah ÚAP).

Přestože v části textu označeném jako „závěry“ by se asi patřilo uvést konkrétní návrhy na úpravu vyhlášky, tak v tomto případě tomu bude jinak. Závěrem budou vznesené otáz-



Vymezení funkčních turistických oblastí v Jihočeském kraji dle Jihočeské centrály cestovního ruchu (stav k 3. 3. 2017)

ky, které by měla odborná veřejnost prodiskutovat a zaujmout k nim společné stanovisko, které by mohlo vyústit v náměty na úpravu vyhlášky č. 500.

1. Kam až má sahat analytická činnost v územním plánování, resp. co má být závěrem udržitelného rozvoje území, ať již u tématu rekreace či tématu jiného?
2. Lze definovat společný obsah ÚAP jak pro ÚAP krajů, tak i pro ÚAP obcí bez zohlednění jejich rozdílné podrobnosti a účelu?

3. Je rozdělení na sledované jevy „A – pro ÚAP obcí“ a „B – pro ÚAP krajů“ správné?
4. Jsou vyjmenované sledované jevy dostačující? Je zřejmý jejich obsah, podrobnost, kvalita atd.?
5. Nebrání řádnému užívání dat a výstupů z ÚAP jiná legislativní omezení?

Pojďme zkusit dát dohromady všechny zkušenosti a pochybnosti, které jsme při pořizování ÚAP v průběhu let nashromáždili, a není jich málo, a pokusme se navrhnout úpravy pro prováděcí vyhlášky k budoucímu novelizovanému znění stavebního zákona. ÚAP mají velký potenciál, který je potřeba řádně využít.

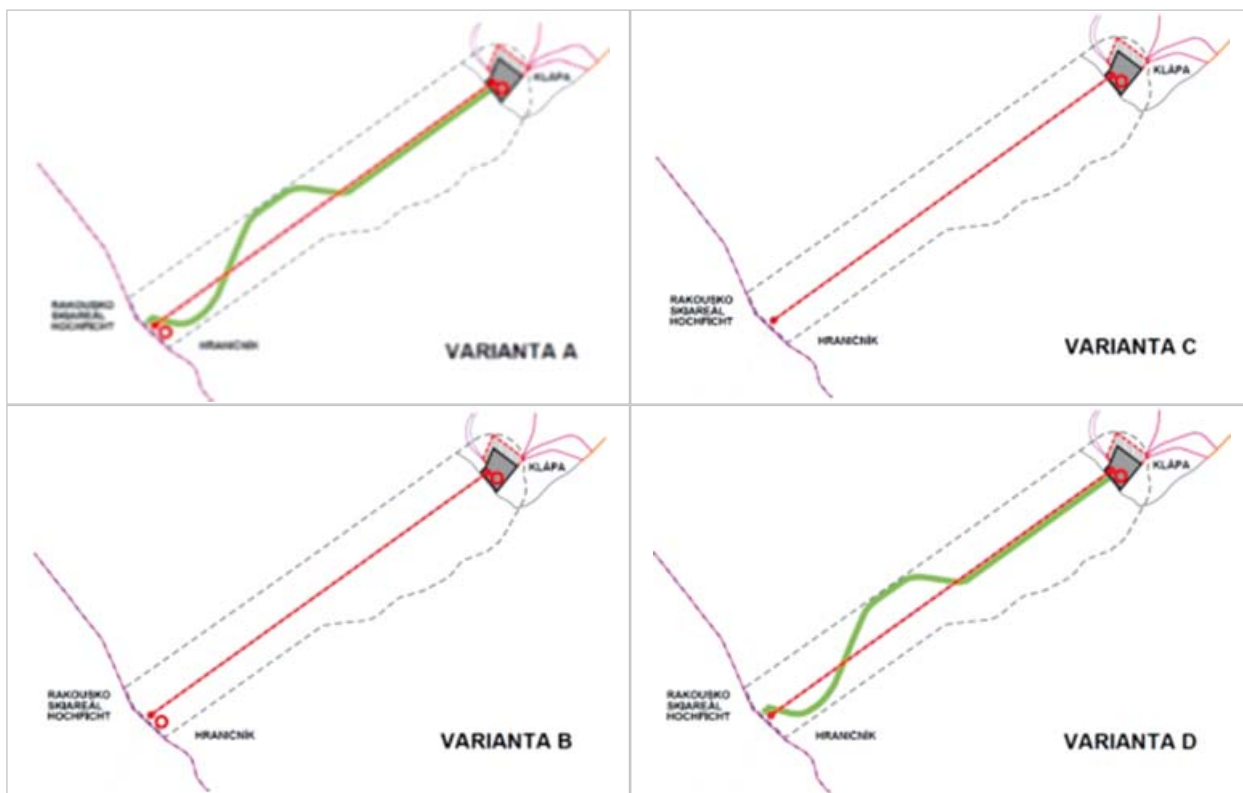
Ing. Romana Vačkářová
Odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic
Krajský úřad Jihočeského kraje

tak vrchu Špičák (CHKO Šumava), se Jihočeský kraj vrátil k možnosti alespoň zpřístupnění stávajícího rakouského lyžařského areálu Hochficht, co nejšetrnější formou – lanovou kabinovou dráhou.

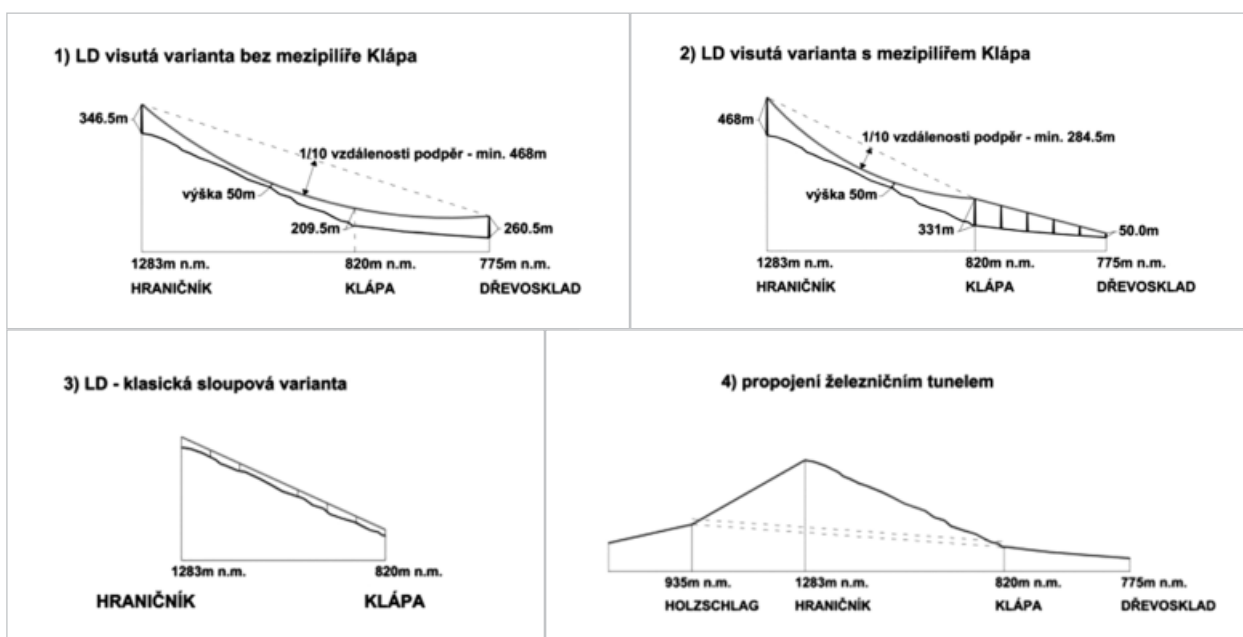
- Jak Jihočeský kraj (ZÚR), tak oblast (strategický plán) i jednotlivé obce dlouhodobě systémově počítají s nutností iniciace vzniku zimní sezony nejkompromisnější formou propojení stávající české turistické oblasti s rakouským lyžařským areálem co nejšetrnější dopravou – kabinovou lanovou dráhou.

Místo

- Právý břeh Lipenského jezera je nejzachovalejší a dnes nejméně osídlenou částí východní Šumavy, nejenom z hlediska ochrany přírody, ale i z hlediska lipenských obcí by měl být co nejméně exploatován, a co nejvíce zachován ve své dnešní podobě a kvalitě.
- Lokalita Klápa byla a je historicky turistickým bodem, v minulosti nástupem českých lyžařů do oblasti Smrčiny – Hochfichtu, a i dnes je významným bodem na zimní šumavské běžecké magistrále.



Variety řešení návrhu regulačního plánu propojení Klápa – Hrančnick

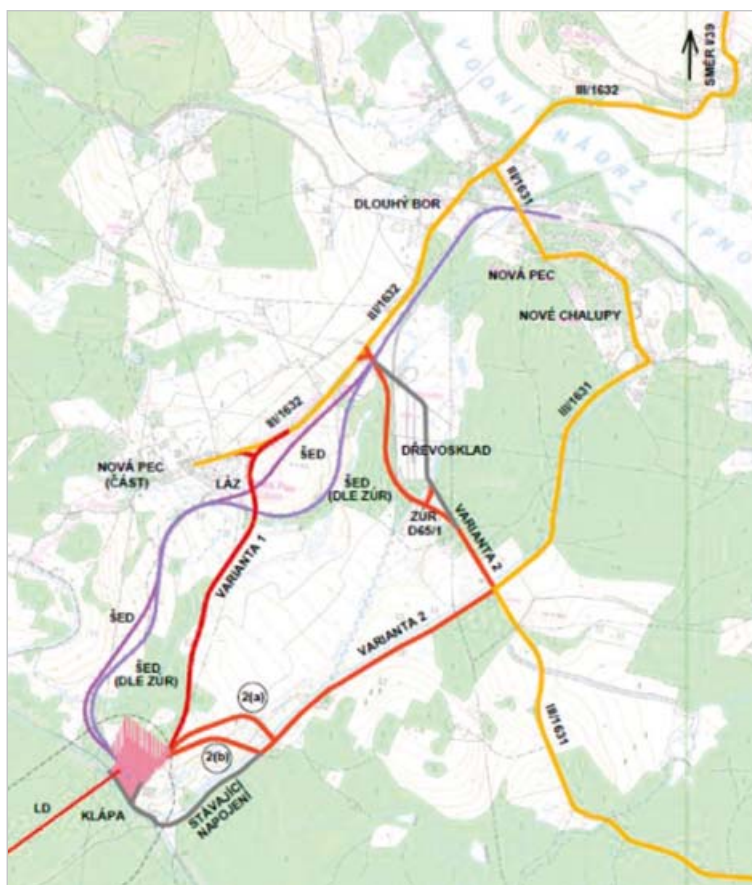


Variety mezních řešení propojení Klápa – Hrančnick – Hochficht

- V ještě ne tak dávné době byl zdejší původní hotel Smrčina využíván vojsky pohraniční stráže jako kasárna.
- V současnosti na české straně ubytování turistů využívají pro každodenní dojížďku do lyžařského areálu Hochficht (cca 30 min. jízdy!) pravobřežní, úzkou, málo kapacitní komunikaci III/1631, zatěžující svým provozem okolní chráněnou přírodu, CHKO a NP.
- V mezidobí snah o propojení lyžařského areálu s českou stranou byla v dotčeném koridoru zřízena ochrana přírody nejvyšších stupňů (NP, zóna ochrany 1. stupně, Natura 2000, EVL, PO).

Východiska řešení

- Jihočeský kraj a Ministerstvo životního prostředí se snažily najít východisko řešení formou prověření co nejekologičtější formy příhraničního dopravního propojení – kabinové lanové dráhy.
- Trasa měla být upřesněna a realizována prostřednictvím regulačního plánu.
- Šetrnost a efektivita dopravního propojení měla být umocněna protažením stávající šumavské železnice až k nástupu na lanovou dráhu („lano-kolej“).
- Součástí hledání řešení je variantní zpracování a posouzení propojení (v detailu dokumentace k územnímu rozhodnutí), včetně vyhodnocení jeho dopadů a přínosů



Varianty dopravního napojení Klápy

nejenom z hlediska ochrany přírody, ale i z hlediska sociodemografických a ekonomických přínosů pro oblast.

Porovnání socio-ekonomických dopadů hodnocených variant						
Varianta	Varianta 1 (současný stav)	Varianta 2A (lanovka a evakuační sjezdovka + restaurace Hraničník)	Varianta 2 B (lanovka Klápa-Hraničník + restaurace Hraničník)	Varianta 2 C (lanovka Klápa-Hraničník bez restaurace a evak. sjezdovky)	Varianta 2D (lanovka a evakuační sjezdovka)	Varianta 3 (lyžařský areál včetně všech souvisejících služeb)
Celkový počet „lyžařůdnů“ (Češi)	Cca 70 tisíc	115-130 tisíc	100-110 tisíc	100-110 tisíc	115-130 tisíc	170-190 tisíc
Odhad výdajů „lyžařů“ na české straně v mil. Kč (včetně cizinců)	20-30 mil. Kč	70-90 mil. Kč	50-70 mil. Kč	40-50 mil. Kč	60-80 mil. Kč	150-170 mil. Kč
Odhad počtu nových „přímých“ pracovních míst	0-5 (Ekobus)	50-65	35-40	30-35	45-55	75-100
Odhad počtu nových „nepřímých“ pracovních míst	0	150-200	90-125	90-125	150-200	300-400
Krátkodobé nové pracovní příležitosti stavba	.	++++	+++	++	+++	+++++
Nové sezónní pracovní příležitosti infrastruktura	.	+++	++	++	+++	+++++
Nové pracovní příležitosti ubytovací kapacity	.	+++	++	++	+++	+++++
Nové pracovní příležitosti související služby	.	+++	++	++	+++	+++++
Vliv na počet obyvatel	--	++	+	+	++	+++
Vliv na věkovou strukturu	--	++	+	+	++	+++
Vliv na vzdělanostní strukturu obce	---	++	+	+	++	++++
Vliv na kupní sílu	-	++	+	+	++	++++
Vliv na nezaměstnanost	-	++	+	+	++	++++
Vliv na příjmy obce	.	+++	++	++	+++	+++++
Vliv na počet ubytovacích kapacit v zimě	.	+++	++	++	+++	+++++
Vliv na využitost ubytovacích kapacit v zimě	.	+++	++	++	+++	+++++
Vliv na počet gastronomických zařízení v zimě	.	+++	++	+	++	+++++
Vliv na jiné zimní turistické aktivity	.	++	++	++	++	+++
Vliv na turistiku v letní sezóně	.	+++	+++	++	++	+++
Vliv na návštěvnost cizinců	.	++	+	+	+	+++

*pod pojmem lyžaři jsou míněni také snowboardisté a další zimní návštěvníci

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Varianta A • lanovka • evak. sjezdovka • restaurace na Hraničnicku	Varianta B • lanovka • restaurace na Hraničnicku	Varianta C • lanovka	Varianta D • lanovka • evak. sjezdovka	Varianta E (nulová)
Obyvatelstvo – emise a imise	-1	-1	-1	-1	0
Obyvatelstvo – hluk	-2	-2	-2	-2	0
Obyvatelstvo – vlivy na veřejné zdraví	-1	-1	-1	-1	0
Obyv. – sociálně ekonomické vlivy	3	2	1,5	2,5	-3
Ovzduší, klima	-1	-1	-1	-1	0
Hluková situace	-2	-2	-2	-2	0
Povrchové vody	-2	-1,5	-1	-1,5	0
Podzemní vody	-1,5	-1	-1	-1,5	0
Půda	-1,5	-1	-1	-1,5	0
Horninové prostředí a přírodní zdroje	0	0	0	0	0
Krajina (krajinný ráz)	-2	-1	-1	-2	0
Flóra	-2	-2	-1,5	-2	0
Fauna	-3	-3	-2,5	-3	0
Ekosystémy	-3	-2	-2	-2,5	0
Lesní porosty	-2,5	-2	-1,5	-2,5	0
ZCHÚ (NP a CHKO)	-3	-2,5	-2	-2,5	0
Významné krajinné prvky	-2,5	-2	-2	-2,5	0
Památné stromy	0	0	0	0	0
Územní systém ekologické stability	-2,5	-2	-1,5	-2	0
Hmotný majetek, kulturní památky	-1	-1	-1	-1	0
Suma	-31,5	-27	-24,5	-30	-3
Pořadí varianty v celkovém hodnocení	5.	3.	2.	4.	1.

Současný stav

- Negativní dopad záměru propojení lanovou dráhou na přírodu je v kolizi s jeho pozitivním přínosem pro zbývající pilíře udržitelného rozvoje oblasti (sociodemografický a ekonomický).
- Východisko řešení, tj. provedení náhradních a kompenzačních opatření zůstává jen v teoretické rovině, požadavek na jejich prvotní provedení, následné opakované posouzení a vyhodnocení (v 5letých cyklech), je fakticky nereálné a neproveditelné (nelze očekávat předinvestici v řádech desítek milionů korun s nejasným výsledkem).
- V mezidobí se ve shodě všech zúčastněných začala připravovat rekonstrukce stávající pravobřežní komunikace mající za cíl alespoň zlepšit jízdu autem českým návštěvníkům areálu, odhadované náklady činí přes 0,5 mld. Kč.

Otázky které zůstávají

- Chceme, aby v horských oblastech zůstávali žít tamní obyvatelé?
- Chceme, aby jejich život byl stejně pestrý, bohatý a naplněný jako život obyvatel vnitrozemí a měst?
- Myslíme si a připouštíme, že jedním z mála druhů obživy zdejších obyvatel a zdrojů prosperity oblasti je turismus?
- Připouštíme, že pro celoroční obživu obyvatel z turismu je potřeba silné zimní sezony?
- Připouštíme, že je třeba hledat vyvážené kompromisy mezi zájmy všech zúčastněných v oblasti?
- Opravdu si myslíme, že kabinová lanová dráha, zajišťující obousměrnou, tichou, ekologickou dopravu je pro oblast větším zlem, než zkapacitněná mnohakilometrové silnice?

Ing. Martin Krupauer
ATELIER 8000 spol. s r. o.
České Budějovice

Poznámky:

Název: **Rozvoj cestovního ruchu a územní plánování**
Sborník z konference AUÚP, Rožnov pod Radhoštěm 21.–22. 4. 2017

Vydání: První
Místo vydání: Brno
Datum vydání: 10. 7. 2017
Vydává: Ústav územního rozvoje
jako mimořádnou přílohu časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 3/2017

Redakce a grafická úprava: Tamara Blatová
Počet stran: 64
Sazba a tisk: GRAFEX-AGENCY, s. r. o.
Helceletova 16, Brno

Náklad: 1 600 ks

ISBN 978-80-87318-58-4



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



ÚSTAV
ÚZEMNÍHO
ROZVOJE

QUÚO